

Samrådsredogörelse del 2: Sammanfattning av yttranden och bemötanden – privatpersoner och bostadsrättsföreningar

Inkomna synpunkter från privatpersoner sammanfattas och sammanställs utifrån kategori och ett antal citat redovisas. Detta följs av ett samlat svar och en redovisning om, och i vilken omfattning, som planhandlingarna har reviderats med anledning av yttrandena.

Varför ett resecentrum och kapacitet

Varför behöver vi ett resecentrum? Det är en fråga som har inkommit från ett fåtal personer. Det anses att det istället behöver fokuseras på att tågen faktiskt går när de ska och att prioritera flera avgångar. Ett fåtal ställer sig frågan om ytan för resecentrum håller över tid och om det finns expansionsmöjligheter medan ett flertal anser att resecentrum tenderar till att bli för stort och överdimensionerat och att kommunen planerar för ett resecentrum för en storstad snarare än för den mindre stad som Nyköping är.

"Varför så stort och bombastiskt? Det är ju bara ett stickspår från Ostlänken och busstrafik för en stad med säg 70 000 invånare vi pratar om, inte en storstad med 150 000 invånare som ligger längs huvudstäckningen."

"Nyköping vill expandera med 5-7000 invånare per år. Då gäller det att tänka långsiktigt. Dagens planerade resecentrum kommer att bli begränsat till ytan [...]."

"Kan ju ifrågasätta om vi verkligen behöver det [ett resecentrum], bara för att många kommuner valt att iordningsställa ett dylikt är det inte sagt att Nyköping behöver ha ett."

"Vi har nästan i 20 år varit dagliga pendlare till Stockholm och problemet med tågen har varit att de inte gått eller för få avgångar, tacksamt om ni fokuserar mer på detta."

Bemötande:

Nyköpings kommun är en växande kommun. Kommunen växer till stor del utifrån sitt läge i en expansiv region. Närheten till Södertälje, Stockholm, Norrköping och Linköping gör att Nyköping är attraktivt för både boende och verksamheter. För att stärka tillgängligheten och fortsätta utvecklas ytterligare behöver restiderna minska. Genom att vi knyts närmare våra grannar skapas regionförstoring vilket stärker näringslivet, ökar konkurrenskraften och skapar möjlighet för fler att bo i Nyköping med tillgänglighet till en större arbetsmarknad. Genom Ostlänken kortar vi restiderna till Östergötland och Stockholmsregionen och stärker Nyköpings läge i ett växande Östra Mellansverige.

En del i att knyta ihop Nyköping med våra grannar, och ta till vara på Ostlänkens effekter, handlar också om att skapa möjligheten till att resa effektivt och hållbart inom kommunen. Genom att vi skapar ett resecentrum i centrala Nyköping, där vi knyter ihop trafikslagen till en plats, förstärker vi människors möjlighet att ta sig till och från järnvägen på ett effektivt sätt. Vi skapar också möjligheter att försätta utveckla kollektivtrafiken i regionen både inom

Nyköping och inom Oxelösunds kommun men även med våra övriga grannkommuner. Idag har vi inte en effektiv bytesnod där vi knyter ihop trafikslagen. Nyköpings resecentrum skapar möjligheterna att få fler avgångar både på tåg och på buss.

Nyköpings resecentrum är en del i att göra det enkelt för människor att resa hållbart, tryggt och säkert vilket skapar möjligheter för staden och kommunen att fortsätta utvecklas. Att samla trafikfunktionerna till en plats frigör även andra ytor i staden..

Prognoserna för Nyköpings befolkningstillväxt pekar på att vi kommer vara en bit över 70 000 invånare år 2040. För att möta en växande befolkning parallellt med en tilltagande specialisering på arbetsmarknaden och med förbättrad tillgänglighet så skapar vi ett resecentrum som ger möjligheter att fortsätta växa. Nyköpings resecentrum utformas för att möta den befolkningsutveckling vi ser och för den ökade pendling som är en del i en växande region och som en del av den förbättrade tillgänglighet som Ostlänken ger.

Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum

Ett flertal yttranden har inkommit som ifrågasätter lokaliseringen utav Nyköpings resecentrum där man menar att nu föreslagen placering får stora negativa konsekvenser både för boende i närområdet utifrån buller och vibrationer och konsekvenser på trafiksystemets funktion med ytterligare trafikbelastning på Brunnsgatan.

Ett flertal har kommenterat och gett förslag på andra placeringar såsom Hemgårdsområdet, Folkungavallen, Stenkulla. Ett flertal anser också att en förskjutning av tyngdpunkten för resecentrum borde ligga längre västerut inom området och lokaliseras kring befintligt stationshus för bättre koppling till TGOJ-banan.

”Vi ifrågasätter om detta verkligen är det bästa läget för ett framtida resecentrum? Den placering som föreslagits medför en rad allvarliga negativa konsekvenser som starkt talar emot det föreslagna läget.”

”Det har hävdats att beslut om placeringen redan är tagen och att det inte går att ändra. Det är först nu där det finns ett konkret förslag som konsekvenserna blir tydliga.”

Bemötande:

Ett resecentrum är en funktion som primärt kopplar samman tåg, buss, gång, cykel och fordonstrafik och som är centralt placerat och lättillgängligt för så många som möjligt.

Arbetet med Nyköpings resecentrum har skett i flera steg. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum utreddes i en så kallad multikriterieanalys där ett flertal alternativ bedömdes utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet, stadsutveckling, med flera aspekter. Analysens slutsatser är att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan. Förslaget samråddes om i arbetet med Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort år 2006.

I samband med järnvägsutredningen för Ostlänken utreddes sedan olika tekniska lösningar och förslag på utformning utifrån det valda huvudalternativet i samarbete mellan kommunen

och Trafikverket. Förslaget samråddes då även inom ramen för järnvägsutredningen. Placeringen kvarstod under framtagandet av den förordade översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta som antogs 2013. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har således analyserats, prövats och samrått kring i ett flertal steg. Ingen revidering av planen kommer ske utifrån inkomna synpunkter rörande lokaliseringen.

För att få ett fungerande Nyköpings resecentrum är kopplingen mellan tåg och buss, cykel och gång viktigt och att platsen blir en del av ett utvecklat Nyköping. En placering på Folkungavallen har utretts och avfärdats då det inte ger en bra koppling med övriga delar av staden. Däremot kan funktioner som inte behöver ligga i direkt anslutning med buss och tåg lokaliseras vid området kring Folkungavallen och Lasarettet. Nyköpings kommun och Landstinget Sörmland arbetar gemensamt med att bygga ett parkeringshus mellan Visornas väg och Brunnsgratan. Det är en viktig funktion för Nyköpings resecentrum, för stadens utveckling och för utvecklingen av Nyköpings lasarett.

Kopplingen till Brunnsgratan och den rörelseaxel som finns i staden mellan Lasarettet – Torget – Hamnen har varit en viktig del för att utveckla staden. Därför har tyngdpunkterna i Nyköpings resecentrum kopplats mot Brunnsgratan. Det är en avgörande slutsats från de analyser som genomförts i arbetet med Nyköpings resecentrum.

Detaljplanen för Nyköpings resecentrum tar hänsyn till eventuell framtida utveckling med persontågstrafik på TGOJ-banan. Den åtgärdsvalsstudie som genomförts om persontrafik på TGOJ-banan har konstaterat att det inte är ekonomiskt hållbart utifrån restider att återuppta persontrafik i närtid. Därför har inte detaljer för plattformar på TGOJ-banan utretts i detta skede. Men, med den utveckling vi ser i regionen kommer säkerligen frågan om persontrafik på TGOJ-banan återkomma och då ger planen möjligheter att koppla samman persontrafik på TGOJ-banan med övrig tågtrafik och busstrafik t.ex. i det stråk som finns inom området mellan sidoplattformen och TGOJ-banan och bussterminalen. Ingen revidering kommer att göras av planhandlingarna då den möjliggör en framtida utveckling kring TGOJ-banan. Planbeskrivningen förtydligas dock med en skrivning om att en framtida koppling till TGOJ-banan inte omöjliggörs av planförslaget.

Övergripande trafikfrågor samt ombyggnad och avstängning av Brunnsgratan

Flera personer har inkommit med synpunkter och frågor som rör trafik och trafikbelastning på befintligt vägnät. Många uttrycker oro för att Nyköpings resecentrum kommer generera starkt ökad trafik även till och från orter utanför Nyköping och att till- och frånfartsvägar ej är beaktade i planeringen vilket riskerar att leda till fler köer och stopp i trafiken. Det ifrågasätts vad det är för vits med god framkomlighet inne i centrum om trafikleder ut ur staden inte förmår svälja de trafikflödena som uppstår.

Ett antal synpunkter har berört Brunnsgratan. Det uttrycks oro för framkomligheten då trafikbelastningen på gatan redan i dagsläget är ansträngd och hur resecentrum påverkar detta med ytterligare trafik.

Många anser att Brunnsgratan inte kan stängas av då det blir svårt att ta sig med bil mellan stadsdelarna och att kommunen måste hitta en lösning på detta.

En del ifrågasätter att bygga om Brunnsgratan med fri höjd under järnvägsbroarna då det

kommer innebära flertalet stora tyngre fordon in i centrum och om det inte istället går att leda trafiken via andra vägar istället.

Det reageras på att avstängningstiden är för lång och man undrar hur det är tänkt att trafiken ska fungera under denna tid.

Några undrar om den föreslagna sektionen för Brunnsgatan efter ombyggnad är för trång.

"...ser med oro på den ökning av trafik i form av både lätta och tunga fordon som troligen blir konsekvensen av placeringen av resecentrum. Järnvägsgatan, Repslagaregatan, Blommenhovsvägen och Brunnsgatan är sedan länge överbelastade."

"Att fokusera trafiken till Brunnsgatan och centralt är fel. Ni har under decennium byggt s.k. ringleder; Lennings väg och Hamnvägen, med syfte att inte leda in trafiken centralt utan få trafiken att svänga av motorvägen söder [...] eller norr om Nyköping.[...]. Vad finns det för argument för att all trafik längs Brunnsgatan och centralt är en bättre lösning?"

"Förslaget om resecentrum väcker många frågor om trafik [...]eftersom resecentrum behandlas som en enskild fråga och inte sätts i ett större sammanhang. Det skapar oro. Ökad vikt behöver läggas vid trafikflöden till och från staden för att helheten ska förstås."

"Hur kommer trafiken att ledas under den tid som järnvägsbron och Brunnsgatan leds om?"

"Att tvinga ut trafik på E4 som ska från centrum till ex lasarettet är inte rimligt."

"...behovet är inte hellre klarlagt. Trafiken kan istället ledas in till staden genom den södra avfarten eller den norra och låta den västra avfarten vara som den är."

Bemötande:

Planering av transportsystemet i Nyköping utgår från kommunens politiskt beslutade transportstrategi. Strategin tar utgångspunkt i att skapa en hållbar samhällsutveckling och pekar tydligt på att vi ska prioritera trafikslagen enligt följande ordning; gång, cykel, kollektivtrafik och sedan övrig fordonstrafik. En viktig faktor för Nyköpings fortsatta utveckling är att skapa ett resecentrum där framförallt tåg och buss lokaliseras till en och samma plats och därmed förenklar möjligheten till att resa med både tåg och buss.

För att kunna utveckla kollektivtrafiken i kommunen och hela regionen behöver Brunnsgatan byggas om för att tillåta mer effektiva typer av bussar som till exempel dubbeldäckarbussar. Idag är begränsningen av höjden under Brunnsgatan det som dimensionerar

Sörmlandstrafikens bussar för samtliga vägnät i Sörmland. Utan höjdmässiga begränsningar på Brunngatan kan vi få mer effektiva och bättre anpassade fordon för kollektivtrafiken på våra vägar. Även Sörmlandskustens räddningstjänst behöver specialbeställa sina fordon.

En passage under järnvägen på Brunngatan som tillåter högre fordon än vad som idag kan passera handlar i första hand om att skapa en bättre tillgänglighet för kollektivtrafiken men handlar också om att underlätta leveranser. Avsikten är inte att tillåta fler tunga fordon genom staden. Genom Trafiklagstiftningen ges också möjlighet att vidta åtgärder för att vägvisa och förbjuda genomfartstrafik genom centrum. Nyköpings tillväxt sker med fokus på förtätning och omvandling av redan befintliga områden och målpunkter med mycket tung trafik kommer fortsätta att flyttas utanför stadskärnan i samband med detta. Ombyggnaden av Brunngatan behöver därmed inte leda till att oönskad tung trafik kommer att öka på Brunngatan eller på andra centrala huvudgator.

Utvecklingen av Nyköpings resecentrum och dess kopplingar för att bryta järnvägens barriäreffekt är viktiga delar för en växande stad. Transportstrategin tar ställning till hur trafikslagen ska prioriteras men samtidigt se transportsystemet som en helhet. Genom att främja kapacitetsstarka färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik framförallt inne i staden skapas utrymme och kapacitet för dem som inte har möjlighet att använda sig av dessa trafikslag och istället behöver använda bilen som färdmedel. Det ger förbättrad tillgänglighet för fler människor oavsett var man bor i kommunen.

Nyköping och stadens tillgänglighet påverkas av de barriärer som E4 och järnväg utgör. I och med utvecklingen, tillväxten och centrumkärnans utvidgning kommer Nyköpings resecentrum att bli en entré till Nyköpings centrum. Kommunen planerar för parkeringshus och parkeringsplatser utanför barriärerna, vid Visornas väg tillsammans med Landstinget, norr om järnvägen i Nöthagen och på Högbrunnsområdet. Placeringarna bidrar till att trycket på transportsystemet i centrala delen av staden kan komma att minska. Samtidigt blir det viktigt att kommunen fortsätter sitt arbete att utveckla gång- och cykelvägnätet för att binda ihop olika delar av staden.

I en övergripande trafikutredning studeras befintligt vägnät i och kring utvecklingen av Nyköpings resecentrum och vilken påverkan resecentrum och kommunens övriga tillväxt får på övergripande vägnät längre ut i transportsystemet. Utredningen visar på att det behövs åtgärder för att skapa en bättre framkomlighet på vägnätet vid Nyköpings resecentrum både på kort och på lång sikt. På kort sikt behöver exempelvis kommunen tillsammans med Trafikverket genomföra åtgärder vid trafikplats Hället för att skapa bättre framkomlighet. Utöver det behöver ett antal centralt belägna korsningar utvecklas för att bättre anpassas till den nya trafiksituationen, exempelvis Brunngatan/Blommenhovsvägen och Brunngatan/Repslagaregatan. På längre sikt behöver biltrafik lyftas över från Arnölandet till väg 53 för att minska flödena via Arnöleden och Järnvägsgatan, vilket också i en förlängning påverkar Brunngatan. Analysen pekar även på behovet av en passage över järnvägen vid Hemgården som kan leda trafik runt centrum och flera barriärer och avlasta Brunngatan. Ytterligare ett viktigt steg i den framtida utvecklingen är att skapa god tillgänglighet mellan E4 och Skavsta. Trafikverket och Nyköpings kommun genomför därför en så kallad åtgärdsvalsstudie för området från Stockholm Skavsta flygplats, via Nyköpings centrum och västra delarna av staden till kommungränsen mot Oxelösund.

Brunnsgatans avstängning är nödvändig för att gatan och järnvägsbroarna ska kunna byggas om för att skapa en passage som medger högre tillgänglighet för kollektivtrafikens och räddningstjänstens alla fordon. Det medför att ett stort tråg måste gjutas i Brunnsgatan under järnvägen vilket kommer att ta en längre tid. Arbetet planeras för att avstängningen ska kunna hållas så kort som möjligt. Framkomligheten för blåljustrafik, kollektivtrafik samt för gång- och cykel säkerställs under tiden då Brunnsgatan stängs av via en tillfällig passage i anslutning till nuvarande stationshus. För att tillgodose biltrafikens behov av framkomlighet har Trafikverket och Nyköpings kommun länge arbetat med att utveckla västra infarten från trafikplats Kungsladugården till Väster tull där ytterligare åtgärder kommer att göras för att förbättra tillgängligheten till Hemgårdsområdet från trafikplatsen och förlänga påfarten till E4 i norrgående färdriktning.

Nyligen avslutades en åtgärdsvalsstudie kring trafikplats Pälljungshage och infarten via Lenningsväg in mot centrum. Här arbetar Nyköpings kommun och Trafikverket vidare för att genomföra åtgärder för att stärka framkomligheten i området.

För en tydligare beskrivning av trafiken inom området för Nyköpings resecentrum förtydligas texten i planbeskrivningen vad gäller beskrivningen av gatorna inom området och dess förändring mot dagens situation. I Funktions-, utformnings- och gestaltningsprogrammet finns framtagna sektioner över gatorna inom resecentrum i förhållande till nuläget och det finns också framtagna bilder över hur gaturummen kan komma att upplevas. Längst bak i det dokumentet finns flödeskartor för de olika trafikfunktionerna för att förtydliga rörelser inom området.

Trafikbuller

Flera har inkommit med synpunkter och frågor som rör trafikbuller från både järnväg, busstrafik och den ökade trafiken i området. Flera personer är oroliga för att byggnationen av resecentrum kommer att leda till ökat buller i området och undrar hur bullerskydd kommer att utformas och om det räcker för att lösa problemet med buller. Det efterfrågas information om hur den samlade bullersituationen kommer att se ut med buller från tåg, ökade bussrörelser och från biltrafiken som kommer att öka främst på norra sidan spårområdet. Närboende har frågor kring om bullerskyddsåtgärder kommer att krävas på deras respektive fastigheter och vad dessa bullerskyddsåtgärder kommer att bestå av samt hur dessa ska utföras med hänsyn till den äldre bebyggelsen. Andra frågor som kommit upp är om det kommer att bli så mycket buller att kommunen kommer att behöva lösa in fastigheter.

"Bullret för de närmast boende kommer att vara oacceptabelt [...]och vi protesterar mot detta och kommer inte att acceptera detta."

"Min fastighet xx har hela trädgården ut mot Norra Bangårdsgatan. Jag är orolig för att bullret kommer att bli mycket störande och med ombyggnaden av området samt med den ökade trafikmängden när resecentrum är i bruk."

"Vi känner en stor oro för buller från den ökade trafiken, både inne i lägenheterna där vissa sovrum ligger med fönster ut mot vägen men även för miljön på våra innergårdar som idag nyttjas flitigt. Hur kommer

kommunen att hjälpa till här? [...]”

”Redan i dagsläget är området svårt utsatt av bullerstörningar och med det framagda förslaget skulle det gå från en olägenhet till obeboeligt.

Bemötande:

Trafikverket är ansvarig för det trafikbuller som alstras från tågtrafiken och kommunen för det trafikbuller som härrör till bussar och biltrafik i området. En uppdaterad bullerutredning har tagits fram inför granskningsförslaget till följd av justerade ingångsvärden rörande tågtrafiken. Resultatet visar på en samlad bullersituation i området där påverkan på ljudnivån orsakad av planförslaget är relativt måttlig även om det på vissa platser förekommer märkbara ökningarna såväl som sänkningar av maximal- och ekvivalenta ljudnivåer.

För befintliga bostadshus söder om järnvägen; längs Södra Bangårdsgatan respektive Brunngatan blir bullernivåerna vid fasad över riktvärden vilket gör att inomhusnivåerna i flertalet lägenheter längs denna gata också får överstigande riktvärden. Här är det busstrafiken som är källan till trafikbuller. Bullerskyddsåtgärder blir aktuellt för dessa fastigheter såsom byte av fönster och friskluftsventiler. Bullerskyddsåtgärderna skulle medföra ljudnivåer som ligger mer än 10 dB lägre än nuläget. Vissa uteplatser är i behov av lokala bullerskärmsåtgärder.

Bostadshus norr om järnvägen; längs Norra Bangårdsgatan och ut mot Brunngatan får bullernivåer vid fasad över riktvärden. Detta gör att inomhusnivåerna i flertalet bostäder längs denna gata också kommer att överstiga gällande riktvärden. För det norra området är det tågtrafiken som är bullerkällan förutom för de två fastigheterna ut mot Brunngatan där busstrafiken är bidragande. Bullerskyddsåtgärder på fastighetsnivå kommer att behövas utföras där riktvärden inomhus överskrids.

En bullermätning genomfördes i juni 2017 i ett stickprov av fastigheter på Norra Bangårdsgatan och Södra Bangårdsgatan där det bedömdes finnas en risk utifrån den tidigare bullerutredningen att gällande riktvärden för buller inomhus kommer överskridas till följd av ökad busstrafik till resecentrum. Mätningen ägde rum innan uppdateringen av bullerutredningen fanns tillhanda och bekräftar det som bullerutredningen nu visar att buller inomhus överstiger riktvärden i de undersökta bostäderna längs Södra Bangårdsgatan men inte för husen längs Norra Bangårdsgatan. Mätningen gällde buller från busstrafik.

En fördjupad bullerinventering ska göras i den fortsatta planeringen som kommer att redovisa lämpliga bullerskyddsåtgärder på respektive fastighet där riktvärden överskrids. Bullerskyddsåtgärder kommer genomföras som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga för att begränsa bullerpåverkan. I arbetet att identifiera bullerskyddsåtgärder på fastighetsnivå kommer sakkunnig i kulturmiljövärden att bistå med kunskap så att de bullerskydd som blir nödvändiga tar hänsyn till den äldre och kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen som påverkas.

Det är Nyköpings kommun och Trafikverket som är ansvariga för att genomföra de bullerskyddsåtgärder som krävs till följd av planeringen av Nyköpings resecentrum. Parterna har samordning i frågan om buller. Trafikverket planerar bullerskärmar som främsta

bullerdämpande åtgärd för det buller som alstras från tågtrafiken men kommer även att behöva se över fasadåtgärder för bostäderna norr om järnvägen längs Norra Bangårdsgatan.

Bullerskärmar planeras både på södra och norra sidan om spårområdet samt på bron över Brunnsgatan. Skärmar integreras i skärmtak till cykelparkeringar och dylikt där så är möjligt och krävs inte på platser där byggnader istället utgör bullerskydd. Höjderna och materialen i skärmarna kommer att variera beroende på placering och behov. Kommunen har uttryckt en önskan om transparenta skärmar i läget för resecentrumområdet för överblickbarhet och underlätta orienteringen för människor som vistas inom området. Ett förslag på hur bullerskärmar kan komma att se ut kommer att redovisas i det gestaltungsprogram som Trafikverket tar fram inom ramen för järnvägsplanen. I detaljplanens funktions- utformnings- och gestaltungsprogram kan skärmarnas placering synas på vissa bilder.

Vibrationer

Ett antal närboende har lämnat in synpunkter och frågor som handlar om rädsla för ökade vibrationer och vad detta då kan komma att innebära för påverkan på deras fastigheter. Det uttrycks en rädsla för sättningar i hus till följd av den ökade trafiken resecentrum ger upphov till och fastighetsägarna uttrycker en oro för omfattande underhåll reparationer. Det efterfrågas om geotekniska undersökningar kommer att göras och i så fall när under projektet. Frågor har inkommit om det kommer att krävas stabiliserande åtgärder i marken och vem som bekostar eventuella skador som uppkommer på fastigheterna till följd av arbeten i och med ombyggnation av järnväg och byggandet av resecentrum. Man efterfrågar också en redovisning av vibrationer från tågtrafiken och om det finns risk för sättningar i husen till följd av detta.

"Hur kommer villaområdets gamla hus klara byggnationen av resecentrum? Har det gjorts några mätningar inför sättningar i husgrunderna? Hur kommer området bergvärmeanläggningar att påverkas av förändrade markförhållanden?"

"Vi som bor i Lasarettområdet kan berätta att våra hus lätt vibrerar när tunga fordon frekvent trafikerar Blommenhovsvägen eller Norra Bangårdsgatan. Har kommunen undersökt hur våra fastigheter kommer att påverkas av att tunga fordon, ex bussar kommer trafikera Norra Bangårdsgatan med angörande vägar? Kommer våra hus att skaka ännu mer? Vem betalar för skador som uppkommer? Vad tänker kommunen vidta för åtgärder för att våra fastigheter inte ska utsättas för vibrationer? Kommer ni att stabilisera marken eller göra andra åtgärder och i så fall när i projektet? Hur påverkar tågtrafiken sättningar i husen?"

Bemötande:

Vibrationer är främst en aspekt förknippad med tågtrafiken och utredning avseende vibrationer från spårtrafik görs i Trafikverkets arbete med framtagande av järnvägsplanen. Resultatet från Trafikverkets vibrationsutredning (Trafikverket 2017) visar att vid befintlig mätning (vid Järnvägsgatan invid befintligt stationshus) så är det busstrafik som dominerar uppmätta toppvärdesnivåer. Tågpassagerarna var

däremot mer långvariga men uppmätta nivåer bedöms hålla sig inom riktvärdena. För Norra och Södra Bangårdsgatan har det inte genomförts någon vibrationsutredning med avseende på tågtrafik. Enligt tidigare resultat finns ingen någon indikation på att det skulle krävas ytterligare mätpunkter då tågen håller så låg hastighet när de kör in till stationen och att det därmed inte bedöms innebära störningar i form av vibrationer från tågtrafiken.

I juni 2017 lät Nyköpings kommun genomföra vibrationsmätning i ett stickprov av bostäder längs Södra – och Norra Bangårdsgatan med avseende på vibrationer från busstrafik. Resultatet från vibrationsmätningarna visar att de högsta värdena klassas in i skiktet för liten störning, dvs knappt/ek kännbart för människor när det gäller komfort i byggnader. Störningsrisken på grund av vibrationspåverkan bedöms därmed som låg.

En riskanalys kommer att tas fram innan byggandet av resecentrum börjar. Denna kommer identifiera vilka fastigheter som är känsliga för sättningar till följd av vibrationer som uppstår vid byggandet och sättningsmätningar kommer att göras inom ramen för framtida kontroll- och åtgärdsprogram på alla byggnader som anses vara riskobjekt. Mätningar kommer göras innan arbeten påbörjas, under och efter byggskedet. Programmet kommer att redovisa skyddsåtgärder som behöver vidtas för att inte påverka befintlig bebyggelse. Eventuella skador som uppstår kommer att ersättas enligt ordningen om oförutsedd skada.

Parkering

Åsikter om parkering för bil har varit vanligt förekommande i inkomna synpunkter. Det var även vanliga synpunkter i lokaltidningen på insändarsidan under förra våren i samband med samrådet. Många anser att det behövs mycket mer parkeringsplatser för bil än det antal som presenteras inom planområdet. En del anser att kommunen enbart planerar för ett resecentrum som kommer gagna de som bor i Nyköpings tätort då många som bor utanför tätorten är beroende av att ta bilen in till stationen för vidare resa. Det uttrycks därmed en oro att det inte finns tillräckligt med parkeringsplatser.

Det poängteras att kommunen måste göra det enklare för de som pendlar och att fler parkeringsplatser är svaret på detta då många redan tillbringar flera timmar om dagen åt pendling. Varje minut då är värdefull tid som inte önskas läggas på att gå eller cykla till tåget.

Flera har inkommit med förslag på var det kan anläggas fler parkeringsplatser; anlägga parkeringsplats vid Gullans kiosk och ned mot ån, bygga parkeringshus på parkeringsytan inom planområdet istället för markparkering för att rymma fler bilar. Ytterligare ett förslag har handlat om att anlägga parkeringsplatser inom Högbrunn, på andra sidan spåret invid Sunlight och att personer som då kommer från exempelvis Oxelösund med fördel kan parkera där.

”Det behövs mycket mer parkering. Ni planerar för en framtid där färre människor använder bil. Tänk om.”

"Självt bor jag på Arnö. Ingen kommer någonsin få mig att cykla till tågstationen på vintern, hösten eller tidig vår. Pendlar man till Stockholm [...] är det tillräckligt strapatsrikt ändå. Jag ägnar faktiskt redan nu 3,5-5 hm per dag åt att pendla till jobbet. Varje minut att tjäna är viktig. Därför är det bil som gäller även om jag bara bor 4 km från tågstationen."

"Jag tycker att minskningen av bilparkeringsplatser är jättedålig. Vi som bor på landet har ingen annan vettig möjlighet att ta oss till och från resecentrum. Att tro att alla ska cykla till resecentrum är inte ett praktiskt förslag."

"[...] Det krävs en ordentlig parkering även på Högbrunnssidan. Den kommer också att ligga mycket bra till för alla som kommer från väster och från Oxelösund."

Bemötande:

130 stycken pendlarparkeringar utöver 20 stycken korttidsparkering planeras det för inom detaljplaneområdet direkt norr om spårområdet. Här arbetar kommunen tillsammans med fastighetsägaren för fastigheterna norr om spår inom Nöthagen för en gemensam parkeringslösning i form av ett parkeringshus. Utöver dessa parkeringar studerar kommunen parkeringsmöjligheter utanför detaljplaneområdet. Det pågår diskussioner om parkeringsplatser inom Högbrunnssområdet och arbete med att skapa en gemensam parkeringsanläggning tillsammans med Landstinget kring området för deras parkering vid Visornas väg. Utifrån det arbete som pågår planeras det därmed för fler parkeringar i anslutning intill Nyköpings resecentrum jämfört med vad det är idag.

Kommunen bedömer att det kommer att finnas tillräckligt antal parkeringsplatser för bil i resecentrums närhet med de parkeringslösningar som diskuteras. Dagens parkeringar fungerar även som boendeparkering, parkering för personer som arbetar i stadskärnan, parkering för besökare eller arbetare till/i Landstingshuset med mera. För detta finns redan idag andra parkeringslösningar. De planerade pendlarparkeringarna vid Nyköpings resecentrum ska vara just en parkering för pendlare.

Tillgänglighet till resecentrums funktioner är i fokus i detaljplanen där prioriteringsordningen är gång, cykel och kollektivtrafik enligt Nyköpings kommuns Transportstrategi. Detta gör att det kan bli något längre att gå för de som vill parkera en längre tid vid Nyköpings resecentrum.

I anslutning till den föreslagna entrén på Norra Bangårdsgatan kommer det att finnas hämta och lämna-funktion samt korttidsparkering.

Utvecklingen av Nyköpings resecentrum och dess kopplingar är viktiga delar i en växande stad. Nyköpings Transportstrategi tar tydligt ställning kring hur trafikslagen ska prioriteras men ändå se det i en helhet. Med en ökande befolkning kan vi inte fortsätta att köra bil i

centrala Nyköping som i dag – ingen vill behöva riva befintlig bebyggelse i centrala Nyköping för att skapa framkomlighet för fler bilar. Många av oss måste istället använda mer av andra färdslag; gång, cykel och kollektivtrafik. Också för att de som verkligen behöver använda bilen ska kunna göra det. Kommunen arbetar aktivt med olika åtgärder och verktyg för att lyfta fram alternativa trafikslag istället för bilen. Genom att främja gång, cykel och kollektivtrafik framförallt i staden skapar vi utrymme och kapacitet för dem som behöver använda sig av andra trafikslag. De som inte nödvändigtvis behöver ta bilen till arbetet och som kanske bor i tätorten kan med fördel cykla eller åka kollektivt. Genom att samtliga av kollektivtrafikens huvudlinjer kommer att passera resecentrum förväntas exempelvis flera personer kunna resa kollektivt hela resan. Även det nya biljettsystemet där en biljett kan användas för all kollektivtrafik samt regiontrafiken inom Mälardalsregionen kan bidra till att fler väljer kollektivtrafiken. Det är ett exempel på åtgärd vilken i sin tur skapar utrymme på vägarna och lediga parkeringsplatser för bilar till de som är mer beroende av att använda bilen som transportmedel. Det ger förbättrad tillgänglighet för fler människor oavsett var man bor i kommunen.

Under byggnationstiden kommer det också finnas olika möjligheter att parkera bilen i närheten av Nyköpings resecentrum men olika ytor kommer att vara tillgängliga under olika etapper av byggtiden. Detta beror på hur byggplaneringen ser ut och hur man tar sig till spåren. Planeringen för detta sker tillsammans med Trafikverket.

Utöver parkeringsplatser för bil planerar kommunen för 1500 cykelparkeringar. Det kommer att finnas olika möjligheter till parkering bland annat ska man kunna låsa fast sin cykel och låta den stå under tak i närheten av samtliga entréer. Intill huvudentrén föreslås ett cykelgarage med en högre servicenivå, där cyklarna utöver väderskydd får bättre skydd mot stöld. Här ska även elcyklar kunna laddas.

Norra Bangårdsgatan

Många av de boende på norra sidan spårområdet och de angränsande gatorna till framtida resecentrum har inkommit med synpunkter kring att gatan kommer att få en förändrad karaktär till det sämre i och med Nyköpings resecentrum.

Det ifrågasätts varför funktioner för resecentrum ska finnas längs denna gata och det föreslås att all trafik till och från resecentrum ska finnas på den södra sidan om spårområdet. Dessutom är det ett flertal som inte önskar ha eller ser behov av den föreslagna norra entrébyggnaden utan man anser att det räcker med en på den södra sidan spår vid Södra Bangårdsgatan.

Det påtalas att den idag lugna villagatan kommer att utsättas för väsentligt mer trafik med ökat buller och vibrationer och att planeringen innebär en olägenhet för de boende. Det påtalas en rädsla för att området kommer bli ett tillhåll med fokus på entrébyggnaderna.

Det framförs också att förändringen av gatan inte presenterats på ett tydligt sätt i materialet.

"För boende i området och villaområdet i synnerhet är er planering [...]förödande för området. Området kommer att försämrats, inte längre vara det attraktiva villaområdet med småstadskänsla som kännetecknat Lasarettområdet i 100 år."

"[...]förstår vi inte varför man ska leda in bussar i villaområdet via Norra Bangårdsgatan. Det är mycket lekande barn i området och runt tomterna. Dessutom har det en negativ miljöpåverkan genom mer utsläpp och buller. Alla bussar bör utan problem rymmas vid bussterminalen på andra sidan järnvägen."

"Vi ser ingen anledning att anlägga infart från Brunnsgatan till Norra Bangårdsgatan då vi anser att den trafik som skulle trafikera denna gata bör i sin helhet vara på den södra sidan om järnvägen. Detta område bör istället anläggas till en park som skapar en ridå mot järnvägen som harmoniserar med övriga lasarettområdet [...]."

Bemötande:

Norra Bangårdsgatans karaktär kommer mycket riktigt att förändras i och med byggandet av resecentrum. Idag är gatan en småskalig, grön och en skyddad villagata som efter genomförandet av resecentrum kommer gränsa till ytor för cykelparkering, till hämta- och lämnafunktion intill den norra entrén, taxiangöring och korttidsparkering. På norra sidan spårområdet skapas också plats för viss busstrafik såsom för ersättningstrafik. Gatan kommer att behöva byggas om och en in/utfart från gatan öppnas mot Brunnsgatan. Gatans rumslighet och skala kommer att förändras och trafiken kommer att öka då den öppnas upp för fordonstrafik. Trafiken på gatan är näst intill obefintlig idag då det nästan enbart är de boende längs gatan som trafikerar gatan så jämfört med det kommer förstås trafiken att öka markant.

Nyköpings resecentrum ska inte ha en tydlig fram- och baksida, utan området ska vara öppet och välkomnade från alla håll i staden. Den planerade passagen under järnvägen och även den norra entrébyggnaden anses därför som nödvändig för att skapa tillgängligheten till resecentrum från flera håll och för att skapa en attraktiv knutpunkt. De 2 redovisade entrébyggnaderna är därför likvärdiga på var sin sida om spår och ligger i linje med detta. Ytorna på den norra sidan behövs dessutom för att alla funktioner som ska rymmas inom resecentrum ska få plats inom området.

Idag kan Norra Bangårdsgatan ge en bakgårdskänsla och även i vissa delar upplevas som otrygg. Detaljplanförslaget innebär att miljön mot bangårdsområdet struktureras, städas upp och blir ordentligt belyst. Gatan kommer i jämförelse med idag att förändras och byggas om och det är viktigt att på olika sätt försöka behålla den småskaliga karaktären med en tydlig gräns mot resecentrum. Ett resecentrum är en knutpunkt där många människor vistas och rör sig. Nyköpings resecentrum ska vara en tillgänglig och välkomnande plats för alla. Med en bra belysning som ger en säkrare och tryggare känsla tillsammans med en god planering av den yttre miljön anser vi att riskerna att få en otrygg miljö minimeras. Behovet av trygghetsskapande åtgärder utvärderas löpande. Ambitionen är att Nyköpings resecentrum ska vara en levande och trygg plats.

De främsta funktionerna för resecentrum som planeras till norra sidan är biltrafik till hämta och lämna-funktion samt pendlarparkering, korttidsparkering, taxiangöring och parkering för cyklar. Det kommer också finnas möjlighet till viss busstrafik såsom för ersättningstrafik.

Gatan kommer efter ombyggnad att vara bredare än dagens sektion. Den i samrådsförslaget redovisade gång- och cykelvägen längs gatan förläggs istället på norra sidan gatan (jämfört med tidigare den södra sidan) för att bidra till en distans mellan villabebyggelsen och vägbanan. Placeringen är även bättre sett till kommande utfarter från resecentrumfunktionerna. Gång- och cykelbanans placering styrs i plankartan genom bestämmelsen GCMVÄG för gång- och cykelväg. Det finns även utrymme i den nya sektionen för trädplantering för att bibehålla den gröna karaktären på gatan. Denna plantering säkerställs genom planbestämmelsen; *trädallé ska finnas*. Mellan Brunngatan och villagatorna norr är det idag grönt och lummigt med ett antal träd planterade kring befintliga cykelställ. För att fortsatt ha en grönstruktur mellan villakvarteret och Brunngatans storskaliga trafikrum säkerställer detaljplanen genom bestämmelse att *Plantering ska finnas*.

Biltrafik planeras enbart kunna svänga höger ut från Norra Bangårdsgatan till Brunngatan när vägen byggts om och resecentrum är i bruk. En vänstersväng norr ut från Norra Bangårdsgatan till Brunngatan skulle innebära att man sätter ned kapaciteten på Brunngatan i för stor utsträckning. För att åka i norrgående riktning sker utfart istället via Blommenhovsvägen. Detaljplanen styr dock inte hur trafiken ska regleras utan det kommer framöver hanteras genom lokala trafikföreskrifter. Planbeskrivningen förtydligas kring den trafikala beskrivningen av gatorna inom området och dess förändring mot dagens situation. I Funktions-, utformnings- och gestaltningsprogrammet finns framtagna sektioner över gatorna inom resecentrum i förhållande till nuläget och det finns också framtagna bilder över hur gaturummen kan komma att upplevas. Längst bak i det dokumentet finns flödeskartor för de olika trafikfunktionerna för att förtydliga rörelser inom området.

Nyköpings kommun har låtit genomföra trafikbullerutredning samt vibrationsutredning med avseende på busstrafiken och kommer att vidta åtgärder där gällande riktvärden överskrids. Gatan kommer att byggas om och breddas samt förses med separat gång- och cykelväg. Den ökning av trafik på gatan som detaljplanen kan ge upphov till bedömer kommunen inte innebära en risk för de boendes hälsa eller säkerhet i och med de åtgärder som ska vidtas.

Gammal och ny bebyggelse inom området

Ett flertal yttranden har uttryckt missnöje över att byggnationen av Nyköpings resecentrum kommer innebära att kulturhistoriskt värdefull bebyggelse inom området påverkas och att vissa byggnader och andra anläggningar behöver rivas för få plats med resecentrums funktioner. Det påtalas att resecentrum borde anpassa sig till befintlig miljö för att undvika rivning och det ifrågasätts varför kommunen samtidigt möjliggör för ny bebyggelse på bekostnad av värdefull befintlig bebyggelse.

Ett antal har lämnat in synpunkter på att byggrätten för verksamhetshuset ut mot Brunngatan avviker i skala och på ett bättre sätt bör anpassas till omgivningen. Vidare ifrågasätts behovet av dessa funktioner i det läget.

Många undrar också varför befintlig stationsbyggnad inte nyttjas på ett bättre sätt och varför det inte planeras kvarstå som stationsbyggnad. Det poängteras att det borde vara möjligt att bevara det gamla stationshuset och integrera det i den nya miljön och på så vis låta historien finnas kvar. De föreslagna entrébyggnaderna anser vissa inte kan ersätta befintligt stationshus som funktion, att byggnadernas volym och uttryck avviker från närmiljön och att placeringen av entréerna inte visar på någon tydlig koppling mot centrum.

Den föreslagna byggrätten invid Centralplan omnämns i ett fåtal yttranden. Det anses som ett stort ingrepp i stadsbilden där föreslagen byggrätt påverkar Centralplan negativt då förslaget bygger för stationshuset som då riskerar att förlora sin status som fondbyggnad. Några har lämnat in kreativa synpunkter med förslag på flytt av värdefull bebyggelse till annan plats eller att låta delar av byggnaderna utgöra nya funktioner inom området såsom att exempelvis låta godsmagasinet utgöra byggnad för planerat cykelcentrum.

Många anser vidare att planeringen av resecentrum på denna plats påverkar befintlig bebyggelse negativt med buller, ökad trafik och vibrationer och det efterfrågas exempelvis hur kommunen avser göra bullerskyddsåtgärder som lämpar sig till denna bebyggelse som också har ett kulturhistoriskt värde.

"Nyköpings kommun väljer att inte låta stationshuset med tillhörande byggnader bli byggnadsminne därför att kommunen inte klarar av att både skydda de äldre byggnaderna och göra ett nytt resecentrum. Det är väldigt tråkigt att kommunen föreslår rivning av äldre bebyggelse istället för att anpassa resecentrum till befintlig miljö. Byggnader som föreslås rivas skulle kunna flyttas istället och ges en ny plats?"

"Att i detaljplanen reservera plats för ett kontorskomplex och ytterligare bostäder är att låta snålheten bedra visheten! Förutom att denna bebyggelse tar mark i anspråk som kan behövas för framtida resandeutveckling alstrar den ytterligare trafik och behov av p-platser i ett redan idag överbelastat området."

"Det som rivs nu är oåterkalleligt."

"Godsmagasinet skulle kunna användas till cykelcentrum."

"Kontorshuset bör anpassas till befintlig miljö, dvs lägre än planerat."

"Stadsbilden kommer att påverkas negativt om man planerar för ett 6 våningar högt kontorshus"

"Är det inte möjligt att bevara det gamla stationshuset och få in det på ett trevligt sätt i den nya miljön? Vi tycker att det är viktigt att historien finns kvar."

"Stationshus saknas – bara ett trapphus!"

"Att bygga ett bostadshus på en stor del av Centralplan skulle ge ett ödesdigert ingrepp i stadsbilden och förslaget vittnar om bristande respekt för de tidigare planförfattarna – två av Sveriges främsta arkitekter."

"Bygg inte för stationshuset med nya byggnader. Låt oss få behålla fondbyggnader i staden oförstörda."

"Man kan [...] ställa sig frågan hur man på ett estetiskt rimligt sätt bullerdämpar ett 100 år gammalt trähus."

Bemötande:

Många funktioner ska samlas inom området som kommer att utgöra Nyköpings resecentrum. Det är ytkrävande funktioner som ska in; bussterminal med uppställningsplatser, busstorg för stadsbusstrafiken, parkering för bil och parkering för 1500 (!) cyklar. Vi planerar för byggandet av en anläggning som ska fungera idag men också för ett Nyköping imorgon; ett växande Nyköping. I arbetet har projektet försökt få till en så optimerad anläggning som möjligt med uttalat projektmål om enkla och snabba byten mellan trafikslag.

Ja, det finns kulturhistoriskt värdefull bebyggelse inom området som påverkas, såsom lokomotorstallet som vittnar om tåghistorien. Ett flertal åtgärder har gjorts för att minska den negativa påverkan på kulturmiljön och anpassa anläggningen med dess nya byggnader till omgivningen och så långt det går minska rivning av befintlig bebyggelse.

Nyköpings resecentrum har det primära fokuset att samla de kollektiva färdslagen och underlätta resandet. Men det är också en plats för mer än bara resande – det ska bli en attraktiv och välbesökt plats även för kommunens invånare och besökare som nödvändigtvis inte är på resande fot. För att nå dit krävs att området inhyser fler funktioner än de som är direkt kopplade till en resande och därför planerar kommunen för möjlighet att kunna etablera kontor och övriga centrumverksamheter. Fler funktioner inom området ger förutsättningar för att platsen används och besöks av fler och under fler timmar på dygnet vilket är viktigt ur ett samhällsplaneringsperspektiv och är ett sätt för Nyköpings kommun att göra området till en integrerad del av stadens centrum.

Verksamhetshus ut mot Brunnsgatan

Byggrätten för verksamhetshuset ut mot Brunnsgatan är ett resultat av ovanstående tänk. Ytan ut mot Brunnsgatan är dessutom svår att nyttja för funktioner som är direkt kopplade till resandefunktioner såsom busstorg, bussterminal etc då det med den placeringen inte går att få till bra svängradier för bussarna. Byggrätten har studerats och justeringar av bland annat höjden har gjorts där den nu föreslås i 5 våningar mot spårområdet och en viss nedtrappning till 3 våningar för att på ett bättre sätt möta befintlig bebyggelse. Det är viktigt med en publik och välkomnande bottenvåning varför det regleras att bottenvåningen ska vara förhöjd, delvis glasad och ska inrymma centrumändamål. Intentioner och förslag på gestaltning presenteras i Funktions- utformnings- och gestaltningsprogram (FUG).

Entrébyggnader

Bättre illustrationer och renderingar har tagits fram för de symmetriska entrébyggnaderna som placeras på varsin sida om spårområdet. Dessa bilder redovisas i FUG. I gestaltningen hämtar byggnaderna sin inspiration från det gamla stationshuset med en fasad i rött tegel. Materialet har även använts i ett flertal mer framstående byggnader i staden. Teglet ger byggnaderna tyngd och trovärdighet men ska utföras med ett uppdaterat, samtida och innovativt uttryck. Fasaderna byggs upp av slanka tegelpelare med stora glaspartier emellan. Byggnaderna bärs upp av fyra stycken centralt placerade, kraftfulla träpelare som hämtat sin inspiration ifrån befintliga plattformstakets konstruktion. Byggnaderna upplevs som högresta i sin omgivning och den norra och den södra entrébyggnaden har likvärdig dignitet för att understryka att entrén har samma betydelse på ömse sidor om spåren. Höjd regleras i planen och en utformningsbestämmelse om att byggnaderna ska utföras i rött tegel och glas. I övrigt regleras entrébyggnaderna i avtal mellan Nyköpings kommun och Trafikverket.

Stationshuset

Den befintliga stationsbyggnaden invid Centralplan kommer framöver inte utgöra resecentrums huvudbyggnad med stationsfaciliteter på grund av resecentrums förskjutna placering österut mot Brunnsgatan och centrum. Stationsbyggnaden kommer dock att kvarstå men ges istället en framtida användning för centrumfunktioner vilket inrymmer en rad användningar. Förslag på verksamheter som diskuterats är restaurang eller saluhall. Detaljplanen säkerställer byggnadens karaktär och viktiga element genom skyddsbestämmelser och rivningsförbud, även loggian på baksidan av huset. Vad gäller synpunkterna kring varför resecentrums tyngdpunkt är förskjuten mot Brunnsgatan se separat bemötande kring *Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum*.

Konduktören 19

I samrådet föreslogs en rivning av bostadshuset på fastigheten Konduktören 19 ut mot Brunnsgatan. På grund av fastighetens betydelse för riksintresset och dess bidrag till gaturummet och bebyggelsefront mot Brunnsgatan har fördjupade studier skett av korsningen Brunnsgatan/Södra Bangårdsgatan för att undersöka om det går att spara bostadshuset. Korsningen har flyttats norrut vilket resulterar i att befintligt bostadshus på Konduktören 19 inte behöver rivas. En justering av korsningen har även resulterat i ett bättre läge för övergångsställe över Brunnsgatan och en fullgod bredd på gång- och cykelbana förbi fastigheten går att få till.

Lokomotorstallet och godsmagasinet

Lokomotorstallet behöver rivas för att få plats med framtida bussterminal och bussarnas rörelser, dock har fördjupade studier genomförts av godsmagasinet. Tidigare förslag som var ute på samråd föreslog att den nyare delen av magasinet skulle sparas och del av det gamla taket kunde utgöra ett tak över gång- och cykelväg mot entrébyggnad. I nu aktuellt förslag för granskning avses istället den östra delen av godsmagasinet sparas tillsammans med den karaktäristiska östra "villadelen" på grund av att denna del är den ursprungliga delen och som därmed har ett högre kulturhistoriskt värde. Förslaget redovisar att denna del av byggnaden flyttas västerut och placeras i direkt anslutning till framtida busstorg för regionbussar. Placeringen gör att byggnadens parallellitet med Södra Bangårdsgatan behålls, vilket anses värdefullt, och placeringen bidrar till en rumslighet av gatan och som en avskärmning mot

busstorget vilket stärker det i övrigt förändrade och breddade gaturummet.

En besiktning av byggnaden har genomförts för att säkerställa att en flytt är genomförbar.

Ny byggrätt invid Centralplan

Planerad byggrätt för bostäder mitt emot det gamla stationshuset invid Centralplan har studerats vidare och ett antal förslag har diskuterat. Byggnaden behöver fortsatt vara sluten mot Centralplan då en mer uppbruten byggnad inte går att bygga och samtidigt klara riktvärden för trafikbuller. Bebyggelsen avslutar kvarteret och sluter detta. Den slutna formen hjälper till att rama in Centralplan som kan upplevas överdimensionerat idag

Bostadsbebyggelsen ska anpassas och utformas i samma skala som intilliggande bostäder i kvarteret. Byggrätten anpassar sig till befintlig stadsplan och byggrätten är något inskjuten för att gatans rundade form ska bevaras. Byggnaden plockar upp den befintliga bebyggelsens karaktär och höjd, takvinklar och materialitet är styrda i detaljplanen för anpassning till miljön.

Illustrationer på förslag till bostadsbebyggelsen har tagits fram och redovisas i FUG.

Befintlig och ny grönstruktur

Många har kommit in med synpunkter på den påverkan som planeringen av Nyköpings resecentrum har på befintliga naturvärden i området. Det uttrycks kritik att förslaget innebär att gamla träd behöver fällas och att områdets karaktär som grön och lummig trädgårdsstad försvinner.

Närboende har uttryckt en motvilja till att den gröna barriären som gamla bangårdsområdet utgör försvinner och att karaktären på Norra Bangårdsgatan förändras till det sämre.

Det uttrycks att detaljplanen är falsk och att kommunen har velat förstärka de gröna trädkronorna odyl i illustrationerna för att minska fokus på de stora grå trafikytorna. Hur detaljplanen säkerställer illustrationsplanens gröna miljöer har efterfrågats och man anser att värdefulla träd bör skyddas mot fällning.

I inkomna synpunkter efterfrågas hur exempelvis befintliga kastanjer längs Brunnsgatan kan kompenseras för och det poängteras att återplantering bör studeras tidigt så att det inte försummas i slutet av projektet då både tiden och pengarna börjar tryta.

”Vi är kritiska till att, enligt förslaget, gamla träd, som det tar decennier att ersätta, sannolikt kommer att fällas.”

”Motsätter oss breddning av Brunnsgatan och fällning av kastanjerna som ger välbehövlig grönska och vacker inramning av gatan.”

"Hur kan kastanjerna längs Brunnsgatan kompenseras för – det som idag utgör inslag av grönområde i stadskärnan?"

"Är detta förenligt med en grön och lummig stad?"

"Hur tror ni att barnfamiljer ska kunna välja att flytta till Lasarettområdet – ett framtida trädlöst område där busstrafiken med buller, risker, avgaser fyller gatorna bara någon meter från brevlådan och deras hem?"

"Var och hur säkerställer detaljplanen de gröna miljöerna som det talas om?"

Bemötande:

Genomförandet av Nyköpings resecentrum påverkar befintliga naturvärden, det är ett faktum och kan upplevas olyckligt. De värden som påverkas är främst blomrika grusmarker och befintliga alléer inom området; både hästkastanjer längs Brunnsgatan och lindar invid lokomotorstallet.

För att tillgodose framkomlighet och tillgänglighet till Nyköpings resecentrum behöver gatorna inom området byggas om vilket påverkar de äldre träden som finns planterade i gaturummen. För hästkastanjerna längs Brunnsgatan har en okulär besiktning och utrymmesstudier genomförts. Besiktning visar att träden är i varierande kondition och utrymmesstudien visar att träden står i direkt konflikt med planerade gång- och cykelvägar. Genom den nya föreslagna sektionen för Brunnsgatan tar kommunen höjd för och förutspår många rörelser av gående och cyklister och att ha kvar träden innebär en risk för oskyddade trafikanter.

Lindallén invid lokomotorstallet behöver tas ned då de står i konflikt med framtida regionbussar och deras back- och svängradier. Några av lindarna invid stationshuset behöver tas ned på grund av den nya gång- och cykelpassagen under spår i det läget.

Ett nyplanterat träd kan inte på kort sikt ersätta de värden som ett uppvuxet gammalt träd har men projektet har höga ambitioner om att kompensera förlorade värden så gott det går. Resultatet av den tidigare medborgardialogen visar dessutom att medborgarna gärna ser att Nyköpings resecentrum blir grönt och lummigt. Projektet har därför inför granskningen av detaljplanen särskilt studerat hur den nya planerade grönstrukturen kan säkerställas i detaljplanen.

Krav har ställt på plantering av växtlighet i form av träd eller annan grönska för ett antal miljöer. Kraven säkerställs i detaljplanen genom bestämmelserna n_1 - n_3 som har olika innebörd. De anger vart nya alléer ska planteras, var trädplantering med en viss stamdiameter ska finnas och var övrig plantering ska finnas. För att säkerställa att området mellan villakvarteret och Brunnsgatan fortfarande utgör en grön barriär säkerställs att plantering ska finnas. Krav på allé säkras i den nya sektionen för Norra Bangårdsgatan för att bibehålla den gröna karaktären. På entrétorget invid Brunnsgatan och det nya torget på norra sidan säkerställs att plantering ska finnas. Vid Centralplan säkerställs ny trädplantering och 3 befintliga lindar skyddas mot fällning genom att marklov krävs för fällning. Lindallén

invid lokomotorstallet kompenseras med plantering av ny lindallé intill flyttat godsmagasin. För att peka ut riktning till södra entrébyggnaden till och från Magasinsgatan samt till och från Brunnsgatan säkerställs plantering av träd i allé. Dessa fungerar också som avskärmning mot bussterminalområdet och som en inramning av planerad parkmiljö som finns söder om entrén. Nyplantering av två hästkastanjer planeras vid entrén till Folkkungavallen som del i kompensation för de hästkastanjer som kommer att behöva tas ned längs Brunnsgatan. Bakom stationshuset krävs lov för fällning av träd över en viss stamomkrets.

Det är viktigt att man i projekteringen och genomförandet väljer växtlighet och belysning utifrån trygghetsaspekten så att de grönskande miljöerna upplevs trygga.