

Väster 1:42 m.fl, Nyköpings resecentrum, Väster, Nyköping, Nyköpings kommun

Inledning

Nyköpings kommun vill tacka allmänheten, organisationer och myndigheter för inkomna synpunkter och yttranden.

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet för förslag till ny detaljplan för Nyköpings resecentrum har bedrivits och redovisar antalet inkomna synpunkter. I detta dokument kommenterar kommunen de inkomna synpunkterna. Myndigheter och organisationer får ett svar på sina respektive yttranden i denna del 1 av samrådsredogörelsen. I övrigt kategoriseras yttrandena, dels med anledning av den mängd yttranden som inkommit och med hänsyn till att flertalet synpunkter kommit att handla om samma aspekt. Utifrån vad synpunkterna har handlat om ges därför i dessa delar ett samlat svar i del 2 av samrådsredogörelsen. Samtliga inkomna yttranden finns att läsa i sin helhet hos Samhällsbyggnad.

Drygt 120 yttranden inkom under samrådstiden. Trafik, parkeringsfrågor och trafikbuller dominerar bland synpunkterna utöver synpunkter kring lokaliseringen av resecentrum. Övriga synpunkter fokuserar på förslagets påverkan på kulturvärden samt på grönstruktur inom området.

Hur samrådet bedrivits

Förslag till detaljplan för Nyköpings resecentrum har varit föremål för samråd under tiden fr.o.m. 16 januari t.o.m. 27 februari 2017. Handlingarna har funnits tillgängliga i Stadshusets foajé och på kommunens hemsida. Annonsering har skett i den lokala dagstidningen.

Den 18 januari hölls ett samrådsmöte där boende i närheten till planområdet bjöds in för att få en presentation av förslaget till detaljplan och för att kunna ställa frågor och lämna synpunkter. Informationen ägde rum i Wedspisens lokaler i och drygt 100 personer deltog.

Förslaget om ny detaljplan presenterades för kommunanställda den 25 januari 2017 och samma dag hölls ett samrådsmöte med allmänheten i form av ett öppet hus. Det öppna huset arrangerades tillsammans med Trafikverket och samordnades med samrådstiden för den järnvägsplan för delen som avser Nyköpings resecentrum. Det öppna huset höll till på Culturum och besöktes av ca 250 personer.

Utöver dessa informationsmöten har förslaget presenterats för flertalet partigrupper och organisationer och en workshop kring planen och dess möjligheter för Näringslivet anordnades den 14 februari. Förslaget har diskuterats på SR P4 samt på SVT Sörmland och i sluttampen av samrådstiden genomfördes en chatt med Sörmlands nyheters läsare.

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

Revideringar

Plan- och naturenheten föreslår följande revideringar av planförslaget med:

- Justerad korsning Brunnsgatan/Södra Bangårdsgatan vilket innebär att Konduktören 19 ej behöver rivas – *planavgränsningen justeras då fastigheten inte längre behöver vara med i planområdet.*
- Vidare studerat utformning av entrébyggnader – *plankartan har kompletterats med utformningsbestämmelser och höjdangivelserna ändras från byggnadshöjd till totalhöjd.* Utöver plankartans bestämmelser säkerställs utförande i avtal med Trafikverket.
- Bevarande och flytt av äldre delarna av godsmagasinet – *besiktning genomförd. Byggrätt säkerställd och skyddsbestämmelser införda.*
- Bostadskvarter invid Centralplan– *vidare studerat byggnadsutformning och kompletterat planen med utformningsbestämmelser samt bestämmelser kopplat till buller och risk.*
- Byggrätt för verksamhetshus – *Fixerad byggrätt ut mot Brunnsgatan samt avstånd till spår, säkerställt en gradering i höjd. Bottenvåningen har fått krav på att den ska vara förhöjd och innehålla centrumfunktioner samt utformningsbestämmelse. Bestämmelser har införts kopplat till risker från järnvägen.*
- Säkerställer grönstruktur - *bestämmelser i plankartan om plantering. I övrigt redovisas intentioner i FUG.*
- Parkeringshus - *kompletterat med byggrätt på ytan för pendlarparkering för möjlighet till parkeringshus*
- Angöring pendlarparkering - *ny angöringsgata till pendlarparkeringen*
- *Västra passagen - annan utformning av västlig gång- och cykelförbindelse.*
- Nytt torg – *invid Västra passagen*

- Sektion för Norra Bangårdsgatan - *Säkerställer gång- och cykelbanas placering samt grönstruktur i den nya sektionen*
- Studerat utrymme för stadsbusstorg – *utökat område för TORG₁.*
- Uppdaterat avsnitt i planbeskrivning och i MKB – *stycken reviderade efter slutsatser från genomförda utredningar (risk, trafikbuller, vibrationer, markföroreningar, dagvatten)*
- MKB – *ändrade miljöbedömningar i MKB avseende vissa av miljöaspekterna.*
- Planbeskrivning - *generell omstrukturering av avsnitt samt förtydliganden och uppdaterat med nya bilder.*
- Illustrationsplan – *uppdaterad utifrån gjorda revideringar*

Yttranden och bemötanden – myndigheter och organisationer

Nedan finns sammanställt inkomna synpunkter från myndigheter och organisationer och varje yttrande får ett bemötande med förslag på åtgärder:

Länsstyrelsen i Södermanlands län

Syftet med planen är att säkerställa genomförandet av ett attraktivt och funktionellt resecentrum i Nyköping där lokal, regional och nationell tåg- och busstrafik samlokaliseras och där det är enkelt att byta mellan olika kollektiva färdssätt, som en integrerad del av stadsutvecklingen. Detaljplanen säkerställer genomförandet av Ostlänken som är av riksintresse för kommunikation.

Detaljplanen medger stöd- och servicefunktioner för resecentrum i form av resenärsutrymmen, service och parkering. Inom planområdet ges också möjlighet till centrumverksamhet såsom service, mötesplatser och småskalig handel, kontor, vuxenutbildning samt bygggrätt för bostäder. Detaljplanen stödjer också förslag från dialogarbete med allmänheten om att tillskapa modern stadsmässighet inom planområdet med gröna inslag där offentliga rum blir mötesplatser i form av torgytor och parker.

Detaljplanen syftar även till att stärka stråk i staden och ge många alternativ till rörelse utifrån Transportstrategins prioritering av hållbara transporter.

Brunnsgatan byggs om för ökad framkomlighet, främst för kollektivtrafik, gång och cykel samt utryckningsfordon. Planförslaget möjliggör också en minskning av den barriärverkan som spårområdet utgör idag. Detta sker genom nya kopplingar, i form av gång- och cykelpassager under järnvägen, som binder samman områdena norr och söder om spårområdet.

I planbeskrivningen görs bedömningen att planförslaget är förenligt med den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta. Planområdet är där utpekade för resecentrumfunktioner. I den fördjupade översiktsplanen

föreslås etableringen av Nyköpings resecentrum intill Ostlänken genom tätorten, i syfte att skapa god tillgänglighet 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. Länsstyrelsen delar bedömningen att planen överensstämmer med gällande översiktsplan.

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

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

Samlad bedömning

Länsstyrelsen ser positivt på att planförslaget konkretiserar kommunens samlade ambitioner att skapa en attraktiv bytespunkt mellan kollektiva färdemedel, utveckla centrumverksamheter, satsningar på förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik med mera.

Länsstyrelsen konstaterar samtidigt att kommunen i plan- och miljökonsekvensbeskrivningarna bedömer att förslaget innebär åtgärder som kan riskera att påtagligt skada riksintresse för kulturmiljövården. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse kommer att rivs helt eller delvis, nya byggnaders och stationsområdets utformning påverkar förutsättningarna att uppleva områdets värden. Kommunen bedömer med anledning av detta att ett särskilt funktions- och gestaltningsprogram (FUG) behöver tas fram.

Under förutsättning att inriktningen på FUG:en är att vidarutveckla och i planen säkerställa skadeförebyggande åtgärder, enligt vad som beskrivs närmare nedan under rubriken "Riksintresse för kulturmiljövården", gör Länsstyrelsen bedömningen att riksintresseområdet inte påtagligt skadas.

Därutöver behöver de i planförslaget angivna kommande utredningarna besvara frågor kring risk, säkerhet, miljö och hälsa och hur resultaten av dessa säkerställs i planen.

Länsstyrelsens synpunkter- ingripandegrunder enl. 11 kap. 10§ PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10§ PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av detaljplanen inte kommer

att prövas, under förutsättning att nedanstående synpunkter avseende riksintresse/miljökvalitetsnormer/ hälsa eller säkerhet/ risk för olyckor, beaktas:

Riksintressen - 3 kap. miljöbalken

Riksintresse för kulturmiljövården

Planområdet ligger, som redovisats i planbeskrivningen, inom riksintresse för kulturmiljövården Nyköping (D 57) enligt 3 kap. 6§ miljöbalken. Som uttryck för riksintresset anges bl.a. 1900-talets bostadsbebyggelse med flerbostadshus. Enligt Länsstyrelsens framtagna kunskapsunderlag behöver viktiga komponenter som karaktäristisk bebyggelse, stadsplaner, vägar och grönområden bevaras och underhållas, för att riksintresset ska tillgodoses. De olika stadsplanerna, bl.a. Hallmans och Östbergs stadsplaner, som var och en präglar olika delar av staden, ska behålla sina kvarter och gatunät. Under tidigt 1900-tal har det tillkommit en rad nya bostadsområden av olika social karaktär, t.ex. arbetarbostäder i hyreshusområdet upp mot Järnvägsstationen med placering enligt den Hallmanska stadsplanen. Miljöskapande historiskt intressanta byggnader, miljöer och andra kulturhistoriskt värdefulla byggnader ska kunna förstås och upplevas. Tidstypiska kvarter och enskilda byggnader ska bevaras och underhållas på ett sådant sätt att de bevarar sin karaktär.

Planförslaget innebär enligt planbeskrivningen omfattande negativ påverkan på kulturmiljön. Det föreligger risk för påtaglig skada på riksintresset om samtliga rivningar genomförs och ny bebyggelse tillkommer i den utsträckning planen anger.

En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram för planområdet som redogör för planens påverkan på de kulturhistoriska värdena. Ett jämförelsealternativ och ett nollalternativ kommenteras i utförd MKB. Enligt avsnitt 7.6 Kulturmiljö konstateras sammantaget att konsekvenserna av planförslaget bedöms som stora och negativa för kulturmiljön.

Av planbeskrivningen sidan 33 framgår att planförslaget "innebär en viss påverkan på de kulturhistoriska värdena inom stationsområdet", vilket inte är i överensstämmelse med MKB:ns analys. På sidan 48 anges dock att sammantaget innebär detaljplanen stora negativa konsekvenser för kulturmiljön och risk för påtaglig skada på riksintresset. Vad gäller nytillkommande bebyggelse tar inte MKB:n ställning eftersom gestaltningen av tillkommande bebyggelse inte varit känd vid genomförandet av MKB. Planbeskrivningen konstaterar att godsmagasinet till stora delar behöver rivs liksom lokomotorstallet för att skapa tillräckligt utrymme för en bussterminal som uppfyller projektets mål inom tillgänglighet, säkerhet och kapacitet.

Kommunens ambition är att koppla gestaltning och funktioner vid resecentrum till stadsutvecklingsfrågor, vilket i sig är positivt. En indirekt effekt av detta blir dock att de nya funktioner som föreslås i planområdets östra del mot Brunnsgatan i form av handel och kontor, och som inte är en primär del av ett resecentrums funktioner, tar stora ytor i anspråk vilket gör att merparten av

godsmagasinet rivs för att göra plats för stadsbussarna. Detta innebär att riksintresset skadas eftersom en viktig del av områdets historia försvinner.

Tillkommande volymer blir ytstora och i höga i områdets nordöstra del. Planen anger här en maxhöjd 40 m över nollplan. Planen saknar befintliga plushöjder vilket innebär att Länsstyrelsen inte kan bedöma effekterna av föreslagen byggnation. I planbeskrivningen anges dock att högsta byggnaden har maximalt sex våningar, vilket innebär att detaljplanen troligen tillåter en avsevärt högre höjd än vad planbeskrivningen anger. I planbeskrivningen anges även att övriga angränsande volymer ska vara lägre. Denna differentiering framgår inte av planen. Detta görs enligt planbeskrivningen i en FUG som ska finnas till granskningskedet.

Stationsmiljön

I planförslaget föreslås att stationshuset med loggia förses med rivningsförbud och skyddsbestämmelser (q, r), vilket är bra. Genom att lokomotorstallet rivs liksom delar av godsmagasinet tillsammans med tillkommande bebyggelse inom området så bedömer Länsstyrelsen att förutsättningarna för en byggnadsminnesförklaring av stationsmiljön inte föreligger.

Den äldre tunnelpassagen kommer inte att användas i resecentrum. Nya undergångar i nya lägen ersätter befintlig. Glasad överbyggnad upp till befintlig perrong tas bort liksom befintligt skärmtak. Samtliga dessa element har kulturhistoriska värden, vilka beskrivs i byggnadsminnesutredningen.

Flera stora träd i anslutning till stationsområdet föreslås tas bort. Dessa bidrar till miljövärdena på platsen. Tillsammans med att äldre bebyggelse rivs så försvinner omfattande spår av äldre tider inom planområdet.

Lokomotorstall/verkstad

Lokomotorstallet är en mycket sällsynt byggnadstyp; de flesta i landet har numera rivits. Det är därför en viktig del för att förstå områdets användning och utveckling. Den föreslagna rivningen innebär en skada på riksintresset.

Godsmagasinet

Magasinet rivs till stora delar, bl.a. den kulturhistoriskt värdefulla bostadsdelen i nationalromantisk stil. Kvarvarande del kompletteras med ett skärmtak som möjliggör fri sikt mot Magasinsgatan och möjliggör passage för gång- och cykeltrafik in i området. Att öppna upp godsmagasinet för passage är positivt, i den omfattning som diskuterats under planarbetets gång, men kvarvarande föreslagna rest av godsmagasinet innebär att kulturmiljövärdena kraftigt har reducerats. Detta kan motverkas i någon mån genom att villadelen på godsmagasinet i öster flyttas och sammanförs med planerad del av godsmagasinet som sparas.

Centralplan - kv. Skrivaren

Förslaget innebär att sluta kvarteret Skrivaren med att uppföra ett bostadshus. En något mindre byggrätt finns i nu gällande detaljplan. Motivet för att uppföra bostadshuset är dels att Centralplan upplevs som överdimensionerad enligt planbeskrivningen vilket gör att orienteringen inom området upplevs som svag, dels att möjligheten till ytterligare bebyggelse finns med i den av Ragnar Östberg reviderade stadsplanen. Byggrätten har dock aldrig utnyttjats. Befintlig bebyggelse uppfördes på 1930-talet och har i kommunens byggnadsinventering för centrum 2015-2016 klassats som kulturhistoriskt värdefull, gul markering (klass 2).

Södra Bangårdsgatan och K v. Konduktören

Gatan breddas i östra delen mot norr. Byggnaden på Konduktören 19 har i kommunens byggnadsinventering för centrum 2015-2016 markerats som blå (klass 3) vilket innebär att byggnaden är särskilt värdefull ur historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt och får inte förvanskas. Byggnaden ingår i ett byggnadssammanhang utmed Södra Bangårdsgatan som tillsammans med övriga hus bildar ett tydligt avgränsat och enhetligt gaturum.

En rivning innebär ett permanent ingrepp inom de i riksintresset utpekade värdena. Tillsammans med föreslagen breddning av gatans östra del så påverkas den ursprungliga gatustrukturen och den enhetliga bebyggelsefronten mot Södra Bangårdsgatan reduceras.

Västra kyrkogården

Genom ökade trafikmängder finns en risk att kyrkogårdens funktion som rum för kontemplation kommer att störas. Genom breddning och sänkning av Brunnsgatan så riskerar befintlig slänt mellan gång- och cykelväg mot kyrkogården att påverkas. Denna påverkan förstärker sammantaget planförslagets negativa konsekvenser för riksintresset kulturmiljövård.

Funktions- och gestaltningsprogram (FUG)

Länsstyrelsen anser att en väl utvecklad FUG blir ett viktigt instrument inför granskningsskedet för att visa hur de i planhandlingarna redovisade skadorna på riksintresset kan undvikas eller minimeras. Länsstyrelsen anser att följande sex strategiska miljöer inom planområdet särskilt behöver studeras:

- Folkungavallen/Västra kyrkogården. Gestaltning av gång- och cykelväg (gc-väg) och anslutningen mot Folkungavallen och Västra kyrkogården. Det är väsentligt att denna entré till riksintresset kulturmiljövård värnas. Brunnsgatans sänkning och breddning påverkar entrén till Folkungavallen. Entrébyggnadernas möte med gc-väg, framför allt gaveln på byggnaden i nordväst, är en känslig punkt.
- Tillkommande bebyggelse för handel/kontor i planområdets östra del. Tydligare utformningsbestämmelser behöver tas fram. I nuläget framgår inte planbeskrivningens intentioner med byggnader av varierad höjd. En maximal höjd på sex våningar och varierad byggnadshöjd i anslutande

byggnader är en möjlig utgångspunkt för fortsatt utredning från kulturmiljösynpunkt.

- Konduktören 19. Fastigheten utgör en del av den bebyggelse och gatustruktur som ingår i riksintresset kulturmiljö. Föreslagen rivning reducerar den enhetliga byggnadsfronten mot Södra Bangårdsgatan. Utformningen av den nya parkdelen blir därför mycket viktig för hur gaturummet kommer att uppfattas.
- Södra Bangårdsgatan och godsmagasinet. Rumslighetsfrågor är viktiga att studera vidare eftersom att gatan breddas i öster och lokomotorstallet rivs. Fortsatt allé och bullerplank föreslås på platsen för lokomotorstallet. Utformning av nya byggnadsdelar kan inspireras av t.ex. godsmagasinet utformning. För godsmagasinet föreslår Länsstyrelsen att villadelen i öster flyttas och sammanförs med planerad del av godsmagasinet som ska sparas. Detta skulle öka värdet från kulturmiljösynpunkt.
- Centralplan. För att riksintresset kulturmiljövård ska tillgodoses behöver förutsättningarna för ett nytt bostadshus i kvarteret Skrivaren studeras vidare genom beskrivningar, volymstudier och illustrationer som redogör för byggnationens påverkan på riksintresset, stadsbilden och angränsande kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och miljöer.
- Norra Bangårdsgatan. Planförslaget innebär att områdets karaktär förändras från småskalig grön villagata till storskaliga och hårdgjorda ytor. Fortsatt utredning av dessa effekter och fördjupat förslag till utformning av området måste göras. Denna del av planområdet gränsar till riksintresset kulturmiljö.

Hälsa eller säkerhet

Markföroreningar

Länsstyrelsen har granskat de handlingar och avsnitt i detaljplanärendet som berör förorenade områden. I handlingarna beskrivs det tydligt att det finns ett efterbehandlingsbehov vid de två f.d. oljedepåerna. samt vid "Centralplan" och att ytterligare utredningar krävs.

För att Länsstyrelsen ska kunna bedöma att detaljplanen är ändamålsenlig och utan risk för människors hälsa och miljö anser Länsstyrelsen att nedanstående punkter behöver beaktas:

- I planbeskrivningen anges det att vid oljedepån norr om järnvägen kan förekomma föroreningar under byggnader som ska rivas. Det finns osäkerheter kring eventuella föroreningar vid kvarlämnade cisterner och ledningar under mark, vilket kommer att utredas inför genomförande av åtgärd. Vid oljedepån söder om järnvägen finns nedgrävda cisterner och det är oklart om anslutningsledningarna från spårområdet finns kvar. Länsstyrelsen anser att detta behöver utredas innan åtgärd.

- I planbeskrivningen anges det att ytterligare utredning ska göras vid grönytorna vid centralplan, men det framgår inte om detta innefattar alla i planens markerade parkytor och om det planeras ytterligare provtagning där bostäder ska byggas. Länsstyrelsen anser att det inte är tillräckligt med en provpunkt (ÅF, 2014) för att klargöra om det finns förorening eller inte där bostäder ska byggas.
- De förslag på fortsatta åtgärder, utredningar, osäkerheter som beskrivs i MKB:n ska överrensstämma med vad som anges i planbeskrivningen, så att det framgår vad man avser att utföra innan området kan exploateras. Länsstyrelsen kan inte utifrån planbeskrivningen tolka vad som kommer att genomföras och den behöver därför förtydligas.
- I MKB:n avsnitt 7.3.3 anges att en åtgärdsutredning har tagits fram för området och att de metoder som föreslås är schaktning och skiftning av massor, detta stämmer bara delvis.

Två åtgärdsutredningar, Kemakta 2010 för fastigheten Väster 1:42 (södra depån) samt Sweco:s utredning 2011 för fastigheten Väster 1:43 (norra depån) har tagits fram. För den norra depån föreslås schaktsanering kombinerat med biologisk behandling av de förorenade massorna på en extern mottagningsanläggning.

Vid den södra depån föreslås en in situ metod där förorening i fri fas avlägsnas genom pumpning kombinerat med schaktsanering.

Länsstyrelsen anser att de föreslagna åtgärderna tydligt ska framgå i planhandlingen och stämma överens med vad som beskrivs i MKB :n.

- Länsstyrelsen anser att åtgärdsutredningarna ska kompletteras med ny information utifrån resultat från tillkommande markundersökningar, som har utförts eller kommer att utföras inom planområdet. Detta för att den lämpligaste åtgärdsmetoden ska kunna väljas.
- Vid den planerade byggnationen av resecentrum kommer grundvattennivån att sänkas. Vid planområdets södra f.d. oljedepå har det påträffats fri fas av olja i grundvattnet. Innan en sänkning av grundvattennivån görs ska det vara tillräckligt utrett hur denna sänkning kan komma att påverka spridning av föroreningen. Sänkningen får inte medföra en ökad spridning av föroreningar till omkringliggande mark- och vattendrag eller riskera människors hälsa.
- Länsstyrelsen har fått information om att omlastning av flygbränsle (bensin) till f.d. flygflottiljen F111 vid Skavsta har skett vid stationen under 40- och 50-talet. Detta ska ha skett inom berört planområde och uppgiften behöver tas i beaktande när utredningar tas fram för att säkerställa att inga risker föreligger för människors hälsa och miljö.

- Enligt planbestämmelse på plankartan gäller att "startbesked för byggnation får ej ges innan markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att markföreningar har avhjälppts." Länsstyrelsen noterar att denna lydelse inte sammanfaller med beskrivningar i MKB- och planbeskrivningen. I dessa handlingar står istället att "detaljplanen reglerar att startbesked inte får ges innan marken har påvisats lämplig för sitt ändamål" vilket Länsstyrelsen anser är felaktigt. Föreningarna ska även vara avhjälpna innan startbesked kan ges.

Buller, vibrationer

Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets yttrande 2017-02-23 avseende innehåll i bullerutredning för det planerade bostadshuset vid Centralplan.

Kommunen har låtit genomföra bullerundersökningar som visar att vissa befintliga bostäder kommer att bli utsatta för ökat buller i sådan omfattning att åtgärder måste vidtas för att säkerställa en god boendemiljö. Av planbeskrivningen framgår vidare att en bullerinventering av befintliga bostäder ska genomföras. I den fortsatta planprocessen behöver det klargöras vilka åtgärder som måste vidtas, t.ex. bullerplank, för att gällande riktvärden för befintliga bostäder ska uppnås och om ytterligare reglering av skyddsåtgärder krävs i planen. Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets synpunkt på behov av samordning mellan detaljplan och järnvägsplan vad gäller bullerskyddsåtgärder för befintlig bostadsbebyggelse.

Länsstyrelsen delar bedömning att en vibrationsutredning behöver göras. Eventuella behov av skyddsåtgärder inom planområdet säkerställs i planen.

Risk för olyckor

Tre olycksrisker finns upptagna i MKB:en, som härrör från den Riskutredning som ÅF presenterat 2014-10-20.

Farligt gods.

Beskrivningen i Riskutredningen görs med ett statistiskt underlag som tagits fram 2006. Den beskriver också platsspecifikt vilken typ av farligt gods som förekommer på de olika järnvägsspåren samt på väg E 4. I MKB:n konstateras att de beräkningar av mängden farligt gods som gjorts var kraftigt överskattat. Det anges vidare i MKB :n att en viktig osäkerhetsfaktor är att ämnen som transporteras kan förändras över tid, att farligare ämnen än kan transporteras i högre utsträckning. Det framgår däremot inte av underlaget exakt vilka antaganden som ligger till grund för de beräkningar som visar att individrisken ligger inom ALARP (acceptanskriterier vid värdering av risker från farlig verksamhet och transporter) för Nyköpingsbanan. För TGOJ- banan fastslås i MKB:n att individnivån för idag aldrig når över den gräns när åtgärder bör övervägas.

Länsstyrelsen anser att det är rimligt att man i det kommande planeringsarbetet och utökad riskanalys förhåller sig till risker med farligt gods som tar höjd för alla klasser av farliga ämnen som kan komma att trafikera både Nyköpings- och TGOJ- banan. Det kan innebära att det behövs ett utökat skydd för planerade byggnader. Länsstyrelsen avser att utgå från den riktlinje som normalt används i länet, där olika hänsynstaganden görs för risker för olycka intill järnvägar med transporter av farligt gods. Länsstyrelsen ställer sig i övrigt bakom de synpunkter kopplade kring transporter av farligt gods som Trafikverket tar upp i sitt yttrande 2017-02-23.

Mekanisk skada vid urspårning.

Länsstyrelsen delar bedömningen i trafikverkets underlagsrapport och detaljplanens beskrivning att riskreducerande åtgärder bör övervägas upp till 10 meter från spårområdet: Länsstyrelsen delar vidare bedömningen att den nya sidoperrongen/ -plattformen som föreslås i detaljplanen har en positiv inverkan på konsekvenser av en eventuell urspårning.

Brandspridning från buss.

Detaljplanen redovisar ett rekommenderat skyddsavstånd på minst åtta meter mellan dockningsplats inom bussterminalen och närmsta byggnads fasad. För att förebygga risken av att en antänd jetstråle från en gasdriven buss ska kunna antända en byggnad bör detta beaktas i själva utformningen av bussterminalen. Idag placeras gasflaskor på taket av bussarna, vilket gör att utformningen av fasader, taksprång m.m. behöver anpassas till denna risk för brandspridning.

Nytt flervåningshus med kontor inom riskavstånd från järnvägen

I MKB:ns åtgärdsförslag (sidan 38) anges att "planerade byggnader inom 50 meter från järnvägsspår där det går godstrafik ska kunna utrymmas på den sida av byggnaden som befinner sig längst bort från spåret". Vidare anges att "en detaljerad riskutredning bör genomföras för möjligheten att placera flervåningshus med kontor inom 50 meter från järnvägen".

Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets yttrande angående behovet av att i den utökade riskanalysen utreda möjligheten att placera ett flervåningshus inom 50 meter från järnvägen och behovet av att utreda vidare skyddsåtgärder. Länsstyrelsen anser att en sådan utredning behöver visa det fysiska skydd som man avser att använda sig av för byggnaden, samt den effekt skyddet kan ha för en effektiv utrymning av byggnaden. Den föreslagna byggnaden faller inom ramen för utrymningsambition som beskrivs i den första punkten, och det behöver därför i den utökade riskutredningen mer i detalj visas hur det kan uppnås.

Övriga risk- och säkerhetsaspekter

I MKB:ns åtgärdsförslag (sidan 38) anges att "det är av stor vikt att människor kan röra sig trafiksäkert inom området, både vid byten mellan trafikslag eller

som förbipasserande. Brunnsgatan behöver säkras som primär utryckningsväg vid olycka".

Länsstyrelsen anser att i den utökade riskanalysen bör följande risk- och säkerhetsaspekter beaktas;

- Plattformer och planskildheter behöver utformas på ett sätt så att obehörigt spårbedrädande och suicidrisker kan förhindras.
- Placeringar av biljettautomater görs så att inte osäkra passager skapas på perrongerna.
- Stationsområdet bör vara lättorienterat och framkomligt för både barn och personer med funktionsnedsättningar.
- Entréer, biljettförsäljning/automater/annan typ av försäljning bör vara så dimensionerande eller placerade att det inte uppstår köbildningar som hindrar flödet av resenärer i anläggningen.
- Räddningsinsatser behöver kunna ske från både norra och södra delen av stationsområdet.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

MKN Vatten

Länsstyrelsen delar, bland annat mot bakgrund av den markföroreningsituation som konstaterats inom området, bedömningen att en utökad dagvattenutredning behöver genomföras. Länsstyrelsen anser att utredningen tydligt behöver redovisa på vilket sätt planförslaget bidrar till att miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten kan innehållas samt ge underlag för att säkerställa eventuellt behov av ytterligare skyddsåtgärder i planen.

MKN Luft

I planbeskrivningens avsnitt om miljö kvalitetsnorm för luft anges att luftföroreningar bedöms minska på grund av att mer transporter sker med kollektivtrafik. Däremot saknas en redovisning av risken för eventuella lokala ökningar av luftföroreningsnivåer för boende runt resecentrum och dess transportvägar. Ökade transporter till och från resecentrum samt tomgångskörning torde sannolikt riskera att lokalt påverka luftkvaliteten negativt. En komplettering av planbeskrivningen behöver därför göras.

Mellankommunala frågor

Det framgår inte av planhandlingarna hur föreslagen lokalisering och utformning av resecentrum inverkar på möjligheterna av att i framtiden bedriva persontrafik på TGOJ-banan en frågeställning, som eventuellt berör andra kommuner längs med banan. Planbeskrivningen behöver därför kompletteras med uppgift om detta.

Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL

Synpunkter enligt plan- och bygglagen som inte berör ingripandegrunderna men som bör beaktas.

Naturmiljö

Länsstyrelsen delar bedömningen att de största naturvärdena inom planområdet är den stora blomrikedomen på bangårdens grusytor och ett antal skyddsvärda träd. Av planbeskrivningen framgår att några av dessa träd kommer att behöva tas bort. Länsstyrelsen delar miljökonsekvensbeskrivningens bedömning att kvarvarande skyddsvärda träd bör skyddas under byggtiden och att en nyplantering av ädellövträd delvis kan kompensera för skadan. Länsstyrelsen anser att ett skydd av kvarvarande äldre lövträd bör säkerställas med skyddsbestämmelse i detaljplanen t.ex. att marklov krävs för trädfällning. Se även upplysning om generellt biotopskydd nedan.

För att gynna de arter som lever på och omkring bangården bör inte fler ytor än nödvändigt hårdgöras. Länsstyrelsen ser positivt på de åtgärdsförslag, inklusive behovet av långsiktiga skötselplaner, som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen för att kompensera de negativa konsekvenserna av intrånget i torrängsmiljön.

Kulturmiljö

För byggnaderna utmed Södra Bangårdsgatan finns enligt planhandlingarna eventuellt behov av bullerdämpande åtgärder avseende fasad och fönster. Dessa åtgärder måste, om de utförs, utföras så att de kulturhistoriska värdena inte minskar.

Fornlämningar

En arkeologisk utredning genomfördes 2014 - inga fornlämningar eller möjliga fornlämningar påträffades inom planområdet. Länsstyrelsen har därför ur fornlämningssynpunkt inget att erinra mot planförslaget.

Klimatanpassning

Länsstyrelsen ställer sig, mot bakgrund av att det finns lågpunkter för skyfallssituationer inom planområdet, bakom bedömningen att vid planering och hantering av dagvatten behöver hänsyn tas till risk för extremflöden. Länsstyrelsen anser att den utökad dagvattenutredning som föreslås bör klargöra behovet av eventuell ytterligare reglering av t.ex. skyddsåtgärder och höjdsättning i planen.

Länsstyrelsens upplysningar/synpunkter enligt annan lagstiftning

Generellt biotopskydd

I planhandlingarna saknas en bedömning av om några av förekommande lövträdsrader är att betrakta som biotopskyddade alléer. I det fortsatta planarbetet behöver detta beaktas. Om alléer omfattas av skyddet ska i första hand anpassningar göras så att de skyddade träden inte påverkas negativt då

det krävs särskilda skäl för att få dispens från biotopskyddet. En dispens förenas vanligen med villkor om kompensationsåtgärder. I det fall dispensprövning aktualiseras behöver möjligheter för kompensation utredas. För bedömning av biotopskyddet hänvisas till Naturvårdsverkets vägledning om biotopskyddsområden. En eventuell ansökan om dispens från biotopskyddet, som görs hos Länsstyrelsen, bör hanteras parallellt med den fortsatta planprocessen.

Artskydd

Om fridlysta arter eller dess livsmiljöer riskerar att skadas måste dispens från artskyddsförordningen tidigt sökas hos Länsstyrelsen.

Vattenverksamhet

Enligt planhandlingarna kommer en ansökan om tillstånd till vattenverksamhet enligt miljöbalken att göras för planerad grundvattensänkning. Länsstyrelsen påpekar att denna prövning behöver genomföras parallellt med den fortsatta planprocessen.

Väckt fråga om byggnadsminnesförklaring

För befintligt stationshus, Centralplan, lokomotorstall och godsmagasin finns fråga väckt om byggnadsminnesförklaring sedan 2010. En byggnadsminnesutredning är utförd 2012 av Sörmlands museum.

För Folkungavallen finns ett beslut från Länsstyrelsen om anmälningsplikt med stöd av 3 kap. kulturmiljölagen.

Planområdet gränsar till Västra kyrkogården som är skyddad enligt 4 kap. kulturmiljölagen.

Miljökonsekvensbeskrivning

Kommunen har bedömt att förslaget innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen har delat kommunens bedömning. En miljökonsekvensbeskrivning har bilagts förslaget.

Övrigt

Redaktionella synpunkter

I planbestämmelser för byggnadshöjd anges referens till angivet nollplan, men plankartan saknar höjdangivelser samt uppgift om använt höjdsystem.

Plankartan saknar höjdlägesbestämmelser som reglerar sänkningen av Brunnsgatan.

Bemötande:

Riksintresse för kulturmiljövården

Kommunen har till planens granskningsskede arbetat vidare med de olika delområdena i detaljplanen med intentionen att de redovisade riskerna för

skada på riksintresset för kulturmiljövården ska undvikas eller minimeras. Miljöerna har särskilt studerats i framtaget Funktions-, utformnings- och gestaltungsprogram (fortsättningsvis kallad FUG). Nedan följer en redovisning kring de miljöer som särskilt har studerats vidare och vilka åtgärder som säkerställs i detaljplan eller/och beskrivs som intentioner i FUG:en.

Folkkungavallen/Västra Kyrkogården

Vid ombyggnad av Brunnsgratan kommer körbanan att placeras lägre än dagens läge medan gång- och cykelvägarna på ömse sidor kommer ligga högre i förhållande till körbanan för bil. Vid framtagande av ny sektion och läge för Brunnsgratan har sektionen och måttsättningen studerats för att inte påverka befintlig slänt mot kyrkogården. Invid Folkkungavallen kommer gång- och cykelbanan ligga i befintlig nivå. I projektet har studerats att förstärka entrén till Folkkungavallen genom att med en kantsten markera övergången mellan gångbana och förplatsen till entrén. Gruset behålls och på ömse sidor om entrén föreslås att två kastanjer planteras för att bidra till en värdigare entré. Då området ligger utanför detaljplanen beskrivs intentionerna i planbeskrivning men säkerställs inte i plankartan.

Tillkommande bebyggelse ut mot Brunnsgratan/verksamhetshuset

Utformningen för planerat verksamhetshus och dess placering inom framtida kvarter har studerats vidare. Den tidigare beskrivna differentieringen i höjd har studerats vidare och förslaget redovisar en 5 våningar hög byggnad mot järnvägen med en nedtrappning till 3 våningar mot Södra Bangårdsgatan. Byggnaden trappas ned ytterligare mot befintliga bostadshus längs Södra Bangårdsgatan för att på ett bättre sätt möta skalan på bebyggelsen längs denna gata. Differentieringen i höjd har säkerställts på plankartan likaså byggnadens placering ut mot Brunnsgratan för att bidra till gatans rumslighet. Viktigt är också att skapa förutsättningar för en levande bottenvåning. Detta för att bidra till att området besöks och används under stora delar av dygnet vilket också är bra utifrån trygghetsperspektivet. Plankartan tillförs bestämmelse om förhöjd bottenvåning och att denna ska utföras delvis glasad så att genomsiktighet skapas. I övrigt presenteras intentioner och förslag på gestaltning i FUG:en. Plankartan säkerställer dessutom bestämmelser som är nödvändig utifrån byggnadens nära placering till spårområdet och åtgärder som krävs för att en oacceptabel risk inte ska uppstå. Läs mer under *Risk för olyckor*.

Entrébyggnaderna

Bättre illustrationer och renderingar har tagits fram för de symmetriska entrébyggnaderna som placeras på varsin sida om spårområdet. Dessa bilder redovisas i FUG och kompletteras i planbeskrivningen. I gestaltningen hämtar byggnaderna sin inspiration från det gamla stationshuset med en fasad i rött tegel. Materialet har även använts i ett flertal mer framstående byggnader i staden. Teglet ger byggnaderna tyngd och trovärdighet men ska utföras med ett uppdaterat, samtida och innovativt uttryck. Fasaderna byggs upp av slanka tegelpelare med stora glaspartier emellan. Byggnaderna bärs

upp av fyra stycken centralt placerade, kraftfulla träpelare som hämtat sin inspiration ifrån befintliga plattformstakets konstruktion. Byggnaderna upplevs som högresta i sin omgivning och den norra och den södra entrébyggnaden har likvärdig dignitet för att understryka att entrén har samma betydelse på ömse sidor om spåren. Plankartan säkerställer en högsta totalhöjd samt en utformningsbestämmelse om att fasaden ska utföras av rött tegel och av glasmaterial. Intentionen med entrébyggnadernas utformning är att de genom sin arkitektur ska vara resecentrums signum och ses på håll. Uttrycket är unikt och utgörs av två kuber med resliga proportioner på ömse sidor om spårområdet. De ska upplevas som högresta i sin omgivning och ett viktigt ingångsvärde har varit att de ska ha en likvärdig dignitet för att understryka betydelsen av entrén på båda sidor; att resecentrum inte har någon fram - och baksida. På den södra sidan ligger dock byggnaden dockad till bussterminalen med entrén rakt framifrån medans byggnaden på den norra sidan är fristående med två entréer åt sidorna för att fördela ut flödet av personer mot de angränsande funktionerna; drop-off, taxi eller parkering. I övrigt är entrébyggnaderna Trafikverkets anläggning och säkerställandet av byggnadernas utformning säkerställs därmed också i avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Konduktören 19

På grund av fastighetens betydelse för riksintresset och dess bidrag till gaturummet och bebyggelsefront mot Brunnsgatan har fördjupade studier skett av korsningen Brunnsgatan/Södra Bangårdsgatan för att undersöka om det går att spara bostadshuset. Korsningen har flyttats norrut mot järnvägen vilket resulterar i att befintligt bostadshus på Konduktören 19 inte behöver rivras. En justering av korsningen har även resulterat i ett bättre läge för övergångsställe över Brunnsgatan och en fullgod bredd på gång- och cykelbana förbi fastigheten går att få till. Planavgränsningen justeras då fastigheten inte längre behöver vara med i planområdet. Planbeskrivningen revideras i samma avseende.

Södra Bangårdsgatan och godsmagasinet

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

En besiktning av byggnaden har genomförts för att säkerställa att en flytt är genomförbar. Plankartan säkerställer en byggrätt för godsmagasinet i flyttat läge och skyddsbestämmelser och varsamhetsbestämmelse.

Illustrationer som redovisar flyttat godsmagasin presenteras i FUG:en. Planbeskrivningen uppdateras med förändringen gällande godsmagasinet.

Som en kompensation för de lindar som måste tas ned längs Södra Bangårdsgatan planteras nya lindar i anslutning till byggrätten för godsmagasinet. Plankartan säkerställer; *Trädallé ska finnas*. Planbeskrivningen tillförs avsnitt om grönstruktur inom resecentrumområdet i vilket trädplanteringen beskrivs. Åtgärden utgör också en kompensationsåtgärd och anges i den ansökan om dispens från det generella biotopskyddet. Ansökan avses göras under den fortsatta planprocessen.

Byggrätt invid Centralplan

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

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

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

Plankartan redovisar en precisering av byggrätterna genom prickmark (mark där byggnad inte får uppföras) samt anger en nockhöjd kompletterat med en bestämmelse om takvinkel inom intervall 30-35 grader. Bebyggelsen regleras vidare med utformningsbestämmelse om sadeltak, att takkupor får uppföras och att fasader ska utgöras av ljus puts. Även bestämmelser som härrör till framtagna trafikbullerutredning och riskutredning har säkrats, se m_2 samt m_3 .

Norra Bangårdsgatan

Norra Bangårdsgatan kommer att behöva byggas om vid ett genomförande av detaljplanen. För att få till en ökad distans mellan befintliga villor längs gatans norra sida och vägbanan föreslås en förändring i framtagna sektion där gång- och cykelbanan placeras i norr mot villorna (tidigare i söder mot resecentrums funktioner). Föreslagen ny sektion för Norra Bangårdsgatan presenteras i FUG och i planbeskrivning. I sektionen finns utrymme om 1 meter för

plantering av träd för att bidra till mer grönska i gaturummet. Plankartan säkerställer gång- och cykelbanan i framtagna vägsektion med bestämmelse *GCMVÅG* och även att *trädplantering ska finnas*.

Området är grönt och lummigt idag och för att säkerställa ytterligare grönstruktur trots en i övrigt förändrad närmiljö för de boende säkerställer detaljplanen ytterligare växtlighet ut mot Brunnsgatan genom n₃; Plantering ska finnas. Detsamma gäller för det nya torget som planeras norr om Västra Passagen.

Övrigt

Områdesbestämmelser avses tas fram för kvarteret Skrivaren, Konduktören med syfte att säkerställa att de bullerskyddsåtgärder som behöver genomföras görs med hänsyn till den äldre och kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen. Ett politiskt uppdrag till Samhällsbyggnad att ta fram områdesbestämmelser enligt ovan planeras innan detaljplanen för Nyköpings resecentrum antas.

Hälsa eller säkerhet

Markföroreningar

Inför granskning har kommunen låtit genomföra en miljöteknisk utredning (Ramböll 2017-06-22) av de två grönytorna mitt emot befintligt stationshus. Ytorna är planerade att användas för bostadsändamål samt som parkmark. Tidigare undersökningar omfattade enbart enstaka provpunkter varför en förtätad provtagning genomförts.

12 provpunkter fördelades jämnt över områdena. Inom det södra området (Park) bedöms det nödvändigt att vidta avhjälpandeåtgärder inför exploatering. För att få fram en fullständig avgränsning av föroreningsförekomsten inom det södra området och med syfte att få fram ett slutligt åtgärdsförslag fördjupades ovanstående utredning (Ramböll 2017-09-22). Påvisad förorening inom södra undersökningsområdet föreslås avhjälpas genom schaktsanering. Inför efterbehandling kommer ett miljökontrollprogram tas fram och planerad efterbehandlingsåtgärd anmälas till tillsynsmyndigheten inför åtgärd

Generellt underskreds riktvärden för KM för analyserade prover från det norra undersökningsområdet (Bostad) förutom i en provpunkt. Då övriga jordanalyser inom området underskrider riktvärdet för KM med god marginal bedöms föroreningshalterna inom området som helhet kunna klassas vara underskridande riktvärdet för KM. Det bedöms inte föreligga någon oacceptabel exponeringsrisk för människor eller djur som ska vistas eller bo inom området efter planerad exploatering. För det norra området görs bedömningen att inga ytterligare undersökningar eller åtgärder krävs.

Länsstyrelsen har under granskningen fått del av genomförda undersökningar.

Under den temporära sänkning av grundvattennivån kommer vattenkvaliteten att kontrolleras inom ramen för det kontrollprogram som upprättas. Det länshållningsvatten som uppstår i samband med grundvattenavsänkningen kommer att renas till acceptabla nivåer innan det släpps till recipient. Befintliga mark- och grundvattenföroreningar ska saneras innan schakt och grundvattenbortledning inleds. Det kommer att finnas förberedelse för att hantera ytterligare föroreningar om sådana påträffas i byggskedet vilket kommer anges i kontroll- och åtgärdsprogram.

Processen med tillstånd till vattenverksamhet har inletts parallellt med planprocessen och samråd kring den planerade vattenverksamhet hölls under oktober 2017.

Plankartan anger som villkor inför startbesked att: *Startbesked för byggnation får ej ges innan markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att markföroreningar har avhjälpes.* Planbeskrivningens och MKB´ns skrivning kring detta villkor ses över så att dokumenten anger samma skrivning.

Planbeskrivningens avsnitt kring markföroreningar förtydligas så att det tydligare framgår vilka åtgärder som avses göras och när. Skrivningarna i planbeskrivningen och MKB:n ses över så att dessa överensstämmer med varandra och även med förslag på åtgärder i framtagna utredningar. Planbeskrivningen kompletteras med resultat från den nya undersökningen av grönyrtorna mitt emot stationshuset.

Buller och vibrationer

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

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

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

busstrafiken är bidragande. Bullerskyddsåtgärder i form av fönsterbyten kommer att behövas utföras där riktvärden inomhus överskrids.

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

Mätningen gällde buller från busstrafik. Vid samma tillfälle mättes vibrationer från busstrafik. Vibrationsmätningen resulterade i nivåer under förnimmelsetröskel eller inom skiktet för liten störning på Norra Bangårdsgatan och störningsrisken bedöms som låg för denna gata. På Södra Bangårdsgatan är de uppmätta vibrationsnivåerna trots mängden bussrörelser låga. I 3 av 4 inventerade fastigheter ligger uppmätta nivåer under förnimmelsetröskeln medan det i den fjärde fastigheten ligger under riktvärdet 0,4 mm/s (skiktet liten störning). Gatan kommer att byggas om med bredare trottoar och en cykelbana, vilket kommer att bidra med att störningsrisken minskar ytterligare. Störningsrisken på grund av vibrationspåverkan bedöms för denna gata som låg.

Vibrationer i området är främst en aspekt förknippad med tågtrafiken och utredning avseende vibrationer från spårtrafik görs i Trafikverkets arbete med framtagande av järnvägsplanen. Resultatet från Trafikverkets vibrationsutredning (Trafikverket 2017) visar att vid befintlig mätpunkt (vid Järnvägsgatan invid befintligt stationshus) så är det busstrafik som dominerar uppmätta toppvärdesnivåer. Tågpassagera var däremot mer långvariga men uppmätta nivåer bedöms hålla sig inom riktvärdena. För Norra och Södra Bangårdsgatan har det inte genomförts någon vibrationsutredning med avseende på tågtrafik. Enligt tidigare resultat finns ingen någon indikation på att det skulle krävas ytterligare mätpunkter då tågen håller så låg hastighet när de kör in till stationen och att det därmed inte bedöms innebära störningar i form av vibrationer från tågtrafiken

Länsstyrelsen har i samband med granskningen tagit del av av kommunen framtagna utredningar.

Planbeskrivningen och MKB:n kompletteras med slutsatser från genomförda utredningar.

För att säkerställa lämpliga bullerskyddsåtgärder utifrån den äldre och kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen i området avses områdesbestämmelser tas fram för kv Konduktören och Skrivaren. Ett politiskt uppdrag till

Samhällsbyggnad att ta fram områdesbestämmelser enligt ovan planeras innan detaljplanen för Nyköpings resecentrum antas.

Kommunen har en samordning i bullerfrågan med Trafikverket kring placering och utformning av planerade bullerskydd som krävs för buller från spårtrafiken.

Risk för olyckor

Inom området för detaljplanen föreslås en byggnad med kontor och centrumverksamhet samt ny bostadsbebyggelse.

Då placeringarna ligger inom Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd från led med farligt gods har en fördjupad riskutredning (Sweco 2018-04-04) genomförts för att studera om en acceptabel risknivå går att uppnå och vilka åtgärder som i sådant fall krävs.

I utredningen används beräkningar som genomförts av COWI under 2017 på uppdrag av Trafikverket i det projekt som rör Trafikverkets anläggning. COWI har beräknat individrisknivåer utifrån den trafikprognos som finns för de järnvägssträckor som berör den aktuella detaljplanen. Beräkningarna baseras på prognoser för 2040 och tar höjd för att trafik som i dagsläget går via Katrineholm i framtiden går via Nyköping. Sweco har använt sig av samma indata i den fördjupade riskutredningen för detaljplanen för Nyköpings resecentrum.

Beräkningarna visar att risknivån från Nyköpingsbanan, inom 50 meter från spår med godstrafik, är så hög att åtgärder bör övervägas för sådan bebyggelse där personer uppehåller sig under längre tid (exempelvis bostäder, kontor, etc).

Riktlinjen för skyddsavstånd visar på föreslagna avstånd där det inte finns riskreducerande faktorer. Den fördjupade riskutredningen utreder riskerna och lämpliga riskreducerande åtgärder, vilka redovisas nedan. Även motiv till varför detta ur en sammanvägd bedömning ansetts relevant presenteras sist i detta avsnitt.

För föreslagen bebyggelse inom planområdet innebär detta:

Nytt bostadshus vid Centralplan

Föreslaget bostadshus inom planen ligger på ca 40 meters avstånd från närmsta spår på Nyköpingsbanan och 60 meter från TGOJ-banan. Utredningen rekommenderar åtgärder såsom luftintag 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 alt brandklass IE30. Samtliga riskreducerade åtgärder säkerställs i detaljplanen.

Park

Detaljplanen möjliggör för park och lekplats söder om bostadshusen invid Centralplan. Parken ligger bortom de 30 meter från spårmit som är rekommenderat bebyggelsefritt avstånd. Enligt beräkningarna krävs inga åtgärder för planerad markanvändning.

Bussterminal och resecentrum

Bussterminal placeras inom 50 meter från spårmit. Bussterminalen och tågtrafiken hålls åtskilda av planerad perrong vilket eliminerar risker följt av urspårning. Perrongen utgör barriär vid olycka med brandfarlig vätska.

Den nya perrong/plattform som ingår i planförslaget söder om järnvägen utgör ett mycket gott skydd vid en eventuell urspårning. Inga åtgärder vidtas i plankartan.

Kontor- och centrumverksamhet

Utredningen visar på att byggnaden kan placeras 10 meter från närmsta spår i enlighet med tidigare framlagt förslag i samrådet. Det bedöms som motiverat med urspårningsskydd som ska vara dimensionerat så att vagnar inte kan orsaka allvarlig skada på den planerade flervåningsbyggnaden. Ett urspårningsskydd skulle även ge minskad sannolikhet för olycka med farligt gods. Kan inte ett urspårningsskydd anordnas på Nyköpingsbanan ska byggnadens bottenvåning konstrueras så att övriga delar av byggnaden inte kollapsar vid en påkörning av ett tåg.

Brandspridning in i byggnaden behöver förebyggas. Fasad och fönster mot järnvägen ska utföras i brandskyddsklass EI30. Fönstren mot järnvägen ska vara icke-öppningsbara. Utrymning ska kunna ske bort från spår och entréer bör placeras bort från järnvägen. Vidare ska ventilationsintag placeras på tak eller på fasad vänd bort från järnväg. För möjlighet till hotell i byggnaden ska fasad mot spår utföras i brandklass EI60 alternativt placeras i byggnadsdel längre bort från spår (ca 25 meter). Angivna skyddsåtgärder säkras med planbestämmelser i plankartan och planbeskrivning och MKB uppdateras utifrån slutsatsen i genomförd utredning.

Med hänsyn till möjligheterna att underhålla järnvägsanläggningen och bebyggelsen föreslås att byggnaden placeras minst 15 meter från spår. Byggrätten i detaljplanen justeras.

Parkeringshus

Kommunen planerar tillsammans med fastighetsägaren norr om spårområdet ett parkeringshus i det läge där samrådsförslagets illustration redovisade en öppen parkering. Då parkeringshusets läge också ligger inom de rekommenderade bebyggelsefria 30 metrarna från spår har riskutredningen även uttalat sig om riskreducerande åtgärder kring förslaget parkeringshus. Denna anger att de 15 angivna metrarna till spår bedöms ge tillräckligt utrymme för en räddningsinsats på spåren och att vid en olyckshändelse förväntas inte många personer uppehålla sig i byggnaden på samma gång. Byggrätten säkras vid en placering på 15 meter samt med

skyddsbestämmelser m₄ om att byggnaden ska kunna utrymmas på sida bort från spår, att fasaden ska utföras i icke brännbart material och utan fönster samt att fasaden mot spår inte ska vara bärande eller vara förstärkt.

Nyköpings kommun planerar för ett attraktivt område och plats med primärt fokuset på resandeperspektivet. Det finns dock lika höga ambitioner kring att området ska bli ett trevligt och välbesökt område även för kommunens invånare och besökare som nödvändigtvis inte är på resande fot. Därför planerar kommunen för ytterligare funktioner inom området; park, kontorsmöjlighet och olika möjligheter att etablera centrumverksamhet. Fler funktioner inom området ger förutsättningar för att platsen används och besöks av fler och under fler timmar på dygnet vilket är viktigt ur ett samhällsplaneringsperspektiv och är ett sätt för Nyköpings kommun att göra området till en integrerad del av stadens centrum.

Ett attraktivt och välbesökt resecentrum ger i sig både en ökad trygghetskänsla och en minskad suicidrisk. Forskning visar att attraktiva och klimatsmarta stationer bygger på hur vi kan länka de hållbara mobilitetssystemen genom dels länkar i staden men inte minst genom attraktivitet och en väl planerad blandstad. Stationsnärhetsprincipen är en tydlig reaktion på detta över hela Europa, attraktiva etableringar, utvecklad arbetsmarknadsregion, trygghet, 24 timmars-staden osv. Attraktiva och stadsintegrerade transportnoder ger i sig en ökad överflyttning till kollektiva transportslag, där en omställning mot hållbart resande i sig är en del av de transportpolitiska målen. Att då samtidigt skapa möjlighet för arbetsplatser i direkt anslutning till en stadsintegrerad transportnod är en viktig pusselbit för att skapa ett hållbart, tryggt och attraktivt samhälle.

Dagvatten

En utökad dagvattenutredning har tagits fram till granskningskedet för att konkretisera dagvattenlösningar i detaljplanen utifrån höjdsättning och behov av skyddsåtgärder för att klara miljökvalitetsnormer och extrema flöden. Nyköpings kommun har en hög ambitionsnivå för dagvattenhanteringen inom planområdet. Fördröjningsvolymen avseende dagvatten beräknas utifrån att ett 20-årsregn med en klimatfaktor på 1,25 ska fördröjas minst ner till ett regn med en återkomsttid på 2 år och Stockholms riktvärden för dagvatten har används som jämförelsevärden. Trafikverket ansvarar för dagvatten inom spårområdet i anslutning till detaljplanen för Nyköpings resecentrum.

Principiellt förslag på typ av dagvattenanläggningar och deras placering har tagits fram för respektive delavrinningsområde. Föreslagna dagvattenanläggningar för planområdet består av damm med permanent vattenyta, dagvattenbiofilter, skelettjord, översilningsytor och makadammagasin. Dagvattenlösningar har förslagits utifrån typ av markanvändning, höjdsättning och tillgängliga ytor. Då det finns vissa förorenade områden inom planområdet samtidigt som ytligt grundvatten

förekommer ska dagvatten inte infiltreras i anslutning till dessa områden utan dagvattenanläggningarna ska anläggas täta.

Plankartan har försetts med erforderliga bestämmelser för hantering av dagvatten. Planbeskrivningen har under avsnittet *Dagvatten* kompletterats med en sammanfattning från genomförd utredning. MKB:ns avsnitt om dagvatten har också reviderat med anledning av den framtagna fördjupade utredningen.

Natur och generellt biotopskydd

Alléer inom planområdet påverkas vid ett genomförande av detaljplanen. Det gäller allén med kastanjer längs Brunnsgatan samt den lindallé som är planterad invid lokomotorstallet och dess förlängning västerut. Planbeskrivningen förtydligar skrivning kring detta. En fördjupad studie har gjorts av kastanjerna längs Brunnsgatan både okulärt och i form av en måttstudie utifrån den nya sektionen för Brunnsgatan. Många av träden står i direkt konflikt med framtida gång- och cykelbana och resterande träd döms ut på grund av den stora påverkan som framtida schaktarbeten kommer att medföra inför ombyggnationen av Brunnsgatan. Lindallén invid lokomotorstallet påverkas vid byggnation av området för regionbusstrafiken och den framtida bredare sektionen för Södra Bangårdsgatan.

Ett arbete inför ansökan från det generella biotopskyddet och med förslag på kompensationsåtgärder har inletts där ansökan kommer att lämnas in till Länsstyrelsen mellan granskning och antagande.

Många inkomna synpunkter har handlat om naturvärden som går förlorade och medborgarna önskade även i medborgardialog 2016 att resecentrum bland annat ska vara grönt och lummigt. Kommunen har arbetat vidare med den planerade grönstrukturen inom området och vad som kan säkerställas med bestämmelser i detaljplanen. Intentionerna finns redovisade i illustrationsplanen och FUG samt beskrivet i planbeskrivningen. Kommunen har en uttalad och hög ambition när det kommer till framtida grönstruktur inom området. Där det har gått att säkerställa anges det som en planbestämmelse i plankartan, n1-n3. I övrigt redovisas det som en vision och ambition att beakta under genomförandet.

Vattenverksamhet

När Brunnsgatan byggs om kommer grundvatten tillfälligt att behöva ledas bort. Tillståndprocessen inför den temporära grundvattensänkningen är påbörjad och samråd kring ansökan ägde rum under perioden 2017-09-25 – 2017-10-22. Kommunen avser att lämna in ansökan i januari 2018.

Övrigt

Planbeskrivningen kompletteras med en skrivning kring resecentrums bedömda påverkan på luftkvaliteten för de boende runt resecentrum.

Planbeskrivningen kompletteras med en skrivning kring detaljplanens påverkan på TGOJ-banan och framtida möjligheter att bedriva persontrafik på banan.

Uppgifter tillförs plankartan om använt höjdsystem.

Trafikverket

Trafikverket ser positivt på kommunens arbete med att planlägga Nyköpings resecentrum, inklusive anslutande delar av befintlig järnvägsanläggning. Trafikverket anser att resecentrumets placering och utformning möjliggör en smidig och snabb resa mellan resenärers målpunkter. Kommunen har genom detaljplaneläggningen tagit fram ett bra underlag för att säkerställa att de nya delarna av Södra stambanan/Ostlänkens bibana tydligt förankras i den kommunala planeringen. Trafikverket och kommunen har ett nära samarbete i projektet, där detaljplan och järnvägsplan arbetas fram parallellt.

Trafikverket har tagit del av planförslaget och önskar lyfta följande.

Risker kopplat till transporter av farligt gods

Av planbeskrivningen framgår att skyddsåtgärder bör övervägas inom 50 m från järnvägen, för bebyggelse där människor uppehåller sig under längre tid. Föreslagen kontorsbyggnad i planområdets östra del liksom planerat bostadshus vid Centralplan ligger inom detta avstånd från järnvägen. Båda dessa byggnader bör ingå i den mer detaljerade riskanalysen som ska tas fram till granskningsskedet.

Trafikverket ställer sig tveksam till det korta avståndet mellan järnväg och föreslagen kontorsbyggnad. Byggnaden ligger inom sådant avstånd från farligt godsled där stadigvarande vistelse ska undvikas, se Länsstyrelsens vägledning Farligt gods. Kan man med skyddsåtgärder uppväga det korta avståndet och ändå få till en ur riskhänsyn acceptabel situation?

I sammanhanget önskar Trafikverket förtydliga att även om bostadshuset ligger bortom 30 meter från järnväg så kan skyddsåtgärder krävas, eftersom byggnaden kan påverkas av utsläpp i samband med en olycka där farligt gods är inblandat. Enligt Länsstyrelsens vägledning Farligt gods bör markanvändningen inom zonen 30-70 meter från farligt godsled innebära att "ett fåtal vakna personer med möjlighet att själva sätta sig i säkerhet vistas i området". Föreslagen markanvändning kan således innebära att riskreducerande åtgärder behöver utföras.

Trafikverket vill också uppmärksamma att övriga anläggningar som placeras i närheten av järnvägen kan behöva särskild utformning med hänsyn till att farligt gods transporteras på järnvägen.

Erforderliga skyddsåtgärder ska säkerställas med bestämmelser i plankartan.

Trafikbuller

Eftersom det planerade bostadshuset vid Centralplan är utsatt för höga ljudnivåer är det viktigt att bullersituationen beskrivs tydligt. Trafikverket anser att det av planbeskrivningen bör framgå vilka ljudnivåer som räknats fram vid bostadshusets fasad per våningsplan, liksom vid uteplatser, och att det tydligt ska framgå att bullerriktvärdena enligt förordningen (SFS 2015:216) klaras. Krävs en specifik utformning av byggnaden för att uppnå bullerriktvärdena, så ska denna utformning regleras i detaljplanen.

Även Trafikverkets järnvägsplan kräver bullerskyddsåtgärder, här rör det befintlig bebyggelse. Samordning krävs mellan detaljplan och järnvägsplan.

Parkeringsplatser

Parkeringsplatser närmare spår än 15 meter (mätt från spårmitt) kan innebära en risk att parkerade bilar skadas i lacken av exempelvis partiklar från inbromsande tåg eller fallande is från passerande tåg. På de sträckor där bullerskyddsplank avses uppföras utmed järnvägen fungerar planket även som ett skydd för parkerade bilar. Möjligheten att sätta upp någon typ av skydd vid övriga p-ytor nära järnväg bör studeras. I sammanhanget ska elsäkerhetskraven uppfyllas, d.v.s. planket/skyddet ska hålla minst 5 meter till del av järnvägsanläggningen som kan föra högspänning.

Anläggningar utöver grundutförandet

Det är angeläget att Brunnsgatans sektion under järnvägsbron utformas så smal som möjligt. Trafikverket anser att kommunen ska bekosta Trafikverkets merkostnader för järnvägsbro som överskrider den sektion som Trafikverket anser vara rimlig utifrån trafikflödena på platsen. Trafikverket ber att få återkomma med sådan sektion.

På samma sätt anser Trafikverket att kommunen ska stå för den kostnadsökning som anläggande av cykelväg och hiss vid den västra plattformsförbindelsen innebär.

Avtal och fortsatt arbete

Avtal ska tecknas mellan Trafikverket och Nyköpings kommun innan detaljplanen antas. Avtalet ska bl.a. reglera fördelning av kostnader kopplat till nämnda åtgärder ovan. Kontakt tas angående avtalet med Trafikverkets ansvariga åtgärdsbeställare.

Trafikverket ser fram emot ett fortsatt samarbete kring Nyköpings resecentrum, bl.a. återstår att lösa flera gränssnittsfrågor mellan Trafikverkets och kommunens anläggningar. Fortsatt diskussion krävs också angående produktionsplanering och produktionsstart.

Bemötande:

Risker kopplat till transporter av farligt gods

Då placeringarna ligger inom Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd

från led med farligt gods har en fördjupade riskutredning (Sweco 2018-04-04) genomförts för att studera om en acceptabel risknivå går att uppnå och vilka åtgärder som i sådant fall krävs. Kommunen bedömer satt det är motiverat att studera en avvikelse från de generella rekommendationerna om avstånd till spår. Nyköpings kommun planerar för ett attraktivt område och plats med primärt fokuset på resandeperspektivet. Det finns dock lika höga ambitioner kring att området ska bli ett trevligt och välbesökt område även för kommunens invånare och besökare som nödvändigtvis inte är på resande fot. Därför planerar kommunen för ytterligare funktioner inom området; park, kontorsmöjlighet och olika möjligheter att etablera centrumverksamhet. Fler funktioner inom området ger förutsättningar för att platsen används och besöks av fler och under fler timmar på dygnet vilket är viktigt ur ett samhällsplaneringsperspektiv och är ett sätt för Nyköpings kommun att göra området till en integrerad del av stadens centrum.

Ett attraktivt och välbesökt resecentrum ger i sig både en ökad trygghetskänsla och en minskad suicidrisk. Forskning visar att attraktiva och klimatsmarta stationer bygger på hur vi kan länka de hållbara mobilitetssystemen genom dels länkar i staden men inte minst genom attraktivitet och en väl planerad blandstad. Stationsnärhetsprincipen är en tydlig reaktion på detta över hela Europa, attraktiva etableringar, utvecklad arbetsmarknadsregion, trygghet, 24 timmars-staden osv. Attraktiva och stadsintegrerade transportnoder ger i sig en ökad överflyttning till kollektiva transportslag, där en omställning mot hållbart resande i sig är en del av de transportpolitiska målen. Att då samtidigt skapa möjlighet för arbetsplatser i direkt anslutning till en stadsintegrerad transportnod är en viktig pusselbit för att skapa ett hållbart, tryggt och attraktivt samhälle.

Utredningen har studerat samtlig ny bebyggelse inom planområdet utifrån ett riskperspektiv och detaljplanen säkerställer de i utredningen redovisade åtgärderna som krävs för att de användningar som föreslås gör att markanvändningen blir lämplig. Åtgärderna presenteras som planbestämmelser i plankartan, se också svaret till Länsstyrelsen ovan under rubriken *Risk för olyckor*.

Parkeringshus

Kommunen planerar tillsammans med fastighetsägaren norr om spårområdet ett parkeringshus i det läget där samrådsförslagets illustration redovisade en öppen parkering.. Då parkeringshusets läge också ligger inom de rekommenderade bebyggelsefria 30 metrarna från spår har riskutredningen även uttalat sig om riskreducerande åtgärder kring förslaget parkeringshus.

Denna anger att de 15 angivna metrarna till spår bedöms ge tillräckligt utrymme för en räddningsinsats på spåren och att vid en olyckshändelse förväntas inte många personer uppehålla sig i byggnaden på samma gång. Byggrätten säkras vid en placering på 15 meter samt med skyddsbestämmelser m₄ om att byggnaden ska kunna utrymmas på sida bort

från spår, att fasaden ska utföras i icke brännbart material och utan fönster samt att fasaden mot spår inte ska vara bärande eller vara förstärkt.

Trafikbuller

En uppdaterad bullerutredning har tagits fram. För ny byggrätt invid Centralplan gäller mycket riktigt förordningen (SFS 2015:216). Placering och åtgärder för att klara riktvärden är angivna som bestämmelser. En sammanfattning från utredningen finns att läsa i planbeskrivningen.

Den samlade trafikbullersituationen för befintlig bebyggelse visar på att ljudnivån orsakad av planförslaget är relativt måttlig även om det på vissa platser förekommer märkbara ökningarna såväl som sänkningar av maximal- och ekvivalenta ljudnivåer.

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

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

Parkeringsplatser

Noterat. Kommunen planerar för ett gemensamt parkeringshus tillsammans med fastighetsägaren på norra sidan spår inom Nöthagen där byggnaden i sig kommer att fungera som ett skydd. Vid anordnande av en öppen parkeringsplats delar kommunen bedömningen att ett plank kan uppföras som skydd.

Anläggningar utöver grundutförandet och avtal

Trafikverket och Nyköpings kommunen planerar gemensamt för ett resecentrum där parterna ser möjligheter till nytta för den andra parten om delar av anläggningarna ges en större omfattning än traditionellt grundutförande. Det pågår avtalsdiskussioner mellan Trafikverket och

Nyköpings kommun kring medfinansiering där bland annat nämnda åtgärder; järnvägsbron, cykelvägen i Västra Passagen och hiss vid den västra plattformsförbindelsen finns med som åtgärder.

Kommunen ser också fram emot ett fortsatt samarbete kring Nyköpings resecentrum.

Sörmlands museum

Sammanfattning

Museet anser att det aktuella planförslaget skulle innebära stora negativa konsekvenser för kulturmiljön.

Förslaget innebär att:

- Större delen av godsmagasin och lokomotorstallet rivs, vilka idag utgör viktiga delar av den befintliga kulturmiljön. Detta påverkar hela den befintliga stationsmiljön inklusive stationshuset, vilken idag utreds som byggnadsminne.
- Bostadshuset i kv Konduktören 19 kommer att rivas, vilket skadar den befintliga kvartersstrukturen samtidigt som man går miste om ett hus med höga byggnadshistoriska och arkitektoniska värden.
- Vid Centralplan avser man uppföra ett nytt bostadshus inom kvarteret Skrivaren, vilket riskerar att påverka platsen såväl som det äldre stationshuset negativt.
- Ett nytt hus vid Brunngatan avses uppföras vilket riskerar att skapa en barriär mellan stationsområdet och kyrkogården såväl som mellan staden och bostadskvarteren norr om järnvägen. Framförallt minskar tillgänglig yta vilket gör det svårare att få plats med nya resecentrumfunktioner och samtidigt bevara befintliga kulturvärden.

Museet anser med hänsyn till ovanstående punkter att platsen för resecentrum bör disponeras annorlunda. Gestaltningen av resecentrum bör utgå från platsens kulturhistoriska värden. Det bör vara möjligt att skapa ett nytt resecentrum och samtidigt bevara den befintliga kulturmiljön genom att göra ändringar i samrådsförslaget. Istället för att införa nya funktioner på platsen genom ett nytt hus för centrumverksamhet bör godsmagasin och lokomotorstall kunna bevaras och arbetas in i det nya resecentrat.

Synpunkter på förslaget

Stationsmiljön som helhet

I den framtagna miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) fastställs på sidan 5 under rubriken Kulturmiljö att "Planförslaget bedöms innebära stora negativa konsekvenser för kulturmiljön och risk för påtaglig skada på riksintresset bedöms föreligga."

Museet anser i enlighet med MKB:n att förslaget har stor negativ påverkan på platsens kulturhistoriska värden. Platsen för resecentrum bör med hänsyn till

detta disponeras annorlunda, framförallt i planområdets östra del. Det bör vara möjligt att skapa ett nytt resecentrum och samtidigt bevara kulturmiljön.

Nyköpings stationsområde är en välbevarad helhetsmiljö som väl representerar statsbanans tillkomst och järnvägens utveckling från 1910-tal fram till idag. Godsmagasinet och förrådshuset/lokomotorstallet i Nyköping är på god väg att bli unika i landet då de tillhör byggnadskategorier som ofta försvinner i samband med exploateringar och avvecklingar av det järnvägsanknutna fastighetsbeståndet. Stationsmiljön, inklusive lokomotorstallets och godsmagasinet placering utmed Södra Bangårdsgatan är dessutom ett viktigt miljöskapande element i mötet med staden. Museet har sedan lång tid åberopat att de båda byggnaderna har höga kulturhistoriska värden.

Genom att göra ändringar i områdets planering kan både godsmagasinet och lokomotorstallet bevaras. Lokomotorstallet skulle kunna flyttas inom området för att t ex användas som nytt "cykelcentrum".

Godsmagasinet

Magasinet uppfördes 1918, och byggdes 1938 till åt väster. Den östra delen är alltså äldst och eftersom den även innehållit expedition och bostäder är den viktig genom sin utformning och karaktär men också genom sina tidigare olika funktioner.

En stor del av Nyköpings historia är relaterad till 1900-talets betydande industriverk-samhet som bland annat utgjordes av NK:s verkstäder, Wedholms, ANA och Sunlight. Detta avspeglade sig i behovet av ett, i förhållande till stadens storlek, relativt stort godsmagasin. Godsmagasinet har därför ett viktigt samhällshistoriskt värde, för att man ska kunna förstå och avläsa Nyköping som en tidigare betydande industristad. Lastbryggor, takutsprång och magasinsportar visar tydligt hur magasinet har använts och bidrar till förståelsen och upplevelsevärdet. Byggnaden är välbevarad och även ovanlig i sitt utförande genom den tydligt nationalromantiska och samtidigt monumentala utformningen.

Godsmagasinet är genom sin kombination av att vara ett magasin i mellanskala" med bevarade lastbryggor och magasinsportar, uppförd i den för banan karakteristiska arkitekturen, troligen det enda av sitt slag som idag finns kvar i landet. Av alla fristående godsmagasin som tidigare har funnits i landet, så finns det idag uppskattningsvis bara omkring 5-10% kvar.

Museet var i september 2016 med på en gestaltningsworkshop med Nyköpings kommun, då endast en del av godsmagasinet västra tillbyggnad avsågs rivas, vilket ur kulturmiljösynpunkt skulle vara acceptabelt. I det nuvarande detaljplaneförslaget är det endast en del av magasinets västra del som bevaras och i princip hela den ursprungliga byggnaden med expedition och bostäder rivs.

Museet anser fortfarande att godsmagasinet skall bevaras och bli en tillgång för det nya resecentrat.

Nytt hus i Skrivaren 9

Förslaget innebär att Centralplans norra del, kv Skrivaren 9, kan bebyggas med ett nytt bostadshus. I gällande stadsplan för kvarteret finns en outnyttjad byggrätt på platsen vilket används som argument för en ny byggnad. Den befintliga byggrätten är dock disponerad så att den tillsammans med en liknande byggrätt i kvarteret Stinsen hade bibehållit den tydliga platsbildningen vid Centralplan. Denna skulle gå förlorad i och med det nuvarande förslaget. Museet är därför tveksamt till ny bebyggelse här, eftersom det skulle påverka upplevelsen av Centralplan och stationshusets monumentalitet negativt. Förståelsen av den äldre stadsplanen och gatustrukturen skulle även försämrats. Centralplans rundade form i mötet mellan Södra Bangårdsgatan, Järnvägsgatan och Borgaregatan är en tydlig rest av Per Olof Hallmans stadsplan från 1913.

Rivning av Konduktören 19

Huset i hörnet Brunngatan/Södra Bangårdsgatan avses att rivas. Huset har högsta bevarandeklass i den kulturhistoriska byggnadsinventeringen utförd av Sörmlands museum 2015-2016. Huset, ritat av arkitekt Sven O Andersson, är byggt 1935 och mycket välbevarat. Genom sitt exponerade läge vid hörnet Brunngatan och Södra Bangårdsgatan är huset det första man ser av kvarteret när man passerar mot centrum. Byggnaden ingår i ett bebyggelsesammanhang utmed Södra Bangårdsgatan som tillsammans med övriga hus bildar ett tydligt avgränsat och enhetligt utformat gaturum.

En rivning av byggnaden skulle påverka den befintliga kvarteretsstrukturen såväl som det idag relativt skyddade gårdsrum inuti kvarteret. Byggnaden utgör dessutom genom sitt läge en tydlig entré till stadskärnan norr ifrån.

Detta tillsammans med byggnadens stora bebyggelsehistoriska och arkitekturhistoriska värden gör att museet starkt motsätter sig en rivning.

Nytt hus vid Brunngatan

I planen ingår uppförande av en ny byggnad för centrumverksamhet. På plankartan föreslås att det nya huset kan bebyggas upp till 40 m över angivet nollplan. I planbeskrivningen på sidan 19 anges det som 6 våningar. Museet anser att detta är en för hög byggnadshöjd på denna plats. Det finns en uppenbar risk att huset blir en barriär mellan stationsområdet och kyrkogården såväl som mellan staden och bostadskvarteren norr om järnvägen. Att dessutom införa ytterligare funktioner på platsen utöver de knutna till resandet är besynnerligt då ytan för resecentrat redan är begränsad. Att riva viktiga delar i den befintliga kulturmiljön på grund av just platsbrist är därför beklagligt och visar på att ekonomiska intressen går före kulturella.

Användningsbestämmelser på plankartan

I planbeskrivningen sidan 11 anges att stationshuset ska få ett utvecklat användningsområde. På sidan 16 står det C1, centrumverksamhet. Museet ser gärna att stationshuset även fortsättningsvis kommer att innehålla bostäder/lägenheter på övre plan. Det är dock positivt att allmänheten har tillgång till gatuplanet som då bör användas till publika verksamheter, anpassade efter byggnadens förutsättningar.

Skyddsföreskrifter på plankartan

Sörmlands museum tycker det är bra att stationshus, skärmtak och loggia på plan-kartan skyddas med q1 och r1. För tydlighets skull får det gärna kompletteras med att q innebär: "särskilt värdefull bebyggelse enligt PBL 8 kap 13§" för att ge en direkt koppling till PBL. Museet tycker också att takets täckning med just enkupigt lertegel är viktigt för utseendet, varför vi gärna ser att "Takmaterial av enkupigt lertegel" anges i bestämmelsen. Även de ursprungliga fönstren, samt klockan med urverk är viktiga att behålla, vilket bör förtydligas och omfattas av skyddsföreskrifterna. Interiört är stora delar av den fasta inredningen bevarad vilken har stora värden och bör säkerställas genom skydd.

Loggian avses att skyddas, vilket är positivt. Även trappöverbyggnaden, trappa och den kallade gången under järnvägen är viktiga delar av stationsmiljön varför en sammankoppling av den äldre undergången och den nya bör utredas. Alternativt finns möjlighet att integrera trappöverbyggnaden i en ny funktion.

Perronger m.m.

Även perrongens skärmtak, plattformstaket, och den glasade trappöverbyggnaden till tunnelnedgången på perrongen är ovanliga. Båda är uppförda på 1920-talet, är välbevarade och kulturhistoriskt värdefulla. Museet ser därför gärna att dessa arbetas in i det nya förslaget. Ett möjligt alternativ bör vara att flytta dem inom stationsområdet.

Bullerskyddsåtgärder

Museet vill också framföra att det är viktigt att eventuella bullerskyddsåtgärder på befintliga byggnader görs varsamt och med hänsyn till byggnadernas exteriör och karaktär. Istället för att byta ut ursprungliga fönster mot nya, så bör fönsterbågarna kompletteras med en tilläggsruta på insidan.

Även bullerskärmar vid stationen måste anpassas till omgivningen. Det är viktigt hur utformningen av dessa bullerskydd blir. Utseendet bör anpassas till järnvägsmiljöns kulturvärden och siktlinjer bör tillgodoses.

Bemötande:

Med anledning av att det tidigare förslaget riskerade att få stora konsekvenser på kulturmiljön som även är ett riksintresse har fördjupade studier av områdets olika delområden ägt rum utifrån kulturmiljöperspektivet. Sörmlands museum

har varit delaktig i delar av det arbetet och kommit med värdefull input och konstruktiv kritik. Miljöerna har särskilt studerats i framtaget Funktions-, utformnings- och gestaltungsprogram (fortsättningsvis kallad FUG). Nedan följer en redovisning kring de miljöer som särskilt har studerats vidare:

Godsmagasinet

Lokomotorstallet behöver rivas för att få plats med framtida bussterminal, dock har fördjupade studier genomförts av godsmagasinet. I nu aktuellt förslag för granskning sparas den östra delen av godsmagasinet sparas tillsammans med villadelen på grund av att denna del är den ursprungliga delen av magasinet och som därmed har ett högre kulturhistoriskt värde. Förslaget redovisar att denna del av byggnaden flyttas västerut och placeras i direkt anslutning till framtida busstorg för regionbussar. Placeringen gör att byggnadens parallellitet med Södra Bangårdsgatan behålls vilket anses värdefullt att behålla och placeringen bidrar till en rumslighet av gatan och som en avskärmning mot busstorget vilket stärker det i övrigt förändrade och breddade gaturummet.

En besiktning av byggnaden har genomförts för att säkerställa att en flytt är genomförbar. Plankartan säkerställer en byggrätt för godsmagasinet i flyttat läge och skydds- samt varsamhetsbestämmelser. Illustrationer som redovisar flyttat godsmagasin presenteras i FUG:en. Som en kompensation för de lindar som måste tas ned längs Södra Bangårdsgatan planteras även nya lindar i anslutning till det flyttade godsmagasinet. Detta säkras genom planbestämmelsen *Trädallé ska finnas*.

Nytt hus i på fastigheten Skrivaren 9

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

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

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

Plankartan redovisar en precisering av byggrätterna genom prickmark (mark där byggnad inte får uppföras) samt anger en nockhöjd kompletterat med en bestämmelse om takvinkel inom intervall 30-35 grader. Bebyggelsen regleras vidare med utformningsbestämmelse om sadeltak, att takkupor får uppföras

och att fasader ska utgöras av ljus puts. Även bestämmelser som härrör till framtagen trafikbullerutredning och riskutredning har säkrats, se m₂ samt m₃.

Konduktören 19

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

Nytt hus vid Brunnsgatan

Nyköpings kommun planerar för ett attraktivt område med det primära fokuset på resandeperspektivet. Det finns dock lika höga ambitioner kring att området ska bli ett trevligt och välbesökt område även för kommunens invånare och besökare som nödvändigtvis inte är på resande fot. Därför planerar kommunen för ytterligare funktioner inom området; park, kontorsmöjlighet och olika möjligheter att etablera centrumverksamhet. Föreslagna verksamhetshuset är med och bidrar till att platsen används och besöks av fler och under fler timmar på dygnet vilket är viktigt ur ett samhällsplaneringsperspektiv och är också ett sätt för Nyköpings kommun att göra området till en förlängning av stadens centrum. Ytan ut mot Brunnsgatan är svårt att nyttja för funktioner som är direkt kopplade till resandefunktioner såsom busstorg, bussterminal etc då det med den placeringen inte går att få till bra svängradier för bussarna.

Utformningen för det presenterade verksamhetshuset har istället studerats vidare och även dess placering inom framtida kvarter vilken inte var styrd tidigare. Den tidigare beskrivna differentieringen i höjd har studerats vidare och förslaget redovisar en 5 våningar hög byggnad mot järnvägsbron med en nedtrappning mot befintliga bostadshus längs Södra Bangårdsgatan för att på ett bättre sätt möta denna bebyggelses skala. Differentieringen i höjd har säkerställts på plankartan likaså byggnadens placering ut mot Brunnsgatan för att bidra till gatans rumslighet. Viktigt är också att skapa förutsättningar för en levande bottenvåning. Detta för att bidra till att området besöks och används under stora delar av dygnet vilket också är bra utifrån trygghetsperspektivet. Plankartan tillförs bestämmelse om förhöjd bottenvåning och att denna ska utföras delvis glasad så att genomsiktighet skapas. I övrigt presenteras intentioner och förslag på gestaltning i FUG:en.

Skyddsföreskrifter på plankartan

Angivna planbestämmelser, ex q och r har redovisade lagstöd i anslutning till planbestämmelserna på plankartan. Formuleringen på skyddsföreskriften

justeras så att den även innefattar klockan med urverk och en förtydligan kring enkupigt lertegel. För att bättre kunna anpassa byggnaden interiört till en framtida verksamhet skyddas inte interiören.

Perronger m.m

Perrongens skärmtak, plattformstaket och den glasade trappöverbyggnaden till tunneln är samtliga Trafikverkets anläggningar som de ansvarar för. Det finns inte plats att integrera dessa objekt med den övriga bebyggelsen inom planområdet. Befintligt plattformstak kan inte heller användas i den nya anläggningen då taket är för kort och för smalt för de nya plattformarna. Gestaltningen av Trafikverkets anläggning presenteras i det gestaltungsprogram som tas fram för järnvägsplanen. En samordning finns mellan projektet med detaljplan och järnvägsplan när det kommer till gestaltungsfrågor där gestaltningen av plattformar och dess tak och väderskydd ska samspela med resecentrums övriga bebyggelse såsom entrébyggnader, bussterminal etc. Den gemensamma materialpaletten är stål – glas- tegel – träd – granit/betong. Delar av Trafikverkets anläggningar såsom plattformstak kan skymtas på bilder i FUG.

Bullerskyddsåtgärder

Samordning finns mellan Trafikverket och kommunen kring behovet av bullerskydd av befintlig bebyggelse och placering och materialitet i planerade bullerskärmar. Bullerskärmar kring resecentrum ska ansluta till gestaltningen av övriga delar av anläggningen. Dess estetiska aspekt redovisas i järnvägsplanens gestaltungsprogram. Skärmtak för cyklar och busshållplatser kommer att integreras i skärmar.

Där inte bullerskärmar räcker till eller saknas ska hänsyn tas den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen i området vid val av bullerskydd på fastighetsnivå. En bullerinventering behöver genomföras kunna uttala sig i detalj kring vilka bullerskyddsåtgärder som är lämpliga på respektive fastighet där bullerriktvärden enligt bullerutredningen överskrider trots bullerskärmar. Nyköpings kommun avser ta fram områdesbestämmelser för kvarteret Skrivaren och Konduktören för att säkerställa att de bullerskyddsåtgärder som behöver genomföras sker med hänsyn till bebyggelsens karaktär och ålder. Ett politiskt uppdrag till Samhällsbyggnad att ta fram områdesbestämmelser enligt ovan planeras innan detaljplanen för Nyköpings resecentrum antas.

Övrigt

Utifrån risksynpunkt är det inte lämpligt med bostadsändamål på övre våningen på den gamla stationsbyggnaden pga närhet till spårområdet.

Lantmäteriet

Planfrågor som berör Lantmäteriets kommande arbete

Lantmäteriets arbetsuppgifter, efter det att planen för Nyköpings framtida resecentrum har vunnit laga kraft, är att med stöd av detaljplanen avstycka

föreslagna tomtplatser, överföra mark från en fastighet till en annan, bilda ev 3D fastigheter, och inrätta gemensamhetsanläggningar för gångvägar, skapa rättigheter i form av servitut eller förändra servitut.

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Tomtindelning gäller sedan 1935-02-20 i kvarteret Skrivaren (akt nr 0480K-V:882) och bör upphävas om det ska vara möjligt att genomföra föreslagen fastighetsbildning enligt detaljplanen.

Planhandlingen bör belysa om det kan komma att bli aktuellt med 3D fastighetsbildning.

Grundkarta och fastighetsförteckning

Information om plankartans höjdsystem saknas.

Fastighetsförteckning saknas i planhandlingen.

Det är ganska svårt att identifiera fastighetsgränserna i kartan.

Konsekvenser för fastighetsägare och andra sakägare

Dialog om markägande pågår med de större fastighetsägarna inom planområdet för genomförande av resecentrum.

Planförslaget innebär intrång på ett par fastigheter till följd av bl a breddning av gatumark. Planförslaget innehåller en karta och tabell som visar var fastighetsreglering behövs men det kan trots denna vara svårt för den enskilde fastighetsägaren att utläsa konsekvenserna för just sin fastighet.

Fastigheten Konduktören 19 planläggs som allmän platsmark och behöver därmed övergå i kommunens ägo.

Fastighetsreglering kommer att beröra fastigheten Raspen 3.

Planen skulle kunna kompletteras med hur befintliga servitut och ledningsrätter ska hanteras framöver och hur dessa redan existerande servitut förhåller sig till det nya servitut som föreslås i detaljplanen

"Inom nuvarande fastighet Väster 1:42 i planområdets västra del säkerställs med planbestämmelse (a3) att vid fastighetsreglering ska området förses med servitut avseende rätt till körbar in- och utfart till T1 (Väster 1:2 samt nuvarande

Bemötande:

För plangenomförandet

Plankartan och planbeskrivningen kompletteras med att tomtindelning i de delar som berör Skrivaren 9 ska upphävas.

Planbeskrivningen kompletteras med en skrivning om att det kan bli aktuellt med tredimensionell fastighetsbildning.

Grundkarta och fastighetsförteckning

Plankartan kompletteras med information om höjdsystem.

Fastighetsgränserna tydliggörs i plankartan så att gränserna ifrån grundkartan syns bättre.

Planhandlingarna kompletteras med fastighetsförteckning.

Konsekvenser för fastighetsägare och andra sakägare

Konsekvenser för fastighetsägare förtydligas i genomförandebeskrivningen.

Vad gäller huset på fastigheten Konduktören 19 kommer den inte längre att behöva rivas och fastigheten kan därmed vara kvar i privat ägo. Plangränsen justeras därmed.

Genomförandebeskrivningen kompletteras med skrivning kring hantering av befintliga servitut och ledningsrätter och i förhållande till nya servitut som föreslås.

Miljönämnden

Miljönämnden beslutar att lämna följande synpunkter:

Trafikbuller

I bullerutredningen som är framtagen 2016 samt i planbeskrivningen jämförs bullernivåerna med de riktvärden som anges i förordningen om trafikbuller, Boverkets byggregler samt TDOK. I miljökonsekvensbeskrivningen (MKBn) jämförs bullernivån med riktvärden ur förordningen, infrastrukturpropositionen, Boverkets byggregler, Naturvårdsverkets vägledning samt Folkhälsomyndighetens allmänna råd.

Miljöenheten bedömer att de jämförelser som gjorts i MKBn bör användas och att övriga handlingar revideras. Enligt bullerutredningen är vägbullret dimensionerande källa till ljudnivåerna och det är en kommunal väghållare så det oklart varför TDOK används.

I bullerutredningen har en bedömning gjorts för hus längs Brunngatan norr om Norra Bangårdsgatan men bedömning av dessa hus saknas i MKBn och därmed en bedömning jämfört med Naturvårdsverket och Folkhälsomyndighetens vägledningar. En bedömning för dessa hus bör tas fram.

Miljöenheten bedömer att det är viktigt att en inventering utförs av fasadisoleringen i byggnader med maximala nivåer över 70 dBA och ekvivalenta nivåer över 55 dBA vid fasad för att undersöka om riktvärden för ljudnivå inomhus uppfylls. En inventering av vilka uteplatser som är i behov av lokala bullerskärmsåtgärder bör även utföras. Enligt planhandlingen kommer

en bullerinventering av befintliga bostäder utföras och miljöenheten avvaktar denna.

Miljöenheten bedömer att det är viktigt att innan detaljplanen antas ska vara klart vem som ska bekosta bulleråtgärder vid de befintliga bostäderna.

I MKBn anges att lågfrekventa ekvivalenta ljudnivåer för bussar längst Södra Bangårdsgatan ligger under Folkhälsomyndighetens riktvärden men det saknas uppgifter om vilka grunder som bedömningen är gjord på. Miljöenheten bedömer att detta bör förtydligas.

Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggande innehåller riktvärden för omgivningsbuller vid bostadsbyggnader och ska från och med den 1 juni 2015 tillämpas vid bedömningar enligt plan- och bygglagen. Enligt planbeskrivningen handläggs detaljplanen enligt dess lydelse före den 1 januari 2015.

Tillsynsmyndigheten kan i normalfallet inte ställa ytterligare krav om det för nya bostadsbyggnader i de fall där det i planbeskrivningen till detaljplan eller i bygglovet har angetts beräknade bullervärden och nivåerna inte överskrider dessa. Men begränsningen i tillsynen enligt miljöbalken gäller för nya bostadsbyggnader i de fall ärenden om detaljplan eller bygglov har påbörjats efter den 1 januari 2015. Miljöenheten bedömer därmed att planbestämmelser som reglerar ljudnivåerna bör förtydligas.

Vibrationer

Enligt planbeskrivningen saknas exakta beräkningar på vibrationspåverkan och att en vibrationsutredning ska utföras. Miljöenheten inväntar denna utredning.

Järnvägsbuller

Enligt MKBn används i Trafikverkets utredning av buller, avseende godstrafik, en dansk typ av godståg vilka alstrar upp till ca 10 dBA lägre emissionsvärde. Trafikverkets utredning kan komma att revideras, om den valda godstågstypen inte anses representera svenska förhållanden. Det medför i sin tur att redovisade ljudnivåer avseende planförslag i viss mån kan vara underskattade. Miljöenheten bedömer att detta behöver klargöras i det fortsatta arbetet med detaljplanen.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Under rubriken miljö kvalitetsnormer anges att åtgärdsprogram ska tas fram för kommuner över 100 000 invånare och att Nyköpings inte omfattas av detta. Det anges även att buller styrs genom de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken samt genom annan lagstiftning.

Miljöenheten vill förtydliga att åtgärdsprogram även ska tas fram för vägar med mer än 3 miljoner fordon per år samt för järnväg med över 30 00 tåg per år varför E4 och stambanan som går genom Nyköpings kommun omfattas.

Dagvatten

I planbeskrivningen anges ett antal frågor som behöver studeras vidare inom fortsatt planprocess samt att en utökad dagvattenutredning ska utföras. Miljöenheten avvaktar ytterligare utredningar samt eventuella förslag på planbestämmelser och tillräckliga ytor för dagvattenlösningar i plankartan.

Radon

Området är bedömt som lågriskområde. Uppgifter om detta saknas i planbeskrivningen.

Kraftledningar, kontaktledningar och elektromagnetiska fält

Det saknas uppgifter om elektromagnetiska fält i planbeskrivningen.

Avfall, källsortering

Då en befintlig återvinningsstation kommer tas bort enligt planförslaget är det viktigt att en ny placering hittas för denna.

Bemötande:

Trafikbuller

Hänvisningarna till bullerriktvärden i olika styrdokument i planbeskrivning och MKB ses över så att skrivningarna överensstämmer.

Framtagen bullerutredning har reviderats med anledning av nya ingångsvärden från Trafikverket avseende buller från spårtrafik. Hänsyn i bullerutredningen har också gjorts till av Trafikverket föreslagna bullerskärmar (placering och höjd). Resultatet visar på en samlad bullersituation i området där påverkan på ljudnivån orsakad av planförslaget är relativt måttlig även om det på vissa platser förekommer märkbara ökningar såväl som sänkningar av maximal- och ekvivalenta ljudnivåer.

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

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

Det nya planerade bostadshuset invid Centralplan behöver ges en planlösning med hänsyn till trafikbullersituationen. Lägenheterna behöver utformas genomgående så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet vänds mot dämpad sida. Då fasad mot innergården är exponerad för maximal ljudnivå från tågtrafik över 70 dBA åstadkoms detta lämpligen med balkonger med delvis inglasning mot norr och nordost. Alternativt begränsas lägenhetsstorleken till 35 m².

Nyköpings kommun avser ta fram områdesbestämmelser för kvarteret Skrivaren och Konduktören för att säkerställa att de bullerskyddsåtgärder som behöver genomföras sker med hänsyn till bebyggelsens karaktär och ålder. Ett politiskt uppdrag till Samhällsbyggnad att ta fram områdesbestämmelser enligt ovan planeras innan detaljplanen för Nyköpings resecentrum antas.

Miljöenheten har fått del av uppdaterad trafikbullerutredning under granskningen.

Vibrationer

I juni 2017 genomfördes vibrationsmätning inomhus i ett urval av fastigheterna längs Södra Bangårdsgatan och Norra Bangårdsgatan. Syftet var att få en indikator på om framtida busstrafik på gatorna kan komma att resultera i att gällande riktvärden inte innehålls.

Vibrationsmätningen resulterade i nivåerna under förnimmelsetröskel eller inom skiktet för liten störning på Norra Bangårdsgatan och störningsrisken bedöms som låg för denna gata. På Södra Bangårdsgatan är de uppmätta vibrationsnivåerna trots mängden bussrörelser låga. I 3 av 4 inventerade fastigheter ligger uppmätta nivåer under förnimmelsetröskeln medan det i den fjärde fastigheten ligger under riktvärdet 0,4 mm/s (skiktet liten störning). Gatan kommer dessutom att byggas om med bredare trottoar och en cykelbana, vilket kommer att bidra med att störningsrisken minskar ytterligare. Störningsrisken på grund av vibrationspåverkan bedöms för denna gata som låg.

Vibrationer i området är främst en aspekt förknippad med tågtrafiken och utredning avseende vibrationer från spårtrafik görs i Trafikverkets arbete med framtagande av järnvägsplanen. Resultatet från Trafikverkets vibrationsutredning (Trafikverket 2017) visar att vid befintlig mätpunkt (vid Järnvägsgatan invid befintligt stationshus) så är det busstrafik som dominerar uppmätta toppvärdesnivåer. Tågpassagera var däremot mer långvariga men uppmätta nivåer bedöms hålla sig inom riktvärdena. För Norra och Södra Bangårdsgatan har det inte genomförts någon vibrationsutredning med avseende på tågtrafik. Enligt tidigare resultat finns ingen någon indikation på att det skulle krävas ytterligare mätpunkter då tågen håller så låg hastighet när de kör in till stationen och att det därmed inte bedöms innebära störningar i form av vibrationer från tågtrafiken

Miljöenheten har fått del av utförd vibrationsmätning avseende busstrafiken under granskningen.

Miljökonsekvensbeskrivning

Skrivning revideras kring att det behövs ett åtgärdsprogram för miljökvalitetsnormer.

Dagvatten

En utökad dagvattenutredning har tagits fram till granskningskedet för att konkretisera dagvattenlösningar i detaljplanen utifrån höjdsättning och behov av skyddsåtgärder för att klara miljökvalitetsnormer och extrema flöden. Nyköpings kommun har en hög ambitionsnivå för dagvattenhanteringen inom planområdet. Fördröjningsvolymerna avseende dagvatten beräknats utifrån ett 20-årsregn med en klimatfaktor på 1,25 ska fördröjas minst ner till ett regn med en återkomsttid på 2 år och Stockholms riktvärden för dagvatten har används som jämförelsevärden. Trafikverket ansvarar för dagvatten inom spårområdet i anslutning till detaljplanen för Nyköpings resecentrum.

Principiellt förslag på typ av dagvattenanläggningar och deras placering har tagits fram för respektive delavrinningsområde. Föreslagna dagvattenanläggningar för planområdet består av damm med permanent vattenyta, dagvattenbiofilter, skelettjord, översilningsytor och makadammagasin. Dagvattenlösningar har förslagits utifrån typ av markanvändning, höjdsättning och tillgängliga ytor. Då det finns vissa förorenade områden inom planområdet samtidigt som ytligt grundvatten förekommer ska dagvatten inte infiltreras i anslutning till dessa områden utan dagvattenanläggningarna ska anläggas täta.

Plankartan har försetts med erforderliga bestämmelser för hantering av dagvatten. Planbeskrivningen har under avsnittet *Dagvatten* kompletterats med en sammanfattning från genomförd utredning. MKB:ns avsnitt om dagvatten har också reviderat med anledning av den framtagna fördjupade utredningen.

Miljöenheten har tagit del av fördjupad dagvattenutredning under granskningen.

Radon

Planbeskrivningen kompletteras med information om att området ligger inom område som är bedömt som låg risk för markradon.

Övrigt

Planbeskrivningen kompletteras med skrivning om elektromagnetiska fält och bedömning av påverkan från detta.

Ny placering för återvinningstation får studeras när det blir aktuellt att flytta på befintlig.

Trosa kommun

Trosa kommun konstaterar inledningsvis att Nyköpings nya resecentrum blir en viktig bytespunkt och nod för stora delar av länets kollektivtrafik. Enbart i relationen Nyköping - Trosa ankommer eller avgår redan idag ett fyrtiotal buss turer varje vardag. Sammantaget ställer nodfunktionen mycket stora krav på hur Nyköpings resecentrum planeras.

Ur ett tågperspektiv finns inget att anmärka. De tre plattformsspåren med breddad bro över Brunnsgatan i kombination med förändrade spårdragningar och möjligheter till uppställning av tåg, ger en väl fungerande tågstation med god kapacitet för framtida trafikering.

Däremot har vi en del synpunkter på föreslagen utformning av bussangöringen, framför allt när det gäller det för övriga Sörmland så viktiga bytet mellan regionbuss och stadsbuss:

- Vi noterar att man frångått de tidigare angivna förutsättningarna i planeringen av Ostlänken gällande omstigningstider. Avståndet mellan regionbuss och stadsbuss blir också bli onödigt långt. Om sedan resenären ska passera genom den förslagna "parkmiljön", upplevs det troligen som onödigt tidkrävande och säkert också otryggt vid vissa tider. Det är allmänt sett viktigt att busstorget för stadsbussar placeras och utformas utifrån resenärens bästa i förhållande till såväl tågstation som regionbussar.
- Att placera hållplatser ute på Södra Bangårdsgatan ger onödigt långa gångvägar som också under vissa tider kan påverka en redan ansträngd trafiksituation på gatan negativt.
- Det saknas en avstigningshållplats för regionbussarna, vilket medför att dessa enbart kan angöra i fickor. Det gör terminalen betydligt mindre effektiv, ökar trafikarbetet och kan ge ökade trafikkostnader i många år framåt.
- Illustrationen visar inte någon genomtänkt lösning för hur angörande bussar ska kunna ta sig från dockningsfickor till de planerade uppställningsplatserna. Den redovisade lösningen riskerar att generera onödig rundkörning.

I det kommande arbetet är det extremt viktigt att trafikflöden studeras med bl.a. trafiksimuleringar för att säkerställa en så effektiv bytespunkt som möjligt.

Bemötande:

Nyköpings kommun tackar för inkomna synpunkter. Ett av projektmålen för Nyköpings resecentrum är goda förbindelser mellan trafikslag med en bytestid på maximalt 3 minuter (exkl byte till/från bil).

Hållplatserna på Södra Bangårdsgatan är justerade från samrådet och nu inflyttade i stadsbusstorget.

Terminalen för regionbussarna bygger på tanken om avstigning i docka. Chaufförerna kommer att kunna ta sig från de 5 uppställningsplatserna till docka. Angöring till de mer östra dockorna är dock svårare att få till enligt körspårsstudier. Nyköpings kommun har ett nära samarbete med Sörmlands kollektivtrafikmyndighet i planeringen av anläggningen när det kommer till planering för framtida busstrafik inom området.

Räddningstjänsten

Brottsförebyggande

Det finns stora brottsförebyggande och trygghetsskapande vinster att hämta genom att beakta det Brottsförebyggande perspektivet vid planering av nya områden. Det är viktigt att bygga ett område där människor vill och vågar vistas.

Det är viktigt att skapa åtgärder som försvårar genomförandet av brott och sådana som ökar upptäcktsrisken. Mycket handlar om att göra stråken trafikerade och att bygga bort barriärer, prång och mörka partier.

Hur ett område byggs kan påverka möjligheterna till goda sociala kontakter, vilket i sin tur underlättar den informella sociala kontrollen.

- Ett bra skalskydd för att motverka inbrott kan utgöra en mycket god avhållande effekt. Kameraövervakning, förstärkta entrepartier och dörrar samt okrossbart glas i fönster är goda exempel.
- Belysta entréer och en bra genomtänkt utomhusbelysning inom hela området
- Undvik skymmande höga staket, plank, murar, träd och buskar som ger inskränkt insyn
- Bygg bort prång och mörka partier som kan bli samlingsplatser och där man kan agera ostört
- Ett område som bjuder in till goda sociala kontakter underlättar den informella sociala kontrollen
- Se till att områdets uterum och trafikstråk blir inbjudande och välanvända under så stor del av dygnet som möjligt
- Se till att området blir lätt att överblicka för förbipasserande eller kringboende, så att en naturlig övervakning sker
- Se till att området tydligt visar vad som är till för alla och vad som är enskilt

- Se över in- och utvägar i området, försök förhindra att in- och utvägar blir bra flyktvägar. Det kan vara bra att in- och utfart är densamma
- Att ha parkeringsplatser med god insyn kan minska bilinbrotten.

Tunnlar ska bilda viktiga, trafiksäkra passager under de barriärer som utgörs av vägar och järn vägsspår. Det är därför mycket viktigt att gång- och cykeltunnlarna är utformade så att de upplevs trygga, säkra och behagliga. Annars kanske alternativet att istället gå över en hårt trafikerad gata känns mer lockande.

Tunnlar upplevs ofta som otrygga och obehagliga särskilt kvällstid. God belysning behövs. Tunneln bör ha öppna partier upp mot gatan för att upplevas öppen och säker och för att det inte ska kännas instängt. Det är viktigt att vara synlig från flera håll, en naturlig social kontroll skapar trygghet. Tunnlar bör vara välvärdade och gjorda av material som är lätta att sanera från klotter.

Krishantering

Hantering av dagvatten är viktigt att beakta vid utformning av nya och befintliga områden. Framtida klimatförändringar leder troligtvis till följd effekter i form av ökad nederbörd under kort tid, 1 mm/min eller 50 mm/tim (skyfall). Det förekommer redan idag med anledning av snabba omställningar i vädret och omfattande översvämningar som följd. Strategin för omhändertagande av dagvatten är LOD. Befintliga eller nya rörsystem för avledning av dagvatten måste vara dimensionerande för att klara framtida scenarier i form av ökad mängd nederbörd under kort tid.

Förebyggande brand/risk

Sannolikheten att en allvarlig olycka med farligt gods är låg, men om olyckan ändå inträffar kan förödande konsekvenser uppstå. Skyddsavstånden och rekommendationerna från Länsstyrelsen Södermanlands län vägledning/arligh gods ska följas, och om så behövs ska en riskanalys upprättas.

Byggnaderna som ligger i järnvägens närhet kan bli mycket påverkade av en händelse på järnvägen. Det ska därför finnas riktlinjer för vilken typ av verksamhet som ska bedrivas där. Samrådsunderlaget beskriver handel och kontor, räddningstjänsten menar att det ska finnas mer specifika riktlinjer än så.

Hela området ska byggas på ett sätt som försvårar eller förhindrar möjligheten till suicid.

Insatsmöjligheter för räddningstjänsten

Detaljplanen möjliggör byggnader med mer än tre våningsplan och över 11,0 meter högt. I de fall som räddningstjänsten förutsätts vara en av två utrymningsvägar enligt Boverkets byggregler behöver följande beaktas:

- Bärbar stege kan användas om det vertikala avståndet mellan marken och ett fönsters underkant eller balkongräcket inte överstiger 11,0 meter. Vid utrymning med hjälp av bärbar stege ska det finnas uppställningsyta.
- Höjdfordon kan användas för utrymning under förutsättning att körbar väg/räddningsväg och uppställningsplatser för höjdfordon finns. Vidare ska avståndet mellan marken och fönstrets underkant eller balkongräcket inte överstiga 23 meter.

Det ska framgå i detaljplanen att brandvattenförsörjning ska anordnas i området. Systemet ska baseras på att bränder ska släckas med vatten direkt från brandpost. Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt tillämpbara delar i Vatten- och avloppsverksföreningens råd, VAV P83 och VAV P76 (ska framgå i detaljplanen). Lägsta flöde ska vara 1200 l/min. Avståndet mellan brandposterna ska vara maximalet 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil ska inte överstiga 75 m (ska framgå i detaljplanen). Om avsteg ska göras från VA V P83 och VAV P76 ska lösningen förankras hos Räddningstjänsten

Under byggtiden ökar risken för en oönskad händelse, framförallt när det går tåg parallellt med byggandet. Därför ska räddningstjänstens åtkomst beaktas under byggtiden, det ska finnas någon form av insatsplan för byggarbetsplatserna vilken skall förankras med räddningstjänsten.

Bemötande:

Brottsförebyggande

Nyköpings kommun planerar för ett attraktivt område med det primära fokuset på resandeperspektivet. Det finns dock lika höga ambitioner kring att området ska bli ett trevligt och välbesökt område även för kommunens invånare och besökare som nödvändigtvis inte är på resande fot. Därför planerar kommunen för ytterligare funktioner inom området; park, kontorsmöjlighet och olika möjligheter att etablera centrumverksamhet. Fler funktioner inom området ger förutsättningar för att platsen används och besöks av fler och under fler timmar på dygnet vilket är viktigt ur ett brottsförebyggande, – och trygghetsperspektiv.

Kommunen tackar för räddningstjänstens synpunkter och tar dessa med sig för beaktande inför projekterings- och byggnadsskedet.

Krishantering

Inför granskningskedet har en fördjupad dagvattenutredning tagits fram. Nyköpings kommun har en hög ambitionsnivå för dagvattenhanteringen inom planområdet. Fördröjningsvolymerna avseende dagvatten beräknats utifrån att ett 20-årsregn med en klimattfaktor på 1,25 ska fördröjas minst ner till ett regn med en återkomsttid på 2 år. Utredningen har också tagit höjd för extremflöden (skyfallssituation) och har konkretiserat dagvattenlösningarna i detaljplanen.

Trafikverket ansvarar för dagvatten inom spårområdet i anslutning till detaljplanen för Nyköpings resecentrum.

Förebyggande brand/risk

Inom området för detaljplanen föreslås en byggnad med kontor och centrumverksamhet samt ny bostadsbebyggelse. Nyköpings kommun planerar för ett attraktivt område med det primära fokuset på resandeperspektivet. Det finns dock lika höga ambitioner kring att området ska bli ett trevligt och välbesökt område även för kommunens invånare och besökare som nödvändigtvis inte är på resande fot. Därför planerar kommunen för ytterligare funktioner inom området; park, kontorsmöjlighet och olika möjligheter att etablera centrumverksamhet. Fler funktioner inom området ger förutsättningar för att platsen används och besöks av fler och under fler timmar på dygnet vilket är viktigt ur ett samhällsplaneringsperspektiv och är ett sätt för Nyköpings kommun att göra området till en förlängning av stadens centrum.

Då placeringarna ligger inom Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd från led med farligt gods har en fördjupade riskutredning (Sweco 2018-04-40 genomförts för att studera om en acceptabel risknivå går att uppnå och vilka åtgärder som i sådant fall krävs. Räddningstjänsten har varit med under arbetet med denna utredning och granskat samt kommit med inspel till denna.

Detaljplanen säkerställer de i utredningen redovisade åtgärderna som krävs för att de användningar som föreslås gör att markanvändningen blir lämplig. I svar till Länsstyrelsens yttrande har dessa åtgärder angetts under rubriken *Risk för olyckor*, i övrigt hänvisas till att studera plankartans bestämmelser.

Detaljplanens angivna användning för *Centrum* inrymmer en kombination av olika verksamheter som handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som bör ligga centralt eller vara lätta att nå. Centrum är ett samlingsnamn där syftet är att få till en blandning av verksamheter. I begreppet ingår till exempel butiker, restauranger, kontor, gym, biograf, bibliotek, apotek, vandrarhem och hotell enligt Boverkets standard. Dessa olika användningar har tagits i beaktande vid upprättande av riskutredningen där hotell är bland de känsligaste verksamheterna. Vid hotellverksamhet i centrumbyggnaden ställs ytterligare krav på brandklass EI60 på fasad närmast spår alternativt att hotell placeras i del av byggnad som är länge bort från spår (ca 25 meter). Detta säkerställs också i detaljplanen.

Insatsmöjligheter för räddningstjänsten

Synpunkterna noteras. Planbeskrivningen kompletteras med skrivning om brandvattenförsörjning.

Svenska kyrkan, Nyköpings församling

Efter samrådsmötet den 25 januari och workshop den 14 februari framkom att Nyköpings kommun vid förfrågan till allmänheten, fått till svar att gröna stråk i resecentrums närmiljö är mycket viktigt för Nyköpingsborna. Nyköpings

församling anser inte att det tänkta sexvåningshuset med kontorslokaler gör det möjligt att ta till vara allmänhetens synpunkter.

En av anledningarna är att byggnaden starkt skulle försvåra möjligheten att knyta samman grönområdena i närmiljön, som bland annat Västra kyrkogården utgör en del av. Nyköpings församling menar att om sexvåningshuset byggs enligt planen, så skulle inte Västra kyrkogården ges möjlighet att med sin gröna, lugna och meditativa karaktär få utgöra en del av de gröna sammanhållna stråk, som Nyköpingsborna anser vara så viktiga. Att däremot sänka byggnaden till två våningar skulle öppna för att knyta samman grönområdena i resecentrums närmiljö och ta tillvara på allmänhetens inkomna synpunkter.

Att sänka byggnaden till två våningar och placera kontorslokaler på annan plats, stöds även av synpunkter som framkom under den workshop, som anordnades den 14 februari i år. Nyköping lanseras som en småstad, därför skulle en lägre byggnad med lokaler som fylls med annat än kontor, kunna förstärka småstadskaraktären och skapa ett mervärde för det planerade resecentrumet. Det planerade sexvåningshuset med kontorslokaler skulle däremot ge en helt annan bild av Nyköping och knappast förhöja platsens värde.

Västra kyrkogården, som under lång tid var placerad i utkanten av staden, har under tid kommit att bli en del av stadsbilden. Nyköpings Westra Kyrkogård anlades 1825 och är en parkkyrkogård av barock-karaktär med ett unikt gravkapell. Granhäcken omgärdar och skyddar kyrkogården från insyn och skapar en meditativ och lugn plats. Brunnsgratan ger, tack vare att den är något nedsänkt, lite buller och stör inte den känsliga miljön nämnvärt. För några år sedan anlades en ny askgravlund efter diskussioner om att en ny bullervall skulle byggas mot banvallen, som en del av resecentrumets byggande, vilket var ett avgörande besked för anläggningen av askgravlunden. Askgravlunden är placerad på södra delen av kyrkogården mot Brunnsgratan. Med ett sexvåningar högt kontorskomplex som granne minskar den lugna och meditativa känslan samt stör den personliga integriteten och ökar insynen. Västra kyrkogården riskerar därför att bli en museikyrkogård. Nyköpings församling strävar efter att Västra kyrkogården även i framtiden ska användas, precis som idag, för gravsättningar på kyrkogården, förrättningar i kapellet samt värna värdighet och stillhet.

Nyköpings församling anser att Nyköpings kommun bör beakta våra synpunkter ovan och ändra planen med det sex våningar höga byggnadskomplexet till en lägre byggnad, som binder samman de gröna områdena och tar hänsyn till Nyköpings småstadskaraktär samt sammanbinder resecentrum med stadskärnan på ett gott och genomtänkt sätt.

Bemötande:

Nyköpings kommun planerar för ett attraktivt område med det primära fokuset på resandeperspektivet. Det finns dock lika höga ambitioner kring att området ska bli ett trevligt och välbesökt område även för kommunens invånare och besökare som nödvändigtvis inte är på resande fot. Därför planerar kommunen för ytterligare funktioner inom området; park, kontorsmöjlighet och olika möjligheter att etablera centrumverksamhet. Föreslagna verksamhetshuset är med och bidrar till att platsen används och besöks av fler och under fler timmar på dygnet vilket är viktigt ur ett samhällsplaneringsperspektiv och är också ett sätt för Nyköpings kommun att göra området till en förlängning av stadens centrum. Utformningen och skalan för byggnaden har dock studerats vidare och förslaget redovisar nu en högre byggnad mot spårområdet och järnvägsbron med en nedtrappning mot befintliga bostadshus längs Södra Bangårdsgatan. Detta bidrar till ett bättre möte med skalan på den befintliga bostadsbebyggelsen.

Vid ombyggnad av Brunnsgatan kommer körbanan att placeras lägre än dagens läge medans gång- och cykelvägarna på ömse sidor kommer ligga högre i förhållande till körbanan för bil. Vid framtagande av ny sektion och läge för Brunnsgatan har sektionen och måttsättningen studerats för att inte påverka befintlig slänt mot kyrkogården. Här kommer gång- och cykelbanan ligga i befintlig nivå.

Inkomna synpunkter i tidigare medborgardialog redovisade mycket riktigt en önskan om att framtida resecentrum ska vara en plats som är grön och lummig. Utöver det önskar invånarna också en entrébyggnad som fungerar som ett nav. Det ska vara liv och rörelse och ha en modern och stadslik känsla och platsen ska fokusera på resande men befintliga byggnader får gärna användas till café. Inkomna synpunkter har beaktats inför framtagandet av förslaget till Nyköpings resecentrum.

Avseende det gröna och lummiga resecentrum har kommunen arbetat vidare med den planerade grönstrukturen inom området. Intentionerna finns redovisade i illustrationsplanen och i det Funktions-, - utformnings-, - och gestaltungsprogram som tagits fram till granskningsskedet. Kommunen har en uttalad och hög ambition när det kommer till framtida grönstruktur inom området. Där det har gått att säkerställa anges det som en planbestämmelse i plankartan. I övrigt redovisas det som en vision och ambition att beakta under genomförandet av området.

Jernhusen

Bakgrund

Jernhusen äger, utvecklar och förvaltar fastigheter längs den svenska järnvägen och vi vill göra det enklare att resa kollektivt och att transportera gods med järnväg. Jernhusen skapar också nytt liv i stationsområden så att fler kan bo, arbeta och vistas nära bytespunkterna.

Jernhusen äger ett flertal fastigheter i Nyköping, Väster 1:42, 1:42 och 1:43. Dessa fastigheter är belägna inom stationsområdet.

Detta yttrande redovisar Jernhusens svar på detaljplan för Nyköpings framtida resecentrum. Jernhusens samtliga reflektioner och synpunkter bottnar i första hand i Jernhusens erfarenheter från liknande projekt runt om i Sverige. Jernhusen vill utveckla sina fastigheter och bidra till en levande blandad stationsnära stad.

Huvudsynpunkt:

Jernhusen har inte varit delaktiga i framtagandet av detaljplanen för Väster 1:42. Detta känns olyckligt då Jernhusen besitter stor kompetens inom utveckling av stationer/resecentrum. Med det förslag till plan som ligger så förlorar även Jernhusens fastigheter stora delar av sitt marknadsvärde utan att Jernhusen kompenseras för detta. Jernhusen ställer sig positiva till att fortsättningsvis medverka till utveckling av ett rationellt och effektivt resecentrum i Nyköpings stad.

1. Prioritera resenären

Synpunkter:

Bytespunkter för multimodalt resande

För att få till en effektiv bytespunkt inom resecentrumområdet är det av yttersta vikt att få till välfungerade hållplatser för tåg och buss med en kort gångväg. Busshållplatser vid resecentrum bör planeras yteffektivt för att inte skapa en barriär inom ett resecentrum. Jernhusen anser att en mera optimerad busshållplatsfunktion bör vidareutvecklas genom att arbeta med s.k. "slottider" i stället för fasta hållplatser för lågfrekventa busslinjer.

Jernhusen vill framhålla vikten av att placera korttidsparkering och "kiss& ride" längre bort än taxi i förhållande till huvudentrén. Detta har i andra stationsområden visat sig vara det mest lämpliga ur funktionssambandet för effektiva och attraktiva bytespunkter. För att få till stånd en framgångsrik taxietablering, korttidsparkering samt "kiss & ride" bör marken definieras som kvartersmark.

För en effektiv bytespunkt är en väl utbyggd pendlarparkering viktig för många kollektivtrafikresenärer. Om fler bilister ska välja kollektivt resande måste det finnas pendlarparkering i en väl avvägd mängd, men med mycket god tillgänglighet till resecentrum. Ett parkeringshus bör placeras nära resecentrum för att kunna tillgodose biltrafikanternas önskemål om att kunna parkera sin bil smidigt innan resan från resecentrum påbörjas. Genom att erbjuda affärsresenären bra tillgång till parkering kommer affärsresenären välja taget framför bilen för sina affärsresor.

2. Skapa urbana mötesplatser för ett attraktivt resecentrum

Synpunkter;

Densitet, funktion och arkitektur

För att kunna skapa den stationsnära staden måste transporter av farligt gods inom stationsområdet förbjudas för att få till en tät bebyggelse inom stationsområdet. Detta för att skapa urbana mötespunkter samt blanda funktioner.

Befintliga byggnader inom stationsområdet

Integrera befintlig station, som har ett stort kulturhistoriskt värde, så att den leder resenärerna från centrum till nya resecentrum. Att skapa förutsättningar för en fortsatt god användning av stationen är viktigt för staden såväl som för Jernhusen.

Området norr om resecentrum bör integreras i den stationsnära staden. Med bostäder inom detta område utvecklas staden runt om resecentrum. Genom att utveckla stationen och området runtomkring så kan Nyköping ta emot framtidens ökande antal resenärer och invånare.

Jernhusen föreslår att befintlig station även fortsättningsvis fungerar som station och kompletteras med en utbyggnad för att kunna ta till vara de kulturhistoriska värdena som den befintliga stationen besitter samtidigt som den blir mer funktionell och modern som station.

3. Blanda funktioner inom resecentrum och i resecentrums närområde

Synpunkter:

Den stationsnära staden skall ha sitt centrum i resecentrum och utvecklas inom en 600 meters radie från stationen. Därför anser Jernhusen att en gymnasieskola bör etableras nära resecentrum inom en 200-meters radie från stationsområdet. Detta för att underlätta skolungdomars vardag och skapa mer liv i området

Norr om spåren bör bostadsbebyggelse släppas fram för att ta till vara den potential ett resecentrum har. Att bo nära ett resecentrum är attraktivt.

4. Förtäta med hänsyn inom resecentrum

Synpunkter:

Jernhusen anser att hänsyn har tagits vid förtätningen men att planeringen i ännu högre grad kan fokusera på att skapa en levande och vital stadsdel när ett resecentrum planeras. Detta kommer att bli en ny nod i staden och planeras därefter.

5. Utveckla miljösamt inom Nyköping resecentrum

Synpunkter:

Jernhusen har som sin affärsidé att skapa hållbara stationer och hållbara stationsmiljöer. Det finns många goda exempel på detta. Jernhusen kan vara med och bidra med de erfarenheter som finns inom företaget.

Bemötande:

Inför granskningen har samarbetet med mellan kommunen och Jernhusen intensifierats och Jernhusen har bidragit med värdefulla synpunkter i arbetet med innehåll och utformning av Nyköpings resecentrum och i arbetet med att revidera förslaget inför granskning. Kommunen tackar för och önskar bibehålla det goda samarbetet!

En av nyckelfrågorna och målen i projektet handlar om att få till en effektiv bytespunkt mellan trafikslag. Projektmålet anger en bytestid på 3 minuter mellan kollektiva färdslag.

Kommunen delar Jernhusens inställning till den stationsnära staden och jobbar aktivt med att få till flera funktioner inom området utöver de funktioner som är direkt kopplade till resandeperspektivet, såsom byggrätter för kontors- och centrumlokaler och flera bostäder. Detta för att levandegöra området under hela dygnet och bidra till att området integreras på ett bättre sätt med centrum. Utrymme till verksamheter som kan underlätta en resandes vardag, såsom kiosk, café och apotek har säkerställts i byggrätten för framtida bussterminal.

Området norr om spår, Nöthagen, föreslås omvandlas från ett industriområde till "stad" med blandade funktioner såsom bostäder, kontor, centrum, skola osv där arbetet med ny detaljplan har inletts. Kommunen och markägaren för området har ett gott samarbete kring att dra nytta av varandras framtida utveckling och arbetar aktivt för att få till bra kopplingar områdena emellan under spårområdet.

Den befintliga stationsbyggnaden invid Centralplan kommer framledes inte utgöra resecentrums huvudbyggnad med stationsfaciliteter på grund av det förskjutna läget av området österut mot Brunnsgatan och centrum. Stationsbyggnaden kommer dock att kvarstå men ges istället en framtida användning för centrumfunktioner vilket inrymmer en rad användningar. Förslag på verksamheter som diskuterats är restaurang eller saluhall.

Kommunen tackar för inkomna synpunkter.

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

Myndigheten ställer sig mycket positiv till att buss och tågtrafik samlas på ett och samma ställe för ett effektivt kollektivtrafiksystem. Prioriteringen av trafikslag enligt transportstrategin gång, cykel, kollektivtrafik och sedan bilen visar vägen för en hållbar framtid. Detaljplaneförslaget innehåller samtliga funktioner som ger förutsättningar för ett smidigt resecentrum såsom bussterminal, busstorg, taxiplatser, färdtjänstplatser, service, möjligheter till att hämta och lämna med korttidsparkering samt generöst tilltagna cykelparkeringar.

Från myndighetens sida finns intresse för samarbete kring ett aktörsgemensamt försäljningsställe för resor och hyra av rastlokal och eventuella teknikutrymmen. Att äga lokaler/fastigheter inom området är däremot inte aktuellt i dagsläget. Att bussterminalen är utmärkt som fastighetsmark anser myndigheten vara en god möjlighet om kommunen äger fastigheten. I annat fall är allmän platsmark att föredra. Ett resecentrum är ju just till för alla och det allmännas intresse bör vara det viktigaste intresset och ger störst möjlighet till framgång när det gäller drift- och underhållsåtgärder av hög kvalitet och störst möjligheter till inflytande i juridiska och rättsliga frågor.

Inför vidare arbete med resecentrum behöver frågor kring teknik och utrymmen bl a för resenärsinformation, både analog och digital samt kapacitet i el- och telenät diskuteras.

Alla anläggningar och resecentrum i allmänhet förutsätts göras tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Vad myndigheten avser med detta kan läsas i "Riktlinjer för en tillgänglig kollektivtrafik i Sörmland" framtagen av Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet 2014.

Järnvägsfunktioner

Kollektivtrafikmyndigheten saknar en mer detaljerad beskrivning av möjliga kopplingar mot TGOJ-banan och anser att det är viktigt att eventuella framtida byten till/från plattformar utmed TGOJ-banan inte omöjliggörs i och med detta förslag till detaljplan.

Bussterminal

Det är lämpligt att utforma bussterminalen som en dockningsterminal, enligt förslaget, då huvuddelen av landsbygds-och regionbusstrafiken består av vändande linjer som har sin ändhållplats i resecentrum. Att ha både av- och påstigning i dockningsplatsen är dock inte en optimal lösning då detta drar ner kapaciteten för varje dockningsplats då varje buss behöver stå där en längre tid. Alternativet är att ha särskilda avstigningshållplatser inom terminalområdet. Av- och påstigning i dockningsplatsen kräver långsgående tillgänglighetsanpassade lameller som täcker bussen hela längd och en möjlighet för bussföraren att styra av- respektive påstigning över tid.

Illustrationen av dockningsterminalen uppfyller inte dimensioneringsbehoven av 5 stycken uppställningsplatser för rast och paus då uppställningsplatsen i terminalens östra ände (mot cykelparkeringen) inte kan användas. Denna yta måste lämnas fri för in passage till terminalen.

Förslaget förutsätter en rastlokal för bussförare, så nära uppställningsplatserna för rast och paus som möjligt, lämpligtvis i det gamla godsmagasinet. Att behålla en del av det gamla godsmagasinet, alternativt skärmtak, över infart till dockningsterminalen får dock inte innebära begränsningar i höjd för busstrafiken. I och med att Brunnsgratan sänks för att

tillåta fri passage under järnvägen (4, 7 meter) ska passagen in till dockningsterminalen tillåta passage med samma fria höjd.

Busstorg

I planbeskrivningen anges att busstorget är dimensionerat med plats för "två boggibussar i fil". Detta är inte överensstämmande med de dimensioneringsbehov som tidigare diskuterats mellan myndigheten och Nyköpings kommun. Det ska vara två ledbussar efter varandra vilket också bilden visar. De enkelriktade körbanorna begränsar flexibiliteten då samtidig avgång krävs av de två bussarna vilket dock är vad som planeras för stadstrafiken nu och inom överskådlig framtid.

Myndigheten anser att avståndet mellan stadsbuss och landbygds- respektive regionbuss är för stort i förslaget. Idag är detta den vanligaste bytesrelationen och även om bytet mellan buss och tåg kommer att öka kvarstår behovet av byte mellan landsbygds- respektive regionbuss och stadsbuss i väsentlig utsträckning.

Myndigheten ställer sig tveksam till spänger som utgör trånga passager i anslutning till av- och påstigning för stadsbussarna. Om detta ska genomföras vill myndigheten se resultat av flödesanalyser som visar att dessa spänger, dessutom över en vattenspegel, fungerar i högtrafik då fulla bussar ska tömmas snabbt för ett snabbt och smidigt byte till annat trafikslag. Utformningen av den planerade Järnvägsparken är också viktig när det gäller resenärflöden. Att trängsel inte uppstår och att resenärer kan känna sig trygga när de passerar genom parken under dygnets alla timmar är viktigt.

Brunnsgatan

En körfältsbredd på 3.25 meter får anses vara minsta acceptabla standard för busstrafik. Önskvärt vore en breddning till 3.5 meter i åtminstone det innersta körfältet, kanske på bekostnad av mittrefugen.

Korsningen med Södra Bangårdsgatan planeras för trafiksignalreglering vilket är bra. Denna trafiksignal bör innehålla en funktion för bussprioritering för minst stadsbusstrafiken såsom det redan idag är i merparten av befintliga trafiksignaler som berör stadsbusstrafiken. Antalet övergångsställen bör minimeras. Fri höjd för passagen under järnvägen maximerar flexibiliteten för busstrafiken lokalt, regionalt, nationellt och globalt.

Södra Bangårdsgatan

Storleken på trafiken på Södra Bangårdsgatan och dess utformning kan komma att få en avgörande betydelse för funktionen och därmed effektiviteten och attraktiviteten hos busstrafiken och i förlängningen för resecentrum. Framkomligheten för busstrafiken måste vara god. Passagera för de stora tunga gång- och cykelstråken får inte utformas på ett sätt som försvårar framkomligheten för bussarna. Åtgärder för att begränsa biltrafiken bör kunna övervägas om problem med framkomligheten för busstrafiken uppstår.

Järnvägsgatan

Viktigt att gatan utformas så att två boggibussar kan mötas i de två skarpa kurvorna som inleder och avslutar området kring det gamla stationshuset. I dagens utformning fungerar inte detta på ett bra sätt.

Myndigheten vill med dessa synpunkter arbeta för ett fortsatt gott samarbete kring ett effektivt och smidigt framtida Resecentrum.

Bemötande:

Kommunen tackar för inkomna synpunkter.

Detaljplanen för Nyköpings resecentrum tar hänsyn till eventuell framtida utveckling med persontågstrafik på TGOJ-banan. Den åtgärdsvalsstudie som genomförts om persontrafik på TGOJ-banan har konstaterat att det inte är ekonomiskt försvarbart utifrån restider att återuppta persontrafik i närtid. Därför har inte detaljer för plattformar på TGOJ-banan utretts i detta skede. Med en framtida utveckling i regionen kan frågan om persontrafik återkomma och då ger planen möjligheter att koppla samman persontrafik på banan med övrig tågtrafik och busstrafik. Så som planhandlingarna ser ut i dagläget så omöjliggör den därmed inte en framtida utveckling av TGOJ-banan. Planbeskrivningen kompletteras med en skrivning kring detaljplanens påverkan på TGOJ-banan och framtida möjligheter att bedriva persontrafik på banan.

Bussterminalen bygger på på- och avstigning i docka och på en framtida möjlighet till dymanisk dockning. Det finns inte utrymme inom anläggningen för separata avstigningsplatser.

Terminalområdet kommer ha möjlighet att inrymma 5 stycken uppställningsplatser/reglerplatser där den 5:e får utgöra en reserv och inte kan placeras intill de övriga 4 pga att utrymme har möjliggjorts för flyttat godsmagasin västerut inom området. Körspårstudier har genomförts och den 5:e platsen kan placeras i enlighet med illustrationen utan att påverka inpassage till terminalen för övriga bussar. De 4 reglerplatserna kan man komma till oberoende av varandra men de kan inte angöra samtliga dockningsplatser enligt gjorda körspårstudier.

Sedan samrådet har kommunen gjort fördjupade studier av godsmagasinet. Förslaget med att behålla en del av taket som ett skärmtak in till terminalområdet är inte längre aktuellt. I nu aktuellt förslag sparas de äldre delarna av magasinet och flyttas västerut inom området för att placeras direkt söder om terminalområdet. I delar av flyttat godsmagasin intill bussterminalområdet kommer kaffestuga eller liknande att kunna anordnas för chaufförerna.

Busstorget är dimensionerat för fyra enkelriktade parallelluppställningar som medger 8 platser för ledbussar. Texten i planbeskrivningen justeras. Utrymme

finns för att bakomvarande buss ska kunna lämna hållsplatsläget oberoende av buss framför.

Anläggningen är planerad för att klara projekt målet med 3 minuters bytestid mellan kollektiva trafikslag.

Södra Bangårdsgatan kommer att byggas om från Brunnsgatan fram till Järnvägsgatan. Sektionen från korsningen och ca 140 meter västerut kommer att ha dubbla körfält i vardera riktningen. Från den bredaste sektionen smalnar gatan av till ett körfält i vardera riktningen. Framkomlighet för busstrafiken kommer att vara prioriterad på denna gata. Det finns tankar om att minimera biltrafiken på gatan till angöringstrafik till fastigheterna längs gatan. Begränsning av biltrafik regleras inte i detaljplanen utan hanteras genom lokala trafikföreskrifter.

Övriga synpunkter noteras.

Centerpartiet

Vi i Centerpartiet ser mycket fint i de ritningar och planer som har presenterats. Vi har dock några invändningar som oroar oss och som vi ser kan utestänga en stor del av kommunens invånare.

Tillgången till parkering nära stationen

Med vetskap om den mängd bostäder som också planeras uppföras i närområdet, och med vetskap om den avsaknad av parkeringsplatser som är i området redan idag, och att antalet planerade parkeringsplatser i det blivande området blir färre än det finns att tillgå idag, så ser vi en stor risk. Dels att de boende utanför stadskärnan som är beroende av att ta bilen för att sedan ta sig vidare med tåg (eller buss) kommer få orimligt lång pendlingstid från hemmet till tåget, dels att behovet av långtidsparkering inte tillgodoses (hel dag om man arbetar och dygnsparkering vid längre resor). De redan boende i området ska dessutom även de kunna parkera sina bilar och ha ett fortsatt gott liv där de valt att slå ner sina bopålar.

Trängseln i området

De boende i närområdet får det trängre och mindre grönytor att tillgå. Att förlägga alla busslinjer till sagda ställe kommer bli för trångt. Varför dra in alla skolbussar att gå förbi morgon och eftermiddag samtidigt som alla andra ska till/från jobbet? Det torde vara bättre att låta just dessa bussar gå utanför området och slippa ge sig in i trängseln – speciellt som skolorna till stor del ligger i andra delar av staden. Med kloka övergångar från Sunlight-området tex skulle de pendlare som reser med buss kunna kliva av på den sidan järnvägen och snabbt hinna till tåget ändå. Gäller att buss och tågtider synkroniseras noggsamt. Likaså vid lasaretsområdet/Gullans kiosk-stråket. Överlag kan en decentralisering av bussarna med komplementet mindre matarbussar/bilar som går var 5e/10e minut in till stadskärnan/resecentret

avlasta mycket. Det är mycket viktigt att pendlartiden för de boende utanför stadskärnan kan hållas nere så mycket det går. Något som även minskar stressen vid stationsområdet under högtrafiktid.

Kontorskomplexet

Vi kan se fördelarna med att ha möteslokaler i nära anslutning till tågstationen, men samtidigt gör det att vi stoppar upp mycket av den rörlighet av besökare vi annars har till innerstan och butikerna, konferenslokaler osv i stadskärnan. Som kontorskomplex innebär det arbetsplatser, men även dessa tarvar parkeringsplatser.

Trafiken till området

Det är oroande att så mycket trafik leds in på den väg som redan idag är mycket trafikerad och tillika den enda närmsta vägen in för räddningstjänsten och ambulansstrafiken in till innerstan. Förvisso ska viadukten byggas om och göras högre, vilken är mycket bra för de fordon (traktorer med redskap osv) som tex kommer från Stigtomta/Råby hållet och ska till reparationsverkstäderna såsom Odal, Bil och traktor osv. Men vi ser ändå ett orosmoment i trafikmängden som redan idag är mkt begränsande vissa tider på dygnet.

Vi ser överlag ett stort problem med sättet på vilket man utestänger de boende utanför stadskärnan genom att prioritera bilen allra sist i fordonsslagen. För många är bussen inte ett alternativ då bussarna går utifrån en annan agenda än hur man arbetar, och allteftersom servicen försämras på de mindre orterna så måste man ha bilen för att kunna göra sina olika ärenden när man är i stan. Det försvårar för de boende utanför stadskärnan och innebär frankt att kommunen bortser från att tillvarata 1/3 av kommunens invånares intressen och till syvene och sist bortser från att se och ta tillvara hela kommunens utvecklingspotential. För oss är det viktigt med, och som vi saknar i detta, ett samlat helhetsgrepp som tar in hela kommunens behov och möjligheter.

Bemötande:

Tack för inkomna synpunkter.

Utvecklingen av Nyköpings resecentrum och dess kopplingar är viktiga delar i en växande stad. Nyköpings Transportstrategi tar tydligt ställning kring hur trafikslagen skall prioriteras men ändå se det i en helhet. För att undvika att vi till sist behöver riva befintlig bebyggelse i centrala Nyköping till följd av ökad framkomlighet för fler bilar måste vi använda oss mer av andra färdslag; gång, cykel och kollektivtrafik. Kommunen arbetar aktivt med olika åtgärder och verktyg för att lyfta fram dessa trafikslag. Genom att främja gång, cykel och kollektivtrafik framförallt i staden skapar vi utrymme och kapacitet för dem som behöver använda sig av andra trafikslag. De som inte nödvändigtvis behöver ta bilen till arbetet och som kanske bor i tätorten kan med fördel cykla eller åka kollektivt vilket i sin tur skapar utrymme på vägarna och lediga parkeringsplatser för bilar till de som är mer beroende av att använda bilen

som transportmedel. Det ger förbättrad tillgänglighet för fler människor oavsett var man bor i kommunen.

130 stycken pendlarparkering utöver 20 stycken korttidsparkering planeras det för inom detaljplaneområdet direkt norr om spårområdet. Här arbetar kommunen tillsammans med fastighetsägaren för fastigheterna norr om spår inom Nöthagen för en gemensam parkeringslösning i form av ett parkeringshus. Utöver dessa parkeringar kommer parkeringar iordningsställas för resecentrums behov utanför planområdet. Kommunen undersöker möjligheten till pendlarparkering inom Högbrunn och kommunen och Landstinget arbetar också för en gemensam lösning med parkeringshus kring området för Landstingets parkering vid å-sidans vårdcentral. Exakt hur många parkeringar som kommer att finnas till förfogande för resecentrums behov är för tidigt att säga. Kommunen bedömer att det kommer att finnas tillräckligt antal parkeringsplatser i resecentrums närhet med de parkeringslösningar som diskuteras.

Nyköpings resecentrum ska bli ett attraktivt område. Det primära fokuset ligger på resandeperspektivet. Det finns dock lika höga ambitioner kring att området ska bli ett trevligt och välbesökt område även för kommunens invånare och besökare som nödvändigtvis inte är på resande fot. Därför planerar kommunen för ytterligare funktioner inom området, däribland möjlighet till centrumfunktioner och kontor. Med fler funktioner inom området skapas förutsättningar för att området används och besöks av fler och under fler timmar på dygnet vilket är viktigt ur ett samhällsplaneringsperspektiv och trygghetsperspektiv. Genom att möjliggöra för en byggrätt för bland annat kontor ut mot Brunngatan bidrar det till ambitionen att göra området till en del av stadens förlängda centrum.

Övriga synpunkter noteras.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall har elanläggningar inom och i närheten av planområdet vilket visas av bifogad karta (finns på enheten), röd linje = 10 kV högspänningsledning, blå linje = 0,4 kV lågspänningsledning. Heldragna linjer är luftledningar och streckade linjer är markförlagda kablar. Ledningarnas läge i kartan är ungefärligt. Nätstationer visas som svart blyttförsedd kvadrat.

Vattenfall önskar att etablera en nätstation inom planområdet för att möta expansionen som planen medger. Se bifogad skiss för önskad placering.

Eventuell flytt/förändringar av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploatören. E-området bör ha en storlek på ca 10x10 meter, storleken kan diskuteras beroende på placering. Och ett minsta

avstånd om 5 meter ska gälla mellan nätstationen och närmaste brännbara byggnadsdel.

Övrigt

Offert på eventuella el-serviser, både byggkraft och permanent servis, beställs via <https://www.vattenfalleldistribution.se/el-hem-till-dig/> eller på telefon: 020–82 10 00.

Vid eventuella schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras. Detta beställs via Post och telestyrelsens www.ledningskollen.se. Om ärendet brådskar kontakta Vattenfalls kundtjänst på telefon: 020–82 10 00, kostnaden för uttryckningen debiteras då beställaren.

Befintliga elanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet.

Vattenfalls markförlagda kablar får inte byggas över och Vattenfalls anläggningar måste uppfylla det säkerhetsavstånd som framgår av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter.

Bemötande:

Tack för inkomna upplysningar.

Ett E-område för teknisk anläggning, E, har tillförts plankartan efter samråd med Vattenfall.

Befintliga högspänningsledningarna som finns i östra och västra gång- och cykelvägen längs Brunnsgatan behöver flyttas på i samband med ombyggnationen av Brunnsgatan och föreslås förläggas i nytt u-område som tillförts plankartan där ledningarna går över kvarteretsmark. Tomrör behöver läggas ned i framtida gång- och cykelbanor i ombyggd Brunnsgata för framtida gatubelysning.

Vattenfall får under granskningen del av den framtagna systemhandling för Brunnsgatan som beskriver de föreslagna tekniska lösningarna för bland annat den ledningsomläggning som kommer att krävas.

Övriga synpunkter kring behov av flytt och förändring av elanläggningar noteras i planbeskrivningen.

Vattenfall Värme

Tillkommande exploatering kan anslutas till fjärrvärmenätet

Bemötande:

Kommunen tackar för inkommet yttrande och noterar synpunkten. Å den södra

sidan av järnvägen finns en fjärrvärmekulvert i den östra gång- och cykelvägen längs Brunnsgatan. Fjärrvärmekulverten föreslås att läggas om i nytt u-område på plankartan på grund av att den vid vissa partier ligger i vägen för planerat tråg som krävs för Brunnsgatans sänkning. Bristen på utrymme i befintlig gång- och cykelväg gör det svårt att lägga om ledning i nytt läge i gång- och cykelvägen.

Vattenfall värme har inför granskningen av detaljplanen fått del av den systemhandling för Brunnsgatan som tagits fram och som beskriver och visar på teknisk lösning för era ledningar.

Naturskyddsföreningen Nyköping och Oxelösund

En välgjord miljökonsekvensbeskrivning (MKB) bidrar till samsyn och enighet. Det gör inte MKB:n för planerat resecentrum i Nyköping. I motsats till vad kommunen fann i sina flera år gamla utredningar och planer, bedömer vi att det finns minst ett annat, möjligt läge för resecentrum.

MKB:ns jämförelsealternativ är inget egentligt alternativ

I MKB:n finns ett huvudalternativ och ett jämförelsealternativ. Nollalternativet (bussterminalen kvar vid Teaterparken) kan läggas åt sidan. Problemet är att huvud- och jämförelsealternativens lägen är i stort sett lika och att ett resecentrum i båda alternativen skulle få "märkbart negativa konsekvenser för naturvärden och den biologiska mångfalden" (citat ur MKB:n).

MKB:ns brist på egentliga alternativ kan fälla förslaget om detaljplanen överklagas

Över huvud taget är det inte mycket i MKB:ns samlade bedömning (på sid 6 och 83) som skiljer de båda alternativen från varandra. Det undergräver MKB:ns trovärdighet. Det skulle t.ex. kunna uppstå misstanke att sakägarnas motstånd mot det stora parkeringshuset i jämförelsealternativet ska få huvudalternativet att framstå som det enda rimliga. Ett formaliafel kan medföra att hela processen måste göras om från början.

Det behövs ytterligare minst ett jämförelsealternativ

MKB:n behöver alltså utvecklas och beskriva hur möjligheterna att bygga ett nytt välfungerande resecentrum skulle påverkas om det placerades i ett helt annat läge där de samlade konsekvenserna för naturmiljön och andra värden kan vara godtagbara. Även om huvudalternativet ändå vore att föredra, skulle MKB:n vara trovärdig och bidra till samsyn och enighet.

Ett exempel är Sunlightområdet

Det kan finnas flera möjliga alternativ för resecentrums läge. På sidan 20 nämns t.ex. alternativet S (Sunlightområdet) som avfärdas obegripligt med orden "TGOJ-banan blir kvar som barriär och ingen tydlig passage mot

centrum finns". Barriären kan ju bemästras med likadana "undergångar" som i huvudalternativet eller ljusa och väderskyddade övergångar. Passagerna mellan nuvarande stationsbyggnad och centrum är tydliga och kan antagligen göras ännu tydligare. Ett resecentrum i och intill den nuvarande stationsbyggnaden med de ytkrävande landsortsbussarna på andra sidan TGOJ-banan (utfart mot Norrköpingsvägen) förefaller alltså vara ett möjligt jämförelsealternativ.

Bemötande:

Ett jämförelsealternativ ska vara ett rimligt alternativ scenario för utveckling av området. Inför arbetet med detaljplan för resecentrum har många olika lokaliseringar och utformningar studerats. För att jämförelsealternativet ska bli så rimligt som möjligt har därför det tidigare framarbetade förslaget till detaljplan från 2014 valts.

Tidigare diskuterade alternativ redovisas i avsnitt 6 i MKB:n och har avskrivits av olika anledningar. Alternativet med placering på Folkungavallen avskrevs då det skulle bli svårigheter att byta mellan buss och tåg samt med anledning av den värdefulla kulturmiljön. I alternativet med placering kring Sunlight, norra Högbrunn, kvarstår TGOJ-banan som barriär och alternativet har ingen tydlig koppling till centrum varför även detta har avskrivits för kommunen att arbeta vidare med.

Nyköpings hembygdsförening

Nyköpings hembygdsförening är i grunden positiv till ett nytt resecentrum i Nyköping med ökad tillgänglighet och samordning av olika reseslag. Hembygdsföreningen är en ideell förening vars uppgift i detta sammanhang är att granska detaljplaneförslaget ur historiskt och stadsmiljöperspektiv. Vi tycker att resenärer och andra personer som kommer till resecentrumområdet skall känna igen (lära sig att känna igen snabbt) att de kommit till Nyköping och uppleva att det är en aktiv, historisk och kulturell plats.

Det enda i detaljplaneförslaget som är historiskt och något signifikant för Nyköping är den del av det gamla godsmagasinet som man föreslår skall sparas. Den sparade delen kommer dock att förändras kraftigt så det blir till stor del bara en markering av godsmagasinet. Detta räcker inte tycker vi. Vi önskar att man i den nya bebyggelsen återknyter till omkringliggande miljö, till det gamla stationshuset, tingshuset och Odd Fellowhuset. fast i modern tappning förstås. Det skulle i så fall påverka de båda entrébyggnaderna vid sidan av spåren, cykelhuset och vid utformningen av de båda stora kontorshusen. På skisserna ser de båda stora kontorshusen klumpiga och överdimensionerade ut. Vi tycker att 6 - 7 våningar är alldeles för högt. Hembygdsföreningen föreslår därför att ovannämnda byggnader utformas

med anlitanade av en erfaren arkitekt eller allra helst genom en arkitekttävling, det är ju fortfarande gott om tid.

Hembygdsföreningen hade också gärna sett att det gamla centralstationshuset, förrådshus/ lokomotorstall och godsmagasin hade blivit bevarade som en enhet. Vi förstår att detta inte passar in i nuvarande förslag. Vi föreslår dock att ytterligare en del av godsmagasinet sparas, nämligen den "husliknande" del som ligger närmast Brunnsgatan. Vi föreslår att denna del flyttas, kanske som cykelcentrumhus eller till en annan plats som tex café. Det finns väldigt få trähus bevarade i Nyköping och detta är ett vackert tidstypiskt hus. Med en skylt kan man förklara var det en gång låg och att det utgjorde ena änden av godsmagasinet vars andra ände finns bevarad på ursprunglig plats och att godsmagasinet tillsammans med det gamla stationshuset utgjorde en enhet ritad av Folke Zettervall.

Vi tycker också att man tagit alltför lite hänsyn till det gamla stationshuset vid utformningen av detaljplaneförslaget. Det borde integreras mer i det nya stationsområdet. Det är önskvärt att det också får en funktion för att ingå som en integrerad del i området, tex för turistinformation, som utställningslokal eller något annat. Vi anser att det inte skall ske någon nybyggnation i järnvägsparken mittemot det gamla stationshuset. Det kommer att förstöra utblicken mot och omgivningen till det gamla stationshuset.

Bemötande:

Fördjupade studier har genomförts avseende godsmagasinet. Tidigare förslag som var ute på samråd föreslog att den nyare delen av magasinet skulle sparas och del av det gamla taket kunde utgöra ett tak över gång- och cykelpassage mot entrébyggnad. I nu aktuellt förslag för granskning avses istället den östra delen av godsmagasinet sparas tillsammans med villadelen på grund av att denna del är den ursprungliga delen och som därmed har ett högre kulturhistoriskt värde.

Förslaget redovisar att denna del av byggnaden flyttas västerut och placeras i direkt anslutning till framtida busstorg för regionbussar. Placeringen gör att byggnadens parallellitet med Södra Bangårdsgatan behålls vilket anses värdefullt att behålla och placeringen bidrar till en rumslighet av gatan och som en avskärmning mot busstorget vilket stärker det i övrigt förändrade och breddade gaturummet. Illustrationer kring hur detta kan komma att se ut finns framtagna och syns i upprättat funktions-, - utformnings- och gestaltungsprogram (FUG).

I utformningen av den nya bebyggelsen i området har inspiration hämtats just från bland annat det gamla stationshuset, tingshuset och Odd Fellow-huset. Bättre illustrationer och renderingar har tagits fram för både de symmetriska entrébyggnaderna som placeras på varsin sida om spårområdet samt för planerat verksamhetshus ut mot Brunnsgatan. Framtagna illustrationer syns redovisat i FUG:en.

Utformningen för planerat verksamhetshus har också studerats vidare och så även dess placering inom framtida kvarter. Förslaget redovisar en byggnad som är högre mot järnvägen med nedtrappning i mot befintliga bostadshus längs Södra Bangårdsgatan för att på ett bättre sätt möta denna bebyggelses skala

Den befintliga stationsbyggnaden invid Centralplan kommer framledes inte utgöra resecentrums huvudbyggnad med stationsfaciliteter på grund av det förskjutna läget av området österut mot Brunnsgatan och centrum.

Stationsbyggnaden kommer dock att kvarstå men ges istället en framtida användning för centrumfunktioner vilket inrymmer en rad användningar. Förslag på verksamheter som diskuterats är restaurang eller saluhall.

Planerad byggrätt för bostäder mitt emot det gamla stationshuset invid Centralplan har studerats vidare inför granskningen av planförslaget. Byggrätten har delats upp på två byggnadskroppar för att behålla det öppna sambandet med Centralplan och i det läget undvika en sluten fasad. Uppbrytningen i två byggnadskroppar anses harmoniera bättre med den äldre stadsplanen. Byggrätterna har vidare anpassats till befintlig intilliggande bebyggelse avseende höjd, takvinklar och materialitet. Illustrationer på förslag till bostadsbebyggelse har tagits fram och redovisas i FUG.

Kommunbygderåd

Styrelsen för Kommunbygderåd Nyköping har tagit del av det material i digital form och på papper som har funnits tillgängligt avseende resecentrum i Nyköping inför samrådsmötet på Culturum i Nyköping den 25 januari 2017. Vi sänder härmed in en och samma skrivelse med synpunkter till Trafikverket och till Nyköpings kommun. Ledamöter i styrelsen har varit med på samrådsmötet. Vi uppskattar den information som har lämnats, och att Trafikverkets och kommunens samrådsinformation och -möten har koordinerats väl i tid och rum.

I nu gällande Översiktsplan för Nyköpings kommun, antagen av fullmäktige i november 2013, sägs på s. 17 under rubriken Södra stambanan, avseende den s.k. Nyköpingsbanan bland annat att:

"Norrköping och Linköping uttrycker i sin gemensamma översiktsplan ett framtida behov av en pendeltågstrafik även på Södra stambanan efter det att Ostlänken är färdigställd. Orsaken är en ökad befolkningstillväxt i regionen 2030.

Kommunen ställer sig positiv till en lokalt utbyggd kollektivtrafik över kommungränserna i framtiden och har för avsikt att ta hänsyn till stambanans betydelse och strategiska markbehov vid planläggning."

Mot denna bakgrund är det av största vikt, att utrymme och kapacitet för att hantera också pendeltågstrafik på Nyköpingsbanan skapas vid anläggandet av Resecentrum (RC) i Nyköping. Kommunbygderådet konstaterar därför, med tillfredsställelse, att den nuvarande kapaciteten föreslås förstärkt genom anläggandet av ett tredje spår med en sidoperrong söder om den idag befintliga mittperrongen, som klokt nog föreslås bli breddad, med dess båda spår. Den föreslagna sidoperrongen får därmed ett synnerligen strategiskt läge, som i högsta grad underlättar byten mellan pendeltåg och buss (eller cykel). Att den nya bron över Brunngatan ges utrymme för tre spår är föredömligt liksom att RC utformas i enlighet med de nu presenterade förslagen vad avser lokalisering av spår, plattformar, ytor för bussar, cykelparkering samt passager för gående och cyklister.

För boende utanför centralorten är tillgången till parkeringsplatser av avgörande betydelse om man skall ha möjlighet att utnyttja de resmöjligheter som Ostlänken kommer att erbjuda.

Att biltrafiken i huvudsak föreslås angöra det aktuella området vid dess norra sida bedömer vi som lyckligt ur trafiksäkerhets- och stadsmiljösynpunkt. Vi har inte underlag för att kunna ta ställning till hur angöringen föreslås ske eller till parkeringsytornas kapacitet, men konstaterar att brist på p-platser vid pendlarparkeringar är olycklig. Ett parkeringshus i nära anslutning till RC menar vi kan vara motiverat som ett alternativ till eller i kombination till en eventuell kontorsbyggnad.

Avslutningsvis vill vi till Trafikverket framföra den synpunkten, att det kunde vara angeläget att sätta in en "lillpendel" på TGOJ-banan mellan Oxelösund och RC (och kanske RC - Skavsta?), för matning till/från de regionala tågen på (bibanan till) Ostlänken och pendeltågen på Nyköpingsbanan. En sådan pendel kräver att spårsystemet inom Bangårdsområdet, väster om Resecentrumområdet i järnvägsplanen, vid de planerade ombyggnaderna anpassas så att en motorvagn från Oxelösund kan växlas in på Nyköpingsbanans spår, och därifrån "backa" in till RC. Och köra ut igen samma väg fast i motsatt riktning vid körning till Oxelösund.

Bemötande:

Kommunen tackar för inkomna kommentarer och synpunkter.

Angående synpunkt om brist på pendlarparkering har kommunen räknat med att rymma 130 stycken pendlarparkering utöver 20 stycken korttidsparkering. Parkeringarna angörs via en ny gata från Blommenhovsvägen. (se illustrationsplanen eller plankartan). Kommunen arbetar här för en gemensam parkeringslösning i form av ett parkeringshus tillsammans med Samhällsbyggnadsbolaget, SBB, som äger och ska utveckla fastigheterna norr om spårområdet, Raspen 1,2 och 3.

Utöver dessa parkeringar kommer parkeringar iordningsställas utanför planområdet. Kommunen undersöker möjligheten till pendlarparkering inom

Högbrunn och kommunen och Landstinget arbetar också för en gemensam lösning med parkeringshus kring området för Landstingets parkering vid åsidans vårdcentral.

Division Social Omsorg

Division Social Omsorg har beretts tillfälle att yttra sig vad gäller förslag till ny detaljplan för Nyköpings framtida resecentrum. Med anledning av detta vill vi framföra följande:

Det är viktigt att området är tillgängligt för funktionsnedsatta. Det är även av vikt att det finns en funktionell utformning av sittplatser och att parkeringen är lättillgänglig och utformad för en äldre målgrupp.

Hjärtstartare och första-hjälpen-kit behöver finnas på området. Det är viktigt att det finns information till personer som inte har svenska som modersmål och teknisk utrustning som kan underlätta för alla målgrupper.

Beakta även barnperspektivet och se till att ha en kostnadskontroll.

Bemötande:

Kommunen tackar för kloka synpunkter och tar med sig dess inför projekteringskedet och byggnation.

Tystbergabygdens nätverk

Styrelsen för bygderådet Tystbergabygdens Nätverk (TN) har tagit del av det material, i digital form och på papper, som har funnits tillgängligt avseende resecentrum (RC) i Nyköping inför samrådsmötet på Culturum i Nyköping den 25 januari 2017. Vi sänder härmed till Nyköpings kommun in en skrivelse med synpunkter på förslaget till detaljplan. Ledamöter i vår styrelse har varit med på samrådsmötet.

I nu gällande Översiktsplan för Nyköpings kommun, antagen av fullmäktige i november 2013, sägs på s. 17 under rubriken Södra stambanan, avseende den s.k. Nyköpingsbanan bland annat att:

”Kommunen ställer sig positiv till en lokalt utbyggd kollektivtrafik över kommungränserna i framtiden och har för avsikt att ta hänsyn till stambanans betydelse och strategiska markbehov vid planläggning.”

Förslag och synpunkter:

1. Styrelsen för Tystbergabygdens Nätverk konstaterar, att både det av Trafikverket redovisade förslaget till järnvägsplan för RC i Nyköping, och Nyköpings kommuns förslag till detaljplan för RC innebär en klar förbättring av

kapaciteten att hantera framtida spårtrafik. Detta gäller såväl på den planerade bibanan till Ostlänken genom Nyköping, som på den nuvarande Nyköpingsbanan. Denna kapacitetshöjning ser styrelsen som positiv och nödvändig!

2. Styrelsen för TN befarar, vad gäller förslaget till detaljplan för RC, att det avsatta utrymmet för pendlarparkering är alldeles för begränsat för parkering enbart i markplanet. Här kan med fördel göras jämförelser, vad gäller dimensioneringen, med vad som planeras för RC i Strängnäs. Att döma av denna jämförelse borde det tilltänkta antalet p-platser vid RC i Nyköping fördubblas. Vi föreslår därför, att det i detaljplaneförslaget förs in en möjlighet att bygga ut parkeringen i Nöthagen i flera plan, gärna också under jord, utan att detta kräver några ändringar av detaljplanen. En sådan utbyggnad kan då ske relativt snabbt och enkelt vid behov.

Motiveringar:

1. Spårkapacitet: Enligt den inledningsvis givna bakgrunden, där det betonas att det enligt gällande översiktsplan ska finnas möjligheter att införa lokaltågstrafik på Nyköpingsbanan efter det att den regionala trafiken har förts över till Ostlänken, är det av största vikt att utrymme och kapacitet för att hantera också pendeltågstrafik på Nyköpingsbanan skapas vid anläggandet av RC i Nyköping.

Styrelsen för bygderådet Tystbergabygdens Nätverk (TN) konstaterar därför med gillande, att den nuvarande spår- och plattformskapaciteten föreslås förstärkt, såväl i järnvägsplanen som i förslaget till detaljplan för RC. Detta sker genom anläggandet av ett tredje spår med en sidoperrong söder om den idag befintliga mittperrongen med dess båda spår. Det är också bra att mittperrongen föreslås bli breddad och att spåret på plattformens södra sida flyttas ett antal meter söderut.

Den föreslagna sidoperrongen får därmed ett synnerligen strategiskt läge, som i högsta grad kommer att underlätta byten mellan tåg och buss. Detta är utmärkt! Att den nya bron över Brunnsgratan kommer att ges utrymme för tre spår är också klart positivt.

2. *Utrymme för parkering*: Biltrafiken föreslås angöra det aktuella området vid dess norra sida. Vi saknar statistiskt underlag för att kunna ta ställning till parkeringsytornas planerade kapacitet, men konstaterar att brist på p-platser vid pendlarparkeringar är olycklig. Särskilt för boende utanför centralorten är tillgången till parkeringsplatser av avgörande betydelse om man ska ha möjlighet att utnyttja de förbättrade rese- och pendlingsmöjligheter till och från Nyköping som Ostlänken kommer att erbjuda.

En jämförelse med de planerade parkeringsytorna vid nya RC vid Svealandsbanan, som NCC för närvarande anlägger i Strängnäs, på uppdrag av Trafikverket och kommunen, kan dock vara av betydande intresse i det här

sammanhanget. Av förslaget till detaljplan för RC i Nyköping framgår, att en pendlarparkering med ca 140 platser kommer att anläggas i Nöthagens industriområde. Parkeringsplatser planeras även i angränsande områden. Totalt kommer antalet p-platser att uppgå till ca 200. (Enligt uppgifter i lokala media innebär detta dock ca 100 platser färre än idag.)

I Strängnäs anläggs just nu 138 p-platser under nya RC, d.v.s. under mark. Ytterligare ett antal platser finns idag, och fler kommer att anläggas ovan jord på närliggande fastigheter. Totalt torde det också i Strängnäs komma att röra sig om ca 200 platser för pendlarparkeringen. Men då måste observeras att befolkningen i Nyköpings tätort är mer än dubbelt så stor som den i Strängnäs tätort. Restiderna till/från Stockholm, och arbetsplatser i Södertälje och på Södertörn, kommer efter Ostlänkens tillkomst att vara ungefär desamma för båda städerna, i praktiken minst ca 45 minuter. Antalet pendlare till Södertälje och Storstockhomsområdet per 1.000 invånare bör därför, sedan Ostlänken öppnats för trafik, vara tämligen likartat för de båda städerna.

Det ligger därför nära till hands att hävda, att det borde behövas minst dubbelt så många p-platser vid Nyköpings RC som vid det i Strängnäs. Nu är det förvisso inte endast invånare i de båda tätorterna som pendlar, det gör också många som bor på landsbygden kring respektive stad och i angränsande mindre tätorter. För landsbygdsbefolkningen i den östra halvan av Strängnäs kommun, liksom i tämligen stora tätorter där, som Mariefred, Åkers styckebruk och Stallarholmen, finns det en station i Läggesta med ett strategiskt läge vid motorvägen och Svealandsbanan 17½ km öster om RC i Strängnäs. Där finns det idag ett par hundra p-platser, och parkeringsområdet kan utökas. Detta minskar givetvis trycket mot RC inne i Strängnäs. Någon liknande station, som skulle kunna avlasta trycket mot RC i Nyköping, kommer inte att finnas vid Ostlänken. (En station i Skavsta varken kan eller bör ges någon större betydelse som ren pendlarparkering.)

Antalet planerade p-platser borde sålunda, enligt den här jämförelsen, vara mer än dubbelt så stort i Nyköping som i Strängnäs. Så blir det inte alls. Detta innebär att det finns en överhängande risk för att brist på parkeringsytor kommer att utgöra en allvarlig flaskhals för ökad tågpendling från Nyköping. Därför bör det i detaljplanen för RC i Nyköping införas möjligheter att, utan ytterligare ändring av detaljplanen, anlägga parkeringsplatser i Nöthagen i flera plan än på markplanet, gärna även under jord.

Bemötande:

Kommunen tackar för inkomna synpunkter.

Angående synpunkt om brist på pendlarparkering har kommunen räknat med att rymma 130 stycken pendlarparkering utöver 20 stycken korttidsparkering. Parkeringarna angörs via en ny gata från Blommenhovsvägen. (se illustrationsplanen eller plankartan). Kommunen arbetar här för en gemensam parkeringslösning i form av ett parkeringshus tillsammans med

Samhällsbyggnadsbolaget, SBB, som äger och ska utveckla fastigheterna norr om spårområdet, Raspen 1,2 och 3.

Utöver dessa parkeringar kommer parkeringar iordningsställas utanför planområdet. Kommunen undersöker möjligheten till pendlarparkering inom Högrunn och kommunen och Landstinget arbetar också för en gemensam lösning med parkeringshus kring området för Landstingets parkering vid åsidans vårdcentral. Exakt hur många parkeringar som kommer att finnas till förfogande för resecentrums behov är för tidigt att säga.

Utvecklingen av Nyköpings resecentrum och dess kopplingar är viktiga delar i en växande stad. Nyköpings Transportstrategi tar tydligt ställning kring hur trafikslagen skall prioriteras men ändå se det i en helhet. För att undvika rivning av befintlig bebyggelse i centrala Nyköping till följd av ökad framkomlighet för fler bilar måste vi använda oss mer av andra färdslag; gång, cykel och kollektivtrafik. Kommunen arbetar aktivt med olika åtgärder och verktyg för att lyfta fram dessa trafikslag. Genom att främja gång, cykel och kollektivtrafik framförallt i staden skapar vi utrymme och kapacitet för dem som behöver använda sig av andra trafikslag. Det ger förbättrad tillgänglighet för fler människor oavsett var man bor i kommunen. Kommunen bedömer att det kommer att finnas tillräckligt antal parkeringsplatser i resecentrums närhet med de parkeringslösningar som diskuteras.

Hyresgästföreningen Ö Sörmland

Förslaget kändes bra genomarbetat!

Staden behöver ett resecentrum.

Frågor kring buller för befintliga bostadshus men en utredning tycks vara på gång.

Bemötande:

Kommunen tackar för synpunkten. En bullerutredning har tagits fram och en detaljerad bullerinventering på fastighetsnivå planeras.

FUNQ, Föreningen Utveckling Nävekvarn

Bakgrund

Styrelsen för FUNQ har tagit del av det material, i digital form och på papper, som har funnits tillgängligt avseende resecentrum (RC) i Nyköping inför samrådsmötet på Culturum i Nyköping den 25 januari 2017. Vi sänder härmed till Nyköpings kommun in en skrivelse med synpunkter på förslaget till detaljplan.

I nu gällande Översiktsplan för Nyköpings kommun, antagen av fullmäktige i november 2013, sägs på s. 17 under rubriken Södra stambanan, avseende den s.k. Nyköpingsbanan bland annat att: "Kommunen ställer sig positiv till en lokalt utbyggd kollektivtrafik över kommungränserna i framtiden och har för

avsikt att ta hänsyn till stambanans betydelse och strategiska markbehov vid planläggning.”

Mot bakgrund av att bostadssituationen inom Nyköpings kommun är ansträngd så bedöms att ytterligare bostäder behöver byggas på landsbygden i framtiden. Inom FUNQ har vi sedan en längre tid fört diskussioner om hur en sådan utveckling kan ske i Näveksvarn och på hela Tunabergshalvön. För att en utveckling av bostadsbyggande på landsbygden ska kunna göras attraktivt behövs också möjligheter för landsortens befolkning att kunna parkera sin bil vid RC för tex. tågpendling till Norrköping och/eller Stockholm! Logistiken för människorna på landsbygden är viktig. En sådan möjlighet får inte negligeras vid planering för framtida behov!

Det finns enligt uppgift en parkeringsstrategi för Nyköpings kommun som prioriterar gång- och cykeltrafik. Det måste vare en helt felaktig prioritering för landsbygdens människor! Det bör vara aktuellt att revidera den planen mot bakgrund av att bilen behövs för landsbygdens människor för att ta sig bland annat till stadskärnan och RC!

Förslag och synpunkter:

1. Styrelsen för FUNQ konstaterar, att både det av Trafikverket redovisade förslaget till järnvägsplan för RC i Nyköping, och Nyköpings kommuns förslag till detaljplan för RC innebär en klar förbättring av kapaciteten att hantera framtida spårtrafik. Detta gäller såväl på den planerade bibanan till Ostlänken genom Nyköping, som på den nuvarande Nyköpingsbanan. Denna kapacitetshöjning ser styrelsen som positiv och nödvändig!

2. Styrelsen för FUNQ befarar, vad gäller förslaget till detaljplan för RC, att det avsatta utrymmet för pendlarparkering är alldeles för begränsat för parkering enbart i markplanet. Här kan med fördel göras jämförelser, vad gäller dimensioneringen, med vad som planeras för RC i Strängnäs. Att döma av denna jämförelse borde det tilltänkta antalet p-platser vid RC i Nyköping behöva fördubblas. Vi föreslår därför, att det i detaljplaneförslaget förs in en möjlighet att bygga ut parkeringen i Nöthagen i flera plan, gärna också under jord, utan att detta kräver några ändringar av detaljplanen. En sådan utbyggnad kan då ske relativt snabbt och enkelt vid behov. Alternativt till en sådan lösning kan vara att ett P-hus byggs gemensamt för de behov som finns för RC och för besökare till Nyköpings Lasarett. D.v.s. en placering av P-hus mellan RC och Lasarettet!

Motiveringar:

1. *Spårkapacitet:* Enligt den inledningsvis givna bakgrunden, där det betonas att det enligt gällande översiktsplan ska finnas möjligheter att införa lokaltågstrafik på Nyköpingsbanan efter det att den regionala trafiken har förts över till Ostlänken, är det av största vikt att utrymme och kapacitet för att hantera också pendeltågstrafik på Nyköpingsbanan skapas vid anläggandet av RC i Nyköping.

Styrelsen för FUNQ konstaterar därför med gillande, att den nuvarande spår- och plattformskapaciteten föreslås förstärkt, såväl i järnvägsplanen som i förslaget till detaljplan för RC. Detta sker genom anläggandet av ett tredje spår med en sidoperrong söder om den idag befintliga mittperrongen med dess båda spår. Det är också bra att mittperrongen föreslås bli breddad och att spåret på plattformens södra sida flyttas ett antal meter söderut.

Den föreslagna sidoperrongen får därmed ett synnerligen strategiskt läge, som i högsta grad kommer att underlätta byten mellan tåg och buss. Detta är utmärkt! Att den nya bron över Brunngatan kommer att ges utrymme för tre spår är också klart positivt.

2. Utrymme för parkering: Biltrafiken föreslås angöra det aktuella området vid dess norra sida. Vi saknar statistiskt underlag för att kunna ta ställning till parkeringsytornas planerade kapacitet, men konstaterar att brist på p-platser vid pendlarparkeringar är olycklig. Särskilt för boende utanför centralorten är tillgången till parkeringsplatser av avgörande betydelse om man ska ha möjlighet att utnyttja de förbättrade rese- och pendlingsmöjligheter till och från Nyköping som Ostlänken kommer att erbjuda.

En jämförelse med de planerade parkeringsytorna vid nya RC vid Svealandsbanan, som NCC för närvarande anlägger i Strängnäs, på uppdrag av Trafikverket och Strängnäs kommun, kan dock vara av betydande intresse i det här sammanhanget. Av förslaget till detaljplan för RC i Nyköping framgår, att en pendlarparkering med ca 140 platser kommer att anläggas i Nöthagens industriområde. Parkeringsplatser planeras även i angränsande områden. Totalt kommer antalet p-platser att uppgå till ca 200. (Enligt uppgifter i lokala media innebär detta dock ca 100 platser färre än idag.)

I Strängnäs anläggs just nu 138 p-platser under nya RC, d.v.s. under mark. Ytterligare ett antal platser finns idag, och fler kommer att anläggas ovan jord på närliggande fastigheter. Totalt torde det också i Strängnäs komma att röra sig om ca 200 platser för pendlarparkeringen. Men då måste observeras att befolkningen i Nyköpings tätort är mer än dubbelt så stor som den i Strängnäs tätort. Restiderna till/från Stockholm, och arbetsplatser i Södertälje och på Södertörn, kommer efter Ostlänkens tillkomst att vara ungefär desamma för båda städerna, i praktiken minst ca 45 minuter. Antalet pendlare till Södertälje och Storstockholsområdet per 1.000 invånare bör därför, sedan Ostlänken öppnats för trafik, vara tämligen likartat för de båda städerna.

Det ligger därför nära till hands att hävda, att det borde behövas minst dubbelt så många p-platser vid Nyköpings RC som vid det i Strängnäs. Nu är det förvisso inte endast invånare i de båda tätorterna som pendlar, det gör också många som bor på landsbygden kring respektive stad och i angränsande mindre tätorter. För landsbygdsbefolkningen i den östra halvan av Strängnäs kommun, liksom i tämligen stora tätorter där, som Mariefred, Åkers styckebruk

och Stallarholmen, finns det en station i Läggesta med ett strategiskt läge vid motorvägen och Svealandsbanan 17½ km öster om RC i Strängnäs. Där finns det idag ett par hundra p-platser, och parkeringsområdet kan utökas. Detta minskar givetvis trycket mot RC inne i Strängnäs. Någon liknande station, som skulle kunna avlasta trycket från landsbygdens befolkning mot RC i Nyköping, kommer inte att finnas vid Ostlänken. (En station i Skavsta varken kan eller bör ges någon större betydelse som ren pendlarparkering.)

Antalet planerade p-platser borde sålunda, enligt den här jämförelsen, vara mer än dubbelt så stort i Nyköping som i Strängnäs. Så blir det inte alls enligt förslaget! Detta innebär att det finns en överhängande risk för att brist på parkeringsytor kommer att utgöra en allvarlig flaskhals för ökad tågpendling från Nyköping. Också en allvarlig risk att människor drar sig för att bosätta sig på landsbygden runt Nyköpings tätort!

Av ovan nämnda skäl bör man snegla på de erfarenheter som redan gjorts i Strängnäs och därefter göra en seriös utredning för att tillgodose de behov av P-platser för bil vid RC NYKÖPING som föreligger hos landsbygdens befolkning i framtiden! Ett samarbete med Landstinget för att tillgodose samma behov vid besök vid Nyköpings Lasarett bör ge en win-win-situation för Nyköpings kommuns invånare. Ett P-hus mellan RC och Nyköpings Lasarett kan inte vara fel!

Bemötande:

Kommunen tackar för inkomna synpunkter.

Utvecklingen av Nyköpings resecentrum och dess kopplingar är viktiga delar i en växande stad. Transportstrategin tar tydligt ställning kring hur trafikslagen skall prioriteras men ändå se det i en helhet. För att undvika rivning av befintlig bebyggelse i centrala Nyköping till följd av ökad framkomlighet för fler bilar måste vi använda oss mer av andra färdslag; gång, cykel och kollektivtrafik. Kommunen arbetar aktivt med olika åtgärder och verktyg för att lyfta fram dessa trafikslag. Genom att främja gång, cykel och kollektivtrafik framförallt i staden skapar vi utrymme och kapacitet för dem som behöver använda sig av andra trafikslag. Det ger förbättrad tillgänglighet för fler människor oavsett var man bor i kommunen.

Inom planområdet har kommunen räknat med att rymma 130 parkeringsplatser, utöver 20 stycken korttidsparkeringar, norr om spår. Kommunen arbetar här för en gemensam parkeringslösning i form av ett parkeringshus tillsammans med Samhällsbyggnadsbolaget, SBB, som äger och ska utveckla fastigheterna norr om spårområdet, Raspen 1,2 och 3.

Utöver dessa parkeringar kommer parkeringar iordningsställas utanför planområdet. Kommunen undersöker möjligheten till pendlarparkering inom Högbrunn och kommunen och Landstinget arbetar också för en gemensam lösning med parkeringshus kring området för Landstingets parkering vid å-

sidans vårdcentral. Exakt hur många parkeringar som kommer att finnas till förfogande för resecentrums behov är för tidigt att säga.

Kommunen bedömer att det kommer att finnas tillräckligt antal parkeringsplatser i resecentrums närhet med de parkeringslösningar som diskuteras.

Tekniska divisionen

Gata och trafik

Vad gäller reglering kan det vara av fördel att förlägga parkering och yta för bussangöring inom kvartersmark med förutsättning att kommunen står som ägare för denna.

Detta kan medföra en större möjlighet att ha en översiktlig tillsyn av parkeringen och vidare utforma en lämplig och hållbar parkeringsstrategi.

Vi ser en fördel och ett stort behov, utifrån detaljplanens snäva avgränsning, att komplettera genomförda trafikutredningar avseende trafikbelastningen inom detaljplaneområdet för resecentrum utifrån kommande kända påverkansområden. Exempelvis utvecklingen i Nöthagen som omnämns i den fördjupade översiktsplanen som ett utvecklingsområde.

Förmånen i att nyansera helheten i transporstrategin och den fördjupade översiktsplanen, relaterat till prioriteringen och bestyrkandet av olika trafikslag, ser vi som betydelsefull vad gäller Nyköping kommuns långsiktiga visioner i allmänhet, och i synnerhet relaterat till hur resecentrum förväntas påverka alla dessa.

Vidare ser vi, baserat på ovanstående, fördelar med att utföra en trafikanalys för ett avlastande alternativ till Brunngatan. Det är möjligt att kapaciteten på Brunngatan ökar till den grad att man i framtiden har ett behov av att hitta alternativ, och på det sättet kan en trafikanalys av alternativa lösningar medföra att man ger projektet nycklar, för att säkerställa tillgängligheten under de mest belastade perioderna på dygnet, som skulle kunna nyttjas framöver utan att dagens projekt begränsar dessa alternativ och vice versa.

Vi anser att fokus på kollektivtrafik och cykel i samband med Resecentrum är i led med de dokument och riktlinjer som finns samt att det är rätt väg att gå för att uppnå en hållbar transportstrategi.

Kopplat till det funderar vi över funktionen med den fria höjden under järnvägsbron på Brunngatan och dess funktion samt flexibilitet relaterat till framkomligheten för just kollektivtrafik och hur den kan säkras optimalt.

Utfarten på Södra Bangårdsgatan kan enligt vår bedömning medföra hinder i trafikflödet och säkerheten för gående och cyklister sett till de antal bussrörelser som beräknats på platsen i kombination med övriga trafikanter som förutses korsa den platsen.

Den stora potential och goda effekt som Resecentrum kan medföra för hela kommunen är otvivelaktig och därför är det ett otroligt spännande uppdrag. Därav vikten av att belysa potentiella förbättringar tidigt så att man proaktivt kan arbeta med optimeringar tillsammans.

Vi ser fördelen med att ändra benämning på byggnaden klassificerad som Kl i detaljplanen kopplat till avsnittet vi skrev angående avlastande alternativ till Brunngatan. På det sättet öppnar vi upp för möjliga framtida lösningar om behov för avlastning skulle uppstå på grund av att kapaciteten på Brunngatan ökar.

Trafik som leds in på Norra Bangårdsgatan kommer med stor sannolikhet ha nytta av att man ser över tänkta utfartsleder, utanför nuvarande detaljplan, som exempelvis Blommenhovsvägen och vidare mot cirkulationsplatsen som kopplar ihop Brunngatan och Blommenhovsvägen. Detta för att i största möjliga mån ge bästa möjliga förutsättning för framkomlighet när det behövs som mest.

Avfall

I kommunens avfallsplan finns det mål med ökad återvinning. Återvinning av avfall ska främjas och de olika avfallsfraktionerna ska redan vid källan kunna sorteras på ett lätt sätt för att minska nedskräpning och tillvarata resurser.

Framkomligheten och tillgängligheten är viktigt i samband med distribution/hämtning av gods och avfall. Inom vissa kvarter och gator i området så är framkomligheten idag inte optimal för renhållningsfordonen. Renhållningen har tagit fram en teknisk standard för avfall som bl.a. tydliggör transportvägar, lastningsplatser och soprum utformning så att avfallshämtningen kan ske på ett säkert och arbetsmiljömässigt sätt. Innehållet i standarden bör beaktas i samband med att nya resecentrumet byggs.

Övriga synpunkter

Ur ett fastighets- samt vatten- och avloppsperspektiv lämnar tekniska divisionen förslaget utan erinran.

Bemötande:

Detaljplanen medför ökad trafik till området och gör de utredningar som krävs inom ramen för detaljplanen när det kommer till trafikering och också utredning av de bullernivåer som trafiken inom området alstrar.

Påtalade behov av kompletterande trafikutredningar som berör det övergripande vägnätet i staden kan inte drivas och hanteras inom ramen för projekt Nyköpings resecentrum utan hanteras i andra forum. En övergripande trafikutredning är nyligen framtagen. Där studeras befintligt vägnät i och kring utvecklingen av Nyköpings resecentrum och vilken påverkan resecentrum och kommunens övriga tillväxt får på övergripande vägnät längre ut i transportsystemet. Utredningen visar på att det behövs åtgärder för att skapa en bättre framkomlighet på vägnätet vid Nyköpings resecentrum både på kort och på lång sikt. Åtgärder planeras nu in i långsiktig investeringsplan. Tekniska divisionen har varit delaktig i detta arbete.

För att kunna utveckla kollektivtrafiken i kommunen och hela regionen behöver Brunnsgratan byggas om för att tillåta mer effektiva typer av bussar. Idag är begränsningen av höjden under Brunnsgratan det som dimensionerar Sörmlandstrafikens bussar för samtliga vägnät i Sörmland. Utan höjdmässiga begränsningar på Brunnsgratan kan vi få mer effektiva och bättre anpassade fordon för kollektivtrafiken på våra vägar. Även Sörmlandskustens räddningstjänst behöver specialbeställa sina fordon.

En passage under järnvägen på Brunnsgratan som tillåter högre fordon än vad som idag kan passera handlar i första hand om att skapa en bättre tillgänglighet för kollektivtrafiken men handlar också om att underlätta leveranser. Avsikten är inte att tillåta fler tunga fordon genom staden. Genom trafiklagstiftningen ges också möjlighet att vidta åtgärder för att vägvisa och förbjuda genomfartstrafik genom centrum.

Kapaciteten i korsningen har bedömts som fullt tillräcklig för dimensionerande trafiksituation. Korsningen har sedan samrådet flyttats några meter norrut. Med den justeringen får en fullgod gång- och cykelväg plats även förbi fastigheten Konduktören 19 och innebär en bättre placering av övergångsställe över Brunnsgratan. Förslaget till korsningsutformning har diskuterats med gatukontoret och även den systemhandling för Brunnsgratan som har tagits fram.

Övriga synpunkter noteras.

LRF:s kommungrupp

Vi anser att planerna har allt för mycket av ett "centralt dagpendlarperspektiv" över sig, när man premierar invånare inom gång- och cykelavstånd, och bortser från befolkningen utanför stadskärnan.

De som är bilburna behöver fler parkeringsplatser än planerat, inom attraktivt avstånd. Att räkna med att de flesta ska ansluta med buss är helt orealistiskt. Byggplanerna känns även mycket överoptimistiska både tekniskt och ekonomiskt.

LRF vill peka på osäkerheten med ostlänkens planer och byggstart. Det gör det väldigt svårt att redan nu planera ett resecentrum som riskerar att bli helt felprojekterat med hänsyn till en framtida "ostlänk".

Tanken på två tågstationslägen i närheten av Nyköping är ingalunda hugget i sten, utan kan fortfarande ses som en önsketänkande kompromiss från ledande lokalpolitiker. Det är även ett stort resursslöseri med åker- och skogsmark.

Att bygga en ny tågstationsbyggnad, samt en mängd bussparkeringar, och kalla det för ett resecentrum är kontraproduktivt och ett tecken på en framtids pessimism där man inte löser Nyköpingsbornas krav på bättre trafiklösningar i centrum utan i stället försämrar dem.

Bemötande:

Tack för inkomna synpunkter.

Utvecklingen av Nyköpings resecentrum och dess kopplingar är viktiga delar i en växande stad. Nyköpings Transportstrategi tar tydligt ställning kring hur trafikslagen skall prioriteras men ändå se det i en helhet. För att undvika rivning av befintlig bebyggelse i centrala Nyköping till följd av ökad framkomlighet för fler bilar måste vi använda oss mer av andra färdslag; gång, cykel och kollektivtrafik. Kommunen arbetar aktivt med olika åtgärder och verktyg för att lyfta fram dessa trafikslag. Genom att främja gång, cykel och kollektivtrafik framförallt i staden skapar vi utrymme och kapacitet för dem som behöver använda sig av andra trafikslag. Det ger förbättrad tillgänglighet för fler människor oavsett var man bor i kommunen.

Kommunen har räknat med att rymma 130 stycken pendlarparkering utöver 20 stycken korttidsparkering inom detaljplaneområdet direkt norr om spårområdet inom Nöthagen. Här arbetar kommunen tillsammans med fastighetsägaren där här för en gemensam parkeringslösning i form av ett parkeringshus. Utöver dessa parkeringar kommer parkeringar iordningsställas utanför planområdet. Kommunen undersöker möjligheten till pendlarparkering inom Högrbrunn och kommunen och Landstinget arbetar också för en gemensam lösning med parkeringshus kring området för Landstingets parkering vid åsidans vårdcentral. Exakt hur många parkeringar som kommer att finnas till förfogande för resecentrums behov är för tidigt att säga. Kommunen bedömer att det kommer att finnas tillräckligt antal parkeringsplatser i resecentrums närhet med de parkeringslösningar som diskuteras.

Övriga synpunkter noteras.

Namnsättning

Namnberedningen har föreslagit ett antal kvarters- samt torgnamn. Namnen har placerats ut på plankartan och syns på en bild i planbeskrivningen.

Redogörelse för MKB

Synpunkter har inkommit som berört upprättad MKB. Någon har påtalat MKB:ns angivna jämförelsealternativ. Många har dock lämnat synpunkter på miljöaspekter som ingår i MKB:n utan att direkta synpunkter på MKB:n som dokument.

Inkomna synpunkter på MKB:n har inte föranlett någon revidering dock har MKB:n reviderats med anledning av uppdaterade och fördjupade utredningar. Miljöbedömningarna avseende miljöaspekterna risk, stadsbild och kulturmiljö har ändrats pga revideringar av planhandlingarna samt utifrån nytt underlag i utredningar.

En särskild sammanställning av MKB:n enligt 6 kap. 16 § miljöbalken kommer att biläggas till planhandlingarna inför antagande av detaljplanen.

Medverkande tjänstemän

Redogörelsen är sammanställd av administrativ handläggare Ewa Strömberg Hellström och kommenterad av planarkitekt Sara Rangensjö med hjälp av övriga projektgruppsmedlemmar för Nyköpings resecentrum.

Samhällsbyggnad

Plan- och naturenheten

Maria Ljungblom
Chef Plan- och naturenheten

Sara Rangensjö
Planarkitekt Plan- och naturenheten