

Detaljplan för Ferguson 1 mfl, Hemgården, Nyköping, Nyköpings kommun

Hur samrådet bedrivits

Förslag till detaljplan, upprättat av Stadsbyggnadsenheten, Samhällsbyggnad, har varit föremål för samråd under tiden 2022-04-20 t.o.m. 2022-05-11. Handlingarna har funnits tillgängliga i Stadshusets foajé och på kommunens hemsida.

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

Totalt har 20 skriftliga yttranden inkommit, varav två utan erinran. Yttrandena finns i sin helhet hos Samhällsbyggnad.

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

2022-04-25, EON

2022-05-10, Region Sörmland

Följande har inkommit med **godkännande** på förslaget

2022-05-10, Bilcentergruppen Sörmland

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

2022-04-28 Privatperson (SB)

2022-04-29, PostNord

2022-05-02, Privatperson (JL)

2022-05-02, Skanova/Telia AB

2022-05-04, Vattenfall Eldistribution AB

2022-05-04, Polismyndigheten

2022-05-05, Privatperson (JA)

2022-05-09, Privatperson (FG)

2022-05-09, Privatperson (BT)
2022-05-10, Privatpersoner (CGoPW)
2022-05-11, Brf Västergården
2022-05-11, Privatperson (HH-P)
2022-05-11, Privatpersoner (LoSS)
2022-05-11, Trafikverket
2022-05-11, Länsstyrelsen
2022-05-12, Privatperson (T)

Sammanfattning

Länsstyrelsen har under samrådet framför allt haft synpunkter om påverkan på riksintresse för kulturmiljö, markföreningar, trafiksäkerhet och risker från farligt gods, buller samt om kulturhistoriska värden. Synpunkter från andra myndigheter och organisationer har handlat om fastighetsbildning, planinformation på kartan, trygghetsskapande aspekter och ledningar som berörs av planförslaget. Privatpersoner har framför allt lämnat synpunkter om ökad trafik och buller.

Ställningstaganden

Med anledning av inkomna synpunkter har följande ställningstaganden gjorts.
Stadsbyggnadsenheten föreslår följande revideringar av planhandlingarna:

Plankartan

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

Plan- och genomförandebeskrivningen

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

- Uppdatering av bullerutredning och slutsatser om vilka riktlinjer bedömningen av bullernivåer ska utgå från.
- En riskutredning har tagits fram inför granskningen av detaljplanen. Kapitlet om risker från farligt gods har kompletterats med slutsatserna från den.
- Beskrivningen om Hemgårdspassagen och anslutande vägar har utvecklats i kapitlet om kommunikationer.
- Komplettering av fastighetsrättsliga frågor om servitut.

Yttranden och bemötanden

Sammanfattning av inkomna synpunkter samt bemötanden med förslag på åtgärder:

Avsändare

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har mottagit förslag till detaljplan/ändring av detaljplan för samråd enligt 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detaljplanen handläggs med standardförfarande.

Syftet med planen är enligt planbeskrivningen att möjliggöra för byggandet av den så kallade Hemgårdspassagen som är en bro över järnvägen för gång- cykel- och motorfordonstrafik. Hemgårdspassagen skapas för att öka tillgängligheten till befintliga och planerade stadsdelar kring planområdet och för att minska järnvägens barriäreffekt. Planläggningen uppges vara en del av en mer långsiktig planering av ett trafiksystem för stadsdelarna väster om E4 mellan trafikplats Kungsladugården och trafikplats Hållet. Detaljplanen möjliggör även för markanvändningarna centrum, verksamheter och kontor.

Länsstyrelsen har tagit del av yttrande från Trafikverket.

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

Länsstyrelsen ska vid samrådet

- verka för att riksintressen enligt miljöbalken tillgodoses,
- verka för att miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken följs,
- se till att strandskydd inte upphävs i strid med gällande bestämmelser
- se till att mellankommunala intressen samordnas
- se till att bebyggelse eller byggnadsverk inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsens synpunkter - ingripandegrunder enligt 1 kap. 10 § PBL

Sammanfattande bedömning

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

Riksintressen – 3 kap. miljöbalken

Riksintresse för kulturmiljövården

I enlighet med Länsstyrelsen samrådsyttrande över planens miljöpåverkan saknar Länsstyrelsen kommunens bedömning av planens påverkan på de båda intilliggande riksintressanta kulturmiljöerna Nyköpings residensstad och Arnö-Stora Kungsladugården. Riksintressanta värden kan skadas även av insatser i områden i anslutning till dessa.

Det är viktigt att planen tydligt redovisar hur de riksintressanta värdena ska tillgodoses så att påtaglig skada inte uppstår, varken genom planens direkta påverkan, men även genom risken för kumulativa effekter, exempelvis att planen banar väg för kompletterande exploatering i närområdet i enlighet med planens syfte "planerade stadsdelar kring planområdet".

Så ser Länsstyrelsen exempelvis att höjder, volymer och gestaltning av tillkommande byggnader för verksamheter och kontor bör underordna sig övrig bebyggelse i Hemgården eftersom den aktuella planen kommer att bli extra iögonfallande på grund av sin närhet till E4:an.

Den i planen föreslagna nockhöjden på 13 meter avviker från den relativt låga bebyggelse som till stor del präglar den närmaste omgivningen och bebyggelsen i Högbrunn, som dock avgränsas genom E4:an. Högre bebyggelse kan påverka omgivningen negativt, i synnerhet genom kumulativa effekter. Kommunen bör därför analysera hur ny och högre bebyggelse påverkar stadsbilden och de närbelägna riksintressena liksom intilliggande kulturmiljöer. En antikvarisk konsekvensanalys bör tas fram.

Ny bebyggelse bör planeras med hänsyn till riksintressena, stadsbilden och kulturmiljön i fråga om placering, skala (höjd och volym), gestaltning, färgsättning och materialval så att kravet på en god helhetsverkan uppfylls i enlighet med 2 kap. 6 § PBL. Volymstudier kan med fördel tas fram i det fortsatta arbetet. Identifierade behov av skyddsåtgärder säkerställs genom planbestämmelser.

Riksintresse för kommunikationer

Detaljplanen berör Södra stambanan, Sala-Oxelösundsbanan, Ostlänkens planerade bibana samt väg E4, som samtliga är kommunikationsanläggningar av riksintresse, vilket också framgår av planförslaget.

Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets synpunkter som rör planbestämmelse om minsta avstånd för infrastrukturanläggning till närmaste körbanekant på E4 och verkets önskan om fortsatt dialog med kommunen om utformning och konstruktionen av bro över järnvägsområdet.

Hälsa och säkerhet

Markföroreningar

Länsstyrelsen har granskat underlaget till detaljplanen. För att länsstyrelsen ska kunna göra en bedömning om detaljplanen är ändamålsenligt för den planerade markanvändningen behöver planhandlingarna kompletteras med följande:

Länsstyrelsen påpekar att det kan förekomma spår av bekämpningsmedel från ogräsbekämpning i anslutning till spårområdet för järnvägen. Länsstyrelsen kan via historiska ortofoton (exempelvis från 1960 och 1975), se att det under lång tid funnits odlingar på rubricerad fastighet. Därför anser Länsstyrelsen att föroreningsutredningen behöver kompletteras med analyser av bekämpningsmedel.

Länsstyrelsen noterar att detektionsgränsen som använts vid analys av kvicksilver är högre än halten för mindre än ringa risk. Detta behöver förtydligas och motiveras i planhandlingarna och tas hänsyn till i samband med masshanteringen.

Om det vid kompletterande undersökningar eventuellt påträffas halter över mindre känslig markanvändning (MKM) behövs en avgränsning av föroreningen göras. Därvid krävs även en riskbedömning för att klargöra vilka risker som föreligger för människors hälsa och miljö. Om riskbedömningen påvisar ett åtgärdsbehov, ska åtgärdsutredning och riskvärdering också tas fram för att säkerställa detaljplanens lämplighet.

Om eventuella föroreningar i undantagsfall inte åtgärdas innan planen antas finns en möjlighet att villkora besluten om bygglov genom bestämmelser i 4 kap. 12§ punkt 1 och 14§ punkt 4 PBL. Bygglov eller startbesked får då inte ges förrän en förorening har avhjälpits eller markens lämplighet för bebyggelse kan säkerställas genom att skydds- och säkerhetsåtgärder har vidtagits.

Trafiksäkerhet

Den trafikutredning som bilagts planhandlingarna redovisar olika förslag på trafiklösningar, där även ett av alternativen förordas. Länsstyrelsen konstaterar att inget av de förslag som redovisas i trafikutredningen återfinns i planförslaget. Det framgår inte heller om den i planen föreslagna trafiklösning har analyserats, och om underlagen ändå är relevanta. Länsstyrelsen anser mot denna bakgrund att föreslagen trafiklösning även bör analyseras ur ett trafiksäkerhetsperspektiv för olika trafikantgrupper, då planen medför relativt stora trafikökningar in i Hemgårdens verksamhetsområde med angöring via Kocks väg.

Risk för olyckor, översvämning eller erosion

Farligt gods

Planbeskrivningen anger att centrumverksamhet är en känslig verksamhet som enligt kommunens egen vägledning ska ha ett skyddsavstånd över 100 meter till väg och 60 meter till järnväg, om de är primära transportleder för farligt gods. I plankartan mäter Länsstyrelsen avståndet till E4 att bli ca 43 meter och till järnvägen ca 40 meter för möjlig markanvändning av C vilket alltså avviker från kommunens egen vägledning. Det saknas en motivering i planbeskrivningen till varför det kortare avståndet enligt kommunens riktlinje är valt.

Planområdets norra del som tillåter ZKC ligger inom ett område som berörs av två farligt godsleder, vilket ger en sammanfallande risk som inte finns hanterat i vägledningen, varför Länsstyrelsen anser att det ska göras en platsspecifik riskutredning. I utredningen identifierade behov av skyddsåtgärder säkerställs sedan i planen. Länsstyrelsen ställer sig, med hänsyn till riskhanteringens rimlighetsprincip, bakom Trafikverkets synpunkt att skyddsbestämmelser i gällande detaljplan P18-24 bör vara tillämpliga i sammanhanget.

Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL

Dagvatten

Länsstyrelsen ser gärna att planbeskrivningens redogörelse för förändringar av dagvattenhanteringen kompletteras med en kartillustration över de planerade anläggningarna, motsvarande illustrationen i dagvattenutredningens kartbilaga.

Buller

Länsstyrelsen noterar att planbeskrivningen tar upp ett eventuellt behov av uppföljande kontroll av trafikbuller på del av Hemgårdsvägen ifall den förväntade trafikökningen ger upphov till bullerpåverkan. Det framgår dock inte av genomförandebeskrivningen hur denna uppföljande kontroll är tänkt att säkerställas.

Kulturmiljö

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Den stora röda ladugården i anslutning till planområdets sydvästra del, är av betydelse för förståelsen av planområdets historia, och bör säkras för långsiktigt bevarande och förbli en synlig del då området får tillskott av ny bebyggelse.

Det bör utredas vilka kulturhistoriska värden i den befintliga bebyggelsemiljön som bör tillvaratas i det fortsatta planarbetet. Hit hör de kulturhistoriskt värdefulla garagehusen, som är en del av Nyköpings industrihistoria. Denna bebyggelsemiljö bör skyddas i sin helhet genom skydds- och/eller varsamhetsbestämmelser. De delar av anläggningen som ligger utanför planområdet bör därför införlivas i planen. Den stora röda ladugården i anslutning till planområdets sydvästra del är av betydelse för förståelsen av planområdets historia och bör säkras för långsiktigt bevarande och förbli en synlig del av området.

Fornlämningar

Planområdet berör två registrerade kulturhistoriska lämningar; L1984:7617 som är en uppgift om att en flintyxa från stenåldern är påträffad under dikningsarbeten på platsen, samt L1982:3238 som är en stenmur som följer en befintlig ägogräns. Stenmuren bör i enlighet med 1 kap 1 § kulturmiljölagen så långt som möjligt bevaras och skyddas som en del av vårt gemensamma kulturarv.

Länsstyrelsen bedömer inte att det behövs några arkeologiska åtgärder inför planens genomförande enligt det nu redovisade området.

Länsstyrelsen upplysningar/synpunkter/krav enligt annan lagstiftning

9 kap. miljöbalken (1998:808) MB, Miljöfarlig verksamhet

Inom detaljplaneområdet har markföroreningar med halter över nivån för mindre än ringa risk påträffats. Schaktning eller annat markarbete inom förorenade områden kan innefattas av anmälningsplikten enligt 28 § i förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899).

Länsstyrelsen informerar vidare om att återvinning av dessa massor kan vara en anmälnings- eller tillståndspliktig verksamhet, beroende på föroreningsrisken (29 kap 34-35 §§ miljöprövningsförordningen (2013:251)).

Bemötande:

Inför granskningen av detaljplanen har en antikvarisk konsekvensbeskrivning tagits fram om planförslaget. Den samlade bedömningen av planförslagets konsekvenser är enligt utredningen att de kulturhistoriska värden som ligger till grund för utpekandena av de två riksintressena förblir oförändrade. Det betyder att planförslaget för en neutral påverkan på både D56 Arnö-Stora Kungsladugården och D57 Nyköping. Planförslaget inordnar sig helt i den utveckling av området som pågått sedan den första detaljplanen fastställdes 2004.

Utredningen visar på att även om inte riksintresserna för kulturmiljö påverkas, så går det fortfarande att läsa av områdets lokala kulturhistoria i området. Det som tidigare var ett obrutet odlingslandskap med fri sikt mellan Hemgården och Lilla Kungsladugården är idag ett handelsområde dominerat av verksamhetslokaler av konventionellt slag. Trots det menar utredningen att Hemgården fortfarande kan upplevas som den kulturmiljö den är, då vegetationen i stor utsträckning begränsar upplevelsen av omgivningen när man rör sig bland de tidigare vårdbyggnaderna och personalbostäderna. Ett fullt nyttjande av byggrätterna i samrådsförslaget kommer att få konsekvenser för miljön kring Hemgården. Med den föreslagna nockhöjden på 13 meter i samrådsförslaget och närheten till den bevarade ladugården riskerar de att dominera stadsbilden lokalt. Det skulle kunna medföra att ladugården förlorar sin roll som solitär och karaktärsskapare.

Aktuell detaljplan är förenlig med kommunens översiktsplan som anger utveckling av infrastruktur och verksamhetmark i Hemgården. Flera detaljplaner har tagits fram sedan 2004 för den utvecklingen i området. Till granskningen av aktuell detaljplan har justeringar gjorts av byggrätterna i plankartan för att balansera mellan de allmänna intressena. Nockhöjden har sänkts till 9 meter och exploateringsgraden justerats till 900 kvm per fastighet för den södra kvartersmarken med hänsyn till den röda ladans kulturhistoriska betydelse för området. Gårdsplanen till den ladugården regleras med prickmark som innebär att marken inte får förses med byggnad. Söder om gårdsplanen får endast komplementbyggnader till en höjd på 4 meter placeras. Plankartan reglerar sedan tidigare färgsättning av byggnaderna. En del av vegetationen bevaras också då trädallén omfattas av det generella biotopskyddet samt att plankartan reglerar med en administrativ bestämmelse om att marklov krävs för fällning av träd med en stamdiameter större än 30 cm.

Till granskningen av detaljplanen har bestämmelse om minsta avstånd till E4 kompletterats i plankartan.

Den utredning som har gjorts om markföroreningar för detaljplanen är inte kompletterad med ytterligare provtagningar. Området som Länsstyrelsen avser i sitt yttrande där det eventuellt kan förekomma spår av bekämpningsmedel är planlagd som allmän platsmark GATA, vilket enligt kommunens bedömning inte innebär en betydande risk för den föreslagna markanvändningen. Påträffas föroreningar vid genomförandet av detaljplanen ska tillsynsmyndigheten kontaktas. Plan- och genomförandebeskrivningen är kompletterad med information om att detektionsgränsen för kvicksilver är högre än halten för mindre än ringa risk.

Som underlag för detaljplanen finns ett PM om trafik framtaget, som analyserar tre förslag på utformning av Hemgårdspassagen och anslutande vägar. Analysen inkluderar ett trafiksäkerhetsperspektiv. Aktuellt planförslag för Hemgårdspassagen utgör en kombination av alternativ två och tre i analysen och utgör en första del av en mer långsiktig planering av ett trafiksystem för stadsdelarna väster om E4 mellan trafikplats Kungsladugårdsleden och trafikplats Hället.

Till granskningen av detaljplanen har en riskutredning tagits fram och plankartan har justerats enligt dess slutsatser. Resultat och kommunens bedömning har kompletterats i plan- och genomförandebeskrivningen.

Plan- och genomförandebeskrivningen har även kompletterats med illustrationer på föreslagna lösningar i dagvattenutredningen.

Till granskningen av detaljplanen har bullerutredningen uppdaterats. Hemgårdspassagens utbyggnad beräknas att ge ökade ljudnivåer på grund av ökad trafik på Hemgårdsvägen, men riktvärdet 65 dBA vid fasad beräknas inte överskridas. Därför bedöms det utifrån rådande praxis inte vara aktuellt med bullerskyddsåtgärder. Plan- och genomförandebeskrivningen är kompletterad med information om detta. Vid besvär med höga bullernivåer av trafik kan privatpersoner vända sig till kommunens tillsynsmyndighet.

Den stora röda ladugården inom Hemgårdsområdet ligger inte inom aktuellt planområde. Den skyddas av en q-bestämmelse enligt P18-24 som innebär att byggnaden inte får rivas och dess yttre karaktär ska bevaras.

Garagen är identifierade som kulturhistoriskt värdefulla men skyddas inte i gällande detaljplan P18-24 med rivningsförbud eller skyddsföreskrifter. Garagen ägs av privatpersoner och marken arrenderas av kommunen som är fastighetsägare. Platsen har inom arbetet med Ostlänkens bibana genom Nyköping pekats ut som möjlig uppställningsplats för material. Markarrendet har sagts upp och tidplanen är att garagen ska vara rivna eller borttagna i slutet av 2022.

Till granskningen av detaljplanen har planområdet justerats till att inte omfatta den stenmur som följer Blommenhovsvägen.

Synpunkter ej tillgodosedda.

Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar daterade 2022-03-17 (plankarta och planbeskrivning) har följande noterats:

GRUNDKARTAN

Angivelse om aktualitetsdatum för fastighetsredovisningen och för övriga detaljer i grundkartan saknas. Uppgift om koordinatsystem i plan respektive höjd saknas likaså. Plankartan bör kompletteras med information om detta.

INFORMATION OM UTSKRIFTSFORMAT OCH SKALA SAKNAS

På plankartan finns det inte angivet vilken skala som använts likt vilket utskriftsformat som ska användas för att den avsedda skalan ska stämma. Plankartan bör kompletteras med uppgift om detta.

HUR PÅVERKAS BEFINTLIGA PLANER?

Av planbeskrivningen framgår det vilka befintliga detaljplaner som finns inom planområdet. Det bör dock även framgå vad som sker med gällande detaljplaner som berörs av planarbetet. Detta kan t.ex. beskrivas genom en text i stil med "Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet."

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

PÅGÅENDE GENOMFÖRANDETID

Detaljplan akt 0480-P2018/24 tycks ha genomförandetid kvar. Det finns idag begränsningar i att kunna ändra eller ersätta en befintlig plan med en ny plan under pågående genomförandetid. I planbeskrivningen saknas motivering till varför ändring (ersättande) av den aktuella planen kan ske, dvs vilket eller vilka skäl som faktiskt föreligger. Planbeskrivningen behöver kompletteras i denna del.

ANVÄNDNINGARNA GATA1 OCH T1

Av planförslaget att utläsa tycks ett och samma område ha planlagts för flera användningar inom olika användningskategorier, dvs allmän plats GATA1 och kvartersmark T1. Intentionen med detta tycks vara att möjliggöra uppförandet av en bro (allmän gata) över befintlig järnväg. I planbeskrivningen nämns som förslag till genomförande både förslag om tredimensionell fastighetsbildning och rättighetsbildning. Det kan dock funderas över om ett sådant genomförande är möjligt med hänsyn till nuvarande redovisning i plankartan.

Om tredimensionell fastighetsbildning avses bör förutsättningarna för detta beaktas vid planläggningen. I vissa fall kan det finnas behov av att ange olika användningskategorier, t.ex. allmän plats och kvartersmark, för skilda plan i en detaljplan. Med hjälp av s.k. 3D-redovisning i en detaljplan är det möjligt att reglera så att olika användningar gäller i olika nivåer. För att kunna särskilja olika användningar från varandra i olika plan används vanligtvis parenteser. Den huvudsakliga användningen betecknas utan parentes och styr färgläggningen på plankartan medan en sekundär användning anges inom parentes. Vid ett eventuellt genomförande av planen kommer således en av användningarna att bilda

en traditionell fastighet som urholkas av en eller flera tredimensionella fastigheter som rymmer andra användningar. Med anledning av detta är det viktigt att de användningar som ska höra till en urholkande fastighet tydligt avgränsas. Detta innebär att en detaljplan som inte är avgränsad i höjdlängd, dvs vertikalt, och kräver tredimensionell fastighetsbildning, inte torde kunna ha två användningar på samma yta. Likaså torde en användningsgräns inte kunna vara "flytande", utan ska vara tydlig oavsett om den är horisontell eller vertikal. Om tredimensionell fastighetsbildning avses, eller är tänkt att möjliggöras, bör de olika användningskategorierna, t.ex. allmän plats och kvartersmark, anges i skilda plan i detaljplanen. Här till är det således viktigt att kommunen i planarbetet är noggrann när höjdangivelser för de olika ändamålen anges, eftersom det sedan kommer att styra framtida gränsdragning. Särskilt viktigt är detta vid avgränsning mellan olika användningskategorier, såsom t.ex. allmän plats och kvartersmark. Information om hur respektive användningsbestämmelse avses avgränsas i höjd bör anges intill respektive berörd bestämmelse. För att göra det tydligt bör höjdangivelsen om möjligt anges i gällande höjdsystem. Höjdvgränsningen och hur den görs har många gånger stor betydelse vid det fastighetsrättsliga genomförandet.

Om tredimensionell fastighetsbildning avses bör det därför utredas att den föreslagna tredimensionella fastighetsbildningen är lämplig enligt de särskilda lämplighetsvillkoren för tredimensionella fastigheter i fastighetsbildningslagen. Det bör i planbeskrivningen även beskrivas hur föreslagen fastighetsbildning är tänkt att genomföras när planen genomförs. Planbeskrivningen kan med fördel även kompletteras med eventuell illustration över föreslagen avgränsning för att öka förståelsen för detaljplanens reglering.

Ett alternativ till tredimensionell fastighetsbildning skulle t.ex. kunna vara att använda s.k. markreservat för allmännyttiga ändamål (t, x eller z). Ett markreservat för ett allmännyttigt ändamål torde i första hand syfta till att reservera utrymme för allmänna ändamål inom kvartersmark, t.ex. allmänna trafikändamål. Kanske dock främst i de fall där det handlar om mindre eller kompletterande anläggningar till t.ex. större väg- och trafikanläggningar, varför frågan bör tittas närmare på om ett sådant alternativ skulle vara aktuellt. Markreservat genomförs främst genom bildande av servitut och förutsätter inte tredimensionell fastighetsbildning. Om en flexibilitet i planen eftersträvas kan möjligen ett alternativ därför vara att tillämpa s.k. markreservat, då de torde kunna göras något mer "svävande" i planbestämmelserna jämfört med t.ex. tredimensionell fastighetsbildning.

Lantmäteriet vill samtidigt upplysa om att det inte torde vara möjligt, eller åtminstone råder mycket stor begränsning i, att kunna upplåta en enskild rätt (genom t.ex. bildande av officiälservitut) på allmän platsmark eftersom en allmän plats är avsedd för ett gemensamt behov och inte ett enskilt.

Lantmäteriet rekommenderar att planförslaget och dess planhandlingar ses över i denna del.

ÖVRIGT

I planförslaget har fastigheterna Fargo 1 (del av) samt Ferguson 2 och 3, som tycks bestå av tekniska anläggningar, planlagts för ändamålet allmän plats GATA (i gällande detaljplan planlagt som kvartersmark). Inom nämnda fastigheter och de delar som nu avses planläggas som allmän plats GATA tycks det bl.a. finnas befintliga byggnader.

Planbeskrivningen kan med fördel kompletteras med information om detta och eventuella konsekvenser som planförslaget kan komma att medföra med anledning av den ändrade markanvändningen.

Planbestämmelserna kring exploateringsgrad tycks vara utformade så att en viss angiven byggnadsarea är tillåten per fastighet. Lantmäteriet vill här påminna om att det inte finns några fastighetsindelningsbestämmelser eller bestämmelser om minsta fastighetsstorlek angivna i planförslaget. Detta innebär att det i vissa fall kan vara möjligt att kvartersmarken delas upp i flera olika fastigheter, varpå den tillåtna byggnadsarean inom ett kvarter t.ex. skulle kunna fördubblas. Om detta inte är avsikten kan det funderas över om inte kopplingen till fastighet bör tas bort ur planbestämmelserna eller att planförslaget kompletteras med t.ex. en eller flera bestämmelser om minsta fastighetsstorlek.

Bemötande:

Grundkartan är till granskningen kompletterad med aktualitetsdatum för fastighetsredovisning och övriga detaljer. Plankartan är också kompletterad med koordinat- och höjdsystem, utskriftsformat och skala.

Plan och genomförandebeskrivningen är kompletterad med beskrivning om vad som händer med gällande detaljplaner inom planområdet, samt motiv för att planlägga om ett område inom detaljplan P18-24 innan genomförandetiden är slut.

Den kombinerade markanvändningen GATA1 och T1 i plankartan har till granskningen ändrats till markanvändning T1 med markreservat för bro för allmännyttig trafik efter att ha tagit del av Lantmäteriets resonemang om tredimensionell fastighetsbildning. Denna lösning betraktas av kommunen som mer lämpad för att möjliggöra anläggande av Hemgårdspassagen över järnvägen. Resonemang om planläggningen och fastighetsbildning har uppdaterats i plan- och genomförandebeskrivningen.

Plan- och genomförandebeskrivningen har kompletterats med beskrivning om befintliga garage som berörs av markanvändningen GATA under rubriken *Kulturmiljö*. [Resonemang om fastighetsindelning](#) har kompletterats i plan- och genomförandebeskrivningen under rubriken *Bebyggelse*. Formulering av planbestämmelse om byggnadsarea är ändrad i plankartan.

Synpunkter tillgodosedda.

Trafikverket

Detaljplanen berör Södra Stambanan, Sala-Oxelösundsbanan, Ostlänkens bibana samt E4:n. Den statliga infrastrukturen utgör kommunikationsanläggningar av riksintresse, vilket framgår av planförslaget.

Hemgårdspassagen - bro över järnvägsområdet

Trafikverket har varit delaktiga i framtagandet av underlag för Hemgårdspassagen. Det är viktigt att kommunen har en fortsatt dialog med Trafikverkets projekt Ostlänken, platskontor Nyköping, angående det fortsatta arbetet med projektering och genomförande av den nya bron. Genomförandeavtal liksom medfinansieringsavtal är tecknade mellan Trafikverket och Nyköpings kommun.

I den gällande detaljplanen P18-24 finns en bestämmelse om att *Infrastrukturanläggning får ej uppföras inom 20 meter från närmaste körbanekant på E4*. Motsvarande bestämmelse kan med fördel även läggas in i det nuvarande planförslaget för att säkerställa att avståndet uppfylls.

Transporter med farligt gods

Plankartan reglerar skyddsavstånd mellan byggrätter och E4:n respektive spårområdet, vilket ger ett visst skydd för planerade verksamheter kopplat till transporter med farligt gods. Trafikverket ser positivt på detta. Vid en olycka där farligt gods är inblandat kan dock påverkan på omgivningen ske på ett längre avstånd än de skyddsavstånd som regleras. I gällande detaljplan P18-24 finns bestämmelser kring val av verksamhetstyp (personintensiv etc.) samt placering av friskluftsintag, entréer och utrymningsvägar för byggnader in om 30-70 meter från järnväg och E4. Kan liknande bestämmelser vara relevanta att lägga in i den aktuella plankartan för att få en acceptabel risksituationen för tredje man?

Bemötande

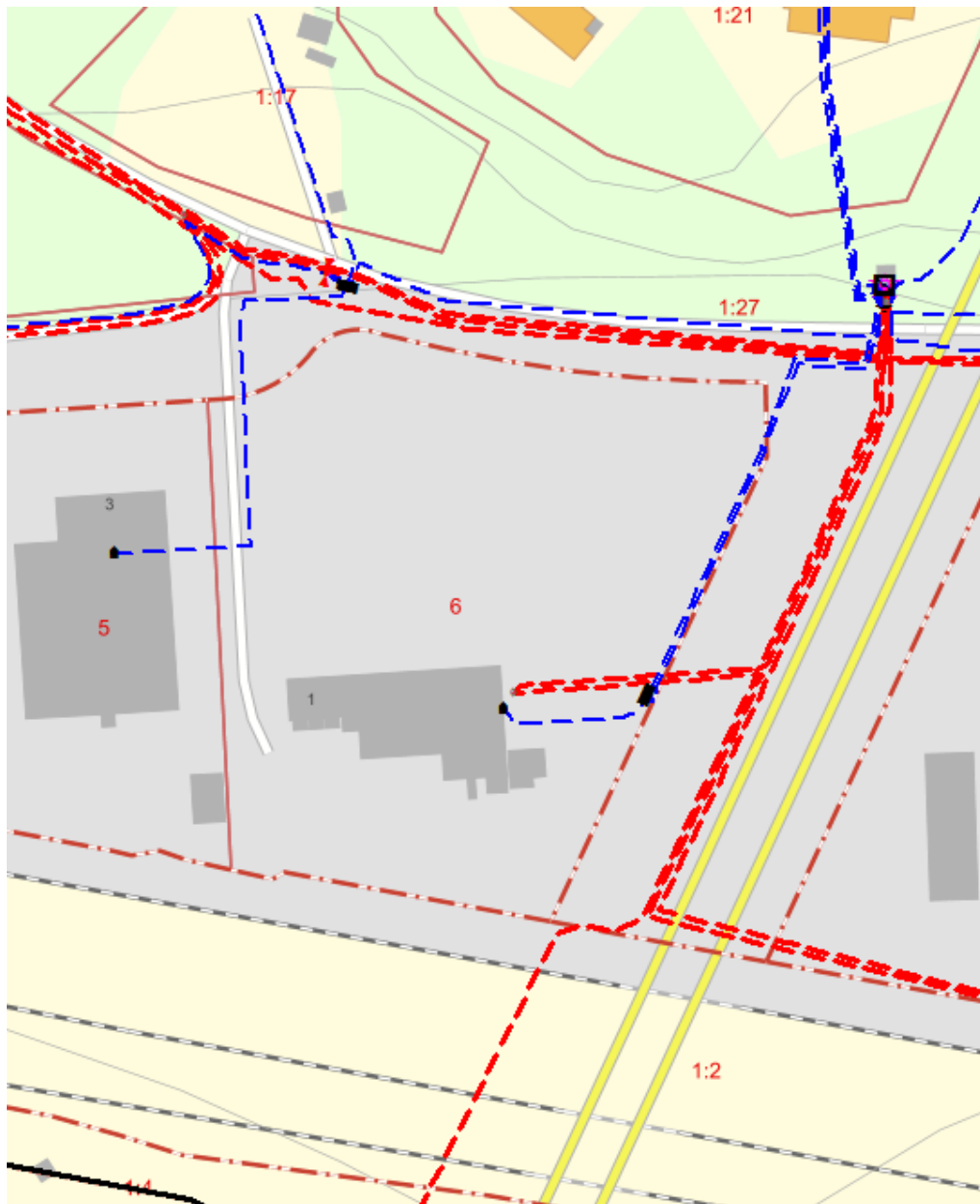
Till granskningen av detaljplanen har bestämmelse om minsta avstånd till E4 kompletterats i plankartan, samt bestämmelser om friskluftsintag och utrymningsvägar i motsatt riktning från E4. Resonemang om riskåtgärder går att läsa i den riskutredning som har tagits fram till granskningen av detaljplanen.

Synpunkt tillgodosedd.

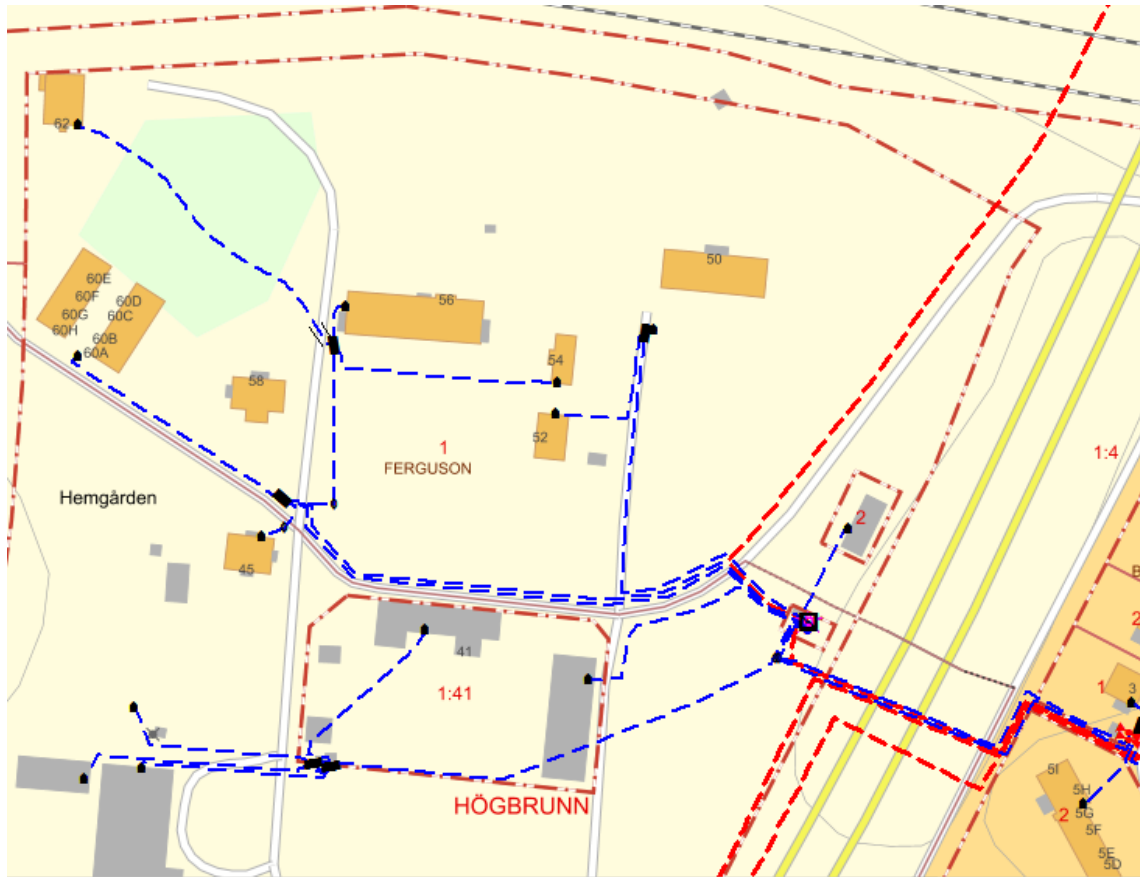
Vattenfall Eldistribution AB

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

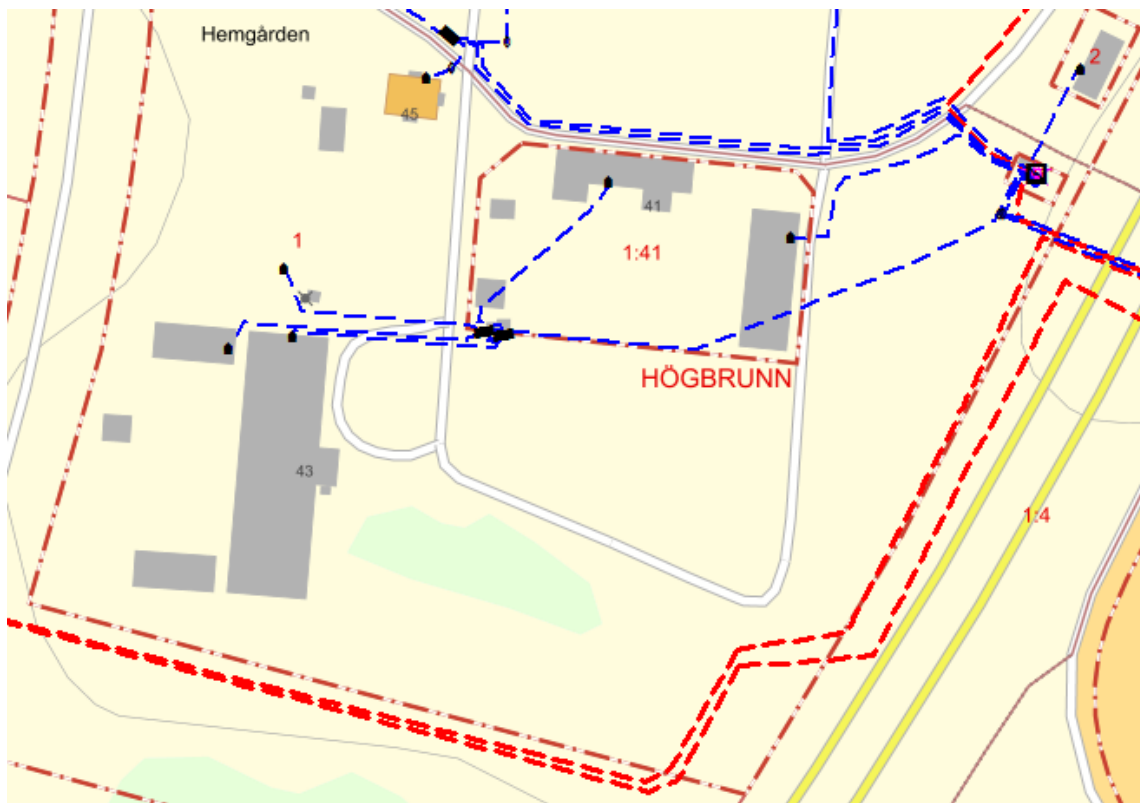
Karta 1



Karta 2



Karta 3



Ett stort antal ledningar och nätstationen i karta 2 kommer påverkas av detaljplanen, därav måste dessa flyttas. Förslag på en placering för nätstation och E-område visas i bifogad fil "plankarta förslag eområde". Då kommunen är initiativtagare så kommer flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar bekostas av kommunen men utförs av Vattenfall Eldistribution.

Vid karta 1 så går planområdet samt vägområdet precis intill befintlig nätstation. En ny väg får inte äventyra säkerheten för nätstationerna. Vägen får inte heller försvåra åtkomsten av nätstationerna.

Minsta avstånd från vägområde till nätstation bör vara 5 meter. Detta önskar Vattenfall Eldistribution säkerställs i planhandlingarna.

Det finns även ett beslut om att anlägga en ny 40 kV markkabel i norra delen av området. Koncession finns och Vattenfall Eldistribution är just nu i detaljprojekteringsskede (se bifogad filer "Ansökan Nyköping Västra" och "Bilaga_1_Koncessionskarta_Vastra"). Vattenfall Eldistribution och kommunen har haft flertal diskussioner gällande denna ledning och därav önskar Vattenfall Eldistribution att detta säkras med ett U-område inom planområdet. U-området behöver vara 7 meter bred för att säkerställa utrymmet som krävs. Ett annat alternativ är att kommunen säkerställer att det finns plats för kabeln i lokalgatan. Isåfall vill Vattenfall Eldistribution ha detta skriftligt från kommunen.

Vattenfall Eldistribution önskar att ni skriver Vattenfall Eldistribution i framtagna planhandlingar för att förtydliga vilket av Vattenfalls bolag som avses. Eftersom det handlar om distribuering av el till hushåll, företag och/eller samhälle samt de anläggningar som är direkt kopplade till det ändamålet.

Vattenfall Eldistribution AB vill informera om följande:

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

Bilaga till yttrandet finns på enheten

Bemötande:

Den befintliga nätstationen ligger utanför planlagt vägområde i detaljplanen. Åtkomst säkerställs i genomförandeprojektet. Kommunen är även medveten om att flera ledningar kan komma att behöva flyttas vid ett genomförande av detaljplanen. Synpunkterna förmedlas till genomförandeprojektet.

Till granskningen av detaljplanen har även ett E-område för nätstation planlagts, med skyddsavstånd på 5 meter till intilliggande kvartersmark. Lokalisering är avstämd med Vattenfall eldistribution. Angöring sker via allén inom Hemgården. Läs mer under rubriken *Kommunikationer* i plan- och genomförandebeskrivningen.

För att säkerställa möjligheten för allmännyttiga underjordiska ledningar planläggs markreservat (u-områden) på kvartersmark. På allmän platsmark är det inte nödvändigt, eftersom allmännyttiga ändamål generellt sett alltid är förenliga med en allmän plats. Den allmänna platsmarken inom planområdet som berörs av markkabeln på 50 kV är bredare än 7 meter. Kontakt med genomförandeprojektet för ledningssamordning uppmuntras. Beslut om markreservat mellan ledningsägare och kommun hanteras i lantmäteriförrättningsprocessen.

Synpunkt ej tillgodosedd.

PostNord

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

PostNord har inget att anmärka och godkänner härmed den föreslagna detaljplanen SHB20/12.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation och förändring av befintligt detaljplan.

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

Bemötande:

Synpunkt noteras.

Synpunkt tillgodosedd.

Skanova/Telia AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet

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

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

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

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

För ledningssamordning kontakta telia-natforvaltning@teliacompany.com

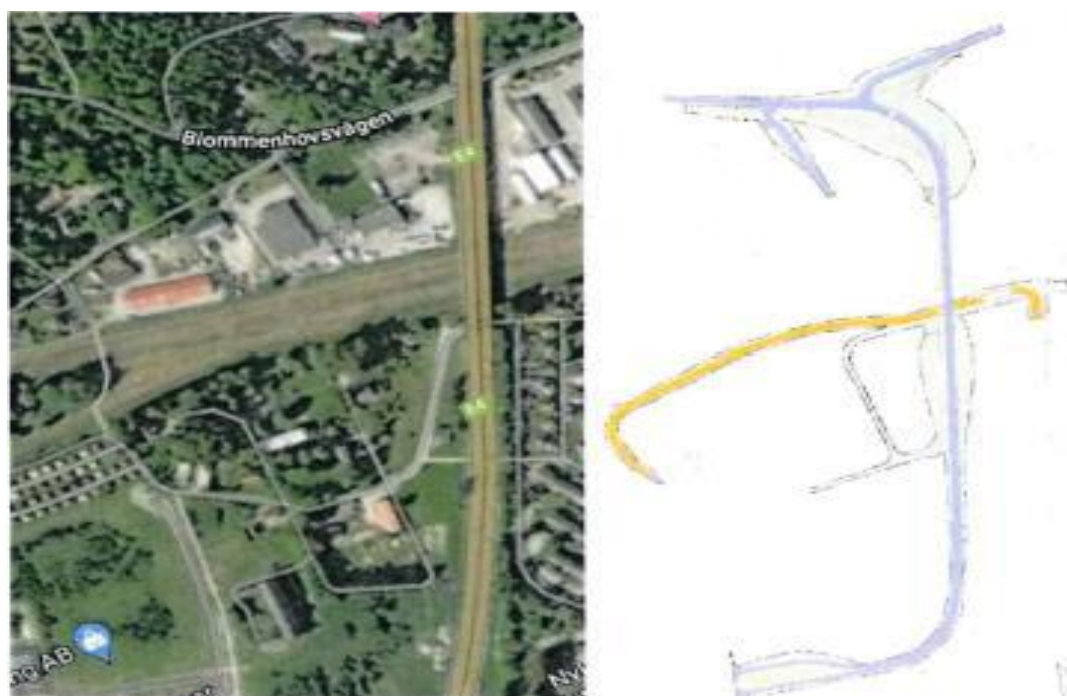
Bemötande:

Kommunen är medveten om att flera ledningar kan komma att behöva flyttas vid ett genomförande av detaljplanen. Synpunkter noteras och skickas vidare till genomförandeprojektet.

Synpunkt tillgodosedd.

Polismyndigheten

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för byggandet av den så kallade Hemgårdspassagen som är en bro över järnvägen för gång- cykel- och motorfordonstrafik. Hemgårdspassagen skapas för att öka tillgängligheten till befintliga och planerade stadsdelar kring planområdet och för att minska järnvägens barriäreffekt.



Bilden visar en detaljbild från Google Maps och planförslagets förslag till förbindelse över järnvägen.

Planförslaget är förenligt med kommunens översiktsplan Nyköping 2040 som antogs av Kommunfullmäktige 2021-12-14.

I Nöthagen precis öster om norra delen av planområdet finns planer på en ny stadsdel med bland annat 1600 bostäder, verksamheter och skola vilket talar för en vidare utveckling av markanvändningen även väster om E4.

Med hänsyn till den roll Polismyndigheten har i samhället kommer svaren på Nyköpings kommuns förfrågan vara inriktade på den *brottsförebyggande* och den *trygghetsskapande* aspekten för medborgarna. Förfrågan om syn-punkter från Nyköpings kommun berör detaljplan vilket ger ett relativt stort utrymme för den brottsförebyggande och trygghetsskapande aspekten.

När det gäller den trygghetsskapande aspekten kommer Polismyndigheten i synnerhet att inrikta sig på den situationella faktorn; platsen jag befinner mig på, vilken *gestaltning* som finns, *tydligheten*, *orienterbarheten*, förut-sättningarna för känslan av kontroll med hänsyn till platsen jag befinner mig på. Polismyndigheten konstaterar också att flera av de nyss nämna perspektiven är återgivna i planförslaget.

Gestaltning

Bebyggelsen i planområdets södra del ska utformas med hänsyn till närområdets kulturmiljö och reglering kommer att ske avseende utformning och färgsättning. Den infrastruktur som skall tillföras området enligt planförslaget är omfattande varför helhetsintrycket i den fysiska miljön är viktig för att användaren/ besökaren skall uppleva att ingreppet i miljön är genom-tänkt. Under rubriken "*förändringar enligt planförslaget*" (sid. 14 i plan- och genomförandebeskrivning) beaktas gestaltning:

Även om planförslaget inte förutsätter att byggnader rivs blir miljön än mer fragmentiserad. För den kvarvarande parkmiljön är det viktigt att den fortsatt är sammanhållande. Blommenhovsvägens vägsträckning har ett kulturhistoriskt värde vilket riskerar att påverkas eftersom sträckningen förändras. För att begränsa planförslagets påverkan är det viktigt att Blommenhovsvägen blir omhändertagen genom gestaltningsåtgärder.

Igenkännande och kontinuitet i bebyggelse och rörelsestråk istället för barriärer eller isolerande "mellanrum" skapar bättre förutsättningar för trygghet och interaktion mellan människor. Beakta också "placemaking"; trots ingreppen all infrastruktur innebär kanske Hemgårdens tidigare plats och betydelse lyftas för att öka intresset för *platsen* som då förknippas med annat än den infrastruktur som skall tillföras.

Mix av funktioner

Det går att motverka den fragmentering som skett över tid och attrahera ett större flöde av besökare till platsen. Om platsen planeras med ett varierande utbud som tilltalar olika intressen med tex spontana aktiviteter, viss service eller handel, fritidsaktiviteter eller kulturella inslag. Som exempel från sid 11 framstår "*Hemgårdens monumentala ladugårdsbyggnad som viktig att skydda och bevara för framtiden*".

Tydlighet/ belysning

Platsen självklarhet när det gäller geografiska läget är en viktig förutsättning för det

trygghetsskapande, likaså formgivningen av infrastrukturen och den omgivande bebyggelsen

Det skall vara lätt att orientera sig för den som besöker eller färdas och när det gäller orienterbarheten är det viktigt att man gör skillnad på om man skall till platsen eller färdas genom den. Skyltning i området kan anpassas för gående, cyklister eller övrig trafik så att trafikanten känner god framför-hållning. Kan skyltningen också anpassas till helhetsintrycket förstärks också betydelsen av platsens historia. Om bebyggelsestrukturen inte ändrats nämnvärt sedan -50-talet; varför inte använda en skyltdesign som påminner om denna tid? Exempel:



Under rubriken *Social robusthet* (undersökning om betydande miljöpåverkan sid 7) påtalas av Länsstyrelsen betydelsen i den fortsatta planeringen att gång- och cykelvägar utformas, så att de blir tillgängliga och säkra för olika samhällsgrupper. Polismyndigheten delar denna uppfattning. Tydlighet och säkerhet kan förstärkas med vägmarkeringar som tydliggör vilken trafikant som äger bättre rätt till vilken vägsträcka.

På sidan 14 under rubriken *Stadsbyggnadskvaliteter* i samma undersökning beskrivs hållbar mobilitet, farliga passager och belysning, särskilt i trafikmiljön runt bron. Vid mörker är det självklart viktigt att vägsträckan är upplyst på bron, men också vägsträckan under (Hemgårdsvägens förlängning). Särskild vikt bör, vilket är trygghetsskapande, läggas på belysning som vägleder *efter* bro eller tunnelpassage för att undvika de kontraster som annars kan uppstå.

Belysning, eller snarare att genom väl planerad belysning ta bort betydelsen av kontraster i området är en viktig och tydlig trygghetsfrämjande och brottsförebyggande åtgärd. Gångstråk och vägsträckor som har en traditionell belysning tenderar att skapa ljusa eller vita stråk men en "extra mörk" omgivning. Detta kan förebyggas med belysningspunkter *vid sidan* av dessa stråk, på byggnader eller enskilda belysningsstolpar. Under mörker skapas då en bättre känsla av säkerhet och kontroll vilket i sin tur skapar trygghet.

Förvaltning

I det planlagda området bör förvaltning vara en levande del av helheten. Förväntas åtgärder locka flöden av människor bör det också vara anpassat med till exempel avfallshantering (sopkorgar är ytterligare en detalj jämte eventuell skyltning som designmässigt kan anpassas till områdets historia för övrigt).

Belysningspunkter skall om möjligt ha samma typ av armatur så att en utbytt lampa inte kastar ett sken som skiljer sig i förhållande till de övriga.

Bänkar eller sittmöbler bör utformas (relaterat till platsens helhet?) på ett sådant sätt så att reparationer kan genomföras istället för byte av hela möbeln. Vill man undvika att besökare ligger på en bänk kan detta undvikas med ett extra armstöd, likaså ryggstöd kan enkelt utformas så att ingen bekvämt sitter på ryggstöden med fötterna på själva sittplatsen.

Buskage och siktlinjer är viktiga för känslan av kontroll. Överblickbarhet kräver att buskar hålls nere och i det här sammanhanget bör också nämnas grenvegetation på träd: besökare skall kunna se under träd om möjligt och belysningspunkter bör placeras på ett sånt sätt så att inte träd växer till och hindrar skenet från dem.

Bemötande:

Planförslaget med en ny bro över järnvägen innebär en ytterligare fragmentering av den befintliga gårdsmiljön genom ytterligare splittring. En samförläggning av E4 bedöms dock som fördelaktig eftersom bron med anslutande vägar samlas i ett redan trafikintensivt område. Planförslaget möjliggör även en ny gång- och cykelväg på den södra sidan av järnvägen som ett nytt och tydligt stråk genom området, vilket saknas i dagsläget. Det skapar förutsättningar för större orienterbarhet och trygghet för de som rör sig genom Hemgårdsområdet.

I Hemgården, planområdets södra del, möjliggörs markanvändningen för kontor och verksamheter. Områdets mer perifera och bilberoende läge gör det mindre lämpligt för centrumändamål såsom service eller fritidsaktiviteter. Den röda ladan som ligger precis utanför aktuellt planområde ägs av kommunen och omfattas av samma markanvändning. Den innehar även q-bestämmelse, som innebär att byggnaden inte får rivas och dess yttre karaktär ska bevaras på grund av sitt höga kulturhistoriska värde. Denna byggnad har potential för kulturell verksamhet inom ramarna för markanvändningen, när dess nuvarande användning inte längre blir aktuell.

I den norra delen av aktuellt planområde intill Blommenhovsvägen prövas markanvändningen kontor, verksamheter och centrumändamål. I Nöthagen precis öster om norra delen av planområdet finns planer på en ny stadsdel med bland annat 1600 bostäder, verksamheter och skola vilket talar för en vidare utveckling av markanvändningen även väster om E4 med ett varierande utbud av aktiviteter.

Skyltning och belysning hanteras i genomförandeskedet av detaljplanen med en fortsatt ambition att skapa förutsättningar för orienterbarhet och trygghet i området. Synpunkter noteras och skickas vidare till genomförandeprojektet.

Synpunkter tillgodoses ej.

Brf Västergården

BRF Västergården i Nyköping har tagit del av förslaget om Hemgårdspassagen och önskar lämna följande synpunkter.

Förslaget innebär en ökning av trafiknivåer och buller på Hemgårdsvägen i direkt anslutning till bostäderna i vår BRF (Fastigheterna Brudslöjan 1 och Blåklinten2). Av

utredningen framgår att bullernivån redan är hög på grund av närheten till motorvägen men det är inte ett skäl att bortse från problemen med ännu högre bullernivå eller att välja bort möjliga åtgärder mot dessa. Buller är ett problem som påverkar människors hälsa, välbefinnande och livskvalitet och bör tas på största allvar.

Vi ställer oss frågande till om avsikten är att Hemgårdsvägen ska bli en genomfartsled då vi anser att det är direkt olämpligt med tanke på att vägen passerar i ett bostadsområde. Vägen ska och bör inte användas av andra än de som har sin start- eller slutdestination inom området. Genomfartsleder bör förläggas utanför och ledas runt bostadsområden (ringleder). För att förhindra genomfart på Hemgårdsvägen skulle vi gärna se en avstängning för biltrafik genom den befintliga vägtunneln under E4 vid Hemgårdsvägen (Väster om Wings väg) eller som minsta åtgärd någon typ av hinder/förbud mot att tung trafik använder denna vägtunnel. Denna befintliga vägtunnel skulle istället kunna fungera som en utmärkt och säker passage för cyklister och fotgängare och ersätta dagens "gångrör" som är undermåligt i detta avseende. Vill man uppmuntra och förenkla för cykeltrafik är detta en utmärkt åtgärd.

Om vägtunneln trots allt ska vara öppen för biltrafik och vi kan se en ökad trafikbelastning på Hemgårdsvägen anser vi följande åtgärder är önskvärda och rimliga för att värna om boendemiljön och trafiksäkerheten i området.

- Förhöjning och förlängning av befintliga bullerplank vid motorvägen för att minska bullret från denna.
- En anpassad vägbeläggning för högre trafiknivåer på Hemgårdsvägen som minimerar luftföroreningar.
- En vägbeläggning som dämpar ljudet, s.k. "tyst asfalt" för att minska bullret i området. Kan användas på E4 och/eller Hemgårdsvägen.
- Plantering av fler buskar och/eller träd längst Hemgårdsvägen. Skulle kunna genomföras som ekonomiskt stöd till fastighetsägare för denna åtgärd.
- Åtgärder för att minska hastigheten på Hemgårdsvägen (högsta tillåtna hastighet 30 km/h samt farthinder). Hastigheten måste hållas nere för att skydda boende vuxna, barn och djur i området och även minska risken för olyckor vid föreningens parkeringsplatser som ligger i direkt anslutning till Hemgårdsvägen.
- Fler säkra övergångsställen på Hemgårdsvägen. T ex finns det ett gångstråk från Hemgårdsvägen 26 och rakt ner över Hemgårdsvägen mot Gripensskolan som trafikeras frekvent av ungdomar (elever) under skoltid. För att göra övergångsstället säkert kan vägen smalnas av och eventuellt trafikljus sättas upp.
- Ekonomiskt bidrag till fastigheter för att vidta åtgärder för minskat buller, t ex byta till isolerglas i fönster. Särskilt viktigt är det till de boende som redan idag har en hög bullernivå p.g.a. närheten till motorvägen.

Utöver detta kan vi också se en risk för ökad trafik på Lilljas väg mellan Hemgårdsvägen i söder till Wings väg i norr. Denna väg passerar rakt genom vår bostadsrättsförening som har bostäder på båda sidor och det finns många barn, vuxna och djur direkt vid vägen. Denna vägsträcka får under absolut inga omständigheter användas som genomfartsled. Säkra övergångsställen behövs, alternativt omforma hela denna sträcka till gårdsgata (trafik på fotgängarnas villkor).

Bemötande:

Enligt kommunens beräkningar kommer fordon till största del ansluta till Hemgårdspassagen från Blommenhovsvägen eller Kocks väg via trafikplats Kungsladugårdsleden. Skyltning kommer ses över i samverkan med Trafikverket när byggnation av Hemgårdspassagen är färdig. Den nya lokalgatan mellan Hemgårdsvägen och Kocks väg kommer möjliggöra för viss genomfartstrafik mellan stadsdelarna. Passagen under E4 kommer även kunna nyttjas av gående och cyklister. Liljans väg ska enligt kommunen fortsatt utgöra en lokalgata, framför allt till bostäderna längs med den.

Dagens trafikflöde i Högrbrunn är på låga nivåer. Ökningen av trafik utgör en stor procentuell ökning, dock inte i absoluta tal. Bedömningen är trafikökningen inte medför ändring av detaljplan eller väsentlig ombyggnation för att öka kapaciteten eller trafiksäkerheten för gående och cyklister. Markbeläggning och övergångsställen regleras inte i detaljplan, utan genom lokala trafikföreskrifter. Synpunkter är förmedlade till Tekniska Divisionen, som bevakar trafikflöden i tätorten och genomför åtgärder när det blir nödvändigt.

Till granskningen av detaljplanen har bullerutredningen uppdaterats, som visar på att de befintliga husen längs utmed Hemgårdsvägen och närmast E4 kommer vara påverkade av buller, huvudsakligen av motorvägen som har statlig väghållare. För bulleråtgärder rörande E4 är Trafikverket ansvarig.

Beskrivningen om Hemgårdspassagen, anslutande vägar samt buller har utvecklats under rubriken *Kommunikationer* i plan och- genomförandebeskrivningen.

Synpunkter ej tillgodosedda.

Privatperson (SB)

Ni önskade få mina funderingar i textform:

1. Jag blev lovad en överblick i höjdskillnader nuvarande samt planerat, skicka gärna en karta med höjderna till mig snarast.
2. Ny in/utfart, hur dras den samt måste vi titta på höjdskillnaden.
3. Postlåda, hur säkerställer ni att postbilen enkelt och säkert lämnar post utan att blockera trafiken. Parkeringsficka liknande busshållplats?
4. Soptunnor, hur säkerställer ni att sopbilen enkelt och säkert tömmer soptunnorna utan att blockera trafiken. Parkeringsficka liknande busshållplats?
5. Den del av Blommenhovsvägen som försvinner, Öster om vår uppfart, tar ni bort asfalten och planterar träd?
6. Väster om vår uppfart, bygger ni bullerplank där eller planterar träd/buskar. Vägen går där "dikt" tomtgräns.

Bemötande:

Privatperson (SB) kontaktade kommunen under samrådet av detaljplanen och ett möte bokades in för att diskutera planförslaget. Ett utklipp med dagens och planerade höjdnivåer har skickats till privatpersonen. Frågeställningarna ovan berör inte detaljpaneläggningsplaneringen utan behandlas under genomförandeprojektet av

Hemgårdspassagen. Fortsatt kontakt är därmed förmedlat till Tekniska divisionen som ansvarar för det.

Synpunkter tillgodosedda.

Privatperson (JL)

Generellt sett ställer jag mig som berörd fastighetsägare mycket positiv till förslaget som förbättrar både tillgängligheten och säkerheten i berört område. Dock har jag på nästkommande sida sammanställt synpunkterna A-C som jag skulle vara mycket tacksam över om de togs i beaktande.

a.) Hastighet Hemgårdsvägen.

I dokumentationen om Hemgårdspassagen har jag inte funnit om förslaget avser att bibehålla nuvarande hastighetsbegränsning på 30km/h på Hemgårdsvägen. I vilket fall, så ser jag gärna se att denna hastighetsbegränsning bibehålls med tanke på den eventuellt ökade trafikmängden.

Redan idag överskrids denna hastighet av ett större antal motorburna trafikanter och det skulle vara uppskattat om det gick att förebygga detta genom ändring av trafikmiljön. Här står såklart kostnader mot nyttan så som, underhåll, tillgänglighet, säkerhet o.s.v. men det skulle kunna handla om allt från chikaner, avsmalningar, fartgupp, fartkamera, minskad vägbredd (från Nyköpings Gymnasium fram till järnvägen) o.s.v.

b.) Trafikmängd Hemgårdsvägen

Med tanke på den förväntade ökning av mängden trafik på Hemgårdsvägen skulle jag vilja lägga fram ett förslag om att leda runt ev. kommande genomfartstrafik - som väljer att köra igenom Högrbrunn på väg mot centrum - till att istället styras över till trafikplats Kungsladugården.

Det skulle t.ex. kunna vara ett vägmärke/information vid den kommande korsningen, där vägen från nya bron möter Kocks Väg, som rekommenderar trafik mot centrum "C" att svänga vänster mot trafikplats Kungsladugården.

Ett skarpare alternativ, än ovan nämnda, skulle kunna vara en förbudsskylt som helt enkelt förbjuder genomfart genom Högrbrunn, men undantar t.ex. buss i linjetrafik, cyklister (inkl. moped klass 2) och moped klass 1.

c.) Felaktig information

Enligt dok. "Plan och genomförandebeskrivning" betecknat "Dnr SHB20/12 "framgår på sida 25 att trafikökningen på Hemgårdsvägen förväntas öka med 33% - till 1 500 fordon/dygn - fram till 2040 enligt planförslaget. På sida 23 anges referensvärdet till denna procentsats - 500 fordon/dygn.

Den procentuella, förväntade ökningen är sålunda felaktigt angiven och uppgår till 200% - inte 33%.

I.o.m. att detta värde skapat en felaktighet i beslutsunderlaget för boende i berört område som avviker hela 6 gånger mot det förväntade värdet, bör - enligt mig - frågan ställas från er sida om inte direkt, berörda personer på Hemgårdsvägen borde få uppdaterad

information om detta innan svarstiden löpt ut enligt ovan, angivna datum.

Bemötande:

Hastighet på väg regleras inte i detaljplan, utan via lokala trafikföreskrifter. Aktuellt planförslag bedöms inte föranleda till behov till ändring av detaljplan eller väsentlig ombyggnation av Hemgårdsvägen utanför planområdet. Synpunkt är förmedlad till Tekniska Divisionen, som bevakar trafikflöden i tätorten och genomför åtgärder när det blir nödvändigt.

De fordon som kommer nyttja Hemgårdspassagen beräknas i första hand köra från Blommenhovsvägen eller Kocks väg via trafikplats Kungsladugårdsleden. Skyltning kommer ses över i samverkan med Trafikverket när byggnation av Hemgårdspassagen är färdig. Planläggningen för Hemgårdspassagen utgör en första del av en mer långsiktig planering av ett trafiksystem för stadsdelarna väster om E4 mellan trafikplats Kungsladugårdsleden och trafikplats Hållet. Detta är förtydligat i plan- och genomförandebeskrivningen under rubriken *Kommunikationer*.

Information om procentuell förväntad ökning i plan- och genomförandebeskrivningen har till granskningen av detaljplanen uppdaterats med korrekta siffror, då sakägare har möjlighet att läsa och lämna synpunkter på planfölaget igen.

Synpunkter ej tillgodosedda.

Privatperson (JA)

Har en del synpunkter på erat förslag om det genomförs. Det kommer att bli mycket mer trafik på Hemgårdsvägen genom att en del av trafiken kommer att avledas och gå under motorvägsbron och vidare på Hemgårdsvägen. Redan nu är det en del trafik förbi våran fastighet. Vi har redan buller från motorvägen och efter erat förslag så kommer Hemgårdsvägen att bli riktigt trafikerad genom att många kommer att ta den vägen för att komma snabbare till stan. Genom erat förslag, mer trafik, mer buller och fastigheten som tappar värde. Ni blir tvungna att montera bullerplank!

Bemötande:

De fordon som kommer nyttja Hemgårdspassagen beräknas i första hand köra från Blommenhovsvägen eller Kocks väg via trafikplats Kungsladugårdsleden. Dagens trafikflöde i Högbrunn är på låga nivåer. Ökningen av trafik när Hemgårdsvägen sammankopplas med Kocks väg utgör en stor procentuell ökning, dock inte i absoluta tal. Bedömningen är trafikökningen inte medför ändring av detaljplan eller väsentlig ombyggnation för att öka kapaciteten eller trafiksäkerheten för gående och cyklister. Bullerutredningen visar på att ljudnivåerna av ökad trafik på Hemgårdsvägen blir något högre, men riktvärden beräknas inte att överskridas. Därför bedöms inte utifrån rådande praxis vara aktuellt med bullerskyddsåtgärder.

Synpunkter ej tillgodosedda.

Privatperson (FGoFE)

Vårt önskemål är att det sätts upp x antal farthinder på Hemgårdsvägen, alltså vägen bakom vårt hus. Det skulle göra att bilarna inte kör lika fort och minskar risken för olyckor.

Bemötande:

Hastighet på väg regleras inte i detaljplan, utan via lokala trafikföreskrifter. Aktuellt planförslag bedöms inte föranleda till behov av åtgärder längs med Hemgårdsvägen. Synpunkten förmedlad till Tekniska Divisionen, som bevakar trafikflöden och genomför åtgärder när det blir nödvändigt.

Synpunkt ej tillgodosedd.

Privatperson (BT)

Med en anslutning av Hemgårdsvägen till Hemgårdspassagen är vi oroliga för att trafiken genom området kommer att öka. Både gällande vanlig biltrafik samt tyngre fordon. Den trafik som idag går på Hemgårdsvägen till och från hemgården håller ytterst sällan laglig fart. Ofta ser man fordon passera med betydligt högre fart. Farter mellan 50-60km/t är inte ovanligt. Önskvärt är då att man sätter farthinder på Hemgårdsvägens sträckning utmed E4:an.

Hemgårdspassagen PM Trafik 3.1.2

Gångtunneln under E4:an är idag en välanvänd gångväg. Gångvägen används redan idag av många cyklister (och mopeders). En breddning av den är positivt. Dock bör det sättas upp ett stopp så inte cyklisterna cyklar rakt ut på Hemgårdsvägen. Redan idag har det varit tillbud då cyklister kört rätt ut i gatan.

Bemötande:

De fordon som kommer nyttja Hemgårdspassagen beräknas i första hand köra från Blommenhovsvägen eller Kocks väg via trafikplats Kungsladugårdsleden. Hastighet på väg regleras inte i detaljplan, utan via lokala trafikföreskrifter. Aktuellt planförslag bedöms inte föranleda till behov av åtgärder längs med Hemgårdsvägen. Tekniska Divisionen bevakar trafikflöden och genomför åtgärder när det blir nödvändigt.

Den befintliga gångtunneln under E4 kommer stängas av och inte längre vara möjlig att nyttja efter anläggning av Hemgårdspassagen. Gående och cyklister hänvisas i stället till passagen under E4 för att byta sida av motorvägen.

Synpunkter ej tillgodosedda.

Privatpersoner (CGoPW)

Hej! Vi har fått brev om samråd när det gäller detaljplanen om Hemgårdspassagen. Det som är mest intressant för oss är hur fortsättningen av trafikdragningen ska se ut. Pågår arbetet med en detaljplan för området kring Blommenhofs hotell och skogen runt Frisksportartorpet? Hur ser tidsplanen ut? En tanke är att vägens fortsättning skulle kunna läggas öster om motorvägen. Vi vill gärna ha kontakt för att få veta mer om kommunens planer i området där vi bor. Tacksam för återkoppling!

Bemötande:

Planläggningen för Hemgårdspassagen utgör en första del av en mer långsiktig planering

av ett trafiksystem för stadsdelarna väster om E4 mellan trafikplats Kungsladugårdsleden och trafikplats Hållet. I kommunens översiktsplan går det att läsa mer om den långsiktiga intentionen om mark- och vattenanvändningen i området kring Blommenhofs hotell och skogen. Det finns just nu inget aktuellt detaljplanearbete som pågår norr om Blommenhovsvägen.

Synpunkt tillgodosedd

Privatperson (HH-P)

Som boende längs Hemgårdsvägen vill jag lämna följande synpunkt på kommunens tankar om Hemgårdspassagen.

Texten från bullerutredningen Hemgårdspassagen (slutsats sid15) bör få Nyköpings kommun att agera.

Trafikverket bytte ut de vägnära skärmarna för några år sedan efter det att vi i Bostadsrättsföreningen Västergården under flera år tjatade på dem om att bullret från motorvägen måste begränsas så mycket det går i och med ökad trafik. Vi föreslog förutom bättre bullerplank tyst asfalt exempelvis.

Vi vände oss då även till Nyköpings kommun för att få hjälp och stöd gentemot Trafikverket. Kommunens tjänstemän och politiker bemötte oss med kalla handen och hänvisade till att detta var Trafikverkets sak.

Nu riskerar vi att på nytt hamna mellan kommunen och Trafikverket om kommunen väljer att inte ta sitt ansvar för medborgarnas hälsa - när både buller och ökad mängd partiklar från E4 och den nya passagen väntas öka - med motiveringen att E4:an inte är kommunens ansvar.

Ur Bullerutredningen för Hemgårdspassagen:

”De befintliga husen utmed Hemgårdsvägen och närmast väg E4 kommer för prognosåret 2040 att vara kraftigt påverkade av trafikbuller, huvudsakligen från väg E4. Här kan ekvivalenta ljudnivåer överstiga riktvärdet 65 dBA vid fasad för befintliga bostäder. Det innebär att åtgärder bör övervägas.

Då Trafikverket redan har genomfört åtgärder med vägnära skärmar utmed E4:an bedöms möjligheten att ytterligare reducera trafikbullret från E4 med vägnära åtgärder vara begränsad. Här kan fastighetsnära åtgärder vara aktuella. Frågan är även om hur utbyggnaden av Hemgårdspassagen skall bedömas. **Om Hemgårdspassagen bedöms som nybyggnad av infrastruktur bör buller som överstiger riktvärdena utomhus och inomhus åtgärdas.** Dock inverkar trafikbuller från den statliga infrastrukturen på bullersituationen i området. Det område som blir fysiskt berört av Hemgårdspassagens utbyggnad är väster om E4. I detta område medför en utbyggnad sänkta ljudnivåer. Trafiken på väg E4 ger upphov till de högsta ljudnivåerna och där buller från Hemgårdspassagen beräknas ge ekvivalenta ljudnivåer under 55 dBA vid närmaste byggnad väster om vägen.”

”Utmed den östra delen av Hemgårdsvägen beräknas en utbyggnad att ge ökade

Ljudnivåer på grund av ökad trafik på Hemgårdsvägen och bostadshus nära Hemgårdsvägen får ekvivalenta ljudnivåer över riktvärdet 55 dBA vid fasad. Ljudnivåer upp till 57 dBA kan förekomma. Då riktvärdena utomhus kan överskridas vid en utbyggnad bör det kontrolleras om riktvärdena inomhus och på uteplats överskrids. Denna del av Hemgårdsvägen påverkas inte fysiskt av en utbyggnad av Hemgårdspassagen och omfattas inte direkt av planen. Dock kan ändå utbyggnaden ge ökat trafikbuller. För att se om utbyggnaden ger en ökad sekundär påverkan bör det kontrolleras om den förväntade trafikökningen verkligen sker och vilken påverkan den ökade trafiken ger till omgivningen avseende buller. Utifrån ett sådant utfall skulle sedan vidare kontroll kunna göras avseende åtgärder på grund av ökat buller”

Att dra genomfartstrafik genom ett etablerat bostadsområde med småhus, radhus och flerfamiljshus känns redan idag som mycket gammeldags tänkt, hur blir det inte 2040?

I kommunens egen trafikstrategiplan står tydligt att buller från trafik ska begränsas i staden. Hemgårdsvägen hör ändå till staden.

Därför bör ni fundera på andra lösningar. Exempelvis att låta trafiken fortsätta och koncentreras till den västra sidan fram till Kungsladugårdens trafikplats.

Förslag: Stäng av passagen under motorvägen och låt trafiken gå över rondellen Kungsladugården vilket blir en naturlig lösning.

Att låta trafiken ledas över Hemgårdsvägen med en beräknad tredubbling fram till 2040 är bara att skapa en onödig genväg.

När det var aktuellt med detaljplan frågade vi kommunens tjänsteman planarkitekt Sara Rangensjö vilken betydelse den nya detaljplanen får för Hemgårdsvägen. Hon förmedlade följande svar från Magnus Bäckmark den 27 mars 2019:

Samhällsbyggnad har i uppdrag att undersöka möjligheterna till att skapa en koppling för gång- cykel- och motorfordonstrafik över järnvägen, med avsikt att ersätta den gamla gångpassagen vid Hemgården. Syftet är att koppla samman och skapa ökad tillgänglighet mellan stadsdelarna norr och söder om järnvägen, vilket även innefattar Högbrunn. Hemgårdsvägen ses även fortsättningsvis vara en viktig länk för att skapa tillgänglighet i och mellan dessa områden. Gällande genomfartstrafik finns och planeras den då till bättre anpassade vägnät. Liljas väg ska fortsatt ses vara en lokalgata.

Bättre anpassat vägnät är till exempel att passagen under motorvägen stängs av och att trafiken leds över rondellen vid Kungsladugården.

Nuvarande passage under E4 sedd från Winges väg



Bemötande:

Enligt kommunens beräkningar kommer fordon till största del ansluta till Hemgårdspassagen från Blommenhovsvägen eller Kocks väg via trafikplats Kungsladugårdsleden. Skyltning kommer ses över i samverkan med Trafikverket när byggnation av Hemgårdspassagen är färdig. Den nya lokalgatan mellan Hemgårdsvägen och Kocks väg kommer möjliggöra för viss genomfartstrafik mellan stadsdelarna. Passagen under E4 kommer även kunna nyttjas av gående och cyklister. Ökningen av trafik när Hemgårdsvägen sammankopplas med Kocks väg utgör en stor procentuell ökning, dock inte i absoluta tal. Detta är förtydligat i plan- och genomförandebeskrivningen under rubriken *Kommunikationer*.

Till granskningen av detaljplanen har bullerutredningen uppdaterats. Utbyggnad av Hemgårdspassagen bedöms i utredningen innebära nybyggnad av infrastruktur där ny väganläggning anläggs eller väsentligt byggs om. Endast en del av Hemgårdsvägen ligger inom planområdet. Med planförslaget förväntas dock leda till viss ökad trafik på Hemgårdsvägen, vilket innebär att influensområdet för utbyggnaden utökas. Bostäderna längs med Hemgårdsvägen bör enligt utredningen betraktas som befintlig bebyggelse då ingen ombyggnad av vägen planeras utanför planområdet. Resultatet i bullerutredningen visar på att ljudnivåerna av ökad trafik på Hemgårdsvägen blir något högre, men riktvärdet 65 dBA vid fasad beräknas inte överskridas. Därför bedöms inte utifrån rådande praxis vara aktuellt med bullerskyddsåtgärder.

Synpunkt ej tillgodosedd.

Privatperson (LoSS)

Vi har läst förslaget om Hemgårdspassagen och vill lämna nedanstående synpunkter. Förslaget innebär enligt rapporten en ökning av trafiknivåer och buller på Hemgårdsvägen i anslutning till vår villa på xxx. Det framgår kort och gott att bullernivån kommer att öka avsevärt när hemgårdspassagen är färdigbyggd. Om tanken är att Hemgårdsvägen ska bli en ny genomfartsled anser vi att det är en dålig idé med tanke på att vägen passerar genom ett bostadsområde, där det även finns

både högstadie- och gymnasieskolor samt en förskola. Således rör det sig dagtid om många fler barn i området än de som bor här permanent. Att samtidigt dra in tredubbelt med trafik (varav en högre andel tung trafik mot idag) finner vi väldigt olyckligt.

Om vägen prompt ändå ska byggas tycker vi inte att den ska nyttjas av andra fordon än de som har sin start- eller slutdestination inom Högbrunn. Existerande vägar in och ut till centrala Nyköping anser vi är fullt tillräckliga, men om det nödvändigtvis måste till en passage anser vi att den bör förläggas utanför Högbrunn och ledas runt i någon form. Varför inte dra passagen från Blommenhovsvägen över Hemgården och längs med E4:an via Idbäcken och ut på Norrköpingsvägen?

Om våra synpunkter inte får gehör anser vi att åtgärder för att minska hastigheten på Hemgårdsvägen (högsta tillåtna hastighet 30 km/h samt farthinder) är det minsta vi kan kräva. Vi upplever redan idag att det är ett fåtal bilar som håller hastighetsbegränsningen och det kommer garanterat inte bli bättre med ytterligare trafik. Vilket vi känner är extra olustigt med två små barn som leker både i vår trädgård och med kompisar i området. Tung trafik som åker förbi riskerar även att skada vårt hus.

Dessutom vore det önskvärt med:

- En vägbeläggning som dämpar ljud (och minimerar luftföroreningar), för att minska bullernivån i området.
- Plantering av fler buskar och/eller träd längs med Hemgårdsvägen.

Bemötande:

De fordon som kommer nyttja Hemgårdspassagen beräknas i första hand köra från Blommenhovsvägen eller Kocks väg via trafikplats Kungsladugårdsleden. Skyltning kommer ses över i samverkan med Trafikverket när byggnation av Hemgårdspassagen är färdig. Planläggningen för Hemgårdspassagen utgör en första del av en mer långsiktig planering av ett trafiksystem för stadsdelarna väster om E4 mellan trafikplats Kungsladugårdsleden och trafikplats Hållet. Detta är förtydligat i plan- och genomförandebeskrivningen under rubriken *Kommunikationer*.

Bedömningen är trafikökningen på Hemgårdsvägen inte medför behov av väsentlig ombyggnation av Hemgårdsvägen för att öka kapaciteten eller trafiksäkerheten för gående och cyklister. Hastighet och andra typer åtgärder regleras inte i detaljplanläggningen, utan genom lokala trafikföreskrifter för området. Synpunkt är förmedlad till Tekniska Divisionen, som bevakar trafikflöden och genomför åtgärder när det blir nödvändigt.

Synpunkter ej tillgodosedda.

Privatperson (T)

Synpunkter på förslag om Ferguson 1 m.fl (Hemgårdspassagen)

Sammanfattning

Liggande förslag kommer att medföra mer trafik på Högbrunn än föreliggande förslag förutsäger.

Med anledning av detta föreslår jag att all trafik till Hemgårdsområdet görs via rondellen, trafikplats 132, söder om Hemgården.

Dagsläget

Trafiken på Hemgårdsvägen har under de senaste åren ökat betydligt. Som boende i området noterar jag också en ökad trafik på Wings väg i den del som ligger mellan fastigheterna 15 och 17. Trots att det är "fordonstrafik förbjuden".

Bakgrund

Under de senaste åren har trafiken i området ökat betydligt. Kanske till följd av mer skolverksamhet i området. Att ytterligare belasta Hemgårdsvägen med trafik verkar inte vara ett genomtänkt förslag. Mycket av trafiken kommer troligen att söka sig till Industrigatan och för infart till Hemgården går trafiken via Wings väg vilket vi redan idag kan notera.

Bedömning

Med de framtidsplaner som finns för Högbrunn med fler bostäder kommer de två infarterna som finns till område att överbelastas. Vilket talar för att det kommer att bli mer belastning även på Wings väg med trafik som inte respekterar nuvarande trafikreglering på Wings väg mellan fastigheterna 15 och 17.

Förslag

Bygg en ny bro för trafik väster om nuvarande motorväg i enlighet med förslaget. Bygg inte en ny väg från Hemgårdsvägen till Hemgården. Låt i stället trafiken gå via överfarten på motorvägen, trafikplats 132. Och bygg nödvändiga/anpassa befintliga vägar på Hemgården så att den verksamhet som redan finns försörjs med transporter. Skapa en genomgång för gång- och cykeltrafik i hörnet av Hemgårdsvägen/Winges väg men stäng underfarten av motorvägen för biltrafik.

Bemötande:

De fordon som kommer nyttja Hemgårdspassagen beräknas i första hand köra från Blommenhovsvägen eller Kocks väg via trafikplats Kungsladugårdsleden. Skyltning kommer ses över i samverkan med Trafikverket när byggnation av Hemgårdspassagen är färdig. Detta är förtydligat i plan- och genomförandebeskrivningen under rubriken *Kommunikationer*.

Bedömningen är trafikökningen på Hemgårdsvägen inte medför behov av väsentlig ombyggnation av Hemgårdsvägen för att öka kapaciteten eller trafiksäkerheten för gående och cyklister. Hastighet och andra typer åtgärder regleras inte i detaljplaneläggningen, utan genom lokala trafikföreskrifter för området. Synpunkt är förmedlad till Tekniska Divisionen, som bevakar trafikflöden och genomför åtgärder när det blir nödvändigt. Wings väg ska fortsatt utgöra en lokalgata, framför allt till bostäderna längs med den.

Synpunkt ej tillgodosedd

Intressenter vars synpunkter ej tillgodosetts

2022-04-28 Privatperson (SB)
2022-05-02, Privatperson (JL)
2022-05-04, Polismyndigheten
2022-05-05, Privatperson (JA)
2022-05-09, Privatperson (FG)
2022-05-09, Privatperson (BT)
2022-05-10, Privatpersoner (CGoPW)
2022-05-11, Brf Västergården
2022-05-11, Privatperson (HH-P)
2022-05-11, Privatpersoner (LoSS)
2022-05-11, Länsstyrelsen
2022-05-12, Privatperson (T)

Medverkande tjänstemän

Redogörelsen är sammanställd och kommenterad av planarkitekt Fanny Ramström.

Samhällsbyggnad

Stadsbyggnadsenheten

Maria Ljungblom
Samhällsbyggnadschef

Fanny Ramström
Planarkitekt Stadsbyggnadsenheten