



samrådsförslag jan 2005

**Fördjupad översiktsplan
för Nyköpings tätort.**

Innehållsförteckning

1 Inledning

Bakgrund
Översiktsplanens roll
Planprocessen
Upplägg - läsanvisning
Organisation

2 Mål och nyckelfrågor

Mål
Nyckelfrågor

3 Framtidsbilder

Kompakt (tät)
Kombi (medeltät)
Utbredd (gles)

4 Konsekvensbedömning

Kompakt (tät)
Kombi (medeltät)
Utbredd (gles)
Samlad bedömning

5 Planförslagets huvuddrag

6 Befintlig bebyggelse –

stadsanalys

Innerstad
Villastad
Öppen kvartersstad
Villa- och grupphusområde
Storskaligt bostadsområde
Verksamhetsområde och handelsområde
Institutionsområde
Fritidshusområde

7 Tillkommande bebyggelse

Innerstad
Trädgårdsstad
Villastad/villaområde
Verksamhetsområde

8 Befolkning och bostäder

Förutsättningar
Planeringsinriktning

9 Verksamheter, näringsliv och

service

Förutsättningar
Planeringsinriktning

10 Trafik och kommunikationer

Förutsättningar
Planeringsinriktning

11 Grönstruktur

(Natur- och kulturvärden, rekreation)

Förutsättningar
Planeringsinriktning

12 Geologi och hydrologi

Förutsättningar
Planeringsinriktning

13 Teknisk försörjning och energi

14 Miljö, hälsa och säkerhet

15 Strategisk konsekvensbedömning av planförslaget

16 Genomförande

Bilagor

1. Förteckning av Riksintressen
2. Sammanställning av nationella mål
3. Analys av framtida trafikflöden
4. Utredning resecentrum
5. Beskrivning av befintliga strövområden

1 Inledning

Bakgrund

En ny kommuntäckande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige i Nyköping 9 september 2003. I den nya översiktsplanen konstateras att det behövs ett starkt och tillräckligt stort Nyköping för att kunna erbjuda ett brett näringsliv, möjligheter till högskoleutbildning och kvalitativt kulturliv. Nyköpings tätort spelar en avgörande roll för kommunens attraktivitet som bostads-, verksamhets- och turistort.

En fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort antogs av indelningsdelegerade 1990-12-11. Planen ger beredskap för en stor ökning av folkmängd och arbetsplatser och är till delar fortfarande aktuell. I vissa avseenden behöver den dock förnyas och aktualiseras. De senaste åren har en rad nya projekt av strategisk betydelse initierats som behöver integreras i den fördjupade översiktsplanen där de kan sättas i ett större sammanhang. Detta dokument utgör en aktualisering av denna plan.

Översiktsplanens roll

Den *kommuntäckande översiktsplanen* är kommunens viktigaste strategiska instrument för att visa hur man på lång sikt avser förvalta och utveckla mark, vatten och bebyggelse. Enligt plan- och bygglagen, PBL, är kommunen skyldig att ha en aktuell översiktsplan. Översiktsplanens skall i första hand behandla och sammanväga *allmänna intressen*, såsom naturvård, kulturmiljövård, trafik och teknisk försörjning. Planen skall dessutom redovisa hur de nationella intressena, *riksintressena*, tillgodoses.

I den kommuntäckande översiktsplanen för Nyköpings kommun anges motiv och användningsområden för detta planinstrument med förankring i PBL som infördes 1987 med efterföljande kompletteringar under 90-talet. Dessa motiv har även relevans för denna fördjupning för tätorten.

En *fördjupad översiktsplan*, som denna för Nyköpings tätort, har möjlighet att mer detaljerat belysa ett delområdes

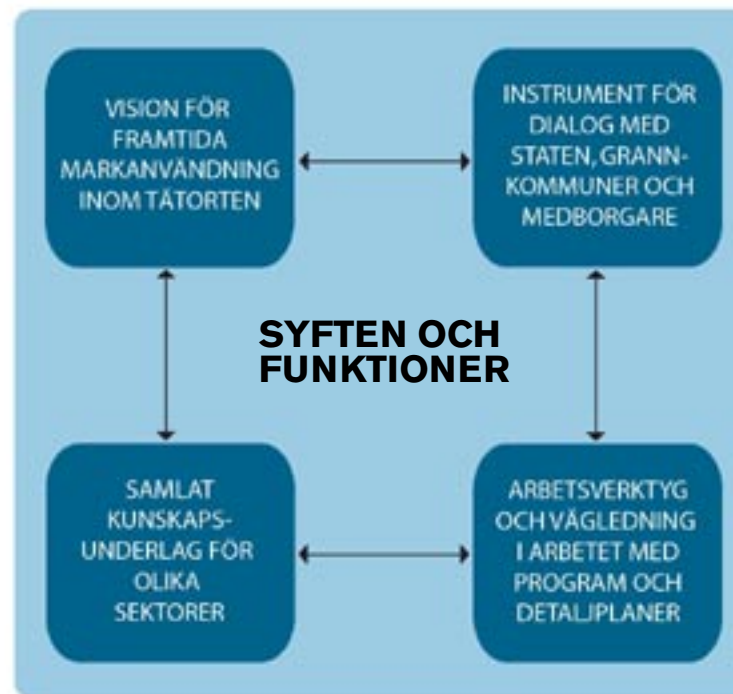
förutsättningar och utveckling utifrån de ramar som anges i den kommuntäckande översiktsplanen. Liksom den kommuntäckande översiktsplanen är fördjupningen inte bindande, utan skall vara vägledande i politiska beslut som rör användningen av mark och vatten. Det är angeläget att översiktsplanen hålls aktuell. Normalt bör den aktualitetsprövas under varje mandatperiod.

Genom att ge en helhetsbild av framtida utvecklingsmöjligheter av tätorten underlättas ställningstaganden när det gäller olika delområden och delfrågor. Konsekvensbedömningar av framtidsbilder för hela tätorten ger stöd när vägval aktualiseras för framtida förnyelse- och utbyggnadsområden. Beskrivningen av förutsättningar i form av såväl allmänna intressen som Riksintressen och planeringsinriktning för olika sektorer underlättar val av kriterier och planeringsprinciper för mer detaljerad planering och lovgivning.



Den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort har flera syften och funktioner. Den ska:

- Fungera som vision för framtida mark- och vattenanvändning i tätorten
- Vara ett instrument för dialog med statliga intressen, grannkommuner och medborgare
- Utgöra ett samlat kunskapsunderlag för olika sektorer
- Vara vägledande för och fungera som ett praktiskt verktyg i kommunens arbete med program, detaljplaner och bygglov.



Figur 1: Den fördjupade översiktsplanens syften och funktioner

Projekt som påverkar planeringen av Nyköpings tätort

Följande projekt som ansluter till de mål för stadens utveckling som anges i avsnitt 2 påverkar planeringen av tätorten i betydande omfattning.

Bostadsplaner

Nyköpings kommun har initierat ett stort antal detaljplaner för bostadsutbyggnad i tätorten, bland annat inom ramen för Strukturplan för Stadsfjärden som togs fram 2003. Detaljplanerna är flexibla och möjliggör utbyggnad av såväl friliggande villor som radhus och flerbostadshus. De aktuella planerna täcker behovet under lång tid framöver.

Verksamhetsplaner

Kommunen har planerat för ett brett spektrum av nya arbetsplatser genom programarbete och detaljplaner för Hemgården (logistik mm), Idbäcken (tillverkning, lager, kontor) och Påljunghage (handel och lättare industri).

Skavsta flygplats

Utvecklingen av Skavsta flygplats är en av kommunens viktigaste frågor. En fördjupad översiktsplan för Skavsta ställdes ut under sommaren 2004. Planen ger förutsättningar för en ökad flygverksamhet och ger riktlinjer för arbetsplatsområdets utveckling.

Ostlänken

En ny järnväg anpassad för snabb- eller höghastighetståg, Ostlänken, planeras

på sträckan Linköping – Norrköping – Nyköping – Järna. Banverkets järnvägsutredning bedöms bli klar vid årskiftet 2005-2006. Ostlänken får en avgörande betydelse för Nyköping genom bl a kortare pendlingstider till Stockholm. Utredningsstråken är av riksintresse.

TGOJ-banan

TGOJ-banan används idag för tung godstrafik. Länstrafiken har påbörjat en utredning av förutsättningarna att öppna TGOJ-banan för persontrafik. Detta innebär att den planerade bebyggelsen på Arnö eventuellt kan förses med spårbunden kollektivtrafik. Godstrafikens miljöeffekter behöver belysas ytterligare.

Resecentrum

Planer på att bygga ett resecentrum i Nyköping har aktualiserats. Ett resecentrum skulle förbättra samordningen mellan olika färd sätt genom ökade bytesmöjligheter mellan tåg, buss, bil och cykel. För:en redovisar en översiktlig studie för

ny lokalisering av resecentrum i Nyköping, i vilken Folkkungavallen utpekats som den mest fördelaktiga placeringen.

Hamnvägens förlängning

Kommunen har analyserat de övergripande förutsättningarna för att förlänga Hamnvägen planskilt under TGOJ-banan och koppla samman Hamnvägen med Stenbärsvägen och väg 53, för att på så sätt skapa en ny stadsinfart till Nyköping. En närmare jämförelse mellan alternativet Hamnvägens förlängning och att bättre nyttja befintlig infrastruktur behöver göras.

Logistik

Oxelösund och Nyköping samverkar kring frågan om ett eventuellt logistikcentrum i Hemgården. Förutsättningarna har ansetts goda genom läget i landet och det faktum att alla transportslag knyts samman i området.



Figur 2: Översiktsplaneprocessen

Planprocessen

Det är en förhållandevis lång process att ta fram en översiktsplan. Följande steg skall genomföras:

- Ett första förslag till översiktsplan tas fram (samrådshandling).
- Samråd sker med länsstyrelsen, övriga kommuner, myndigheter, föreningar och allmänhet. En samrådsredogörelse upprättas.
- Förslaget till översiktsplan bearbetas med hänsyn till inkomna synpunkter.
- Det reviderade planförslaget, tillsammans med samrådsredogörelse och länsstyrelsens granskningsyttrande, ställs ut under minst två månader
- Inkomna synpunkter redovisas i ett utlåtande.
- Kommunfullmäktige antar förslaget.

Upplägg – läsanvisning

Inledning

Den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort omfattar följande huvudrubriker.

Mål

Mål och delmål för den fördjupade översiktsplanen presenteras. Målen har en koppling till mål som fastställts i olika kommunala dokument och kan knytas till de fyra generella hållbarhetsdimensionerna: ekonomiska aspekter, sociala och kulturella aspekter, miljömässiga/ekologiska aspekter och fysiskt –rumsliga aspekter.

Nyckelfrågor

Ett antal nyckelfrågor diskuteras. Nyckelfrågorna är viktiga vägvalsfrågor inför framtiden som identifierats i analysen av Nyköpings lokala förutsättningar omvärldsförutsättningar.

Framtidsbilder

Tre möjliga framtidsbilder för Nyköpings tätort presenteras. Utgångspunkt i samtliga framtidsbilder är kommunens pågående och planerade detaljplaner för bostäder och verksamheter. Framtidsbilderna visar på tre olika stadsstrukturer där exploateringsnivån har varierats: kompakt (tät), kombi (medeltät) och utbredd (gles).

Konsekvensbedömning

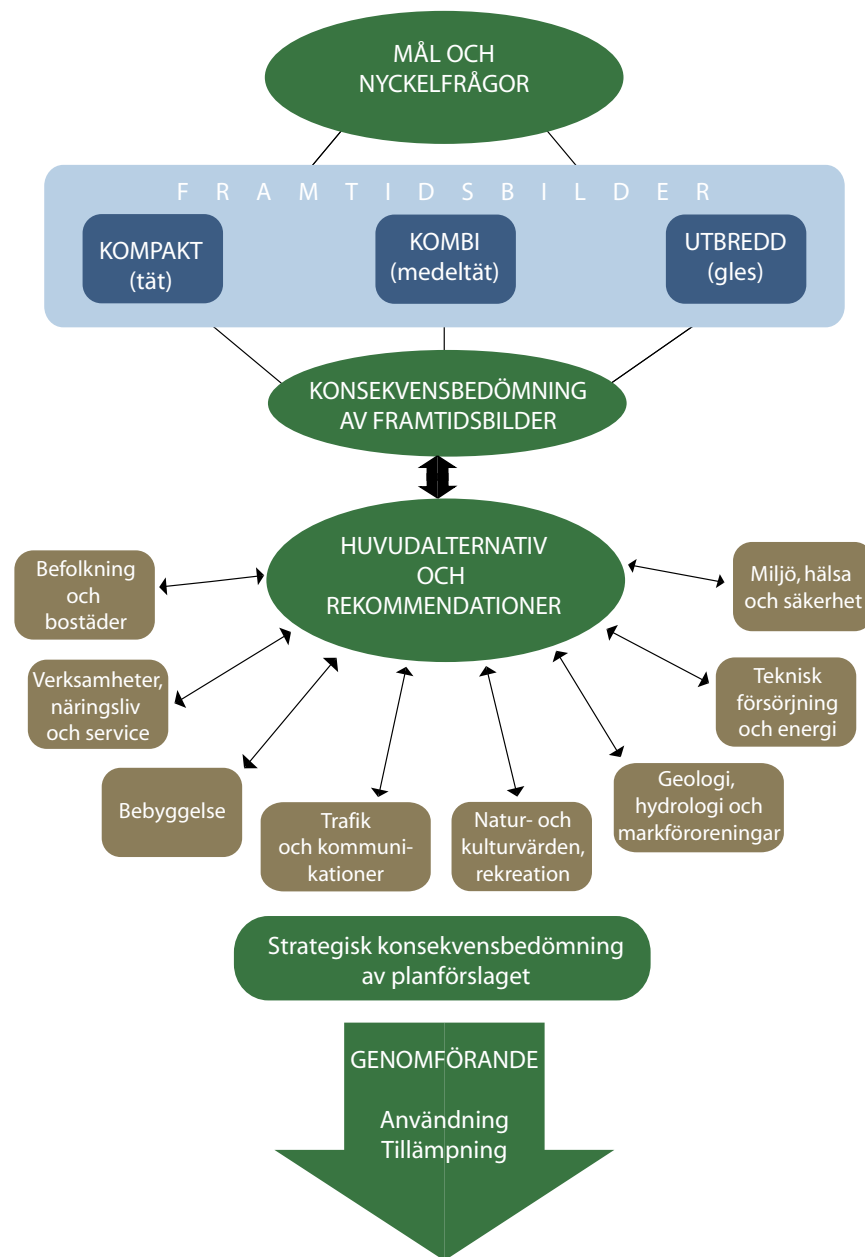
En konsekvensbedömning av de tre framtidsbilderna redovisas. Framtidsbilderna har utvärderats och konsekvensbedömts med hjälp av så kallade värderosor som beskriver hur respektive framtidsbild svarar upp mot de framtagna målen.

Planförslag – förutsättningar och planeringsinriktning

Planförslaget presenteras. Förslaget har tagits fram med utgångspunkt i mål och nyckelfrågor, framtidsbilder och konsekvensbedömning. Planförslagets huvuddrag presenteras först kortfattat och beskrivs sedan mer utförligt sektor för sektor. Sektorsredovisningarna innefattar dels en allmän förutsättningsanalys och dels en redovisning av kommunens planeringsinriktning och rekommendationer. Planeringsinriktning och rekommendationer har avvikande färg i rapporten för att de skall vara lätta att urskilja. En strategisk konsekvensbedömning görs vidare av förslaget och slutligen diskuteras genomförandefrågor.

Bilagor

I bilaga redovisas sammanfattning av specialutredningar som har stor betydelse för kommunens mark- och vattenanvändning. Referenser till dessa görs i texten.



Figur 3: Arbetsmetodik

Organisation och arbetssätt

Översiktsplanarbetet har bedrivits av Nyköpings kommun med SWECO FFNS arkitekter som huvudkonsulter. Arbetet har gjorts på uppdrag av Nyköpings kommun genom Kenneth Dahlvist, exploateringschef och i nära samarbete med en tjänstemannagrupp under ledning av planeringschef Lars-Åke Svensson. En politisk styrgrupp har haft det övergripande ansvaret för planen.

I planarbetets inledande skede gjordes en omvärldsanalys med syftet att identifiera och värdera de omvärldsfaktorer som påverkar Nyköpings utveckling. Omvärldsanalysen har vävts in i arbetet med planen och utgjort en viktig utgångspunkt i arbetet.

Under arbetet har tre seminarier hållits med kommunens politiska styrgrupp. Vid seminarierna har politikerna haft tillfälle att diskutera planens innehåll och styra arbetet i rätt riktning.

Nedan förtecknas samtliga medverkande i planarbetet:

Politisk styrgrupp

Göran Forssberg (ordförande), Göran Warenmo, Stina Forsberg, Cajsa Widqvist, Hans Eklind, Saga-Britt Landelius, Carl-Åke Andersson, Göran Silfverling, Annika Karlsson, Jan Carle, Niklas Franzén

Beställarombud

Kenneth Dahlvist

Kommunens tjänstemannagrupp

Lars-Åke Svensson, Anders Svedberg, Christel Guillet, Fredrik Idevall, Agneta Karlsson, Hans Nilsson, Ulf Dahlvist, Kajsa Nilsson

Referensperson

Siw Johansson, ONYX

SWECO FFNS arkitekter, huvudkonsult

Ulf Ranhagen, uppdragsansvarig
Katarina Borg, handläggare tom aug 04
Sara Trobeck, handläggare tom aug 04
Ebba Ohlén, handläggare from sep 04
Olav Heminets, layout

SWECO VBB

Tommy Olsson (trafik)

SWECO VIAK, Nyköping

Yvonne Stiglund/Björn Sundblad (geologi, hydrologi, markföroreningar)

SWECO Energuide

Gunnar Nordberg (energi)

Eurofutures

Peter Haglund (omvärldsanalys)





2 Mål och nyckelfrågor

Mål

Förslaget till fördjupad översiktsplan för Nyköping bygger på ett antal huvudmål och delmål som framarbetades tidigt i planeringsprocessen. En övergripande inriktning för den fördjupade översiktsplanen är :

- Att visa på framtida utvecklingsmöjligheter av tätorten som bidrar till mångfald och variation i stadsbygden
- Att söka motverka begränsningar, förbud och enhetslösningar
- Att skapa förutsättningar för att utforma Nyköping med attraktivitet och inte med restriktivitet
- Att använda den fördjupade översiktsplanen för att främja och inte hindra en positiv utveckling

Förslagets sex huvudmål är starkt knutna till de två viktigaste målen i Översiktsplan 2003:

- En attraktiv kommun
- En långsiktigt hållbar utveckling

De huvudmål som formulerats för planförslaget är:

- Tillgång till arbete och utbildning
- Goda boendemiljöer
- Attraktiv stadskärna
- Höga natur- och kulturvärden
- God resurshushållning

- Miljöanpassade transporter

Delmål för respektive huvudmål redovisas i de värderosor som använts för att konsekvensbedöma framtidsbilder för tätorten, se kapitel 3.

De 24 delmålen är en vidare precisering och konkretisering av kommunens inriktning. Tanken är att huvudmål och delmål skall inarbetas i kommunens verksamhet och utgöra en grund för alla beslut som rör användningen av mark och vatten i Nyköpings tätort.

Målen har koppling till mål som fastställts i olika nationella, regionala och kommunala dokument och kan knytas till de fyra generella hållbarhetsdimensionerna:

- ekonomiska/demografiska aspekter,
- sociala/ kulturella aspekter
- miljömässiga/ekologiska aspekter
- fysiska/rumsliga aspekter

Kommunalt antagna mål som bedömts vara relevanta för översiktsplanarbetet har hämtats ur den kommuntäckande översiktsplanen från 2003, Policy för Nyköpings kommun, Näringslivspolicy, visas i (bilaga 2). De femton nationella miljömålen samt de regionalt antagna miljömålen för Södermanland har varit centrala utgångspunkter, liksom nationella transportpolitiska och arkitekturpolitiska mål samt nationella folkhälsomål.



Nyckelfrågor

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen har ett antal nyckelfrågor identifierats och diskuterats. Nyckelfrågorna är viktiga vägvalsfrågor som tillsammans med målen varit vägledande för utformningen av planförslaget. Frågorna belyses sektorsvis i kapitel 5-14.

Vilken stadsform ska förordas på lång sikt?

– En tät/kompakt stad där småstadens kvartersbebyggelse växer i årsringar från nuvarande stadskärna?

– En gles stad med en stor andel villabebyggelse i stadens utkanter?

– En kombination av gles och tät med ett utbud av blandat utbud av stadstyper?

Hur ska en attraktiv stadskärna kunna bevaras och utvecklas?

Vilka kvaliteter i den befintliga staden ska värnas och bevaras? Vad ska locka nya invånare? Finns det en specifik Nyköpings-karaktär som det går att bygga vidare på?

Kan stadskärnan kompletteras med bebyggelse på restytor eller genom återanvändning av mark som idag utnyttjas ineffektivt?

Hur ska parkeringssituationen i innerstaden lösas så att utspridda p-ytor inte tar upp alltför stor yta?

Hur kan en hög servicenivå bibehållas i stadskärnan? Hur kan en balans mellan handelsutbud i stadskärnan och externhandel uppnås?

Kan planen bidra till satsningen på en omvandling av hamnområdet?

Vilken typ av boende ska prioriteras i planen?

Hur vill människor bo nu och i framtiden? Går det att säga något om de värderingar som råder idag. Vilka tendenser kan urskiljas framöver?

Vilken typ av boende efterfrågas på marknaden och hur skall detta avspeglas i planen?

Hur ska planen bidra till att erbjuda bostadsalternativ som passar alla ålders- och inkomstkategorier?

Hur kan planen bidra till att skapa bostadsalternativ som attraherar både nuvarande invånare och potentiella inflyttare?

Hur ska bostäder förläggas och utformas för att medge god tillgänglighet och tillgång till offentlig och kommersiell service?

I vilken utsträckning ska lätta arbetsplatser integreras med bostäder? Vilka för- och nackdelar av verksamhetsintegration behöver uppmärksammas?

Vilken typ av arbetsplatser ska planen ge beredskap för?

Vilken typ av verksamheter ska planen främst ge beredskap för? Tjänsteföretag, industriföretag eller logistikföretag?

Hur ska planen underlätta för befintliga företag som expanderar eller av andra skäl flyttar inom tätorten?

Hur ska planen bidra till att locka nyetableringar som kommer från andra delar av

regionen eller tom från andra länder?

Ska kommunens arbetsområden profileras mot en viss bransch eller ska man eftersträva områden med blandad profil?

Hur ska planen ge förutsättningar för att möta kunskapssamhällets krav?

Kan planen bereda möjligheter att utveckla distansutbildning på högskolenivå, t ex genom etablering av ett campusområde?

Finns möjligheter att genom förbättrade kommunikationer stärka förutsättningarna för att Nyköpings campus ska bli en del av ett nätverksuniversitet?

Kan planen bidra till att locka ungdomar att stanna kvar i Nyköping?

Hur ska natur- och kulturvärden värnas och utvecklas?

Hur ska planen bidra till att säkra skyddet av värdefulla natur- och kulturmiljöer och känsliga vattenområden?

Hur ska planen säkra tätortsnära rekreationsområden med god tillgänglighet till befintlig och ny bebyggelse?

Hur ska en effektiv resurshushållning åstadkommas?

Kan befintliga bebyggelseområden för tätas som alternativ och komplement till nya bebyggelseområden?

Hur ska energianvändningen kunna effektiviseras genom bättre nyttjande av befintlig infrastruktur?

Kan förnyelsebar energi (bio-, sol-, vind-, geo-) introduceras i större utsträckning och

hur kan planen utformas för att möta denna utveckling?

Hur kan ett miljöanpassat transportsystem utvecklas?

Hur kan ett robust huvudtrafiknät byggas upp som kan möta svängningar i trafikflöden? Hur kan flaskhalsar undvikas?

Hur ska gynnsamma förutsättningar för kollektivtrafik med god täckningsgrad när det gäller busstrafik åstadkommas?

Hur kan planen gynna en optimal placering av ett stadsnära resecentrum med goda omstigningsmöjligheter mellan tåg-, buss-, och gc-trafik?

Hur hanterar man målkonflikter?

Hur kan avvägningar göras mellan olika mål?

Hur ska konflikter mellan olika mål lösas i planförslaget?

Hur ska synergier mellan olika mål tas tillvara i planförslaget?

Figur 4: Målbilder



3 Framtidsbilder

Tre framtidsbilder

För att tydliggöra utvecklingsmöjligheterna i Nyköpings tätort har tre tänkbara framtidsbilder tagits fram. Framtidsbilderna visar på olika stadsstrukturer där exploateringsnivån har varierats: kompakt (tät), kombi (medeltät) och utbredd (gles). Utgångspunkt i samtliga framtidsbilder är kommunens antagna och planerade detaljplaner för bostäder och verksamheter. Framtidsbilderna har utformats med hänsyn till framtagna mål, och visar på lösningar som på olika sätt svarar mot nyckelfrågor och förutsättningar.

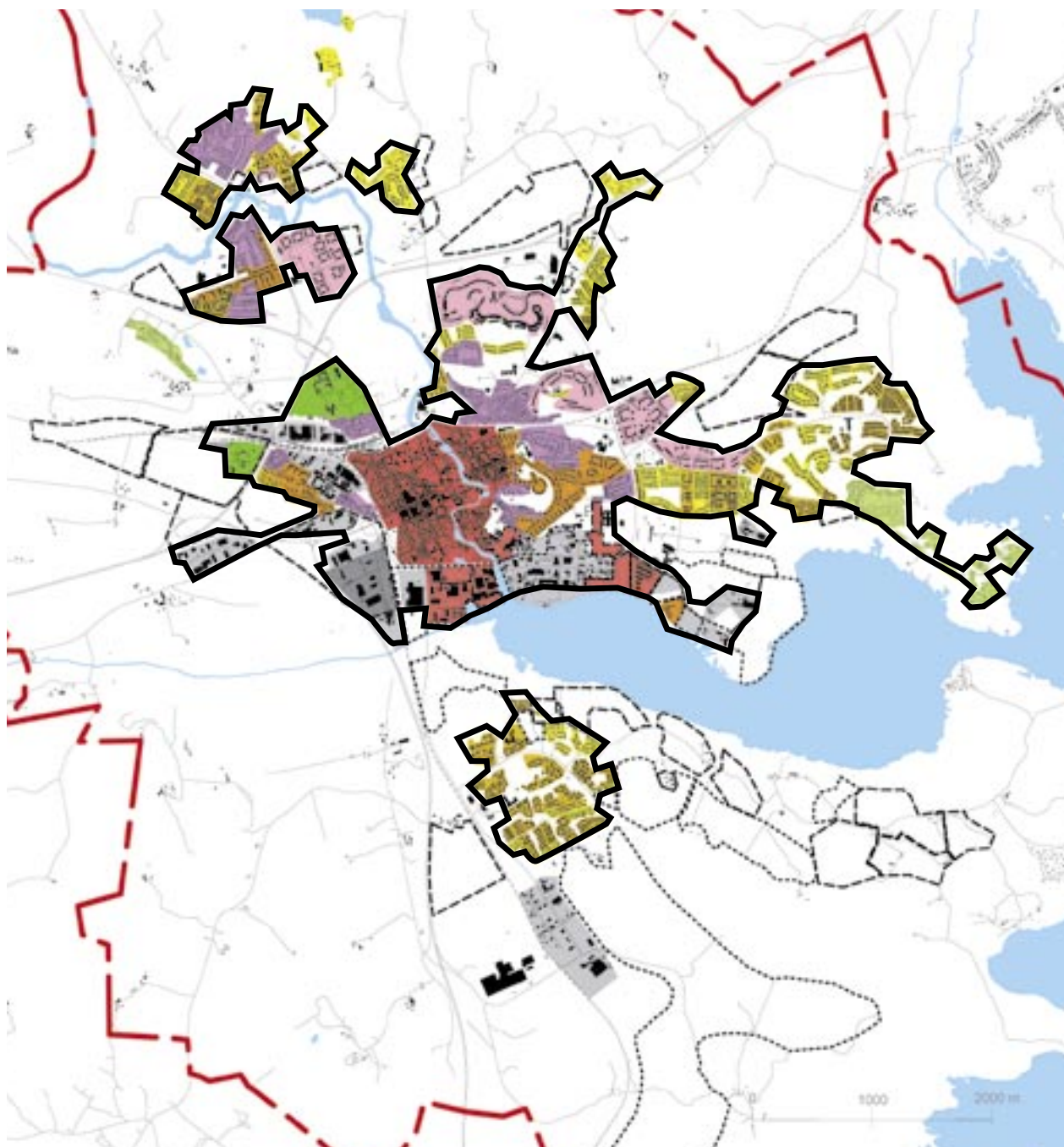
I framtidsbilderna presenteras en bild av utvecklingen då Nyköpings invånarantal antas ha stigit med 5 000 invånare och antalet sysselsatta antas ha ökat med 3 000. Med en hög befolkningsutveckling med 500 nya invånare och 300 arbetstillfällen per år, beskriver framtidsbilderna den tänkta situationen år 2015. Den fulla utbyggnadskapaciteten i befintliga och planerade detaljplaner redovisas med streckade linjer på kartan. Samtliga framtidsbilder innebär en mycket god planberedskap för Nyköping de närmaste decennierna.



Foto: Staffan Arvegård/ Naturfotograferna

Kompakt (tät)

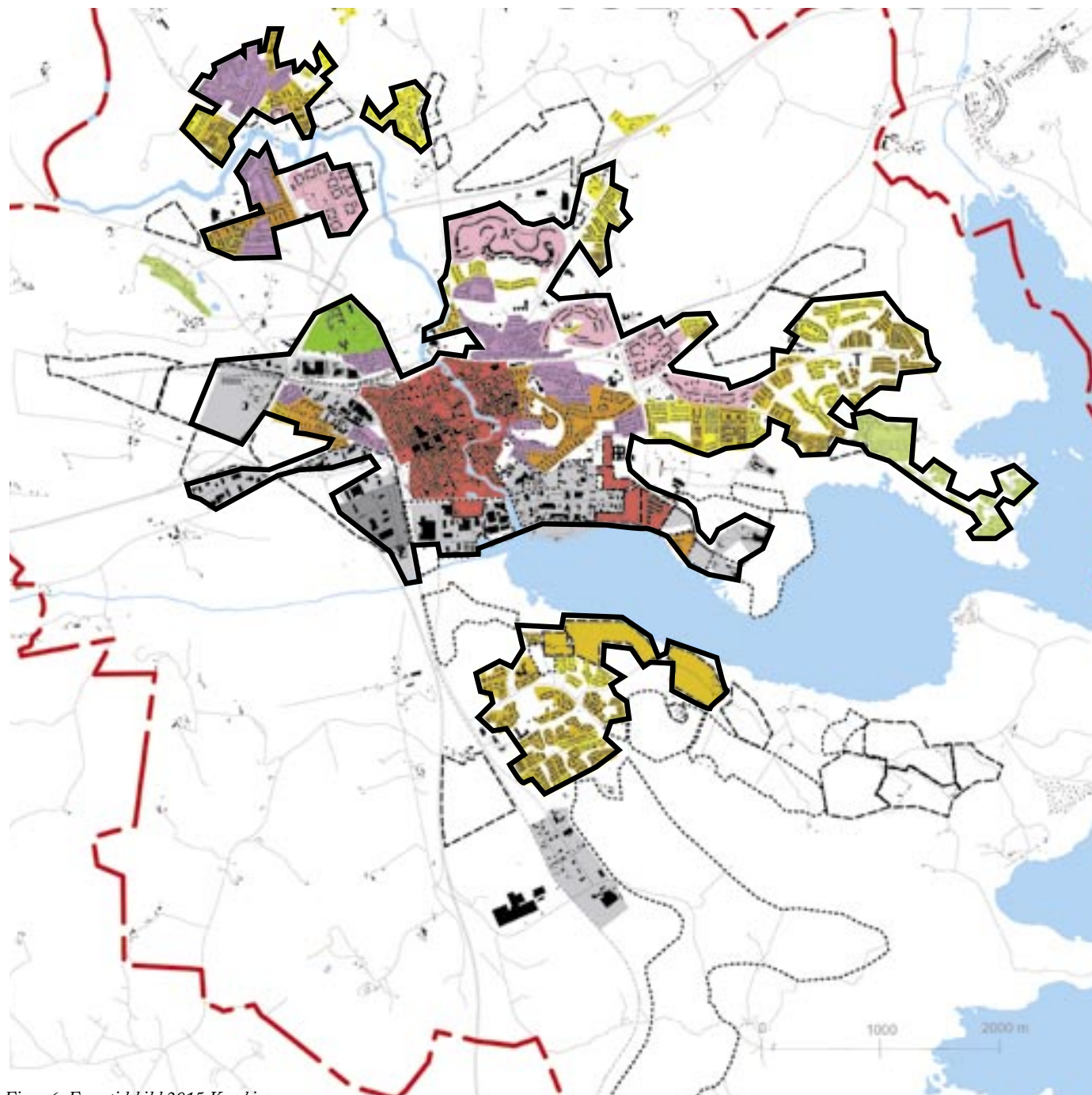
Tätorten byggs ut med huvudsakligen stadstyperna innerstad och trädgårdsstad i centrala lägen. Förtätning sker i stadskärnan och i stadsnära lägen, till stor del på mark som återanvänds. Innerstaden utvidgas genom omvandling av hamnområdet. Ny bebyggelse utgörs framförallt av lägenheter. Näringslivet utvecklas med en hög andel kunskapsintensiva tjänsteföretag som kan integreras med bostäder i centrala och halvcentrala lägen. Högschoolcampus utvecklas i stadskärnan. Huvuddelen av bebyggelsen försörjs med fjärrvärme baserad på förnybar energi. Trafiknätet i tillkommande bebyggelseområden byggs upp i form av ett kontinuerligt rutnät med stor andel stadsgator för blandad trafik. Bebyggelsen koncentreras i goda kollektivtrafiklägen med max 2-300 meter till hållplats. »Koncentrerad naturhänsyn« tillämpas, dvs stora sammanhängande naturområden sparas utanför staden, medan natur- och parkmark inne i staden i vissa fall tas i anspråk för förtätning.



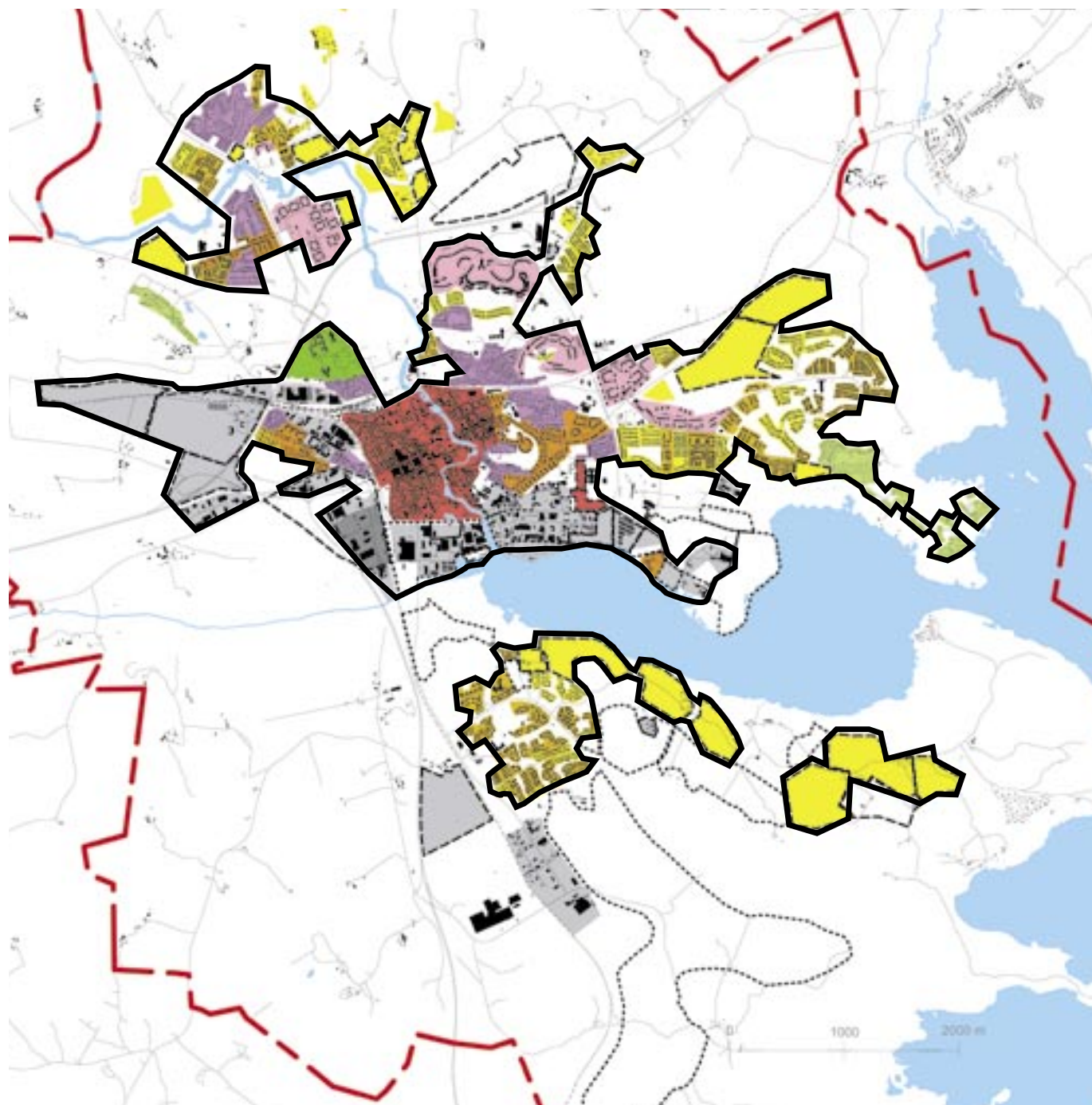
Figur 5: Framtidsbild tät

Kombi (medeltät)

Tätorten byggs ut med en variation av stadstyperna innerstad, trädgårdsstad och villabebyggelse i centrala och halvcentrala lägen. Tillkommande bebyggelse utgörs av en blandning av lägenheter och småhus. Viss förtätning görs i stadskärnan och i stadsnära lägen. Innerstaden utvidgas genom omvandling av delar av hamnområdet. Näringslivet utvecklas med en blandning av tjänsteföretag, industriföretag och logistikföretag. Kommunen satsar på att utveckla ett eller flera lärocentra. Bebyggelsen försörjs genom en kombination av fjärrvärme (centralt) och närvärme. Trafiknätet i tillkommande bebyggelseområden utvecklas i form av ett varierat organiskt rutnät med en stor andel gator för blandad trafik. En kombination av »koncentrerad« och »kombinerad« naturhänsyn tillämpas, dvs stora sammanhängande naturområden sparas utanför staden samtidigt som en stor andel tätortsnära park- och naturmark bevaras insprängd i bebyggelsen.



Figur 6: Framtidsbild 2015 Kombi



Utbredd (gles)

Tätorten byggs ut med gles bebyggelse, i huvudsak stadstyperna villastad och villaområde halvcentralt och perifert. Ny bebyggelse uppförs huvudsakligen i form av fristående hus och radhus utspridda i natursköna lägen. Innerstaden utvidgas något genom omvandling i hamnområdet. Lågt utnyttjad, centralt belägen mark återanvänds i viss utsträckning som park och naturmark. Näringslivet utvecklas med en hög andel logistikföretag i perifera lägen. Satsningar görs på utveckling av distansutbildning. Tillkommande bebyggelse försörjs till stor del genom individuella värmesystem baserade på bio-, geo- och solenergi. Lokala kretsloppslösningar utvecklas i den glesa bebyggelsen. Trafiknätet som försörjer den spridda bebyggelsen blir utsträckt och organiskt. Satsningar görs på samåkning, bilpooler och förnybara bränslen i områden som inte täcks av busslinjenätets hållplatser (max 400 meter). »Kombinerad naturhänsyn« tillämpas, dvs en grön väv av vegetation bevaras insprängd i bebyggelsen. Delar av några större värdefulla naturområden utanför staden tas i anspråk för exploatering.

Figur 7: Framtidsbild 2015 Gles

Sex huvudmål

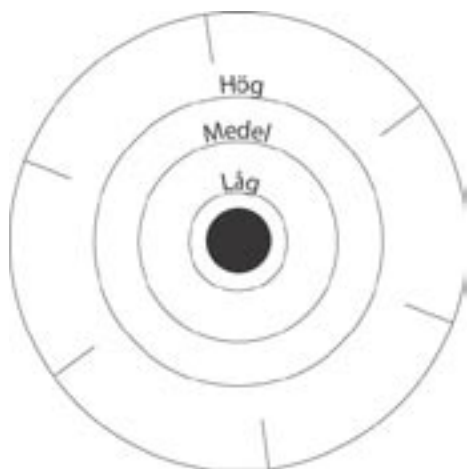
Här visas hur de sex delmålen kan tillgodoses i de tre framtidsbilderna.

| Mål | Kompakt (tät) | Kombi (medeltät) | Utbredd (gles) |
|---|---|--|--|
| <i>Tillgång till arbete och utbildning</i> | Hög andel kunskapsintensiva tjänsteföretag som kan integreras med bostäder i centrala och halvcentrala lägen. Högskolecampus i stadskärnan. | Blandning av tjänsteföretag, industriföretag och logistikföretag. Lärcentra. | Hög andel logistikföretag i perifera lägen. Distansutbildning. |
| <i>Goda boendemiljöer</i> | Utbyggnad av stadstyperna innerstad och trädgårdsstad koncentrerad till centrala lägen. Hög andel lägenheter. | Tätorten byggs ut med en variation av stadstyperna innerstad, trädgårdsstad och villabebyggelse i centrala och halvcentrala lägen. Blandning av lägenheter och småhus. | Tätorten byggs ut med gles bebyggelse, i huvudsak stadstyperna villastad och villaområde i halvcentrala och perifera natursköna lägen. |
| <i>Attraktiv stadskärna</i> | Förtätning i stadskärnan och i stadsnära lägen. Utvidgning av stadskärnan genom omvandling av hamnområdet. | Viss förtätning i stadskärnan och i stadsnära lägen. Utvidgning av innerstaden genom viss omvandling av hamnområdet samt genom utbyggnad på norra delarna av Arnö. | Marginell utvidgning av innerstaden genom omvandling av hamnområdet. Ny bebyggelse huvudsakligen i perifera lägen. |

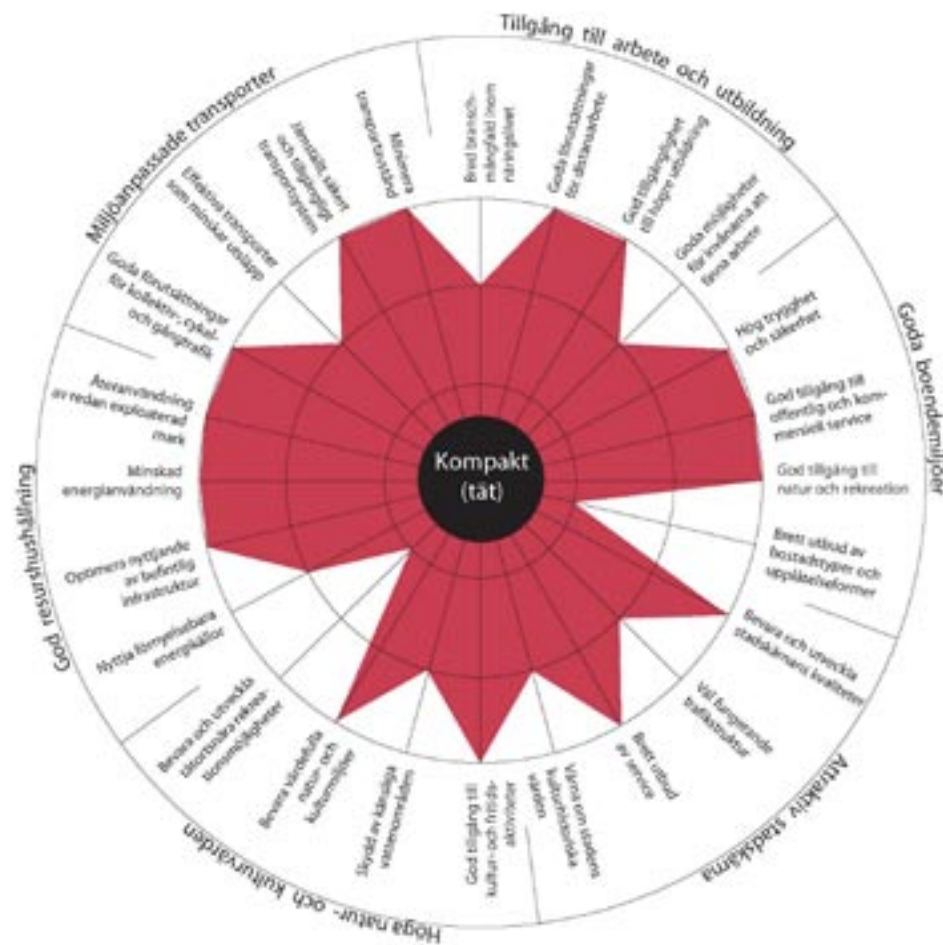
| Mål | Kompakt (tät) | Kombi (medeltät) | Utbredd (gles) |
|-------------------------------------|--|--|---|
| God resurshushållning | Återanvändning/ omvandling av mark i centrala lägen. Fjärrvärme baserad på förnybar energi för huvuddelen av bebyggelsen. | Viss återanvändning/ omvandling av mark i centrala lägen. Kombination av fjärrvärme (centralt) och närvärme (i yttre delar). | Låg andel återanvändning av mark för ny bebyggelse. Viss omvandling av centralt belägna ytor till park- och naturmark. Hög andel individuella värmesystem baserade på bio- geo- och solenergi. Lokala kretsloppslösningar i perifera områden. |
| Miljöanpassade transporter | Trafiknät i form av rutnät med en stor andel stadsgator för blandad trafik. Koncentration av bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen, max 2-300 meter till hållplats. | Trafiknät i form av ett varierat, organiskt rutnät med en stor andel gator för blandad trafik. | Organiskt, utsträckt trafiknät i den utspridda bebyggelsen. Satsning på att gynna samåkning, bilpooler och förnybara bränslen i områden som inte täcks av busslinjenätets hållplatser (max 400 m). |
| Höga natur- och kulturvärden | »Koncentrerad naturhänsyn« dvs stora samlade natur- och rekreationsområden sparas utanför staden. Tydlig gräns mellan stad och land. | En kombination av »koncentrerad« och »kombinerad» naturhänsyn. | »Kombinerad naturhänsyn«, dvs en grön väv av vegetation insprängd i bebyggelsen. |

4 Konsekvensbedömning av framtidsbilder

För de tre skisserade framtidsbilderna – kompakt, kombi och utbredd (kap 3) – har en övergripande konsekvensbedömning gjorts. Konsekvensbedömningen redovisas i form av så kallade värderosor. Värderosor är ett sätt att redovisa en förenklad utvärdering av ett förslag utifrån definierade mål eller kriterier. Värderosorna visar i detta fall graden av måluppfyllelse (hög, medelhög eller låg) i respektive framtidsbild, dvs hur respektive bild svarar upp mot den fördjupade översiktsplanens uppställda huvudmål och delmål (kap 2).



Figur 8: Principer för värderosor – hög, medelhög och låg måluppfyllelse



Figur 9: Värderosor: kompakt (tät)

Kompakt (tät)

Den kompakta strukturen ger goda förutsättningar att utveckla en funktionsblandad stad – där boende, verksamheter och service blandas inom stadsdelarna. Hög täthet och korta transportavstånd gynnar uppbyggnaden av ett effektivt kollektivtrafiknät med hög turtäthet och god täckning. Korta avstånd gynnar cykel- och gångtrafik och minimerar bilberoende. Därmed bidrar strukturen till ett jämställt, säkert och tillgängligt transportsystem. Trafikökningen blir stor i Nyköpings centrala delar vilket kan komma att välla kapacitetsproblem.

»Blandstaden« skapar stadsdelar som är befolkade såväl dag- som kvällstid och som därmed ger en ökad känsla av trygghet och säkerhet. Koncentrationen av bebyggelse i och nära stadskärnan skapar förutsättningar att utveckla stadskärnans kvaliteter med ett brett utbud av service, kultur och fritidsaktiviteter. En sådan utveckling gynnar inte minst ungdomar. Med en attraktiv innerstad och utbildningsmöjligheter vid ett centralt högskolecampus förbättras förutsättningarna för att locka ungdomar att stanna i staden (och för nya studenter att flytta in).

Förtätning av de centrala delarna och omvandling av hamnområdet är ett sätt att utveckla innerstaden och bygga vidare på den karaktär och de kvaliteter som Nyköping har idag. En stor del av tillkommande bebyggelse uppförs som lägenheter i innerstad eller trädgårdsstad, medan uppbyggnaden av glesare

bebyggelse i form av friliggande villor och mer naturnära/lantligt boende begränsas. Därmed begränsas också variationen i utbudet av olika stadstyper och boendeformer.

Den kompakta och sammanhållna strukturen medför vidare att utbudet av verksamhetsområden begränsas till mer stadsnära lägen, vilket gynnar tjänsteföretag men kan missgynna ytkrävande och personalextensiva verksamheter som är beroende av mer perifert belägna lägen. Förutsättningarna för pendling och distansarbete kan väntas bli mycket goda, då en stor del av bebyggelsen hamnar inom kort avstånd från station och resecentrum för goda pendlingsmöjligheter.

När staden koncentreras optimeras nyttjandet av befintlig infrastruktur i form av vägar, ledningar och service. Satsningar på storskaliga gemensamma lösningar för teknisk försörjning ger goda förutsättningar att minimera energianvändningen. Möjligheten att utveckla och driva små, lokala system med förnyelsebara energikällor blir dock begränsad.

Graden av återanvändning av mark blir hög i och med förtätning och omvandling av hamnområdet. Därmed behöver inte den jungfruliga marken tas i anspråk för ny bebyggelse. Värdefulla natur- och kulturmiljöer samt känsliga vattenområden utanför staden bevaras. Mindre, stadsnära grönområden kan dock löpa en risk att tas i anspråk för förtätning. De riktigt tätortsnära rekreativsmöjligheterna riskerar därmed att försämrast. Sammanfattningsvis

bedöms det täta förslaget att väl svara upp mot uppställda mål.

Kombi (medeltät)

Den medeltäta strukturen ger förutsättningar för en bred branschmångfald i näringslivet med lämpliga lägen för såväl tjänsteföretag som industri- och logistikföretag. Därmed optimeras möjligheterna för kommunen att locka till sig företag och arbetstillfällen. Utbyggnad av en blandning av stadstyperna innerstad, trädgårdsstad och villabebyggelse i centrala och halvcentrala lägen ger ett varierat utbud av boendeformer med en blandning av lägenheter och småhus i stadsnära, vattennära och naturnära lägen.

Genom viss förtätning i de centrala delarna och omvandling av hamnområdet växer innerstaden. Förutsättningarna att utveckla en trygg och säker funktionsblandad stad med ett effektivt kollektivtrafikenät och med brett utbud av service, kultur och fritidsaktiviteter stärks. Korta avstånd gynnar cykel- och gångtrafik och begränsar bilberoendet. Därmed bidrar strukturen till ett jämställt, säkert och tillgängligt transportsystem.

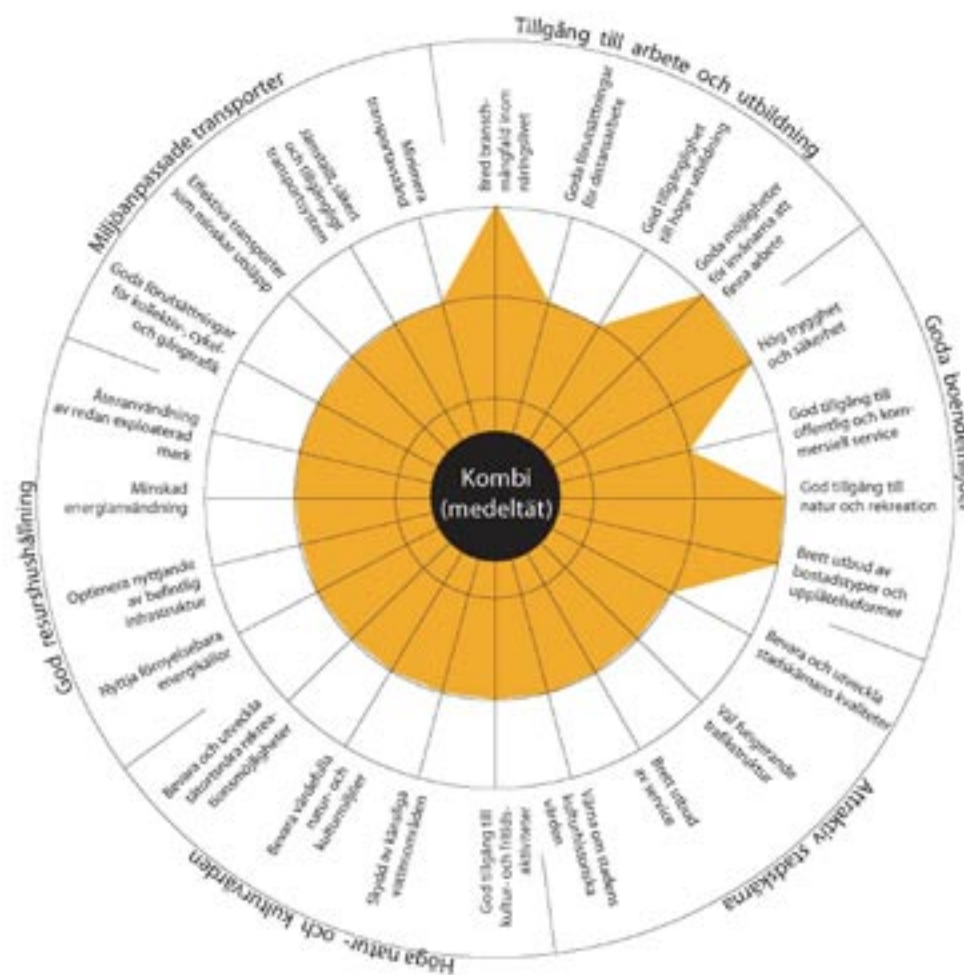
Förtätning och omvandling av centralt belägna områden bidrar till att befintlig infrastruktur i form av vägar och ledningar kan nyttjas i stor utsträckning. Centralt belägen mark återanvänds, men även jungfrulig mark tas i anspråk för tätortens utbyggnad. En kombination av storskaliga gemensamma uppvärmningslösningar i de

mest centrala delarna och lokala system, närvärme, i de yttre delarna skapar en flexibilitet som bidrar till att minimera energianvändningen.

Den medeltäta strukturen innebär att värdefulla natur- och kulturmiljöer utanför staden, liksom de tätortsnära grönytorna,

bevaras i stor utsträckning. Möjligheterna till boende nära gröna miljöer och vattenkontakt blir stora.

Sammanfattningsvis bedöms den medeltäta strukturen svara relativt väl upp mot uppställda mål.



Figur 10: Värderos: kombi (medeltät)

Utbredd (gles)

Den utbredda strukturen innebär att tätorten huvudsakligen byggs ut med gles bebyggelse av stadstypen villastad/villaområde i halvcentrala och perifert belägna lägen. Andelen nya småhus blir stor, medan andelen lägenheter i innerstadsmiljöer med genuin nyköpingskaraktär blir begränsad. Den glesa utbyggnaden ger sämre underlag för offentlig och kommersiell service i de nybyggda stadsdelarna. Liten andel tillkommande bebyggelse i de centrala delarna missgynnar också utvecklingen av service, kultur och fritidsaktiviteter i innerstaden. Likaså riskerar utvecklingen av nya tjänsteföretag i centrum att missgynnas av den glesa strukturen, medan stor plats bereds för industri- och logistikföretag i perifera lägen.

Den glesa och utspridda bebyggelsen ger långa transportavstånd vilket gynnar bilresande och missgynnar kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Resandeynderlaget blir lågt och de nya stadsdelarna blir svåra att kollektivtrafikförsörja med hög turtäthet och god täckning. Därmed blir det svårt att bygga upp ett jämnt, säkert och tillgängligt transportsystem. Möjligheterna till pendling och distansarbete begränsas också genom de nya bostädernas avstånd till station/resecentrum. Trafikökningen i Nyköpings centrala delar kan väntas bli liten medan de perifera delarna blir hög med en stor andel bilberoende hushåll. För att minska trafikens miljöbelastning kan kommunen

satsa på att gynna samåkning, bilpooler och förnyelsebara bränslen i de områden som inte täcks av busslinjenätets busshållplatser. Det är svårt att uppskatta hur stora effekter sådana satsningar kan få i praktiken.

Den utbredda strukturen uppförs den tillkommande bebyggelsen i stor utsträckning på jungfrulig mark. Andelen återanvändning av redan exploaterad mark blir liten och nyttjandet av befintlig infrastruktur i form av vägar och ledningar blir låg. Förutsättningarna för att utnyttja centrala, storskaliga lösningar för teknisk försörjning blir begränsade medan möjligheterna att utveckla lokala kretslopps-lösningar och individuella värmesystem baserade på bio-, geo- och solenergi är goda.

De tätortsnära rekreationsmöjligheterna bevaras, och kan t o m förbättras genom att centralt belägen mark omvandlas till parkmark i områden där brist på park råder idag. Tillkommande bebyggelse uppförs i natur- och vattennära lägen och får tillgång till ett stort utbud av bostadsnära rekreationsområden. Några natur- och kulturmiljöer samt känsliga vattenområden i stadens utkant kommer emellertid att tas i anspråk eller påverkas av exploateringen.

Sammanfattningsvis bedöms den utbredda strukturen svara mindre väl upp mot uppställda mål.



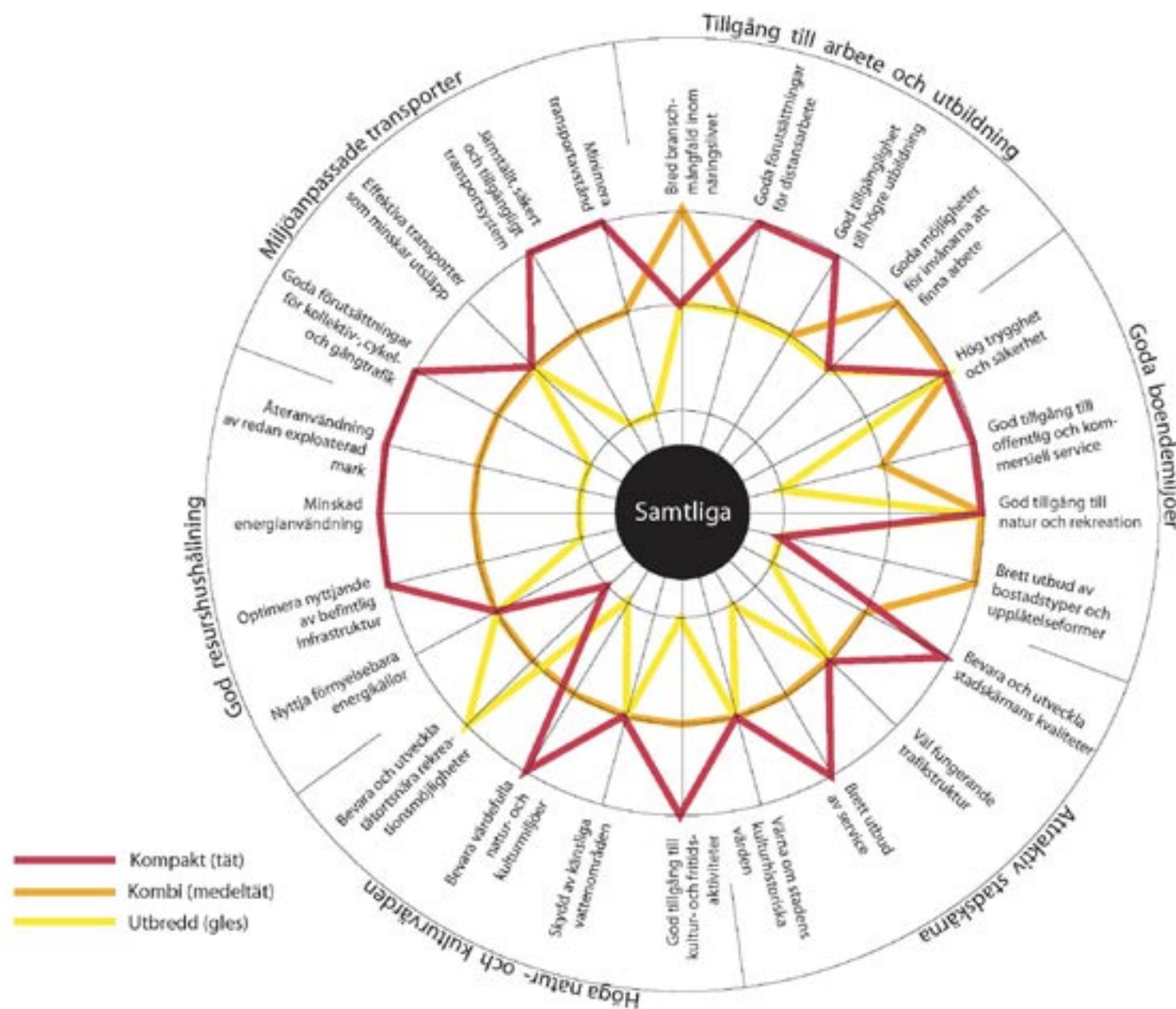
Figur 11. Värderos: utbredd (gles)

Samlad bedömning- slutsatser

Vid en jämförelse mellan framtidsbilderna i figur kan följande konstateras:

- Framtidsbild *kompakt* har hög måluppfyllelse för mer än hälften av delmålen (14 st) där övriga framtidsbilder uppvisar medelhög eller låg måluppfyllelse.
- Framtidsbild *kombi* har hög måluppfyllelse för tre delmål där övriga framtidsbilder uppvisar lägre måluppfyllelse.
- Framtidsbild *utbredd* har hög måluppfyllelse bara för ett delmål där övriga framtidsbilder uppvisar lägre måluppfyllelse.
- De tre framtidsbilderna har bedömts likvärdiga med en sammanfallande, medelhög måluppfyllelse för fem olika delmål.

Värderosorna redovisar en grovt förenklad utvärdering av de tre framtidsbilderna.



Figur 12: Sammanställning värderosor – kompakt, kombi, utbredd

Konsekvensbedömningen har med hjälp av värderingar använts som ett viktigt inspel i hur planförslaget byggts upp i helhet och delar. Planförslaget kombinerar framtidsbilderna för att tillvara de fördelar som de olika inriktningarna tät, tät-gles och gles ger.

Den täta strukturens fördelar utnyttjas t.ex. när det gäller serviceutbud, bra kollektivtrafikunderlag och möjlighet att på ett resurseffektivt sätt återanvända centralt belägna arbetsområden till grund för planeringsinriktningen för stadens utveckling i områdena närmast innerstaden. Vidare utgör framtidsbilden »tät« utgångspunkt för förslaget till lokalisering av resecentrum vid Folkungavallen och utveckling av högskolecentrum och studentbostäder i dess omedelbara närhet.

Fördelarna i framtidsbilden »tät-gles« tas tillvara när det gäller möjligheten att kunna erbjuda lokaliseringmöjligheter för ett brett spektrum av företag –logistik, tillverkning och tjänsteföretag i arbetsområden som direkt gränsar till den utvidgade stadskärnan. Detta ger möjligheter till hög måluppfyllelse ifråga om målen »bred branskmångfald inom näringslivet« respektive »goda möjligheter för invånarna att finna arbete».

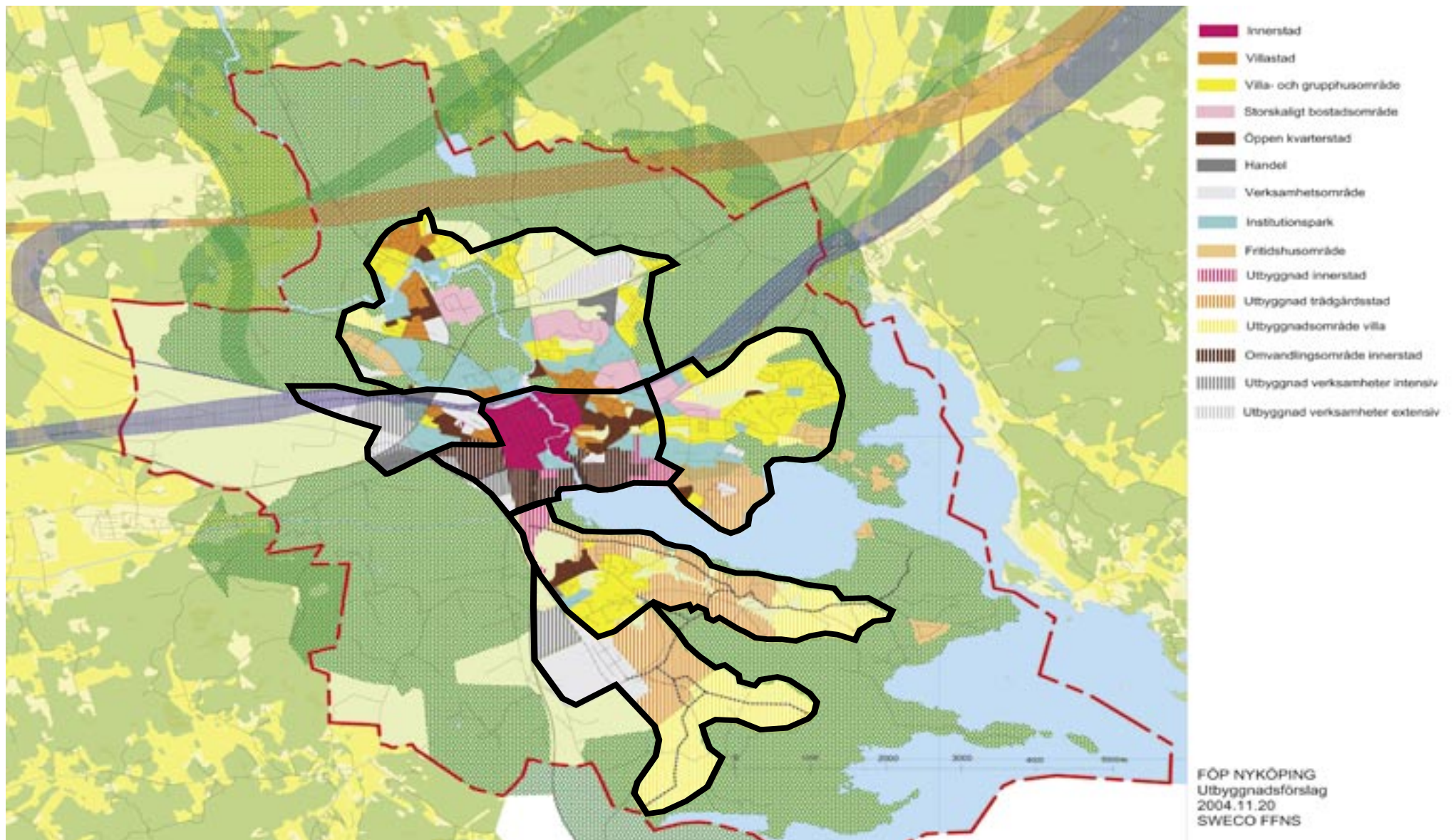
Framtidsbild »gles« ger den bästa tillgången på tätortsnära rekreativmöjligheter genom att centrala områden återanvänds inte bara för bebyggelse utan också för grönytor. I förslaget beaktas detta mål genom att omvandlingen i centralt belägna arbetsområden sker med

Redan beslutade detaljplaner inom de sydöstra delarna av Arnöområdet motsvarar i ett längre tidsperspektiv framtidsbilderna tät-gles respektive gles såvida utbyggnaden sker i båda de illustrerade bebyggelsefingrarna. Man måste vara uppmärksam på de nackdelar som en sådan utbyggnad kan innebära med hänsyn till målen beträffande god resurshushållning, tillgång till kollektiva transportslag och serviceunderlag.

Genom att utnyttja förnyelsebara energikällor och skapa strategiska platser, t.ex. hållplatstorg med en något högre exploatering för att förbättra underlaget för service och kollektivtrafik kan den glesa strukturen göras mer fördelaktig utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Tillgängligheten till en tätortsnära natur- och rekreationsytor blir god i bebyggelsefingrarna.



5 Planförslagets huvuddrag



Figur 13: Förslagskarta

Planberedskap

Planförslaget innebär att Nyköpings tätort byggs ut med bostäder och verksamheter i enlighet med pågående planer (detaljplaner, fördjupade översiktsplaner, strukturplan och områdesbestämmelser). Intentionen är att omgående ta fram detaljplaner i tätorten så att kommunen kan erbjuda ett brett urval av miljöer för bostads- utbyggnad och verksamhetsetablering. För närvarande har kommunen en planberedskap på ca 10-15 år framöver. Totalt innebär förslaget en utbyggnadskapacitet av drygt 8 600 nya bostäder och uppskattningsvis ca 5000 arbetsplatser.

Utbyggnadsprinciper

Utbyggnaden skall följa de av kommunfullmäktige antagna principerna som går ut på att i första hand bygga staden inifrån och ut med start i områden där efterfrågan är stor och där det är enklast att komma åt/omvandla marken. Utbyggnaden av tätorten görs huvudsakligen i form av:

- Nya bebyggelseområden (t ex Branthäll och Brandholmen)
- Omvandlingsområden (t ex Idbäcken, Kungshagen och Spelshagen)
- Kompletteringsbebyggelse (t ex Oppeby, Oxbacken, Bryngelstorp m fl)
- Förtätning i befintliga stadsdelar

Innerstaden

Innerstaden föreslås att utökas genom en successiv omvandling av hamn-

området (Kungshagen och Spelshagen) samt delar av arbetsområdet Idbäcken. En stor del av den planerade utbyggnaden görs genom omvandling av redan exploaterade områden som idag inte utnyttjas eller som nyttjas extensivt. Trafik-, bebyggelse- och verksamhetsstruktur, gaturum och kvartersstorlekar utformas och dimensioneras med innerstaden som förebild. Intentionen är att utveckla en trygg och säker stad där boende, verksamheter och service blandas inom stadsdelarna. För att uppnå en god blandning krävs en relativt omfattande bostadsutbyggnad. Dock beräknas de nya stadsdelarna även fortsättningsvis under överskådlig framtid kunna hysa ena en stor andel verksamheter, dock max 75 %.

Förtätning i stadskärnan föreslås bland annat genom ny bebyggelse i luckor (parkeringsytor mm) som blivit kvarlämnade efter tidigare rivning. Parkeringsproblematiken i stadskärnan föreslås lösas bland annat genom utökad kantstensparkering.

Tätorten byggs ut i ett antal fingrar med sinsemellan olika karaktär: Östra fingret, Södra fingret, Västra fingret och Norra fingret. Fingerstrukturen utvecklas i samspel med gröna kilar som sträcker sig från värdefulla gröna miljöer i stadens utkant in mot stadens centrala delar där de fikar sig in i tätorten. Kilarna knyter samman olika typer av gröna miljöer med varandra och gör dem lätta att nå från alla bebyggelseområden. Stora sammanhängande naturområden sparas utanför

staden samtidigt som en stor andel tätortsnära park- och naturmark tas tillvara insprängd i bebyggelsen.

Västra och norra fingret

Västra och norra bebyggelsefingret innefattar några mindre kompletteringar i form av villabebyggelse vid Harg och Oxbacken samt nybyggnad av verksamheter vid Hemgården och Påljungshage. Viss förtätning av mindre omfattning kan bli aktuell i anslutning till befintlig bebyggelse.

Östra bebyggelsefingret

Östra bebyggelsefingret innefattar ett större område med komplettering/nybyggnad av villabebyggelse norr om Bryngelstorp. På Brandholmen föreslås nybyggnad av stadstypen trädgårdsstad med radhus, parhus och flerbostadshus integrerat med service och lättare verksamheter. Trädgårdsstaden bildar en naturlig förlängning av de stads- och vattennära omvandlingsområdena i Kungshagen. En stor variation av bostadstyper, upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar ryms inom stadstypen. Viss förtätning kan bli aktuell i anslutning till befintlig bebyggelse.

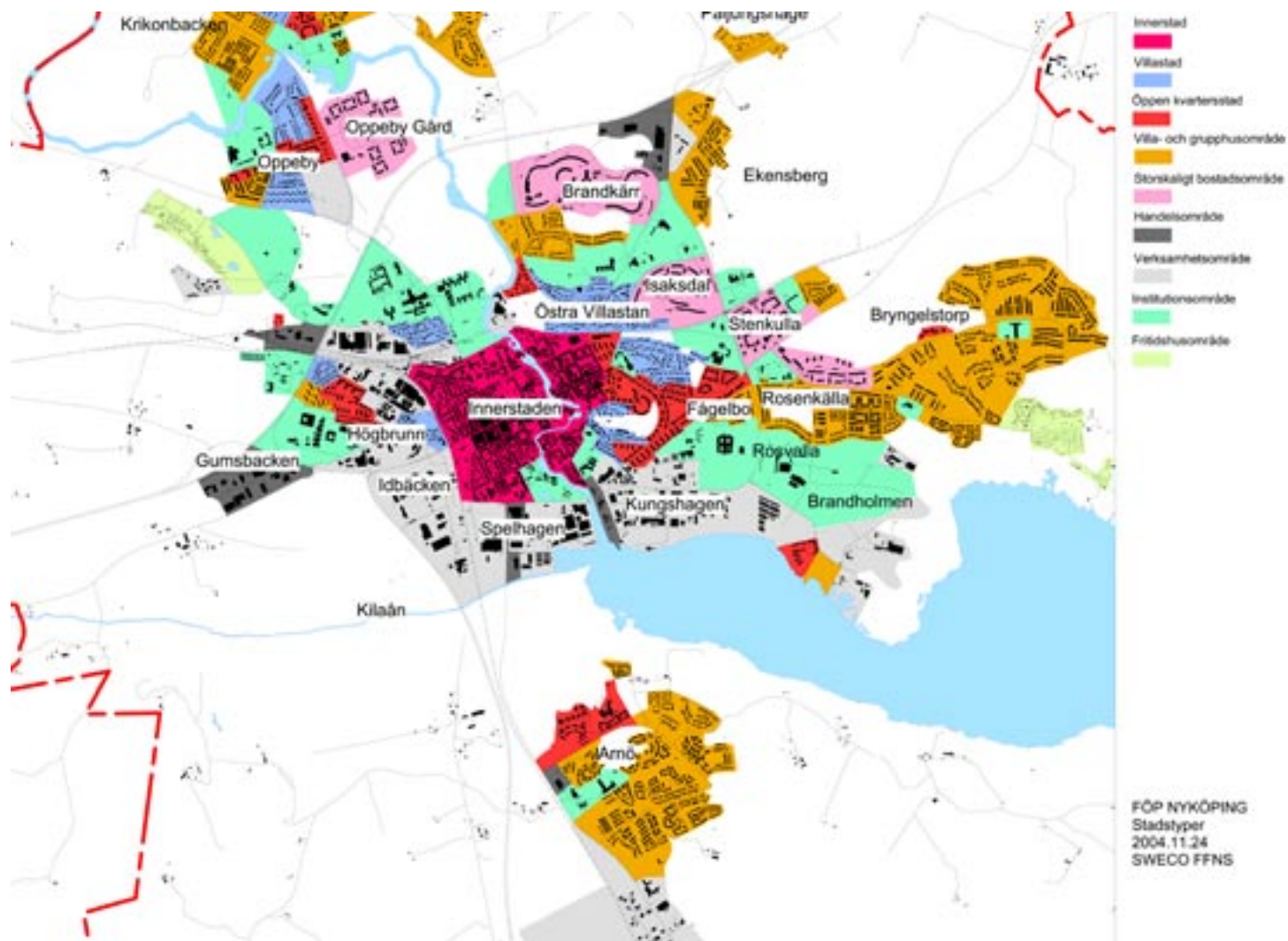
Östra och södra bebyggelsefingret (Arnö)

Den största nybyggnadspotentialen finns söderut på Arnölandet med ett östligt finger söder om Stadsfjärden och ett sydligt finger med två förgreningar. Närmast innerstaden dominerar stadstypen

trädgårdsstad med radhus, parhus, flerbostadshus och friliggande villor integrerat med service och lättare verksamheter. En stor variation av bostadstyper, upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar ryms inom stadstypen. Trädgårdsstaden byggs upp kring ett sammanhängande, organiskt trafiknät enligt rutnätsmodell med olika varianter av helt eller delvis kringbyggda kvarter. Bebyggelsen orienterar sig mot gatan och definierar tydliga gaturum samtidigt som skyddade gröna trädgårdsrum skapas i kvarterens inre. Intentionen är att de nya stadsdelarna skall få en sådan täthet att tillräckligt underlag skapas för kollektivtrafik och service. Hållplatstorgen kan utvecklas till knutpunkter med viss service.

I fingrarnas yttre delar dominerar stadstyperna villastad och villaområde. Här skapas utrymme för såväl stora villor på stora tomter (naturnära, lantligt) som för mer sammanhållen bebyggelse med små villor och radhus på mindre tomter. Intentionen är att utveckla områden med omsorgsfullt gestaltade gaturum där förgårdsplanteringar, husplacering, garage mm samordnas så att den nya bebyggelsen får en fast ram att landa i. Två nya busslinjer krävs för att kollektivtrafikförsörja de nya stadsdelarna. Det är viktigt att en stor andel av bebyggelsen ligger inom 400 meter från närmaste hållplats.

6 Befintlig bebyggelse – stadsanalys

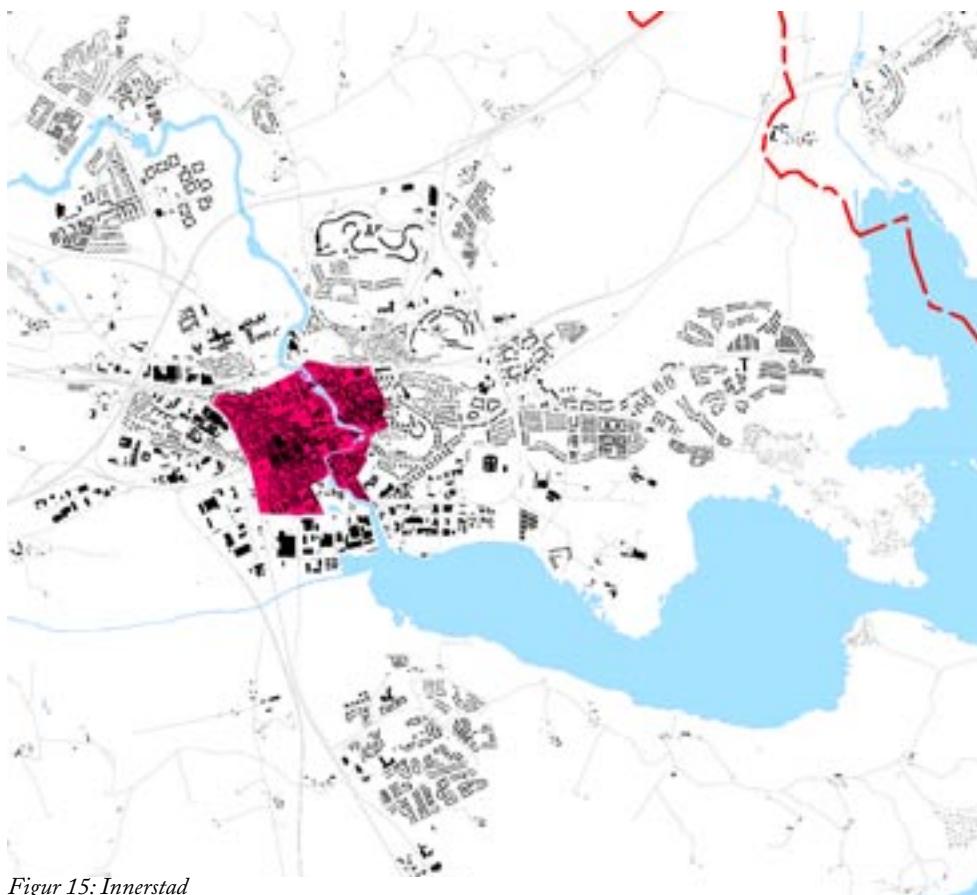


Figur 14: Befintliga stadstyper i Nyköping

Förutsättningar

En viktig utgångspunkt när Nyköping växer och förändras är den redan existerande bebyggelsestrukturen. För att kunna ta ställning till förtätningar och förändringar har det funnits värdefullt att beskriva denna och hitta ett förhållnings-sätt till hur Nyköpings skönhet och särart kan tillvaratas i stadens fortsatta utveckling.

Med utgångspunkt i hur den befintliga bebyggelsen formats under Nyköpings olika utbyggnadsperioder har tio olika stadstyper identifierats i staden: innerstad, villastad, öppen kvartersstad, gruppshusområde, villaområde, storskaligt bostadsområde, verksamhetsområde, handelsområde, institutionsområde, fritidshusområde. Stadstyperna formas av hur staden är organiserad rent fysiskt – förhållandet mellan gator, kvarter, byggnader och fastigheter – och speglar olika tiders stadsbyggnadsideal och sociala, tekniska och ekonomiska förutsättningar. Här behandlas gestaltungsaspekter på gatunätet men inte trafiktekniska aspekter (se kapitel 10 Trafik och kommunikationer) Till varje stadstyp görs en kort karaktärsbeskrivning samt ett förslag till planeringsinriktning/rekommendationer som ger vägledning till hur staden kan förändras, förnyas och utvecklas.



Figur 15: Innerstad

Innerstad

Nyköping har vuxit fram i anslutning till Nyköpingsåns utlopp i Östersjön. Staden är gammal, men de synliga lämningarna från äldre tider är få. Delar av Nyköpingshus finns kvar, liksom kyrkorna, men det oregelbundna gatunätet från medeltiden försvann efter en brand på 1600-talet, då nya gator lades ut i det rutnät vi ser idag.

Innerstaden präglas av den slingrande Nyköpingsån och bergen – Borgarberget och Östra bergen – som bryter sig ur det rätvinkliga gatunätet. Huvudgatan, Västra och Östra Storgatan, går över ån som delar staden i en östlig och västlig del med sinsemellan olika karaktär. Väster är den mer moderna delen med affärsstråk, gågata och offentlig förvaltning medan Öster är mer småskalig till sin karaktär.

Stadstypen innerstad är nära förknippad med stadstypen småstad som beskrivs i strukturplanen för Stadsfjärden. Vi har i detta dokument använt begreppet innerstad för att tydligt markera att vi har stadskärnan som utgångspunkt för denna stadstyp.

Gator och torg

Innerstadens gatustruktur följer rutnätets enkla princip med raka gator och slutna, kvadratiske kvarter. Byggnadskropparna ligger tätt samman utmed gatorna och definierar tydliga, stadsmässiga gaturum. Butiker i bottenvåningen är vanligt i de centralare delarna. På några gator med bostadshus förekommer förgårdsplanteringar som ger en grön karaktär åt gaturummet. Flera mindre parkeringsytor bryter idag det slutna kvartersmönstret.

Stora torget är den centrala offentliga platsen i stadskärnan. Kring torget ligger offentliga byggnader som stadshuset, Länsstyrelsen och S:t Nicolai kyrka. Torget har en viktig funktion som mötes- och marknadsplats i staden. Framför All Helgonakyrkan i innerstadens östra del ligger Östra torget med en mer grön och intim karaktär.

Parker, alléer och bostadsgårdar

Nyköpingsån med sina promenader brukar kallas för Nyköpings stadspark. Ån löper som ett grönt stråk genom centrala Nyköping. Stadens grönska är koncentrerad till mindre parker och grönytor som Gripsholmsparken, Teaterparken, Borgareberget, Vallarna och Kungshagen

samt till Nyköpingshus, kyrkorna och de privata bostadsgårdarna.

En stor del av dagens trädbestånd planterades i början av 1900-talet och sticker idag upp ovanför hustaken och bildar lövsalar på gårdar och i parker.

Bebyggelse

Bebyggelsen i Nyköping är låg och småskalig – sinnebilden för den traditionella svenska småstaden. Två- och trevåningsbebyggelsen dominerar längs gatorna, medan envåningshus är vanliga på gårdarna. Stadsbilden uppvisar en stor variation med bebyggelse från olika tider, med olika fasadutformning och material. Av den lantliga trähusbebyggelsen från 1700- och 1800-talet finns idag endast spridda fragment kvar. Större delen av innerstadens bebyggelse har uppförts efter 1930. På 1960-talet revs delar av den äldre bebyggelsen för att ge plats för gallerior och butiker i stora enheter.

Kulturhistoriska värden

Nyköpings innerstad har utpekats som riksintresse för kulturminnesvärden. Stadens historia och framväxt avspeglas i många välbevarade byggnader och miljöer: de medeltida kyrkorna, torgmiljön med residenset och före detta rådhuset, ämbetsmannabostäder, industribyggnader från olika tider utmed ån och 1900-talets bostadsområden. Stadsplanen är ett av landets mest konsekvent genomförda exempel på stadsmaktens moderniseringssträvanden vid 1600-talets mitt.

Stora delar av Nyköpings stadskärna är

att betrakta som fornlämning (medeltida kulturlager) vilket innebär förbud mot att gräva i marken utan tillstånd av länsstyrelsen (se karta).

I Nyköpings innerstad finns ett antal byggnadsminnesmärken samt välbevarade byggnader med särskilt kulturhistoriskt egenvärde och stor betydelse för miljön.

Riktlinjer för planering innerstad

- Värna om gatunät, kvartersform, kvartersmönster och kvartersstorlek så att 1600-talets rutnätsplan ej förvanskas.
 - Bevara innerstadens slutna karaktär och starka rumslighet. Stärk rutnätsstrukturen och förbättra stadsbilden genom att sluta kvarteren mot gatan och bebygga luckor som blivit kvarlämnade som parkeringsytor mm efter tidigare rivning.
 - Smalna av oönskat breda gaturum genom trädplantering, vegetation, plank eller ny bebyggelse.
 - Förstärk affärsstråk och offentlig förvaltning längs Västra och Östra Storgatan.
 - Ta tillvara togens individuella karaktär och identitet vid upprustning och förändring.
 - Värna om och förstärk innerstadens grönytor i form av bostadsgårdar, trädgårdar, förgårdsplanteringar och enstaka träd genom att bl.a satsa på kantstensparkerings. Komplettera/förnygra trädbeståndet.
- Värna om årummet – Nyköpings stadspark – med grönska och promenader. Skapa en förlängning av å-promenaden ned mot Stadsfjärden (och utveckla strandpromenaden längs hamnområdet.)
 - Undersök möjligheten att utvidga stadens parkutbud genom att skapa nya parker i innerstaden i samband med att stadsdelar/kvarter/tomter omvandlas.
 - Ny bebyggelse bör ha ett arkitektoniskt uttryck som samspelar med befintlig bebyggelse.
 - Den nya bebyggelsen bör i höjd och skala anpassas till omgivningen men undantag i t.ex form av högre bebyggelse kan övervägas i stadens utkant. Butiker och andra publika lokaler i bottenvåningarna, i synnerhet i kvartershörn, bör uppmuntras.
 - Om- och tillbyggnader samt förtätning bör göras med stor varsamhet. Det är viktigt att olika byggnadsepoker kan urskiljas och att enklaver av äldre traditionell bebyggelse får ligga kvar som spår av stadens mångsidiga historia. Därigenom tydliggörs och framhävs stadens årsringar.
 - Eventuella gestaltningsprogram upprättas i samband med exploatering.



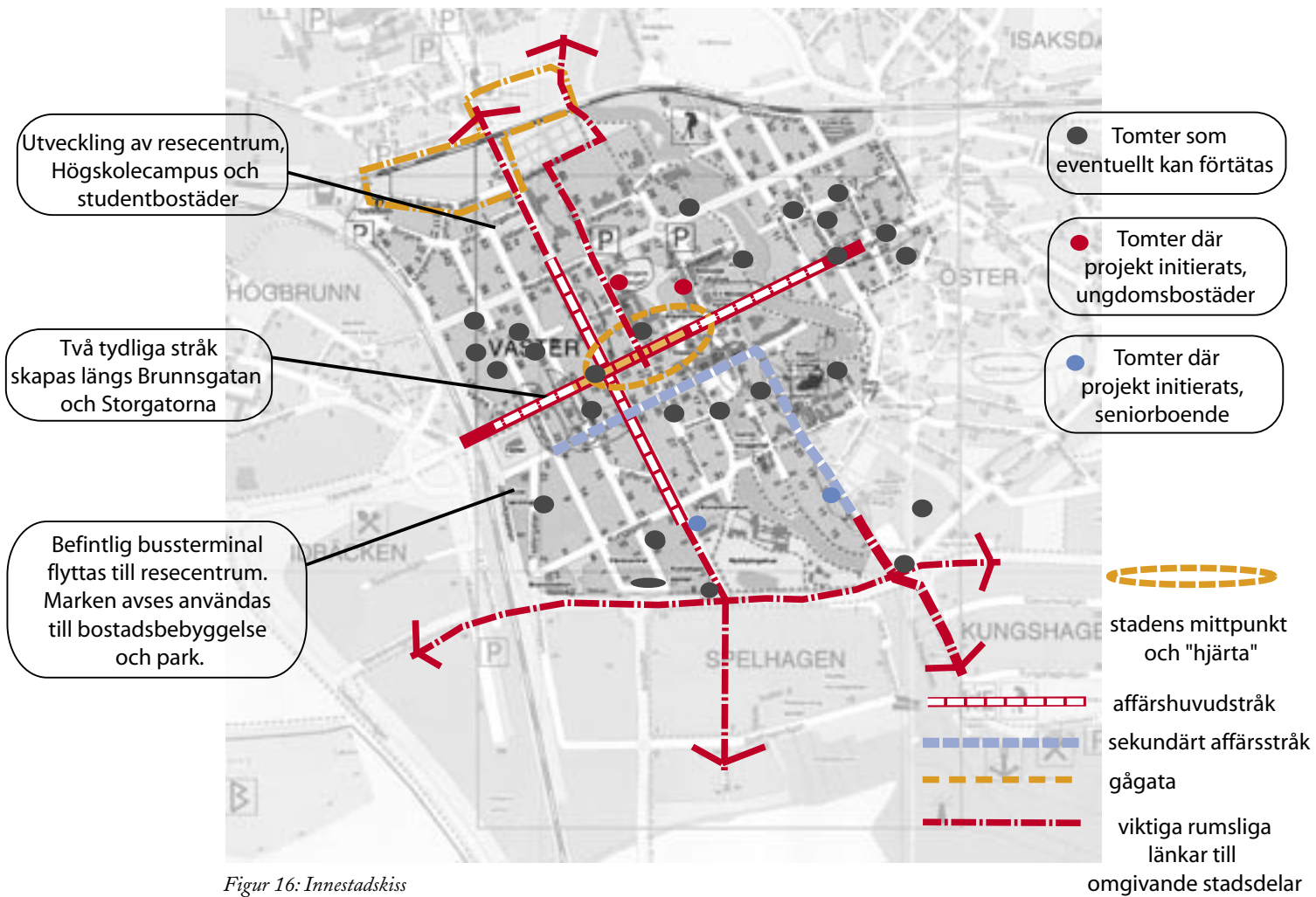
foto SWECO FFNS Arkitekter: Stora Torget



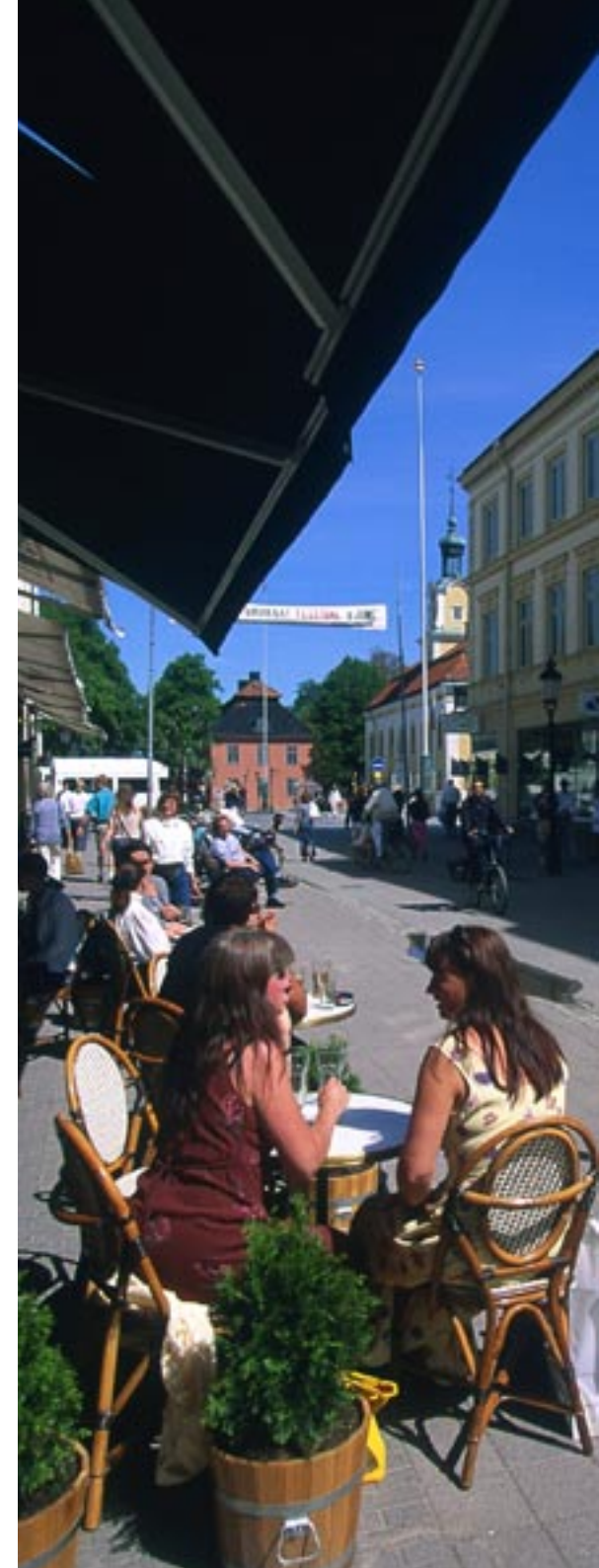
foto SWECO FFNS Arkitekter: Vy från torget längs Östra Storgatan



foto SWECO FFNS Arkitekter: Hörnet Västra Kvarngatan/Behmbrogatan



Figur 16: Innestadskiss



Idéskiss innerstan

Den fördjupade översiktsplanen ger förutsättningar för att bibehålla och utveckla en attraktiv och välbesökt stadskärna. Nyköpings innerstad står inför en stark förändring ifråga om både bebyggelse och trafikstruktur under de närmsta åren. Den fördjupade översiktsplanen pekar på ett nytt stationsläge för tågtrafiken som den strategiskt mest viktiga satsningen för tätorten. Stationen behöver integreras i ett nytt resecentrum för att på ett bättre sätt samordna alla trafikslag. Det är också väsentligt att den kan kopplas till ett utbyggt högskolecentrum och studentbostäder.

Handel

En etablering av resecentrum i höjd med Brunnsgatan innebär att en stark nord-

sydlig axel (trafik och gångströmmar) skapas. Axeln kompletteras av en östlig- västlig axel längs storgatorna. Längs axlarna bör handel, så långt det är möjligt, prioriteras i byggnadernas bottenvåning.

Många städer har stora problem med att handeln i innerstan försvagas i takt med utbyggnad av externhandeln. I Nyköping råder idag en god balans mellan handel i innerstaden och externt. Nyköpings kommun arbetar för att stimulera handel både i innerstaden och externt utifrån antagandet att med rätt mix av funktioner så finns möjlighet att dessa olika handelse typer förstärker varandra ömsesidigt.

Det sker dock en viss »bostadisering« och därmed kopplad minskning av handeln på Öster. Om tydliga stråk med viktiga

målpunkter och kanaliserade butikstråk utvecklas ökar chanserna att skapa en levande stadskärna med stark handel.

För att skapa en attraktiv handel i stadskärnan är det mycket viktigt med god tillgång till parkering. Det finns flera olika strategier att tillskapa mer parkering. I avsnittet om trafik utpekade ett antal platser som kan bli aktuella för parkering. Därutöver finns andra möjligheter att lösa parkeringsfrågan om befintliga parkeringsytorna tas i anspråk för ny bebyggelse som t.ex. ökad kantstensparkering, överdäckning av befintliga parkeringsytorna samt parkeringshus eller parkeringsdäck.

Trafik

Nytt resecentrum är en strategiskt viktig

punkt men innan dess genomförande kommer åtminstone två vägomdragningar att genomföras. Av dessa är Hamnvägens förlängning mot Stenbärsvägen/ väg 53 den angelägnaste satsningen som kommer att ge en positiv effekt på trafikföringen i tätorten. Anslutningen mellan Västerleden och Västra Storgatan föreslås omgestaltas i enlighet med förslagen i planprogrammet för Idbäcken då väg 53 och Hamnvägen kopplas samman.

För att skapa en livaktig stadskärna är goda förutsättningar för gång- och cykeltrafik viktiga. Även i detta sammanhang är den nord-sydliga och öst-västliga axeln av stor betydelse. Följande formulering kan tjäna som en övergripande riktlinje för gaturummens nyttjande:

Gatorna skall åter till människorna! Det ska åter bli tillåtet att såväl köra, parkera, cykla och gå i det gemensamma gaturummet. Gatorna ska utformas enkelt och tydligt, helt enkelt självinstruerande för att begränsa hastigheter. På så sätt minimeras också behovet av skyltning och konstlade hinder. Enkelriktade gator och återvändsgator bör undvikas! Gator med tillräcklig bredd förses med kantstensparkering och växelvis trädplantering. På så vis tillskapas värdefulla friyotor för samvaro och lek på kvartersmark.

Villastad

Områden: Östra Villastaden, Hället, Harg, Oppeby, Högbrunn (m.fl)

Villastadens framväxt i utkanten av Nyköping under 1900-talets första årtionden innebar att den traditionella rutnätsplanens raka gator, långa gatuperspektiv och kringbyggda kvarter ersattes av en mer oregelbunden planform med slingrande gator, oregelbundna kvarter och mindre husvolymer. Stadsplanen anpassades till terrängen och stor vikt lades vid omväxling, rumslighet, trivsel och skönhet. I villastaden skapades helhetsmiljöer med mycket enhetlig karaktär genom att tomtindelning, placering, byggnadsvolym och material reglerades. Bebyggelsen uppfördes ofta efter typritningar.

Inspirationen till villastadens välstuderade struktur kom bland annat från den österrikiske stadsplaneraren Camillo Sitte som förespråkade ett medeltida stilideal, samt från trädgårdsstadsrörelsen som vuxit fram i England. Dessa idéer stämde väl överens med den nationalromantiska byggnadsstil som rådde i Sverige vid sekelskiftet.

Gator

Villastadens gatunät är varierat genom sin slingrande terränganpassning. Återvändsgator förekommer knappast och rutnätsstadens långa siktlinjer saknas. Istället är fondbyggnader ofta placerade i slutet av gatan eller där gatan kröker. Gaturummen är väldefinierade och avgränsas av häckar och förgårdsplanteringar framför husen.

Några gator har givits större dignitet genom trädplantering. I allmänhet är husen placerade med gavlarna mot varandra, vilket ger en jämn rytm åt gatan. I egnahemsområden från 1950- och 60-tal förekommer också gavelvända hus. Förgårdsmarkens halvprivata grönska dominerar gaturummet och ger det en intim karaktär. Entréer finns på gaveln eller i vissa fall på trädgårdssidan.

Parker och trädgårdar

Bakom husen, i kvarterens inre, breder de privata trädgårdarna ut sig och bildar tillsammans stora inre trädgårdsrum. Tomterna är relativt stora, omkring 600-1000 m², och präglas idag av sina uppvuxna frukt- och prydnadsträd som bildar en lummig inramning till bebyggelsen. Den gröna förgårdsmarken framför huset har en viktig funktion. Den binder samman gata med tomt och blir en del både av den offentliga gatan och den privata tomten. Trots att husen står relativt tätt, uppfattas villastaden som luftig och rymlig tack vare husens placering i tomtens framkant och de stora trädgårdsrummen i kvarterens inre.

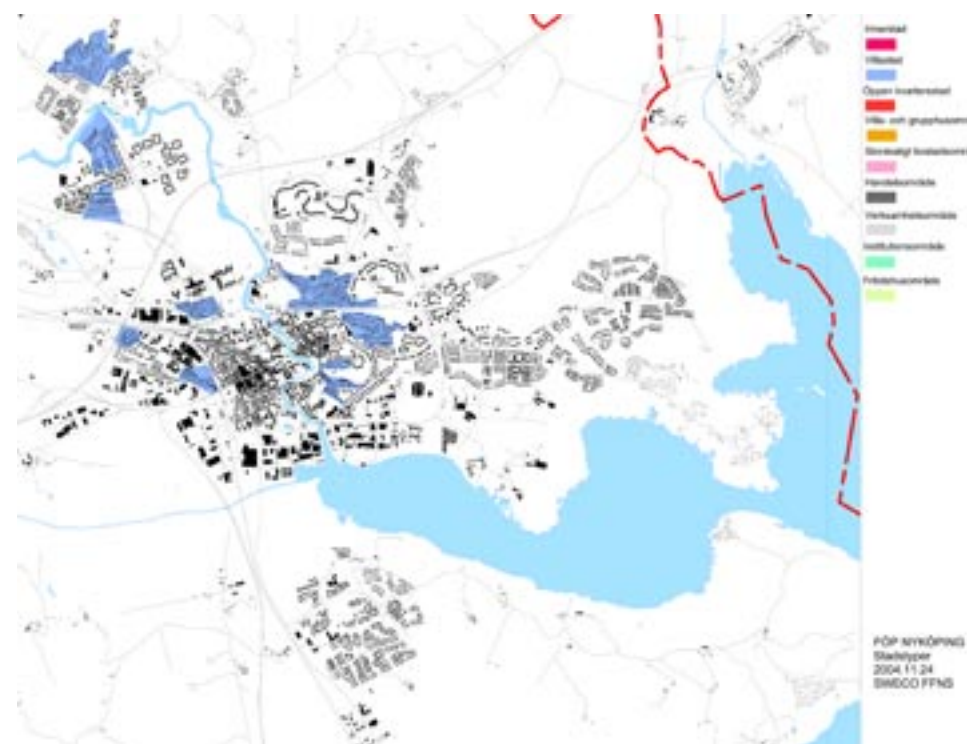
I villastaden har stor hänsyn tagits till terrängen. Strukturen är väl uttänkt med små parker och platser. Bergknallar och trädgångar har ofta sparats, vilket skapar variation i bebyggelsen och ger plats för lek mm.

Bebyggelse

Villastadens bebyggelse har stora arkitektoniska kvaliteter. I områden från tidigt 1900-tal dominerar den nationalromantiska stilen inspirerad av svensk

byggnadstradition med hus i 1 ½ plan, fasader i ljus puts eller trä, spröjsade fönster, förstukvistar, verandor och snickerier. 1920-talet präglades av klassicismens enklare och stramare arkitektur. Från 1930-talet finns byggnader i funktionalistisk stil med ett geometriskt formspråk, ljus slätputs, tvåluftsfönster och enkla smidesdetaljer.

Hus i två hela plan blev också vanligt. 1940- och 50-talets egnahem byggdes vanligen i rött eller gult tegel eller i ljus locklistpanel. Husen är i allmänhet små, 1- 1 ½ plan med källare, flackt sadeltak och fönster med två eller tre lufter utan spröjs.



Figur 17: Villastad



Riktlinjer för planering villastad

- Bevara de tydliga gränserna mellan privat, halvprivat och offentligt.
- Förändringar i gaturummet bör göras restriktivt med stor hänsyn till ursprungskaraktären. Husens placering på tomten, gatans och trottoarens markbeläggning, förekomsten av alléträd, förgårdsplantering, låga häckar, murar, staket och infarter har stor betydelse för helheten.
- Tillbyggnader bör göras mot trädgårdssidan. Det är viktigt att huvudbyggnadens ursprungliga volym är tydligt urskiljbar och att tillbyggnadens volym underordnar sig denna.
- I samband med förändringar bör stor hänsyn tas till byggnadernas kulturhistoriska och miljömässiga värde. Om- och tillbyggnader anpassas till den befintliga bebyggelsens karaktär, skala, färger och proportioner.
- Garage och uthus bör i storlek och placering underordna sig bostadshuset och utformas i samklang med detta vad gäller takform, fasadmateriell och färgsättning. Uthus och garage bör ligga indragna på trädgårdssidan och fritt i förhållande till bostadshuset.
- Värna om grönska på förgårdsmark och i trädgårdar. Uppvuxna träd har ett särskilt stort miljövärde. Undvik i möjligaste mån att fälla stora träd på tomter, längs gator och i parker.
- Undvik generellt förtätning på bekostnad av parker och naturmark. Kompletterande bebyggelse kan i något fall uppföras i villastadens utkant. Det är viktigt att den kompletterande bebyggelsen anpassas till den befintliga i placering och förhållande till gatan.
- Eventuella gestaltungsprogram upprättas i samband med exploatering.

Öppen kvartersstad

Områden: Östra bergen, Fågelbo, Oppeby (kring Regeringsvägen), Högrbrunn (Industrigatan – Hemgårdsvägen)

Förutsättningar

Under 1920-talet slog nya bostads- och stadsplaneideal igenom i Sverige. Som en reaktion mot de trånga, täta städerna och den strikta rutnätspanen som sedan 1600-talet varit regel i staden, efterfrågades ljus och luft och närhet till naturen.

När Nyköping expanderade, främst på 1940- och 50-talet, växte en ny typ av

stadsmiljöer fram utanför stads kärnan. Den traditionella, slutna kvartersstaden löstes upp och husen placerades enligt funktionalistiska ideal friliggande, som lamellhus och punkthus längs Nyköpings infartsvägar. Bebyggelsen anpassades till terräng och vegetation och variationsrika, luftiga miljöer skapades.

De områden som planerades strax efter andra världskriget utformades med stor omsorg om närservice med skola, affärer, bank, post och bibliotek lokaliserade i husens bottenvåningar eller vid ett litet stadsdelstorg (ex Oppeby). Inspirationen

kom från grannskapsrörelsen som vuxit sig stark i USA och England.

Gator

Den öppna kvartersstadens gator är anpassade till terräng och vegetation, vilket skapat ett oregelbundet och omväxlande gatunät väl förankrat i omgivningen. Gaturummet är bitvis upplöst med gavelställda eller snedställda hus mot gatan. Mer slutna gaturum, där lamellhusen placerats längs gatan förekommer också. En liten förgårdsplantering är vanligt. Några större gator är trädplanterade.

Parker och bostadsgårdar

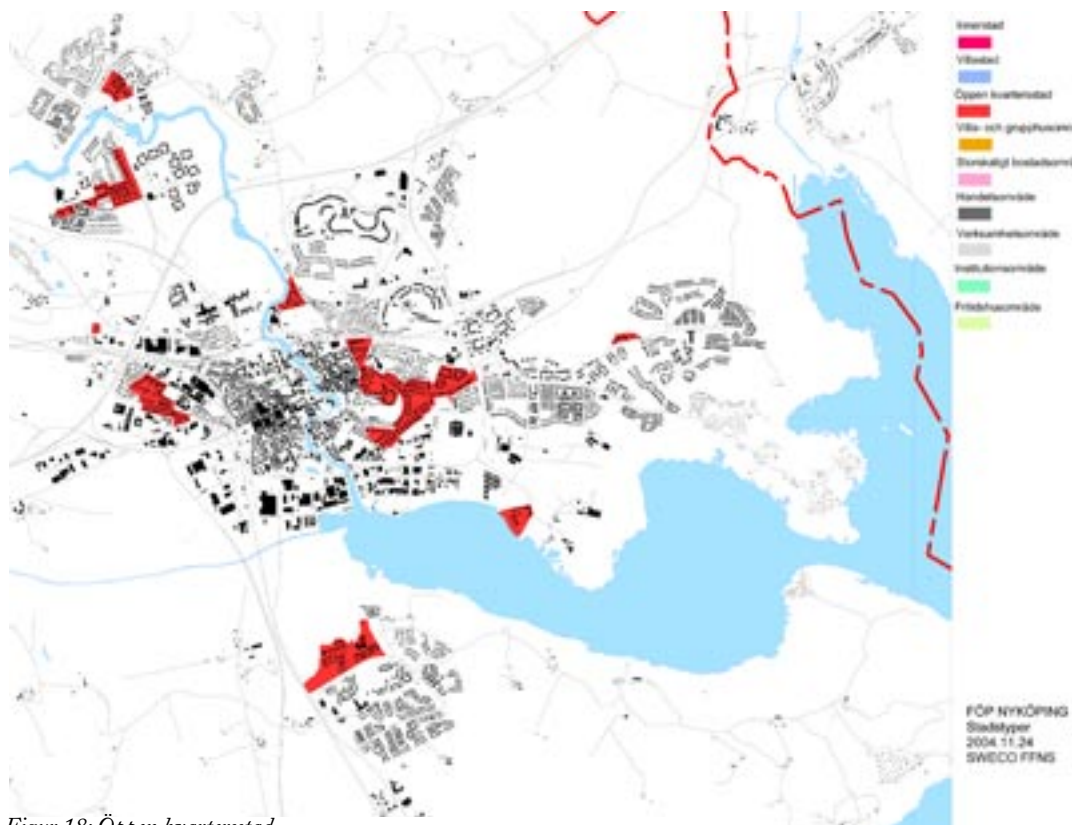
Den öppna kvartersstaden präglas av en stor anpassning till de naturgivna förutsättningarna vilket skapat gröna miljöer där den kuperade terrängen och uppvuxen vegetation i stor utsträckning sparats i parker och på bostadsgårdar. Husen har placerats och planerats med stor omsorg om gårdsbildningar och gör ett luftigt och grönt intryck. I 40-talsbebyggelsen är gårdarna ofta öppna och naturen möter gatan mellan de gavelställda husen. I områden från 50-talet förekommer kringbyggda kvarter i större utsträckning.

Bebyggelse

Den dominerande byggnadstypen är lamellhuset i två till tre våningar med fasad i tegel eller slät, ljus puts, tegeltäckt sadeltak, två- eller treluftsönster utan spröjs, utanpåliggande balkonger med fronter i plåt och smidda järnräcken. Byggnadskropparna är fritt placerade i terrängen och bebyggelsen är anpassad till terrängformerna med förskjutningar i höjddled, indragna partier mm. Bebyggelsen dominerar inte över terrängen, utan samspelar med denna och bidrar till att förstärka och förtydliga naturliga terrängformer.

Kulturhistoriska värden

En stor del av de områden som omfattas av stadstypen öppen kvartersstad har höga miljövärden. Några kvarter har pekats ut som särskilt värdefulla ur kulturhistorisk och/eller miljömässig synpunkt.



Figur 18: Öppen kvartersstad



Riktlinjer för planering

- Bevara det öppna bebyggelsemönstret med karaktäristiskt fritt liggande byggnader och ett öppet samband mellan gata, bostadsgård och park.
- Stimulera butiker och verksamheter i bostadshusens bottenvåningar.
- Träd i gaturummet bevaras och nya träd planteras där utrymme finns. Trädplantering i kombination med gång- och cykelbanor och kantstensparkeringskanaler kan gärna användas för att minska bredden på onödigt stora gaturum.
- Tidstypiska karaktärsdrag i parker och på bostadsgårdar bör bevaras och återställas vid underhåll, restaurering och ombyggnad.
- Värna om bostadsgårdarnas kvaliteter och funktioner. Eventuellt tillkommande komplementbyggnader, exempelvis miljöhus, tvättstugor och cykelskjul, gestaltas och placeras omsorgsfullt för att inte gårdens användbarhet och karaktär skall gå förlorad. Tillägg bör ske restriktivt.
- Eventuell ny bebyggelse anpassas till bebyggelsens skala och karaktär.

Villa- och grupphusområde

Områden: Högbrunn (kv Blåklinten och Brudslöjan), Rosenkälla, Bryngelstorp, Långsätter, Harg-Oxbacken.

Förutsättningar

Perioden 1965-75, de så kallade miljonprogramsåren, tillkom i Nyköping en stor mängd nya villa- och grupphusområden i rask takt. Grupphusbebyggelsen (radhus, kedjehus och gruppbbyggda villor) planerades i allmänhet som enhetliga grupper med identisk eller måttligt

varierad utformning. I områden med styckebyggda villor är variationen större i fråga om volym, material och färgsättning.

I kuperade områden som Bryngelstorp och Långsätter har terrängen till stor del fått styra husens placering. Bebyggelsen har samlats i ett antal mindre bebyggelseöar som ligger utmed slingrande gator som utskott från en större huvudgata.

I flackare områden som Rosenkälla är tätheten och småskaligheten mer påtaglig. Låga hushöjder, begränsade byggnadsvolymmer och små, väl uppvuxna trädgårdar

och grönytor bidrar där till att skapa en homogen karaktär, trots stora variationer i villabebyggelsen.

Under 1960- och 70-talet förstärktes den geografiska separeringen mellan olika funktioner vilket skapade renodlade bostadsområden, arbetsområden och centrum. Serviceutbudet i villa- och grupphusområden är i regel begränsat till daghem, skola och eventuellt en livsmedelsbutik.

Trafik

I 60- och 70-talens villa- och grupphusområden är trafiknätet i allmänhet differentierat och separerat, olika trafikslag hålls åtskilda i enlighet med de då introducerade SCAFT-riktlinjerna. Trafikförsörjningen sker via en omgärdande yttre matargata som leder biltrafiken till bostadskvarterens säckgator (korta återvändsgator), vilka står i förbindelse med ett inre gång- och cykelvägnät närmast husen. Garage och bilparkering finns ofta i områdets utkant. Matargator och infartsgator är i allmänhet breda med diffusa gaturum medan

bostadsgatorna kan vara mer intima och småskaliga.

Grönytor

Nyköpings villa- och grupphusområden har mycket god tillgång till närliggande allmänna grönytor. Höjder och högre vegetation har sparats mellan olika bebyggelsegrupper och bildar en grön inramning till bebyggelsen.

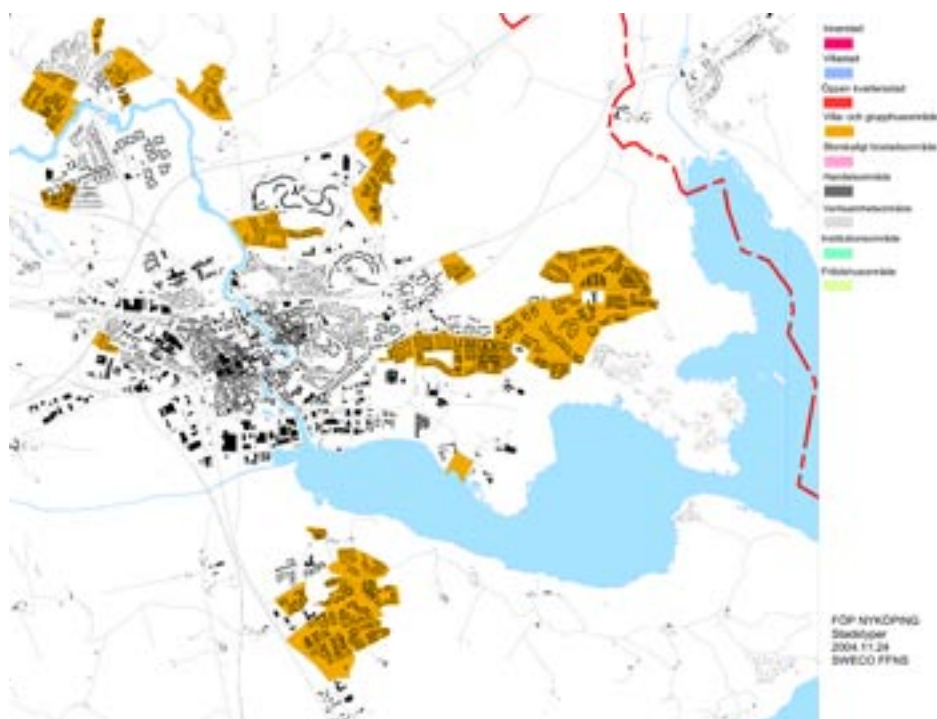
Husen ligger i allmänhet placerade mitt på tomten omgivna av gräsmatta och prydnadsodlingar. Ett karaktäristiskt inslag i trädgårdarna från 1960- och 70-talet är de vintergröna barrväxterna som var på modet vid tiden.

Bebyggelse

Under miljonprogramsåren utvecklades arkitekturen mot en bred stilblandning utan den tidigare regionala förankringen. Vanliga fasadmaterial från tiden är tegel, ofta kalkstenstegel i vitt eller brunt, i många fall kombinerat med träpanel. Taken är mörka, belagda med svart betongtegel. Våningsantalet varierar mellan ett och två plan. Områden från 1980- och 90-talet är oftare helt i trä och målade i pastellfärger.

Kultuhistoriska värden

Kvarteren Blåklinten och Brudslöjan i Högbrunn är radhus från 40-talet med höga miljömässiga och arkitektoniska värden. Några kvarter med särskilt höga miljövärden finns också i Rosenkälla, kv Sädgäsen, kv Skraken, kv Hägern.



Figur 19: Villa- och grupphusområde



Riktlinjer för planering villa- och grupphusområde

- Förändringar i gaturummet bör göras med stor hänsyn till ursprungskaraktären. Husens placering på tomten, gatans och trottoarernas markbeläggning, förekomsten av alléträd, förgårdsplantering, häckar, murar, staket och infarter har stor betydelse för helheten.
- I sammanhållna grupphusområden bör särskild hänsyn tas till helhetsverkan vid förändringar. Det är viktigt att effekten för husgruppen som helhet blir positiv.
- Önskat breda gator kan smalas av genom exempelvis trädplantering.
- I samband med förändringar i kvarter med särskilt höga miljövärden ska hänsyn tas till byggnadernas kulturhistoriska eller miljömässiga värde. Friheten i val av färg och material samt utformning av tillbyggnader och komplementbebyggelse är beroende av den enskilda byggnadens stadsbildsmässiga eller arkitektoniska värde.
- Vid förändringar skall stor hänsyn tas till den befintliga bebyggelsens karaktär, skala, färger och proportioner.
- Komplementbyggnader, garage och carportar etc bör underordna sig ursprungshuset i proportioner, material, utformning, vinklar och färger. Eventuella tillbyggnader bör placeras in mot trädgårdssidan. Undvik att bygga samman fristående hus med garage och murar. Husen bör klart kunna urskiljas från varandra.
- Förtäta och komplettera om möjligt med mindre flerbostadshus eller verksamhetslokaler/service som bidrar till att göra miljöerna mer blandade.
- Värna om värdefulla bostadsnära grönytor.
- Undvik förtätning på bekostnad av värdefull park- och naturmark som inte kan ersättas. Kompletterande bebyggelse bör gestaltas med hänsyn till skala och karaktär i befintlig bebyggelse även om vissa undantag kan medges om dessa är välgrundade. Förtätning genom tomtindelning bör i de flesta fall undvikas.
- Förbättra om möjligt orienterbarheten i gaturummet. Det kan i vissa områden vara möjligt att knyta samman återvändsgator med varandra och därmed förbättra orienterbarhet och tillgänglighet. Denna typ av förändringar måste göras med stor hänsyn till grönstruktur, bebyggelsekaraktär och trafiksäkerhet.

Storskaligt bostadsområde

Områden: Stenkulla, Brandkärr, Oppeby gård, Rosenkälla, Isaksdal

Förutsättningar

Under miljonprogramsåren på 1960- och 70-talet tillkom, som en följd av bostadsbristen, flera storskaliga bostadsområden i Nyköpings utkant. Visionen för stadsbyggandet var vid denna tid »hus i park«

och bebyggelsen placerades fritt i landskapet utan relation till stadsgatan som i tidigare områden. Till bostadsområdena hör ofta ett lokalt centrum med ett mindre torg eller centrumhus med butiker och service. Typiskt för den här tiden var bilismens framväxt och en långtgående prioritering av biltrafikens framkomlighet.

Gator

I de storskaliga bostadsområdena har

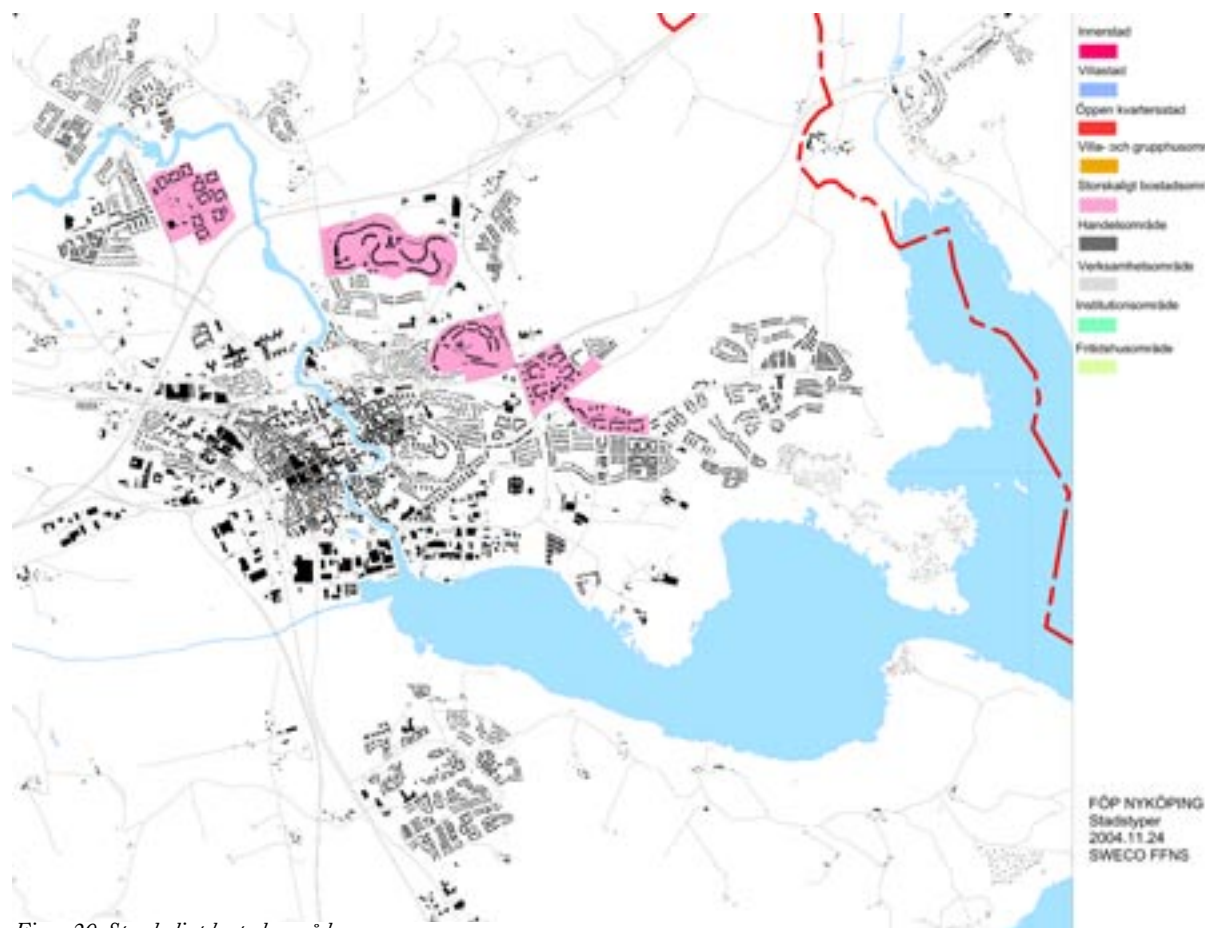
trafikseparering gällt som princip. En yttre matargata leder trafiken till stora parkeringsytor i områdenas utkant vilka står i förbindelse med ett inre gång- och cykelvägnät närmast husen. Gårdar och grönområden är helt bilfria. Matargatorna är i allmänhet breda med gaturum som flyter ut i omgivande gräsklädda »skyddszoner».

Grönområden och bostadsgårdar

Miljonprogrammets grönområden och bostadsgårdar var liksom husen storskaliga med tydlig funktionsuppdelning. Karaktärsmaterial var gräs och asfalt, stora träd i grupper eller raka rader samt stora monokulturer av buskar som berberis och spirea. Växterna behandlades som arkitektoniska element, ofta i massverkan. I samband med miljöförbättringar på 1980-talet har många grönområden berikats med ny vegetation i form av naturlika planteringar. Många gårdar byggdes på underjordiska parkeringsgarage, vilket har begränsat möjligheterna att plantera större buskar och träd.

Bebyggelse

Bebyggelsen präglas oftast av en rationell, rätvinklig och repetitiv estetik. Bebyggelsen i de storskaliga områdena består främst av geometriskt enkla, friliggande byggnadskroppar med plana tak, fritt placerade i stadslandskapet. Vanliga hustyper är skivhus (t ex Isaksdal) och punkthus (t ex Stenkulla). Våningsantalet varierar vanligen mellan tre och nio våningar. Lamellhus i två våningar förekommer också (t.ex Oppeby gård). I Brandkärr består bebyggelsen av buktande huskroppar i fem till sex våningar som vänder sig inåt och formar oregelbundna vidsträckt gårdarum. Det speglar på ett tidstypiskt sätt ambitionen att ge de stora byggnadsvolymer en skulptural verkan. Vanliga fasadmaterial är ljusa betongelement eller gult tegel.



Figur 20: Storskaligt bostadsområde



Riktlinjer för planering storskaligt bostadsområde

- Värna om det öppna bebyggelsemönstret med fritt liggande byggnader, mycket grönska och stora bilfria områden. Utveckla de storskaliga bostadsområdena i samklang med visionen om hus i park. Utveckla sambandet mellan hus, bostadsgård och grönområde.
- Uppmuntra och stimulera till en större blandning mellan olika typer av bostäder och verksamheter. Underlätta för service och småskaliga verksamheter att etablera sig i bostadshusens bottenvåningar. Utveckla lokala torg och centrum till attraktiva mötesplatser.
- Utveckla bostadsgårdar och grönområden med en mer omsorgsfull och varierad utformning. Förbättra användbarheten och stärk identiteten.
- Värna om de generösa utemiljöerna och de öppna sambanden mellan bostadsgårdar och park.
- Förstärk de kvaliteter som finns i den kraftfulla, arkitektoniska gestaltningen i stor skala.
- Bebyggelsen kan ändras och förnyas med respekt för de ursprungliga kvaliteterna. Bevara originaldetaljer som mosaikpartier och träportar i så stor utsträckning som möjligt. Anpassa nya detaljer till den enkla arkitekturen. Var försiktig med kulörta inslag i färgsättningen.
- Vid ombyggnad av de breda gatorna är det viktigt att ta kraftfulla helhetsgrepp, gärna med planteringar av storvuxna träd för att dra ned gaturummets skala.
- Förtäta/komplettera om möjligt i kantzoner och centrumområden. Eventuellt överdimensionerade parkeringsytor kan delas upp i mindre enheter eller bebyggas. Ny bebyggelse måste i stil, material och färgsättning fungera i samklang med befintlig bebyggelse.
- Förtäta och komplettera gärna med småhus som bidrar till att göra miljöerna mer blandade.

Verksamhetsområde och handelsområde

Områden: Spelhagen, Kungshagen, Idbäcken, Högbrunn, Oppeby, Ekensberg, Björkö, Finntorp

Förutsättningar

Kommunens verksamhetsområden är idag huvudsakligen lokaliserade till det centralt belägna hamnområdet samt till områden i tätortens utkant, i anslutning till viktiga kommunikationsleder. Hamnområdet hyser idag en varierad bebyggelse med ett stort antal verksamheter från olika tidsperioder. Området står under långsam omvandling och utgör genom sitt centrala läge och sin naturliga koppling till innerstaden en stor potential för stadsutveckling.

En stor del av kommunens verksamhetsområden ligger i anslutning till motorvägen och järnvägarna (stambanan och TGOJ-banan). Detta gäller bl a Idbäcken, Högbrunn, Björkö, Finntorp, Gumsbacken och Ekensberg. Flertalet av dessa har tillkommit efter 1960-talet och präglas av en storskalig planering med breda gator och stora byggnader. Verksamhetsområdena är bilorienterade och dåligt försörjda med cykelbanor och trottoarer. I regel finns problem med orienterbarhet och trafiksäkerhet. De stora, diffusa gaturummen flyter samman med parkerings- och lastytor. Grönska saknas i allmänhet.

De storskaliga industriområdena har delvis tagits över av köpcentra som vuxit fram

runt staden, bland annat i Gumsbacken, Ekensberg och delar av Spelhagen och Kungshagen i hamnområdet. Gemensamt för dessa är en relativt torftig arkitektur – enkla, raka, lådformade byggnader. Den yttre miljön präglas av väl tilltagna parkeringsanläggningar och ett rikt utbud av skyltar, affischtavlor och flaggor.

En fortsatt utbyggnad av verksamhetsområden planeras i kommunen, bland annat Hemgården, Påljunghage och Björkö (se nedan, verksamhetsområden).

Riktlinjer för planering verksamhetsområde och handelsområde

- Ta tillvara den befintliga industribebyggelsens arkitektoniska kvaliteter. Bevara den äldre bebyggelsens individuella detaljer.
- Bevara befintliga träd och värna om grön förgårdsmark som bidrar till att ge bebyggelsen en mjuk inramning.
- Utveckla hamnområdet och norra delen av Idbäcken till ett blandat stadsområde med ökad småskalighet och ett större inslag av kontor, service och bostäder (se innerstad nedan).



Figur 21: Verksamhets- och handelsområde



Institutionsområde

Områden: Hemgården, Hålet, Långberget – Hjortensberg, Rosvalla, Nyköpingshus, Folkungavallen m fl

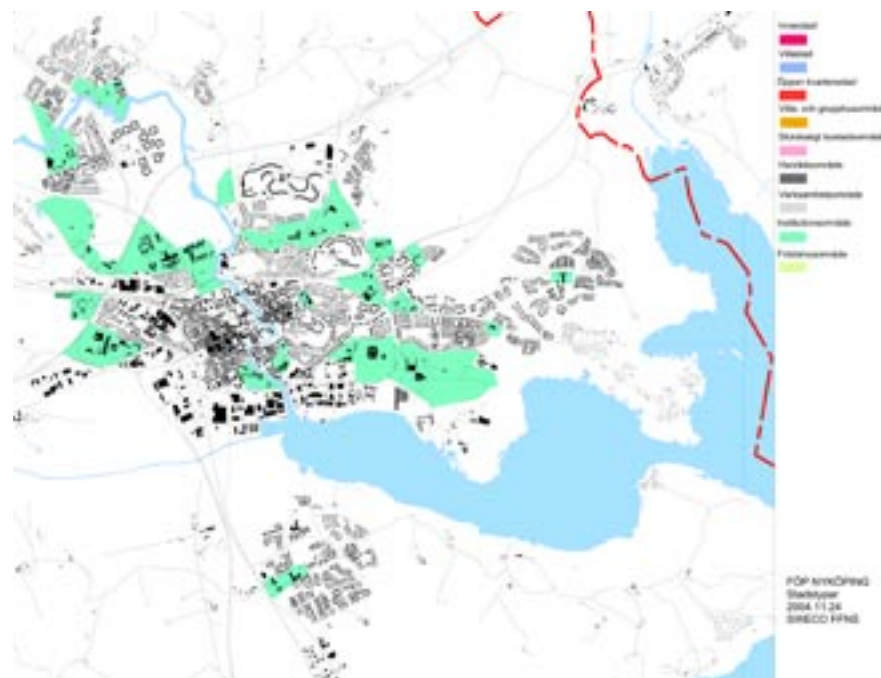
I Nyköping finns ett antal gröna institutionsområden med allmänna funktioner och offentliga byggnader såsom sjukhus, äldre industrier, idrottsplatser och skolor. Gemensamt för dessa miljöer är att de utgörs av fritt liggande byggnader i parkmiljö.

Många svenska sjukhusområden tillkom vid 1900-talets första årtionden, då hygieniska aspekter och risk för smittspridning var anledning till att flera sjukhus uppfördes med luft och solljus som ledord. Bebyggelsen uppfördes som friliggande paviljonger i ett öppet parklandskap. Ambitionen var också att skapa sjukhusmiljöer med rekreativa inslag. Detta gäller även Nyköpings lasarett, vars första byggnader uppfördes på 1910-talet.

I regel har institutionsområdena successivt förtätats med tillbyggnader och ny bebyggelse under lång tidsrymd. Trots olika tillkomstår och verksamheter bildar byggnaderna tillsammans med grönskan en sammanhållen karaktär. Enskilda institutioner och miljöer är särskilt intressanta ur kulturhistorisk synvinkel.

Riktlinjer för planering institutionsområde

- Värna om det öppna bebyggelsemönstret där den enskilda byggnaden utgör en solitär i ett välgestaltat parklandskap.
- Ta tillvara den befintliga bebyggelsens arkitektoniska kvaliteter.
- Vid eventuell förtätning bör ett helhetsgrepp tas och stor omsorg läggas vid bebyggelsens placering. Det är viktigt att idéerna bakom parkgestaltningen kan tas tillvara och att miljöerna inte splittras upp.
- Nya byggnader bör samspela med befintlig bebyggelse vad gäller skala, material och detaljer.
- Värna om skolgårdar som gröna oaser i staden. Var försiktig med förtätningar som riskerar att splittra upp skolgårdens funktioner.



Figur 22: Institutionsområde



Fritidshusområde

Områden: Tjuvholmen, Enholmen, Örstignäs, Linudden, Anderslunds koloniområde, Ångstugans koloniområde

Förutsättningar

I anslutning till Nyköpings tätort finns flera fritidshusområden och koloniområden bebyggda med småstugor.

Fritidshusområdena Tjuvholmen och Enholmen domineras av det oplanerade och improviserade och bär en förvånansvärt oförändrad 40-talsprägel. Den äldre, anspråkslösa och mycket karaktäristiska bebyggelsen har bibehållits. Skillnader i husens placering skapar stor omväxling. Bebyggelsen ligger ömsom exponerad på bergsknallar, ömsom insmugen och dold i den täta vegetationen. Småskaligheten, de slingrande vägarna och den rika vegetationen gör att bebyggelsen upplevs väl inordnad i landskapet.

Örstignäs är ett flackt fritidshusområde med fri utsikt över vattnet. Vid Linudden ligger ett fritidshusområde byggt på 30- och 40-talet.

Koloniområdena har en viktig funktion i staden då de erbjuder odlingsmöjligheter för personer utan egen trädgård och fungerar som tillgängliga och attraktiva promenadområden för allmänheten. I Nyköping finns två större koloniområden; Ångstugan respektive Anderslunds koloniområde som etablerades under 1940-talet.

Riktlinjer för planering fritidshusområde

- Bevara Tjuvholmen, Enholmen, Örstignäs, Linudden som fritidshusområden. Förhindra om möjligt permanentning av fritidshusbebyggelsen.
- Förhindra om möjligt förtätning. Viss kompletteringsbebyggelse är möjlig norr om Örstignäs.
- Värna om bebyggelsens brokiga, lekfulla och "tillfälliga" karaktär.

Källor

Nyköping. Del av översiktsplan 1990.

Bevara och förnya Nyköpings innerstad. Info byggnadsnämnden 1984.

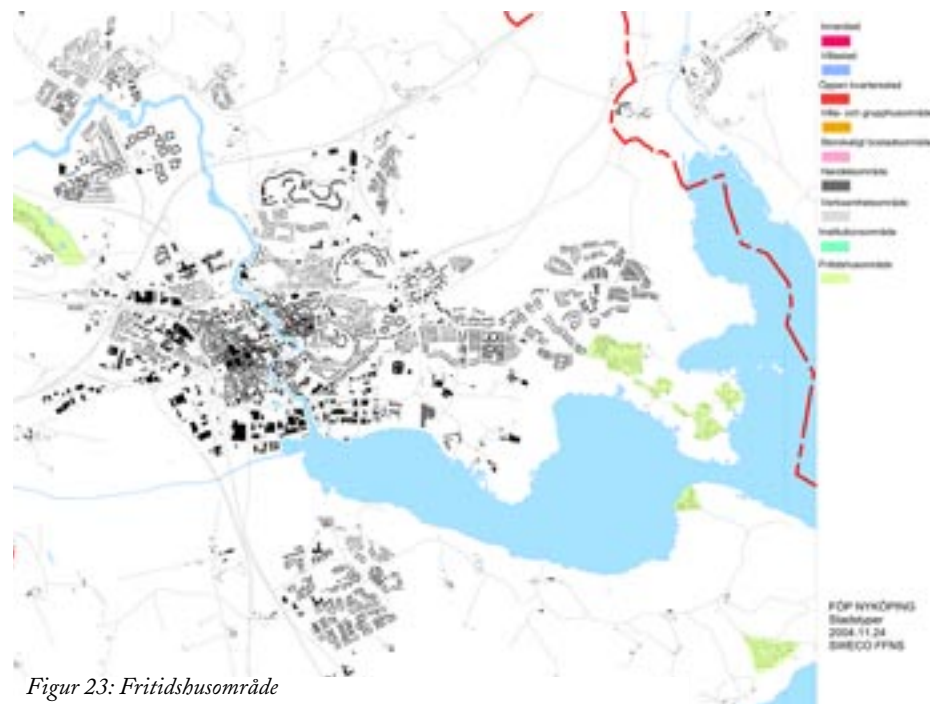
Tomtinventering Nyköpings innerstad, Carlstedt Arkitekter AB samt Bo Åhl Arkitektkontor.

Nyköping. Kulturhistorisk byggnadsinventering, Södermanlands museum, rapport 3, 1979.

Arkitekturprogram för Östra Villastaden,

Områdesplaner Nyköping

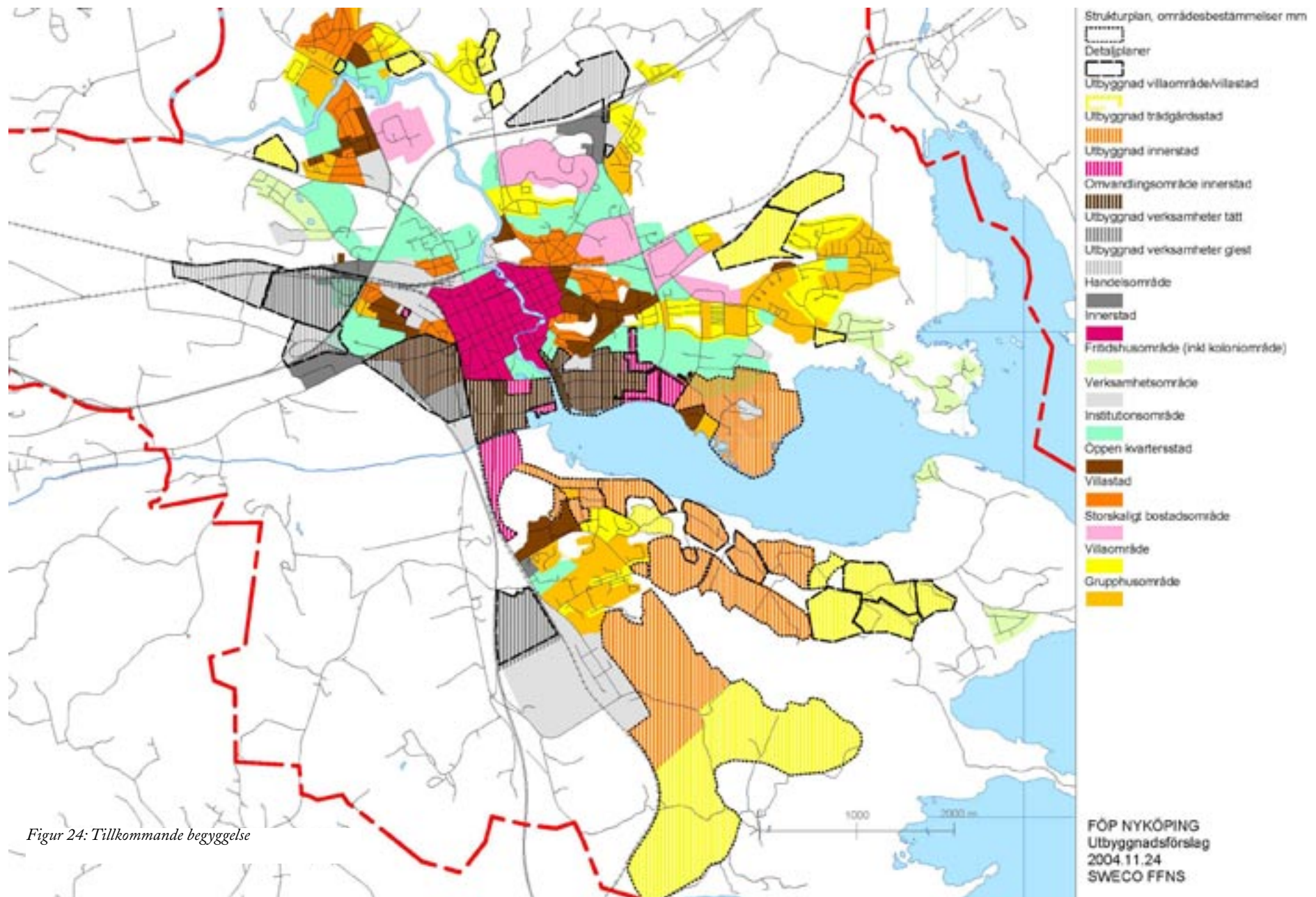
m. fl.



Figur 23: Fritidshusområde



7 Tillkommande bebyggelse



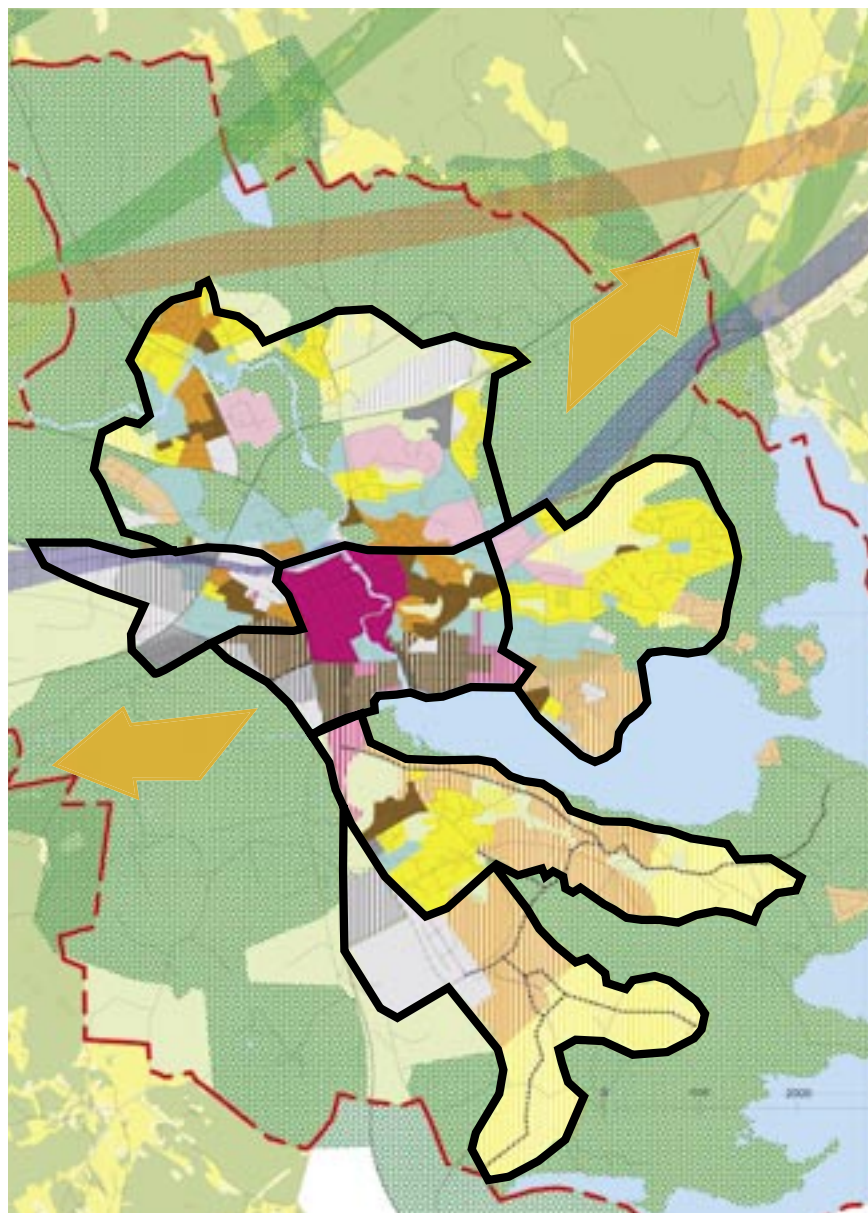
Figur 24: Tillkommande bebyggelse

Nyköping står idag inför en stor planerad utbyggnad av tätorten. I FÖP Nyköpings tätort föreslås både nya bebyggelseområden, omvandlingsområden (verksamhetsområden som på sikt kan omvandlas till integrerade områden med både arbetsplatser och bostäder) samt kompletterings- och förtätningsbebyggelse.

Kommunfullmäktige har antagit tre allmänna principer för utbyggnad av tätorten:

1. Bygga staden inifrån och ut.
2. Bygga där det går att komma fram.
3. Bygg enligt efterfrågan.

Det är också viktigt angeläget att planera och exploatera sjönära först för att undvika senare överklaganden. Dessa principer måste dock vägas från fall till fall mot bakgrund av de kommunala målen. På så sätt kan nya bebyggelseområden och omvandlingsområden blir nya årsringar som fogas till Nyköpings karta av stadstyper. Det är viktigt att ha en medveten strategi och inriktning för det som planeras och byggs så att nya områden kan komplettera den befintliga staden samtidigt som stadens karaktär och identitet kan värnas och utvecklas. De nya stadsdelar som växer fram föreslås byggas i stadstyperna »innerstad«, »trädgårdsstad«, »villastad« och »verksamhetsområde«. Stadstypen trädgårdsstad finns inte tydligt representerad i den befintliga bebyggelsen



Figur 25: Tänkbara framtida utbyggnadsriktningar

På mycket lång sikt efter genomförandet av den fördjupade översiktplanen kan tänkbara utbyggnadsriktningar vara tex mot nordost samt västerut.

Tillkommande bebyggelse med innerstadskaraktär

Områden: Spelhagen, Kungshagen, Herrhagen, norra Idbäcken

Planeringsinriktning

I Nyköping planeras omfattande utbyggnad av tätorten genom nybyggnad, omvandling och förtätning. Visionen för den nya bebyggelsen i hamnområdet (Spelhagen – Kungshagen), delar av Idbäcken samt norra delen av Arnö är att de nya stadsdelarna skall utvecklas med innerstaden som förebild och att trafikstruktur, bebyggelsestruktur och verksamhetsstruktur, gaturum och kvarter ska bygga vidare på den karaktär som Nyköpings innerstad har idag.

Föreslagen täthet motsvaras av ett exploateringsstal kring 1,0 och bebyggelsens höjd föreslås variera mellan två och fyra våningar. Innerstaden är som struktur flexibel och tillåter en blandning av verksamheter och upplåtelseformer, vilket skapar förutsättningar för varierade, levande och trygga stadsdelar som är befolkade stora del av dygnet.

Det är viktigt att den nya bebyggelsen får en naturlig koppling till den befintliga stadskärnan. Detta kan åstadkommas exempelvis genom att Lennings väg omvandlas till en sammanlänkande stadsgata och genom att å-promenaden förlängs i en strandpromenad utmed Stadsfjärden. Även på

Arnösidan är det viktigt med en stadsmässig och naturlig koppling mot centrum.

Kommunens önskan är att successivt omvandla den norra sidan av Stadsfjärden (Spelhagen och Kungshagen) till ett blandat innerstadsområde med inslag av bostäder, kontor, service och verksamheter. Omvandlingstakten kommer att styras av befintliga verksamheter och fastighetsägare. Dessa utgör en förutsättning för stadsutvecklingen. Tanken är att området efter omvandlingen skall hysa maximalt 75% verksamheter och minimalt 25% bostäder.

En viktig resurs att utveckla för turism och nöje. I samband med att området planläggs måste en avvägning göras mellan fortsatt bostadsutbyggnad i sjönära läge och etablering av restauranger mm, vilka kan verka störande på de boende.

Även norra delen av Idbäcken föreslås på sikt omvandlas till ett blandat stadsområde med innerstaden som modell. Den norra delen av området kan utvecklas till ett integrerat område med personalintensiv småindustri, kontors- och serviceverksamheter samt bostäder. Genom Hamnvägens förlängning får området en naturlig stadsmässig koppling till

innerstaden (se trafikavsnitt). Kopplingen förstärks även genom att Västerleden på sikt omgestaltas till en stadsgata. Omvandlingshastigheten styrs av befintliga verksamheter och fastighetsägare.

Riktlinjer för planering

- Låt innerstaden växa söderut och västerut mot hamnen (Kungshagen och Spelhagen), mot Idbäcken och mot Herrhagen.
- Utforma trafik-, bebyggelse- och verksamhetsstruktur, gaturum och kvartersstorlekar med Nyköpings innerstad som förebild.
- Verka för en stor blandning av bostäder, arbetsplatser, verksamheter och service. Förbered för butiks-/verksamhetslokaler i nya bebyggelseområden.
- Omvandla successivt Spelhagen, Kungshagen och delar av Idbäcken till blandade stadsområden med huvudsakligen verksamheter men även bostäder.
- Utveckla strandpromenaden längs Stadsfjärden och koppla denna till åpromenaden.
- Föreslagen exploateringsgrad ca 0,5-1,0; hushöjd ca 2-4 våningar.
- Eventuella gestaltningsprogram upprättas i samband med exploateringsavtal.



Referensbild innerstad: Stumholmen, Karlskrona Ombyggnad av industrilokaler till bostäder. Foto: Lars-Erik Larsson, Karlskrona kommun



Referensbild innerstad: Varvsholmen, Kalmar Förnyelse av hamnområde till bostäder och verksamheter. Foto: Martin Storm, Kalmar kommun



Referensbild innerstad: Vaxholm innerstadförnyelse



Referensbild trädgårdsstad: delar av Järla Sjö Sjönära bebyggelse



Referensbild trädgårdsstad: kvarteret Linet, Alingsås. Sjönära bebyggelse



Referensbild trädgårdsstad: Tullinge Trädgårdsstad Foto: Arken Arkitekter

Tillkommande bebyggelse med trädgårdsstadskarakter

Områden: Brandholmen, Kuggnäs, Lumsätter, Branthäll, delar av Herrhagen och delar av Beatelund

Planeringsinriktning

Tillkommande områden på Brandholmen och i Herrhagens östra del föreslås bebyggas av typen trädgårdsstad. Trädgårdsstaden är liksom Nyköpings innerstad en småskalig stadstyp som bygger på en kvartersstruktur där bebyggelsen ligger nära gatan och formar tydliga gaturum. Vanliga byggnadstyper är radhuset, parhuset och det lilla flerbostadshuset. Även villor kan förekomma. Exploateringsstalet kan ligga på omkring 0,3 och hushöjden ligger i genomsnitt på 2 våningar.

Trädgårdsstaden skall i möjligaste mån vara blandad med inslag av butiker, service och verksamheter. Det är viktigt att lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer varierar så att människor i olika skeden i livet och med olika ekonomiska förutsättningar ges möjlighet att bosätta sig i samma stadsdel (och kvarter).

Trädgårdsstadens kvarter är kringbyggda, men inte nödvändigtvis med sammanhängande byggnadskroppar. Den övergripande principen är att husen placeras nära gatan där de definierar ett tydligt offentligt gaturum. I kvarterens

inre skapas skyddade gemensamma gårdar och privata trädgårdar. Kvartersmönstret anpassas till terrängförutsättningarna så att ett varierat bebyggelsemönster skapas och intressanta utblickar kan tas tillvara. Gatorna utformas så att de medverkar till låga hastigheter samtidigt som de har god trafikkapacitet och rymmer blandade trafikslag. Gaturummen kan vara små och intima eller bredare, alléplanterade eller kantade av gröna förträdgårdar framför husen.

Stadstypen trädgårdsstad präglas av grönska. Grönytorna är planerade i form av förgårdar, alléplanteringar, och parker och gröna förbindelser med koppling till omgivande naturområden. En stor del av de gröna miljöerna ligger på kvartersmark där de utgör förträdgårdar framför husen eller privata trädgårdar och bostadsgårdar inne i kvarteren.

Trädgårdsstaden håller en relativt hög täthet vilket ger ett befolkningsunderlag som torde räcka för viss stadsdelservice och god kollektivtrafik. Kring busslinjen ut mot Arnö finns sannolikt tillräckligt underlag för att etablera ett par hållplatstorg som kan fungera som knutpunkter dit

service och verksamheter i första hand kan lokaliseras.

Riktlinjer för planering

- Utveckla Brandholmen samt Kuggnäs, Lumsätter och Branthäll samt delar av Herrhagen och Beatelund till trädgårdsstadsområden med radhus, parhus, flerbostadshus och friliggande villor. En stor variation av bostadstyper, upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar rymms inom stadstypen.
- Skapa helt eller delvis kringbyggda kvarter där bebyggelsen orienterar sig mot gatan och definierar tydliga gaturum samtidigt som skyddade gröna trädgårdsrum skapas i kvarterens inre.
- Utveckla stadsdelar med en sådan täthet att tillräckligt underlag finns för kollektivtrafik och service.
- Utveckla bebyggelsen kring hållplatstorg som blir knutpunkter med viss service.
- Föreslagen exploateringsgrad ca 0,3; hushöjd ca 2 våningar.
- Eventuella gestaltungsprogram upprättas i samband med exploateringsavtal.

Tillkommande bebyggelse med villastads/villaområdes-karaktär

Områden: Malmbryggshagen, Bryngelstorp, Oxbacken, Harg, Oppeby, örstig samt delar av Beatelund

Planeringsinriktning

Den utbyggnad som planeras i Malmbryggshagen samt den kompletteringsbebyggelse som planeras i Bryngelstorp, Oxbacken, Harg och Oppeby föreslås göras i form villastad eller villaområde.

För villastaden kan Nyköpings befintliga områden av villastadstyp tjäna som förebild med en täthet motsvarande ett exploateringsstal på omkring 0,1 och hushöjder på 1-2 våningar. Villastaden kan rymma såväl friliggande villor som parhus och radhus. Karaktäristiskt är att husen, liksom i trädgårdsstaden och innerstaden, ligger vid eller nära gatan, att den finns ett tydligt offentligt gaturum och en privat trädgårdssida inåt kvarteret.

Med villaområde avses här en glesare bebyggelse. I villaområdet finns utrymme för större tomter i mer perifera och naturnära lägen. Villaområdet har relativt begränsade förutsättningar för en god kollektivtrafikförsörjning.

I områden som bebyggs med styckebyggda hus är det viktigt att stor omsorg ägnas åt

det gemensamma, offentliga gaturummet. Genom att samordna förgårdsplanteringar, husplacering, garage mm, kan en samlad stadsbild åstadkommas och den nya bebyggelsen får en fast ram att landa i. Tillräckligt starka yttre ramar tål en inboende variation. Gestaltningen kan regleras i detaljplan eller i gestaltungsprogram/kvalitetsprogram som knyts till detaljplan eller exploateringsavtal. Det kan också vara lämpligt att på motsvarande sätt styra färgval, tak- och fasadmaterial, takvinkel mm. Detta för att villaområdet skall ge ett sammanhållet intryck.

Riktlinjer för planering

- Områdena ska sammantaget skapa utrymme för såväl stora villor på stora tomter (naturnära, lantligt) som för mer sammanhållen bebyggelse med små villor och radhus på mindre tomter.
- Områdena ska ges ett omsorgsfullt gestaltat gaturum. Samordna förgårdsplanteringar, husplacering, garage mm så att den nya bebyggelsen får en fast ram att landa i.
- Föreslagen exploateringsgrad ca 0,1; hushöjd ca 1-2 våningar.
- Eventuella gestaltungsprogram upprättas i samband med exploateringsavtal.



Referensbild villastad: Kullön, Vaxholm Ekologiskt byggande



Referensbild villastad: Kullön, Vaxholm Ekologiskt byggande i sjönära läge

Verksamhetsområde (tätt + glest)

Områden: Påljungshage, Hemgården
och Björkö

Planeringsinriktning

I Nyköping planeras flera nya verksamhetsområden, bland annat Påljungshage, Hemgården och Björkö. Några av dessa ligger i anslutning till motorväg och järnväg och planeras i första hand för ytkrävande verksamheter som t ex logistik och industri. Andra ligger nära stadskärnan och planeras för mer personalintensiva verksamheter som handel, kontor och hotell. De nya verksamhetsområdena kommer att kunna erbjuda plats för flera av de verksamheter som på sikt flyttar ut från stadens centralare delar.

Inriktningen för planeringen av verksamhetsområden är en stor flexibilitet i kvartersindelning och tomtstorlekar. Befintlig värdefull vegetation bevaras i stor utsträckning och gator inom verksamhetsområdena utformas med trädplanterade grönzoner mellan gata och kvartersmark. Längs lokalgator skapas förutsättningar för gång- och cykelvägar och trottoarer. I den mån befintlig bebyggelse av värde finns kvar, bevaras denna i den omfattning som den kan integreras i verksamheten.

Det är viktigt att höga krav ställs på arkitektur och rumslighet. Av särskild vikt är att en samordning av bebyggelsen inom respektive område eftersträvas. Gestaltningprogram med krav på utformning av

byggnader och mark föreslås upprättas i samband med marköverlåtelse i strategiska lägen, som t.ex utmed E4:an. Programmen bör beröra bebyggelsens placering, färg och materialval, utformning av kvarters- och gatumark, placering av vegetation, belysning och övrig utrustning. Bebyggelse och mark bör utformas med hänsyn till sitt läge med beaktande av naturförutsättningar och exponering mot omgivande områden och vägar.

Riktlinjer för planering

- Bevara värdefull bebyggelse och vegetation i möjligaste mån.
- Utveckla verksamhetsområden med ett väl gestaltat gaturum med trädplanteringar, gång- och cykelvägar och trottoarer.
- Samordna bebyggelsen inom respektive område.
- Eventuella gestaltningprogram upprättas i samband med exploateringsavtal.



8 Befolkning och bostäder

Förutsättningar

Omvärldsförutsättningar

Det finns ett antal omvärldsfaktorer som har potential att positivt påverka befolkningsutvecklingen i Nyköping:

Mälardalsregionens utveckling

Utöver stora inslag av välbevarade kulturhistoriska miljöer har Nyköping många andra kvaliteter som tillsammans skapar en mycket attraktiv livsmiljö – närhet till kusten och natursköna områden, välbevarad stadskärna med ett varierat serviceutbud, gott utbud av kulturupplevelser, goda kommunikationer och ett varierat näringsliv.

I Nyköping pendlar en allt större andel av de yrkesverksamma till Stockholms län och denna andel bedöms växa ytterligare.

Ostlänken och utvecklingen vid Skavsta flygplats

Den ökade yrkespendlingen förutsätter goda kollektivförbindelser och god tillgänglighet till motorvägsförbindelsen till Stockholm. En framtida Ostlänken kommer att avsevärt minska restiden till bl a Linköping, Stockholm och Södertälje, och är således av strategisk betydelse för Nyköpings utveckling som bostadsort. Även utvecklingen av flygtrafiken vid Skavsta Flygplats har stor betydelse för kommunens utveckling.

Den högre utbildningens strukturella utveckling

Den högre utbildningens geografiska struktur är en viktig faktor för flyttmönstren bland unga människor – många flyttar för att påbörja högskolestudier på en annan ort än hemorten.

Under de senaste åren har allt fler och mer resursstarka skolor/lärocentra/ studiecentra etableras, såsom t ex Högskolecentrum i Nyköping. En avgörande faktor för decentraliseringen av högre utbildning är utvecklingen av IT-stödd distansutbildning där eleverna kommunicerar med universitet och högskolor med hjälp av datorer och telebildstudios mm.

En betydande del av Nyköpings unga utflyttare lämnar kommunen för att påbörja studier i andra städer. En studie från Glesbygdsverket visar att ca 30% av dem som flyttar från Nyköping för att studera återvänder efter examen.

För att behålla fler av den yngre generationen Nyköpingsbor samt även attrahera yngre invånare från övriga landet att bosätta sig i kommunen, krävs bl a förbättrade möjligheter att bedriva högskoleutbildning i Nyköping. En kraftfull satsning och utveckling av Högskolecentrum är därför en viktig faktor, i kombination med goda pendlingsmöjligheter och billigt boende.

Det vidgade EU och arbetskraftens ökade rörlighet

Den 1 maj 2004 inträdde tio nya stater i Europeiska Unionen. Med medlemskapet följer möjligheten för alla medborgare att bo och arbeta i det av EU-länderna man finner lämpligt.

Att ett nettoutflöde från de nya till de gamla medlemsländerna kommer att ske på några års sikt tycks flertalet bedömare vara eniga om. Hur stort detta flöde blir till Sverige är det dock få som har velat kvantifiera. Mot denna bakgrund är det troligt att även Nyköping kommer att få en viss ökad invandring till följd av EU:s utvidgning, inte minst med tanke på kommunens geografiska läge.

Befolkningsutveckling

I Nyköpings kommun bor drygt 49 000 invånare, varav ca 31 500 i tätorten. Nyköping har haft en relativt gynnsam utveckling under 1990-talet med befolkningstillväxt (dock nettoutflyttning av unga) och viss sysselsättningsökning.

Nyköpings kommun har således under flera år haft en stadig befolkningsökning, framförallt är det många nyinflyttade i ålderskategorin 55+. Befolkningen har dock inte ökat så mycket att det har haft någon större påverkan på mark- och vattenanvändningen i kommunen. Under den kommande 10-årsperioden är kommunens målsättning att Nyköpings tätort ska öka med 500 invånare per år vilket kommer att innebära stora förändringar av markanvändningen inom vissa av tätortens områden.



Bostäder

Befintliga bostäder

I kommunen finns (2003-12-31) ca 23 400 hushåll varav 9 600 bor i småhus och 13 800 i lägenhet.

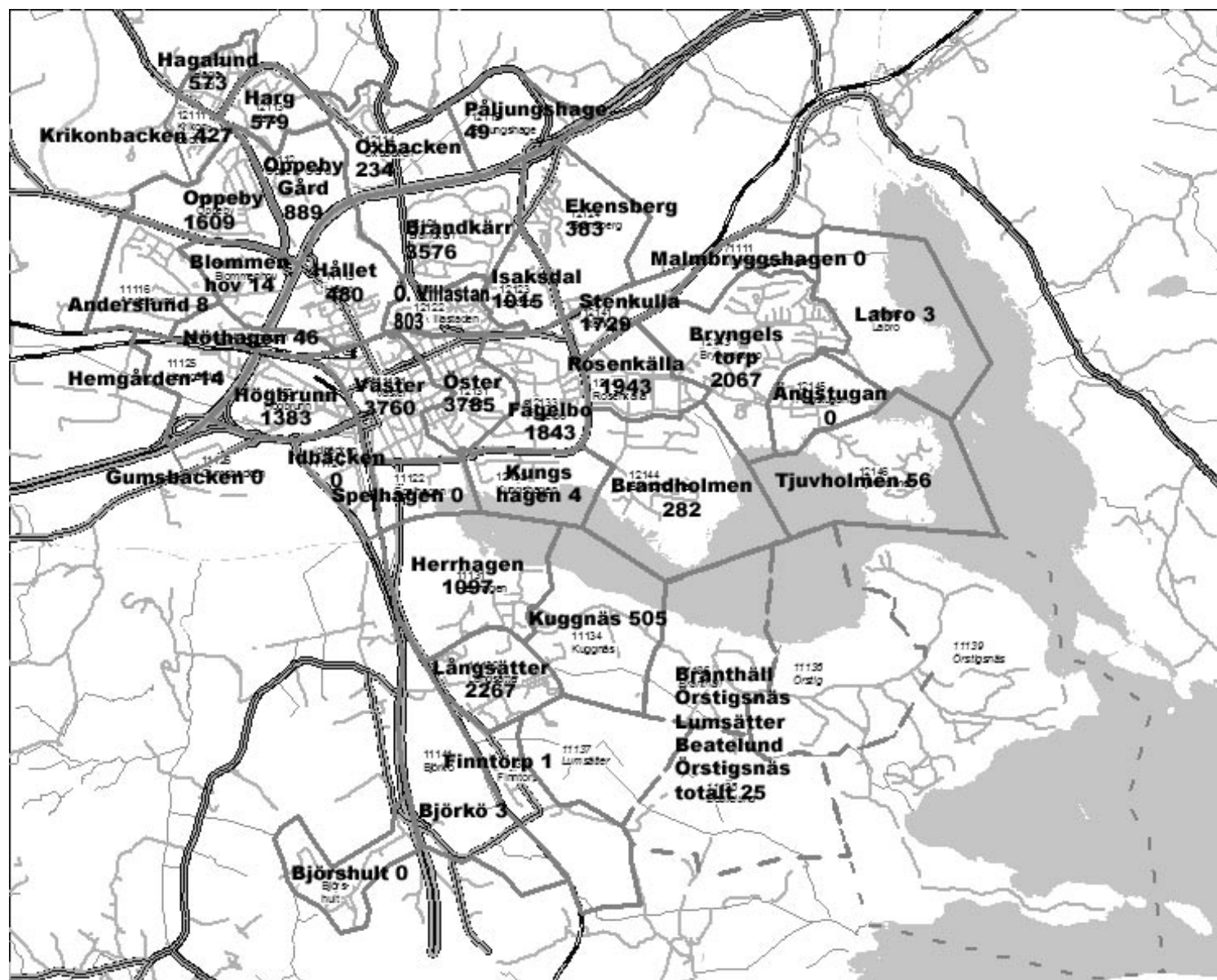
(Källa: www.nykoping.se, Fakta om Nyköping)

I dagsläget står ca 2000 människor i Nyköpingshems bostadskö. Under de senaste åren har antalet köande legat på mellan 1500 och 2000.

De befintliga bostadsområdena i Nyköpings tätort beskrivs och analyseras i kapitel 6 Befintlig bebyggelse.

Pågående nybyggnation

Under flera år har bostadsproduktionen i Nyköping i stort sett stått stilla med bostadsbrist som följd, men under det senaste året har ett flertal bostadsprojekt pågår i tätorten, bla i Brandholmen, Högbrunn och Herrhagen.



Figur 26: Befolkning per stadsdel, 2003-12-31

Nyköpings lokalisering i kanten av det starkt växande Storstockholmsområdet ger goda förutsättningar att inom den kommande tioårsperioden skapa ökad efterfrågan på boendemiljöer i Nyköping. I dagsläget lider dock Nyköping av bostadsbrist. För att bygga bort bostadsbristen samt möta den förmodade ökade efterfrågan på bostäder satsar kommunen nu på att ha en hög planberedskap för bostadsbebyggelse inom Nyköpings tätort. Ett omfattande och attraktivt bostadsbyggande är en viktig del i Nyköpings offensiva framtidsåtgärder.

En viktig fråga att reflektera kring i detta sammanhang är *vilka bostadsmiljöer som kommer att efterfrågas?* Människors boendepreferenser varierar beroende på bl a ålder och livsstil men även över tiden. Det är därför svårt att bedöma den framtida efterfrågebilden kopplad till olika typer av boendemiljöer – städer, tätorter eller landsbygdsområden – även om det idag finns vissa siffror som tyder på att den stadsnära landsbygden ökar i popularitet för bosättning. För att ta tillvara den tillväxtpotential som finns bör kommunen därför ha en beredskap för att tillgodose efterfrågan på boende i såväl stadskärnan, tätorter som på landsbygden. Ett liknande resonemang kan föras för vilka typer av bostäder (lägenhet, radhus, villa) som kommer att efterfrågas i Nyköping. En erfarenhet som kommit fram i intervjuer med potentiella inflyttare inom kampanjen »Bo i Nyköping« är att många nyinflyttade till Nyköping först vill bo i lägenhet för att lära känna kommunen, för att sedan bosätta sig i villa eller radhus.

En avgörande förutsättning för att skapa socialt hållbara stadsdelar och undvika segregation är att bygga miljöer med ett varierat utbud av hustyper och upplåtelseformer. På så sätt skapas förutsättningar för en blandning av olika befolkningskategorier och möjligheten för invånare att bo kvar i samma område då deras familjesituation och därmed bostadsbehov förändras, ökar.

Stadsfjärden – nya bebyggelseområden och omvandlingsområden

Den största andelen av de nya bostäderna kommer att byggas vid Stadsfjärden enligt de planer som presenteras i "Strukturplan för Stadsfjärden" som antogs av kommunfullmäktige i februari 2003. Sedan strukturplanen antogs har avgränsningen och innehållet delvis förändrats, men i huvudsak ligger strukturplanen till grund för de utbyggnadsförslag kring Stadsfjärden som presenteras i denna fördjupade översiktsplan.

Visionen för bebyggelsen kring Stadsfjärden är att låta stadskärnan växa utåt så att den nya bebyggelsestrukturen liknar och är en del av stadskärnan. Istället för förortsbebyggelse ska det vara småstaden Nyköping som växer utåt. Stadsfjärden ska byggas med småstad, trädgårdsstad och villastad, och bilda en integrerad stadsmiljö som består av en blandning av bostäder och lätta verksamheter. Småstaden och trädgårdsstaden är stadstyper som skapar goda förutsättningar för att uppnå såväl ekologisk,

ekonomisk, fysisk som social hållbarhet.

På den norra sidan av Stadsfjärden definieras Spelshagen och Kungshagen som omvandlingsområden. Kommunens önskan är att på längre sikt omvandla Spelshagen och Kungshagen till ett blandat innerstadsområde med inslag av bostäder, kontor, service och verksamheter integrerade på kvarternivå. Spelshagen har ett strategiskt läge för att knyta ihop den befintliga stadskärnan med Arnö.

Antalet bostäder som tillkommer kring Stadsfjärden styrs av flera faktorer – val av stadstyp (småstad, trädgårdsstad eller villastad), exploateringsgrad, fördelning mellan bostäder och verksamheter mm. Enligt de antaganden som har gjorts för respektive delområde, totalt ca 6 800 bostäder inrymmas i bebyggelsen kring Stadsfjärden. Denna siffra illustrerar den planberedskap som finns och speglar en struktur för Stadsfjärden som kan fyllas med innehåll under en mycket lång tid (40 år om det byggs 200 bostäder per år).



Övriga bebyggelseområden

Förutom Stadsfjärden kan bostäder tillkomma genom följande planeringsåtgärder:

- Den norra delen av Idbäcken utvecklas till en integrerad stadsdel med bostäder, arbetsplatser och service, vilket innebär att stadskärnan ges möjlighet att växa väster om TGOJ-banan. Inom den norra delen av Idbäcksområdet kan totalt drygt 800 bostäder inrymmas (antagen exploateringsgrad 0,5).
- I tätortens norra och nordöstra del, i anslutning till befintlig bebyggelse, finns ett antal mindre obebyggda områden som är lämpliga för kompletteringsbebyggelse. Dessa områden planeras för bostadsbebyggelse med inslag av lätta arbetsplatser. Detaljplanearbete pågår för några av dessa områden. För övriga områden med kompletteringsbebyggelse har planprogram tagits fram, men beslut om detaljplan har ännu ej fattats, se tabell nedan.
- I stadskärnan och tätortens befintliga bostadsområden finns det vissa möjligheter att förtäta med ny bebyggelse för bostäder med inslag av arbetsplatser och service. En möjlighet som utretts under våren 2004 är att ta obebyggda tomter i innerstaden, som idag huvudsakligen används som p-platser, i anspråk för blandad kvartersbebyggelse. Kommunen har dock inte tagit ställ-

ning till om, och i sådana fall vilka, områden som helt eller delvis kan frigöras för bebyggelse. En förutsättning för förtätning på parkeringsytor är att nya parkeringslösningar tillämpas i innerstaden, se vidare avsnitt »Trafik och kommunikationer«.

- Det kan även bli aktuellt att söka stimulera verksamhetsintegration i befintliga fastigheter för arbetsplatser genom att möjliggöra ungdoms- och studentbostäder på de övre våningsplanen i dessa.

I avsnittet »Befintlig bebyggelse« och »Tillkommande bebyggelse» ges en närmare beskrivning av förhållningssätt och planeringsinriktning för kompletterings- och förtättningsbebyggelse inom tätorten.

Riktlinjer för planering

- Nyköping kommun ska erbjuda ett omfattande, varierat och attraktivt bostadsbyggande i Nyköpings tätort.
- Stimulera utvecklingen av socialt sammansatta miljöer med ett varierat utbud av hustyper och upplåtelseformer mot bakgrund av de lokala förutsättningarna som finns i varje stadsdel.
- Utbyggnaden skall följa de av kommunfullmäktige antagna principerna som går ut på att i första hand bygga staden inifrån och ut med start i områden där efterfrågan är stor och där det är enklast att komma åt/omvandla marken. Mål som gäller resursutveckling och hållbar utveckling bör beaktas i planeringen.
- Expandera och bygg ut Nyköpings tätort med bostäder enligt pågående planering:
 - Nya bebyggelseområden (Arnö och Brandholmen, totalt ca 6 800 bostäder)
 - Omvandlingsområden (Idbäcken, Kungshagen och Spelshagen, totalt ca 1 800 bostäder)
 - Kompletteringsbebyggelse (Oppeby, Stenbro, Bryngelstorp m fl, totalt ca 520 bostäder)
 - Förtätning i befintliga stadsdelar (t ex genom att ordna ungdoms- och studentbostäder på de övre våningsplanen i befintliga fastigheter med arbetsplatser i innerstaden).

Källförteckning

Strategiska omvärldsförhållanden för Nyköping, underlags-PM för fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort, Euro-Futures AB, 2004-03-02

Översiktsplan 2003 Nyköpings kommun

Översiktsplan för Nyköpings tätort 1990

RTK rapport 2002:1 »Mälardalen – en region?»

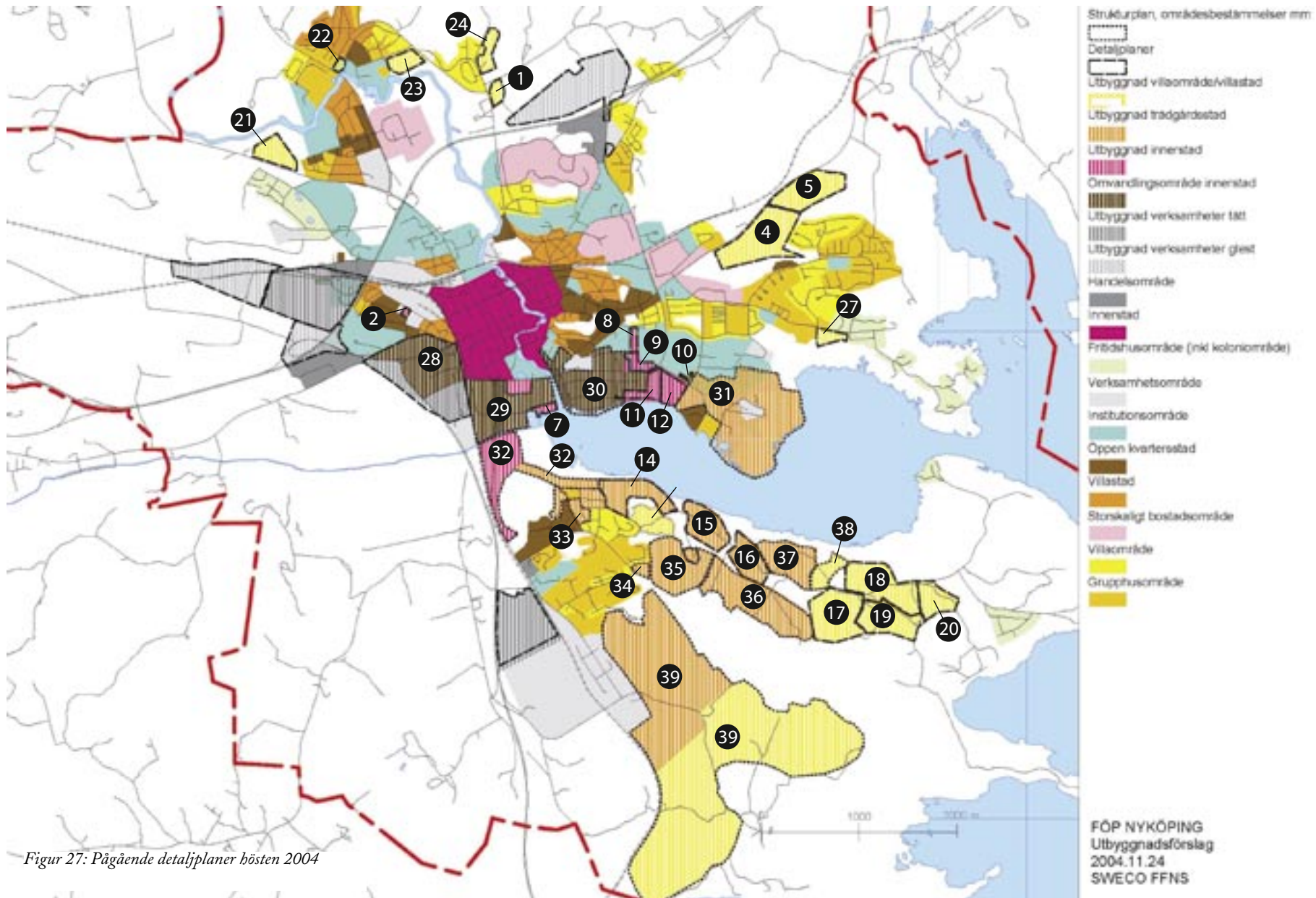
Telefonintervju Göran Johnsson, marknadschef Nyköpingshem

Telefonintervju KG Andersson, Kommunfastigheter, Mark och exploatering

Strukturplan Stadsfjärden 2003



Pågående planer för bostäder hösten 2004



Figur 27: Pågående detaljplaner hösten 2004

PÅGÅENDE PLANARBETEN I NYKÖPINGS KOMMUN HÖSTEN 2004

| Nr | Områdesarbetsnamn | Stadsdel | Planeringsfas | Lägestatus | Kruvsaklig mark- användning | Antal bostäder | s * | Anmärkning |
|--------------|---------------------------------|---------------|----------------------------------|----------------|--------------------------------|-------------------|------|---|
| 1 | Stentri 2 | Osbeck | Detaljer | Överlagat | Bostäder | 25 | 0,20 | Kompletterings- behovig |
| 2 | Ortsplanen | Höghorn | Detaljer | Utfästning | Bostäder | 75 | 0,80 | Kompletterings- behovig |
| 3 | Malmbyrghagen S | Malmbyrghagen | Detaljer | Laga kraft | Bostäder | 100 | 0,10 | Kompletterings- behovig |
| 4 | Malmbyrghagen N | Malmbyrghagen | Detaljer | Laga kraft | Bostäder | 80 | 0,10 | Kompletterings- behovig |
| 7 | Spethagen västra kvarnen | Spethagen | Detaljer | Infr antagande | Bostäder | 90 | 0,40 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 8 | O Kungälvsgården södra delen | Kungälv | Detaljer | Laga kraft | Bostäder | 75 | 0,50 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 9 | O Kungälvsgården norr delen | Kungälv | Detaljer | Laga kraft | Bostäder | 225 | 0,60 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 10 | Rosvalla | Rosvalla | Planering Dp | Infr antagande | Hotell/Bostäder | 250 | 2,90 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 11 | Brandholmen östra Kungälv | Kungälv | Detaljer | Infr antagande | Bostäder | 200 | 0,30 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 12 | Brandholmen västra Rosvalla | Kungälv | Detaljer | Infr antagande | Bostäder | 300 | 0,60 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 14 | Rosvalla-Bastardal | Ånd | Detaljer | Överlagat | Bostäder | 85 | 0,10 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 15 | Karlund | Kuggnäs | Detaljer | Överlagat | Bostäder | 130 | 0,20 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 16 | Brandtält 1 | Brandtält | Detaljer | Överlagat | Bostäder | 90 | 0,20 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 17 | Holmsåker | Ortg | Detaljer | Överlagat | Bostäder | 40 | 0,03 | Kompletterings- behovig |
| 18 | Ortg | Ortg | Detaljer | Överlagat | Bostäder | 50 | 0,04 | Kompletterings- behovig |
| 19 | Ljerdal | Ortg | Detaljer | Överlagat | Hälsögården | 5 | 0,01 | Kompletterings- behovig |
| 20 | Öster Örtig | Ortg | Detaljer | Överlagat | Bostäder | 25 | 0,06 | Kompletterings- behovig |
| 21 | Stäns | Öppeth | Planprogram | Godkänt | Bostäder | 70 | 0,20 | Kompletterings- behovig |
| 22 | Mörtsalen | Hera | Detaljer | Utfästning | Bostäder | 7 | 0,10 | Kompletterings- behovig |
| 23 | Stentri söder Tygelan | Hera | Detaljer | Sensit | Bostäder | 30 | 0,10 | Kompletterings- behovig |
| 24 | Stensborg Västra | Osbeck | Planprogram | Godkänt | Bostäder | 25 | 0,10 | Kompletterings- behovig |
| 27 | Ångstuguvägen | Byngelby | Planprogram | Godkänt | Bostäder | 50 | 0,30 | Kompletterings- behovig |
| 28 | Stöcken | Stöcken | Planprogram | Godkänt | Verksamhets- bostäder | 0 | 0,50 | Ängsland omvandlingsområde |
| 29 | Spethagen 1 | Spethagen | Planprogram | Godkänt | Verksamhets- bostäder | 480 | 0,50 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden Omvandlingsområde |
| 30 | Kungälv | Kungälv | Strukturplan för Stadsfjärden | Godkänt | Verksamhets- bostäder | 560 | 0,50 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden Ängsland omvandlingsområde |
| 31 | Brandholmen | Brandholmen | Strukturplan för Stadsfjärden | Ansökan | Bostäder | 800 | 0,30 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 32 | Ånd bygga | Hera | Planprogram | Sensit klart | Bostäder/ arbetsplatser | 800 | 0,50 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 32 | Ånd bygga | Hera | Planprogram | Sensit klart | Bostäder/ arbetsplatser | 200 | 0,30 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 33 | Ortgården | Hera | Strukturplan för Stadsfjärden | Godkänt | Bostäder | 75 | 0,30 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 34 | Kuggnäs 1 | Kuggnäs | bestämmelser + dp Område | Godkändsensit | Bostäder | 40 | 0,30 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 35 | Kuggnäs 2 | Kuggnäs | bestämmelser + dp Område | Godkändsensit | Bostäder | 44 38 | 0,30 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 36 | Brandtält 1+2 | Brandtält | bestämmelser + dp Område | Godkändsensit | Bostäder | 44 38 | 0,30 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 37 | Brandtält 3 | Brandtält | Detaljer Område | sensit | Bostäder | 44 38 | 0,30 | Utfästning FCP Nybyggnad |
| 38 | Brandtält 4 | Brandtält | bestämmelser + dp Område | Godkändsensit | Bostäder | 1000 | 0,10 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 39 | Lumvallen Lumvallen/Beakund | Lumvallen | bestämmelser Område | Godkänt | Bostäder | 1610 | 0,30 | Ingår i Strukturplan för Stadsfjärden |
| 40 | Västertäl | Beakund | bestämmelser Område | Godkänt | Bostäder | 800 | 0,10 | Ingår i FCP Södra Ånd Inområde av detaljplan |
| 40 | Ånd-området | Ånd | Detaljer | Sensit | Bostäder | 70 | | |
| Summa | | | | | | 8402 | | |

* Exklusive byggnad



9 Verksamheter, näringsliv och service

Förutsättningar

Omvärldsförutsättningar

Följande strategiska omvärldsfaktorer bedöms ha potential att påverka Nyköpings möjligheter att behålla befintliga samt attrahera nya företags-etableringar.

Den 1 maj 2004 inträdde tio nya stater i Europeiska Unionen. Utöver en förväntad ökad arbetskraftsinvandring kommer förmodligen även rörligheten för varor, tjänster och kapital att öka eftersom handel mellan nya och äldre medlemsländer underlättas.

Ett vidgat EU medför ökad handel och konkurrens. Strukturförändringar kommer att ske både i de nya och äldre medlemsländerna, exempelvis genom omlokalisering av viss produktion från de äldre medlemsländerna och press nedåt på lönerna för lågutbildad arbetskraft. Sysselsättningen i tillverkningsindustrin utgör nu drygt 11 procent av den totala sysselsättningen i Nyköping. Med de strukturförändringar som förväntas ske i Sverige som helhet kan vissa strukturförändringar förväntas även i Nyköping.

I Nyköping har tillverkningsindustrin, som är den näringsgren som drabbats hårdast, minskat sina sysselsatta med nästan 20 procent under tidsperioden 1993-2001. Det ska dock poängteras att detta är en mångfacetterad näringsgren

med också kvalificerade och högteknologiska företag som utvecklats väl.

Logistikverksamheter

Cirka 15 km sydost om Nyköping ligger Oxelösund med en av Östersjöns djupaste, mest tillgängliga hamnar. Nyköping samarbetar med Oxelösund i satsningen på logistik och transporter. Inom kommunerna finns en unik tillgång på transportslag – flygplats, hamn, E4, södra stambanan och TGOJ-banan. Sedan några år arbetar Nyköping tillsammans med Oxelösunds kommun för att skapa ett logistikcentrum. I kommunen finns gynnsamma förutsättningar för en positiv utveckling på området.

För att uppnå en lönsam drift av nya gränsöverskridande sjövägar i Östersjön lämnar EU ekonomiskt stöd. Ett villkor för stödpengar är att sjövägen är ny och just avsaknaden av etablerade sjövägar från Oxelösund har blivit en unik konkurrens-egenskap när det gäller möjligheterna att stödpengar från EU.

Om en ny färjelinje etableras från Oxelösunds hamn kan det få positiva konsekvenser i Nyköping. Nästa pusselbit i ambitionerna att etablera ett logistikcentrum i Nyköping/Oxelösund är Hemgårdsområdet. Området har anslutning med järnväg till Oxelösunds hamn och Hallsberg samt direkt till E4:an via en ny trafikplats som är under planering. Hemgårdensområdet är planerat

för en intermodal godsterminal samt för företag som säljer lagerhållning och orderhantering, s.k. tredjepartslogistik.

Förutom att en etablering av en ny färjelinje sannolikt innebär en utveckling av Hemgården kan framväxten av ett logistikcentrum i området också fungera som en »magnet« för en rad andra företag med omfattande godstransporter.

Utvecklingen av Oxelösunds hamn och en eventuell framtida färjelinje från hamnen till Nordtyskland är en lång process med många aktörer inblandade. Det är därför svårt att bedöma när och om detta kommer till stånd, men det är viktigt att i planeringssammanhang hålla öppet för och skapa förutsättningar för denna framtida potentiella utveckling.

Besöksnäringen – ökat resande och Ryanairs expansion på Skavsta.

Besöksnäringen är en av de mest expansiva näringarna i världen idag, såväl antalet resor som resenärer ökar. En betydelsefull utveckling för Nyköping är att Ryanair har etablerat sitt skandinaviska trafiknav till Skavsta. Under 2004 bedöms antalet besökare närma sig 1,5 miljoner passage-rare (ca 1 miljon år 2003). Flygföretaget har stora ambitioner att fortsätta expandera verksamheten och om prognoserna håller räknar man med 3 miljoner årspassagerare om fem år.

De tre huvudsakliga kategorierna av

»besökare« utgörs av affärsresenärer, konferensdeltagare respektive turister (privatresenärer). I Nyköping är det affärsresenärerna som är den största gruppen. Affärsresandets utveckling styrs i hög grad av den ekonomiska utvecklingen och var denna sker. Även konferensresandet har en nära koppling till den ekonomiska utveckling i staden/regionen men styrs i högre grad av vilka kvaliteter och aktiviteter som olika platser erbjuder. Turismen bygger ofta på natur- och eller kulturvärden på en viss plats. Men den bygger också på mjuka värden som platsens atmosfär och identitet. Unika resurser är en stor tillgång för städer som vill konkurrera om turister. I Nyköping är t ex det högklassiga laxfisket i innerstaden en sådan tillgång.

De omvärldsskeenden som beskrivits ovan innebär att det kan utvecklas en betydande potential för expansion av besöksnäringen i Nyköping. Hittills har dessa skeenden bl.a. inneburit att Nyköping under 2003 noterade den näst största ökningen av övernattningar på hotell i hela riket. Med de trender som beskrivits ovan kan en fortsatt expansion förutses. Verksamheter som kan expandera om Nyköping konkurrerar framgångsrikt är exempelvis hotell, biluthyrning, taxi, konferensanläggningar och kulturföretag.

Verksamheter och näringsliv

Nyköping har ett differentierat näringsliv. Inom kommunen finns ca 20 500 arbetstillfällen och drygt 3000 företag. Ett antal medelstora företag finns men småföretagen dominerar. Mellan 60 och 70% är enmansföretag, endast 32 företag har över 50 anställda. Tjänstesektorn i kommunen är förhållandevis stor medan tillverkningsindustrin är liten.

Landstingets förvaltningsverksamhet är lokaliserad i Nyköping. Som residensstad har Nyköping ett stort inslag av administrativa tjänster. Utpendlingen är större än inpendlingen, 3000 Nyköpingsbor pendlar till Södertälje och Stockholm.

Nedan ges en kortfattad beskrivning av befintliga företagsområden i Nyköpings tätort.

Stadskärnan

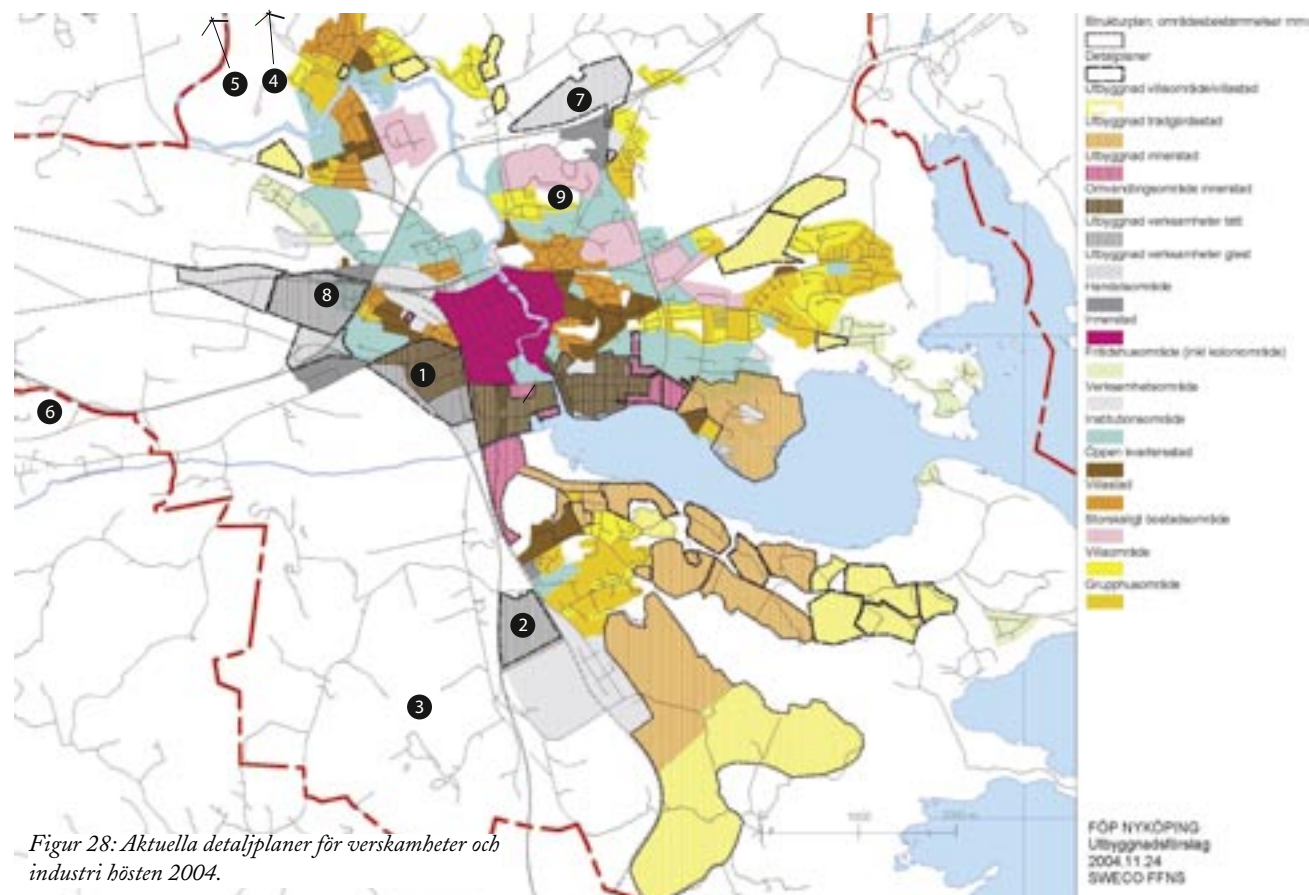
Stadskärnan har ett omfattande näringsliv och är Nyköpings största arbetsområde där många småföretag inom tjänstesektorn samt förvaltningsverksamheter är lokaliserade. Därtill tillkommer självfallet handels- och serviceverksamheter som utgör basen för service i Nyköping.

Gumsbacken

Gumsbacken är beläget ca 1,5 km väster om centrum och gränsar till Kungsladugårdens trafikplats i norr och Bergshammarsvägen i söder.

Gumsbacken är i dag ett renodlat handelsområde med ca 15 företag främst inriktade mot stor- och lågprisvaruhandel,

Pågående planer för verksamheter och industri hösten



| Nr | Områdelarbetetsnamn | Platsområdets yta | obebyggd tomtmark | Lägesstatus | Huvudsaklig mark-användning | Anmärkning |
|----|---------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|-----------------------------------|------------|
| 1 | Isblåken | 53 ha | ca 5% | Planprogram antaget | industri och handel | |
| 2 | Ärnö-Börkö | 30 + 20 ha | 100% | Detaljplan vunnit laga kraft | lager, distribution och transport | |
| 3 | Björshult | ca 6 ha | 100% | Antagen detaljplan | Upplag, industri | |
| 4 | Öppeby | ca 6 ha | 100% | Antagen detaljplan | | |
| 5 | Skevsta | ca 110 ha | ca 100% | FÖP pågår | Industri, handel, hotell, lager | |
| 6 | Vida | ca 18 ha | ca 75 % | Antagen detaljplan | litare industri, handel | |
| 7 | Pålungshage | ca 46 ha | 100% | Antagen detaljplan | handel och industri | |
| 8 | Hampgården | ca 30 ha | 100% | Detaljplan vunnit laga kraft | logistik och handel | |
| 9 | Brandkärr | ca 2 ha | 100% | Antagen detaljplan | Industri, handel | |

med undantag för en mekanisk verkstad. Området är i dagsläget i det närmaste fullt etablerat och det finns begränsningar för att utvidga området på grund av riksintressen för kulturmiljön väster om Gumsbacken. Området har också trafikproblem där man utreder möjligheten att koppla på en ny tillfart.

Nöthagen

I anslutning till Nyköpings centralstation ligger Nöthagen, ett industriområde som innehåller ett antal mekaniska verkstäder, småföretag med byggverksamhet och handelsträdgårdar samt ett företag med medicinteknisk inriktning. I gränsen mot stadskärnan finns några handelsverksamheter.

Spelhagen

I dagsläget är ett 30-tal företag verksamma inom Spelhagen, främst inom tjänstesektorn. Inom området är Nyköping Strand Utbildningscenter lokaliserat, där bedrivs bland annat en restaurangskola och kvalificerad yrkesutbildning för upplevelseindustrin.

På den västra hamnsidan i Spelhagen ligger en silo som dominerar stadsbilden starkt. Silons nuvarande användning kan på sikt komma att avvecklas och då bör byggnadens storlek omprövas eftersom den ligger okänsligt nära Nyköpingshus och skuggar dessutom hamnsidorna. Silon är emellertid ett minnesmärke över en epok i svenskt näringsliv. Vid en eventuell framtida avveckling av verksamheten i silon bör man därför pröva om byggnaden delvis kan sparas och få en ny användning,

ett exempelvis bostäder i kombination med kontor och hotell.

Kungshagen

Kungshagen ligger öster om Spelhagen och sydost om centrum, och innehåller ca 30 företag inom transport, distribution, handel och tillverkningsindustri. Kungshagen ingår i den planerade omvandlingen kring Stadsfjärden.

Idbäcksområdet

Idbäcksområdet ligger direkt väster om stadskärnan och avgränsas av TGOJ-banan som utgör en barriär mellan verksamhetsområdet och stadskärnan. Inom Idbäcksområdet finns verksamheter inom frakt, industri och handel. Vattenfall har ett värmeverk i södra delen och flera lastbilscentraler är lokaliserade i den norra delen av Idbäcksområdet. På tomten väster om TGOJ-banan finns en återvinningsstation.

Arnö

Arnö-Björkö ligger ca 2 km söder om stadskärnan mellan väg 53 och TGOJ-banan. Saab - GM disponerar delar av området som lager.

Finntorp

Finntorp är beläget ca 3 km söder om centrum och öster om TGOJ-banan. Området innehåller företag inom transport och distribution, men även viss handel samt utbildnings- och småindustriföretag.

Björshult

I Björshult, som är beläget ca 5 km söder om centrum, finns en deponianläggning

för återvinning samt ett bilskrotsföretag.

Oppeby

Ca 2 km norr om stadskärnan och i anslutning till Oppeby bostadsområde låg tidigare en Arla fabrik. Området planeras för att hysa företag inom framförallt logistik.

Skavsta flygplats

Skavsta flygplats ligger utanför planområdet för FÖP Nyköpings tätort men berörs här eftersom det är ett av kommunens större arbetsområden som kommer att expandera och ha inverkan på tätortens framtida utveckling.

Inom flygplatsområdet finns en företagsby med drygt 30 företag som idag sysselsätter sammanlagt ca 800 personer, av dessa är ca 240 elever och anställda vid den fordons- och flygtekniska gymnasieutbildningen. Det är framför allt flygplatsanknutna verksamheter som är lokaliserade vid Skavsta,

ett exempelvis Saab Nyge Aero, Kustbevakningen, fordons- och flygteknisk utbildning och Frivilliga Flygkåren. Därutöver finns det andra typer av verksamheter, såsom bilservice, åkeri och tillverkning, lokaliserade vid Skavsta.

Vida

Vida, som ligger alldeles utanför planområdesavgränsningen i väster, är ett nytt företagsområde som är detaljplanlagt för lättare industri, hotell, kontor och handel. Området exploateras för närvarande.

Service

Offentlig service

Nyköping har en väl utbyggd skolverksamhet, från förskolor till högskolan. Det finns ett flertal grundskolor och gymnasieskolor med olika inriktningar, folkhögskola, vuxenutbildning samt ett Högskolecentrum.

Nyköpingsborna har genom



tågförbindelser tillgång till högskoleutbildning i Norrköping/Linköping och Stockholm.

I länet finns sammanlagt ca 20 vårdcentraler och tre sjukhus – Nyköpings lasarett, Kullbergska sjukhuset i Katrineholm och Mälarsjukhuset i Eskilstuna. I Nyköping finns i dagsläget 3 vårdcentraler. Landstinget har dock lagt fram som förslag att öppna ytterligare en vårdcentral vid Spelhagen. Ärendet kommer att beslutas under hösten 2004.

Utbudet av offentlig service är koncentrerat till Nyköpings stadskärna, i de kringliggande stadsdelarna finns viss lokal service:

- *Oppeby/Oppeby gård.* Grundskola, öppen förskola och daghem.
- *Stenkulla.* Grundskola, daghem, post och apotek.
- *Herrhagen.* Låg- och mellanstadie-skola, familjecentrum med öppen förskola och barnvårdscentral.
- *Brandkärr.* Vårdcentral, familjecentrum med öppen förskola, kyrkofilial, daghem, grundskola, post och apotek.
- *Rosenkälla.* Vårdcentral, daghem, förskola, fritidshem, låg- och mellanstadieskola, post och apotek.
- *Långsätter.* Distriktssköterska, daghem, förskola, grundskola och post.

Kommersiell service

Nyköping är en fullt utvecklad handelsstad med alla typer av affärer och serviceinrättningar. Det finns ett flertal konferensanläggningar och drygt 500 hotellrum i kommunen. Utbudet av restauranger och nöjesställen är stort. Nyköping har ett upptagningsområde för ca 80 000 invånare.

I de nya bebyggelseområdena på Arnö rekommenderas "hållplatstorg" på ett antal platser i bebyggelsen. Detta innebär att vissa utvalda punkter har en tätare bebyggelse som kan ge underlag för en mindre butik eller restaurang. Platserna bör vara utformade med tätare bebyggelse än i övriga delar för att på bästa sätt skapa förutsättningar för att stadsdelservice ska ha bärighet. I Sverige finns goda exempel på detta både i småstäder och i storstädernas villaförorter.



Illustration av »hållplatstorg«, bild från parallellt uppdrag för stadsdelen Gäddeholm i Västerås

Högskolecentrum i Nyköping

Högskolecentrum är ett modernt utrustat lärcentra beläget mitt i Nyköping och erbjuder ett flertal distansutbildningar på högskolenivå.

Högskolecentrum samarbetar med ett antal högskolor och universitet i landet, bl a Kungliga Tekniska Högskolan, Örebro Universitet, Högskolan i Trollhättan/Uddevalla och Linköpings Hälsouniversitet, och erbjuder både distanskurser och platsbelagda utbildningar.

I dagsläget nyttjar Högskolecentrum tillsammans med Vuxenutbildningen en centralt belägen byggnad på Västra Trädgårdsgatan, där det under de närmaste åren finns gott om expansionsutrymme då flera tusen kvadratmeter står outhyrda. Därutöver har Högskolecentrum lokaler

för sin eltekniska utbildning vid den södra infarten till Nyköping, här samutnyttjas lokaler och utrustning tillsammans med en gymnasieskola.

Sammanlagt har Högskolecentrum ca 400 studenter, varav drygt 70 % kommer från Nyköping, Oxelösund och de mindre tätorterna i närregionen. Högskolecentrum samarbetar både med privata hyresvärdar och de allmännyttiga bostadsbolagen i Nyköping och Oxelösund för att ordna bostäder och rum åt studenterna. För att i högre grad kunna attrahera studenter utanför närregionen är det viktigt att satsa på fler studentbostäder i Nyköping t ex i befintliga innerstadsfastigheter. För närvarande planerar kommunen att bygga 75 st student/ungdomslägenheter vid Folkungavallen.



Planeringsinriktning

En av Nyköpings främsta styrkor är den unika tillgången på transportslag – Skavsta flygplats, Oxelösunds hamn, E4:an, Södra stambanan och TGOJ-banan. Att utnyttja denna sammansättning av transportslag är en av kommunens viktigaste framtidsfrågor.

För att kunna attrahera nya företags-etableringar har kommunen en hög planberedskap med flera nya arbetsområden för industri, handel och kontor. En målsättning från kommunens sida är att kunna erbjuda flera alternativa lägen för företag som vill etablera sig i Nyköping. Det finns även möjlighet för ytterligare företagsetableringar på obebyggda tomter i redan befintliga arbetsområden.

Kommunens mål är att markreserven ska vara väsentligt större än den förväntade efterfrågan så att intresserade företag ska kunna erbjudas alternativ som stämmer med deras egna krav och önskemål. I översiktsplanen reserveras därför områden av olika karaktär som ska kunna tillgodose företagets varierande behov avseende kommunikationer, läge och service.

Utöver de renodlade arbetsområdena finns lägen integrerade i stadskärnan och stadsdelarna, som är lämpliga för kontors- handel, och service- verksamheter. Visionen för utbyggnaden kring Stadsfjärden är att den nya bebyggelsen ska bilda en integrerad

stadsmiljö med både bostäder och verksamheter. De renodlade arbetsområdena för tunga och medeltunga verksamheter återfinns i stadens periferi.

Tjänstesektorn

För kontors- och serviceverksamheter finns förtätningmöjligheter i integrerade lägen i såväl stadskärnan som de befintliga stadsdelarna. I de planerade utbyggnadsområdena för bostäder kring Stadsfjärden och på Arnö kommer även mark och lokaler reserveras för verksamheter som är möjliga att integrera med bostäder.

Verksamheter inom logistik och transport

Nyköpings läge skapar goda förutsättningar att attrahera verksamheter inom transport, distribution och logistik. Dessa verksamheter kommer sannolikt att ta i anspråk stora delar av markreserverna i kommunens arbetsplatsområden. Det är i första hand områden i axeln Skavsta-E4-riksväg 53-Oxelösund som berörs.

Hemgården

Hemgården avses huvudsakligen för företag med inriktning mot logistik, spedition, distribution och terminalverksamhet, men även viss specialvaruhandel och service-funktioner.

Skavsta flygplats

Enligt utställningsversionen av ”Skavsta flygplats och arbetsområde – Fördjupning av översiktsplanen” föreslås en utbyggnad av det befintliga arbetsområdet vid

Skavsta. Arbetsplatsområdet blir fullt utbyggt kommunens största arbetsplatsområde med upp till 5000 sysselsatta beroende av typ av verksamhet och personalintensitet. Delar av området ska i första hand reserveras för verksamheter som har behov av att vara lokaliserade vid

Handel och lättare industri

Påljunghage

Enligt utställningshandling ”Detaljplan för Påljunghage verksamhetsområde” syftar planen till att skapa ett nytt verksamhetsområde med små till medelstora tomter. Planen kompletterar kommunens utbud av mark för arbetsplatsetablering samt möjliggör utflyttning av verksamheter från mer centralt placerade arbetsområden. Verksamhetsområdet avses främst för företag inriktade mot handel, kontor och lätt industri. I zonen närmast E4:an föreslås i första hand verksamhet med handel, kontor och hotell. Handelsområdet innebär en möjlig expansion av befintligt handelsområde i Brandkärr söder om E4:an.





Idbäcksområdet

Ett planprogram för Idbäcksområdets framtida utveckling godkändes av Kommunstyrelsen den 03-10-06. I planprogrammet analyseras förutsättningarna för att på längre sikt utveckla Idbäcken till en integrerad stadsdel med bostäder, arbetsplatser och service, vilket innebär att stadskärnan ges möjlighet att växa väster om TGOJ-banan. Tanken är att bevara den södra delen av Idbäcksområdet som ett renodlat industriområde medan den norra delen utvecklas till ett integrerat område med personalintensiv småindustri, kontors- och serviceverksamheter samt bostäder. En framtida omvandling av Idbäcksområdet styrs av befintliga verksamheter och fastighetsägare.

Kungshagen

Kungshagen ingår i den planerade omvandlingen kring Stadsfjärden. Inom området föreslås en ny kvartersindelning och gatustruktur. Omvandlingen ska ske successivt med hänsyn till befintliga verksamheter och deras eventuella expansionsbehov. Enligt »Strukturplan för Stadsfjärden« föreslås att ny bebyggelse med butiker och handel, samt på sikt även bostäder, lokaliseras kring den redan befintliga bebyggelsen.

Service och utbildning

Offentlig service

Idag finns viss ledig kapacitet inom tätortens grundskolor och då främst i de

östra stadsdelarna som ska tas tillvara för lämplig service-verksamhet. Utbyggnaden av de nya stadsdelarna på Arnö och Brandholmen samt omvandlingen av Spelhagen och Kungshagen kommer eventuellt att ställa krav på byggande av grundskolor i dessa områden. Även gymnasieskolornas kapacitet kommer på sikt att behöva ökas i och med den planerade utbyggnaden av tätorten.

Behovet av barnomsorg ska tillgodoses kontinuerligt och integreras i alla nya bostadsområden.

De äldres behov av särskilda omsorger och boendeformer ökar p g a utflyttning från vårdinstitutioner och det ökande antalet äldre. Behovet av vård ska i första hand tillgodoses genom områdesanknuten service bestående av hemtjänst, hemsjukvård och tillgång till dagcentral eller områdeslokal. Alternativa boendeformer såsom gruppboende och servicelägenheter integreras kontinuerligt i nya bostadsprojekt. I vissa stadsdelar tillkommer även ålderdomshemslägenheter. På sikt kan det även bli aktuellt att omfördela lokaliseringen av offentlig service.

Kommersiell service

Stadskärnan med sina två centrumhalvor är och bör förbli basen för service i Nyköping. Med den kraftiga befolkningsökningen som planeras i tätorten kommer underlaget för handel att öka, därmed behöver stadskärnans serviceutbud förstärkas. Någon ytterligare utökning av centrumområdet föreslås ej, istället föreslås att bottenvåningar längs det

befintliga gatunätet i stadskärnan i högre grad utnyttjas för service och handel. De rumsliga kopplingarna, framförallt för gång- och cykeltrafik, bör utredas vidare för att kunna utvecklas i positiv riktning.

I tätortens befintliga och tillkommande stadsdelar bör förutsättningar för närservice för områdets behov skapas. Genom att integrera bostäder och icke-störande arbetsplatser kan befintlig service stödjas. I de nya stadsdelarna på Arnö föreslås att servicefunktioner samlas vid ett antal hållplatstorg där de föreslagna busslinjerna passerar.

Högre utbildning

Vid Högskolecentrum pågår en ständigt rullande planering för dess framtida utveckling. Campustanken är ett centralt tema tillsammans med vägvalet att fokusera på samarbetet med ett fåtal högskolor och universitet. Utöver att vidareutveckla redan befintliga utbildningar, såsom t ex utbildningar inom logistik och musikarrangörsskap, vill man även knyta nya utbildningar till Nyköpings Högskolecentrum, t ex lärar- och socio-nomutbildning samt receptarieutbildning.

En kraftfull satsning och utveckling av Högskolecentrum i Nyköping är strategiskt viktigt för kommunen eftersom det bidrar till att minska utflyttningen av den yngre befolkningen. Även om det finns gott om expansionsutrymme i de lokaler som Högskolecentrum nyttjar, är det viktigt att i översiktsplanen säkras tillgången till strategiskt belägna markområden för den framtida



högskoleutvecklingen, förslagsvis i direkt anslutning till nytt resecentrum.

Omvandlingsområden

Spelhagen ingår i »Strukturplan för Stadsfjärden« som är en plan för hur Nyköpings stadskärna ska växa utåt och förstärka stadens koppling till vattnet. Enligt strukturplanen definieras Spelhagen som ett omvandlingsområde för blandade verksamheter och fler bostäder än idag. Omvandlingstakten i Spelhagen styrs av befintliga verksamheter och fastighetsägare.

Innerstaden

Stadskärnan hyser fler och mer komplexa markanvändningsproblem än övriga markområden såsom t.ex bristen på parkering samt utveckling av handel och resecentrum. Det är därför önskvärt att för en kompletteras med en studie som speciellt hanterar innerstadens problem.

Riktlinjer för planering

- Nyttja den goda planberedskapen med nya arbetsområden för industri, handel och kontor för att kunna erbjuda flera alternativa lägen för företag (Påljunghage och Björkö).
- Förtäta befintliga arbetsområden för lättare industri och handel (Idbäcken och Gumsbacken).
- Ta vara på Nyköpings unika tillgång på transportslag och förbättra förutsättningarna att attrahera verksamheter inom logistik och transport.
- Satsa på en kraftfull utveckling av Nyköpings Högskolecentrum genom att erbjuda mark för expansion vid Södra Bangårdsgatan i anslutning till föreslaget resecentrum vid Folkkungavallen.
- Förstärk stadskärnan som bas för service i Nyköping genom att skapa större serviceutbud längs både Västra och Östra Storgatan samt stråket mot resecentrum (Brunnsgatan) och längs gatorna från Storgatan ner mot Spelhagen respektive Kungshagen (Folkkungavägen).
- Värna om och förstärk närservice i befintliga stadsdelar och i de nya bebyggelseområdena och möjliggör etablering av service.
- Gynna besöksnäringen i Nyköpings tätort genom att utveckla området kring hamnen och Nyköpingsåns mynning, ta tillvara på Nyköpings natur-, kultur- och historiska värden samt utveckla hotell- och konferensverksamheter.

Källförteckning

Strategiska omvärldsförhållanden för Nyköping, underlags-PM för fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort, EuroFutures AB, 2004-03-02

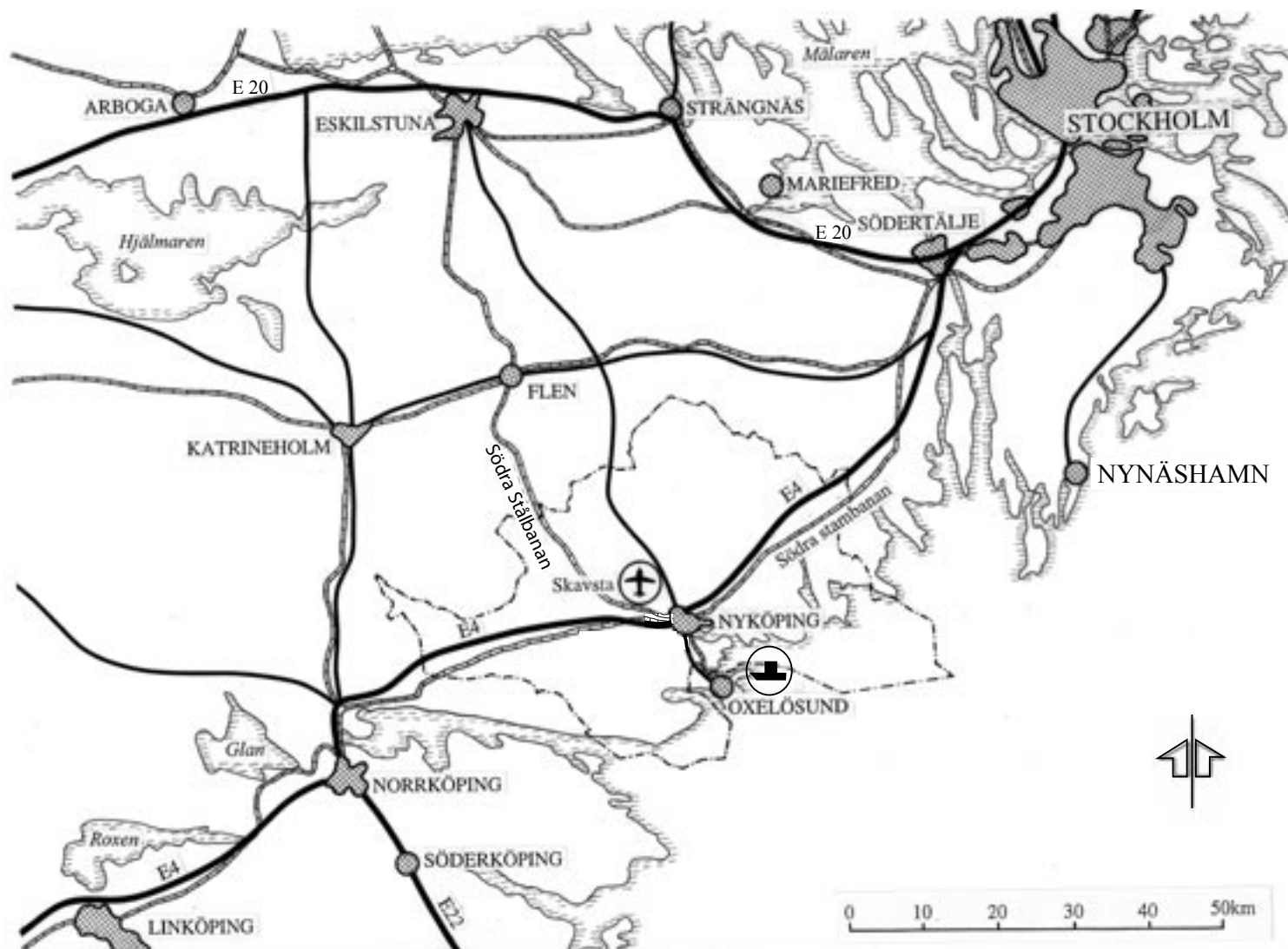
Översiktsplan 2003 Nyköpings kommun

Översiktsplan för Nyköpings tätort 1990

Informationsbroschyr från Nyköpingshem, juni 2001

Strukturplan för Stadsfjärden 2003

10 Trafik och kommunikationer



Förutsättningar

Regionala samband

Nyköping har ett strategiskt läge i regionen med närhet till Skavsta flygplats, järnvägarna Nyköpingsbanan (Södra stambanan) och TGOJ-banan (Södra Stålpendeln) mellan Borlänge och Oxelösund, motorväg (E4:an) samt väg 53 till Oxelösunds djuphamn. Avståndet till Skavsta är ca 6 km, till Stockholm ca 100 km, Södertälje ca 70 km, Norrköping ca 60 km samt Oxelösunds hamn ca 15 km.

Figur 29: Strategiskt läge

Flygplats

Skavsta flygplats ligger ca 6 kilometer från Nyköpings stadskärna, strax väster om planområdet. Skavsta är en regional flygplats med viktig funktion för fraktflyget i hela Mälardalen. Skavsta är också bas för flera lågprisflygbolag, bl a Ryanair.

Skavsta är strategiskt viktig för Nyköpings och regionens framtida utveckling, en fortsatt utveckling av flygverksamheten vid Skavsta kommer att öka Nyköpings attraktivitet för såväl boende, verksamma som besökare. Om prognoserna håller räknar Skavsta med att ha 3 miljoner årspassagerare om fem år.

Expansionen vid Skavsta kommer att ställa ökade krav på kommunikationerna (bil, järnväg, buss) mellan flygplatsen och närliggande större städer, såsom t ex Stockholm, Linköping, Norrköping och Södertälje. Dessutom kommer Skavstas utveckling att få konsekvenser för Nyköpings tätort ur trafiksynpunkt. Vägtrafiknätet kommer att behöva byggas ut då bil- och busstrafiken markant kommer att öka, vidare behöver gång- och cykelvägar anläggas mellan tätorten och flygplatsen. Lösningen med en framtida järnvägskoppling mellan tätorten och Skavsta beror på vilken dragning Ostlänken kommer att få förbi Nyköping, se nedan.

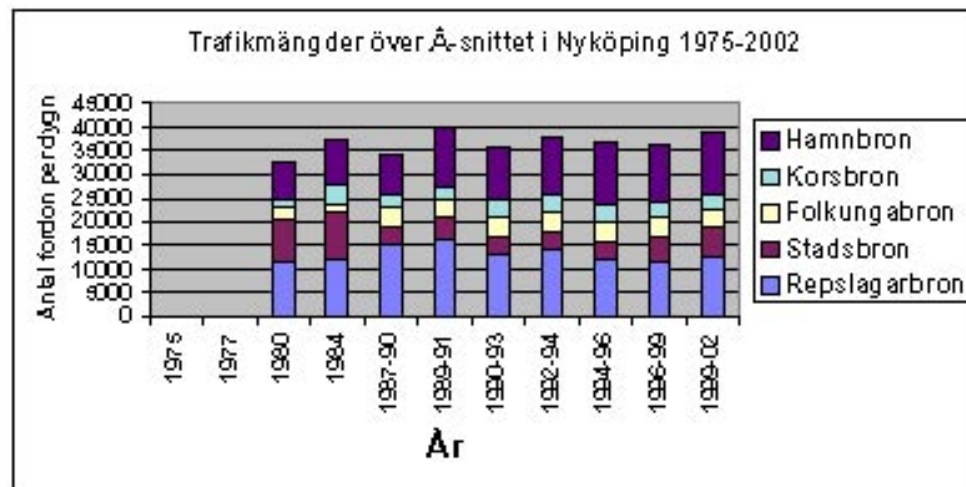
Järnväg

Nyköpingsbanan har regional och interregional trafik mellan Stockholm och Norrköping. Från Nyköping tar tåget till Stockholm ca en timme, till Norrköping

ca 40 minuter. Snabbtågen mot Malmö trafikerar Södra stambanan. En ny järnväg, anpassad för snabb- eller höghastighetståg, Ostlänken, är en av kommunens viktigaste utvecklingsfrågor. Ostlänken är en cirka 15 mil lång planerad dubbelspårsjärnväg mellan Järna och Linköping. Den nya järnvägen ska stärka kommunikationerna dels inom regionen och knyta Östergötland, Södermanland och Mälardalen närmare varandra, dels utgöra en länk i storstadstriangeln Stockholm-Göteborg-Malmö som är Banverkets långsiktiga investeringsstrategi.

På Banverket pågår arbetet med en järnvägsutredning för Ostlänken, i utredningen ingår tre alternativa korridorer för Ostlänkens dragning. I alternativ A följer korridoren i stort motorvägen med station bl a vid Skavsta. En anslutning finns till Nyköpings station. Alternativ B följer i stort den befintliga järnvägskorridoren och går genom Nyköpings tätort. I alternativ C går korridoren i jungfrulig terräng med station bl a vid Skavsta.

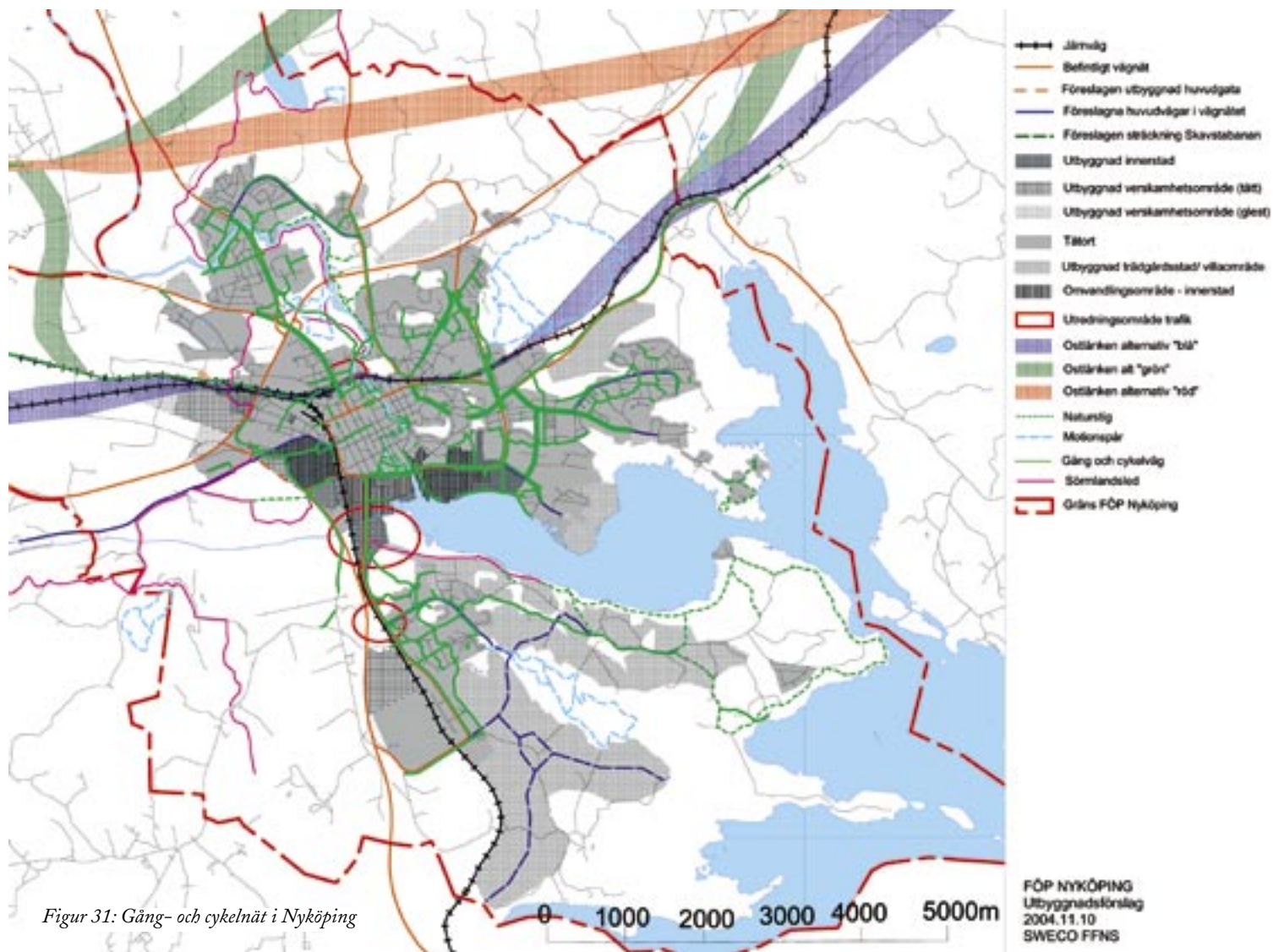
På TGOJ-banan förekommer idag endast godstrafik på sträckan förbi Nyköping. Tre tågpar trafikerar sträckan Borlänge-Oxelösund dagligen. Från SSAB i Oxelösund går 800 000 ton/år och från Borlänge till Oxelösund 600 000 ton/år. Länstrafiken har påbörjat en utredning av förutsättningarna att öppna TGOJ-banan för persontrafik.



Figur 30: Trafikutvecklingen över Å-snittet



Inspirationsbild: Cykelparkering i Lund



Figur 31: Gång- och cykelnät i Nyköping

Hamn

SSAB har en egen djuphamn i Oxelösund som hanterar företagets stål. Det finns planer på att starta en färjelinje mellan Oxelösund och Nordtyskland. Därigenom skulle Oxelösunds hamn få förutsättningar att utvecklas till en nod i ett nord-europeiskt transportnät och en knutpunkt för godstrafiken mellan Östersjön, Göteborgs hamn och de stora hamnarna på kontinenten. Oxelösund skulle bli mottagare av containers från båt/järnväg som ska omlastas och transporteras vidare.

Nyköpings tätort

Biltrafikutvecklingen i Nyköpings tätort har under senare år varit något stigande och är nu i nivå med toppåren vid 90-talets början. Trafiken på broarna över det s k Å-snippet i Nyköping har sammantaget ökat med ca 8 % mellan 1999 och 2002. Cykeltrafiken är däremot lägre än under slutet av 80-talet enligt räkningar som gjorts på Stadsbron. Antalet cyklar har minskat från ca 4000 till 3000 per dygn.

Trafiksäkerheten har under en tio-årsperiod förbättrats. Såväl svåra som lindrigt skadade personer har minskat påtagligt vid en jämförelse av polisrapporterade olyckor mellan 1989-93 och 1999-03. Till exempel för år 2003 rapporterades 5 svåra och 12 lindriga personskador mot 15 respektive 47 år 1993.

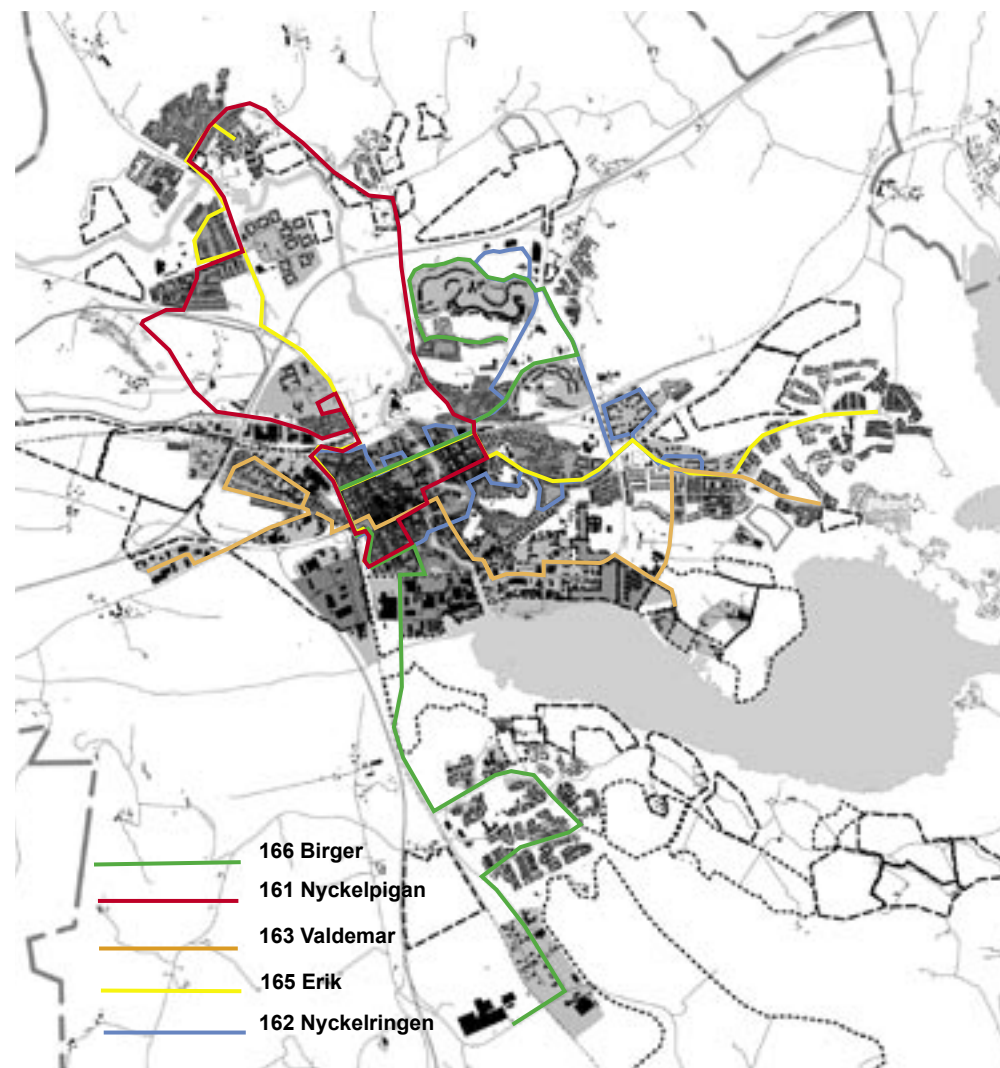
Busstrafik

Det finns idag fem stadsbusslinjer som trafikerar tätortens stadsdelar med varierande turtäthet samt flera landsortslinjer från kringliggande landsbygd och tätorter. Av de fem stadsbusslinjerna är två att betrakta som lämpliga för arbetsresor och två som servicelinjer (trafikeras endast vardagar 08-16 med låg turtäthet). Kollektivtrafiken ombesörjs av Länstrafiken i Sörmland AB, som ansvarar för den reguljära stads- och landsorts- trafikerna i hela Sörmland. Samtliga linjer ansluter till Nyköpings bussterminal som är lokaliserad i kvarteret mellan Järnvägs- gatan, Västra Kvarngatan och Teatergatan.

Trafikeringstiderna är uppbyggda efter bytesprincipen, vilket innebär att samtliga linjer kommer till terminalen ungefär samtidigt under morgonens och eftermiddagens rusningstimme. Systemet har fördelar men också nackdelar, dels genom hög trafikbelastning under kort tid, vilket kräver god trafik- kapacitet i bytespunkten och i omgivande gatunät, dels innebär bytesprincipen en låsning eftersom de olika busslingorna inte kan förlängas (t ex vid nybyggnad) om man inte tar bort någon annan busslinga. Framkomligheten för busstrafiken är idag mestadels god. Några korsningar i den centrala delen har dock lägre standard, bl a Brunns- gatan-Repslagaregatan.

Cykeltrafik

Standarden på cykelvägarna har genom utbyggnaden av gång- och cykelvägar successivt förbättrats. Senaste utbyggnaden av nätet längs Ringvägen (2004), Ö Rundgatan och delar av Repslagaregatan har förbättrat standarden i de centrala delarna. Brister finns främst i avsaknaden av planskildheter längs ringleden, och längs den västra delen av ringleden och västra infarten (Västerleden). Bedömningen bygger på vilken separeringsgrad cyklisterna har i förhållande till biltrafiken.



Figur 32: Buslinjer i tätorten

Biltrafik

Standarden på Nyköpings trafiknät varierar enligt en trafiknätsanalys som genomfördes år 2000. För biltrafiken bedöms standarden efter färdhastighet på olika typer av gator och belastningsgrader i korsningar. Huvudvägssystemet är i stort väl utformat med bra infartsleder från E4 till en central ringled. Standarden är god på infartsvägarna mot de centrala delarna, medan den varierar på den inre ringleden. Några större trafikproblem finns inte idag, men följande problempunkter har identifierats:

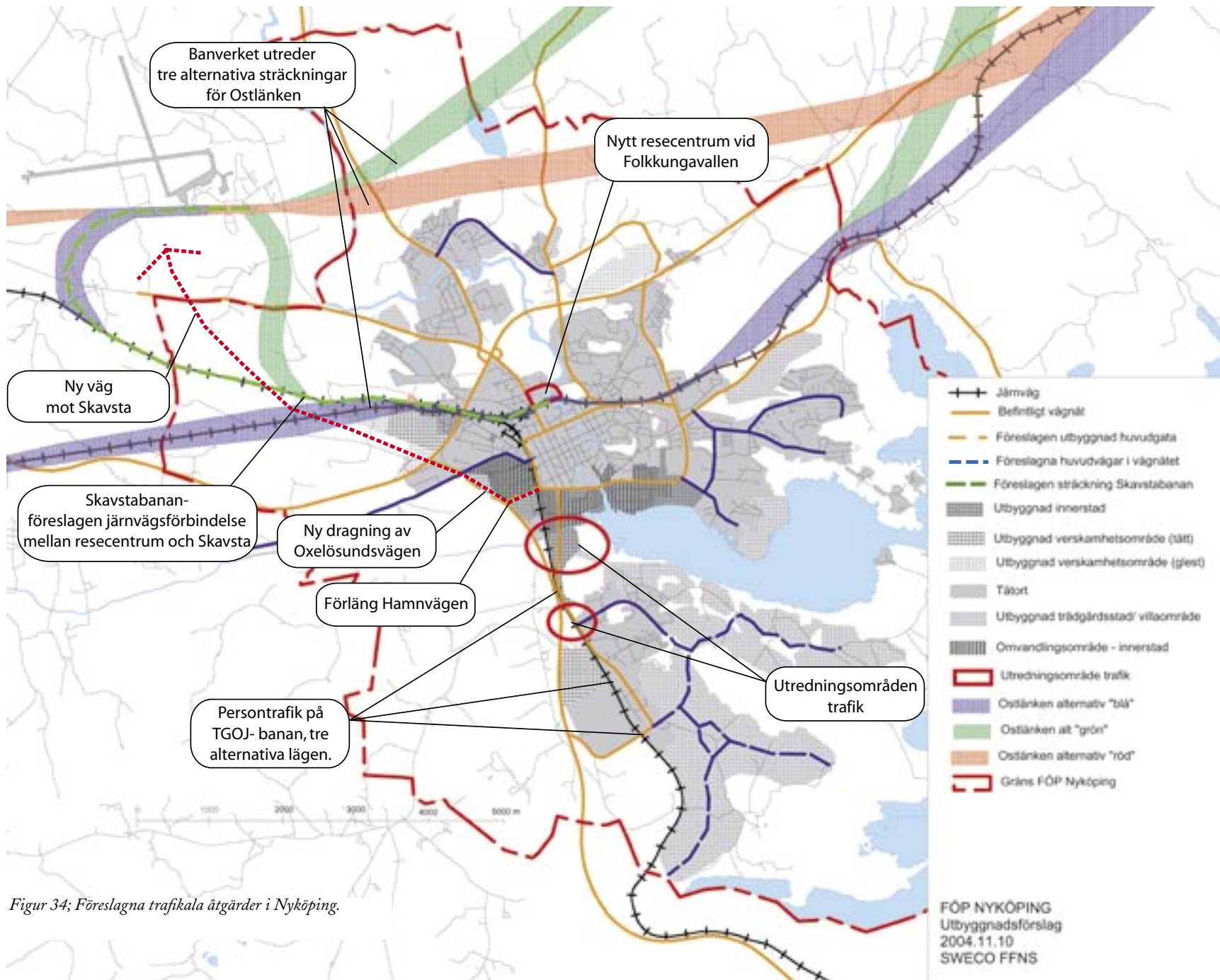
- *Brunnsgatan-Repslagaregatan.* Vissa kapacitetsproblem (köer vid vissa tidpunkter) och problem med trafiksäkerhet och trygghet bl a för lågstadiebarn.
- *Arnöleden-Hamnvägen.* Vissa kapacitetsproblem (köer vid vissa tidpunkter).
- *Ringleden.* Avsaknaden av planskilda korsningar minskar kapaciteten och trafiksäkerheten.
- *Västerleden.* Fyrfältig väg som mynnar i gägata, främst trafiksäkerhetsproblem.
- *Stockholmsvägen.* Besvärande genomfartsproblem.
- *Underfarter under järnvägen längs Stockholmsvägen och Brunnsgatan.*

I dagsläget ej tillräcklig frihöjd för att medge underfart för buss- och personbilstrafik.



Figur 33: Standarden i bilmätet

- Grönt = god framkomlighet
- Gult = mindre god framkomlighet resp mindre god kapacitet i korsningar
- Rött = låg framkomlighet resp låg kapacitet i korsningar



Figur 34; Föreslagna trafikala åtgärder i Nyköping.

Planeringsinriktning

Externa kommunikationer

Ostlänken

Av de tre alternativa korridorerna för Ostlänkens dragning som Banverket utreder, förordar Nyköpings kommun alternativ A, som innebär att Ostlänken i stort följer motorvägen med station bl a vid Skavsta. Detta innebär att nuvarande spår genom tätorten ligger kvar och eventuellt byggs ut till dubbelspår. Kommunen och Banverket arbetar även för en järnvägsanslutning mellan tätorten och Ostlänkens station vid Skavsta, den så kallade Skavstabanan.

I den fördjupade översiktsplanen reserveras mark för de tre alternativa utredningskorridorerna för Ostlänkens framtida dragning förbi Nyköping.

TGOJ-banan

Om det blir aktuellt att införa persontrafik på TGOJ-banan mellan Oxelösund och Nyköping, blir det nödvändigt att anlägga hållplatser i tätorten, dels centralt, dels vid Arnö. Centralt har en hållplats vid parkeringsplatsen vid den nuvarande buss-terminalen ett bättre läge än vid nuvarande järnvägsstation. På Arnö kan tre alternativa hållplatslägen övervägas, ett i Långsätter vid butiken, ett längre norrut i Herrhagen i jämnhöjd med den förslagna Arnö Strandväg för att fånga upp resenärer från tillkommande bebyggelse, och ett i den södra delen av Arnö, vid Flättnaleden (se nedan). Ett ytterligare alternativ är att

ha en hållplats mittemellan det första och det andra läget. Möjligheterna att ha hållplatser i dessa lägen bör utredas närmare för att mark skall kunna reserveras.

I avvaktan på beslut om persontrafik på TGOJ-banan har förslag tidigare lagts fram om att köra buss på banvallen från Arnö till centralstationen och eventuellt vidare till Skavsta.

Nyköpings tätort

En fortsatt ökning av biltrafiken i Nyköping kan förutses, vilket beror på flera faktorer: den allmänna ekonomiska utvecklingen förväntas bli fortsatt positiv, antalet boende och sysselsatta i Nyköping förväntas öka och avståndet till viktiga målpunkter i tätorten (centrum, större verksamhetsområden och rekreationsområden, Skavsta flygplats) förväntas växa i och med den planerade utbyggnaden. Det finns risk för ökad biltrafik om inte kraftfulla åtgärder sätts in för att minska bilåkandet och främja kollektiv- och cykeltrafiken.

Busstrafik

För att buss skall användas i stor utsträckning krävs god turtäthet och kort restid. Bussen bör dessutom gå genom tät bebyggelse. Detta ställer krav på att resunderlaget är tillräckligt stort, vilket i hög grad påverkas av bebyggelseplaneringen, främst bebyggelsens täthet, dvs resandunderlaget kring hållplatslägen

Från kollektivtrafiksynpunkt är det i många fall gynnsamt att lokalisera ny

bebyggelse i anslutning till befintlig, så att en redan existerande busslinje kan förlängas. En sådan linje får ett bättre underlag, vilket skapar förutsättningar för en högre servicegrad. Ny bebyggelse längre ifrån den befintliga bebyggelsen medför en mellanliggande sträcka utan resandunderlag, vilket ökar kostnaderna betydligt. Vid större utbyggnadsområden är av samma skäl ett sammanhängande stråk bättre än spridda bebyggelsegrupper.

Utbyggnadsförslaget innebär att befintliga linjer i norr och öster till stor del kan förlängas. För den stora utbyggnaden på Arnö föreslås två nya busslinjer – en längs Örstigsleden och en på södra Arnö. Dessa bebyggelsestråk bör byggas ut enligt principen »inifrån och ut« för att långa bussträckor utan bebyggelse skall undvikas.

Det finns behov av att genomföra en översyn av busstrafiken i Nyköping. Prioriterade stråk och signalanläggningar för buss behöver utredas närmare.

Resecentrum

I Nyköping finns planer på att bygga ett resecentrum, vilket skulle förbättra samordningen mellan olika färdmedel och öka bytesmöjligheter mellan tåg, buss, bil och cykel. Idag ligger tågstation och bussterminal på olika platser.

Som ett led i arbetet med att identifiera ett optimalt läge för ett framtida resecentrum i Nyköpings tätort har fyra alternativa lägen jämförts.

Alternativ A. Befintlig station

Alternativet innebär en vidareutveckling av resecentrum i anslutning till befintligt stationsläge. Tre underalternativ kan urskiljas:

Alt A1. Befintlig busstation.

Alt A2. Busstation vid nuvarande järnvägsstation.

Alt A3. Busstation mellan Södra Bangårdsvägen och järnvägen.

Alternativ B. Folkungavallen

Nytt resecentrum i anslutning till Folkungavallen.

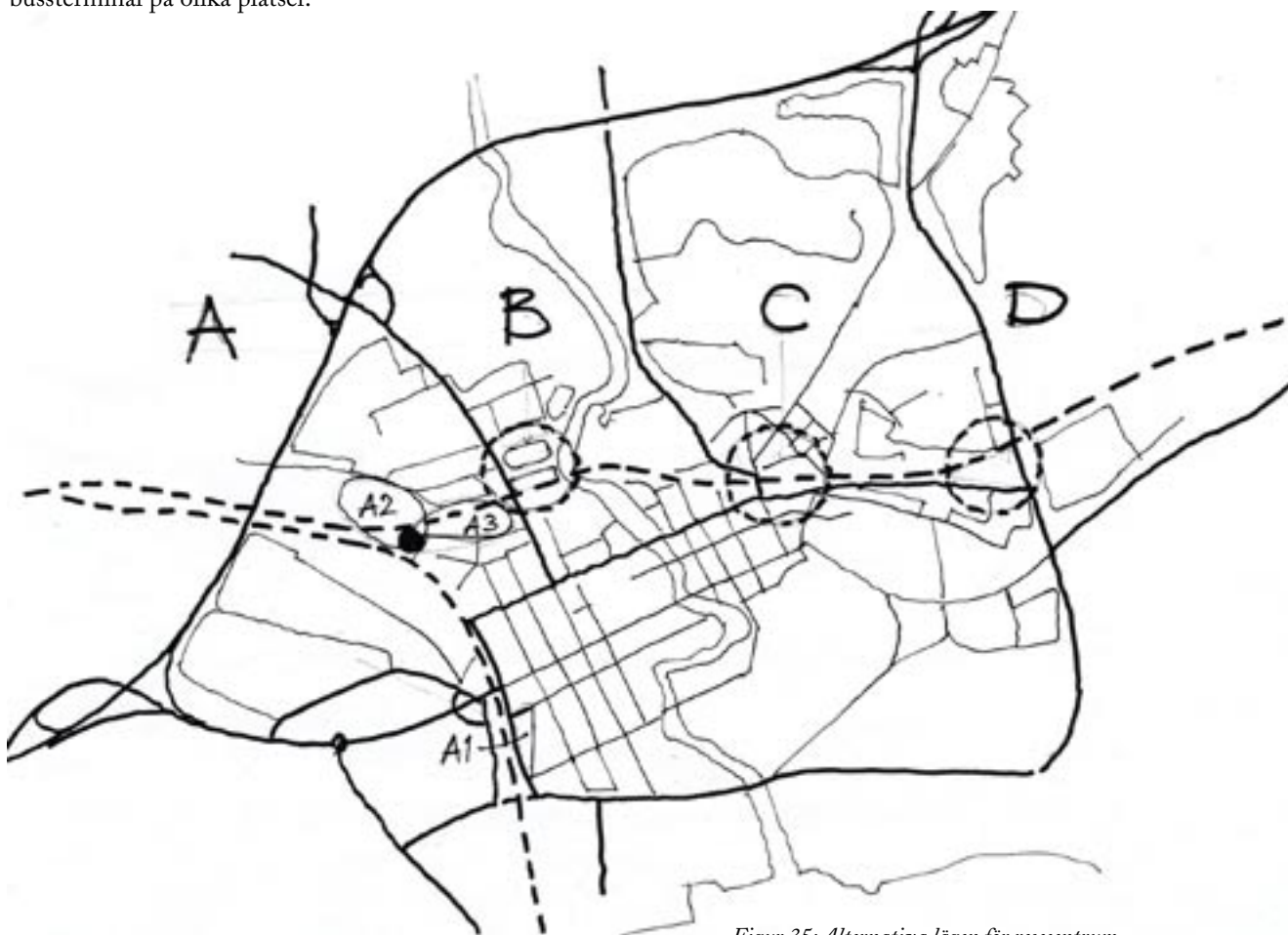
Alternativ C. Östra Rundgatan

Nytt resecentrum i anslutning till Stenbrovägens viadukt med järnvägen omedelbart norr om dess anslutning till Östra Rundgatan.

Alternativ D. Lennings väg-Östra Rundgatan

Nytt resecentrum i anslutning till det triangelformade området norr om korsningen mellan Östra Rundgatan och Lennings väg.

Utifrån ett antal utvärderingskriterier har en översiktlig jämförelse mellan alternativen gjorts som pekar på att alternativ B (Folkungavallen) är det mest fördelaktiga läget, se vidare bilaga 5.



Figur 35: Alternativa lägen för resecentrum

Värderingskriterier

Följande kriterier har valts för att jämföra de fyra huvudalternativen:

- Stationens läge i förhållande till framtida expansionsriktningar för tätorten.
- Stationens läge i förhållande till innerstaden och stadscentrum.
- Läge i förhållande till någon av stadens huvudentréer och infarter.
- Omstigningskvalitet i övergångar mellan järnväg och region- och stadsbussar, GC-trafik, och infartsparkering.
- Möjlighet att förlägga ett framtida campus- och utvecklingsområde i nära anslutning till resecentrum.
- Möjlighet att tillgodose de krav på fler spår som en dragning av Ostlänken genom tätorten ställer även om detta inte ses som ett huvudalternativ för den framtida Ostlänken.
- Möjlighet att förlägga resecentrum så att det också kan betjäna persontrafik på rgoj-banan t ex för trafik t.o.r Oxelösund-Stockholm.
- Tänkbara miljökonsekvenser av ett nytt resecentrum i form av buller, luftföroreningar, trängsel och trafiksäkerhet.
- Påverkan på stads- och landskapsbild.
- Genomförandemöjligheter.

Se vidare i bilaga 4 Utredning resecentrum Nyköping.



Illustration: Nytt resecentrum vid Folkungavallen



Gång- och cykeltrafik

Cykelvägnätet i Nyköping är i huvudsak av god standard men det finns ett behov av att förbättra kapaciteten i några punkter. I samband med att planerade områden byggs ut är det viktigt att dessa får bra cykelförbindelser till viktigare målpunkter såsom centrum, större verksamhetsområden och rekreationsområden. För cyklande in mot centrum är planskilda passager över inre ringleden angelägna för god tillgänglighet och säkerhet. I centrum/innerstaden är det bland annat viktigt att det finns tillräckligt med ordnad cykelparkering. Detta underlättar för cyklisterna och bidrar till en bättre stadsmiljö.

Det centrala cykelstråket längs Östra Storgatan-Västra Storgatan är det viktigaste stråket i staden eftersom det förbinder den östra och västra delen av stadskärnan, detta cykelstråk bör bevaras och utvecklas. För övriga GC-vägar i centrala Nyköping pågår arbetet med en ny cykelplan.

För gångtrafiken är det viktigt att stråket mellan den planerade platsen för resecentrum och stadskärnan stärks.

Biltrafik

Den planerade utbyggnaden av tätorten kommer att medföra en ökning av biltrafiken och därmed större belastningar på trafiknätet. Enligt de prognoser som gjorts kommer trafiken att öka väsentligt på vissa leder som följd av att nya verksamhetsområden planeras i väster och vid Skavsta flygplats samt den nya bebyggelsen i Herrhagen, Kuggnäs osv.

Det finns flera metoder som kan tillämpas för att motverka ökning av biltrafik och därmed skapa ett mer hållbart trafiksystem. En möjlig åtgärd är att tillämpa mobility management-åtgärder, vilket är ett samlingsbegrepp för alla typer av åtgärder som syftar till att minska bilberoendet som t.ex ökat bussresande, ökad cykling, samåkning mm.

Centrumtrafiken

I samband med att tätorten växer kommer biltrafikbelastningen på centrum att öka. På anslutande centrumgator till inre ringleden i norr och söder kommer trafikmängden att öka till 5000-6000 fordon/dygn, en fördubbling, till 2015 (se bilaga 4 Analys av framtida trafikflöden). Förutom problem med trängsel innebär detta att bullernivåerna märkbart kommer att öka.

För att begränsa ökningen av biltrafiken är det viktigt att åstadkomma goda förhållanden för buss- och cykeltrafik. För centrumets utveckling är samtidigt en god tillgänglighet för biltrafiken avgörande. Eftersom genomfartstrafik genom centrum är mycket liten enligt beräkning-

arna, har så gott som all trafik mål i centrum. Det innebär att parkeringsplatsernas läge och antal i centrum har stor betydelse för att styra trafiken.

Gång- och cykeltrafiken ska prioriteras i stråket längs Storgatorna. Västra Storgatan från Teaterparken till Stora Torget är till större delen redan etablerad som gång- och cykelgata.

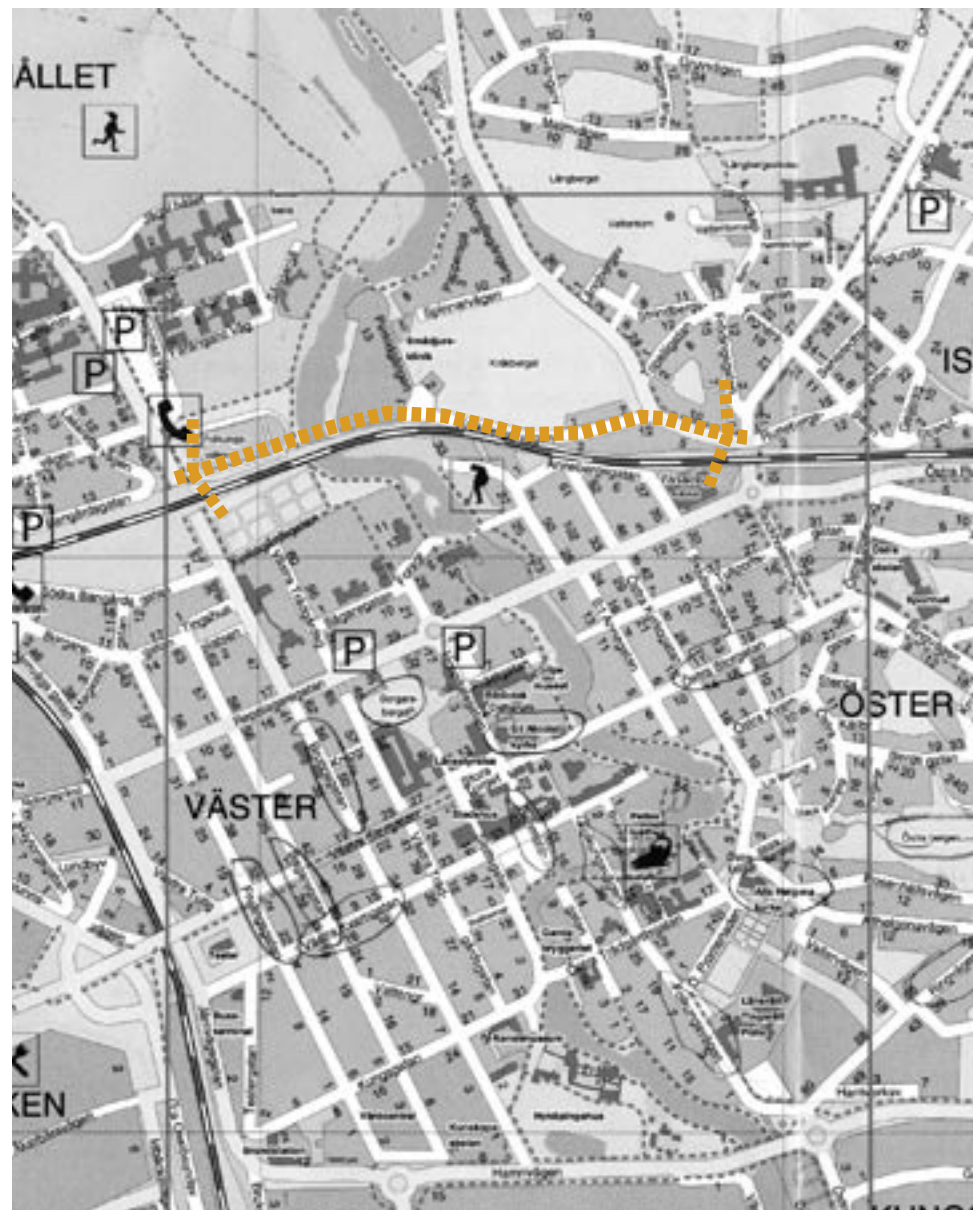
Parkering

Genom att ha parkeringsplatser längs ringleden kan ökad biltrafik i stadskärnan i viss mån undvikas. Möjligheter till ökad parkering finns bl a vid nuvarande järnvägsområdet och vid den nuvarande bussterminalen, om terminalen flyttas till resecentrum. Ytterligare platser längs ringleden där större parkeringsytor kan anläggas är kvarter Brädstapeln, f d Södra station, området söder om Hamnvägen mitt emot brandstationen samt området mellan TGOJ-banan och Gamla Oxelösundsvägen. Även kvarteret Anneberg, som inte är i kommunens ägo, bör kunna användas som parkeringsyta. Möjligheter till ökad parkering längs ringleden bör undersökas närmare.

Därutöver finns tre möjligheter att lösa parkeringsfrågan om befintliga parkeringsytor tas i anspråk för ny bebyggelse:

- Utökad kantstensparkering. Ytterligare kantstensparkering är troligen möjlig på Öster men potentialen är relativt liten på Väster. Kantstensparkering medför att gatan blir "befolkad" och att man kan undvika stora parkeringsytor, men har även ett antal negativa effekter i form av delvis minskad framkomlighet, sänkta hastigheter och trafiksäkerhet.
- Överdäckning av befintliga parkeringsytor. Befintliga markparkeringar behålls och ny bebyggelse uppförs i plan 1 och 2 över parkeringarna (gaturummet återskapas).
- Parkeringshus/däck. Befintliga markparkeringar kan effektiviseras genom parkering i flera plan i parkeringsdäck eller i parkeringshus. Detta är förmodligen inte möjligt att genomföra på kort sikt, men är en långsiktig möjlighet som bör finnas med i diskussionerna kring parkeringsproblematiken.

De tre ovan angivna parkeringslösningarna kan inte var för sig lösa parkeringsproblemen utan bör kombineras.



Figur 35: Tankbar väg- och cykelförbindelse mellan Stockholmsvägen och Brunnsgatan i samband med ett resecentrum vid Folkungavallen

Hamnvägens förlängning och ny anslutning Oxelösundsvägen-Västerleden

Kommunen har i Planprogram för Idbäcken (godkänt av KS 03-10-06) analyserat de övergripande förutsättningarna för att förlänga Hamnvägen så att den korsar TGOJ-banan och kopplar samman Hamnvägen med Stenbärsvägen och väg 53, för att på så sätt skapa en ny stadsinfart till Nyköping. Därmed avlastas stadskärnan från infartstrafik från den befintliga infarten via Västerleden och en smidigare trafikförsörjning skapas även till den nya bebyggelsen på Arnö.

I ett nästa steg föreslås även att Oxelösundsvägen dras om mellan cirkulationsplatsen vid Gumsbacken och Hamnvägens anslutning till väg 53, motsvarande Stenbärsvägens nuvarande anslutningspunkt. Nuvarande cirkulationsplats vid Oxelösundsvägen och Västerleden föreslås utgå. Denna omläggning av väg 53 tydliggör den nya stadsinfarten via Hamnvägens förlängning, medför en genare sträckning till E4:an samt ger förutsättningar för att avveckla nuvarande stadsinfart via Västerleden. I Planprogrammet för Idbäcken föreslås att Västerleden omvandlas till ett grönt gång- och cykelstråk som förbinder Idbäcken och Högbrunn med stadskärnan. Det är dock tveksamt om Hamnvägens förlängning i framtiden kan ges tillräcklig kapacitet så att Västerleden helt kan avvecklas för biltrafik. En förutsättning för detta är att Hamnvägen-

Lennings väg dimensioneras och ha kapacitet som en huvudgata som klarar av stora trafikbelastningar men utformas som en stadsgata eller trädplanterad esplanad vad gäller belysning, aramaturer, trädplanteringar och avgränsat med stadsbebyggelse.

Korsningen vid Järnväggsgatan och Hamnvägens förlängning ska enligt tidigare planering utformas som en cirkulations-

plats, vilket bedöms helt nödvändigt för att klara den stora trafiken i korsningen. I samband med att industrimiljön vid Spelhagen och Kungshagen på sikt omvandlas till innerstadsområden med en blandning av bostäder och verksamheter är det angeläget att Hamnvägen behålls som huvudgata i vägnätet men att gatan omgestaltas till stadsgata som på ett angenämt och trafiksäkert sätt rymmer

skyddade såväl som oskyddade trafikanter.

Huruvida Hamnvägen bör förlängas planskilt under TGOJ-banan eller genom en plankorsning med bommar är en fråga som behöver utredas närmare. Dagens ringa trafik på TGOJ-banan talar för att en plankorsning med bommar, men om persontrafik införs på TGOJ-banan kommer tågtrafiken att öka vilket motiverar en planskild korsning.



Illustration: Hamnvägens förlängning mot Lindbacke.

Väg mellan Hemgården och Skavsta

En ny vägförbindelse anläggs mellan trafikplats Kungsladugården och väg 627 som går till Skavsta flygplats. Denna förbindelse kommer att ha stor strategisk betydelse för att ge bättre samband mellan Oxelösund och Skavsta och för att Hemgården ska kunna utvecklas till ett logistikcentrum i skärningsfältet mellan E4 och den nya förbindelsen.

Korsningen Brunnsgatan-Repslagaregatan

Med den planerade utbyggnaden av tätorten beräknas trafikbelastningen i korsningen Brunnsgatan-Repslagaregatan öka, vilket innebär mycket besvärliga förhållanden med långa köer. Genom att anlägga en cirkulationsplats kan kapaciteten förbättras och belastningen bli acceptabel. Förutsättningarna för en cirkulationsplats har utretts översiktligt.

Ny gång- och cykelväg och cykelväg mellan Stockholmsvägen och Brunnsgatan

Ett resecentrum vid Folkungavallen medför vissa trafikkomplikationer, som förmodligen går att lösa men som bör studeras vidare.

Vidare behövs en högre höjd i viadukten under järnvägen vid Brunnsgatan för att klara alla tänkbara busstyper. En tillräcklig höjd (frihöjd 4,6 meter) får anses vara ett absolut krav för att undvika en svår olycka.

En cykelförbindelse mellan Stockholmsvägen och Brunnsgatan norr om järnvägen är önskvärd för att minska avstånd och avlasta cykelstråket längs Östra

Rundgatan och Brunnsgatan. Cykelbanan längs Brunnsgatan mellan resecentrumet och Repslagaregatan behöver breddas för att ge en säker framkomlighet. Detta

innebär att passagen under järnvägen behöver breddas förutom att ges högre höjd för busstrafiken.



Illustration: Plan för Idbäcksområdet med den nya stadsinfarten vid Hamnvägens förlängning fram till väg 53.

Övriga vägombyggnader

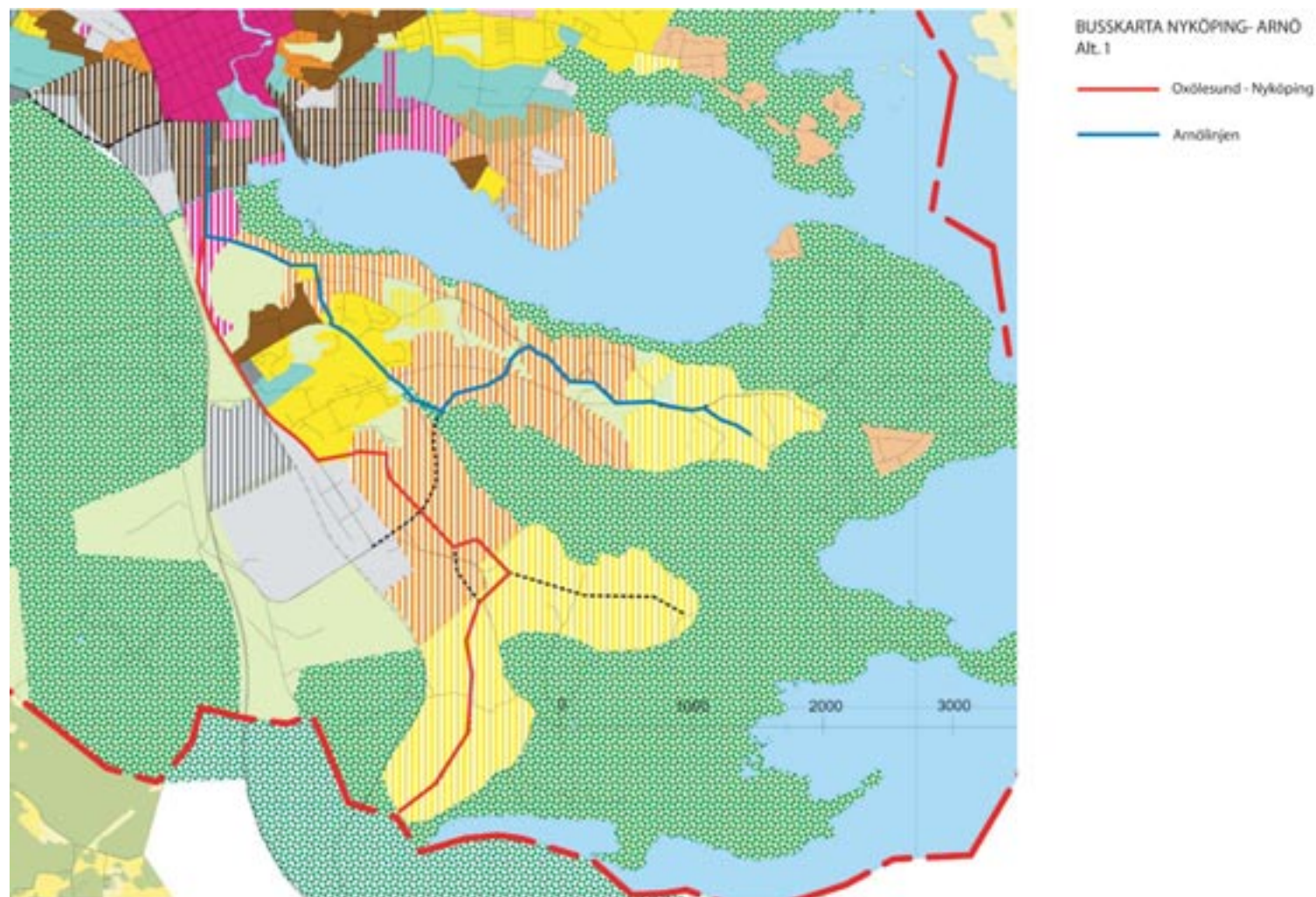
Det finns förslag på ett antal vägombyggnader i samband med exploateringen av Hemgården och Skavsta, för att skapa förbindelser med hög trafikstandard. En förstudie har tagits fram för anslutningen mellan det planerade logistikcentrumet vid Hemgården och E4:ans trafikplats Kungsladugården. Vidare finns en förstudie om förbättrad framkomlighet och säkerhet på väg 52 med anslutningar mellan vägen till Skavsta och trafikplats Hället vid E4:an.

Utbyggnad på Arnö

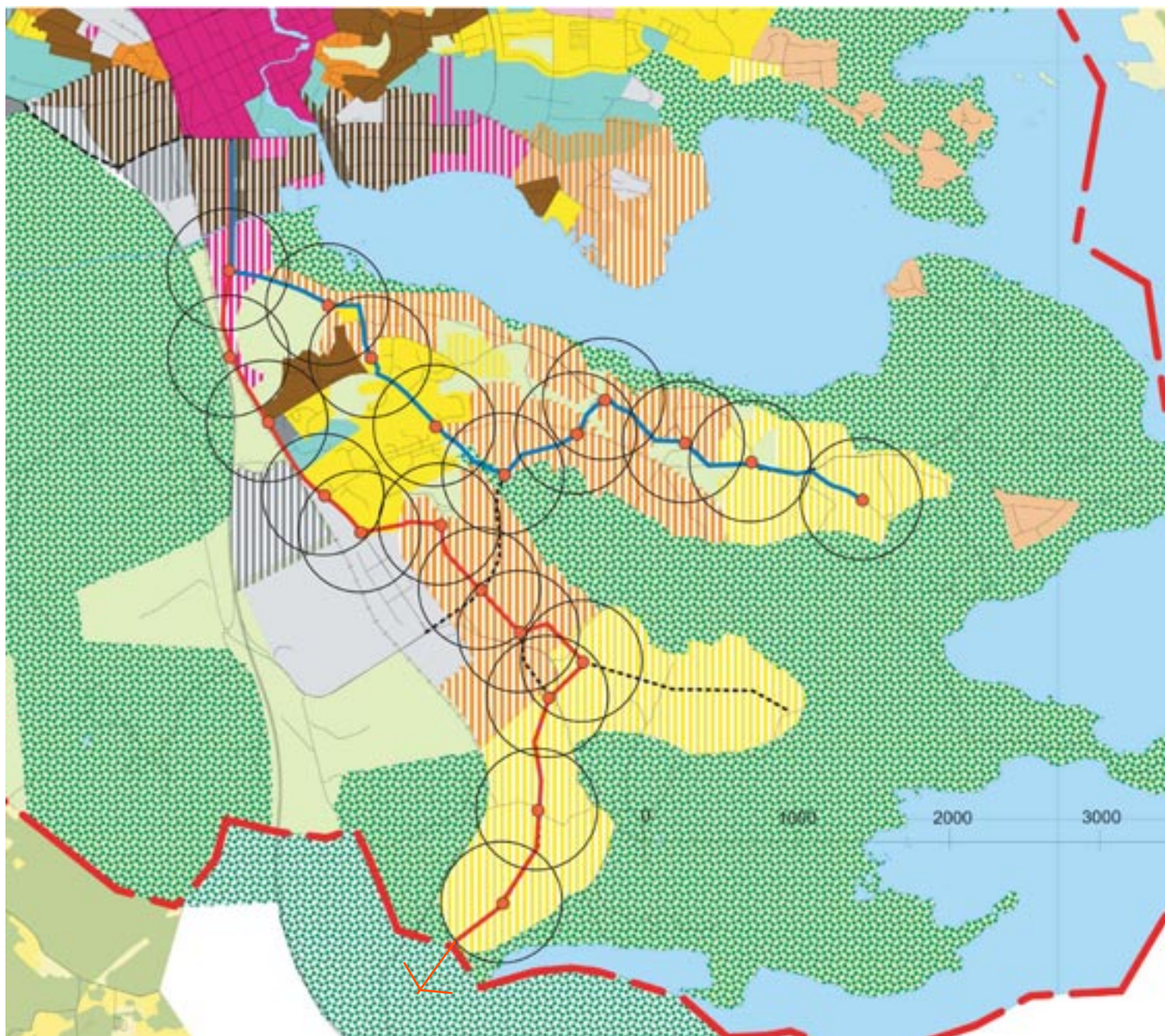
Örstigsleden som kopplar ihop Östra Herrhagen, Kuggnäs, Norra Långsätter med Arnöleden föreslås omvandlas till en stadsgata som sedan övergår till en landsväg längre ut på Arnö.

I och med den planerade utbyggnaden av stadsdelarna på Arnö, aktualiseras ytterligare en anslutning till Oxelösundsvägen för att avlasta Arnöleden och inre ringleden. Trafikplatsen bör ligga i anslutning till Örstigsledens förlängning västerut fram till väg 53 (Oxelösundsleden). Örstigsleden föreslås utformas som en esplanad som förlängd sammankopplar Flättnaleden som i sin tur ansluter till väg 53 söder om Arnö-Björkö industriområde.

I planerna för Stadsfjärden – utbyggnaden på Arnö – finns bland annat ett förslag på en ny väg, Arnö Strandväg, som ansluts till Arnöleden.



Figur 36: Förslaget busslinjenät för Arnö.



BUSSKARTA NYKÖPING- ARNÖ
Alt. 1

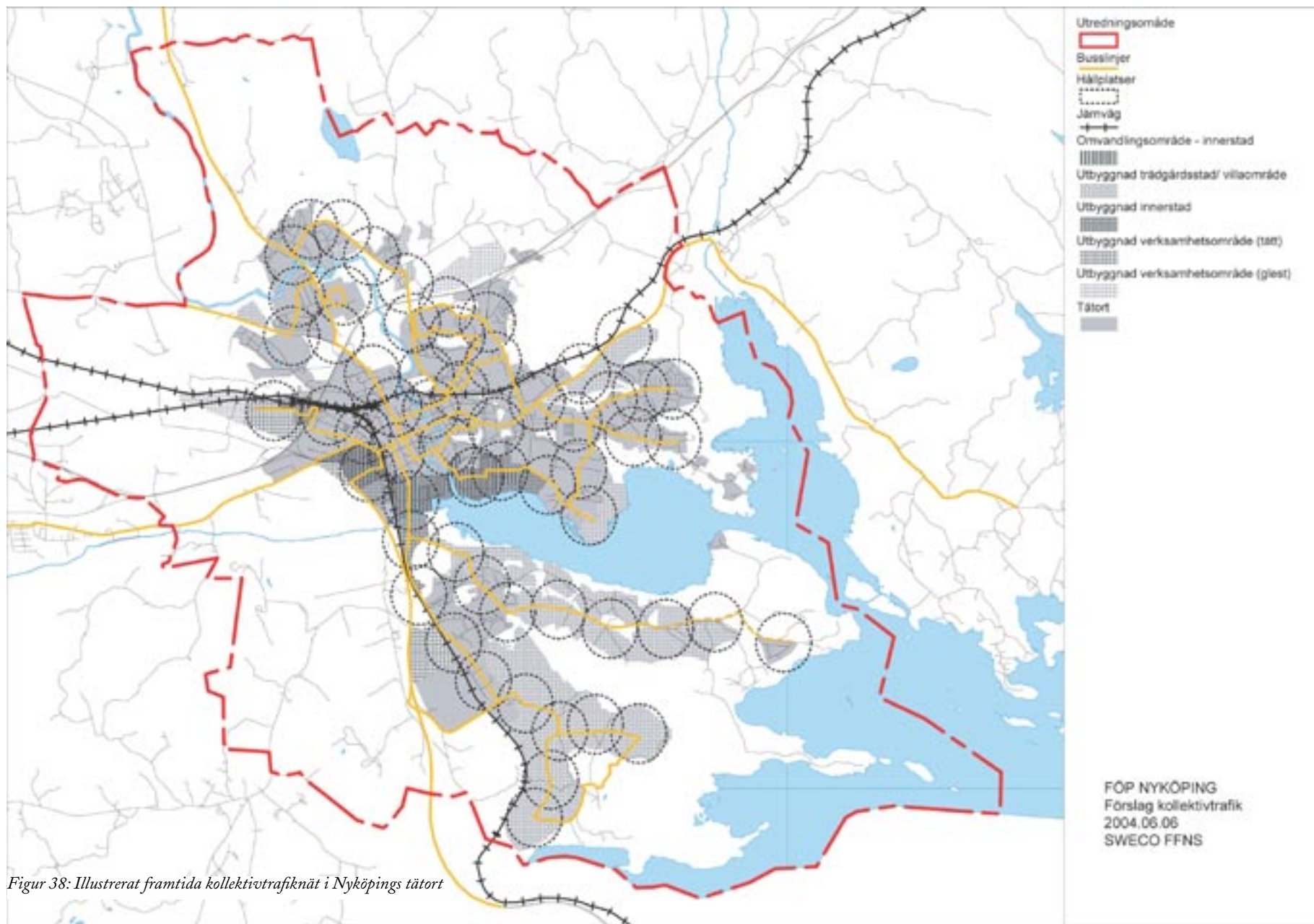
— Oxölesund - Nyköping

— Arnölinjen



Radie 400 m till
hållplats

Figur 37: Tillgängligheten till buss på Arnö med gångavstånd till hållplats på högst 400 m. De illustrerade hållplatsringarna är schematiska.



Figur 38: Illustrerat framtida kollektivtrafiken i Nyköpings tätort

Riktlinjer för planering

- Skapa en smidigare biltrafikförsörjning av innerstaden och den nya bebyggelsen kring Stadsfjärden genom att förlänga Hamnvägen via Stenbärsvägen fram till Oxelösundsvägen.
- Dra om Oxelösundsvägen mellan befintlig cirkulationsplats vid Gumsbacken och Hamnvägens anslutning till Oxelösundsvägen, dvs genom avveckling av cirkulationsplatsen i korsningen mellan Västerleden och Oxelösundsvägen.
- Ändra Västerledens funktion till att bli en stadsgata, alternativt avvecklas helt för att avlasta trafikflödet på stadskärnan västerifrån.
- Dra en ny anslutningsväg till Skavsta Flygplats mellan trafikplats Kungsladugården och riksväg 52.
- Möjliggör för persontrafik på TGOJ-banan.
- Bygg ut bostäder så att så hög andel av bebyggelsen som möjligt ligger inom 400 meter till närmsta hållplats.
- Utred möjligheten att förlänga befintliga busslinjer i den norra och östra delen av tätorten.
- Utred möjligheten att etablera två nya busslinjer på Arnö som förbinder stadskärnan med nybebyggelsen på Arnö.
- Etablera ett nytt resecentrum vid

- Folkungavallen för att förbättra samordningen mellan tåg, buss, bil och cykel.
- Lös parkeringsproblematiken i stadskärnan genom en kombination av följande åtgärder:
 1. utöka kantstensparkering
 2. behålla befintliga markparkeringar och ny bebyggelse uppförs i plan 1 och 2 över parkeringarna där detta är lämpligt.
 3. anlägga parkeringshus/däck i strategiska lägen vid stadens infarter t.ex i anslutning till föreslaget nytt resecentrum vid Folkungavallen. Utifrån dessa principer utreds parkeringsbehovet från fall till fall efter förutsättningarna i varje planområde.
- Bygg ut vägnätet så att det ger hög trafiksäkerhet och prioriterar gång och cykel.
- Gång- och cykelstråk samordnas i möjligaste mån med större stadsgator.
- Utveckla med rutnätet som bas ett mer kontinuerligt lokalt gatunät genom att avveckla/ undvika säck- och återvändsgator och genom en gestaltning av gaturum och skyltning som främjar trafiksäkerhet, trygghet och orienterbarhet och inte alltid ger bilister högsta prioritet.
- Gång och cykelväg till och från Bergshammar respektive Skavsta är strategiskt viktiga bl.a för bostadsförsörjning.

- Satsning på Skavstabanen
- En framtida cirkulationsplats vid Brunnsgränd- Repslagargatan ska genomföras.

Källförteckning

Trafiknätsanalys, Nyköping 2000.

Analysen bygger på att olika parametrar för varje färdstätt bedöms utifrån en tregradig skala: god, mindre god och låg.



Exempel hållplatstorg: foto från Mälardalen, Stockholm



Exempel hållplatstorg: foto från Dalsjöfors, Borås

11 Grönstruktur



Figur 39: Landskapsanalys

Förutsättningar

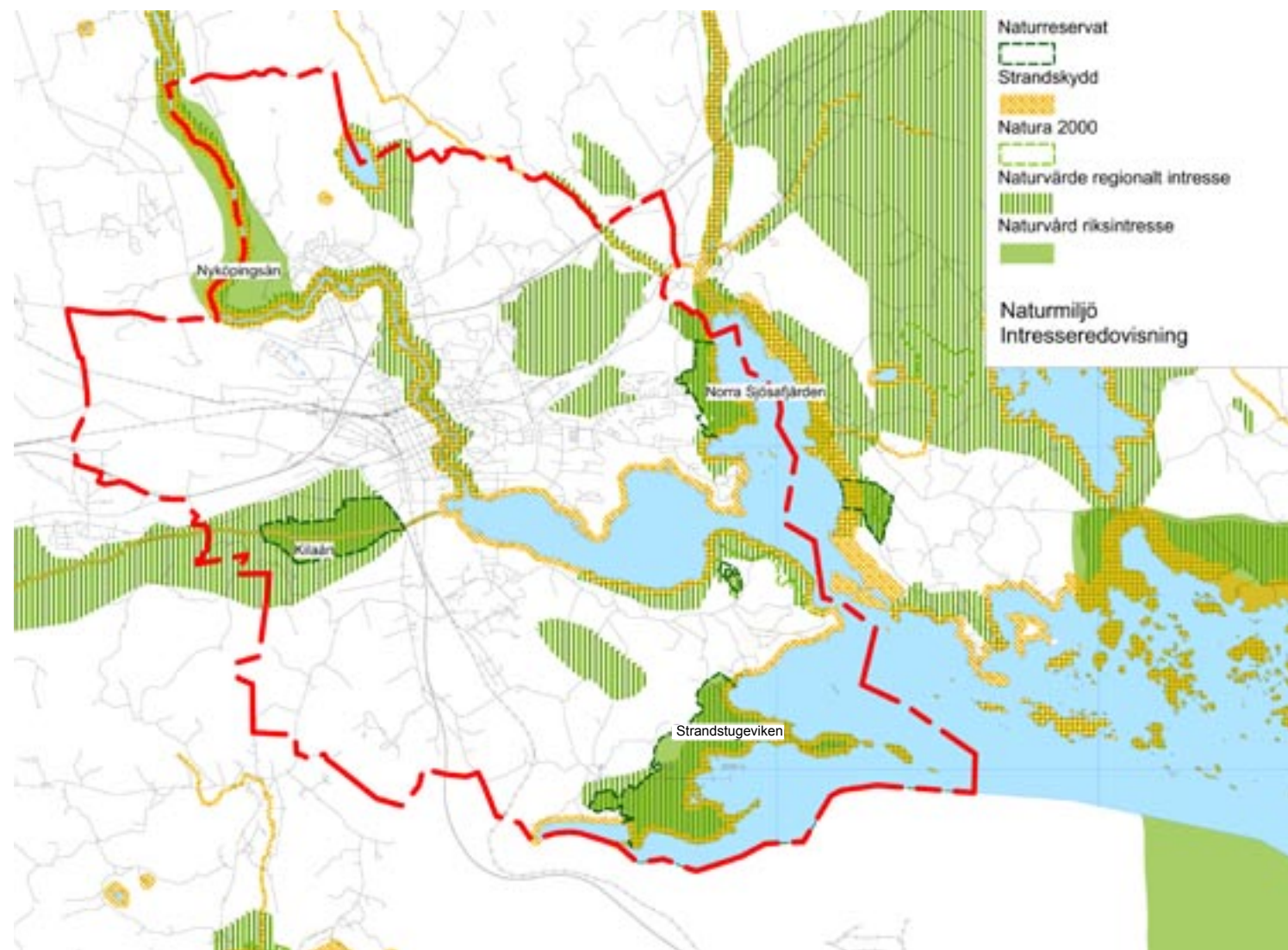
Landskapsbild

Nyköpings kommun uppvisar en omväxlande natur med så gott som samtliga mellansvenska naturtyper representerade. Landskapet karaktäriseras av sprickdalsstrukturen med sjöbäcken, sprickdalar och bergshöjder orienterade i nordväst-sydöstlig samt öst-västlig riktning.

Skogsområdena utgörs i höjdlägen av hållmarkstallskog. I övrigt består skogslandskapet av vidsträckta moränmarker beväxade med mager, örtfattig barrskog. Lövskog förekommer som mindre bestånd i anslutning till bebyggelsen och har i de flesta fall sitt ursprung i gamla, igenväxande betesmarker. Större sammanhängande jordbruksområden finns bland annat längs Kilaån. Mindre brukningsenheter ligger insprängda i dalgångar och i skogsterräng.

Naturmiljö

Naturen i Nyköping är intressant från såväl läns- som riksperspektiv. Kommunen hyser en stor mångfald av naturtyper – naturskogar, naturbetesmarker, våtmarker, ängsrester, vidsträckta havsstrandängar, vattendrag samt kust- och skärgårdsområden med stora naturvärden. Inom området för den fördjupade översiktsplanen finns fyra områden av riksintresse för naturvården: Kilaån, Strandstugeviken, Nyköpingsån samt Strandkomplex i norra Sjösafjärden. Inom området finns också fyra naturreservat och fem områden som ingår i det europeiska nätverket Natura 2000. Strandskydd gäller (med undantag för detaljplanlagda områden) för fjärdarnas stränder med fortsättning runt Arnölandet, åarnas stränder, Hovrasjön och dammen vid nya kyrkogården.

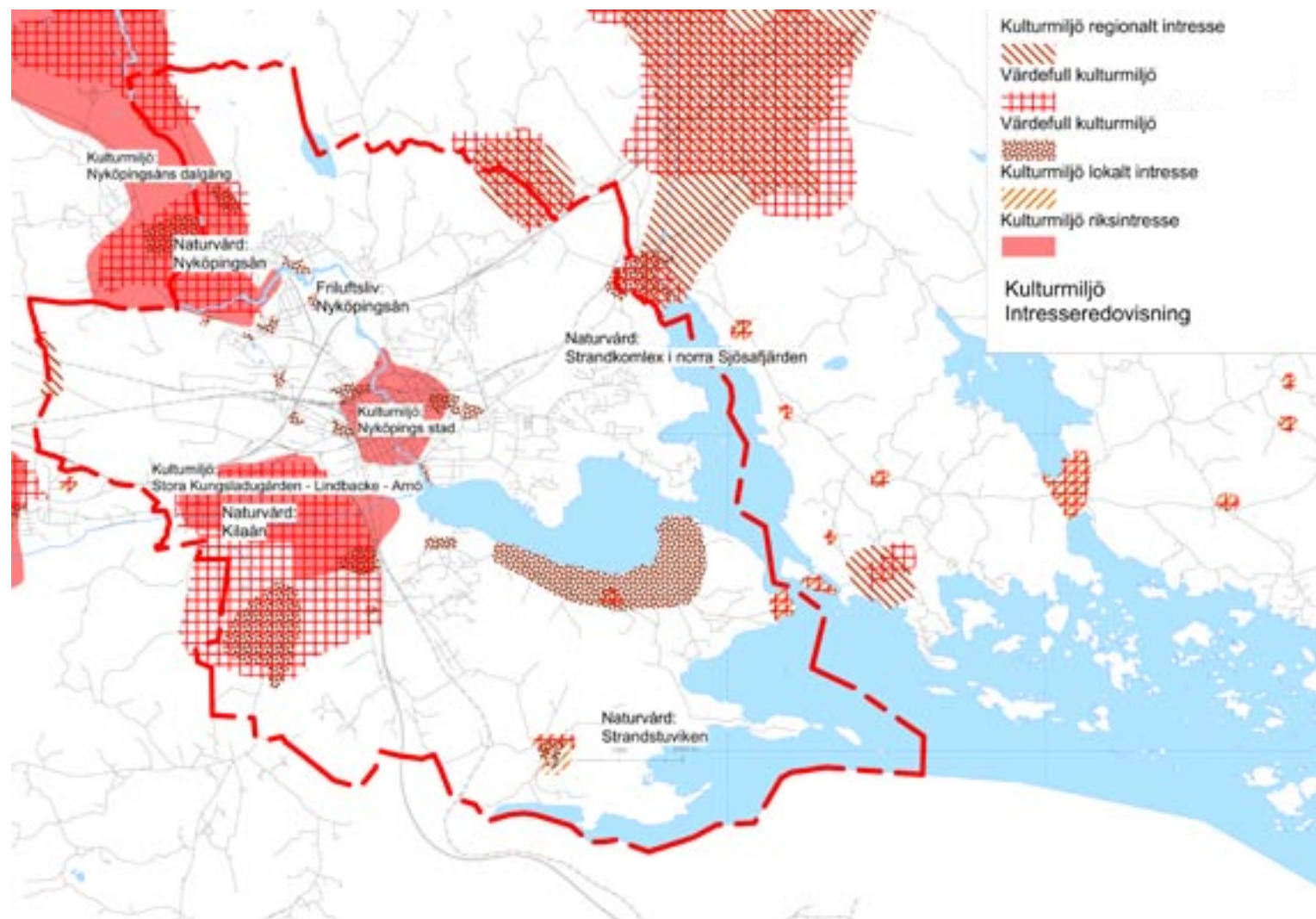


Figur 40: Områden med naturvärden i Nyköping

Kulturmiljö

Nyköpings stad har en ca 800-årig historia. Det skyddade läget inne i havsviken, Nyköpingsåns vattensystem, ett väl förgrenat vägnät, ett rikt omland med skogar och jaktmarker, jordbruks- och betesmarker, fiskemöjligheter, malm-tillgångar och vattenkraft var goda förutsättningar för en tidig stadsbildning. Ur dagens stadsbygd är det möjligt att utläsa hur stad och land samverkat, hur bygdens liv förändrats när vattnet dragit sig tillbaka, hur kulturlandskapet och dess bebyggelse utvecklats och hur stadsbebyggelsen vuxit fram. Den fördjupade översiktsplanen berör tre områden av riksintresse för kulturmiljövården: Nyköpingsåns dalgång, Stora Kungsladugården – Lindbacke – Arnö samt Nyköpings stad. Se vidare i bilaga om Riksintressen. En av Nyköpings mest intressanta kulturmiljöer är Lilla Kungsladugård med ursprung från Gustav Vasas regeringstid. Lilla Kungsladugård har under 2004 analyserats och dokumenterats av Landskapshistoriska konsulten Stefan Höglin och Sigurd Ramqvist. I analysen beskrivs miljön enligt följande:

”Tillsammans med Stora Kungsladugård och Väderbrunn utgör gården en sista rest av ett kungligt landskap, i huvudsak av hertig Karl, som en del av en kunglig slottsförvaltning. Området är därför intimt förknippat med Nyköpings stads historia och att tre före detta kungsladugårdar fortfarande utgör agrara produktionsenheter, strax utanför en expansiv stadsmiljö, torde vara tämligen unikt, också i ett internationellt sammanhang.”



Figur 41: Kulturmiljövården

Rekreation

I och i anslutning till Nyköpings tätort finns ett stort antal populära strövområden. Flertalet bostadsområden har god tillgång till närliggande naturmiljöer och parker. Kommunens gång- och cykelvägnät är relativt väl utbyggt, vilket gör det lätt och säkert att ta sig till de gröna miljöerna. I stadsdelarna Högbrunn och Väster begränsas tillgången till närströvmråden av intilliggande vägar, järnvägar och industrier, vilka utgör barriärer som försvårar för gående och cyklister att nå närliggande områden.

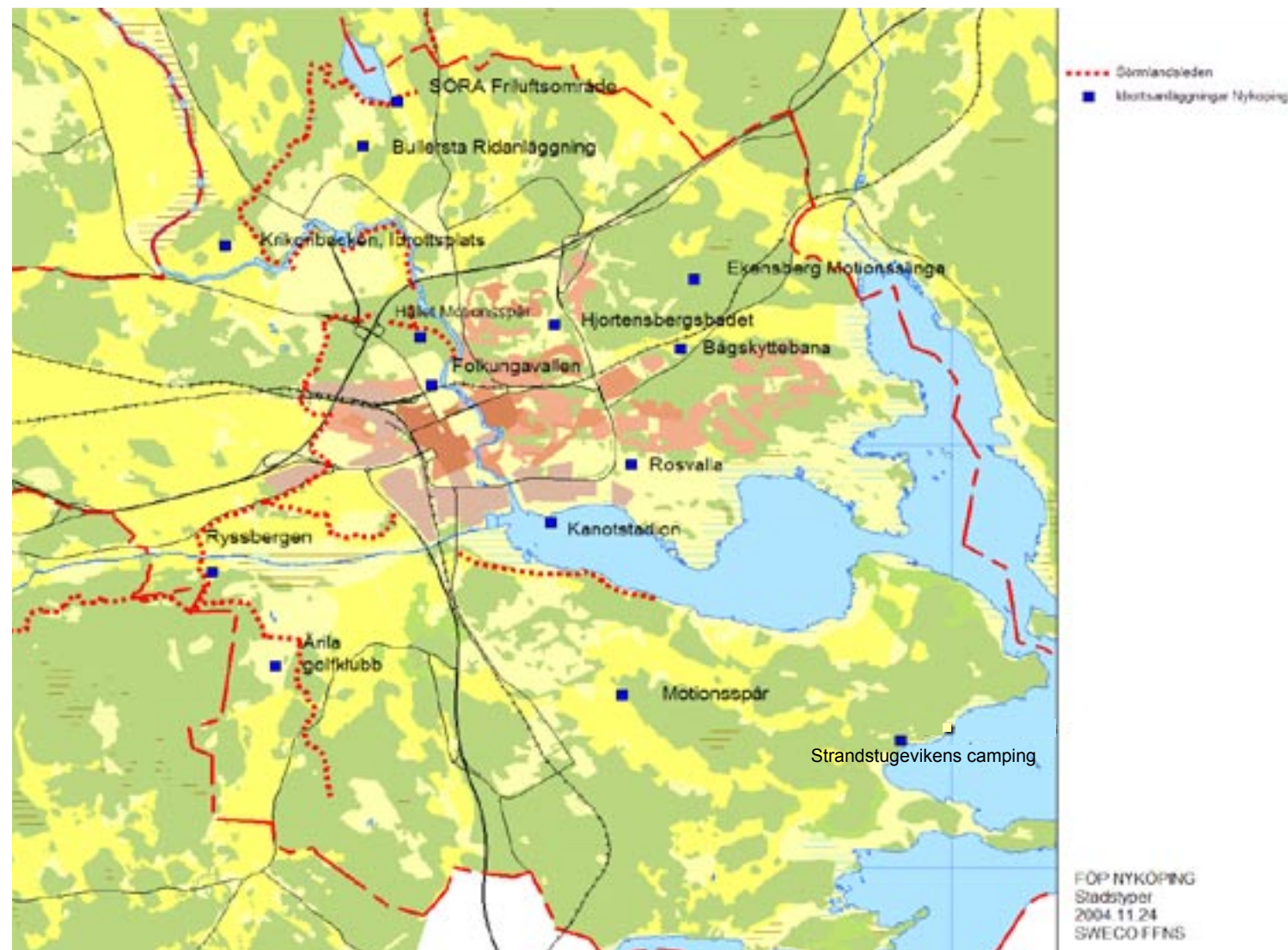
Nyköpingsån med sina promenader brukar kallas för Nyköpings stadspark. Ån ligger som en grön oas centralt i staden och fungerar som ett mycket uppskattat promenadstråk och en samlingsplats för Nyköpingsbor och besökare. Ån är av riksintresse för friluftslivet och dess möjligheter till promenader, fiske och kanotsport lockar människor från hela mellansverige. Sörmlandsleden löper genom stora delar av Nyköpings tätort.

Stadens grönska är koncentrerad till grönytor som Nyköpingsån, Gripsholmsparken, Teaterparken, Borgareberget, Vallarna och Kungshagen samt till Nyköpingshus, kyrkorna och de privata bostadsgårdarna.

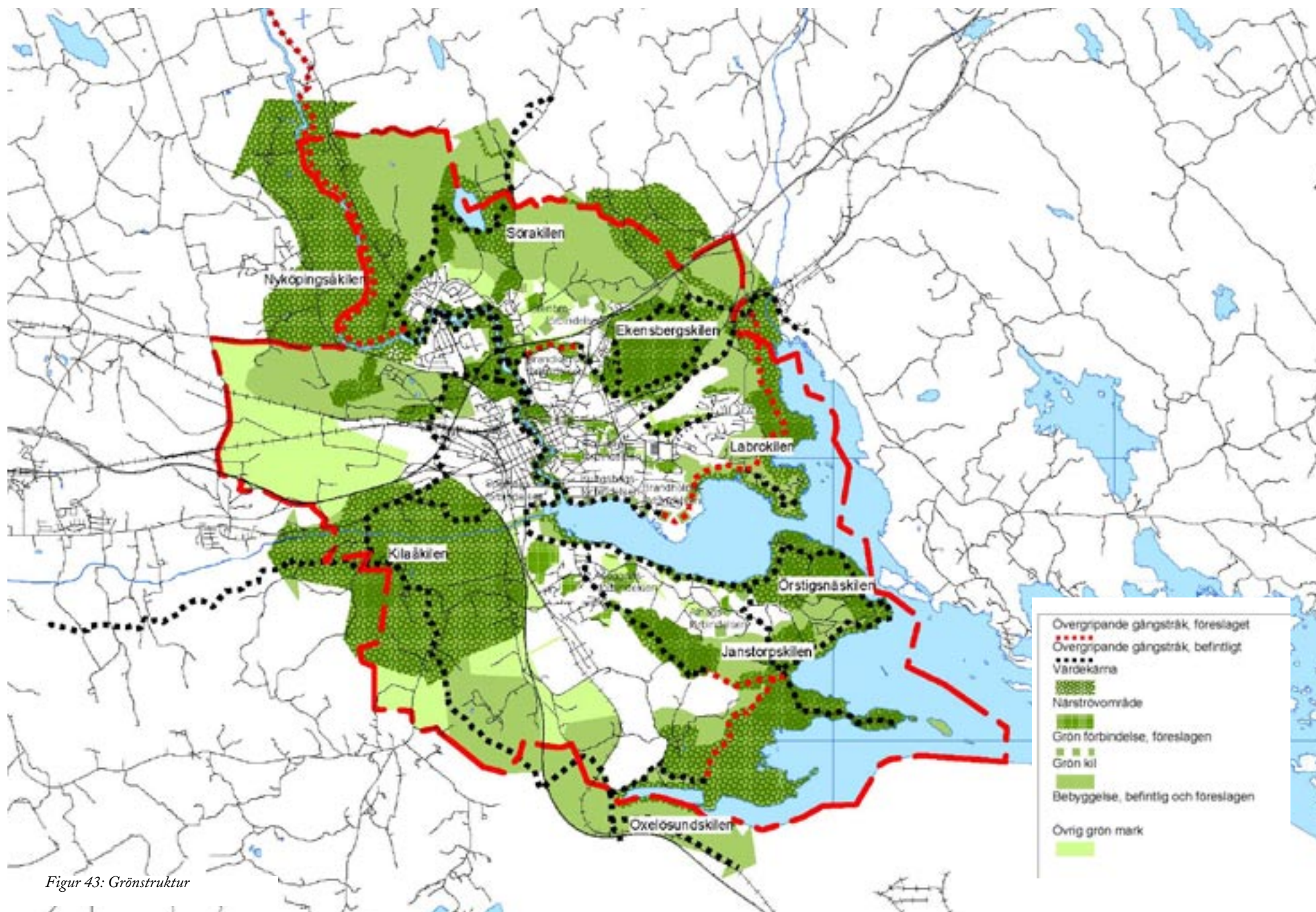
En viktig del av rekreationsutbudet utgörs av olika typer av idrotts- och rekreationsanläggningar, såsom idrottsplatser, golfbanor, motionsslingor, badplatser, skidbackar, vandringsleder, småbåtshamnar, koloniområden,

ridanläggningar, campingplatser mm.

Inom Nyköpings tätort med omgivningar finns anläggningar för många olika slag av rekreation och idrott. I Översiktsplanen redovisas enbart större anläggningar.



Figur 42: Rekreativt utbud



Figur 43: Grönstruktur

Gröna kilar och värdekärnor

En syntes av naturvärden, kulturmiljövärden och rekreationsvärden i och kring Nyköpings tätort gör det möjligt att identifiera ett antal utvecklingsbara gröna kilar som sträcker sig in mot tätorten.

Kilarna kan utvecklas till sammanhållna gröna miljöer där man kan ta sig till fots eller med cykel från stadens centrala delar ut till större natur- och rekreationsområden i tätortens utkanter. Kilarna får strategisk betydelse genom att de knyter samman värdefulla gröna områden med varandra och sätter dessa i ett grönt sammanhang. Ett viktigt syfte med kilstrukturen är tillgängligheten. Det skall från alla bostadsområden vara lätt att ta sig ut i naturen och väl där röra sig längre sträckor utan att behöva passera större barriärer eller hinder. Kilarna har också en biologisk funktion som spridningsvägar för djur och växter.

Natur-, kulturmiljö-, och rekreationsintressen har i avgränsningen av de föreslagna kilarna vägts mot intresset att avsätta mark för fortsatt utbyggnad av tätorten. Den gröna färgen på kartan beskriver ingen exakt gräns mellan bebyggt och obebyggt, utan anger en generell planeringsinriktning. En mer detaljerad studie behöver göras för att precisera kilarnas bredd och dignitet. Svaga länkar och känsliga partier behöver identifieras och möjligheterna att utveckla/förstärka natur-, kultur- och rekreationsvärden behöver undersökas.



Med värdekärnor i de gröna kilarna avses de områden som klassificerats som särskilt värdefulla från naturmiljö-, kulturmiljö- och/eller rekreationssynpunkt. I många områden sammanfaller flera olika värden.

Beskrivning av Nyköpings gröna kilar

Nyköpingsåkilen

Nyköpingsåns dalgång är en jordbruksbygd med många fornlämningar och stora gårdar som kulturhistoriskt representerar vattenvägarnas betydelse för framväxten av det sörmländska herrgårdskapet. Området kring Nyköpingsån är redan idag ett etablerat grönt stråk som används flitigt av människor i alla åldrar.

Åpromenaden knyter samman flera av stadens gröna miljöer: Nyköpingshus, Kråkberget, Östra Hället, Marieberg, Stenbro, Oppeby, Broby och Hagalund, samt i väster: Östra Hället, Nöthagen, och Minninge-Bagarstorp.

Genom att följa åpromenaden och Sörmlandsleden norrut kan man vandra i en obrutet grön miljö från centrum mot Harg. Väster om Harg kan kilen utvecklas med gångstråk vidare längs ån. Norr om Harg har kilen en naturlig koppling till Sörakilen, där Sörmlandsleden fortsätter mot nordost (se nedan).

Söderut kan stråket utvecklas så att det får en tydlig fortsättning i strand-/kajpromenaden runt stadsfjärden (Spelhagsförbindelsen och Kungshagsförbindelsen). Viktiga kopplingar finns även mot Ekensbergskilen (Stenbroförbindelsen) och Labrokilen (Rosvallaförbindelsen).

Det är viktigt att värdefulla miljöer längs ån bevaras och att stråket får bibehålla sin

bredd och dignitet längs hela sträckan.

Sörakilen

Norr om Harg viker Sörmlandsleden av från Nyköpingsån mot nordost och det populära och omväxlande friluftsområdet kring Söra och Hovrasjön. Sörmlandsleden fortsätter norrut genom skogslandskapet mot Svärta. Sörakilen har i öster en koppling till Ekensbergskilen och det värdefulla kulturlandskapet kring Hagnesta-Svansta.

Ekensbergskilen

Det populära skogsområdet Ekensberg sträcker sig med motionsspår och stigar in mot stadens centrala delar vid Isaksdal och Stenkulla. I nordöst kan kilen få en förlängning mot norrut mot Svärtaån. Järnvägen utgör en barriär norrut, men passage finns vid Sjösa. Österut/söderut finns en koppling mot Sjösafjärden och Labrokilen. Från Ekensbergskilen finns även kopplingar västerut mot Nyköpingsån genom Stenbroförbindelsen och Brandkärrsförbindelsen.

Labrokilen

Sjösavikens inre delar utgörs av vidsträckt våtmarks- och vassområden med ett rikt fågelliv. Längs vikens västra strand, öster om bebyggelsen i Bryngelstorp, ligger det nyligen inrättade kommunala natur-reservatet Labro ängar med strandängar och hagmarker. Labrokilen kan utvecklas norrut mot Sjösa och Ekensbergskilen och söderut mot det fågelintressanta Brandholmen med strandkärr, vassar, dungar och alkärr.

Labrokilen kan också få en naturlig fortsättning mot staden genom en strandpromenad utmed Stadsfjärden (Brandholmsförbindelsen).

Kilaåkilen

Kilaåns dalgång sträcker sig från Stavsjö bruk i väster till Nyköping/Stadsfjärden i öster. Dalgången markeras av förkastningsbranter, framförallt på sydsidan. Dalgången är en viktig flyttväg för sträckande fåglar som om våren finner gott om lämpliga rastplatser på de översvämmade sankängar som finns utmed ån. Idag är Kilaån relativt otillgänglig. Med ett förbättrat system av gång- och cykelvägar, spänger och stigar kan områden som Lindbacke, Svanviken och Ryssbergen knyts samman och dalgången utvecklas till en framkomlig grön kil som blir tillgänglig från stan. Via Sörmlandsleden finns en viktig koppling norrut till Västra Hället och Nyköpingsåken. Det är angeläget att dagens barriärer i form av vägar och järnvägar överbryggs så att förbindelserna med Högbrunn och Väster kan förbättras. En viktig koppling blir också den österut mot Stadsfjärden och Örstignäskilen samt söderut, där en gren av Sörmlandsleden fortsätter mot Oxelösund (Oxelösundskilen).

Örstignäskilen

På Arnölandet finns goda förutsättningar att utveckla en sammanhängande grön kil längs Sörmlandsledens sträckning utmed Stadsfjärden från Nyköpings hus i innerstaden till Örstignäs och Strandstuviken i öster. Örstignäskilen knyter sam-

man flera intressanta gröna miljöer som Bastenshäll, skog väster om Kuggnäs, Alhagen, Linuddens naturreservat, Långvassen, Jungfruvassen, Örstignäs och skog öster om Syltbäck. Kilen har förutsättningar att utvecklas till ett mycket attraktivt promenadstråk längs Stadsfjärden. I norr får Örstignäskilen en naturlig koppling till strandpromenaden (Spelhagsförbindelsen och Kungshagsförbindelsen) och i väster möter den Kilaåkilen. I öster har kilen en naturlig förlängning i Janstorpskilen utmed Strandstuviken. Det är viktigt att den allmänna tillgängligheten längs Stadsfjärden bevaras och att tillkommande strandnära bebyggelse inte »privatiserar« strandzonen.

Janstorpskilen

Janstorpskilen ligger centralt i de planerade utbyggnadsområdena på Arnö. Kärnan i den gröna kilen är Janstorps-skogen, som blir en viktig strövskog i den nya bebyggelsen. Janstorpskilen sträcker sig via Janstorpskogen och Lumsätter mot de befintliga stadsdelarna Längsätter, Kuggnäs och Herrhagen i väster och via Lilla strandstugan, skogen nordväst om Gårdsnäs mot naturreservatet Strandstuviken i öster. När Arnö bebyggs är det angeläget att de mest värdefulla delarna av närströvområdena Liljedal och Alhagen sparas så att kopplingar mellan Örstignäskilen och Janstorpskilen kan utvecklas genom Kuggnäsförbindelsen och Alhagsförbindelsen. Janstorpskilen har vidare viktiga kopplingar mot Örstignäskilen i norr och Oxelösundskilen i söder. Söderut behöver gång-

förbindelserna utvecklas så att det blir möjligt att koppla samman Sörmlandsledens sträckning utmed Stadsfjärden med den gren av leden som löper vidare mot Oxelösund.

Oxelösundskilen

Oxelösundskilen sträcker sig från Strandstugeviken (Örstignäskilen) längs Stjärnholmsviken österut mot Stjärnholm i Oxelösunds kommun. Stjärnholm är en välbevarad kulturmiljö med slottspark, strandängar och hagmarker. Sörmlandsleden löper längs Oxelösundskilen och kopplar samman området kring Stjärnholm med Ärila golfbana och Kilaåkilen i nordväst. Kontakten mellan Janstorpskilen och Oxelösundskilen behöver förbättras med en gång- och cykelförbindelse som kopplar samman befintligt gång- och cykelvägnät.

Gröna förbindelser

Den föreslagna kilstrukturen är övergripande. På en mer detaljerad nivå är det viktigt att strukturen kompletteras med olika typer av förbindelser. På kartan redovisas ett antal strategiskt viktiga gröna förbindelser som föreslås utvecklas. Förbindelserna bidrar till att länka samman kilarna med varandra och skapa promenadmöjligheter för människor och spridningsvägar för växter och djur. En mer noggrann studie behöver göras över de gröna förbindelser som ska utvecklas.

- Stenbroförbindelsen förbinder Ekensbergskilen med Nyköpingsåkilen.

- Brandkärrsförbindelsen förbinder Ekensbergskilen med Nyköpingsåkilen via skogsområdet vid Coop.
- Rosvallaförbindelsen förbinder Labrokilen med Nyköpingsåkilen via Borgmästarhagskolan och skog vid Reningsverket.
- Spelhagsförbindelsen förbinder Nyköpingsåkilen med Kilaåkilen.
- Kungshagsförbindelsen förbinder Nyköpingsåkilen med Brandholmsförbindelsen och Labrokilen.
- Brandholmsförbindelsen förbinder Nyköpingsåkilen och Kungshagsförbindelsen med Labrokilen.
- Kuggnäsförbindelsen förbinder Örstignäskilen med Janstorpskilen via skog väster om Kuggnäs och Lumsätter.
- Alhagsförbindelsen förbinder Örstignäskilen med Janstorpskilen via Alhagen och Liljedal.

Närströvområden

Utöver den övergripande strukturen av gröna kilar och förbindelser finns en mängd "friliggande" park- och naturområden av stort värde i Nyköping. Ofta ligger dessa i anslutning till bebyggelsen och utnyttjas flitigt av de närboende. Det är angeläget att dessa närströvområden bevaras i största möjliga utsträckning. Där det inte är möjligt eller lämpligt att spara ett område i sin helhet är det angeläget att delar av området kan bevaras integrerat i den nya bebyggelsen. Det är

också viktigt att nya bostadsnära parker skapas i samband med att områden bebyggs. På förslagskartan redovisas närströvområden som föreslås bevaras. Närströvområden som delvis kommer att ianspråkta för exploatering är: Bryngelstorp, Trillingsberg, Bastenshäll, skog väster om Kuggnäs, Liljedal och Alhagen. Mer om närströvområden finns i bilaga 6 Beskrivning av befintliga närströvområden.

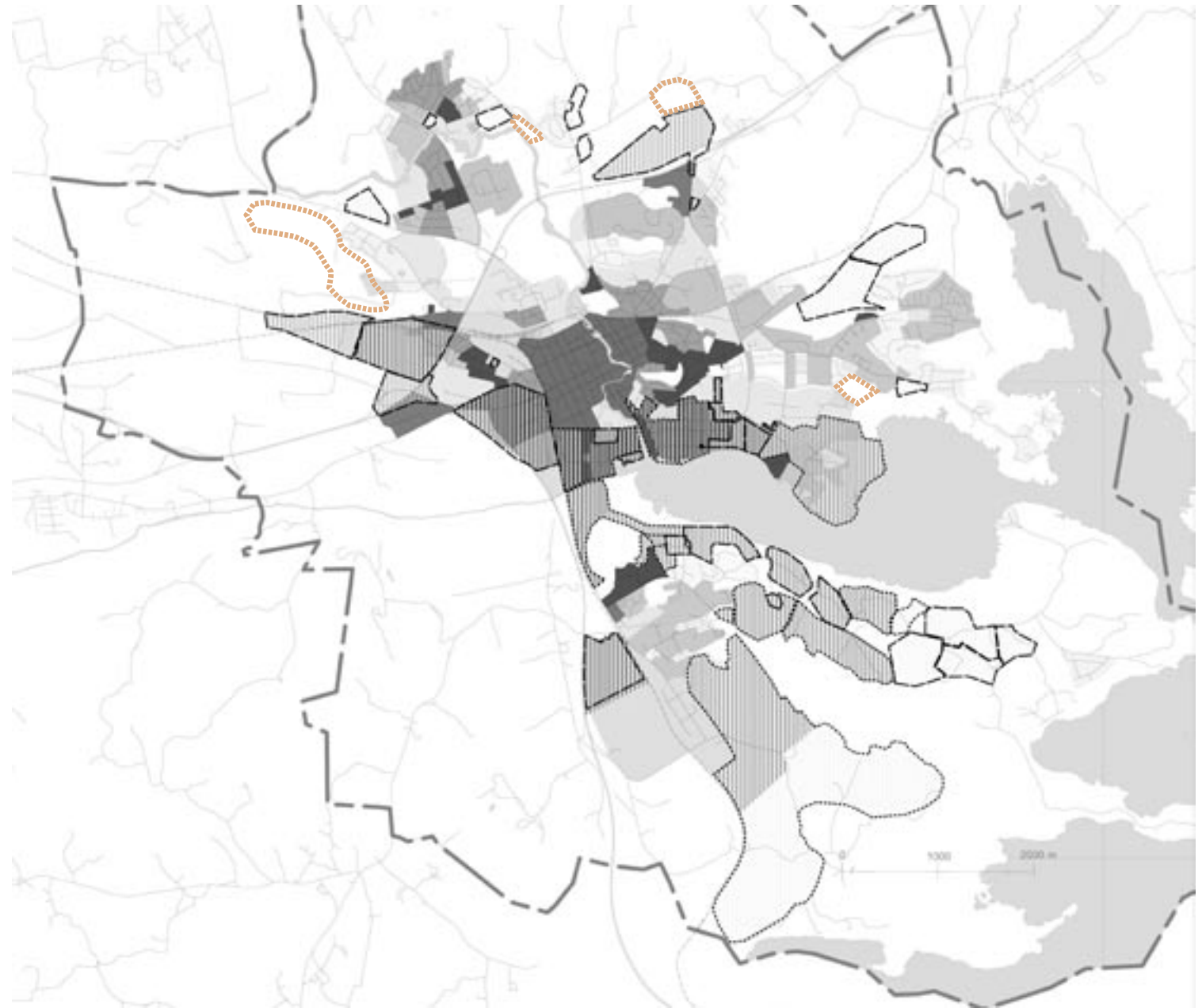
Övergripande gångstråk

I Nyköpings tätort och dess närhet passerar flera grenar och etapper av Sörmlandsleden. Tillsammans med ett antal andra strategiskt viktiga gång- (och cykel-) förbindelser redovisas dessa som delar i kommunens övergripande nät av "rekreativa" gångstråk. Gångstråken förbinder olika gröna miljöer med varandra och gör det möjligt att promenera till och mellan olika natur- och rekreationsområden. Det är angeläget att dessa förbindelser prioriteras och om möjligt ges större dignitet, bättre framkomlighet och större attraktivitet. I förslaget till planeringsinriktning redovisas också hur ett mer sammanhängande gångvägnät kan utvecklas med ett antal kompletterande sträckor.

Djurkyrkogård

Den fördjupade översiktsplanen pekar ut fyra alternativa platser för ny djurkyrkogård inom Nyköpings kommun. Det bör inte vara tillåtet att begrava hela djur utan endast aska. Frågan bör utredas vidare mot bakgrund av följande frågor:

- Miljön ska vara lugn, trevlig och kontemplativ
- Analys av vilken jordart som är mest lämplig
- Gestaltning av platsen
- Verksamheten kräver detaljplan



Figur 44: Föreslagna områden för etablering av djurkyrkogård.

Campingplats i Nyköping

Önskemål om ny camping i Nyköping har kommit från olika håll, bl.a från föreningar på Rosvalla. Två alternativa lägen kan pekas ut, invid Rosvalla samt vid Ekensberg. Campingen ska vara en kort-tidscamping, samt:

- enkelt tillgänglig med bil
- belägen nära kommersiell service
- belägen tätortsnära
- verksamheten kräver detaljplan

Källförteckning

Naturvårdsplan för Nyköping Rapport 1994-6N, antagen av KF 940308 (med bilaga Närströvområden Rapport 1994-7N)

Nyköping om naturen, Naturvårdsplan för Nyköpings kommun, 1994

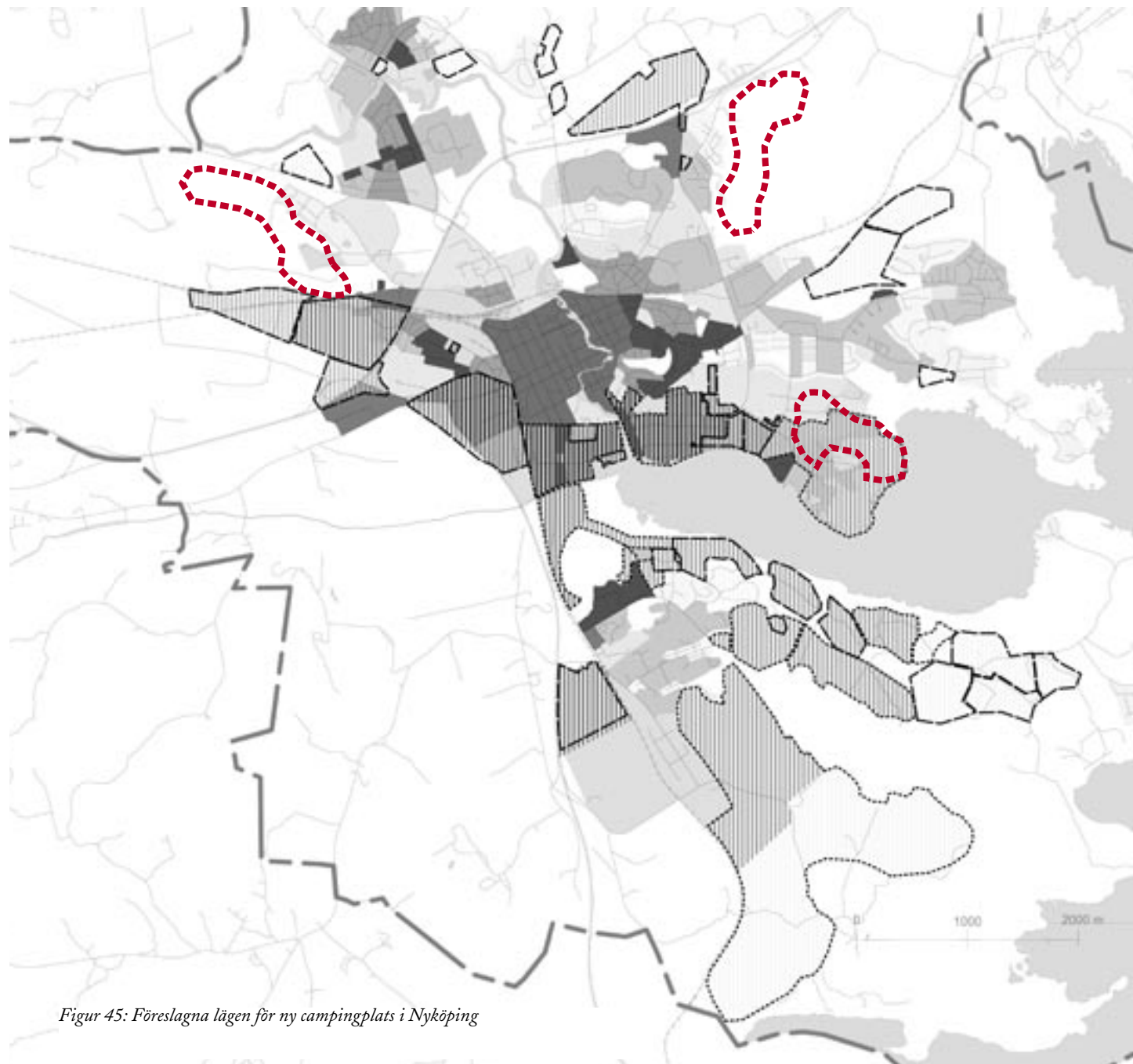
Tillgänglighet till tätortsnära gröna miljöer i Nyköping, Anna Thyrvén, examensarbete i fysisk planering, 2004-03-18

Nyköping, del av översiktsplan, R 1990-3

Översiktsplan för Nyköping 2003

Sörmlands natur, naturvårdsprogram, Länsstyrelsen i Södermanlands län, 1991

Oxelösunds grönstruktur, Samrådshandling mars 2004



Figur 45: Föreslagna lägen för ny campingplats i Nyköping

Önskvärda underlag/ fördjupningar

- Grönplan för Nyköpings tätort. En fördjupad studie av tätortens grönstruktur behöver tas fram för att det skall vara möjligt att göra noggranna avgränsningar av gröna kilar, förbindelser och gångstråk. Det finns ett behov av att identifiera svaga länkar och känsliga partier och undersöka möjligheterna att utveckla/ förstärka grönstrukturens natur-, kultur- och rekreationsvärden. I en grönplan för tätorten skulle det också vara möjligt att studera de olika stadsdelarnas tillgång till gröna miljöer, identifiera brister och hitta lämpliga lägen för nya parker i bristområden.
- Trädplan för innerstaden. En stor del av dagens trädbestånd planterades i början av 1900-talet och behöver förnygras. Genom åren har många av innerstadens träd försvunnit pga gatubreddning mm. Dagens trädbestånd behöver ses över och kompletterande trädplanteringar behöver göras för att skapa en grönare innerstad.
- En separat utredning bör genomföras för att möjliggöra etablering av djurkyrkogård i Nyköping.

Riktlinjer för planering

- Bevara utpekade värdekärnor (områden som klassificerats som särskilt värdefulla från naturmiljö-, kulturmiljö- och/eller rekreationssynpunkt).
- Bevara utpekade gröna kilar som sträcker sig från värdefulla gröna miljöer i stadens utkant in till stadens centrala delar.
- Utveckla och stärk utpekade strategiska förbindelser mellan de gröna kilarna.
- Utveckla ett övergripande nät av gångstråk som förbinder olika gröna miljöer med varandra och gör det möjligt att promenera till och mellan stadens olika natur- och rekreativområden.
- Bevara och värna om utpekade värdefulla närströvområden.

12 Geologi och hydrologi

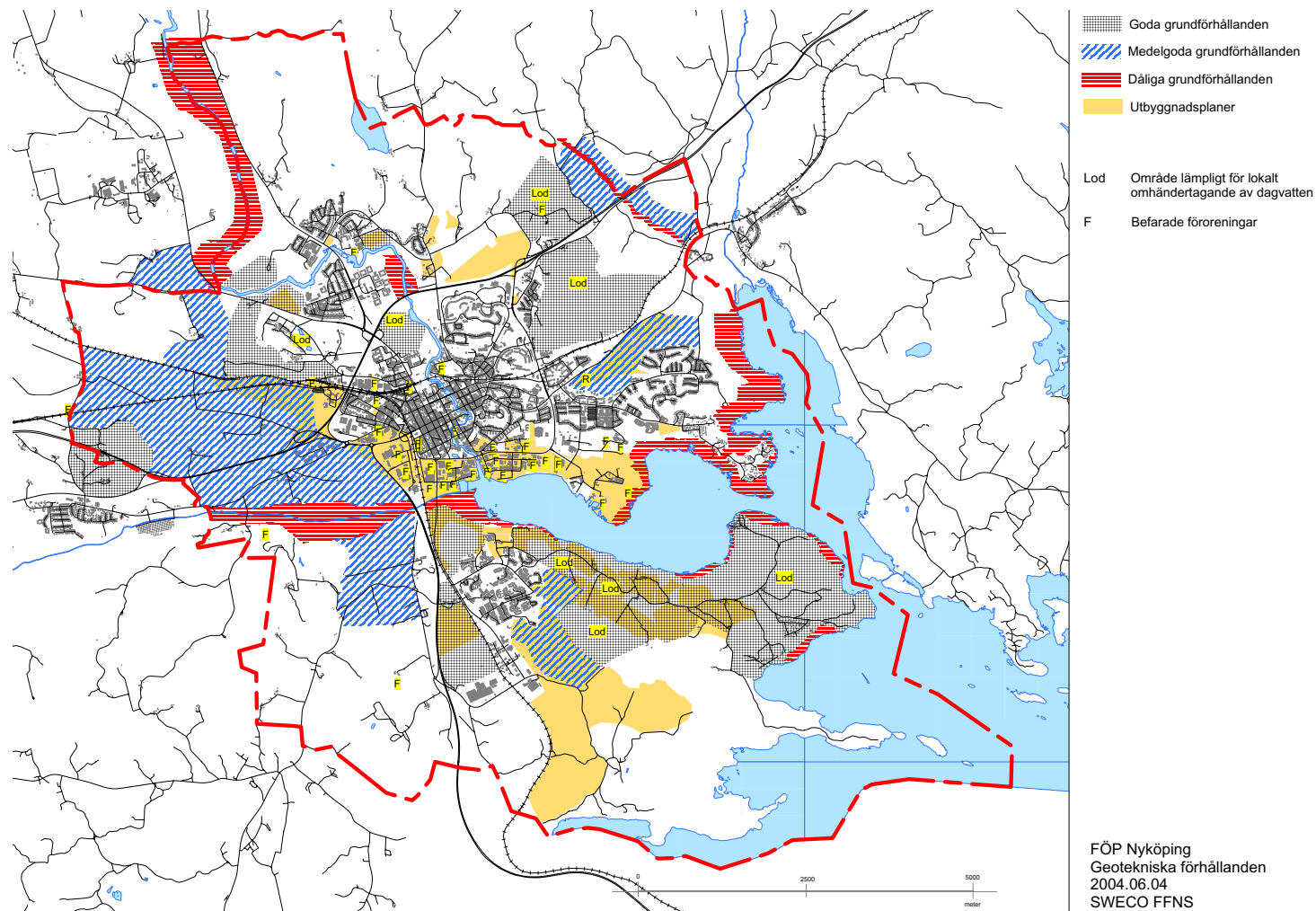
Förutsättningar

Geologi

Berggrunden inom planområdet är till största delen medelkorniga, homogena, röda gnejsgraniter. I västra delen förekommer även ett större område längs med Kiladalen som har en kraftig jordtäckning som medför att berggrundens beskaffenhet är dåligt känd. Kilaåns dalgång består av isälvsavlagringar, vilka har goda uttagsmöjligheter för grundvatten. I övrigt består jordlagren huvudsakligen av varvig mjåla eller lera utom i utfyllnadsområden, vilka främst är belägna i anslutning till Stadsfjärden.

Grundläggningsförhållanden

Det är väl känt att områden kring Stadsfjärden och Kilaån har betydande leravlagringar. Detta innebär ofta sättningsproblem i samband med byggnation då pålning ofta blir nödvändig. Kring Nyköpingsån finns områden som har stabilitetsproblem med skredrisker. Flera av dessa områden har åtgärdats. I karta redovisas en klassning för de geotekniska förutsättningarna för byggnation. De tre klasserna är bra, mindre bra respektive dåliga. Vid dåliga förutsättningar krävs åtgärder som exempelvis pålning för att byggnation ska kunna genomföras.



Figur 46: Geotekniska förhållanden

Markföreningar

Industriell verksamhet har pågått i många hundra år inom planområdet. Dessa verksamheter har självklart genererat föreningar av olika slag. Deponering av sopor, industri- och byggavfall har främst skett inom Spelshagen och Kungshagen på norra sidan av Stadsfjärden. Områden med risk för föreningar, se figur 48. I dessa områden kan sanering bli aktuell i samband med nyexploatering. Det kan även bli aktuellt att sanera områden som genom läckage indirekt kan ha negativ föroreningspåverkan på närliggande områden.

Hydrologi

Ytvatten

Nyköpings tätort präglas av vatten i form av åar och havsvikar. Nyköpingsån går som ett blått band genom staden. Kilaån kommer in i planområdet i väster genom Svanvikens naturreservat som är ett Natura 2000-område med betydande kvaliteter för bland annat fågelliv.

Mindre vattendrag som Idbäcken i väster når Kilaån strax innan dess utflöde i Stadsfjärden. På Arnölandet i sydost rinner även några mindre vattendrag till Strandstuviken och Snäckviken. Dessa vattendrag är viktiga för bland annat landskapsbild, rekreation, djurliv mm.

En sjö, Hovrasjön, ingår i planområdets norra del. Sjön och dess omgivning är mycket viktiga för Nyköpingsbornas rekreation.

Grundvatten

Tätorten förses med dricksvatten från Högåsens vattenverk vid Larslund. Vatten från Yngaren infiltreras i isälvsavlagringarna vid Larslundsmalmen. Grundvatten finns även att tillgå vid det gamla vattenverket i Fruängen. I dagsläget pumpas dock detta vatten direkt ut i Mellanfjärden. En reservvattentäkt finns vid Minninge

Inom Kilaåns dalgång finns kraftigt vattenförande isälvsavlagringar medan övrig grundvattentillgång inom tätorten bedöms som liten. Det finns risk för att salt grundvatten kan förekomma i hela området.

Riktlinjer för planering

- Vid höjdsättning av lägsta golvhöjd ska hänsyn till översvämningsrisk och framtida havsnivåer tas.
- De geotekniska förutsättningarna ska alltid beaktas vid lokalisering av bebyggelse mm. Undvik om möjligt nybyggnad i områden med dåliga grundförhållanden. Skredrisksinventeringen från 1993 ska vara vägledande för exempelvis bebyggelse-lokalisering.
- Vid nyexploatering och om möjligt även vid ny- och ombyggnad ska lokalt omhändertagande av dagvatten, LOD, utnyttjas. (Lämpliga områden för LOD

inom tätortsområdet redovisas i figur Geotekniska förhållanden)

- Översvämningsrisk. Vid lokalisering av ny bebyggelse ska den konstrueras så att den klarar angivna nivåer för översvämningsrisk, det vill säga +1,6 m över normalt vattenstånd. Normalvattenstånd enligt Nyköpings höjdsystem är -0,33 och den högsta vattenståndsnivån är +0,77 sett 100 år bakåt. SMHI utreder för närvarande den framtida vattennivån i Nyköping.
- Inom stora delar av tätorten finns risk för markradonproblem. Markradonförhållanden redovisas översiktligt på kommunens markradonkarta (radonriskkarta) från 1989. På kartan redovisas hög-, normal- och lågriskområden. Markradonrisken ska alltid beaktas vid lokalisering av bebyggelse mm inom hög- och normalriskområde. Strålningsnivåer som accepteras finns reglerade i gällande lagstiftning.

Källor

Beskrivning till berggrundskartan Nyköping SV, SGU Serie Af Nr 109, Stockholm 1974

Hydrogeologiska kartan över Södermanlands län, SGU serie Ah nr 7, Uppsala 1984

Geologiska kartbladet Nyköping SV, SGU Serie Ae nr 11, Stockholm 1972

13 Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Förutsättningar

Övergripande mål och handlingar

Nyköping är en kuststad och en av stadens stora kvalitéer är vattenkontakten. Planområdet innehåller såväl sjöar som vattendrag och kuststräcka. Detta innebär att stora delar av marken täcks av strandskydd. Planområdet innehåller områden för vattentäkt. Kommunen antog 91-12-09 en vattenplan som fortfarande till stora delar är aktuell. Vattenfrågorna hanteras även av kommunens Miljöplan samt EU:s ramdirektiv för vatten. Direktivet ställer nya krav på kommunernas hantering av vattenfrågor, men ännu är den svenska lagstiftningen inte anpassad till direktivet. Nyköpings kommun arbetar dock aktivt med frågan.

Befintliga vattenverk, avloppsreningsverk och deras kapacitet

Nyköping och Oxelösunds huvudsakliga vattenverk ligger vid Högåsen och ägs av kommunerna genom det gemensamma bolaget NOV F (Nyköping Oxelösund Vattenverks Förbund). Nyköping Vatten ansvarar för planering, drift, underhåll, skötsel och rådgivning till kommunens abonnenter. Nyköping Vatten har ytterligare 10 mindre vattenverk, vilka ligger i Stavsjö, Ålberga, Vrena, Råby,

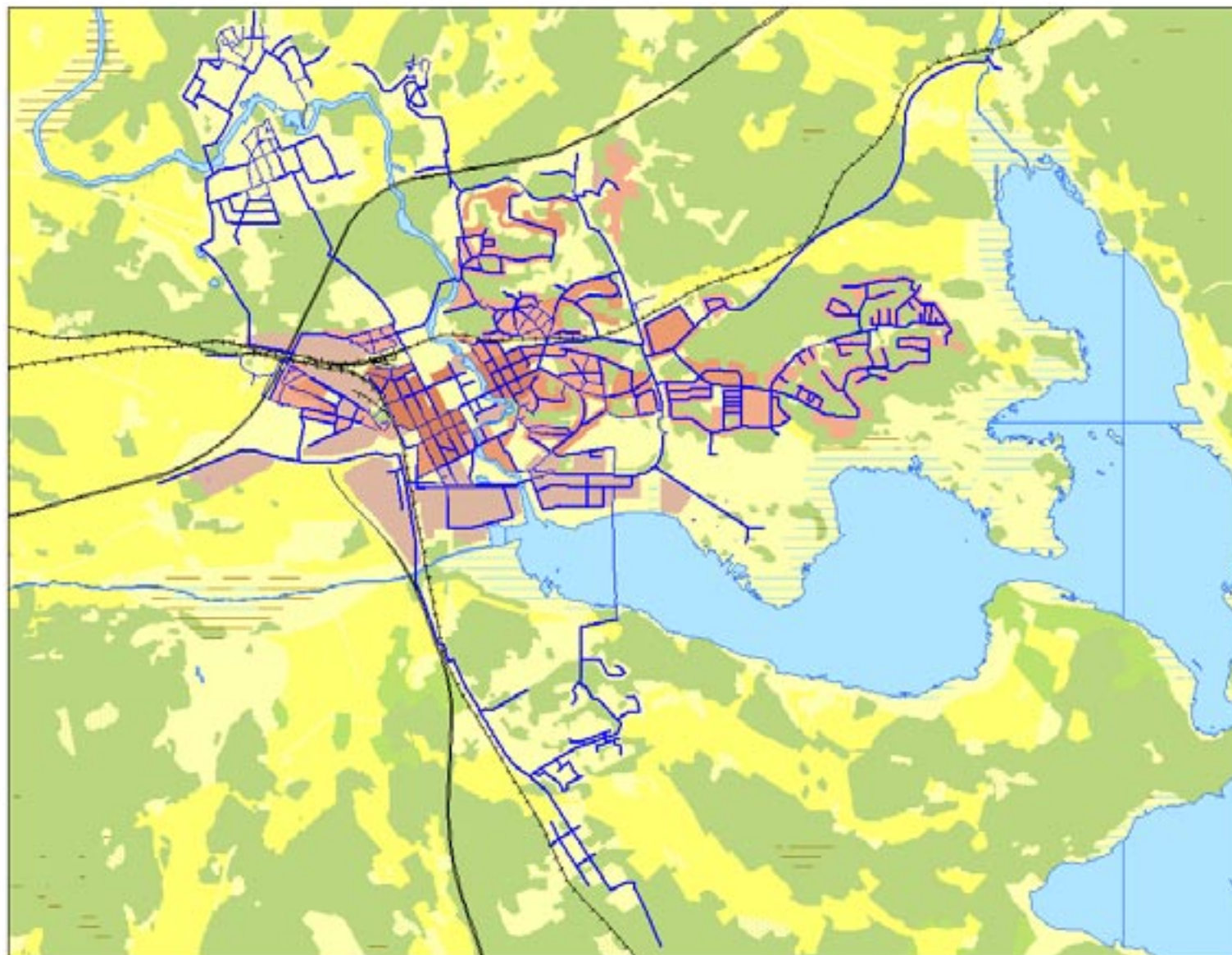
Edstorp, Skavsta, Runtuna, Aspa, Tystberga och Lästringe. Nyköping Vatten har i dagsläget ca 6 200 VA-abonnenter.

Nyköping Vatten har 13 avloppsreningsverk varav det största ligger vid Brandholmen. Övriga ligger i Buskhyttan, Skavsta, Nävevarn, Ålberga, Stavsjö, Stigtomta, Vrena, Edstorp, Aspa, Runtuna, Tystberga och Lästringe. Ingen av dessa anläggningar ligger inom planområdet. Nyköping Vatten renar årligen 5 000 000 - 6 000 000 m³ avlopps-vatten. Enligt Nyköpings Vatten bör det utredas om det vid utbyggnad av Nyköpings tätort, är tekniskt och ekonomiskt mer fördelaktigt att överföra avloppsvattnet till något av de större avloppsverken inom verksamhetsområdet (eller närliggande kommun) än att befintliga avloppsverk i byggs ut. Större avloppsverk har bättre möjligheter att behandla avloppsvattnet på ett mer ändamålsenligt sätt. Några ytterligare avloppsreningsverk bör inte byggas inom kommunen.

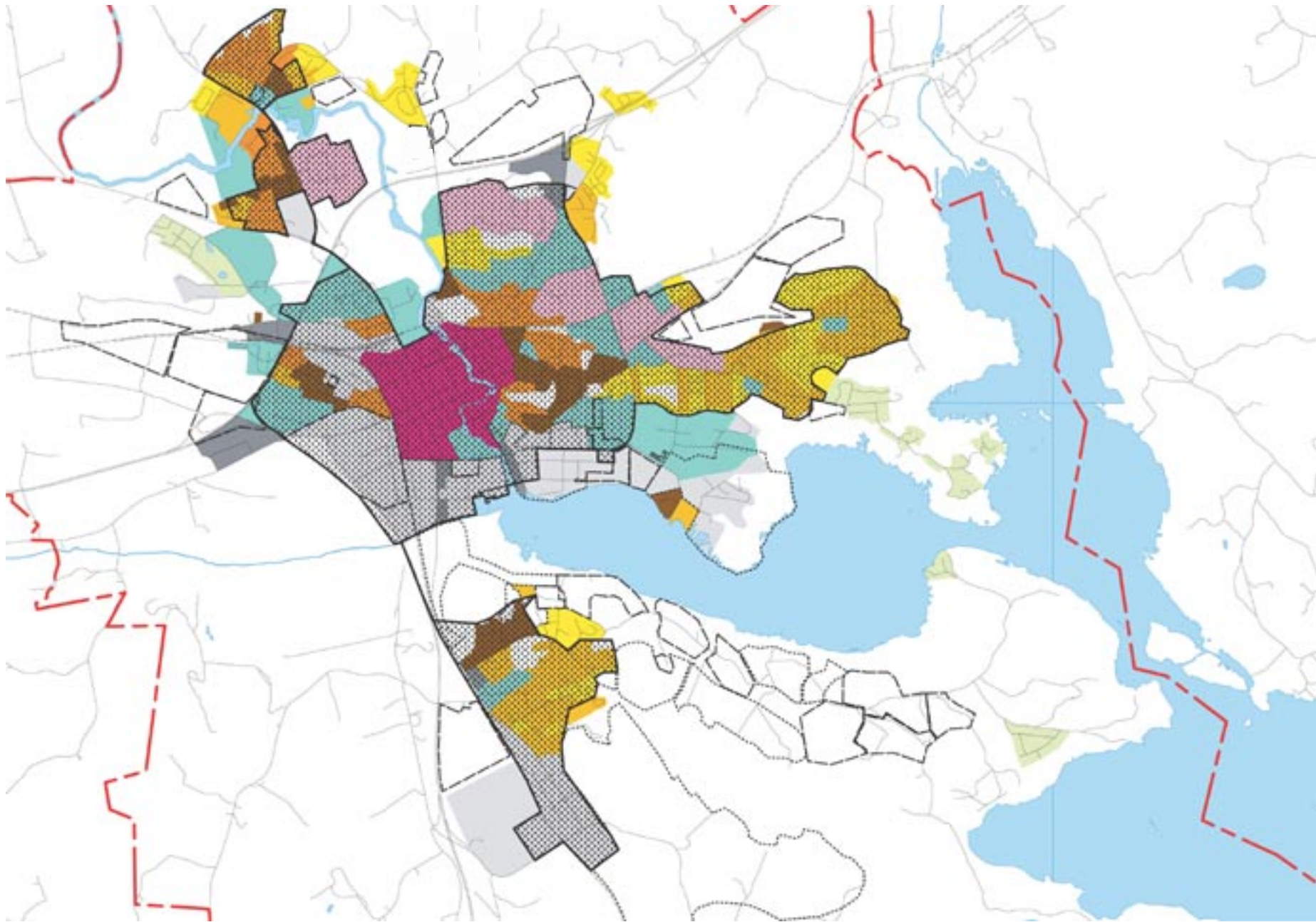
Nybyggnation

Lokalt omhändertagande av vatten, LOD, innebär att vattnet infiltreras i marken eller magasineras tillfälligt innan det går ut till recipienter. Detta kräver mer yta än kulverterade system men är trots detta, en stor fördel då det är en billigare lösning. Vid nybyggnation gäller detta

som norm och om det inte finns möjlighet att tillämpa LOD krävs särskild motivering. Nyköpings expansiva utveckling kommer att innebära överkan på dagvatten-systemen i kommunen. Nybyggnation och ökning av tätortens yta samt ökad trafik kan komma att innebära en försämring av dagvattenkvalitén. Detta är en känd målkonflikt. Därför är det viktigt att ny bebyggelse ansluts och fogas till redan befintlig bebyggelse- och teknisk struktur. Befintligt VA-nät framgår av kartan. Nätet täcker stora delar av planområdet men för att klara utbyggnaden på Arnö krävs en väsentlig utbyggnad av VA-nätet för att försörja den nya bebyggelsen. Vid exploatering av nya områden ska rekommendationer angående avloppsrening enligt kommunens Miljöpolicy följas.



Figur 48: Befintligt VA-nät



Figur 49: Avgränsning av befintligt fjärrvärmenät.

Energi

Förutsättningar

Som underlag för detta avsnitt tjänar energiplanen för Nyköpings kommun från 1999 särskilt vad avser tätorten. I energiplanen anges energiuttaget för att täcka kommunens samlade energibehov från kärnkraft, vattenkraft, fossila bränslen och biobränsle. Detta uppgick till 2085 GWh/år (1999) fördelat på 30% till elproduktion, 43 % till fossila bränslen för uppvärmning och transporter samt 20% till biobränslen för uppvärmning. Ungefär hälften av bioenergimängden hämtas inom kommunen. Den energi som tillförs Nyköpings kommun (150 GWh/år) består till 24% av el, 17% av biobränslen och till 60% av fossila bränslen. Uppgifter saknas över hur motsvarande fördelning ter sig inom det avgränsade planområdet.

Inom kommunen finns ett välutbyggt fjärrvärmenät, se karta. Drygt 70% av uppvärmningsbehovet i tätorten (340 cwh/år) försörjs via fjärrvärme medan endast 5% av direktvärme (ca 18 gwh). Centrumbebyggelsen är i det närmaste till 100% ansluten till fjärrvärmenätet. Fjärrvärmen produceras i kraftvärmeverket Idbäcksverket, där även el produceras. Förutom egen elproduktion i kraftvärmeverket finns en mindre del vattenkraft ägt av Vattenfall inom kommunen.

Resterande 23% av värmebehovet (ca 78 cwh) försörjs till största delen av kombipannor, men även av elpannor och värmepumpar. Den individuella

oljeeldningen uppgår enligt befintlig statistik till ca 24 gwh medan ca 14 gwh värms med okänt uppvärmningssätt.

I framtiden kommer värmeförbrukningen i bebyggelsen att öka i betydelse. Andra faktorer som måste vägas in i bedömningen är och som påverkar det samhällsekonomiska utfallet är t ex:

- Omfattningen av ledningsutbyggnad vid utbyggnad av fjärrvärme
- Förutsättningar för att i stor skala introducera individuella system med miljögodkänd teknik (t ex baserade på pellets och försedda med ackumulatortank)
- Risk för inversion vid användning av individuella system



Energibus i Lindäsen, Göteborg



Anneberg Danderyd

- Möjlighet att åstadkomma en ur bla miljösynpunkt optimal logistik för transport av bränsle t ex biogrödor till olika anläggningar
- Markbeskaffenhet,
- Framtida möjlighet att producera el i ett närvärmesystem.
- Det finns sålunda skäl av att överväga olika alternativ för den framtida energiförsörjningen t ex enligt följande:
- Maximal utbyggnad av fjärr- och kraftvärme för både småstads- och trädgårdsstadsbebyggelsen samt de delar av villabebyggelsen som ligger närmast intill och insprängt bland dessa stadstyper
- Begränsad utbyggnad av fjärrvärme från Idbäcksverket kombinerat med ett antal närvärmeöar

Båda dessa alternativ kan i olika utsträckning kombineras med individuella system med bästa möjliga teknik för energihushållning (jmf exempel Lindås ovan) och baserade på förnybar energi som bioenergi med bästa möjliga teknik, bergvärme-pumpar, solenergi och vindenergi.

Elnät

Det övergripande nätet för försörjning av Nyköping utgörs av 3 matande ledningar på 130 kV (130 000 volt).

Den omedelbara inmatningen sker via 3 st fördelningsstationer; Västra fördelningsstationen (40 kV, effekt ca 27 MW), Östra fördelningsstationen (40 kV, effekt ca 18 MW) samt Arnö. (130 kV, effekt ca 11 MW)

Idbäckens kraftvärmeverk med en ansluten effekt på 34 MW är inkopplat via 10 kV till den Västra fördelningsstationen.

Nätet för den övergripande elförsörjningen av Nyköping har en dimensionering som täcker behoven under överskådlig framtid.

För expansionen i olika områden inom Nyköping finns behov av utbyggnad i det underliggande nätet för 10 kV. Detta sker i de flesta fall genom att kablar för 10 kV förläggs i samband med att området exploateras. Det slutliga utförandet beskrivs närmare i samband med att detaljplaner upprättas för respektive område. Utöver ledningsnätet kan krävas ombyggnad/utbyggnad med s.k. nätstationer där man sänker spänningen från 10 000 V till 400 V. Det senare är den nivå på spänning man normalt sett håller hos mindre förbrukare av el, som t.ex. i bostäder mindre industrier etc.

I tidigare remissyttranden på kommunens detaljplaner har följande punkter framhållits från elleverantören beträffande nätet:

Skavsta

I den långsiktiga försörjningen av flygplatsen kan det bli aktuellt att gå över till matning via 40 kV. I så fall krävs ledningsgata för 40 kV ledning samt att område undantas för att bygga en 40/10 kV transformering. Den röda ovalen på kartan visar det område där en korridor för 40 kV ledning bör undantas.

Arnö

Framtida expansion sker med hjälp av nya 10 kV högspänningsledningar och utbyggnader av nätstationer. Detta kan ske genom normala om och tillbyggnader utan extra ordinära åtgärder.

Nyköping norr om E4

För en eventuell kommande utbyggnad Harg – Oppeby och Stenbro området krävs förstärkning av 10 kV högspänningsnät.

Riktlinjer för planering

- Sök ansluta så stor andel som möjligt av den nytillkommande täta bebyggelsen till en utbyggnad av fjärrvärmenätet. Överväg närvärmeöar i perifera och halvperifera lägen med tät-gles bebyggelse för att minimera ledningsbyggnad.
- Möjliggör och underlätta för användningen av förnybar energi i form av t.ex solenergi och bioenergi i halv-centrala och perifera lägen där det inte finns underlag för fjärrvärmesystem.
- Uppdatera energiplanen från 1999 genom att stämma av mot denna fördjupade översiktsplan föreslagna bebyggelsestruktur. Använd det från Energimyndigheten nyutkomna planeringsunderlaget »Planering för bioenergi« som utgångspunkt för denna avstämning.
- Samordna bebyggelsen av VA-nätet till ny bebyggelse med bebyggelsegata och grönstruktur.
- Tillämpa LOD i så stor utsträckning som möjligt av både ekologiska och ekonomiska skäl. Avsätt erforderliga ytor till dessa
- Sök ansluta tillkommande bebyggelse till de större avloppsreningsverken inom kommunen eller i närliggande kommuner som alternativ till en utbyggnad av befintliga avloppsreningsverk.



14 Miljö, hälsa och säkerhet (miljö och riskfaktorer)

Förutsättningar

Buller

Buller från väg- och järnvägstrafik, industri, skjutbanor och motorsportsanläggningar är ett stort problem i städer och tätorter. Bullret påverkar människors hälsa genom att det orsakar sömnproblem, stress, irritation och hörselskador. Det kan också påverka hjärt- och kärlsystemet.

”Trots att den här typen av bullerstörning inte leder till allvarlig sjuklighet betyder den mycket för vårt allmänna välbefinnande och möjligheten till god livskvalitet” står det i en skrift från Socialstyrelsen.

Riksdagen har den 20 mars 1997 (prop 1996/97:53) fattat beslut om riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas. Vid bostäder reglerar bullerriktvärdena ljudnivåer inomhus, utomhus (vid fasad) och vid uteplats. Det område som täcks av den fördjupade översiktsplanen berörs framförallt av väg- och järnvägsbuller samt i viss mån av buller från flygverksamheten vid Skavsta. Rekommendationsområdena för buller från Skavsta gränsar till tätorten norr om Oppeby, men berör i mycket begränsad utsträckning bostadsbebyggelse. Tillämpning av bullerrestriktionerna vid lokalisering av bostäder och verksamheter är viktig för flygplatsens framtida utveckling. Luftfartsverkets riktlinjer för lokalisering av bebyggelse i anslutning till

flygverksamhet bör gälla.

Viktiga bullerkällor i tätorten är E4 och järnvägen. Lokalt kan även buller från riksväg 52, riksväg 53 m fl större vägar orsaka buller som överskrider bullerriktvärdena för bostäder och verksamheter. I innerstaden kommer gator och vägar nära inpå bebyggelsen och kan där orsaka höga bullernivåer. Trafikens bullerpåverkan kan minskas genom olika slag av åtgärder. Att åtgärda buller i efterhand är oftast mycket kostsamt. Det är därför viktigt att bullerfrågor uppmärksammas tidigt i planeringen så att det är möjligt att förebygga onödiga problem. Bullerutredning bör därför utföras om så erfordras.

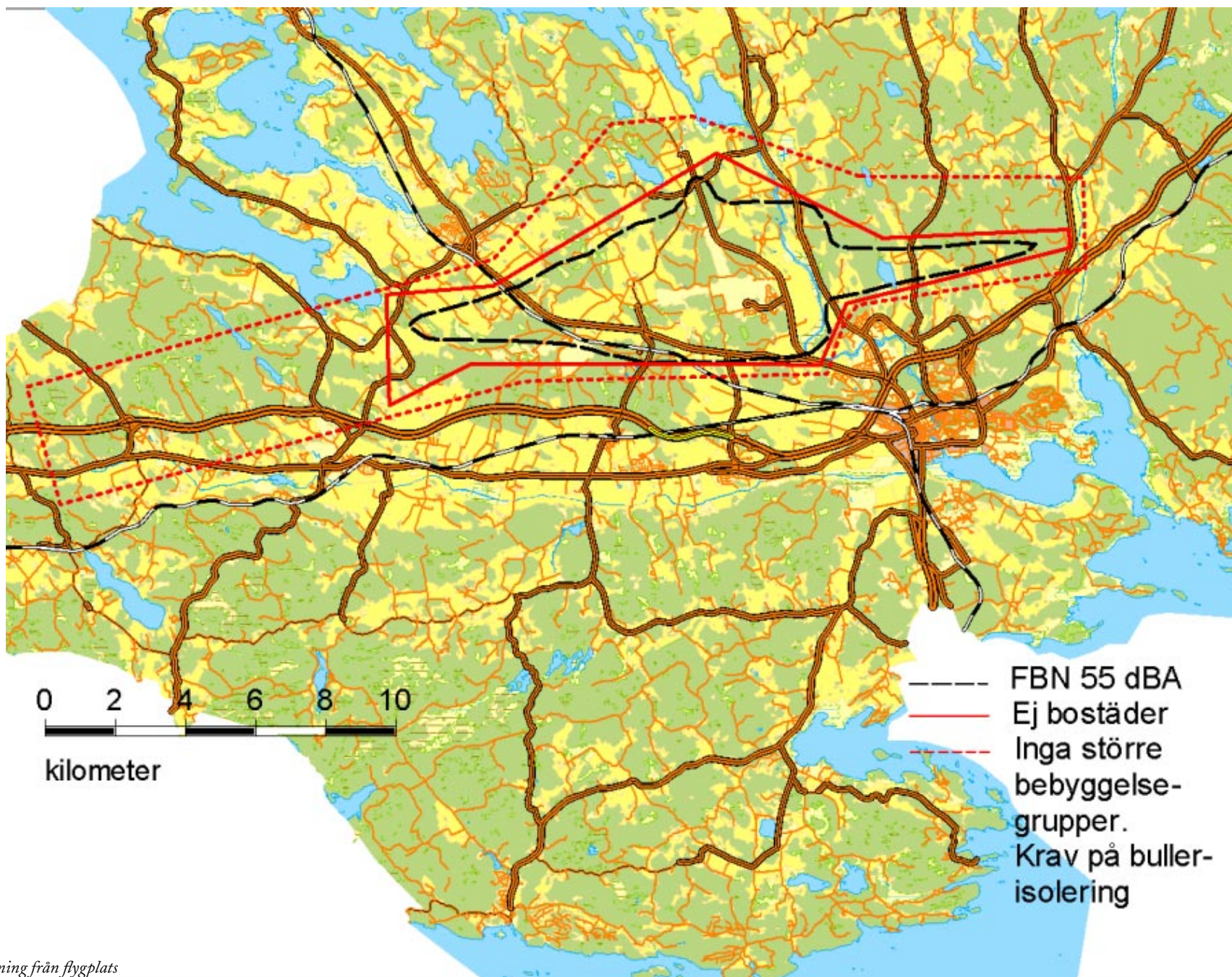
Som anges i riksdagsbeslutet kan vissa avsteg från utomhusriktvärdena vara motiverade i stadsmiljöer som av andra skäl är särskilt lämpade för bostadsbebyggelse. Om det vid en samlad bedömning av vad som är önskvärt för staden som helhet visar sig finnas starka skäl att bygga inom områden där riktvärdena vid fasad kommer att överskridas, bör detta vara möjligt under förutsättning att en »tyst sida« skapas för alla lägenheter och minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet har fönster mot denna sida. Det är viktigt att alltid söka en lösning så att avsteg från riktvärdena minimeras, om så är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Luffföroreningar

Nyköpings tätort berörs av luftföroreningar från bland annat biltrafik och flyg. Frånsett enstaka platser är halterna med god marginal under gällande miljökvalitetsnormer (MKN). Däremot är det stor risk för att kommande norm för partiklar överskrids i Nyköping liksom i många svenska orter. En viktig åtgärd för att begränsa föroreningsmängderna i tätorten så att miljökvalitetsnormerna inte överskrids är att gynna kollektivtrafikresande.

Miljöstörande och säkerhetspåverkande verksamhet

I och i anslutning till Nyköpings tätort finns verksamheter som på grund av buller, damm och lukt kan klassas som miljöstörande. Denna typ av verksamheter finns samlade i en digital databas som upprätthålls av Nyköpings kommun. Kommunen för också ett register över verksamheter och anläggningar med påverkan för säkerheten. Speciell hänsyn måste tas vid lokalisering av verksamheter som är miljöstörande eller kan utgöra säkerhetsrisk. En riskanalys bör göras för att bedöma lämpligheten.



Figur 50: Bullerutbredning från flygplats

Transport av farligt gods

Farligt gods transporteras både på väg och järnväg. På kartan redovisas primärleder, sekundärleder samt uppställningsplatser för farligt gods. Primärleder är E4, riksväg 52 och Oxelösundsvägen och sekundärleder är Hamnvägen, riksväg 219 och Svärtavägen. Transport av farligt gods bör generellt undvikas i områden med hög befolkningstäthet samt i områden med känslig mark och miljö. Inför beslut som berör transporter av stora kvantiteter farligt gods genom tätorten bör riskanalyser göras och särskild hänsyn tas till eventuella risker för närboende. Övriga underlag som bör vara vägledande för beslut är:

- Räddningsverkets Sverigeatlas med rekommenderade färdvägar för transporter av farligt gods (2001).
- Sårbarhetsklassificering av grundvattnet i Nyköpings kommun (1990).
- Kommunens beredskapsplan för kemikalieolyckor (1988).

Räddningstjänstens insatstid

I Nyköpings Räddningstjänstplan har kommunens yta delats in i tre zoner beroende av Räddningstjänstens möjligheter att sätta in resurser inom 10, 20 respektive över 20 minuter. Insatstiderna ska vara vägledande för lokalisering av permanentbebyggelse och verksamheter. I stort sett hela det område som behandlas i den fördjupade översiktsplanen ligger inom en insatstid av 20 minuter.

Kraftledningar och elektromagnetiska fält

Under senare tid har riskerna med de elektromagnetiska fält som uppstår kring kraftledningar diskuterats. Myndigheterna har enats om en försiktighetsprincip vid lokalisering av kraftledning och bebyggelse. Nationella mål och gränsvärden saknas dock fortfarande. Med hänsyn till nedfallande kraftledningar anger starkströmsföreskrifterna (STEV-FS 1988:1) från Statens energiverk skyddsavstånd på upp till 10 meter för befintlig och planerad bebyggelse. Elektromagnetiska fält förekommer även kring kablar och transformatorer.

Djurhållning

Djurhållning kan ibland orsaka störningar i form av allergi, lukt, flugor och buller. Naturvårdsverket har tagit fram riktlinjer för avstånd mellan djurhållare och bostadsbebyggelse. Där anges t ex att nyetablering av lantbruk med 100 djurenheter eller mer ska ske minst 500 meter från befintlig bebyggelse. För nylokalisering av enstaka bostäder eller mindre djurhållningsenheter kan eventuellt kortare avstånd accepteras. Med tanke på djurhållningens påverkan bör dock på sikt djurhållning i tätorten upphöra.

Försvar

Totalförsvar

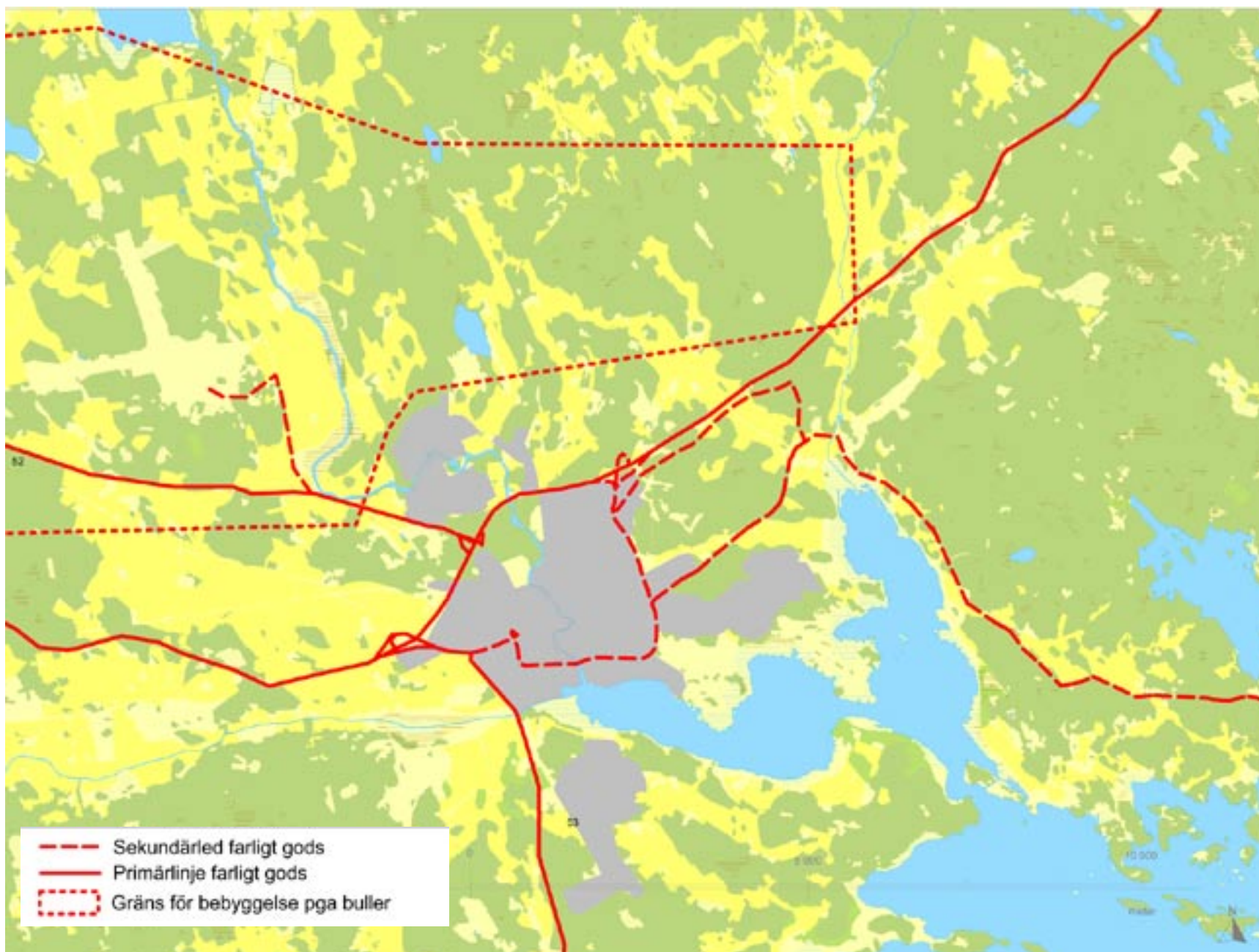
Inom området för den fördjupade översiktsplanen ligger skyddsområde Björshult som är av intresse för totalförsvaret. Anläggningar som har betydelse för totalförsvaret ska skyddas så långt möjligt mot åtgärder som påtagligt kan påverka försvarets intressen. Vid bygglovärenden inom dessa områden ska Försvarsmakten beredas tillfälle att yttra sig och riksintresse för försvaret kan hävdas.

Civiltförsvar

Det civila försvaret håller på att förändras, från att vara inriktat mot riskerna av krig, till att skapa ett robust samhälle som kan klara såväl svåra påfrestningar på fredssamhället som en anpassning till ett förändrat omvärldsläge. Inom planområdet ställs inga krav på skyddsrum vid nybebyggelse. De hemskyddsområden som tagits fram ska gälla.

Markrisker

Se kapitel 12 Geologi, hydrologi och markföroreningar



Figur 51: Farligt gods: primär- och sekundärleder

Riktlinjer för planering

- Förekomst av buller bör om så erfordras undersökas och redovisas.
- Vid lokalisering av bebyggelse bör de riktvärden som Riksdagen rekommenderat tillämpas.

Därutöver gäller även:

- Luftfartsverkets riktlinjer för lokalisering av bebyggelse i anslutning till bostäder bör gälla. Inom rekommendationsområde R3 tillåts inga nya bostäder. Inom rekommendationsområde R5, där maxbuller på minst 70 dBA förekommer relativt ofta eller regelbundet tillåts inga nya större bebyggelsegrupper (>5 nya bostäder/lägenheter) eller fritidshusområden. Vid bygglovansökan ska samråd ske med Skavsta Flygplats.
- Naturvårdsverkets bullerriktvärden bör normalt inte överskridas vid lokalisering av ny bebyggelse.
- Naturvårdsverkets rekommendationer för högsta tillåtna föroreningsmängd i luft och gällande miljö kvalitetsnormer bör gälla.
- Vid planering och utformning av leder för farligt gods samt vid lokalisering av ny bebyggelse invid primär- och sekundärleder för farligt gods skall hänsyn tas till de särskilda säkerhetskrav som transport av farligt

gods kan medföra.

- Inför beslut som påverkar transporterna av större kvantiteter farligt gods genom staden bör riskanalyser göras och särskild hänsyn tas till eventuella risker för närboende.
- Insatstiderna ska i vissa fall vara vägledande för lokalisering av bostäder och verksamheter.
- Skyddsområde Björshult ska skyddas så långt möjligt mot åtgärder som påtagligt kan påverka försvarets intressen.
- Naturvårdsverkets riktlinjer (500 m) för skyddsavstånd mellan bostäder och djurhållning bör normalt tillämpas. För nylokalisering av enstaka bostäder kan eventuellt kortare avstånd accepteras.
- I samband med utbyggnad av Hamnvägen bör skydd anordnas för brunnsområdet vid Fruängens vattentäkt om den ska fortsätta att användas av Tärnö Bryggeri eller annan liknande verksamhet.

Se även Översiktsplan från 2003.

15 Strategisk konsekvensbedömning av planförslaget

TILLGÅNG TILL ARBETE OCH UTBILDNING

Ovan (kapitel 4) har en konsekvensbedömning gjorts av tre framtidsbilder för Nyköpings tätort gjorts varvid en tät, gles/tät respektive gles struktur utvärderades utifrån formulerade mål för planen. Bedömningen utgjorde underlag för det planförslag som i sina huvuddrag och delar sedan presenterats i kapitel 5-14. Nedan görs en översiktlig beskrivning av det valda planförslagets konsekvenser utifrån de förutsättningar, planeringsinriktningar och riktlinjer för planeringen som redovisas i dessa kapitel. Konsekvensbedömningen följs sedan upp i form av miljökonsekvensbeskrivningar i samband med enskilda projekt och vid detaljplaneläggning. Även denna konsekvensbedömning utgår från de i kapitel 2 formulerade målen med tillägg av de miljö- och riskfaktorer som diskuteras i kapitel 14. Genomgången av konsekvenserna bildar underlag för resonemang om avvägningar mellan olika intressen.

| | Planeringsmål | Kommentar |
|----|---|---|
| 1. | Bred branschmångfald inom näringslivet. | Planförslaget innefattar ett flertal planområden för etablering för verksamheter i Nyköpings tätort. Det möjliggör alternativa lägen för både företag med tyngre verksamhet och stora markanspråk som lättare industri och handel. Samtidigt kan tjänsteföretag ges plats vid omvandling av områdena söder och väster om innerstaden. |
| 2. | Goda förutsättningar för distansarbete | Arbetet med bredbandsförsörjning till perifera delar i Nyköpings kommun pågår för närvarande. Bredbandsnätet samlokaliseras med huvudgator och huvudvägar vilket minimerar ledningsdragningar till enskilda fastigheter. Det gör det möjligt att erbjuda goda möjligheter för distansarbete både i glesa, gles-täta och täta områden. |
| 3. | God tillgänglighet till högre utbildning | Planförslaget föreslår en aktiv och kraftig satsning på Högskolecentrum i Nyköping. Planen föreslår att området vid Södra Bangårdsgatan reserveras för en campusetablering. Närheten till föreslaget resecentrum ger god tillgänglighet både inom tätorten och till resmål utanför denna. |
| 4. | Goda möjligheter för invånarna att finna arbete | Den fördjupade översiktsplanen är givetvis bara ett av många medel för att befrämja målet. Genom att den erbjuder mark för ett bredd utbud av verksamheter på både kort och lång sikt bidrar den till att både befintliga företag kan finna goda utvecklingsmöjligheter men också till att attrahera företag från andra håll att etablera sig i Nyköping. |

GODA BOENDEMILJÖER



| | Planeringsmål | Kommentar |
|----|---|--|
| 1. | Hög trygghet och säkerhet | Planförslaget föreslår, i enlighet med beslut i KF, att staden ska byggas inifrån och ut. Principen skapar en sammanhängande stadsbygd vilket ger förutsättningar för ett rikt socialt liv i de olika stadsdelarna eftersom isolerade "bostadsöar" motverkas. I både befintliga och tillkommande stadsdelar främjas en integration av bostäder, arbetsplatser och service vilket möjliggör ett liv i områdena under stora delar av dygnet. |
| 2. | God tillgång till offentlig och kommersiell service | Planens riktlinjer att värna om och förstärka närservicen i befintliga stadsdelar och att möjliggöra etablering av service längs huvudgator och vid strategiska platser (hållplatstorg) ger sammantaget god servicetillgång för kommuninvånarna. En utökning av externhandeln kan komma att stå i motsättning till dessa ambitioner. |
| 3. | God tillgång till natur och rekreation | Planförslaget föreslår bevarande och utveckling av Nyköpings gröna kilar och strategiska gröna förbindelser mellan dessa vilket borgar för att områden för närrekreation säkerställs och utvecklas både för befintliga och tillkommande stadsdelar. |
| 4. | Brett utbud av bostadstyper och upplåtelseformer | Planförslaget innefattar ett brett utbud av bostäder med olika upplåtelseformer som passar olika boendekategorier – förtätning i befintliga stadsdelar, kompletteringsbebyggelse, omvandlingsområden och helt nya bebyggelseområden. |

ATTRAKTIV STADSKÄRNA



| | Planeringsmål | Kommentar |
|----|---|--|
| 1. | Bevara och utveckla stadskärnans kvaliteter | Planen pekar på hur stadskärnan ska bevaras även i framtiden när ett antal samverkande riktlinjer för att värna om innerstadens unika kvaliteter ifråga om kvartersstruktur, befintlig bebyggelse, gaturum, parker och grönytor. |
| 2. | Väl fungerande trafikstruktur | De i riktlinjerna föreslagna trafiklösningarna att förlänga Hamnvägen via Stenbärsvägen fram till Oxelösundsvägen och att förändra Västerledens funktion till att bli en stadsgata alternativt att helt avvecklas ger i samspel med åtgärder inom befintligt nät (t ex en cirkulationsplats vid korsningen Brunnsgrändgatan) goda möjligheter till en väl fungerande trafikstruktur. |
| 3. | Brett utbud av service | Förslaget ger förutsättningar för att förstärka både kommersiell och social service i stadskärnan t ex utefter Västra och Östra Storgatan, i stråket mot förslaget resecentrum (Brunnsgrändgatan) samt längs de gator som knyter ihop innerstaden med omvandlingsområdena Spelshagen och Kungshagen. Samtidigt krävs ett aktivt arbete för att stadskärnan ska fortsätta att leva. |
| 4. | Värna om stadens kulturhistoriska värden | Planen anger ett antal riktlinjer för hur stadskärnans historiska värden ska bevaras utan att ge avkall på förnyelse och utveckling. |

HÖGA NATUR- OCH KULTURVÄRDEN



| | Planeringsmål | Kommentar |
|----|---|---|
| 1. | Bevara och utveckla tätortsnära rekreativsmöjligheter | Planförslaget uppmärksammar samt föreslår bevarande och utveckling av Nyköpings gröna kilar. Detta borgar för att områden för närrekreation säkerställs och utvecklas. |
| 2. | Bevara värdefulla natur- och kulturmiljöer | Planområdet innehåller flera områden som är klassade som Riksintresse vad gäller natur- och kultur. Dessa redovisas i bilagan "Riksintresse". |
| 3. | Skydd av känsliga vattenområden | Ny bebyggelse lokaliseras nära men utanför de känsliga vattenområden som omfattas av riksintresse för naturvård Nyköpingsån och Kilaån samt Strandstuviken och strandkomplexet i norra Sjösafjärden. |
| 4. | God tillgång till kultur- och fritidsaktiviteter | Nyköping har redan idag ett rikt utbud på kultur- och fritidsaktiviteter. Den föreslagna omvandlingen av Spelhagen och Kungshagen ger möjligheter att ytterligare förstärka denna profil genom etablering av kultur- och fritidsfunktioner i nära samspel med Nyköpingshus och stadskärnans serviceutbud. |

GOD RESURSHUSHÅLLNING



| | Planeringsmål | Kommentar |
|----|---|--|
| 1. | Återanvändning av redan exploaterad mark | Genom att planen föreslår en omvandling av befintliga industri- och hamnområden öster och väster om stads kärnan liksom av järnvägsområdet öster om befintlig station utnyttjas möjligheterna att återanvända redan exploaterad mark väl. |
| 2. | Minskad energianvändning | Planen är inte ett styrmedel ifråga om energianvändning men det ger goda förutsättningar för energieffektivisering genom att täta och tät/glesa stadsdelar har en värmetetthet lämpad för fjärrvärme- och närvärmeförsörjning |
| 3. | Optimera nyttjande av befintlig infrastruktur | Planförslagets trafikstruktur utgår i stor utsträckning från att befintliga trafiknät effektiviseras samtidigt som de är utgångspunkt för föreslagna nya länkar och nya nät i omvandlings- och utbyggnadsområden. |
| 4. | Nyttja förnyelsebara energikällor | Planen är inte ett styrmedel för att främja förnybar energi men den ger goda förutsättningar för fjärr- och närvärmelösningar som lämpar sig för förnybar energi t ex bioenergi. I angivna bebyggelseområden kan en del av bebyggelsen kan försörjas med t ex solenergi och geotermisk energi. |

MILJÖANPASSADE TRANSPORTER



| | Planeringsmål | Kommentar |
|----|--|--|
| 1. | Minimera transportavstånd | Föreslagen hopknytning av olika delar av trafiksystemet t ex Hamnvägens förlängning västerut till Oxelösundsvägen och sammanbindningen norrut med Skavsta samt strategisk placering av ett nytt resecentrum vid Folkungsvallen ger goda förutsättningar för transportminimering. |
| 2. | Jämställt, säkert och tillgängligt transportsystem | En satsning på kollektivtrafik med god tillgänglighet till busshållplatser och med ett nytt resecentrum som nav ger goda förutsättningar för detta mål. |
| 3. | Effektiva transporter som minskar utsläpp | Mål 1 och mål 2 ger goda förutsättningar för att målet ska uppnås. Planförslaget ger nödvändiga men inte tillräckliga förutsättningar för att nå målet. Viktigt är att stimulera fordon som drivs av förnybar energi som biogas, etanol, bränsleceller eller solceller. |
| 4. | Goda förutsättningar för kollektiv-, cykel-, och gångtrafik. | Den föreslagna bebyggelsestrukturen möjliggör kollektivtrafiklinjer där huvuddelen av bebyggelsen får max ca 400 m gångavstånd till hållplats. Ett strategiskt placerat resecentrum vid Folkungsvallen ger möjligheter att knyta ihop lokala bussresor med regionala och interregionala tåg- och flygresor. Gång- och cykelstråk byggs i möjligaste mån ut planskilt mellan stadskärnan och övriga stadsdelar. |

MILJÖ- OCH RISKFAKTORER

| | Planeringsmål | Kommentar |
|----|--|---|
| 1. | Minimering av luftföroreningar | Halter av luftföroreningar från flyg och biltrafik bedöms underskrida gällande miljö-kvalitetsnormer medan det finns risk att kommande norm för partiklar överskrids. Genom att gynna kollektivtrafikresande och individuell eldning med miljögodkänd teknik kan föroreningsmängderna begränsas. |
| 2. | Minimering av bullerstörningar | Rekommendationsområden för buller från Skavsta gränsar till tätorten norr om Oppeby men berör bostadsbebyggelse i mycket liten utsträckning. Huvuddelen av ny, tillkommande bebyggelse lokaliseras utanför de avståndsgränser som rekommenderas för bullerundersökning vid lokalisering av ny bebyggelse. I de fall där riktvärden för buller kan komma att överskridas eftersträvas en tyst sida för alla lägenheter och minst hälften av bostadsrummen. |
| 3. | Säker transport av farligt gods | Genom att hänvisa transporter av detta slag till rekommenderade primärleder, sekundärleder och uppställningsplatser kan risker minimeras. |
| 4. | Bebyggelsen förlagd inom de av Räddningstjänstens rekommenderade insatstiderna | Planförslagets bebyggelselokalisering motsvaras av de i Nyköpings räddningstjänstplan angivna tidszonerna 10 och 20 minuter vilket kan anses som en hög kravnivå. |
| 5. | Minimering av risker för elektromagnetiska fält | Planförslagets redovisade bebyggelselokalisering beaktar de i föreskrifterna angivna skyddsavstånden till kraftledningar. |
| 6. | Minimering av risker för markradon | Planförslagets redovisade bebyggelselokalisering utgörs av normal- och lågriskområden medan lokalisering på högriskområden minimerats. |
| 7. | Minimering av översvänningsrisker | Ny bebyggelse lokaliseras med hänsyn till översvänningsrisk samt framtida havsnivåer. |

Avvägningar, konflikter och synergier mellan olika mål i planförslaget

Avvägningar som gäller föreslagen förnyelse och utbyggnad mot riksintressen.

En viktig uppgift för översiktsplanen är att uppmärksamma eventuella intressekonflikter och att göra avvägningar mellan dessa. Om två eller flera allmänna intressen står emot varandra och inte något är av riksintresse ska företräde ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Om ett riksintresse står i konflikt med ett annat allmänt intresse ska riksintresset ges företräde. För det fall ett är av riksintresse för flera oförenliga ändamål ska företräde ges åt det ändamål som på lämpligaste sätt främjar långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.

Omvandling av Spelhagenområdet och området söder därom på ömse sidor om Kilaåns utlopp i Stadsfjärden kan komma att stå i konflikt med riksintresset som är knutet till området längs med Kilaån. Här krävs en omsorgsfull detaljplanering för att inlemma Kilaån i den sammanhängande stadsbygd från staden och ut på Arnölandet som eftersträvas.

Omläggningen av riksväg 53 för att möjliggöra ytterligare utbyggnad inom Idbäcksområdet kan komma att inverka

på kulturhistoriska värdena knutet till Stora Kungsladugården. Å andra sidan är utbyggnaden av Hemgården och Idbäcksområdet av stor strategisk betydelse för Nyköpings framtida utveckling. En utbyggnad av Hemgården innebär att Riksintressena E4:an och järnvägen tas till vara och utnyttjas på bästa sätt.

Åtgärder för att skapa en mer attraktiv stadskärna genom att förstärka framtida kopplingar till Spelhagen och Kungshagen samt att bygga ut resecentrum med bussterminal och parkering i anslutning till ett campusområde vid Södra Bangårdsgatan kan innebära påverkan på riksintresse knutet till residensstad Nyköping. Förslaget är utformat så att möjligheter finns att förena bevarandevärden i den befintliga miljön med tillägg i form av bebyggelse och grönytor som vitaliserar stadskärnan.

Omvandlingen av Spelhagen och Kungshagen på ömse sidor om Nyköpingsån, framtida utveckling av området vid Folkungavallen och föreslagen väg- och GC-förbindelse norr om järnvägen liksom ett par kompletteringar med villa-bebyggelse i Oppeby kan inverka på riksintresset för Nyköpingsåns dalgång. I detaljplaneringen av dessa områden belyses mer ingående hur riksintresset hanteras i den känsliga zonen närmast ån.

Föreslagen utbyggnad på Arnöområdet avgränsas så att riksintresse för naturvärden vid Strandstuviken och vid norra Sjösafjärden ej berörs.

Föreslagen utbyggnad på ömse sidor om

Stadsfjärden måste ske med hänsyn till MB 4 kap 2§ som stipulerar att turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt ska beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Vid arbete med program och detaljplaner för dessa områden sker en noggrann prövning av hur riksintresset påverkas.

16 Genomförande

Förslaget till fördjupad översiktsplan visar övergripande planeringsinriktning och riktlinjer för tätortens framtida mark- och vattenanvändning. Fortsatt genomförande av de här uttryckta intentionerna sker i form av planprogram, detaljplaner och områdesbestämmelser för avgränsade områden. En prövning av bygglov sker mot detaljplaner och områdesbestämmelser. Utanför planlagt område eller där områdesbestämmelser saknas sker prövningen utifrån den fördjupade översiktsplanen.

Detaljplaner föreslås utformas flexibelt för att de ska kunna anpassas till varierande förutsättningar över tiden vad avser efterfrågan, planutformning, ägo-, boende- och upplåtelseformer samt ändrade skatter, finansieringsformer och olika regelsystem knutna till skild slag av lagstiftning.

Kommunfullmäktige har antagit tre allmänna principer för utbyggnad av tätorten:

1. Bygga staden inifrån och ut.
2. Bygga där det går att komma fram.
3. Bygg enligt efterfrågan.

Det är angeläget att planera och exploatera sjönära områden först för att undvika senare överklaganden.

Dessa principer måste dock vägas från fall till fall mot bakgrund av de kommunala målen. Det är viktigt att ha en medveten

strategi och inriktning för det som planeras och byggs så att nya områden kan komplettera den befintliga staden samtidigt som stadens karaktär och identitet kan värnas och utvecklas. Den nya bebyggelsen ska anknyta till den repertoar av stadstyper som rekommenderas i planförslaget.

Kommunens minimikrav när det gäller planutformning bygger på PBL 5 kap 3§ och Boverkets detaljplanehandbok. I tillämpliga fall kan i planen också meddelas de bestämmelser som anges i 5 kap 7§. Det gäller i första hand om- och nybyggnader vid förtätning av miljöer av stort kulturhistoriskt intresse eller riksintresse. I utbyggnads- och omvandlingsområden utan dessa restriktioner ges friare möjligheter till planutformning och gestaltning men framförallt en stor flexibilitet.

Flexibla detaljplaner syftar också till att ge byggherrar och exploatörer som ska ta marknadsrisker med olika projekt, en större möjlighet att påverka utformningen. Detaljplaner ska så långt som möjligt upprättas i nära samverkan med byggherrar och exploatörer. Tidig samverkan och dialog eftersträvas också med företag och boende eller anställda som berörs av planerna för att få del av synpunkter och förslag till utformning.

Förutom projekt som ingår i de stora omvandlings- och utbyggnadsområden som anvisas i planförslaget kommer också

förändringar att ske genom små tillskott och förtätningar i befintlig stadsmiljö (se stadsanalysen) Det kan handla om att bygga om en industrifastighet till bostäder eller att bygga på en fastighet med ytterligare en våning. Den nya lagen om tredimensionell fastighetsbildning gör det möjligt att underlätta genomförandet av påbyggnadsprojekt. Det kan också bidra till att underlätta småskalig blandning av bostäder, arbetsplatser och service vertikalt i både gamla och nya fastigheter.

En *utbyggnadsordning* inifrån staden och utåt mot periferin ska prioriteras. Marknadsbedömningar från enskilda aktörer kommer dock att ha stor inverkan på hur utbyggnaden mer i detalj kommer

att gå till. Kommunen kan dock tydliggöra vilka områden som från samhällets perspektiv är önskvärda att prioritera. Vid prioritering av utbyggnadsordning bör följande faktorer uppmärksammas:

- Tillgång till och kapacitet i befintlig service och infrastruktur
- Centrala lägen och goda kollektivtrafiklägen
- Stadsdels- eller områdescentrum som kan stärkas genom utökad kundunderlag
- Möjlighet att skapa förstärka olika stadsdelar genom att funktioner och upplåtelseformer som saknas tillförs.





Foto: Staffan Arvegård/ Natrufotograferna

Myter och tabun

Det finns två argument som hindrar det möjliga att förverkligas:

»Så här kan vi inte göra för så har vi aldrig gjort.«

»Så här måste vi göra för så här har vi alltid gjort.«

Källa: Kenneth Dahlqvist



Bilagor

FÖP Nyköpings tätort

Bilaga 1 Sammanställning av Riksin-
tressen

Bilaga 2 Sammanställning av natio-
nella mål

Bilaga 3 Utbyggnadsområden inom
Nyköpings kommun

Bilaga 4 Analys av framtida trafikflö-
den

Bilaga 5 Utredning resecentrum

Bilaga 6 Beskrivning av Nyköpings be-
fintliga strövområden

Bilaga 1

Förteckning Riksintressen

Planområdet berörs av ett flertal Riksintresseområden.

Kulturmiljö

- Residensstad Nyköping

Residensstad som utgjort ett viktigt politiskt maktcentrum sedan medeltiden. Som huvudort i Karl IX:s hertigdöme 1568-1622 utvecklades staden till en av landets första industriella centra. Stadsmiljö präglad av konsekvent genomförd reglering vid 1600-talets mitt, låg bebyggelse och industrianläggningar från skilda tider.

- Nyköpingsåns dalgång

Dalgångsbygd med utpräglat herrgårdslandskap i norr och storbondebygd i söder. Fornlämningssmiljö vid Släbro med unika hållristningar.

- Arnö - St Kungsladugård

Odlingslandskapet präglad av Kungsladugården, som sedan medeltiden tillhört Nyköpingshus, och som har sin ursprungliga avgränsning mot staden.

Naturvård

- Standstuviken

Området består av ett omväxlande kulturpräglad kustland bestående av djupa grunda havsvikar och långa halvöar vilka ingår i det för Sörmlandskusten karakteristiska sprickdalssystem.

- Nyköpingsån

Ån klassas som ett särskilt skyddsvärt område med hänsyn till förekomst av arter och stammar av fisk. Här finns lax, havsöring, färna, vimma och nissöga. Här förekommer även den rödlistade tjockskalliga målarmusslan. Området är omgivet av främst jordbruksmark. Den södra delen har en klibbalstrandskog längs strandbrinkarna.

- Kilaån

Vid Kilaåns utlopp, Svanviken och Linbacke, finns ett representativt odlingslandskap med lång kontinuitet. Stor förekomst av naturbetesmarker och omfattande ängsmarker med art- och individrik flora och fauna. Kilaån är en

värdefull rastfågellokal.

- Strandkomplex i norra Sjösafjärden

Strandområdena är omgivet av jordbruksmark och med en bred bård av bladvass mot Sjösafjärden. Här är fågellivet rikt. Här finns även strandängar med varierande betestryck. De mindre välbetade ängarna domineras av högt gräs som jättegröe, flenrör och kvickrot samt brännässlor och älgört. På de mer välbetade ängarna finns rikligt med bl.a krypven, knäppsäv och ryltåg. Utmed stranden finns alsumpskog i dungar.

Friluftsliv

- Nyköpingsån

Området omfattar Nyköpingsån på sträckan Långhalsen till Stadsfjärden. Ån har betecknats som riksintresse med hänsyn till fritidsfisket. Ån är också en frekventerad kanotled.

Riksintresse enl. 4 kap MB

- Kuststräckan

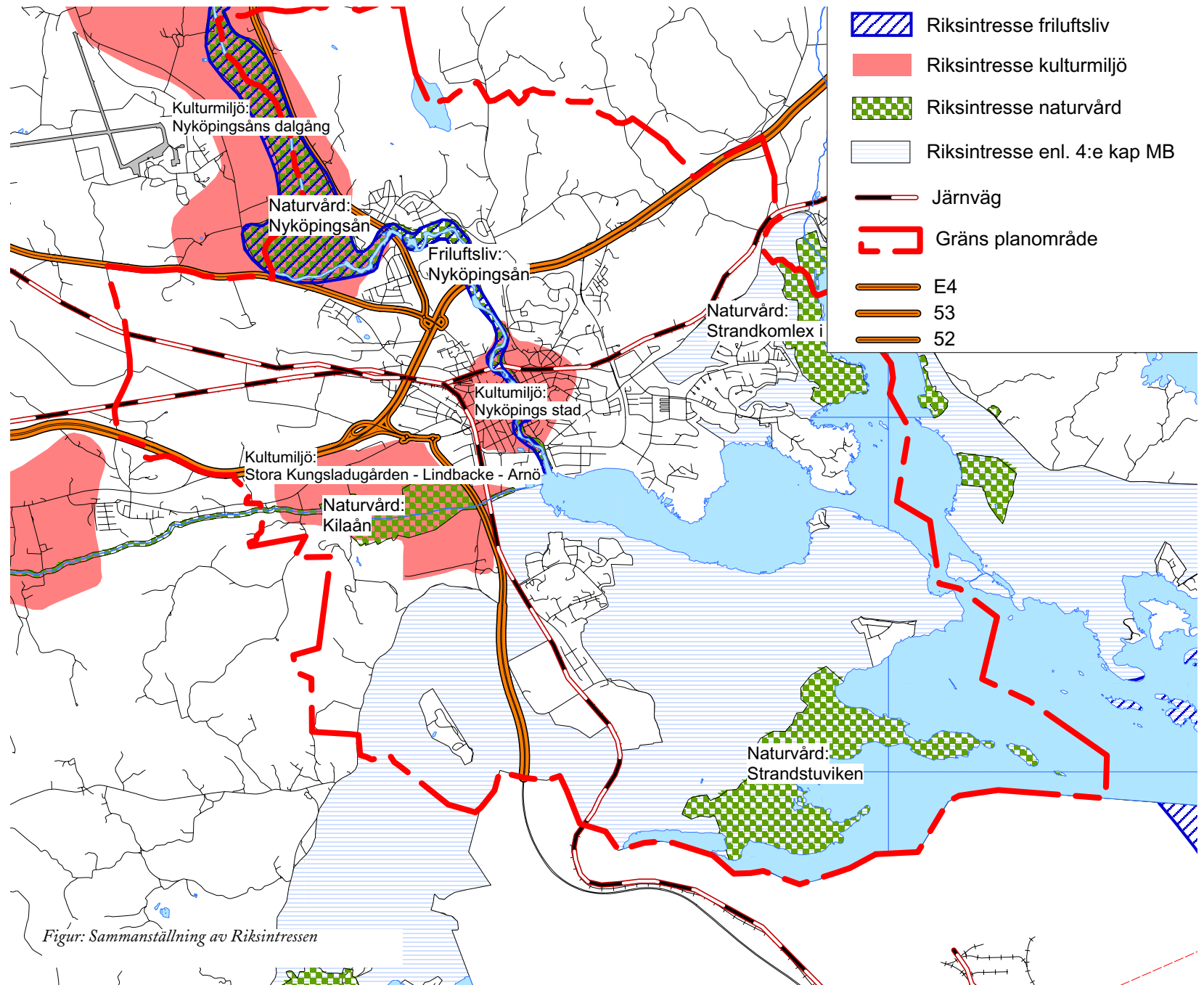
Nyköpings kommuns kust ingår i två av dessa utpekade kust- och skärgårdsområden. I kustområdet som omfattar Sörmland och Uppland, från Oxelösund till Herräng och Singö, skall turismen och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas. (4 kap 2§)

I kustområdet som omfattar hela kommunen, i delen från Arkösund till forsmark, får fritidsbebyggelse komma till stånd endast i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse (4 kap 4§).

Natura 2000

Planområdet innehåller även ett antal områden som är klassade som Natura 2000-områden; Labro Ängar, Strandstuviken och Svanviken-Lindbacke. För lokalisering se ÖP 2003.

För mer information, se ÖP 2003.



Figur: Sammanställning av Riksintressen

Bilaga 2

Sammanställning av nationella mål

Nationella miljömål

Riksdagen antog 1999 femton nationella miljökvalitetsmål. Målen beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturresurser som är ekologiskt hållbara på lång sikt. Enligt regeringsformen har kommunerna ansvaret lokalt för en god livsmiljö. Därför har kommunerna också ett övergripande ansvar för att för att finna tillämpningar för att nå de nationella miljökvalitetsmålen.

Den kommunala översiktliga planeringen är ett viktigt verktyg i arbetet att nå miljökvalitetsmålen. Användningen av mark, vatten och den bebyggda miljön, liksom de ekologiska och samhälleliga aspekterna ska beaktas i en god fysisk planering.

Följande nationella miljömål ligger till grund för den fördjupade översiktsplanens inriktning mot en långsiktigt hållbar utveckling:

- Ingen övergödning
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Levande sjöar och vattendrag
- Giftfri miljö
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Frisk luft
- Grundvatten av god kvalitet
- Myllrande våtmarker
- Bara naturlig försurning
- Levande skogar
- Säker strålmiljö
- Skyddande ozonskikt
- Begränsad klimatpåverkan

Mål Nyköpings kommun

Kommunfullmäktige i Nyköping har antagit ett antal plan- och policydokument där mål och strategier för kommunens framtida utveckling har lagts fast:

- Översiktsplan 2003 Nyköpings kommun (ÖP 2003)
- Näringslivspolicy för Nyköpings kommun
- Policy för Nyköpings kommun
- Miljöplan
- Energiplan
- Avfallsplan
- Naturvårdsplan
- Lokal agenda 21 Nyköping

Målen i dessa dokument ligger till grund för arbetet med FÖP Nyköpings tätort. Nedan sammanfattas de mål som har formulerats i ÖP 2003 samt i Miljöplanen och som är mest relevanta för FÖP Nyköpings tätort.

ÖP 2003

En attraktiv kommun

Kommunen har som mål att öka sin

befolkningsmängd och att invånarna ska ha goda förutsättningar till arbete och service. En av förutsättningarna för bibehållen eller förbättrad service är en ökad inflyttning till kommunen och ett näringsliv som sysselsätter allt fler personer.

ÖP 2003 ska ge förutsättningar för:

- Ny bebyggelse i form av grupper med bostadshus.
- Boende, friluftsliv och bevarande av vår värdefulla kust och skärgård.
- Ett boende med närhet till strövområden och grönstruktur även i tätorterna.
- Variationsrika och integrerade miljöer för boende, arbete, service och rekreation.
- Byggande av goda boendemiljöer för alla i samhället.
- Att höga kvalitativa krav på utformning och funktion ska ställas.
- Att den unika kombinationen av transportslag som Nyköping har tillsammans med Oxelösund kan utnyttjas.
- En utveckling av Skavsta flygplats med frakt-, charter- och persontrafik samt med nya verksamheter och

förbättrad tillgänglighet.

- Byggande av Ostlänken/ Nyköpingslänken dvs en ny dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping.

Långsiktigt hållbar utveckling

De nationella miljömålen ligger till grund för översiktsplanens inriktning mot en långsiktigt hållbar utveckling.

ÖP 2003 ska ge förutsättningar för:

- En tätortsutveckling som i huvudsak baseras på förtätning och komplettering.
- En tätorts- och bebyggelsestruktur som minimerar transportbehovet.
- Att redan exploaterade områden återanvänds/ges annan användning framför att nya områden används.
- Att gjorda infrastrukturinvesteringar inom kommunens hela territorium nyttjas optimalt och tas tillvara.
- En robust och långsiktigt hållbar

samhällsutveckling.

Miljöplan

- Samhällsbyggnad och nyttjande av naturresurser skall vara inriktade på en långsiktigt hållbar utveckling, ekologiskt, ekonomiskt och socialt.
- I samhällsplaneringen skall miljöanpassade transportsystem, som minimerar transportvolymen, prioriteras.
- Den biologiska mångfalden i kommunen skall bibehållas.
- Förorenade områden som kommunen har ansvar för skall identifieras och åtgärdas med avseende på riskerna för hälsa och miljö.

Bilaga 3

Analys av framtida trafikflöden

Två olika trafikscenarion har belysts för 2015, dels ett med Hamnvägens förlängning och utan Västerleden samt med ett resecentrum i Folkungavallen, dels ett med nuvarande vägnät och utan nytt resecentrum. Ett delscenario i det förstnämnda är en ny vägförbindelse mellan Brunnsgratan och viadukten under järnvägen vid Stockholmsvägen.

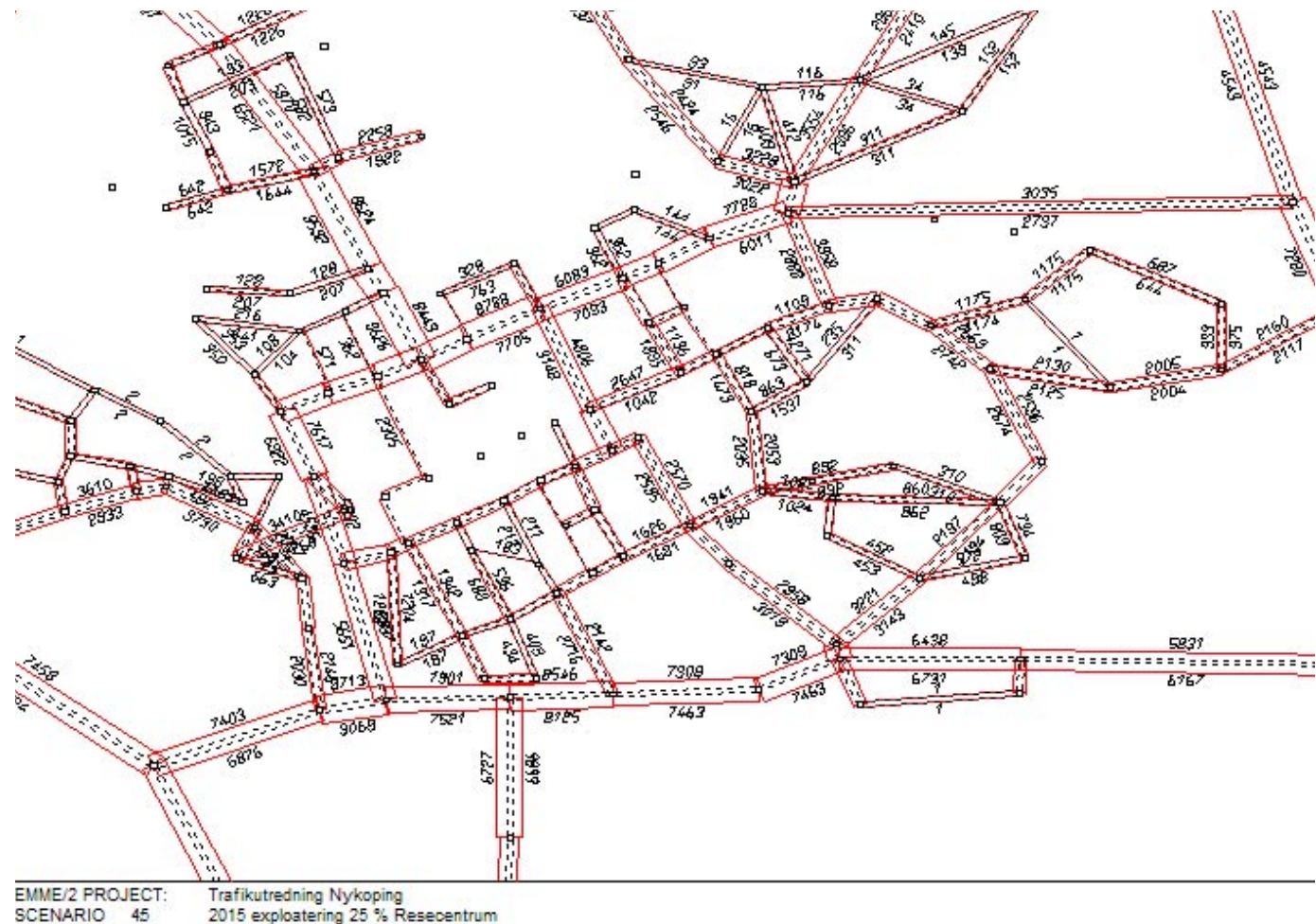
Alternativ 1a: Hamnvägens förlängning utan Västerleden samt resecentrum vid Folkungavallen

Utsatta delar i vägsystemet blir inre ringleden som i södra och östra delarna får trafikökningar upp mot 50 % jämfört med idag och på norra sidan 10-30 %. I nordvästra delen av ringleden, d v s Järnvägsgratan-Repslagaregatan minskar trafiken på grund av att trafiken till stationen flyttas till resecentrumet och av att matningen till centrum från Västerleden upphör.

På infartsgatorna till västra centrum ökar trafiken kraftigt från södra ringleden med en fördubbling av trafiken till 5000-7000 f/d. På norra sidan blir ökningen betydligt mindre, ca 30 %, och från väster och öster ungefär som idag.

På infartslederna blir ökningen ca 25 %. Hamnvägens förlängning blir hårt belastad i anslutningen till Järnvägsgratan med uppemot 20 000 f/d.

På E4 ökar trafiken med mer än 50 % och på Katrineholmsvägen (till Skavsta) mer än tredubblas trafiken till ca 20 000 f/d.

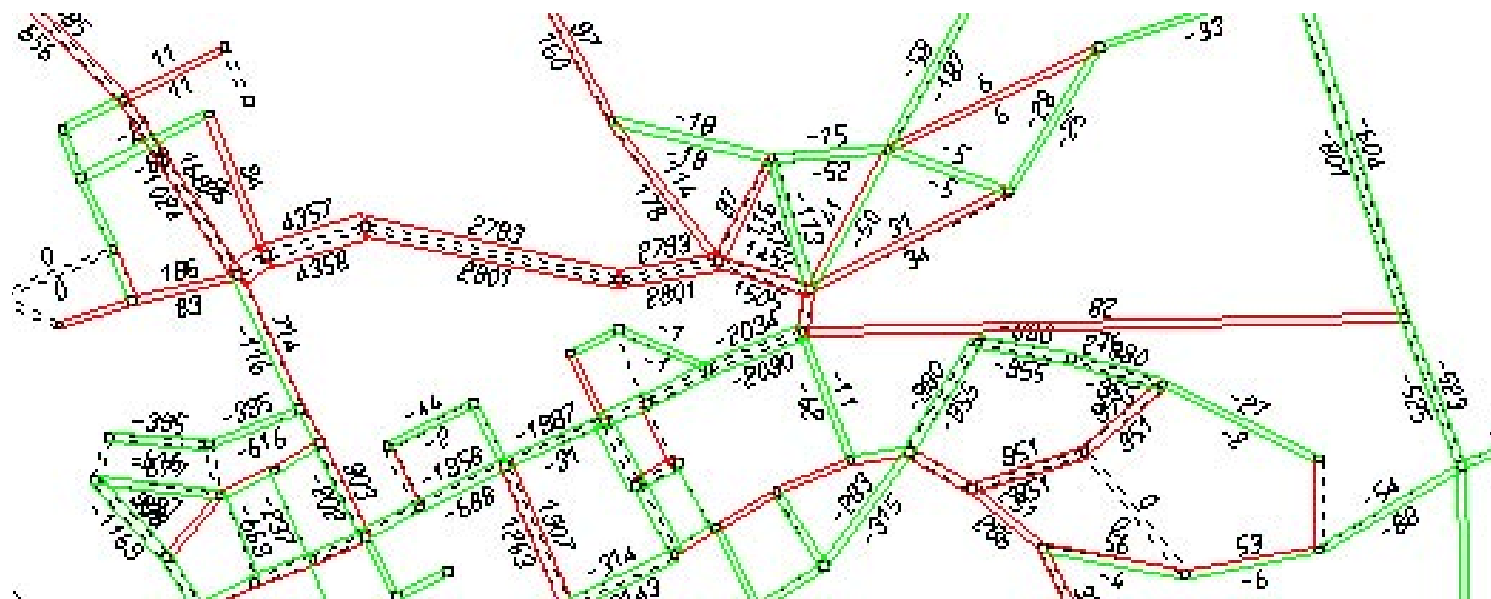


Figur. Beräknad trafik 2015

Från kapacitetssynpunkt är resultatet relativt gynnsamt. Planerad och befintlig vägstandard synes tillräcklig fram till 2015. I korsningen Brunnsgatan-Repslagaregatan, där trafiksituationen redan idag är besvärlig, medför dock även en mindre ökning av trafiken en snabbt förvärrad situation. För att få tillfredsställande förhållanden här krävs att korsningen kan byggas om till en cirkulationsplats.

Alternativ 1b: Hamnvägens förlängning utan Västerleden, resecentrum vid Folkungavallen samt en ny väg norr om järnvägen

En ny vägförbindelse norr om järnvägen mellan Brunnsgatan och viadukten under järnvägen vid Stenbrovägen som nämnts i samband med resecentrumet, skulle ha en god avlastande effekt. Den får enligt en beräkning mer än 5000 f/d och skulle avlasta såväl Östra Rundgatan-Repslagaregatan som Brunnsgatan mot Repslagaregatan med ca 20 %.



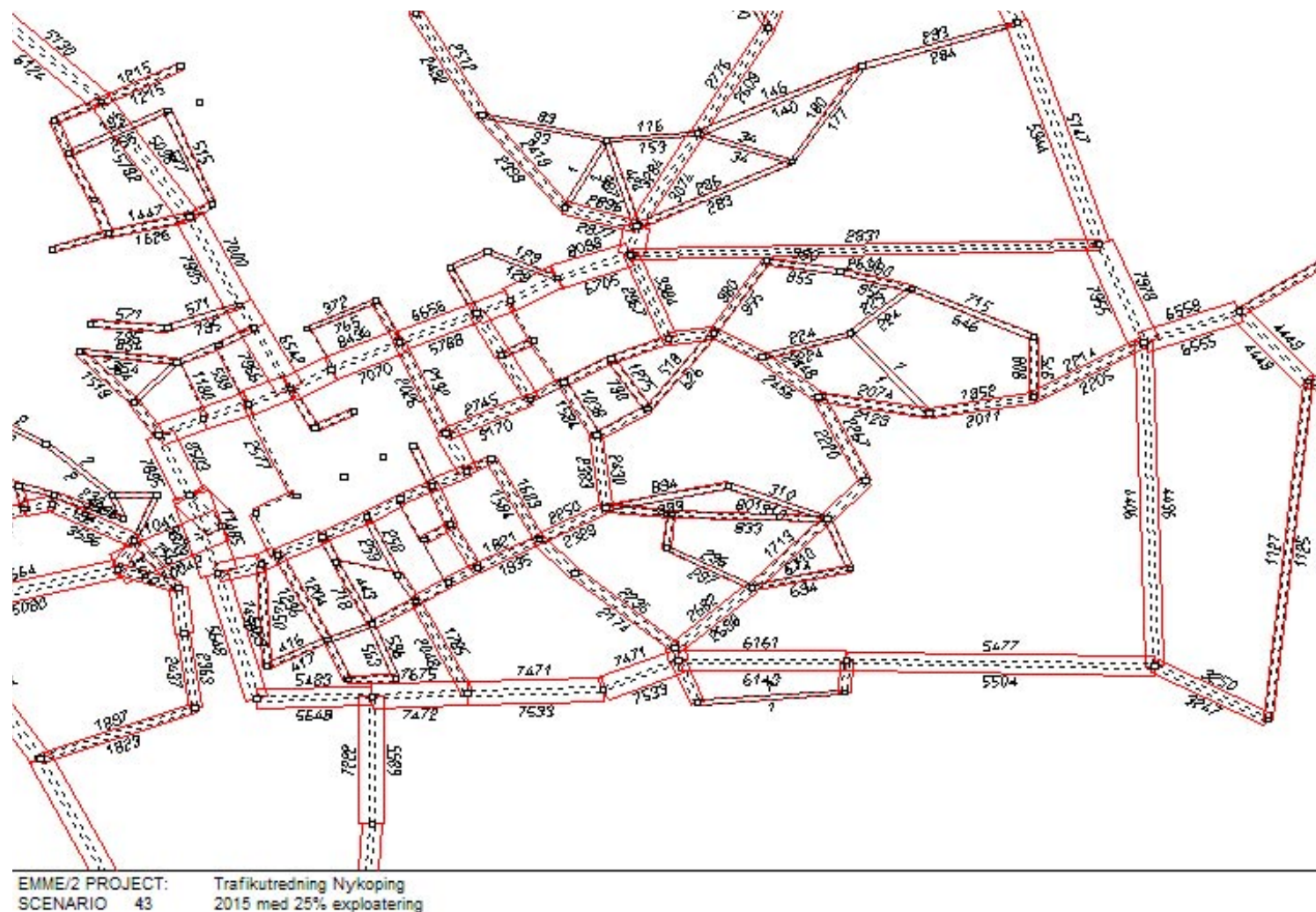
Figur. Ökad och minskad trafik (rött resp grönt) i närheten av den nya vägen.

Alternativ 2 (nollalternativ):

Dagens vägnät, inget resecentrum

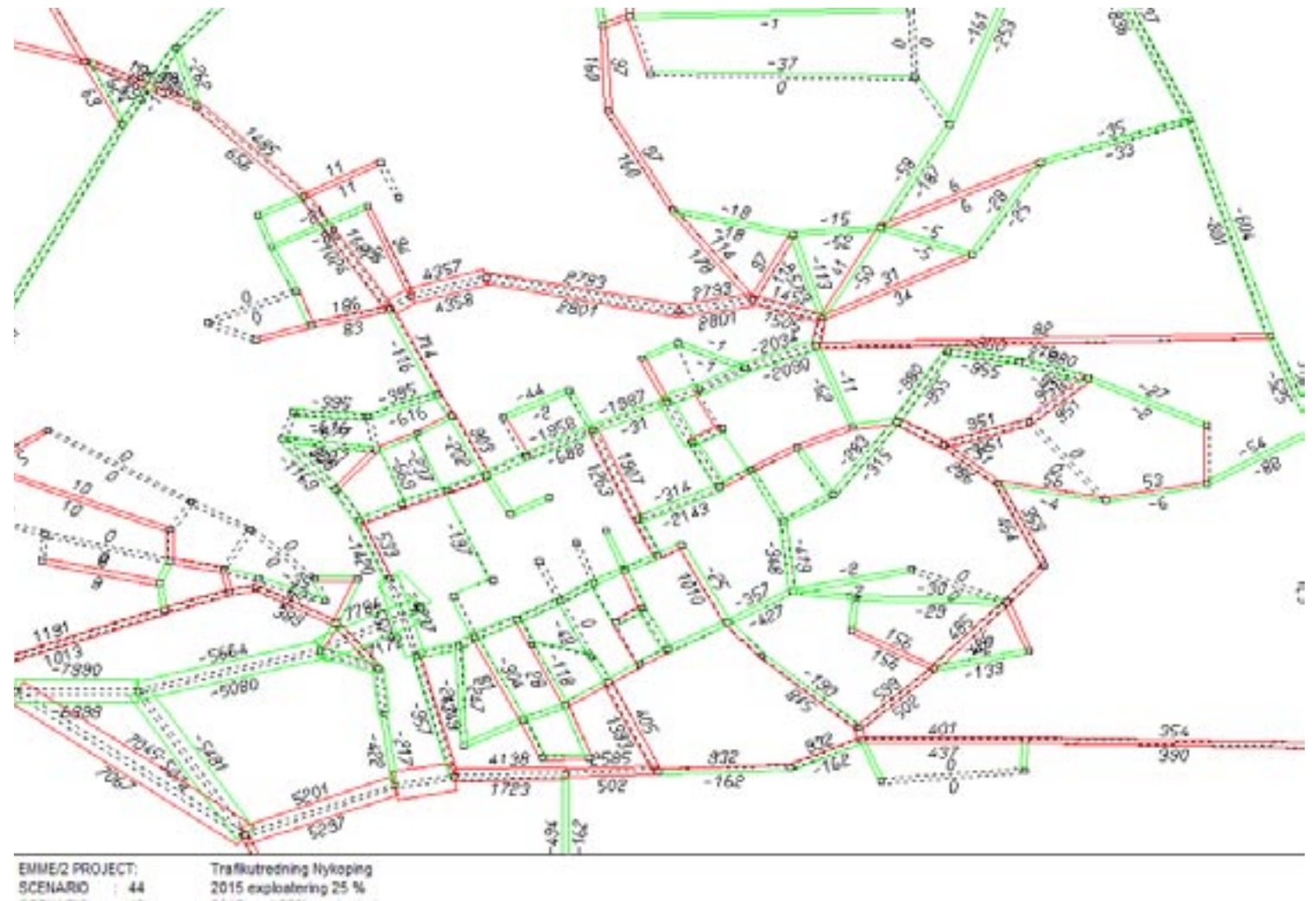
Trafiken ökar med 20-30 % på södra och östra ringleden och på infartslederna Oxelösundsvägen, Arnöleden och Lennings väg, medan endast mindre ändringar sker på övriga delar av ringleden och på Brunnsgratan.

Mot centrum ökar trafiken i väster och söder med 20-30 %, men obetydligt från norr och öster. Infarten till centrum västerifrån får en trafik på upp mot 10 000 f/d.



Figur. Beräknad trafik 2015

Jämfört med scenario 1 ger detta en stor västlig inmatning till centrum och hög andel trafik på Järnvägsgatan och mindre trafik på Brunnsgatan i anslutning till Repslagaregatan. I övrigt är skillnaderna små.



Figur. Skillnader i trafik mellan scenario 1 inkl ny väg och scenario 2. Ökad trafik markeras med rött och minskad med grönt.

Bilaga 4

Utredning resecentrum

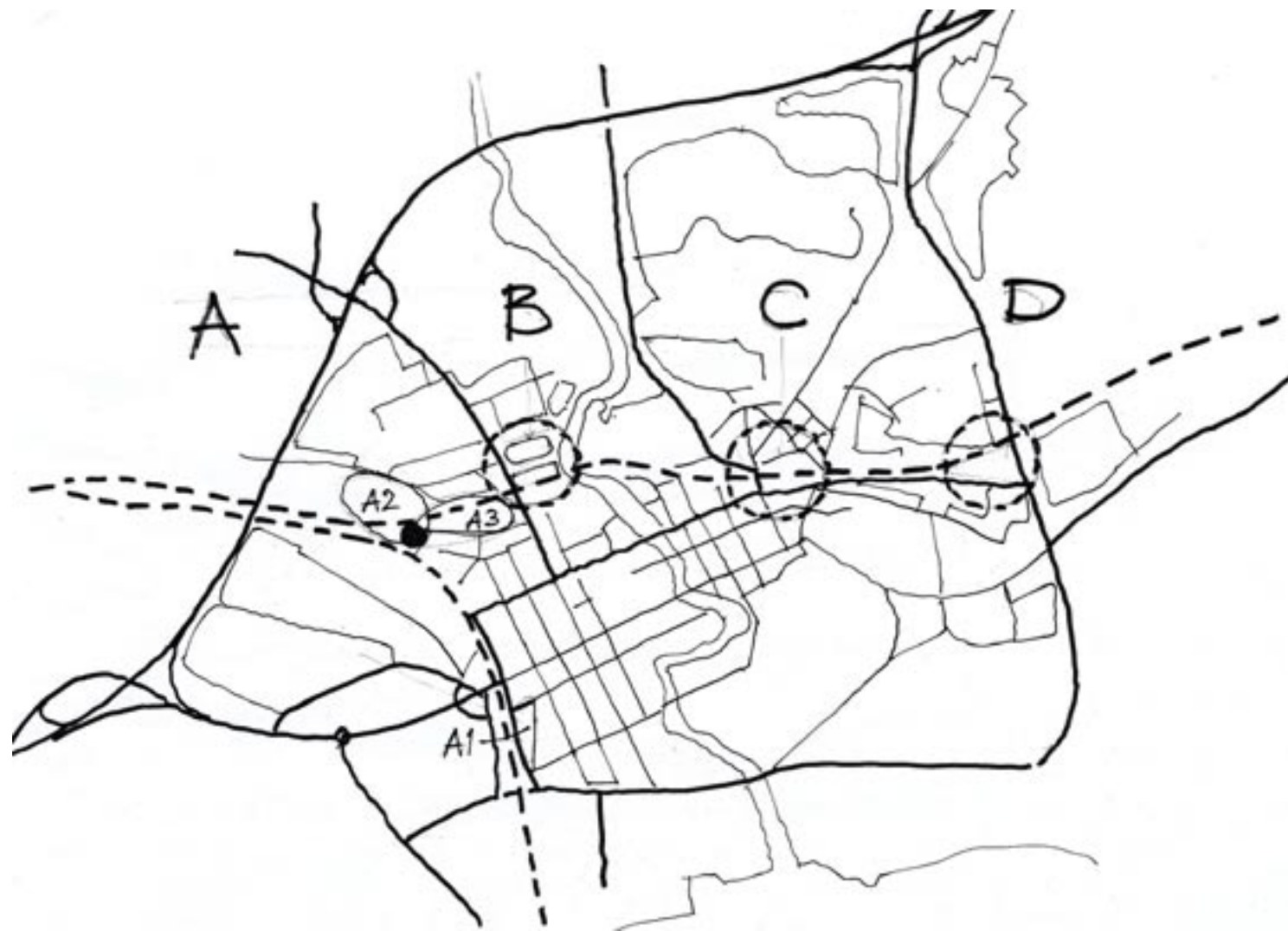
Inledning

Inom arbetet med fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort har en studie på framtida lägen för nytt resecentrum i Nyköping genomförts. Utifrån nedanstående utvärderingskriterier har en översiktlig jämförelse mellan alternativen gjorts som pekar på att alternativ B (Folkungavallen) är det mest fördelaktiga läget.

- + Mest fördelaktig
- 0 Acceptabelt
- Mindre fördelaktig

| Alternativa lägen | Alt A1 Befintlig station Befintlig busstation | Alt A2 Befintlig station Bussterminal Blommenhovsvägen | Alt A3 Befintlig station Bussterminal Bangårdsvägen | Alt B Folkungavallen | Alt C Östra Rundgatan | Alt D Lennings väg Östra Rundgatan |
|---|---|---|--|-------------------------|--------------------------|--|
| Kriterier | | | | | | |
| Läge framtida expansionsriktning | 0 | 0 | 0 | 0 | - | - |
| Läge stadscentrum | + | 0 | + | + | - | - |
| Läge i förhållande till stadens entré | - | - | - | + | 0 | + |
| Omställningskvalitet Jvg-buss-GC-P | - | 0/- | 0/+ | + | +/0 | + ? |
| Samordning campus/utv omr | + | 0/+ | 0 | + | - | - |
| Anpassning Ostlänken | + | + | + | + | - | + |
| Anpassning TGOJ | + | + | + | 0 | - | - |
| Miljökonsekvenser: buller, luft, trängsel, trafiksäkerhet | 0/- | - | 0 | + | - | 0 |
| Stads- och landskapsbild | 0 | 0 | 0 | + | - | + |
| Genomförande | + | - | 0 | 0 | - | + |

Figur: Matris för grov relativ jämförelse av fyra lägesalternativ för ett resecentrum i Nyköping.



Figur: Alternativa lägen för resecentrum

Slutsatser av jämförelsen

Samtliga alternativ är kombinerbara med ett regionalt resecentrum vid Skavsta flygplats. Denna översiktliga värdering kan ses som ett inspel i det pågående utredningsarbetet kring Ostlänkens dragning samt beträffande persontrafik på TGOJ-banan.

Det mest fördelaktiga alternativet för ett framtida resecentrum synes utifrån denna översiktliga värdering vara **Alt B** Folkungavallen förutsatt att en godtagbar lösning kan erhållas för en framtida idrottsplats t ex genom att denna parallellförflyttas norrut. I detta alternativ kan flera lägeskvaliteter kombineras. Läget i förhållande till stadscentrum och en av stadens huvudentréer (Brunnsgatan) är fördelaktigt liksom möjligheterna att skapa en välfungerande omstigningspunkt mellan järnväg, region- och stadsbussar, gång- och cykeltrafik samt infartsparkering. Vidare innebär läget goda möjligheter att samordna utbyggnaden av resecentrum med ett nytt campus- eller utvecklingsområde mellan Bangårdsvägen och järnvägen.

Läget innebär att det finns goda möjligheter att lösa miljöstörningar vid källan och att skapa en effektiv knutpunkt som hindrar trängseffekter och bidrar till god trafiksäkerhet. Resecentrum och till detta knutna anläggningar kan på ett positivt sätt bidra till en god stads- och landskapsbild. Läget är också acceptabelt i förhållande till stadens dominerande expansionsriktning söderut

och kan genomföras i flera etapper. Den fria höjden för Brunnsgatans viadukt under järnvägen behöver dock höjas för att möjliggöra passage av höga bussar. Detta kan ske genom att höja järnvägen, sänka Brunnsgatan eller genom en kombination av dessa åtgärder. Frågan bör utredas vidare.

Alt C innebär ett mindre gynnsamt läge i förhållande till stadens framtida expansionsriktning, stadscentrum och infartsgata än alt B men fångar å andra sidan upp de östra stadsdelarna (Öster, Brandkärr och Isaksdal) på ett gynnsamt sätt. Läget är mycket trångt vilket innebär att en flerplanslösning blir nödvändig. Detta försvårar möjligheterna att bredda spårkorridoren i det fall Ostlänken dras igenom tätorten. Läget i direkt anslutning till befintliga bostäder på ömse sidor om spåret kan innebära risk för ogynnsamma miljökonsekvenser och negativ påverkan på stads- och landskapsbild.

Alt D innebär att läget är förhållandevis perifert till framtida expansionsriktning och stadscentrum. Genom att resecentrum ligger i anslutning till två av stadens huvud- och infarter – Lennings väg respektive Östra Rundgatan blir tillgängligheten ändå god till övriga delar av tätorten. Här finns mer plats för en ny station än i alt C vilket ger goda möjligheter till att tillgodose ökat spårutrymme för Ostlänken samt möjligheter att bygga ut en anläggning med god stads- och landskapsbild. Närheten till befintliga bostäder och skola kan innebära att miljökonsekvenserna måste ägnas extra

stor uppmärksamhet.

Alt A, befintlig station, har studerats med tre alternativa sätt att förlägga framtida bussterminal. Det läge för bussterminalen som ger störst möjligheter att få en god integration med befintlig station är **Alt A3**. Det förutsätter till skillnad från **Alt B** dock att även regionbussar måste föras genom Brunnsgatans viadukt under järnvägen. Det finns också risk för störningar på befintliga bostäder söder om Bangårdsvägen. En bussterminal i detta läge kan också jämfört med förslaget att här etablera ett campus- eller utvecklingsområde innebära vissa nackdelar ur stadsbilda- och landskapsynpunkt.

Utifrån denna utvärdering och jämförelse är således **Alt B** Folkungavallen mest fördelaktigt för lokalisering av resecentrum i Nyköpings tätort.

En flytt av bussterminalen till ett nytt resecentrum vid Folkungavallen accentuerar kapacitetsfrågorna. Det bör därför närmare studeras hur stora resandeströmmarna med buss är, hur de fördelas på start- och målrelationer och i vilken grad byten sker mellan olika linjer och mellan buss och tåg. Med den kunskapen kan eventuellt den stora koncentrationen av bussar under kort tid glesas ut.

En eventuell framtida persontrafik på TGOJ-banan kräver ett spårbyte till Nyköpingsbanan för att dessa resenärer skall nå resecentrumet. Bytet behöver ske smidigt utan väntetider. En alternativ lösning är att acceptera gångavstånd mellan resecentrum och föreslagna hållplatslägen för TGOJ-banan vid den befintliga bussterminalen eller vid den befintliga stationen.

Resecentrumet är en viktig utgångspunkt för att förbinda tätorten med Skavsta och Ostlänken via Skavstabanan. I Ostlänkens förstudie finns skisserat en spårdragning mellan Skavsta och tätorten via TGOJ-banan. Samordningen med denna trafik och eventuell persontrafik mellan Oxelösund och Nyköping behöver studeras närmare.



Illustration: Förslag till utformning av ett resecentrum vid Folkungavallen

Beskrivning av Nyköpings befintliga strövområden

Större strövområden i Nyköpings tätort

Ö Hället

Östra Hället är ett varierat skogsområde av stort värde för friluftslivet i Nyköping. Området ligger strategiskt utmed Nyköpingsån och är lätt att nå från olika delar av staden. Framkomligheten är god genom ett omfattande nät av stigar, löpslingor och promenadvägar. Olika naturtyper – barrskogar, blandskogar, lövskogsbestånd, skogsmyrar – bildar en artrik mosaik i området. Diskussioner pågår om att inrätta ett naturreservat i området.

Söra, Hovra och Hovrasjön

Kring Hovrasjön ligger ett omväxlande landskap med skogs- och hagmarker som används flitigt för friluftsliv. Organiserad friluftsverksamhet drivs i Friluftsförbundet regi med barn- och ungdomsverksamhet mm vid Söra. Här finns även naturskola som utgör en del av kommunens satsning i naturskoleverksamheten. Området är strövvänligt med fina bär- och svampmarker. Hovrasjön används för bad, paddling och skridskoåkning. Längs Hovrasjöns sydvästra strand går Sörmlandsleden med vindskydd och grillplatser. Området nås

med cykel eller bil från tätorten.

Ekensberg

Ekensberg är ett stort skogsområde som genom sitt läge nära tätorten rymmer unika möjligheter för friluftsliv. Terrängen är omväxlande med stora hållmarksområden och sänkor med mossar och kärr. I området finns ett väl utvecklat nät av stigar och motionsspår. Tack vare storleken kan man i området uppleva avskildhet och närhet till naturen, trots att området delvis är bullerstört från motorvägen. Ekensberg är lätt att nå med cykel och används flitigt av skolor och förskolor vid idrottsdagar och utflykter.

Labro ängar

Labro ängar ligger på en udde i Sjösafjärden. Området består av betade strandängar samt högre partier beväxade med lövskog. Labro ängar har hävdats under lång tid genom bete och slåtter och hyser ett rikt växt- och djurliv med många sällsynta och skyddsvärda arter. Området är strövvänligt och vackert och nås lätt från intilliggande bostadsområdet Bryngelstorp. Labro ängar är det första kommunalt inrättade naturreservatet i Nyköping.

Lindbacke

Silhuetten av Lindbacke syns vida omkring i landskapet väster om Nyköping. Backen formas av en långsträckt bergrygg med sluttningar beväxade av kraftiga enbuskar samt vegetation av ljungrödven och örter. Utsikten från krönet är hänförande. Sydslutningen uppvisar en mycket artrik flora och botaniska exkursioner hålls här varje år. Även för fågelskådning är området populärt då man har bra utsikt över intilliggande våtmarken Svanviken. Nära krönet finns ett stort antal fornlämningar i form av gravhögar och stensättningar. Lindbacke och Svanviken är naturreservat och ingår i nätverket Natura 2000. Kraftiga barriärer i form av motorväg, järnväg och industriområdet Idbäcken gör området svårtillgängligt från staden, trots att avståndet är kort och kännedomen om området stor. Lindbacke ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövården.

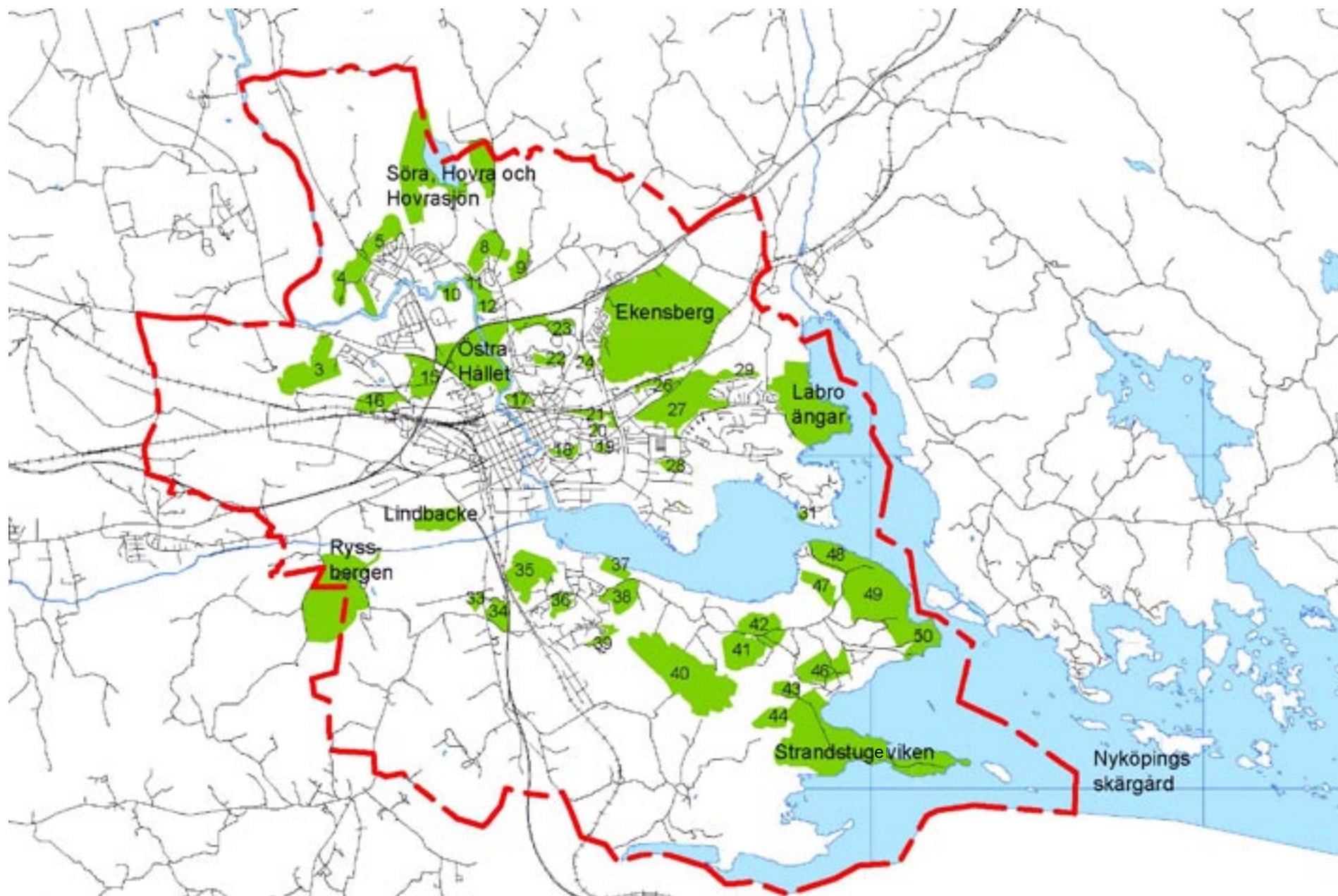
Ryssbergen

Skogsområdet vid Ryssbergen bildar avslutning på Kolmårdens förlängning i sydost. Området utnyttjas flitigt av idrottsutövare och motionärer samt vandrare, svamp- och bärplockare. Ett flertal anläggningar finns i området, bl a

skid- och motionsspår, sportstuga, slalombacke och en populär golfbana vid Ärila. Vid sportstugan passerar Sörmlandsleden. Från höjderna i norr har man god utsikt över det sjudande fågellivet på strandängarna och vassarna i naturreservatet Svanviken. Vid Svanviken finns ett fågeltorn som nås via en led för rörelsehindrade från Ryssbergen. Idag saknas busstrafik till området. Planer finns att förbättra tillgängligheten med gångväg från Lindbacke och cykelväg från Bergshammarvägen.

Strandstuviken

Strandstuviken består av ett par smala utskjutande uddar samt två grunda havsvikar. Vid de grunda stränderna finns vidsträckt strandängar. Längre in mot land möter skogsområden av skiftande typ, från hållmarkstallskog till ekhagar. Strandängarna är goda rast- och häckningsplatser för vadare och sjöfåglar och hyser en intressant flora. Strandstuguviken är naturreservat och ingår i nätverket Natura 2000. Området ligger relativt långt från stadskärnan och nås lättast från Strandstuvikens populära bad- och campingplats. Bra cykelväg finns från Arnö.



Figur: Inarstroområdet i Nyköping

Samrådsinformation

Samrådstiden löper 24 jan- 20 mars 2005.

Utställningen finns tillgänglig i entrén i stadshuset samt på kommunens hemsida; www.nykoping.se. Synpunkter på förslaget skickas senast 20 mars till:

Planeringsenheten, 611 83 Nyköping eller kommunen@nykoping.se

Allmänheten välkomnas till informationsmöte i Stadshusets foajé

tisdag 15 februari kl. 18.30

Information om planen lämnas av planeringsenheten på Nyköpings kommun:

Lars-Åke Svensson: larsake.svensson@nykoping.se eller 0155-24 81 44

Agneta Karlsson: agneta.karlsson@nykoping.se eller 0155-24 83 14

Kajsa Nilsson kajsa.nilsson@nykoping.se med tel 0155-24 84 04

