

NYKÖPINGS KOMMUN

Detaljplan för Skavsta 8:13 och Girsta 2:5

Skavsta, Nyköpings kommun



Innehåll

Sammanfattning	5
Detaljplanens läge	5
Markägoförhållanden	5
Detaljplanens syfte	6
Detaljplanens huvuddrag	6
Hela detaljplanen	6
Genomförandetid	6
Allmän plats	6
Utformning allmän plats	7
Huvudmannaskap	9
Kvartersmark	9
Ärendeinformation	14
Planeringsförutsättningar	15
Kommunala styrdokument och beslut	15
Detaljplan	15
Planbesked	15
Planprogram	15
Översiktsplan	15
Riksintressen	16
Ostlänken	16
Väg 629	16
Skavsta flygplats	16
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken	17
Miljökvalitetsnormer	17
Nulägesbeskrivning av platsen	19
Natur och grönstruktur	19
Bebyggelse	24
Trafik	24
Kulturmiljö	25

	3
Sociala aspekter	26
Service	26
Geotekniska förhållanden	26
Miljö	27
Strandskydd	27
Dagvatten och hydrogeologi	27
Hälsa och säkerhet	30
Förorenad mark	30
Omgivningsbuller	32
Risk för olyckor	32
Risk för översvämning	32
Risk för ras och skred	33
Teknik	34
Vatten- och avlopp	34
Avfall	34
El & tele	34
Fiber	34
Konsekvenser av planens genomförande	34
Fastigheter och rättigheter	34
Fornlämningar	34
Natur	34
Miljö	36
Miljöbedömning	36
Ställningstagande 4 kap. 33 b § plan- och bygglagen (2010:900)	36
Miljökonsekvensbeskrivning	36
Strandskydd	40
Dagvatten	40
Miljökvalitetsnormer	43
Hälsa och säkerhet	44
Förorenad mark	44
Omgivningsbuller	48
Översvämning	49
Olyckor	50
Erosion/skred/ras, geotekniska förhållanden	52
Övriga hälsoaspekter	53

	4
Sociala aspekter	54
Riksintressen	54
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken	56
Trafik	57
Gång- och cykeltrafik	59
Kollektivtrafik	60
Motortrafik	61
Genomförandefrågor	63
Mark- och utrymmesförvärv	63
Fastighetsrättsliga frågor	64
Tekniska frågor	65
Tekniska åtgärder	65
Utbyggnad allmän plats	65
Utbyggnad vatten och avlopp	65
Avfall	65
Ekonomiska frågor	66
Planekonomisk bedömning	66
Organisatoriska frågor	66
Exploateringsavtal	66
Tidplan	67
Prövning enligt annan lagstiftning	67
Upplysningar	69
Planeringsunderlag	70
Kommunala	70
Utredningar	70
Medverkande i planarbetet	70
Bilaga: motiv till detaljplanens regleringar	71

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en fortsatt utveckling av Skavsta flygplats, underlätta för verksamheter som är beroende av närhet till en flygplats och tillskapa ett nytt verksamhetsområde för industri, verksamheter, tekniska anläggningar, kontor, parkering, tillfällig vistelse, flygtrafik, räddningstjänst och annat samhällsviktigt ändamål samt i begränsad omfattning även möjliggöra för centrumfunktioner. Utöver det syftar planen till att tillskapa gator, park- och naturmark samt ytor för dagvattenanläggningar som behövs för verksamhetsområdet.

Planområdet utgörs i huvudsak av orörd naturmark med undantag för befintlig brandövningsplats för Skavsta flygplats samt befintlig taxibana för flygplan. Planområdet ligger direkt söder och väster om Skavsta flygplats.

Planförslaget möjliggör för flertal användningar inom planområdet. På kvartersmark tillåts industri, tekniska anläggningar och viss centrumverksamhet, medan vissa delar även medger kontor och andra verksamheter. Det finns särskilda ytor för flygplatsens utveckling, räddningstjänst samt parkering och tillfällig vistelse såsom hotell. Planförslaget inkluderar även gator och ett större parkstråk som kan användas för rekreation och dagvattenhantering. Dagvattenhantering sker även på kvartersmark. Byggnaders höjd begränsas i huvudsak av närheten till flygplatsens landningsbana.

En undersökning om betydande miljöpåverkan har tagits fram för detaljplanen (2025-02-20) och samråd om den har skett med Länsstyrelsen under vintern/våren 2025. Den gemensamma bedömningen är att detaljplanen kan antas innebära betydande påverkan på miljön. En strategisk miljöbedömning pågår därför parallellt med detaljplaneprocessen där en Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplanen har tagits fram.

Detaljplanens läge

Planområdets läge är intill Skavsta flygplats med landningsbanor både norr och öster om planområdet. Söderut gränsar planområdet till planerad sträcka för ny järnväg (Ostlänken) inklusive ny sträckning för väg 629. I väster gränsar planområdet främst till skogsmark men det finns en vägkoppling ut mot väg 625.

Markägoförhållanden

Marken inom planområdet består av mark tillhörande flera olika fastigheter: Skavsta 8:13 som utgör merparten av planområdet, Girsta 2:5 som utgör den sydvästra delen, Skavsta 8:12 som utgör främst trafikkopplingar i väst och öst samt en liten del av Fjällskär 3:7 vid vägkopplingen i väster. Girsta 2:5 och Fjällskär 3:7 är privatägda. Skavsta 8:12 ägs av Skavsta flygplats och 8:13 ägs av Skavsta logistik och Flygfrakt AB.

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en fortsatt utveckling av Skavsta flygplats, underlätta för verksamheter som är beroende av närhet till en flygplats och tillskapa ett nytt verksamhetsområde för industri, verksamheter, tekniska anläggningar, kontor, parkering, tillfällig vistelse, flygtrafik, räddningstjänst och annat samhällsviktigt ändamål samt i begränsad omfattning även möjliggöra för centrumfunktioner. Utöver det syftar planen till att tillskapa gator, park- och naturmark samt ytor för dagvattenanläggningar som behövs för verksamhetsområdet.

Detaljplanens huvuddrag

Hela detaljplanen

Planområdet är beläget direkt intill Skavsta flygplats. Planområdet innefattar del av fastigheterna Skavsta 8:12, 8:13, Girsta 2:5 samt Fjällskär 3:7. Skavsta 8:13 utgör den största delen av planområdet. Totalt är planområdet ca 71,5 hektar stort. Området avgränsas i norr av den väst-östliga landningsbanan för flygplatsen (samt planerad ny taxibana för flyg). Direkt söder om planområdet planeras ny järnväg Ostlänken inklusive ny sträckning för väg 629. Öster om planområdet är det befintliga flygplatsområdet. Väster om planområdet är det naturmark.

Planområdet utgörs i dagsläget främst av naturmark men även befintlig taxibana för flygplatsen samt flygplatsens nuvarande brandövningsplats.



Figur 1. Ungefärlig avgränsning av planområdet avgränsat med grön linje.

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

Genomförandetid

Genomförandetiden är 120 månader från den dag detaljplanen får laga kraft.

Allmän plats

Detaljplanen möjliggör för allmän plats i form av en gata samt parkmark. Gatan går genom hela planområdet i väst-östlig riktning. Gatan ansluter till statlig väg 625 i väster och till planerad väg 629 i öster. Tillgängligheten till planområdet innan all anslutande infrastruktur är på plats ska studeras vidare efter genomfört samråd. Gatan inom planområdet har funktionen av en industrigata.

Det innebär att körbanan ska vara minst 8 meter bred och att gång- och cykeltrafik ska separeras från körbanan. Gatan kompletteras med ytor för gång- och cykeltrafik samt gröna kantzoner. Gaturummet förslås kunna variera längs sträckan för att bryta upp området i olika rumsliga delar och i möjligaste mån leda trafik till lämpliga vägar. Sektioner och mer detaljer kring gatan redovisas under Konsekvenser av planens genomförande.

Centralt i området går ett större parkstråk i nord-sydlig riktning. Parkområdet korsas av gatan. Parkområdet möjliggör för rekreation samt hantering av dagvatten och skyfall. Parkstråket utgör områdets lågpunkt och gestaltas till att samtidigt bli ett centralt placerat grönt rum. Här sker huvuddelen av dagvattenfördröjningen genom torrdammar och kontrollerad översvämning. Fördröjningen av dagvatten i parken är både dagvatten från fastigheter samt dagvatten från gatan. VA-huvudmannen ansvarar för fördröjningsdammarna. Samtidigt utformas parkstråket som ett sammanhängande rum med tydlig formverkan i den stora skalan. Gestaltningen bygger på stora, sammanhängande planteringsytor i strikt geometri snarare än små uppdelade ytor. Gestaltningen av parken beskrivs utförligare i gestaltungsprogram för allmän plats (BRA, 2026).

I områdets västra del planläggs en yta för natur. Inom ytan går ett befintligt dike som avleder norrut. Planområdets dagvattenavledning är tänkt att avleda dagvatten till diket, därav planläggs som natur för att bevara diket.

Utformning allmän plats

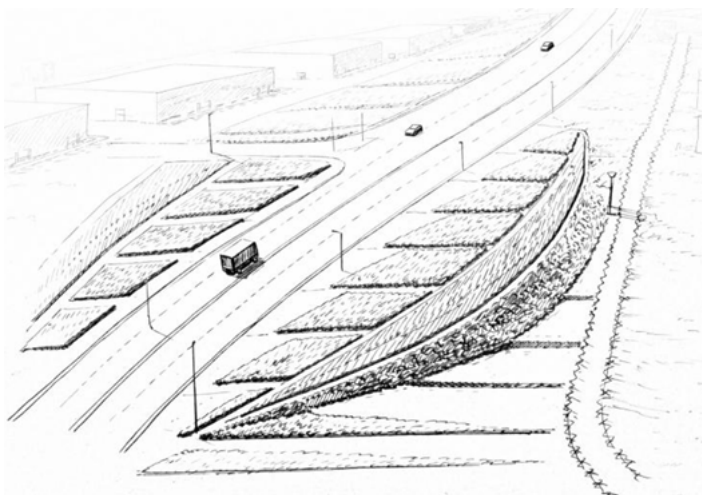
För allmän plats har ett gestaltungsprogram tagits fram (BRA 2026). Syftet är att säkerställa en sammanhållen och långsiktigt hållbar gestaltning där gaturum, vegetationsytor och dagvattenhantering samspelar i en tydligt formgiven helhet. Programmet ska fungera som vägledning vid fortsatt projektering och genomförandefas och skall samspela med Nyköpings kommuns tekniska standard för industrigata och allmän platsmark.

Målet är att skapa ett robust och orienterbart infrastrukturlandskap med en tydlig identitet i direkt anslutning till flygplatsen – ett område som fungerar i marknivå men som även är intressant och identitetsskapande i den stora skalan vid in- och utflygning till Skavsta. Nedan beskrivs den övergripande gestaltungsiden, för detaljerad beskrivning av olika delar hänvisas till gestaltungsprogrammet.

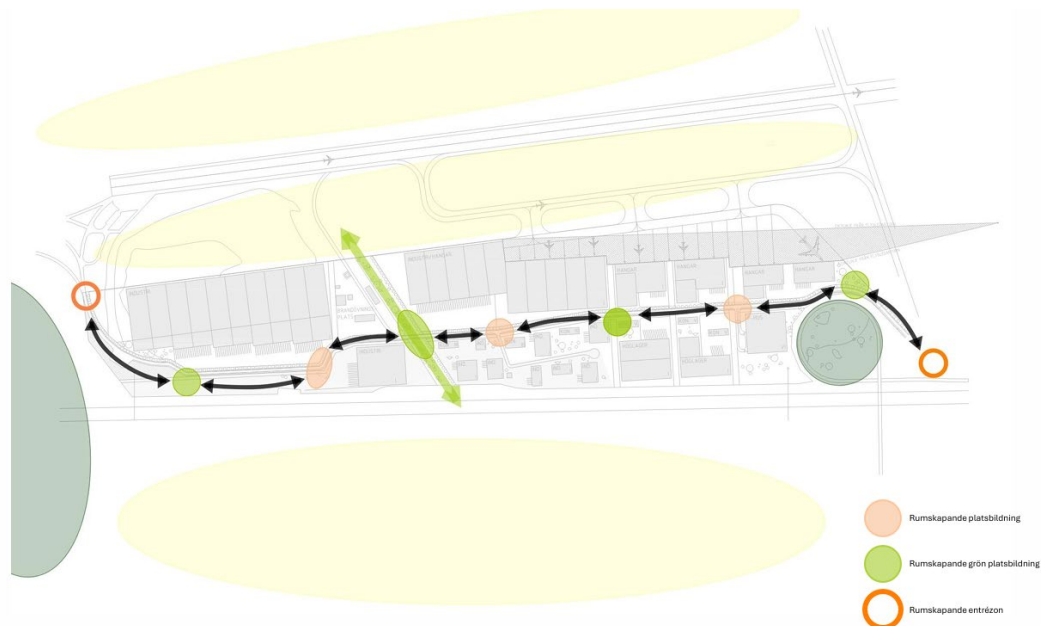
Utgångspunkten i gestaltungsiden är platsens storskalighet. Den långa huvudgatan (benämnd som industrigatan i vissa underlag) delas därför in i funktionellt motiverade sektioner om cirka 100-400 meter. Genom variation i gatusektion, växtbäddarnas bredd och bearbetning av kantzoner skapas rytm och orienterbarhet. I de smalare partierna definieras gaturummet genom trädplanteringar och tydliga avgränsningar med exempelvis lägre grönska. I de bredare partierna öppnas rummet upp mot större vegetationsytor och svackdiken/ nedsänkta planteringar och här bildas rumskapande platsbildningar.

Parkstråket och övriga gröna stråk (längs gatan) utformas som ett sammanhängande stråk. Ytor med krossad grov makadam eller sten kan varieras med strikta vegetationsfält nedsänkta eller i nivå med omgivande ytor. De stora planteringsfälten ges en tydlig riktning som skapar ett grafiskt mönster i landskapet. Gestaltningen bygger på kontrasten mellan breda, sammanhängande grönsjok och stråk av makadam som bryter av. De återkommande planteringsfälten och stenpartierna i strikt geometri ger området identitet och igenkänning. Detta är ett robust system där samma princip kan skalas upp eller ned utan att den rumsliga idén går förlorad. Gestaltningen kontrasterar mot det öppna sörmländska landskapet och de storskaliga byggnadsvolymerna.

Som en del av den sekvenserade strukturen formas även entrézoner och ett antal rumsskapande platsbildningar längs Industrigatan. Dessa noder uppstår där gatans funktion förändras, exempelvis vid infarter till kvartersmark, där gång- och cykelbanan byter sida eller där hastighetsdämpande åtgärder införs. Platsbildningarna fungerar som rytmiska markeringar i det linjära stråket och bidrar till orienterbarhet, variation och en tydligare rumslig struktur. Platsbildningarna bedöms ske ca var 400 meter.



Figur 2. Från gestaltningsprogrammet: Konceptuell skiss med inspiration från Auckland International Airport. Gestaltningen av de gröna upplevas konsekvent och sammanhållen i marknivå, men framträder tydligt även vid inflygning över området.



Figur 3. Programskiss från gestaltungsprogrammet. Platsbildningarnas placering och skissen för vägsträckning samt bebyggelse ska enbart ses som ett exempel.

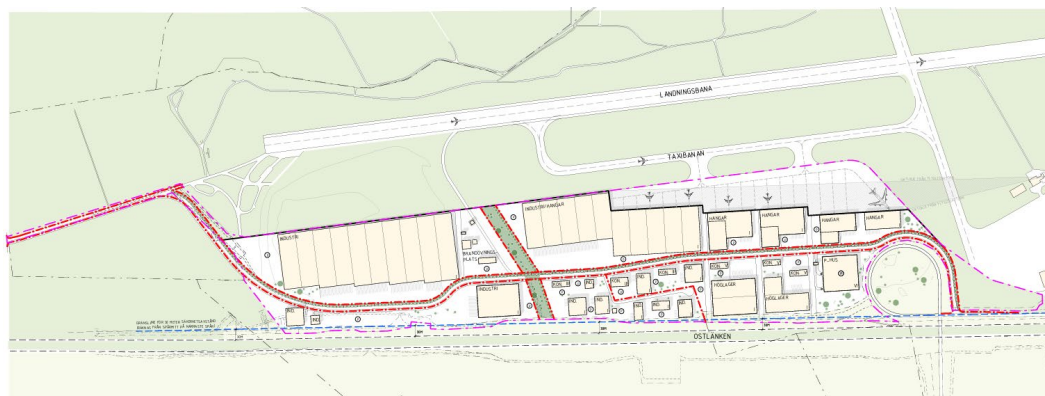
Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark och ansvarar för utbyggnaden av denna samt drift (om inget annat avtalas). Fastighetsägaren är ansvarig för åtgärder/genomförande inom kvartersmark.

Frågan om huvudmannaskap ska ses över principiellt för Skavsta (vilket innefattar aktuell detaljplan samt planprogramsområdet för Skavsta), därmed finns en osäkerhet och huvudmannaskapet skulle efter samråd kunna ändras till enskilt huvudmannaskap med särskilda skäl samt vilka avvägningar som gjorts samt vad huvudmannaskapet innebär för de som blir berörda. Frågan om huvudmannaskap kvarstår att klargöras efter samråd.

Kvartersmark

Detaljplanen möjliggör för flertal användningar inom området. Det är tre delområden, nordvästra området, nordöstra området samt södra området (som ligger söder om gatan), som innehåller olika slags användningar. I nedan bild visas illustrationsplanen för planområdet.



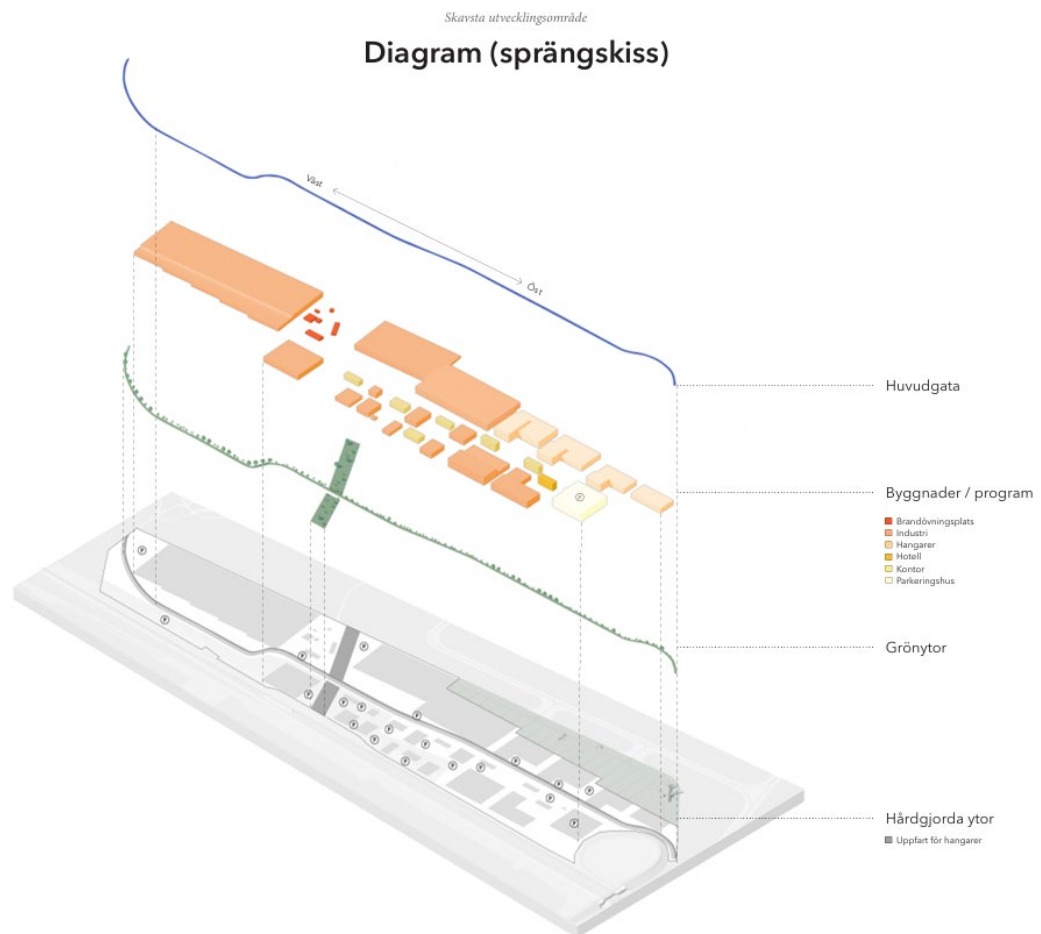
Figur 4. Illustrationsplan. Byggnaderna är endast exempel på byggnation, inga faktiska förslag.

I den nordvästra delen möjliggörs användningarna Industri (J), Tekniska anläggningar (E), Räddningstjänst och annat samhällsviktigt ändamål (U) samt i begränsad omfattning Centrum (C). Industri möjliggörs för att kunna uppföra industriverksamhet i området. Tekniska anläggningar möjliggörs för exempelvis dagvattenhantering, transformatorstationer och energiproduktion. Användningen Räddningstjänst och annat samhällsviktigt ändamål regleras på plankartan för att möjliggöra för en ny brandövningsplats till Skavsta flygplats. Den preciserade centrumanvändningen finns till för att möjliggöra service för de som verkar inom och besöker området. I den västligaste delen av nordvästra området möjliggörs enbart för användningen Dagvattenanläggning (E₁).

I den nordöstra delen möjliggörs för användningarna Flygtrafik (F), Industri (J), Tekniska anläggningar (E), Verksamheter (Z), Kontor (K) samt i begränsad omfattning Centrum (C). Industri, Tekniska anläggningar och Centrum möjliggörs utifrån samma skäl som i det nordvästra området. Flygtrafik möjliggörs för att flygplatsen ska kunna utveckla sin verksamhet samt möjliggöra för verksamheter som till någon del innehar flygverksamhet eller har koppling till flygtrafik. Verksamheter möjliggörs för att tillåta en bred skala av verksamheter. Det finns ingen tydlig gräns mellan vad som ryms inom Industri eller inom Verksamheter därför möjliggörs båda användningarna för att ha en flexibilitet inför kommande etableringar inom området. Kontor möjliggörs för att tillåta kontorsverksamhet som inte utgör komplement till övriga användningar, eller att det utgör komplement men i så stor omfattning att det inte ryms inom övriga användningar. Det är i dagsläget inte känt hur stor del av nordöstra området som kommer utgöra exempelvis flygtrafik därför är detaljplanen flexibel och tillåter flertal användningar.

I det södra området möjliggörs för användningarna Industri (J), Tekniska anläggningar (E), Verksamheter (Z), Kontor (K), Parkering (P), Tillfällig vistelse (O) samt i begränsad omfattning Centrum (C). Användningar som även finns i någon av de norra delområdena möjliggörs utifrån samma skäl som är beskrivna sedan tidigare. Parkering möjliggörs för att tillåta större parkeringsverksamhet, det skulle exempelvis kunna utgöras av ett parkeringshus för flygresenärer eller parkering till området. Tillfällig vistelse möjliggörs för att kunna tillåta hotell inom området men det kan exempelvis även vara större konferensanläggningar.

Utöver ovan beskrivna områden finns det en yta allra längst i öster närmast flygplatsen. Där möjliggörs dels för användningen Dagvattenanläggning (E₁) och intill (ej samma ytor) möjliggörs användningen Flygtrafik (F) som bekräftar befintlig verksamhet på platsen.



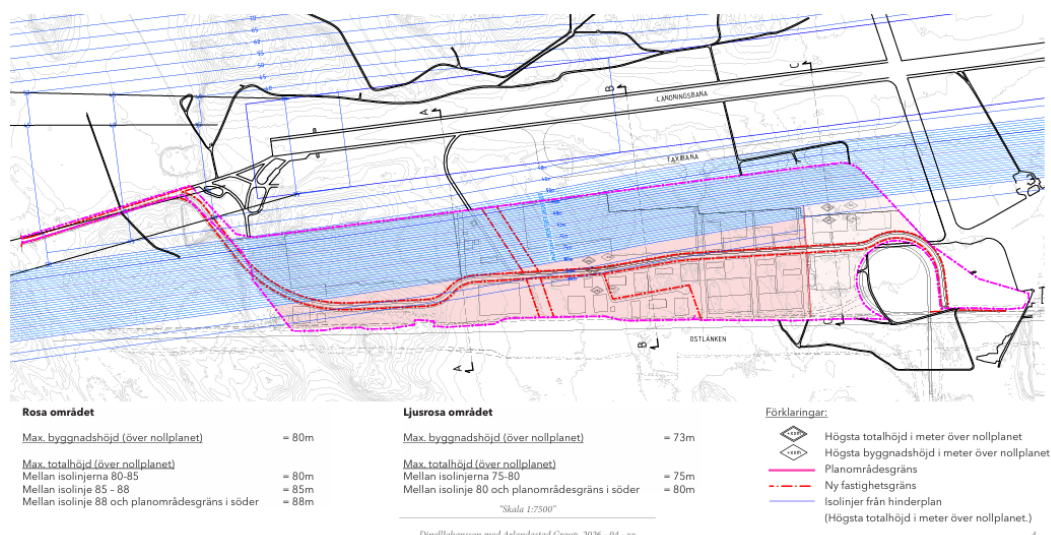
Figur 5. Skiss som redovisar olika slags funktioner uppdelat. Byggnaderna är bara exempel.



Figur 6. Illustration (flygvy) över planområdet. Gatans riktning mot väg 629 skiljer sig i ovan illustration jämfört med plankartan. Syftet med bilden är främst att visa på ett exempel på byggnation.

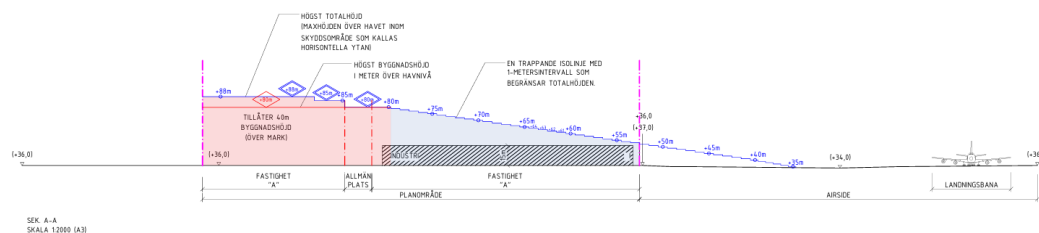
För all kvartersmark regleras bestämmelsen e_1 : Största byggnadsarea är 60 % av fastighetsarean inom användningsområdet. Ca 61 hektar utgör kvartersmark vilket innebär att ca 36,6 hektar kan utgöra byggnad. För användningen Centrum regleras att användningen får uppgå till max 2000 kvm byggnadsarea per fastighet.

Tillåten totalhöjd för byggnader inom planområdet styrs till största del av de höjdbegränsningar som finns för flygplatsen. Det innebär att ju närmre den östvästliga landningsbanan (belägen norr om planområdet) desto lägre behöver byggnader vara. Tillåten höjd styrs av så kallade isolinjer, det finns linjer med fasta höjder och mellan dessa stregras höjderna med en lutning på 8 grader. För att nyttja tillåten höjd inom planområdet regleras ytor på ett intervall om 1 meter för den norra delen av planområdet, detta illustreras i figuren nedan. Alla höjdbestämmelser avgränsas med sekundära egenskapsgränser på plankartan. På plankartan regleras högsta totalhöjd (över angivet nollplan) för den norra delen med bestämmelserna h_1 till och med h_{29} vilket innebär en högsta totalhöjd från 51 meter till 79 meter.

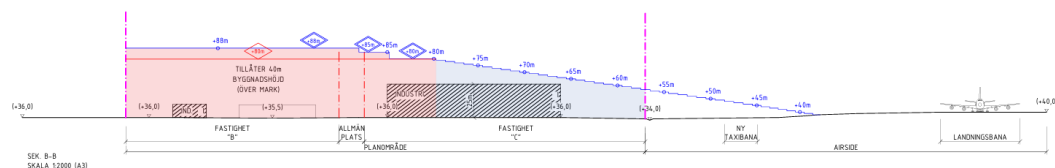


Figur 7. Höjdregering inom planområdet.

Mellan isolinjerna +80 - +85 (se figur ovan) regleras en högsta totalhöjd om 80 meter över angivet nollplan (h_{30}). Mellan isolinje +85 till +88 regleras en totalhöjd om 85 meter över angivet nollplan (h_{31}). Från isolinje +88 och ned till planområdets södra gräns regleras en totalhöjd om 88 meter över angivet nollplan (h_{32}). Från isolinje +85 och ned till den södra plangränsen regleras en byggnadshöjd om 80 meter över nollplanet (h_{33}) för all kvartersmark inom detta område. Dessa höjdregeringar illustreras i figuren ovan. I sektionerna nedan redovisas höjdregeringar från norr till söder (undantag för östra delen av planområdet). I den södra delen av planområdet har inte tillåten höjd enligt flygplatsen nyttjats fullt ut, tillåten byggnadshöjd anses tillräcklig och möjliggör etableringar som kräver mycket utrymme i höjddled.



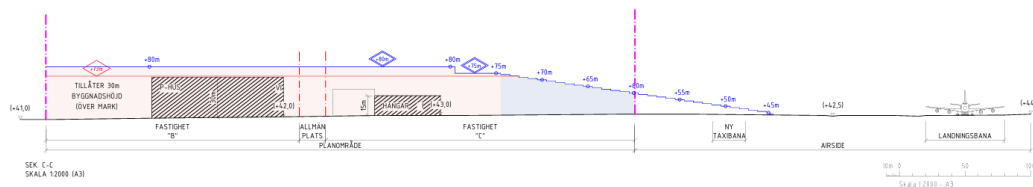
Figur 8. Redovisning av höjder för sektion A.



Figur 9. Redovisning av höjder för sektion B.

Den östra delen (ljusrosa i figur 7) följer inte samma höjdregering som i övriga området. Där har en något lägre höjd valts för att visa på att det är entrén till

området från flygplatsen i öster. Mellan isolinje +75 till +80 regleras högsta totalhöjd om 75 meter över angivet nollplan (h_{25}). Från isolinje +80 och ned till planområdesgräns i söder regleras högsta totalhöjd om 80 meter över angivet nollplan (h_{30}). Inom hela det östra området regleras en högsta byggnadshöjd om 73 meter över angivet nollplan (h_{34}). I nedan sektion redovisas höjderna för det östra området.



Figur 10. Redovisning av höjder för sektion C.

Utformning

Utformningsbestämmelser regleras i den östra delen av planområdet för bidra till att visa på att det är entrén till området från flygplatsen i öster. Huvudentréer ska vara tydligt vända mot gatan (f_1) vilket också bidrar till en orienterbarhet i området. Då detaljplanen möjliggör stora byggnadsvolymer så regleras även en bestämmelse i det östra området för att bryta upp storskaligheten: fasader längre än 60 meter ska delas in vertikalt eller horisontellt genom variation i färgsättning, fasadmaterial eller fasadförskjutning (f_2).

Placering

På plankartan regleras att byggnader ska placeras minst 6 meter från allmän plats. Detta för att möjliggöra förgårdsmark för exempelvis angöring, parkering och dagvattenhantering men även för att minska det storskaliga intrycket från byggnadsvolymerna precis intill gatan.

Vidare regleras att byggnader får placeras i fastighetsgräns (gäller ej mot allmän plats). Detta för att möjliggöra sammanbyggda hus.

Ärendeinformation

Kommunens namn: Nyköpings kommun

Detaljplanens namn: Skavsta 8:9 och Girsta 2:5

Kommunens diarienummer för detaljplanen: SHB23/358

Hänvisning till beslutsprotokollet:

Vilket datum detaljplanen är påbörjad: 2024-02-27

Vilket datum detaljplanen fick laga kraft:

Planeringsförutsättningar

Kommunala styrdokument och beslut

Detaljplan

För planområdet finns ingen gällande detaljplan. Detaljplanen gränsar i öster till detaljplan P13-18 som gäller för stora delar av Skavsta flygplats. Området som gränsar till denna plan (Skavsta väster) utgörs av användningen Flygtrafik och är belagd med prickmark (marken får inte bebyggas).

Planbesked

Stockholm Skavsta flygplats AB inkom 2023-12-14 med en planbeskedsansökan för logistikverksamhet kopplat till flyg, lättare flygindustri, kontorsverksamhet och anläggningar för långtidsparkering i mobilitetshubbar eller parkeringshus för flygresenärer.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2024-02-27 detaljplanearbete får inledas och att detaljplanearbetet bekostas av sökanden.

Planprogram

Detaljplanen föregås inte av något planprogram. Det finns ett framtaget planprogram sydöst om planområdet samt det befintliga F11-området inom flygplatsen. Planprogrammet täcker även in delar av Ostlänken och kommande resecentrum för Skavsta längs Ostlänken.

Aktuellt planområde går i öst in över planprogramsområdet men det finns ingen utpekad markanvändning för dessa ytor i programmet utan här pekas endast nya vägar ut som tillkommer utifrån Ostlänken. Aktuell detaljplan förhåller sig till dessa vägar.

Översiktsplan

Planförslaget är förenligt med Nyköpings Översiktsplan för 2040.

Kommunens Översiktsplan för Nyköping 2040 pekas Skavsta ut som en storregional transportnod av stor betydelse. Skavsta beskrivs som en knutpunkt mellan olika transportslag som är av avgörande betydelse för Mälardalens och Nyköpings utveckling. Skavsta är en regional bebyggelsenod som ska utvecklas till ett verksamhetsområde för handel, service, kontor, hotell, upplevelser och industri och logistik. Närheten till flygplatsen, Skavstas nya resecentrum och kopplingen till E4:an utgör stommen för områdets bebyggelseutveckling och utvecklingen får inte på något sätt förhindra utvecklingen av dessa storskaliga infrastrukturprojekt. Med sin närhet till internationella och nationella marknader ska Skavsta stärkas som en regional besöksnäringsnod. Tillgänglighet, service och anläggningar ska stärkas och platsens utveckling ska ske i samklang med dess natur- och kulturvärden.

I översiktsplanen beskrivs Skavstas målbild som en funktionell flygplansstadsdel med inriktning på hållbarhet, innovation och miljöhänsyn.

Lämpliga funktioner att utveckla området med bedöms vara kontor, hotell, konferensanläggningar, besöksnäring, utbildning och verksamheter. Planområdet är ingår i ett område som är utpekat som verksamhetsområde Skavsta i översiktsplanen.

Riksintressen

Planområdet ligger inom/angränsar flertalet riksintressen.

Ostlänken

Ostlänken är ny planerad järnväg mellan Stockholm och Linköping. Del av sträckan går förbi Skavsta och går direkt söder om planområdet. Ostlänken kommer utgöra riksintresse för järnvägstrafik. Sträckan som berör planområdet är järnvägsplanen för delen Sjösa - Skavsta inom Nyköpings kommun.

Järnvägsplanen innefattar även ett antal mindre vägar samt väg 629 (ny sträckning med bro över järnvägen) och väg 625 (på bro över järnvägen).

Järnvägen samt tillhörande vägar behöver beaktas i planarbetet så att de inte påverkas negativt av exploateringen.



Figur 11. I bilden redovisas Ostlänken illustrativt utifrån Trafikverkets illustrationskartor. Planområdet redovisas ungefärligt med röd färg. Bilden ska bara ses som en illustration över järnvägen och kopplingen gentemot planområdet. Väg 625 redovisas i väster och ny sträcka för väg 629 redovisas i öster.

Väg 629

Väg 629 utgör riksintresse för vägtrafik och utgör en anslutning till en utpekad flygplats av riksintresse. Vägen är idag en av infartsvägarna till Skavsta från väg 52. Den befintliga vägsträckan angränsar inte till planområdet. Järnvägsplanen Bibana Nyköping för Ostlänken innebär att väg 629 behöver dras om. Vägen flyttas västerut och ingår i järnvägsplanen för delen Sjösa - Skavsta (se figur ovan). Den nya dragningen av vägen planeras från väg 52 norrut, över Ostlänken på en bro, därefter en koppling österut mot Skavsta flygplats. Planområdets östra del ansluter till vägen vilket behöver beaktas.

Skavsta flygplats

Skavsta flygplats utgör riksintresse vilket behöver beaktas i detaljplanen. Planområdet ligger till stor del inom riksintressets markanspråk men behöver beaktas oavsett avseende följande frågor. Inflygningsvägar ska beaktas och skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra flygplatsens nyttjande och utveckling. Höjder på anläggningar och byggnader ska beaktas inom aktuella utpekade zoner. Kommersiell (icke luftfartsanknuten) verksamhet inom

flygplatsens markanspråksområde ska vägas mot behov av mark för eventuell utbyggnad av flygplatsen eller dess infrastruktur. Anläggningar som kan generera elektromagnetiska störningar (EMC) riskerar att störa radiokommunikation, vilket ska beaktas. Vilseledande belysning, reflektioner och blänk från exempelvis solceller, fasadmateriäl och glas mm kan blända piloterna och vara olämpliga av flygsäkerhetsskäl, detta ska remitteras till Skavsta Flygplats.

I riksintressebeskrivningen lyfts även risken för fågelkollisioner. Där lyfts bland annat att all markanvändning som drar till sig fåglar i närheten av en flygplats medför ökad risk för kollisioner mellan fåglar och luftfartyg och bör undvikas. Exempel på sådan markanvändning är till exempel snabbmatsrestauranger, dammar och avfallsanläggningar. Inom en radie av tre kilometer från flygplatsen bör man vara extra uppmärksam och inom radien 8 kilometer bör även viss försiktighet råda. Hela planområdet ligger inom en radie av tre kilometer från flygplatsen.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

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

1. Jordbruksmark
2. Skogsbruk
3. Oexploaterade områden
4. Ekologiskt särskilt känsliga områden

Jordbruksmark finns idag inom planområdet. Bedömning av jordbruksmarken beskrivs under avsnittet Konsekvenser av planens genomförande. Skog för skogsbruk finns ej inom planområdet, inte heller ekologiskt särskilda områden. Planområdet bedöms inte vara ett oexploaterat område. Även om det finns mark inom planområdet som inte tagits i anspråk så har området tillhört flygplatsens verksamhet, gräset har slåtts och det går en taxibana för flyg genom området.

Miljökvalitetsnormer

Till denna grupp hör planeringsförutsättningar som rör miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken.

Luft

Enligt modellberäkningar, objektiv skattning och mätningar överskrids inga miljökvalitetsnormer för luft i Nyköpings kommun (Nyköpings översiktsplan 2040). Däremot överskrids miljökvalitetsmålet för halten partiklar för enskilda vägpartier. Dessa vägpartier är inte belägna inom eller i närheten av planområdet.

Vatten

Dagvattenutredningen (Starkstad 2026) beskriver berörda vattenförekomster.

Dessa är Långhalsen-södra samt Nyköpingsån. Nedan ges en sammanfattande beskrivning.

Ekologisk status är otillfredsställande för Långhalsen-Södra. Vattenförekomsten har inte uppnått god ekologisk status. God status uppnås inte till följd av betydande påverkan på kvalitetsfaktorer som näringsämnen och växtplankton från punktkällor som reningsverk, diffusa källor som enskilda avlopp och urban markanvändning, samt jordbruk. Fysisk påverkan inkluderar hydromorfologiska förändringar. Särskilt förorenande ämnen som påverkar statusen inkluderar ammoniak och koppar, som är kopplade till övergödning. De främsta orsakerna till statusavvikelsen är tekniska skäl, där det är omöjligt att nå god status tidigare på grund av vattenförekomstens återhämtning som tar tid. Kvalitetskrav: God ekologisk status ska uppnås till 2033.

Kemisk status för Långhalsen-södra är Uppnår ej god. Vattenförekomsten har inte uppnått god kemisk status på grund av överskridanden av gränsvärden för ämnen som bromerad difenyleter och kvicksilver. Prioriterade ämnen som inte uppnår god status inkluderar bromerad difenyleter och kvicksilver. Dessa ämnen påverkas av atmosfärisk deposition, och Sveriges nationella bedömning är att de inte kan åtgärdas med nuvarande tekniska lösningar på grund av långväga källor och ackumulation. Undantag har beviljats för dessa ämnen med skälet omöjligt, och halterna får inte öka. Kvalitetskrav: God kemisk status ska uppnås, med motiveringen att det är tekniskt omöjligt att sänka halterna tidigare, och återhämtning tar tid.

Avseende Nyköpingsån är ekologisk status Måttlig. God status uppnås inte till följd av hydromorfologisk påverkan från dammar, barriärer och slussar för vattenkraft, förändring av morfologiskt tillstånd, samt betydande påverkan på näringsämnen och påväxt-kiselalger från urbana markanvändning, enskilda avlopp, reningsverk och jordbruk. Kvalitetsfaktorer som konnektivitet i vattendrag (Dålig), fisk (Måttlig), morfologiskt tillstånd i vattendrag (Måttlig), näringsämnen (Otillfredsställande) och påväxt-kiselalger (Måttlig) bidrar till den måttliga statusen. Miljökvalitetsnorm Ekologisk status Kvalitetskrav: God ekologisk status 2033. Motiveringen är tekniska skäl och naturliga förhållanden med tidsfrister till 2027 och 2033 för att möjliggöra åtgärder och återhämtning.

Kemisk status för Nyköpingsån är Uppnår ej god på grund av bromerad difenyleter och kvicksilver och kvicksilverföreningar som överskrider gränsvärden i samtliga vattenförekomster. Dessa ämnen påverkas främst av atmosfärisk deposition från långväga luftburna föroreningar, och Sveriges nationella bedömning är att tekniska lösningar saknas för att uppnå god kemisk ytvattenstatus. De nuvarande halterna får inte öka. Undantag i form av mindre strängt krav har beviljats med skäl omöjligt. Miljökvalitetsnorm Kemisk status Kvalitetskrav: God kemisk ytvattenstatus med tidsfrist och mindre strängt krav för berörda ämnen.

Buller

En bullerutredning har tagits fram för detaljplanen (Structor 2026). Skavsta-området är utsatt för buller idag. Befintliga bullerkällor omfattar flyg- och

markbuller från Skavsta flygplats, trafikbuller från befintliga vägar samt verksamhetsbuller från omgivningen. Det finns även planerade bil- och järnvägar där bullerberäkningar tagits fram.

Nulägesbeskrivning av platsen

Natur och grönsstruktur

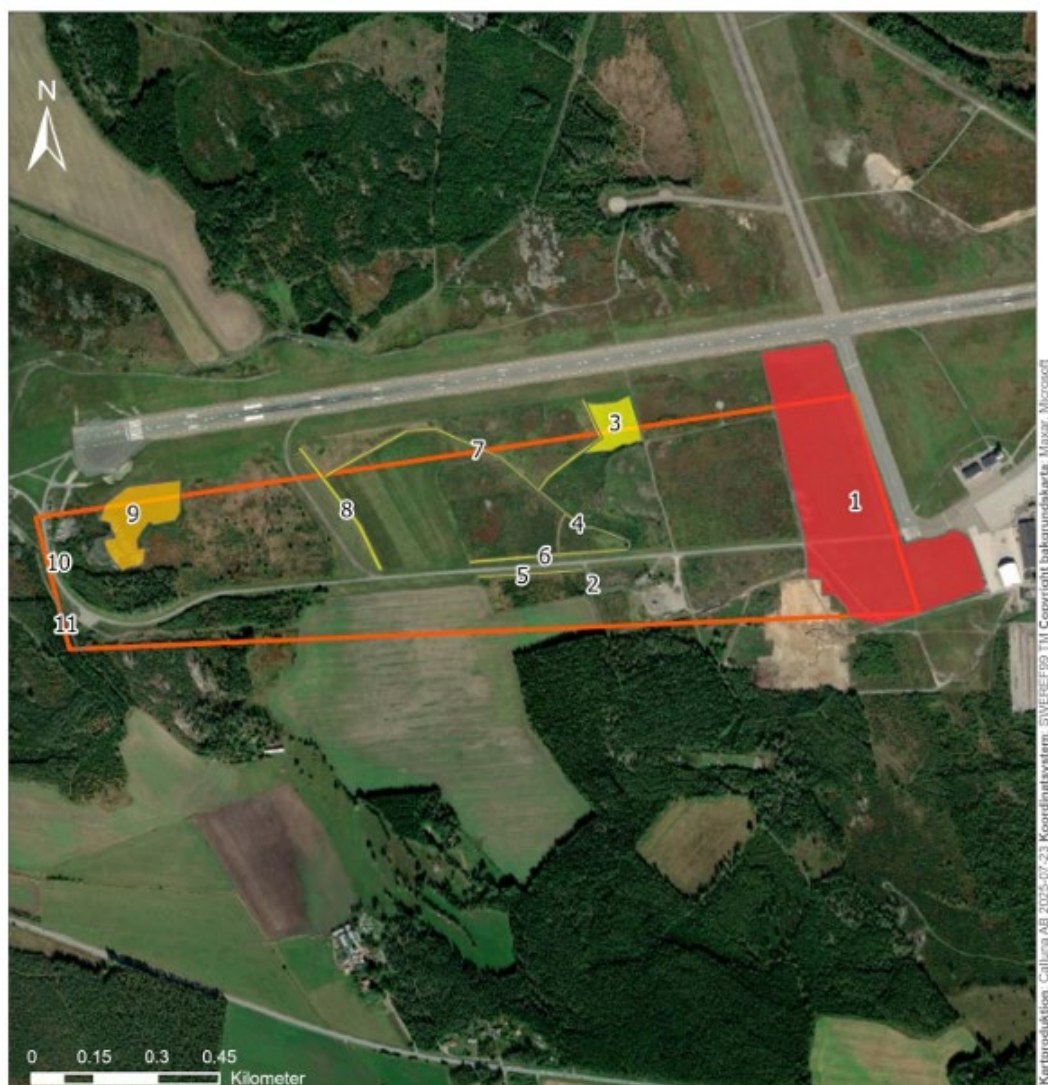
Planområdet är ca 71,5 hektar stort och utgör till största del orörd naturmark. Då det planeras för ett storskaligt industri- och verksamhetsområde har en naturvärdesinventering tagits fram för detaljplanen (Calluna 2025).

I inventeringsrapporten beskrivs området som ett område som till största delen utgörs av varierande öppna miljöer såsom gräsmarker, igenväxningsområden, ljunghedar, hyggen och åkermark. Ytorna hålls öppna genom gallring, röjning och klippning. Inom området finns även flera mindre vattendrag, varav några är nygrävda. De högsta naturvärdena påträffades i gräsmarken i den östra delen av området. Gräsmarkens växtsamhällen präglas av mager, något basisk mark där flera hävdgynnade och kalkgynnade arter observerades.

Vid inventeringen avgränsades totalt elva områden med klassning som naturvärdesbiotoper. Av dessa klassades en som naturvärdesklass 2 (högt naturvärde), två som naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde) och åtta som naturvärdesklass 4 (visst naturvärde). Inga biotoper klassade som naturvärdesklass 1 (högst naturvärde) avgränsades. Naturvärdesbiotoperna visas i kartan nedan.

Teckenförklaring:

 Inventeringsområde	 Naturvärdesklass 2 Högt naturvärde
 Naturvärdesbiotoper	 Naturvärdesklass 3 Påtagligt naturvärde
 Naturvärdesklass 1 (Ej påträffad)	 Naturvärdesklass 4 Visst naturvärde



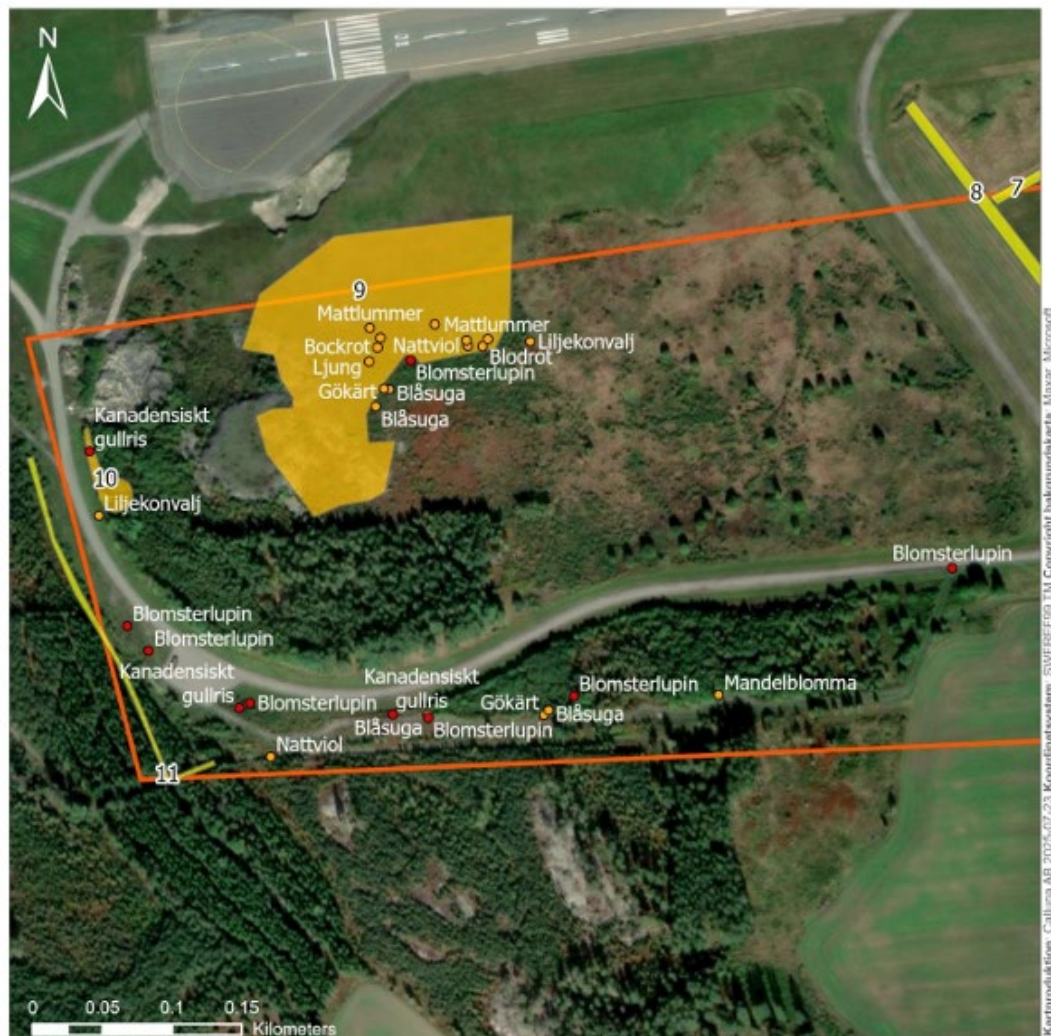
Figur 12. Kartan visar de naturvärdesbiotoper som avgränsades vid naturvärdesinventeringen tillsammans med deras respektive ID-nr.

Viktigt att notera är att när inventering utfördes var inte planområdet helt fastställt. Nedan kartor visar naturvärdesobjekten i detalj samt påträffade arter.

För den västra delen nedan så är naturvärdesbiotoperna 10 och 11 preliminära avseende naturvärdesklass då de utgör ett vattenförande dike respektive småvatten och större vattensalamander har påträffats nära inventeringsområdet. En fördjupad groddjursinventering har genomförts av kommunekolog under våren 2026, se stycke längre ned.

Teckenförklaring:

- Listad naturvårdsart
- Invasiv främmande art
- Inventeringsområde
- Naturvärdesbiotoper
- Naturvärdesklass 2 Högt naturvärde
- Naturvärdesklass 3 Påtagligt naturvärde
- Naturvärdesklass 4 Visst naturvärde
- Naturvärdesklass 1 (Ej påträffad)

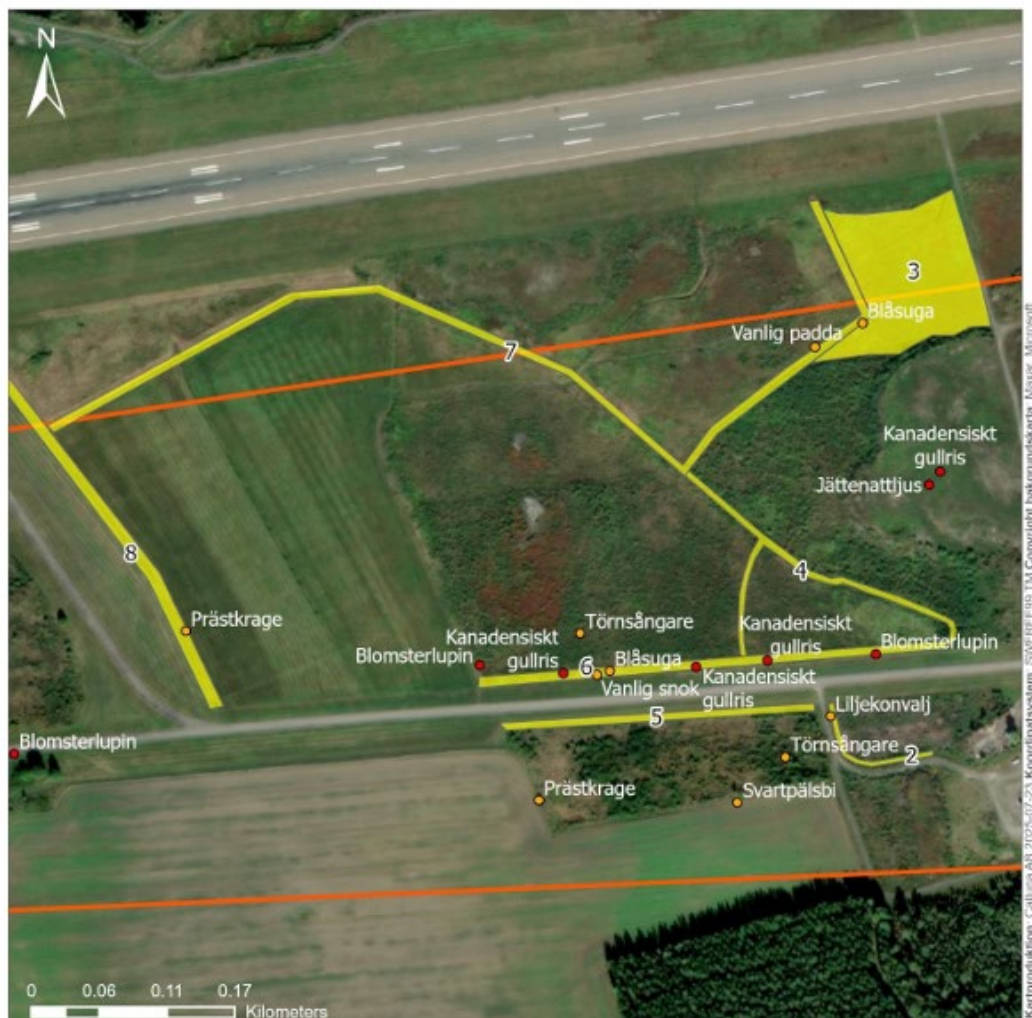


Figur 13. Kartan visar de västra delen av inventeringsområdet, naturvärdesbiotoper som avgränsades vid naturvärdesinventeringen tillsammans med deras respektive ID-nr, samt noterade arter.

Den centrala delen av området (kartan nedan) utgörs av ett antal diken och en myr. Dessa diken har också inventerats med avseende på groddjur.

Teckenförklaring:

- Listad naturvårdsart
- Invasiv främmande art
- ▭ Inventeringsområde
- Naturvärdesbiotoper
- ▭ Naturvärdesklass 1 (Ej påträffad)
- ▭ Naturvärdesklass 2 Högt naturvärde
- ▭ Naturvärdesklass 3 Påtagligt naturvärde
- ▭ Naturvärdesklass 4 Visst naturvärde

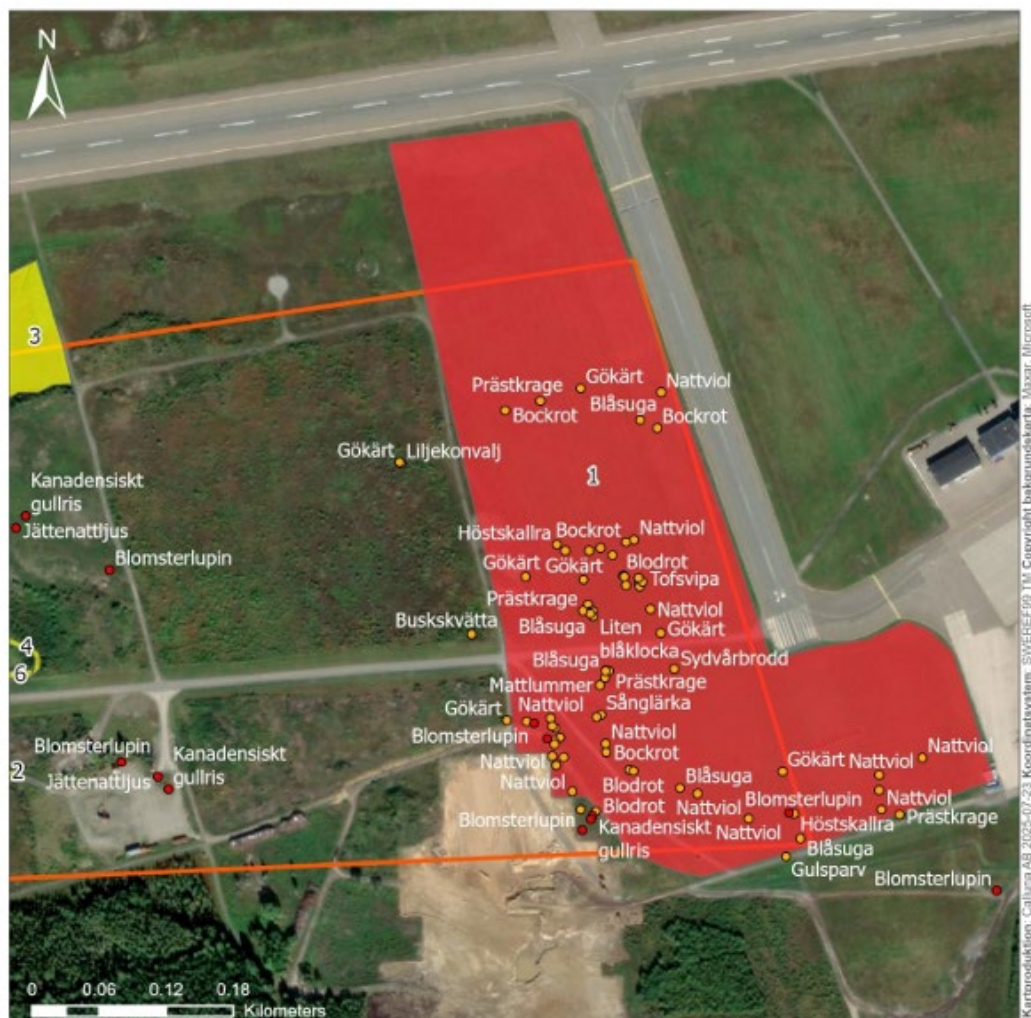


Figur 14. Kartan visar den centrala delen av inventeringsområdet, naturvärdesbiotoper som avgränsades vid naturvärdesinventeringen tillsammans med deras respektive ID-nr, samt noterade arter.

I den östra delen av inventeringsområdet har en naturvärdesbiotop avgränsats, biotopen utgörs av naturlig gräsmark. Naturvärdesklassen är preliminär då artvärdet eventuellt skulle kunna höjas om riktade inventeringar för kärlväxter och insekter görs under högsommaren. Planområdet har justerats efter att inventering genomfördes. Naturvärdesbiotopen ligger i dagsläget till största del utanför planområdet. I sydöst planeras för ny väganläggning (del av väg 629) tillhörande järnvägsplanen för Ostlänken varför denna del utgått från planområdet.

Teckenförklaring:

- Listad naturvårdsart
- Invasiv främmande art
- Inventeringsområde
- Naturvärdesbiotoper
- Naturvärdesklass 1 (Ej påträffad)
- Naturvärdesklass 2 Högt naturvärde
- Naturvärdesklass 3 Påtagligt naturvärde
- Naturvärdesklass 4 Visst naturvärde



Figur 15. Kartan visar de östra delen av inventeringsområdet, naturvärdesbiotoper som avgränsades vid naturvärdesinventeringen tillsammans med deras respektive ID-nr, samt noterade arter. Observera att samtliga artnamn inte är synliga i denna kartbild. För en tydligare bild av förekommande arter hänvisas till Bilaga 1 i naturvärdesinventeringen – Objektsredovisning Naturvärdesbiotoper.

Vid inventeringen avgränsades fem landskapsområden. Ett av dem bedömdes vara ett värdelandskap, och utgörs av gräsmark/öppen mark. Övriga fyra landskapsområden bedömdes ej vara värdelandskap. Planområdet har justerats efter att inventering genomfördes och det utpekade värdelandskapet ligger i huvudsak utanför planområdet.

Inom framtagna MKB för Ostlänken – Järnvägsplan delen Sjösa-Skavsta, framgår att området vid flygplatsen, där planområdet ingår, har den lägsta klassificeringen av landskapsbild. Högre landskapsvärden finns öster om flygplatsen.

Groddjur

En groddjursinventering har genomförts för hela planområdet, samt andra delar i Skavsta (Groddjursinventering, Nyköpings kommun 2026).

Inventeringen är gjord av kommunekolog. Resultatet visade på groddjur främst direkt norr om planområdesgränsen, se karta nedan. Följande fynd gjordes:

- Fynd av mindre vattensalamander, sammanlagt 12 exemplar i diken.
- Fynd av vanlig padda, sammanlagt 16 exemplar i diken.
- Fynd av vanlig groda, sammanlagt 2 exemplar i diken.

Större vattensalamander och åkergroda återfanns inte. Större vattensalamander har året innan observerats strax väster om flygplatsen men den lokalen har utgått och arten återfinns inte i tidigare lekvatten på platsen. Värt att notera är också att i diken inne på flygplatsområdet finns småspigg vilket sannolikt medför att större vattensalamander inte påträffas då den normalt inte nyttjar vatten med fisk.



Figur 16. Resultat av groddjursinventering. Planområdesgräns avgränsat i grönt.

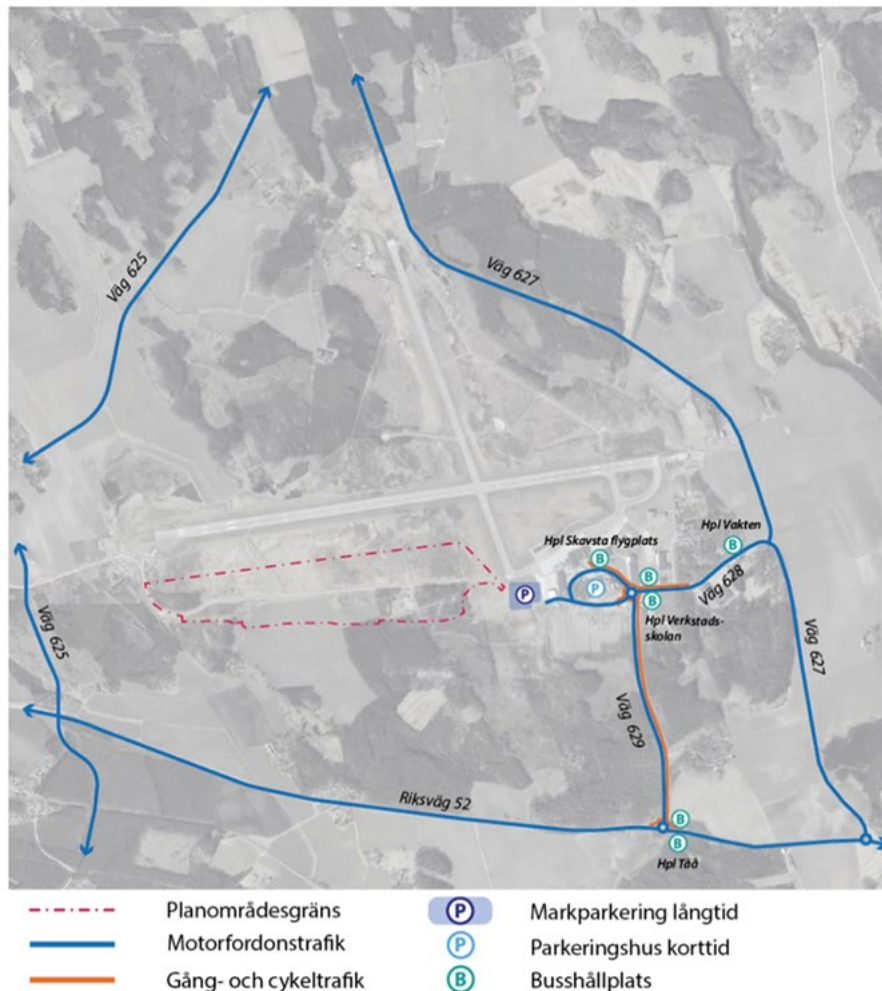
Bebyggelse

Planområdet innehåller inga befintliga byggnader. Inom området finns den nuvarande brandövningsplatsen för Skavsta flygplats, den är belägen ned mot planområdets södra gräns något åt öster.

Trafik

Inom planområdet finns en befintlig taxibana för flygplatsen som går i väst-östlig riktning genom området. Då området ska utvecklas till ett industri- och verksamhetsområde planeras taxibanan att flyttas till norr om planområdet, söder om den nord-sydliga landningsbanan. Planområdet har en koppling till

väg 625 i väster och i öster en koppling till planerad ny sträcka väg 629 men det finns ingen befintlig allmän motorfordonstrafik inom området. Kopplingen mot väg 625 används idag som räddningsväg. Det finns inga gång- eller cykelvägar inom området. I nedan bild visas befintlig trafikstruktur för Skavstaområdet. Bilden är från framtagna trafikutredning (Iterio 2026), utredningen beskriver bland annat trafikförutsättningar i området.



Figur 17. Befintlig trafikstruktur.

Avseende kollektivtrafik trafikeras Skavsta flygplats i dagsläget endast av busstrafik. Hållplatser finns tillgängliga i direkt anslutning till flygplatsen och på de kringliggande gatorna. Sörmlandstrafikens buss 515 trafikerar Skavsta flygplats till och från Nyköpings centrum. Linjen utgår från Nyköpings bussterminal och går via Nyköpings tågstation, blivande resecentrum. Utöver detta trafikeras flygplatsen av FlixBus linje 602 mellan Hamburg Zob/Bus-Port och Arlanda Terminal 2-3 samt FlixBus mellan Jönköping Centralstation och Stockholm Cityterminalen. Hållplats Tåå på Riksväg 52 trafikeras av flertalet lokala och regionala busslinjer.

Kulturmiljö

Inom planområdet finns inga kulturhistorisk viktiga byggnader. Däremot finns flera kända fornlämningar.

I den västra delen av planområdet ligger ett antal fornlämningar i form av två boplatser, tre stensättningar samt en möjlig fornlämning i form av en härd. I östra delen av planområdet ligger en fornlämning i form av ett kvartsbrott och två lägenhetsbebyggelser som utgör möjliga fornlämningar. Länsstyrelsen har i sitt yttrande till Undersökning om betydande miljöpåverkan bedömt att planområdet kan rymma tidigare okända fornlämningar. En arkeologisk utredning krävs för att klargöra fornlämningsbilden innan Länsstyrelsen kan ta ställning till om detaljplanen är genomförbar. Utredningen ska även klargöra status för de lämningar inom planområdet som registrerats som möjlig fornlämning.

En arkeologisk utredning pågår för detaljplanen. Planbeskrivningen kommer uppdateras efter samråd gällande fornlämningar och planens påverkan på dessa.

Sociala aspekter

Planområdet ligger inom flygplatsens verksamhetsområde samt en intilliggande fastighet där jordbruk bedrivs. Planområdet ligger ca 190 meter från närmaste bostad och generellt är det få bostäder i närheten planområdet.

Service

Det finns ingen service inom planområdet. Vid flygplatsområdet finns hotell, restaurang och övrig service utifrån flygplatsens behov såsom tull, polis etc.

Geotekniska förhållanden

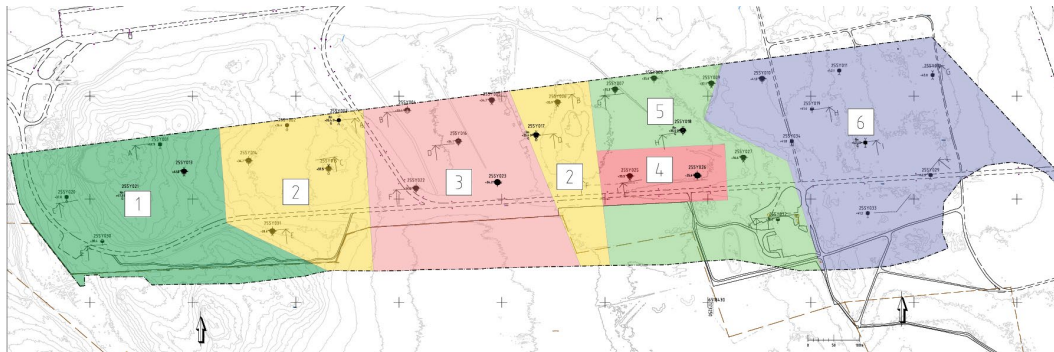
De geotekniska förhållandena har utretts av Sylten Engineering (2025).

Planområdet omfattar ca 60 ha obebyggd naturmark med marknivåer som varierar från ca +33 i centrala delen, till ca +43 i öster respektive ca +50 i väster. Jordlagerföljden utgörs generellt av ett övre lager lera, silt och/eller sand med varierande mäktighet, fördelning och fasthet. Under följer morän på berg. Bergnivån varierar stort och har påträffats mellan +8 i centrala delen och +43 i väster, motsvarande mellan 0 och 27 m under befintlig markyta. Grundvattennivån följer topografin och har uppmätts mellan ca +32 och +43, motsvarande ca 0,3 – 4,5 m under befintlig markyta.

Geotekniskt har planområdet delats in i sex typområden baserat på jordlagerföljd och egenskaper. Generellt har de högre delarna i planområdets östra respektive västra ände mer gynnsamma geotekniska egenskaper, med begränsad förekomst av lös jord. Minst gynnsamma geotekniska förutsättningar finns i de centrala lägre delarna, där lös jord och lera med låg hållfasthet förekommer med betydande mäktighet. Stabiliteten är tillfredsställande för nuvarande förhållanden. Preliminärt bedöms området som normalradonmark.

Byggnader inom typområde 1, 2 och 6 kan grundläggas ytligt på medelfast till fast friktionsjord, medan typområde 3-5 har lösare jord som är sättningsbenägen vid ökad belastning. Sättningsrisken ska beaktas vid

höjdsättning av området. Förbelastning med tidig uppfyllning och liggtid rekommenderas för både byggnader och infrastruktur, särskilt i typområde 3 och 4 där lera förekommer. Tyngre eller sättningskänsliga konstruktioner kan kräva ytterligare förstärkning, exempelvis pålgrundläggning.



Figur 18. Geotekniska typområden samt borrhäls och grundvattenrör.

Miljö

Strandskydd

Väster om planområdet finns ett mindre ej namngivet vattendrag, som Länsstyrelsen uppmärksammade i yttrande till Undersökning om betydande miljöpåverkan. Med hänsyn till de förändrade strandskyddsreglerna som trädde i kraft 2025-07-01 har en bedömning gjorts att strandskydd inte råder för det aktuella vattendraget.

Dagvatten och hydrogeologi

Markanvändningen i befintlig situation utgörs till största del av grönyta samt mindre del väg.



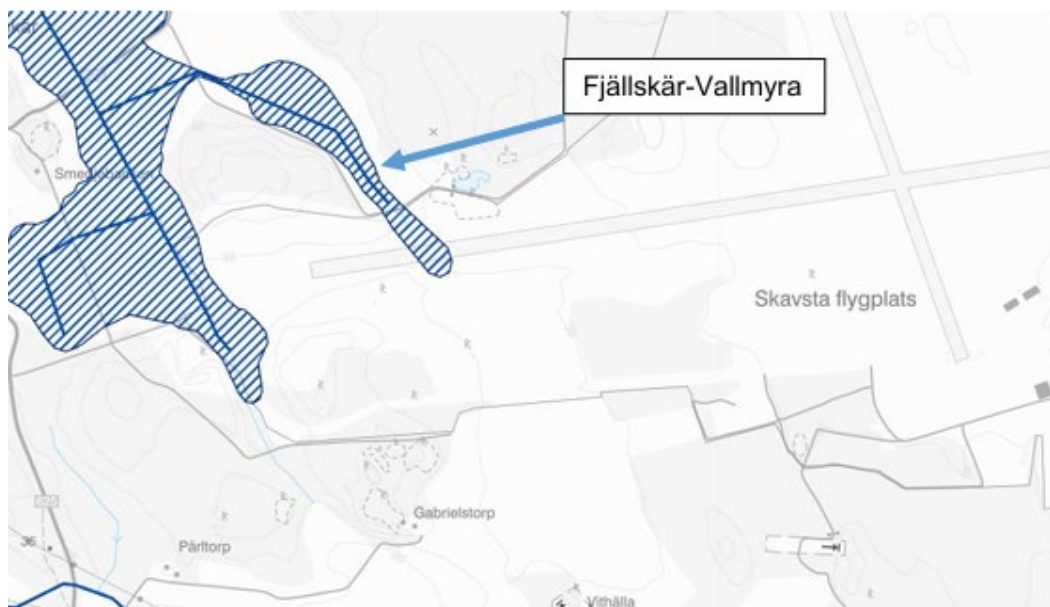
Figur 19. Befintlig markanvändning där grönt är grönyta och vita ytor inom området är väg.

Planområdet ligger i närheten av vattenskyddsområde Högåsen. Mindre delar av planområdets dagvatten kan sannolikt ledas dit idag via ytlig avrinning.



Figur 20. Vattenskyddsområdet Högåsen i förhållande till planområdet.

Norr om planområdet, dit planområdet släpper sitt dagvatten via kulvert under flygplatsen, finns ett markavvattningsföretag, Fjällskär-Vallmyra, dit planområdets dagvatten leds idag. Planområdet går in på båtnadsområdet i västra delen av planområdet.



Figur 21. Markavvattningsföretaget Fjällskär-Vallmyra.

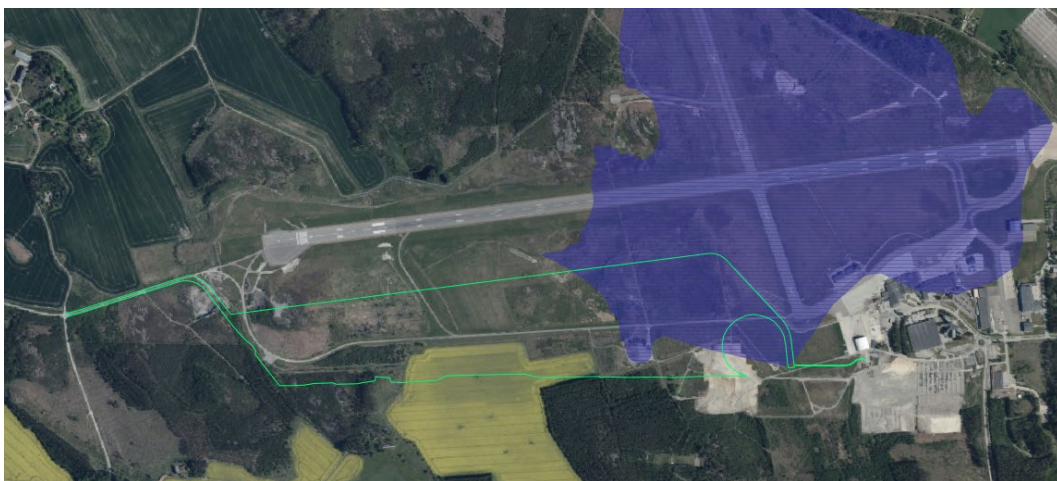
För beskrivning av de geotekniska förhållandena hänvisas till tidigare avsnitt i planbeskrivningen (Geotekniska förhållanden). I framtiden geoteknisk utredning (Sylten Engineering 2025) beskrivs att jorden inom området är relativt tät med begränsad infiltrationsförmåga för dagvatten, särskilt inom planområdets lägre delar. Bäst infiltrationsförutsättningar finns inom höjdområdena i väster och öster där grövre jordarter förekommer.

Uppmätt grundvattennivå varierar från +43,2 inom de högre delarna till +39,8 mot delområde 2 i öster (se karta ovan). Nivåerna motsvarar djup 1,2 - 4,1 m under befintlig marknivå.

Planområdet berör grundvattenmagasinet J1 Skavstafältet. Magasinet utgörs av kvartära älv-sediment (porakvifer) och ligger delvis under Skavsta flygplats.

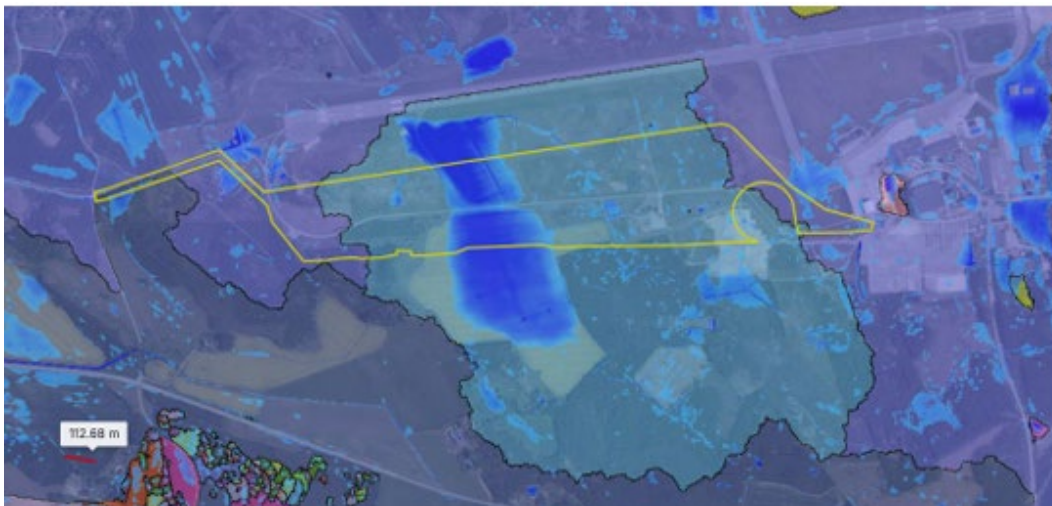
Enligt SGU-data torde magasinet sakna förutsättningar för konstgjord infiltration.

Grundvattenförekomsten har god kvantitativ status men risk för att god kemisk status inte uppnås långsiktigt på grund av påverkan från förorenade områden och urban markanvändning (främst flygplatsverksamhet). På grund av magasinets porösa jordart, relativt tunna omättade zon och flygplatsens verksamhet (t.ex. risk för PFAS och andra föroreningar) bör infiltration av dagvatten i de områden som berör grundvattenmagasinet hanteras med försiktighet. Dagvatten från hårdgjorda ytor rekommenderas fördröjas och renas och avrinna åt annat håll än primär infiltration i mark. Direkt infiltration till magasinet bör undvikas.



Figur 22. Grundvattenmagasinet, redovisas med blå färg. Planområdet redovisas ungefärligt med grön linje.

Majoriteten av planområdets dagvatten tillhör samma avrinningsområde, där vattnet rinner mot mitten av området längs en lågpunkt runt ett dike. Diket är kopplat till en kulvert som leder under flygplatsen och vidare norrut. Mindre delar i väst och öst avrinner i befintlig situation västerut/norrut respektive österut.



Figur 23. Tekniska avrinningsområden för planområdet. Majoriteten av planområdets dagvatten avleds mot planområdets mitt till diket och vidare norrut i befintlig situation. Planområdet redovisas ungefärligt i gult.

Närmsta dagvattenledning ligger ca 400 m öster om planområdet. Inga interna dagvattenledningar finns inom planområdet.

Avseende förorenad mark hänvisas till informationen i nedan avsnitt.

Hälsa och säkerhet

Förorenad mark

En översiktlig miljöteknisk markundersökning inom det aktuella planområdet har genomförts av Viken Miljökonsult (Viken 2026a). Totalt uttogs jordprover i 47 punkter. Provpunkterna var utspridda över fastigheten men med högre provtäthet i områden kring den nuvarande brandövningsplatsen och en före detta avfallsdeponi. Tre asfaltsprov uttogs. Det installerades även åtta grundvattenrör. Tre sedimentprover och 1 ytvattenprov uttogs från ett dike som passerar området. Baserat på utförda miljötekniska markundersökningar bedöms området generellt ha låga föroreningsnivåer och att den historiska belastningen av förorenande ämnen bedöms ha varit låg i området. Det förekommer dock ett par avvikande delområden som kan kräva riskreduktion. Dels den nuvarande brandövningsplatsen där höga PFAS-halter påvisas i grundvattnet, dels den f.d. avfallsdeponin där höga metallhalter påvisas i markmatrisen. Dessa områden har utretts vidare i kompletterande undersökning, se nedan.

Vidare påpekas att ytvattnet i diket som passerar detaljplaneområdet har höga PFAS-halter som troligtvis härrör från den gamla brandövningsplatsen (utanför planområdet) och baserat på utförd saneringsåtgärd och pågående kontrollprogram är det sannolikt att en fortsatt spridning av PFAS kommer att ske till diket från den gamla brandövningsplatsen. Statusen på den gamla brandövningsplatsen eller det aktuella diket bedöms dock inte utgöra ett hinder för utvecklingen av det projekterade planområdet, enligt framtagna utredning. Detta behöver säkerställas efter samråd.

Planområdet bedöms generellt vara lämpligt för ändamålet enligt ny detaljplan men nämnda delytor vid den f.d. avfallsdeponin respektive nuvarande brandövningsplatsen har sannolikt behov av riskreduktion.

Vidare rekommenderas att delområdet vid provpunkterna 25VM02GV, 25VM03 och anslutande uppställningsplats provtas med några kompletterande provpunkter för att få ett bättre underlag avseende de lätt förhöjda PFAS-halter som påvisas i delområdet.



Figur 24. Bilden är hämtad från de kompletterande miljötekniska markutredningen och visar lägen för uppställningsplats (vänster), nuvarande brandövningsplats (mitten) samt deponin (höger).

I samband med att detaljplanen fått laga kraft, rekommenderas att en förtätande provtagning utförs för att klassificera massor över hela planområdet som underlag för masshantering. Detta kan med fördel utföras i ett senare skede närmare byggstart. I samband med detta rekommenderas att en något tätare provtagning utförs av uppfyllda massor med okänt ursprung i delområdet kring provpunkterna 25VM23, 25VM25 och 25VM27.

Den kompletterande utredningen (Viken 2026b) har undersökt den nuvarande brandövningsplatsen, uppställningsplatsen samt deponin (alla beskrivna tidigare i detta avsnitt). Syftet med utredningen var att utvärdera dessa tre områden närmre.

- Jordprovtagningarna kring deponin visade på halter av metaller >MKM<FA i flera punkter. Även PAH och PCB har uppmätts i halter >KM<MKM kring deponin.
- Provtagningarna kring uppställningsplatsen visade på halter av PFAS >KM<MKM i ett antal jordprover. Halterna av PFAS i grundvattnet överstiger vattenmyndigheternas miljökvalitetsnorm på 90 ng/l.
- Kring brandövningsplatsen uttogs endast grundvattenprov. Kraftigt förhöjda halter av PFAS uppmättes, >15 000 ng/l

Hantering av föroreningsituationen beskrivs i avsnittet om konsekvenser av planens genomförande.

Omgivningsbuller

En bullerutredning har tagits fram för detaljplanen (Structor 2026).

Bullerutredningen omfattar dels hur själva planområdet påverkas av buller, dels hur tillkommande verksamheter och trafik inom planområdet påverkar omgivningen. Relevanta bullerkällor omfattar således flyg- och markbuller från Skavsta flygplats, trafikbuller från befintliga och planerade bil- och järnvägar samt verksamhetsbuller från omgivningen och planområdets tillkommande verksamheter. Vilka riktvärden som tillämpas beror på hur bullret alstras, vem mottagaren för bullret är och om bedömningen görs utomhus eller inomhus. Utredningen sammanfattar vilka riktvärden som bedöms vara relevanta för denna plan. Resultatet av utredningen redovisas under avsnittet Konsekvenser av planens genomförande.

Risk för olyckor

En riskutredning har tagits fram för detaljplanen (Bricon 2026).

Riskutredningen har identifierat ett flertal riskkällor: planerad järnväg Ostlänken, väg för transport av farligt gods (ny planerad sträckning för väg 629), flygplatsen, industrier samt planerad verksamhet för hantering av vätgas.

Planområdets södra gräns ligger precis intill Ostlänken. Enligt järnvägsplanen kommer Ostlänken enbart ta passagerartrafik och inga godstransporter, i och med det kommer inte heller något farligt gods att passera. Risken för urspårning finns fortfarande vilket behöver beaktas.

Planerad ny sträckning av väg 629 kommer i sin nordliga del angränsa till planområdet. Vägen kommer utgöra transportled för farligt gods.

Skavsta flygplats gränsar till planområdet både i norr och öster. Norr om planområdet ligger den öst-västliga landningsbanan och öster om planområdet ligger den nord-sydliga landningsbanan samt flygplatsens övriga område med terminal med mera. Även nordöstra delen av detaljplanen möjliggör för flygtrafik. Avseende flygplatsen är det flygplansolyckor som behöver beaktas.

Avseende industrier så är det vissa befintliga industrier i anslutning till planområdets östra del som behöver beaktas utifrån att de hanterar brandfarliga och explosiva varor i den omfattning att det krävs tillstånd enligt Lag om brandfarliga och explosiva varor (LBE).

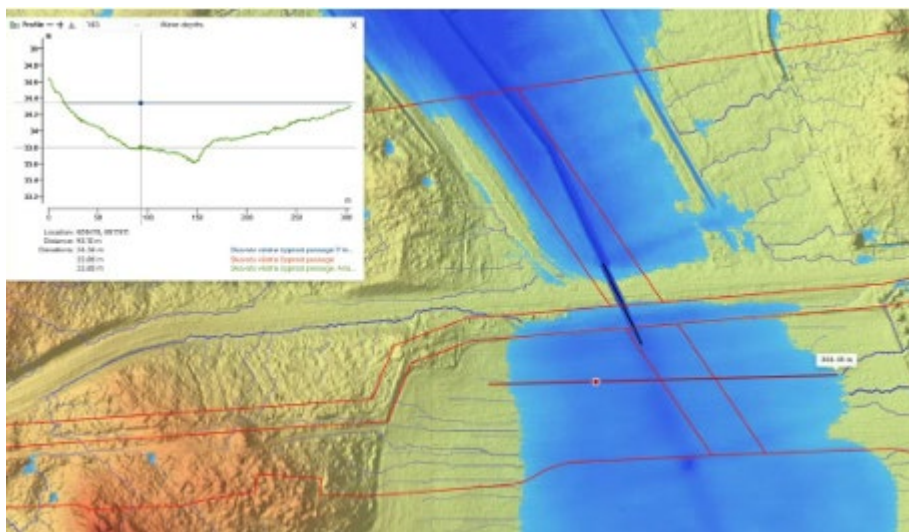
Vätgashantering lyfts som en riskkälla då det redan under pågående planarbete finns kännedom om en eventuell etablering av vätgasfabrik inom planområdet.

Inga bostäder planeras inom området. De närmaste befintliga bostäderna ligger ca 190 m från planområdet och behöver inte beaktas.

Risk för översvämning

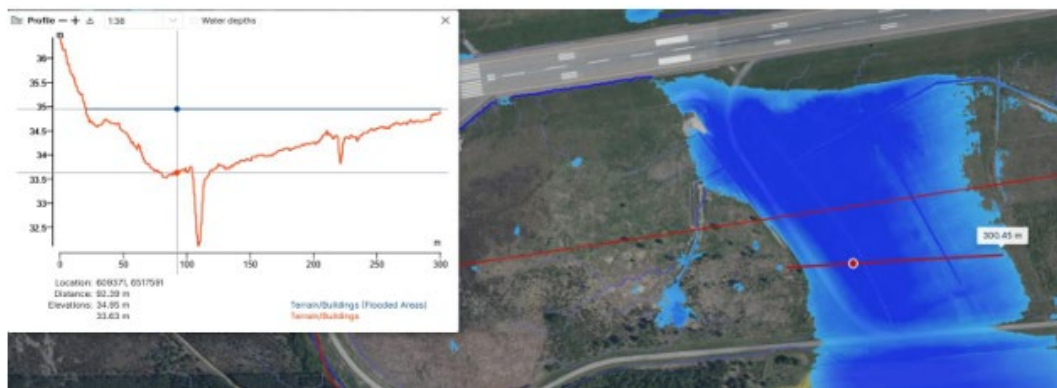
Inom planområdet har dagvattenutredningen (Starkstad 2026) identifierat ett större potentiellt översvämningsområde. Lågpunkten ligger kring det dike som antas leda vidare norrut under flygplatsen via en kulvert med utlopp. Vid ett

100-årsregn med 24 h varaktighet och kontinuerlig utlopp i kulverten om ca 900 l/s kan ca 100 000 m³ fördröjningsvolym lagras i den befintliga lågpunkten (total avrinning till lågpunkt ca 180 000 m³ och avrinning i ledning ca 80 000 m³). Vid ett sådant fall kan vattennivån i lågpunkten stiga till strax under ca + 34,35 m.



Figur 25. Lågpunkter som riskerar översvämning vid skyfall (Scalgo Live). Vid ett 100-årsregn med ca 24 h varaktighet beräknas högsta överdämningsnivå till ca + 34,35 m.

Det maximala överdämningsdjupet, innan lågpunkten svämmas över ytledes förbi landningsbanan, uppskattas i Scalgo till ca + 34,95 m (100-årsregen > 24 h varaktighet eller 200-årsregn förutsatt mycket begränsat utflöde i kulvert).



Figur 26. Maximal överdämningsnivå uppskattas till +34,95 (Scalgo Live).

Risk för ras och skred

Markytans lutning inom områdena där finkornig jord av lera och silt förekommer är flackare än 1:10 och därmed stabila för nuvarande förhållanden. Inom fastmarksområdena i väster och öster förekommer lokalt partier med brantare släntlutning, huvudsakligen i fyllningsslänter.

Teknik

Vatten- och avlopp

Det finns inga befintliga VA-ledningar inom planområdet. Närmsta ledningar finns vid flygplatsterminalen öster om planområdet. Dessa ledningar är Nyköping vattens men ingår inte i något VA-verksamhetsområde. Planområdet ingår inte i något befintligt verksamhetsområde för VA.

Avfall

Det finns inga avfallsanläggningar inom planområdet. Närmsta återvinningstation ligger i Oppeby ca 4,5 kilometer från Skavsta flygplats.

El & tele

Det finns inga befintliga teleledningar inom planområdet. Det finns en befintlig ledningsrätt (0480-97/9.1) för el i planområdets östra del, det är två delsträckor som ligger på olika platser inom östra delen av planområdet.

Fiber

Det finns inga befintliga fiberledningar inom planområdet. Närmsta ledningar finns vid flygplatsens terminalområde.

Konsekvenser av planens genomförande

Fastigheter och rättigheter

Den allmänna platsen inom planområdet behöver styckas till en egen fastighet eller regleras till annan kommunal fastighet. Detta är under förutsättning att det blir kommunalt huvudmannaskap för allmän plats. Om det blir enskilt huvudmannaskap behöver en gemensamhetsanläggning bildas för den allmänna platsen där de enskilda fastigheterna inom planområdet behöver ingå. Detaljplanen möjliggör att nya fastigheter kan bildas genom avstyckning.

Den befintliga ledningsrätten (0480-97/9.1) för el i planområdets östra del behöver omprövas, alternativt upphävas. Detta gäller både den del som går i nord-sydlig riktning samt den del som går i väst-östlig riktning Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar regleras intill planområdesgräns på kvartersmark. U-områden regleras med bestämmelsen u_1 på plankartan. Markreservatet är 6 meter brett. Ledningar kan även förläggas inom allmän plats.

Fornlämningar

Det finns flertal fornlämningar inom området. Det finns ett pågående ärende hos Länsstyrelsen för en arkeologisk utredning för detaljplanen.

Natur

En naturvärdesinventering har tagits fram för området (Calluna 2025) vilket beskrivs utförligt under kapitlet Nulägesbeskrivning av platsen. Vid inventeringen avgränsades totalt elva områden med klassning som

naturvärdesbiotoper. Av dessa klassades en som naturvärdesklass 2 (högst naturvärde), två som naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde) och åtta som naturvärdesklass 4 (visst naturvärde). Inga biotoper klassade som naturvärdesklass 1 (högsta naturvärde) avgränsades.

Efter utredningens genomförande har planområdet avgränsats. Naturvärdesobjekt 1 som har klass 2 har en storlek på ca 16,3 hektar. Efter avgränsning av planområdet är det nu en yta på ca 4,2 hektar som ligger inom planområdet vilket är positivt ur naturvärdessynpunkt då större delen ligger kvar inom flygplatsens område med större möjligheter att kunna fortsätta vara naturmark. En stor del av objektets yta som är kvar inom planområdet planläggs som Gata vilket är nödvändigt för att det ska finnas en koppling till väg 629 och resecentrum (samt östliga delarna av Skavsta) både för motortrafik samt gång- och cykeltrafikanter. Det bedöms väga tyngre än naturvärdena då det är den enda möjliga östliga kopplingen mot övriga Skavsta (mellan landningsbana och planerad väg 629 (svängen med bro över Ostlänken). Ostlänken utgör i övrigt barriär söderut och nord-sydliga landningsbanan utgör barriär österut. De delar som blir kvar av naturvärdesobjektet behöver bevaras i den mån det är möjligt, exempelvis är det bättre att låta det växa upp som äng än att lägga ut jordmassor och plantera gräs. Det kan exempelvis vara remsor mellan byggnader. Det är flygplatsverksamheten som gjort att naturvärdesobjektets värden kommit till, då marken har skötts på ett sätt som gynnar flygverksamheten genom att marken slåtts.

Naturvärdesobjekten med klass 3 (objekt 9 och 10) finns i västra delen av planområdet. Objekt 9 som utgörs av naturlig gräsmark är 2,37 hektar stort. Efter avgränsning av planområdet ligger nu endast ca 0,55 hektar av objektet inom planområdet. Det är positivt ur naturvärdessynpunkt då större delen ligger kvar inom flygplatsens område med större möjligheter att kunna fortsätta vara naturmark. Objekt 10 (0,08 hektar stort) pekades ut som eventuell förekomst för groddjur. En groddjursinventering har genomförts under våren 2026 och inga fynd av groddjur noterades för objektet.

Naturvärdesobjekten med klass 4 utgörs av diken och en myr. Myren ligger efter avgränsning helt utanför planområdet. Även delar av vissa diken ligger utanför planområdet. Dikena har inventeras utifrån eventuell förekomst av groddjur, se nedan.

Groddjur

Som framgår av nulägesbeskrivningen har ett antal groddjur noterats under den groddjursinventering som genomfördes våren 2026. Groddjuren förekommer i området i låga numerärer och har andra förekomster i närheten av flygplatsen som är av bättre kvalitet och mer lämpliga för groddjur enligt groddjursinventeringen (groddjursinventering, Nyköpings kommun 2026). Därför föreslås (i inventeringsrapporten) som åtgärd att markarbeten i anslutning till diken planeras till en tidpunkt då groddjuren inte använder diken för fortplantning, exempelvis september till och med mars. En förlust av dessa diken kommer inte att ha någon påverkan på arternas möjlighet att

bibehålla livskraftiga populationer i området då antalet individer är lågt och andra fortplantningsmiljöer finns i närområdet. De flesta fynden gjordes strax utanför, norr om detaljplaneområdet men det kan inte uteslutas att vattentillgång och kvalitet påverkas av arbetet inne i detaljplaneområdet. I inventeringsrapporten lyfts att ett artskyddssamråd ska inlämnas samt eventuellt en dispens samtidigt sökas.

Ett artskyddssamråd planeras att genomföras (skickas in) till Länsstyrelsen avseende ovan åtgärd utifrån planerad bebyggelse. Eventuellt kommer en artskyddsdispens sökas (hos Länsstyrelsen) om det behövs utöver artskyddssamrådet.

Miljö

Miljöbedömning

Ställningstagande 4 kap. 33 b § plan- och bygglagen (2010:900)

En undersökning om betydande miljöpåverkan har tagits fram för detaljplanen (2025-02-20) och samråd om den har skett med Länsstyrelsen under vintern/våren 2025. Kommunen har bedömt att detaljplanen kan antas innebära betydande påverkan på miljön och Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. En strategisk miljöbedömning pågår därför parallellt med detaljplaneprocessen. Den strategiska miljöbedömningen är en process för att identifiera, beskriva och bedöma miljöeffekter som en detaljplan kan medföra. Den handling som tas fram under den strategiska miljöbedömningen benämns miljökonsekvensbeskrivning (MKB), och i detta fall har den tagits fram som ett separat dokument. Som en del i den strategiska miljöbedömningen har kommunen samrått med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning.

Följande aspekter har bedömts som betydande miljöaspekter:

- Naturmiljö
- Markmiljö
- Vatten
- Risk

Utöver dessa aspekter har jordbruksmark bedömts som en övrig miljöaspekt för att belysa och bedöma förutsättningarna för markanvändning på jordbruksmarken.

Tidsmässig avgränsning: till när detaljplanen anses genomförd.

Geografisk avgränsning: Den geografiska avgränsningen varierar för olika miljöaspekter.

Miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram för detaljplanen (Tyréns 2026). MKB:n är en del i miljöbedömningen som syftar till att lyfta fram väsentliga miljöaspekter i planarbetet så att en hållbar utveckling främjas. De

miljöaspekter som bedömts kunna innebära betydande miljöpåverkan och behandlas i MKB:n är Naturmiljö, Markmiljö, Ytvatten och Risk. Jordbruksmark betecknas som övrig miljöaspekt.

Planförslaget beskrivs i tidigare avsnitt om planens syfte och huvuddrag.

Alternativ lokalisering utreds inte då planförslaget bedöms vara i linje med översiktsplanens intentioner om att området ska utvecklas som verksamhetsområde. Planen syftar även till att möjliggöra verksamheter kopplat till flygverksamhet. För denna markanvändning bedöms lokaliseringen i direkt anslutning till landningsbanor och övrig flygverksamhet inom Skavsta flygplats vara en förutsättning för planerad verksamhet varav alternativ lokalisering inte bedömts möjlig.

Nollalternativet innebär att nuvarande markanvändning i stort skulle fortsätta som idag. Den taxibana som idag går genom planområdet planeras dock att flyttas till en ny sträckning strax norr om planområdet och en ny brandövningsplats planeras i den centrala delen av planområdet. Den delsträcka av Ostlänken (Sjösa-Skavsta) som planeras söder om planområdet samt det nya resecentrumet vid Skavsta flygplats förväntas vara i drift i nollalternativet.

Miljökonsekvenser

Nedan beskrivs en sammanfattning av miljökonsekvenserna för de miljöaspekter som bedömts kunna innebära betydande miljöpåverkan samt jordbruksmark som lyfts som en övrig miljöaspekt. Utförligare beskrivning finns i framtiden MKB.

Naturmiljö

Planförslaget möjliggör en omfattande exploatering av planområdet, vilket leder till att befintliga naturmiljöer tas i anspråk och att landskapet förändras. Delar av två värdefulla naturvärdesobjekt bedöms försvinna. Detta medför negativa effekter genom förlust av livsmiljöer och biologisk mångfald på lokal nivå. Eftersom planområdet i sin helhet utgörs av natur med låga eller inga identifierade naturvärden, bedöms planens konsekvenser för naturvärden totalt sett innebära små negativa konsekvenser. Planförslaget bedöms medföra förändringar för vissa fridlysta arter som i stort bedöms medföra oväsentliga effekter, och därmed inte riskera att förbud enligt artskyddet utlöser vid ett senare byggskede.

Nollalternativet medför viss negativ påverkan på höga naturvärden till följd av Ostlänken och bedöms därför medföra små negativa konsekvenser.

Markmiljö och grundvatten

Planområdet bedöms generellt vara lämpligt för ändamålet enligt planförslaget, men det förekommer ett par avvikande delområden som sannolikt kräver åtgärder för att inte planerad verksamhet ska riskera att medföra spridning av föroreningar.

Planförslaget bedöms medföra positiva effekter då föroreningsförekomst undersöks i detalj, volymen förorenade massor minskar genom borttransport från området, samt att spridning via grundvattnet begränsas genom minskad infiltration vid bebyggelse och anläggning av hårdgjorda ytor. Utveckling av området enligt planförslaget bedöms medföra att relevanta saneringsåtgärder genomförs i takt med utbyggnad. Sammantaget bedöms planförslaget medföra positiva konsekvenser med avseende på förorenad mark och grundvatten.

Med nollalternativet antas att de kända och potentiella markföroreningarna som identifierats inom planområdet kvarstår, med risk för spridning i miljön.

Ytvatten

Den planerade markanvändningen innebär att planområdet kommer få en hög grad av hårdgjorda ytor. Förutsatt att föreslagna åtgärder för fördröjning och rening vidtas bedöms riktlinjer från kommunens strategi för dagvatten kunna uppnås. Beräkningarna i dagvattenutredningen visar att föroreningshalterna i dagvattnet ökar med den planerade byggnationen, men det finns föreslagna reningsåtgärder som medför att halterna minskar. Förutsatt att rekommenderade reningsåtgärder anläggs bedöms planen inte försämra vattenkvaliteten i recipienterna Långhalsen-Södra eller Nyköpingsån, och inte motverka möjligheten att nå miljökvalitetsnormer.

I nollalternativet kvarstår nuvarande markanvändning inom planområdet. För ytvatten bedöms nollalternativet inte innebära några negativa effekter eller konsekvenser jämfört med nuläget.

Risk

Genomförandet av planförslaget bedöms medföra acceptabla risknivåer för området. Både beräknad individrisk och samhällsrisk ligger under de gränsvärden som kräver riskreducerande åtgärder. De huvudsakliga riskkällorna utgörs av väg 629 med transporter av farligt gods, närliggande industrier samt möjlig hantering av vätgas inom planområdet. Riskerna kopplade till järnvägen (Ostlänken) är begränsade till mekaniska skador vid urspärning. I planförslaget finns dock ett skyddsavstånd till järnvägen vilket medför att risken anses hanterad. Även hantering av brandfarliga och explosiva varor i angränsande industrier bedöms inte påverka planområdet, då skyddsavstånden är tillräckliga. Vätgashantering kan medföra vissa risker beroende på lokalisering och utformning, men bedöms vara möjlig. Om en vätgasanläggning ska anläggas kommer riskerna att behöva utredas och bedömas vidare i en tillståndsprövning. Sammantaget bedöms planförslaget medföra acceptabla risker för människor och omgivning.

Nollalternativet innebär att inga nya verksamheter eller byggnader tillkommer, vilket medför att persontätheten förblir låg och att inga nya riskkällor introduceras. Därmed bedöms risknivån för olyckor och påverkan på människors hälsa och säkerhet vara fortsatt mycket låg.

Jordbruksmark (övrig miljöaspekt)

Genomförandet av planförslaget innebär att befintlig jordbruksmark inom planområdet tas i anspråk för bebyggelse och hårdgjorda ytor, vilket generellt är negativt eftersom jordbruksmark är en långsiktigt viktig och icke förnybar resurs. Den mest värdefulla jordbruksmarken finns i den södra delen och är delvis aktivt brukad, men dess funktion och värde kommer oavsett om planförslaget genomförs eller inte att påverkas av Ostlänkens utbyggnad som fragmenterar marken och försvårar rationellt brukande. Detta medför att markens brukningsvärde minskar, vilket begränsar de negativa konsekvenserna av planförslaget. Övrig jordbruksmark inom området brukas inte i nuläget och bedöms heller inte vara lämplig för livsmedelsproduktion på grund av närheten till flygplatsverksamheten. Planförslaget innebär dock att möjligheten att nyttja marken i framtida beredskapssituationer försvinner. Sammantaget bedöms konsekvenserna som små negativa utifrån ett hushållningsperspektiv.

I nollalternativet kvarstår begränsade möjligheter till jordbruksproduktion, då Ostlänken fragmenterar den idag brukade marken och försvårar rationellt brukande. Övrig jordbruksmark bedöms fortsatt inte brukas på grund av flygplatsens verksamhet.

Miljökvalitetsmål och annan miljöhänsyn

Planområdet berörs av flera riksintressen för kommunikation. Planförslagets utformning har anpassats efter berörda riksintressen och bedöms inte påverka något riksintresse negativt.

Förutsatt att föreslagna dagvattenåtgärder genomförs bedöms tillskottet av de föroreningar som idag går att hantera inom ramen för detaljplanen att minska för de flesta ämnen. Med dagvattenlösningarna bedöms planen inte motverka möjligheten till att klara miljökvalitetsnormer för recipienterna

Planförslaget bedöms inte motverka möjligheten till att klara miljökvalitetsnormer för grundvattenförekomster. Med utbyggnad enligt planförslaget kan mängden föroreningar inom planområdet minska i samband med schaktning och borttransport av förorenade massor. Spridning av föroreningar via grundvattnet begränsas även genom minskad infiltration vid bebyggelse och anläggning av hårdgjorda ytor. Förorening inom grundvattenzonen och i grundvatten i mark kommer dock troligen inte kunna saneras bort i sin helhet.

Planförslaget bedöms bidra positivt till miljömålen *Giftfri miljö*, *Ingen övergödning* och *Grundvatten av god kvalitet*, och motverka målen *Begränsad klimatpåverkan* samt *Ett rikt växt- och djurliv*. Planförslaget bedöms både bidra till och motverka målen *En god bebyggd miljö*, *Levande sjöar och vattendrag* och varken motverka eller bidra till målet *Ett rikt odlingslandskap*.

Fortsatt arbete

Rekommendationer

För att säkerställa att planen är förenlig med artskyddsbestämmelserna bör skyddsåtgärder vidtas med avseende på risken att skada eller döda groddjur under arbeten i vattenområden samt att störa fåglar under rastnings- och häckningsperiod.

Uppföljning

Uppföljning av dagvattenhantering sker i bygglovsprocessen och genom miljöskyddstillsyn.

Risker kopplade till de verksamheter som planeras kommer att behöva hanteras vidare i bygglovsprocessen och eventuella tillståndsprövningar.

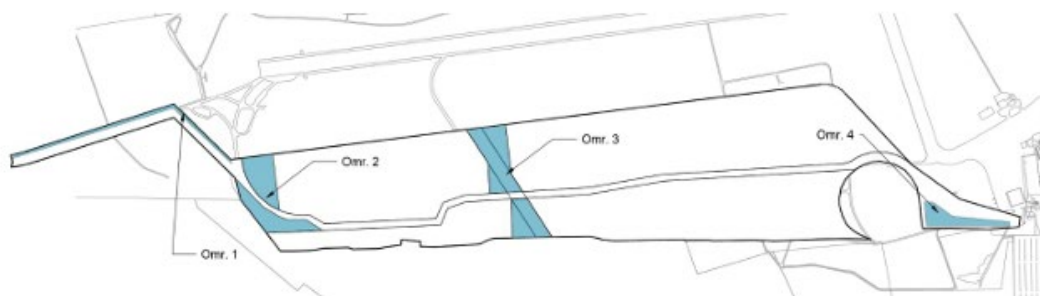
Strandskydd

Väster om planområdet finns ett mindre ej namngivet vattendrag, som Länsstyrelsen uppmärksammade i yttrande till Undersökning om betydande miljöpåverkan. Med hänsyn till de förändrade strandskyddsreglerna som trädde i kraft 2025-07-01 har en bedömning gjorts att strandskydd inte råder för det aktuella vattendraget.

Dagvatten

En dagvattenutredning har tagits fram för detaljplanen (Starkstad 2026). Totalt anläggs cirka 27 500 m³ fördröjningsvolym på allmän platsmark (Park och Gata) och kvartersmark avsedd för dagvattenhantering (E₁) för det allmänna systemet för att hantera ett 20 årsregn. Därtill tillkommer cirka 25 500 m³ skyfallsvolym, vilket ger en total lagringsvolym om cirka 53 000 m³ för att fördröja ett 100-årsregn. Minst 10 mm våtvolum (ca 5 000 m³) fördröjs och renas inom varje fastighet i enlighet med Nyköpings kommuns dagvattenpolicy. Denna volym räknas inte av vid dimensionering av det allmänna systemet.

Dagvattenhanteringen sker främst genom ytliga lösningar på allmän platsmark (Park och Gata) och kvartersmark avsedd för dagvattenhantering (E₁) för det allmänna systemet, i områdets lågpunkter (torrdammar/överdämningsytor och svackdiken). Se aktuella ytor i nedan bild. Svackdiken föreslås för initial fördröjning och rening av gatumarken längs gatan. Område 1 nedan avvattnar bara gatan och ingår därför i gatumarken. Torrdammar/överdämningsytor föreslås för parkmark samt kvartersmark avsedd för dagvattenhantering (E₁) för det allmänna systemet. Område 3 planläggs som parkmark medan område 2 och 4 planläggs för dagvattenhantering (kvartersmark). Ytorna i utredningen är ungefärliga och har anpassats i form på plankartan till det aktuella planförslaget (gäller område 2 och 4).



Figur 27. Översikt över förslag på dagvattenhantering på allmän platsmark.

Valet av torrdamm/överdämningsytor grundar sig i närheten till flygplatsen där inga anläggningar som attraherar fåglar får planeras/uppföras utifrån risken för kollision mellan fåglar och flyg. Detta beskrivs i riksintressepreciseringen för flygplatsen. Hela detaljplanen är inom det område som detta behöver beaktas. Dialog har förts med flygplatsen och torrdammar ska fungera.

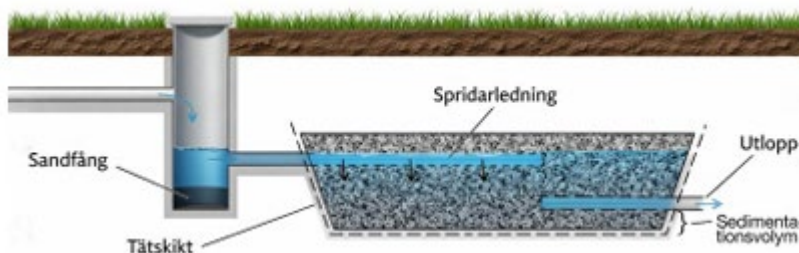


Figur 28. Principskiss för överdämningsyta med strypt utlopp och infiltration

Fördröjningsvolymen inom fastigheter kan, med föreslagen bebyggelse- och hårdhetsgrad, främst ske i form av underjordiska fördröjningsanläggningar. Anläggningarna bör ha en renande funktion som minst i form av sedimentation vilket kan bidra till ytterligare rening av planområdets dagvatten.

Inom fastigheter behöver lösningarna anpassas till vad det finns plats för. I det fall grönytor tillkommer kan dessa utnyttjas till överdämningsytor / torrdammar, svackdiken eller regnbäddar. Underjordiska alternativ med sedimenteringsförmåga anläggs där ytliga inte är möjliga för att fördröja totalt 10 mm våtvolum. Större parkeringsplatser bör utrustas med oljeavskiljare.

På plankartan finns en upplysning om att dagvattenhantering ska ske på kvartermark (utöver allmän plats) i enlighet med kommunens strategi för dagvatten- och skyfall samt framtagna dagvattenutredning.



Figur 29. Principskiss för avsättningsmagasin. Magasinet kan innehålla makadam eller vara ihåligt, under utloppet finns en sedimentationsvolym.



Figur 30. Exempel på platsgjutet avsättningsmagasin (t.v.) samt rörmagasin i plast (t.h.) Källa: Stockholm Vatten och Avfall, Anläggningsbeskrivningar (2025-09-01).

Ytbelastning från alla beräknade föroreningar ökar, drivet av en markant högre avrinningsmängd och högre belastning per marktyp i den planerade exploateringen jämfört med befintlig situation. Det är i de allra flesta fall inte möjligt att reducera ytbelastningen till nivåer under de nuvarande utsläppsnivåerna vid exploatering av tidigare oexploaterad mark. För att uppnå en sådan reduktion skulle reningsgraden behöva överstiga 90 % för majoriteten av föroreningarna, vilket få dagvattenanläggningar kan erbjuda i praktiken – med undantag för perkolationsmagasin vid mycket goda infiltrationsförhållanden i marken. För bedömning i relation till miljö kvalitetsnormerna i recipienten används föroreningskoncentrationer. Sammantaget är bedömningen att med de föreslagna reningsåtgärderna minskar årsmedelkoncentrationerna för de flesta föroreningar. Exploateringen bedöms inte medföra någon risk för försämring av möjligheterna att uppnå eller bibehålla miljö kvalitetsnormerna (MKN) i recipienterna Långhalsen-Södra och Nyköpingsån.

Ett stegrande utloppsflöde tillämpas: vid mindre regn (< 2-årsregn) begränsas utflödet till ca 43 l/s (motsvarande 0,6 l/s, ha) för att ta hänsyn till sannolikt dimensionerande flöde i markavvattningsföretaget. Därefter tillåts flödet öka till maximalt 330 l/s (ca 5 l/s, ha) vilket motsvarar det uppskattade flöde planområdet belastar befintlig kulvert med i befintlig situation som högst. Med föreslagen dagvattenhantering upprätthålls eller förbättras flödesförhållandena till markavvattningsföretaget Fjällskär-Vallmyra. Eventuellt kan markavvattningsföretaget bli föremål för omprövning eller överenskommelse utifrån detaljplanen, se mer information i genomförandedelen (delen prövning enligt annan lagstiftning).

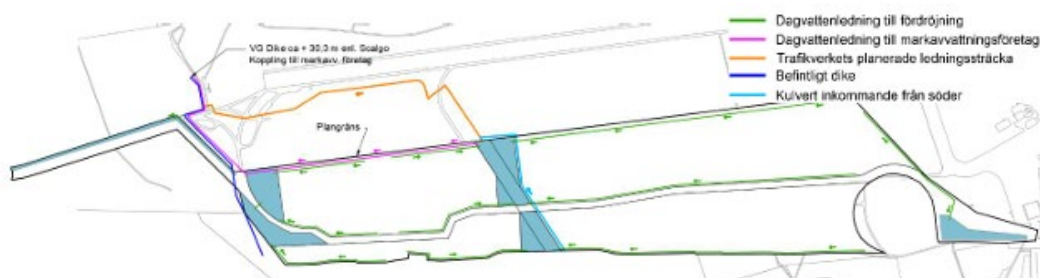
Inom den planerade parken går ett befintligt dike som kommer in i planområdet söderifrån (Ostlänken/brandövningsplatsen med förhöjda PFAS-halter). Två alternativ utreds för detta dike: gemensam hantering i planområdets anläggningar eller separat kulvertering genom området. Dagvatten leds i planerad situation västerut runt landningsbanan till markavvattningsföretaget och påverkar inte flygplatsområdet. Detta är en medveten avledning av vattnet för att inte leda vatten under landningsbanan vilket bedöms som en risk av kommunen.

I det fall inkommande flödet från diket i söder ska ledas separat genom planområdet finns det två alternativ av avledning där avledning från norra planområdesgränsen till markavvattningsföretaget kan ske enligt Trafikverkets

separata föreslagna ledningssträcka alternativt via gemensam ledning med planområdets dagvatten.



Figur 31. Gemensam dagvattenhantering, med gemensam ledning till markavvattningsföretaget.



Figur 32. Separat kulvertering med separata ledningssträckor till markavvattningsföretaget.



Figur 33. Separat kulvertering, med gemensam ledningssträcka till markavvattningsföretaget

Avseende skyfall/översvämning, se avsnittet om Hälsa och säkerhet.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Ett genomförande av planförslaget bedöms inte innebära någon negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna för luft enligt 5 kap Miljöbalken. Detaljplanen innebär ökad trafik och möjlig etablering av industrier men är beläget i ett område med stora öppna ytor.

Vatten

Med de föreslagna reningsåtgärderna minskar årsmedelkoncentrationerna för de flesta föroreningar jämfört med befintlig situation. Projektet bedöms därför

inte medföra någon risk för försämring av möjligheterna att uppnå eller bibehålla miljö kvalitetsnormerna i recipienterna Långhalsen-Södra och Nyköpingsån enligt framtagna dagvattenutredning (Starkstad 2026). Se utförligare information i avsnittet om dagvatten samt i utredningen.

Buller

En bullerutredning har tagits fram för detaljplanen (Structor 2026). Planområdets huvudsakliga bullerpåverkan på omgivningen bedöms bestå av verksamhetsbuller från nya verksamheter samt tillskott till vägtrafikbuller på befintliga vägar.

Nya verksamheter inom planområdet behöver planeras med hänsyn till Naturvårdsverkets riktvärden för verksamhetsbuller till närliggande bostäder, inklusive bidrag från samtliga verksamheter inom planområdet, från övriga närliggande verksamheter och markbuller från flygplatsen.

De bostäder som påverkas av de högsta vägtrafikbullernivåerna ligger längs väg 52, där den ekvivalenta vägtrafikbullernivån bedöms öka ca 2 dBA om planen genomförs. En sådan ökning ligger på gränsen till vad Trafikverket bedömer som en väsentlig (åtgärdsförpliktiggande) förändring. Möjliga åtgärder för att minska denna påverkan inkluderar bullerskärmande åtgärder längs vägen och lokala kompenserande åtgärder inom berörda fastigheter, för att minska bullerstörningen inomhus och/eller vid uteplatser.

Hälsa och säkerhet

Förorenad mark

Två miljötekniska markutredningar har genomförts för detaljplanen (Viken 2026a, Viken 2026b), resultaten redovisas översiktligt under avsnittet om nulägesbeskrivning av platsen. Den första utredningen var en översiktlig undersökning, den resulterade i att några delområden bedömdes behöva undersökas ytterligare. Dessa delområden var en befintlig (nuvarande) brandövningsplats, en före detta deponi samt en uppställningsplats. Dessa har undersökts i den kompletterande utredningen. Ett antal slutsatser lyfts i utredningen för dessa områden och fortsatta rekommendationer ges.

Deponiområdet

Inom det f.d. deponiområdet har ett par delytor identifierats som är förorenade med metaller och PAH i nivå överstigande riktvärden för MKM. Förekomsterna är i stora drag avgränsade i djupled och rumsligt. Massorna hanteras lämpligen i samband med markarbeten i området och transporteras till godkänd mottagningsanläggning. En grov uppskattning av utbredning på förorenade massor fördelade på 2 delytor uppskattas till:

- Södra delytan. ca 50*30m med en mäktighet på 3m ger ca 4500 m³.
- Norra delytan. ca 20*20m med en mäktighet på 1,2m ger ca 500 m³

Påvisade föroreningar återfinns ungefär ned till +39 som djupast och grundvattenytan har uppmätts till +38,8, 2025-07-01 (Viken 2025b) så de förorenade massorna bedöms förekomma ovan grundvattenytan.

I samband med projektering av delområdet bör ett rutnät och klassningsplan tas fram inför masshanteringen för det f.d. deponiområdet. Kompletterande provtagning utförs i de rutor som eventuellt inte redan är provtagna (beroende på hur rutnätet utformas) för att avgränsa föroreningsförekomsten och klassificera massorna mer i detalj.

Inledningsvis rekommenderas dock att ta fram en riskbedömning med platsspecifika riktvärden för att bedöma om det är motiverat att åtgärda djupare förekommande massor i relation till nivån på projekterade markytor på platsen.

Nuvarande brandövningsplats

Området är förorenat av PFAS i grundvattnet och det finns risk för spridning och påverkan på omgivning nedströms platsen. En stor del av förekomsten utgörs av 6:2 FTS som inte ingår i det applicerade riktvärdet för PFAS4. I förhållande till framtagna platsspecifika riktvärden (Trafikverket överstiger därför enbart en mindre del av brandövningsplatsen riktvärdet för PFAS4. Den tidigare framtagna fördjupade riskbedömningen (Trafikverket) bedömde att det finns ett åtgärdsbehov avseende PFAS-föroreningen i grundvattnet både inom den gamla och den nuvarande brandövningsplatsen. Den föreliggande föroreningssituationen behöver dock utvärderas mer i detalj med avseende på behov av riskreduktion innan man kan bedöma om det är motiverat och i så fall hur omfattande saneringsåtgärder som är lämpliga.

Utförd åtgärdsutredning avseende den gamla brandövningsplatsen (Trafikverket) landade i möjliga åtgärder såsom schaktning och deponering, övertäckning/inneslutning, grundvattenrening och/eller stabilisering. Kostnader för olika åtgärdslösningar uppskattades till ca 20 – 110 MSEK för åtgärder avseende gamla brandövningsplatsen. Dessa åtgärder avser enbart saneringsåtgärder för mark inom den planerade järnvägslösningen (Ostlänken). De åtgärdslösningar som lyfts för detta objekt bedöms även vara relevanta för den nuvarande brandövningsplatsen. Kostnadsbilden är dock komplex och svår att uppskatta i nuläget för den nuvarande brandövningsplatsen samtidigt som behov och omfattning av eventuella åtgärder är osäkra. Möjligtvis kan man vid behov skapa kostnadseffektiva lösningar där planerad byggnation utgör en del av åtgärden i form av övertäckning och där infiltration förhindras inom och uppströms platsen samtidigt som dagvatten transporteras bort från det förorenade området.

Vidare lyfts, i utförd riskvärdering (Trafikverket), möjligheterna att installera dräneringslösningar runt eller nedströms det förorenade området som leds till brunn och reningsanläggning. Detta som en del av grundvattenreningen. Eventuellt kan man komplettera en sådan lösning med dränerade ledningar i fiskbensmönster inom det förorenade området.

Se den kompletterande miljötekniska markutredningen för referenser till Trafikverkets olika framtagna dokument som lyfts i styckena ovan.

Uppställningsplats

Vad gäller uppställningsplatsen påvisas måttliga halter PFAS i grundvattnet och i relation till referensvärdet för PFAS4 är det relativt låga halter. Förekomsten indikerar påverkan från en lokal föroreningskälla men halterna är relativt låga och exponeringsrisken gentemot omgivningen kan inte uteslutas i nuläget. Eftersom platsen ligger nära, men dock inte inom, Högåsens vattenskyddsområde rekommenderas att föroreningssituationen och förutsättningarna för spridning via grundvattnet utvärderas mer i detalj framöver för att bedöma exponeringsrisken.

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget i sin helhet medföra positiva effekter då föroreningsförekomster undersöks i detalj, volymen förorenade massor reduceras genom borttransport från området samt att spridning via grundvattnet begränsas genom minskad infiltration vid bebyggelse och anläggning av hårdgjorda ytor. Slutligen bedöms utvecklingen av området medföra att relevanta saneringsåtgärder genomförs i takt med utbyggnad.

Föroreningsförekomsterna härrör från de tidigare verksamheterna inom området och den projekterade utvecklingen bedöms inte förvärra föroreningssituationen utan tvärtom reducera mängden förorening inom planområdet i samband med schaktning och borttransport av förorenade massor. Förekommande förorening inom grundvattenzonen och grundvattnet inom markmatrisen kommer dock troligen inte kunna schaktas bort i sin helhet. Det är därför lämpligt att tillse att man inte förhindrar framtida saneringsåtgärder såsom anläggning av pumpbrunnar och dräneringsledningar, reningsanläggning för grundvatten, injektion av immobiliserande sorbenter eller liknande. Denna typ av åtgärder kan bli aktuella inom källtermen eller i direkt anslutning nedströms denna. Åtgärderna bedöms vara aktuella vid den nuvarande brandövningsplatsen.

Utifrån ovanstående resultat för de tre delområdena samt rekommendation i utredningen om bestämmelse vid brandövningsplatsen regleras tre bestämmelser på plankartan för att hantera föroreningar över aktuella riktvärden:

- **a₂:** Startbesked får inte ges för åtgärder som kräver startbesked förrän markföroreningar respektive grundvattenföroreningar avhjälppts eller skydds- och säkerhetsåtgärder vidtagits.
- **a₃:** Startbesked får inte ges för åtgärder som kräver startbesked förrän grundvattenföroreningar avhjälppts eller skydds- och säkerhetsåtgärder vidtagits. (Avgränsas av användningsgräns)

- **a₄:** Startbesked får inte ges för åtgärder som kräver startbesked förrän markföroreningar avhjälppts eller skydds- och säkerhetsåtgärder vidtagits.

Bestämmelsen a₂ gäller vid den befintliga brandövningsplatsen, inom det sydöstra kvartersmarkssområdet. Brandövningsplatsen har främst förorenat grundvatten. Tidigare utförda översiktliga undersökning indikerade inte några föroreningshalter i yttlig jord överstigande riktvärden för MKM. Det får dock antas att det förekommer en eller flera källor/läckagepunkter på området. Därför regleras även markförorening i planbestämmelsen.

Bestämmelsen a₃ gäller inom det sydvästra kvartersmarksområdet då uppställningsplatsen är belägen inom detta område. Uppställningsytan angränsar även till allmän plats Gata och behöver hanteras i genomförandet.

Inom sydöstra kvartersmarksområdet finns även en deponi. Deponiområdet har förorenat mark och bestämmelsen a₄ reglerar hantering av de föroreningarna. Bestämmelsen gäller inom ett avgränsat område.

Bestämmelserna a₂, a₃, a₄ ska tolkas så att aktuella föroreningar behöver hanteras (avhjälppts eller skydds- och säkerhetsåtgärder) ifall den aktuella byggnationen sker på en plats där föroreningen är belägen. Byggnation på/vid deponin behöver hantera markföroreningarna exempelvis. Avseende grundvatten kan det exempelvis vara en situation där en viss byggnation ska uppföras, då hanteras förorenat grundvatten med skydds- och säkerhetsåtgärder under själva byggnationen så att byggandet sker på ett säkert sätt utifrån aktuella föroreningar men allt förorenat grundvatten inom det aktuella delområdet där bestämmelserna gäller behöver inte hanteras.

Utöver byggnation finns det andra slags underjordsarbeten som också behöver beakta aktuella föroreningar, det kan handla om ledningsgrävning, pålning, bergvärme etc. Beaktande av föroreningarna för dessa underjordsarbeten regleras enligt Miljöbalken och är inte kopplat till bygglov/startbesked, dessa arbeten behöver beakta föroreningarna oavsett. På plankartan finns därför en upplysning: "Mark- och grävarbeten under jord behöver beakta förorenat mark/grundvatten inom området i enlighet med Miljöbalkens 2 kap. 3 § samt 10 kap. 11 §"

2 kap. 3§, Miljöbalken handlar om att "Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iakttä de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte skall vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik. Dessa försiktighetsmått skall vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön."

Därmed regleras att föroreningar, även vid underjordsarbeten som inte regleras vid bygglov/startbesked hanteras.

I upplysningen på plankartan lyfts också 10 kap. 11§, Miljöbalken vilket handlar om att "Den som äger eller brukar en fastighet skall oavsett om området tidigare ansetts förorenat genast underrätta tillsynsmyndigheten om det upptäcks en förorening på fastigheten och föroreningen kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön".

Dike

Diket som passerar planområdet och är förorenat av PFAS lyfts även i den kompletterande miljötekniska markutredningen.

PFAS-källan till denna förekomst är troligen den gamla brandövningsplatsen som är lokaliserad utanför det aktuella detaljplaneområdet. Nämda brandövningsplats är delvis sanerad. Haltnivåer upp till ca 500 ng/l har påvisats i dikesvattnet (efter utförd sanering av gamla brandövningsplatsen) inom den aktuella detaljplanen. Generellt utgör intag av dricksvatten den primära exponeringsrisken för människa medan risk för hudexponering generellt bedöms som låg. Förekommande PFAS-halter i ytvattnet bedöms medföra låg risk för exponering i form av stänk eller liknande hudkontakt. Däremot är det viktigt att vattnet inte används som dricksvatten vilket skulle medföra förhöjd exponeringsrisk. Dikesvattnet kommer dock att fortsätta belasta recipienten Kisängsfjärden ca 7 km nedströms detaljplanen.

Då källan till föroreningarna i ytvattnet är belägen utanför planområdet är det inget som initialt bedöms kunna åläggas exploatören/fastighetsägare att sanera/bekosta sanering i genomförandet av detaljplanen. Den som är ansvarig för verksamheten som föranlett föroreningen är den som ska bekosta sanering. Enligt uppgift har Länsstyrelsen fått beviljade medel för att genomföra en ansvarsutredning.

Om det dock skulle visa sig att det inte finns någon som är tydligt ansvarig för en förorening gäller 10 kap. 3§, Miljöbalken som bland annat lyfter att det i en sådan situation "är var och en som förvärvat den förorenade fastigheten ansvarig, om förvärvaren vid förvärvet kände till föroreningen eller då borde ha upptäckt den".

Omgivningsbuller

Framtagen bullerutredning (Structor 2026) har beaktat dels hur själva planområdet påverkas av buller, dels hur tillkommande verksamheter och trafik inom planområdet påverkar omgivningen.

Planområdets huvudsakliga bullerpåverkan på omgivningen bedöms bestå av verksamhetsbuller från nya verksamheter samt ökande vägtrafikbuller intill vägarna D625, D629, 52, D627 och den östra infarten till flygplatsen.

De bostäder som påverkas av de högsta vägtrafikbullernivåerna ligger längs väg 52 (Kvistberga 1:10, Ullevi 1:4 samt Ullevi 2:6), där den ekvivalenta vägtrafikbullernivån bedöms öka ca 2 dBA om planen genomförs. En sådan ökning ligger på gränsen till vad Trafikverket bedömer som en väsentlig (åtgärdsförpliktigande) förändring. Möjliga åtgärder för att minska denna påverkan inkluderar bullerskärmande åtgärder längs vägen och lokala

kompenserande åtgärder inom berörda fastigheter, för att minska bullerstörningen inomhus och/eller vid uteplatser.

I dagsläget regleras inte att bulleråtgärder behöver genomföras då bullerökningen vid fastigheten intill väg 52 ligger på gränsen till vad gränsen till vad Trafikverket bedömer som en väsentlig (åtgärdsförpliktigande) förändring. För fastigheten Kvistberga 1:10 stärks den bedömningen då det konstateras i Trafikverkets tjänst "Buller vid din fastighet" att fastigheten redan är bullerutsatt och att bullerskyddsåtgärder kommer utredas både för fasad och uteplats.

Nya bullrande verksamheter inom planområdet behöver planeras med hänsyn till Naturvårdsverkets riktvärden för verksamhetsbuller, inklusive bidrag från samtliga verksamheter inom planområdet, från övriga närliggande verksamheter och markbuller från flygplatsen. Hänsyn behöver hanteras i bygglovsskedet.

Byggnader inom planområdet behöver i första hand anpassas efter trafikbuller från Ostlänken i söder och flygplatsen i norr. Byggnader med störningskänsliga utrymmen bör i första hand placeras nära lokalgatan som planeras längs med planområdets mitt, dock med ett visst avstånd till vägen för att undvika störning från passerande tunga lastbilar. När byggnaderna utformas bör störningskänsliga utrymmen placeras bort från fasad närmast järnvägen och bort från fasad och översta våning närmast flygplatsen.

Byggnader i planområdets södra del bör placeras och utformas så att känsligare byggnader eller utrymmen ej vetter mot järnvägen. Byggnaderna behöver anpassas främst med hänsyn till maximal ljudnivå från järnvägen, därefter maximal ljudnivå från flygtrafik. Byggnader i områdets norra del bör placeras och utformas så att känsligare byggnader eller utrymmen ej vetter mot flygplatsen eller nära under tak. Byggnaderna behöver anpassas främst med hänsyn till maximal ljudnivå från flygtrafik, därefter med hänsyn till maximal ljudnivå från järnvägen.

Byggnadernas ljudisolering behöver huvudsakligen dimensioneras med hänsyn till maximala ljudnivåer från järnvägs- och flygtrafik, men även lågfrekvent buller inomhus från trafik och bullrande verksamheter inom planområdet behöver beaktas. Byggnaderna kan även behöva anpassas med hänsyn till vibrationer och stomljud från järnvägen.

Anpassningarna som beskrivs ovan behöver beaktas i bygglovsskedet då planerade verksamheter inte är kända. För utförligare beskrivning av bullerutredningens resultat hänvisas till utredningen.

Översvämning

Översvämning och skyfall har studerats i framtagna dagvattenutredning (Starkstad 2026). Skyfallsvolymer hanteras utanför fastighetsmark genom lokala marksänkningar i anslutning till föreslagna områden för dagvattenhantering. I detaljplanen är det parkmarken samt specifik kvartersmark avsedd för dagvatten- och skyfallshantering (E₁). Åtgärderna

minskar översvämningsrisken jämfört med dagens situation och säkerställer att ny bebyggelse inte riskerar skada vid ett 100-årsregn. I förslaget anläggs totalt 53 000 m³ fördröjningsvolym för att fördröja 100-årsregn av alla varaktigheter. Volymen anläggs i samma områden som används för dagvattenhantering.

Åtkomst för räddningstjänst, maximal översvämningsnivå 20 cm på vägar och obehindrad åtkomst till byggnader inom fastigheter ska säkerställas. Slutliga översvämningsnivåer, djup och marginaler fastställs efter detaljerad höjdsättning och massbalans i projekteringen.

Påverkan på flygplats vid ett 200-årsregn

I planerad situation anläggs ca 37 000 m³ fördröjnings- och skyfallsvolym i det befintliga lågpunktsområdet, främst genom att sänka befintlig mark. Samtidigt innebär det översiktliga höjdförslaget att marken höjs i delar av det område som idag kan översvämmas vid ett 200-årsregn. De största översvämningsdjupen i befintlig situation sammanfaller med de ytor där den nya fördröjningsvolymen planeras.

Genom att gröpa ur lågpunkten skapas ytterligare lagringsvolym, medan höjning av mark i omgivande områden innebär att viss översvämningsbar volym byggs bort. Nettoeffekten behöver säkerställas så att den tillgängliga lagervolymen upp till den kritiska nivån (+34,7 m) inte minskar i sådan omfattning att vattennivån stiger över den nivå som gäller i dag. Det finns dock en tydlig marginal – flera decimeter, motsvarande tiotusentals kubikmeter – innan en eventuell nivåhöjning skulle få negativ påverkan på landningsbanan. Exakta volymbalanser och översvämningsnivåer fastställs i detaljprojekteringen, där hänsyn tas till både den tillkommande fördröjningsvolymen och eventuella markhöjningar.

Sammantaget bedöms översvämningsrisken för flygplatsen inte försämrats vid upp till ett 200-årsregn.

Olyckor

Framtagen riskutredning (Bricon 2026) konstaterar sammantaget att riskerna inom planområdet är låga och ligger utanför de gränser där olika åtgärder brukar föreslås. De mest påtagliga riskerna ligger i hantering av brandfarlig vara inom och utanför området samt transport av farlig gods på vägen genom området.

Gällande hanteringen av brandfarlig vara så ligger alla undersökta verksamheter längre bort från området än vad schablonavstånden i MCF:s föreskrifter kräver. Dessa avstånd är bara schabloner och ska tolkas som de avstånd som är så pass långa att ingen utredning behövs. Avstånden kan göras kortare med bibehållen säkerhetsnivå med åtgärder och utredningar i de olika specifika fallen. Det kan inte uteslutas att de verksamheter som kommer att etableras inom planområdet är intresserade av att använda brandfarlig vara. Riskerna kommer då att hanteras i tillståndsprocessen enligt Lagen om brand och explosiva varor.

På samma sätt bör riskerna som en planerad vätgashantering i grunden hanteras. Riskerna i en vätgashantering är så pass beroende på hur hanteringen ser ut vilket gör riskerna svårbedömda. Utgår vi från de schablonavstånden som presenterats i rapporten "Säker vätgashantering i tätbebyggda områden" så finns det utrymme inom det föreslagna området att hantera vätgasen på ett säkert sätt. För att säkerställa det bör hanteringen utredas ytterligare. Detta får göras i ett senare skede i samhällsbyggnadsprocessen när vätgasanläggning/hantering är mer känd.

Väg 629 kommer att bidra med en ökad riskbild men den ligger under de gränser som vanligtvis brukar indikera på att åtgärder behöver vidtas. Vid den aktuella analysen har det antagits att det går fler farligt godstransporter än vanligt. Även här har transporter av giftig gas och explosiva ämnen varit med trots att det troligen inte kommer att genomföras några sådana transporter. För att ta höjd för en allmän ökning av transportmängderna och även att Skavsta flygplats kraftigt utökar sin verksamhet har beräkningar på en 10-dubbling av antalet transporter utförts. I de scenarierna så beräknas konsekvenserna utifrån ett stort utsläpp av brandfarlig vätska som antänds. Riskerna kring det kan hanteras om minst en utrymningsväg från byggnaderna i området placeras på motstående sida från transportleden.

Vägs alla risker samman så ligger nivåer inom hela planområdet på en acceptabel gräns och den planerade användningen bör kunna fortsätta utan hinder. Det rekommenderas att verksamheter inom planområdet som angränsar till väg 629 har en utrymningsväg som mynnar ut på motsatt sida från vägen. Det gäller byggnader som ligger inom 40 m från den nya dragningen av väg 629.

På plankartan regleras ovanstående rekommendation:

- Byggnader inom 40 meter från väg 629 ska ha en utrymningsväg som mynnar ut på motsatt sida från vägen.

Elektromagnetisk störning för flyget (EMC) har inte beaktats i riskutredningen. Det är svårbedömt då det beror på vilken verksamhet som planeras. Det behöver därmed beaktas i bygglovsskedet och remitteras till Skavsta flygplats.

Inga bostäder planeras inom området. Enstaka bostäder finns ca 190 m från planområdet. Det är mindre än 300 m från planområdet. Enligt Länsstyrelsen i Sörmlands riktlinjer så är på detta avstånd från riskkällan är i princip alla typer av markanvändning lämplig. Kurvan för individrisken planar ut efter 150 meter och så nyttan med längre skyddsavstånd är näst till obefintlig. Ur riskhänsynspunkt är den rekommenderade användningen av mark mer än 150 m från planområdet exempelvis skola, flerfamiljshus och hotell. I detta fall är det inte heller någon omfattande bostadsbebyggelse så det har inte tagits med i analysen för området.

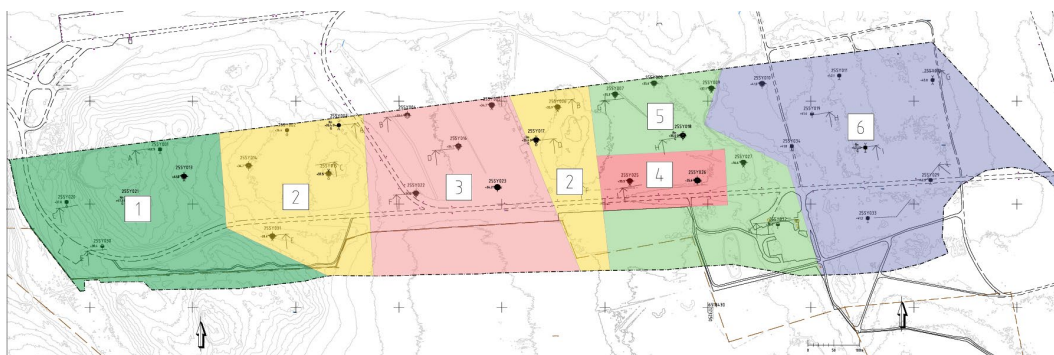
Planerade byggnader möjliggörs minst 30 meter från planerade järnvägen (Ostlänken). Risken för ursårning anses därmed hanterad. På plankartan

regleras detta med prickmark där skyddsavståndet om 30 meter går in i planområdet.

Erosion/skred/ras, geotekniska förhållanden

Geoteknik och stabilitet har beaktats i framtagna geoteknisk utredning (Sylten Engineering 2025).

Inom typområde 1, 2 och 6 (se karta nedan) är förutsättningar goda för ytlig grundläggning av byggnader på medelfast till fast lagrad friktionsjord eller berg. Även inom resterande områden 3, 4 och 5 finns förutsättningar för ytlig grundläggning, men jorden är lösare och ökad belastning kommer ge upphov till sättningar som kan kräva förstärkningsåtgärder. Lämplig åtgärd är exempelvis förbelastning genom tidig uppfyllning av marken, eventuellt med överlast, och liggtid för att ta ut sättningar i förväg. Inom område 5 förväntas sättningarna utvecklas successivt under uppfyllningen. Inom område 3 och 4 bör förutsättas minst 6 månades liggtid. Förbelastning ska följas upp med sättningsmätningar för att kunna verifiera när sättningarna avstannat. Tyngre eller sättningskänsliga konstruktioner kan kräva mer omfattande förstärkning, exempelvis pålgrundläggning. Behovet behöver bedömas vidare i projekteringskedet när laster är kända.



Figur 34. Geotekniska typområden samt borrpunkter och grundvattenrör.

Jorden är relativt tät med begränsad infiltrationsförmåga för dagvatten, särskilt inom planområdets lägre delar. Bäst infiltrationsförutsättningar finns inom höjdområdena i väster och öster där grövre jordarter förekommer. Naturlig jord är erosionsbenägen så eventuella öppna diken eller dammar bör erosionsskyddas.

Schakter i naturlig jord kan förutsättas utföras med släntlutning 1:1,5 ner till grundvattennivån. Den siltiga jorden innebär risk för erosion och flytjord i kombination med vatten. Vid schakt under grundvattennivån krävs sannolikt temporär grundvattensänkning innan schakten påbörjas. Eventuella permanenta slänter i den naturliga jorden behöver erosionsskyddas.

Jordschakter kommer huvudsakligen generera finkorniga massor av silt och lera, med begränsad användbarhet. Torrskorpelera och siltig jord med rätt vattenkvot kan packas och återanvändas exempelvis som återfyllning i VA-schakter, i vallar eller andra ytor som inte är sättningskänsliga.

Inom typområde 1 i väster utgörs den övre jorden av lera och silt, men kan beroende på slutlig höjdsättning även generera bergmassor som kan användas som konstruktionsmaterial. Inom typområde 6 förväntas massor av sand som sannolikt kan återanvändas som fyllningsmaterial i större utsträckning, beroende på finjordshalten.

Sänkt marknivå inom typområde 1 i väster innebär risk för påverkan på grundvattennivån, som uppmätts mellan på nivåer ca +40 och +43. Eventuell permanent grundvattenbortledning är tillståndspliktig enligt miljöbalken.

Permanent grundvattensänkning innebär risk för omgivningspåverkan i form av sättningar, inom områden där sättningsbenägen jord förekommer. Inom typområde 1, där grundvattensänkning kan bli aktuellt, är risken liten eftersom eventuell lös ytjord grävs bort vid sänkning av marknivån. Risk för omgivningspåverkan föreligger främst om grundvattensänkningen långsiktigt påverkar de hydrogeologiska förhållandena inom de kringliggande låglänta delarna, där lösa jordar förekommer både inom och utanför planområdet.

Geotekniska risker bedöms i övrigt vara sättningar och stabilitet vid uppfyllningar av områdets lägre centrala delar. Stabiliteten är tillfredställande för planerade uppfyllningar 4 – 5 m. Uppfyllning bör göras i god tid (> 6 månader) för att marken ska förbelastas och huvuddelen av sättningarna utvecklas innan byggnader uppförs och infrastruktur färdigställs. Ytterligare förstärkningsåtgärder kan komma att krävas för tyngre och/eller sättningskänsliga konstruktioner.

För att uppfyllningar inte ska riskera att påverka angränsande anläggningar utanför planområdet bör ett säkerhetsavstånd hållas. För stabiliteten behövs utrymme för slänter och för sättningsrisken antas laster spridas med lutning ca 2:1 genom jorden. Exempelvis för den mest ogynnsamma delen av planområdet där jordmaktigheten uppgår till ca 30 m (södra delen av typområde 3), kan påverkansområdet från uppfyllningar uppskattas till upp till ca 15 m.

Aktuella jordar är vibrationskänsliga. Omgivningspåverkan från vibrationsalstrande arbeten behöver beaktas vartefter området exploateras, genom upprättande av riskanalyser och kontrollplaner.

Övriga hälsoaspekter

I Länsstyrelsens yttrande på kommunens Undersökning om betydande miljöpåverkan lyftes att beroende på vilka typer av industriverksamheter som avses kunna bedrivas inom planområdet, så bör risken för störningar för närboende i form av buller, stoft, damm, avgaser, ljus beskrivas och bedömas i den fortsatta planprocessen.

Buller har beaktats i framtagna bullerutredning, se avsnitt om omgivningsbuller ovan. Avseende ljus kan ett nytt verksamhetsområde enligt planens omfattning innebära stor ökning av ljus jämfört med dagsläget. För att minska risken för ljusstörning regleras på plankartan att belysning ska utformas så att störning mot angränsande fastigheter minimeras, bestämmelsen avser kvartersmark.

Avseende avgaser så bedöms risken för störning för närboende som låg. Närmsta bostäder ligger på ett avstånd om 190 meter söder om planområdet. Gatan inom planområdet (där mest trafikrörelser förväntas ske) är beläggen centralt genom området och bebyggelsen bedöms därmed blockera spridningen av avgaser i större grad. Vid vägkopplingen i väster mot väg 625 är landskapet öppet vilket bedöms innebära en större utspridning av avgaser, närmsta bostäder ligger här dessutom på ca 400 meter från planområdet. Risken för störning bedöms sammantaget som låg.

Gällande stoft och damm så bedöms risken för störning som låg utifrån avståndet till närmsta bostäder från planområdet.

Generellt sett är det svårt att bedöma ovan aspekter i ett detaljplanearbete då planerade verksamheter inte är kända. Det behöver därmed bedömas i ett senare skede när en viss verksamhet vill etablera sig inom området men risken för störning bedöms generellt sett som låg.

Sociala aspekter

Barn och ungdomar antas inte vistas i området på grund av områdets karaktär och funktion som verksamhetsområde. Det blir påverkan på naturmiljön men området används inte av allmänheten idag då det fram till nyligen varit en del av flygplatsens instängslade område. Det finns inga bostäder inom eller i närheten av planområdet.

Det planeras för gång- och cykelväg, för god tillgänglighet för arbetare och besökare, längs gatan inom planområdet och det planeras för en park centralt i området som kan användas för rekreation, exempelvis för arbetare inom området.

Riksintressen

Ostlänken

Ett genomförande av planförslaget bedöms inte påverka riksintresset negativt då planens utformning har anpassats utifrån järnvägsplanen. Byggnader tillåts först 30 meter från järnvägen vilket regleras med prickmark på plankartan. Planområdesgränsen i söder ligger i samma sträckning som gränsen för markanspråk äganderätt enligt järnvägsplanen.

Vissa ytor som ligger som servitutsytor i järnvägsplanen ligger inom planområdet. På vissa platser är det servitutsytor för serviceväg och närmast järnvägen exempelvis för trädsäkring, serviceväg, drift och underhåll med mera. Där dessa servitutsytor överlappar med kvartersmark regleras dels prickmark (marken får inte försees med byggnad) men framför allt regleras bestämmelsen a₁ (servitut enligt järnvägsplan). Bestämmelsen är en fastighetsindelningsbestämmelse och innebär ett starkt skydd för det tänkta ändamålet då bestämmelsen är styrande. Skälet för att bestämmelsen används är att järnvägsplanen ska kunna genomföras som planerat.

Servitutsytor som överlappar med allmän platsmark bedöms inte behöva regleras på särskilt sätt, det avser servicevägar till järnvägen och de bedöms då

att ändamålet uppfylls genom den allmänna platsen (gata) istället för tänkt serviceväg.

Riskutredning har beaktat Ostlänken, utöver skyddsavståndet om 30 meter för byggnader bedöms ingen annan åtgärd behövas. Se utredning för fullständig redovisning (Bricon 2026).

Väg 629

Ett genomförande av planförslaget bedöms inte påverka riksintresset negativt. Planen har förhållit sig till den planerade nya sträckningen för väg 629 som redovisas i järnvägsplanen för Ostlänken. Planområdesgränsen mot väg 629 ligger i samma sträckning som gränsen för markanspråk vägrätt enligt järnvägsplanen. I öster planeras en väganslutning mot väg 629 samt en gång- och cykelväg längs del av väg 629, se avsnitt om trafik.

Skavsta flygplats

Ett genomförande av planförslaget bedöms inte påverka riksintresset negativt då planens utformning har anpassats med hänsyn till riksintresset i den mån det är möjligt inom ramarna för en detaljplan. Då en av exploatörerna är Skavsta flygplats har krav från flygplatsen beaktats löpande genom planarbetet. Detaljplanen påverkar inte inflygningsvägarna. Högsta totalhöjd som regleras inom planområdet förhåller sig helt till de höjdbegränsningar som finns utifrån flygplatsens verksamhet. Kommersiell (icke luftfartsanknuten) verksamhet inom flygplatsens markanspråksområde har vägts mot behov av mark för eventuell utbyggnad av flygplatsen och dess infrastruktur, exempelvis möjliggör detaljplanen för användningen Flygtrafik i planområdets nordöstra del vilket möjliggör för utveckling av flygplatsen men även flygplatsknutna verksamheter.

Elektromagnetisk störning för flyget (EMC) har inte beaktats i riskutredningen. Det är svårbedömt då det beror på vilken verksamhet som planeras. Det behöver därmed beaktas i bygglovsskedet och remitteras till Skavsta flygplats. Vilseledande belysning, reflektioner och blänk från exempelvis solceller, fasadmaterial och glas mm kan blända piloterna och vara olämpliga av flygsäkerhetsskäl är även svårbedömt i detaljplanen då det beror mycket på vilken verksamhet som planeras. Även det behöver beaktas i bygglovsskedet och remitteras till Skavsta flygplats. För att minska risken för ljusstörning regleras på plankartan att belysning ska utformas så att störning mot angränsande fastigheter minimeras, bestämmelsen avser kvartersmark. Bestämmelsen verkar dels mellan fastigheten inom planområdet men även angränsande fastigheter, därigenom Flygplatsen.

Avseende risken för fågelkollision har det beaktats i dagvattenutredning avseende val av anläggningar för dagvattenhantering. Vidare har det generellt funnits med i planarbetet att inte möjliggöra för något som särskilt attraherar fåglar. Det kommer fortsatt vara en fråga i genomförandet, exempelvis i förprojektering av allmän plats. Det är flygplatsen som bevakar fåglarna runt omkring flygplatsen (inklusive planområdet). Flygplatsen är tvungna till att ha koll på risk för kollision med flygplan ca 15 km ut ifrån flygplatsen och jobbar

därför med avskräckande åtgärder (främst att störa fåglar för att undvika att de etablerar sig) inom flygplatsområdet och planområdet i sin helhet.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Till gruppen sorteras konsekvenser som rör hushållningsbestämmelserna enligt 3 kap. miljöbalken.

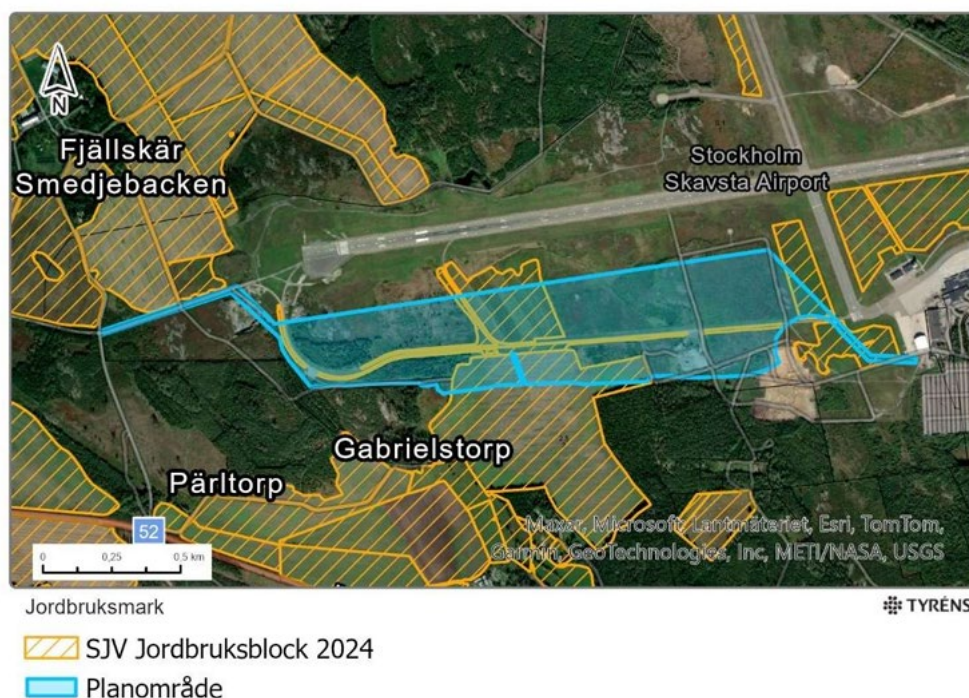
1. Jordbruksmark
2. Skogsbruk
3. Oexploaterade områden
4. Ekologiskt särskilt känsliga områden

Planförslaget bedöms inte ha någon påverkan som rör hushållningsbestämmelserna enligt 3 kap. miljöbalken. Enbart jordbruksmark av ovan sakfrågor finns inom planområdet.

Jordbruksmark finns inom planområdet och har beaktats som en övrig miljöaspekt i framtagna miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Inom planområdet finns jordbruksmark. Enligt Lantbruksstyrelsens klassning av Sveriges åkermarker från 1970-talet ingår planområdet i ett område med jordbruksmark av hög klass (klass 5 på en 10-gradig skala).

Enligt 3 kap. 4 § MB får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. I Jordbruksverkets blockdatabas finns nio jordbruksblock inom eller delvis inom planområdet, se figuren nedan.



Figur 35. Jordbruksmark inom och i anslutning till planområdet..

Åtta jordbruksblock är belägna inom samma fastighet som flygplatsen, Skavsta 8:9. Jordbruksmarken inom fastigheten hålls öppen men brukas inte som åkermark. Fem av dessa jordbruksblock är smala, avlånga block längs med taxibanan och bedöms inte kunna användas för rationellt jordbruk. Norr om taxibanan, finns ett 7 hektar stort jordbruksblock som hålls öppet men inte brukas som åkermark. I öst finns ytterligare två block som är 4 hektar vardera, dessa är inte längre stödberättigade enligt Jordbruksverkets blockdatabas. Med hänsyn till flygplatsens verksamhet bedöms inte jordbruksmarken inom fastigheten Skavsta 8:9 vara möjlig att bruka för livsmedelsproduktion så länge flygplatsen är i drift.

Söder om taxibanan finns det nionde jordbruksblocket som berörs av planområdet, inom fastigheten Girsta 2:5. Jordbruksmarken brukas aktivt som åkermark. I och med byggnationen av Ostlänken kommer jordbruksblocket att styckas av. Den restyta som blir kvar kommer att ligga avskild från övrig sammanhängande jordbruksmark och kommer därför inte kunna brukas på ett rationellt sätt.

Den brukade jordbruksmarken på fastigheten Girsta 2:5 och en del av den obrukade jordbruksmarken norr om denna pekas i kommunens översiktsplan ut som värdefull jordbruksmark (klass 3 på en 3-gradig skala där klass 1 är högst). Enligt kommunens ställningstagande ska denna jordbruksmark endast ianspråkta om behovet inte kan tillgodoses på annan mark. Huvudsakligen ska exploatering av sådan jordbruksmark tillgodose väsentliga samhällsintressen kombinerat med ett effektivt mark- och vattenutnyttjande. Undantag bör styras till svårbrukad och lågproduktiv jordbruksmark. Vid prövning ska befintliga och framtida värden samt motiv redovisas.

Jordbruksmarken inom planområdet kan vara av värde ur ett beredskapsperspektiv vid en situation då all jordbruksmark i landet behöver användas. I ett normalläge bedöms dock markanvändningen inte vara lämplig för livsmedelsproduktion med hänsyn till flygplatsens verksamhet och effekterna av Ostlänken. Den sammantagna bedömningen är därför att jordbruksmarken inom planområdet inte bedöms vara bruksvärd.

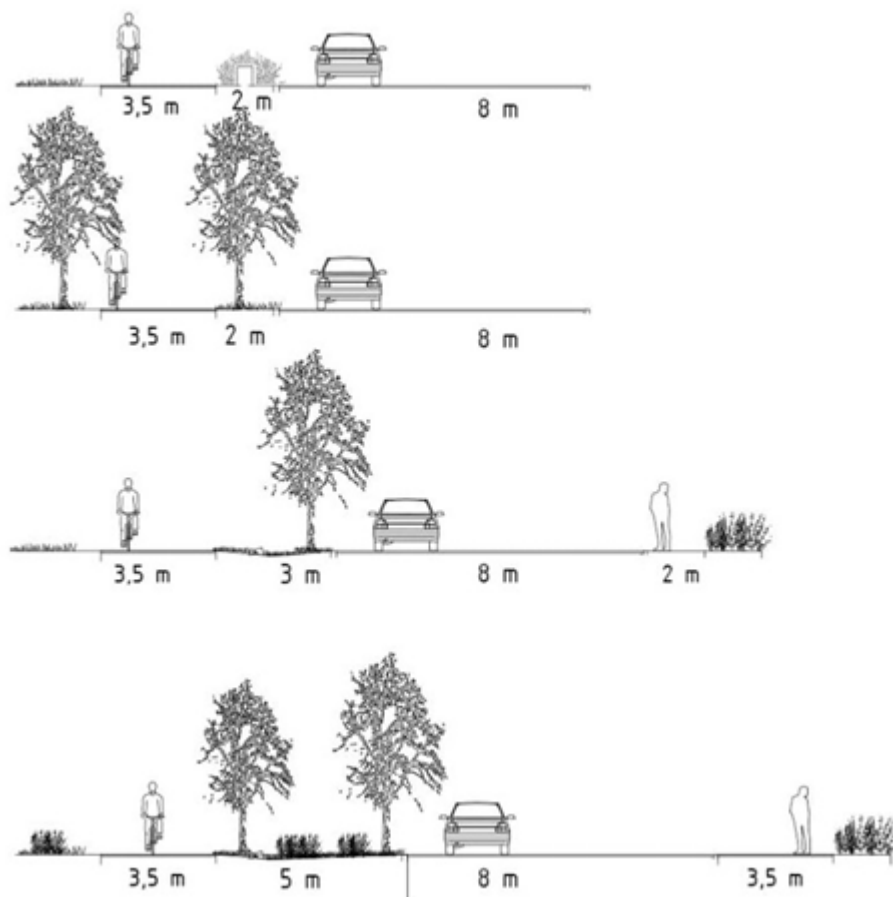
Trafik

En trafikutredning har tagits fram för planförslaget (Iterio 2026). Genom hela planområdet planeras en huvudgata som går i öst västlig riktning. Denna regleras med användningen Gata på plankartan. Gatan ansluter till väg 625 i väster och planerad ny sträckning för väg 629 i öster. Via väg 629 nås både terminalområdet, F11 och utvecklingsområden söder om Ostlänken samt väg 52.

Huvudgatan har funktionen av en industrigata¹. Det innebär att körbanan ska vara minst 8 meter bred och att gång- och cykeltrafik ska separeras från

¹ I enlighet med Teknisk standard avseende anläggning av allmän platsmark

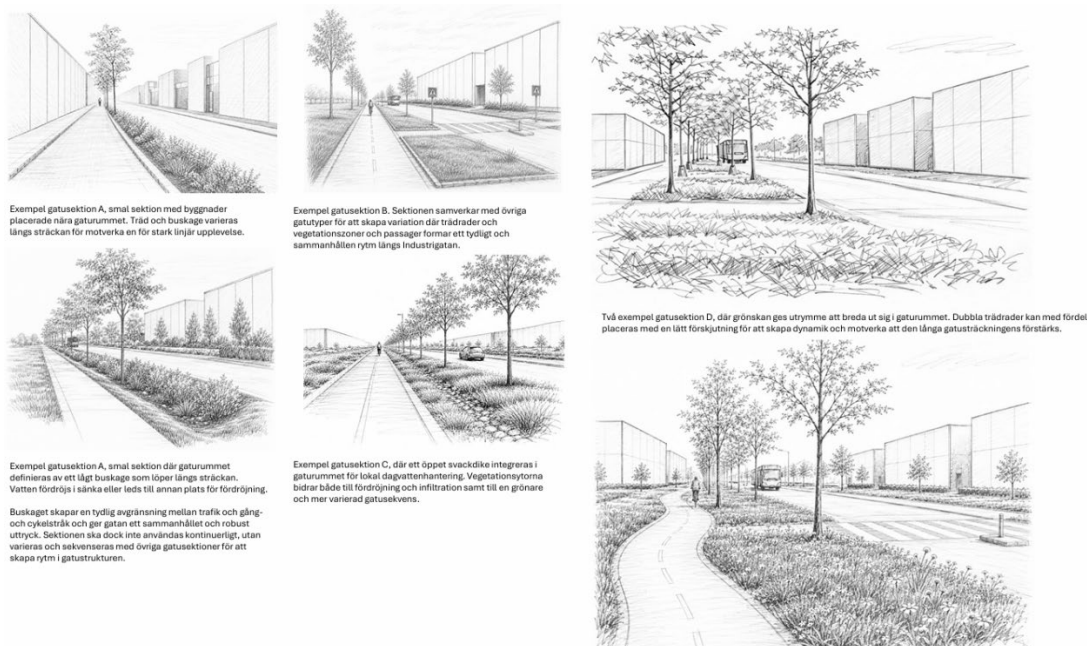
körbanan. Gatan kompletteras med ytor för gång- och cykeltrafik samt gröna kantzoner. Gemensam gång- och cykelbana ska vara minst 3,5 meter bred och gångbana ska vara minst 2 meter bred. Gaturummet förslås kunna variera längs sträckan för att bryta upp området i olika rumsliga delar och i möjligaste mån leda trafik tillämpliga vägar. Det totala gaturummet kan variera mellan 12 och 20 meter. I dagsläget är utrymmet i plankartan satt till 20 meter men efter samråd och i samband med förprojektering kan detta komma att justeras längs delar av gatan. I västra delen som går ut mot väg 625 är gatuområdet bredare för att även innefatta dagvattenhantering som är kopplat till gatan.



Figur 36. Exempel på möjliga gatusektioner för huvudgatan, illustration från Gestaltningsprogram Skavsta Västra.

I de smalare sektionerna förstärks riktningen genom sammanhängande trädader och återhållsamma planteringar. I partier kan trädad ersättas av annan lägre grönska som definierar och ramar in gaturummet. I de bredare partierna öppnas gaturummet upp mot större vegetationsytor där svackdiken och nedsänkta planteringar löper längs med gatan. Längs industrigatan anordnas rumsskapande platsbildningar som bryter upp gatusekvensen och skapar tydliga noder. Dessa platser uppstår där funktionella behov sammanfaller med en gestaltningsmässig möjlighet att förändra gaturummets karaktär. Syftet är att bryta av trafikrummet, sänka hastigheten och tillskapa

säkra passager för gång- och cykeltrafikanter. Utöver det kan de användas för att förtydliga målpunkter och infarter/entréer, rekreation och/eller dagvatten-/skyfallshantering. För utförlig beskrivning av gestaltningsidéerna för gatan, se gestaltningsprogrammet (BRA, 2026).



Figur 37. Exempelbilder för gatusektionerna (BRA, 2026). A till vänster, B i mitten (överst), C i mitten (underst), D till höger.

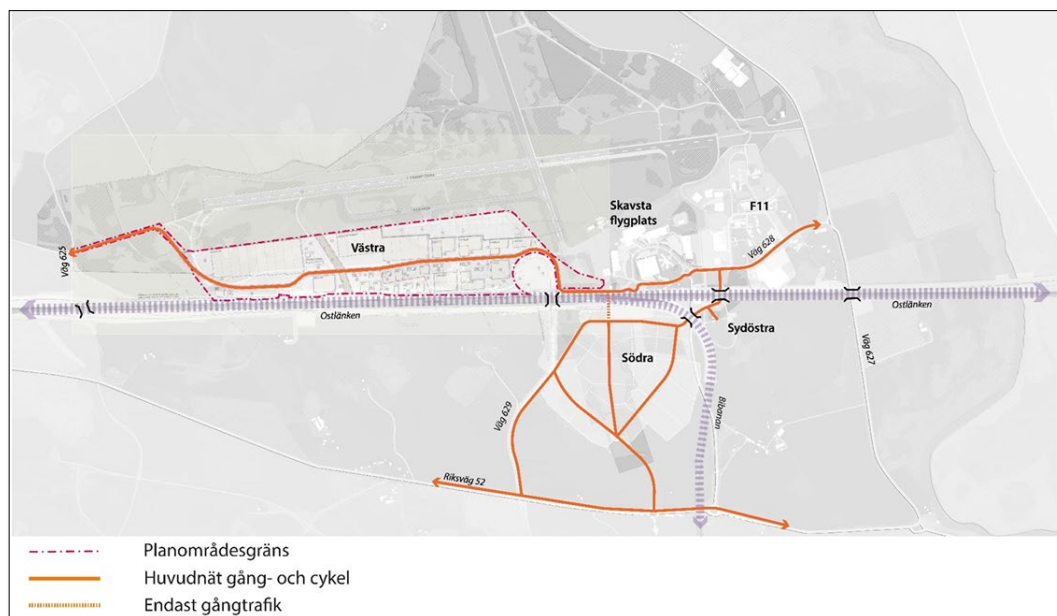
Parkering och angöring ska inte förekomma längs gatan och antalet in- och utfarter minimeras. Gemensamma utfarter för flera fastigheter är positivt om det kan gå att få till. Utrymme för magasinering av fordon ska i första hand rymmas på respektive fastighet.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelstråk planeras inom planområdet att gå längs den planerade huvudgatan, det rymms inom användningen Gata. Frågan om stråket för gång- och cykel ska vara enkelsidigt eller dubbelsidigt planeras att utredas vidare i det kommande arbetet, men utrymme finns inom planen att anlägga gång- och cykelstråk på båda sidor om gatan vid behov. I det fall stråket görs ensidigt föreslår trafikutredningen att stråket i möjligaste mån placeras mot eventuell kontorsbebyggelse och bort från verksamheter där in- och utfart med tung trafik planeras. Industri möjliggörs för all kvartersmark medan Kontor möjliggörs för all kvartersmark förutom den nordvästra delen, vilket talar för att om gång- och cykelstråket görs ensidigt bör det placeras på den södra sidan om gatan, i alla fall i den västra delen av planområdet.

I öst planeras gång- och cykelstråket att ansluta till resecentrum för Ostlänken vilket är en viktig koppling då det är dit resenärer utan bil anländer. Den sista östliga sträckan löper intill planerad väg 629 och planläggs som gång- och cykelväg. I anslutning till resecentrum ska en gångkoppling över Ostlänken tillskapas. Ny cykelväg planeras även längs Riksväg 52 och vidare upp genom det södra området till terminalområdet längs väg 629. Gång- och cykelstråket

antas främst nyttjas av anställda inom planområdet och besökare till verksamheterna.



Figur 38. Struktur gång- och cykeltrafik, enligt järnvägsplan för Ostlänken, planprogram för Skavsta utvecklingsområde samt detaljplan för Skavsta västra. Gång- och cykelvägen för detaljplanen slutar vid Skavsta resecentrum. Planområdet ungefärligt avgränsat med röd streckad linje.

Planområdets huvudgata planeras att bli relativt rak på del av sträckan (vilket innebär en risk för höga hastigheter) vilket beror på att framkomligheten för fordon inte kan påverkas för mycket med hänsyn till områdets karaktär och att större fordonstyper måste kunna ta sig fram på sträckan. För att säkerställa att gående och cyklister kan ta sig fram på ett trafiksäkert sätt är det viktigt att gatan utformas med bra och separerade ytor för gående och cyklister.

En möjlig åtgärd för att sänka hastigheterna på sträckan är att gång och cykelpassager över gatan utformas med avsmalningar. Dessa typer av hastighetsdämpande åtgärder som inte avsevärt påverkar framkomligheten för större fordon behöver utredas vidare i kommande projekteringsskeden.

Kollektivtrafik

Inom planområdet planeras ingen kollektivtrafik i dagsläget. Såväl bussterminal som järnvägsstation planeras dock i anslutning till centrala Skavsta i och med utvecklingen av Skavsta resecentrum till följd av Ostlänken. Stationen med bussterminal kommer att bli en viktig del i framtidens kollektiva resande till och från Skavsta flygplats, och även möjliggöra för kollektivt resande för personer med målpunkt inom Västra området.

Från den östliga delen av planområdet där kvartersmark planeras är det ca 500 meter till Skavsta resecentrum. De mest personalintensiva och besöksintensiva verksamheterna rekommenderas att förläggas så långt öster som möjligt där tillgängligheten till hållbara transportmedel är som bäst.

I den framtida strukturen planeras bussar för lokaltrafik att komma söderifrån via väg 629 fram till södra sidan av resecentrum för Ostlänken.

Motortrafik

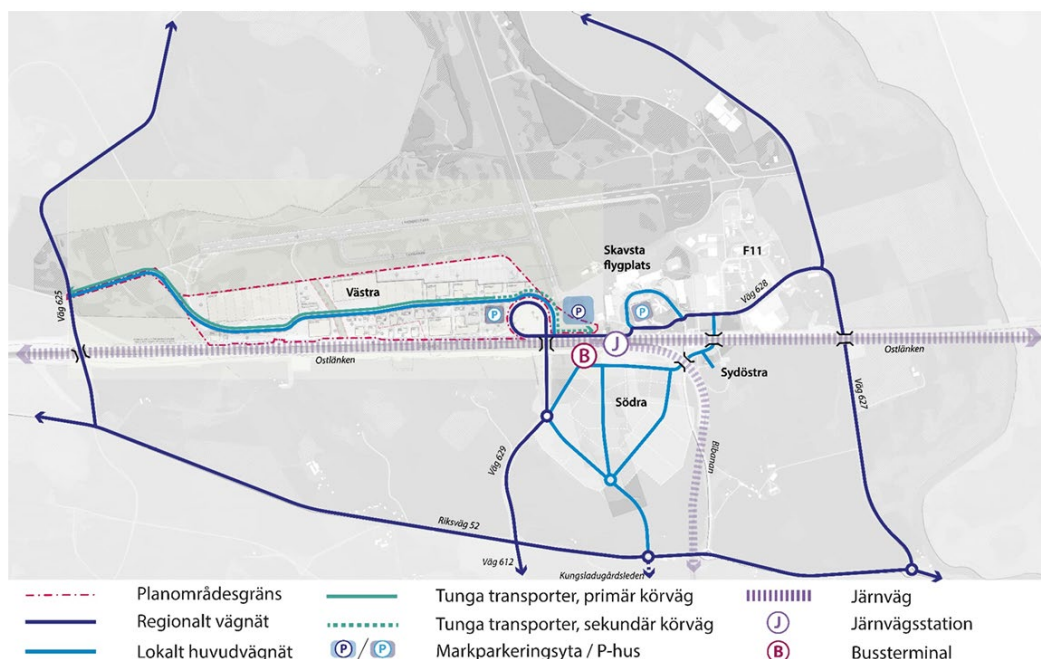
Huvudgatan ska utföras enligt kommunens tekniska standard för industrigata (kravet ställs vid kommunalt huvudmannaskap men rekommenderas även om det skulle bli enskilt huvudmannaskap) vilket bl.a. innebär att den dimensionerande trafiksituationen förutsätts vara möte mellan två lastbilar i 40 km/h. Se trafikutredningen för utvecklad beskrivning.

I den framtida trafikstrukturen för Skavsta kommer väg 629 i sin nya sträckning att utgöra den huvudsakliga infarten till Skavsta flygplats och därigenom även en infart till Skavsta västra. Väg 629 ansluter till riksväg 52 i höjd med befintlig korsning med väg 612. En ny koppling till väg 625 västerut via Skavsta västra och väg 627/628 fungerar som alternativa infarter och skapar redundans.

Planområdets huvudgata är tänkt att koppla ihop väg 625 och 629. Gatan planeras att utformas med en 8,0 meter bred körbana, vilket säkerställer större fordons framkomlighet på sträckan. Angöring sker på kvartersmark inom respektive fastighet.

Tunga fordon och fordon längre än 12 meter planeras i trafikutredningen främst angöra planområdet västerifrån via väg 625 men det behöver undersökas vidare. Av redundansskäl behöver det vara möjligt för större/längre fordon att även angöra från olika håll, vilket bedöms kunna ske via väg 629 som är huvudinfart till Skavsta flygplats samt väg 625. Frågan om hur trafiken ska styras behöver undersökas vidare, det som är av vikt för området är att ha anslutningar har två anslutningar för redundans, både via väg 629 samt väg 625. Trafikalstringen behöver ses över efter samråd.

Om tung trafik ska gå från väg 625s anslutning till riksväg 52 och in till planområdet behöver väg 625 anpassas för tunga fordon med god framkomlighet både på sträcka och i korsningar.



Figur 39. Struktur motorfordonstrafik, enligt järnvägsplan för Ostlänken, planprogram för Skavsta utvecklingsområde och detaljplan för Skavsta västra. Planområdet ungefärligt avgränsat med röd streckad linje. Pilen för sekundär körväg tunga transporter behöver justeras framöver då det är väg 625 och väg 629 som utgör de främsta vägarna för tung transport.

Parkering

Skavsta är placerad inom det som kallas zon L (landsbygd) i Nyköpings kommuns mobilitets- och parkeringsnorm (2024). För kontor gäller enligt mobilitets- och parkeringsnormen parkeringstalen 12 cykelparkeringsplatser och 15 bilparkeringsplatser per 1 000 kvm BTA. För övriga arbetsplatser och inrättningar, så som industri, krävs en särskild parkeringsutredning. Parkeringsbehovet för Skavsta Västra måste ses över i det kommande arbetet (vid bygglov) när man vet mer exakt vilka typer av verksamheter som planeras då detaljplanen möjliggör för flertal olika användningar. Ytorna inom planområdet anses dock vara tillräckliga för att täcka ett framtida parkeringsbehov.

Påverkan på det statliga vägnätet

Väg 625 är idag en relativt lågtrafikerad länsväg och på sträckan mellan Skavsta Västra och Väg 52 innebär utbyggnaden av planområdet att det tillkommer en betydande mängd tung trafik. Ostlänken innebär att väg 625 kommer gå på bro över järnvägen och det är planerat utifrån befintlig trafik. Fortsatt dialog behövs med Trafikverket om eventuella anpassningar utifrån planområdet. Gäller framför allt korsningspunkterna vid utfarten mot Väg 625 och korsningen Väg 625/Väg 52. Sträckan är tänkt att användas som tillfartsväg för bygget av Ostlänken varför åtgärder bör samordnas med Trafikverkets kommande arbeten.

Väg 627/628 får ett mindre tillskott av ny trafik och påverkas i liten utsträckning men behöver ses över så att sträckan kan fungera som alternativväg. Skulle

kopplingen via Väg 629 visa sig fungera sämre kan ytterligare trafik flytta över till Väg 627. Väg 629 är dock huvudväg till Skavsta flygplats.

Väg 629 bedöms vara huvudsaklig väg för trafik till och från Skavsta Väster med personbilar och mindre lastbilar. En del av trafikerörelserna från Skavsta väster kan antas vara lokala och några kan tänkas nyttja alternativa gator genom södra området ner mot Väg 52 men det innebär ändå en ökning med ca 27 % för väg 629 jämfört med prognosen i planprogrammet för Skavsta. I det fortsatta arbetet behöver detta arbetas in ihop med utformning av Väg 629 och framför allt korsningspunkter med Väg 52 och övriga huvudgator inom området.

Beredskap och redundans

Genom att möjliggöra kopplingen mot väg 625 och inte enbart den mot väg 629 skapas ett redundant vägsystem där det finns två vägkopplingar till och från planområdet. Det är en viktig aspekt i händelse av exempelvis olycka på en av vägarna. Detaljplanen möjliggör för utveckling av flygplats och flygnära etableringar vilket skulle kunna innebära att samhällsviktig verksamhet förläggs här vilket stärker behovet av två vägkopplingar. Likaså planområdets storlek på ca 70 hektar visar på behovet av mer än en anslutningsväg.

Avseende beredskapsperspektiv är det också viktigt att ha flera vägar in till planområdet och i förlängningen flygplatsen. Både flygplats och stora statliga vägar kan vara mål i händelse av krig. Skavsta flygplats är beredskapsflygplats. Även Ostlänken med tillhörande broar kan vara mål. Att enbart ha en anslutning in till planområdet är därför sårbart. Väg 629:s norra del kommer gå intill den nord-sydliga landningsbanan och även ligga nära flygplatsens terminalområde vilket gör vägen sårbar utifrån att flygplatsen kan vara ett mål i händelse av krig. Det stärker ytterligare behovet av fortsatt upprätthållen koppling till väg 625 och via väg 625 till väg 52. Kopplingen används idag som räddningsväg in mot flygplatsområdet.

Genomförandefrågor

Mark- och utrymmesförvärv

Följande avser om kommunalt huvudmannaskap fortsatt gäller.

Genomförandet av detaljplanen medför behov av markregleringar mellan och avstyckning från fastigheter. Fastighetsreglering mellan kommunen och exploatörerna/fastighetsägare krävs avseende den mark som utgör allmän plats för att möjliggöra genomförande av allmän plats. Exploatörerna är fastighetsägare till fastigheterna Skavsta 8:12 och 8:13. Girsta 2:5 är privatägd.

För allmän plats föreligger en inlösningsskyldighet (om fastighetsägaren begär det) för kommunen avseende den mark som planläggs som allmän plats inom fastigheterna, enligt 14 kap. 14 §. Kommunen har även rätt att lösa in denna mark utan att fastighetsägaren begär det enligt 6 kap 13 §.

Om det blir kommunalt verksamhetsområde för markområdet som detaljplaneläggs kommer kommunala VA-ledningar förläggas inom allmän plats, kvartersmark för dagvattenhantering samt inom u-område på kvartersmark. Inom u-område behöver ledningsrättighet bildas för ledningarna.

Kommunen har rätt att lösa in en rättighet enligt 6 kap. 16 § PBL, och fastighetsägaren har rätt att begära inlösen av en rättighet enligt 14 kap. 18 § PBL. 6 kap. 16 § PBL innebär att om kommunen har rätt att lösa in mark eller annat utrymme enligt 6 kap. 13–15 §§ PBL, kan kommunen även lösa in särskilda rättigheter (t.ex. nyttjanderätt, servitut m.m.) som belastar samma mark eller utrymme.

Fastighetsrättsliga frågor

Den allmänna platsen inom planområdet behöver avstyckas till en egen fastighet eller regleras till en kommunal fastighet. Likaså gäller kvartersmark med användningen Dagvattenanläggning (E₁). Detaljplanen möjliggör att nya fastigheter kan bildas genom avstyckning.

Den befintliga ledningsrätten (0480-97/9.1) för el i planområdets östra del behöver omprövas, alternativt upphävas. Ansvar för ansökan ligger på fastighetsägaren till Skavsta 8:12 (belastad fastighet). Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar regleras intill planområdesgräns på kvartersmark med bestämmelsen u₁. Markreservatet är generellt 6 meter brett men på några ställen bredare än så då det sammanfaller med andra ytor, exempelvis yta för skyddsavstånd från järnväg eller servitutsytor enligt järnvägsplanen (bestämmelsen a₁). Allmänna ledningar kan även förläggas inom allmän plats.

Det finns ytterligare ett servitut avseende kraftledning 0480IM-10/22112.1. Behöver servitutet upphävas eller ändras utifrån detaljplanen ska det ansökas av fastighetsägaren till Skavsta 8:12 (belastad fastighet).

Vissa ytor som ligger som servitutsytor i järnvägsplanen för Ostlänken ligger inom planområdet. På vissa platser är det servitutsytor för serviceväg och närmast järnvägen exempelvis för trädsäkring, serviceväg, drift och underhåll med mera. Där dessa servitutsytor överlappar med kvartersmark regleras dels prickmark (marken får inte försees med byggnad) men framför allt regleras bestämmelsen a₁ (servitut enligt järnvägsplan). Bestämmelsen är en fastighetsindelningsbestämmelse och innebär ett starkt skydd för det tänkta ändamålet då bestämmelsen är styrande. Skälet för att bestämmelsen används är att järnvägsplanen ska kunna genomföras som planerat.

Servitutsytor som överlappar med allmän platsmark bedöms inte behöva regleras på särskilt sätt, det avser främst servicevägar till järnvägen och de bedöms då att ändamålet uppfylls genom den allmänna platsen (gata) istället för tänkt serviceväg.

Fastigheten Girsta 2:5 belastas med ett servitut gällande inflygningsljus med mera (0480IM-03/21650.1). Förmånsfastighet är Skavsta 8:12. Båda fastighetsägarna är exploatörer för detaljplanen. Behöver servitutet upphävas eller ändras utifrån detaljplanen ska det ansökas av någon av de berörda fastighetsägarna alternativt gemensamt.

Utöver ovanstående finns det ett antal belastade rättigheter kopplat till fastigheten Fjällskär 3:7 som enbart utgörs av någon meter Gata i detaljplaneförslaget. Dessa bedöms inte påverkas av planförslaget.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

Utbyggnad allmän plats

Kommunen ansvarar för utbyggnad av allmän plats. Exploatören bekostar utbyggnaden av allmän plats genom exploateringsbidrag. Utbyggnaden består utav gata inklusive gång- och cykelväg med belysning samt park och naturmark.

Förprojektering av allmän plats planeras att påbörjas innan/under samråd.

Utbyggnad vatten och avlopp

Det finns inga befintliga VA-ledningar inom planområdet och området ingår inte idag i verksamhetsområde för vatten och avlopp. Planområdet kommer behöva byggas ut med VA-ledningar inom området. När området har delats in i fastigheter kommer planområdet tillsammans med övriga Skavstaområdet att utgöra ett större sammanhang och frågan om ett verksamhetsområde för VA behöver utredas. Då inga befintliga ledningar finns vare sig inom eller i direkt anslutning till planområdet behöver VA-ledningar dras till planområdet.

Utredningsarbete pågår avseende hur VA-ledningar ska kopplas till planområdet samt om det innebär några åtgärder för kommunens VA-nät och VA-anläggningar i övrigt. Indikationer finns på att åtgärder kan komma att behövas. I ett större sammanhang med hela Skavsta skulle kunna handla om överföringsledningar till reningsverk, utbyggnad reningsverk etc. men utredning pågår avseende befintlig kapacitet och vid behov möjliga åtgärder. Denna fråga återstår att klargöras efter samråd.

Utbyggnad av brandpostnät skulle kunna bli aktuellt, vattenåtkomsten behöver säkerställa i sådant fall.

Avfall

Avfallshanteringen ska integreras i områdets utformning och dimensioneras utifrån verksamheternas behov. Ytor för sortering, förvaring och hämtning av avfall ska säkerställas inom respektive fastighet. Lösningarna ska möjliggöra utsortering av olika avfallsfraktioner, uppfylla krav på arbetsmiljö och trafiksäkerhet samt ge god tillgänglighet för användare och hämtningsfordon i enlighet med teknisk standard för renhållning avseende avfall.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Exploaterarna bekostar och ansvarar för att alla åtgärder som behövs för exploatering av området blir utförda. Både åtgärder inom kvartersmark och allmän platsmark. Anslutningsavgift erläggs av fastighetsägare enligt för varje tillfälle gällande VA-taxa.

Kommunen får en ökad driftskostnad för nya gator, park samt dagvattenanläggningar och ledningar för dricksvatten, spillvatten och dagvatten.

Om avtal om marköverlåtelse för den allmänna platsen inte upprättas föreligger en inlösningsskyldighet (om fastighetsägaren begär det) för kommunen avseende den mark som planläggs som allmän plats inom fastigheterna Skavsta 8:12 och 8:13 samt Girsta 2:5, enligt 14 kap. 14 §. Kommunen har även rätt att lösa in denna mark utan att fastighetsägaren begär det enligt 6 kap 13 §.

Organisatoriska frågor

Exploateringsavtal

Ett exploateringsavtal ska upprättas mellan exploatören/fastighetsägare och kommunen då exploateringen kräver investeringar på allmän plats. I avtalet regleras ansvars- och kostnadsfördelning, tidpunkt för färdigställande av erforderliga åtgärder, avstående av mark och övriga förekommande exploateringsfrågor m.m. Exploateringsavtalet ska tecknas innan detaljplanen antas. Utgångspunkten är att exploatören är ansvarig för samt bekostar samtliga åtgärder inom exploateringsområdet, exploateringsområdet kommer definieras i det kommande exploateringsavtalet. Exploateringsområdet utgörs oftast av det markområde som blir detaljplanelagt.

I exploateringsavtalet regleras bland annat följande åtgärder:

- Exploatören/fastighetsägare överlåter, utan ersättning, markområden som inom exploateringsområdet utgör allmän plats till kommunen samt mark för dagvattenhantering som är avsedd för det allmänna systemet.
- Allmän plats som utgör gata, gång-och cykelväg, natur samt park ska anläggas. Kommunen ansvarar för projektering, upphandling, besiktning och anläggande osv. av allmän plats. Exploatören bekostar de faktiska kostnaderna hänförligt till anläggandet av den allmänna platsen och erlägger exploateringsbidrag till kommunen.
- I nuläget är utgångspunkten att exploateringsområdet ska anslutas till det kommunala VA-nätet och exploatören ansvarar för servisanmälan samt erlägger anslutningsavgifter enligt gällande taxa.
- Exploatören ansvarar för att ansöka om och bekosta erforderliga förrättningar hos Lantmäteriet. Här kan det bland annat nämnas bildande av nya fastigheter, inrättande av eventuella

gemensamhetsanläggningar samt bildande av samfällighetsförening. Kommunen ansvarar för att skicka in ansökan om fastighetsreglering avseende marköverlåtelse mellan kommunen och exploatören. Kommunen ansvarar också för att skicka in ansökan om ledningsrätt i det fall att ledningsrätt krävs för eventuella blivande kommunala VA-ledningar. Exploatören bekostar de ovannämnda ansökningarna hos lantmäteriet.

- Om ledning/ar behöver flyttas till följd av Exploatörens exploatering inom exploateringsområdet bekostar Exploatören flytt av ledningen/arna och dess tillbehör. Ledningskoll ska genomföras innan arbeten påbörjas.
- Exploatören ansvarar för utbyggnad av och bekostar alla delar inom kvartersmark.
- Exploatören ska lämna lämplig säkerhet eftersom åtgärder ska ske på allmän plats.
- Punkterna ovan är inte uttömmande.

Tidplan

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

Samråd kvartal 3 2026

Granskning kvartal 2 2027

Antagande i Kommunfullmäktige kvartal 3 2027

Laga kraft kvartal 3 2027

Prövning enligt annan lagstiftning

Samråd enligt 12 kap 6. § miljöbalken avseende groddjur behöver ske med Länsstyrelsen.

Grundvattenbortledning (som eventuellt kan behövas ske, se avsnitt om geoteknik) är tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

Ett befintligt dike som idag leds till kulvert under landningsbanan planeras att dras om väster om landningsbanan för att kommunen ser risker med att leda dagvatten och skyfall under en landningsbana som är viktig infrastruktur. Att gräva om ett vattendrag räknas som vattenverksamhet och kräver anmälan eller tillstånd enligt 11 kap Miljöbalken. Vattnet som leds om hamnar senare i samma dike längre nedströms som i befintlig situation.

Detaljplanen avleder dagvatten mot markavvattningsföretaget Fjällskär Vallmyra tf, 1943, se tidigare avsnitt gällande dagvatten för mer information om själva avledningen.

Omprövning av markavvattningsföretag

Inom och intill planområdet finns markavvattningsföretaget Fjällskär-Vallmyra tf, 1943, som idag tillgodoser ett markavvattningsintresse för omgivande jordbruksmark. Markavvattning utgör enligt 11 kap. 2 § miljöbalken en särskild form av vattenverksamhet och får inte utföras utan tillstånd enligt 11 kap. 13 § miljöbalken.

Genom detaljplanen avses dagvatten från den nya bebyggelsen att omhändertas inom ett förmodat verksamhetsområde för dagvatten enligt lagen (2006:412) om allmänna vattentjänster (LAV). Enligt 2 § LAV omfattar avlopp bl.a. bortledande av dag- och dränvatten från område med samlad bebyggelse, och enligt 6 § LAV ska kommunen, när det med hänsyn till skyddet för människors hälsa eller miljön behövs vattenförsörjning eller avlopp i ett större sammanhang, fastställa verksamhetsområde och se till att behovet snarast tillgodoses genom en allmän va-anläggning. Dag- och dränvatten som avleds inom ett sådant verksamhetsområde utgör avloppsvatten i miljöbalkens mening.

Den planerade dagvattenlösningen innebär att befintliga diken och ledningar som ingår i Fjällskär-Vallmyra tf, 1943, kan komma att användas som gemensamma ledningar för både markavvattning och avloppsvatten (dagvatten) enligt 3 kap. lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet (LSV). Möjligheten till gemensam avledning är enligt 3 kap. 5-8 §§ LSV begränsad till avloppsvatten från enskilda fastigheter eller från ett verksamhetsområde för en allmän va-anläggning. För att anpassa markavvattningsföretaget till den ändrade markanvändningen och den nya dagvattenhanteringen kan det bli nödvändigt att ansöka om omprövning av Fjällskär-Vallmyra tf, 1943, hos mark- och miljödomstolen enligt 7 kap. LSV.

En omprövning kan omfatta bl.a. vilka sträckor av diken och ledningar som ska ingå i markavvattningsföretaget, vilka fastigheter som ska vara deltagare, samt hur kostnader för framtida drift och underhåll ska fördelas mellan markavvattningsintresset och avloppsintresset.

Kommunen kommer, i egenskap av huvudman för den allmänna va-anläggningen inom verksamhetsområdet för dagvatten, att vara intressent i avloppsintresset. Enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis ska VA-huvudmannen inte tilldelas andelar i markavvattningsintresset för verksamhetsområdet, utan endast bära kostnader som hänför sig till avloppsintresset, d.v.s. den del av ledningssystemet som belastas av dag- och dränvatten från den allmänna va-anläggningen. Kostnaderna mellan markavvattningsintresset och avloppsintresset ska vid en omprövning fördelas enligt 3 kap. 6 § LSV med hänsyn till mängden och slaget av vatten som tillförs ledningen samt respektive intressents nytta av anläggningen.

Kommunen avser, i samråd med berörda fastighetsägare och markavvattningsföretaget Fjällskär-Vallmyra tf, 1943, att initiera en sådan omprövning om det bedöms nödvändigt för att säkerställa att

dagvattenhanteringen och markavvattningen sker på ett rättsligt och tekniskt ändamålsenligt sätt.

Alternativ lösning genom överenskommelse enligt 7 kap. 18 § LSV

Utöver omprövning enligt 7 kap. 17 § LSV finns möjlighet för deltagarna i markavvattningsföretaget Fjällskär-Vallmyra tf, 1943, att träffa en överenskommelse om inträde eller utträde ur samfälligheten, ändrade andelstal eller att samfälligheten helt eller delvis ska upphöra. En sådan överenskommelse kan, om den på ansökan av en deltagare godkänns av mark- och miljödomstolen enligt 7 kap. 18 § LSV, ges samma verkan som en tillståndsdom eller ett tillståndsbeslut.

Genom en överenskommelse kan parterna t.ex. reglera:

- vilka dikes- och ledningssträckor som fortsatt ska ingå i Fjällskär-Vallmyra tf, 1943, respektive utgå ur företaget,
- vilka fastigheter som ska vara deltagare i markavvattningsföretaget,
- hur andelstalen ska fördelas mellan deltagarna i markavvattningsintresset,
- hur kostnader för drift och underhåll av gemensamma ledningar ska fördelas mellan markavvattningsintresset och avloppsintresset enligt 3 kap. 6 § LSV.

Kommunen, i egenskap av huvudman för den allmänna va-anläggningen inom verksamhetsområdet för dagvatten, kan inom ramen för en sådan överenskommelse tilldelas andelar i avloppsintresset för de ledningar som belastas av dag- och dränvatten från den allmänna va-anläggningen.

En överenskommelse enligt 7 kap. 18 § LSV förutsätter att berörda deltagare i Fjällskär-Vallmyra tf, 1943, är överens om lösningen. Kommunen avser, i dialog med markavvattningsföretaget och berörda fastighetsägare, att pröva möjligheten att ta fram en sådan överenskommelse, om det bedöms nödvändigt, som kan fastställas av mark- och miljödomstolen. Syftet är att på ett frivilligt och rättsligt hållbart sätt anpassa Fjällskär-Vallmyra tf, 1943, till den nya dagvattenhanteringen inom detaljplanen, samtidigt som kostnadsfördelningen mellan markavvattningsintresset och avloppsintresset tydliggörs.

Upplysningar

På plankartan finns en upplysning: "Mark- och grävarbeten under jord behöver beakta förorenad mark/grundvatten inom området i enlighet med Miljöbalkens 2 kap. 3 § samt 10 kap. 11 §". Skälet till upplysningen är att alla underjordsarbeten inte regleras genom bygglov/startbesked, dessa arbeten faller istället under reglering i Miljöbalken. För utförligare information om upplysningen och aktuell lagstiftning i upplysningen hänvisas till avsnittet Konsekvenser av planens genomförande (delen om förorenad mark).

På plankartan finns även en upplysning gällande att dagvattenhantering ska ske på kvartersmark (utöver allmän plats) i enlighet med kommunens strategi

för dagvatten- och skyfall samt framtagna dagvattenutredning. Skälet till upplysningen är att upplysa om kommunens utgångspunkter avseende dagvattenhantering för fastighetsägare, vilket handlar om att fastighetsägare ska vara med och bidra med rening och fördröjning av dagvatten inom sin egen fastighet.

Planeringsunderlag

Kommunala

Till de kommunala planeringsunderlagen hör sådana underlag som är framtagna och/eller beslutade av kommunen.

- Grundkarta, upprättad 2026-06-11
- Översiktsplan för Nyköping 2040
- Undersökning enligt 6 kap. 6 § miljöbalken (2010:900)
- Miljökonsekvensbeskrivning, upprättad xx.
- Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan, beslutad xx.

Utredningar

- Geoteknisk utredning, Sylten Engineering 2025.
- Bullerutredning, Structor 2026.
- Miljöteknisk markundersökning, Viken 2026a.
- Kompletterande miljöteknisk markundersökning, Viken 2026b.
- Naturvärdesinventering, Calluna 2025.
- Riskutredning, Bricon 2026.
- Trafikutredning, Iterio 2026.
- Dagvattenutredning, Starkstad 2026.
- Miljökonsekvensbeskrivning, Tyréns 2026
- Gestaltungsprogram allmän plats, BRA 2026.
- Groddjursinventering, Nyköpings kommun 2026.

Medverkande i planarbetet

Detaljplanen har upprättats av planhandläggare från Nyköpings kommun. Följande tjänster har varit involverade i varierande grad:

- Stadsplanerare
- Biträdande stadsplanerare
- Strateg arkitektur och kulturmiljö
- Mark- och exploateringsingenjör
- Ekolog
- Strateg vatten och klimat
- Trafikstrateg

- Miljö- och hälsoskyddsinspektör
- Brandingenjör
- Trafikingenjör
- Fastighetsrättslig utredare
- Avfallsplanerare
- VA-ingenjörer

Bilaga: motiv till detaljplanens regleringar

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa motiven till de enskilda regleringarna i detaljplanen. Redovisningen ska göras utifrån detaljplanens syfte och andra kapitlet plan- och bygglagen.

Detta avsnitt uppdateras till kommande planskede.