



# Detaljplan för Väster 1:42 m.fl. Nyköpings resecentrum

Planbeskrivning

Antagandehandling

2020.02.07

## Innehåll

Planhandlingar .....	4
Planens syfte.....	4
Planförfarande .....	4
Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. MB .....	4
Plandata.....	5
Läge, areal och omfattning .....	5
Markägoförhållanden .....	5
Tidigare ställningstaganden.....	6
Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 .....	6
Transportstrategi för Nyköping tätort och Skavsta .....	6
Översiktsplanen för Nyköpings kommun .....	6
Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta .....	6
Befintliga detaljplaner .....	7
Övriga förordnanden.....	8
Riksintressen.....	8
Kommunala beslut.....	8
Undersökning om betydande miljöpåverkan av detaljplan.....	9
Bakgrund.....	9
Arbetsprocess .....	10
Resecentrums funktion i staden .....	11
Förutsättningar och förändringar .....	11
Stadsbild.....	11
Sociala frågor .....	12
Kulturmiljö <i>Förutsättningar</i> .....	13
Natur .....	14
Fornlämningar.....	15
Planförslaget.....	16
Resefunktioner.....	17
Övrig bebyggelse.....	20
Befintlig bebyggelse .....	22
Torg, parker och grönstruktur .....	24
Gator och passager .....	25
Parkering och angöring.....	27
Miljöförhållanden .....	28
Miljökvalitetsnormer .....	28
Geotekniska förhållanden.....	30
Radon .....	30
Elektromagnetiska fält.....	30
Förorenad mark .....	30
Störningar och risker.....	39

Teknisk försörjning.....	45
Vatten och spillvatten.....	45
Dagvatten.....	45
Värme.....	48
Avfall.....	49
El och tele.....	49
Tekniska förutsättningar.....	49
Konsekvenser av planens genomförande.....	49
Överensstämmelse med FÖP.....	49
Miljökonsekvenser – sammanfattning av MKB.....	50
Sociala konsekvenser.....	52
Organisatoriska frågor.....	52
Tidplan.....	52
Genomförandetid.....	52
Huvudmannskap och ansvarsfördelning.....	52
Genomförande.....	54
Avtal.....	56
Namnsättning.....	57
Fastighetsrättsliga frågor.....	58
Fastighetsregleringar.....	58
Konsekvenser för fastighetsägare.....	59
Konsekvenser under byggtid.....	60
Ekonomiska frågor.....	61
Planekonomi.....	61
Tekniska frågor.....	61
Administrativa frågor.....	62
Utredningar.....	62
Medverkande i planarbetet.....	65

## Planhandlingar

Detaljplanen består av plankarta, planbeskrivning, samrådsredogörelse, granskningsutlåtande, funktions-utformnings- och gestaltungsprogram (förkortat FUG), miljökonsekvensbeskrivning (förkortat MKB), illustrationsplan och fastighetsförteckning.

## Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa ett attraktivt och funktionellt resecentrum för att möta dagens och morgondagens resande i Nyköping där lokal, regional och nationell tåg- och busstrafik samlokaliseras och där det är enkelt att byta mellan olika kollektiva färd sätt.

Detaljplanen säkerställer genomförandet av Ostlänken som är av riksintresse för kommunikation genom att detaljplanen möjliggör en utveckling av järnvägsanläggningen som ökar stationens kapacitet och höjer standarden.

Detaljplanen skapar möjligheter för fler funktioner inom området med syftet att skapa stadsmiljö och på så bättre knyta an till övriga centrum och införliva resecentrum i staden. Bland annat möjliggörs för servicefunktioner för resecentrum med resenärsutrymmen, handel och parkering. Planen medger även byggrätt för ett verksamhetshus som kan innehålla olika typer av centrumändamål och kontor. Möjlighet till nya bostäder finns i sydvästra delen av planområdet. Området förses med gröna offentliga rum som mötesplatser i form av torgytor och parker. Att området kopplas ihop med omgivningen och att stråk stärks är en viktig del i planen och planförslaget strävar efter att minska den barriärverkan som spårområdet utgör idag. Detta sker genom nya kopplingar under järnvägen som binder samman områdena norr och söder om spårområdet. Stråk förstärks och fler alternativ till rörelse utifrån kommunens Transportstrategi prioritering av hållbara transporter möjliggörs.

Vidare ger detaljplanen skydd till kulturhistoriskt värdefulla byggnader inom planområdet.

## Planförfarande

Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande och är upprättat enligt plan- och bygglagen, PBL (2010:900), enligt dess lydelse före den 1 januari 2015.

## Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. MB

Detaljplanen möjliggör genomförandet av Ostlänken med station i Nyköpings tätort (södra stambanan) som är av riksintresse för kommunikation enligt MB 3 kap. 8§. Detaljplanen tillgodoser därmed nämnda riksintresse.

Detaljplanen berör också Nyköpings innerstad som är av riksintresse för kulturmiljövården enligt MB 3 kap. 6§. Planområdet ligger inte inom något av de områden som anges i MB 4 kap. Bedömningen är att ett genomförande av planförslaget medför en viss påverkan på riksintresse och regionala kulturhistoriska värden varför den sammantagna bedömningen är att planförslaget innebär märkbart negativa konsekvenser för kulturmiljön. Planförslaget bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormer enligt MB 5 kap. överskrids.

## Plandata

### Läge, areal och omfattning

Planområdet är beläget i stadsdelen Väster i centrala Nyköping. Området omfattar befintlig Centralstation och Centralplan, ytor norr om spåren med Norra Bangårdsgatan samt det gamla bangårdsområdet söder om spåren med Södra Bangårdsgatan samt del av Brunngatan. Planområdet är cirka 9 hektar stort och angränsar Nöthagen i nordväst, till äldre villabebyggelse i norr, till Folkungavallen och västra kyrkogården i öster samt TGOJ-banan och befintlig bostadsbebyggelse i söder längs med Södra Bangårdsgatan.

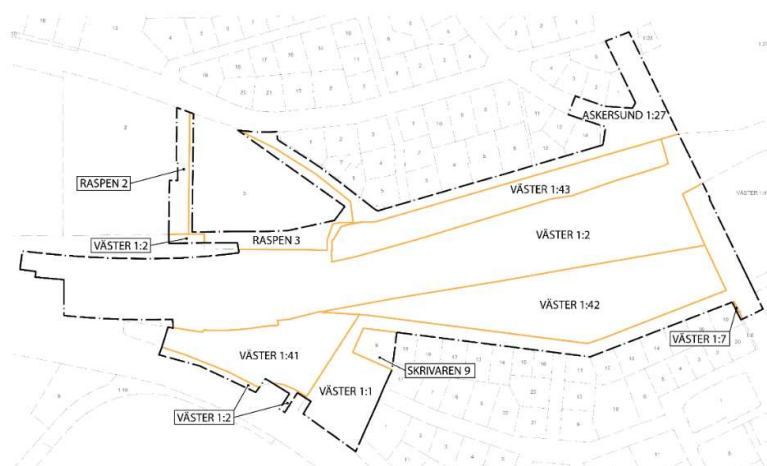


Planområdet.

### Markägoförhållanden

Planområdet berör fastigheterna:

- Väster 1:41 och 1:42 som ägs av Jernhusen stationer AB.
- Väster 1:43 som ägs av Jernhusen fastigheter AB.
- Del av Väster 1:2 som ägs av Trafikverket.
- Väster 1:7, Skrivaren 9, delar av fastigheterna Väster 1:1 och Anderslund 1:27 som ägs av Nyköpings kommun.
- Delar av Raspen 3 som ägs av IB Nötknäpparen AB som i sin tur ägs av Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB.



## Tidigare ställningstaganden

### Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Ostlänken ingår i den, av regeringen, beslutade nationella planen för transportsystemet 2018-2029. Genom denna har Trafikverket gett klartecken för byggstart av dubbelspårig höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping. Ostlänken planeras i korridorer. Vid Nyköping delas korridoren upp med ett huvudspår vid Skavsta flygplats och med en lång bibana genom Nyköpings tätort där ett nytt Nyköpings resecentrum byggs. (Trafikverket, 2016)

Ostlänken är av regeringen utpekad som den största satsningen i den nationella planen för transportsystemet. Fram till år 2014 har projektet befunnit sig i planeringsskedet och arbetet med järnvägsplaner, arkeologi och tillståndsprövning har under denna tid inletts. Mellan år 2015-2021 fortskrider arbetet med järnvägsplan tillsammans med systemhandlingar och miljökonsekvensbeskrivningar.

Nyköpings resecentrum är en delsträcka av Ostlänken i Nyköpings kommun och arbetet med järnvägsplanen (Trafikverket) samt upprättandet av detaljplanen (Nyköpings kommun) för resecentrum sker parallellt.

### Transportstrategi för Nyköping tätort och Skavsta

Förslaget överensstämmer med Transportstrategi för Nyköping tätort och Skavsta, antagen 2016-06-14. Transportstrategin är ett verktyg för att skapa den hållbara staden med attraktiva och tillgängliga miljöer för alla. Följande mål, angivna i transportstrategin är relevanta för aktuell detaljplan:

- Prioritering av trafikslagen i följande ordning: gång, cykel, kollektivtrafik och bil.
- Helhetssyn med fyrstegsprincipen som grund vid all viktig planering (Innebär resurseffektiva åtgärder som beteendeförändringar, effektivisering av befintlig transportinfrastruktur och att enkla ombyggnader ska föregå större ingrepp).
- Strategier för varje trafikslag.
- Prioritering av tillgänglighet.

### Översiktsplanen för Nyköpings kommun

Planförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplan för Nyköpings kommun antagen 2013-11-12.

### Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta

Planförslaget är förenligt med den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta, antagen av Kommunfullmäktige 2013-12-10. Planområdet är där utpekad för resecentrumfunktioner. I den fördjupade översiktsplanen föreslås etableringen av Nyköpings resecentrum intill Ostlänken genom tätorten, i syfte att skapa god tillgänglighet mellan trafikslagen samt en effektiv bytespunkt mellan olika trafikslag. Planen anger också behov av en ny gång- och cykelpassage över/under järnvägsområdet för att koppla samman omgivande stadsdelar.

Ytterligare utredningar som tagits fram som underlag inför arbetet med Nyköpings resecentrum

**Järnvägsutredning Ostlänken**, sträckan Järna-Norrköping, mars 2010

Det huvudsakliga syftet med järnvägsutredningen var att redovisa och beskriva konsekvenserna av olika korridoralternativ för att därefter kunna förorda en korridor. I järnvägsutredningen utvärderades olika alternativ för delsträckan Nyköpings resecentrum. Utredningen fann att höghastighetsjärnvägens anslutning till Nyköpings tätort lämpligast utformas som en bibana genom att i huvudsak rusta upp befintliga enkelspår på Nyköpingsbanan respektive TGOJ-banan. Nyköpings resecentrum skulle lokaliseras i samma läge som den befintliga järnvägsstationen. Trafiken skulle styras för planenliga tågmöten i centrala Nyköping

**Spårvalsstudie Nyköpings resecentrum** (Kreera och ÅF 2014)

Utifrån förutsättningarna som fastslogs i järnvägsutredningen blev antalet möjliga alternativ för järnvägsanläggningens och plattformarnas lägen i praktiken begränsade. I spårvalsstudien studerades ett antal möjliga alternativ för plattformarnas utformning vid Nyköpings resecentrum. Slutsatsen i spårvalsstudien var sålunda att Nyköpings resecentrum ska utformas med tre spår och två plattformar. Detta medförde att ytterligare ett spår behöver förläggas på bro över Brunngatan. Ombyggnaden av denna bro till att rymma tre spår är alltså resultat av spårvalet.

**Pågående arbete med järnvägsplan för Nyköpings resecentrum** (Trafikverket 2014/19364)

Parallellt med arbetet med detaljplanen för Nyköpings resecentrum tar Trafikverket fram en järnvägsplan som beskriver ombyggnaden av järnvägsstationen och dess olika anläggningsdelar.

**Befintliga detaljplaner**

Stora delar av planområdet är inte detaljplanelagt sedan tidigare såsom den gamla bangården och ytor norr om spåren. För resterande del av planområdet berörs delar av nedanstående detaljplaner:

P23-1: Stadsplan över Nyköping. Anger gatumark samt byggnadskvarter med fristående hus eller parhus om högst 2 våningar. Fastställd 13 april 1923.

P28-1: Ändring av stadsplan beträffande område mellan statens järnvägar, Västra Kvarngatan och Nyköpingsån. Medger byggnad för allmänt ändamål samt kvartersmark med hus om högst två våningar.

P30-1: Ändring och tillägg av stadsplan beträffande område mellan statens järnvägar, Västra Kvarngatan och Nyköpingsån. Medger hus om högst 2 våningar. Fastställd 30 december 1930.

P77-8: Förslag till ändring av stadsplan för 36:e Kv. Sjukvårdaren, 38:e kv, Sjukhemmet samt STG 401 m.fl. Anger allmänt ändamål. Fastställd 1 april 1977.

P74-10: Ändring och utvidgning av stadsplan för 44:e kv. Hyveln, 150:e kv. Sylen, del 52:a kv. Hållsta samt STG 240, 317, 344 m.fl. Medger område för industriändamål respektive järnvägsändamål. Fastställd 11 december 1973.

P45-10 Förslag till ändring av stadsplanen för kvarteren utmed Repslagaregatan å väster om Nyköpings stad, allmän platsmark som behåller samma funktion. Fastställd 12 oktober 1945.

Planering pågår av Nöthagen, norr om planområdet (Raspen 1, 2 och 3). Området ska utvecklas med bostäder och stadsmiljö.

## Övriga förordnanden

### Riksintressen

Planområdet ligger inom område utpekad som riksintresse för kulturmiljövård och inom riksintresse för kommunikation. Riksintressen ska enligt miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dessa eller komma i konflikt med det samhällsintresse som ligger till grund för förklaringen av riksintresset.

Nyköpings innerstad

Nyköpings innerstad är av riksintresse för kulturminnesvården (D57). Staden är en residensstad som har utgjort ett viktigt politiskt maktcentrum sedan medeltiden och har en välbevarad stadsmiljö. Riksintresset innefattar bland annat Nyköpings slott, de medeltida kyrkorna samt den rätvinkliga stadsplanen från 1600-talet.

Riksantikvarieämbetets (RAÄ) anger följande uttryck för riksintresset:

*Uttryck för riksintresset*

*Det medeltida Nyköpingshus av Karl IX, i ruiner efter en eldsvåda 1665. De medeltida kyrkorna, stadsplanen med rätvinkligt ruttmönster från regleringar 1647 och 1665, ett av landets mest konsekvent genomförda exempel på statsmaktens moderniseringssträvanden vid 1600-talets mitt.*

Riksintresse för kommunikation

Järnvägarna Nyköpingsbanan/Södra stambanan/Ostlänken och TGOJ-banan.

Både TGOJ-banan och Södra stambanan med Nyköpings station är av riksintresse för kommunikationer. Detta gäller också för Ostlänken.

### Kommunala beslut

Inom ramen för arbetet med Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort (2006) utreddes förutsättningarna för att uppfylla visionen om ett resecentrum i centralt läge i Nyköpings tätort och sju olika lägen studerades och utvärderades i en multikriterieanalys. Kommunfullmäktiga beslutade 2006-06-13§ att anta fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och där lägga fast att resecentrum lokaliseras så att korsningen mellan Brunngatan och Södra Bangårdsgatan blir den centrala punkten för resecentrums funktioner.

Kommunstyrelsen beslutade 2008-11-03, KS§ 296, att godkänna planprogram för resecentrum och detaljplan upprättas för resecentrumområdet.

Ett detaljplaneförslag togs fram och var på samråd årsskiftet 2009/2010. Efter samrådet avbröts arbetet med resecentrum på grund av att Ostlänken då försvann ur den nationella planeringen. 2013 startade arbetet upp på nytt och en avsiktsförklaring tecknades mellan Trafikverket och Nyköping om ett samarbete kring att ta fram planhandlingar. Av avsiktsförklaringen framgår att ett nytt detaljplaneförslag måste tas fram för samråd och att kommunen och Trafikverket ska ta fram handlingar i en samordnad process. 2014-05-26 KS § 156 beslutade kommunstyrelsen om finansiering av planarbetet för Nyköpings resecentrum. I och med detta beslut fanns förutsättningar att starta upp arbetet på nytt under nya förutsättningar och rådande lagstiftning (PBL 2010:900).

2016-12-20 §164 beslutade Bygg- och tekniknämnden att förslag till detaljplan för Nyköpings resecentrum ska skickas ut på samråd.



2018-04-24 §49 beslutade Bygg- och tekniknämnden att förslag till detaljplan för Nyköpings resecentrum ska skickas ut på granskning.

### **Undersökning om betydande miljöpåverkan av detaljplan**

En undersökning om betydande miljöpåverkan, tidigare behovsbedömning, har upprättats. Den samlade bedömningen är att detaljplanen kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§. En miljöbedömning med tillhörande Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför upprättats. Tematisk, tidsmässig och geografisk avgränsning för MKB:n har överenskommit med Länsstyrelsen vid avgränsningssamråd. För tidsmässig, geografisk och alternativ redovisning se MKB.

De miljöaspekter som tas upp i MKB:n är buller och vibrationer, olycksrisk, förorenad mark, vattenkvalitet, stads- och landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, rekreation och friluftsliv, klimatpåverkan samt störningar i byggskedet. Dessa sammanfattas i kapitlet *Konsekvenser av planens genomförande*.

### **Bakgrund**

Motivet till att ta fram en järnvägsplan är att Nyköpings järnvägsstation är i behov av upprustning och resenärernas tillgänglighet till stationen och plattformarna behöver förbättras. Stationen har därtill begränsad kapacitet för framtidens tågtrafik. Utbyggnaden av Ostlänken innebär att Nyköpings resecentrum blir en del av det planerade höghastighetsjärnvägsnätet – där Nyköpings tätort via en bibana ansluts till höghastighetsjärnvägen.

Nyköpings kommun har en stark befolkningstillväxt, i synnerhet i Nyköpings tätort men även på landsbygden och omkringliggande orter. Tillväxten och den starka arbetsmarknadsregionen kräver utveckling av hållbara kommunikationer. Som ett viktigt led i det nationella systemet för kommunikationer pågår arbete med järnvägsplaner inom projektet Ostlänken, en 150 km dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping, som syftar till att ge en stor kapacitetsökning av järnvägsnätet och förkortade restider. Utbyggnaden av hela sträckan planeras vara klar mellan år 2033 -2035. I och med detta skapas också både behov samt förutsättningar för en utveckling av Nyköpings tätort. Ett modernt resecentrum kommer att kunna möta framtidens transportbehov samt koppla samman de olika transportslagen genom enkla och snabba byten mellan transportslag. Ett samlat resecentrum bidrar starkt till stadsutvecklingen både som område och nav i staden. Befintlig järnvägsstation är i dagsläget inte samlokaliserad med busstationen som ligger ungefär 750 meter söder om järnvägsstationen.

Etableringen av ett resecentrum skapar förutsättningar för smidigare byten mellan tåg, buss, cykel samt andra färdmedel och planläggs därför i anslutning till bibana till huvudbanan för Ostlänken. Planeringen av Nyköpings resecentrum är ett samarbete mellan Nyköpings kommun och Trafikverket. Arbetet med detaljplanläggning av Nyköpings resecentrum behandlas av kommunen. Parallellt tar Trafikverket fram en järnvägsplan som hanterar frågorna kring utformning av spår, perronger och dess förbindelser.

Trafikverket och Nyköpings kommun har för projektet enats om följande mål: *”Ett nytt trafikslagsövergripande och attraktivt resecentrum skapas i Nyköping. Det ska dimensioneras för framtidens behov av anslutning med buss och tåg, bil-, gång- och cykeltrafik. Nyköpings resecentrum ska vara tillgängligt för alla, minska järnvägens*

*barriäreffekt och ge möjlighet till effektiva byten mellan trafikslagen. Säkerheten vid resecentrumet ska vara hög.”*



*Ostlänkens dragning från Järna till Nyköping, med bibana till Nyköping. Källa: Trafikverket.*

### Arbetsprocess

Området för Nyköpings samlade resecentrum, detaljplaneområdet, utvärderades i Lokaliseringsutredningen 2006 som underlag för politiskt beslut, KFs beslut från 13 juni 2006 (03/KK361). Utredningen visar att ett läge i nära anslutning till korsningen mellan södra stambanan och Brunnsgatan har bästa förutsättningar att utvecklas till en effektiv omstigningspunkt och omges av utvecklingsbara områden vid Folkungavallen och i hela nuvarande bangårdsområde. Bytespunkten ska utformas med minsta möjliga markutnyttjande för att ge förutsättningar för bostäder och verksamheter i stationsnära lägen.

Inom ramen för detaljplaneuppdraget har studier av detaljplaneområdet och scenarier studerats och utvärderats i dialog och workshopsform med medborgare, tjänstepersoner, organisationer och politik. Alternativa tyngdpunkter och karaktärer har studerats. Utifrån projektmål och riksintressen utarbetades projekt- och platsspecifika aspekter för utvärdering av de olika disponeringarna av detaljplaneområdet. Utvärderingen av alternativen/scenarierna gjordes i flera steg, dels mot utmaningar/nyckelfrågor vid workshop. Därefter i arbetsgruppen där avstämning mot projektmålen gjordes. Resultatet som grund för inriktningsskiss och för avstämning i projektets styrgrupp och mot politiken var som beskrivits en god kombination av scenario Centralt och scenario Öst och att medborgardialogens resultat inarbetas med exempelvis grön och trivsamt karaktär, småskaligt och med gedigen och spännande arkitektur.

Projektmål

Nyköpings resecentrum:

- har hög tillgänglighet med effektiv kollektivtrafik och goda förbindelser mellan trafikslag (3 minuters maximal bytestid, exklusive bil, enligt nationellt mål för Ostlänken)
- är en trygg, levande och trafiksäker plats
- är en viktig nod i staden som utnyttjar ytorna effektivt
- har en hållbar profil med robust utformning
- är en plats för buss- och järnvägstrafiken samlokaliseras

- fokuserar på pendlare
- är en attraktiv plats för turister och besökare till staden
- har möjligheter för fortsatt expansion av resecentrums funktioner

Projektets övergripande intentioner

- Ett resecentrum för hållbart resande
- Ett resecentrum för ett växande Nyköping
- Ett resecentrum med stadslivskvaliteter
- Ett resecentrum med samlad och attraktiv resefunktionalitet och bytespunkt
- Ett resecentrum som del av stadsutvecklingen
- Ett resecentrum som länkar staden
- Ett resecentrum som entré till staden

*Ovan projektmål och övergripande intentioner återfinns i Funktions- Utformnings- och Gestaltningssystem, FUG.*

Inriktningsskissen juli 2016 gav underlag för planeringsarbetet med samrådshandling och fördjupningar gata och trafik. Inriktningsskissen som är basen för detaljplanen beskriver ett integrerat resecentrum med staden som fångar naturliga rörelser för stadsinnevånare och resenärer, skapar lugna, gröna och trygga platser och inte skapar baksidor så landade en klok disponering av en kombination av scenario mitt och scenario öst. Denna beslutades som inriktningsskiss i politiken 2016. Utförligare redovisning av scenarier och utvärdering se, Funktions- Utformnings- och Gestaltningssystem, FUG.

### **Resecentrums funktion i staden**

Ett resecentrum kan ofta spela en stor roll för en stads utveckling. Resecentrumet ska ha en multifunktionell roll och använda de synergier som kommer med utvecklingen av ett resecentrum. Innehållet bör vara en mix av *Nodfunktionen*; den effektiva, lätta, komfortabla, pålitliga resandefunktionen och intermodaliteten som främjar tillgängliga och hållbara resmönster och *Platskvalitet*; som skapar mångfunktionella, länkande, trivsamt stadsmiljö och stadsliv som mötesplats. Just balansen mellan dessa basfunktioner skapar det unika stadsnoderna och länkar resecentrum med omgivningen. Behovet av dessa funktioner har även visat sig i dialogen med medborgare i Nyköping. De offentliga rummen, som parker och torg, har en stor betydelse för att uppfylla detta. Planen eftersträvar därför att skapa en mångfald av offentliga rum som ger utrymme för framtida stadsliv med olika behov. Grunden i planen är god orienterbarhet, en trygg och säker miljö med samlande stråk och platser. Det ska finnas plats för både rörelse men även lugna platser. Utöver de områden som planläggs som allmän plats eftersträvas en offentlig karaktär och funktion för entrétorg, passager och stråk inom kvartersmark.

## **Förutsättningar och förändringar**

### **Stadsbild**

Bangårdsområdet är idag en öppen yta som främst används som markparkering där orienterbarheten mot stadens centrum och omgivande delar uppfattas som svag. Södra Bangårdsgatan karaktäriseras av bostadskvarteren *Skrivaren* och *Konduktören* på södra sidan och bangården med de äldre Lokomotorstallet och Godsmagasinet på norra sidan. Den äldre stadsplanens karaktär gör sig väl påmind. Dock har bostadsbebyggelsen sina entréer in mot gård, vilket försvagar möjligheterna till ett stadsliv. Centralplan och området kring befintligt stationshus upplevs idag som

dominerad av trafikändamål. Platsen är i dagsläget överdimensionerad och orienteringen inom området är svag. Norra Bangårdsgatan sträcker sig längs planområdets norra gräns. Karaktären av gatan är väldigt splittrad och säregen då dess södra sida angränsar mot järnvägsområdet och upplevs otillgänglig, medan dess norra sida angränsar mot ett äldre villakvarter med privata trädgårdar. Den småskaliga bebyggelsen skapar en trivsamt rumslighet men områden närmast spåren upplevs inte omhändertaget. Tidigare fanns odlingslotter här. Längs östra sidan av planområdet löper Brunnsngatan i nord-sydlig riktning. Brunnsngatan är ett viktigt stråk in till centrala Nyköping och relativt trafikerad. Där Brunnsngatan passerar under järnvägsbron är passagen trång och med gång- och cykelbanor som upplevs otrygga. Gatans rumslighet och skala varierar. Större kastanjetråd kantar Brunnsngatan och definierar gaturummet.

Stadsbilden kommer att påtagligt förändras i och med planläggningen av området. Bangårdsområdet som idag består av markparkering kommer i och med planförslaget att tillgängliggöras och vilket kommer att motverka den barriäreffekt som området har idag. Området kommer att bli mer strukturerat med bebyggelse samt nya kopplingar under spår. Planförslagets bebyggelse invid Brunnsngatan strävar efter att fortsätta stadsbilden längs gatan och koppla samman stadens norra och södra delar på ett tydligare sätt. Den bostadsbebyggelse som planläggs vid Centralplan anpassas till befintlig gatu- och bebyggelsestruktur inom området och medverkar till att skapa en bättre rumslighet och skala kring Centralplans storskaliga gaturum.

Ett genomförande av detaljplanen kommer att påverka befintlig villabebyggelse på södra och norra Bangårdsgatan. Skalmötet mellan resecentrum och villaområdet längs gatans norra sida med sina trähus och välskötta trädgårdar kommer att bli kraftigt förändrat. Läs mer i miljökonsekvensbeskrivningen.

### **Sociala frågor**

Idag är planområdet nästintill obebyggt och kan upplevas som en barriär samt otryggt vissa timmar på dygnet. Få funktioner samt otillräckliga kopplingar förbi spåret gör att väldigt få människor rör sig i området.

Förslaget ska möjliggöra ett resecentrum där många människor ska mötas och vistas och därigenom skapa en trygg plats där andra människor finns och rör sig. Strukturen är därför utformad att samla rörelsemönster och målpunkter till ett fåtal huvudstråk. Ambitionen är att resecentrum ska utgöra en attraktiv målpunkt i staden i sig självt som gör att flera människor lockas till att passera och vistas i området utöver de som ska resa. Planen medger servicefunktioner i bottenvåningen för att skapa levande stadsrum och attraktiva stråk. Utveckling av gamla stationshuset till en målpunkt i staden är en viktig del, läs mer under *planförslaget*. Bussterminal utformas ljus och öppen med möjligheter till servicefunktioner. Samtliga passager och stråk behöver gestaltas för god tillgänglighet och säkerhet. Se mer om gestaltning i funktion-, utformning- och gestaltungsprogrammet (FUG). Planområdet ska uppfylla tillgänglighetsnormer och de riktlinjer som finns i ALM2 samt Stationshandboken TRV, och tillkommande bebyggelse ska uppföras i enlighet med Boverkets Byggregler. Handikapparkeringar anordnas i nära anslutning till huvudentré. Färdtjänst och servicelinjer ansluter nära entréer. Åtkomst för räddningstjänst ska redovisas i samband med bygglovsprövning.

## Kulturmiljö

### Förutsättningar

Planområdets bebyggelsemiljö och omgivning är till största del format efter 1900-talets början. Stadsplanen utvecklades efter sekelskiftet från 1600-talets rutnätsplan. Utifrån de korsande järnvägsbanorna placerades dagens stationshus i nordvästra utkanten av centrala Nyköping 1915, och industriområden anlades intill för att ha nära till järnvägen. En mer utförlig beskrivning av områdets kulturmiljö ges i planens tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, nedan följer en sammanfattning kring de områden som påverkas av planförslaget:

#### Stationsområdet

Det befintliga stationshuset uppfördes från 1912 till 1915 av Statens Järnvägars dåvarande chefsarkitekt Folke Zettervall. Byggnaden är utformad i nationalromantisk stil och har betydande arkitektoniska kvalitéer. Speciellt framträdande för stationshuset är dess loggia som anses vara unik i landet. Inom miljön för stationshuset innefattas också den ursprungliga förbindelsen under spårbanan med dess glaserade tegel och plattformstak. Idag används stationshuset för resandeservice med vänthall och personalutrymmen i bottenvåning och bostäder i den övre våningen. I byggnaden finns också kaféverksamhet. Stationshuset och dess miljö är att betrakta som särskilt värdefullt enligt PBL 8:13. Bebyggelseutredning har fastställt att stationshusets kulturhistoriska värde motsvarar fordringar enligt KML (Sörmlands länsmuseum 2012). För att bevara stationshusets karaktär och arkitektur samt unika loggia mot gården införs planbestämmelser med rivningsförbud och skyddsbestämmelser. Planläggningen medför annan framtida användning av stationshuset till centrumverksamhet, vilket möjliggör för ökad publik vistelse inom byggnaden. Läs mer under *planförslaget*.

Lokomotorstallet, placerat på bangården, har uppförts i omgångar sedan 1926 och där sista påbyggnaden skedde 1942. Lokomotorstallet är en sällsynt byggnadsmiljö inom landets järnvägsmiljöer och karaktäriseras av en stark koppling till lokal industri och godstrafik (Sörmlands länsmuseum 2012). Godsmagasinet ligger också på bangården längs med Södra Bangårdsgatan och har även det ritats av Folke Zettervall, i nationalromantisk stil. Byggnaden var i drift fram till 1998 och har både ombyggt och tillbyggt i ett flertal omgångar. Idag används ytan kring byggnaden för parkering och järnvägsrälsen som tidigare ledes in i magasinet har tagits bort. Byggnaderna upplevs ha både sociala, samhällshistoriska och miljöskapande värden. Både godsmagasinet och lokomotorstallet har fastställts ett kulturhistoriskt värde som motsvarar fordringar enligt KML (Sörmlands länsmuseum 2012). Båda byggnaderna är att betrakta som särskilt värdefulla enligt PBL 8:13. Byggnaderna ligger inom område som omfattas av riksintresse för kulturminnesvården (Miljöbalken 3:6).

#### Kvarteren Skrivaren och Konduktören

Kvarteren Skrivaren och Konduktören söder om spårområdet är båda upprättade efter Per Olof Hallmans stadsplan för Nyköping, upprättad 1913 och sedan reviderad av Ragnar Östberg 1935. Denna har gett upphov till gatustrukturen inom området, vars karaktär är en blandning mellan formell kvartersstad och villastad med trädgårdsstaden som ideal. Kvarteren är gamla arbetarbostäder och är uppförd relativt småskalig, i 2 ½ våningshus med putsfasad och sadeltak med tegel. Inom kvarteren bildas ett gemensamt trädgårdsrum för nyttjande av samtliga boende. Kvarteret Konduktörens avslutande delar mot Brunnsgratan har en genomarbetad gestaltning för att utforma ett arkitektoniskt motiv, som medverkar till att framhålla Tingshusplatsen och den centrala staden. Bostadsområdet bedöms ha höga

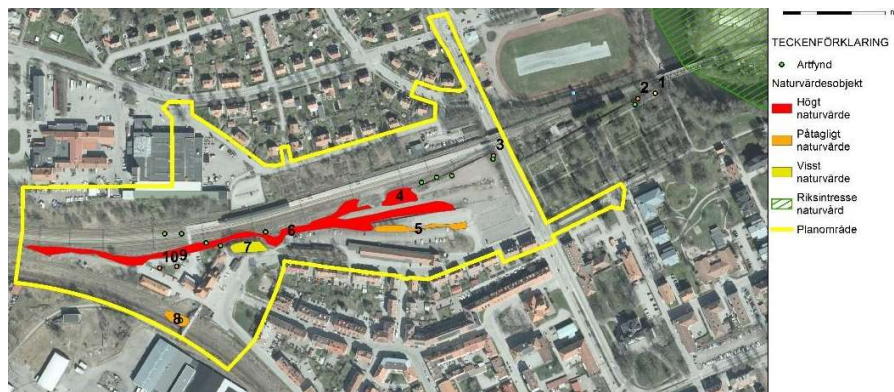
kulturhistoriska värden där dess gatustruktur, utformning, placering och materialval bidrar till en enhetlig och sammanhållen miljö. Hela bostadsområdet bedöms som särskilt värdefullt enligt PBL 8:13.

Kvarteren Borren, Filen, Hyveln

Kvarteren på norra sidan av järnvägen består av villabebyggelse uppförd under 1900-talets första årtionden. Lummighet och prydlighet kännetecknar området och gatorna är trädplanterade. Kvarteren och tomterna är oregelbundna. Husen är uppförda av trä och har i allmänhet en stående locklistpanel. Färgerna är överlag ljusa. Taken är belagda med rött lertegel.

## Natur

Inom planområdet finns enligt framtagna naturvärdesinventering (Calluna, 2014) sju naturvärdesobjekt; två med högt, fyra med påtagligt och ett med visst naturvärde. Naturvärdesobjekten utgörs främst av örtrika grusmarker och äldre ädellövträd. Ett av träden utgörs av en rödlistad skogsalm och på ett annat träd har påträffats sotlav som signalerar lång kontinuitet av gamla träd. Grusmarkernas naturvärden inom planområdet utgörs av en rik tillgång på blommande växter, ett varmt mikroklimat och en sandig-grusig miljö, vilket skapar goda förutsättningar för en rik vildbi- och fjärilsfauna. Utöver dessa värden finns det inom planområdet också äldre alléer som bidrar till en grönska i stadsbilden och besitter höga ekologiska värden. Längs Brunngatan förekommer en allé med hästkastanjer och längs Södra Brunngatan finns en rad med parklindar. För dessa råder generellt biotopskydd.



Karta över naturvärden inom planområdet (Bild från Miljökonsekvensbeskrivning, Sweco, 2016). Observera att plangräns ej stämmer med aktuellt planförslag.

Utbyggnaden av resecentrum innebär ianspråktagande av grusmark norr om lokomotorstallet som har bedömts ha påtagligt, respektive högt, naturvärde (4-6). Detta innebär att näringsväxter och habitat för vildbin försvinner, liksom för rödlistad mindre blåvinge. Planförslaget medför att träd inom området behövs tas ner. Bland annat rödlistade almen vid Brunngatan (3) samt fyra parklindor vid planerad gång- och cykelpassage vid Centralplan att tas ned (7). På grund av att Brunngatan behöver byggas om med utökat utrymme för gång- och cykel och att profilen ska ändras behöver allén av kastanjeträd längs med Brunngatan tas ner. Träd kommer att ersättas och vid entrén till Folkungavallen har två nya träd planteras. Även södra Bangårdsgatans allé behövs tas bort på grund av yta för bussarnas back- och svängradier och för att Södra Bangårdsgatan breddas i förhållande till idag. På grund av att befintliga alléer behöver avverkas ansöker kommunen om dispens från det generella biotopskyddet som lämnas in innan detaljplanen antas. I ansökan presenteras förslag på kompensationsåtgärder. Plankartan säkerställer att nya träd

ska planteras; nya trädalleér på södra och norra Bangårdsgatan samt på torg och längs med stråk inom det nya resecentrumet. Torget vid Nöthagen ska ha plantering av träd vilket kravställs i plankartan. Utformningen, inklusive val av växter, ska bidra till att tillföra naturvärden genom att skapa goda förutsättningar för skapa biologisk mångfald, pollination och rening av dagvatten. En lind vid centralplan skyddas i plan genom att marklov krävs för fällning. Övriga lindar vid Centralplan behöver tas ned när den Västra passagen byggs som tillfällig omledningsväg för blåljus-fordon, kollektivtrafik och gång- och cykel under tiden för Brunnsgatans avstängning. Sträckningen av passagen kommer ha en provisorisk lösning under byggtid innan den färdigställs som passage enbart för gång- och cykel.

### **Fornlämningar**

Planområdet innehåller inga registrerade fornlämningar. Enligt genomförd arkeologisk utredning är möjligheten till att finna nya fornlämningar inom planområdet är ytterst liten.

Skulle fornfynd påträffas under byggarbeten råder generell upplysningsplikt enligt KML.

## Planförslaget

### Översiktlig beskrivning

Planförslaget för Nyköpings resecentrum innebär samlokalisering av kollektiva färdslag; järnvägsområdet utvecklas med nya plattformar och spårutbyggnad samt stöd- och servicefunktioner i form av resenärsutrymmen service och parkering. På ömse sidor om spårområdet föreslås två entrébyggnader varav den ena ansluter till en ny bussterminal för lokal- och regional busstrafik. I östra delen av planområdet planeras också ett busstorg för stadsbussar.

Området kring resecentrum föreslås bli mer stadsmässigt med ny bebyggelse och offentliga platser i form av torg och parker. Mot spåren längs med Brunnsgatan föreslås en ny centrum- och kontorsbyggnad och kvarteret Skrivaren föreslås avslutas mot Centralplan genom en ny bostadsbebyggelse som innebär en justering mot byggrätt i äldre stadsplan. Parken och torget ska utgöra navet i resecentrum och länka samman området och funktionerna.



Illustrationsplan för Nyköpings resecentrum

Nya och förbättrade stråk och kopplingar föreslås till och förbi spårområdet för att undvika att spårområdet är en barriär i stadsstrukturen och som underlättar rörelser med gång och cykel. Bland annat föreslås ett nytt gång- och cykelstråk under järnvägen i den västra delen av området som kopplar samman områdena norr och söder om spårområdet genom den så kallade Västra passagen.

Brunnsgatan behöver byggas om för att klara trafikflöden och tillgänglighet till och från Nyköpings resecentrum. Planläggningen innebär en sänkning av Brunnsgatan under tillkommande järnvägsbro, samt en breddning av gatan från Blommenhovsvägen ner till Södra Bangårdsgatan. För detaljerat beskrivning och trafikprognoser som legat till grund för planförslaget se PM Trafik, Sweco 2016.

Strukturen tar så långt det är möjligt hänsyn till den stadsplan som utgör riksintresse för kulturmiljön. Föreslagen bostadsbebyggelse vid Centralplan följer intentionerna från ursprunglig stadsplan, se vidare under *bostadsbebyggelse*. Det befintliga



stationshuset som utgör kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och ges rivnings- samt varsamhetsskydd för att bevara sin unika karaktär. För byggnaden medges också en utvecklad användning med centrumfunktioner för att kunna fungera som en målpunkt. Del av godsmagasinet bevaras och ges ny användning samt beläggs med rivningsskydd och varsamhetsbestämmelser. Övrig del rivs för att få plats med den primära funktionen som är bussterminal. Lokomotorstallet behöver rivas på grund av att resecentrums funktioner är ytkrävande och på grund av breddning av Södra Bangårdsgatan.

För att visa på intentionerna i gestaltning och utformning av planerad bebyggelse samt yttre miljö har ett funktions-, utformnings- och gestaltungsprogram (FUG) tagits fram. Detta har skett integrerat med Trafikverkets arbete med järnvägsplanen för att uppnå en helhetssyn kring utformning, standard och ambitionsnivå.

### **Resefunktioner**

Service- och resefunktioner

Utvecklingen av resecentrum innebär att järnvägstrafik, fjärrbussar, landsbygdstrafik, regional busstrafik och stadsbussar nås och samlas på ett ställe. Utformningen av förslaget bygger på att det ska vara lätt och snabbt att byta mellan trafikslag (projekt mål om max 3 min bytestid exkl byte till/från bil) Planförslaget innefattar tillskapande av nya resandefunktioner i form av nya plattformar för tågtrafik, passager, plattformsförbindelser, bussterminal, angöring samt busstorg för stadstrafik. Resecentrum planeras för en utveckling av kollektivtrafiken och järnvägstrafiken i linje med prognos 2040 och Nyköpings kommuns Transportstrategi för att möta dagens och morgondagens resandebehov. Resecentrum kommer att ha kapacitet för fler tåg och fler busslinjer än prognosticerat.

Järnvägsfunktioner

Fler spår, längre plattformar för långa tåg och en bättre tillgänglighet med fler och säkrare passager ska bidra till att anläggningen får en bättre kapacitet än dagens järnvägsstation. Tågens hastighet genom centrala Nyköping blir ungefär densamma som idag, men utanför tätorten utformas järnvägen så att högre hastigheter än idag möjliggörs. Järnvägsfunktioner som plattformar, plattformstak, plattformsförbindelser, järnvägsbroar och bullerskärmar samt gestaltning av dessa ingår i planarbetet för järnvägsplanen som Trafikverket tar fram. Översiktlig redovisning av dessa funktioner presenteras i funktions-, utformnings- och gestaltungsprogrammet. Den nya lösningen innebär en ökning från två spår till tre, en ny längre och bredare mittplattform med skärmtak samt en sidoplattform som vetter mot bussterminalen. Anslutningar till plattformar kommer att byggas planskilt och förbindelsen sker via passager under spåren som förses med rulltrappa och hiss. Väster om planområdet planeras för nya spår i anslutning till TGOJ banan, för möten av längre godstrafik och uppställning. Utvecklingen av resecentrum skapar möjligheter för trafik norrut på TGOJ-banan i och med fler plattformar och sammankopplingen mellan Ostlänken och TGOJ-banan. Dessutom möjliggör planen plattformar på TGOJ-banan mot Oxelösund. Planförslaget bedöms inte påverka eventuella framtida möjligheter för att bedriva persontrafik på TGOJ banan även om det i dagsläget inte finns med i den nationella planeringen. Över Brunngatan placeras de tre järnvägsspåren på nya järnvägsbroar som beskrivs mer utförligt i avsnitt *Stråk och kopplingar*.

### *Entrébyggnader*

De två nya entrébyggnaderna till stationsområdet är placerade centralt i planområdet, på respektive sida om spårområdet. Huvudsaklig funktion är väntyta för resenärer, försäljning av biljetter, resenärsinformation, väderskydd till trapplopp och hiss till förbindelse mot mittplattform samt invändig passage till sidoplattform och bussterminal. Den sydliga entrén anknyter till angränsande bussterminal med dockning. Trafikverket är ansvarig för uppförande samt drift av entrébyggnaderna. Entrébyggnaderna tar över det äldre stationshusets funktioner då stationshuset har inte längre har koppling till stationsmiljön.

Entrébyggnaderna ska upplevas som resliga och tydliggöra entrén till resecentrum, två identiska volymer markerar norra och södra entrén som likvärdiga; för att minska järnvägens barriäreffekt och för att motverka fram- och baksida på resecentrumområdet då området ska kunna nås från båda sidor. På den norra entrébyggnaden sker entré på sidan av byggnaden, för att leda personflöden till angränsande funktioner som taxi, drop-off zonen, parkering, cykelparkering samt för att respektera närheten till villabebyggelsen. Byggnadernas proportioner och vertikala pilastrar, tillsammans med den uppåtsträvande trädlika pelarstommen är viktiga element som är bärande för gestaltningsidén. Inspirationen till gestaltningen har kommit från berömda byggnader i Nyköping såsom stationshuset som är uppfört i rött tegel samt de bärande pelarna och takkonstruktionen från befintlig plattform. Utformningen redovisas i funktions-, utformnings- och gestaltningsprogrammet, FUG. Rött tegel och glas är en viktig del i husens utformning och regleras i plankartan.

### *Busstorg*

För stadsbusstrafik planeras ett busstorg i östra delen av planområdet, längs med Södra Bangårdsgatan. Busstorget är tänkt att användas främst för stadsbusstrafik. Utformningen medger för ytterligare stadsbuslinje jämfört med dagens läge. Busstorget angörs av behörig stadsbusstrafik från Södra Bangårdsgatan och är dimensionerat för fyra enkelriktade parallelluppställningar som medger upp till åtta platser för ledbuss. Från hållplatserna når man övriga resecentrumområdet via gångpassager. Busstorget är utformat för trafik i flöde men fungerar även i likhet med dagens trafikering, det vill säga att en buss kan avgå även om det står en buss framför denna i hållplatsläget.



*Bilden visar resecentrum med busstorg,entrébyggnader, cykelcentrum samt verksamhetshus.*

#### **Bussterminal**

Regional busstrafik, landsbygdstrafik i första hand i linjetrafik men även kommersiell kollektivtrafik och beställningstrafik angör bussterminalens gater. Bussterminalen föreslås som en långsträckt byggnad i ett plan, med anslutande dockningsplatser för bussar utmed hela passagen. Terminalen rymmer 12 dockningsplatser för uppställning av bussar. Inom bussterminalen finns yta för fem uppställningsplatser för boggiebuss utöver dockningsplatserna, enligt projektets dimensioneringskrav. Längs passagen finns en direktförbindelse till sidoplattform till tågen för att möjliggöra smidiga byten mellan buss- och tågtrafik. Bussterminalen binds samman med den södra entrébyggnaden. Byggrätten medger också plats för resenärservice i form av resenärsinformation, butiksverksamhet, kafé och eventuell annan service. Planerade serviceverksamheter är inte enbart tänkt för resenärer, utan även för besökare till området. Därför planeras dessa verksamheter även ha ingång direkt från entrétorget och kan därmed nås både inifrån terminalbyggnaden och utifrån via entrétorget. Verksamheterna kan också nyttja angränsande yta på entrétorget för uteservering. Byggnadens fasad ska utformas med rött tegel och glas där teglet knyter an till berömda byggnader i Nyköpings såsom stationshuset. Utformningen redovisas i funktions-, utformnings- och gestaltungsprogrammet, FUG, och regleras i plankartan. Terminalområdet betecknas T3 på plankartan.

#### **Cykelcentrum**

I anslutning till södra entrébyggnaden möjliggör planen för uppförande av ett cykelcentrum. Planen möjliggör för en byggnad i två våningar, cirka 250 cykelparkeringsplatser och med cykelställ i två våningar kan innebära dubbelt så många platser. Cykelcentrumet kan utöver parkering även innehålla cykelservice. Byggnaden får gärna förses med flera ingångar för enkel in-och utgång. Cykelcentrums markanspråk, P1, regleras i plankartan, dock inte dess utformning. I plankartan möjliggörs även att en transformatorstation får uppföras intill. I direktanslutning till cykelcentrum planeras en torgyta som kan innehålla

cykelparkering under skärmtak. Exempel på cykelcentrum samt förslag på utformning redovisas i funktions-, - utformnings- och gestaltungsprogrammet, FUG. Mer kring cykelparkeringar inom planen se *parkering och angöring*.

#### *Parkeringshus*

Möjlighet finns i plankartan att uppföra ett parkeringshus på den norra sidan av järnvägsspåret. Resecentrum behöver parkeringsplatser kopplade till resande och platser behövs för pendlarparkering (cirka 130 platser). Dessa ska kunna inrymmas i bottenvåningen i markplan på det eventuella parkeringshuset. Tanken är att parkeringshuset som funktion ska samnyttjas med den planerade bebyggelsen i Nöthagenområdet norr om spår. Läs mer om parkering under *parkering och angöring*. Byggnaden regleras i plankartan med placering, utbredning samt höjd. Byggnaden placeras med ett avstånd från spårmittpå 15 meter och möjliggör underhåll av fasad utan att påverka järnvägsanläggningen. Detta avstånd är föreskrivet i riskutredningen. Plankartan reglerar vidare att byggnad ska kunna utrymmas bort från järnväg, att fasad ska utföras i icke brännbart material utan öppningar/fönster alternativt att fasad utförs i brandteknisk klass E130. Fasaden mot järnväg ska inte vara bärande alternativt förstärkt för att klara påkörning vid urspårning.

#### **Övrig bebyggelse**

Planområdets centrala läge i Nyköping innebär närhet till stadens offentliga och kommersiella service. Inom gångavstånd från planområdet finns både sjukhus, skolor, idrottsplats och restauranger. Inom planområdet och i de två planerade entrébyggnaderna samt bussterminalen planeras därför service främst för resenärer och besökare till området. Se vidare beskrivningar samt bildmaterial i funktions- utformnings- och gestaltungsprogrammet, FUG.

#### *Verksamhetshus*

Utmed Brunngatan skapar planen en möjlighet till uppförande av ett verksamhetshus med planerad användning för centrumverksamhet och kontor. Bebyggelsen tillåts ha upp till 5 våningar mot järnvägen och 3 våningar mot befintlig bebyggelse på södra Bangårdsgatan. Bebyggelsen skapar fler funktioner i området och befolkar platsen utöver de som besöker platsen för att resa. Ur en trygghetsaspekt är detta bra då det befolkar platsen under fler timmar på dygnet.



*Verksamhetshuset sett från Brunngatan*

Plankartan reglerar att entréplan ska innehålla centrumverksamhet, att bottenvåningen ska vara förhöjd och utformas med en öppen och genomskiktig karaktär. Syftet är att skapa en publik och välkomnande bottenvåning med entréer

mot Brunnsgatan och mot resecentrum och Järnvägsparken och ge mer rörelser till platsen. Det gör även att gatan markeras och byggnaden bidrar till en förlängning av centrumbebyggelsen. Plankartan reglerar att byggnaden placeras längs med Brunnsgatan och ramar in torget och parken mot resecentrum. Byggnaden placeras 15 meter från spårmittpunkt och plankartan säkerställer skyddsåtgärder som krävs på byggnaden, på grund av dess närhet till järnvägsspåret där farligt gods transporteras. Plankartan säkerställer även yta för urspårningsskydd mellan spår och verksamhetsbyggnad. Se mer i framtagna riskutredning.

Med anledning av de markföroreningar som har upptäckts på platsen anger plankartan en bestämmelse om att startbesked inte ges innan marken är sanerad (se mer under *förorenad mark*). Detta betyder att byggrätten dessförinnan inte kan nyttjas.

#### *Bostadsbebyggelse*

Kvarteret Skrivaren och Stinsen förses med en byggrätt för ny bostadsbebyggelse invid Centralplan. I den stadsplan som arkitekterna P.O Hallman och Ragnar Östberg utformat under olika tidsperioder, avsågs kvarteret *Skrivaren* samt kvarteret *Stinsen* att kompletteras med bebyggelse som skulle utgöra flyglar mot befintlig stationsbyggnad. Redan i gällande plan för området finns därmed en byggrätt på fastigheten Skrivaren 9. I planförslaget föreslås byggrätten något förändrad som istället innebär en bebyggelse som sluter kvarteret. Den slutna formen hjälper till att rama in Centralplan som kan upplevas överdimensionerat idag. Bostadsbebyggelsen föreslås dras in från Centralplan och behålla den rundade form mot Centralplan i övrigt placeras den mot Södra Bangårdsgatan likt övrig bostadsbebyggelse längs gatan. Bostadsbebyggelsen ska anpassas och utformas i samma skala som intill liggande bostäder i kvarteret; med sadeltak med takvinkel, 2 våningar med inredd vind och balkonger in mot gård. Bestämmelser i plankartan reglerar att fasaden ska utföras i ljus puts. Placeringen regleras genom att resterande kvartersmark förses med bestämmelse om att marken inte får bebyggas. I och med den tilltänkta bebyggelsens närhet till spårområdet och till Södra Bangårdsgatan som trafikerades av mycket busstrafik har en bullerutredning för platsen genomförts. Denna påvisar att bostadsbebyggelse kan uppföras under förutsättning att ljuddämpande åtgärder tillskapas och om större lägenheter planeras att dessa förses med tyst sida. I plankartan finns bestämmelser om att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot tyst sida samt balkong ska finnas mot ljuddämpad sida (för lägenheter över 35 kvm). För detaljer se bullerutredning. Bebyggelsen har även bestämmelser med anledning av riskhänsyn. Se vidare under *Störningar och risk*. Se illustrationer på föreslagen bostadsbebyggelse i funktions-, utformnings- och gestaltungsprogrammet, FUG.

#### *Bedömning om påverkan på stadsbild och kulturmiljö för Centralplan (se mer i MKB)*

Ny byggrätt för bostäder i hörnet av kvarteret Skrivaren bedöms kunna sluta rummet och fullfölja delar av den ursprungliga stadsplanen. Sammantaget bedöms planförslaget för Centralplan medföra små positiva konsekvenser för stadsbilden i och med att platsens rumslighet, orienterbarhet och trygghet bedöms öka.

#### *Bedömning om påverkan på stadsbild och kulturmiljö för Norra Bangårdsgatan (se mer i MKB)*

Skalmötet mellan resecentrum och villorna längs Norra Bangårdsgatan med sina trähus och trädgårdar kommer att bli kraftigt förändrat. Efter detaljplanens genomförande gränsar villorna till ett storskaligt resecentrumområde. Dock har gatan

idag en mörk bakgårdskänsla och kan i vissa delar upplevas som otrygg. Planförslaget innebär i det avseendet en positiv förbättring när miljön mot bangårdsområdet struktureras, städas upp och blir ordentligt belyst. För att minska kontrasten mellan resecentrum och villabebyggelsen, förläggs en gång-, och cykelväg längs Norra Bangårdsgatans norra sida i syfte att bilda en zon med trädplantering innan fordonstrafiken. Längs gång- och cykelvägen föreslås mindre träd planteras som bidrar till att förstärka gatans karaktär som grön stadsgata i intill villabebyggelsen.

*Bedömning om påverkan på stadsbild och kulturmiljö för Södra Bangårdsgatan (se mer i MKB)*

Sammantaget bedöms planförslaget för Södra Bangårdsgatan medföra märkbart negativa konsekvenser för stadsbilden. Förändringen kommer att bli stor, och konsekvenserna är av främst negativ karaktär. Gatans delvis trivsamma karaktär, skala och rumsligheten kommer att påverkas starkt i och med rivningen av lokomotorstall, del av magasinsbyggnaden och förlusten av de stora uppvuxna lövträden. Dock innebär planförslaget att den östra äldre delen av godsmagasinet behålls och flyttas västerut med samma förhållande till gaturummet som idag, samt att en ny allé planteras utmed gatan. Detta för att möjliggöra ett gaturum i framtiden med fina kvaliteter och skala.

Utvecklingen av bangårdsområdet, mot östra delen av Södra Bangårdsgatan, med offentliga park- och torgytor innebär en positiv effekt för den del av gatan som idag öppnar upp sig mot Bangårdsområdets grusytor.

*Bebyggelsens påverkan på stadsbild och kulturmiljö för Brunngatan (se mer i MKB)*

Ytan som idag är en stor grusparkering inne på bangårdsområdet får mer stadsmässig karaktär som bildar front mot Brunngatan. Detta förstärks inte minst av den tillkommande verksamhetsbyggnaden som både bedöms kunna bidra till Brunngatans stadsmässighet och skapa ett landmärke, folkliv och bidra till bättre orienterbarhet. Också den nya infarten mot Norra Bangårdsgatan bedöms öka orienterbarheten i området. Risk bedöms dock finnas att de båda korsningarna (Brunngatan/Södra-Norra Bangårdsgatan) blir en storskalig trafikmiljö, varför det är viktigt att förstärka gaturummet rumsligt med vegetation och/eller byggda, väl gestaltade element. Inte minst är detta viktigt invid Folkungavallens entrébyggnader. Sammantaget bedöms planförslaget medföra både märkbart positiva, och märkbart negativa konsekvenser för stadsbilden längs Brunngatan.

### **Befintlig bebyggelse**

Befintlig bebyggelse inom planområdet kommer att få ny användning samt förses med rivnings- och/eller varsamhetsbestämmelser.

#### *Stationshuset*

Stationshusets exteriör med fasad i rött tegel, murad i 10-skiftigt munkförband med springande kopp är ytterst välbevarad. Takfoten är utförd med en enkel utkravning och stationshusets gavelrösten är vackert mönstermurade. Förutom att en del ytterdörrar ersatts med nyare, tenderar det mesta att vara bevarat med omsorgsfull förnyelse av ytskikt, kulörer samt snickerier. (2012 Sörmlands museum)



*Befintligt stationshus sett från Centralplan samt loggia på stationens västra sida.*

Stationshuset regleras med rivningsförbud och skyddsbestämmelser för att bevara dess karaktär och arkitektur. Byggnaden omfattas av 8 kap 13 § PBL. Byggnadens volym, fasad- och takmaterial, fönstersättning, skärmtak, loggia samt klocka ska bevaras.

Nyköpings resecentrum med föreslagna entrébyggnader på bägge sidor om spåret kommer att ersätta de resandefunktioner som befintligt stationshus har. Stationshuset kommer i och med förslaget inte att ha koppling till järnvägens funktion. För att nyttja stationshusets kulturhistoriska värde och karaktär föreslås i planen en ny användning av stationshuset. Byggnaden bör ha en fortsatt publik vistelse och vara en ny mötesplats. I planförslaget har stationshuset användningsbestämmelsen C<sub>1</sub> (centrumverksamhet, dock ej hotell eller vandrarhem), vilket innebär en kombination av handel och service, till exempel i form av småskalig saluhall, kafé, restaurang samt småskalig detaljhandel. För att byggnadens nya användning ska vara lämplig sett till dess närhet till spårområdet har byggnaden analyserats i framtagna riskutredning, se vidare i avsnitt *Störningar och risker*.

#### *Lokomotorstallet och godsmagasinet*

Planerat resecentrum fodrar stora ytor för att inrymma god funktionalitet, tillgänglighet och säkerhet för bland annat angöringsyta för bussar till resecentrums dockningsterminaler. I planens genomförande behöver därför lokomotorstallet samt del av godsmagasinet tas bort. Den äldsta delen av godsmagasinet, som anses ha högst kulturhistoriskt värde, sparas och föreslås även flyttas cirka 50 meter västerut längs med södra Bangårdsgatan. Flytten av godsmagasinet möjliggör att bussterminalens funktioner får tillräckligt med yta samt ger möjlighet att bevara delar av godsmagasinet och samtidigt dess parallellitet med södra Bangårdsgatan. Godsmagasinet får användningen centrum som möjliggör en variation av användningar för huset såsom för service, handel, kulturella och sociala verksamheter med mera. Tanken är även att godsmagasinet ska kunna innehålla personalutrymme för yrkeschaufförer, mindre serviceverksamheter samt teknikutrymmen. Godsmagasinet i dess nya placering skyddas med rivningsbestämmelse samt varsamhetsbestämmelser. En certifierad sakkunnig i magasinets kulturvärden bör vara med vid projektering och genomförande av flytten. En teknisk bedömning har tagits fram för att klargöra att en flytt av byggnaden är möjlig.



*Den högra bilden visar fasad mot öster och baksidan av lokomotorstallets östra del. Den vänstra bilden visar godsmagasinetns söderfasad, sett från Södra Bangårdsgatan. Godsmagasinetns äldre delar inklusive bostadshusdelen flyttas i planförslaget. Lokomotorstallet rivs alt flyttas utom planområdet.*

### **Torg, parker och grönstruktur**

Torg, parker, gång- och cykelstråk samt gaturum utgör viktiga delar av resecentrums offentliga rum. Nya trädplanteringar planeras runt om i området med syfte att skapa ett resecentrum och stadsmiljö med mycket gröna inslag. Träd och gröna inslag placeras utmed stråk, mötespunkter och med syfte att rama in en gatumiljö och visa på rörelseriktning. En del av dessa platser regleras och blir bindande i detaljplanen, bland annat torgytor och stråk till/från södra entrébyggnaden, längs med delar av Södra Bangårdsgatan och längs med Norra Bangårdsgatan, vid Centralplan samt på torget på norra sidan. Vilken typ av träd eller övrig växtlighet som planteras styrs inte i detaljplanen. Längs Södra Bangårdsgatan är det rimligt att anta att befintlig allé med parklindor ersätts med nya.

Nedan beskrivs de planerade offentliga rummen:

Parcken vid resecentrum

Parcken är placerad centralt i området som en välkomnande och samlande parkmiljö och utgör ett första möte med Nyköping för de som angör stationen. Parcken kan ses som resecentrums hjärta omgärdad av viktiga stråk och resandefunktioner. Parcken är ett resultat av dialogen med medborgarna och ska dels visa upp en värdig entré till Nyköping och dels skapa en attraktiv och grön miljö att vistas i. Särskild fokus bör läggas på informella sittplatser, sittplatser och vistelseytor för ungdomar som till vardags nyttjar kollektivtrafiken och där resecentrum är en del av många barns och ungdomars vardagsmiljö. Parcken har även betydelse för ekosystemtjänster genom artsammansättning, grönska och för rening och fördröjning av dagvatten. Parcken utgör också en länk mellan tåg, regionbusstreminalen och stadbusstorget. Parcken som idé har också en arkitekturhistorisk koppling, här ville man visa upp stadens bästa sida för besökaren. Här ville man manifesteras framtiden med effektiva långväga transportsätt. Samma förhållningsätt kan råda idag, men med lite andra förtecken och innehåll för stadsliv och hållbarhet.

Centralplan (med park och torg)

Centralplan är en viktig förplats till den gamla stationsbyggnaden. I planförslaget utgör Centralplan ett entrétorg till dagens stationsbyggnad samt gatumiljö och ramp till den västra gång- och cykelpassagen. Den är även länk till fortsättning av stråk genom platsen och vidare söderut över TGOJ banan för oskyddade trafikanter. Materialval för markbeläggning kan vara naturstensmaterial eller marktegel. Asfaltytan framför den äldre stationsbyggnaden minskas jämfört med dagens situation till förmån för generösare torg-, gång- och cykelytor. Befintliga busshållplatser och angöringszoner flyttas till resecentrums busstorg och bussterminalområde, cykelparkeringar och viss bilangöring för hämta- och lämnafunktion (drop-off funktion) anordnas. En mindre park föreslås inordnas i kvartersstrukturen. Parcken föreslås få en tydlig gräns i form av omgivande häckar. Befintliga träd bevaras i så stor utsträckning som möjligt men föreslås ej få ett särskilt skydd i planen. Nya trädplanteringar i parcken föreslås vara mindre blommande frukt och prydnadsträd som samspelar med trädgårdskvarteren.

Torg på norra sidan spåren

Ett torg skapas i anslutning till planerad ny stadsbebyggelse i Nöthagen (under planläggning) och den västra passagen. Torget knyter an till västra passagen via en



trappa med sittmöjligheter samt cykel alternativt gångramper. Se bild under *Västra passagen* samt i FUG.

### **Gator och passager**

Stråk är viktiga att utveckla för att skapa en sammanhållen stadsväv och binda samman målpunkter i staden. Resecentrum utgör en viktig målpunkt och nod i staden och bör knytas till så många stråk som möjligt. Stråken bör utvecklas med prioritering för gång, cykel och stadsliv och inneha olika karaktär och funktioner som länkar i staden. Detaljplanen har därför strukturerats så att den möjliggör flera stråk till och från området men också som viktiga länkar vidare. Analys av gator samt kopplingar redovisas i funktions-, utformnings- och gestaltningsprogrammet, FUG.

Gator inom planområdet

Brunnsgatan

Gatan kantas idag av höga träd och, sett till de flöden som prognosticeras, med otillräckliga mått för gång- och cykeltrafiken. Brunnsgatan är en pulsåder genom staden med måttliga trafikmängder för transporter in och ut ur staden. Brunnsgatan prioriteras för kollektivtrafiken samt för gång - och cykeltrafikanter men med fortsatt god framkomlighet för bil. Gatan kommer i och med detaljplanen att byggas om från korsningen med Blommenhovsvägen till korsningen med Södra Bangårdsgatan och har utformats för utrymmesklass A (VGU) med hänsyn till prioritering och kapacitet för framtida busstrafik. Brunnsgatan kommer att behöva sänkas under järnvägen (ny profil) för att skapa fri höjd för kollektivtrafik och utryckningsfordon som idag får specialbeställas för att rymmas under bron. Arbetet innebär att grundvatten tillfälligt kommer att behöva sänkas under byggtiden. En tillståndsansökan för en tillfällig sänkning av grundvattnet har påbörjats och avses lämnas in till domstol under 2020. De höjdskillnader som uppstår tas upp av stödmurar och tråg. Profilstudier av gatans sänkning har utförts i flera varianter med en strävan att minimera påverkan för bussarnas framkomlighet. Föreslagen profil anses vara en acceptabel standard tillsammans med valda korsningstyper. Befintlig och ny sektion visas i funktions-, utformning och gestaltningsprogrammet.

Gång- och cykelbanor är prioriterade i bredd och planeras att vara dubbelriktade på vardera sidan om Brunnsgatan som viktiga gång och cykelstråk med stora flöden. Sektionen medger en bredd om 4,5 m för separerad gång och cykelväg vilket anses vara en god standard i en innerstadsmiljö och är tydlig prioritering enligt kommunens Transportstrategi. Särskilt utrymme tillskapas vid passager över gata för att minimera konflikter mellan gående och cyklister. Brunnsgatan binder samman centrum med resecentrum och närliggande områden. Det ska finnas övergångsställen samt signalreglerade övergångsställen. I korsningen mot södra Bangårdsgatan kommer trafiksignal finnas. Omstrukturering av gatuutrymmet gör att trädallén längs med Brunnsgatan behöver tas bort då de står i konflikt med framtida gång- och cykelbanor och inte bedöms överleva den ombyggnation som ska göras av Brunnsgatan. En dispensansökan från det generella biotopskyddet har inletts. I ansökan som kommer lämnas in innan detaljplanen antas presenteras förslag på kompensationsåtgärder. För detaljer kring se mer i Brunnsgatan Systemhandling, Sweco 2019-10-18. Ytan in till norra Bangårdsgatan behålls som grön plantering. För prognosticerade trafikmängder se PM Trafik, Sweco.

Ombyggnationen av Brunnsgatan kommer att innebära att gatan behöver stängas av för trafik (exkl gång- och cykel) under byggtiden. Se vidare *Konsekvenser under byggtid*.

#### Södra Bangårdsgatan

Gatan är idag en lokalgata med smal trottoar där cykel- och biltrafik delar på utrymmet i körbanan.

I planförslaget flyttas korsningen med Brunnsgratan till ett något nordligare läge och gatan i övrigt byggs om och breddas med en generös gång- och cykelväg samt hållplatser för stadsbusstrafik som en integrerad del av ett nytt busstorg. Den befintliga lindallén behöver tas bort med anledning av yta för bussar samt på grund av flytten av godsmagasinet. Gaturummet kompletteras med ny lindallé i ungefär samma läge. För att se skillnaden på befintlig gata avseende bredd och sektion se Funktions-, utformning och gestaltungsprogrammet, FUG.

Gatan ska utgöra ett sammanhängande och tillgängliggörande stråk för gående. Stora flöden av gångtrafik kommer att passera korsningarna vid Brunnsgratan, Magasingatan samt Borgaregatan. Gatan utgör även en viktig öst-västlig länk i cykelvägnätet. Vidare är det en viktig gata för busstrafiken, då samtliga linjer ska angöra resecentrum via södra Bangårdsgatan. År 2030 väntas cirka 900 bussar per dag passera. Framkomlighet för buss ska överordnas annan trafik (förutom gångtrafikanter) vid de större passagerna vid Brunnsgratan och Magasingatan. Vid Brunnsgratan planeras en signalreglerad korsning. För prognosticerade trafikmängder se PM Trafik, Sweco.

#### Norra Bangårdsgatan

Gatan är idag en lokalgata i likhet med Södra Bangårdsgatan där cykel och bil förekommer i blandtrafik. Gatan karaktäriseras av att den har två sidor med stora olikheter i utseende. Gatans södra sida gränsar mot järnvägsområdet med överblivna grönytor och ruffig industri känsla medan gatans norra sida gränsar mot ett äldre villaområde med välskötta trädgårdar. Dimensionerna på gatan är trivsamma men angränsande verksamheter och igenväxning gör att gatan kan upplevas otrygg och mer som en mindre lokalgata.

Norra Bangårdsgatan kommer att byggas om och breddas. I och med ombyggnaden kommer gaturummet att kompletteras med ett gång- och cykelstråk på norra sidan av gatan med syfte att öka avståndet mellan bebyggelsen och körbanan samt för att skapa en gatukaraktär som samspelar med villakvarteren och dess gaturum. Norra Bangårdsgatan kommer att användas för hämta- och lämnafunktion för resecentrum samt för färdtjänst och taxi. Vid behov av ersättningstrafik så planeras de angöra denna gata. Mötet med Brunnsgratan föreslås vara trevägskorsning med vänstersvängsfält in mot anslutande gata. Planen medger att den i framtiden kan kompletteras med ytterligare svängfält om behov uppstår. I östra delen ansluter gatan till Nöthagen och dess framtida nya bebyggelse. Befintlig samt ny sektion visas i Funktions-, utformning och gestaltungsprogrammet, FUG. För prognosticerade trafikmängder se PM Trafik, Sweco.

#### Västra passagen

Västra passagen är en ny koppling under spåren för gång- och cykelpassage, placerad väster om bussterminalen. Passagen planeras att bli 8 meter bred och 3 meter hög invändigt med ljusinsläpp. Utformningen av passagen ska bidra till en känsla av bredd och synlighet genom passagen. Från Västra passagen kan man även komma till mittplattformen. På norra sidan av spåret möts passagen av en trappa med sittmöjligheter samt cykel, alt gångramper på var sida som tar upp höjdskillnaderna. Ovanför trappan finns ett torg som ansluter till planerad stadsbebyggelse i Nöthagen (område under planläggning).

Västra passagen kommer under byggtiden när Brunnsgatan behöver stängas av en period att ha en annan utformning. Passagen kommer att fungera som omledningsväg för utryckningsfordon, kollektivtrafik och gång- och cykel. Se vidare *konsekvenser under byggtid*.



Bilden till vänster visar anslutningen till västra passagen från torget på den norra sidan av spåret.

### Parkering och angöring

Bil- och cykelparkering

#### Nuläge

Idag finns stora ytor avsatta för bilparkering inom planområdet. En parkeringsutredning har visat att det i nuläget totalt finns ca 300st parkeringsplatser för bil; ca 120st vid lokomotorstallet och ca 90st inom banområdet mot Brunnsgatan. Vid det befintliga stationshuset finns i dagsläget ca 45st parkering och nordväst om spårområdet ytterligare ca 45st. Parkeringarna används idag för skilda ändamål såsom boendeparkering, arbetsplatsparkering, besök till sjukhuset, tågresenärer m.m. Vid den västliga tunnelpassagen finns det anordnade cykelparkeringar både vid den norra och södra uppgången. Vid den norra uppgången är tillgången till cykelparkering god. Denna upplevs dock relativt bortkopplad trots det geografiskt korta avståndet till plattform och Centralplan. Den södra uppgången har idag en underdimensionerad cykelparkering av sämre standard och det finns även cykelparkering på den norra sidan av den östra utgången.

#### Förändring

I planförslaget tillskapas totalt ca 1500 cykelparkeringsplatser och ca 150 parkeringsplatser för bil. Bilparkeringen ska till skillnad från dagens situation riktas tydligare till resecentrums behov och funktioner. Plats finns för ett modernt och väderskyddat cykelparkering i två våningar som huvudsakligen används för cykelparkering, markerat P1 på plankartan. Utöver cykelcentrum finns ytor både norr och söder om spårområdet där cykelparkeringar med väderskydd planeras. För redovisning kring placering av ytor för cykel, se FUG. Planförslaget strävar efter enkelhet i bytet mellan färdslagen. Inom planområdet tillskapas cykelparkering på ett flertal olika platser, invid utpekade gång- och cykelstråk samt vidtillkommande entréer. De största cykelparkeringarna är planerade till den västra passagen och planeras få ca 460 st. cykelparkeringar, samt invid entrébyggnaderna där det planeras för ca 500 stycken.

För att bedöma behovet av pendelparkering (antal) har en inventering och undersökning av belägningsgrad på befintliga parkeringar genomförts. Bilparkering inom Resecentrum är huvudsakligen planerad norr om spårområdet, med ungefär 20

st. platser för korttidsparkering i anslutning till den nordliga entrébyggnaden samt hämta - och lämna funktion, färdtjänst och taxi. Åt väster hittas funktioner pendlarparkering där det finns en byggrätt för ett parkeringshus. Parkeringshuset som funktion planeras samnyttjas både som pendlarparkering samt av framtida boende i Nöthagen. Antalet parkeringsplatser som avses reserveras för pendlare inom planområdet uppgår till ca 130 st. platser.

Befintligt stationshus har kvar den parkering som finns idag på fastigheten, cirka 45 stycken. Utöver detta för kommunen dialog om parkeringsanläggningar i angränsande utvecklingsområden Nöthagen (under byggtid), Högrbrunn och vid Visornas väg/Brunnsgatan för pendlare.

Bostäderna som möjliggörs i planen har ett parkeringstal på 0,5 parkeringsplats per lägenhet. Detta bedöms rimligt då placeringen är välförsörjd med kollektivtrafik i mycket nära anslutning. Goda förutsättningar för gående och cyklister samt det centrala läget bidrar till bedömningen.

Verksamhetshuset kommer inte att ha några egna parkeringsplatser inom egen framtida fastighet. Det goda kollektivtrafikläget, utrymmesskäl samt svårigheter att leda in biltrafik i korsningen Brunnsgatan på grund av stor mängd busstrafik gör att biltrafiken behöver minimeras på platsen. Angöringsmöjligheter ska finnas och leveranser bör i möjligaste mån styras till tider med mindre trafik i området.

#### Angöring

I dagsläget ligger den huvudsakliga angöringspunkten för hämta- och lämna med bil intill befintligt stationshus. Vid västra plattformsförbindelsens norra uppgång finns också angöringsytor. Det saknas angöringspunkter för tågresenärer intill den östliga uppgången, som uteslutande används av gång- och cykeltrafikanter för att angöra plattform.

I planförslaget planeras ett flertal angöringspunkter anpassade till samtliga färdslätt. Gång- och cykeltrafikanter får angöringsytor på ömse sidor om spåren intill planerade plattformsförbindelser. För resenärer som angör med bil planeras den primära angöringen till resecentrum ske norrifrån, intill den nordliga entrébyggnaden där utrymme finns för 10 platser. Angöring planeras också till strax söder om Centralplan, 5 stycken. För ökad tillgänglighet medges i planen handikapparkering intill den norra entrébyggnaden.

De nya bostäderna vid Centralplan kommer att ha angöring från Borgaregatan. Bussterminalen angör från Södra Bangårdsgatan, vid Magasinsgatan, och utfart sker till Södra Bangårdsgatan, mot Centralplan. Se mer om trafikrörelser för olika färdslag i funktions-, utformning -och gestaltungsprogrammet, FUG.

Angöring till befintliga bostäder påverkas inte. Avståndet mellan fastighet och körbana utökas på södra sidan när Södra Bangårdsgatan byggs om och då bedöms trafiksituationen bli säkrare vid angöring.

## Miljöförhållanden

### Miljö kvalitetsnormer

1998 utfärdade regeringen en förordning om miljö kvalitetsnormer (MKN). Det finns idag MKN för luft, buller och vattenkvalitet. Syftet med miljö kvalitetsnormer är att komma till rätta med hälso- och miljöpåverkan från så kallade diffusa utsläpp.

#### Miljö kvalitetsnormer för luft

Miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids idag inte i området. Den ökade pendlingen till och från resecentrum kan leda till ökade utsläpp om den sker med bil och inte gång, cykel eller motsvarande. Lokalt ökar utsläppen både genom att antalet fordon ökar och genom att ökad busstrafik utgår från området. Bedömningen är dock att den omgivande bebyggelsen och luftkvaliteten inte kommer att påverkas i negativ mening. Ett genomförande av planförslaget bedöms påverka luftkvaliteten positivt då förutsättningarna för att fler ska använda kollektivtrafik blir bättre och detta bidrar till minskning av utsläpp. Från och med augusti 2019 trafikerar elbussar samtliga linjer i stadstrafiken vilket innebär en minskning av utsläpp. Under byggskedet kan luftkvaliteten i järnvägens närhet temporärt påverkas negativt, främst på grund av damning och utsläpp av förbränningsgaser från arbetsfordon. Vid behov bör åtgärder som vattenbegjutning och rengöring av nedsmutsade tillfartsvägar vidtas. Åtgärder för att begränsa påverkan på omgivning ska redovisas i kontrollplan och följas upp kontinuerligt.

#### Miljö kvalitetsnormer för buller

Infördes 2004 genom förordning (2004:675) om omgivningsbuller.

Huvudinstrumentet för att följa miljö kvalitetsnormer är åtgärdsprogram, där kommuner med över 100.000 invånare ska göra bullerkartläggningar samt ta fram åtgärdsprogram. Nyköping omfattas därmed inte av detta. Buller styrs dock ändå genom de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken samt genom annan lagstiftning. Se avsnitt *Trafikbuller*. Åtgärdsprogram ska även tas fram för vägar med mer än 3 miljoner fordon per år eller för järnväg med mer än 30 000 tåg per år varför E4 och stambanan genom Nyköping omfattas.

#### Miljö kvalitetsnormer för vatten

Planområdet ligger inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Nyköpingsån (SE651705-156635) med undantag för området mellan de två tågspåren i västra delen av planområdet som avrinner mot Kilaån. För både Nyköpingsån och Kilaån har den ekologiska statusen klassats som måttlig och den kemiska statusen som god. Fastställda miljö kvalitetsnormer innebär att god ekologisk status ska uppnås till år 2021 och att den goda kemiska statusen ska bestå. Vatten från planområdet bedöms inte påverka recipientens vattenkvalitet nämnvärt utan kommer däremot ha bättre kvalitet än idag om föreslagna fördröjnings- och reningsanläggningar vidtas.

Den grundvattenförekomst som berörs av planområdet är Larslundsmalmen-Nyköping (SE651659-156091), en dricksvattentäkt som bedömts ha otillfredsställande kemisk grundvattenstatus 2015 och god kvantitativ status 2015. Bekämpningsmedel samt ämnena trikloreten och tetrakloreten har uppmätts, och därmed uppnås ej god kemisk status.

Vid den centrala och den västra passagen samt vid korsningen Brunngatan/järnvägen kommer grundvattnet behöva sänkas tillfälligt under byggskedet. Tillfällig sänkning kan även bli aktuellt vid schaktsanering av förorenad mark. Detta innebär grundvattenbortledning vilket är en tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

Grundvattensänkningen kan innebära negativa konsekvenser vilket utreds mer i processen med tillståndsansökan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning som tas fram.

### **Geotekniska förhållanden**

Marken inom planområdet består i huvudsak av fyllnadsmassor med undantag för ett litet parti urberg vid Brunnsgratan, strax söder om järnvägen samt vid västra passagen. I norr och väster gränsar planområdet mot områden som består av postglacial eller glacial lera. Markundersökningar (ÅF, 2014) visar att fyllnadsmaterialet till stor del underlagras av finsand men även mer finkornigt material (silt med inslag av lera och mull). Mer detaljerade undersökningar ska göras i kommande projekteringar inför byggnationer inom området.

Byggnader och anläggningar kan vara känsliga mot en grundvattensänkning om underliggande geologi innehåller sättningkänslig lera och byggnaden/anläggningen inte är grundlagd på ett sådant sätt som förhindrar negativ påverkan från marksättning. I Brunnsgratans utredningsområde finns byggnader på lera norr om järnvägen. Byggnadernas grundläggning har i ett första utkast sammanställs från tidigare inventerat material (Trafikverket, 2016b, källa järnvägsplan). Nordost om korsningen Brunnsgratan/järnvägen ligger idrottsplatsen Folkungavallen. I utredningsområdet för den tillfälliga passagen finns verksamhetslokaler och privatbostäder på lera norr om järnvägen enligt SGUs jordartskarta. Söder om järnvägen ligger byggnaderna istället på fyllnadsmaterial enligt SGU. Enligt Trafikverkets byggnadsinventering (2016b) saknas information om byggnadernas grundläggning och upplysningar om underliggande geologi i inventeringen kommer från SGUs jordartskarta.

Skyddsåtgärder och kontrollmätningar kommer att behöva göras för att undvika skada både till följd av byggnation och planerade grundvattensänkningar. Ett kontrollprogram tas fram inför byggstart som visar hur riskerna hanteras.

### **Radon**

Planområdet ligger inom ett område som är bedömt som låg risk för radon.

### **Elektromagnetiska fält**

Kring alla elledningar och elektriska apparater, så även kring dessa delar längs järnvägen, finns två typer av fält, elektriska och magnetiska. Dessa har ett gemensamt namn, elektromagnetiska fält. Avståndet till intilliggande bebyggelse ligger till grund för beräkning av värden gällande elektromagnetiska fält. För de bostadshus som ligger närmast spåren ligger nivåerna långt under de angivna referensvärdena (Trafikverket, 2019).

### **Förorenad mark**

Sammanfattning

Inom planområdet finns identifierade föroreningar på platser som tidigare använts som oljedepåer norr och söder om järnvägen. Det finns även uppgifter om att omlastning av flygbränsle har förkommit inom och i anslutning till dessa områden.

En bensenförorening har hittats i grundvattnet på fastighet Väster 1:2 samt öster om Brunnsgratan. På Väster 1:2 ligger bensenföroreningen mer än 10 m under markytan. På fastigheten Väster 1:43 förekommer alifater, aromater, xylen, metaller och PAH i halter över känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM). PAH, alifater och metaller finns även på fastighet Väster 1:42 som punktvisa föroreningar i fyllnadsmassorna på fastigheten. Inom Väster 1:42 ut mot Brunnsgratan finns även ett kraftigt förorenat område med petroleumförorening i fri fas. Föroreningen ligger i eller i direkt anslutning till grundvattnet. På den södra grönytan vid Centralplan har arsenik, bly och PAH-H påträffats i ytlig jord.

Saneringsåtgärder behöver utföras på delar av planområdet för att reducera risker som kan påverka människors hälsa eller miljön negativt. Sanering av två konstaterade källområden på Väster 1:42 och Väster 1:43 ska ske i enlighet med handlingar och utredningar som Jernhusen tagit fram och där projektering för saneringsåtgärd pågår. Även källområdet till påträffas bensenförorening inom Väster 1:2 ska hittas och åtgärdas. Under förutsättning att de planerade åtgärderna utförs anses marken lämplig för det ändamål som anges i detaljplanen (riskbedömning, Sweco 2020).

#### Planarbetet

Ett flertal utredningar och provtagningar har tagits fram under flera års tid som undersökt den förorenade marken inom planområdet. 2020 togs en samlad riskbedömning fram utifrån planens markanvändning (Sweco) samt en handlingsplan för hantering, beroenden och tågorning för sanering av marken.

Plankartan anger planbestämmelse på de områden där åtgärdsbehov föreligger som säkerställer att startbesked inte ges innan markföroreningarna avhjälpes. Teknisk och ekonomisk genomförbarhet för saneringsåtgärderna har verifierats genom Jernhusens samt Swecos utredningar. Hantering, beroenden och tågorning av saneringen redovisas mer utförligt i Handlingsplan för omhändertagande av markföroreningar samt under huvudmannaskap och ansvarsfördelning i planbeskrivningen.

I enlighet med plan- och bygglagen ska det under detaljplanprocessen utredas om marken är lämplig för det ändamål som marken planläggs för. Förorenad mark ska kartläggas och realistiska och genomförbara åtgärder hur de ska avhjälpas ska tas fram. Markägaren ansvarar att sanera markföroreningar innan marken tas i anspråk för detaljplanens användning. I enlighet med Miljöbalken har tillsynsmyndigheten ansvar att bevaka att förorenat område saneras och ställa saneringskrav till fastighetsägare och dem som ska genomföra detaljplanen.



Bilden visar det antal provpunkter för jord och grundvatten. Se mer i riskbedömningen.

Riktvärden och markanvändning

*Känslig markanvändning och mindre känslig markanvändning*

I Sverige jämförs förekommande föroreningsnivåer vanligen med Naturvårdsverkets generella riktvärden för mark; mindre känslig markanvändning (MKM) och känslig markanvändning (KM), (Naturvårdsverket, 2009). MKM kan vara till exempel vägytor och kontor, platser där människor vistas mer tillfälligt. KM är till exempel bostäder eller parker där människor vistas längre tid och är känsligare på grund av till exempel barn kan gräva i jorden. De är rekommendationer och utgör ett av flera verktyg som kan användas för riskbedömning av förorenade områden.

*Risikkvoter*

En riskbedömning har tagits fram för planområdet (riskbedömning, Sweco 2020). För att avgöra vilka föroreningar som bidrar mest till riskerna för människors hälsa och miljö, har risikkvoter beräknats för de grundvattenföroreningar som påträffats. Risikkvoterna har beräknats för både hälso- och miljörisker. Hälsorisikkvoter över 1 tolkas som indikation på att hälsorisk genom ånginträngning från bensenföroreningar i grundvattnet till byggnader, kan föreligga. Hälsorisikkvoter under 1 tolkas som att förhöjda halter kan förekomma men hälsorisker genom ånginträngning i byggnader föreligger ej. Hälsorisikkvoter under 1 kan dock innehålla halter som bidrar till miljörisker.

Miljörisikkvoter identifierar punkter med grundvattenhalter som är förhöjda utifrån ett referensvärde. Referensvärdet i detta fall utgörs av analysens detektionsgräns. Miljörisikkvoterna återspeglar således hur kraftig haltökningen är utifrån ett helt påverkat grundvatten.

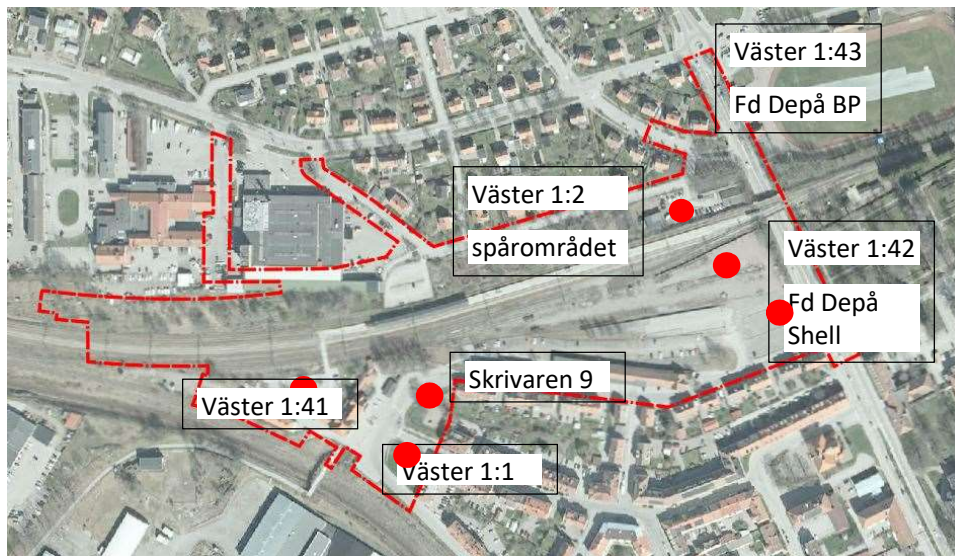
I detaljplanens riskbedömning har antagits att miljörisikkvoter över 100 speglar punkter med kraftig påverkan från en föroreningskälla. Miljörisikkvoter under 100 har antagits spegla områden med mindre kraftig eller ingen påverkan från en föroreningskälla. Metodens sällningsfunktion gör det lätt att särskilja mer eller mindre påverkade områden från varandra, utan att behöva ta ställning till om grundvattenhalterna motsvarar t.ex. dricksvatten- eller ytvattenkriterier. Miljörisikkvoter identifierar punkter med grundvattenhalter som är förhöjda utifrån ett referensvärde. Referensvärdet i detta fall utgörs av analysens detektionsgräns. Miljörisikkvoterna återspeglar således hur kraftig haltökningen är utifrån ett helt påverkat grundvatten.

*Miljörisikkvoter under 10*

Miljörisikkvoterna i flertalet provpunkter inom detaljplanområdet visar på mindre kraftig eller ingen påverkan från en föroreningskälla. Punkter med kvoter kring 1 är att betrakta som opåverkade. Den frekventa förekomsten av mindre påverkade punkter visar att grundvattenföroreningarna är lokaliserade till särskilda delområden.

För bedömning av hälso- och miljörisker kopplade till förorenad markmiljö, har riskbedömningen utgått från Naturvårdsverkets generella riktvärden för KM och MKM.





Bilden visar ungefärligt läge på var förorenad mark eller grundvatten finns i planområdet. Bilden återspeglar dock inte vart åtgärdsbehov föreligger.

Fastighet Väster 1:43, området norr om järnvägsspåren

#### Beskrivning av området

Oljedepån som låg norr om spårområdet användes från 1940-talet och troligen fram till 1973. Inom området har halter av alifatiska och aromatiska kolväten samt xylen och PAH-L över riktvärdet för MKM har påträffats. Halter över MKM har påträffats på nivån 0–4 m under markytan och lukt av petroleum har konstaterats ner till cirka sex meter. Markföroreningarna kan även förekomma under byggnader som kommer att rivras (Miljöteknisk markundersökning, Tyrens 2019). De gamla cisternerna finns troligen kvar och även anslutningsledningar.

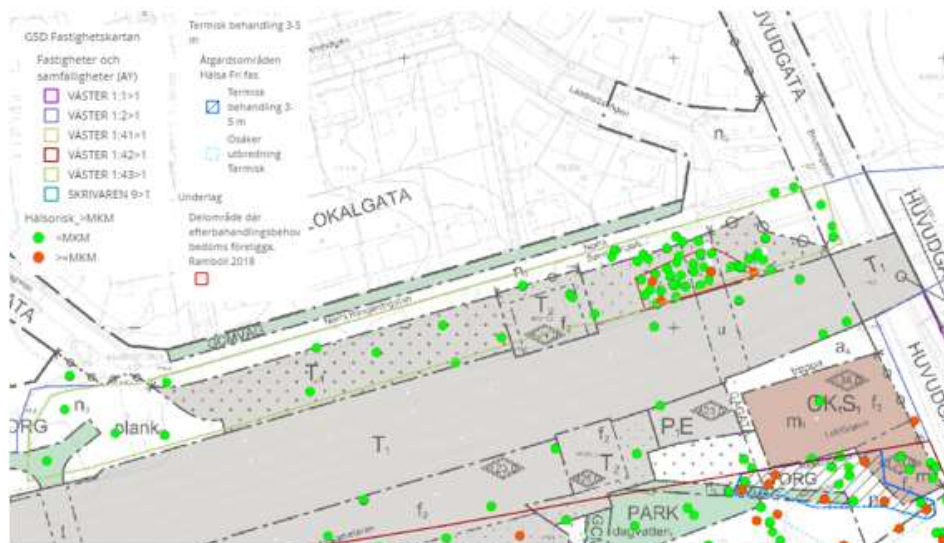
Viss förekomst av PFAS i grundvattnet hittats på fastigheten. En mer detaljerad avgränsning av föroreningen utförs av Jernhusen under projekteringen av en planerad saneringsåtgärd (riskbedömning, Sweco 2020).

#### Behov av sanering

I flera provpunkter har inte föroreningen med säkerhet avgränsats i djupled. Utifrån detta, samt utifrån risker för spridning till nedströms liggande vattendrag och grundvatten, bedöms det föreligga ett behov av åtgärder inom området (Miljöteknisk markundersökning, Tyrens 2019).

Jernhusen planerar för en saneringsåtgärd som minst kommer omfatta markbunden förorening i fyllnadslagret. Åtgärdsbehov för grundvattnet har hittills inte pekats ut. Jernhusen kommer utföra kompletterande undersökningar i samband med projektering av saneringsåtgärden. Projektering och sanering ska ske under 2020-2021.

Utöver saneringsåtgärden har Sweco rekommenderat löpande samordning av miljötekniska utredningar samt projekteringen av grundvattensänkningar, lednings-, grundläggnings- och spontningsåtgärder. Till exempel kan konstaterad förekomst av PFAS på Väster 1:43 och fastigheten söder om, Väster 1:2, medföra en mer komplex föroreningsituation som kräver en fördjupad riskbedömning samt utökad dialog med tillsynsmyndigheten (riskbedömning, Sweco 2020).



Planerad saneringsåtgärd (norr om spår) visas med röd markering. Se mer i riskbedömning.

#### Förslag på saneringsmetod

Enligt åtgärdsutredningen (Sweco, 2011) är schaktsanering den mest aktuella åtgärdsmetoden. Det kan även vara aktuellt att kombinera metoden med termisk sanering beroende på begränsningar till schakt intill banvallen. Järnvägens påverkan på schakt ska undersökas innan åtgärden påbörjas. Om en förorening lämnas kvar i schaktvägg eller schaktbotten finns det möjlighet att tillföra syregivare innan återfyllning för att minska risken för återkontaminering och skynda på den naturliga nedbrytningen (Kompletterande mark- och grundvattenundersökning, Ramböll 2018). Trafikverket har tagit fram ett PM som redogör för saneringsförutsättningar intill järnvägen då begränsningar finns till schaktarbeten intill banvallen. Underlaget är en viktig input till arbetet med att projektera för en saneringsåtgärd.

Det är i nuläget okänt hur föroreningsituationen ser ut under byggnaderna och detta går inte att undersöka så länge dessa står kvar. Det behöver även utredas om cisternerna finns kvar under mark. Det är lämpligt att ta höjd för detta i budget inför kommande efterbehandlingsåtgärd. Slutlig avgränsning av förorening i schaktväggar- och botten utförs i samband med efterbehandlingsåtgärd utifrån överenskomna åtgärds mål, vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt utifrån förhållandena på platsen och den framtida markanvändningen. Jernhusen har gjort en grov bedömning av mängden förorenade massor och uppskattad kostnad för sanering. Jernhusen ansvarar för att sanering görs och Jernhusen och Trafikverket har dialog kring om saneringen finansieras av den statliga garantin för efterbehandling av förorenade områden.

Marken att betrakta som lämplig för det ändamål som planen anger under förutsättning att sanering sker. Överlag förekommer det halter som inte indikerar risk för människors hälsa. Det förekommer dock kunskapsluckor i avgränsningen av föroreningen som ingår i den planerade saneringsåtgärden. Kunskapsluckorna kommer minska genom fortsatta utredningar (riskbedömning, Sweco). Plankartan anger planbestämmelse som säkerställer att startbesked inte ges innan markföroreningarna avhjälpats. Marken ska användas för T4 -trafik för resecentrum vilket i denna del av området innefattar parkering för bilar och cyklar, uppställning för buss samt drop-off-zon för bilar, taxi och färdtjänst (att betrakta som

korttidsparkering). Samtliga planerade åtgärder kräver bygglov varför planbestämmelsen om villkor för lov är tillämpbar på föreslagen markanvändning.

Fastighet Väster 1:2

#### *Beskrivning av området*

Fastigheten utgör nuvarande spårområde och delar av fastigheten har tidigare använts för omlastning av bränsle (Hifab 2011). Förhöjda halter av bensen och PFAS förekommer i grundvattnet. Bensenföreningen återfinns mer än 10 m under markytan. Föreningarna är inte avgränsade och källområdet för bensenföreningen är inte fastställt. Förekomst av PFAS tillför ingen hälsorisk eftersom grundvattnet inte används som dricksvatten. PFAS utgör dock en miljörisk på grund av det storskaliga spridningsmönster som kännetecknar denna föreningstyp.

Förekomsten av bensen kan betraktas som indikator på potentiell hälsorisk eftersom fastigheten ska bebyggas och kunskapsluckorna kring föroreningsutbredningen är stora. Riskbilden behöver klarläggas genom kompletterande utredningar för att verifiera källområdet och föroreningens avgränsning. Bensenföreningen indikerar även förhöjd miljörisk på grund av förekomst i en djup grundvattenakvifer.

Inom övriga delar av järnvägsområdet har inga halter över MKM påvisats. Trafikverket äger fastigheten som utgör järnvägsområde idag och i framtiden. Eventuella föroreningar som påträffas i banvallen under byggnationen kommer att hanteras av Trafikverket i samband med produktionen.

#### *Behov av sanering*

Det förekommer brister i dataunderlaget på Väster 1:2 som gör att åtgärdsbehovet inte kunnat fastställas i detalj. Utifrån ett antagande om att bensenföreningens källområde utgörs av omlastningsplatserna på Väster 1:2, förutsätts det att ett åtgärdsbehov kommer finnas. Åtgärderna berör i första hand källområdet då bensenförekomsten i djupt grundvatten inte medför uppenbara risker utifrån planförslaget. Trafikverket kommer komplettera dataunderlaget så föroreningen kan avgränsas. Utredningarna kommer mynna i en förnyad riskbedömning samt bedömning av åtgärdsbehov. Under förutsättning att dessa kunskapsluckor av Trafikverket bedöms vara lämplig för de ändamål som anges i detaljplanen (Riskbedömning, Sweco).

I samband med bygghandlingsprojektering kommer mer detaljerade markprover tas för att säkerställa behovet av eventuella åtgärder inom banområdet. Om det finns åtgärdsbehov i banvallen planeras det in i produktionsplaneringen för genomförande i samband med ombyggnation av banvall då produktionen sker i etapper med avstängt spår i olika skeden. Trafikverket ansvarar för detta utifrån genomförandeavtal mellan Nyköpings kommun och Trafikverket.



Förhöjda halter av bensen och PFAS förekommer i grundvattnet på fastighet Väster 1:2.

#### Förslag på saneringsmetod

Förutsättningarna för att åtgärda bensenföroreningen i grundvattnet på Väster 1:2 är goda. Ett antal etablerade tekniker finns som är lämpliga för sanering av bensen. Åtgärdsförutsättningarna bedöms likna förhållandena på Väster 1:42, där sanering utförs med schakt kombinerat med termisk behandling. Sweco har låtit göra en grov kostnadsbedömning och avgränsning för bedömning, och som underlag till planarbetet, att sanering är tekniskt och ekonomiskt genomförbar sett till projektets omfattning (PM Åtgärdsförutsättningar, Sweco 2020).

Trafikverket som fastighetsägare och ansvarig för sanering, enligt upprättat planeringsavtal mellan Nyköpings kommun och Trafikverket, kommer under Q1 2020 göra en kompletterande miljöteknisk utredning för att avgränsa föroreningen och fastställa källområdet. Trafikverket och Jernhusen har påbörjat en dialog om sanering av Väster 1:2 eventuellt kan ske samordnat med saneringarna på Väster 1:42 och Väster 1:43 och utföras som del i samma entreprenad.

Detaljplanen anger att sanering av området krävs för att startbesked till byggnation ska beviljas (a<sub>5</sub>). På så vis tas marken inte i anspråk av byggrätt förens riskbilden är klarlagd och så även saneringsbehovet. På området föreslås en byggrätt för ett nytt verksamhetshus innehållandes kontor- och centrumfunktioner.

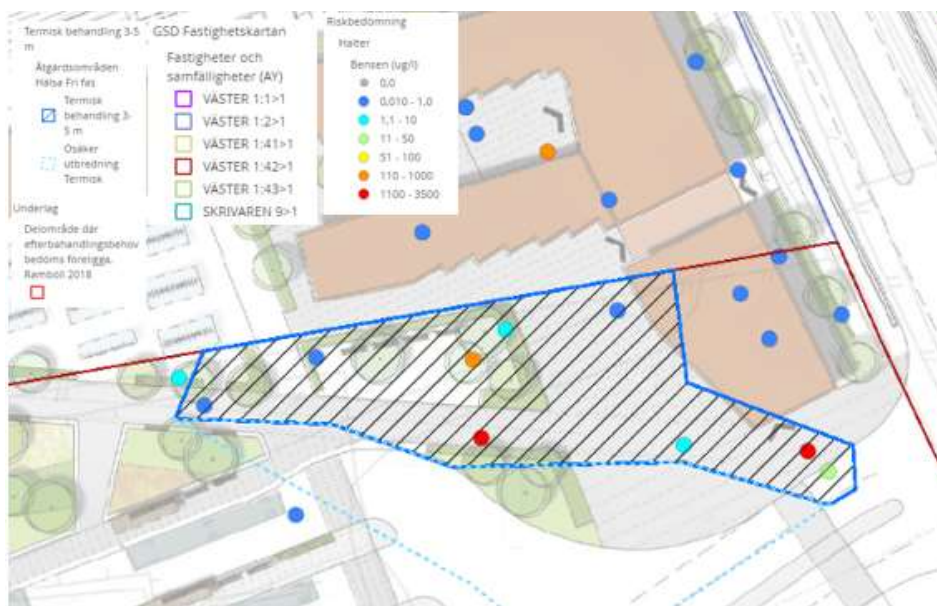
Fastighet Väster 1:42, området på södra sidan av järnvägsspåren

#### Beskrivning av området

På den östra delen av fastigheten har det under 1940 -1970 talet funnits en oljedepå med flera cisterner och ledningsdragningar under mark, samt tapplokal, tvätthall och verkstad. Byggnaderna fanns kvar fram till 2012 men är nu rivna. Det finns tre markförlagda cisterner kvar från den tidigare verksamheten och sannolikt även gamla ledningsdragningar. Området har även använts för åkeriverksamhet.

Det har konstaterats förorening i fri fas i naturligt förekommande jordlager och en föroreningsplym i grundvattnet. Ytliga fyllningsmassor över hela fastigheten betraktas generellt som rena men punktföroreningar har påvisats (Tyréns, 2019).

Det bedöms inte ske någon spridning av förorening till de byggnader som är belägna söder om Södra Bangårdsgatan (Markundersökning inom fastighet Väster 1:42, Kemakta, 2009) vilket även bekräftas i kompletterande undersökning av grundvatten och porgas (i brunnar och under asfalt i Södra Bangårdsgatan och Brunnsgatan) (Sweco 2020).



Planerad saneringsomfattning visas med blå markering. Se mer i riskbedömning.

#### Behov av sanering

Sanering krävs på Väster 1:42 främst på grund av hälsorisker genom höga föroreningshalter och fri fas i grundvattnet (Sweco, 2019b och Liljemark, 2019). Projektering av t.ex. grundvattensänkning behöver ta hänsyn till att åtgärds målen tillåter en viss restförorening. Restföroreningen kan i viss mån sammanfalla med botten på ledningsgraven som ska dras över fastigheten.

Det förekommer ett mindre delområde med förhöjda arsenikhalter. Halterna är så pass höga att föroreningen skulle behöva avgränsas så att t.ex. akuttoxiska risker med arsenik kan uteslutas. Avgränsningen bör kunna ske som en del i de fortsatta arbetena med att projektera för saneringsåtgärd på fastigheten.

På fastigheten i övriga delar västerut förekommer måttligt förhöjda föroreningshalter i fyllnadsmassorna. Jernhusen avser åtgärda delar av föroreningen av juridiska skäl kopplat till det statliga finansieringsavtalet med Trafikverket. Fastigheten innehåller också överskottsmassor då nuvarande markyta kommer sänkas. I samband med nedsänkningen kommer föroreningar i överskottsmassorna att avlägsnas.

#### Förslag på saneringsmetod

Jernhusen är ansvarig för sanering av fastigheten. Saneringen är beslutad omfattas av statlig miljögaranti vilket betyder att Trafikverket ersätter kostnaderna som uppkommer till följd av föroreningar i mark. Trafikverket har i beslut bekräftat att den aktuella föroreningen omfattas av miljögarantin och ersättning för hela åtgärden har beviljats.

Fastighetsägaren har planerat att utföra en kombination av schakt- och termisk sanering. Metoden innebär en kombination av schaktsanering ovan grundvattenytan, ca 0-3 meter, och termisk sanering under grundvattenytan, ca 3-5 meter. De främsta

fördelarna med kombinerad schakt- och termisk sanering bedöms vara mindre omgivningspåverkan och mindre miljörisker (PM Åtgärdsförutsättningar inom fastighet Väster 1:42, Sweco).

Under förutsättning att sanering sker är marken att betrakta som lämplig för det ändamål som planen anger (Riskbedömning, Sweco). Plankartan anger planbestämmelse som säkerställer att startbesked inte ges innan markföroreningarna avhjälpes.

Skrivaren 9

#### *Beskrivning av området*

Detaljplanen ger byggrätt och möjliggör att uppföra nytt bostadshus. Markanvändningen betraktas därmed som känslig för människors vistelse på området. Något förhöjda föroreningshalter har hittats i fyllnadsmassor på området (Ramböll 2017). Flertalet halter ligger dock under hälsoriskbaserade riktvärden för känslig markanvändning. I en punkt överskrider riktvärdet marginellt. Punkten innehåller en förhöjd halt av bly. För att exponeringsrisk ska kunna uppstå behöver blyhalterna vara förhöjda inom ett större område än det är på detta område. Punkten indikerar således inga förhöjda hälsorisker för människor.

#### *Behov av sanering*

Sammantaget bedöms det inte finnas några åtgärdsbehov för markbunden förorening på fastigheten. Marken kan därmed betraktas som lämplig för det ändamål som anges i planen (riskbedömning, Sweco 2020).

Fastighet Väster 1:1, grönyta vid Centralplan

#### *Beskrivning av området*

Detaljplanens markanvändning är park. Markanvändningen betraktas därmed som känslig för både människors vistelse och markmiljöfunktionerna. Samtliga halter ligger över det hälsoriskbaserade delriktvärdet. Viss förorening har hittats i fyllnadsmassor som innehåller både bly, arsenik och PAH-H, men i olika hög utsträckning (Ramböll 2017). Eftersom hälsoriskvärdet för människors hälsa bygger på antaganden som motsvarar permanentboende (dvs daglig vistelse under året samt över en livstid). I parken blir det väsentligt lägre exponering och slutsatsen är att det inte finnas någon förhöjd risk som föranleder saneringsåtgärder. Flera punkter innehåller halter under riktvärdet för markmiljön. Tre punkter innehåller halter över riktvärdet. Halterna är marginellt förhöjda över riktvärdet och inslaget av jord med låg föroreningsnivå verkar vara stort.

#### *Behov av sanering*

Eftersom det saknas en sammanhängande och kraftig förorening, bedöms risken för påverkan på markfunktionerna som obefintlig. Värdet av att utföra saneringsåtgärder för att säkerställa ett livskraftigt markecosystem på ett sådant område blir därmed lågt. Marken är att betrakta som lämplig för det ändamål som planen anger. Beroende av parkens utformning kan projekteringen av parken säkerställa att massorna tas bort (Riskbedömning, Sweco 2020).

Fastighet Väster 1:41

#### *Beskrivning av området*

Detaljplanens markanvändning är centrumfunktioner, vilket motsvarar en markanvändning med riktvärde för MKM. För fastigheten Väster 1:41 finns det en punktförorening med zink. Det stora inslaget av låga halter i omkringliggande mark,

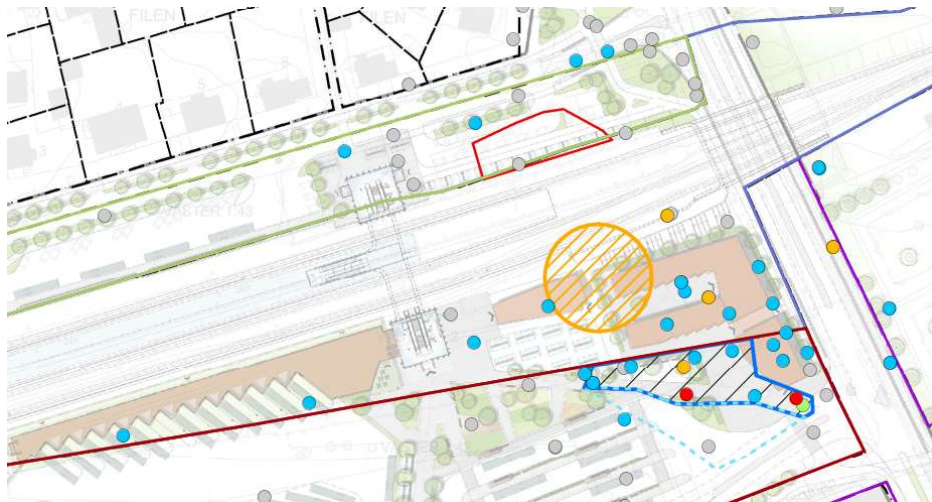
tyder dock på att möjligheten till goda markfunktioner inte påverkas inom själva planområdet. Punkten innebär ingen risk för människors hälsa och miljön.

#### *Behov av sanering*

Det bedöms inte finnas några åtgärdsbehov på fastigheten. Marken kan därmed betraktas som lämplig för det ändamål som anges i planen (riskbedömning, Sweco).

#### Fastighet Väster 1:1; Brunngatan

I detta område, där marken ägs av Nyköpings kommun, ska Brunngatan genomgå en omfattande ombyggnation, där vägen ska sänkas. Under byggtiden behöver en grundvattensänkning genomföras. Den bristfälliga avgränsningen av bensenföroreningen samt kunskapsluckan kring källområdet gör att spridningsrisker vid grundvattensänkning inte kan uteslutas. Den djupt liggande bensenföroreningen på Väster 1:2 ska enligt hydrogeologens bedömning inte beröras av avsänkningen. Kompletterande undersökningar på Väster 1:2 tar fram ny information som gör att riskbedömningen kan revideras. Nyköpings kommun tar fram en handlingsplan, där det anges att i kommande projektering av ombyggnationen av Brunngatan, ska tas fram platsspecifika riktvärden och att mark- och grundvatten ska saneras.



Bilden visar på de områden där åtgärdsbehov föreligger. (PM Åtgärdsföresättningar fastighet 1:2 Sweco, 2020)

#### **Störningar och risker**

Olycksrisker kopplat till järnväg

##### *Farligt gods och urspårningsrisk*

En riskutredning gjordes som underlag till järnvägsplanen (ÅF 2014). Där bedöms olyckstyperna farligt gods, mekanisk skada samt brandspridning från buss som relevanta att beakta inom detaljplanearbetet för Nyköpings resecentrum. Trafikverket har genomfört beräkningar för individrisk för dels mekanisk skada vid urspårning, dvs risk för att bli påkörd vid en eventuell urspårning, dels för olycka med farligt gods. Trafikverket bedömer att risknivån ligger inom ett område där riskreducerande åtgärder bör övervägas upp till 10 meter från spårområdet avseende påkörningsrisker.

Farligt gods passerar på Nyköpingsbanan och TGOJ-banan vilket kan innebära risk för tågresenärer och omgivning. Länsstyrelsen i Södermanlands län har tagit fram rekommendationer (2015) för hur hänsyn bör tas i den fysiska planeringen i anslutning till vägar och järnvägar med transporter av farligt gods. Där rekommenderas att risker från farligt gods beaktas inom 150 meter från farligt gods i

detaljplaneprocessen. Om marken intill en farligt godsled önskas användas på annat sätt än enligt rekommendationerna som inte kräver riskreducerande åtgärder bör riskerna utredas mer i detalj.

Planförslaget medger en bussterminal och entrébyggnader, parkeringshus och cykelcentrum inom 50 meter från spårmit. Tågtrafiken och bussterminalen hålls åtskilda av en planerad plattform, vilket skyddar vid eventuell urspårning och läckage av brandfarlig vätska. Detaljplanen föreslår även en byggnad som medger användning med kontor och centrumverksamhet invid spåret öster om resecentrum, avstånd på 15 meter från spårmit. Riskanalys (Sweco okt 2018) visar behov av ett urspårningsskydd, vilket säkerställs i plankartan och utanför järnvägsanläggningen. Vidare bestämmelser i plankartan som är riskreducerande åtgärder är att utrymningsväg för byggnader ska finnas på sida som inte vetter mot spårområdet, fönster mot järnvägen ska vara icke-öppningsbara, friskluftsintag ska vara placerade på sida bort från spårområdet eller på tak. Fasadmaterial på sidor som vetter mot spår ska utföras i icke-brännbart material alternativt uppfylla brandteknisk klass EI30.

Stationshuset föreslås få ny användning och planläggs med användningen C<sub>1</sub>, centrumverksamhet (men ej hotell eller vandrarhem). Användningen centrum inrymmer en kombination av olika verksamheter som handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som bör ligga centralt eller vara lätta att nå, dock är hotell eller vandrarhem ej lämpligt. Om byggnaden ska kunna rymma ett flertal personer är det viktigt att friskluftsintag placeras på ett sätt som minimerar risken att brandrök eller andra giftiga gaser tar sig in vid en olycka på järnvägen. Riskerna bedöms som störst från Nyköpingsbanan men hänsyn behöver även tas till spåret i sydväst (TGOJ), vilket ger att friskluftsintag bör placeras på taket om möjligt. Är det inte möjligt på grund av husets kulturmiljövärden är söderläge det bästa alternativet. Utrymningsvägar ska finnas bort från järnvägen och fönster inom 30 meter från riskkälla ska endast ska gå att öppna med specialverktyg eller nyckel för skötsel och underhåll och vara utförda i brandteknisk klass EW30. För föreslagen användning ska fasaden vara av icke brännbart material vilket uppfylls av den befintliga tegelfasaden. Detta säkerställs i planbestämmelse som följs upp i framtida bygglov.

Det f.d personalhuset till stationen ligger ca 10 meter från TGOJ-banan och bortom 30 meter från Nyköpingsbanan. Byggnaden är uppförd i tegel (obrännbart material) och endast ett plan. Den naturliga höjdskillnaden mellan byggnad och spår har en positiv effekt som bidrar med att inga ytterligare åtgärder behövs. Riskerna avseende farligt gods bedöms därmed vara acceptabla för de flesta typer av användningsområden som ingår i användningen centrum, dock ej hotell eller vandrarhem. Närheten till spåret innebär dock att även mindre (och mer sannolika) bränder kan kräva snabb utrymning och därför är det olämpligt med användning som medför sovande som inte känner till omgivningarna.

Trafikverket planlägger för en teknikbyggnad med reservkraftverk med bränsletank i väster om planområdet. Avståndet till de närmsta byggnaderna (personalhuset) och plangränsen i öst är mer än 30 meter. Placering av teknikbyggnad inom detta område ger inte upphov till några inga särskilda krav inom planen avseende risk så länge Sprängämnesinspektionens föreskrifter (SÄIFS 2000:2) om hantering av brandfarliga vätskor beaktas. Det innebär exempelvis att vissa schablonmässiga skyddsavstånd till andra byggnader bör upprätthållas om inte teknikbyggnaden i sig utformas som med brandteknisk avskiljning mot utomhusmiljön. Det bedöms vara möjligt att kunna placera byggnaden inom den kil som ligger mellan Nyköpingsbanan och TGOJ-banan



utan att den utgör någon oacceptabel risk för planområdet. Ingen naturlig höjdskillnad förekommer jämfört med ovan f.d personalbostaden.

Detaljplanen medger ett bostadshus vid Centralplan. Byggnaden ligger cirka 40 meters avstånd från närmsta spår på Nyköpingsbanan och 60 meter från TGOJ-banan. Riskutredningen rekommenderar åtgärder såsom friskluftintag på fasad bort från järnväg eller på tak, utrymningsvägar ska finnas vända bort från riskkällan och balkonger och uteplatser ska vara placerade bort från järnvägen. Fasader mot järnvägen bör utföras i icke-brännbart material alternativt EI30. Samtliga riskreducerade åtgärder säkerställs i detaljplanen genom planbestämmelser.

Parkeringshuset med byggrätt norr om spår innebär ingen känslig verksamhet men ligger inom ett område där det är relevant att ta hänsyn till att byggnaden nås av en urspårad vagn. Byggrätten är placerad 15 meter från spårmittpunkt. För att uppnå acceptabel risknivå anger plankartan följande bestämmelser; byggnaden ska utrymmas på sida bort från järnväg, fasaden ska utföras i icke-brännbart material utan öppningar och utan fönster mot spåret. Dessutom ska fasaden mot spåret vara förstärkt för att klara en påkörning alternativt inte vara bärande. Åtkomst för drift och underhåll av fasad får inte inkräkta på spårområdet, vilket bedöms klaras inom de 15 metrar från spårområdet som säkras.

#### *Brandspridning från buss*

Riskutredningen visar att sannolikheten för brand i buss är låg. Ett minsta avstånd på 8 meter mellan dockningsplats inom bussterminalen och närmsta annan byggnads fasad rekommenderas. Samma avstånd behöver också hållas mellan dockningsplats och närmsta spårkant på järnvägen.

#### *Buller*

Trafikbullerberäkningar har utförts för nuläge år 2017, nollalternativ år 2040 och planalternativ år 2040. I planalternativet ökar antalet godståg på Södra stambanan med 7 tåg öster om stationen, respektive 9 tåg väster om stationen, jämfört med nollalternativet. Dessutom ökar passagerartågens hastighet. Prognos avseende tågtrafiken kommer från Trafikverket. Se mer i bullerutredningen.

Området runt det planerade resecentrumet är även idag, utan genomfört planförslag, exponerat för höga ljudnivåer. Påverkan på ljudnivån i området, orsakad av planförslaget, är relativt måttligt även om det lokalt förekommer märkbara ökningarna såväl som sänkningar av maximal och ekvivalent ljudnivå.

Bullerskyddsskärmar kommer att sättas upp längs med järnvägsspåret inom planområdet. Skärmarna kommer att utformas olika på olika delar inom området, till exempel vid bussterminalen kommer bullerskyddet integreras i byggnaden.

Bullerskyddsskärmar kring resecentrum ska ansluta till gestaltningen av övriga delar och ligga som en lugn fond. Skärmarna utförs i en kombination av tegelskivor och glas. Se mer om gestaltungsprinciper för bullerskyddsskärmar och Trafikverkets övriga anläggningsdelar i gestaltungsprogram tillhörande järnvägsplanen. Utöver bullerskyddsskärmar i anslutning till spårområdet behöver fastighetsnära åtgärder genomföras, se nedan skrivning kring respektive område angränsande till resecentrumområdet.

#### *Elbussar i stadstrafiken i Nyköping*

Stadstrafiken i Nyköping trafikeras av elbussar från och med augusti 2019. Detta gäller ej landsorts- samt regionalbussar som använder förbränningsmotorer och som kommer angöra bussterminalområdet.

Elbussar är energieffektiva fordon som ger mindre utsläpp och tystare trafik. De höga maximala ljudnivåerna från busstrafiken orsakas av bussarnas förbränningsmotorer. Om busstrafiken bedrivs med elfordon genereras inget motorljud. Rullljud i friktion mellan däck och vägbanor uppstår alltså jämnt med elfordon men i de låga hastigheter som kommer att bli aktuellt i anslutning till bussterminalen skulle de maximala ljudnivåerna bli avsevärt mycket lägre jämfört med de nivåer som redovisas i bullerutredning som upprättas för Nyköpings resecentrum. Den lågfrekvensproblematik som redovisas, och ger upphov till höga ljudnivåer inomhus i bostäder längst med Södra Bangårdsgatan, minskar när huvuddelen av busstrafiken bedrivs med elfordon.

Befintliga bostäder längs med Södra Bangårdsgatan

#### *Riktvärden*

Dessa hus påverkas till största delen av vägtrafiken på Södra Bangårdsgatan, men även från Brunnsgränd. På grund av det stora antalet bussar på Södra Bangårdsgatan tillämpas riktvärdena ifrån infrastrukturpropositionen 1996/97:53, med riktvärden inomhus skärpta med 4 dB för att ta hänsyn till risk för lågfrekvent buller. Mot Södra Bangårdsgatan överskrider riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid samtliga fasader. Riktvärden inomhus, gällande ekvivalent och maximal ljudnivå, överskrider i flertalet hus längs denna gata.

Ljudnivån kommer att sänkas drastiskt inom området jämfört med nuläget, med cirka 10 dBA, trots att riktvärden inte bedöms kunna uppnås efter åtgärder vidtagits. Se mer nedan *Åtgärder*. Vidare sänks de höga ljudnivåerna inomhus om delar av busstrafiken bedrivs av elfordon.

Detaljer kring trafikprognos som legat till grund för beräkning av trafikbuller se bullerutredning.

#### *Åtgärder*

Fasadåtgärder i form av åtgärder på fönster och friskluftsventiler behöver utföras för fastigheter utmed Södra Bangårdsgatan. Åtgärder kan till exempel vara byte av glas i befintliga fönsterbågar med anledning av husens kulturhistoriska värden. På grund av att byggnaderna har fasadväggar av lättbetong begränsar dessa vilken högsta fasaddämpning som går att erhålla med föreslagna skyddsåtgärder. Det medför att riktvärden för maximal ljudnivå kommer att överskridas i flertalet fastigheter om inte fasaderna tilläggsisolerar. Dock är en tilläggsisolering utvändigt är inte lämplig med hänsyn till kulturmiljön och en tilläggsisolering invändigt skulle medföra minskad boendeyta i kombination med en stor risk för kommande fuktskador. Riktvärden ska innehållas om det är "tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt". Slutsatsen är att det inte tekniskt möjligt att innehålla riktvärdet på grund av de befintliga husens konstruktion. Vissa uteplatser längs denna gata är i behov av lokala bullerskärmåtgärder, om lokala bullerskärmar uppförs kan uteplatserna klara riktvärdena.

Befintliga bostadshus längs Södra Bangårdsgatan har idag ljudnivåer över riktvärden vid fasad och kommer fortsatt, med genomfört förslag och åtgärder, att ha ljudnivå över riktvärde. Dock kommer ljudnivån bli betydligt bättre för bostäderna om förslaget genomförs, både med och utan föreslagna åtgärder på husen, på grund av att de nya byggnaderna inom resecentrum samt med bullerplank längs med järnvägsspåret agerar ljuddämpande för omkringliggande bebyggelse.

För detaljer om prognoser för trafik på denna gata och förslag på fastighetsnära åtgärder som behöver utredas vidare för respektive fastighet se bullerutredning.

Befintliga bostäder längs med Norra Bangårdsgatan samt del av Brunnsgratan norr om järnvägen

#### *Riktvärden*

Riktvärden enligt Infrastrukturpropositionen 1996/97:53 ska tillämpas för buller vid befintlig bebyggelse. Den ekvivalenta och maximala ljudnivån från vägtrafiken ökar på grund av den ökade trafikmängden på gatan till följd av planförslaget. Ljudnivån från tågtrafiken minskar på grund av de skärmar som byggs i samband med att järnvägsanläggningen byggs om. Slutsatsen är att den sammanlagda ekvivalenta ljudnivån i stort sett blir oförändrad. De högsta maximala ljudnivåerna blir markant mycket lägre på grund av att den maximala ljudnivån från tågtrafiken sänks. Minskning är som störst längs Norra Bangårdsgatans östra del, där nivåerna minskar med ca 10 dB. Längs västra delen av Norra Bangårdsgatan minskar de maximala ljudnivåerna med cirka 2 dB. Anledningen till minskningen beror på att godstågen framgent planeras passera på ett sydligare spår och dessutom tillkommer byggnader mellan spår och bostadshus som till viss del skärmar ljudet.

Befintliga bostadshus norr om järnvägen, längs Norra Bangårdsgatan respektive Brunnsgratan, bedöms utifrån prognoseerna få bullernivåer vid fasad över riktvärde. Detta gör att också inomhusnivåerna i flertalet bostäder längs denna gata också kommer att överstiga gällande riktvärden.

#### *Åtgärder*

Buller från tåg ger de fortsatta högsta maximala och ekvivalenta ljudnivåerna, även med bullerskyddsskärmar. Samtliga bostäder längst med Norra Bangårdsgatan exponeras för ekvivalent ljudnivå över 55 dBA från tågtrafiken, och dessutom så höga maximala ljudnivåer (upp till 80 dBA), att bullerskyddsåtgärder i form av fönsteråtgärder behövs... Arbetet med bullerskyddsåtgärder behöver samordnas mellan kommunen och Trafikverket på grund av att det varierar från hus till hus vilken bullerkälla som orsakar behovet av skyddsåtgärd. Det behöver även beaktas att buller från tågtrafik och vägtrafik har olika spektrum så att genomförda skyddsåtgärder medför att buller från båda bullerkällorna innehåller riktvärdet efter genomförd åtgärd. Med skyddsåtgärder beräknas riktvärden inomhus kunna innehållas.

För detaljer om prognoser som legat till grund för bullerberäkningen och för behov av bulleråtgärder på fastighetsnivå se bullerutredning.

Verksamhetshuset korsningen Brunnsgratan/Södra Bangårdsgatan

#### *Riktvärden*

Vid nybyggnation tillämpas Boverkets byggregler. Centrum, utbildningslokaler och kontor har endast riktvärden för trafikbuller inomhus.

#### *Åtgärder*

Tillkommande kontorsbyggnad kommer att kunna byggas ur bullersynpunkt så länge dimensioneringen av fasadisolering är tillräcklig för att uppfylla gällande riktvärden för trafikbuller inomhus. Detta kontrolleras i kommande bygglov.

*Det nya planerade bostadshuset, kv Skrivaren*

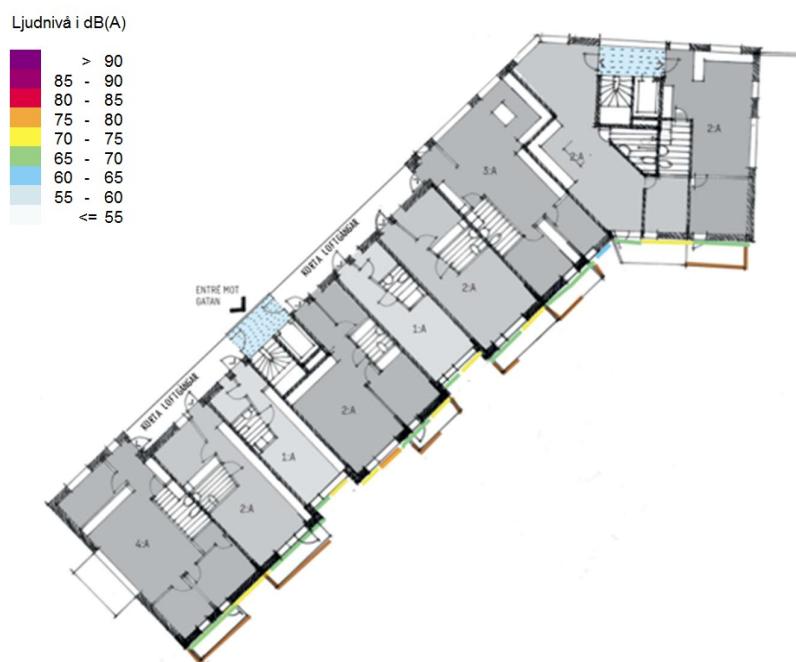
#### *Riktvärden*

2015 utfärdade regeringen en ny förordning om trafikbuller vid bostadsbyggande, SFS 2015:216, som ska gälla vid bostadsbyggande från och med 2015-01-01. Det planerade bostadshuset får enligt prognos ekvivalenta ljudnivåerna vid fasad ut mot Järnväggsgatan som överstiger riktvärdet 60 dBA.

### Åtgärder

Byggnad ska utformas så att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet vänds mot en bullerskyddad sida, enligt definition i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, om lägenheten har en ekvivalent ljudnivå över 60 dBA vid någon fasad. Det nya planerade bostadshuset behöver ges en planlösning med hänsyn till trafikbullersituationen. Den ekvivalenta ljudnivån på trafiksidan överstiger 60 dBA. Lägenheterna behöver utformas genomgående så att minst hälften av bostadsrum i varje lägenhet vänds mot bullerdämpad sida. Då fasad mot innergården är exponerad för maximal ljudnivå från tågtrafik från TGOJ-banan över 70 dBA åstadkoms detta lämpligen med balkonger med delvis inglasning. Maximalt tillåts 75 procent inglasning av balkonger enligt Boverkets tillämpning för att balkongen ska räknas som uteplats och fasad bakom inglasningen ska räknas som bullerdämpad sida (Boverkets allmänna råd 2008:1). Ett alternativt är att begränsa lägenhetsstorleken till 35 m<sup>2</sup> som enligt förordningen får erhålla något högre ekvivalenta ljudnivåer vid fasad. En möjlig lägenhetslösning redovisas nedan som innehåller riktvärden enligt SFS 2015:216.

Riktvärdet för uteplats uppfylls på innergården. Här kan en gemensam uteplats anläggas. Med balkongskärmar innehålls riktvärden för uteplats även på balkongerna.



Bilden visar ett exempel på lösning där alla lägenheter ges tillgång till bullerdämpad sida. Minst hälften av boningsrummen i varje lägenheterna ska ges tillgång till den bullerdämpande sidan (maximal ljudnivå överskrider inte 70 dBA).

Planbestämmelser i plankartan säkerställer detta. För att uppfylla riktvärden inomhus ska fasader, inklusive fönster och eventuella friskluftsventiler, utformas så att de reducerar buller från väg- och spårtrafik i tillräcklig utsträckning.

### Vibrationer

Trafikverket har som underlag till järnvägsplanen tagit fram en utredning om tågtrafikens effekter avseende vibrationer (underlagsrapport vibrationsutredning, Trafikverket 2017). Utifrån befintliga mätpunkter görs antaganden om påverkan på närliggande bebyggelse till planområdet. Detta på grund av liknande geotekniska förutsättningar och samma avstånd till bostäder från järnväg. Mätpunkterna finns vid både enfamiljshus och flerbostadshus, dock utanför planområdet. Vidare är tåghastigheten mycket låg igenom det området som är mest tätbebyggt vilket innebär lägre nivåer. Trafikverket har fastställt riktvärden för maximalt tillåten vibrationsnivå nattetid i bostäder och vårdlokaler. Riktvärdena anger att 0,4 mm/s ska gälla vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur vilket ombyggnaden av järnvägsanläggningen klassas som. Med avseende på stomljud gäller 35 dB(A) som riktvärde för maximal ljudnivå. Resultatet visar att vibrationer från järnvägen kan ge upphov till markvibrationer, men att vibrationsvärdena ligger under riktvärdena. Även stomljudsnivåerna i intilliggande byggnader (cirka 30 meter från spårens mitt) beräknas hålla sig inom angivet riktvärde. Under projektering görs kompletterande undersökningar för att säkerställa att ingen påverkan ska ske på närliggande bebyggelse.

En utredning av vibrationer av busstrafik (Sweco 2017) har gjorts på norra och södra Bangårdsgatan för att bedöma om tillkommande busstrafik skulle innebära påverkan på omkringliggande bostadshus. Utredningen visar att vibrationerna som uppkommer knappt är kännbara för människor i omkringliggande byggnader.

## Teknisk försörjning

### Vatten och spillvatten

I Brunnsgratan finns idag VA-ledningar som kommer att behöva läggas om i samband med ombyggnad av gatan. Ledningarna kommer att läggas om inom planområdet i nordsydlig riktning under spårområdet. Ledningarnas höjdläge planeras på en sådan nivå att tillfällig grundvattensänkning inte kommer att krävas till följd av ledningsomläggningen. Se vidare i Brunnsgratan Systemhandling (Sweco 2019-10-18), där visas förslag på ledningsomläggning som även berör andra ledningsägare. Plankartan säkerställer u-område för flytt av ledningar i enlighet med systemhandlingen. Planområdets försörjning av vatten och omhändertagande av spillvatten sker via det kommunala vatten- och avlopps nätet. Vid ny fastighetsbildning kommer tillkommande bebyggelse att anslutas till det detta

### Dagvatten

#### Förutsättningar

Ett separat ledningsnät, som leder dagvatten till Nyköpingsån, finns för stora delar av planområdet. Undantaget är Södra Bangårdsgatan och del av Magasinsgatan norr om Borgaregatan där dagvattnet idag leds till kombinerat ledningsnät för dagvatten/spillvatten. I korsningen Magasinsgatan/Borgaregatan är det förberett för anslutning av ny dagvattenledning vilket möjliggör separering av det befintliga kombinerade systemet.

Området norr om järnvägen, samt delar av Brunnsgratan inklusive en lågpunkt under järnvägsbron, avvattnas mot ledningsnät i Norra Bangårdsgatan. Hårdgjorda ytor öster och söder om befintlig stationsbyggnad avvattnas mot Borgaregatan och Järnvägsgatan. Många av de befintliga dagvattenledningarna är idag hårt belastade och kan inte ta emot ett regn med 10 års återkomsttid. Stora delar av planområdet är

hårdgjorda idag och kommer så vara vid genomfört planalternativ. Detta innebär att behovet av fördröjning inom området är stort.

Vid planering av hantering av dagvattnet behöver hänsyn tas till framtida klimatförändringar med de extremflöden som kan uppstå. Detta gäller både vid dimensionering av anläggningar och ledningsnät samt vid höjdsättning av t.ex. bebyggelse och gator.

Inom planområdet förekommer idag markföroreningar. Det finns dessutom indikatorer på att grundvattnet är relativt ytligt vilket gör att det inte är lämpligt att infiltrera dagvatten inom området. Utifrån detta föreslås lokala dagvattenanläggningar göras täta för att förhindra spridning av restföroreningar.

#### Föreslagna dagvattenlösningar

Dagvattenanläggningar som både fördröjer och renar dagvattnet ska tillämpas inom planområdet. Fördröjningsvolymen avseende dagvatten beräknas utifrån ett 20-årsregn med en klimatfaktor på 1,25 ska fördröjas minst ner till ett regn med en återkomsttid på 2 år. Reningsbehovet för dagvattnet inom planområdet har beräknats med utgångspunkt i Stockholms riktvärden för dagvatten.

#### *Spårområdet*

Trafikverket ansvarar för dagvatten inom spårområdet. För spårområdet har man tagit höjd för hantering av ett 50-årsregn med klimatfaktor. Dagvattnet från spårområdet kommer att kopplas till kommunala dagvattennätet via fyra utloppspunkter och förutsätter att utloppet motsvarar ett regn med en återkomsttid på 2 år. I tre av utloppspunkterna behöver vattnet fördröjas. Den beräknade fördröjningsvolymen är 38 m<sup>3</sup>, 150 m<sup>3</sup> och 103 m<sup>3</sup>. Ett fördröjningsmagasin motsvarande denna volym behöver anläggas vilket sker genom att ledningarna överdimensioneras så att fördröjning sker i Trafikverkets egna dagvattenledningar innan anslutning till allmänt ledningsnät., Vid den sista utloppspunkten behöver vattnet inte fördröjas eftersom anslutningspunkten är mycket nära Nyköpingsån. Istället måste en överflödesfunktion etableras, så att ytvatten vid större regnhändelser kan ledas direkt till Nyköpingsån. Bankroppens förmåga att rena dagvatten genom infiltration genom konstruktionslager har undersökts. Ett utökat skikt av ballast utgör en bättre reningsförmåga än den som existerar för befintlig bankropp. Resultatet av att utöka bankroppens ballastskikt med minst en meter gav en positiv reningseffekt för utsläpp av kväve, krom, kvicksilver och benspyren. De observerade utsläppsvärden efter rening i fallen för både befintlig och ny bankropp placerar sig under riktvärden för utsläppshalter (Ostlänken Nyköpings resecentrum PM Förutsättningar och krav ledningar och avvattning, Trafikverket 2019).

#### *Övriga planområdet*

En park planeras i hjärtat av resecentrum och parken gestaltas för att bidra till en grön yta i ett annars hårdgjort område. Parken ger värden för rekreation men samutnyttjas för dagvattenhantering. Vattnet renas samtidigt som det är en resurs ur ett rekreativperspektiv och bidrar med ekosystemtjänster inom planområdet. Hela bussterminalen föreslås avledas till dagvattenanläggningar i parken tillsammans med övriga anslutande ytor söder om parken. Syftet är att kunna anlägga färre större dagvattenanläggningar i stället för flera mindre. Avrinningsområden för den framtida situationen skiljer sig därför från den befintliga situationen. Vidare har planområdet delats in i olika delavrinningsområden och principiella förslag på typ av dagvattenanläggningar och deras placering har tagits fram för respektive

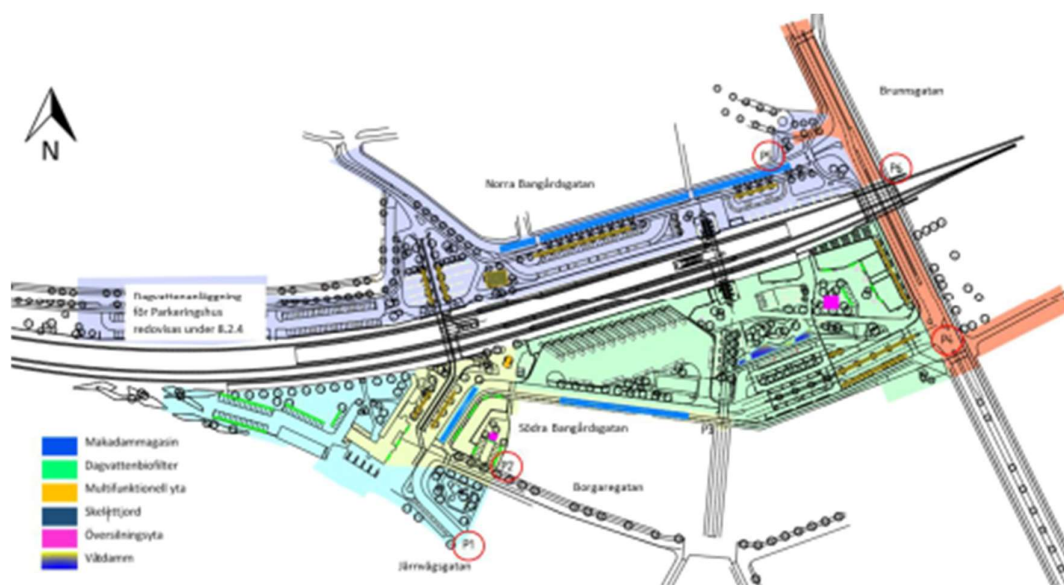
delavrinningsområde. Föreslagna dagvattenanläggningar för planområdet består av dagvattenbiofilter, skelettjord, översilningsytor och makadammagasin.

Dagvattenlösningar har förslagits utifrån typ av markanvändning, höjdsättning och tillgängliga ytor. Den övervägande delen av planområdet är hårdjord idag och kommer vara även efter exploateringen av området. Ett makadammagasin föreslås läggas under mark i parken. Det viktigaste för en god dagvattenhantering inom planområdet är höjdsättningen. Det är viktigt att undvika att instängda områden uppstår som riskerar att översvämmas vid större regn. Fastigheterna bör höjdsättas på en högre nivå än omkringliggande mark. Höjdsättning bör utformas så att dagvatten vid skyfall kan avledas via sekundära avrinningsvägar så som gator och grönytor. Översvämningssytor kan lokalt anläggas där vatten tillåts att samlas under kortare perioder.

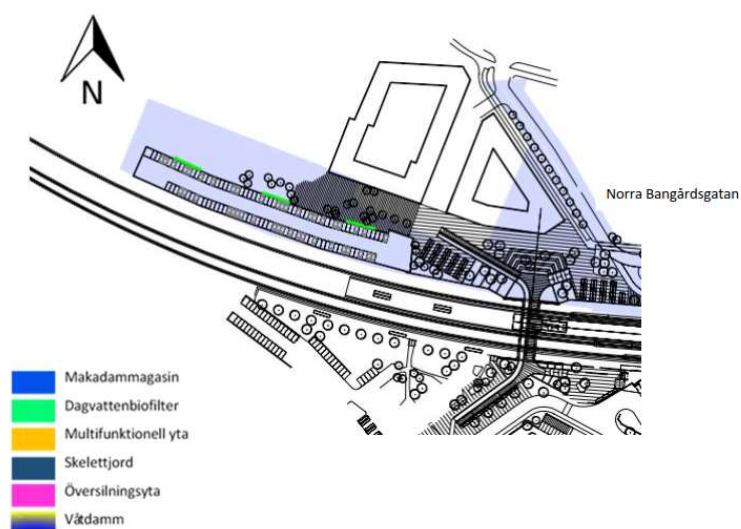
Dagvattenbiofilter har en god förmåga att reducera föroreningar i dagvatten. Biofilter nyttjar en kombination av kemiska, biologiska och fysiska processer i såväl filtermaterial som vegetation och biofilm för att avlägsna/kvarhålla föroreningar i dagvatten. Biofiltret består antingen av naturligt jordmineral eller konstgjort medium. Biofiltren bör uppgå till en area motsvarande cirka 2–6 % av avrinningsområdets hårdgjorda yta. Eftersom biofilter framför allt är reningsanläggningar bidrar inte denna teknik i större utsträckning med fördröjning av de dagvattenflöden som genereras under intensiva regn utan då leds en stor del av vattnet förbi via bräddöverfall.

Avrinningsområde vid anslutningspunkt P6 utgörs av Brunnsgränd. Brunnsgränd ska sänkas och dagvatten kommer att pumpas från området, därav har ingen kapacitetsbedömning gjorts för denna anslutningspunkt. Fördröjning och rening av dagvatten från Brunnsgränd bör hanteras öster om planområdet. Det finns en grönyta tillgänglig öster om Brunnsgränd (söder om fotbollsplan). Dagvatten föreslås pumpas till yttlig avrinning vidare till ett makadamdike där dagvattnet fördröjs och renas. Makadamdikedet kan täckas med vegetation vilket gör att diket smälter in den omgivande miljön.

Plankartan innehåller höjdsättning som säkerställer dagvattnets avrinning enligt föreslagna lösningar. Vidare har vissa ytor allmän platsmark i plankartan bestämmelse om att magasin ska finnas, vilket krävs på grund av utrymmesskäl. På viss kvartersmark finns bestämmelser om att fördröjning av dagvatten ska finnas. För detaljer om beräkningar se dagvattenutredning (Sweco).



Illustrationen visar föreslagna dagvattenlösningar för rening och fördröjning. Se mer i



dagvattenutredningen, Sweco 2020.

Dagvattenlösning vid parkeringshus.

## Värme

Tillkommande byggnader och anläggningar bedöms kunna anslutas till Vattenfalls fjärrvärmeledningar. Befintlig fjärrvärmekulvert i Brunnsgatan föreslås att läggas om i nytt u-område inom planområdet på grund av att den vid vissa partier ligger i vägen för planerat tråg som ska läggas i Brunnsgatan vid den planerade ombyggnaden av gatan. Bristen på utrymme i befintlig gång- och cykelvägen gör det svårt att lägga om ledning i nytt läge i gång- och cykelvägen. Tomrör för eventuell framtida kanalisering bör anläggas i planerat u-område. För principredovisning över ledningsomläggningen se bild ovan, avsnitt *Vatten och avlopp* och för detaljer se Systemhandling för Brunnsgatan xx.



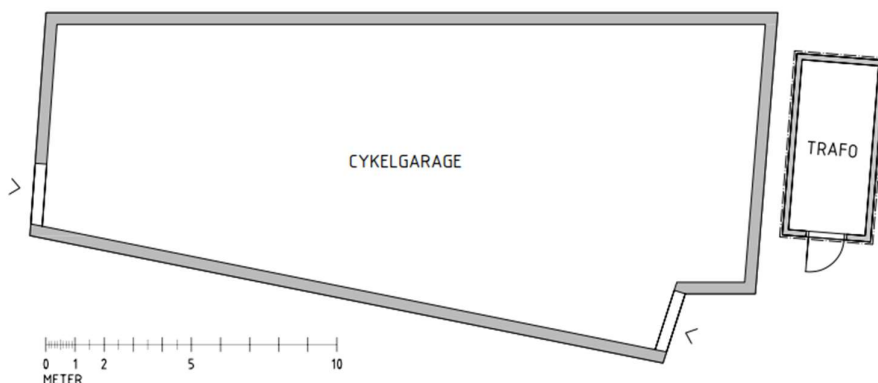
### Avfall

Avfallshantering ska ske enligt kommunens avfallspolicy. Återvinning för papper och glas finns vid Centralplan vid Järnvägs gatans slut. Ytan planeras att användas som avläppszon för besökare/resenärer till området. Behov finns då att hitta en ny plats för återvinning, utanför planområdet.

### El och tele

Området kan anslutas till befintligt el-, tele- och bredbandsnät. Befintlig opto- och telekanalisation som idag ligger förlagda i Brunngatan föreslås att läggas om i nytt U-område. Befintlig högspänningskabel föreslås även den att läggas om i nytt U-område. Tomrör behöver anläggas i framtida gång- och cykelbanor för gatubelysning. För principredovisning över ledningsomläggningen se bild ovan, avsnitt *Vatten och avlopp* och för detaljer se Systemhandling för Brunngatan xx.

Möjlighet till transformatorstation finns i planen inom E på plankartan. Transformatorstation behöver samordnas med utbyggnad av cykelgarage, dock ska stationen vara fristående, motsvara en B2 special och placeras i nisch till cykelgaraget. Hur stationen utformas bestäms inte i plankartan men föreslås utföras med fasad i cortenstål för att passa in med övriga material i området. Placeringen intill järnvägsansläggningen är godkänt utifrån jordning och samråd har skett med Trafikverket om detta. Avståndet mellan stationen och cykelgaraget ska uppnå till minst 0,4 meter och med fritt utrymme ovan om minst 1,2 meter.



Förslag på placering av transformatorstationen bredvid cykelgaraget.

### Tekniska förutsättningar

Utöver de undersökningar som redan utförts kommer tekniska förutsättningar att utredas mer detaljerat under fortsatt systemhandlings-och projekteringskedje.

### Konsekvenser av planens genomförande

#### Överensstämmelse med FÖP

Planförslaget är förenligt med fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta, antagen av Kommunfullmäktige 2013-12-10, där området är utpekade för resecentrumfunktioner.

## Miljökonsekvenser – sammanfattning av MKB

Nedan sammanfattas de miljöaspekter som tas upp i upprättad miljökonsekvensbeskrivning. Planförslagets konsekvenser har även jämförts med ett jämförelsealternativ samt ett nollalternativ. Dessa beskrivs inte här utan kan läsas om i MKB:n.

### Buller och vibrationer

Området har idag höga bullernivåer. Både planförslaget och jämförelsealternativet bedöms medföra små negativa konsekvenser (i jämförelse med nuläget) genom att trafiken kommer att öka på grund av flytten av busstationen till området och att riktvärdena för buller kommer att överskridas vid bostäder i närområdet söder om planområdet. Nollalternativet bedöms ge oförändrade konsekvenser i förhållande till nuläget då alternativet endast kan antas medföra mycket liten ökad påverkan. Det innebär att bullernivåerna även fortsättningsvis blir relativt höga inom och i anslutning till området.

### Olycksrisker

Nyköpingsbanan frigörs för mer godstransporter vid byggandet av Ostlänken. Dock bedöms få transporter med farligt gods passera. Konsekvenserna av planförslaget avseende olycksrisker är generellt små. Placeringen av verksamhetshuset skulle kunna leda till en oacceptabel risknivå, men eftersom riskreducerande åtgärder har angetts som planbestämmelser bedöms risknivån bli acceptabel. Bedömningen blir att konsekvenserna är små negativa under förutsättning att alla de i riskutredningen föreslagna riskreducerande åtgärderna genomförs. Även jämförelsealternativet bedöms medföra små negativa konsekvenser enligt samma resonemang som för planförslaget ovan. Nollalternativet bedöms medföra små negativa konsekvenser.

### Förorenad mark

Inom planområdet har förorenade områden identifierats där två f.d oljedepåer är styrande för riskbilden. Vid genomförande av detaljplanen behöver dessa områden saneras. Planförslaget bedöms medföra märkbart positiva konsekvenser i och med att en sanering kommer att genomföras. Jämförelsealternativet bedöms medföra liknande konsekvenser som planförslaget. Nollalternativet bedöms medföra oförändrade konsekvenser i förhållande till nuläget, då ingen sanering genomförs.

### Vattenkvalitet

Dagvatten från området leds idag direkt ut i dagvattenledning utan rening medan en mindre del infiltreras i området. Nyköpingsån som är recipient för dagvattnet har idag måttlig ekologisk status (med avseende på övergödning) samt god kemisk status. Planförslaget innebär att dagvattnet från området kommer fördröjas och renas innan det släpps vidare ut från området. Dagvattnet från området bedöms inte påverka möjligheten att uppnå MKN för god status i vattenförekomsten Nyköpingsån. Konsekvenserna av planförslaget bedöms som små positiva för vattenkvaliteten i recipienten. Om åtgärderna som presenteras i dagvattenutredningen inte genomförs bedöms konsekvenserna för vattenkvaliteten bli små negativa. Jämförelsealternativet innebär en ökad rening jämfört med dagsläget, vilket ger en mindre påverkan på Nyköpingsån. I nollalternativet kommer påverkan av dagvatten på Nyköpingsån att öka något.

### Stads- och landskapsbild

Planförslaget bedöms som helhet medföra små positiva konsekvenser för stads- och landskapsbilden. Planförslagets koppling mot staden, den förbättrade tillgängligheten och orienterbarheten utgör märkbart positiva konsekvenser medan förlusten av ett stort antal gamla träd och risk för stor kontrastverkan med omkringliggande miljöer

bedöms som små till märkbart negativa konsekvenser. Jämförelsealternativet innebär generellt en mycket mer storskalig lösning som domineras av stora byggnader och öppna trafikstråk utan förankring i den befintliga stadens struktur, skala och materialitet. Dock bevaras både fler befintliga uppvuxna träd och befintlig småskalig bebyggelse i jämförelsealternativet.

Nollalternativet bedöms innebära oförändrade konsekvenser för stads- och landskapsbilden, då områdets funktion inte förändras i ett sådant alternativ.

#### Kulturmiljö

Ett genomförande av planförslaget medför en viss påverkan på riksintresse och regionala kulturhistoriska värden varför den sammantagna bedömningen är att planförslaget innebär märkbart negativa konsekvenser för kulturmiljön. Stationshuset och delar av godsmagasinet föreslås bevaras men utöver detta föreslås rivning av en byggnad samt delar av ytterligare en byggnad, båda med väl dokumenterade kulturhistoriska värden. Utöver detta påverkas även strukturer och träd med höga kulturhistoriska värden negativt. Sammantaget innebär detta att omfattande spår av äldre tider, trots att de är väl utpekade och dokumenterade, försvinner inom planområdet. Jämförelsealternativet bedöms innebära små negativa konsekvenser för kulturmiljön, även fast en nationellt värdefull kulturmiljö reduceras så pass att den eventuellt inte längre kan förklaras som byggnadsminne. Nollalternativet är mest skonsamt för kulturmiljön då stationsmiljön bevaras i sin helhet. Detta medför bedömningen oförändrade konsekvenser för kulturmiljön.

#### Naturmiljö

Exploateringen enligt planförslaget innebär intrång i flera naturvärdesobjekt med påtagliga och höga värden, speciellt då flera alléer försvinner samt att torra grusmarker omvandlas till hårdgjorda ytor. Sammantaget bedöms planförslaget medföra märkbart negativa konsekvenser för naturvärden och för den biologiska mångfalden. Intrånget i jämförelsealternativet bedöms motsvara intrånget i planförslaget, även fast den ensidiga allén längs Södra Bangårdsgatan till större del kan bevaras. Detta eftersom sammantaget fler områden blir hårdgjorda än i planförslaget. Därmed bedöms jämförelsealternativet medföra samma konsekvenser som planförslaget. Nollalternativet bedöms medföra oförändrade konsekvenser för naturvärden och för den biologiska mångfalden.

#### Rekreation och friluftsliv

Planförslaget innehåller ett flertal gröna parkytor, bland annat den park som planeras i anslutning till verksamhetshuset, med möjligheter till viss rekreation inom lek- och aktivitetsytor. Kopplingar i både nord-sydlig och öst-västlig riktning stärks genom planförslaget och tillgängligheten för cyklister och fotgängare stärks. Sammantaget bedöms planförslaget medföra små positiva konsekvenser. Jämförelsealternativet bedöms innebära små negativa konsekvenser. Nollalternativet bedöms ge oförändrade konsekvenser för rekreation och friluftsliv.

#### Klimatpåverkan

I dagsläget ligger tåg- och busstationen på olika platser. Med det nya planförslaget samlokaliseras dessa, vilket ger bättre pendlings- och kollektivtrafikförutsättningar. Ytterligare positiva konsekvenser fås av att elbussar trafikerar stadsbusstrafiken från och med augusti 2019. Planförslaget bedöms medföra små positiva konsekvenser med anledning av detta. Jämförelsealternativet ökar också pendlingsmöjligheterna och bedöms därmed medföra små positiva konsekvenser. Nollalternativet medför små negativa konsekvenser, då trycket på parkeringar ökar med ökad folkmängd och möjligheterna att transportera sig till och från stationen med kollektiva färdmedel förblir oförändrade.

### **Sociala konsekvenser**

Planförslaget förväntas ge positiva sociala konsekvenser då det innebär förbättrade kopplingar genom resecentrum vilket förbättrar tillgängligheten och därmed integrationen mellan stadsdelarna norr och söder om järnvägen. Planförslaget innebär också flertalet nya mötesplatser i form av parker och torgbildningar.

### **Organisatoriska frågor**

#### **Tidplan**

Planarbetet bedrivs med normalt planförfarande.

Preliminär tidplan är: Samråd under vinter 2017, granskning under sensvåren 2018. Antagande i Kommunfullmäktige under våren 2020. Laga kraft under våren 2021.

#### **Genomförandetid**

Genomförandetiden är 10 år från det att detaljplanen vunnit laga kraft. Planering mellan kommunens detaljplan och Trafikverkets järnvägsplan sker parallellt. Även samordning på systemhandlingsnivå sker mellan parterna. Byggstart beräknas kunna ske kring 2022 och pågå under 4-5 år.

#### **Huvudmannaskap och ansvarsfördelning**

Kommunen är huvudman för allmän platsmark och ansvarar för utbyggnaden av denna. Fastighetsägare/exploatör är ansvarig för åtgärder och genomförande inom kvartersmark där; Trafikverket ansvarar för utbyggnad av entrébyggnader, plattformar, perronger, plattformsförbindelser, järnvägsbroar samt spårområdet med bullerskyddsåtgärder. Nyköpings kommun och Trafikverket har tecknat genomförandeavtal som reglerar ansvar och kostnader för åtgärder i den andres anläggningar.

#### **Sanering förorenad mark**

Delar av fastigheterna Väster 1:42, 1:43 och 1:2 är i behov av sanering då mark och grundvatten är förorenade. Sanering sker innan byggnationen inleds. Respektive fastighetsägaren ansvarar för att saneringen blir genomförd. Området är i dagsläget väl undersökt och det har även gjorts beräkningar på hur mycket saneringen delområde för delområde bedöms kosta. Föreslagna tekniker för efterbehandlingen av området anses vara genomförbara och ekonomiskt bärande sett till projektets omfattning. Avtal har upprättats mellan Nyköpings kommun och Jernhusen samt Trafikverket som nuvarande fastighetsägare vilket reglerar att sanering ska ske inför byggnation och inför Kommunens övertagande av mark inom området. Se mer detaljer under *förorenad mark*. Väster 1:42, Väster 1:43 samt Väster 1:2 bör saneras innan tillfälliga grundvattensänkningar sker till följd av passager under spår för att undvika att extra säkerhetshöjande åtgärder krävs inför att grundvattnet tillfälligt ska sänkas.

Eventuella föroreningar i banvallen (inom Trafikverkets mark Väster 1:2) kommer att hanteras av Trafikverket under ombyggnaden av järnvägsanläggningen. Om det finns åtgärdsbehov i banvallen planeras det in i produktionsplaneringen för genomförande i samband med ombyggnation av banvall då produktionen sker i etapper med avstängt spår i olika skeden. Trafikverket ansvarar för detta utifrån genomförandeavtal mellan Nyköpings kommun och Trafikverket.

### Handlingsplan

En handlingsplan har tagits fram av kommunen som redovisar en sammanfattning kring områden som behöver saneras, i vilken ordning de olika delarna ska saneras sett till produktionstidsplanen och vem som ansvarar för de olika momenten. Handlingsplanens syfte är att skapa en helhetsbild av hanteringen av föroreningarna inom området. Marken kommer inte att vara sanerad innan detaljplanen antas och detaljplanen säkerställer att marken i de delar där det krävs inte nyttjas för sitt ändamål förens sanering är genomförd. Projektering av åtgärder och genomförandet behöver samordnas med samtliga inblandade parter på grund av hur det kan påverka trafikeringen av järnvägsspåret, vägar runt om, parkeringshänvisning och avstängningar av områden under arbetet.

Sanering av de olika delområdena planeras ske enligt tidsplanen nedan:



### Genomförandeordning:

1. 2020–2022 – Sanering A + D i samverkansentreprenad. Sanering sker av Jernhusen
2. 2020–2021 – Sanering C inkluderas i ovan samverkansentreprenad när kompletterande arbete genomförts under Q1 2020. Hanteras av Trafikverket.
3. 2020–2023 – Sanering av område B sker till MKN av Jernhusen under 2020–2021. Eventuella rester i mark tas hand om av Nyköpings kommun vid schakt för ändrade marknivåer under 2023.
4. 2024 – Sanering av område G görs av Nyköpings kommun i samband med genomförande Brunnsgatan. Kompletterande undersökningar genomförs i samband med projektering.

Eventuella föroreningar i banvallen hanteras i produktion vid schakt då produktionen sker i etapper med avstängt spår i olika skeden. Trafikverket ansvarar för detta utifrån genomförandeavtal mellan Nyköpings kommun och Trafikverket.

Projektering av grundvattensänkning och ny ledningsgrav behöver ta hänsyn till att åtgärds målen i kommande saneringar tillåter en viss restförorening.

## Genomförande

Översiktlig beskrivning etapputbyggnad – kommunala anläggningsdelar

Genomförande av åtgärder inom detaljplanen har ett direkt beroende mot de åtgärder som ska genomföras kopplat till järnvägsplanen för Nyköpings Resecentrum. Kommunen och Trafikverket kommer att arbeta gemensamt med skedesplanering och produktionsplanering för ett kommande genomförande. Detta är reglerat i genomförandeavtal parterna emellan.



*Bild visar kommunens anläggningsdelar och i vilka etapper dessa byggs ut*

Som förberedande arbete genomförs omläggning av de ledningar som idag ligger i Brunnsgatan och som påverkas av ombyggnationen av Brunnsgatan. Dessa ledningar läggs i ny sträckning enligt (1). Som förberedande arbete genomförs även erforderliga rivningsarbeten av byggnader inom planområdet.

Markytorna söder om järnvägsspåret (2) ska iordningställas för i huvudsak bussar med anslutande tillfartsvägar samt gång-cykelvägar. Detta område färdigställs under period parallellt då arbeten med järnvägsanläggningen pågår. Troligtvis sker färdigställande i etapper.

Markytorna norr om järnvägsspåret (3) ska iordningställas till parkering, hämta/lämna, taxi etc. Dessa områden färdigställs under period då arbeten med järnvägsanläggningen är i slutfasen alternativt parallellt när arbeten sker kring Brunnsgatan.

Bussterminalen (4) samt cykelparkeringshus (5) färdigställs vid tidpunkt då arbeten med järnvägsanläggningen pågår för de södra spåren. Vid detta tillfälle trafikeras järnvägen på det norra spåret.

Då den västra plattformanslutningen i samband med byggnationer invid Brunnsgatan utgör tillfällig omledningsväg för kollektivtrafik, blåljus samt gående och cyklande måste samtliga arbeten som genomförs vid Brunnsgatan färdigställas i sin helhet innan ett färdigställande av planens permanenta gång- och cykelväg genom den västra passagen (6) kan ske. Detta kan ske när samtliga arbeten inom järnvägsanläggningen är färdigställda och spår trafikeras normalt.

Ombyggnationerna med Brunnsgratan (7) för att skapa fri höjd vid passage av järnvägen samt ombyggnationer i övrigt kring Brunnsgratan färdigställs parallellt med att järnvägsbroarna ersätts.

Genomförande av byggrätt för bostadshus vid centralplan (8) sker när övriga objekt inom resecentrum är genomförda och i drift.

Genomförande av byggrätt för kontor i den östra delen av planområdet (9) sker när övriga objekt inom resecentrum är i drift.

Tidsplan för byggnation av parkeringshus (10) norr om spårområdet är ännu inte fastställd och hänger samman med genomförande och etappindelning för exploatering av Nöthagen-området, nordväst om området.

Byggtiden för Nyköpings kommuns objekt inom detaljplaneområdet uppskattas pågå under ca 5-6 år och till stor del pågå parallellt med Trafikverkets planerade arbeten inom järnvägsområdet.

Översiktlig beskrivning etapputbyggnad – Trafikverkets anläggningsdelar

*Observera att järnvägsplanen har ett något utökat geografiskt område jämfört med detaljplanen och beskriver delar även utanför resecentrumområdet.*

Utbyggnaden inleds med att den västra anslutningen mot TGOJ-banan och Nyköpingsbanan respektive bangårdsområdet börjar byggas. Samtidigt byggs resecentrumdelen och passagen över Brunnsgratan om. Under cirka 1,5 års tid då de nya broarna vid Brunnsgratan och tråget anläggs kommer buss-, gång- och cykeltrafiken samt räddningsfordon som idag trafikerar Brunnsgratan att ledas om till en tillfällig väg under järnvägen, väster om Brunnsgratan (Västra passagen). Övrig trafik leds om via alternativa vägar i området.

Den tillfälliga vägen i Västra passagen anläggs mellan Norra Bangårdsgatan i riktning mot Blommenhovsvägen och Södra Bangårdsgatan i riktning mot Järnvägsgatan. Fordonstrafiken kommer att vara enkelriktad och signalreglerad vid passagen under järnvägen. Gång- och cykeltrafiken ansluts på norra sidan till Norra Bangårdsgatan vid Floravägen och på södra sidan till Södra Bangårdsgatan vid Borgaregatan.

Från den tillfälliga gång- och cykelvägen under järnvägen etableras åtkomst till mittplattformarna, och på södra sidan etableras åtkomst till den södra plattformen och till Södra Bangårdsgatan mot öster. När arbetet är avslutat kommer denna tillfälliga väg att fortsätta nyttjas som gång- och cykelpassage samt anslutning till den västra delen av plattformarna.

Befintliga spår trafikeras och befintlig plattform nyttjas medan nytt spår 1 och 2 samt ny sidoplattform byggs. När dessa är färdigställda kan trafiken läggas om och den södra delen av mittplattformen byggs ut.

I slutet av ombyggnaden kommer tågtrafiken att gå på de två södra spåren medan norra spåret justeras till slutligt läge och norra delen av mittplattformen färdigställs.

Slutligen byggs västra anslutningen som är en del av bibanan mot Skavsta utan påverkan på tågtrafiken.

Byggtiden för Trafikverkets mark- och anläggningsarbeten inklusive järnvägtekniska system på den aktuella sträckan blir drygt 4 år, drygt 2 år för den västra anslutningen och bangårdsområdet och cirka 2,5 år för Trafikverkets delar av resecentrum (Järnvägsplan Nyköpings resecentrum, Trafikverket).

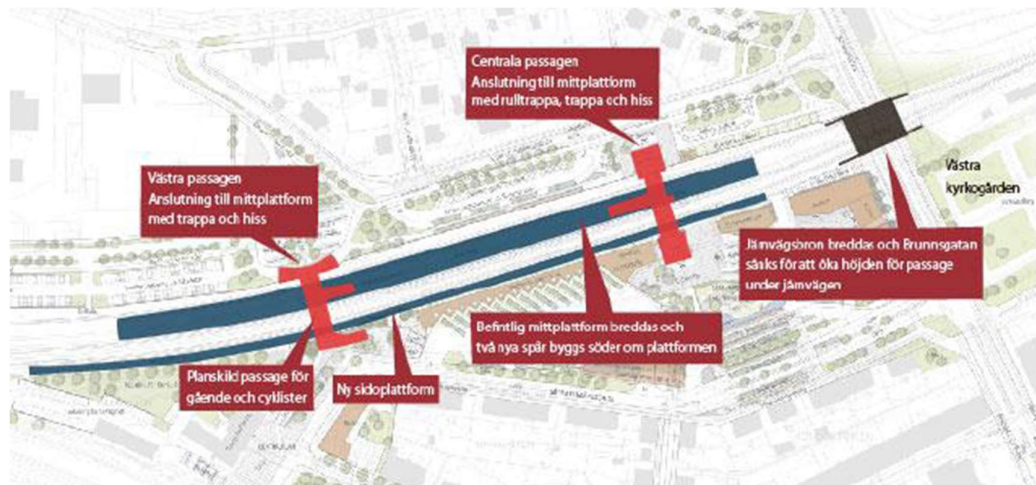


Bild visar på Trafikverkets utbyggnad av området

Trafikverkets planerade åtgärder omfattar sammanfattningsvis:

- Utbyggnad till tre genomgående spår genom stationsområdet och bangårdsområdet, därefter dubbelspår upp mot Skavsta. Anslutning till befintligt enkelspår på TGOJ-banan respektive befintligt enkelspår på Nyköpingsbanan mot Norrköping.
- Nya järnvägstekniska anläggningar för spår, el, kontaktledningar, signal och tele med tillhörande teknikbyggnader och servicevägar, nytt signalställverk.
- Två nya järnvägsbroar över Brunnsgratan. Rivning av befintliga järnvägsbroar över Brunnsgratan.
- En ny järnvägsbro i centralt läge över gångförbindelse till mittplattformen samt entrébyggnader.
- En ny järnvägsbro i västligt läge med gångförbindelse till mittplattformen och cykelpassage. Rivning av befintlig gångtunnel till plattform.
- En ny mittplattform (längd 355 m, bredd 10–12 m) och en ny sidoplattform (längd 410 m, bredd 5,5 m).
- Stödmurar
- Omläggningar av befintliga ledningar och befintliga vägar.
- Geotekniska förstärkningsåtgärder.
- Bullerskyddsskärmar
- Stängsling längs järnvägsanläggningen inom tätbebyggt område.

### Avtal

För att genomföra byggandet av Nyköpings resecentrum krävs ett flertal avtal mellan berörda parter och markägare;

Ett planeringsavtal har tecknats mellan Nyköpings kommun och Trafikverket under 2016 med syfte att beskriva den gemensamma planeringsprocessen för genomförandet av Nyköpings resecentrum.

I samband med genomförandet av järnvägsplan och detaljplan för Nyköpings resecentrum behöver Trafikverket och Nyköpings kommun genomföra ett flertal markregleringar, servitutsupplåtelser och nyttjanderättsupplåtelser. Ett övergripande markavtal upprättas mellan Trafikverket och kommunen som hanterar frågor kring



marköverföringar och servitutsupplåtelser. Markavtalet ska sedan följas av överenskommelser om fastighetsregleringar för de enskilda områdena.

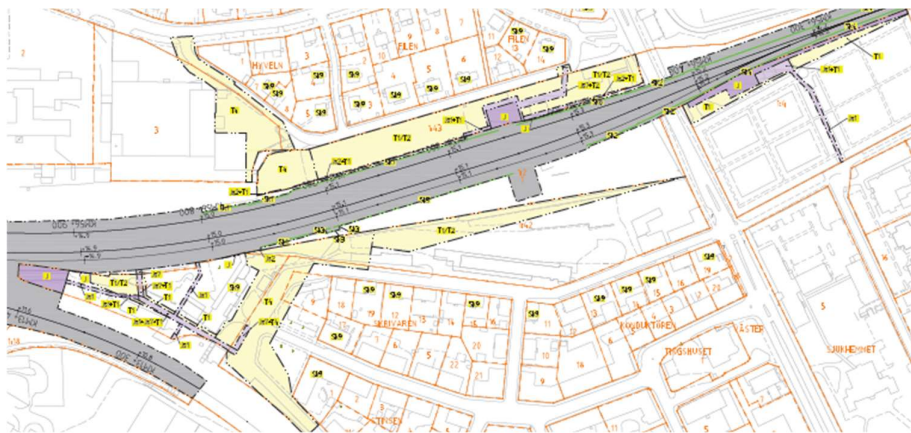
Genomförandeavtal och medfinansieringsavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket vilka reglerar parternas respektive ansvar för projektering och byggnation av olika anläggningsdelar samt kostnadsfördelning.

Kommunen avser förvärva mark inom området som idag ägs av Trafikverket respektive Jernhusen för att kunna bygga Nyköpings resecentrum. Nyköpings kommun har erhållit ett förhandsbesked från Trafikverket avseende att den del av Trafikverkets fastighet, Väster 1:2, ska försöjas till Nyköpings kommun under förutsättning att järnvägsplan och detaljplan vinner laga kraft. Ett flertal avtal tecknas mellan Nyköpings kommun och Jernhusen kring kommunens köp av fastigheterna Väster 1:41, Väster 1:42 och Väster 1:43.

För att kunna bygga den Västra Passagen och dess tillfälliga utformning under byggtid krävs nyttjanderätt för mark som berör Raspen 3 som ägs av Samhällsbyggnadsbolaget. Kommunen och Trafikverket har ett gemensamt intresse av passagen och Nyköpings kommun ansvarar för att ett nyttjanderättsavtal tecknas med fastighetsägaren.

Kommunen kommer att teckna ett genomförandeavtal med Vattenfall vilket reglerar tillkommande transformatorstation inom området.

Tillfälligt nyttjande under byggtid

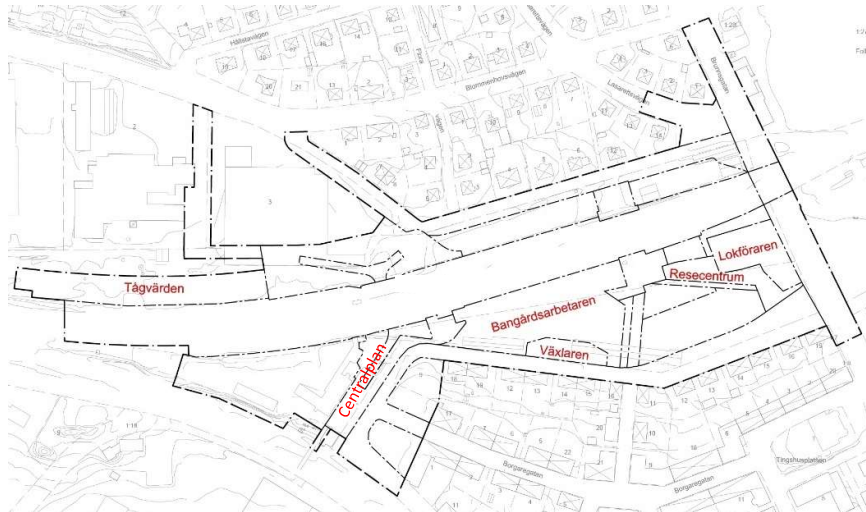


*Gult visar på Trafikverkets behov av tillfällig nyttjanderätt under byggtid. Ljuslila är servitut, lila är tillkommande ytor som Trafikverket behöver permanent för järnvägsanläggningen.*

Under tiden för byggnationen av Nyköpings resecentrum kommer olika ytor att behöva nyttjas tillfälligt för exempelvis upplag. Behovet av mark och utrymmesbehovet kommer att variera över tid och kan innebära intrång och begränsningar i tillgänglighet och framkomlighet. Att mark behöver nyttjas tillfälligt under byggtid påverkar byggstart för bland annat byggrätten invid Centralplan samt även genomförandeordningen för den kommande byggnationen som möjliggörs i pågående detaljplanearbete för Nöthagen (Raspen 1 mfl) på den nordvästra sidan av järnvägen.

### Namnsättning

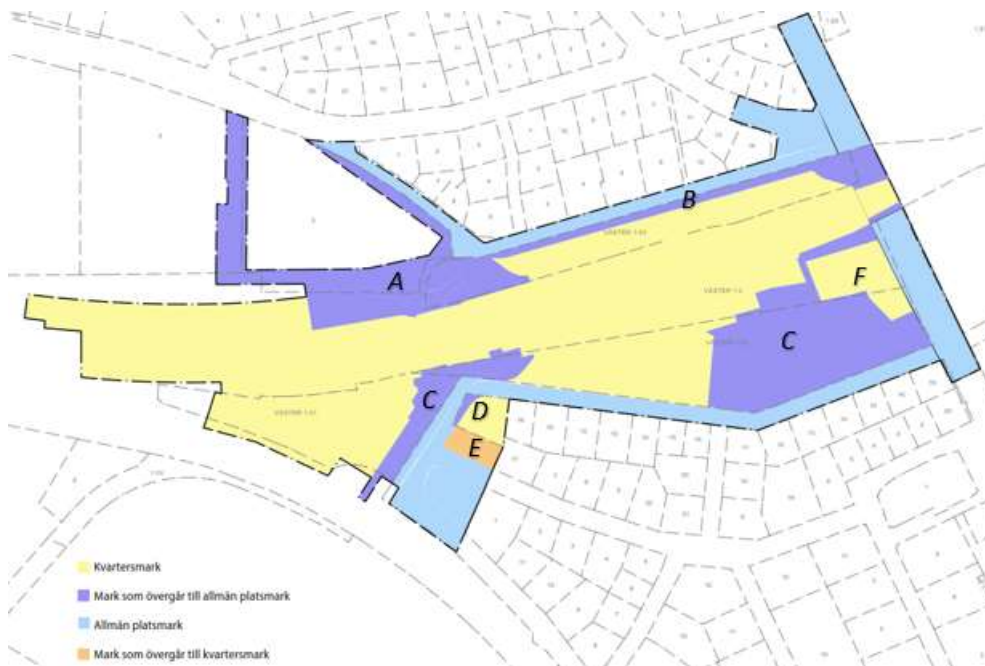
Kommunens namnberedning ansvarar för att namnsätta nya kvarter, gator, torg och parker. Förslag på kvartersnamn visas i kartan nedan.



## Fastighetsrättsliga frågor

### Fastighetsregleringar

Delar av fastigheter som utgör allmän platsmark kommer att genom fastighetsreglering överföras till kvartersmark och delar som idag utgör kvartersmark kommer att överföras till allmän platsmark.



Figuren illustrerar de fastighetsregleringar som blir aktuella. Lila områden ska genom fastighetsreglering överföras till allmän platsmark. Orange områden ska genom fastighetsreglering överföras till kvartersmark.

Tabell X Mark som kommer att övergå till allmän platsmark, obs ungefärliga siffror.

OMRÅDE	FRÅN FASTIGHET	TILL FASTIGHET	AREA (m <sup>2</sup> )
A	Raspen 2	Anderslund 1:27	1430
A	Raspen 3	Anderslund 1:27	3590
A	Väster 1:2	Anderslund 1:27	2240
A	Väster 1:43	Anderslund 1:27	1650
B	Väster 1:2	Anderslund 1:27	10
C	Väster 1:2	Väster 1:1	180
C	Väster 1:41	Väster 1:1	1380
C	Väster 1:42	Väster 1:1	180
D	Skrivaren 9	Väster 1:1	130
F	Väster 1:2 och Väster 1:42	Avstyckning, ny fastighet	2060

Tabell X Mark som kommer att övergå till kvartersmark, obs ungefärliga siffror.

OMRÅDE	FRÅN FASTIGHET	TILL FASTIGHET	AREA (m <sup>2</sup> )
E	Väster 1:1	Skrivaren 9	380

### Konsekvenser för fastighetsägare

Dialog om markägande pågår med de större fastighetsägarna inom planområdet för att kunna genomföra byggandet av Nyköpings resecentrum. Idag är Jernhusen, Trafikverket, Samhällsbyggnadsbolaget och Nyköpings kommun markägare inom området. Kommunen respektive Trafikverket kommer att förvärva fastigheter och del av fastigheter som behövs för att kunna genomföra detaljplanen. Till följd av detaljplanen kommer ett antal fastighetsregleringar att bli aktuella, se karta ovan.

I Nöthagen, norr om resecentrum, pågår planläggning. Detaljplanen för resecentrum kommer att påverka hur området i Nöthagen kan byggas ut och vilken etapp som byggs först. Den västra passagens användning under byggtid gör att byggstart av området närmast resecentrum inte är möjligt. Tillgänglighet till parkering i befintlig byggnad påverkas dock inte. Fastighetsreglering ska göras som innebär att kvartersmark tas i anspråk för torg och breddning av Norra Bangårdsgatan.

Södra Bangårdsgatan kommer att få ökade trafikmängder; främst buss och därmed ökade bullernivåer. Norra Bangårdsgatan kommer att anslutas till Brunnsgatan och kommer att få ökade trafikmängder jämfört med nuläget då enbart personbilstrafik till gatans villabebyggelse trafikerar gatan. För detaljer om prognos för trafik se PM Trafik, Sweco. På grund av trafikbullernivåer överskridande riktvärden blir bullerskyddsåtgärder aktuella för fastigheter längs med Norra och Södra Bangårdsgatan samt längs delar av Brunnsgatan. Fasadåtgärder i form av byte av fönster och friskluftsventiler kommer att utföras för fastigheter utmed Södra Bangårdsgatan. Ett flertal fastigheter längst med Norra Bangårdsgatan behöver erbjudas bullerskyddsåtgärder i form av fönsteråtgärder. Två fastigheter längst med Brunnsgatan behöver erbjudas bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder. Se mer detaljer i bullerutredningen, bilaga 14 (Sweco 2019). För 5 fastigheter blir det även aktuellt med lokala bullerskydd vid uteplatser. Arbetet med bullerskyddsåtgärderna behöver samordnas med Trafikverket på grund av att det varierar från hus till hus vilken bullerkälla som orsakar behovet av skyddsåtgärd.

Den utökade kapaciteten på järnvägen bedöms inte innebära vibrationer som påverkar angränsande fastigheter negativt.

Byggrätten för verksamhetshuset innebär att intilliggande kyrkogården får en ökad insyn. Det visuella intrycket av den gamla bangården kommer att förändras med störst risk för kontrastverkan sett från angränsande villabebyggelse i norr. I Funktions- utformnings- och gestaltningsprogrammet, FUG, presenteras hur anläggningen kan komma att se ut från olika håll.

Se även *konsekvenser under byggtid*.

### **Konsekvenser under byggtid**

I detaljplanearbetet ingår att bredda och sänka Brunnsgatan under järnvägsspåren eftersom den idag har otillräcklig fri höjd och otillräcklig kapacitet. Ombyggnationen av Brunnsgatan samt utformningen av spåranläggningen runt plattformarna gör att befintliga två järnvägsbroar över Brunnsgatan måste ersättas. När den nya bron vid Brunnsgatan byggs kommer utryckningsfordon, buss-, gång- och cykeltrafiken som idag trafikerar Brunnsgatan att ledas om till en tillfällig väg under järnvägen, (västra passagen) väster om Brunnsgatan. Västra passagen anpassas för denna trafik under Brunnsgatans byggskede för att sedan fungera som en gång-/cykelpassage under järnvägen som permanent och slutlig lösning. Övrig trafik kommer att hänvisas till alternativa vägar i området. Brunnsgatan kommer under byggskedet att vara helt avstängd i upp till 2 år. Den befintliga gång- och cykelvägen under järnvägsbron vid Nyköpingsån påverkas däremot inte i byggskedet. Kommunen och Trafikverket arbetar parallellt med planprocesserna med skedesplanering och produktionsplanering för genomförandet för att minska på denna tid.

Ambitionen är att järnvägstrafiken ska fortgå under byggskedet och att tågen ska stanna vid befintliga plattformar. Dock kommer arbetena med broarna över Brunnsgatan och anslutningsarbetena mot Norrköping och TGOJ-banan att kräva en total trafikavstängning. Ersättningstrafik för persontransporter kommer då att ske med bussar. Befintligt stationshus nyttjas under stora delar av byggskedet. Busstrafik flyttas till resecentrum från nuvarande busstation först när arbetena är färdigställda.

Nyköpings kommun och Trafikverket arbetar tillsammans med att samordna och koordinera åtgärder som krävs under tiden som Brunnsgatan är avstängd med målsättning att minimera påverkan på, samhällsfunktioner, medborgare och kommunal- och statlig infrastruktur. I arbetet ingår att genomföra provisoriska, och kanske i vissa fall permanenta anläggningar, mobility management-åtgärder och kommunikations- och informationsåtgärder.

Parterna har också samarbete i frågan om tillgänglighet för tredje man i anslutning till arbetsområdena runt blivande resecentrum. Det för att tillgängligheten till järnvägsstationen samt andra samhällsfunktioner och angränsande fastigheter i området ska kunna upprätthållas under byggtiden. Arbetet kommer att intensifieras vart efter projektet går över i produktionsplanering och genomförande.

Tillfälligt nyttjande av mark kommer att behövas under del av genomförandetid inom Raspen 3 vilket innebär begränsning i markutnyttjande och påverkar byggstart i Nöthagenprojektet.

Inför byggnationen kommer en trafikordningsplan att tas fram som redovisar hur byggtrafik respektive persontrafik ska ledas under byggtiden.

En riskanalys utifrån omgivningspåverkan av planerade åtgärder kommer att tas fram. Denna kommer bland annat identifiera vilka byggnader och andra anläggningar

som är känsliga för sättningar, dels till följd av vibrationer från byggnation och från sänkta grundvattennivåer. Sättningsrörelser och grundvattennivåer kommer att följas upp i kontrollprogram där nivåer mäts regelbundet före, under och efter byggskedet.

## Ekonomiska frågor

### Planekonomi

Kommunen ansvarar för genomförandekostnader och anläggningar som berör allmän platsmark (plankostnader, förrättningskostnader, utbyggnad av gata och GC-väg, ledningar och dagvatten, fastighetsbildning, flyttning av ledningar som inte åvilar ledningsägaren). Servitut och ledningsrätter ska sökas av respektive ledningsägare.

Inom kvartersmark ansvarar fastighetsägaren för genomförandekostnader. Anslutningsavgifter erläggs enligt gällande taxa.

Kommunen kommer i och med planläggning få ökad driftskostnad för allmän platsmark, dagvattenanläggningar inom allmän plats och kommunala ledningar.

### Tekniska frågor

Planen innehåller en del tekniska utmaningar som hänger ihop med konstbyggnader och broar inom järnvägsanläggningen samt ombyggnad av Brunnskatan. Genomförande under byggtid samt temporära åtgärder under byggtid utreds och samordnas med Trafikverket. Se också *Konsekvenser under byggtid*.

En översiktlig riskutredning visar att temporär avsänkning av grundvatten under byggtid för ombyggnation av Brunnskatan kräver tillståndprocess. Grundvattenbortledning är en vattenverksamhet vilket medför att tillstånd krävs (11 kap. 9 § miljöbalken). Kommunen har startat en tillståndprocess och ansökan kommer att lämnas in till domstol under 2020.

Dispens krävs från det generella biotopskyddet inför avverkning av befintliga alléer. Dispensansökan innehållandes förslag till kompensationsåtgärder har tagits fram och kommer att skickas in till Länsstyrelsen innan detaljplanen antas i Kommunfullmäktige.

Brunnskatan kommer i sina lägsta partier utföras med tråg som skydd mot grundvattenuppträngning. Systemhandlingsarbete för detta samordnat med ledningsomläggning, gata och vattenavledning är påbörjad och har under planprocessen identifierat ytbehovet för gatans ombyggnad.

Sanering av mark på intilliggande fastigheter (Väster 1:2 samt Väster 1:42) kan behöva samordnas med arbetet med Brunnskatan med exempelvis spontning, omhändertagande av föroreningar i gatan, eventuell grundvattensänkning och åtgärder för att motverka återkontaminering. Mot järnvägen kan det handla om åtgärder för att garantera stabilitet. Eventuella föroreningar i banvallen kommer att hanteras av Trafikverket under ombyggnaden av järnvägsanläggningen. I samband med bygghandlingsprojektering kommer mer detaljerade mark- och vattenprover tas för att säkerställa att inga åtgärdsbehov finns. Om det finns åtgärdsbehov i banvallen planeras det in i produktionsplanering för genomförande i samband med ombyggnation av banvall.

Den framtagna systemhandlingen för Brunnskatan redovisar förslag till åtgärder för gata och ledningsomläggning. Nytt läge för ledningar flyttas söderut i en tidig fas för att möjliggöra sänkning, tråg och brobygge vid Brunnskatan.

## Administrativa frågor

Tomtindelning gäller sedan 1935-02-20 i kvarteret Skrivaren (akt nr 0480K-V:882) och upphävs i del som berör planområdet i och med detaljplanen.

## Utredningar

För planarbetet har ett antal utredningar tagits fram. Information har även hämtats från Trafikverkets utredningar för järnvägsplanen.

### *Buller*

- Bullerutredning, ÅF 2014
- Bullermätning, Sweco 2017
- Bullerutredning, Sweco 2016, uppdatering 2020

### *Vibrationer*

- Vibrationsutredning (busstrafik), Sweco 2017
- PM Vibrationer, Trafikverket 2019

### *Dagvatten*

- Dagvattenutredning, Sweco 2014
- Kompletterande dagvattenutredning, Sweco 2018, uppdaterad 2020
- PM Förutsättningar och krav ledning och avvattning, Trafikverket 2019

### *Naturvärden*

- Naturvärdesinventering, Calluna 2014

### *Trafik*

- PM Prognoser för busstrafik i Nyköpings kommun, Ramböll 2015
- PM trafik, Sweco 2016
- Sammanställning kompletterande trafikanalys, Sweco 2016.
- Trafikprognos järnväg, Trafikverket 2018

### *Risker*

- Riskutredning nytt resecentrum, ÅF/Trafikverket 2014
- Riskutredning Nyköpings resecentrum, Sweco 2018

### *Förorenad mark*

- Fröberg&Lundholm (2005). Miljörättslig ansvarsutredning avseende Shell och BP:s f.d. oljedepåer i Nyköpings kommun. Fröberg&Lundholm Advokatbyrå, Stockholm 2005-09-22.
- Hifab (2011) Inventering av mindre stationsområden inom Södermanlands och Stockholms län Nyköping Lokstall, Nyköpings kommun.
- Hifab (2012). Översiktlig miljöteknisk markundersökning inom och invid del av fastigheten Nyköping Väster 1:2, Nyköpings kommun. Hifab AB, upprättad 2012-02-03, reviderad 2012-02-07.
- Kemakta (2009). Markundersökning inom fastigheten Väster 1:42, Nyköpings kommun, Del av huvudstudie. Kemakta Konsult AB, daterad 2009-06-18.

- Kemakta (2011). Jernhusen – åtgärdsplan för efterbehandlingsåtgärder inom området för f.d. oljedepån på fastigheten Väster 1:42. Kemakta Konsult AB och Pehrsco AB, maj 2011.
- Liljemark (2019). PM – Åtgärdsförutsättningar inom fastighet Väster 1:42, Nyköping. Liljemarks Consulting. Daterad 2019-02-22.
- Nyköpings Centralstation. Liljemark Consulting 2018-01-26.
- Projektengagemang (2017). Miljöteknisk rapport – kompletterande miljöteknisk markundersökning inom fastigheten Väster 1:42, Nyköpings kommun. Projektengagemang Teknik & Arkitektur, daterad 2017-04-24.
- Ramböll (2011). Brunngatan Nyköping – Översiktlig miljöteknisk markundersökning Brunngatan Nyköping, Nyköpings kommun. Ramböll, Stockholm 2011-05-23.
- Ramböll (2017a). Markundersökning Nyköpings kommun – Resecentrum Nyköping (grönområden mittemot stationshus, reds anm).
- Ramböll (2017b). Markundersökning Nyköpings kommun – Resecentrum Nyköping. Ramböll, Nyköping 2017-09-14, rapport version 2.
- Ramböll (2018a). Circle K f.d. depå Nyköping – Rapport kompletterande mark- och grundvattenundersökning. Ramböll, Norrköping 2018-07-11.
- Ramböll (2018b). Circle K f.d. depå Nyköping – PM Kompletterande kontroll av grundvatten. Ramböll, daterad 2018-12-18.
- Sweco (2010a). Väster 1:43, Nyköpings kommun – Del av huvudstudie, fördjupad markundersökning och riskbedömning. Sweco Environment AB, Stockholm 2010-03-22.
- Sweco (2010b). Väster 1:43, Nyköpings kommun – Kompletterande undersökningar. Sweco Environment, Stockholm 2010-11-08.
- Sweco (2011). Väster 1:43, Nyköpings kommun – Åtgärdsutredning och riskvärdering. Sweco Environment AB, Stockholm 2011-01-10.
- Sweco (2016). PM Behovsbedömning ang. tillstånd för vattenverksamhet för sänkning av Brunngatan. Sweco Architects AB, daterad 2016-10-24.
- Sweco (2019a). Åtgärdsutredning Jernhusen Nyköping – Resultatrapport för kompletterande undersökningar av mark och vatten inom fastigheten Väster 1:42, Nyköpings kommun. Sweco Environment AB, daterad 2019-03-27.
- Sweco (2019b). Riskbedömning och åtgärdsplan för Väster 1:42 Nyköping inför beslut om efterbehandlingsåtgärder, Jernhusen stationer AB. Sweco Environment AB, daterad 2019-03-27.
- Sweco (2020a). Tekniskt PM: Modellering och underlag för riskbedömning, Nyköpings nya resecentrum.
- Sweco (2020b). Resultatrapport: Modellering och underlag för riskbedömning, Nyköpings nya resecentrum – resultatrapport för kompletterande undersökningar av grundvatten och porgas. Daterad 2020-01-09.
- Tyréns (2019a). Miljöteknisk markundersökning Väster 1:41, Nyköping. Tyréns AB, daterad 2019-10-03.
- Tyréns (2019b). Miljöteknisk markundersökning Väster 1:42, Nyköping. Tyréns AB, daterad 2019-10-03.
- Tyréns (2019c). Miljöteknisk markundersökning Väster 1:43, Nyköping. Tyréns AB, daterad 2019-10-03.

- WSP (2003a). Jernhusen AB – Del av fastighet Väster 1:2 – Objekt 3304, Nyköpings kommun, Rapport Översiktlig miljöteknisk markprovtagning. WSP Environmental, Stockholm 2003-11-25
- WSP (2003b). Jernhusen AB – F.D. BP-oljedepå – Objekt 3260, Nyköpings kommun, Rapport Översiktlig miljöteknisk markundersökning. WSP Environmental, Stockholm 2003-12-18.
- ÅF (2014). Miljöteknisk markundersökning Nyköpings resecentrum, detaljplaneområdet. ÅF-Infrastructure AB Samhällsbyggnad, 2014-08-29.
- Riskbedömning och åtgärdsbehov för detaljplan Nyköpings resecentrum, Sweco 2020
- PM Åtgärdsförutsättningar för fastighet Väster 1:2, Sweco 2020
- Handlingsplan för hantering av förorenad mark, Nyköpings kommun 2020

#### *Kulturmiljö*

- Stadsanalys Nyköping resecentrum, Sweco 2016
- Arkeologisk utredning etapp 1, Ostlänken, delen Nyköping, SAU) & Sörmlands länsmuseum 2014.
- Byggnadsminnesutredning, Sörmlands museum, 2012



## **Medverkande i planarbetet**

Planarbetet har bedrivits på uppdrag av Nyköpings kommun.

Planhandlingar och illustrationsplan har upprättats i nära samarbete mellan tjänstemän på Nyköpings kommun och Sweco Architects. Samtliga bilder och illustrationer är framtagna av Sweco Architects. Ansvarig projektledare hos kommunen är Christian Udin och ansvarig planhandläggare på kommunen är Sara Rangensjö.

Ansvarig konsult hos Sweco Architects har varit Mathias Ahlgren.

Christian Udin,  
Projektledare, Strategienheten, Samhällsbyggnad, Nyköpings kommun

Johan Dahlrot,  
Projektledare, Projektenheten, Tekniska divisionen, Nyköpings kommun

Sara Rangensjö,  
Planarkitekt, Plan- och naturenheten, Samhällsbyggnad, Nyköpings kommun