

**MILJÖ- OCH
SAMHÄLLSBYGGNADSNÄMNDEN**

TISDAGEN DEN 25 FEBRUARI 2020 KL. 14.00 STADSHUSET SAL B

Gruppmöten 13.00-14.00

S-, C- och MP-grupp: B-salen
M-, KD-, och L-grupp: Översikten
SD-grupp: Avsikten
V-grupp: Insikten

Inför webbpubliceringen har personuppgifter tagits bort. Dokumenten i sin helhet finns tillgängliga hos Samhällsbyggnad och på nämndsammanträdet.

INFORMATIONSÄRENDEN

- | | | |
|---|-----------------------------------|----------------------------|
| 1 | Barnkonventionen | Cajsa Palm,
Strateg KLK |
| 2 | Räddning- och Säkerhets 4-årsplan | Räddning
och Säkerhet |

Ärende nr **BESLUTSÄRENDEN**

Planärenden

- | | | |
|---|--|----------|
| 1 | Planbesked för Tennisplanen 1, Rosvalla | MSN20/13 |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Tjänsteskrivelse - Planbeskedsansökan - Översiktskarta - Gällande detaljplan | |
| 2 | Antagande av detaljplan för Väster 1:2 m. fl, Nyköpings resecentrum, Väster, Nyköping, Nyköpings kommun | MSN20/17 |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Tjänsteskrivelse - Plankarta, - Planbeskrivning - Granskningsutlåtande - Miljökonsekvensbeskrivning - Illustrationsplan - Funktions- utformnings- och gestaltungsprogram | |

Bygglov

- 3 **SUNLIGHT 2** B 2019-001195
Ansökan om bygglov för ändrad användning av byggnad för hotell till skollokaler
- Tjänsteskrivelse
 - Ansökan om bygglov
 - Yttranden

Teknik

- 4 **Reviderad taxa för markupplåtelse i Nyköpings kommun** MSN19/128
- Tjänsteskrivelse
 - Förslag: Taxa

Livsmedel

- 5 **Kontrollplan för livsmedel och animaliska biprodukter 2020-2022** MSN20/20
- Tjänsteskrivelse
 - Kontrollplan
 - Bilaga 1: Verksamhetsplan för kontroll av livsmedel
 - Bilaga 2: Plan och arbetssätt för kontroll av dricksvatten
- 6 **Tillsynsplan för folköl och receptfria läkemedel 2020** MSN20/21
- Tjänsteskrivelse
 - Tillsynsplan
 - Verksamhetsplan

Administrativa ärenden

- 7 **Internkontrollplan 2020 för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden** MSN20/15
- Tjänsteskrivelse
 - Förslag: Internkontrollplan
- 8 **Verksamhetsberättelse 2019 för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden** MSN20/16
- Tjänsteskrivelse
 - Verksamhetsberättelse

Anmälningssärenden

9	Anmälningssärenden	MSN20/1
10	Delegationsärenden	MSN20/4

Carl-Åke Andersson
Ordförande

Johanna Sterner
Sekreterare

MSN §

Dnr MSN20/13

Beslut om planbesked för TENNISPLANEN 1, (tennishallen vid Rosvalla), Nyköping, Nyköpings kommun

Läge: Tennishallen vid Rosvalla

Sökanden: Nyköpings tennisförening, Idrottsvägen 65, 611 62 Nyköping

Den 16 juli 2019 inkom Nyköpings tennisförening med en planbeskedsansökan med syfte att möjliggöra en utbyggnad av befintlig tennishall.

Gällande detaljplan P11-20, anger markanvändningen "Anläggning för idrott- samt idrott- och hälsoanknuten kontors och hantverksverksamhet". Området som kan bli aktuellt för en utbyggnad av hallen begränsas idag av prickmark - mark som inte får bebyggas. Genomförandetiden har gått ut.

I den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta från 2013 är Rosvalla utpekad som: "Idrottsanläggningar som vänder sig till åskådare från hela regionen ska i första hand lokaliseras till Rosvalla idrottsområde". Planbeskedet går i linje med den fördjupade översiktsplanens intentioner.

Planbeskedet har tagits upp i Stadsbyggnadsgruppen med återkoppling den 3 september 2019. Frågeställningar som togs upp och måste arbetas vidare med i planprocessen är:

- Hantering av dagvatten
- Vid en utbyggnad är det av stor vikt att studera gestaltningen så att de befintliga gång- och cykelpassagerna kan upplevas som trygga, ex fönster i fasaderna, belysning.
- Undersök befintliga ledningsrätter och dess eventuella påverkan på en utbyggnad.

Planbeskedet har inte kunnat hanterats inom plan- och bygglagens rekommenderade 4 månader då det har varit diskussioner om storlek och placering på utbyggnaden samt var och hur de två utebanorna ska ersättas.

Beslutsunderlag

- Planbeskedsansökan
- Översiktskarta över aktuellt område
- Gällande detaljplan P11-20.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

|

|

|

MSN §

Dnr MSN20/13

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att detaljplanearbete för fastigheten TENNISPLANEN 1 får inledas

att detaljplanearbetet bekostas av sökanden

Beslut till:

Akten

Sökanden

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Beslut om planbesked för TENNISPLANEN 1, (tennishallen vid Rosvalla), Nyköping, Nyköpings kommun

Läge: Tennishallen vid Rosvalla

Sökanden: Nyköpings tennisförening, Idrottsvägen 65, 611 62 Nyköping

Sammanfattning

Den 16 juli 2019 inkom Nyköpings tennisförening med en planbeskedsansökan med syfte att möjliggöra en utbyggnad av befintlig tennishall.

Gällande detaljplan P11-20, anger markanvändningen "Anläggning för idrott- samt idrott- och hälsoanknuten kontors och hantverksverksamhet": Området som kan bli aktuellt för en utbyggnad av hallen begränsas idag av prickmark-mark som inte får bebyggas. Genomförandetiden har gått ut.

I den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta från 2013 är Rosvalla utpekad som: "Idrottsanläggningar som vänder sig till åskådare från hela regionen ska i första hand lokaliseras till Rosvalla idrottsområde". Planbeskedet går i linje med den fördjupade översiktsplanens intentioner.

Planbeskedet har tagits upp i Stadsbyggnadsgruppen med återkoppling den 3 september 2019. Frågeställningar som togs upp och måste arbetas vidare med i planprocessen är:

- Hantering av dagvatten
- Vid en utbyggnad är det av stor vikt att studera gestaltningen så att de befintliga gång- och cykelpassagerna kan upplevas som trygga, ex fönster i fasaderna, belysning.
- Undersök befintliga ledningsrätter och dess eventuella påverkan på en utbyggnad.

Planbeskedet har inte kunnat hanterats inom plan- och bygglagens rekommenderade 4 månader då det har varit diskussioner om storlek och placering på utbyggnaden samt var och hur de två utebanorna ska ersättas.

Beslutsunderlag

Planbeskedsansökan, översiktskarta över aktuellt område och gällande detaljplan P11-20.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att detaljplanearbete för fastigheten TENNISPLANEN 1 får inledas

att detaljplanearbetet bekostas av sökanden

Maria Ljungblom
Chef plan- och naturenheten


Sofia Bergqvist
Planarkitekt

Beslut till:

Akten
Sökanden

2019-07-16

Begäran om planbesked
Enligt 2 § 5 kap. PBL (2010:900)

SHB 19/181

Sökande

Namn Nyköpings Tennisförening	Telefon (även riktnummer) 0702445646
Adress Idrottsvägen 65	Postadress 611 62 Nyköping
Fastigheter som berörs Tennisplanen 1	
Fakturamottagare Nyköpings Tennisförening	Organisationsnummer/Personnummer [REDACTED]
Faktureringsadress Idrottsvägen 65	Postadress 611 62 Nyköping

Kontaktperson

Namn Jonas Ekegren	
Telefon (även riktnummer)/mobil 0702445646	E-postadress jonas.ekegren@gmail.com

Syftet med ansökan (karta över planområdet ska bifogas).


Möjliggöra utbyggnad av befintlig tennishall (över nuvarande utebanor) om ca 1 750 kvm för att bedriva paddelverksamhet.

Övrig information

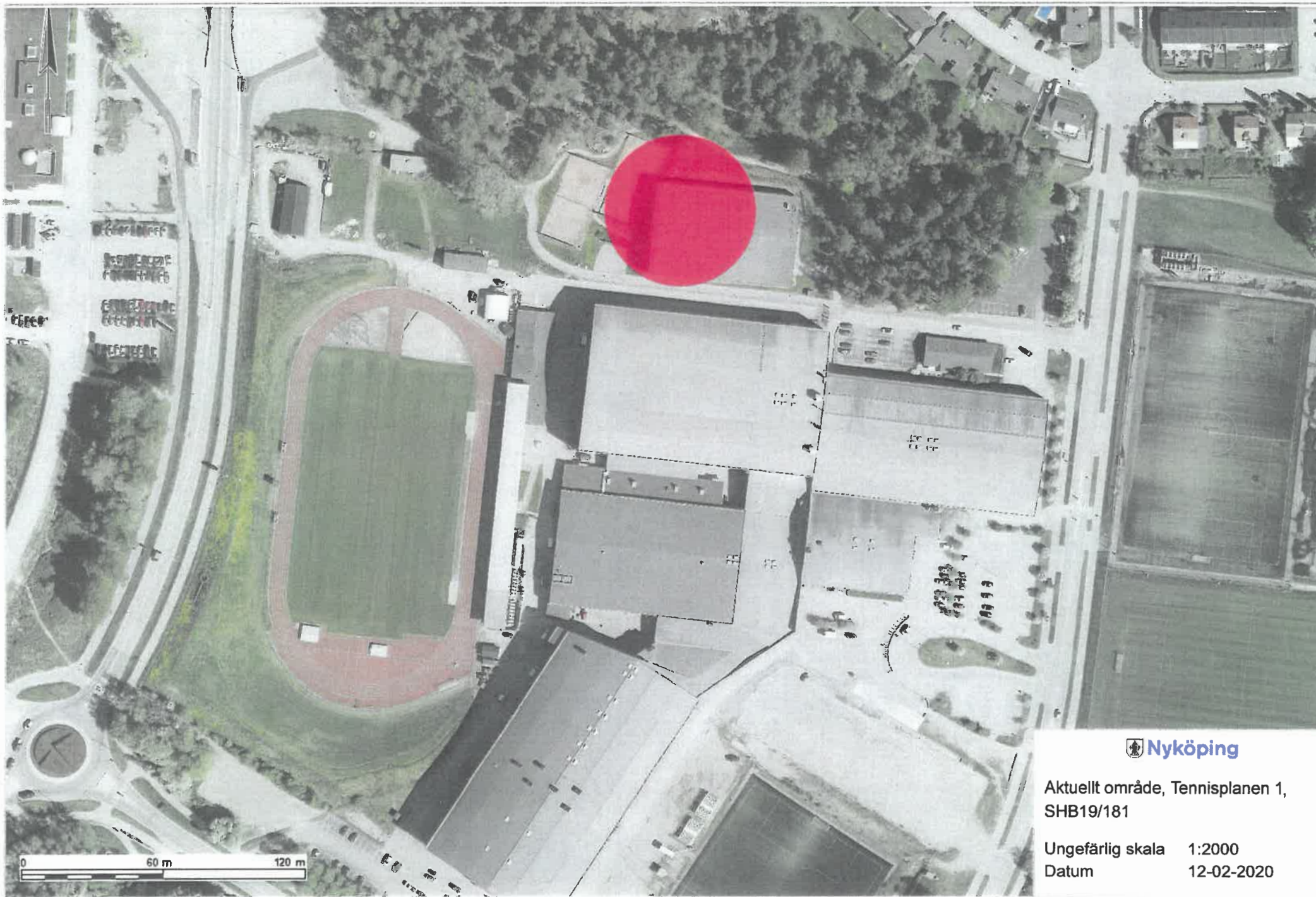
Konsult är anlita	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nej
Namn		
Telefon (även riktnummer)/mobil	E-postadress	

Övriga handlingar som är bifogade

Namnteckning

Ort och datum Nyköping 20190715	
Namnteckning 	Namnförtydligande Jonas Ekegren

Anmälan skickas till: **Nyköpings kommun**
Samhällsbyggnad
Plan- och naturenheten
611 83 Nyköping



 **Nyköping**

Aktuellt område, Tennisplanen 1,
SHB19/181

Ungefärlig skala 1:2000
Datum 12-02-2020

Detaljplan för Rosvalla
Idrottsplats Brandholmen 1:1
(del av), 1:4

Samhällsbyggnad, Planeringsenheten, datum 2011-05-31
Reviderad 2011-07-29
Antagen av Bygg- och tekniknämnden 2011-08-30 § 125
Lagakraft 2011-09-29

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Detaljplanegräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Utgående användningsgräns
- Utgående egenskapsgräns

ALLMÄN PLATSMARK

GC-VÄG Gång och cykelväg ska vara tillgänglig till E1-område, för räddningsfordon, leveranser och verksamhetsutövare inom Y1

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- Y1** Anläggningar för idrott, samt idrott- och hälsoanknuten kontors- och handelsverksamhet.
- E1** Transformatorstation

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGELSE

U marken får inte bebyggas

U Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

MARKENS ANORDNANDE

plantering buskage ska planteras

Dagvatten ska så långt som möjligt infiltrera inom planområdet

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

00 Byggnadshöjd i meter

f1 Bebyggelsen inom idrottsområdet ska ges en karaktäristisk och arkitektoniskt sammanhållen utformning.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden slutar 5 år efter det att planen vunnit laga kraft.

ILLUSTRATIONER (exempel på utformning)

--- Illustrationslinje



PLANKARTA SKALA 1:500 (A1), 1:1000 (A3)

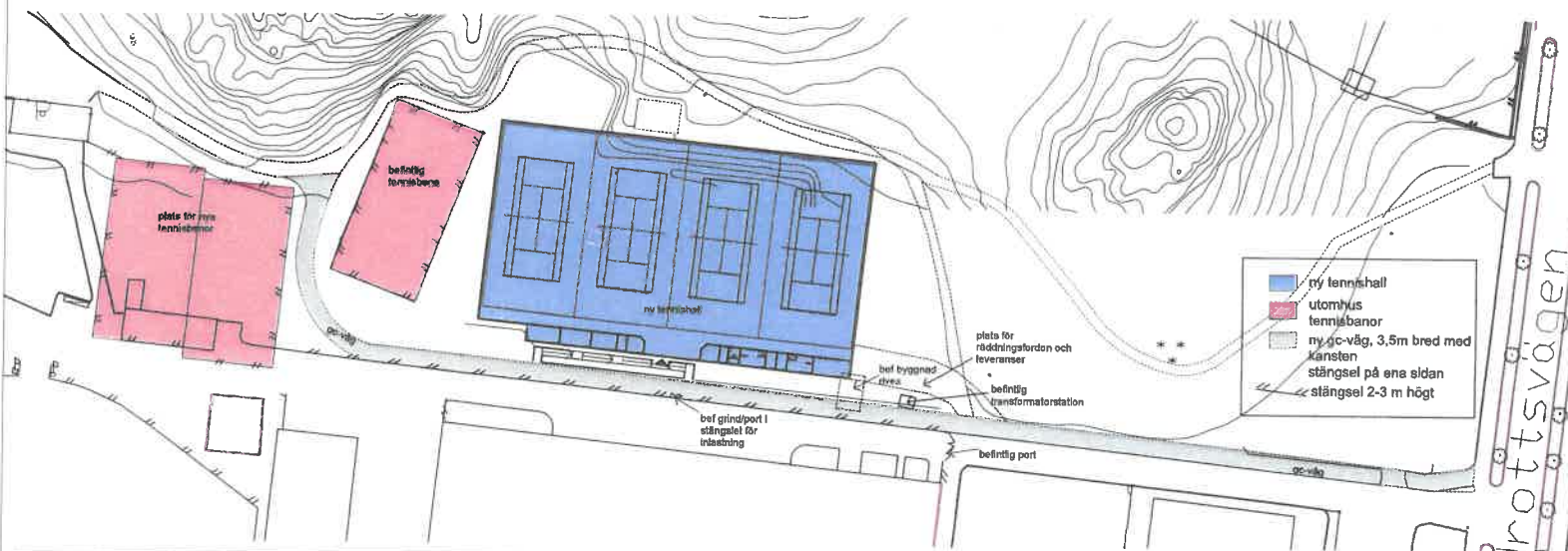


ILLUSTRATION SKALA 1:500 (A1), 1:1000 (A3)

MSN §

Dnr MSN20/17

Beslut om antagande av detaljplan för VÄSTER 1:42 M.FL, Nyköpings resecentrum, Väster, Nyköping, Nyköpings kommun

Läge: Nyköpings stations- och bangårdsområde

Detaljplan för Nyköpings resecentrum var utställd för granskning under perioden 2018-05-07 till och med 2018-06-04. Handlingarna fanns under perioden tillgängliga i Stadshusets foajé, på Culturum och på kommunens hemsida. Annonsering har skett i den lokala dagstidningen.

Förslaget har under granskningsperioden presenterats för närboende vid särskilt informationsmöte och visats för allmänheten vid ett Öppet hus. Utöver dessa informationsträffar har förslaget presenterats och förankrats för anställda vid kommunen vid två tillfällen.

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

Under granskningen inkom drygt 50 skriftliga yttranden med synpunkter på planförslaget.

Huvuddragen i synpunkterna har, likt under samrådet, handlat om lokaliseringen av Nyköpings resecentrum, synpunkter på det övergripande trafiksystemet och Brunnsgatan, parkering, trafikbuller, vibrationer och övrig påverkan på närmiljön och närboende.

Bemötandet av synpunkterna finns att läsa i granskningsutlåtandet. Flertalet synpunkter från privatpersoner har varit av liknande karaktär men i motsats till i samrådsredogörelsen där kommunen gav samlade svar har varje yttrande fått ett enskilt bemötande. Eftersom många har liknande synpunkter återkommer många liknande svar i dokumentet. Inkomna synpunkter finns att läsa i sin helhet hos Samhällsbyggnad.

Efter granskningen har kommunen tagit ett samlat grepp kring föroreningssituationen i området kopplat till de före detta oljedepåerna norr och söder om spårområdet. Kompletterande och fördjupade utredningar avseende föroreningar i mark har låtit utföras även för delar av området som tidigare var mindre undersökt. Kommunen har vidare låtit ta fram en samlad riskbedömning för planområdet som helhet för att tydliggöra vart åtgärdsbehov föreligger sett till planerad markanvändning i detaljplanen och

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

|

|

|

MSN §

Dnr MSN20/17

har upprättat en handlingsplan för att beskriva vem som är ansvarig och när sanering av de olika delområdena planeras sett till produktionstidsplanen.

Kommunen har haft upprepade kontakter med verksamma aktörer; Jernhusen och Trafikverket och har etablerat en samverkan i frågan för fortsatt dialog under produktionsplanering och genomförande. Med anledning av ovan har hela textavsnittet om markföreningar i planbeskrivning och MKB setts över; kompletterats med ny information och förtydligats.

Nya underlag har erhållits från Trafikverket kring avvattning från spårområdet samt bedömning av vibrationer från spårtrafik. Underlagen kommer från Trafikverket och utgör tillika underlag till järnvägsplanen. Detaljplanens planbeskrivning har kompletterats med information med anledning av ovan.

Kommunen och Trafikverket har parallellt med planprocessen kommit längre i arbetet med den tillståndsansökan för den grundvattensänkning som kommer att krävas när Brunngatan byggs om och Centrala samt Västra passagen byggs. Ansökan kommer att lämnas in till domstol under år 2020.

Genomförandet av Nyköpings resecentrum påverkar alléer inom området. Kommunen avser ansöka om dispens från det generella biotopskyddet innan planen antas i Kommunfullmäktige.

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

2018 tecknade Trafikverket och Nyköpings kommun medfinansieringsavtal som reglerar ansvar och kostnader för åtgärder i den andres anläggning. Ett kompletterande medfinansieringsavtal, medfinansieringsavtal nr 2, har tagits fram som tydliggör ytterligare gränssnitt såsom Västra passagen och dess tillfälliga konstruktion under ombyggnadsskedet. Parallellt har även ett genomförandeavtal tagits fram som reglerar ansvar och genomförande av Nyköpings resecentrum. Detta är en grund för nästa steg, att ta fram bygghandlingsprojektering för genomförande av projektet. Båda dessa avtal förväntas beslutas på Kommunstyrelsen 2 mars 2020.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

|

|

|

MSN §

Dnr MSN20/17

Kommunen och Trafikverket avser teckna avtal med Samhällsbyggnadsbolaget avseende markåtkomst för den västra passagen som kommer att fungera som tillfällig omledningsväg för gång, cykel, kollektivtrafik och utryckningsfordon under tiden som Brunnsgatan är avstängd.

Kommunen kommer också att teckna genomförandeavtal med Vattenfall vilket reglerar behovet av ny elnätsstation inom området.

Förslag

Plan- och naturenheten föreslår följande ställningstaganden:

Detaljplanen tillgodoser riksintresset för kommunikationer

Sedan granskningen har kommunen och Trafikverket haft dialog om järnvägen som utgör riksintresse för kommunikationer. Parterna är överens om att planförslaget så som det är utformat tillgodoser riksintresset. Planförslaget säkerställer markanspråket för järnvägen och nuvarande samt framtida kapacitet på anläggningen. Tillkommande bebyggelse inom planområdet bedöms därför inte påverka trafikeringen på järnvägen negativt. Trafikverket har efter granskningen och med anledning av ovan diskussioner låtit komplettera sitt granskningsutlåtande.

Detaljplanen innebär acceptabel risk för människors säkerhet

Kommunen och Länsstyrelsen har haft dialog kring framtagna riskutredning och Länsstyrelsen har inkommit med särskild sammanställning med synpunkter och frågor på upprättad riskutredning. Parterna har haft särskilt möte med anledning av detta. Kommunen bedömer utifrån riskutredningens resultat och de riskreducerande åtgärder som kommer vidtas (och som regleras i planen) att detaljplanen inte skulle medföra oacceptabel risk för människors säkerhet men föreslår ändå inför antagande att möjligheten till hotell tas bort för byggrätten ut mot Brunnsgatan. Markanvändningen är en av de känsligare vid en kategorisering och sovande personer utan god kännedom om lokalerna i byggnaden gör att en sådan byggnad är mer svårutrymd.

Kommunen har pågående dialog med intressenter för verksamhetshuset och bedömer att de användningar som möjliggörs för verksamhetshuset bidrar till att planens syfte uppnås. Tillåtna användningar förser området med fler funktioner än för resande och bidrar till att platsen blir levande, välbesökt och än en transportnod. Kommunen vill dock poängtera att genomförd riskutredning visar att risknivån är acceptabel även för hotell i och med de

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

|

|

|

MSN §

Dnr MSN20/17

skyddsåtgärder som krävs och som säkerställs i planen och att det inte är av den orsaken som markanvändningen nu tas bort.

Detaljplanen bedöms inte medföra risk för människors hälsa eller markmiljö
Sedan granskningen har kommunen tagit ett helhetsgrepp över föroreningssituationen inom planområdet och kommunen och berörda parter; Jernhusen samt Trafikverket har haft upprepade avstämningar och har en etablerad kontakt för kontinuerlig samordning i frågan inför genomförandet. Som del i detta fördjupningsarbete har kompletterande mark- och grundvattenundersökningar tagits fram, en samlad riskbedömning för hela planområdet och en handlingsplan för föroreningar. Detta har legat till grund för förtydligade skrivningar i plan och MKB om föroreningars omfattning, åtgärdsbehov, tidsplan och tågordning för saneringar kopplat till ett genomförandeskede, hur risker ska hanteras samt hur nödvändig sanering säkerställs. Kommunen har haft dialog med Länsstyrelsen och redogjort för helhetsbilden. Utifrån kunskapsläget och planerade saneringar bedömer kommunen att markföroreningar inte bör utgöra en risk för människors hälsa eller markmiljö.

Området utsätts för höga bullernivåer från spår- och vägtrafik och Trafikverket och Nyköpings kommun kommer att göra bullerreducerande åtgärder i form av spårnära skärmar och fastighetsnära åtgärder på närliggande bostadshus där prognoserna visar på att riktvärden överskrids. Med planerade bullerreducerande åtgärder bedöms inte risk för människors hälsa till följd av trafikbuller uppstå.

Plan- och naturenheten föreslår vidare följande revideringar av planförslaget inför antagande:

- Kompletterat och skrivit om avsnitt om markföroreningar i planbeskrivning och MKB med anledning av kompletterande utredningar, riskbedömning samt handlingsplan
- Kompletterat riskanalys med utlåtande om nuvarande stationshus och före detta vandrarhemmet som i planen föreslås för centrumfunktioner. Uppdaterat planbeskrivning och MKB med info och försett plankartan med en bestämmelse på byggnaderna att de inte tillåts inrymma hotell eller motsvarande övernattande verksamhet.
- Kompletterat planbeskrivning med underlag från Trafikverkets järnvägsplan om vibrationer från spår samt om hantering av dagvatten från spårområdet.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

MSN §

Dnr MSN20/17

- Kompletterat genomförandebeskrivningen med en översiktlig beskrivning av genomförandeskedet för Trafikverkets motsvarande kommunens anläggningsdelar för bättre förståelse för planens genomförande.
- Förtydligat genomförandebeskrivningens avsnitt om konsekvenser för sakägare och om konsekvenser under byggtid
- Smärre justeringar av plankartans gränser utifrån järnvägsplanens markanspråk vilket innebär att kommunens anläggningar kan flytta något närmre bullerskärmarna längs järnvägen. Även små justeringar för att överensstämja med Nöthagens detaljplanegränser kring lokalgatan i nord-sydlig riktning.
- Användningen hotell tas bort för byggrätten med placering ut mot Brunngatan
- Renodlat e-område för teknisk anläggning (elnätsstation) som tidigare föreslogs vara integrerat med planerat cykelgarage.
- Renodlat vart inom planområdet som bestämmelsen om a₅ - *Ändrad lovplikt, lovplikt med villkor* ska gälla; *Startbesked får inte meddelas innan markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att markföreningar har avhjälpes*
- På grund av den Västra passagens tillfälliga utformning under byggtid påverkas tidigare skyddade parklindor vid Centralplan. Av tidigare 3 skyddade träd bedöms ett kunna kvarstå.

Beslutsunderlag

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Granskningsutlåtande
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Illustrationsplan
- Funktions, - Utformnings, -och Gestaltungsprogram (FUG).

Resultatet från utredningar som tagits fram finns sammanfattade i planbeskrivning och MKB och finns att läsa i sin helhet hos Samhällsbyggnad.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

|

|

|

MSN §

Dnr MSN20/17

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna granskningsutlåtande daterad 2020-02-06

att fastställa kvarters - och plats/torgnamn *Tågvärden, Bangårdsarbetaren, Lokföraren, Växlaren* samt *Resecentrum* och *Centralplan*

att godkänna miljökonsekvensbeskrivning, MKB

att godkänna detaljplan för Väster 1:42 m.fl., Nyköpings resecentrum, samt

att paragrafen omedelbart justeras

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplan för Väster 1:42 m.fl., Nyköpings resecentrum

Beslut till:

KF (inkl underliggande handlingar) för antagande
Namnberedningen

Akten

Sökanden; Strategienheten, Samhällsbyggnad

Trafikverket

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Beslut om antagande av detaljplan för VÄSTER 1:42 M.FL, Nyköpings resecentrum, Väster, Nyköping, Nyköpings kommun

Läge: Nyköpings stations- och bangårdsområde

Sammanfattning

Detaljplan för Nyköpings resecentrum var utställd för granskning under perioden 2018-05-07 till och med 2018-06-04. Handlingarna fanns under perioden tillgängliga i Stadshusets foajé, på Culturum och på kommunens hemsida. Annonsering har skett i den lokala dagstidningen.

Förslaget har under granskningsperioden presenterats för närboende vid särskilt informationsmöte och visats för allmänheten vid ett Öppet hus. Utöver dessa informationsträffar har förslaget presenterats och förankrats för anställda vid kommunen vid två tillfällen.

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

Under granskningen inkom drygt 50 skriftliga yttranden med synpunkter på planförslaget.

Huvuddragen i synpunkterna har, likt under samrådet, handlat om lokaliseringen av Nyköpings resecentrum, synpunkter på det övergripande trafiksystemet och Brunnsgratan, parkering, trafikbuller, vibrationer och övrig påverkan på närmiljön och närboende.

Bemötandet av synpunkterna finns att läsa i granskningsutlåtandet. Flertalet synpunkter från privatpersoner har varit av liknande karaktär men i motsats till i samrådsredogörelsen där kommunen gav samlade svar har varje yttrande fått ett enskilt bemötande. Eftersom många har liknande synpunkter återkommer många liknande svar i dokumentet. Inkomna synpunkter finns att läsa i sin helhet hos Samhällsbyggnad.

Efter granskningen har kommunen tagit ett samlat grepp kring föreningssituationen i området kopplat till de före detta oljedepåerna norr

och söder om spårområdet. Kompletterande och fördjupade utredningar avseende föroreningar i mark har låtit utföras även för delar av området som tidigare var mindre undersökt. Kommunen har vidare låtit ta fram en samlad riskbedömning för planområdet som helhet för att tydliggöra vart åtgärdsbehov föreligger sett till planerad markanvändning i detaljplanen och har upprättat en handlingsplan för att beskriva vem som är ansvarig och när sanering av de olika delområdena planeras sett till produktionstidsplanen.

Kommunen har haft upprepade kontakter med verksamma aktörer; Jernhusen och Trafikverket och har etablerat en samverkan i frågan för fortsatt dialog under produktionsplanering och genomförande. Med anledning av ovan har hela textavsnittet om markföroreningar i planbeskrivning och MKB setts över; kompletterats med ny information och förtydligats.

Nya underlag har erhållits från Trafikverket kring avvattningsfrågan från spårområdet samt bedömning av vibrationer från spårtrafik. Underlagen kommer från Trafikverket och utgör tillika underlag till järnvägsplanen. Detaljplanens planbeskrivning har kompletterats med information med anledning av ovan.

Kommunen och Trafikverket har parallellt med planprocessen kommit längre i arbetet med den tillståndsansökan för den grundvattensänkning som kommer att krävas när Brunnsgränd byggs om och Centrala samt Västra passagen byggs. Ansökan kommer att lämnas in till domstol under år 2020.

Genomförandet av Nyköpings resecentrum påverkar alléer inom området för. Kommunen avser ansöka om dispens från det generella biotopskyddet innan planen antas i Kommunfullmäktige.

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

2018 tecknade Trafikverket och Nyköpings kommun medfinansieringsavtal som reglerar ansvar och kostnader för åtgärder i den andres anläggning. Ett kompletterande medfinansieringsavtal, medfinansieringsavtal nr 2 har tagits fram som tydliggör ytterligare gränssnitt såsom Västra passagen och dess tillfälliga konstruktion under ombyggnadsskedet. Parallellt har även ett genomförandeavtal tagits fram som reglerar ansvar och genomförande av Nyköpings resecentrum. Detta är en grund för nästa steg, att ta fram bygghandlingsprojektering för genomförande av projektet. Båda dessa avtal förväntas beslutas på Kommunstyrelsen 2 mars 2020.

Kommunen och Trafikverket avser teckna avtal med Samhällsbyggnadsbolaget avseende markåtkomst för den västra passagen

som kommer att fungera som tillfällig omledningsväg för gång, cykel, kollektivtrafik och utryckningsfordon under tiden som Brunnsgatan är avstängd.

Kommunen kommer också att teckna genomförandeavtal med Vattenfall vilket reglerar behovet av ny elnätsstation inom området.

Bakgrund

Syftet med detaljplanen är att säkerställa genomförandet av ett attraktivt och funktionellt resecentrum i Nyköping där lokal, regional och nationell tåg- och busstrafik ska samlokaliseras och där det är enkelt att byta mellan olika kollektiva färdstätt. Detaljplanen säkerställer genomförandet av Ostlänken genom centrala Nyköping och tillgodoser järnvägsplanens markanspråk. Detaljplanen medger stöd- och servicefunktioner för resecentrum i form av resenärsutrymmen, service och parkering. Inom planområdet ges också möjlighet till centrumverksamhet och kontor. Offentlig plats tillskapas i form av torgytor och parker. I planens västra del möjliggörs en bygggrätt för bostäder. Planförslaget minskar den barriärverkan som spårområdet idag utgör genom att skapa möjlighet till nya kopplingar i form av gång- och cykelpassager under järnvägen och på så sätt binda samman områdena söder och norr om spårområdet. Brunnsgatan byggs om för ökad framkomlighet för främst kollektivtrafik, utryckningsfordon samt gång och cykel.

Bygg- och tekniknämnden beslutade 2016-12-20 § 164 att detaljplan för Nyköpings resecentrum med tillhörande MKB får skickas ut på samråd.

Bygg- och tekniknämnden beslutade 2018-04-24 § 49 att detaljplan för Nyköpings resecentrum med tillhörande MKB får skickas ut på granskning.

Förslag

Plan- och naturenheten föreslår följande ställningstaganden:

Detaljplanen tillgodoser riksintresset för kommunikationer

Sedan granskningen har kommunen och Trafikverket haft dialog om järnvägen som utgör riksintresse för kommunikationer. Parterna är överens om att planförslaget så som det är utformat tillgodoser riksintresset. Planförslaget säkerställer markanspråket för järnvägen och nuvarande samt framtida kapacitet på anläggningen. Tillkommande bebyggelse inom planområdet bedöms därför inte påverka trafikeringen på järnvägen negativt. Trafikverket har efter granskningen och med anledning av ovan diskussioner låtit komplettera sitt granskningsutlåtande.

Detaljplanen innebär acceptabel risk för människors säkerhet

Kommunen och Länsstyrelsen har haft dialog kring framtagna riskutredning och Länsstyrelsen har inkommit med särskild sammanställning med synpunkter och frågor på upprättad riskutredning. Parterna har haft särskilt

möte med anledning av detta. Kommunen bedömer utifrån riskutredningens resultat och de riskreducerande åtgärder som kommer vidtas (och som regleras i planen) att detaljplanen inte skulle medföra oacceptabel risk för människors säkerhet men föreslår ändå inför antagande att möjligheten till hotell tas bort för byggrätten ut mot Brunngatan. Markanvändningen är en av de känsligare vid en kategorisering och sovande personer utan god kännedom om lokalerna i byggnaden gör att en sådan byggnad är mer svårutrymd.

Kommunen har pågående dialog med intressenter för verksamhetshuset och bedömer att de användningar som möjliggörs för verksamhetshuset bidrar till att planens syfte uppnås. Tillåtna användningar förser området med fler funktioner än för resande och bidrar till att platsen blir levande, välbesökt och än en transportnod. Kommunen vill dock poängtera att genomförd riskutredning visar att risknivån är acceptabel även för hotell i och med de skyddsåtgärder som krävs och som säkerställs i planen och att det inte är av den orsaken som markanvändningen nu tas bort.

Detaljplanen bedöms inte medföra risk för människors hälsa eller markmiljö
Sedan granskningen har kommunen tagit ett helhetsgrepp över föroreningssituationen inom planområdet och kommunen och berörda parter; Jernhusen samt Trafikverket har haft upprepade avstämningar och har en etablerad kontakt för kontinuerlig samordning i frågan inför genomförandet. Som del i detta fördjupningsarbete har kompletterande mark- och grundvattenundersökningar tagits fram, en samlad riskbedömning för hela planområdet och en handlingsplan för föroreningar. Detta har legat till grund för förtydligade skrivningar i plan och MKB om föroreningars omfattning, åtgärdsbehov, tidsplan och tågordning för saneringar kopplat till ett genomförandeskede, hur risker ska hanteras samt hur nödvändig sanering säkerställs. Kommunen har haft dialog med Länsstyrelsen och redogjort för helhetsbilden. Utifrån kunskapsläget och planerade saneringar bedömer kommunen att markföroreningar inte bör utgöra en risk för människors hälsa eller markmiljö.

Området utsätts för höga bullernivåer från spår- och vägtrafik och Trafikverket och Nyköpings kommun kommer att göra bullerreducerande åtgärder i form av spårnära skärmar och fastighetsnära åtgärder på närliggande bostadshus där prognoserna visar på att riktvärden överskrids. Med planerade bullerreducerande åtgärder bedöms inte risk för människor hälsa till följd av trafikbuller uppstå.

Plan- och naturenheten föreslår vidare följande revideringar av planförslaget inför antagande:

- Kompletterat och skrivit om avsnitt om markföroreningar i planbeskrivning och MKB med anledning av kompletterande utredningar, riskbedömning samt handlingsplan
- Kompletterat riskanalys med utlåtande om nuvarande stationshus och före detta vandrarhemmet som i planen föreslås för centrumfunktioner.

Uppdaterat planbeskrivning och MKB med info och försett plankartan med en bestämmelse på byggnaderna att de inte tillåts inrymma hotell eller motsvarande övernattande verksamhet.

- Kompletterat planbeskrivning med underlag från Trafikverkets järnvägsplan om vibrationer från spår samt om hantering av dagvatten från spårområdet.
- Kompletterat genomförandebeskrivningen med en översiktlig beskrivning av genomförandeskedet för Trafikverkets motsvarande kommunens anläggningsdelar för bättre förståelse för planens genomförande.
- Förtydligat genomförandebeskrivningens avsnitt om konsekvenser för sakägare och om konsekvenser under byggtid
- Smärre justeringar av plankartans gränser utifrån järnvägsplanens markanspråk vilket innebär att kommunens anläggningar kan flytta något närmre bullerskärmarna längs järnvägen. Även små justeringar för att överensstämna med Nöthagens detaljplanegränser kring lokalgatan i nord-sydlig riktning.
- Användningen hotell tas bort för byggrätten med placering ut mot Brunngatan
- Renodlat e-område för teknisk anläggning (elnätsstation) som tidigare föreslogs vara integrerat med planerat cykelgarage.
- Renodlat vart inom planområdet som bestämmelsen om a₅ - *Ändrad lovplikt, lovplikt med villkor ska gälla; Startbesked får inte meddelas innan markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att markföroreningar har avhjälpes*
- På grund av den Västra passagens tillfälliga utformning under byggtid påverkas tidigare skyddade parklindor vid Centralplan. Av tidigare 3 skyddade träd bedöms ett kunna kvarstå.

Beslutsunderlag

Plankarta, planbeskrivning, granskningsutlåtande, miljökonsekvensbeskrivning (MKB), illustrationsplan, Funktions-, - Utformnings-, -och Gestaltningsprogram (FUG).

Resultatet från utredningar som tagits fram finns sammanfattade i planbeskrivning och MKB och finns att läsa i sin helhet hos Samhällsbyggnad.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna granskningsutlåtande daterad 2020-02-06

att fastställa kvarters - och plats/torgnamn *Tågvärden, Bangårdsarbetaren, Lokföraren, Växlaren* samt *Resecentrum* och *Centralplan*

att godkänna miljökonsekvensbeskrivning, MKB

att godkänna detaljplan för Väster 1:42 m.fl., Nyköpings resecentrum, samt

att paragrafen omedelbart justeras

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplan för Väster 1:42 m.fl., Nyköpings resecentrum

Maria Ljungblom
Chef Plan- och naturenheten



Sara Rangensjö
Planarkitekt Plan- och naturenheten

Beslut till:

KS (inkl underliggande handlingar) för antagande
Namnberedningen

Akten

Sökanden; Strategienheten, Samhällsbyggnad

Trafikverket

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom området med reviderings- och ändrings- och utformning av tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelserna från hela planområdet.

GRÄNSER

- Planeringsgränser
- Ändringsgränser
- Egenskapsgränser
- Administrativa gränser

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

- HUVUDGATA** Tråk mellan områden
- LOKALGATA** Lokaltäck
- GÅTGATA** Gångväg
- PARK** Anlagd park
- TORG** Torg
- TORG** Bustorg
- GCMVAG** Gång-, cykel- och mopsväg

Kvarteretsmark

- B** Bostäder
- C** Centrum
- CKS** Centrum, kontor och verksamhetsutövning. Kontor eller verksamhetsutövning för inte bryms i enlighet
- T** Teknisk anläggning
- P** Parkering
- P1** Cykelparkering
- T1** Järnvägsstation, exklusiv kommunikationsväg, buss- och taxistation, plattform och väntskydd
- T2** Resecentrum, järnvägsstation, vandrarhög, service, personalkyminner
- T3** Resecentrum, bussstation, vandrarhög, kommunalt kontor, personalkyminner, bussorg med bussfisker, angräning
- T4** Tråk för resecentrum

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- Byggnad för inte rivning**
- Marken får endast bebyggas med kompletteringsbyggnad och skärmskärm**
- Marken skall vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning**
- Marken skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykelväg i turligt**
- Marken skall vara tillgänglig för allmänna undervisningslokaler**

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- dagvatten** Marken ska anordnas för fördröjning av dagvattnet
- n** Tröskel ska finnas
- n1** Tröskelstärkning ska finnas med en minsta stämvidd om 20 cm
- a** Pundring ska finnas
- trappa** Trappa

MARKENS ANORDNANDE (utformning av kvarteretsmark)

- Mark och vegetation**
- Marken ska höjdhållas så att dagvattnet kan hanteras och avledas**
- +0,0** Plusnivå, dvs högsta tillåtna markhöjd
- dagvatten** Fördröjning av dagvattnet ska finnas inom kvarteretsmark

Utfart, stängsel

- Korbar utfart till inte anordnas**

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

- Utförande**
- Högsta markhöjd i meter över nollplanet**
- Högsta betelhöjd i meter över nollplanet**
- Utseende**
- T** Tak ska vara sadeltak
- T** Takvågor får uppföras
- F** Fasader ska utformas av ljus puts
- L** Inbyggda balkonger tillåts över kommark
- F** Fasader ska utformas av rött tegel- och glasmaterial
- B** Bostadshöjningen ska vara förhöjd med en minsta förhöjd om 4 meter. Bostadshöjningen ska utformas delvis glasad tak ett geometriskt skåp.
- L** Skärmskärm får uppföras.

Varsamhet (definitiv bebyggelse)

- A** Avser flyttad del av godsmagasin: Byggnadsdelen ska vara anslutningslös och fasaden ska utformas av brun lerkorsten. Tak ska vara av keramik och grå.
- F** Fasader ska vara rött tegel
- T** Takmaterial av enkeltägligt lertegel
- F** Fasadrenovering med komposit och spröjsade kutter där förstat sitter i fasaden
- V** Vindbjörn med små spröjsade rutor
- F** Färdställen som skulptur, fontänstjälk och läskverk i svart pått.

Värdefulla byggnader och områden

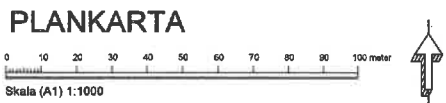
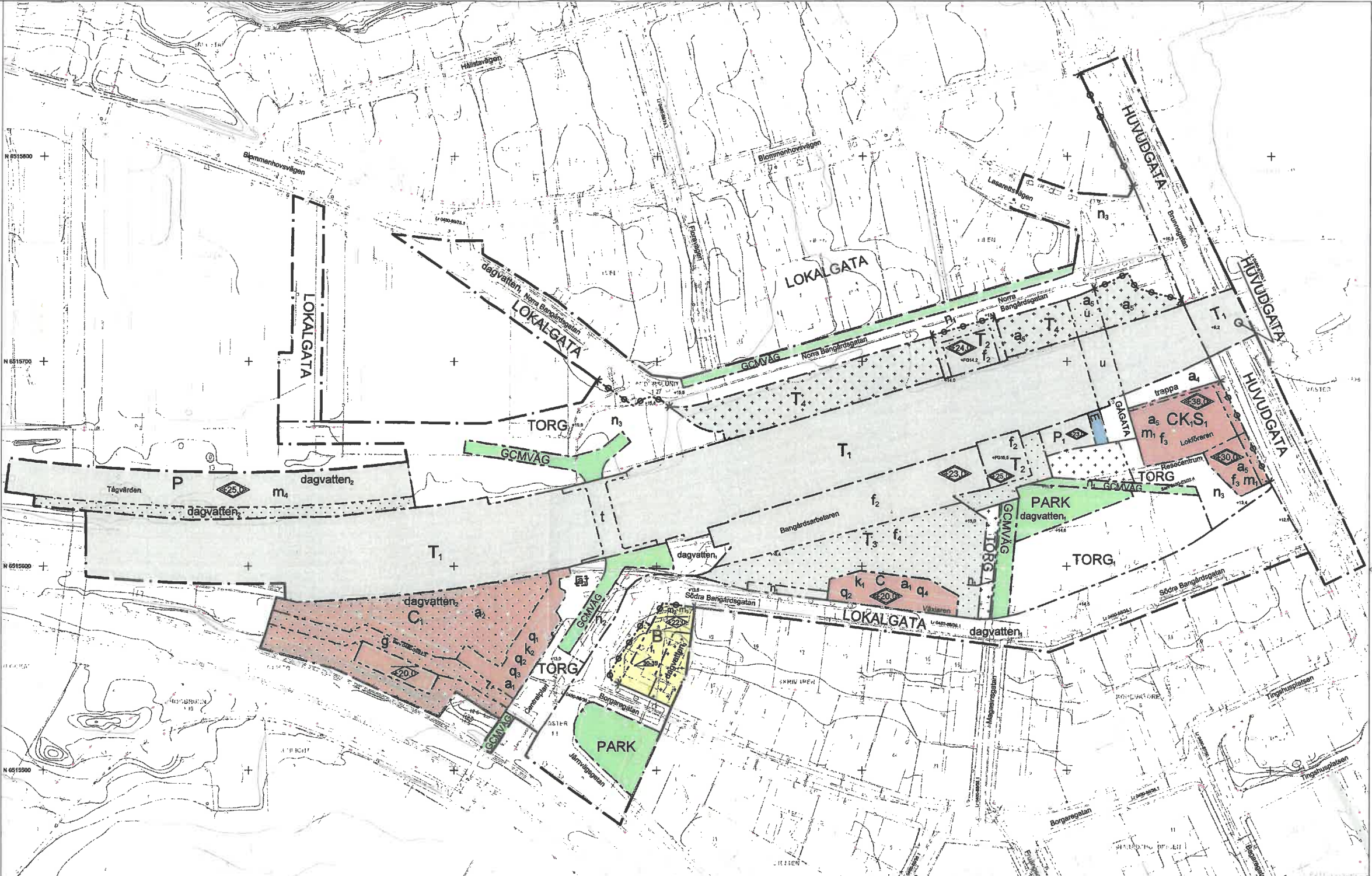
- Byggnad för inte rivning**
- Byggnad som omfattas av 8 Kap 13 g PBL: Byggnadsens värd, konst- och sakrala värde och forhistoriska värde ska bevaras.**
- Skärmskärm, loggia och klockan ska bevaras.**
- Byggnad för inte rivning. Avser flyttad del av godsmagasin.**

STÖRNINGSKYDD

- m** Utgrävning ska finnas på såväl som inte vetter mot järnväg
- F** Fasadutbyggnad ska vara placerad på sida bort från järnväg eller på tak
- F** Fasader som exponeras mot järnväg ska utformas i brandteknisk klass E300
- F** Förster mot järnvägen ska vara icke öppningsbara
- F** Förster mot järnväg ska utformas i brandteknisk klass E300
- V** Vagnbeständsplaner, med störsyror är 25 kvadratmeter, ska finnas med balkong med fasad med högst 55 dBA ekvivalenta ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå.
- M** Mått hållaren av bordsrummen i varje lägenhet, med störsyror är 25 kvadratmeter, ska väntas med fasad med högst 55 dBA ekvivalenta ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå.
- F** För bostadshöjningen, med störsyror är 25 kvadratmeter, ska finnas med balkong med fasad med högst 55 dBA ekvivalenta ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå överstöras vid fasad.
- B** Balkonger och utbyggnader ska vara placerade bort från järnväg
- F** Fasadutbyggnad ska vara placerad på sida bort från järnväg eller på tak
- F** Fasad mot järnväg ska utformas i brandteknisk klass E300
- U** Utgrävning ska finnas bort från järnväg
- m** Byggnaden ska kunna utrymmas på sida bort från järnväg
- F** Fasad ska utformas i lika brandteknisk material som övriga fasader mot järnväg. Fasaden mot järnväg ska vara avsedd, skärmskärm förstat för alla påkänning vid utgrävning.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

- Andratt löstplätt, lov med villkor**
- a** Byggnad krävs för byte av förstat, tak, dörrar, restaurering av loggia
- M** Marklov krävs för nedläggning av träd med en stamomkrets på minst 50 cm mitt 1,3 meter från mark
- a** Marklov krävs för fällning av träd
- a** Utgrävningsskydd ska finnas
- a** Störstreck för byggnad för ej ges innan markens lämplighet för bebyggelse har säkerställts genom att markövervakare har anvisats.
- Huvudmannskap**
- K** Kommunen är huvudman för allmänna platser.
- Genomförandetid**
- G** Genomförandeböden är 10 år från den dag planen vinner laga kraft.



GRUNDKARTA
 Upprättad av kartenheten, Nyköpings kommun
 2019-04-05
 Koordinatsystem: Sweref 99 16 30
 Höjdsystem: RH 2000

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

Till planen hör:
 Planbrev
 Planbeskrivning
 Illustrationskarta

Mjölkonserverbestämning
 Samrådsredogörelse
 Fastighetstaxering
 Gestaltungsprogram

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

Nyköping

Nyköpings kommun	Södermanlands län	Beslutsdatum	Instans
Antagandehandling		Godkännande	BTN
		Antagande	KF
Upprättad 2018-04-06	Reviderad 2020-02-11	Laga kraft	

Sara Rängejö
 Planarkitekt, Nyköpings kommun

Christian Udén
 Projektledare, Nyköpings kommun

Måttias Ahlgren
 Uppdragsledare, Sweco



Detaljplan för Väster 1:42 m.fl.

Nyköpings resecentrum

Planbeskrivning

Antagandehandling

2020.02.07

Innehåll

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

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

Planhandlingar

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

Planens syfte

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

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

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

Vidare ger detaljplanen skydd till kulturhistoriskt värdefulla byggnader inom planområdet.

Planförfarande

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

Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. MB

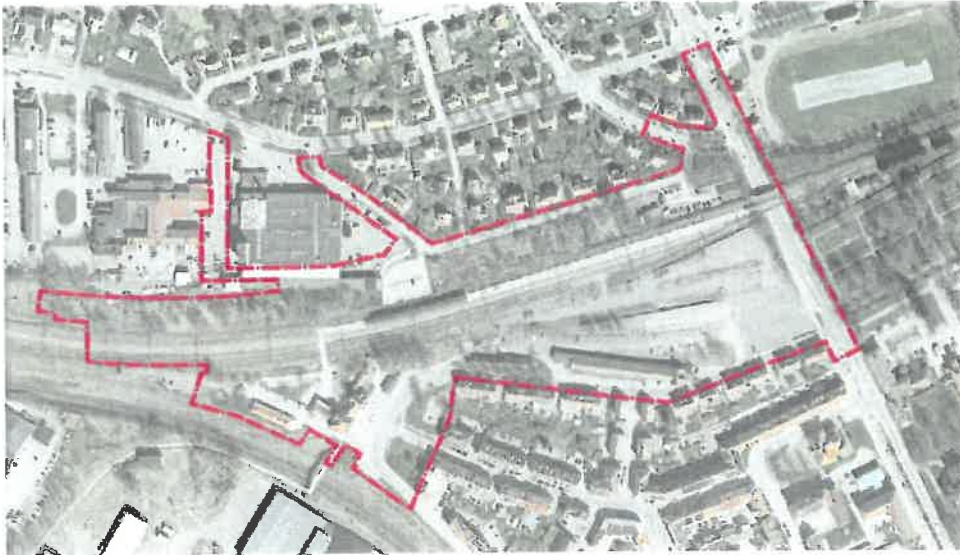
Detaljplanen möjliggör genomförandet av Ostlänken med station i Nyköpings tätort (södra stambanan) som är av riksintresse för kommunikation enligt MB 3 kap. 8§. Detaljplanen tillgodoser därmed nämnda riksintresse.

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

Plandata

Läge, areal och omfattning

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

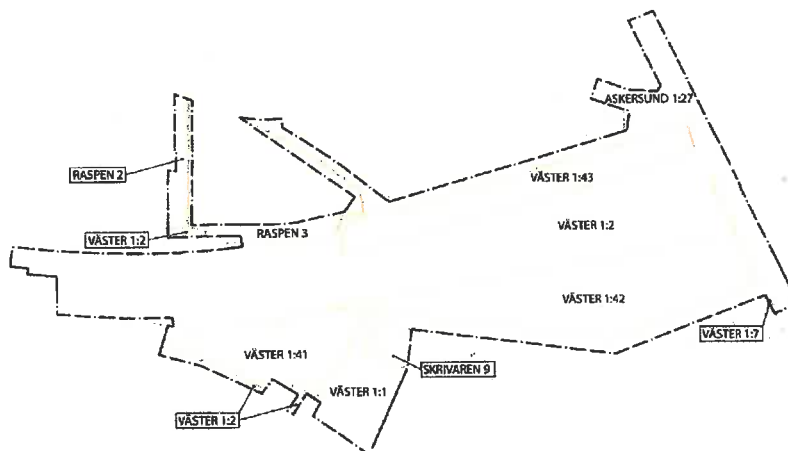


Planområdet.

Markägoförhållanden

Planområdet berör fastigheterna:

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



Tidigare ställningstaganden

Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

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

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

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

Transportstrategi för Nyköping tätort och Skavsta

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

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

Översiktsplanen för Nyköpings kommun

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

Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta

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

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

Järnvägsutredning Ostlänken, sträckan Järna-Norrköping, mars 2010

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

Spårvalsstudie Nyköpings resecentrum (Kreera och ÅF 2014)

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

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

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

Befintliga detaljplaner

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

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

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

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

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

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

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

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

Övriga förordnanden

Riksintressen

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

Nyköpings innerstad

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

Riksantikvarieämbetets (RAÄ) anger följande uttryck för riksintresset:

Uttryck för riksintresset

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

Riksintresse för kommunikation

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

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

Kommunala beslut

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

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

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

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

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

Undersökning om betydande miljöpåverkan av detaljplan

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

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

Bakgrund

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

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

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

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

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



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

Arbetsprocess

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

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

Projektmål

Nyköpings resecentrum:

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

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

Projektets övergripande intentioner

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

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

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

Resecentrums funktion i staden

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

Förutsättningar och förändringar

Stadsbild

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

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

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

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

Sociala frågor

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

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

Kulturmiljö

Förutsättningar

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

Stationsområdet

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

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

Kvarteren Skrivaren och Konduktören

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

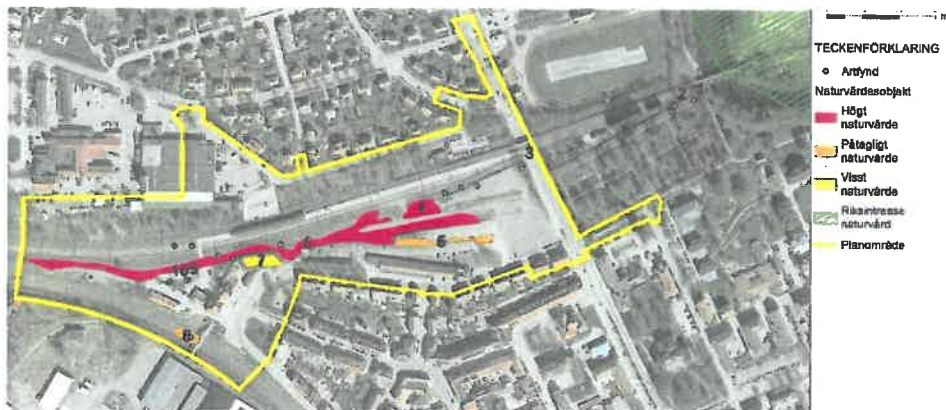
kulturhistoriska värden där dess gatustruktur, utformning, placering och materialval bidrar till en enhetlig och sammanhållen miljö. Hela bostadsområdet bedöms som särskilt värdefullt enligt PBL 8:13.

Kvarteren Borren, Filen, Hyveln

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

Natur

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



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

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

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

Fornlämningar

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

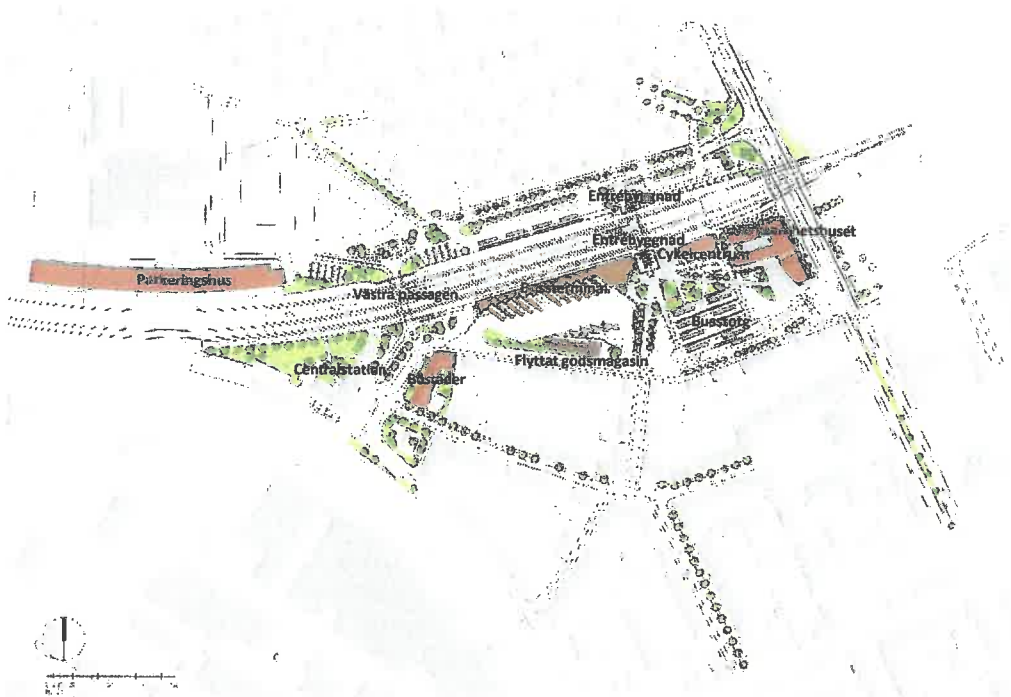
Skulle fornfynd påträffas under byggarbeten råder generell upplysningsplikt enligt KML.

Planförslaget

Översiktlig beskrivning

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

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



Illustrationsplan för Nyköpings resecentrum

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

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

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

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

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

Resefunktioner

Service- och resefunktioner

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

Järnvägsfunktioner

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

Entrébyggnader

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

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

Busstorg

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



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

Bussterminal

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

Cykelcentrum

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

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

Parkeringshus

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

Övrig bebyggelse

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

Verksamhetshus

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



Verksamhetshuset sett från Brunngatan

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

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

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

Bostadsbebyggelse

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Befintlig bebyggelse

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

Stationshuset

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



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

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

Nyköpings resecentrum med föreslagna entrébyggnader på bägge sidor om spåret kommer att ersätta de resandefunktioner som befintligt stationshus har. Stationshuset kommer i och med förslaget inte att ha koppling till järnvägens funktion. För att nyttja stationshusets kulturhistoriska värde och karaktär föreslås i planen en ny användning av stationshuset. Byggnaden bör ha en fortsatt publik vistelse och vara en ny mötesplats. I planförslaget har stationshuset användningsbestämmelsen C₁ (centrumverksamhet, dock ej hotell eller vandrarhem), vilket innebär en kombination av handel och service, till exempel i form av småskalig saluhall, kafé, restaurang samt småskalig detaljhandel. För att byggnadens nya användning ska vara lämplig sett till dess närhet till spårområdet har byggnaden analyserats i framtagna riskutredning, se vidare i avsnitt *Störningar och risker*.

Lokomotorstallet och godsmagasinet

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



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

Torg, parker och grönstruktur

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

Nedan beskrivs de planerade offentliga rummen:

Parken vid resecentrum

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

Centralplan (med park och torg)

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

Torg på norra sidan spåren

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

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

Gator och passager

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

Gator inom planområdet

Brunnsgatan

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

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

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

Södra Bangårdsgatan

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

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

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

Norra Bangårdsgatan

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

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

Västra passagen

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

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



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

Parkering och angöring

Bil- och cykelparkering

Nuläge

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

Förändring

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

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

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

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

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

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

Angöring

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

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

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

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

Miljöförhållanden

Miljö kvalitetsnormer

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

Miljökvalitetsnormer för luft

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

Miljökvalitetsnormer för buller

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

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

Miljökvalitetsnormer för vatten

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

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

Vid den centrala och den västra passagen samt vid korsningen

Brunnsgatan/järnvägen kommer grundvattnet behöva sänkas tillfälligt under byggskedet. Tillfällig sänkning kan även bli aktuellt vid schaktsanering av förorenad mark. Detta innebär grundvattenbortledning vilket är en tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

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

Geotekniska förhållanden

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

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

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

Radon

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

Elektromagnetiska fält

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

Förorenad mark

Sammanfattning

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

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

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

Planarbetet

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

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

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



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

Riktvärden och markanvändning

Känslig markanvändning och mindre känslig markanvändning

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

Risikkvoter

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

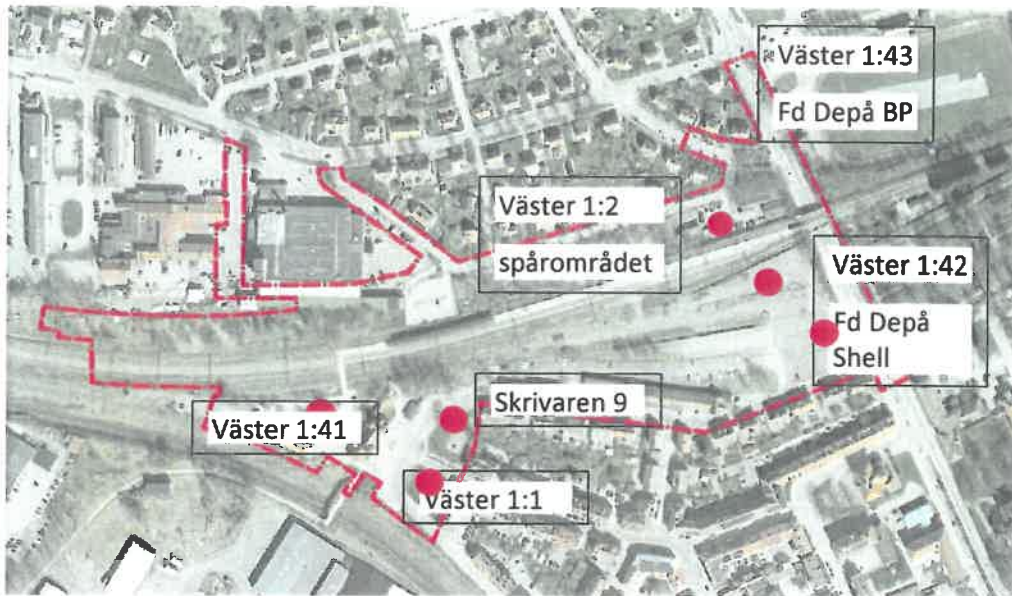
Miljörisikkvoter identifierar punkter med grundvattenhalter som är förhöjda utifrån ett referensvärde. Referensvärdet i detta fall utgörs av analysens detektionsgräns. Miljörisikkvoterna återspeglar således hur kraftig haltökningen är utifrån ett helt påverkat grundvatten.

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

Miljörisikkvoter under 10

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

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



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

Fastighet Väster 1:43, området norr om järnvägsspåren

Beskrivning av området

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

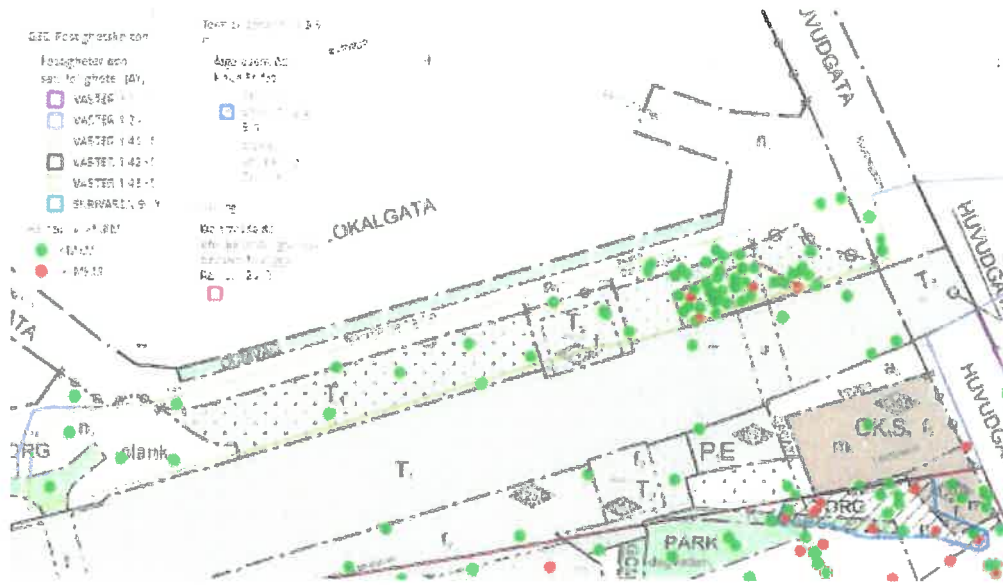
Viss förekomst av PFAS i grundvattnet hittats på fastigheten. En mer detaljerad avgränsning av föroreningen utförs av Jernhusen under projekteringen av en planerad saneringsåtgärd (riskbedömning, Sweco 2020).

Behov av sanering

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

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

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



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

Förslag på saneringsmetod

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

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

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

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

Fastighet Väster 1:2

Beskrivning av området

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

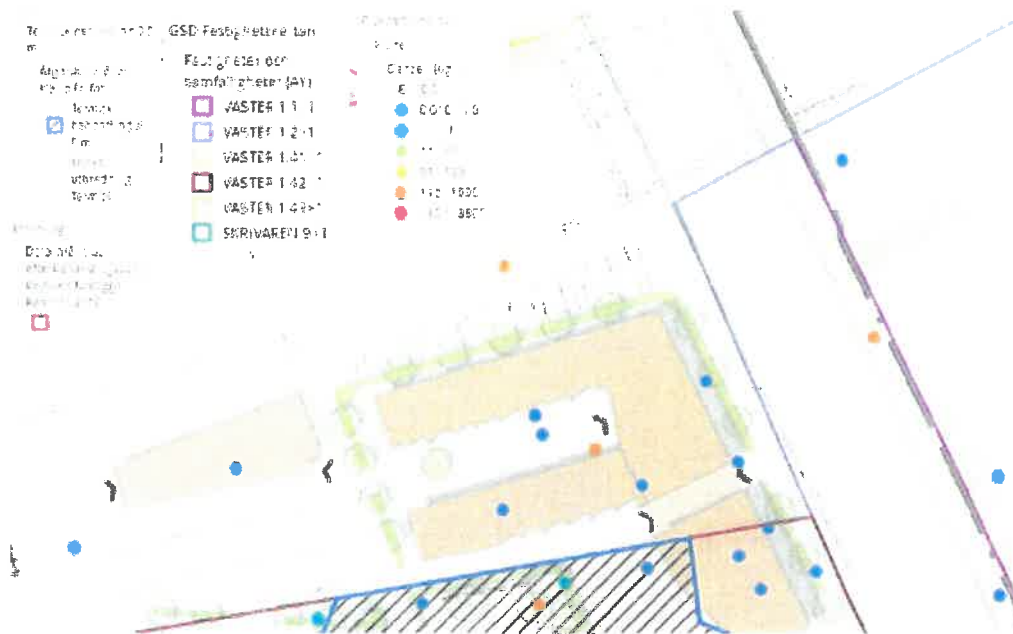
Förekomsten av bensen kan betraktas som indikator på potentiell hälsorisk eftersom fastigheten ska bebyggas och kunskapsluckorna kring föroreningsutbredningen är stora. Riskbilden behöver klarläggas genom kompletterande utredningar för att verifiera källområdet och föroreningens avgränsning. Bensenföreningen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

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

Behov av sanering

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

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



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

Förslag på saneringsmetod

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

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

Detaljplanen anger att sanering av området krävs för att startbesked till byggnation ska beviljas (a5). På så vis tas marken inte i anspråk av byggrätt förens riskbilden är klarlagd och så även saneringsbehovet. På området föreslås en byggrätt för ett nytt verksamhetshus innehållandes kontor- och centrumfunktioner.

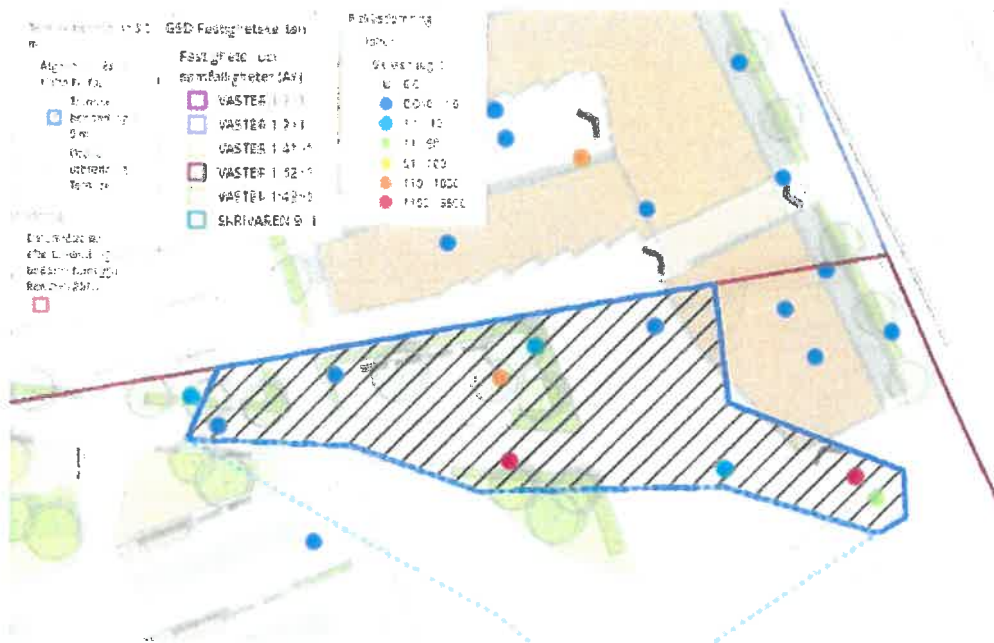
Fastighet Väster 1:42, området på södra sidan av järnvägsspåren

Beskrivning av området

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

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

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



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

Behov av sanering

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

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

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

Förslag på saneringsmetod

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

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

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

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

Skrivaren 9

Beskrivning av området

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

Behov av sanering

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

Fastighet Väster 1:1, grönyta vid Centralplan

Beskrivning av området

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

Behov av sanering

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

Fastighet Väster 1:41

Beskrivning av området

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

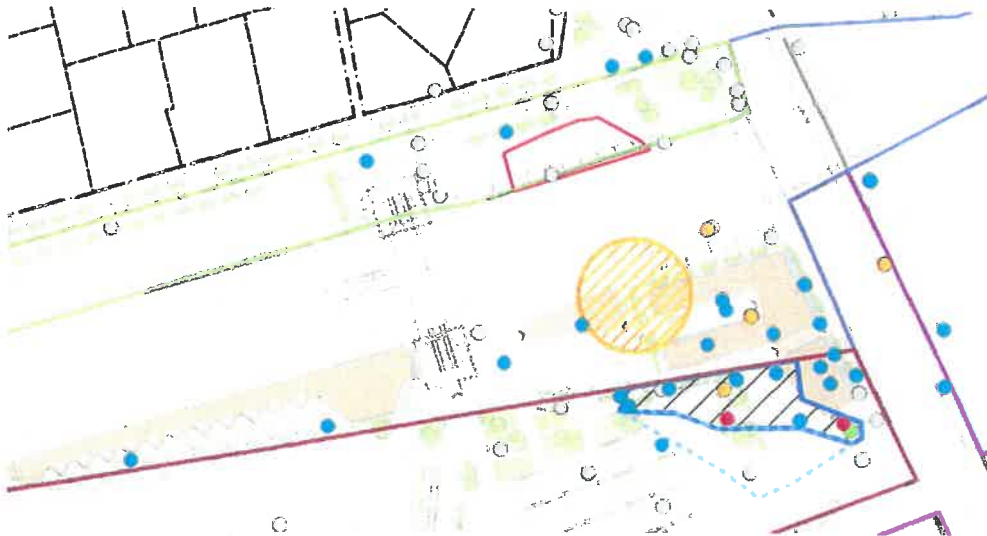
tyder dock på att möjligheten till goda markfunktioner inte påverkas inom själva planområdet. Punkten innebär ingen risk för människors hälsa och miljön.

Behov av sanering

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

Fastighet Väster 1:1; Brunnskatan

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



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

Störningar och risker

Olycksrisker kopplat till järnväg

Farligt gods och urspårningsrisk

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

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

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

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

Stationshuset föreslås få ny användning och planläggs med användningen C₁, centrumverksamhet (men ej hotell eller vandrarhem). Användningen centrum inrymmer en kombination av olika verksamheter som handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som bör ligga centralt eller vara lätta att nå, dock är hotell eller vandrarhem ej lämpligt. Om byggnaden ska kunna rymma ett flertal personer är det viktigt att friskluftsintag placeras på ett sätt som minimerar risken att brandrök eller andra giftiga gaser tar sig in vid en olycka på järnvägen. Riskerna bedöms som störst från Nyköpingsbanan men hänsyn behöver även tas till spåret i sydväst (TGOJ), vilket ger att friskluftsintag bör placeras på taket om möjligt. Är det inte möjligt på grund av husets kulturmiljövärden är söderläge det bästa alternativet. Utrymningsvägar ska finnas bort från järnvägen och fönster inom 30 meter från riskkälla ska endast ska gå att öppna med specialverktyg eller nyckel för skötsel och underhåll och vara utförda i brandteknisk klass EW30. För föreslagen användning ska fasaden vara av icke brännbart material vilket uppfylls av den befintliga tegelfasaden. Detta säkerställs i planbestämmelse som följs upp i framtida bygglov.

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

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

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

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

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

Brandspridning från buss

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

Buller

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

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

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

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

Elbussar i stadstrafiken i Nyköping

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

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

Befintliga bostäder längs med Södra Bangårdsgatan

Riktvärden

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

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

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

Åtgärder

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

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

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

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

Riktvärden

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

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

Åtgärder

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

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

Verksamhetshuset korsningen Brunngatan/Södra Bangårdsgatan

Riktvärden

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

Åtgärder

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

Det nya planerade bostadshuset, kv Skrivaren

Riktvärden

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

Åtgärder

Byggnad ska utformas så att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet vänds mot en bullerskyddad sida, enligt definition i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, om lägenheten har en ekvivalent ljudnivå över 60 dBA vid någon fasad. Det nya planerade bostadshuset behöver ges en planlösning med hänsyn till trafikbullersituationen. Den ekvivalenta ljudnivån på trafiksidan överstiger 60 dBA. Lägenheterna behöver utformas genomgående så att minst hälften av bostadsrum i varje lägenhet vänds mot bullerdämpad sida. Då fasad mot innergården är exponerad för maximal ljudnivå från tågtrafik från TGOJ-banan över 70 dBA åstadkoms detta lämpligen med balkonger med delvis inglasning. Maximalt tillåts 75 procent inglasning av balkonger enligt Boverkets tillämpning för att balkongen ska räknas som uteplats och fasad bakom inglasningen ska räknas som bullerdämpad sida (Boverkets allmänna råd 2008:1). Ett alternativt är att begränsa lägenhetsstorleken till 35 m² som enligt förordningen får erhålla något högre ekvivalenta ljudnivåer vid fasad. En möjlig lägenhetslösning redovisas nedan som innehåller riktvärden enligt SFS 2015:216.

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



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

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

Vibrationer

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

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

Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten

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

Dagvatten

Förutsättningar

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

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

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

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

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

Föreslagna dagvattenlösningar

Dagvattenanläggningar som både fördröjer och renar dagvattnet ska tillämpas inom planområdet. Fördröjningsvolymerna 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. Reningsbehovet för dagvattnet inom planområdet har beräknats med utgångspunkt i Stockholms riktvärden för dagvatten.

Spårområdet

Trafikverket ansvarar för dagvatten inom spårområdet. För spårområdet har man tagit höjd för hantering av ett 50-årsregn med klimatfaktor. Dagvattnet från spårområdet kommer att kopplas till kommunala dagvattennätet via fyra utloppspunkter och förutsätter att utloppet motsvarar ett regn med en återkomsttid på 2 år. I tre av utloppspunkterna behöver vattnet fördröjas. Den beräknade fördröjningsvolymen är 38 m³, 150 m³ och 103 m³. Ett fördröjningsmagasin motsvarande denna volym behöver anläggas vilket sker genom att ledningarna överdimensioneras så att fördröjning sker i Trafikverkets egna dagvattenledningar innan anslutning till allmänt ledningsnät. Vid den sista utloppspunkten behöver vattnet inte fördröjas eftersom anslutningspunkten är mycket nära Nyköpingsån. Istället måste en överflödesfunktion etableras, så att ytvatten vid större regnhändelser kan ledas direkt till Nyköpingsån. Bankroppens förmåga att rena dagvatten genom infiltration genom konstruktionslager har undersökts. Ett utökat skikt av ballast utgör en bättre reningsförmåga än den som existerar för befintlig bankropp. Resultatet av att utöka bankroppens ballastskikt med minst en meter gav en positiv reningseffekt för utsläpp av kväve, krom, kvicksilver och benspyren. De observerade utsläppsvärden efter rening i fallen för både befintlig och ny bankropp placerar sig under riktvärden för utsläppshalter (Ostlänken Nyköpings resecentrum PM Förutsättningar och krav ledningar och avvattning, Trafikverket 2019).

Övriga planområdet

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

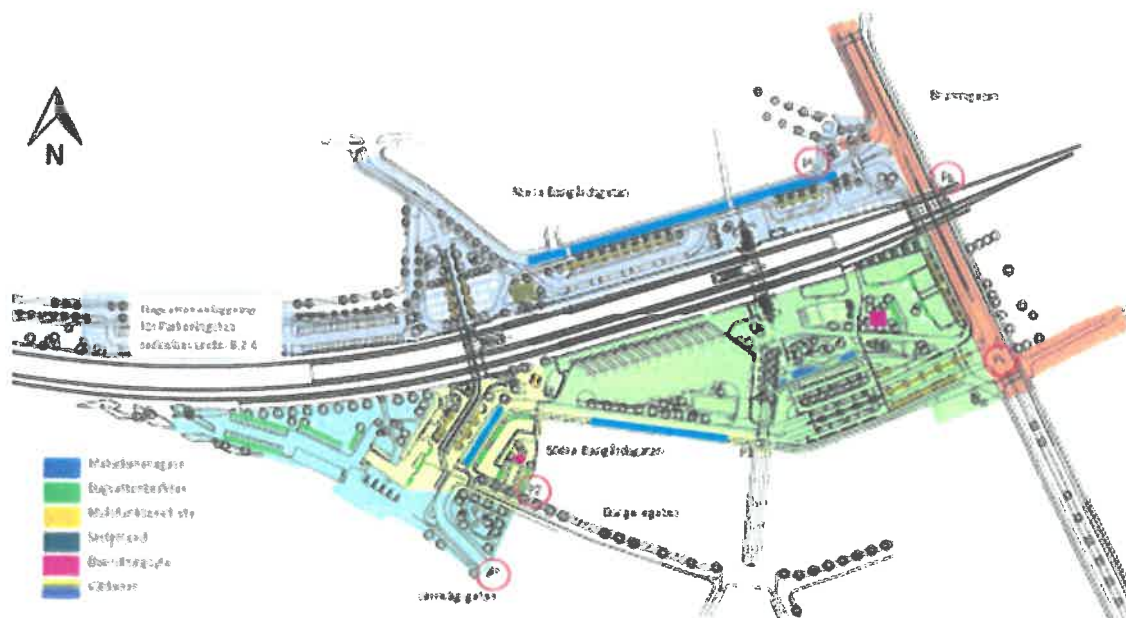
delavrinningsområde. Föreslagna dagvattenanläggningar för planområdet består av dagvattenbiofilter, skelettjord, översilningsytor och makadammagasin.

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

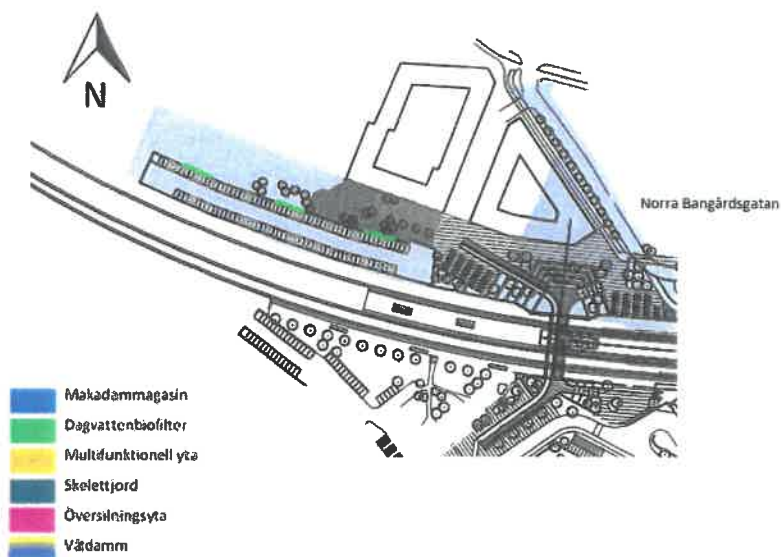
Dagvattenbiofilter har en god förmåga att reducera föroreningar i dagvatten. Biofilter nyttjar en kombination av kemiska, biologiska och fysiska processer i såväl filtermaterial som vegetation och biofilm för att avlägsna/kvarhålla föroreningar i dagvatten. Biofiltret består antingen av naturligt jordmineral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

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

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



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



dagvattenutredningen, Sweco 2020.

Dagvattenlösning vid parkeringshus.

Värme

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

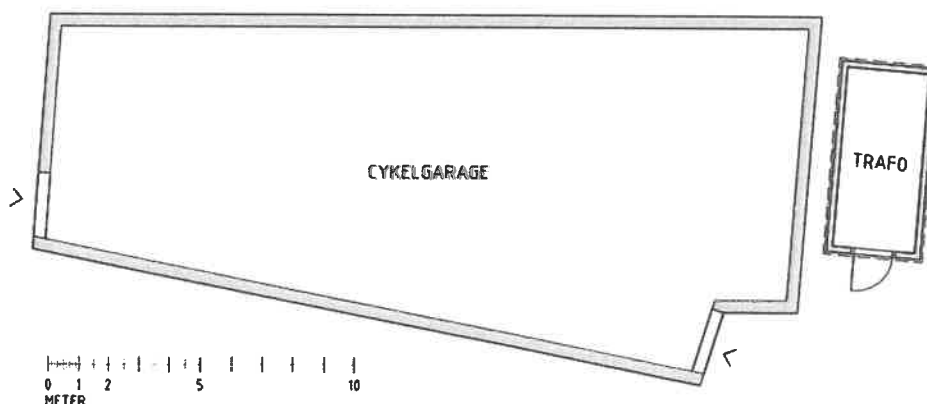
Avfall

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

El och tele

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

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



Förslag på placering av transformatorstationen bredvid cykelgaraget.

Tekniska förutsättningar

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

Konsekvenser av planens genomförande

Överensstämmelse med FÖP

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

Miljökonsekvenser – sammanfattning av MKB

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

Buller och vibrationer

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

Olycksrisker

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

Förorenad mark

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

Vattenkvalitet

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

Stads- och landskapsbild

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

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

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

Kulturmiljö

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

Naturmiljö

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

Rekreation och friluftsliv

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

Klimatpåverkan

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

Sociala konsekvenser

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

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planarbetet bedrivs med normalt planförfarande.

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

Genomförandetid

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

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

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

Sanering förorenad mark

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

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

Handlingsplan

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

Sanering av de olika delområdena planeras ske enligt tidsplanen nedan:



Genomförandeordning:

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

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

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

Genomförande

Översiktlig beskrivning etapputbyggnad – kommunala anläggningsdelar

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

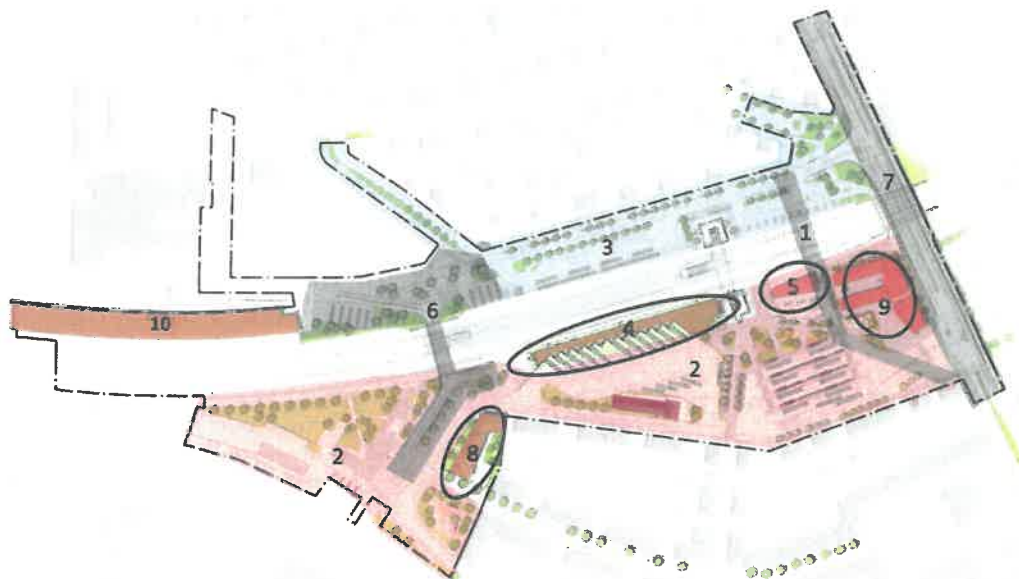


Bild visar kommunens anläggningsdelar och i vilka etapper dessa byggs ut

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Översiktlig beskrivning etapputbyggnad – Trafikverkets anläggningsdelar

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

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

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

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

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

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

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

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

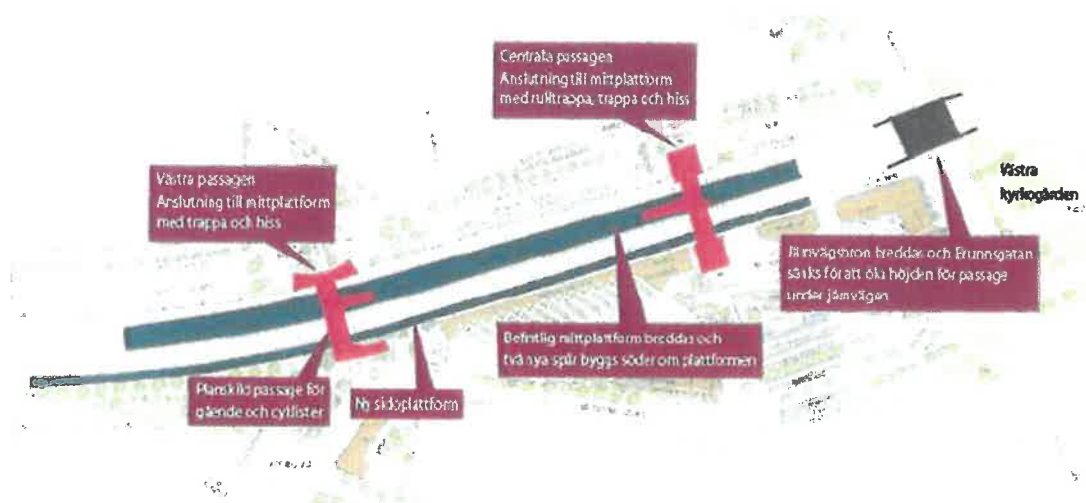


Bild visar på Trafikverkets utbyggnad av området

Trafikverkets planerade åtgärder omfattar sammanfattningsvis:

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

Avtal

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

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

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

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

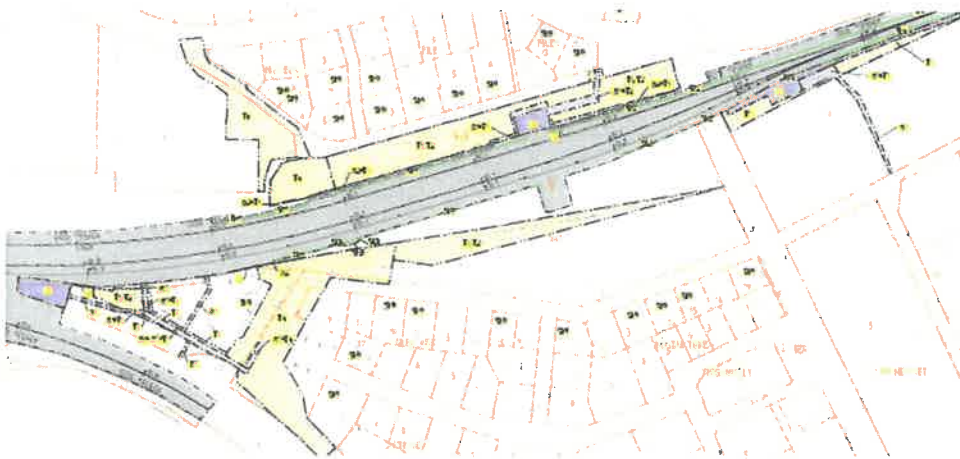
Genomförandeavtal och medfinansieringsavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket vilka reglerar parternas respektive ansvar för projektering och byggnation av olika anläggningsdelar samt kostnadsfördelning.

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

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

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

Tillfälligt nyttjande under byggtid

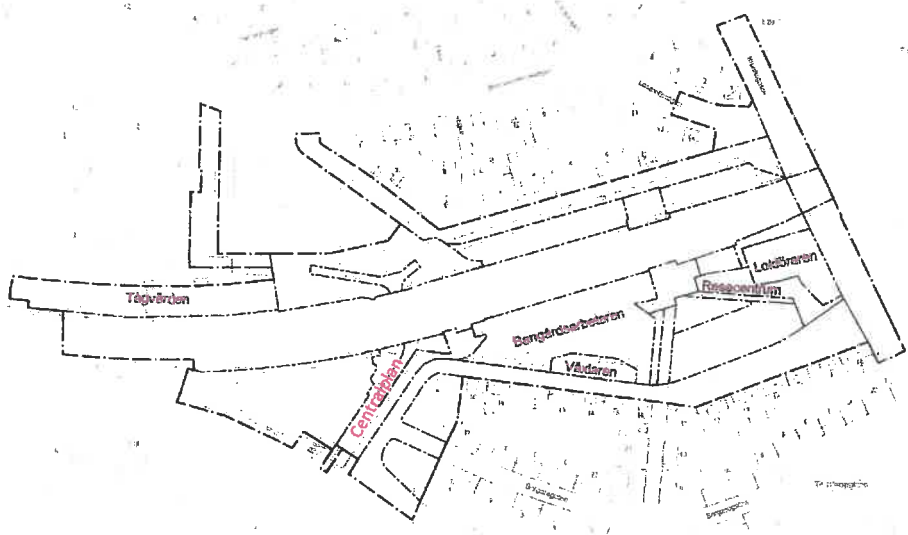


Gult visar på Trafikverkets behov av tillfällig nyttjanderätt under byggtid. Ljuslila är servitut, lila är tillkommande ytor som Trafikverket behöver permanent för järnvägsanläggningen.

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

Namnsättning

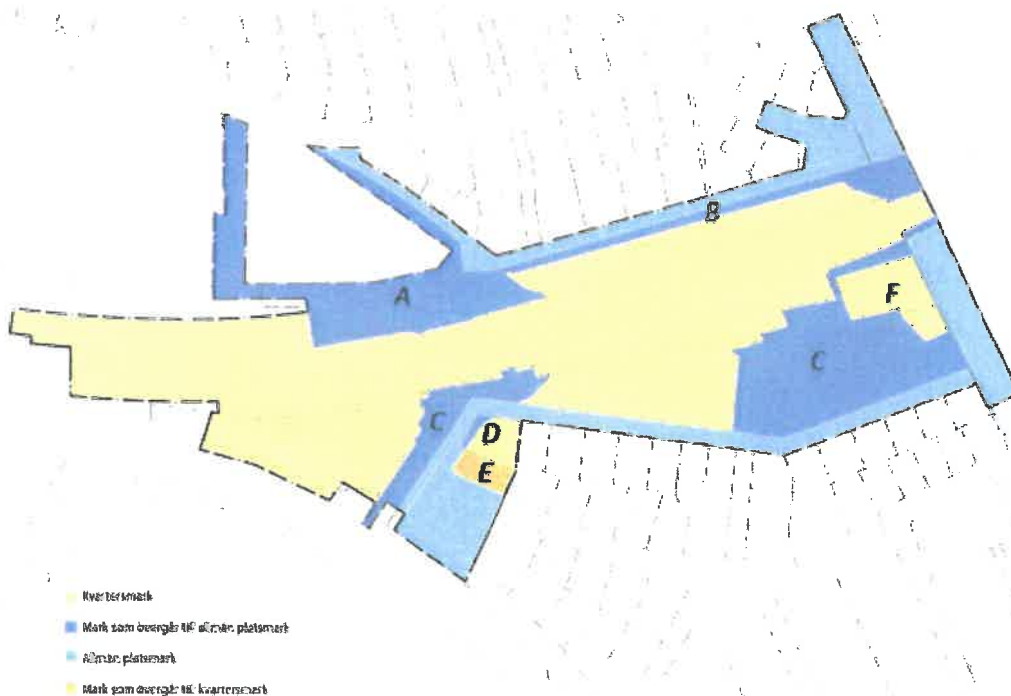
Kommunens namnberedning ansvarar för att namnsätta nya kvarter, gator, torg och parker. Förslag på kvartersnamn visas i kartan nedan.



Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsregleringar

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



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

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

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

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

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

Konsekvenser för fastighetsägare

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

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

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

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

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

Se även konsekvenser under byggtid.

Konsekvenser under byggtid

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

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

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

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

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

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

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

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

Ekonomiska frågor

Planekonomi

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

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

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

Tekniska frågor

Planen innehåller en del tekniska utmaningar som hänger ihop med konstbyggnader och broar inom järnvägsanläggningen samt ombyggnad av Brunnskatan.

Genomförande under byggtid samt temporära åtgärder under byggtid utreds och samordnas med Trafikverket. Se också *Konsekvenser under byggtid*.

En översiktlig riskutredning visar att temporär avsänkning av grundvatten under byggtid för ombyggnation av Brunnskatan kräver tillståndprocess.

Grundvattenbortledning är en vattenverksamhet vilket medför att tillstånd krävs (11 kap. 9 § miljöbalken). Kommunen har startat en tillståndprocess och ansökan kommer att lämnas in till domstol under 2020.

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

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

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

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

Administrativa frågor

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

Utredningar

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

Buller

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

Vibrationer

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

Dagvatten

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

Naturvärden

- Naturvärdesinventering, Calluna 2014

Trafik

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

Risker

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

Förorenad mark

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

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

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

Kulturmiljö

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

Medverkande i planarbetet

Planarbetet har bedrivits på uppdrag av Nyköpings kommun.

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

Ansvarig konsult hos Sweco Architects har varit Mathias Ahlgren.

Christian Udin,
Projektledare, Strategienheten, Samhällsbyggnad, Nyköpings kommun

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

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

Granskningsutlåtande tillhörande detaljplan för Väster 1:42 mfl, Nyköpings resecentrum, Väster, Nyköpings kommun

Granskning

Förslag till detaljplan, upprättat av Plan- och naturenheten, har varit utställt för granskning under tiden 2018-05-07—2018-06-04. Annonsering har skett i den lokala dagstidningen. Handlingarna har funnits tillgängliga i Stadshusets foajé och på kommunens hemsida.

Under granskningen har planförslaget ställts ut vid ett Öppet hus på Träffen den 23 maj 2018. Information har hållits för närboende på Restaurang Wedspisen 16 maj 2018. Vidare har Samhällsbyggnad bjudit in kommunala tjänstemän till 2 informationsträffar för att förankra förslaget (Olrogsalen 27 april och på Tekniska divisionen 4 maj).

Handlingarna har skickats till berörda myndigheter, kommunala remissinstanser, föreningar, organisationer och sakägare enligt särskild förteckning. Totalt har 51 skriftliga yttranden inkommit, varav 1 st utan erinran. Yttrandena finns i sin helhet hos Samhällsbyggnad.

Följande har inkommit med yttranden **utan erinran** mot planförslaget:
2018-06-01, Försvarsmakten

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

2018-05-07, Privatperson (JHZ)
2018-05-08, Privatperson (TÖ)
2018-05-14, Privatperson (JH)
2018-05-17, Privatperson (AK)
2018-05-14, Privatperson (PA)
2018-05-15, Privatperson (JB)
2018-05-15, Privatperson (AK)
2018-05-15 och 2018-05-25, Privatperson (AA)
2018-05-26, Kommunbygderådet
2018-05-27, Privatpersoner (AoBN)
2018-05-28, Polismyndigheten
2018-05-28, Privatpersoner (RoLA)
2018-05-30, FUNQ Föreningen Utveckling Nävekvarn
2018-06-04, Privatperson (PoAS)
2018-06-04, Privatperson (KP)
2018-06-04, Privatperson (PS)
2018-06-04, Hyresgästföreningen Östra Sörmland

2018-06-05, Brf Rättstjänaren
2018-06-05, Privatperson (IM)
2018-06-05, Privatpersoner (CLoMKL)
2018-06-05, Svenska kyrkan
2018-06-05, Boende längs Södra Bangårdsgatan gm Privatpersoner (JEJ)
2018-06-05, Privatpersoner (FoMD)
2018-06-05, Privatpersoner (ToMW)
2018-06-04, Privatperson (JM)
2018-06-04, Privatpersoner (J-EHoLA)
2018-06-04, Privatperson (MD)
2018-06-04, Nyköpings hembygdsförening
2018-06-04, Samhällsbyggnadsbolet (SBB)
2018-06-04, Sörmlands museum
2018-06-04, Privatperson (MA)
2018-06-04, Länsstyrelsen
2018-06-04, Jernhusen
2018-06-04, Sörmlands Kollektivtrafik
2018-06-04, Räddningstjänsten
2018-06-04, Vattenfall Eldistribution
2018-06-04, Brf Almen
2018-06-03, Privatpersoner (Familjen S)
2018-06-03, Privatperson (TJ)
2018-06-03, Privatperson (KO)
2018-06-01, Privatperson (AM)
2018-06-01, Privatperson (KH)
2018-06-01, Trafikverket
2018-06-01, Privatpersoner (JoCE)
2018-06-01, Lantmäteriet
2018-06-01, Privatperson (LB)
2018-05-31, Privatperson (ER)
2018-05-30, Privatperson (AK)
2018-05-30, Privatperson (MS)
2018-05-30, Privatperson (CC)
2018-06-05, Miljönämnden

Sammanfattning

Huvuddragen i synpunkterna från privatpersoner har, likt under samrådet, handlat om lokaliseringen av resecentrum, synpunkter på det övergripande trafiksystemet och Brunngatan, parkering, trafikbuller, vibrationer och övrig påverkan på närmiljön och närboende.

Ställningstaganden

Detaljplanen tillgodoser riksintresset för kommunikationer

Sedan granskningen har kommunen och Trafikverket haft dialog om järnvägen

som utgör riksintresse för kommunikationer. Parterna är överens om att planförslaget så som det är utformat tillgodoser riksintresset vilket innebär att planförslaget säkerställer framtida kapacitet på järnvägen inom planområdet och att tillkommande bebyggelse inom området inte bedöms innebära negativ påverkan på nuvarande eller framtida trafikering på järnvägen. Trafikverket har efter granskningen och med anledning av ovan diskussioner låtit komplettera sitt granskningsutlåtande.

Detaljplanen innebär acceptabel risk för människors säkerhet

Kommunen och Länsstyrelsen har haft dialog kring framtagna riskutredning och Länsstyrelsen har inkommit med särskild skrivning med frågor och synpunkter på fördjupad riskutredning vilka besvarats vid särskilt möte samt i särskilt PM (som tillförts som bilaga till riskutredningen). Kommunen bedömer utifrån riskutredningens resultat och de riskreducerande åtgärder som kommer vidtas (och som regleras i planen) att detaljplanen inte kommer att medföra oacceptabel risk för människors säkerhet.

Detaljplanen bedöms inte medföra risk för människors hälsa eller markmiljö

Sedan granskningen har kommunen tagit ett helhetsgrepp på föroreningsituationen inom planområdet och kommunen och berörda parter; Jernhusen samt Trafikverket har haft upprepade avstämningar och har en etablerad kontakt för kontinuerlig samordning i frågan inför genomförandet. Som del i detta fördjupningsarbete har kompletterande mark- och grundvattenundersökningar tagits fram, en samlad riskbedömning för hela planområdet och en handlingsplan för föroreningar. Detta för att ligga till grund för förtydligade skrivningar i plan och MKB om föroreningars omfattning, åtgärdsbehov, tidsplan och tågordning för saneringar kopplat till ett genomförandeskede, hur risker ska hanteras samt hur nödvändig sanering säkerställs. Kommunen har även haft dialog om detta med Länsstyrelsen genom att redogöra för helhetsbilden och kring kommunens uppfattning om att med de kompletterande underlagen så bedöms inte risk för människors hälsa eller miljö uppstå.

Plan- och naturenheten föreslår följande huvudsakliga förtydliganden och revideringar av planhandlingarna inför antagande:

- Kompletterat och skrivit om avsnitt om markföroreningar i planbeskrivning och MKB med anledning av kompletterande utredningar, riskbedömning samt handlingsplan
- Kompletterat riskanalys med utlåtande om nuvarande stationshus och före detta vandrarhemmet som i planen föreslås för centrumfunktioner. Uppdaterat planbeskrivning och MKB med info och försett plankartan

med en bestämmelse på byggnaderna att de inte tillåts inrymma hotell eller motsvarande övernattande verksamhet.

- Kompletterat planbeskrivning med underlag från Trafikverkets järnvägsplan om vibrationer från spår samt om hantering av dagvatten från spårområdet.
- Kompletterat genomförandebeskrivningen med en översiktlig beskrivning av genomförandeskedet för Trafikverkets motsvarande kommunens anläggningsdelar för bättre förståelse för planens genomförande.
- Förtydligat genomförandebeskrivningens avsnitt om konsekvenser för sakägare och om konsekvenser under byggtid
- Smärre justeringar av plankartans gränser utifrån järnvägsplanens markanspråk vilket innebär att kommunens anläggningar kan flytta något närmre bullerskärmarna längs järnvägen. Även små justeringar för att överensstämma med Nöthagens detaljplanegränser kring lokalgatan i nord-sydlig riktning.
- Användningen hotell tas bort för byggrätten med placering ut mot Brunngatan
- Renodlat e-område för teknisk anläggning (elnätsstation) som tidigare föreslogs vara integrerat med planerat cykelgarage.
- Renodlat vart inom planområdet som bestämmelsen om a₅ - *Ändrad lovplikt, lovplikt med villkor ska gälla; Startbesked får inte meddelas innan markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att markföreningar har avhjälpes*
- På grund av den Västra passagens tillfälliga utformning under byggtid påverkas tidigare skyddade parklindor vid Centralplan. Av tidigare 3 skyddade träd bedöms ett kunna kvarstå.

I övrigt har redaktionella ändringar gjorts av planförslaget.

Yttranden och bemötanden

Sammanfattning av inkomna synpunkter samt bemötanden med förslag på åtgärder:

Avsändare

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10§ PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör riksintresse, hälsa eller säkerhet samt risk för olyckor, måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att Länsstyrelsen inte ska pröva kommunens beslut att anta detaljplanen. Med tanke på att en lösning av frågan om bebyggelsens läge, sett ur riksintresse- samt risk- och säkerhetssynpunkt, kan komma att fordra större omarbetningar av planen bör kommunen överväga att ställa ut planen för ny granskning.

Länsstyrelsens synpunkter – ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riksintressen – 3 kap. miljöbalken

Riksintresse för kommunikationer

Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets synpunkter kring behovet av att planen ska bidra till att säkerställa funktionen hos riksintressena Södra Stambanan (Nyköpingsbanan) respektive Sala – Oxelösundsbanan.

Länsstyrelsen delar verkets bedömning att ny bebyggelse inte negativt får påverka nuvarande eller framtida användning av anläggningen och att en exploatering inte heller får påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av densamma.

Riksintresse för kulturmiljövården

Vid en samlad bedömning efterlyste Länsstyrelsen att ett särskilt funktions- och gestaltungsprogram (FUG) skulle tas fram för att vidareutveckla och i planen säkerställa skadeförebyggande åtgärder. Länsstyrelsen konstaterade att om detta gjordes så var bedömningen att riksintresseområdet för kulturmiljövården inte påtagligt skadas.

Planförslaget i samrådsskedet innebar dock omfattande negativ påverkan på kulturmiljön. Om samtliga planerade rivningar genomfördes och ny bebyggelse tillkom i den utsträckning som planen då redovisade så förelåg risk för påtaglig skada på riksintresset.

Kommentarer till redovisat FUG

- Länsstyrelsen efterlyste att en väl utvecklad FUG skulle tas fram och därigenom bli ett viktigt instrument i granskningsskedet för att visa hur skadorna på riksintresset kan undvikas eller minimeras. Sex strategiska miljöer lyftes särskilt fram. Här följer Länsstyrelsens korta kommentarer till de förändringar som har gjorts till granskningsskedet.
- Folkungavallen/Västra kyrkogården. Den stora volymen för handel/kontor i planområdets östra del har i granskningsskedet givits tydligare bestämmelser genom plushöjder som innebär nedtrappning av byggnadshöjder – från fem till tre våningar enligt planbeskrivningen. Detta är positivt. En sluten fasad i fem våningar möter dock från Brunnsgatan i norr. Brunnsgatans sänkning och breddning innebär en storskalighet som påverkar upplevelsen av närområdet till Folkungavallen och kyrkogården. Länsstyrelsen poängterar att det är

- angeläget att den slutna fasaden i "verksamhetshuset" mot spåren ägnas särskild omsorg vid utförandet/gestaltningen i enlighet med FUG.
- Konduktören 19, i hörnet av Brunnsgatan och Södra Bangårdsgatan, kommer inte att rivas. Detta är mycket positivt ur ett riksintresseperspektiv.
 - Södra Bangårdsgatan och godsmagasinet. Villadelen av magasinet sparas tillsammans med äldre delar av godsmagasinet som flyttas ca 50 meter västerut. Denna lösning är en kompromiss, men är positiv för områdets avläsbarhet när det gäller spår av den äldre järnvägshistorien på platsen. Byggnaderna fungerar även som skärm mot bussterminalen.
 - Centralplan. Planen innebär att två nya bostadsfastigheter uppförs som sluter befintligt stadsrum. Även om tankar har funnits tidigare med bostadshus på platsen och att en mindre byggrätt finns i gällande plan så innebär detta en skada på riksintresset.
 - Norra Bangårdsgatan. Området gränsar till riksintresse kulturmiljö. Den nya utformningen förändrar områdets befintliga karaktär. Men utformningen som den presenteras i FUG och planhandlingar hanterar befintliga kulturmiljövärden på ett acceptabelt sätt i relation till områdets nya funktion.

Länsstyrelsen anser sammanfattningsvis att nu redovisat FUG i många delar uppfyllt de efterfrågade analyserna och gestaltungsfrågorna. Länsstyrelsen anser vidare att det är positivt att Konduktören 19 och delar av godsmagasinet bevaras, även om magasinet flyttas västerut inom området. Även föreslagna skyddsbestämmelser för godsmagasinet och den befintliga stationsbyggnaden är positivt. Lokomotorstallet och verkstaden rivs däremot. Sammantaget, inberäknat påverkan av tillkommande bostadsbebyggelse vid Centralplan, bedömer Länsstyrelsen att förslaget innebär att skada på riksintresset uppstår, dock ej påtaglig.

Hälsa eller säkerhet

Markföroreningar

Av Länsstyrelsens samrådsyttrande framgick att kompletteringar behövde göras för att Länsstyrelsen skulle kunna bedöma att detaljplanen ur markföroreningssynpunkt är ändamålsenlig och utan risk för människors hälsa och miljö. Länsstyrelsen bedömer att nedanstående behov av kompletteringar kvarstår:

Förutsättningar för planbestämmelse om avhjälpandeåtgärder

Länsstyrelsen anser att de avhjälpandeåtgärder som krävs för att göra marken lämplig för detaljplanens ändamål i första hand bör genomföras innan detaljplanen antas så att marken vid antagandet är lämplig för det ändamål som anges.

Med stöd av 4 kap. 12§ samt 14§ 4 PBL får en kommun i en detaljplan bestämma att lov eller startbesked för en åtgärd som innebär en väsentlig ändring av markens användning endast får ges under förutsättning att

markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att en markförening har avhjälppts eller en skydds- eller säkerhetsåtgärd har vidtagits på tomten.

För att kunna använda sig av bestämmelsen i 4 kap. 14§ punkt 4 PBL ska det vara säkerställt genom undersökningar eller liknande, att marken genom de avhjälpandeåtgärderna är realistiska och genomförbara. För att veta om avhjälpandeåtgärderna är realistiska och rimliga bör kostnaderna för åtgärderna i stort vara kända innan antagandet av planen.

Länsstyrelsen betonar i sammanhanget att bestämmelsen i 4 kap. 14§ punkt 4 PBL endast är tillämplig när det är fråga om lovpliktiga åtgärder, som innebär väsentlig ändring av markens användning.

Länsstyrelsen anser att genomförda utredningar inte är tillräckliga för att kunna bedöma om avhjälpandeåtgärderna är realistiska och genomförbara och för att kunna använda sig av föreslagen planbestämmelse "startbesked för byggnation får ej ges innan markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att markföreningar har avhjälppts".

Behov av kompletteringar av underlag om markföreningar

- I granskningshandlingen anges "Att det vid oljedepån norr om järnvägen finns osäkerheter kring eventuella föreningar vid kvarlämnade cisterner och ledningar under mark. En provtagningsplan har tagits fram, som ska resultera i att visa på lämplig avhjälpandeåtgärd." I MKB:n anges att det kan förekomma föreningar under byggnader som ska rivas.
- Länsstyrelsen saknar resultatet från denna utredning samt en bedömning av hur föreningar under byggnader som ska rivas ska hanteras.
- Vid den södra oljedepån söder finns enligt uppgift tre nedgrävda sandfyllda cisterner. Utredning saknas om eventuella anslutningsledningar från spårområdet finns kvar.
- Väster om södra depåområdet ska det enligt planhandlingen tas fram ytterligare en utredning, vilken skulle vara klar i maj 2018. Utredningen, som Länsstyrelsen bedömer behövs för att bedöma planförslaget, saknas i planunderlaget.
- Grönytorna som planeras för bostäder och park vid Centralplan har enligt uppgift undersökts och åtgärdsplan är framtagen. Det framgår dock inte i planhandlingen om det planerade parkområdet som är i nära anslutning till den södra oljedepån är undersökt och bedömd. Länsstyrelsen anser att samtliga parkområden behöver undersökas med

avseende på markföroreningar. En kortfattad redogörelse för valda åtgärder ska också beskrivas i planhandlingen.

- Två åtgärdsutredningar - Kemakta (2010) för fastigheten Väster 1:42 (södra depån) samt Sweco (2011) för fastigheten Väster 1:43 (norra depån) - har tagits fram. För den norra depån föreslås i utredningen 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 har i sitt samrådsyttrande pekat på att det av planen behöver framgå vilket åtgärdsbehov som finns inom planområdet, när i tiden de ska genomföras och vilka åtgärdsmetoder som kommer att väljas inom respektive delområde. Detta har inte förtydligats i granskningshandlingen och krävs för att Länsstyrelsen ska kunna bedöma detaljplanen. I planen säkerställda saneringsåtgärder bör överensstämma med de som redovisas i MKB.
- 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 saknar en bedömning av detta. I planhandlingarna beskrivs vidare att oljeföroreningen kommer att åtgärdas innan arbetet med grundvattensänkning genomförs. Länsstyrelsen saknar här en beskrivning av hur, var och när avhjälpandeåtgärden kommer att genomföras.
- Länsstyrelsen har, som redovisades i samrådsyttrandet, fått information om att omlastning av flygbränsle (bensin) f.d. flygflottiljen F11 vid Skavsta har skett vid stationen under 1940 - 50 talet. Detta ska ha skett inom berört område planområde och uppgiften behöver tas i beaktning när utredningar tas fram för att säkerställa att inga risker föreligger för människors hälsa och miljö. Länsstyrelsen anser att det saknas information om att detta har beaktats i granskningshandlingen.

Risk för olyckor

Farligt gods

Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets yttrande avseende frågan om byggnation nära järnväg. Länsstyrelsen delar verkets bedömning att avståndet om 30 meter mellan spår och nybyggnation inte kan minskas även om skyddsåtgärder utförs. Detta förhållande gäller i planen utpekad byggrätt för verksamhetshus respektive parkeringshus.

Länsstyrelsen anser, med hänsyn tagen till föreslagna planbestämmelser, att det är möjligt att uppföra det bostadshus som planeras vid Centralplan.

Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL

Buller, vibrationer, hälsoskydd och avgaser

Planförslaget innebär att boende i området kommer att drabbas av sämre boendemiljö på grund av ökad trafik. Buller, vibrationer och utsläpp av avgaser kommer att öka på grund av att busstrafiken flyttas till järnvägsstationen. Planförslaget har inte visat på ett övertygande sätt att dessa problem kan åtgärdas och risker för negativ hälsopåverkan begränsas.

I planhandlingarna pekas på många osäkerheter och kommunen kan inte anses ha visat att människors hälsa inte kommer att påverkas negativt. Här bör nämnas att för framförallt lågfrekvent buller är kunskapsläget om långtidseffekter ännu begränsat. I sammanhanget bör vidare noteras att skalan för dB är logaritmisk och att några få decibels höjning av redan höga nivåer innebär en stor förändring.

Länsstyrelsen anser därför att det inom ramen för projektet fortsatt bör utredas om möjligheter att ställa krav på tystare beläggningsmaterial på vägarna, förbud för tomgångskörning i området samt krav på bussbestånd med tystgående fordon, som inte behöver gå på tomgång.

Naturmiljö

De högsta naturvärdena i det nuvarande stationsområdet utgörs, enligt naturvärdesinventeringen, av de torra grusytor i anslutning till spårområdet. Ytor beskrivs som örtrika och åtminstone en rödlistad art är registrerad i området. I samrådsförslaget fanns en yta avsatt i västligaste delen av planområdet med beskrivningen grusyta/torräng. Ytan var planerad som kompensation för de grusyor med höga naturvärden som försvinner vid anläggandet av resecentrum. I det nu aktuella planförslaget har denna yta fallit bort och det framgår inte i planbeskrivningen varför ytan tagits bort. Kompensationsåtgärder i den nu gällande planbeskrivningen fokuserar enbart på värden knutna till träden.

Länsstyrelsen bedömer att det tidigare förslaget med en avsatt grusyta/torräng som ingår i planen är att föredra då det delvis kan kompensera för de grusyor som försvinner och säkerställer en fortsatt förekomst av öppna grusyor i området.

Vi hänvisar till följande hämtat ur Länsstyrelsens samrådsyttrande:

”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.”

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Länsstyrelsen noterar att kommunen avser att lämna i en ansökan om undantag från biotopskyddsbestämmelserna med anledning av föreslagna intrång i skyddade trädalléer. Länsstyrelsen upplyser om att ansökan ska redovisa vilka särskilda skäl som åberopas samt förslag på lämpliga kompensationsåtgärder.

Deltagande i ärendet

I handläggningen av ärendet har samråd skett med Bo G Svensson och Olof Pettersson (kulturmiljö), Jan Hägg (naturmiljö), Jenni Johansson (föreordnade områden), Ulrika Schröder (miljö och hälsa), Jonas Lundborg (risk- och säkerhet) samt Irene Karlsson Elfgren och Maja Hemlin Söderberg (vattenförvaltning).

Bemötande:

Riksintressen – 3 kap. miljöbalken

Riksintresse för kommunikationer

Kommunen och Trafikverket har haft en intensiv dialog kring innebörden av järnvägen som riksintresse för kommunikationer och kring vilka åtgärder som skulle kunna påverka både nuvarande och framtida användning av anläggningen negativt.

Kapacitetscenter vid Trafikverket har låtit studera prognoser för järnvägstrafiken bortom prognosår och gjort fördjupade analyser kring utökad turtäthet på banan. Trafikverket bedömer att en utökad turtäthet går att lösa utan att bygga ytterligare infrastruktur på stationen Nyköpings resecentrum. Analysen har även inkluderat eventuell persontrafik på den så kallade TGOJ-banan och då finns möjligheter till plattformar utmed den banan.

Det utrymme på 30 meter som normalt behöver hållas bebyggelsefritt för att säkerställa järnvägens funktion kan därmed minskas. Detaljplanens utformning med föreslagen bebyggelse i närhet av spår bedöms därmed inte påverka järnvägsanläggningen, och därmed riksintresset, negativt och Trafikverket har med anledning av detta låtit inkomma med ett tilläggsyttrande på detaljplanen (daterat 2019-04-17). Länsstyrelsen ska också ha fått del av detsamma.

Trafikverket har också studerat underhåll och drift av järnvägen. Det har i sig inneburit en smärre justering av den norra entrébyggnaden som flyttats något norrut. Vidare kommer Trafikverket att bygga ett påkörningsskydd i form av en skyddsplattform intill entrébyggnaden. Justeringen av den norra entrébyggnaden föranleder ingen revidering av plankartan då byggnaden fortfarande ligger inom redan utpekade markanspråk för järnvägen och inom byggrättens egenskapsgränser.

Utrymme är också säkerställt för underhåll av planerad bebyggelse, ex

fasadunderhåll utan att det ska påverka järnvägsanläggningen genom att exempelvis tågtrafiken skulle behöva stängas av. Det urspårningsskydd som krävs invid verksamhetshuset är placerat utanför järnvägsanläggningen och spårområdet (a₄). Övriga skyddsåtgärder som krävs för att tillkommande bebyggelse ska vara lämpliga regleras med planbestämmelser vilka säkerställs i kommande bygglovprövning.

Riksintresse för kulturmiljövården

Nyköpings kommun tackar för synpunkterna. Angående synpunkt om fasad mot spårområdet så reglerar detaljplanen det som krävs för att byggrätten ska vara lämplig på platsen intill spårområdet och säkerställer de krav som behöver ställas på brandskydd osv. När det kommer till gestaltningen av fasaden får det bli föremål för eventuell kravställan i framtida markanvisning. Då får det undersökas vilka möjliga gestaltningar av fasaden som är möjlig utifrån övrig kravställan på denna fasad enligt detaljplanen.

Hälsa och säkerhet

Markföroreningar

Sedan granskningen har kommunen tagit ett helhetsgrepp över föreningssituationen inom planområdet och kommunen och berörda parter; Jernhusen samt Trafikverket har haft upprepade avstämningar och har en etablerad kontakt för kontinuerlig samordning i frågan inför genomförandet. Som del i detta fördjupningsarbete har kompletterande mark- och grundvattenundersökningar tagits fram, en samlad riskbedömning för hela planområdet och en handlingsplan.

Detta har legat till grund för förtydligade skrivningar i plan och MKB om föreningars omfattning, åtgärdsbehov, tidsplan och tågordning för saneringar kopplat till ett genomförandeskede, hur risker ska hanteras samt hur nödvändig sanering säkerställs. Kommunen har haft dialog med Länsstyrelsen och redogjort för helhetsbilden. Utifrån kunskapsläget och planerade saneringar bedömer kommunen att markföroreningar inte bör utgöra en risk för människors hälsa eller markmiljö.

Sett till planerad markanvändning föreligger åtgärdsbehov kring de 2 f.d oljedepåområdena och eventuellt kring området däremellan där bensen påträffats i senare undersökning (*Riskbedömning och åtgärdsbehov, Sweco 2020*). Denna förorening behöver avgränsas ytterligare. Hypotesen är att källan antingen ligger redan identifierade källområden, Väster 1:42 eller 1:43. Alternativt att Väster 1:2 innehåller ett eget källområde då historisk inventering påvisat två omlastningsplatser som sannolikt varit knutna till de f.d oljedepåverksamheterna. Trafikverket kommer under Q1 2020 göra en kompletterande miljöteknisk utredning för att avgränsa föroreningen och fastställa källområdet. Undersökningen kommer att ligga till grund för en fördjupad riskbedömning av om åtgärdsbehov föreligger i närtid eller om föroreningen förväntas klinga av när de andra konstaterade källområdena kopplade till de f.d oljedepåerna har sanerats

Markanvändningen på området innebär att bestämmelsen enligt 4. Kap 14 § punkt 4 PBL är tillämplig vilket förtydligats i planbeskrivningen och områden i plankartan för var denna bestämmelse ska tillämpas är avgränsat, a₅. Kommunen säkerställer även att saneringen blir genomförd i avtal mellan kommunen och Jernhusen samt mellan kommunen och Trafikverket.

Upphandling av sanering pågår för Väster 1:42 och 1:43 och föreslås ske i en samverkansentreprenad där eventuellt även sanering av del av Väster 1:2 kan komma att ingå efter kompletterande undersökning. Sanering sker under 2020–2021 med efterkontroll under Q1 2022. Sanering kommer således ske innan arbetet med grundvattensänkning inleds. Projektering av planerade grundvattensänkningar för tillkommande passager under spår behöver dock ta hänsyn till att åtgärdsåtgärden tillåter en viss restförorening på platsen. Det är en viktig förutsättning som behöver hanteras och beskrivas i det fortsatta arbetet med ansökan om tillfällig grundvattensänkning samt i arbetet med planerad ledningsgrav. För detaljer om riskbedömning och åtgärdsbehov se *Riskbedömning och åtgärdsbehov, Sweco 2020* och för detaljer om tågordning och hantering se *Handlingsplan för hantering av förorenad mark Nyköpings resecentrum, Nyköpings kommun 2020*.

Risk för olyckor

Farligt gods

Kommunen och Länsstyrelsen har haft upprepade kontakter kring aspekten risker och säkerhetsavstånd med anledning av detaljplanens föreslagna bebyggelse nära spår.

Kommunen har efter granskningen efterfrågat Länsstyrelsens synpunkter på fördjupad riskutredning som togs fram till granskningsskedet. Länsstyrelsen inkom med frågor och funderingar kring riskanalysen och parterna har träffats med syfte att diskutera frågeställningarna och där kommunen gavs tillfälle att förtydliga och redogöra kring metoder, avvägningar och beräkningar. Sweco, som kommunens riskkonsult, har vidare sammanställt skriftligt svar på Länsstyrelsens inkomna skrivelse i ett särskilt PM som utgör bilaga till fördjupad riskutredning.

Som kommunen förstår det så är det möjligheten till tillfällig vistelse i form av exempelvis hotell som föreslås för byggrätten i korsningen Brunnsgratan/Repslagaregatan som är extra känslig i sammanhanget. Detta för att markanvändningen är en av de känsligare vid en kategorisering och där sovande personer utan god kännedom om lokalerna i byggnaden gör att den är mer svårutrymd.

Kommunen har efter övervägande valt att inför antagande av detaljplanen ta bort möjligheten till att bygga ett hotell inom området för Nyköpings resecentrum. Kommunen har pågående dialog med intressenter för verksamhetshuset och ser att de användningar som ändå möjliggörs uppnår

syftet med planen i dessa delar; nämligen att förse området med fler funktioner än för resande för att bidra till att platsen blir levande och välbesökt och utgör mer än en transportnod.

Kommunen vill dock poängtera att genomförd riskutredning visar på att risknivån är acceptabel även för hotell i och med de skyddsåtgärder som krävs och som säkerställs i planen och att det inte är av den orsaken som markanvändningen nu tas bort.

Plankartans bestämmelse om markanvändning justeras och text i planbeskrivning justeras. Riskutredningen kommer dock inte att revideras med anledning av detta.

Framtagen riskutredning har kompletterats med uttalande kring befintligt stationshus och den bakomliggande före detta personalbostaden (vandrarhemmet) som tidigare inte omnämnts eller analyserats i tidigare version. Plankartan säkerställer nödvändiga riskreducerande åtgärder som krävs med anledning av förändrad markanvändning (från järnväg till centrumändamål). Planbeskrivningen och MKB uppdateras med slutsatser från utredningen. Tillfällig vistelse i form av vandrarhem eller hotellverksamhet kommer framgent inte att vara möjligt att anordna i byggnaderna.

Kommunens motiv till spårnära bebyggelse inom området för Nyköpings resecentrum beskrivs i planbeskrivningen och har tidigare framförts och presenterats i samrådsredogörelsen.

Se vidare även svar kring *riksintresse kommunikationer* ovan.

Länsstyrelsens synpunkter – råd enligt 2 kap. PBL

Buller, vibrationer, hälsoskydd och avgaser

Planbeskrivningen har förtydligats kring nuläget där området redan idag är bullerutsatt, kring vilka bullerskyddsåtgärder som behövs (och som ska vidtas) och som innebär en förbättrad ljudmiljö jämfört med nuläget.

Planbeskrivningen upplyser och resonerar också kring elbussar och hur det kan påverka med minskade ljud och utsläpp då stadstrafiken från och med augusti 2019 helt kommer trafikeras med elbussar.

Planbeskrivningen har också kompletterats med tydligare resonemang och slutsatser inhämtat från Trafikverket avseende vibrationer och stomljud från spårburen trafik.

Naturmiljö

Ytan längs i väster, väster om befintligt stationshus, har tagits bort ut planområdet då ytan enligt Trafikverket behövs för järnvägsanläggningen. Ytan är redan planlagd för järnvägsändamål varför området utesluts ur planhandlingen. Trafikverket redogör för förslag till skyddsåtgärder i syfte att reducera påverkan på de örtrika grusmarkerna. I järnvägsplanens MKB anges

att dessa grusmarker bör avbanas och ytjorden sparas för att senare kunna återföra den till järnvägsområdet. Genom en sådan åtgärd kan rötter och frön i ytjorden medger en återväxt för aktuella växter.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Kommunen är medveten om att det krävs ansökan om undantag för biotopskydd för intrång i befintliga alléer. En ansökan är framtagen inklusive förslag på kompensationsåtgärder och kommer att lämnas in till Länsstyrelsen under februari 2020, innan detaljplanen antas. Detaljplanen har säkerställt ytor inom planen, genom bestämmelser om att plantering och alléer ska finnas, och det bedöms därför finnas utrymme inom området kring Nyköpings resecentrum för kompensationsåtgärder.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna och önskar lyfta följande.

Södra Stambanan och Sala-Oxelösundsbanan

Södra Stambanan (NyköpingJersbanan) och Sala-Oxelösundsbanan utgör riksintressen för kommunikation och ska som sådana skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Med det avses att funktionen hos riksintresset ska säkerställas. Ny bebyggelse får inte negativt påverka nuvarande eller framtida användning av anläggningen. Exploatering nära järnvägen får heller inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av densamma.

Byggnation nära järnväg

Verksamhetshus

Planförslaget möjliggör byggnation av ett verksamhetshus med planerad användning för centrumverksamhet, kontor och hotell. Byggrätten håller 15 meter till spårmiten och inom byggrätten reglerar plankartan riskreducerande åtgärder, som enligt riskutredningen innebär att en acceptabel risknivå uppnås.

Trafikverket medger att rekommenderade skyddsavstånd enligt Länsstyrelsens vägledning i de flesta fall kan minskas om skyddsåtgärder utförs. Trafikverket vill dock framhålla att detta inte gäller avståndet 30 meter mellan spår och nybyggnation, som motsvarar det område utmed järnvägen inom vilket Trafikverket generellt anser att ingen ny bebyggelse ska tillåtas. Detta skyddsområde avser tillgodose dels den mekaniska påverkan som ett urspåret tåg kan innebära, men syftar också till att möjliggöra en framtida utveckling av järnvägen. Med hänsyn till ovanstående och med hänsyn till säkerheten för tågresenärer liksom till den verksamhet som planeras i byggnaden, anser Trafikverket att placeringen av verksamhetshuset minst ska beakta skyddsavståndet på 30 meter från järnvägen.

Av utställningshandlingarna framgår att någon typ av skydd ska utföras, som minskar konsekvenserna för verksamhetshuset vid en urspårning. Trafikverket vill i sammanhanget uppmärksamma att skyddsåtgärder som sker till följd av kommunal planering ska placeras utanför järnvägsanläggningen och på sådant avstånd från järnvägen att dess funktion inte påverkas. Trafikverket kommer inte acceptera ett urspårningsskydd på Södra Stambanan.

Parkeringshus – p-platser

På samma sätt som för verksamhetshuset möjliggör detaljplanen byggnation av ett parkeringshus 15 meter från spårmit, där skyddsåtgärder som bedöms innebära att en acceptabel risksituation uppnås regleras i plankartan.

Även om ett parkeringshus på samma sätt som en markliggande parkering varken innebär störningskänslig verksamhet eller stadigvarande vistelse, ser vi från Trafikverkets sida en skillnad på avstånd mellan järnväg och ett parkeringshus respektive en parkeringsyta. Med hänsyn till framtida utveckling av järnvägen anser Trafikverket att samma avstånd ska gälla i samband med uppförande av ett parkeringshus som vid uppförande av annan ny byggnad, d.v.s. 30 meter.

Om det blir aktuellt med markförlagd parkering vill Trafikverket fortsatt uppmärksamma att parkeringsplatser närmare spår än 15 meter (mätt från spårmit) innebär 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-tytor 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 samt placeras utanför Trafikverkets fastighet.

Avtal och fortsatt arbete

Det framförhandlade förslaget till avtal mellan Trafikverket och Nyköpings kommun ska tecknas innan detaljplanen antas. Trafikverket välkomnar ett fortsatt samarbete kring planering och genomförande av Nyköpings resecentrum.

Trafikverket – kompletterat yttrande 2019-04-17

Trafikverket vill med denna skrivelse komplettera sitt tidigare granskningsyttrande (daterat 2018-06-01) i rubricerat ärende.

Trafikverket lämnar nedanstående synpunkter i egenskap av infrastrukturägare för Södra Stambanan (Nyköpingsbanan) och tar i sammanhanget inte ställning till om föreslagna skyddsåtgärder i planförslaget är tillräckliga för att uppnå en acceptabel risksituation för tredje man.

Efter utställning av rubricerad detaljplan har Trafikverket och Nyköpings kommun för diskussioner kring riksintresset järnväg och det framtida markanspråk som riksintresset kan omfatta. Med hänvisning till bifogat PM (daterat 2018-11-01) bedömer Trafikverket att det finns sådan kapacitet på järnvägen inom planområdet att det inom överskådlig framtid inte finns behov av ytterligare spår på denna sträcka. Trafikverket kommer därför inte att hävda det utrymme på 30 meter utmed järnvägen som normalt omfattar bl.a möjlighet till framtida utveckling av järnvägen.

I övrigt hänvisar Trafikverket till sitt granskningsyttrande i ärendet. Här vill Trafikverket speciellt uppmärksamma att skyddsåtgärder som sker till följd av kommunal planering ska placeras utanför järnvägsanläggningen och på sådant avstånd från järnvägen att dess funktion eller åtkomsten till den inte försvåras. Trafikverket kommer inte acceptera ett urspårningsskydd inom järnvägsområde på Södra Stambanan.

Bemötande:

Kommunen tackar för ett gott och pragmatiskt samarbete i frågan!

Utrymme är också säkerställt i plan för underhåll av planerad bebyggelse, ex fasadunderhåll utan att det ska påverka järnvägsanläggningen genom att exempelvis tågtrafiken skulle behöva stängas av. Det urspårningsskydd som krävs invid verksamhetshuset är placerat **utanför** järnvägsanläggningen och spårområdet (a₄). Övriga skyddsåtgärder som krävs för att tillkommande bebyggelse ska vara lämpliga regleras med planbestämmelser vilka följs upp i kommande bygglövsprövning.

De avtal som är framförhandlade mellan parterna kommer att beslutas om innan beslut om antagande av detaljplanen.

Lantmäteriet

Enligt samrådssammanställningen ska planhandlingarna kompletteras med information om tomtindelningen som Lantmäteriet framförde i samrådsskedet. Tomtindelning gäller sedan 1935-02-20 i kvarteret Skrivaren (akt nr 0480K-V:882) och upphävs endast delvis av detaljplanen. Det är bra om den informationen finns på plankartan.

Bemötande:

Kommunen har noterat misstaget och har kompletterat plankartan och planbeskrivningen med denna information.

Sörmlands museum

Bakgrund

Nyköpings kommun har inbjudit till samråd gällande ett nytt resecentrum placerat vid bangårdsområdet öster om den nuvarande stationen. Resecentrat

är en del i bygget av höghastighetsjärnvägen Ostlänken, som med ett stickspår kommer ansluta till Nyköpings centrum. Tanken är att knyta samman resande med tåg och buss i ett gemensamt resecentrum. Den befintliga banan genom Nyköping kommer fortsatt vara i bruk för både person och godstrafik.

Som museet framfört i samrådsyttrandet (2017-02-27) och som även framgår av utförd MKB, så kommer den befintliga kulturmiljön påverkas negativt om förslaget genomförs. Framförallt genom att lokomotorstallet och delar av godsmagasinet rivs, vilka båda besitter stora kulturhistoriska värden. Lokomotorstallet är sannolikt unikt i landet och godsmagasinet är ovanligt stort i förhållande till stadens storlek, vilket visar på Nyköpings betydelse som industristad under första halvan av 1900-talet. Stationsområdet som helhet utgör idag en relativt välbevarad stationsmiljö, som tillsammans med stationshuset tidigare utreddes för en eventuell byggnadsminnesförklaring.

Som framgår av planbeskrivningen har museet efter samrådet varit delaktig i möten rörande utformningen av resecentrum. Dessa har varit mycket konstruktiva och har även inneburit en del klargöranden i form av avvägningar mellan kulturmiljön, bussterminalens funktionskrav, det nya centrumhuset etc. Utifrån dessa möten och vad som nu presenteras i granskningsversionen av detaljplanen har flera ändringar gjorts sedan samrådet. Det nuvarande förslaget är därför i sin helhet betydligt bättre än samrådsförslaget utifrån kulturmiljösynpunkt. Mötena och viljan från kommunens sida att försöka hitta lösningar på uppkomna problem visar att man kan åstadkomma mycket även utifrån svåra förutsättningar genom diskussioner och ett lösningsorienterat förhållningssätt.

Museet vill understryka att med hänsyn till detaljplanens sammantagna negativa påverkan på kulturmiljön inom området så är det rimligt att högsta möjliga ambitionsnivå ställs för de kvarvarande delarna av den äldre stationsmiljön. Utformningen av skyddsbestämmelserna är därför av högsta vikt för att ge ett så långtgående och tydligt skydd som möjligt.

Synpunkter på planförslaget

- Museet noterar att en stor del av skyddsbestämmelserna rörande stationshuset till nuvarande förslag har överförts till en varsamhetsbestämmelse (k) istället för samrådsversionens skyddsbestämmelse (q). Bestämmelsen så som den är formulerad nu skyddar därmed inte de befintliga delar som idag utgör värdebärande komponenter, som exempelvis de ursprungliga fönstren, utan har större likheter med en ren utformningsbestämmelse. Med tanke på stationshusets höga kulturhistoriska värde anser museet att det åter ska beläggas med en skyddsbestämmelse (q). Denna bör även omfatta interiören i form av fast inredning, snickerier och dörrar samt kalkstensgolv. Ett skydd av interiören kan inte anses stå i motsats till en ny användning. Skyddsbestämmelsen kan med fördel formuleras i likhet med den för skärmtak, loggian och klockan.

- Godsmagasinet perrongtak mot spårområdet är mycket viktig för förståelsen av byggnadens tidigare funktion. Taket såväl som lastbryggan bör såväl som ursprungliga fönster och dörrar omfattas av skyddsbestämmelsen. Det bör också fastställas hur stor del av godsmagasinet som man har för avsikt att spara och skydda från rivning, vilket bör föras in på plankartan. Museet vill påpeka att även detta ska ske i samråd med certifierad sakkunnig för kulturvärden.
- Även det före detta personalhuset bakom stationshuset har i vår inventering tagits upp som byggnad med utpekat kulturhistoriskt värde (grön). Huset är en viktig del i den nuvarande stationsmiljön och bör därför också skyddas med rivningsförbud och varsamhetsbestämmelser.
- I planbeskrivningen på sidan 28 står i tredje stycket under rubriken *Buller att Bullerskyddsåtgärder i form av byte av fönster och friskluftsventiler bör utföras*. Längre ner i samma stycke står att *Bebyggelsen längs med Södra Bangårdsgatan är kulturhistoriskt värdefull och förslag finns därför att ta fram områdesbestämmelser som reglerar hur bulleråtgärder kan göras på ett sätt som inte skadar de kulturhistoriska värdena*. Museet anser att formuleringarna talar emot varandra och att den första därför bör ändras. En bullerskyddsåtgärd kan innebära ombyggnad av befintlig båge, och förutsätter därför inte ett byte av fönster. Formuleringen bör därför ändras så att den inte föreskriver fönsterbyte. Vi noterar att kommunen i samrådsredogörelsen på sidan 18 ämnar ta fram områdesbestämmelser innan detaljplanen antas för Nyköpings resecentrum. Även bostadsområdet vid Norra Bangårdsgatan är kulturhistoriskt värdefull, och fönsteråtgärder bör därför även här göras varsamt. Området bör därför omfattas av liknande områdesbestämmelser som för Södra Bangårdsgatan.

Bemötande:

Vi anser att bestämmelserna som är angivna för den del av godsmagasinet som ska sparas är tillräckliga för att uppnå syftet, det vill säga att karaktären på byggnaden ska bestå.

Skyddsbestämmelserna (q) för stationshuset har setts över och anger nu att byggnaden inte får rivas, att byggnaden omfattas av 8 kap 13 § PBL, att byggnadens volym, fasad- och takmaterial och fönstersättning ska bevaras. Utöver det ska skärmtak, loggia och klockan bevaras. Däremot så skyddas inte den fasta inredningen. Kommunen anser att det riskerar att bli begränsande för en ny användning då det kan vara svårt att använda lokalerna på ett ändamålsenligt sätt. Antikvarisk komptens har bistått i denna bedömning.

För den flyttade delen av godsmagasinet anges att är formulerad mer som en skyddsbestämmelse och k₁ justeras därmed till ett q₁. Byggnadens småspröjsade fönster, bruna lockpanel och tak av lertegel och plåt ska bevaras. Bestämmelsen har utökats till att även innefatta lastbryggan och

skärmtaket. Hur stor byggrätt som finns för delar av flyttat godsmagasin framgår av området C på plankartan. Det är de äldsta västra delarna som avses flyttas.

Kommunen har låtit projektets anlitade kompetens kring kulturvärden uttala sig kring det före detta personalhuset. Bedömningen är att byggnaden inte har ett så pass högt kulturhistoriskt värde att det bör förses med skydds- eller varsamhetsbestämmelser.

Skrivningarna avseende rekommenderade bullerskyddsåtgärder i planbeskrivningen har sett över. Kommunen och Trafikverket kommer att göra bullerskyddsåtgärder som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga för att begränsa bullerpåverkan. Projektet kommer beakta rekommendationen att glasen byts ut i befintliga fönsterbågar.

Jernhusen

Jernhusen AB (Jernhusen) har erhållit rubricerad utställningshandling för synpunkter och har med stort intresse tagit del av densamma.

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 bidrar till att skapa liv i stationsområden så att fler kan bo, arbeta och vistas nära bytespunkterna.

Jernhusen äger ett flertal fastigheter i Nyköping, Väster 1:41, 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 bottenar 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 genom att utveckla och bebygga sina fastigheter i Nyköping, Väster 1:41, 1:42 och 1:43.

Huvudsynpunkt:

Jernhusen har varit delaktiga i framtagandet av detaljplanen för Väster 1:41, 1:42 och 1:43. Detta är bra då Jernhusen besitter stor kompetens inom utveckling av stationer/resecentrum. Det är viktigt att Jernhusen får fortsatt medverka i utvecklingen av station/resecentrum och Jernhusen ställer sig positivt till att fortsättningsvis medverka till utveckling av ett rationellt och effektivt resecentrum i Nyköpings stad. Med det förslag till plan som ligger så förlorar även Jernhusens fastigheter stora delar av sitt marknadsvärde utan att Jernhusen kompenseras för detta på grund av den låga exploateringen inom Nyköping, Väster 1:41, 1:42 och 1:43.

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 utarbetas för att skapa ett attraktivare stadsrum. Genom att arbeta med s.k "slottider" (dynamiska hållplatser) i stället för fasta hållplatser för lågfrekventa busslinjer som granskningsförslaget föreslår kan bussterminalen optimeras bättre och upplevas tryggare.

För att få ett effektivt multimodalt resande skall trafikslagens (gång, cykel, tåg, buss mm) andel av trafiken speglas i användandet av resecentrums stadsrum. Överensstämmer trafikslagens prioriteringar och ytanvändning inom resecentrum med de långsiktigt övergripande trafikmålen för Nyköpingskommun?

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 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 biltrafikanterns önskemål om att kunna parkera sin bil smidigt innan resan från resecentrum påbörjas. Genom att erbjuda affärsresenären bra tillgång till parkering kommer affärsresenären välja tåget 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 begränsas för att få till en tät bebyggelse inom stationsområdet.

Befintliga byggnader inom stationsområdet

Integrera befintlig station, som har ett stort kulturhistoriskt värde, så att den leder resenärerna till och från centrum och till och från 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 nuvarande station integreras i stationsområdet och kompletteras med en utbyggnad för att kunna ta till vara de kulturhistoriska värdena som den nuvarande stationer besitter samtidigt som den blir mer funktionell och modern som byggnad.

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 skolor 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. Komplettera med ett kontors/hotell inom resecentrum för att skapa mer liv i området.

Bemötande:

Kommunen tackar för inkomna synpunkter.

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 vilket uppnås med förslag på disponering av ytorna inom planområdet. Detaljplanen säkerställer det ytbehov som krävs för den bussfunktion och det behov som kollektivtrafikmyndigheten ser finns idag men hindrar inte en framtida utveckling mot mer optimerade hållplatser med slottider.

Kommunen utgår i sin trafikplanering ifrån en prioritering av trafikslag enligt; gående, cyklister, kollektivtrafik och fordonstrafik, som är fastlagd i kommunens Transportstrategi. Denna prioriteringsordning ska spegla planeringen när Nyköping växer och projektet har haft att implementera denna strategi vid utformandet av området och inbördes placering av olika funktioner. Detta har också varit utgångspunkten i planeringen av Nyköpings resecentrum och platsen som den utformats lyfter fram gång, cykel och kollektivtrafik och knyter området mycket bättre mot staden mot tidigare.

Parallellt arbetar kommunen med att skapa en växande central kärna där Nyköpings resecentrum blir en viktig pusselbit. I detta finns flera delar där kommunen bland annat ser över möjligheten att styra och reglera godstransporter både i tid och rum.

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. I och med planerna på Nyköpings resecentrum och bostadsutveckling intill kommer Nyköpings centrum att expandera och resecentrum bli en naturlig del av denna. Utrymme till verksamheter som kan underlätta en resandes vardag, såsom kiosk, café och apotek har säkerställts i byggrätten för framtida bussterminal och intill Brunngatan planeras för ett verksamhetshus med plats för kontor och centrumverksamheter.

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 pågår. 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.

Den befintliga stationsbyggnaden invid Centralplan kommer framledes inte utgöra resecentrums huvudbyggnad med stationsfaciliteter på grund av den förskjutna tyngdpunkten österut mot Brunngatan 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.

Polismyndigheten

Polismyndigheten, genom lokalpolisområde Nyköping, tillför synpunkt på lämnat förslag att genomtänkt planering för ett resecentrum är grunden till en säker och trygg miljö.

På flertal kommuner, som skapat resecentrum, har liknande centraliseringar skapat en otrygg miljö då det lätt blir en upphållsplats för medborgare som inväntar kommunikationsmedel men även för dem som inte har något att göra vid tillfället. Att en kommunikationsplats blir samlingsplats för icke resande beror på byggnation och möjlighet att befinna sig på platsen under lång tid. Viktigt vid planering är utformning av trafikmiljö samt arkitektonisk utformning.

Polismyndigheten vill gärna delta med vår kunskap till de trygghetsutbildade arkitekter som kommer ingå i planeringsarbetet.

Bemötande:

Synpunkterna noteras och tas med inför kommande arbeten med projektering och genomförande.

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

Till Sörmlands kollektivtrafikmyndighet har inkommit granskningshandling för detaljplan för Nyköpings resecentrum.

Syftet med detaljplanen är att skapa 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 färdmedel. Detaljplanen ska skapa möjligheter för fler funktioner inom området med syftet att skapa stadsmiljö, bland annat i form av servicefunktioner för resecentrum med resenärsutrymmen, handel och parkering. Detaljplanen säkerställer genomförandet av Ostlänken.

Myndigheten vill med detta granskningsvar åter framföra att vi ser mycket positivt på att samla all buss- och tågtrafik på ett och samma ställe för ett effektivt kollektivtrafiksystem. Förslaget 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 och pendelparkering för bil.

Kollektivtrafikmyndigheten framförde flera synpunkter på förslaget till detaljplan i samrådsskedet. Dessa har hanterats och delvis tagits hänsyn till i detta granskningsförslag. När det gäller myndighetens önskemål om att ytor för busstrafiken bör ligga på allmän platsmark har ytan för stadsbusstorget omvandlats till allmän platsmark medan bussterminalen för regional och lokal landsbygdstrafik ligger på kvartersmark.

De eventuella begränsningar i höjd som blivit konsekvensen av tidigare förslag om bevarandet av godsmagasinet med ett tak över infarten till bussterminalen har tagits bort och frågan har lösts på ett annat sätt. Passagerna genom parken mellan stadsbussar och resecentrums entré har fått en annan utformning som bättre lämpar sig för de flöden av resenärer som förväntas och är bättre anpassat till korta bytestider mellan tåg och buss samt mellan landsbygdsbuss och stadsbuss. Körfältsbredden på Brunnsgatan har inte ändrats från 3.25 till 3.5 meter såsom myndigheten önskat.

Under rådande förhållanden får detta anses vara acceptabelt då en utökning av sektionen under järnvägsbron är förknippad med mycket stora kostnader. Mycket kan göras för busstrafikens framkomlighet på andra sätt och genom en noggrann och genomtänkt detaljprojektering av körfälten, dess placeringar och sidoområdenas utförande. En annan plats där det är problem med framkomligheten idag är kurvorna i övergången mellan Södra Bangårdsgatan/Järnvägsgatan och på Järnvägsgatan vid järnvägen väster om stationshuset. Här planeras för bostäder i detaljplaneförslaget. Här hoppas

myndigheten att dessa problem kan åtgärdas genom en noggrann och genomtänkt detaljprojektering av gaturummet i samband med bostadsbyggandet.

Myndigheten ser fram mot ett fortsatt gott samarbete i framtagandet av ett effektivt och smidigt resecentrum.

Bemötande:

Kommunen tackar för inkomna synpunkter.

Ytan kring bussytan planläggs som kvartersmark då ytan inte är tänkt att vara allmänt tillgänglig på samma sätt liksom ytan kring stadsbusstorget. På området kring regionbussarna önskar man inte öppna upp för mycket människor i rörelse över bussytan på grund av risk för konflikter mellan människor och bussar i rörelse. Med kvartersmark finns bland annat möjligheter att lättare införa begränsningar kring tillträdet till området.

Kurvorna kring den nya byggrätten för bostadshus invid Centralplan har rätats upp något och körspårstudiet har genomförts för att inte begränsa framkomligheten för bussarna som ska in och ut från bussterminalområdet.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall lämnar följande synpunkter:

Vattenfall noterar att ett



Cykelparkering med tillhörande service samt teknisk anläggning får anläggas till en största storlek av 10x10 meter.

finns inritat.

Vattenfall önskar att det förtydligas att ytan (E) är avsedd för Transformatorstation/nätstation.

Vi vill passa på att tacka kommunen för E-området, då en ny nätstation är nödvändig för att klara av effektbehovet som det nya resecentrumet innebär. Men på grund av eltekniska förutsättningar (*jordning*), finns det eventuella problem med att transformatorstationen placeras i direkt anslutning till bangården.

Dialog med Trafikverket har inletts för att reda ut eventuella problem och ett godkännande från Trafikverket att Vattenfalls transformatorstation placeras så nära invid bangården. Vanligtvis önskas ett minsta avstånd om 25m mellan transformatorstation och järnvägsanläggning.

Om det inte visar sig möjligt, önskar Vattenfall att E-området justeras söderut, förslagsvis där det idag är inritad korsmark.

Bemötande:

Placering av nätstationen med avseende på jordning har bedömts ok enligt Trafikverket på planerat avstånd från spår. På grund av Vattenfalls önskemål om att anläggningen inte ska integreras i planerat cykelgarage planeras denna

fortsättningsvis kunna utföras som en fristående del, motsvarande modell B2 och placeras intill cykelgaraget. Plankartans bestämmelse justeras så att det blir tydligt att nätstationen avses utföras som en separat anläggning, E-teknisk anläggning.

Hyresgästföreningen Östra Sörmland

Hyresgästföreningen ställer sig positiv till förslaget och tycker att planen på resecentrum är i tiden och för framtiden. Nuvarande station är inte längre funktionell och vi behöver tänka på att vi växer som kommun och att pendlingen ökar och därmed krav på bättre förutsättningar.

Förslaget anser vi är väl genomarbetat, att äntligen få bussarna på samma ställe som tågen, så att man inte behöver ta sig till en helt annan plats för att komma vidare på sin resa, kommer att underlätta massor.

Bra med plats för cykelparkering och långfärdsbussarna samlat på ett ställe.

Att man gjort en rejäl undersökning av bullernivåer i intill liggande och nya fastigheter ser vi mycket positivt på.

Viktigt vid nybyggnation är att man även utgår från att barnfamiljer kommer att leva och röra sig i området med bland annat behov av lekparker.

Vi tycker att det ska bli spännande att följa resecentrums tillväxt. Det kommer att göra resandet smidigare och underlätta för Nyköpings invånare och även möjliggöra för fler att välja Nyköping som bostadsort.

Bemötande:

Kommunen tackar för inkomna synpunkter.

Kommunbygderåd Nyköping

Kommunbygderåd Nyköping har för omkring ett och ett halvt år sedan uttalat sig i huvudsak positivt om de samrådshandlingar avseende Resecentrum i Nyköping som då presenterades, dels av Nyköpings kommun och dels av Trafikverket. Vi anser att det vidarebearbetade förslag till detaljplan som nu lagts fram av Nyköpings kommun inrymmer många goda och väl motiverade och illustrerade förslag.

Vi bedömer sålunda fortfarande, vilket är det allra viktigaste ur vårt perspektiv, att förslaget ger möjligheter för lokal och viss regional persontågstrafik på Nyköpingsbanan, sedan den nationella och regionala trafiken flyttats över till Ostlänken. Detta tack vare att kapaciteten vid Resecentrum ökas jämfört med dagsläget genom anläggandet av ett nytt spår och en ny plattform söder om den nuvarande mittplattformen, som dessutom kommer att breddas, något som är mycket önskvärt. Den nya plattformen mellan spårområdet och den

blivande busstationen underlättar i högsta grad byten mellan tåg och buss. Detta gäller såväl för tågtrafiken på bibanan till Ostlänken genom centrala Nyköping som för potentiella framtida lokaltåg på Nyköpingsbanan.

Vi vill även understryka den stora betydelsen av att Resecentrum kommer att inrymma såväl en station för den spårburna trafiken genom centrala Nyköping som stadens busstation, i och med att denna flyttas från nuvarande läge till Resecentrum. Detta är enligt vårt sätt att se en grundförutsättning för en önskvärd och omfattande överföring av den mera långväga trafiken från väg till spår. Det är naturligtvis också bra att byten mellan tåg och buss eller bil - eller cykel - kan ske snabbt och enkelt, utan behov av längre förflyttningar vid bytena. Det är självfallet en fördel med planförslaget att eventuell framtida persontrafik på TGOJ-banan inte försvåras.

Vi ser det också som klart positivt ur upplevelsesynpunkt att det nuvarande stationshuset från 1910-talet kommer att bevaras, i kraft av rivningsförbud och skyddsbestämmelser. Vi ser det även som viktigt att den fysiska strukturen inom planområdet och i dess närhet, som baseras på arkitekt P O Hallmans stadsplan från 1913, som i sin tur baseras på hans visioner om en "trädgårdsstad", till stor del kommer att kunna bevaras. Vi uppskattar vidare att entrebyggnaderna föreslås harmoniera väl arkitektoniskt med det nuvarande stationshuset, som enligt ovan kommer att bevaras, låt vara att det får nya funktioner.

Det är nödvändigt att Brunnsgatans passage under spårområdet både breddas och sänks, så att passagen får åtminstone 4,5 meters fri höjd. Att detta sker så att gång- och cykelbanorna kommer att kunna ligga kvar ungefär på dagens nivå (men givetvis inte så nära varandra som idag, passagen under spåren kommer ju att breddas avsevärt totalt sett), medan körbanorna sänks ungefär en och en halv meter, är ett utmärkt förslag.

Det är givetvis nödvändigt att Södra Bangårdsgatan i enlighet med detaljplaneförslaget kommer att breddas en del. Här kommer ju trafiken att öka kraftigt jämfört med idag. Detta gäller i första hand för buss- och cykeltrafiken. Biltrafiken till och från Resecentrum kommer enligt förslaget all huvudsakligen att ledas via Norra Bangårdsgatan, som redan nu har att ta hand om en hel del biltrafik. Denna kommer nu att öka, inte minst om det parkeringsgarage i Nöthagen (omedelbart norr om spårområdet och väster om det egentliga stationsområdet) som ritats in på plankartan kommer till utförande. På denna punkt bedömer vi att planförslaget hade mått bra av en fördjupad diskussion. Vi återkommer nedan till behovet av parkeringsplatser och laddstolpar.

Innan dess vill vi dock påpeka, att det är en god ide att delar av parkmarken inom det aktuella geografiska planområdet inte endast blir värdefullt ur upplevelsesynpunkt utan också får en viktig roll för dagvattenhanteringen. Det är vidare en klok tanke att möjliggöra uppförandet av ett "verksamhetshus" vid

den västra sidan av (den breddade) Brunnsgatan strax söder om järnvägsområdet. Därigenom kan Brunnsgatan här rimligen få mera karaktär av en "innerstadsgata" än vad den har idag. Detta måste upplevas som en miljöförbättring.

Så här långt ser vi således i all huvudsak positivt, och i flera avseenden till och med mycket positivt, på förslaget till detaljplan. **Det som dock fortfarande i hög grad bekymrar oss är huruvida antalet tillgängliga p-platser för pendlare och andra resenärer från Resecentrum blir tillräckligt stort.** Den frågan ställde vi i vårt remissvar i början av år 2017. Vi saknar tyvärr fortfarande ett seriöst resonemang på denna kritiska punkt för de kommuninvånare som bor utanför stadskärnan. *Det är av helt avgörande betydelse för den tredjedel av kommunens invånare som inte bor i centralorten, att dessa kan räkna med att kunna parkera en bil (och vid behov även ladda den) om de inte kan resa med buss in till Resecentrum, för att därifrån fortsätta vår resa med tåg. Om sannolikheten att finna en parkeringsplats är mindre än 100% varje arbetsdag, kommer arbetspendlare att välja andra färdstätt.*

Detta behov blir givetvis särskilt stort om det inte etableras persontågstrafik på Nyköpingsbanan mellan Norrköping och Södertälje med tåguppehåll vid några mellanstationer utöver i Vagnhärad och Nyköping.

I detaljplaneförslaget sägs endast (på sida 17) att "Möjlighet finns i plankartan att uppföra ett parkeringshus på den norra sidan av järnvägsspåret. Resecentrum behöver parkeringsplatser kopplade till resande och platser behövs för pendlarparkering (cirka 130 platser). Dessa ska kunna inrymmas i bottenvåningen i markplan på det eventuella parkeringshuset. Tanken är att parkeringshuset ska samnyttjas med den planerade bebyggelsen i Nöthagenområdet."

För de invånare som bor på landsbygden i Nyköpings kommun kvarstår frågan om dessa med acceptabel säkerhet kan påräkna att kunna lämna en bil vid Resecentrum och fortsätta sin resa med tåg därifrån. Det kan vara intressant att jämföra med den parkering som rätt nyligen har öppnats vid den nya stationen i Strängnäs vid Svealandsbanan. Även här är det fråga om ca 130 parkeringsplatser, men de kommer i första hand att vara avsedda för pendlare. Så blir det uppenbarligen inte med de 130 p-platserna som enligt detaljplanen kan komma att åstadkommas (men således inte helt säkert) i Nyköping.

Platserna i Strängnäs är såvitt vi vet dessutom avgiftsbelagda, men det finns därutöver idag ett par hundra parkeringsplatser vid Läggesta station i den östra delen av Strängnäs kommun. De strängnäsbor som så vill kan välja att köra bil mellan Strängnäs och Läggesta och stiga på tåget på Svealandsbanan mot Södertälje och Stockholm där i stället för inne i centrum av Strängnäs. Det bör också observeras att Nyköpings kommun och

Nyköpings tätort har avsevärt flera invånare än Strängnäs kommun respektive Strängnäs tätort.

Vi efterlyser med andra ord en diskussion om en tillräckligt dimensionerad pendelparkering i anslutning till Resecentrum i Nyköping. Det antyds inte ens i förslaget till detaljplan för detta område om det kan finnas anledning att ta ut en avgift för sådan parkering. *Vi är starkt oroad för att nuvarande plan inte tar hänsyn till den stora grupp av kommuninnevånare som vill använda järnvägen för sin arbetspendling* och anser därför fortfarande att det skulle vara en god ide att Skavstastationen (i enlighet med Trafikverkets förra sommaren framförda önskemål) förläggs till bibanan genom centrala Nyköping, och således inte till huvudlinjen. Detta dock under förutsättning att det där kan reserveras utrymme för ett betydande antal p-platser för pendlare. Om det inte blir så anser vi att det är viktigt - men förvisso inte enkelt - att det i den nu aktuella detaljplanen reserveras mark som möjliggör anläggande av betydligt fler än de föreslagna 130 p-platserna i anslutning till Resecentrum.

Förslag och rekommendation:

I vårt svar menar vi sammanfattningsvis att det är kritiskt att den nu aktuella detaljplanen reserveras mark som möjliggör anläggande av betydligt fler än de föreslagna 130 p-platserna i anslutning till Resecentrum.

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. Intentionen med Nyköpings resecentrum är att ge goda förutsättningar för fler att kunna använda kollektivtrafiken ur ett hela-resan-perspektiv där resecentrum är ett nav för resor som görs till och från Nyköping. Vi kalkylerar därför med en överflyttning av resenärer från bil till kollektivtrafik och i takt med att gång- och cykelvägar byggs ut och förbättras (senast invigning av Fruängsgatan) väntas också i hög grad fler resenärer använda cykel som transportmedel.

Genom att främja gång, cykel och kollektivtrafik framförallt i staden skapar vi utrymme och kapacitet på vägnätet samt lediga parkeringsplatser för dem som behöver använda sig av bil som trafikslag. Det ger förbättrad tillgänglighet för fler människor oavsett var man bor i kommunen.

Inom detaljplaneområdet planeras det för 130 stycken pendelparkering utöver 20 stycken korttidsparkering med placering norr om spår. Här verkar kommunen tillsammans med exploatören för omvandlingsområdet norr om spår (Nöthagen, f.d Wedholmsområdet) för en gemensam parkeringslösning i form av ett parkeringshus där 130 parkeringsplatser ska anvisas för pendlare. Utöver pendelparkeringen inom detaljplaneområdet för Nyköpings resecentrum för kommunen diskussioner om ytterligare parkeringsplatser som

ska kunna användas för pendlare, exempelvis vid lasarettet och inom Högrbrunn. Dessa parkeringsplatser ger valmöjligheter och utgör bra alternativ med relativt korta gångavstånd till Nyköpings resecentrum men även till andra målpunkter i Nyköping.

Nyköpings resecentrum är en del av en växande stadskärna och parkeringsmöjligheter kommer att utvecklas i flera områden runt omkring som kan samnyttjas för flera funktioner däribland Nyköpings resecentrum. Resvaneundersökningen från 2019 visar att det finns stor potential att lyfta över korta resor under fem kilometer till gång, cykel och kollektivtrafik. Görs det frigörs parkeringsplatser för bil till de som inte har möjlighet att ta andra färdmedel och utifrån det för kommunen bedömningen att det kommer att finnas tillräckligt antal parkeringsplatser i resecentrums närhet med de parkeringslösningar som diskuteras.

Skrivningen i planbeskrivningen om det tänkta parkeringshuset på norra sidan förtydligas. Tanken är att funktionen av parkeringshuset ska kunna samnyttjas mellan flera parter inte att de 130 p-platserna som är "öronmärkta" till pendlare ska kunna samnyttjas med andra parkörer. Till dessa erbjuds parkeringar i övriga plan i parkeringshuset.

FUNQ Föreningen Utveckling Nävekvärn

Föreningen Utveckling Nävekvärn (FUNQ) styrelse har noga satt sig in i rubricerad detaljplan ur invånarnas på Tunabergshalvön synvinkel.

På Tunabergshalvön bor idag över 1800 personer året runt. Många av dessa pendlar med olika transportmedel till arbeten såväl inom kommunen som utanför. Tunabergshalvön har ingen större genomfartsled för bil, buss eller tåg. Det är därför väsentligt att ta tillvara synpunkter från dessa människor vid nybyggnation av ett resecentrum OM det finns allvar bakom uttrycken att "Nyköpings kommun ska öka med 700 personer per år" varav en del kan tänkas bosätta sig på Tunabergshalvön.

Vi vidhåller och trycker ännu en gång på det vi skrev i vårt förra yttrande, nämligen möjligheter för landsbygdens invånare att på ett enkelt sätt parkera sin bil för att växla över till tåg för tex arbetspendling till Stockholm eller Norrköping / Linköping är viktig!
Möjligheten att växla från bil till tåg för att arbetspendla till Katrineholm eller Eskilstuna löses inte med denna detaljplan heller!

Från FUNQ sida understödjer vi helt de förslag som framförts från Kommunbygderådets i Nyköping skrivelse.

Slutsatser

Förslaget på detaljplan för resecentrum i Nyköping tar inte tillräckligt hänsyn till landsbygdens behov av parkeringsplatser för bilar. 130 P-platser (som ska användas även av andra) är alldeles för lite både nu och i framtiden! (Jfr. Resecentrum i Strängnäs och dra erfarenheter!) Ett tillräckligt stort parkeringshus, tillräckligt nära resecentrums centrala delar är en nödvändighet OM intentionerna med ett resecentrum för arbetspendling ska bli verklighet. Risken är annars att resecentrum i Nyköping endast blir ett resecentrum för invånarna i centralorten som kan använda sig av cykel eller "stadsbuss".

Bemötande:

I arbetet med att planera för Nyköpings resecentrum har en funktionskartläggning kring olika behov genomförts, så även för antalet pendlarparkeringar. I våra beräkningar har vi använt oss av en inventering av befintliga parkeringsplatser och en analys av belägningsgrad genomförd av NTF. Utredningen avser dagens tre parkeringsytor på båda sidor spår som huvudsakligen pekats ut för pendlare.

33 procent, respektive 66 och 73 procent av platserna var upptagna vid inventeringstillfället. Av antalet parkerade bilar har det framkommit att ett antal utgör boendeparkering till bostäder i närområdet och att ett stort flertal är hemmahörande där tillgängligheten till kollektivtrafikens huvudlinjer i Nyköping är hög. Utöver det är ett antal parkerade bilar hemmahörande i orter (Oxelösund och Stigtomta) där tillgängligheten till kollektivtrafiken är god.

Det beräknade behovet av antalet parkeringsplatser för pendlare till Nyköpings resecentrum (130 stycket) har utgått från dagens antal parkeringsplatser, en avräkning mot 75% belägningsgrad samt avräkning för antagna boendeparkeringar, personer boende i områden med hög respektive god tillgänglighet till kollektivtrafikens huvudlinjer. Därtill har en viss uppräknings skett för att tillgodose ett visst behov av dynamik på parkeringsplatsen.

Inom området för Nyköpings resecentrum planeras det för 130 parkeringsplatser för pendlare. Dessa placeras norr om spårområdet och föreslås inrymmas i ett parkeringshus som byggs i samarbete med Samhällsbyggnadsbolaget. Skrivningen i planbeskrivningen om detta parkeringshuset förtydligas. Det är funktionen av ett parkeringshus som ska kunna samnyttjas mellan flera parter då parkeringshuset rymmer fler parkeringsplatser än för resecentrums behov.

Utöver pendlarparkeringen inom detaljplaneområdet för Nyköpings resecentrum så för kommunen diskussioner om ytterligare parkeringsplatser som ska kunna användas för pendlare, till exempel vid lasarettet och inom Högbrunn. Dessa parkeringsplatser ger valmöjligheter och utgör bra alternativ med relativt korta gångavstånd till Nyköpings resecentrum men även till andra målpunkter i Nyköping.

Exakta siffror på antalet parkeringar som kommer att finnas tillgängliga i närheten av Nyköpings resecentrum när det är klart är idag svårt att säga, eftersom vi planerar för ett flertal lösningar utöver de 130 + 20 korttidsparkeringsarna som ska skapas inom detaljplaneområdet. Nyköpings resecentrum är en del av en växande stadskärna och parkeringsmöjligheter kommer att utvecklas i flera områden runt omkring som kan samnyttjas för flera funktioner däribland Nyköpings resecentrum. Kommunen bedömer att det kommer att finnas goda förutsättningar att parkera sin bil kring Nyköpings resecentrum.

Se vidare svaret till Kommunbygderådet ovan.

Svenska kyrkan

Nyköpings församling har tagit del av Samrådsredogörelse från 2018-04-11 och har följande kommentar till Nyköping kommuns bemötande.

I allt väsentligt kvarstår våra synpunkter från tidigare ingivet yttrande. Det är mycket bra att planerat verksamhetshus får en delvis annan utformning med nedtrappning av våningar mot befintliga bostadshus längs Södra Bangårdsgatan. Dock kvarstår faktum att en betydande del av huskroppen utgörs av fem våningar vilket har starkt negativ påverkan på Västra kyrkogården. Hänsyn ska också, enligt vår uppfattning, tas till att Västra kyrkogården är av ett riksintresse för kulturmiljövård och skyddat enligt 4 kap. kulturmiljölagen.

Den småstadskaraktär, som kännetecknar Nyköpings centrala delar i stor utsträckning, ser vi dock hotad genom en sådan komplex byggnation. Det finns en viss okänslighet fortfarande i förslaget, som inte ser till stadens försiktiga arkitektoniska framtoning sedan länge.

Kyrkogården är en grön, meditativ och lugn plats vilket bland annat möjliggörs av granhäcken som omgärdar och skyddar området. Det är en klassisk kyrkogård från 1800-talets början med många kulturhistoriska minnesmärken. Vi planerar också kunna utöka användningen av kyrkogårdens gravkapell, eftersom det efterfrågas för både kyrkliga såväl som borgerliga akter.

Ett högt intilliggande kontorskomplex kommer tveklöst att öka insynen och därmed minska den personliga integriteten samt påverka kyrkogårdens monumentala framtoning. Den nyligen anlagda askgravlunden mot Brunnsgatan skulle inte ha placerats där med vetskap om planerat kontorskomplex.

Nyköpings församling anser att Nyköpings kommun ska beakta våra synpunkter som syftar till att bevara Västra kyrkogårdens unika miljö och betydelsefulla del av stadsbilden. Genom att begränsa höjden på verksamhetshuset till två, möjligen tre våningar, skulle det vara möjligt.

Bemötande:

Nyköpings kommun planerar för ett attraktivt område med det primära fokuset på resandeperspektivet. I det ingår att länka samman resecentrum med de centrala delarna av staden och genom att erbjuda fler funktioner än för resande inom området är planen för Nyköpings resecentrum med och vidareutvecklar staden och centrum. För likt Nyköpings resecentrum så ligger kyrkogården i de mest centrala delarna av Nyköpings stad – en stad i förändring som växer för att möta och inrymma fler nyköpingsbor och besökare.

En stad är just aldrig färdigbyggd utan är i ständig utveckling och förändring för att möta dagens och morgondagens behov och i detta arbete är det en ständig avvägning mot olika intressen som måste ske i planeringen. Nyköpings kommun bedömer att de anpassningar som har gjorts är lämpliga sett till övriga intressen. Insynen kommer, likt ni skriver, att öka då byggnaden är något högre. Brunnsgatan som skiljer kontroshuset och kyrkogården åt har dock en bred sektion vilket medför att byggnaden placeras på ett behörigt avstånd från kyrkogården. Den nya sektionen som tagits fram inför ombyggnad av Brunnsgatan har tagit hänsyn till befintlig stödmur mot kyrkogården varför den växtlighet som också är med och avskärmar kyrkogården inte ska påverkas.

För att utgöra ett attraktivt alternativ och för att kunna finna intressenter som vill bygga och verka på platsen krävs en viss volym. En bedömning av genomförandet och den ekonomiska aspekten är därför ytterligare en faktor att väga in i den samlade bedömningen om lämpligheten på platsen.

Nyköpings kommun bedömer att de anpassningar som har gjorts i och med en variation i höjd och nedtrappning av höjden mot befintlig bebyggelse är lämpliga sett till övriga intressen. Kommunen har vidare möjlighet att i framtida markanvisningsavtal ange villkor för gestaltning av den framtida bebyggelsen.

Nyköpings hembygdsförening

Nyköpings hembygdsförening är i grunden positiv till ett nytt resecentrum i Nyköping med ökad tillgänglighet och samordning av olika reseslag.

I området runt det nya resecentret finns många fina kulturmiljöer, såsom Folkungavallen, västra kyrkogården, godsmagasinen, befintlig järnvägsstation och nuvarande järnvägspark. På lite längre avstånd in mot centrum ligger det gamla tingshuset och Odd Fellowhuset. Det är viktigt att det nya resecentret ingår som en integrerad och naturlig del i denna miljö.

Detta kommer att betyda 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.

Hembygdsföreningen har framför allt fyra viktiga synpunkter på förslaget till nytt resecentrum.

1. TGOJ-banan och entréerna till nya resecentret. Vi är övertygade att persontrafik kommer att återupptas på TGOJ-banan i framtiden. bl.a. av miljöskäl. Vi anser att tillräckliga hänsyn till detta faktum inte har tagits i planeringen av det nya resecentrumet. Beträffande utformningen av byggnationen kommer detta bl.a. att påverka utformningen av den västra entrén vilken borde göras likvärdig med, lika tydlig som, den östra entrén (nuvarande planerade huvudentré). Här borde kommunen agera.
2. Utformningen av byggnationen, speciellt av det stora verksamhetshuset. Vi är mycket oroliga över utformningen av detta hus. Det är visserligen sänkt med en våning sedan förra remissen men på filmerna framstår det fortfarande som en oformlig koloss. Vi anser att Nyköpings kommun inte bara skall ställa krav på plats, höjd och yta i offertunderlaget för denna byggnad utan också på att kommunen skall godkänna utformningen av byggnaden. Detta för att försäkra sig om att byggnaden passar in i miljön.

Vi är även tveksamma till storleken på entrébyggnaderna, vi tycker de är för stora. Det är i och för sig bra att man hämtat inspiration från dagens tak på perrongen för den bärande konstruktionen, men vi tycker detta är för otydligt, vilket gör att utformningen känns främmande.

3. Centralplan. Att bygga bostadshus på en stor del av Centralplan skulle vara ett ödesdigert ingrepp i stadsbilden och förslaget vittnar om bristande respekt för de tidigare planförfattarna – två av Sveriges främsta arkitekter. Den nuvarande järnvägsstationen med sin järnvägspark är en enhet som måste bevaras till framtiden. Förvisso finns en mindre byggrätt i den norra delen, men den hade syftet att ge Centralplan en mer rumslig utformning. Att lägga ett vinklat hus i liv med gatan är ett ingrepp på ett helt annat sätt. Att dessutom bebygga parkmark i centrala Nyköping, där det råder brist på parker som rekreationsytor för t.ex. barnfamiljer, måste helt undvikas.
4. Flytten av godsmagasinet. Det viktigaste i detaljplaneförslaget som är historiskt och signifikant är den del av det gamla godsmagasinet som man föreslår skall sparas. Av alla fristående godsmagasin som tidigare har funnits i landet, så finns det idag uppskattningsvis bara omkring 5 - 10 % kvar. I detta sammanhang är det också relevant att se på hur många godsmagasin som är uppförda vid de statliga banorna och vilka som är uppförda vid privata banor. Bevarade statligt uppförda godsmagasin är mycket ovanliga. Det är mycket bra att man nu sparar även "ändhuset" som är en vacker och tidstypisk byggnad. Vi är däremot tveksamma till att flytta hela magasinet.

Bemötande:

1. Detaljplanen och järnvägsplanen för Nyköpings resecentrum tar hänsyn till eventuell framtida utveckling med persontågstrafik på TGOJ-banan. Utformningen av järnvägsanläggningen gör det möjligt att persontåg från TGOJ-banan kan angöra de plattformar som byggs inom arbetet med Nyköpings resecentrum för tåg norrut på TGOJ-banan, det är en del i den kapacitetsbedömning som ligger till grund för antal plattformar och antal plattformslägen.

Den åtgärdsvalsstudie som genomförts om persontrafik på TGOJ-banan har konstaterat att det inte är ekonomisk hållbart utifrån restider och banans standard att återuppta persontrafik i närtid. Därför har inte detaljer för plattformar på TGOJ-banan mot Oxelösund utretts i detta skede och det ingår inte i det gemensamma arbetet med Trafikverket att bygga plattformar på spåren ner mot Oxelösund. Men, med den utveckling vi ser i regionen kommer säkerligen frågan om persontrafik på TGOJ-banan återkomma och då ger planerna möjligheter att koppla samman persontrafik på TGOJ-banan med övrig tågtrafik och busstrafik. Om plattformar byggs ner mot Oxelösund finns stråket inom området mellan sidoplattformen och TGOJ-banan mot Oxelösund och bussterminalen. Ingen revidering kommer att göras av planhandlingarna då den möjliggör en framtida utveckling kring TGOJ-banan. När, eller om, det blir aktuellt får man studera mer i detalj hur det gestaltas.

2. I detaljplanen regleras det som bedöms krävas för att föreslaget verksamhetshuset ska bli lämplig på platsen utifrån risk och säkerhet. I övrigt anses höjderna viktigt att reglera och bottenvåningens funktion och delvis dess utformning för att få till en aktiv och levande bottenvåning. Förslag till gestaltning illustreras i gestaltningsprogrammet till detaljplanen, dock är illustrationen inte juridiskt bindande. Kommunen har möjlighet att ange villkor för den framtida bebyggelsen i framtida markanvisningsavtal.

Vad gäller utformningen och storleken på entrébyggnaderna så behöver de göras tillräckligt stora för att inrymma den resenärsservice som krävs enligt den rådande stationsklassen. Trafikverket är den part som ansvarar för verifieringen av entrébyggnaderna och att de därmed håller den standard som krävs. Nyköpings kommun har dock tagit ledning i fråga kring entrébyggnadernas gestaltning då de har en mycket stor påverkan på upplevelsen av området och påverkar både stadsbild och kulturmiljön i, och kring området. En del i syftet med utformningen är att de ska vara just resliga, de ska synas på håll och vara en tydlig markör för resecentrum. De ska samtidigt inspireras av det nuvarande stationshuset när det kommer till materialvalet, men i en modern tappning. Synpunkten noteras.

3. Synpunkten noteras. Byggrätten har studerats ingående utifrån vad som är möjligt att göra utan att förslaget innebär för stor negativ påverkan på kulturmiljön och befintlig stadsplan. Byggnaden behöver fortsatt vara sluten mot Centralplan då en mer uppbruten byggnad inte går att bygga och samtidigt klara riktvärden för trafikbuller. Bebyggelsen bidrar med sin form till

att avsluta kvarteret Skrivaren och sluta detta vilket också bidrar till en inramning av Centralplan som kan upplevas överdimensionerat idag.

Bostadsbebyggelsen regleras så att den ska anpassas och utformas i samma skala som intilliggande bostäder i kvarteret. Byggrätten anpassar sig på så vis 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.

4. Tack för synpunkten. Hela godsmagasinet avses inte flyttas, det är en misstolkning av beskrivningen. Den är den östra, och äldsta delen av godsmagasinet inklusive den yttersta delen, "ändhuset", som avses sparas och flyttas till anvisad plats.

Samhällsbyggnadsbolaget (SBB)

Yttrande avseende granskning av detaljplan för Nyköpings resecentrum *IB Nöttnäpparen AB, fastighetsägare Nyköping Raspen 3, gnm Samhällsbyggnadsbolaget i Norden AB ("SBB")*

Bakgrund

Samhällsbyggnadsbolaget är ägare av fastigheterna Nyköping Raspen 1–3. Fastigheterna ingår i ett större detaljplanearbete där SBB avser att utveckla området Nöthagen med varierad bebyggelse, huvudsakligen bostäder. Fastigheten Raspen 1–3 är idag bebyggd med industri- och kontorslokaler och lokalerna är uthyrda till verksamheter inom plåtslageri, maskinuthyrning, kontor m.m. I och med den framtida utvecklingen avses de befintliga byggnaderna inom Raspen 1–3 med stor sannolikhet så småningom rivras. När detta sker beror till stor del på tidplanen för resecentrum och tidplanen för när den västra passagen ska vara tillgänglig för fordonstrafik på grund av avstängningen av Brunnsgratan. De befintliga byggnaderna är för oss mycket viktiga att bevara och hyra ut under tiden vi inte kan sätta igång med byggnationen.

Under denna process har vi haft och har fortfarande nära dialog med tjänstemännen på Nyköpings kommun avseende genomförande- och processfrågorna för resecentrum och för Nöthagen eftersom de både projekten många gemensamma frågeställningar och inverkan på varandras tidplaner. Detta har både uppskattats och varit nödvändigt, och kommer även vara nödvändigt framöver.

Våra synpunkter:

1. Vi anser att projektet för resecentrum är angeläget för hela Nyköpings utveckling. Resecentrumet kommer att bli entrén till Nyköping som uppvisar för hemresande, inresande och förbiresande den stad som Nyköping vill ge uttryck för. Vi är mycket positiva till förslaget som helhet;

platsen, gestaltningen och funktionen. Den del som berör oss i allra högsta grad, den västra passagen och västra entrén, har vi varit delaktiga i utformningen kring och ställer oss mycket positiva till. Inte minst tror vi att ett attraktivt resecentrum kommer att innebära ett ökat kollektivtrafikanvändande och förhoppningsvis leda till ett förändrat beteende för en annars ganska bilburen stad.

2. Som nämndes i bakgrund ovan finns en hel del beröringspunkter mellan projekten Resecentrum och Nöthagen och därför också en hel del frågor som är kvar att reda ut, främst fastighetsrättsliga- och genomförandefrågor. Under byggtiden kommer västra passagen användas som passage för blåljus, bussar m.m. Vi har förstått att kommunen kommer att behöva nyttja vår mark på Raspen 3 för att detta ska bli möjligt. Detta innebär två saker – 1. Att vår tidplan för utvecklingen av Raspen 3 blir helt och hållet beroende av tidplanen för Nyköpings resecentrum då vi inte kan börja bygga kvarteret vid Västra passagen förrän Brunnsgratan öppnar igen, 2. Att det finns behov av ett avtal mellan Nyköpings kommun och oss som fastighetsägare där vi kommer överens om villkoren för att nyttja vår mark. Med anledning av den första punkten är det vår uttryckliga önskan att blåljus, bussar och övriga fordon tar Norra Bangårdsgatan ut till Brunnsgratan istället för Blommenhofsvägen. Detta skulle innebära flera fördelar, bl.a. att utvecklingen av Raspen 3 inte behöver invänta resecentrumprojektets färdigställande eftersom vi kan bygga ut våra kvarter utan hinder, att färre fastighetsägare påverkas av dessa temporära fordonspassager och alternativet är antagligen tryggare ur trafiksäkerhetssynpunkt och mer kostnadseffektiv eftersom korsningen mellan Norra Bangårdsgatan och Blommenhofsvägen är mycket trång och skulle annars säkerligen behöva byggas om för de temporära transporterna. Eftersom den nya korsningen från Brunnsgratan till Norra Bangårdsgatan ska byggas i ett mycket tidigt skede och kommer stå klart när Brunnsgratan behöver stängas innebär det alltså ingen merkostnad.
3. Den del av Norra Bangårdsgatan som även berör vår detaljplan och som kommer nyttjas till angöring av ett nytt kvarter på Raspen 3 är en viktig del av infrastrukturen till Resecentrum, med särskild tanke på den eventuella "Hemgårdspassagen". Gatan breddas in på vår mark på Raspen 3 vilket vi har föreslagit även i vårt detaljplaneförslag och anser är nödvändigt. Men vi noterar att samtidigt som vi har nytta av gatan som angöring anser vi att det kommer att trafikeras i högre grad av resande till resecentrum (till stor del på grund av den direkta kopplingen från s.k. Hemgårdspassagen) än till boende i det kvarteret. På grund av Hemgårdspassagen och dess koppling till resecentrum via Blommenhofsvägen anser vi även att Blommenhofsvägen är en viktig länk som kommer att trafikeras i hög grad till resande till Resecentrum, inte minst på grund av att det är på norra sidan som 15 min parkering/hämta- och lämna funktion avses placeras. Med detta vill vi poängtera att det inte enbart är på grund av vår exploatering i Nöthagen som Blommenhofsvägen/Norra Bangårdsgatan behöver byggas om och

- förbättras. SBB, som fastighetsägare och utvecklare av Nöthagen, och Nyköpings kommun behöver komma överens om fördelning och principer, förslagsvis i ett genomförandeavtal som bland annat berör dessa nämnda frågor, marknyttjandefrågor, tidplaner och byggskede.
4. På sidan 36 i planbeskrivningen visas en figur som illustrerar aktuella fastighetsregleringar. Där visas del av vår mark på Raspen 3 som befintlig allmän platsmark, vilket är fel, det bör illustreras som "kvartersmark som övergår till allmän platsmark". Notera att det står korrekt i texten men visas i fel färg i figuren.
 5. Slutligen finns en ytterligare beröringsfråga, p-huset, som föreslås hantera både pendlarparkering (ca 130 platser avseende 1 plan) och resterande del boendeparkering. Det finns många praktiska frågor att hantera vad avser genomförande, ägande, förvaltande m.m. av p-huset och lämpligtvis bör vi även komma överens om villkoren för detta i avtal.

Bemötande:

1. Kommunen tackar för inkomna synpunkter.

2. Det finns som nämns beröringspunkter och förutsättningar som behöver säkerställas genom avtal. De avtalsdiskussioner som föranleds av planerna har intensifierats sedan granskningen. En överenskommelse om villkoren för västra passagen ska regleras genom avtal mellan inblandade parter; Nyköpings kommun, Samhällsbyggnadsbolaget och Trafikverket.

Alternativa sträckningar för passagen har studerats under processen och kommunen har tillsammans med Trafikverket slutligen landat i den sträckning som föreslås. Ni har under våra gemensamma planeringsmöten fått redogjort för vad som anses hindra övriga utredda alternativ vilket bland annat handlar om att sträckningen behöver vara tillräckligt lång för att uppnå krav på vägens lutning.

Det är kommunens uttryckliga vilja och ambition att begränsa tiden för den tillfälliga passagen så mycket som det bara går. Dels för att er planerade byggnation ska kunna genomföras så snart och också för att Brunnsgatan ska vara avstängd så kort tid som möjligt. Den tidsplan som vi jobbar efter just nu är att Brunnsgatan behöver vara avstängd i upp till 2 år men där vi jobbar aktivt med att försöka korta ned den tiden. Västra passagen är viktig under hela byggtiden men det är under perioden som den tillfälliga passagen byggs som behovet av nyttjande av mark runt omkring är som störst. Vartefter mark frigörs kommer den återgå till SBB tidigare.

3. Vilka åtgärder på allmän plats som anses förorsakas av planerad byggnation inom Nöthagen behöver diskuteras tillsammans med kommunen i de avtalsdiskussioner som föranleds. Åtgärderna och ansvars- och genomförandefrågor kopplat till detta säkerställs i det exploateringsavtal som upprättas mellan er och kommunen.

4. Felet i planbeskrivningen som redovisar fastighetsregleringar som behöver göras noteras och justeras.

5. Kommunen kommer förvärva marken där parkeringshuset avses byggas från Trafikverket. Kommunen delar bedömningen om behov av avtal kring detta framtida p-hus och en arbetsprocess har startat. Kommunen kan i detta läget inte meddela exakt hur den kommande ägarstrukturen kommer att se ut. Delar av arbetet regleras i det kommande exploateringsavtalet mellan er och Nyköpings kommun som skrivs inom ramen för pågående detaljplan för era fastigheter inom Nöthagen.

Räddningstjänsten

Arbetsättet inom Sörmlandskustens räddningstjänst är att vi granskar inkomna planförslag utifrån ett säkerhets- och trygghetsperspektiv. Nedan anges synpunkter på aktuellt planförslag med diarienummer BTN13/68 daterat 2018-05-07.

Risk

Planförslaget är intressant ur ett riskperspektiv med tanke på dess närhet till järnvägen. Utredningar och antaganden i genomförda analyser samt åtgärder inarbetade i plankartan känns rimliga utifrån redovisad risknivå.

Räddningstjänsten anser att planförslaget uppfyller gällande rekommendationer och riktlinjer kring hantering av riskerna kopplade till järnvägen.

Brottsförebyggande/Krishantering

För att göra tunneln mellan stationshusen inbudande bör den hållas ljus och luftigt samt förses med förstärkt belysning.

För att förhindra känslan av att inte veta vad som finns i tunneln och för undvika oväntade överraskningar bör man fundera på en lösning på hur utformning från själva perrongen till tunneln ska utformas. Antingen kan runda hörn eller installation av speglar så man kan "se vad som finns runt hörnet" vara en lösning.

För att ytterligare skapa en trygg miljö och försvåra/förhindra brott är kamerabevakning ett tillvägagångsätt. Att sätta upp kameror på offentliga platser är något brottsförebyggare och krishanterare i kommunen strävar efter.

Verksamhetshuset intill Brunngatan bör vara utformat så att det inte bildas en oöversiktlig plats, en grändliknande plats (framförallt inuti F:et).

Förebyggande brand/risk

För att förhindra/försvåra möjligheten att ta sig in på spåren bör bullerskydden vara utformade så att det blir svårt eller omöjligt att ta sig över de och in på spårområdet.

Planförslaget beskriver att det ska vara centrumverksamhet i gamla stationshuset. Gjorda riskutredningar berör inte denna byggnad. Byggnaden kommer inom ett sådant avstånd så att en riskutredning bör upprättas.

Bemötande:

Riskutredningen har kompletterats med uttalande om och behov av riskreducerande åtgärder för befintligt stationshus som får ny användning i och med planförslaget. Så även för vandrarhemmet. Räddningstjänsten har fått del av den reviderade riskutredningen och återkommit med synpunkter på densamme som har arbetats in i planförslaget. Bedömningen är att båda byggnaderna lämpar sig för centrumfunktioner, dock med begränsning att övernattande verksamhet (hotell, vandrarhem) inte är lämpligt. För detaljer se framtagna riskutredning.

Kommunen har haft dialog med Länsstyrelsen kring upprättad riskutredning och har efter övervägande valt att inför antagande av detaljplanen ta bort möjligheten till att bygga ett hotell inom området för Nyköpings resecentrum. Som kommunen förstår det så är det just känsligheten i hotell som markanvändning som varit kärnfrågan i Länsstyrelsens synpunkter där sovande personer utan god kännedom om lokalerna i byggnaden bidrar till att lokalerna är något mer svårutrymda. Kommunen har dock pågående dialog med intressenter för verksamhetshuset och ser att de användningar som ändå möjliggörs uppnår syftet med planen i dessa delar; nämligen att förse området med fler funktioner än för resande för att bidra till att platsen blir levande och välbesökt och utgör mer än en transportnod.

Kommunen tackar för övriga synpunkter och tar med oss dem inför framtida genomförande- och projekteringsskede.

Synpunkten om bullerskydd vidarebefordras till Trafikverket.

Miljöenheten

Beslut

Miljönämnden beslutar att lämna följande synpunkter:

Buller och vibrationer

Södra Bangårdsgatan

I planbeskrivningen framgår att bostadshus längst Södra Bangårdsgatan bör bullerskyddsåtgärder utföras i form av byte av fönster och friskluftsventiler. Det framgår även att uteplatser är i behov av lokala bullerskärmsåtgärder men det framgår inte om det bör utföras.

I planbeskrivningen anges att på grund av att byggnadernas fasadmateriäl av lättbetong begränsar dessa vilken högsta fasaddämpning som går att erhålla med föreslagna skyddsåtgärder, oklart vilka föreslagna skyddsåtgärder som avses i det här fallet. Enligt bullerutredningen överskrids maximal ljudnivå i 13 fastigheter om inte fasaderna tilläggsisoleras men utredningens slutsats är att det inte är tekniskt möjligt att innehålla riktvärdet på grund av de befintliga husens konstruktion men detta framgår inte i planbeskrivningen.

Nya planerade bostadshuset

Bullerutredningen visar att det nya planerade bostadshuset kommer få mellan 73-87 dB max och mellan 54-66 dB ekvivalent ljudnivå vid fasad. I MKB anges att genom att titta på de beräknade maximala ljudnivåerna på fasad kan konstateras att tillgång till dämpad sida endast finns på våning 1. Detta beror på öppningen mot Södra Bangårdsgatan. Ett sätt att åstadkomma dämpad sida är att lägenheterna förses med balkong mot gårdssidan och att dessa förses med delvis inglasning mot järnvägen. Ett alternativ till dämpad sida är att endast lägenheter med som störst 35 m² byggs. Dessutom behöver avståndet mellan byggandens norra fasad och Södra Bangårdsgatan ökas med 1 m så att den ekvivalenta ljudnivån inte överskrider 65dB om enkelsidiga lägenheter byggs. Detta kan åstadkommas genom att byggnadens flyttas söderut eller att vägen flyttas norrut.

Miljöenheten bedömer att det inte bör planläggas för bostäder i ett sådant bullerutsatt läge där ingen av fasaderna ligger under 70 dBA max. Enligt bullerutredningen är inte heller hela fasaden på den tysta sidan under 55 dBA. Enligt Folkhälsomyndigheten kan en tillfällig påverkan, exempelvis av ett plötsligt ljud, kan ge höjd hjärtfrekvens och tillfälligt förhöjt blodtryck. Under senare år har flera studier pekat på att långvarig exponering för flyg- och vägtrafikbuller kan öka risker för hjärt- och kärlsjukdomar.

I planbeskrivningen framgår att bostadshuset behöver ges en planlösning med hänsyn till trafikbullersituationen och lägenheterna behöver utformas genomgående så att minst hälften av bostadsrummet i varje lägenhet vänds mot dämpad sida. Alternativt begränsas lägenhetsstorleken till högst 35 m². Förslag till lägenhetslösning saknas och det är oklart hur riktvärdena ska uppnås med beaktande av byggnadens/ B-områdets utformning. Om det ändå planläggs för bostäder bör det framgå i planbeskrivningen eller på plankartan att hel inglasning av balkong inte är acceptabelt som bullerbegränsning. Planbestämmelsen m²- varje bostadslägenhet med större yta än 35 m² ska förses med balkong mot fasad med högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå, bedömer miljöenheten bör förtydligas var ljudnivån ska uppnås. Miljöenheten saknar även en bestämmelse om att bostadslägenheter med en mindre yta än 35 m³ ska inte 65 dBA överskridas vid fasad.

Vibrationer

Planbeskrivningen anger att enligt tidigare mätningar av mätpunkter finns ingen indikation på att det krävs ytterligare mätpunkter då tågen håller så låg

hastighet när de kör in till stationen att det inte bedöms innebära vibrationsstörning inom området för resecentrum. Miljöenheten ställer sig undrande till att alla tåg, exempelvis godstågen, kommer hålla låg hastighet genom stationsområdet. Enligt MKB har det genomförts en vibrationsmätning från tågtrafiken vid det befintliga stationshuset vid järnväggsgatan. Miljöenheten saknar utredningen i underlagsmaterialet. Enligt MKB har trafikverket inte genomfört någon vibrationsmätning med avseende på tågtrafik för södra och Norra Bangårdsgatan. Enligt MKBs konsekvenser av planförslaget anges endast vibrationer för busstrafik men det saknas för tågtrafik.

Övrigt

Enligt planbestämmelse T1 anges järnvägstrafik, inklusive kommunikationsvägar, plattform och väderskydd/skärmtak. Miljöenheten bedömer att det även bör framgå på plankartan att T1 ska innehålla bullerskyddsskärm.

Dagvatten

I Planbeskrivningen anges att dagvattnet från hela bussterminalen tillsammans med övriga anslutande ytor söder om parken (Plankartans områden T3 och Torg1 såsom Miljöenheten förstår skrivningen) föreslås avledas till dagvattenanläggningar i parken. Miljöenheten anser att höjdsättningen i plankartan bör förtydligas, för att säkerställa att dagvattnet söder om parken (Torg 1) kommer att rinna dit.

Enligt förslag i Swecos kompletterande dagvattenutredning daterad 2018-04-03 kommer den lösning med dagvattendamm + oljeavskiljande fördamm som föreslogs i Preliminär kompletterande dagvattenutredning daterad 2017-12-22 att ersättas med biofilter och makadammagasin. Miljöenheten anser att eventuella större utsläpp av drivmedel eller olja från bussarna lättare kan upptäckas och tas om hand i en öppen dagvattenhantering jämfört med om dagvattenhanteringen sker i- och under mark. Biobäddarnas renande förmåga minskar även vintertid och påverkas negativt av långa torra perioder. Det bör därför framgå tydligare var i dagvattensystemet ett utsläpp ska stoppas.

Biobäddar behöver även skötsel och underhåll för att fungera tillfredsställande, och därför skulle en översiktlig beskrivning av hur ansvar och kostnad för drift- och skötsel ska fördelas kunna skrivas in i planbeskrivningen.

Redaktionellt

Under rubrik utredningar, Fröberg och Lundholm Advokatbyrå 2015, Ska vara 2005 Planbeskrivningen sid.26 Förorenad mark, sista stycket rad 7 upprepning av *Planförslaget innebär att förorenad mark kommer att saneras*

I planbeskrivningen nämns "sotlarv" ska det inte vara sotlav?

I MKB nämns "larvar". Förslag, sök och ersätt med lavar.

Planbestämmelse om nedtagning av träd, ange var stamomkrets ska mätas tex vid brösthöjd

*Planbeskrivning,**Förorenad mark*

Miljöenheten saknar under denna rubrik en översiktlig beskrivning av vilka åtgärder mot markföroreningar som behövs, hur omfattande de är och bedömning om det är realistiskt och rimligt att genomföra dem.

Att eventuella föroreningar inom spårområdet (T1) som ingår i planen inte är undersökt/utrett inom planarbetet utan ska behandlas i kommande MKB från Trafikverket bör framgå även i Planbeskrivningen samt om planbestämmelsen "Startbesked för byggnation får ej ges innan markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att markföroreningar har avhjälpats" innefattar att även spårområdet åtgärdats vid behov av sådana.

*MKB**Förorenad mark**7.3.6 Atgärdsförslag*

Andra stycket med hänvisning till " Anmälan om efterbehandling av förorenad mark" är irrelevant.

Bemötande:*Buller och vibrationer**Södra Bangårdsgatan*

Planbeskrivningen kring buller var otydlig på flertal punkter. Planbeskrivningen har förtydligats kring nuläget, behovet av åtgärder och att åtgärder på fastighetsnivå ska göras som är ekonomiskt och tekniskt genomförbara för att reducera bullerpåverkan. Det blir aktuellt att göra bullerreducerande åtgärder på fastighetsnivå på fastigheter längs både Södra Bangårdsgatan, Norra Bangårdsgatan fastigheter som vetter ut mot Brunnsgatan.

De åtgärder som krävs på fastighetsnivå kommer att göras i tidigt skede, som del av förberedande åtgärder inför byggnation och Nyköpings kommun och Trafikverket har en samordning i frågan.

Nytt bostadshus inom Skrivaren 9

Förslag till planlösning finns redovisat i trafikbullerutredning samt planbeskrivning (s.45) som uppfyller riktvärden enligt SFS 2015:216. Maximal ljudnivå överskrider 70 dBA på delar av fasaden. Bruna illustrerade streck redovisar ljudtät inglasning och omfattningen av inglasningen av respektive balkong överskrider inte 75 procent. Maximalt tillåts 75 procent inglasning av balkonger enligt Boverkets tillämpning för att balkongen ska räknas som uteplats och fasad bakom inglasningen ska räknas som bullerdämpad sida (Boverkets allmänna råd 2008:1). Detta resonemang återfinns i trafikbullerutredningen och är också inskrivet i planbeskrivningen. Bestämmelsen m_2 har kompletterats med vilka nivåer som ska klaras vid fasad för lägenheter som är mindre än 35 kvadratmeter.

Vibrationer

Kommunen har sedan granskningen erhållit underlag från Trafikverkets järnvägsplan kring vibrationer från spår. Planbeskrivningens avsnitt om vibrationer kompletteras med anledning av detta.

Vad som kan utläsas ur järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning som under december-januari 2019/2020 är utställd för granskning anges att målsättningen är att järnvägsanläggningen ska innehålla angivna riktvärden avseende markvibrationer och stömljud (0,4 mm/s vägd RMS nattetid 06-22 inomhus och 35 dB(A) för stömljud). Eftersom de nya spåren inte kommer att förläggas närmare bostadshus jämfört med befintliga spår och baserat på överslagsberäkningar utifrån uppmätta vibrationsnivåer vid tågpassage på befintligt spår, bedöms vibrationsriktvärdet klaras för både persontåg och godståg. För att med säkerhet uppfylla riktvärdet kan det bli aktuellt att vidta åtgärder i spår och järnvägsbanken. Detta behöver studeras närmare under kommande detaljprojekteringen.

När det gäller stömljudsnivån på grund av tågtrafik på de nya spåren inom delsträckan har förnyade beräkningar visat att denna blir som högst vid bostadshus när godståg passerar i 90 km/h (ref 44). Beräkningarna visar stömljudsnivåer som väl understiger riktvärdet på 35 dBA. Närboende kommer alltså inte att utsättas för högre stömljudsnivåer jämfört med nuläget, men på grund av fler tågpassager kommer närboende att utsättas för stömljud oftare.

Dagvatten

Då förprojektering inte gjorts föreslås ingen fördjupad höjdsättning av området utöver det som finns. Övriga synpunkter om dagvattenutredningen noteras och får studera i kommande projektering.

Redaktionellt

Noterat och justerat.

Förorenad mark

Hela avsnittet om förorenad mark är förtydligat och kompletterat med ny information utifrån kompletterande utredningar, framtagna riskbedömning för hela planområdet (*Riskbedömning och åtgärdsbehov, Sweco 2020*) och av kommunen upprättad *Handlingsplan*.

Trafikverket äger fastighet Väster 1:2 som utgör järnvägsområde idag och i framtiden. Eventuella föroreningar i banvallen kommer att hanteras av Trafikverket under ombyggnaden av järnvägsanläggningen. I samband med bygghandlingsprojektering kommer mer detaljerade markprover tas för att säkerställa att inga åtgärdsbehov finns. Om det finns åtgärdsbehov i banvallen planeras det in i produktionsplaneringen för genomförande i samband med ombyggnation av banvall då produktionen sker i etapper med avstängt spår i olika skeden. Trafikverket ansvarar för detta utifrån genomförandeavtal mellan Nyköpings kommun och Trafikverket. Detta resonemang har kompletterats i planbeskrivning och handlingsplan.

MKB

Noterat och borttaget.

Brf Rättstjänaren

Vår bostadsrättsförening (Rättstjänaren 8 med adresserna Brunnsgratan 47-49 och Tingshusplatsen 4) påtalade 17-02-27 (Dnr: BTN 13/68) att vi ser med oro fram emot den ökning av trafiktrycket och då framför allt den tunga fordonstrafiken, som troligen blir konsekvensen av placeringen av nya Resecentrum och då framkomligheten för tunga fordon utökas i samband med sänkningen av Brunnsgratan. En möjlig förbättring skulle kunna vara att förbjuda genomfartstrafik för tunga fordon. Vi ansåg att en miljökonsekvensundersökning bör utföras med hänseende till dessa miljöstörningar och där man bland annat mäter trafikflödet och luftföroreningar både före och efter att Resecentrum är byggt.

Vi har mer noggrant studerat Trafikbulerutredningen och framför allt tittat på de mätningar som gjorts vid hörnet av Brunnsgratan och Tingshusplatsen (Konduktören 20). Där visar nulägesmätningarna (år 2017) att den ekvivalenta ljudnivån 2 m över mark är 65-70 dB (A), bilaga 1, maximal ljudnivå 2 m över mark på 85-90 dB (A), bilaga 2, vid fasad 65-70 dB (A), bilaga 3 och maximal vid fasad 83-84 dB (A), bilaga 4. Dessa mätningar visar samma resultat för Nollalternativ år 2040 i bilagorna 5-8. Även i Planalternativ år 2040 ges samma resultat, där det tydligare framkommer i bilagorna (9.1, 10.1, 11.1 och 12.2) som rör vägbuller att det finns fog för vår oro för en försämring av vår boendemiljö, både i form av ökat buller och ökade luftföroreningar. I bilaga 14 "Fastigheter med ljudnivåer över riktvärden" har vi tittat på Konduktören 20 där det i spalten "Förslag till fastighetsnära bullerskyddsåtgärder" står; fönster och ventilåtgärd.

Brf Rättstjänaren kvarstår i sin uppfattning att om störningarna medför att vår fastighet kräver ljudisolering och bättre ventilationsutrustning, anser vi att det är kommunens ansvar att stå för kostnaderna för dessa åtgärder.

Bemötande:

Ett växande Nyköping och en växande stadskärna där Nyköpings resecentrum är en del utgår från att skapa god framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik främst. Genom att skapa funktioner för möten minskar behovet av fordonstrafik i staden och tung trafik leds runt staden. Genom trafiklagstiftningen finns möjlighet att vidta åtgärder för att vägvisa och förbjuda genomfartstrafik genom centrum vilket är åtgärder som inte regleras genom detaljplan. Nyköpings tillväxt sker med fokus på förtätning och omvandling av redan befintliga områden och målpunkter med mycket tung trafik kommer fortsätta att flyttas utanför stadskärnan i samband med detta. Omvandlingen av Nöthagen-området innebär exempelvis att typen av trafik som trafikerar området kommer att förändras där andelen tung trafik (lastbilstrafik till industriområdet) kommer att minska i jämförelse med dagens

situation. Ombyggnaden av Brunnsgatan bedöms därmed inte leda till att önskad tung trafik kommer att öka på Brunnsgatan eller på andra centrala huvudgator.

Kommunen planerar att inom detta projekt göra de bullerskyddsåtgärder på fastighetsnivå som direkt föranleds av utökad trafik inom området för Nyköpings resecentrum.

Brf Almen

Inledning

Det är bra att kommunen samordnar kommunikationen till ett resecentrum. Vi får förutsätta att Transportstyrelsen och regeringen kommer att genomföra Ostlänken inom en snar framtid.

Nyköping växer och kommer att växa, speciellt när järnvägen blir utbyggd och tidtabeller kommer att hållas. Fler kommer att bosätta sig i kranskommunerna runt Stockholm då det tar nästan samma tid att ta sig i till centrum från utkanterna av Stockholm som till från närliggande kommuner.

Det kommer då att ställa större krav på att ett resecentrum kommer att fungera för den lokala kommunikationen.

Vi kan idag se att det kan bli ganska rörigt runt tågstationen med mycket trängsel.

Transporter från och till resecentrum

Det är ett fåtal som har möjligheten att bo med gångavstånd till resecentrum vilket gör att andra transportmedel måste tillämpas.

Gångtrafik

Vid tidigare vintrar har snö och is lämnats kvar och gjort det svårt att ta sig fram med eller utan bagage. Det måste vara enkelt och finnas resurser för att snabbt kunna rensa undan snön. Den skall inte samlas i stora drivor vid vägkanterna och bli kvar till långt in på våren med försvårad framkomlighet.

Cykeltrafik

Samma kommentarer som för gångtrafikanter. Viktigt att det kommer att finnas gott om utrymme för båda trafikslagen.

Biltrafik

Det är många bilar som lämnar och hämtar tågresenärer idag, fler kommer det att bli. Biltrafiken måste ledas runt på ett praktiskt och logistiskt sätt för att undvika att trafiken förflyttas till gator som inte har möjligheten att svälja undan denna. För att undvika ökad belastning på Borgaregatan och Magasinsgatan bör farthinder upprättas. Det skall inte gå att köra rally via någon av gatorna i området.

Busstrafik

Vad som framgår av förslaget är att bussarna skall ledas runt området Borgaregatan och Magasinsgatan. Så är troligen tanken redan idag. Tyvärr

fungerar det inte alltid. En del bussar kör idag via Magasinsgatan och Borgaregatan fram till järnvägsstationen.

Om inte denna tunga trafik på ett praktiskt sätt leds runt kan det finnas förutsättningar för påverkan på fastigheterna och underliggande ledningsnät.

Avrinning

Med utökade fasta ytor kommer kraven på avrinning att öka. Vi har på många håll i landet sett att nuvarande vattentrummor inte klarar av allt dagvatten och att det rinner upp via golvbrunnar. Hur väl dimensionerade är de nuvarande trummorna, hur kommer de att hålla över tiden. Är rören så gamla att det vore bättre att byta dem redan nu i förbyggande syfte istället för när allt är iordningsställt. Under de senaste åren har vi sett snabba förändringar i vårt klimat. Det är därför nödvändigt att tänka stort redan nu när det ändå skall förändras så mycket i området.

Byggtrafik

I inledningen av projektet kommer en hel del sanering att genomföras. Därefter blir det ren byggtrafik både för resecentrum men också för den ny bostadsfastigheten. All byggtrafik är tungtrafik, som kommer att påverka våra fastigheter. Det är därför viktigt att projektet är mycket tydliga med att leda trafiken runt fastigheterna.

Påverkat på fastigheter

Vi på Borgaregatan 6 har en oro att trafiken kan påverka vår fastighet, både i inledningen av projektet och hela projektiden. För att i en eventuell framtida diskussion om påverkan, önskar vi att kommunen/projektet utför en besiktning av fastigheten före projektstart för att ha ett nulägesdokument.

Bemötande:

Nyköpings kommuns ambition är att så många som har möjlighet till ska välja att gå eller cykla till Nyköpings resecentrum för vidare transport med buss eller tåg. För att gång eller cykel ska vara attraktiva färdmedel krävs att det går att göra det på ett enkelt och ändamålsenligt sätt och det ställer mycket riktigt krav på snöröjning under vinterhalvåret. Gatorna inom planområdet kommer dessutom att byggas om för att dessa färdslag ska främjas med breda gång- och cykelvägar.

Det kan finnas behov av att reglera hur trafiken ska flyta kring Nyköpings resecentrum, ex om det finns behov av att enkelrikta vissa sträckor, förbjuda motortrafik och dylikt. Sådana åtgärder styrs inte i detaljplanen utan regleras, om behov finns framöver, i lokala trafikföreskrifter.

I dagsläget är stora delar av planområdet redan hårdgjort men ingen rening eller fördröjning av dagvattnet sker idag innan det leds till allmänna ledningar eller i vissa delar till Nyköpingsån. Vissa delar leds idag till kombinerade ledningssystem för dag- och spillvatten vilket påverkar kapaciteten på de

allmänna spillvattenledningarna. Hanteringen av dagvatten kommer i och med byggandet av Nyköpings resecentrum att bli bättre jämfört med dagens situation och Nyköpings kommun har höga krav på hur dagvattnet från området ska hanteras, renas och fördröjas inom området. Fördjupad beskrivning av principer för hantering av dagvatten finns i framtagna dagvattenutredning.

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

En riskanalys utifrån omgivningspåverkan av planerade åtgärder kommer att tas fram. Denna kommer bland annat identifiera vilka byggnader och andra anläggningar som är känsliga för sättningar, dels till följd av vibrationer från byggnation och från sänkta grundvattennivåer. Sättningsrörelser och grundvattennivåer kommer att följas upp i kontrollprogram där nivåer mäts regelbundet före, under och efter byggskedet. Om skada skulle uppstå till följd av byggnationen kommer kommunen eller Trafikverket att ersätta denna enligt ordningen om oförutsedd skada.

Privatperson JHZ

Synpunkter: Som tillfälligt utflyttad Nyköpingsbo för studier blir jag bestört av att förslaget innebär kubism. Området runtomkring präglas av fina sten- och tegelhus medan förslaget till arkitektonisk gestaltning av det nya "Stationshuset" är mer likt slakthusområdet än nuvarande station och husen i det omkringliggande området. I synnerhet att inspiration fåtts från Tingshuset är ju bara löjligt. Finns inga likheter mer än fasadmaterialet. Ett gestaltungsprogram mer i linje med nuvarande stationshus, sedan tidigare rivet lokstall mellan TGOJ och Stambanan samt Tingshuset hade varit önskvärt för att profilera an till det historiska värdet som finns i Nyköping. Nu skulle det lika gärna kunna vara Töreboda eller Nya Kiruna som stationen byggs i.

Bemötande:

Synpunkt noterad.

Privatperson TÖ

Var är parkeringsplatserna? Det behövs inte 1500 cykelparkeringar, det behövs hundratals bilplatser. Ni kan inte önsketänka bort verkligheten. Mycket snart är det elbilar som gäller. Parkeringsrutor med möjlighet att ladda bilen skulle vara bra. Jag kommer aldrig cykla till stationen i december till februari. Stadsplanerare överallt verkar glömma att vi bor i ett land som polcirkeln går igenom. Och att åka buss till tåget är inte ett alternativ, vi som pendlar har redan tillräckligt med strul. Det har egentligen redan passerat gränsen för vad man står ut med ärligt talar. Gör det enklare, och gratis, att parkera bilen för pendlare. Annars vill ni egentligen inte att man ska pendla och bo i Nyköping.

Bemötande:

Under arbetet med planeringen av Nyköpings resecentrum har en funktionskartläggning kring olika behov tagits fram, bland annat kring pendlarparkeringar. Antagandet kring behovet är gjord utifrån en inventering av befintliga parkeringsplatser och analys av beläggningsgrad genomförd av NTF. Utredningen avser de tre parkeringsytor på båda sidor spår som huvudsakligen pekas ut för pendlare i dagsläget.

Beläggningsgraden på de olika parkeringsplatserna visar att 33 procent respektive 66 och 73 procent av platserna är upptagna vid inventeringstillfället. Av antalet parkerade bilar har det framkommit att ett antal utgör boendeparkering till bostäder i närområdet och att ett stort antal är hemmahörande där tillgängligheten till kollektivtrafikens huvudlinjer i Nyköping är hög. Utöver det är ett antal parkerade bilar hemmahörande i orter (Oxelösund och Stigtomta) där tillgängligheten till kollektivtrafiken är god.

Elbilar är en mycket intressant utveckling som på många sätt kommer att förbättra vår miljö. Laddning av elbilar styrs inte i detaljplan, men är en naturlig del i kommande parkeringar. Utmaningen för Nyköping och andra städer handlar, förutom miljöproblematiken, om platsbrist, trängsel och framkomlighetsproblem. Detta påverkas inte av bränsleval utan här krävs stadsplanering och lösningar för kollektivtrafik, gång och cykel.

Nyköpings resecentrum är en del av en växande stadskärna och parkeringsmöjligheter kommer att utvecklas i flera områden runt omkring som kan samnyttjas för flera funktioner däribland Nyköpings resecentrum. För de som är beroende av att ta bilen till Nyköpings resecentrum för vidare resa med tåg eller buss ska kunna göra det. För övriga ska det vara lätt att kunna använda kollektivtrafiken för hela resan eller att gå och cykla till resecentrum.

Privatperson JH

Hej! Vi bor på Blommenhovsvägen och undrar hur trafiksituationen på denna väg påverkas med nya resecentrum. Både påverkan under själva bygget samt framförallt när det står klart. Redan idag som du vet är ju Blommenhovsvägen mycket högt belastad av såväl tung trafik samt mängder av personbilar som dagligen passerar i båda riktningar. Känns ju knappast bättre när man läser att minst 130 nya parkeringar planeras kring området nöthagen. Hur tänker/planerar ni där med trafikflödet? Kommer trafik till och från Blommenhovsvägen att ledas om med andra nya infartsvägar?

Bemötande:

Nyköpings utveckling och tillväxt medför ökad belastning på transportsystemet i stadens centrala delar. Detta både till följd av ökad biltrafik men även en ökning av stadens mjukare resealternativ, så som kollektivtrafik, gång och cykel. En del för att kunna möta denna utveckling är tillkomsten av ett

resecentrum som bidrar till att fler väljer att resa med hållbara och kapacitetsstarka trafikslag.

En övergripande trafikutredning har genomförts med syfte att få ett helhetsperspektiv på trafiksituationen i Nyköping med fokus på bland annat Nöthagen. Trafikutredningen presenterar olika åtgärdsförslag på kort såväl som på längre sikt som inbegriper om- och nybyggnationer av korsningar, omledning av trafik samtidigt som "mobility management"-vars åtgärder ska främja kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Ett åtgärdsförslag för nybyggnation är Hemgårdspassagen, en ny förbindelse över järnvägen mellan Blommenhovsvägen och trafikplats Kungsladugården. Den möjliggör en omledning av biltrafiken som i dagsläget åker genom Nyköping skulle på så vis avlasta vägnätet i centrum.

Utredningar visar på en ökning av den totala biltrafiken till och från området jämfört med idag. Omvandlingen av Nöthagen-området innebär dock också att typen av trafik kommer att förändras där andelen tung trafik (lastbilstrafik till industriområdet) kommer att minska i jämförelse med dagens situation vilket är en fördel för trafiksäkerheten. Under byggtiden för Nöthagen, men också för Nyköpings resecentrum, kommer byggtrafiken i största möjliga mån att angöra via Blommenhovsvägen från nordväst mot Katrineholmsvägen, väg 52.

Blommenhovsvägen är en gammal väg in och ut ur staden och har idag en uppsamlande trafikfunktion för boende och verksamheter efter vägen, som hittills framförallt riktats mot Brunnsgatan men också väster ut mot väg 52. Kommunens ställningstaganden är att Blommenhovsvägen även fortsatt kommer att ha en uppsamlande roll. I samband med området kring Nöthagen utvecklas från verksamhetsområde till mer stadsbebyggelse föreslås en förändrad gestaltning av vägen med syfte att skapa en mer trivsam miljö och bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Byggnationen av Hemgårdspassagen kommer också innebära att vända trafik utåt som tidigare gått in mot centrum, vilket även omfattar befintliga boenden och verksamheter i närområdet.

Köbildning mot korsningen Blommenhovsvägen/Brunnsgatan, finns dokumenterat i trafikanalyser och kommer att ses över inom ett arbete med att förbättra kapaciteten utmed Brunnsgatan. Korsningslösningen kommer att anpassas för att i större utsträckning prioritera kollektivtrafik och biltrafikens högtrafik istället för dagens fria flöde.

Privatperson AK

Synpunkter: Ni har inte ändrat på något gällande Södra Bangårdsgatan. Samtliga bussar ska gå den vägen för att komma in i resecentrumet. Förslag är att bussarna istället går in i resecentrum direkt från Brunnsgatan.

Bemötande:

Olika lösningar för angöring och bussfunktionen har studerats genom åren. Angöring direkt från Brunnsgatan innebär att en stor höjdskillnad ska tas upp samt att bussarnas svängradier tar stora ytor i anspråk vilket innebär problem vid både angöring och svårigheter att inrymma samtliga funktioner som behövs.

Södra Bangårdsgatan kommer i och med byggandet av Nyköpings resecentrum att byggas om och breddas. Den nya sektionen som kan studeras i Funktions-, - utformnings- och gestaltungsprogrammet (FUG) innebär en mer trafiksäker gata med breddad körbana och plats för separerad gång- och cykelväg. Körbanan och korsningen kommer efter byggnationen att vara placerad längre ifrån befintliga husfasader vilket gör angöring till befintliga privatbostäder mer trafiksäkra och de planerade bullerskyddsåtgärder bidrar till en bättre ljudmiljö.

Privatperson PA

Flytta in busstrafik bakom nuvarande magasinsbyggnad och låt södra Bangårdsgatan bli en lugn och säker plats för fotgängare, cyklister och bilar. Det är urbotat dumt o göra södra Bangårdsgatan till en E4 för bussar dygnet runt.

Bemötande:

Se svar till Privatperson AK ovan.

Privatperson JB

Synpunkter: För det första är jag helt emot det stora husbygget som raderar lekparken med träd å allt vid nuvarande centralstationsbyggnad, ta tillbaka det, fullständigt feltänk. Inget jättebygge där, blir trångt å eländigt, var rädd om solen och träderna.

För det andra knepigt att ha taxi-angöringen endast på norrsidan, busspassagerare måste ta sig hela vägen under allting norrut samt tågpassagerare måste veta att de ska gå norrut bort från centrum istället för det som vore naturligt att dra sig mot centrum.

Bemötande:

Nyköpings kommun bedömer att förslaget till ny bebyggelse på fastigheten Skrivaren 9 avslutar kvarteret och sluter detta. Den slutna formen hjälper till att rama in Centralplan som kan upplevas överdimensionerat idag vilket gör att orienteringen inom området upplevs som svag.

Bostadsbebyggelsen kommer att 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.

Ytterligare bostäder i detta läge bedöms som attraktivt utifrån det centrala läget och med ultimata pendlingsförutsättningar för den som möjligen arbetar eller studerar på annan ort.

På södra sidan, på Järnvägsgatan vid Centralplan finns möjligheter att anordna en taxi- och hämta-lämnafunktion. Med bra skyltning kommer resenärerna att ledas rätt.

Ur bland annat trafiksäkerhetsskäl har ingen taxiangöring eller hämta-lämnazon planerats på södra sidan bland busstrafiken. På Södra Bangårdsgatan går idag många bussar och än fler blir det när resecentrum står klart. Ytorna på södra sidan och kring den södra entrén har prioriterats för behoven för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt utrymme för vistelsemiljöer.

Privatperson AK

Synpunkter: Jag förstår inte riktigt hur ni har tänkt att man ska ta sig som gångare/cyklist från det nya resecentrum. Hur har ni tänkt att leda de som går och cyklar från resecentrum in mot centrala delarna?

Jag tycker att det behövs en tunnel under Brunnsgatan vid Gamla kyrkogården så man kommer upp vid kyrkogården och sedan en tunnel under Repslagaregatan så man kan lätt ta sig under den hårt trafikerade Repslagaregatan, som det kommer bli ännu mer trafik på nu.

Egentligen så tycker jag inte att det är så bra att resecentrum ska läggas där över huvudtaget. Det bästa vore att stationen låg ute vid Skavsta och att man använde gamla spåret från Skavsta och in till ett nytt resecentrum som läggs vid parkeringen vid Vipsgrillen. Där man kan ta någon form av pendeltåg till Skavsta och den pendeln kunde gå från Oxelösund via Nyköping och Skavsta. Sedan skulle man kunna ha bussar både stads- och landsortsbussar som stannar där och även chaterbussar. Jag förstår inte varför man ska klämma in ett nytt resecentrum där förslaget är att det ska ligga nu. Finns ju mer plats där jag tycker att resecentrum ska ligga.

Bemötande:

Det ska vara lätt att cykla i Nyköpings kommun. Vi jobbar för att erbjuda säkra, trygga och tillgängliga cykelvägar i och mellan tätorterna.

Det finns flera gång- och cykelvägar till och från Nyköpings framtida resecentrum som gör det lätt att ta sig till samtliga entréer oavsett från vilket håll du kommer ifrån. Det kommer också att vara lätt att passera genom området, inte bara under viadukten vid Brunnsgatan utan också via den Västra passagen som byggs i områdets västra del.

Genom att vi skapar fler passager som är bredare under järnvägen samt att vi utvecklar flera cykelstråk till och från Nyköpings resecentrum tillsammans med flera platser för cykelparkering så kommer flödena spridas ut. Det gör att det skapar bättre tillgänglighet för cykeltrafiken.

Du kommer att kunna ta dig till de centrala delarna via Brunnsgratan eller via Magasinsgratan-Fruängsgratan-Västra Storgatan. Den 11 september invigdes den nya gång- och cykelvägen på Fruängsgratan som kommer att löpa hela vägen från Södra Bangårdsgatan till Hamngatan när den är helt klar. Den sista biten i stråket är planerat i samband med det framtida resecentrumet. Då ska det gå att promenera och cykla hela vägen från Arnöleden fram till Södra Bangårdsgatan.

Tunnel eller bro under/över Brunnsgratan har studerats i tidigare skeden men ramperna hade som hade krävts hade blivit svåra att få in i dessa centrala delar och hade medfört omvägar och kraftiga lutningar.

Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har analyserats, prövats och samrått kring vid ett flertal tidigare tillfällen, bland annat i samband med järnvägsutredningen, Nyköpings fördjupade översiktsplan 2006 och 2013. Tidigare alternativ har bedömts bland annat utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet och möjligheter till vidare stadsutveckling. Analysens slutsatser är att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgratan då alternativet har högst måluppfyllnad.

Privatperson AA

Verksamhetshus helst bort i sin helhet. Ev bara hälften kvar. Kontorslokaler behövs ej. Massor av kontorslokaler är ju omgjorda till bostäder i Nyköping.

Det måste bli mycket bättre utrymme mot Brunnsgratan. Stor och bred cykelbana. Stor och bred gångbana.

Exempel på skandalparkering. Huset som nu byggs närmast Arnöån. Gång o cykelväg busshållplats mycket stor olycksfallsrisk. Mycket gång o cykeltrafik från Arnöområdet som skall fram i denna "getingmidja". Gör ej så på Brunnsgratan. Det skall vara parkering och inga bostäder i västra delen.

Rita om södra entrébyggnaden. Skall vara tak som vatten rinner av ifrån, ca 40°. På inga villkor platta tak. Varför? Jo i Nyköping har vi platta tak på de flesta skolor. Det har varit droppskålar på ex Gripensskolan, Tessin, Stadshus, extra dusch på badhuset och på flera platser. Dessa byggnader har kostat 100-tals miljoner i reparation och kostar fortfarande ex Tessin. Nu får det vara nog. Bygg aldrig mer hus med platta tak. Var vänlig rita om och gör ordentligt.

Det som inte behövs på området är kontor, hotell, saluhall. Minska ner byggvolymen.

Försök att få till en gång och cykeltunnel under Brunnsgatan (bro: Mycket stor olycksfallsrisk, och ej i tidens anda att ha gångtrafik över Brunnsgatan.

Bemötande:

För att få till ett resecentrum som är levande och integrerat mer övriga staden krävs att fler funktioner inryms mer än vad som krävs för resandefunktionerna. Under en tid tillbaka efterfrågas fler kontorslokaler i Nyköping och har de nära till goda kommunikationer blir de än mer attraktiva. Hotell utgår som användning. I bottenvåningen på föreslaget verksamhetshus samt i nuvarande stationshus finns möjlighet att inrymma centrumfunktioner, vilket kan vara ett flertal olika användningar som lämpar sig i centrumområden. Syftet är just att öka användningen av området under fler av dygnets timmar och av fler än av resande.

Brunnsgatan kommer att byggas om i samband med resecentrum med breda gång- och cykelbanor i båda riktningarna. För att se förslaget till ny sektion jämfört med dagens, se sida 94 i Funktions-, -utformnings- och gestaltungsprogrammet (FUG).

Skisserna på entrébyggnaderna utgör inte konstruktionsritning eller bygghandling. Avrinning från entrébyggnadernas tak studeras av Trafikverket i kommande bygghandlingskede.

Tunnel eller bro under/över Brunnsgatan har studerats i tidigare skeden men ramperna hade som hade krävts hade blivit svåra att få in i dessa centrala delar och hade medfört omvägar och kraftiga lutningar.

Privatpersoner AoBN

Varken Blommenhovsvägen eller Norra och Södra Bangatan är gjorda för denna trafik varken före eller efter byggnationen av resecentrum.

Miljön försämras både under och efter byggnation med buller och avgaser och sättningar i husgrunder.

Jag har inte sett nån budget, det har nämnts 300 miljoner, vad händer när det går över 300 miljoner? Var kommer pengarna ifrån?

Att stänga av Brunnsgatan under byggtiden kommer att ställa till med stora problem, trafiken på Hargsvägen ökar och trafiken på E4 runt Nyköping ökar med större risk för trafikolyckor. Dessutom stryps trafiken in till Nyköpings centrala delar vilket gör att de centrala affärerna får mindre kunder och risken ökar för en affärsdöd i centrum.

Om det ska byggas varför ska det byggas så lyxigt?

Bemötande:

Utredningar visar på en ökning av trafiken till och från området jämfört med idag. Både Norra och Södra Bangårdsgatan kommer liksom Brunnsgatan att byggas om för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. För att se förslaget till nya gatusektioner se Funktions-, utformnings- och gestaltungsprogrammet från sida 94.

I samband med området kring Nöthagen utvecklas från verksamhetsområde till mer stadsbebyggelse föreslås också en förändrad gestaltning av Blommenhovsvägen med syfte att skapa en mer trivsamt miljö och bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Korsningen Blommenhovsvägen/Brunnsgatan kommer att ses över och anpassas till den nya trafiksituationen.

Till följd av Nyköpings resecentrum så kommer bullerskyddsåtgärder att genomföras både i form av spårnära skärmar och där det inte räcker som åtgärd planeras även fastighetsnära åtgärder. Fastighetsnära åtgärder utförs av Nyköpings kommun och kommer att göras som ett av de inledande arbetena inför byggnation,

Vad gäller påverkan under byggtid så prövas hänsyn till befintlig bebyggelse i kommande bygglov. I en kontrollplan ska de skyddsåtgärder som behöver vidtas beskrivas avseende bland annat buller, vibrationer, damning och marksättningar och en certifierad sakkunnig är ansvarig för uppföljning.

För att kunna utveckla kollektivtrafiken i kommunen och hela regionen behöver Brunnsgatan byggas om. Avstängning kommer att pågå upp till två år, med ambition att tiden kan kortas ner under kommande detaljprojektering. Under avstängningen kommer en ny passage under järnvägen, Västra passagen, skapas som en del i projektet. Den kommer att användas av blåljustrafik, gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafik under tiden för ombyggnationen. För privatbilar och annan trafik kommer det under denna begränsade period att bli besvärligare då trafiken kommer att behöva ledas om på befintliga vägar i staden.

Innan Brunnsgatan stängs av kommer sista delen av det nya cykelstråket längs med Fruängsgatan att färdigställas och cykelvägen längs med Nyköpingsån ses över för att underlätta för gång- och cykeltrafikanter.

Tillväxten i Nyköping är hög och med ca 700 nya invånare per år är vi nästan 65 000 personer som bor här redan år 2030. Näringslivet växer också och besökarna blir fler. Nyköpings resecentrum är anpassat efter stadens och invånarnas behov idag och i framtiden.

Privatpersoner RoLA

Som boende och ägare till tre av fastigheterna vid Södra Bangårdsgatan, har vi tagit del av ändringar och förbättring av planen för nya resecentret. Vi har

följande synpunkter:

Vad gäller Konduktören xx är vi mycket glada för att huset inte ska rivas, och att man kunnat leda trafiken runt huset på ett godtagbart sätt. Även den breddade gång- och cykelvägen på den delen av Södra Bangårdsgatan med träd planterade mot gatan, är godtagbar.

Då vi också är ägare till Konduktören xx och Skrivaren xx är vi fortsatt bekymrade för trafiken på den delen av Södra Bangårdsgatan med buller och olycksrisk. En förbättring vore att trädplanteringen utanför cykelbanan fortsätter längs med hela Södra Bangårdsgatan.

Vad gäller Konduktören xx, där vi har fasad mot både Södra Bangårdsgatan och Magasinsgatan, upplever vi bullret från gatan som mycket störande. Särskilt utmärkande är ljudet från rullväskor som alla resande har med sig. Nu när Magasinsgatan ska bli tillfart till Resecentrum och trafiken ökar är vi bekymrade för utvecklingen. En rejäl översyn och förslag till åtgärder av förhållandet är nödvändigt.

Bemötande:

Södra Bangårdsgatan kommer att byggas om i samband med byggnationen av Nyköpings resecentrum från korsningen mot Brunnsgatan fram till och med Centralplan och där den möter Järnvägsgatan. Korsningen mot Brunnsgatan kommer att flyttas norrut och gatan som sådan breddas jämfört med idag och förbereds på så vis för det ökade trafikflödet. Avståndet mellan körbana och befintliga bostadsfastigheter ökar och det planeras för bred gång- och cykelbana vilket ökar trafiksäkerheten vid angöring till de privata fastigheterna som för gående och cyklister. Det kan finnas utrymme för trädplantering även längs fortsättningen av gatan vilket får studeras mer ingående i detaljprojekteringen. För att se ny bredd på gatan och förslag till ny sektion vänligen se Funktions-, - utformnings- och gestaltungsprogrammet (FUG) sidan 96.

Nyköpings kommun kommer att genomföra nödvändiga bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder och i vissa fall åtgärder vid befintliga uteplatser i tidigt skede, som en del av förberedande åtgärder, innan byggnationen av Nyköpings resecentrum inleds. Ni kommer att bli kontaktade och få mer information i god tid inför åtgärd.

Privatpersoner PoAS

Vi vill i egenskap av kommuninvånare och närboende lämna nedanstående allmänna synpunkter:

Kommunen har studerat och utvärderat placeringen av resecentrum och kommit fram till det nu aktuella förslaget. Vi ifrågasätter, liksom tidigare, om detta är det bästa läget för ett framtida resecentrum. Den placering som föreslagits medför en rad allvariga negativa konsekvenser som starkt talar

emot det föreslagna läget. Det nya resecentrumet är planerat mitt emellan två gamla bostadsområden som båda kommer att påverkas mycket negativt. Det finns alternativ till den föreslagna placeringen (tex området bakom nuvarande stationshuset) som enligt vår mening inte skulle få dessa negativa konsekvenser och också skulle komma att fungera på ett ändamålsenligt sätt.

Vi anser att det senaste förslaget marginellt är bättre än det tidigare förslaget från februari 2017 genom att cykel- och gångvägen på Norra Bangårdsgatan flyttats till att ligga närmast villafastigheterna. Se i övrigt också vårt samrådsyttrande avseende sänkning grundvatten (bilaga 1) som vi lämnade den 18 oktober 2017.

Vad gäller det nu framlagda förslaget vill vi lämna följande synpunkter:

- Vi anser att förslaget kommer att ge kraftiga negativa påverkningar på miljön i området både vad avser buller, luft, damm och vibrationer. Genom förslaget koncentreras bilar, bussar och tåg till en relativt begränsad yta. Boendemiljön kommer genom förslaget att kraftigt försämrans längs både Södra och Norra Bangårdsgatan med närliggande gator. Nyköping har ett fåtal villaområden med den karaktär och ålder som området mellan järnvägen och lasarettet. Det lagda förslaget kommer att mycket negativt påverka villaområdet. I förslaget skrivs också att "Sammantaget bedöms dock detaljplanen innebära stora negativa konsekvenser för kulturmiljön och risk för påtaglig skada på riksintresset". Mycket anmärkningsvärt att kommunen lägger fram en detaljplan som man själv anser får stora negativa konsekvenser och risk för påtaglig skada.
- Trafiksituationen på Norra Bangårdsgatan kommer att kraftigt försämrans bland annat genom att gatan öppnas för in- och utfart mot Brunngsgatan. Vi tror inte att man i någon annan kommun på liknande sätt låter en gata i ett villaområde bli en starkt trafikerad gata, genomfartsgata, med tung trafik. Gående, och då inte minst skolbarn, kommer att tvingas passera ytterligare en starkt trafikerad gata för att bland annat komma till skolan. Den föreslagna nya korsningen Brunngsgatan/N Bangårdsgatan bedömer vi komma att bli en flaskhals och påverka trafiksituationen i området mycket negativt. Vi anser inte att korsningen behövs och motsätter oss att den byggs. Istället kan Norra Bangårdsgatans nuvarande anslutning till Lasarettsvägen behållas.

I kommunen har ringledden tidigare byggts för att utnyttjas för genomfartstrafiken så att den inte behöver ledas in i bostadsområden. Här föreslås istället, vilket är mycket anmärkningsvärt, att bostadsområdena öppnas upp för kraftigt ökad trafik, inte minst tyngre trafik.

- Enligt förslaget kommer Norra Bangårdsgatan att få mer liv och rörelse. Vi som bor där har inget behov av mer liv och rörelse i området utan

tycker att det idag i stort sett är ett mycket trevligt villaområde, ca 100 år gammalt med trädgårdsstaden som förebild, med en karaktär som behövs och lyfter en stad som Nyköping. Förslaget innebär bara mycket negativa konsekvenser för hela området och då inte minst för fastigheterna längs Norra Bangårdsgatan.

- Kommunen skriver att Norra Bangårdsgatan idag har en mörk bakgårdskänsla o kan upplevas som otrygg. Vi som boende på gatan sedan närmare 20 år har aldrig upplevt någon otrygghet och ej heller någon mörk bakgårdskänsla. Vad vi har synpunkter på är att området närmast järnvägen inte har skötts av fastighetsägaren sedan kolonilotterna togs bort. Vi tror dock att gatan enl. förslaget kommer att bli väsentligt mer otrygg genom att bli en entrebyggnad med väntrum mm byggs vid Norra Bangårdsgatan.
- Enligt vår uppfattning behövs inte den föreslagna entrebyggnaden vid Norra Bangårdsgatan. Resande som kommer norrifrån kan utan problem antingen använda den västliga entrén eller alternativt enkelt ta sig under järnvägen vid Brunnsgatan o på det sättet komma in i resecentrumet söderifrån Om det anses behövas kan också en uppgång byggas utmed järnvägen på södra sidan. Vi anser att miljön blir betydligt mer otrygg genom en tunnel under spåren. Genom att inte låta tunneln fortsätta upp på norra sidan och samtidigt ta bort den norra entrebyggnaden minskar dock risken för att tunneln blir otrygg.

De skisser som finns för entrebyggnaden visar på en kubformad byggnad i tegel och glas. Enligt förslaget ska byggnaden vara så pass stor så att den på ett markant sätt utvisar entrén till resecentrum. Samtidigt skriver man att byggnaden ska smälta in i befintlig bebyggelse vilket den föreslagna byggnaden naturligtvis inte kommer att göra. En byggnad med en volym, materialval och placering enligt förslaget överensstämmer inte med trädgårdsstaden, området eller stadsbilden.

- De resande som kommer med taxi eller ska lämnas av med privatbil anser vi inte behöver göra detta på norra sidan österut. Avlämningen kan istället utan problem arrangeras och ske vid nuvarande centralplan alternativt på norra sidan vid västra tunneln. Kommer att väsentligt underlätta trafiksituationen i hela området.
- Enligt förslaget ska ersättningsbussar, busskytteltrafik, Swebus mm använda Norra Bangårdsgatan som "busshållplats". Vi anser det vara helt fel att flytta en del av bussarna från södra till norra sidan. Inte bara av miljöskäl utan också för att det väsentligt försvårar för resenärerna när en del bussar finns på södra sidan och på norra sidan. På norra sidan finns inte heller tillgång till kiosk, café mm för de som del väntar på bussen. Bussar på Norra Bangårdsgatan försämrar också väsentligt miljön på norra sidan. Möjlighet finns att utöka antalet

dockningsstationer på södra sidan om det anses nödvändigt. Vid informationsmötet för närboende fick vi också information från kommunens miljöenhet att villafastigheterna på Norra Bangårdsgatan kraftigt kommer att påverkas av, förutom busstrafiken, av biltrafiken. Från miljöenhetens sida framfördes att biltrafiken kraftigt skulle försämra av miljön på Norra Bangårdsgatan och att den ökade biltrafiken var ett väsentligt större hot än busstrafiken.

- Kommunen säger sig satsa på miljön. Vi anser inte att man gör det genom det lagda förslaget. I förslaget försöker man att alltför mycket att underlätta bilisterna istället för att underlätta för gående, cyklister och kollektivtrafiken (buss och tåg).
- Området mellan järnvägen och Norra Bangårdsgatan anser vi ska kunna få en parkliknande karaktär med cykelparkeringar och viss kort/långtidsparkering för bilar. Detta gör att det första intrycket av Nyköping blir betydligt trevligare än det förslag som lämnats med en otymlig o onödig entrébyggnad och också busshållplatser. Vi är kritiska till att, enligt förslaget, gamla träd, som det tar decennier att ersätta, kommer att fällas. I området finns bland annat en rödlistad fågel (mindre hackspett), tidigare rödlistad turkduva och rödlistad fjäril.
- Enligt förslaget behövs sannolikt bullerdämpande på flera byggnader utmed Södra och Norra Bangårdsgatan. Vi förutsätter att dessa åtgärder utförs innan det ev bygget av resecentrumet börjar. Bygget i sig kommer att medföra kraftiga behov av bullerdämpande åtgärder.
- Vi anser inte att det är ändamålsenligt att bygga en verksamhetsbyggnad med 3-5 våningar. Enligt förslaget framkommer det att ytan är begränsad och det är svårt att få plats med alla funktioner. Vi kan då inte förstå att man planerar en verksamhetsbyggnad som medför ytterligare trafik mm i området.

Sammanfattningsvis motsätter vi oss:

- Att Norra Bangårdsgatan öppnas för trafik från Brunnsgatan
- Att busshållplatser anläggs utmed Norra Bangårdsgatan
- Att entrébyggnad med tunnel byggs vid Norra Bangårdsgatan
- Att avlämning av resande med taxi och bil sker utmed Norra Bangårdsgatan genom infart från Brunnsgatan
- Att korttidsparkering anläggs utmed Norra Bangårdsgatan
- Att det byggs en verksamhetsbyggnad med utformning enligt förslaget

Som framgår av ovanstående är vi starkt kritiska till det framlagda förslaget. Vi anser att förslaget kommer att innebära en kraftig negativ miljöpåverkan på det aktuella området. Samtidigt kommer inte Nyköping att visa upp en attraktiv miljö, som överensstämmer med karaktären på staden i övrigt, för de som passerar och utnyttjar resecentrumet. Vi vill slutligen framföra att vi inte på

något sätt är emot att det idag missköta området, främst på södra sidan, förändras och att ett resecentrum byggs utifrån Nyköpings behov och förutsättningar, ett resecentrum med en tydlig miljöinriktning.

Av ovanstående skäl motsätter vi oss detaljplaneförslaget i dess föreslagna form.

Bilaga 1

till Sweco Environment AB

Samrådsyttrande sänkning grundvatten

Vi vill med kraft protestera mot planerna att sänka Brunngatan för att öka möjligheterna för tung trafik att komma under järnvägsviadukten och därigenom påtagligt öka den tunga trafiken på Brunngatan och i Nyköpings centrum. Miljökonsekvensbeskrivning enl SWECO Vi har tagit del av miljökonsekvensbeskrivningen (enl. MKB 6 kap. 11-18, 20 § miljöbalken) tillhörande detaljplanen för Nyköpings Resecentrum i Nyköpings Kommun. Den beskriver tydliga negativa effekter på de flesta punkter. Buller och vibrationer där riktvärdena för buller kommer att överskridas vid bostäder i närområdet. Olycksrisker ökar pga närheten till nya byggnader för centrumändamål dvs hotell, kontor etc. och kan leda till oacceptabla risknivåer i anslutning till järnvägen. Dagvattenkvalitet sänks då mycket av dagvattnet kommer att ledas ut i Nyköpingsån orenat och utan att filtreras i marken, som nu, pga ökad mängd hårdgjorda ytor. Kommer att på sikt försämra vattenkvalitén i Nyköpingsån. Stads och landskapsbild påverkas negativt där jämförelsealternativet inte tar hänsyn till befintliga stadens arkitektur, skala och struktur. (Strider mot Bygg o Planlagen) Kulturmiljön påverkas märkbart negativt av jämförelsealternativet på flera punkter. Naturmiljön exploateras med märkbart negativa konsekvenser för natur och för den biologiska mångfalden. Behovsbedömning ang tillstånd för vattenverksamhet för sänkning av Brunngatan En förutsättning för det storskaliga jämförelsealternativet för Resecentrum är just sänkningen av Brunngatan. Påverkan på grundvattnet genom bortledning innebär enligt MB 11 kap 2§ vattenverksamhet och är därmed enl MB 11 kap 9§ tillståndspliktig. Undantaget är verksamhet som inte påverkar varken allmänna eller enskilda intressen. Tydligt är att denna grundvattensänkning påverkar både allmänna och enskilda intressen. Enl geo-hydrologiska undersökningar har det framkommit att ytlagret till stor del består av lera med risk för ytglidning vid ändrade vattenförhållanden. Osäkert hur vattenströmningen till och från Nyköpingsån sker. Stor osäkerhet varför det föreligger en hydraulisk lågpunkt under järnvägsbron som indikerar någon slags bortledning av vatten. Det måste betyda att vattnet som bortleds från viaduktområdet snabbt fylls på av vatten från omkringliggande områden. Detta i sin tur påverkar ett större område med risk för sättningar. Enligt behovsbedömning 2016-10-24 kan det inte uteslutas att området norr om järnvägen (bostadsområdet Lasarettområdet och Folkungavallen) påverkas negativt med stora risker för marksättningar när grundvattentrycket sänks i leran. Stor risk för

sättningskänsliga fundament, byggnader, vatten och avlopp. Att sänka grundvattennivån mitt i et bostadsområde med äldre trävillor, många hus med bergvärme, gamla avlopp och vattenledningar är ytterst riskabelt. Området är redan nu frekvent drabbade av vattenledningsbrott och översvämningar i avlopp med uppåtstigande avloppsvatten i källare. Detta händer regelmässigt när det regnar mycket eller varit längre torrperioder. Det tyder på att marken och rören är mycket känsliga för förändringar i markskiktet. Finns någon säkerhet för husägare att inte drabbas ekonomiskt eller andra olägenheter som sättningar, sprickor i husgrunder, översvämningar, havererade bergvärmeanläggningar och färskvattenöversvämningar? Hur stora marginaler har lagts in när ni beräknat djupet på tråget och tråkantens och djupet på grundvattennivåerna? Hur länge är ett betongtråg tätt som ligger på ett jordlager som rör sig? Minsta spricka ger läckage. Har ni mätt grundvattennivåerna nu i höst? Vi såg att ni mätte i somras när grundvattennivåerna var rekordlåga! Till de redan påvisade riskerna för hela projektet kommer närboende och befolkningens oro och farhågor för både estetiska, mänskliga, ekonomiska, miljömässiga, principiella och långtidsaspekter på projektet. Vi är mycket oroad för att projektet kommer att påverka vår boendemiljö negativt. Försämra husens kvalitet och stabilitet. Försämra naturmiljön omkring Brunnsgatan med färre gröna träd. Leda till havererade vatten och avlopp med översvämningar både av avloppsvatten och färskvatten. Bli alltför kostsamt av skattemedel. Oro för att vi som husägare inte kommer att stå skadefria både materiellt och ekonomiskt vid skador på hus och mark. Stor oro för den långa tid som projektet kommer att pågå. Oro för att ett stort (över 50 meter långt och över 10 m djupt) hål ska under mycket lång tid vara där både barn, vuxna, cyklister, gående dagligen passerar både till och från skola, sjukhus och idrottsplats. Påtagligt försämrade estetiken i området. Oro för den ökade tunga trafiken in i området. Vi protesterar i grunden till hela det storskaliga projektet till Resecentrum som föreslagits. Sist men inte minst till vilken nytta görs detta. Vi kräver en oberoende kostnad-nyttoanalys och en oberoende riskanalys för projektet **PROTEST** Vi motsätter oss kraftfullt planeringen att sänka Brunnsgatan med hänvisning till Miljöbalken och Plan o Bygglagen.

Bemötande:

Nyköpings kommun och Trafikverket kommer vidta de bullerskyddsåtgärder som krävs i form av spårnära skärmar och fastighetsnära åtgärder där skärmarna inte är tillräckligt. Gatorna kommer att breddas och byggas om (nya sektioner) för att anpassas till det tillkommande trafikflödet och för att öka trafiksäkerheten för bland annat gående och cyklister.

Vad gäller påverkan under byggtid så prövas hänsyn till befintlig bebyggelse i kommande bygglov. I en kontrollplan ska de skyddsåtgärder som behöver vidtas beskrivas avseende bland annat buller, vibrationer, damning och marksättningar och en certifierad sakkunnig är ansvarig för uppföljning.

Skada på kulturmiljön som sådan uppstår i och med att det är nödvändigt att i delar riva gamla byggnader som vittnar om den forna tidens användning av området. Kommunen har vidtagit åtgärder för att minska den negativa påverkan på kulturmiljön genom att möjliggöra för att delar av godsmagasinet bevaras och återanvänds inom området, att ny bebyggelse håller skala och materialitet som förekommer i delar av området.

Nyköpings kommun vidhåller att funktioner för Nyköpings resecentrum behövs på norra sidan spår för att samtliga funktioner som behövs ska få plats. På samma vis behövs utfarten mot Brunnsgatan från Norra Bangårdsgatan och för att inte sätta ner kapaciteten på Brunnsgatan i för stor omfattning planeras för enbart högersväng ut från Norra Bangårdsgatan. Övriga åsikter om Norra Bangårdsgatans karaktär noteras.

Ett resecentrum är en knutpunkt där många människor vistas och rör sig. Nyköpings resecentrum ska vara tillgängligt och välkomnande från samtliga håll och därför inte ha en tydlig fram- och baksida. Den planerade passagen under järnvägen och även den norra entrébyggnaden anses därför som nödvändig för att skapa tillgängligheten till resecentrum från flera håll och för att skapa en attraktiv knutpunkt. De 2 redovisade entrébyggnaderna är därför likvärdiga på var sin sida om spår och ligger i linje med detta. Med en god planering av den yttre miljön och med bra belysning anser vi att riskerna att få en otrygg miljö minimeras. Nyköpings resecentrum ska vara en levande och samtidigt trygg plats och behovet av trygghetsskapande åtgärder kommer att utvärderas löpande.

På södra sidan, på Järnvägsgatan vid Centralplan finns möjligheter att, utöver den på norra sidan, att anordna en taxi- och hämta-lämnafunktion. Ur bland annat trafiksäkerhetsskäl har ingen taxiangöring eller hämta-lämna-zon planerats på södra sidan intill den södra entrébyggnaden. På Södra Bangårdsgatan går idag många bussar och än fler blir det när resecentrum står klart. Ytorna på södra sidan och kring den södra entrén har prioriterats för behoven för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt utrymme för vistelsemiljöer och framkomligheten för busstrafiken kommer att vara prioriterad på Södra Bangårdsgatan. Det finns förutsättningar att minimera biltrafiken på gatan till enbart angöringstrafik till fastigheterna längs gatan. Begränsning av biltrafik regleras dock inte i detaljplanen utan hanteras, om behovet uppstår, genom lokala trafikföreskrifter. Bra skyltning kommer leda till att resenärerna lotsas rätt.

Studier av körspår och utrymmen på södra sidan innebär begränsat med utrymme för fler hållplatser vid dockningsterminalen.

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

kort sikt ersätta de värden som ett uppvuxet gammalt träd har men projektet har höga ambitioner om att kompensera förlorade värden så gott det går. Krav har ställts i detaljplanen på plantering av växtlighet i form av träd eller annan grönska för ett antal miljöer.

Nyköpings kommun planerar att genomföra nödvändiga bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder och i vissa fall åtgärder vid befintliga uteplatser i tidigt skede, som en del av förberedande åtgärder, innan byggnationen av Nyköpings resecentrum inleds. Ni kommer att bli kontaktade och få mer information i god tid inför åtgärd.

Platsen för föreslaget verksamhetshus ut mot Brunnsgatan är svår att nyttja för funktioner som är direkt kopplade till resandefunktioner såsom busstorg, bussterminal etc då det med den placeringen inte går att få till bra svängradier för bussarna. För att få till ett resecentrum som är levande och integrerat mer övriga staden krävs också att ytterligare funktioner inryms än vad som krävs för resandefunktionerna. Under en tid tillbaka efterfrågas bland annat fler kontorslokaler i Nyköping och har de nära till goda kommunikationer blir de än mer attraktiva. I bottenvåningen på föreslaget verksamhetshus samt i nuvarande stationshus finns möjlighet att inrymma centrumfunktioner, vilket kan vara ett flertal olika användningar som lämpar sig i centrumområden. Syftet är just att öka användningen av området under fler av dygnets timmer och av fler än av resande.

Synpunkterna kring kommande grundvattensänkning har svarats på i samrådsredogörelsen som hör till tillståndsprövningen av den tillfälliga grundvattensänkningen.

Privatperson KP

Synpunkter på justerat förslag till detaljplan för Nyköpings resecentrum (Dnr BTNB/68)

Den betydligt ökade busstrafiken kommer att påverka fastigheterna efter Södra Bangårdsgatan och tillgängligheten för de boende. I förslaget prioriteras gång, cykel och kollektivtrafik men det finns fortfarande boende som behöver använda bil. Hur skall de boende med bil få tillgång till fastigheten (via befintlig sop-gata??)? Det är inte bara busstrafiken som kommer att öka utan även ökad trafik för upphämtning och avlämning av resenärer.

Den ökade busstrafiken kommer utöver buller och vibrationer i fastigheterna även att innebära störande tomgångskörning i väntan på resenärer och vid trafiksignal.

Bullerbekämpande åtgärder bör införas redan innan byggnationen påbörjas i och med störande byggtrafik. Det gäller även utemiljön. Både för fastigheternas och de boendes välmående.

Ett förtydligande vilka åtgärder som planeras för respektive fastighet är önskvärt och när kommer dessa åtgärder att vara beslutade?

Det finns även oro för ökad skadegörelse och otrygg miljö i och med närheten till Resecentrum. Idag upplevs befintlig bussterminal som en otrygg miljö av många. Hur skall en trygg och säker miljö kring resecentrum säkerställas?

Bemötande:

Angöring till fastigheterna på Södra Bangårdsgatan kommer att fungera på samma sätt som idag. I samband med byggnationen av Nyköpings resecentrum kommer Södra Bangårdsgatan att byggas om från Brunngatan fram till Järnvägsgatan och enligt den nya sektionen (redovisas på sidan 95 i Funktions- utformnings- och gestaltungsprogram, FUG) kommer området fram till vägbanan att breddas med dryga 2,5 meter jämfört med dagens situation. Från fastighet till körfält kommer plats finnas (5,5 meter) för säker angöring.

Till följd av Nyköpings resecentrum så kommer bullerskyddsåtgärder att genomföras både i form av spårnära skärmar och där det inte räcker som åtgärd planeras även fastighetsnära åtgärder. Fastighetsnära åtgärder utförs av Nyköpings kommun och kommer att göras som ett av de inledande arbetena inför byggnation. Ni kommer att få mer information och bli kontaktade i god tid före planerad åtgärd. De åtgärder som initialt bedömts bli aktuella att genomföra är fönsteråtgärder och för vissa fastigheter även ventilåtgärd samt uteplatsåtgärder. I Bilaga 14 till trafikbullerutredningen finns en sammanställning över förslag till åtgärder på fastighetsnivå.

Ett resecentrum är en knutpunkt där många människor vistas och rör sig. Nyköpings resecentrum ska vara en tillgänglig och välkomnande plats för alla. De som vistas där ska uppleva att det är en trygg och säker plats. Ett resecentrum är en plats där många människor rör sig och en sådan plats kan bli en samlingsplats, en knutpunkt, för många. Nyköpings kommun arbetar i nära samarbete med polisen vad gäller platser i Nyköping där till exempel ungdomar samlas och ibland upplevs som stökiga och där en del människor känner otrygghet. När en offentlig plats planeras är det viktigt att den fysiska planeringen görs på ett sätt så att platsen upplevs som trygg och säker. Vi samarbetar bland annat med Jernhusens specialister vad gäller till exempel detaljutformning och inredning för att minska upplevd otrygghet. Med exempelvis bra belysning och med en god planering av den yttre miljön anser vi att riskerna att få en otrygg miljö minimeras. Behovet av trygghetsskapande åtgärder utvärderas löpande. Nyköpings resecentrum ska vara en levande och trygg plats.

Privatperson PS

Nyköpings befolkning ökar stadigt och med den trafiken. Redan idag bildas långa köer på Brunngatan när ambulans- eller brandstationen har utryckning. Den centrala infarten från E4-an måste avlastas. Några alternativ har inte presenterats. Ett rimligt alternativ är att inte investera i ett helt nytt

resecentrum "vid Folkungavallen", utan att utveckla den befintliga järnvägsstationen istället.

Använd nuvarande stationsbyggnad som entré till det nya resecentret som byggs. Där blir också kopplingen till TGOJ-banan naturlig. Den avlastning som krävs av den centrala infarten från E4an enligt ovan, kan då lösas genom södra infarten via Högrunns industriområde. Här öppnas också möjligheten att framöver förlänga TGOJ-banan till Skavsta och vidare till Flen, Katrineholm, Eskilstuna, Västerås för persontrafik.

Bemötande:

I ett växande Nyköping krävs det ett flertal samverkande åtgärder för att förbättra tillgängligheten och framkomligheten på kort och på längre sikt. Nyköpings kommun arbetar kontinuerligt med trafikplanering som en del av stadsplaneringen och i det arbetet ingår att analysera förutsättningarna för stadens möjligheter att fortsätta växa.

Nyköpings utveckling och tillväxt medför ökad belastning på transportsystemet i stadens centrala delar. Detta både till följd av ökad biltrafik men även en ökning av stadens mjukare resealternativ, så som kollektivtrafik, gång och cykel. En del i stadens utveckling är tillkomsten av ett resecentrum, vars funktion och läge i sig ställer höga krav på vägnätets funktionalitet men som bidrar till att fler väljer att resa med hållbara och kapacitetsstarka trafikslag .

En övergripande trafikutredningen har genomförts med syfte att få ett helhetsperspektiv på trafiksituationen i Nyköping med fokus på bland annat området kring Hället, Nyköpings resecentrum och Nöthagen. Trafikutredningen presenterar olika åtgärdsförslag på kort såväl som på längre sikt som inbegriper om- och nybyggnationer av korsningar, omledning av trafik samtidigt som "mobility management"-åtgärder rekommenderas för att påverka resandet mot andra färdalternativ än bil samt och se över policydokument kring bland annat parkering En åtgärd för nybyggnation är tillkomsten av den så kallade Hemgårdspassagen, en ny förbindelse över järnvägen mellan Blommenhovsvägen och trafikplats Kungsladugården. Analysen pekade även på att en passage över järnvägen vid Hemgården kan bidra till att leda trafik runt centrum och avlasta densamma. Den så kallade Hemgårdspassagen är en viktig del för att kunna utveckla staden inom Dammgruvan och Högrunn men kopplar även an till Oppeby och Idbäcken.

Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har analyserats, prövats och samrått kring i ett flertal steg, bland annat i samband med järnvägsutredningen, Nyköpings fördjupade översiktsplan 2006 och 2013. Tidigare alternativ har bedömts bland annat utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet och möjligheter till vidare stadsutveckling. Analysens slutsatser är att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan då alternativet har högst måluppfyllnad.

Privatperson IM

Har tidigare lämnat synpunkter skriftligt och muntligt.
Kostnaden för att sänka Brunnsgatan, stänga av väg istället för att flytta Folkungavallens skrank till Rosvalla och bygg resecenter på grönområdet med hiss, rulltrappor upp till spårområdet. Då finns också expansionsmöjligheter. Nu bygger ni in er på bda sidor om järnvägens bebyggelse. Expansionsmöjligheter inga, om ni inte tänker lösa in fastigheterna runt om. Kostnad!! Vad pengar ni slösar från oss skattebetalare, det är inte okey! Se bara vad som hänt med Åkroken, badet, högstadieskolorna (som man vuxit ur redan). Gymnasieskolan som ska bli en, tror ni att den kommer att räcka till. Lite långsiktigare planering vore på sin plats i annars denna fina stad!

Bemötande:

Nyköpings resecentrum utformas för att möta den befolkningsutveckling vi ser och för den ökade pendling som är en del i en växande region och som en del av den förbättrade tillgänglighet som Ostlänken ger. Anläggningen som planeras tillåter en utökad turtäthet på banan utan att ytterligare infrastruktur behöver byggas på stationen.

Privatpersoner CLoMKL

I egenskap av sakägare, fastighet Borren xx, motsätter vi oss härmed det förslag till justerad detaljplan som presenterats.

Nedan redogör vi för våra synpunkter.

Vi är mycket oroliga över den planerade sänkningen av Brunnsgatan och de effekter det kommer att medföra dels på vår fastighet och dels angående en ökning av tung trafik. Det sades på informationsmötet 16/5 -18 att det inte är tänkt att den tunga trafiken ska öka på Brunnsgatan, men om det går att köra med lastbilar och andra stora, tunga fordon under den sänkta vägen så kommer det förmodligen ske. Vilka garantier kan ni ge att det inte kommer att bli så? Det är den tunga trafiken som gör att det redan idag vibrerar mkt i vårt hus därför är vi väldigt oroliga. I samband med sänkningen planeras även en breddning av Brunnsgatan vilket gör att vi får trafiken ännu närmare vår fastighet, detta är vi också mycket bekymrade och oroade över då det med säkerhet kommer att öka både bullernivån och vibrationerna i vår fastighet och vi kommer att få bussar mm 2 m från vårt köksfönster. Just vår fastighet, borren 1, är särskilt utsatt för ökat buller, avgaser och sättningar i huset pga läget. Vi är även oroliga att grundvattensänkningen kommer att påverka oss negativt med sättningar eller kanske ännu värre olyckor.... vi vet ju att huset står på ca 30 m blålera (har installerat bergvärme) och påverkan på framförallt stora gamla träd som har djupa rötter vilka kanske kommer dö.

Vi är fortfarande bekymrade över att man inte planerar in hur trafiken istället ska minska på Brunnsgatan genom att planera för andra vägar som

avlastning. Varför har man inte jämfört med ett alternativ att lägga resecentrum närmare SunLight området? Då behöver man inte förstöra den nästan 100 år gamla K-märkta villastan lasarettområdet, genom att öka trafiken genom hela området, utan man kan använda andra vägar. Man planerar ju för att bygga bostäder västerut och då behöver man ju ändå tänka till med vägar där, varför inte samplanera det med en bättre lösning för tillgänglighet till ett nytt resecentrum lite längre västerut så att inga nuvarande boendeyrken behöver påverkas så negativt som de nu gör med det liggande förslaget. En annan fördel med det läget är att man inte behöver dra tågspåren genom Nyköping utan kan dra dem rakt ut mot stambanan. Det är vansinne att planera för att spåren ska gå rakt igenom Nyköping nu när man har möjlighet att tänka om. Man räknar med att antalet godståg inom en nära framtid kommer att öka från ett par st/dygn till 40 st/dygn enligt uppgifter att läsa på kommunens hemsida! Godstågen gör att det vibrerar enormt mycket i marken/husen och de kan dessutom ha farligt gods. Alla andra kommuner som bygger nya resecentrum planerar för att inte dra godståg genom stan och för att minska/hindra biltrafik/tung trafik in mot stan.

Utöver ovanstående synpunkter kvarstår tidigare synpunkter dels på detaljplan för resecentrum (bilaga 1) och dels för sänkningen av Brunnsgratan (bilaga 2).

Bilaga 1

till Trafikverket, Dnr: 2014/19364 trafikverket@trafikverket.se

I egenskap av sakägare, fastighet Borren xx motsätter vi oss härmed det förslag till ny detaljplan som presenterats.

Nedan redogör vi för våra synpunkter med exempel på negativa konsekvenser som den nu skissade detaljplanen medför.

Vi motsätter oss en breddning av Brunnsgratan och fällning av kastanierna längs Brunnsgratan

Planen medför en ökad trafik på Brunnsgratan med 24% enligt MKB. Detta kommer att medföra ökade vibrationer och ökat buller i bland annat vårt hus. Den redan idag hårt belastade Brunnsgratan kommer att bli ännu mer belastad. Marken är gammal sjö och lerbotten (Vi fick borra genom 30 m blålera för att komma till berggrund vid installation av bergvärme) och den ökade trafiken kommer att öka framförallt de vibrationer vi redan har idag då marken inte är stabil.

En breddning av Brunnsgratan kommer medföra att kastanierna längs med gatan måste tas bort. Under den tiden på året då man vistas mycket ute är de grönskande träden ett oersättligt bullerskydd för oss, vilket gör att vi kan vistas i vår trädgård. Tar ni bort dem kommer vi inte kunna vara på vår tomt, dessutom kommer trafiken ännu närmare vårt hus vilket ökar buller och vibrationer ytterligare. Träden ger även en välbehövlig grönska och en vacker inramning av Brunnsgratan.

Vi motsätter oss ett ökat trafikflöde på Brunnsqatan med trafik in på norra Bangårdsgatan

I den föreslagna detaljplanen kommer vårt villaområde, som är en kulturmiljö som bör bevaras, att bli genomfartsområde för bussar, bilar som ska parkeras och folk som ska lämnas/hämtas. Man brukar skydda bostadsområden mot genomfartstrafik, varför tänker man inte så nu? Det kommer att bli otryggt framförallt för våra barn med den ökade trafiken och man bör istället dels avlasta det redan höga trycket på Brunnsqatan (idag är det långa köer på Brunnsqatan, och Repslagaregatan vilken också bör avlastas) och dels stoppa genomfartstrafiken i bostadsområdet. Vi anser att kommunen bör överväga ytterligare en tillfart till resecentrum tex väster om stationshuset som en avlastning. Detta tror vi att även utryckningsfordonen från Lasarettet och brandstationen längs Brunnsqatan skulle uppskatta.

Vi kan läsa i detaljplaneförslaget att "sammantaget bedöms dock detaljplanen innebära negativa konsekvenser för kulturmiljön och risk för påtaglig skada på riksintresset". Vi anser att detaljplanen förstör villaområdets charm som är en del av stadsbilden som ju är över 100 år gammalt med trädgårdsstaden som förebild. Hela detaljplanen med skövling av kastanjeträden, breddning av gatan och infart till Norra Bangårdsgatan i planen får därmed negativa konsekvenser för fastigheterna inte minst för oss längs Brunnsqatan och boende på Lasarettsvägen.

Man konstaterar i MKB:n att **"Ska/mötet mellan resecentrum och villaområdet längs gatans norra sida med sina trähus och välskötta trädgårdar kommer bli påtaglig. Gatans rumslighet och skala kommer att minska"**.

Vi motsätter oss en sänkning av Brunnsqatan

Om man sänker Brunnsqatan kommer den tunga trafiken med större bussar och lastbilar mm öka på Brunnsqatan vilket kommer att öka bullret och framförallt vibrationerna i marken och därmed i våra hus ännu mer. Led inte in tyngre trafik i detta känsliga område utan led dem på andra vägar. Idag är det som stör oss mest bullret och vibrationerna (som verkligen känns i hela huset) från förbipasserande bussar (och tunga godståg). Flytta resecentrum till nuvarande stationsområdet och västerut mot SunLight området istället så förstörs inte vårt bostadsområde eller Södra Bangårdsgatans bostadsområde, och Brunnsqatan avlastas.

Vi motsätter oss det nya 6 vån huset som ska byggas

Stadsbilden kommer att påverkas negativt av att man planerar ett 6 våningar högt konstorhus. Vi läser i Miljökonsekvensbeskrivningen att: *"Risk kan finnas att Nyköpings resecentrums miljö får en storskalig känsla där trafikstrukturerna*

tillåts dominera utformningen och där mötet mellan bangårdsområdets nya utformning blir en för storskalig kontrast mot de omgivande kvarterens småskalighet". Detta utanför vår uppfart till vårt hus som är vår framsida med angränsande tomt.

Vi motsätter oss ökningen av godståg genom Nyköping

I MKB:n kan man läsa att antalet godståg genom stan kommer att öka markant. Godstågen är de tåg som vi känner mest vibrationer från då de bara kör igenom utan att stanna och de är dessutom långa och tunga. Barriären som blir långs med hela genomfarten i Nyköping förstärks då man måste bygga höga bullerskydd pga ökningen av godståg genom stan. Det kommer även att öka olycksrisken.

Vi emotsätter oss däremot inte att kommunen vill snygga till den gamla bangården med övergiven räls och vi föreslår att man funderar en gång till över var resecentrum ska ligga, vilket står i brevet från samhällsbyggnad "*att man nu prövar platsens lämplighet*". Lägg inte resecentrum enligt förslaget då det får för många negativa konsekvenser och alltså inte är en lämplig plats. Öka inte trafiken på Brunnsgatan som redan är hårt belastad utan led in trafik på andra (nya) vägar. Förstör inte vårt bostadsområde genom att leda in en massa persontrafik och bussar i området.

Bilaga 2

till: Sweco Environment AB i Stockholm

Synpunkter på förslag om sänkning av grundvatten inför byggnation av Nyköpings resecentrum

I egenskap av sakägare, fastighet Borren xx motsätter vi oss härmed en sänkning av grundvattnet för att kunna sänka Brunnsgatan.

Nedan redogör vi för våra synpunkter.

Sättningar på fastighet och skador på ledningar

Vem har ansvar om det sker sättningsskador på våran fastighet Borren 1, eller vårt avloppssystem, våra elledningar och vattenledningar eller vår bergvärme (borrad till 180m djup genom ca 30 meter lera). Vi är mycket oroliga att den föreslagna grundvattensänkningen kommer att medföra skador på vår fastighet och diverse ledningar då allt står på lera och även silt. Det kommer att röra på sig i marken om man sänker fuktigheten där under en tvåårsperiod. Vad görs om detta händer? Vem ska betala för reparationer/återställande eller köpa ut oss om det inte går att bo kvar i vårt hus längre och vem avgör om det anses som bebodigt eller inte? Vi vill veta er plan för hur ni tänker följa upp före, under och efter byggnationen vilka eventuella skador som har tillkommit, och mätning av buller under byggtiden.

Kastanierna längs Brunnsqatan och övriga stora träd i påverkansområdet

De stora kastanierna och bokarna, längsmed Brunnsqatan och vid viadukten, har troligtvis både stora och djupa rotsystem vilka når grundvattnet idag. Hur kommer de att påverkas då ni sänker grundvattennivån? Det duger inte att man antar att deras rötter inte når grundvattnet. Om de gör det kommer de förmodligen att dö av en grundvattensänkning och dessa grönskande träd är ett oersättligt bullerskydd för oss under sommarhalvåret. Träden ger även en välbehövlig grönska och en vacker inramning av Brunnsqatan.

Boendemiljön

Under de två år som grundvattensänkningen kommer att vara så blir vår boendemiljö en byggarbetsplats. Vår fastighet ligger närmast viadukten och vi undrar hur säkert det kommer att bli att bo här. Vi har tre barn och det finns många barn i bostadsområdet. Det kommer att vibrera ännu mer i marken än vad det gör idag av alla tunga arbetsmaskiner och bullernivån kommer att öka.

Varför sänka Brunnsqatan

Om man sänker Brunnsqatan kommer den tunga trafiken med större bussar och lastbilar mm öka på Brunnsqatan vilket kommer att öka bullret och framförallt vibrationerna i marken och därmed i våra hus ännu mer. Grundvattensänkningen är tänkt för att kunna öka genomfarten på Brunnsqatan. Varför avvaktar man inte svar till alla de synpunkter som kom till samrådet om resecentrum där förhoppningsvis ändringar kommer att finnas, vilket medför att Brunnsqatan inte kommer att sänkas. Varför tänker man inte på att istället avlasta det idag redan höga trycket på Brunnsqatan (idag är det långa köer på Brunnsqatan, och Repslagaregatan vilken också bör avlastas). Dra tyngre och större/högre fordon via andra vägar och tänk istället som man gör i många andra städer som växer att man inte ska öka trafiken in till stan utan snarare minska och förhindra den.

Bemötande:

En passage under järnvägen på Brunnsqatan 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 med ombyggnationen är inte att tillåta fler tunga fordon genom staden. Genom trafiklagstiftningen finns möjlighet att vidta åtgärder för att vägvisa och förbjuda genomfartstrafik genom centrum vilket är åtgärder som inte regleras genom detaljplan. Nyköpings tillväxt sker med fokus på förtätning och omvandling av redan befintliga områden och målpunkter med mycket tung trafik kommer fortsätta att flyttas utanför stadskärnan i samband med detta. Omvandlingen av Nöthagen-området innebär exempelvis att typen av trafik som trafikerar området kommer att förändras där andelen tung trafik (lastbilstrafik till industriområdet) kommer att minska i jämförelse med dagens situation. Ombyggnaden av Brunnsqatan behöver därmed inte leda till att oönskad tung trafik kommer att öka på Brunnsqatan eller på andra centrala huvudgator.

När Brunnsgatan byggs om och de tillkommande passagerna under spåren ska byggas kommer grundvattennivån tillfälligt att sänkas. För att sänka grundvattnet krävs tillstånd från Mark- och miljödomstolen. Den påverkan som arbetet med att sänka grundvattnet kan innebära såsom sättningar studeras och utreds i arbetet med att ta fram en tillståndsansökan. Risker för sättningar till följd av grundvattensänkningen bedöms som små men mätningar och uppföljning kommer göras genom hela processen för att säkerställa att inte sättningar sker.

En riskanalys utifrån omgivningspåverkan av planerade åtgärder kommer att tas fram. Denna kommer bland annat identifiera vilka byggnader och andra anläggningar som är känsliga för sättningar, dels till följd av vibrationer från själva byggnationen av området och från sänkta grundvattennivåer i samband med byggandet av passager under spår. Sättningsrörelser och grundvattennivåer kommer att följas upp i kontrollprogram där nivåer mäts regelbundet före, under och efter byggskedet. Om skada skulle uppstå till följd av byggnationen kommer kommunen eller Trafikverket att ersätta denna enligt ordningen om oförutsedd skada.

Vad gäller påverkan på angränsande fastigheter under byggtid så provas hänsyn till befintlig bebyggelse i kommande bygglov. I en kontrollplan ska de skyddsåtgärder som behöver vidtas beskrivas avseende bland annat buller, vibrationer, damning och marksättningar och en certifierad sakkunnig är ansvarig för uppföljning.

Till följd av Nyköpings resecentrum så kommer bullerskyddsåtgärder att genomföras både i form av spårnära skärmar och där det inte räcker som åtgärd planeras även fastighetsnära åtgärder. Fastighetsnära åtgärder utförs av Nyköpings kommun och kommer att göras som ett av de inledande arbetena inför byggnation. Ni kommer att få mer information och bli kontaktade i god tid före planerad åtgärd. De åtgärder som initialt bedömts bli aktuella att genomföra är fönsteråtgärder och för vissa fastigheter även ventilåtgärd samt uteplatsåtgärder. I Bilaga 14 till trafikbullerutredningen finns en sammansställning över förslag till åtgärder på fastighetsnivå.

I ett växande Nyköping krävs det ett flertal åtgärder för att öka tillgängligheten och framkomligheten på kort och på lång sikt. Nyköpings kommun arbetar kontinuerligt med trafikplanering som en del av stadsplaneringen och det arbetet ingår att analysera förutsättningarna för stadens möjligheter att fortsätta växa.

Nyköpings utveckling och tillväxt medför ökad belastning på transportsystemet i stadens centrala delar. Detta både till följd av ökad biltrafik men även en ökning av stadens mjukare resealternativ, så som kollektivtrafik, gång och cykel. En del i stadens utveckling är tillkomsten av ett resecentrum, vars funktion och läge i sig ställer höga krav på vägnätets funktionalitet men som

bidrar till att fler väljer att resa med hållbara och kapacitetsstarka trafikslag. En övergripande trafikutredningen har genomförts med syfte att få ett helhetsperspektiv på trafiksituationen i Nyköping med fokus på bland annat området kring Hållet, Nyköpings resecentrum och Nöthagen.

Trafikutredningen presenterar olika åtgärdsförslag på kort såväl som lång sikt som inbegriper om- och nybyggnationer av korsningar, omledning av trafik samtidigt som "mobility management" -vars åtgärder ska främja kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Ett av åtgärdsförslagen för nybyggnation är tillkomsten av den så kallade Hemgårdspassagen, en ny förbindelse över järnvägen mellan Blommenhovsvägen och trafikplats Kungsladugården. Denna skulle möjliggöra en omledning av biltrafiken som i dagsläget åker genom Nyköping och på vis avlasta vägnätet i centrum.

Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har analyserats, prövats och samrått kring i ett flertal steg, bland annat i samband med järnvägsutredningen, Nyköpings fördjupade översiktsplan 2006 och 2013. Tidigare alternativ har bedömts bland annat utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet och möjligheter till vidare stadsutveckling. Analysens slutsatser är att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgratan då alternativet har högst målpuppfyllnad.

Vad gäller vibrationer från spår hänvisas till Trafikverkets järnvägsplan. Vad som kan utläsas ur järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning som under december-januari 2019/2020 är utställd för granskning anges att målsättningen är att järnvägsanläggningen ska innehålla angivna riktvärden avseende markvibrationer och stomljud (0,4 mm/s vägd RMS nattetid 06-22 inomhus och 35 dB(A) för stomljud). Eftersom de nya spåren inte kommer att förläggas närmare bostadshus jämfört med befintliga spår och baserat på överslagsberäkningar utifrån uppmätta vibrationsnivåer vid tågpassage på befintligt spår, bedöms vibrationsriktvärdet klaras för både persontåg och godståg. För att med säkerhet uppfylla riktvärdet kan det bli aktuellt att vidta åtgärder i spår och järnvägsbanken. Detta behöver studeras närmare under kommande detaljprojekteringen.

När det gäller stomljudsnivån på grund av tågtrafik på de nya spåren inom delsträckan har förnyade beräkningar visat att denna blir som högst vid bostadshus när godståg passerar i 90 km/h (ref 44). Beräkningarna visar stomljudsnivåer som väl understiger riktvärdet på 35 dBA. Närboende kommer alltså inte att utsättas för högre stomljudsnivåer jämfört med nuläget, men på grund av fler tågpassager kommer närboende att utsättas för stomljud oftare. Planbeskrivningens avsnitt om vibrationer har förtydligats kring bedömning av vibrationer från spårtrafik och slutsatser utifrån uppgifter från Trafikverkets järnvägsplan.

Synpunkterna kring kommande grundvattensänkning har svarats på i samrådsredogörelsen som hör till tillståndsprövningen av den tillfälliga grundvattensänkningen.

Boende längs Södra Bangårdsgatan gm Privatpersoner JoEJ

Vi som bor längs Södra Bangårdsgatan känner idag en stor oro över det detaljförslag som presenterades vid mötet den 16 maj. Det kraftigt ökande trafikflödet som det skulle innebära med ett nytt resecentrum utanför våra fastigheter innebär en stor påfrestning och kommer försämra vår boendemiljö om förebyggande åtgärder inte finns.

Idag åker ca 300 bussar per dygn längs vår gata och i det presenterade förslaget kommer denna trafik att öka till det tredubbla, 900 bussar per dygn. Tilläggs ska också att vår gata tidigare var enkelriktad och att busstrafik helt var förbjuden. Våra hus från 1940 ansågs inte vara rustade för den påfrestning som den tunga busstrafiken innebär.

Om Nyköpings kommun har som målsättning att en god boendemiljö bibehålls och för att bevara våra hus är det av största vikt att övrig biltrafik begränsas. Vi ser därför att det är nödvändigt med en trafikreglering så att endast boende längs gatan har tillträde utöver den redan planerade busstrafiken. Att även tillåta taxi och personbilar längs Södra Bangårdsgatan kommer leda till en ohållbar boendesituation med försämrad luftkvalitet och ökad ljudnivå.

Innan byggandet av ett nytt resecentrum börjar är det också viktigt att kommunen arbetar fram och presenterar en åtgärdsplan med avseende på bullerdämpande åtgärder. En åtgärdsplan behövs även för vår ventilation då de flesta fastigheter idag endast har självdrag. Dessa två åtgärder tillsammans med en trafikreglering är nödvändigt för att bibehålla vår idag goda boendemiljö, både under byggnationstiden samt när resecentrumet med den ökade busstrafiken står färdigt.

Bemötande:

I samband med byggandet av Nyköpings resecentrum kommer både Brunngatan, Södra- och Norra Bangårdsgatan att breddas och byggas om (nya sektioner) för att anpassas till det tillkommande trafikflödet och för att öka trafiksäkerheten för bland annat gående och cyklister. Vad gäller Södra Bangårdsgatan så kommer gatan att byggas om från Brunngatan fram till Järnvägsgatan. Förslag på ny sektion redovisas på sidan 95 i Funktions- utformnings- och gestaltungsprogram, FUG, vilket visar att bland annat utrymmet fram till vägbanan kommer att öka med dryga 2,5 meter jämfört med dagens situation. Angöring till fastigheterna på Södra Bangårdsgatan kommer inte att påverkas utan bedöms bli mer trafiksäker då utrymmer mellan fastighet och körbana ökar. Vid utfart kan bilar ställa upp utan risk för att bli stående i vägbanan.

Ytorna på södra sidan spårområdet har prioriterats för behoven för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt utrymme för vistelsemiljöer och framkomligheten för busstrafiken kommer att vara prioriterad på Södra Bangårdsgatan. Det

finns förutsättningar att minimera biltrafiken på gatan till enbart angöringstrafik till fastigheterna längs gatan. Begränsning av biltrafik regleras dock inte i detaljplanen utan hanteras, om behovet uppstår, genom lokala trafikföreskrifter.

Till följd av Nyköpings resecentrum så kommer bullerskyddsåtgärder att genomföras både i form av spårnära skärmar och där det inte räcker som åtgärd planeras även fastighetsnära åtgärder. Fastighetsnära åtgärder utförs av Nyköpings kommun och kommer att göras som ett av de inledande arbetena inför byggnation. Ni kommer att få mer information och bli kontaktade i god tid före planerad åtgärd. De åtgärder som initialt bedömts blir aktuella på fastighetsnivå är fönsteråtgärder och för vissa fastigheter även ventilåtgärd samt uteplatsåtgärder. I Bilaga 14 till trafikbullerutredningen finns en sammansställning över förslag till åtgärder på fastighetsnivå. Nyköpings kommun och Trafikverket kommer vidta de bullerskyddsåtgärder som krävs i form av spårnära skärmar och fastighetsnära åtgärder där skärmarna inte är tillräckligt. Gatorna kommer att breddas och byggas om (nya sektioner) för att anpassas till det tillkommande trafikflödet och för att öka trafiksäkerheten för bland annat gående och cyklister.

Privatpersoner FoMD

Synpunkter - Övergripande

Vi kan tyvärr konstatera att Nyköpings kommun, trots många synpunkter under tidigare genomfört samråd för detaljplan resecentrum, väljer att gå vidare med ett riktigt dåligt och illa genomtänkt detaljplaneförslag.

MKB:n är inte trovärdig

Kommunen saknar fortfarande ett trovärdigt jämförelsealternativ i miljökonsekvens-beskrivningen (MKB). Enligt Miljöbalken, MB, 6 kap 7§ punkt 4 ska MKB:n redovisa:

" .. alternativa platser, om sådana är möjliga, samt alternativa utformningar .. " I MKB:n finns ett huvudalternativ, ett jämförelsealternativ och ett nollalternativ. Nollalternativet (bussterminalen kvar vid Teaterparken) är inte ett realistiskt alternativ. Jämförelsealternativet är likt huvudalternativet och båda dessa förslag bedöms ta "märkbara negativa konsekvenser för naturvärden och h den biologiska mångfalden" (citat ur MKB:n).

Kommunen behöver utreda ett bra jämförelsealternativ i ett helt annat läge i MKB:n där de samlade konsekvenserna för naturmiljön och andra värden kan vara godtagbara för att vara trovärdig och för att uppfylla gällande lagstiftning. Ett exempel är Sunlightområdet. De barriärer som finns där skulle med liknande "undergångar" eller ljusa och väderskyddade övergångar som i huvudalternativet bemästras och är alltså ett möjligt jämförelsealternativ.

Nya utredningar visar på problem - alternativt förslag saknas där problem inte tillskapas.

De genomförda utredningar som har gjorts i samband med granskning av detaljplan för resecentrum, avseende t.ex. buller, vibrationer, FUG och MKB visar att nu aktuellt förslag medför stora negativa konsekvenser. Det kan gälla alltifrån mer buller och vibrationer till en kraftigt påverkad stadsbild med storskaliga tillägg till fällning av många stora, äldre träd etc.

Alternativt förslag saknas där problem inte tillskapas eller är avsevärt mindre.

Aktuellt förslag ej trovärdigt med tanke på vad utredningarna visar

De markundersökningar som gjorts i området visar att marken kring Brunnsgatan kan vara sättningsbenägen, enligt tidigare samrådsunderlag från Sweco, sammanställt 2017-09-22, i samband med samråd av sänkning av grundvattnet.

Att genomföra buller- och vibrationsutredningar på Norra Bangårdsgatan med 1 st buss som endast framförs i 25 km/h är inte trovärdigt då vi vet att buller och vibrationer ökar med stigande hastighet och antalet fordon. Den samlade bedömningen, med 1 st buss framförd i ytterst låg hastighet, blir att "risk för vibrationsstörning från den planerade busstrafiken enligt planförslaget är liten för de boende. En förutsättning är dock att ojämnheter som t.ex. farthinder, nedsänkta brunnsock osv i gatan undviks." (citrat sammanfattning Swecos vibrationsutredning 2018-04-05). I bullerutredningen, S weco , PM 2017-10-02, har också endast 1 st buss trafikerat Norra Bangårdsgatan i 25 km/h. Buller ökar med antalet fordon och hastighet.

Det är inte bra att lägga busstrafik i ett bostadsområde med dessa förutsättningar och det är lätt att förstå varför.

Funktion Utformning Gestaltningsprogram, FUG, Sweco, mars 2018 visar att området påverkas kraftigt och till stora delar negativt, vilket också redovisas i MKB:n samt i behovsbedömningen.

Att t.ex. kalhugga bort befintlig kastanjeallé på Brunnsgatan för att göra bredare bilvägar tillhör 1960-talets stadsplanering. Detsamma gäller för att falla alla bokträd vid Norra Bangårdsgatan. Det överensstämmer inte med en hållbar stadsutveckling. Om nya träd planteras på helt andra platser kan de inte ersätta befintliga stora, gamla träd. Stadsmiljön förfulas.

Vi motsätter oss aktuellt detaljplaneförslag

Utöver ovanstående synpunkter kvarstår tidigare synpunkter i de delar där våra tidigare synpunkter på detaljplan för resecentrum ej har tillgodosetts, se bilaga 1. Vi hänvisar även till tidigare yttrande i samband med genomfört samråd sänkning av grundvattnet på de punkter där våra synpunkter ej har tillgodosetts, se bilaga 2.

Av ovanstående skäl motsätter vi oss detaljplaneförslaget i dess föreslagna form.

Bilaga 1

Synpunkter detaljplan Resecentrum samråd

Övergripande

Vi är sedan många år Nyköpingsbor, trivs i kommunen och delar visionerna om hållbar tillväxt, social sammanhållning, grön omställning, integrering i Stockholmsregionen och hållbar ekonomi. Nyköping är en fin stad att leva och verka i. Det är för oss som kommunmedborgare och berörda sakägare angeläget att Resecentrum är förankrat i kommunens vision och bidrar till att förverkliga den.

Vi har med intresse följt den lokala debatten om Resecentrum. Utifrån detta vill vi, inledningsvis, framföra vår tveksamhet till den föreslagna lokaliseringen av Resecentrum.

Senare i vår skrivelse framför vi vissa konkreta synpunkter på det aktuella planförslaget.

Om lokaliseringen av Resecentrum

I den debatt som följt på planförslaget har två huvudsakliga linjer i opinionen framkommit:

1. Förslaget utgör mycket stora ingrepp i värdefulla natur- och kulturvärden, samt en kraftig försämring av miljö och hälsa för boende i omgivningen.
2. Förslaget tillgodoser inte tillräckligt väl tågpendlares behov av smidig parkering och snabb övergång mellan trafikslagen.

Båda invändningarna är berättigade. Dessvärre är det omöjligt att med befintlig lokalisering tillgodose någon av dem med utan att avsevärt förvärra andra aspekter. Det går att skapa ett bilfritt resecentrum med respekt för, hälsa, livsmiljö samt befintliga natur- och kulturvärden, men med påföljande svårigheter för bilpendlare. Det går omvänt att skapa tillräckliga ytor för bilar och bussar, men att det innebär än större negativ påverkan av miljö och hälsa samt ingrepp i värdefulla natur- och kulturvärden.

Denna konflikt förvärras med de ökande resandeströmmar som blir en naturlig konsekvens av kommunens vision, som på detta område innebär att betydligt fler reser med tåg till arbete i Stockholmsområdet samt till Östergötland. Dessutom förväntas godstrafiken öka.

Det nuvarande förslaget innebär alltså att man lägger ner preliminärt 300 mnkr på ett resecentrum som till följd av sin lokalisering skadar viktiga natur-, och kulturvärden, miljö och hälsa för boende samtidigt som det redan från början inte har tillräcklig kapacitet för att tillgodose resenärernas behov. Detta är en direkt motsats till hållbar tillväxt, grön omställning och hållbar ekonomi.

Att mot bakgrund av detta låsa sig för lokalisering till befintlig järnvägsstation framstår som direkt ansvarslost, speciellt när konkreta alternativa förslag har presenterats. Den kända "Sun-light" -lösningen innebär:

- Stora, idag befintliga industriytor finns tillgängliga för detta ändamål. Det går att expandera
- Inga natur- eller kulturvärden påverkas, då befintlig industri- och parkeringsmark kan nyttas.
- Befintliga boendes miljö och hälsa påverkas väsentligt mindre.

Med detta sagt om det olämpliga i lokaliseringen enligt befintligt planförslag redovisar vi nedan de synpunkter vi har på själva förslaget.

Sammanfattning av synpunkter avseende aktuellt planförslag.

Nyköpings kommun har under många år arbetat med att planera för ett nytt resecentrum. 2008- 11-03 beslutade kommunstyrelsen att godkänna planprogram för resecentrum, ett detaljplaneförslag togs fram och samråd som skedde 2009/2010. Tanken att knyta ihop många trafikslag till en plats är en bra ide, men trots alla förarbeten framgick att förslaget var illa genomtänkt och ogenomförbart på många sätt. Nu aktuell detaljplan startade 2013 och innehåller ännu fler utredningar och material, ändå blir resultatet 2017 ogenomtänkt.

Människor som bor nära kommer att utsättas för mer buller, mer vibrationer, mer störande ljus och andra olägenheter som tillsammans skapar betydande olägenheter. Naturmiljöer med rödlistade arter, gamla och stora träd, växter och djur samt kulturhistoriskt värdefulla byggnader motsvarande byggnadsminne i riksintresset helt försvinner. Hur är det möjligt?

Är det en långsiktigt hållbar livsmiljö, förenlig med PBL 1 kap 1 §? Är det en god hushållning och att använda områden till det som de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov enligt PBL 2 kap 2§? Främjas en god livsmiljö, är det en ändamålsenlig struktur, en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder enligt PBL 2 kap 3§?

Gör om och gör bättre, inte sämre! Skapa inte resecentrums baksida med bussar och korttidsparkeringar vid Norra Bangårdsgatan! Det är onödigt, kostsamt och medför stora negativa ingrepp som förvanskar stadsbilden i Lasarettområdet, ett bostadsområde med villor från början av 1900-talet, där trädgårdsstaden stod som förebild. Det räcker med drygt 20 st busshållplatser söder om järnvägsspåren!

Ta bort bussar, bilparkeringar och en stor byggnad för väntande/ slutpunkt för ny undergång under spåren vid Norra Bangårdsgatan! Gör ett fint grönområde av det gamla koloniområdet!

Anlägg en park, en lekplats norr om järnvägen! Behåll de gamla godsmagasinen/ flytta dem så att de kan användas i det nya resecentrumet! Ge möjlighet för fler användningar av det gamla stationshuset, varför inte ha nya resecentrum här? Undvik att skada riksintressen! Bevara de gamla bokträden norr om järnvägsspåren och andra träd och växter! Ta tillvara den

miljö och den artrikedom* som finns! Bygg erforderliga skydd -mot buller, mot störande ljus, mot vibrationer och andra olägenheter, så att inte betydande olägenheter uppstår, PBL 2 kap 9§!

Följ gällande lagstiftning! Samordna planläggning och annan prövning, PBL 2 kap. 11 §!

Tjuvstarta inte med att schakta mark och fälla träd för parkeringsplatser på tidigare kolonilotter/ odlingsmark innan berörda sakägare (grannar) har hörts i frågan, bygglov har getts med startbesked och innan detaljplanen har vunnit laga kraft! Utforma nya byggnader, tillägg etc. med omsorg och anpassa dem efter stadsbilden, den mindre stadens grammatik där människor lever nära naturen och miljön. Först då är Nyköpings kommun i framkant med sin planering och sitt resecentrum.

*Det finns en rödlistad hackspett, en tidigare rödlistad duva, en rödlistad fjäril samt ett rödlistat träd enligt Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB).

Plankarta och illustrationsplan

Plankartan är juridiskt bindande, illustrationsplanen är bara ett exempel på hur det skulle kunna se ut. Det är bra att visa på möjligheterna, men tyvärr finns det inte några garantier för att det som visas på illustrationerna blir så i verkligheten. Illustrationsplanen är inte bindande.

Plankartan visar t.ex. stora grå områden norr om järnvägen för trafik för resecentrum där illustrationsplanen visar träd/ park. Anpassa plankartan efter illustrationsplanen.

Trädgårdsstaden och stadsbilden vid Lasarettområdet

Den villabebyggelse som finns norr om järnvägsspåret, i Lasarettområdet, mellan järnvägsspåren och lasarettet, byggdes vid 1900-talets början. Lasarettområdet utgör, tillsammans med delar av Östra Villastaden, det som ofta kallas trädgårdsstaden. Trädgårds-stadens ideal är boende med god livsmiljö, med trädgård till varje hus, små gator kantade av träd/ fruktträd, grönområden och småskalighet som ledord. Bebyggelsen skulle vara låg och småskalig, inga höga hus tilläts. Tanken var att varje hus skulle ha en egen trädgård för eget bruk. Det var också vanligt att kolonilotter anlades för dem som inte hade egen trädgård, vilket vi kan se spår av än idag i de gamla koloniområdet vid Norra Bangårdsgatan.

I den Fördjupade översiktsplanen, Föp, som Nyköpings kommun antog 2013 konstateras för Lasarettområdet att:

"Kompletterande bebyggelse i villastaden bör placeras så att den inte förvanskar gaturummen. Arkitekturprogram Östra Villastaden från 2001 om liknande bebyggelse kan ge råd även i denna stadsdel".

I Miljökonsekvensbeskrivningen, MKB, står:

"Viss risk kan finnas att Nyköpings resecentrums miljö får en storskalig känsla där trafikstrukturen tillåts dominera utformningen och där mötet mellan

bangårdsområdets nya utformning blir en för storskalig kontrast mot de omgivande kvarterens småskalighet."

och vidare:

"Det är också viktigt att den nya entréhallen gestaltas så att den möter upp den befintliga bebyggelsen i skala och materialitet."

De skisser som redovisas på ny byggnad för resande som ansluter från Norra Bangårdsgatans nya anslutning visar en kubformad byggnad i glasmaterial/ genomskinliga väggar, med en högsta tillåten byggnadshöjd 10,0 meter ovan marknivå. *Det går inte med bästa vilja i världen att ens antyda att en byggnadskropp med den volymen, det materia/valet och den placeringen överensstämmer med trädgårdsstaden, området eller stadsbilden.*

I MKB:n konstateras att:

"Skalmötet mellan resecentrum och villaområdet längs gatans norra sida med sina trähus och välskötta trädgårdar kommer att bli påtaglig. Gatans rumslighet och skala kommer att minska." och lite senare skrivs att:

" Förändringen kommer att bli påtaglig . . . / .. svårhanterligt skalmöte med risk för stora kontraster."

Vi som bor i Lasarettområdet motsätter oss kraftigt att nya byggnader, anläggningar eller liknande uppförs i trädgårdsstadens villaområde med omgivning som inte överensstämmer med trädgårdsstadens karaktär, skala, material och funktion. Ta bort ny anslutning under järnväg till Norra Bangårdsgatan med tillhörande ny byggnad och planerad buss- och bi/parkering. Området och stadsbilden förvanskas, vilket inte får ske.

Bevara och utveckla trädgårdsstaden på trädgårdsstadens villkor istället. Plantera nya fruktträd, häckar, gaturum som rymmer både gångare, cyklister och bilar. Använd området till park, grönområde, lekplats, rekreation och motion och dra nytta av det rika blomster-, växt- och djurliv som finns enligt Nyköpings kommuns egna utredningar.

Rödlistade arter

I Miljökonsekvensbeskrivningen, (MKB) står:

"Enligt uppgifter från Nyköpings kommun har dock en rödlistad fågel (mindre hackspett) och en tidigare rödlistad fågel (turkduvan) observerats inom planområdet. En rödlistad fjäril (mindre blåvinge) samt ett rödlistat träd (skogsalm) har hittats inom området."

Hur skyddar kommunen värdefulla rödlistade arter i detaljplanen? Svar: Inte alls.

Var finns parker, grönområden och lekplatser norr om järnvägen? Hur skyddas viktiga träd?

I behovsbedömning står under värdefull/ känslig natur:

"Det finns en del stora träd inom planområdet som bör bevaras så långt som möjligt".

Var är de värdefulla träden i plankartan/ planhandlingarna?

På illustrationsplanen finns norr om järnvägen en mängd nya små träd inritade.

I plankartan finns inte en enda bestämmelse om träd, vare sig att skydda något befintligt träd eller något i plankartan som reglerar att nya träd faktiskt ska planteras. På plankartan och illustrationsplanen finns t.ex. befintliga bokträd och kastanjeträd inte kvar!

För in skyddsbestämmelser i plankartan för värdefulla träd som bokarna i hörnet Brunngatan/ Norra Bangårdsgatan och kastanjerna vid Brunngatan.

Däremot planläggs stora områden med T4, vilket enligt plankartan ska utläsas:

"Trafik resecentrum". Det kan innebära bussar, bilparkering, cykelparkering över hela det markområde som avgränsas med användningsgräns, d.v.s. mycket större ytor än illustrationsplanen ger sken av kan bli parkering för t.ex. bilar.

Norr om järnvägen saknas helt lekplatser! Inte en enda park eller lekplats finns enligt plankartans bestämmelser inritad norr om järnvägen. Hur kan det komma sig när illustrationen samtidigt visar grönområden som av boende förväxlas med parker, gräsmattor och trädgångar/ trädalléer? Törs kommunen inte illustrera alla de hårdgjorda, plana ytor som det talas om i miljökonsekvensbeskrivningen som medför sämre miljö och att dagvattnet måste göras nytt eftersom alla nya hårdgjorda ytor inte kan ta hand om regnvatten etc.?

Ta bort T4 norr om järnvägen vid Norra Bangårdsgatan och ersätt den med grönområde/ park/ lekplats istället! För in parker, grönområden och lekplatser norr om järnvägen enligt PBL 2 kap 7§.

Enligt Nyköpings kommuns, MKB, ska "förlusten av de örtrika grusmarkerna med höga naturvärden kompenseras" i planförslaget genom att:

".. bl.a. nyskapande av liknande habitat på fler lämpliga platser inom planområdet samt genom att flytta det översta mineraljordlagret från bangården till kompensationsområden. För att kompensera för de negativa konsekvenserna som intrånget medför för den rödlistade mindre blåvingen bör lämpliga örter planteras. För dessa nyskapade habitat behöver långsiktiga skötselplaner utarbetas." och vidare:

" Genom plantering av blommande bär och buskar som rönn, oxel, fågelbär, hägg och spetshagtorn kan områdets värde för fåglar och insekter öka".

Var sker det?

I verkligheten har det inneburit att Jernhusen, utan att söka bygglov/marklov, helt olagligt i december 2016 har börjat fälla träd, schakta bort jordlager och

ylla med stenkross for att förbereda for parkering. Hur är det möjligt? Marken behöver snarast återställas.

Ange PARK som användningsområde istället for T4, TRAFIK och anlägg en lekplats med möjligheter for motion norr om järnvägen.

Följ den upprättade MKB:ns anvisningar och upprätta habitat enligt ovan. Säkerställ att de ges utrymme och finns med i plankartan på lämplig plats. Lägg till skyddsbestämmelser i plankartan for befintliga bokträd, kastanjer etc. och lägg också till planbestämmelser om nya träd, växter etc.

Trädalléer även i plankartan

Enligt byggnadsminnesutredningen som Sörmlands museum har genomfört 2012 för stationsområdet har det tidigare funnits en trädallé vid Stationsområdet. Tanken att förse nya gator/ gång- och cykelstråk med träd på båda sidor är bra, men den blir ändå bättre om den genomförs på riktigt och inte bara i illustrationsplanen utan även i plankartan.

För in "allé" under utformning av allmänna platser i plankartan och skriv ut det på flera gator/ stråk.

Norra Bangårdsgatan - trafiksäker?

"Norra Bangårdsgatan behåller i stort sin nuvarande bredd men kompletteras med ett gång- och cykelstråk i öst-västlig riktning" enligt planbeskrivningen. Samtidigt står i nästa mening: "Norra Bangårdsgatan kommer att utgöra primär funktion för att hämta och lämna vid resecentrum. Den medger också möjlighet till att förlägga ersättningstrafik och eventuell framtida busskytteltrafik norr om spåret." Enligt plankartan och illustrationsplanen avses området användas för bussar och en ny in- och utfart mot Brunnsgatan öppnas. *Är det en lämpligt belägen in- och utfart? Är den trafiksäker?* En gångbana finns utritad på illustrationskartan närmast befintliga villor och i planbeskrivningen nämns att:

"Träd och häckplanteringar bidrar till att skapa en gatukaraktär som samspelar med villakvarteren och dess gaturum."

Om Norra Brunnsgatan ska vara trafiksäker för alla dessa olika vägtrafikanter så betyder det att *Norra Bangårdsgatan behöver breddas avsevärt jämfört med idag*. Eftersom breddningen knappast kan ske mot befintliga villatomter, så sker breddningen mot söder, mot nuvarande kolonilotter med trädråd. Det innebär att den växt- och trädråd som finns där idag kommer att försvinna, och ersättas med en ny träd- och häckplantering?

Inget skydd finns i plankartan inritat för att skilja befintligt bostadsområde från de buller- ljus- och andra olägenheter som kommer att uppkomma vid anläggandet av det nya T4-Trafik resecentrum vid Norra Bangårdsgatan, varför *betydande olägenhet, PBL 2kap 9§ tyvärr uppstår*.

Bredda inte Norra Bangårdsgatan! Låt cyklar, gångare och bilister samsas utan att gatan behöver breddas. Ta bort ny in- och utfart mellan Norra Bangårdsgatan och Brunnsgatan.

Lägg till skyddsbestämmelser i plankartan för befintlig växt- och trädridå eller planbestämmelser om nya träd/ trädallé och t.ex. skyddande bullerplank mellan Norra Bangårdsgatan och tänkta parkeringsplatser etc.

Instabila markförhållanden, speciellt känslig geologi

I Nyköpings kommuns behovsbedömning från 2014-01-31, reviderad 2016-06-10, framgår under punkten "Mark, Geologi och jordarter":

" De geologiska och hydrologiska beskaffenheten är speciellt känslig, instabila markförhållanden . . / . / .. " Vi som bor norr om järnvägen, i Lasarettområdet, kan berätta att den mark som våra hus står på lätt vibrerar när tunga fordon frekvent trafikerar Blommenhovsvägen eller Norra Bangårdsgatan. Har kommunen undersökt hur våra fastigheter kommer att påverkas av att tunga fordon, som t.ex. bussar, kommer att trafikera Norra Bangårdsgatan med angörande vägar? Kommer våra hus att skaka ännu mer? Vem betalar för skador som uppkommer? Vad tänker kommunen vidta för åtgärder för att våra fastigheter inte utsätts för vibrationer? *Kommer ni att stabilisera marken eller göra andra åtgärder, och i så/all när i projektet?* De behöver göras omgående, innan andra arbeten påbörjas med tunga fordon i området.

Utför erforderliga mätningar och utredningar snarast. Genomför erforderliga skyddsåtgärder innan resecentrum påbörjas. Inför bindande skyddsbestämmelser i planen som skyddar befintliga äldre bostadsområden mot betydande olägenheter. Följ PBL 4 kap.12§.

Säkerhet farligt gods/ olycka-skydd saknas mot Norra Bangårdsgatan!

Av planhandlingarna framgår att farligt gods transporteras på befintlig järnväg. Prognosen för framtiden är att järnvägstrafiken växer, troligen även mängden farligt gods. Olika riskavstånd nämns, det säkraste är 50 m från spårmit. För att förhindra att olyckor sker där människors liv och hälsa riskeras, föreslås därför att en extra perrong, söder om järnvägsspåren anläggs.

Den södra perrongen kommer att skydda resecentrum med trafikanter vid en ev. urspårning.

Varför saknas liknande skydd norr om järnvägen? Boende vid Norra Bangårdsgatan redovisas ha drygt 50 m till järnvägsmitt. I förslaget föreslås bussar, bil- och cykelparkeringar här, helt oskyddade? Gör skydd norr om järnvägen.

Buller

I behovsbedömningen står:

"Trafikbuller är ett problem idag för boende i kringområdet. Viktigt att utreda vidare i MKB och planarbetet."

En bullerutredning har sedan utförts, och i MKB:n samt i planbeskrivningen framgår huvuddragen. Bullerkartorna visar tänkt buller utifrån nuläget respektive om förslaget genomförs. Eftersom bullret kommer från flera olika

håll samtidigt, så kan det innebära att "tysta sidor" blir svårare att uppnå i fasad och även utomhus.

Hur ska vi kunna vistas utomhus? Hur ska våra hus skyddas på ett varsamt sätt? Av kartorna framgår att endast buller från resecentrum/Brunnsgatan har tagits med, inte t.ex. buller från Blommenhovsvägen, som också påverkar området.

Buller behöver tas om hand direkt vid bullerkällan. Det som inte heller framgår är vem som åtgärdar/betalar, ser till att det blir gjort och när i tid de fastighetsägare som drabbas får skyddsåtgärder utförda.

Utför kompletterande bullermätningar och genomför störningsskyddsåtgärder innan arbetet med resecentrum påbörjas. Inför bindande skyddsbestämmelser i planen som skyddar befintliga äldre bostadsområden mot betydande olägenheter. Följ PBL 4 kap 12 § och 8 kap. 4 -5§§.

Miljökonsekvensbeskrivningen -redovisas hur skadliga verkningar minskas eller undviks? Föreslås alternativa platser?

I Miljökonsekvensbeskrivningen redovisas tre alternativ; nollalternativet (nuläget), tidigare planförslag samt nu aktuellt planförslag. Om en ny knutpunkt för resande ska göras i Nyköping så är nollalternativet orealistiskt. Det tidigare planförslaget (från 2009/2010) dömdes ut, och dess konsekvenser markeras med rött och framställs numera som väldigt dåliga i nu aktuell MKB. I det perspektivet, med dessa två som jämförelse, framstår det nya planförslaget som bättre än vad det egentligen är.

Att jämföra något väldigt dåligt med något dåligt kan bara ge ett svar -istället för att se hur det kan göras på ett bra sätt? MKB:ns jämförelse-alternativ är inga egentliga alternativ. Vi tror att bussarna ryms bland de drygt 20 st illustrerade busshållplatserna söder om järnvägsspåren. Vi vill se alternativa lösningar enligt MB 6 kap 7 § för de buss- och bilparkeringarna som nu redovisas vid Norra Bangårdsgatan.

Stationshuset med tillhörande byggnader

Dagens stationshus har av Sörmlands museum i rapport beskrivits som ett mästerverk för sin tid, med tidstypiska material, detaljer och formspråk. Stationshuset föreslås bli byggnadsminne i rapporten, tillsammans med tillhörande godsmagasin etc. Byggnaderna ingår i riksintresseområde för kulturmiljövård.

Nyköpings kommun väljer att inte låta stationshuset med tillhörande byggnader bli byggnadsminne därför att kommunen inte klarar av att både skydda de äldre byggnaderna och göra ett nytt resecentrum. Det visar ett sätt att hantera stadsbyggnadsfrågor som var vanligt i Sverige på 1960-talet och som tyvärr fick till följd att många äldre hus revs.

Det är väldigt tråkigt att kommunen på allvar år 2017 föreslår rivning av äldre bebyggelse istället för att anpassa resecentrum till befintlig miljö. Byggnader som rivs skulle kunna flyttas istället? Ges en ny plats?

För att en byggnad ska ha goda möjligheter att bevaras, krävs att de används på ett bra sätt. Stationshuset har förlorat sin resebutik för tågresor. Lokalen är fortfarande, efter flera år, outhyrd. När nytt resecentrum byggs och omlokaliseras är det inte troligt att järnvägscafféet, som finns i stationshuset överlever, det behöver i så fall flytta in i nya resecentrums byggnader. Så, vad ska stationshuset användas till? Enligt plankartan endast "C1, Centrumverksamhet, d.v.s. handel, samlingslokal, service och dylikt." Det räcker inte. Jämför med vad nya resecentrumbyggnader ges för användningsbestämmelser: "C1, K1, S1 ". Hur hanteras befintliga bostäder på stationens övervåning? De saknas helt i den nya planen.

Ge stationshuset fler användningsområden än enbart C1 i planbestämmelserna. Har kommunen funderat på möjligheten att låta stationshuset vara en del av nytt resecentrum istället? Låt stationshuset vara nya resecentrum och behåll godsmagasinen!

Våga tänka om! Det är lättare att ändra fel nu än senare i processen. Gör om-gör bättre!

Bilaga 2

Samrådsyttrande sänkning grundvatten

Formalia

Brister myndighetsutövning vid samråd

Synpunkter på samrådshandlingar ska registreras/ diarieföras i kommunens diarieföringssystem. Offentlighetsprincipen råder för handlingar som skickas till myndighet i Sverige. Inget av det kan med säkerhet garanteras när Sweco står som mottagare för synpunkter vid samråd.

Det brister i myndighetsutövning när kommunen köper upp Sweco som konsult även för handläggning/myndighetsutövning. Vi lämnar synpunkter skriftligt till kommunen för att säkerställa att handlingar diarieförs korrekt och förutsätter att alla samrådsyttranden samt övriga handlingar handläggs på ett korrekt och rättssäkert sätt.

Brister samråd utan MKB

Samrådet genomförs innan en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, har tagits fram som avser grundvattensänkning trots att det av samrådshandlingarna tydligt framgår att åtgärden medför betydande miljöpåverkan och kräver MKB enligt Miljöbalken, MB 6 kap.

Då sänkning av grundvatten enligt Miljöbalken, MB 11 kap. för vattenverksamhet är tillståndspliktig framgår även av MB 11: 6 :

"En vattenverksamhet får bedrivas endast om dess fördelar för allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna för skadorna och olägenheterna av den. "

och vidare i MB 11 :7:

"En vattenverksamhet skall utföras så att den inte försvårar annan verksamhet som i framtiden kan antas beröra samma vattentillgång och som främjar allmänna eller enskilda ändamål av vikt. "

I aktuellt samrådsunderlag kan vi tyvärr inte se att ovanstående lagrum efterlevs.

Utskickade handlingar

Grundvattensänkning planeras på sättningsbenägen mark

I samrådsunderlag som Sweco har sammanställt 2017-09-22 framgår på sid 22:

"Kring Brunngatan finns relativt djupa finsediment i form av silt och lera, i områden med sådana jordar kan marken vara sättnings benägen. Storleken av eventuella sättningar beror av storleken på avsänkningen, viktmässig belastning på markytan samt sedimentens mäktighet och konsolideringsgrad. "

"Utförd byggnadsinventering visar att det i detta område finns byggnader, inte minst kring idrottsplatsen, som har en potentiellt grundvattenberoende grundläggning. Järnvägen ska vara i bruk under ombyggnationen av Brunngatan, ett spår i taget, och det är id etta skede inte klarlagt huruvida spåranläggningen har en grundvattenberoende grundläggning. Det kan också finnas andra sättningskänsliga fundament och objekt i området som skulle kunna påverkas av en grundvattensänkning".

Vi finner det anmärkningsvärt att otillräckliga handlingar skickas ut för samråd. Hur ska vi kunna ta ställning till ett bristfälligt material? Av materialet framgår att risker för t.ex. sättningar i marken finns. Kommunen förespråkar en lösning som kan medföra direkta och indirekta skador på byggnader, natur och miljö. Som markägare och boende i området måste vi därför motsätta oss förslaget i dess nuvarande utförande och istället önskar vi att fler utredningar görs, inklusive en MKB avseende grundvattensänkning som även ska behandla andra alternativ än en grundvattensänkning.

Osäkra konsekvenser grundvattensänkning

Undermåligt material leder till osäkra slutsatser och allmänt vaga standardfraser i samrådsmaterialet. MKB behöver visa hur just vår aktuella natur och miljö kan komma att påverkas. Vilka andra alternativ finns? Kan spåren höjas istället för att t.ex. Brunngatan sänks? Utred olika alternativ. Skydda värdefull natur som t.ex. värdefulla träd. Utred kostnader för olika alternativ. Vilka miljövinster skulle de ge?

Hur påverkas t.ex. bokträden och kastanjerna närmast järnvägsbron? (Deras rötter är troligen lika djupa under jord som träden är stora ovan jord).

Vem åtgärdar eventuella skador/ träd som dör? Vad gör kommunen? Kommer t.ex. kommunen att rycka ut med vattentankar dagligen under två års tid om det behövs?

Vad händer om det blir sättningar i marken?

Vad händer om ett hus sätter sig på en tomt? Vem betalar, vem åtgärdar och vem är ansvarig? Nödtelefonnummer? Hur snabbt kan hjälp erbjudas?

Sammanfattning

Utredningar som saknas

- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt MB 6 kap. Hur området kommer att påverkas och vilka olika alternativ som finns till att sänka grundvattennivån är inte beskrivet.
- Värdefull natur och miljö behöver skyddas. Var är kommunens ekologiska medvetenhet?
- Utred andra alternativ som är bättre ur miljösynpunkt (görs vanligen i en MKB).

Våra slutsatser

- Avvakta ny detaljplan resecentrum. Det detaljplaneförslag som var ute på samråd fick kraftig kritik och väldigt många synpunkter och behöver bearbetas kraftigt. Bearbetat förslag kan innebära att grundvattensänkningen påverkas.
- Gör en ny utredning om grundvattensänkning därefter om det fortfarande bedöms aktuellt med bättre handlingar som t.ex. en utförlig MKB, hur värdefull natur och byggnader skyddas etc. Utred olika alternativ.
- Välj det alternativ som sammantaget påverkar natur, miljö och människor minst.

Av ovanstående skäl motsätter vi oss en sänkning av grundvattnet i dess föreslagna form.

Bemötande:

Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har analyserats, prövats och samrätts kring i ett flertal steg, bland annat i samband med järnvägsutredningen, Nyköpings fördjupade översiktsplan för tätorten 2006 och 2013. Tidigare alternativ har bedömts bland annat utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet och möjligheter till vidare stadsutveckling. Ett resecentrum är en funktion som primärt kopplar samman tåg, buss, gång, cykel och fordonstrafik och som är centralt placerat och lättillgängligt för så många som möjligt. Analysens slutsatser är att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunngatan då alternativet har högst måluppfyllnad.

Ett jämförelsealternativ i en miljökonsekvensbeskrivning som tas fram i samband med detaljplaneläggning ska vara ett rimligt alternativt scenario för utvecklingen av planområdet; detsamma område kring nuvarande stationsbyggnad och spåren. Inför arbetet med detaljplan för resecentrum har många olika lokaliseringar (tyngdpunkter inom planområdet) och utformningar studerats. För att jämförelsealternativet ska bli så rimligt som möjligt har därför det tidigare framarbetade förslaget till detaljplan från år 2014 valts i samråd med Länsstyrelsen.

Ett av projektmålen för Nyköpings resecentrum är goda förbindelser mellan trafikslag med en bytestid på maximalt 3 minuter (exkl byte till/från bil) och utformningen av Nyköpings resecentrum lever upp till detta mål.

Byggnadet av Nyköpings resecentrum påverkar stadsbilden då området får nytt innehåll och nya byggnader tillkommer. Karaktären på området varierar idag och stora delar av området utgör ett hål stadsbilden. Byggandet av Nyköpings resecentrum bedöms medföra både positiva som negativa konsekvenser för stadsbilden. Kopplingen mot omgivande staden, den förbättrade tillgängligheten och orienterbarheten utgör märkbart positiva konsekvenser. Förlusten av grönstruktur och resecentrums kontrastverkan mot omgivningen, mot bland annat den äldre villastaden, bedöms som en negativ konsekvens. Skada på områdets kulturmiljö uppstår främst i och med att byggandet av Nyköpings resecentrum innebär rivning av gamla byggnader och anläggningsdelar som vittnar om den forna tidens användning av området. Kommunen har vidtagit åtgärder för att minska den negativa påverkan på kulturmiljön genom att möjliggöra för att delar av godsmagasinet bevaras och återanvänds inom området, att ny bebyggelse håller skala och materialitet som förekommer i delar av området.

Nyköpings kommun vidhåller att funktioner för Nyköpings resecentrum behövs på norra sidan spår för att samtliga funktioner som behövs ska få plats. Ett resecentrum är en knutpunkt där många människor vistas och rör sig. Nyköpings resecentrum ska vara tillgängligt och välkomnande från samtliga håll och därför inte ha en tydlig fram- och baksida. Den planerade passagen under järnvägen och även den norra entrébyggnaden anses därför som nödvändig för att skapa tillgängligheten till resecentrum från flera håll och för att skapa en attraktiv knutpunkt. Karaktären på Norra Bangårdsgatan kommer att förändras i och med byggandet av Nyköpings resecentrum och gatan kommer, liksom Brunnsgatan och Södra Bangårdsgatan att byggas om och breddas för att anpassas till det tillkommande trafikflödet och för att öka trafiksäkerheten för bland annat gående och cyklister. Breddningen av Norra Bangårdsgatan sker mot spårområdet och förslag på ny sektion kan studeras i Funktions,- utformnings,- och gestaltungsprogrammet (FUG) på sidan 95.

Området är utsatt för buller idag från fordons- samt spårtrafik. Till följd av Nyköpings resecentrum och tillkommande trafikrörelser så kommer bullerskyddsåtgärder att genomföras både i form av spårnära skärmar och där

det inte räcker som åtgärd planeras även fastighetsnära åtgärder. Fastighetsnära åtgärder utförs av Nyköpings kommun och kommer att göras som ett av de inledande arbetena inför byggnation.

Vibrationer från väg eller spårtrafik bedöms inte leda till störning för närboende.

När Brunnsgatan byggs om och de tillkommande passagerna under spåren ska byggas kommer grundvattennivån tillfälligt att sänkas. Arbetet kräver tillstånd från Mark- och miljödomstolen och den eventuella påverkan som arbetet kan innebära såsom sättningar i närliggande bebyggelse studeras och utreds inom ramen för den tillståndsprocessen. Risken för sättningar till följd av grundvattensänkningen bedöms som små men mätningar och uppföljning kommer göras genom hela processen för att säkerställa att inte sättningar sker.

Vad gäller påverkan under byggtid så prövas hänsyn till befintlig bebyggelse i kommande bygglov. I en kontrollplan ska de skyddsåtgärder som behöver vidtas beskrivas avseende bland annat buller, vibrationer, damning och marksättningar och en certifierad sakkunnig är ansvarig för uppföljning.

Genomförandet av Nyköpings resecentrum påverkar befintliga naturvärden, det är ett faktum och är olyckligt. Ett nyplanterat träd kan mycket riktigt på kort sikt inte ersätta de värden som ett uppvuxet gammalt träd har men projektet har höga ambitioner om att kompensera förlorade värden så gott det går. Krav har ställts i detaljplanen på plantering av växtlighet i form av träd eller annan grönska för ett antal miljöer.

Privatpersoner ToMW

Vi motsätter oss det justerade förslaget till detaljplan för Nyköpings resecentrum.

Vi anser inte att kommunen tagit hänsyn till våra synpunkter lämnade i *Synpunkter detaljplan Resecentrum samråd 170212, vg se bilaga 1.*

Ett resecentrum med tillhörande buss-och biltrafik längs Norra Bangårdsgatan enligt nuvarande förslag, skulle medföra en betydande olägenhet och fara för människors hälsa och säkerhet för oss i form av buller, avgaser samt ett ständigt ljus från det upplysta resecentrum, vilket strider mot PBL 2 kap. 9§.

Sweco genomförde buller-och vibrationsutredningar på Norra Bangårdsgatan med 1 st buss som endast framförs i 25 km/h. Detta är inte trovärdigt, då buller och vibrationer ökar med stigande hastighet och antalet fordon.

MKB ej trovärdig!

Som tidigare har framförts saknar kommunen fortfarande ett trovärdigt jämförelsealternativ. I MKB:n finns ett huvudalternativ, ett jämförelsealternativ och ett nollalternativ.

Nollalternativet är inte rimligt då man vill knyta ihop buss och tåg. Jämförelsealternativet är alltför likt huvudalternativet. Kommunen har inte på ett trovärdigt sätt utrett lokaliseringen till Sunlightområdet.

Brunnsgatan

Vi anser det helt orimligt att sänka och bredda Brunnsgatan med tanke på de geologiska och hydrologiska förutsättningar som finns. Enligt dokument på kommunens hemsida som vi tagit del av föreligger stora osäkerheter vad gäller ev påverkan på grundvattennivån samt jordskredsrisik vid Nyköpingsån. Vi anser det heller inte vara ekonomiskt försvarbart med detta riskabla ingrepp.

Sammanfattningsvis motsätter vi oss det justerade förslaget till detaljplan för Nyköpings resecentrum. Vi kräver att kommunen på ett trovärdigt sätt utreder Sunlightområdet som ett jämförelsealternativ vad gäller placeringen av resecentrum.

Bilaga 1

Synpunkter detaljplan Resecentrum samråd

I egenskap av sakägare då vi bor i fastigheten Filen 3, vill vi härmed lämna våra synpunkter på kommunens detaljplan för Resecentrum som nu är ute för samråd.

Ett resecentrum med tillhörande buss- och biltrafik längs Norra Bangårdsgatan enligt nuvarande förslag, skulle medföra en betydande olägenhet och fara för människors hälsa och säkerhet för oss i form av buller, avgaser samt ett ständigt ljus från det upplysta resecentrum, vilket strider mot PBL 2 kap. 9§.

Vi kräver att man utför kompletterade bullermätningar samt genomför störningsskyddsåtgärder innan arbetet med resecentrum påbörjas, enligt PBL 4 kap. 14§. Byggprocessen i sig kommer att medföra betydande olägenhet i form av mycket höga bullernivåer från tunga maskiner. Vi anser att bindande skyddsåtgärder skall införas i planen som skyddar befintliga äldre bostadsområden mot betydande olägenheter. Följ PBL 4 kap 12 §punkt 2 och PBL 8 kap. 4-5§§.

Vi kräver att bullret från ett blivande resecentrum kapslas in. Det har hittills enbart varit tal om bullerskyddande åtgärder av drabbade hus. Vi anser att vi måste kunna vistas i våra trädgårdar utan att störas av bullret. Det är helt orimligt att behöva söka skydd inomhus för värja sig från buller.

Vi anser att MKB måste kompletteras med alternativet att förlägga resecentrum/parkeringsplatser till Sunlightområdet.

Enligt Miljökonsekvensbeskrivningen, MKB, till detaljplaneförslag för Resecentrum står i samrådshandlingarna att rödlistade arter finns inom området. Där står också att de blomrika grusmarkema har en relativt stor biologisk mångfald, det finns gott om pollinatörer, ett varmt mikroklimat och att odlingslotter och gräsytor utgör mötesplatser och rekreationsplatser.

Vi anser att förslaget med resecentrum strider mot PBL 8 kap. 9 och 12§§ då tomtens naturförutsättningar inte tas tillvara utan skövlas, och att det uppstår betydande olägenhet för omgivningen. Marklov ska inte ges för åtgärd som medför störningar eller betydande olägenheter för omgivningen, PBL 8 kap. 12§.

I detaljplanen ska motstående intressen och planens konsekvenser redovisas. Av redovisningen ska framgå vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägarna och andra berörda, PBL 4 kap. 33§. Vi anser inte att dessa konsekvenser är tillräckligt redovisade.

Om bygglov ges för ändrad användning av mark till resecentrum med parkeringsplatser och bussterminal, så kräver vi att kommunen villkorar lovet så att åtgärder som förebygger olägenheter från omgivningsbuller har vidtagits innan arbetet påbörjas, enligt PBL 4 kap. 14§. Vi kräver också att PBL 8 kap. 4 och 5 §§ samt PBL 8 kap 1 och 3§§ följs.

"De geologiska och hydrologiska beskaffenheten är speciellt känslig, instabila markförhållanden," enligt MKB för området. Vi som bor här vet att när tunga fordon trafikerar t.ex. N. Bangårdsgatan så vibrerar våra hus, som kan få skador. Enligt PBL 2 kap 5 § ska vid planläggning och i ärenden om bygglov människors hälsa och säkerhet, möjligheterna att förebygga luftföroreningar samt bullerstörningar etc. beaktas. Vi anser inte att så skett. Enligt PBL 2 kap. 9 § får inte den avsedda användningen medföra sådan påverkan på omgivningen eller för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

Vi anser att det är helt orimligt att sänka och bredda Brunnsgatan med tanke på de geologiska och hydrologiska förutsättningar som finns. Enligt dokument på kommunens hemsida som vi tagit del av föreligger stora osäkerheter vad gäller ev påverkan på grundvattennivån samt jordskredsrisik vid Nyköpingsån. Vi anser det inte vara ekonomiskt försvarbart med detta ingrepp.

Vi anser att man borde flytta parkeringsplatserna till Sunlightområdet alternativt till gräsytan mellan Folkungavallen och psykiatriska kliniken. I stället anläggs park och grönområde på fastigheten Väster I :43, enligt PBL 2 kap 7 och 9§.

Om resecentrum ändock anlägges enligt nuvarande plan, anser vi att den allébeklädda gång- och cykelbanan på södra sidan av Norra Bangårdsgatan istället skall förläggas till norra sidan av Norra Bangårdsgatan. På så sätt skulle villaträdgårdarna få ett visst skydd mot bullret från resecentrum.

I december 1981 gav byggnadsnämnden i Nyköpings kommun ut ett informationshäfte (se bilaga I) om lasaretsområdet. Där förklarar man hur miljön kan behållas genom att belysa de värden och förutsättningar man har att ta hänsyn till vid byggande i Lasaretsområdet. Hur kan det komma sig att

man 36 år senare inte längre är benägen att visa denna hänsyn till ett snart 100 år gammalt bostadsområde.

Bemötande:

Norra Bangårdsgatan, liksom Södra Bangårdsgatan och Brunnsgatan kommer att byggas om (breddas och nya sektioner) för att anpassas till det tillkommande trafikflödet och för att öka trafiksäkerheten för bland annat gående och cyklister. Norra Bangårdsgatan kommer exempelvis att förses med separerad gång- och cykelbana som ökar trafiksäkerheten för gående och cyklister längs gatan. Förslaget på sektion innebär att fordonstrafiken kommer längre ifrån befintligas fastigheter jämfört med nuläget.

För att kunna studera skillnaden mellan dagens sektion och framtida, se Funktions-, - utformnings-, - och gestaltungsprogrammet (FUG) sida 95.

Den ökade trafikeringen som Nyköpings resecentrum innebär både på spår och på gatorna inom planområdet innebär att bullerskyddsåtgärder behöver vidtas både i form av spårnära skärmar och på fastighetsnivå i form av fasad- och i vissa fall ventilationsåtgärder och lokala bullerskydd vid uteplatser. Trafikbullerutredningen som ligger till grund för detaljplanen redovisar i bilaga 14 vilka fastigheter som kommer erbjudas skyddsåtgärder på fastighetsnivå.

Avseende vibrationer från spår så bedömer Trafikverket att riktvärden för vibrationer ska innehållas för både persontåg och godståg eftersom de nya spåren inte kommer att förläggas närmare bostadshus jämfört med befintliga spår och baserat på överslagsberäkningar utifrån uppmätta vibrationsnivåer på befintligt spår. Detta avser Trafikverket studera närmare under kommande detaljprojektering.

Kommunen bedömer inte att betydande olägenhet uppstår när anläggningen är färdig i och med att nödvändiga ombyggnationer av gator och bullerskyddsåtgärder som ska vidtas. Vad gäller påverkan under byggtid så provas hänsyn till befintlig bebyggelse i kommande bygglov. I en kontrollplan behöver kommunen och Trafikverket beskriva nödvändiga skyddsåtgärder som kan behöva vidtas avseende bland annat buller, vibrationer, damning och marksättningar och en certifierad sakkunnig är ansvarig för uppföljning. I miljökonsekvensbeskrivningen ska man presentera ett jämförelsealternativ som ska vara ett rimligt alternativt scenario för utveckling av samma område som planen berör, det vill säga området kring nuvarande stationsbyggnad och spåren. 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 år 2014 valts i samråd med Länsstyrelsen.

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

i staden mellan Lasarettet – Torget – Hamnen har varit en viktig del för att utveckla staden. Därför har tyngdpunkten av funktionerna i Nyköpings resecentrum kopplats mot Brunnsgatan. Ett resecentrum med fokus vid industriområdet Sunlight/Norra Högbrunn skulle skapa möjligheter att utnyttja det nedlagda industriområdet för en effektiv bussterminal. TGOJ-banan som barriär och utan tydlig passage mot centrum har bidragit till att alternativet tidigare har avskrivits som intressant att jobba vidare med. Lösningen får dessutom en förskjutning för långt åt väster för att vara tillgängligt den stora massan, men också för fotgängare och cyklister. Dessutom får kollektivtrafiken mycket krokiga färdvägar. Arbetet med Nyköpings resecentrum har skett i flera steg och samrått vid ett flertal tillfällen och slutsatsen är att placeringen av Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan har högst måluppfyllnad.

För att kunna utveckla kollektivtrafiken i kommunen och hela regionen behöver Brunnsgatan byggas om. Brunnsgatan byggs också om för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gående- och cyklister. När Brunnsgatan byggs om kommer grundvattennivån tillfälligt att sänkas. För att sänka grundvattnet krävs tillstånd från Mark- och miljödomstolen. Den påverkan som arbetet med att sänka grundvattnet kan innebära såsom sättningar studeras och utreds i arbetet med att ta fram en tillståndsansökan. Risken för sättningar till följd av grundvattensänkningen bedöms dock som liten.

En riskanalys utifrån omgivningspåverkan av planerade åtgärder kommer att tas fram. Denna kommer att identifiera ut vilka byggnader och andra anläggningar som är känsliga för sättningar, dels till följd av sänkta grundvattennivåer och från vibrationer från själva byggnationen av området. Sättningsrörelser och grundvattennivåer kommer att följas upp i kontrollprogram där nivåer mäts regelbundet före, under och efter byggskedet. Om skada skulle uppstå till följd av byggnationen kommer kommunen eller Trafikverket att ersätta denna enligt ordningen om oförutsedd skada.

Till följd av Nyköpings resecentrum så kommer bullerskyddsåtgärder att genomföras både i form av spårnära skärmar och där det inte räcker som åtgärd planeras även fastighetsnära åtgärder vilket kan innebära åtgärder för att bullerskydda uteplatser. Fastighetsnära åtgärder utförs av Nyköpings kommun och kommer att göras som ett av de inledande arbetena inför byggnation. Ni kommer att få mer information och bli kontaktade i god tid före planerad åtgärd. I Bilaga 14 till trafikbullenutredningen finns en sammanställning över förslag till åtgärder på fastighetsnivå.

Hänsyn till och påverkan på befintlig bebyggelse under byggtid prövas i kommande bygglov. I en kontrollplan behöver Nyköpings kommun och Trafikverket beskriva nödvändiga skyddsåtgärder som kan behöva vidtas

avseende bland annat buller, vibrationer, damning och marksättningar och en certifierad sakkunnig är ansvarig för uppföljning.

Planbeskrivningen har under genomförandekapitlet förtydligats avseende planens konsekvenser för fastighetsägare.

Nyköpings kommun vidhåller att funktioner för Nyköpings resecentrum behövs på norra sidan spår (inom Väster 1:43) för att samtliga funktioner som behövs ska få plats.

Synpunkt om placering av gång- och cykelbana till norra sidan av Norra Bangårdsgatan tillgodosågs inför granskningen av planförslaget.

Karaktären på Norra Bangårdsgatan kommer att förändras i och med byggandet av Nyköpings resecentrum i och med att den breddas och byggs om och också får både entrébyggnad och andra funktioner kopplade till resecentrum längs ena sidan. Karaktären på resecentrumområdet är skiftande idag där stora delar också utgör ett hål i stadsbilden. Informationshäftet som hänvisas till beskriver karaktären och vad man behöver ta hänsyn till vid förändring av de äldre husen. Lummigheten med trädplanterade gator är karakteristiskt med en avgränsning mot gatan som är vanlig med häck eller staket. Den beskriver att man i största möjliga mån bör behålla ursprungliga byggnadsdelar där så är möjligt eller om utbyte är nödvändigt göra det likt det gamla och att använda sig av ursprungliga material och färgnyanser. I arbetet med bullerskyddsåtgärder på fastighetsnivå kommer sakkunnig i kulturmiljövården att bistå med sakkunskap så bulleråtgärderna blir lämpliga sett till byggnadernas karaktär. Förslaget påverkar inte avgränsning mellan bostadsgårdar och gata och i den nya sektionen för Norra Bangårdsgatan finns krav på trädplantering för att tillföra grönska i gaturummet.

Privatperson JM

Synpunkter:

Jag tog i skrivelse till er 2017-02-17 upp ett antal trafikfrågor i anslutning till de då presenterade planerna för Resecentrum.

Jag pekade bl.a. på risken för blockeringar mm vid de tre närbelägna korsningarna på Brunngatan vid Blommenhovsvägen och Norra respektive Södra Bangårdsgatan. Speciellt pekade jag på risken för stopp vid halt väglag i branta lutningar. Enligt kraven i VGU 2015 bör vilplan vid korsningar understiga längslutningen 2,5 % men ska i varje fall inte överstiga 3,5 %. Med den utformning och trafikbelastning som kan förväntas kommer köerna vid rödljusstopp vid Brunngatans anslutning till Resecentrum att bli så långa att start måste ske i lutningar på 5 % i stället för de 2,5 % som VGU anger. Enligt uppgift vid samrådsmötet i maj kommer lutningen enligt senaste förslaget uppgå till hela 6 %. Motsvarande problem kan förväntas för söderifrån kommande trafik till cirkulationsplatsen vid Gullans kiosk. Vad har kommunen

för plan för att förhindra att blockering uppstår vid halt väglag när lutningen så kraftigt överstiger vad som erfarenhetsmässigt är möjligt? Något svar har jag inte kunnat finna i samrådshandlingarna! Eftersom man i detaljplanen låser Brunngatan lutningar måste denna fråga behandlas i detta planeringsskede.

Jag tog också upp frågan om den tillfälliga avstängningen av Brunngatan och hur trafikavvecklingen då skulle komma att ske. Något svar på detta har jag inte heller kunna finna i samrådshandlingarna. Däremot har jag efter samrådsmötet fått ta del av Rambölls slutrapport 2018-04-12 *Trafiksystemets funktion och behov*. I den finns på sid. 48 redovisat hur trafiken kommer att förändras när Brunngatan stängs av och vilka hastighetsnedsättningar som kan förväntas på det övriga vägnätet. Som väntat kommer Västra infarten och E 4 mellan Kungsladugårds och Hållets trafikplatser få kraftigt utökad trafik – ca 8 500 f/dygn. Stenbrovägens trafik kommer att öka med ca 2 000 f/dygn och Lennings väg med ca 4 000 f/dygn. Simuleringarna vars resultat visas på sid 49 i slutrapporten anger att hastighetsnedsättningar kommer att ske på E 4, Västra infarten, Repslagargatan, Stenbrovägen och Lennings väg. Det mest anmärkningsvärda är att man anger en trafiklösning med avstängning av Brunngatan under 1 – 2 år som kommer att orsaka köer på E 4. Som jag uppfattat simuleringarna avser de den genomsnittliga hastighetsnedsättningen under ett dygn. I trafikplaneringssammanhang är det ju praxis att man beräknar belastningsgraden under dagens maxtimmar. Jag har inte kunnat finna sådana beräkningar i denna slutrapport eller på annat ställe. Saknas det måste detta vara ett krav att kontrollera att kapaciteten under maxtimmen är tillräcklig i t.ex. Västra infartens och Lennings vägs knutpunkter liksom vid trafikplats Hållet. Att leda ytterligare trafik på Stenbrovägen måste anses som synnerligen olämpligt liksom på Stockholmsvägen.

Att orsaka så stora vägförlängningar för persontransporter till lasarettet som en avstängning av Brunngatan medför måste också anses som mycket olämpligt. För sjuka och äldre blir allt tal om gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik tomt prat. Resvägsförlängningen kommer också att kraftigt öka färdtjänstkostnaderna för samhället.

Enligt min uppfattning kan inte detaljplanen fastställas innan man noga undersökt kreativa lösningar för att utföra byggnadsarbetena på sådant sätt att minst två filer för personbilstrafik på Brunngatan kan hållas öppna. Merkostnader för sådana lösningar måste vägas mot de samhällsekonomiska kostnaderna som de förlängda transportererna medför vid en avstängning av Brunngatan. Jag gjorde i min förra skrivelse en grov uppskattning att enbart tidsförlusterna kostar 50 Mkr/år. När jag nu ser att kraftiga köbildningar kommer att uppstå på E 4 tror jag den siffran blir högre. Jag kan inte se att kommunen i samrådshandlingarna på något sätt kommenterat mina synpunkter på behovet av samhällsekonomiska kalkyler. Vågar man inte visa sådana kalkyler?

Bemötande:

Brunnsgatans profil är förändrad mot dagens för att öka den fria höjden under järnvägsbron till 4,5 meter skyltad fri höjd. Den fria höjden styrs av profilens styrande parametrar som järnvägens profil, järnvägsbrons konstruktionshöjd, möjligheten att justera Södra Bangårdsgatans profil (styrande: befintliga byggnader längs gatan, angöring till byggnaderna, källarfönster och dyl.) samt Norra Bangårdsgatans profil (styrande: befintliga fastigheter längs gatan). Det finns således ett antal styrande parametrar som legat till grund för framtagna lösningar i systemhandlingen för Brunnsgatan.

Profilen är utformad med maxlutningar genom korsningarna. VGU används av kommunen som vägledande dokument för att förklara vägars förutsättningar. I Brunnsgatans systemhandling förekommer längslutningar som överstiger rekommenderade värden där undantagen har skett i samråd med väghållaren. Möjligheter kommer av erfarenhetsmässiga bedömningar om vinterdriftsmetoder, som idag används på kritiska platser i vägnätet, för att upprätthålla framkomligheten samt vidare att förutsättningarna kan förbättras vid den slutliga projektering av Brunnsgatan. De i systemhandlingen ingående delarna ska därför inte ses som färdigprojekterad lösning utan utveckling och optimering utvecklas vidare i kommande projekteringsskede.

Den övergripande trafikutredningen har analyserat hur vägtrafiken fördelas när Brunnsgatan byggs om. I rapporten har dels hastighetsnedsättning men också belastningen på vägnätet, vilket visualiseras utifrån hur framkomligheten ser ut under ombyggnationen. Det stämmer att belastningen kommer öka på omgivande vägnät och därför arbetar vi nu med att öka kapaciteten på övriga systemet såsom Östra infarten men även Västra infarten. T.ex. görs åtgärder på Trafikplats hållet under år 2020. Trafikverket och Nyköpings kommun arbetar gemensamt för att minimera påverkan på omgivande vägnät under produktionen genom att genomföra åtgärder för att lyfta över resande till de kapacitetsstarka färdmedlen, gång-, cykel- och kollektivtrafik. Redan idag är många av de resorna som sker på dessa stråk korta resor vilket kan ersättas med andra färdslag.

För att kunna utveckla kollektivtrafiken i kommunen och hela regionen behöver Brunnsgatan byggas om. Avstängning kommer att pågå upp till två år, med ambition att tiden kan kortas ner under kommande detaljprojektering. Under avstängningen kommer en ny passage under järnvägen, Västra passagen, skapas som en del i projektet. Den kommer att användas av blåljustrafik, gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafik under tiden för ombyggnationen. För privatbilar och annan trafik kommer det under denna begränsade period att bli besvärligare då trafiken kommer att behöva ledas om på befintliga vägar i staden. Innan Brunnsgatan stängs av kommer cykelvägen längs med Nyköpingsån utvecklas för att underlätta för gång- och cykeltrafikanter.

Nyköpings kommun och Trafikverket arbetar tillsammans med att samordna och koordinera åtgärder som krävs under tiden som Brunnsgatan är avstängd

med målsättning att minimera påverkan på, samhällsfunktioner, medborgare och kommunal- och statlig infrastruktur. I arbetet ingår att genomföra provisoriska, och kanske i vissa fall permanenta anläggningar, mobility management-åtgärder och kommunikations- och informationsåtgärder. Parterna har också samarbete i frågan om tillgänglighet för tredje man i anslutning till arbetsområdena runt blivande resecentrum. Det för att tillgängligheten till järnvägsstationen samt andra samhällsfunktioner i området ska kunna upprätthållas under produktionen. Det handlar bland annat om att samordna följande frågor; provisoriska anläggningar och åtgärder som säkerställer att resenärer hittar till och når plattformar och busshållsplatser, skyltningsprogram, plan för ersättningstrafik och samordning med externa parter. Detta är det arbete som kommer att intensifieras vart efter projektet går över i produktionsplanering och genomförande.

Kommunens bedömningar och konsekvensanalyser pekar mot att en långsiktig lösning där Brunnsgratan är anpassad för att ta emot morgondagens kollektivtrafik ger långsiktig positiv effekt. När järnvägen byggs om skapas möjlighet att utveckla Brunnsgratan. Kommunen och Trafikverket arbetar aktivt för att minimera påverkan för hela staden och minimera ombyggnadstiden. De kapacitetsstarka och samhällsviktiga transporterna såsom kollektivtrafik, gång, cykel, blåljusmyndigheter kommer komma fram vilket skapar nytta för samhället.

Privatpersoner J-EHoLA

Vi avstyrker detta förslag, liksom tidigare samrådsförslag. Ur störningssynpunkt har inga eller endast mycket begränsade justeringar gjorts jämfört med samrådsförslaget. Kommunen har konsekvent tillbakavisat de allra flesta av de synpunkter som kom in under samrådsskedet. Det ger intrycket av att de som arbetar med planen i kommunen helt nonchalerar berättigade synpunkter och bara kör på och hoppas på att de som är kritiska mot planen ska tröttna.

Inledningsvis vill vi ifrågasätta om den föreslagna lokaliseringen är den bästa med hänsyn till den befintliga bostadsbebyggelsen och trafiksituationen i området. Den lokaliseringsutredning som ingår i MKB:n kan knappast beskrivas som seriös och kan inte ligga till grund för beslut om ny detaljplan. Alternativa lokaliseringar, t ex vid Folkungavallen och Hemgårdsområdet, avskrivs kort på några få rader och med mycket enkla motiveringar. Alternativet vid Folkungavallen har sannolikt en rad fördelar, t ex gått om plats för bussar och parkering och ombyggnad av järnvägsbron, och därmed två års stängning av Brunnsgratan, behöver inte genomföras samt att all trafik skulle komma långt bort från befintlig bostadsbebyggelse. Även MKB:s jämförelsealternativ verkar vara konstruerad enbart för att det nuvarande förslaget ska framstå som någorlunda vettigt. Redan av dessa skäl bör förslaget i sin nuvarande utformning dras tillbaka.

Kommunens trafikstrategi används som ett argument för att avvisa många av de synpunkter som kom in under samrådet. Strategin säger i princip att bilar inte ska förekomma utan alla ska ta sig fram till fots, på cykel eller åka kollektivt. Detta är en, om än vällovlig, mycket naiv, verklighetsfrämmande och cynisk inställning särskilt för de som bor utanför den centrala tätorten. Erfarenheter som talar för motsatsen till kommunens trafikstrategi vad gäller gång och cykel kan bli studeras vid de stora planerade infartsparkeringarna i Stockholmsområdet.

Om kommunen trots allt går vidare med den nuvarande lokaliseringen och lokaliseringen godtas efter överklagande till högsta instans, så måste vissa saker ändras i planen. Detta gäller särskilt området norr om järnvägen med den föreslagna norra entrébyggnaden och att flytta personbils- och busstrafik in i det befintliga äldre villaområdet norr om järnvägen.

Enligt planförslaget ska entrébyggnaden norr om spåret vara lika stort som det söder om spåret. Motivet för detta sägs vara att överbrygga problemet med att järnvägen uppfattas som en barriär i staden och att lika stora entrébyggnader skulle motverka detta. Det är ju bara det att den absolut största delen av befolkningen bor söder om järnvägen (förutom de som bor i Oppeby och Harg som dock knappast kan sägas bo i tätorten och för dom spelar nog en entré norr eller söder om järnvägen knappast någon större roll). Det av tätorten som finns norr om järnvägen, mellan järnvägen och lasarettet, är endast ett småskaligt äldre villaområde som saknar möjlighet att växa ytterligare. Av denna anledning framstår kommunens argument med en norrentré både som ogrundade och något märkliga. Storlek och utformning av den föreslagna norra entrébyggnaden skulle också stilmässigt helt förstöra intrycket av den befintliga diskreta äldre villabebyggelsen på Norra stationsgatan.

I den föreslagna trafiklösningen norr om järnvägen ingår att bygga ut Norra stationsgatan fram till Brunnsgränd och lokalisera taxi, av- och påstigningszoner, parkeringsplatser och busshållplatser efter Norra stationsgatan. Detta kommer att leda till en kraftigt ökad vägtrafik i hela området, inte bara på Norra stationsgatan utan även på närliggande gator som t ex Blommenhovsvägen. Detta gäller ju också särskilt eftersom nya stora bostadsområden planeras på det gamla slakthusområdet. Såvitt vi sett saknas en analys av den framtida trafiksituationen, antal bilar och bussar under dygnets olika timmar etc. på andra gator än Norra stationsgatan. Därmed saknas också en bedömning av hur det övriga befintliga villaområdet påverkas av buller och vilka konsekvenser detta leder till för de boende i området. En sådan analys bör självfallet ligga till grund för en så omfattande och ingripande detaljplan det här är fråga om.

Det ska också noteras att kommunens egen Tekniska division uttrycker oro för den framtida trafiksituationen till följd av det nya resecentret (sid 71 ff i Samrådsredogörelsen). Den Tekniska divisionen påpekar vikten av att komplettera genomförda trafikutredningar med den trafik som tillkommer vid t

ex ny bebyggelse i Nöthagen. Man pekar också på behovet av att åstadkomma en avlastning av Brunnsgatan med hänsyn till all tillkommande trafik, bl a till följd av det nya resecentret. I samrådsredogörelsen kommenterar kommunen detta med att "behov av kompletterande trafikutredningar...inte kan 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 lång sikt." I och med detta uttalande är det uppenbart att förslaget till detaljplan är illa genomtänkt och att det saknas en korrekt konsekvensbeskrivning av planens genomförande. Det framstår som uppenbart orimligt att först konstatera att en detaljplan för ett nytt resecentrum tillsammans med andra kommunala planer kommer att leda till stora trafikstörningar och sedan hänskjuta detta problem till framtida trafikstudier och åtgärder som ska lösa de problem som detaljplanen medför.

Att leda in ytterligare trafik i detta villaområde är uppenbart inte en långsiktigt hållbar lösning. Ett motsvarande exempel på detta är utvecklingen kring Stockholmsvägen. Här gick en gång E4:an igenom och gatan är nu efter en rad åtgärder under åren kraftigt reglerad gata med 30 km:s hastighetsbegränsning och vägbulor för att begränsa störningarna av trafiken. Kommunen har också tvingats bygga ut vägnätet bl a för att avlasta Stockholmsvägen.

Bemötande:

Ett resecentrum med fokus vid Folkungavallen skulle kunna skapa potential att knyta ihop platsen med staden via Brunnsgatan. Alternativet avskrevs bland annat utifrån att målet om snabba och effektiva byten mellan buss och tåg inte uppfylldes.

Ett resecentrum med fokus vid industriområdet Sunlight/Norra Högrunn skulle skapa möjligheter att utnyttja det nedlagda industriområdet för en effektiv bussterminal. TGOJ-banan som barriär och utan tydlig passage mot centrum har bidragit till att alternativet tidigare har avskrivit som intressant att jobba vidare med. Lösningen får dessutom en förskjutning för långt åt väster för att vara tillgängligt den stora massan, men också för fotgängare och cyklister. Dessutom får kollektivtrafiken mycket krokiga färdvägar.

Arbetet med Nyköpings resecentrum har skett i flera steg. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum utreddes inledningsvis genom en så kallad multikriterieanalys där ett flertal alternativ bedömdes utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet, stadsutveckling, med flera aspekter. Analysens slutsatser är att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan. Förslaget

samråddes om i arbetet med Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort år 2006. I samband med järnvägsutredningen år 2009 utreddes sedan olika tekniska lösningar och förslag på utformning utifrån det valda huvudalternativet i samarbete mellan kommunen och Trafikverket. Förslaget samråddes då även inom ramen för järnvägsutredningen. Placeringen kvarstod under framtagandet av den Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta som antogs 2013. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har således analyserats, prövats och samråtts kring vid ett flertal tillfällen.

Ett resecentrum är en funktion som primärt kopplar samman tåg, buss, gång, cykel och fordonstrafik och som är centralt placerat och lättillgängligt för så många som möjligt. Kopplingen till Brunnsgatan och den rörelseaxel som finns i staden mellan Lasarettet – Torget – Hamnen har varit en viktig del för att utveckla staden. Slutsatserna från lokaliseringsprocessen som skett innan detaljplanen inleddes är att alternativet att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan har högst måluppfyllnad.

Lokaliseringsprövningen har således gjorts inför arbetet med att utreda förutsättningarna för Nyköpings resecentrum på nu aktuell plats.

Miljökonsekvensbeskrivningen har som uppgift att presentera ett jämförelsealternativ, som ska vara ett rimligt scenario för utveckling av planområdet, området kring nuvarande stationsbyggnad och spåren. Under arbetet med detaljplanen för resecentrum har olika lokaliseringar och utformningar inom planområdet studerats. För att jämförelsealternativet ska bli så rimligt som möjligt har därför det tidigare framarbetade förslaget till detaljplan från år 2014 valts.

Den politiskt beslutade Transportstrategin anger en prioriteringsordning och ett förhållningssätt som trafikplaneringen har att utgå ifrån där fokus ligger på att bygga en hållbar stad med attraktiva och tillgängliga miljöer och utifrån en prioriteringsordning av färdslagen; gång-cykel-kollektivtrafik-bil. I ett växande Nyköping står det klart att vi inte kan fortsätta att köra bil i den omfattning som vi gör idag - ingen vill behöva riva befintlig bebyggelse i centrala Nyköping för att skapa framkomlighet för fler bilar och vi kan inte fortsätta bygga nya bilvägar i samma omfattning som tidigare av vare sig miljömässiga eller samhällsekonomiska skäl. Ytor för trafik i centrum behöver i större omfattning prioriteras för gående, cyklister och för kollektivtrafiken som samtliga har kapacitets- och ytmässiga fördelar jämfört med bilen utöver miljö- och hälsomässiga fördelar. Därför behöver de som har möjlighet behöver använda sig av mer hållbara färdslag och då måste det finnas förutsättningar för människor att kunna göra det. Genom att främja dessa färdslag skapar vi utrymme och kapacitet för dem som fortsatt behöver använda sig av bilen som färdmedel.

I ett växande Nyköping krävs det ett flertal åtgärder för att öka tillgängligheten och framkomligheten på kort och på längre sikt. Nyköpings kommun arbetar kontinuerligt med trafikplanering som en del av stadsplaneringen och i det

arbetet ingår att analysera förutsättningarna för stadens möjligheter att fortsätta växa. En annan viktig faktor i trafikplaneringen är styrning av parkering. I kommunens långsiktiga planering utpekade en inriktning för att skapa större parkeringsanläggningar framförallt i centrums ytterkanter. Exempel på detta är pågående samarbete mellan Nyköpings kommun och Region Sörmland kring parkeringshus vid Nyköpings lasarett samt befintlig byggrätt för parkeringshus vid Västra Viadukten.

Tillväxten i Nyköping är hög och med ca 700 nya invånare per år är vi nästan 65 000 personer som bor här redan år 2030. Näringslivet växer också och besökarna blir fler. Nyköpings resecentrum är anpassat efter stadens och invånarnas behov idag och i framtiden. Nyköping kommer således att växa även norr om järnvägen. Inte minst Lasarettet som samhällsfunktion och stor arbetsgivare norr om spår är inne i en pågående utvecklingsfas.

Nyköpings kommun vidhåller att funktioner för Nyköpings resecentrum behövs på norra sidan spår för att samtliga funktioner som behövs ska få plats. Karaktären på Norra Bangårdsgatan kommer att förändras i och med byggandet av Nyköpings resecentrum i och med att den breddas och byggs om och också får både entrébyggnad och andra funktioner kopplade till resecentrum längs ena sidan. Karaktären på resecentrumområdet är skiftande idag där stora delar också utgör ett hål i stadsbilden.

Planförslaget som sådant ändrar dock inte relationen mellan bostadsgårdar och gatan som avgränsas mellan staket eller häckar. Gatan kommer att byggas om och breddas för att öka framkomlighet och trafiksäkerhet och i den nya sektionen tillförs trädplantering för att tillföra grönska i gaturummet för att bibehålla karaktären av områdets lummighet med trädplanterade gator. Vidare kommer kommunen, i arbetet med bullerskyddsåtgärder på fastighetsnivå, ta hjälp av sakkunnig i kulturmiljövärden att bistå med sakkunskap så bulleråtgärderna blir lämpliga sett till byggnadernas karaktär.

Nyköpings utveckling och tillväxt sker framförallt via förtätning vilket medför ökad belastning på transportsystemet i stadens centrala delar. Detta både till följd av ökad biltrafik men även en ökning av stadens mjukare resealternativ, så som kollektivtrafik, gång och cykel. En del i stadens utveckling är tillkomsten av resecentrum, vars funktion och läge i sig ställer höga krav på vägnätets funktionalitet och som bidrar till att fler väljer att resa med hållbara och kapacitetsstarka trafikslag. Nyköpings resecentrum kommer innebära ett förändrat resemönster och förändrade trafikrörelser i staden, både på gatorna inom planområdet och i staden i övrigt. Kommunen har låtit utreda och prognosticera de trafikmängder som Nyköpings resecentrum bedöms bidra med på närliggande gator och föreslår fysiska förändringar av gatorna för att de ska anpassas till de förändringar som väntas. Bland annat byggs Brunnsgratan om med ny profil för att bussar och räddningstjänstens fordon inte ska behöva anpassas till dagens passage av järnvägen och prioriterar kollektivtrafiken. Brunnsgratan får en annan sektion med bredare körfält med

hänsyn till busstrafiken och med breda gång- och cykelbanor för att möta flödet av gående och cyklister. Likaså Södra Bangårdsgatan och Norra Bangårdsgatan breddas och får andra sektioner till följd av byggnationen. Nuvarande och förslag på framtida sektioner finns att studera i Funktions-, -utformnings- och gestaltungsprogrammet (FUG).

I ett växande Nyköping krävs det ett flertal åtgärder för att öka tillgängligheten och framkomligheten på kort och på lång sikt. Nyköpings kommun arbetar kontinuerligt med trafikplanering som en del av stadsplaneringen och att i det arbetet analysera förutsättningarna för stadens möjligheter att fortsätta växa.

En övergripande trafikutredning som genomfördes under 2017/2018 har studerat trafiken ur ett helhetsperspektiv i Nyköpings tätort med fokus på de västra delarna kring Hället, Nyköpings resecentrum och Nöthagen. Utredningen presenterar olika åtgärdsförslag på kort såväl som på lite längre sikt som inbegriper om- och nybyggnationer av korsningar, omledning av trafik samtidigt som "mobility management" -vars åtgärder ska främja kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Ett av åtgärdsförslagen för nybyggnation är tillkomsten av den så kallade Hemgårdspassagen, en ny förbindelse över järnvägen mellan Blommenhovsvägen och trafikplats Kungsladugården. Denna passage möjliggör en omledning av biltrafik som i dagsläget åker genom Nyköping och på vis avlasta vägnätet i centrum.

Mer specifik trafikutredning följd av planerat byggande inom Nöthagenområdet har också genomförts. Utredningen visar på en ökning av den totala biltrafiken till och från området jämfört med idag. Omvandlingen innebär också att typen av trafik kommer att förändras där andelen tung trafik kommer att minska jämfört med idag. Blommenhovsvägen är en gammal väg in och ut ur staden och har idag en uppsamlande trafikfunktion för boende och verksamheter efter vägen, som hittills framförallt riktats mot Brunnsgränd men också väster ut mot väg 52. Kommunens ställningstaganden är att Blommenhovsvägen även fortsatt kommer att ha en uppsamlande roll. I samband med området kring Nöthagen utvecklas från verksamhetsområde till mer stadsbebyggelse föreslås en förändrad gestaltning av vägen med syfte att skapa en mer trivsamt miljö och bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. För detaljer om påverkan av trafikbuller kopplat till den utvecklingen hänvisas till den trafikbullerutredning som tagits fram i det planarbetet. Handlingen finns på planärendets egna sida på kommunens hemsida.

Privatperson MD

Jag vill i egenskap av invånare, fastighetsägare och närboende till Nyköpings resecentrum lämna följande synpunkter på förslag till ny detaljplan. Jag hänvisar till tidigare insända synpunkter från mig 17 februari 2017 vilka inte beaktats i det justerade förslaget till detaljplan. Utöver tidigare synpunkter, vill jag koncentrera mina synpunkter på den otillräckliga miljökonsekvensbeskrivningen, MKB:n för planerat resecentrum.

MKB:ns jämförelsealternativ är inget egentligt alternativ

Nollalternativet (bussterminalen kvar vid Teaterparken) kan vi bortse ifrån. I MKB:n 6.1 finns ett jämförelsealternativ vars läge är i stort sett lika med huvudalternativet. Över huvud taget är det inte mycket i MKB:ns samlade bedömning som skiljer huvudalternativet och jämförelsealternativet åt. Exempelvis anges att båda alternativen skulle innebära "märkbart negativa konsekvenser för naturvärden...".

Det undergräver MKB:ns trovärdighet. Ett formaliafel kan medföra att hela processen måste göras om från början.

Det behövs ytterligare minst ett jämförelsealternativ

MKB:n behöver utvecklas, beskrivning av 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.

Exempel Sunlightområdet

I MKB:n nämns två tidigare studerade alternativ (utöver Nollalternativet) varav det ena 6.3.2 Alternativ Sunlight beskrivs med "Alternativ Sunlight Ett resecentrum med fokus vid industriområdet Sunlight/Norra Högbrunn skulle skapa möjligheter att utnyttja det nedlagda industriområdet för en effektiv bussterminal." För att därefter avfärdas med: "Då TGOJ-banan blir kvar som barriär och ingen tydlig passage mot centrum finns har alternativet avskrivits som intressant för kommunen att arbeta vidare med." Beskrivningen att bygga över eller under järnvägsbana som ett avgörande hinder vid anläggande av resecentrum uppfattar jag inte som seriöst. Ett resecentrum i och intill nuvarande stationsbyggnaden med de ytkrävande landsortsbussarna på andra sidan TGOJ-banan (utfart mot Norrköpingsvägen) förefaller vara ett möjligt jämförelsealternativ. Det pågående iordningställandet av Teatertorget vid Västra Storgatans slut skulle innebära en positiv förändring med nuvarande centrum och resecentrum.

Krav på mätningar och konsekvensbeskrivning

Jag begär att Nyköpings kommun innan arbete med förberedelser, provisoriska lösningar eller liknande inför resecentrum utför följande mätningar på min fastighet, Sågen xx:

- bullermätning
- vibrationsmätning
- besiktning av hela huset

och motsvarande mätningar när resecentrum är på plats.

Därtill begär jag konsekvensbeskrivning av trafikflödet på Blommenhovsvägen under tiden Brunngatan kommer att vara avstängd såväl som efter färdigställandet av resecentrum.

Bemötande:

Arbetet med Nyköpings resecentrum har skett i flera steg. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum utreddes inledningsvis genom en så kallad multikriterieanalys där ett flertal alternativ bedömdes utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet, stadsutveckling, med flera aspekter. Analysens slutsatser är att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan. Förslaget samråddes om i arbetet med Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort år 2006. I samband med järnvägsutredningen år 2009 utreddes sedan olika tekniska lösningar och förslag på utformning utifrån det valda huvudalternativet i samarbete mellan kommunen och Trafikverket. Förslaget samråddes då även inom ramen för järnvägsutredningen. Placeringen kvarstod under framtagandet av den Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta som antogs 2013. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har således analyserats, prövats och samråtts kring vid ett flertal tillfällen innan själva detaljpanelägningen av området inleddes.

Lokaliseringsprövningen har således gjorts *inför* arbetet med att utreda förutsättningarna för Nyköpings resecentrum på nu aktuell plats. Miljökonsekvensbeskrivningen har som uppgift att presentera ett jämförelsealternativ, som ska vara ett rimligt scenario för utveckling av planområdet, området kring nuvarande stationsbyggnad och spåren. Under arbetet med detaljplanen för resecentrum har olika lokaliseringar och utformningar inom planområdet studerats. För att jämförelsealternativet ska bli så rimligt som möjligt har därför det tidigare framarbetade förslaget till detaljplan från år 2014 valts i samråd med Länsstyrelsen.

Ett resecentrum är en funktion som primärt kopplar samman tåg, buss, gång, cykel och fordonstrafik och som är centralt placerat och lättillgängligt för så många som möjligt. Kopplingen till Brunnsgatan och angränsande större vägnät samt den rörelseaxel som finns i staden mellan Lasarettet – Torget – Hamnen är viktiga delar för att utveckla staden. Det är starkt bidragande anledningar till varför funktionerna förlagts på den aktuella platsen och att Nyköpings resecentrum kopplats mot Brunnsgatan. Slutsatserna från tidiga arbeten med lokalisering av resecentrum är att alternativet att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan har högst målpåfyllnad.

Hänsyn till och påverkan på befintlig bebyggelse under byggtid prövas i kommande bygglov. I en kontrollplan behöver kommunen och Trafikverket beskriva nödvändiga skyddsåtgärder som kan behöva vidtas avseende bland annat buller, vibrationer, damning och marksättningar och en certifierad sakkunnig är ansvarig för uppföljning. Inför byggnation kommer en riskanalys utifrån omgivningspåverkan av planerade åtgärder kommer att tas fram. Denna kommer bland annat identifiera vilka byggnader och andra anläggningar som är känsliga för sättningar, dels till följd av vibrationer från själva byggnationen av området och från sänkta grundvattennivåer i samband med byggandet av passager under spår. Sättningsrörelser och

grundvattennivåer kommer att följas upp i kontrollprogram där nivåer mäts regelbundet före, under och efter byggskedet.

Nyköpings kommun och Trafikverket arbetar tillsammans med att samordna och koordinera åtgärder som krävs under tiden som Brunnsgratan är avstängd med målsättning att minimera påverkan på, samhällsfunktioner, medborgare och kommunal- och statlig infrastruktur. I arbetet ingår att genomföra provisoriska, och kanske i vissa fall permanenta anläggningar, mobility management-åtgärder och kommunikations- och informationsåtgärder. Det tillsammans med frågor om tillgänglighet till resecentrumområdet och arbetsområdena runtomkring under själva byggtiden är ett arbete som kommer att intensifieras vart efter projektet går över i produktionsplanering och genomförande.

Under tiden som Brunnsgratan är avstängd kommer det bli besvärligare för biltrafiken då trafiken kommer att behöva ledas om på befintligt vägnät. En passage kommer att skapas under spår som när Brunnsgratan är avstängd kan användas för blåljustrafik, gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafik under tiden för ombyggnationen.

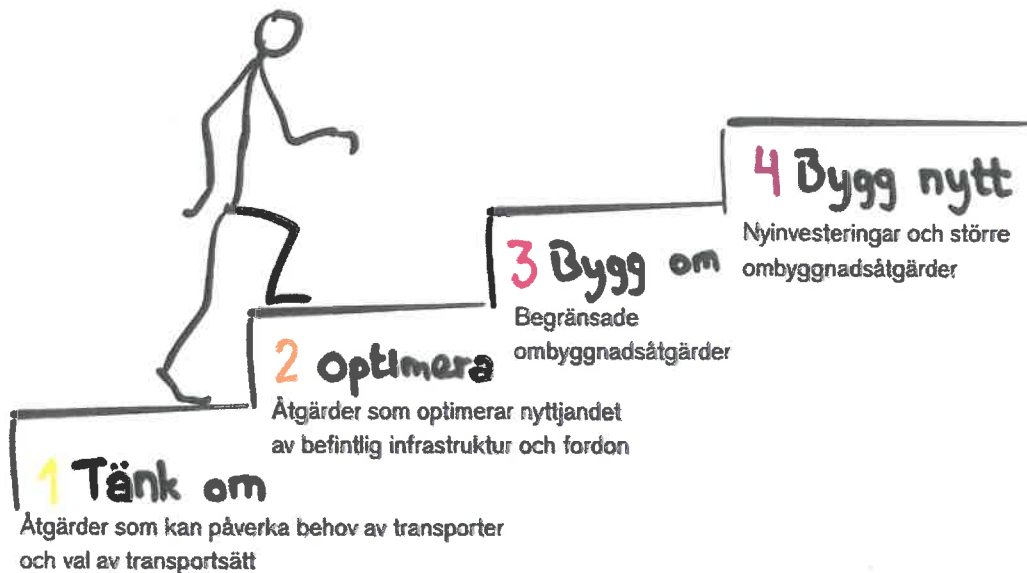
Nyköpings kommun arbetar kontinuerligt med trafikplanering som en del av stadsplaneringen och i det arbetet ingår att analysera förutsättningarna för stadens möjligheter att fortsätta växa. Det innebär att olika trafikåtgärder behövs vart efter som staden växer både på kort och på längre sikt. Blommenhovsvägen kommer att genomgå en del förändringar till följd av den kommande byggnationen inom Nöthagen-området. Gatan har idag en uppsamlande funktion och kommer fortsatt ha det men i samband med kommande utveckling till mer stadsbebyggelse föreslås en förändrad gestaltning av vägen med syfte att skapa en mer trivsamt miljö och bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Även korsningen Blommenhovsvägen/Brunnsgratan kommer att utvecklas för att bättre anpassas till trafiksituationen. I trafikutredning som tagits fram i samband med pågående planläggning inom Nöthagen finns mer detaljer kring prognosticerade trafikflöden till följd av den kommande exploateringen.

Nyköpings resecentrum kommer innebära förändrade resemönster och trafikrörelser i staden, både på gatorna inom planområdet och i staden som helhet.

Privatperson MA

*Godkänner inte förslaget, lämnar följande
Synpunkter på Nyköpings resecentrum.*

Populär bild på fyrstegsprincipen, men den används inte av våra politiker som beslutat att den ska föregå all planering och projektering.



I den fördjupade översiktsplanen för Nyköping påstås att en lokaliseringsutredning med multikriterieanalys genomförts och att den visar på att nuvarande förslag till lokalisering är bäst. Till grund för en sådan analys borde det finnas en kartering och prognos från vilka områden trafikanterna kommer från och förväntas komma från. Även färdstället till stationen borde vara analyserat. En ny lokaliseringsutredning borde göras där kriterier miljö- och trafikfrågorna skall ingå. Den påstigningsräkning som regionförbunden genomfört visar på att 90 % av trafikanterna kommer med bil, cykel eller till fots. Endast ca 10 % kommer med buss. Ytterligare trafikantintervjuer borde genomföras och ligga till grund för planering och utformning.

För såväl Nyköpings resecentrum som Ostlänken bör en Åtgärdsvalsstudie göras och en ny lokaliseringsutredning genomföras för resecentrum.

Någon MKB som visar miljökonsekvenserna saknas när det gäller den samlade bullerstörningen från bussar och tåg, framför allt skramlande nattliga godståg. Maximalnivåer, natt mellan 22 och 06, bör redovisas för bebyggelsen längs Södra- Norra Stationsgatan och för Järnvägsgatan. Konsekvenserna av att öka godstrafiken under natten bör redovisas. Södra Stationsgatan kommer att bli ett enda bussinferno med buller och avgaser. Det finns broar, t.ex. Stockholmsvägen, som ger en betydande resonans när godståg passerar och ökad godstågstrafik nattetid kommer att störa.

Helhetsgrepp

Tyvär saknas ett helhetsgrepp när det gäller resecentrum. En fördjupad planering borde genomföras för ett område på minst 0,5-1 km runt resecentrum. Även gång- och cykelförbindelse över Nyköpingsån och över TGOJ-järnvägen borde framgå i planeringen. Lokaliseringen av en ny bussdepå norr om järnvägen borde också studeras. Det som gör mig mycket förvånad är att det finns inga uppgifter i detaljplanebeskrivningen om hur många gång- och cykeltrafikanter som ska till

resecentrum för att åka tåg. Det borde väl vara en av grundbultarna i planarbetet hur många trafikanter det kommer till resecentrum, varifrån och med vilket trafikslag. En trafikantprognos med inriktning på år 2050/2060 borde vara ett självklart planeringsunderlag för utformningen av resecentrum.

Brunnsgatan

För att öka framkomligheten och säkerheten på Brunnsgatan bör en uppgång till perrongen anläggas öster om Brunnsgatan. Hela resecentrumanläggningen bör flyttas österut. Bussar bör kunna stanna/angöra uppgångarna direkt på Brunnsgatan. Detta skulle innebära en effektivare kollektivtrafik med bättre tillgänglighet och minskade kostnader och bullerstörningar. Direktbussar mellan Oxelösund till Skavsta kan stanna direkt på Brunnsgatan. En planskild förbindelse, som en uppgång öster om Brunnsgatan i praktiken medför, skulle minska olycksrisker mellan fotgängare/cyklister och fordon på Brunnsgatan.

För att minska kostnaderna för vägporten under järnvägen bör den fria höjden kunna minskas till 3,9 meter under järnvägen, samma höjd som Cityterminalen har i Stockholm. Härigenom kan en dyr tråganläggning under järnvägen undvikas.

Detta kan innebära att en ny bro måste byggas över Nyköpingsån. En gång- och cykelväg kan då samtidigt anläggas längs järnvägen. Jag förstår att Trafikverket inte vill ha en sådan utformning eftersom kostnaden belastar staten men kommunen borde driva på för en bättre lösning.

Det finns ingen anledning att tillåta tunga/höga fordon köra in till staden via Brunnsgatan när det finns flera tillfarter till Nyköping utan begränsningar. Högre bussar kan stanna norr om järnvägen. En planeringshorisont på minst 60 år för resecentrum är det inte rimligt att tro att Folkungavallen kan komma ligga orörd som fotbollsplan eller idrottsanläggning. Fortsätt att satsa på idrottsanläggningen vid Rosvalla.

Folkungavallen

Lägg bussterminalen på Folkungavallen med en uppgång till perrongen öster om Brunnsgatan vilket också medger en bra anslutning för privata bussentreprenörer. Utan dessa privata aktörer skulle kommunikationerna till/från Nyköping bli mycket sämre. Öka konkurrensen och låt inte SJ härja fritt. Om Nyköpings resecentrum skall vara ett långsiktigt hållbart resecentrum med ökad tillgänglighet måste kommunen utvidga planeringsarbetet kring Resecentrum och omfatta framför allt en helhetssyn på bland annat gång-och cykelvägar/stråk med en radie på minst 1 km runt resecentrum. Ett väst-östligt stråk längs järnvägen österut över Nyköpingsån och västerut med korsningen TGOJ-järnvägen bör redovisas. Även nordsydlig stråkaxel längs riksväg 53 och Brunnsgatan bör redovisas. För biltrafikanterna som ska byta till tåg bör omlandet omfatta i stort sett hela kommunen.

Politikerna borde NU ta ställning till Folkungavallens vara eller inte vara. Även till en bussdepå borde lokaliseringsbeslut fattas.

Avstängning av Brunnsgatan

En avstängning av Brunnsgatan under två år är oacceptabelt och kommer att leda till ökade restider, fordonskostnader och omfattande utsläpp av emissioner. En samhällsekonomisk analys/beräkningar bör göras och redovisas för en avstängning av Brunnsgatan

Bemötande:

Arbetet med lokalisering av Nyköpings resecentrum har skett i flera steg. I en inledande multikriterieanalys bedömdes ett flertal alternativ utifrån bland annat tillgänglighet, trafiksäkerhet, möjlighet till stadsutveckling, med flera aspekter. I det arbetet analyserades tillgängligheten för samtliga trafikslag sett till befintlig och planerad byggnation av bostäder i Nyköping. Analysens slutsatser är att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan för att det har högst måluppfyllnad.

Intentionerna med Nyköpings resecentrum är just att ge goda förutsättningar för fler att kunna använda kollektivtrafiken ur ett helaresan-perspektiv än vad som görs idag. Här kommer resecentrum utgöra navet för av staden uppkomna resor för byte buss/buss och för regionala resor byte buss/tåg. En överflyttning av resenärer från bil till kollektivtrafik räknar vi därför med därför med. Likaså i takt med att antalet gång- och cykelvägar byggs ut och förbättras (senast Fruängsgatan) väntas också i hög grad fler resenärer använda cykel vilket skapar lediga parkeringsplatser för de som fortsatt behöver ta bilen till resecentrum.

Kommunen har genomfört en resvaneundersökning och de visar att det finns stor potential att lyfta över resor kortare än 5 km till cykel och gång och kommunen ser att många fler resor kommer ske med gång eller cykel i takt med att också gång- och cykelvägar byggs ut och förbättras (senast invigning av Fruängsgatan). Även resandet med kollektivtrafik växer och vi ser en fortsatt utveckling med fler resor med kollektivtrafik där byggandet av resecentrum är en starkt bidragande faktor. De prognoser kommunen tagit fram har haft perspektivet mot år 2050 kring kollektivtrafiken.

Den trafikbulerutredning som tagits fram som underlag till detaljplanen utgår från prognoser för både vägtrafik och spårtrafik. Prognoserna för spårtrafik kommer från Trafikverket och ligger även till grund för järnvägsplanen. I järnvägsplanen och dess MKB dras slutsatser kring vibrationer och stömljud från järnvägen, slutsatser som kompletterats detaljplanens planbeskrivning. Trafikverket gör bedömningen att riktvärden för vibrationer ska innehållas för

både persontåg och godståg eftersom de nya spåren inte kommer att förläggas närmare bostadshus jämfört med befintliga spår och baserat på överslagsberäkningar utifrån uppmätta vibrationsnivåer på befintligt spår. Detta avser Trafikverket studera närmare under kommande detaljprojektering. När det gäller stomljudsnivån på grund av tågtrafik på de nya spåren inom delsträckan har förnyade beräkningar visat att denna blir som högst vid bostadshus när godståg passerar i 90 km/h. Beräkningarna visar stomljudsnivåer som väl understiger riktvärdet på 35 dBA. Närboende kommer alltså inte att utsättas för högre stomljudsnivåer jämfört med nuläget, men på grund av fler tågpassager kommer närboende att utsättas för stomljud oftare.

Gällande kopplingen över TGOJ-banan arbetar Nyköpings kommun tillsammans med Trafikverket och studerar olika lösningar för att minska den barriäreffekt som järnvägen utgör, bland annat inom arbetet med Åtgärdsvalsstudie för Nyköpings västra infart. Utvecklingen av gångbron över TGOJ-banan vid Centralplan är en del i detta liksom en del i den utveckling som väntas inom Högrunnsområdet.

Olika alternativ till cykelförbindelse och sträckning österut över ån har studerats. En ny bro över Nyköpingsån, norr om järnvägsbron alternativt bygga om befintlig järnvägsbro till att inrymma gång- och cykelbana skulle medföra mycket höga kostnader bland annat på grund av svår grundläggning, problem med intilliggande banvall och risk för stora lutningar som påverkar stråkets attraktivitet negativt. Nyköpings kommun planerar istället för att bygga en ny gång- och cykelväg längs å-sidan runt kvarteret Spinnerskan för anslutning till befintlig gång- och cykelbro och till befintligt gång-och cykelvägnät till en avsevärt lägre kostnad. Detta är under planering/projektering inför att Spinnerskan ska exploateras och inför att Trafikverket stänger befintlig gångfålla.

Olika alternativ till tyngdpunkt och placering av olika resandefunktioner inom området har studerats. Man har tidigare likaså tittat på förutsättningarna för tunnel eller bor under/över Brunnsgatan för planskild passage. Ramperna hade som hade krävts hade blivit svåra att få in i dessa centrala delar och hade medfört omvägar och kraftiga lutningar. Vidare uppfylls inte projekt målet om effektiva och snabba byten (<3 minuter) mellan kollektiva färdslag för alternativet Folkkungavallen. Trafikverket har även bedömt att det ger ett större intrång på kyrkogården samt en breddad bro över Brunnsgatan vilket skapar svårigheter att få ihop Brunnsgatan i sin helhet.

En passage under järnvägen på Brunnsgatan som tillåter högre fordon än vad som idag kan passera handlar i första hand om att skapa bättre tillgänglighet för kollektivtrafiken och räddningstjänsten som idag måste specialbeställa sina fordon på grund av den nuvarande höjdmässiga begränsningen på Brunnsgatan. Den högre höjden innebär att tillgängligheten ökar för trafik som annars får köra betydligt längre sträckor vilket blir viktigt också för utvecklingen av närområdena. Avsikten med ombyggnationen är inte att tillåta

att fler tunga fordon tar vägen genom staden. Genom Trafiklagstiftningen finns möjlighet att förbjuda genomfartstrafik samt vägvisa önskade färdvägar, vilket är åtgärder som inte regleras genom detaljplan. Nyköpings tillväxt sker med fokus på förtätning och omvandling av redan befintliga områden och målpunkter som idag genererar mycket tung trafik kommer fortsätta att flyttas utanför stadskärnan i samband med detta. Ombyggnaden av Brunnsgatan behöver därmed inte leda till att oönskad tung trafik kommer att öka på Brunnsgatan och andra centrala huvudgator.

Nyköpings kommun och Trafikverket arbetar tillsammans med att samordna och koordinera åtgärder som krävs under tiden som Brunnsgatan är avstängd med målsättning att minimera påverkan på, samhällsfunktioner, medborgare och kommunal- och statlig infrastruktur. I arbetet ingår att genomföra provisoriska, och kanske i vissa fall permanenta anläggningar, mobility management-åtgärder och kommunikations- och informationsåtgärder. Det tillsammans med frågor om tillgänglighet till resecentrumområdet och arbetsområdena runtomkring under själva byggtiden är ett arbete som kommer att intensifieras vart efter projektet går över i produktionsplanering och genomförande.

Privatpersoner familjen S

Efter att ha tagit del av den uppdaterade detaljplanen för ett nytt resecentrum kan vi tyvärr konstatera att Nyköpings kommun även fortsatt väljer att inte lyssna på tidigare samråd. Vi har i tidigare samråd skrivit "gör om, gör rätt" och den bilden kvarstår definitivt även i denna version.

Vi ifrågasätter placeringen och omfattningen av resecentrum. Att basera den föreslagna placering på en lokaliseringsutredning som gjordes 2006, och som dessutom inte entydigt pekade ut nuvarande läge som det mest fördelaktiga utan istället pekade på ett flertal likvärdiga alternativ, känns inte rätt. Vi anser att kommunen inte utrett och presenterat ett trovärdigt jämförelsealternativ, vilket är en skyldighet enligt Miljöbalken. Förutsättningar förändras och vi som kommuninvånare förväntar oss att kommunen proaktivt ser till de möjligheter/förutsättningar som uppkommer och inte låser sig fast vid historiska beslut. Ni har fortfarande tid att göra en välgrundad, faktabaserad analys. Gör det! Titta exempelvis ordentligt på Sunlight området och Folkungavallen och presentera sakligt för oss invånare varför inte dessa alternativ är bättre än nuvarande.

Vi hänvisar till samtliga våra tidigare yttranden och den oro vi uttryck tidigare kring trafik, buller, vibrationer, marksättningar, grundvattennivå etc som vi fortsatt inte anser är tillräckligt utredda. Det finns exempelvis idag farthinder längs Blommenhovsvägen som skapar stora vibrationer i närliggande fastigheter som bör utredas för att klargöra möjliga alternativ i framtiden.

Sammantaget motsätter vi oss detaljplaneförslaget i dess nuvarande form.

Bemötande:

Arbetet med Nyköpings resecentrum har skett i flera steg. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har utretts tidigare. Inledningsvis i en så kallad multikriterieanalys där ett flertal alternativ, däribland Sunlight/nuvarande stationsområde, bedömdes utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet, stadsutveckling, med flera aspekter. Förslaget samråddes om i arbetet med Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort år 2006. I samband med järnvägsutredningen år 2009 utreddes sedan olika tekniska lösningar och förslag på utformning utifrån det valda huvudalternativet i samarbete mellan kommunen och Trafikverket. Förslaget samråddes då även inom ramen för järnvägsutredningen. Placeringen kvarstod under framtagandet av har Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta som antogs 2013. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har således analyserats, prövats och samråtts kring vid ett flertal tillfällen och slutsatsen är att placeringen av Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgratan har högst måluppfyllnad.

Ett resecentrum med fokus vid Folkungavallen skulle kunna skapa potential att knyta ihop platsen med staden via Brunnsgratan. Alternativet avskrevs bland annat utifrån att målet om snabba och effektiva byten mellan buss och tåg inte uppfylldes.

Ett resecentrum med fokus vid industriområdet Sunlight/Norra Högbrunn skulle skapa möjligheter att utnyttja det nedlagda industriområdet för en effektiv bussterminal. TGOJ-banan som barriär och utan tydlig passage mot centrum har bidragit till att alternativet tidigare har avskrivits som intressant att jobba vidare med. Lösningen får dessutom en förskjutning för långt åt väster för att vara tillgängligt den stora massan, men också för fotgängare och cyklister. Dessutom får kollektivtrafiken mycket krokiga färdvägar.

Ett jämförelsealternativ ska vara ett rimligt alternativt scenario för utveckling av området kring nuvarande stationsbyggnad och spåren. 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 år 2014 valts.

Nyköpings resecentrum kommer innebära ett förändrat resemönster och förändrade trafikrörelser i staden, både på gatorna inom planområdet och i staden i övrigt. Kommunen har låtit utreda och prognosticera de trafikmängder som Nyköpings resecentrum bedöms bidra med på närliggande gator och föreslår fysiska förändringar av gatorna för att de ska anpassas till de förändringar som väntar. Bland annat byggs Brunnsgratan om med ny profil för att bussar och räddningstjänstens fordon inte ska behöva anpassas till dagens passage av järnvägen och prioriterar kollektivtrafiken. Brunnsgratan får en annan sektion med bredare körfält med hänsyn till busstrafiken och med breda gång- och cykelbanor för att möta flödet av gående och cyklister. Likaså Södra

Bangårdsgatan och Norra Bangårdsgatan breddas och får andra sektioner till följd av byggnationen. Nuvarande och förslag på framtida sektioner finns att studera i Funktions-, - utformnings- och gestaltungsprogrammet (FUG).

Vad gäller trafikbuller så är området bullerstört från buss och från tågtrafik idag. I och med den tillkommande trafiken (fler tåg + buss) så kommer Trafikverket och Nyköpings kommun att göra bullerskyddande åtgärder i form av både skärmar intill spårområdet samt erbjuda fastighetsnära åtgärder på närliggande bebyggelse. Detta finns redogjort för i planen och till planen framtagna trafikbullerutredning och mer information kommer framgent inför att åtgärderna planeras att genomföras.

Nyköpings kommun har låtit utreda genom mätning om tillkommande busstrafik kan innebära en risk för att riktvärden för vibrationer överskrids. Resultatet från vibrationsmätningarna avseende busstrafik på Norra och Södra Bangårdsgatan visar att de högsta värdena uppmättes till 0,29 mm/s. Detta innebär en liten störning, d v s knappt/ej kännbar för människor när det gäller komfort i byggnader.

Vad gäller vibrationer från spår hänvisas till Trafikverkets järnvägsplan. Vad som kan utläsas ur järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning som under december-januari 2019/2020 är utställd för granskning anges att målsättningen är att järnvägsanläggningen ska innehålla angivna riktvärden avseende markvibrationer och stömljud (0,4 mm/s vägd RMS nattetid 06-22 inomhus och 35 dB(A) för stömljud). Eftersom de nya spåren inte kommer att förläggas närmare bostadshus jämfört med befintliga spår och baserat på överslagsberäkningar utifrån uppmätta vibrationsnivåer vid tågpassage på befintligt spår, bedöms vibrationsriktvärdet klaras för både persontåg och godståg. För att med säkerhet uppfylla riktvärdet kan det bli aktuellt att vidta åtgärder i spår och järnvägsbanken. Detta behöver studeras närmare under detaljprojekteringen.

När det gäller stömljudsnivån på grund av tågtrafik på de nya spåren inom delsträckan har förnyade beräkningar visat att denna blir som högst vid bostadshus när godståg passerar i 90 km/h (ref 44). Beräkningarna visar stömljudsnivåer som väl understiger riktvärdet på 35 dBA. Närboende kommer alltså inte att utsättas för högre stömljudsnivåer jämfört med nuläget, men på grund av fler tågpassager kommer närboende att utsättas för stömljud oftare. Planbeskrivningens avsnitt om vibrationer har förtydligats kring bedömning av vibrationer från spårtrafik och slutsatser utifrån uppgifter från Trafikverkets järnvägsplan.

När Brunngatan byggs om och de tillkommande passagerna under spåren ska byggas kommer grundvattennivån tillfälligt att sänkas. Den påverkan som arbetet med att sänka grundvattnet kan innebära såsom sättningar i närliggande bebyggelse studeras och utreds inom ramen för den tillståndsprocessen. Risken för sättningar till följd av grundvattensänkningen

bedöms som små men mätningar och uppföljning kommer göras genom hela processen för att säkerställa att inte sättningar sker.

En riskanalys utifrån omgivningspåverkan av planerade åtgärder kommer att tas fram. Denna kommer bland annat identifiera vilka byggnader och andra anläggningar som är känsliga för sättningar, dels till följd av vibrationer från själva byggnationen av området och från sänkta grundvattennivåer i samband med byggandet av passager under spår. Sättningsrörelser och grundvattennivåer kommer att följas upp i kontrollprogram där nivåer mäts regelbundet före, under och efter byggskedet. Om skada skulle uppstå till följd av byggnationen kommer kommunen eller Trafikverket att ersätta denna enligt ordningen om oförutsedd skada.

Privatperson TJ

Jag har lämnat två samrådsyttranden, 2017-02-06 och 2017-02-24, angående detaljplan för Nyköpings resecentrum och vidhåller vad jag där anfört. De allra viktigaste synpunkterna gäller resecentrums lokalisering samt detaljplanens innehåll, disposition och avgränsning.

Alternativet Sunlight/nuvarande stationsområde har på längre sikt så stora fördelar ur trafik- och miljösynpunkt att de måste objektivt ordentligt identifieras, beskrivas och utvärderas. Det är en mycket allvarlig brist att så ännu inte skett.

Den stora verksamhetsbyggnaden kommer att dölja och förta resecentrum samt ge låg orienterbarhet från Brunngatan. Platsen borde i stället utnyttjats för parkeringshus som har direkt samband med resecentrumfunktionen.

Att ev. förlägga ett parkeringshus för tågresenärer på Landstingets parkering är direkt olämpligt. Avståndet är tidsmässigt för stort eftersom det uppstår konflikter när resenärerna ska korsa Brunngatan i brådskan för att nå tåget. Gående och cyklister skulle behöva ha en planfri korsning med Brunngatan även om inte parkeringshus anläggs på Landstingets parkering.

En viktig detaljfråga är hur den stora framtida godstrafiken kommer att påverka resecentrum och omgivande bebyggelse. I planbeskrivningen anges att antal godståg per dygn kommer att öka med 20 medan bullerutredningen anger 26 - 28. I Trafikverkets utredningsmaterial återfinns siffran 38!

Den som bor i Nyköping vet ju att det nästan aldrig går några godståg genom Nyköping på Nyköpingsbanan. Vad är det för prognos som gäller för framtida godstrafik och hur tas alla problem om hand? Det är betänkligt att inte TRVs järnvägsplan ställs ut samtidigt med detaljplanen!

Förutom buller är vibrationer helt relevanta miljöproblem när det gäller godståg. I planbeskrivningen negligeras problemet med att tågen håller låg

fart när de kör in till stationen. Men enligt bullerutredningen är godstågens hastighet på aktuella spår 100 km/tim!

Bemötande:

Arbetet med Nyköpings resecentrum har skett i flera steg. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har utretts tidigare. Inledningsvis i en så kallad multikriterieanalys där ett flertal alternativ, däribland Sunlight/nuvarande stationsområde, bedömdes utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet, stadsutveckling, med flera aspekter.

Förslaget samråddes om i arbetet med Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort år 2006. I samband med järnvägsutredningen år 2009 utreddes sedan olika tekniska lösningar och förslag på utformning utifrån det valda huvudalternativet i samarbete mellan kommunen och Trafikverket. Förslaget samråddes då även inom ramen för järnvägsutredningen. Placeringen kvarstod under framtagandet av den Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta som antogs 2013. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har således analyserats, prövats och samråtts kring vid ett flertal tillfällen och slutsatsen är att placeringen av Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgränd har högst måluppfyllnad.

Den huvudsakliga pendlarparkeringen som kommunen kommer att hänvisa till ligger norr om spårområdet, inom området Nöthagen. Härifrån tar man sig trafiksäkert till mittperrongen via gångförbindelse under spår och plattformen nås härifrån via trappa eller hiss. Nyköpings resecentrum är en del av en växande stadskärna och parkeringsmöjligheter kommer att utvecklas i flera områden runt omkring som kan samnyttjas för flera funktioner däribland Nyköpings resecentrum. Dessa parkeringsplatser ska ge valmöjligheter och utgöra bra alternativ med relativt kort gångavstånd till resecentrum men även till andra målpunkter i Nyköping.

Det stämmer som du kommenterar att det funnits en diskrepans mellan de olika underlagen. Prognosen för tågtrafik år 2040 kommer från Trafikverket och den anger en ökning från 38 till 56 regionaltåg och från 2 till 10 (öster om stationen) respektive 12 (väster om stationen) godståg på Nyköpingsbanan. På TGOJ-banan innebär prognosen en ökning av antalet godståg från 4 till 8.

Planbeskrivningen och bullerutredningen uppdateras med rätt information avseende mängden godstransporter. För påverkan och bedömning av konsekvenser från tillkommande godståg hänvisas till Trafikverket och deras arbete med järnvägsplan. Vad som kan utläsas ur järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning som under december-januari 2019/2020 är utställd för granskning anges att målsättningen är att järnvägsanläggningen ska innehålla angivna riktvärden avseende markvibrationer och stömljud (0,4 mm/s vägd RMS nattetid 06 - 22 inomhus och 35 dB(A) för stömljud).

Eftersom de nya spåren inte kommer att förläggas närmare bostadshus jämfört med befintliga spår och baserat på överslagsberäkningar utifrån uppmätta vibrationsnivåer vid tågpassage på befintligt spår, bedöms vibrationsriktvärdet klaras för både persontåg och godståg. För att med säkerhet uppfylla riktvärdet kan det bli aktuellt att vidta åtgärder i spår och järnvägsbanken. Detta behöver studeras närmare under detaljprojekteringen. När det gäller stomljudsnivån på grund av tågtrafik på de nya spåren inom delsträckan har förnyade beräkningar visat att denna blir som högst vid bostadshus när godståg passerar i 90 km/h (ref 44). Beräkningarna visar stomljudsnivåer som väl understiger riktvärdet på 35 dBA. Närboende kommer alltså inte att utsättas för högre stomljudsnivåer jämfört med nuläget, men på grund av fler tågpassager kommer närboende att utsättas för stomljud oftare.

Privatperson KO

Synpunkter: För få p-platser!

Bemötande:

Antagandet kring behovet av pendlarparkeringar är gjord utifrån en inventering av befintliga parkeringsplatser och analys av belägningsgrad genomförd av NTF. Beläggningen på de olika parkeringsplatserna som idag huvudsakligen pekats ut för pendlare visar att 33 procent respektive 66 och 73 procent av platserna är upptagna vid inventeringstillfället. Av antalet parkerade bilar utgör ett antal boendeparkeringar till bostäder i närområdet. Ett stort antal är också hemmahörande där tillgängligheten till kollektivtrafikens huvudlinjer i Nyköping är god.

För de som är beroende av att ta bilen till Nyköpings resecentrum för vidare resa med tåg eller buss ska kunna göra det. För övriga ska det vara lätt att kunna använda kollektivtrafiken för hela resan eller att gå och cykla till resecentrum. Intentionerna med Nyköpings resecentrum är just att ge goda förutsättningar för fler att kunna använda kollektivtrafiken ur ett hela-resan-perspektiv. Här kommer resecentrum utgöra navet för av staden uppkomna resor för byte buss/buss och för regionala resor byte buss/tåg. En överflyttning av resenärer från bil till kollektivtrafik räknas det därför med. Likaså i takt med att antalet gång- och cykelvägar byggs ut och förbättras (senast Fruängsgatan) väntas också i hög grad fler resenärer använda cykel vilket skapar lediga parkeringsplatser för de som behöver kunna ta bilen till resecentrum.

Privatperson AM

Synpunkter: Jag vill lämna in synpunkter på den bristande kommunikation angående de kontroller, mätningar och besiktningar som skall göras i samband med bygget av resecentrum. Jag är orolig för; sättningar i huset, kraftigt ökat buller inomhus. Jag vill veta om vårt hus berörs och kommer få

några åtgärder för att minska buller och minska risk för sättningar i huset. När och hur kommer mätningar göras inför, under och efter bygget av det nya resecentrumet? Som boende i området runt Brunnsgatan vill jag att ni går ut med information om detta så att jag som bor i huset kan känna mig trygg.

Bemötande:

Nyköpings kommun och Trafikverket kommer att göra de bullerskyddsåtgärder som krävs i form av spårnära skärmar och fasadåtgärder på fastighetsnivå såsom byte av fönster och ventilation. I vissa fall blir det aktuellt med bullerskydd vid befintliga uteplatser. I trafikbullerutredningens bilagor framgår vilka fastigheter som kommer att bli erbjudna fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

Åtgärderna kommer att göras i ett inledande skede, som del i förberedande åtgärder, innan byggandet av Nyköpings resecentrum inleds. Ni kommer att få mer information och bli kontaktade i god tid före planerad åtgärd.

Likaså kommer en riskanalys att genomföras som en del av förberedande åtgärder vilken kommer identifiera vilka byggnader och andra anläggningar som är känsliga för sättningar, dels till följd av vibrationer från byggnation och från sänkta grundvattennivåer. Sättningsrörelser och grundvattennivåer kommer sedan att följas upp i kontrollprogram där nivåer mäts regelbundet före, under och efter byggskedet. Risken för sättningar till följd av grundvattensänkningen bedöms som små men mätningar och uppföljning kommer göras genom hela processen för att säkerställa att inte sättningar sker. Om skada skulle uppstå till följd av byggnationen kommer kommunen eller Trafikverket att ersätta denna enligt ordningen om oförutsedd skada.

Mer information kommer när arbetet med Nyköpings resecentrum övergår i projekteringsfasen.

Privatperson KH

Jag har i tidigare samråd om resecentrum i Nyköping och Skavsta anfört avvikande mening om presenterade förslag. Förslaget till detaljplan är ett omfattande dokument att granska och kommentera. Vid en genomläsning konstaterar jag att någon hänsyn inte tycks ha tagits till vad jag anfört.

Sammanfattningsvis omfattar mina invändningar främst följande:

- Resecentrums lokalisering:
- Vid Brunnsgatan kommer den tillkommande trafiken - utöver vad som genereras av den ökade folkmängden - att skapa en långsiktig flaskhals som inte försvinner med de föreslagna åtgärderna utan endast skjuts på framtiden. Trafik och miljö har inte vägts in vid den analys som låg till grund för beslutet 2006.

- Vårt förslag med placering vid TGOJ-banan erbjuder en överlägsen lösning där uppdelning av trafikvolymen på två flöden ersätts av länkade tåg för anslutningen till Oxelösund/Nyköping.
- Som jag visat i tidigare yttranden är en placering av resecentrum vid TGOJ-banan att föredra även om man väljer det föreslagna bansystemet med bibanor.
- Mina invändningar bygger primärt på KTH:s utredning Kapacitet och restider för Europakorridoren. Enligt den utgör TGOJ-banan ett konkret exempel på hur den regionala trafiken kan utökas och därmed utvidga det arbetsmarknadsområde som höghastighetsbanan skapar. Med förslaget till detaljplan bygger man bort framtida möjligheter att utan tågbyte förbinda Oxelösund - Arnö med Stockholm och Arlanda.
- I övrigt hänvisar jag till invändningar och förslag i tidigare yttranden. I min egenskap av boende i närområdet har jag uppmanats att yttra mig i ärendet. Med det som utgångspunkt gäller mina invändningar i huvudsak följande frågor:
 - Den kraftiga ökningen av trafiken i centrum som lokaliseringen vid Brunngatan förorsakar berör i högsta grad även infarten från väster över viadukten. De långa köerna som redan i dag är besvärande kommer att permanentas och förorsaka miljöproblem och en försämrad trafikmiljö i vårt närområde.
 - De ingrepp som sker i den gamla stadsplanen - framtagen av berömda stadsarkitekter - utan att prövas av någon arkitektexpertis, innebär en onödig försämring av boendemiljön i Nyköping som berör alla i staden.

Bemötande:

Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har utretts i flera steg. Inledningsvis utreddes alternativ i en så kallad multikriterieanalys där alternativen bedömdes utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet, stadsutveckling, med flera aspekter. Analysens slutsatser är att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunngatan. Förslaget samråddes om i arbetet med Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort år 2006. I samband med järnvägsutredningen år 2009 utreddes sedan olika tekniska lösningar och förslag på utformning utifrån det valda huvudalternativet i samarbete mellan kommunen och Trafikverket. Förslaget samråddes då även inom ramen för järnvägsutredningen. Placeringen kvarstod under framtagandet av Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta som antogs 2013. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har således analyserats, prövats och samråtts kring vid ett flertal tillfällen och slutsatsen är att placeringen av Nyköpings resecentrum med koppling till Brunngatan har högst måluppfyllnad.

Lokaliseringen bygger inte bort framtida möjligheter till att använda TGOJ-bana för persontrafik utan utformningen med fler plattformar samt att TGOJ-banan integreras med Ostlänken gör att trafik Nyköping-Eskilstuna kan genomföras när Nyköpings resecentrum står färdigt. Den åtgärdsvalsstudie som genomförts om persontrafik på TGOJ-banan har konstaterat att det inte

är ekonomisk hållbart utifrån restider att återuppta persontrafik i närtid. Utifrån det har detaljer för plattformar på TGOJ-banan mot Oxelösund inte utretts i detta skede. Med den utveckling vi ser i regionen kommer frågan om persontrafik på TGOJ-banan kunna återkomma och då ger planen möjligheter att i framtiden anlägga plattformar som knyter ihop en planerade bussterminalen med övriga funktioner.

Brunnsgatan byggs om med ny profil för att bussar och räddningstjänstens fordon inte ska behöva anpassas till dagens passage av järnvägen och prioriterar kollektivtrafiken. Brunnsgatan byggs om med en annan sektion med bredare körfält med hänsyn till busstrafiken och med breda gång- och cykelbanor för att möta flödet av gående och cyklister. Sektionen i förhållande till befintlig sektion presenteras i Funktions- utformnings- och gestaltungsprogrammet, FUG, på sidan 94.

I ett växande Nyköping krävs det ett flertal samverkande åtgärder för att öka tillgänglighet och framkomlighet på kort och på längre sikt. Nyköpings kommun arbetar kontinuerligt med trafikplanering som en del av stadsplaneringen och att i det arbetet ingår att analysera förutsättningarna för stadens möjligheter att fortsätta växa.

En övergripande trafikutredning som genomfördes under 2017/2018 har studerat trafiken ur ett helhetsperspektiv i Nyköpings tätort med fokus på de västra delarna kring Nöthagen, Hållet och Nyköpings resecentrum. Den pekar på behov av flera olika åtgärder, till exempel behövs åtgärder vid trafikplats Hållet. Åtgärder har och ska genomföras av Nyköpings kommun och Trafikverket gemensamt under år 2020. Ett antal centralt belägna korsningar behöver utvecklas för att bättre anpassas till den nya trafiksituationen, exempelvis på Brunnsgatan/Blommenhovsvägen och Brunnsgatan/Repslagaregatan. På lite längre sikt behöver biltrafik, som färdas genom Nyköpings centrum och dess större vägnät och inte har målpunkt i centrum, ledas om. Detta för att ge utrymme till att förbättra förutsättningarna för gång-, cykel – och kollektivtrafik att kunna ta en större del av resorna, men också för att stärka centrums attraktivitet. Jämte större fysiska åtgärder behövs även små fysiska åtgärder såsom förbättrade möjligheter att parkera cykel, mobility management-åtgärder för att påverka resandet mot andra färdalternativ än bil samt och se över policydokument kring bland annat parkering.

Analysen pekade även på att en passage över järnvägen vid Hemgården kan bidra till att leda trafik runt centrum och avlasta densamma. Den så kallade Hemgårdspassagen är en viktig del för att kunna utveckla staden inom Dammgruvan och Högbrunn men kopplar även an till Oppeby och Idbäcken.

Utredningen utgjorde också en bra grund till den Åtgärdsvalsstudie som genomfördes av Trafikverket tillsammans med Region Sörmland, Nyköpings kommun med flera (*Åtgärdsvalsstudie för Nyköpings västra infart*).

Utredningen beskriver brister och behov för transportsätt på väg samt ger förslag på åtgärder och vidare utredning. Studien skapar underlag för prioritering inför val av åtgärder som ska bidra till effektiva resor och transporter i och omkring Nyköpings västra delar från Skavsta i norr till kommungränsen mot Oxelösund i söder. Nyköpings kommun och Trafikverket tar nu arbetet med Åtgärdsvalsstudien vidare i en större trafikanalys där enskilda åtgärder utreds, konsekvensbeskrivs och där nyttan bedöms.

Den politiskt beslutade Transportstrategin för Nyköpings tätort och Skavsta anger en prioriteringsordning och ett förhållningssätt som trafikplaneringen har att utgå ifrån där fokus ligger på att bygga en hållbar stad med attraktiva och tillgängliga miljöer utifrån en prioriteringsordning av färdslagen; gång-cykel-kollektivtrafik-bil. I ett växande Nyköping står det klart att vi inte kan fortsätta att köra bil i den omfattning som vi gör idag - motiv till att behöva riva befintlig bebyggelse i centrala Nyköping för att skapa mer framkomlighet för mer biltrafik är svårt att motivera framför andra faktorer som miljö och samhällsekonomiska skäl. Ytor för trafik i centrum behöver i större omfattning prioriteras för gående, cyklister och för kollektivtrafiken som samtliga har betydande kapacitets- och ytmässiga fördelar jämfört med bilen utöver miljö- och hälsomässiga fördelar. De som har möjlighet behöver använda sig av mer hållbara färdslag och ska kunna göra det. Genom att främja gång- och cykel skapas utrymme och kapacitet för dem som fortsatt behöver använda sig av bilen som färdmedel.

En annan viktig faktor i trafikplaneringen är styrning av parkering. I kommunens långsiktiga planering utpekas en inriktning för att skapa större parkeringsanläggningar framförallt i centrums ytterkanter. Exempel på detta är pågående samarbete mellan Nyköpings kommun och Region Sörmland kring parkeringshus vid Nyköpings lasarett samt befintlig byggrätt för parkeringshus vid Västra Viadukten.

Privatpersoner JoCE

Vi vill i egenskap av kommuninvånare och närboende lämna nedanstående synpunkter på placeringen och utformningen av nytt framtida Resecentrum. Kommunen har studerat och utvärderat placeringen av Resecentrum och kommit fram till det nu aktuella förslaget. Vi ifrågasätter om detta verkligen är det bästa läget för ett framtida Resecentrum? Den placering som föreslagits medför en rad allvarliga negativa konsekvenser som starkt talar emot det föreslagna läget. Det nya Resecentrumet är planerat mitt emellan två gamla bostadsområden som båda kommer att påverkas extremt negativt. Byggtiden kommer att vara ett enda kaos som kommer att övergå i en försämrad boendemiljö med ökat buller och försämrad livskvalité. Ska man hårdra det så går man från trevliga bostadsområden till obeboeliga bostadsområden. Att bara växa staden kan inte vara ett självändamål. Man måste växa med kvalitet och eftertanke. Det finns alternativ till den föreslagna placeringen (t.ex. området bakom nuvarande stationshuset) som enligt vår mening inte skulle få

dessa negativa konsekvenser och också skulle komma att fungera på ett ändamålsenligt sätt. Väljer man att även ta delar av det utrymme som finns på andra sidan av TGOJ banan i anspråk kan man få betydligt bättre trafikflöden för delar av busstrafiken på köpet. Varför så stort och bombastiskt? Det är ju bara ett stickspår från Ostlänken och busstrafik för en stad med säg 70.000 invånare vi pratar om, inte en storstad med 150.000 invånare som ligger längs huvudsträckningen. Det är ett faktum som också måste beaktas i projektet och dess delprojekt.

Vi vill protestera med kraft och tydlighet mot det fullständigt orimliga i att man medvetet vill försämra vår stadsmiljö utan att det finns några fördelar som är i närheten av att motsvara de nackdelar det innebär.

Sänkning av Brunnsgatan

Att inom ramen för Resecentrum projektet investera hundratals miljoner i ett högriskprojekt som en sänkning av Brunnsgatan, med syfte att öka möjligheterna för tung trafik att komma under järnvägsviadukten och därigenom påtaglig öka den tunga trafiken på den redan hårt trafikerade Brunnsgatan och i Nyköpings centrum, känns som ett projekt som möjligtvis någon kunnat föreslå på 60-talet? Att 2018 lägga pengar på att driva ett projekt som syftar till att kraftigt försämra den upplevda stadsmiljön är anmärkningsvärt och märkligt. Er utredning beskriver tydliga negativa effekter på de flesta områden. Buller och vibrationer där riktvärdena för buller kommer att överskridas vid bostäder och kraftigt försämra boende miljön. Olycksrisker som ökar på grund av närheten till nya byggnader för centrum ändamål, dvs hotell, kontor etc. Dagvatten kvaliteten sänks då mycket av dagvattnet kommer att ledas ut i Nyköpingsån orenat och utan att filtreras i marken, som nu, på grund av ökad mängd hårdgjorda ytor. På sikt kan det leda till försämrade vattenkvalitet i Nyköpingsån. Den befintliga hundraåriga Stads och landskapsbilden påverkas negativt då man i projektet helt bortser från befintlig arkitektur, skala och struktur.

Vi anser att förslaget kommer att ge kraftigt negativa påverkningar på miljön i området både vad gäller buller, luft, damm och vibrationer. Genom förslaget koncentreras på sikt bussar, bilar och tåg till en relativt begränsad yta. Boendemiljön kommer genom förslaget att kraftigt försämrats längs både Södra och Norra Bangårdsgatan med närliggande gator. Nyköping har ett fåtal villaområden med den karaktär och ålder som området mellan järnvägen och lasarettet. Det lagda förslaget kommer att mycket negativt påverka villaområdet. I förslaget skrivs också att "Sammantaget bedöms dock detaljplanen innebära stora negativa konsekvenser för kulturmiljön och risk för påtaglig skada på riksintresset". Mycket anmärkningsvärt att kommunen lägger fram en detaljplan som man själv anser får stora negativa konsekvenser och risk för påtaglig skada. Bullernivåerna kommer kraftigt överskrida de gränsvärden som finns. Redan i dagsläget är området svårt utsatt för bullerstörningar och med det framlagda förslaget skulle det gå från en olägenhet till obeboeligt. Flera av husen har sättningar redan i dagsläget. Med det framlagda förslaget kommer vibrationerna att öka ytterligare. Har man

undersökt vilka konsekvenser det kan få? Tar man även en grundvattensänkning i samband med sänkningen av Brunnsgatan i beaktande så häpnar man över att de förslag som föreligger överhuvudtaget tagits fram?

Förslaget innebär mycket negativa konsekvenser för hela området och då inte minst för fastigheterna längs Norra Bangårdsgatan. Det gäller under tiden för sänkningen av Brunnsgatan, byggandet av Resecentrum och även tiden därefter.

Enligt förslaget behövs sannolikt bullerdämpande åtgärder på flera byggnader utmed Södra och Norra Bangårdsgatan. Vi förutsätter att dessa åtgärder utförs i god tid innan eventuella byggen påbörjas. Byggena i sig kommer att medföra kraftiga behov av bullerdämpande åtgärder. Man kan ju även ställa sig frågan om hur man på ett estetiskt rimligt sätt bullerdämpar ett 100 år gammalt trähus.

Vi vill slutligen framföra att vi inte på något sätt är emot att det idag misskötta bangårdsområdet, främst på södra sidan, förändras och att ett resecentrum byggs utifrån Nyköpings behov och förutsättningar. Ett genomtänkt resecentrum som vi kan vara stolta över med en tydlig miljöinriktning.

Bemötande:

Ett resecentrum är en funktion som primärt kopplar samman tåg, buss, gång, cykel och fordonstrafik och som är centralt placerat och lättillgängligt för så många som möjligt. Kopplingen till Brunnsgatan och den rörelseaxel som finns i staden mellan Lasarettet – Torget – Hamnen är en viktig del för att utveckla staden. Det är starkt bidragande anledningar till varför funktionerna förlagts på den aktuella platsen och att Nyköpings resecentrum kopplats mot Brunnsgatan.

Arbetet med Nyköpings resecentrum har skett i flera steg. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum utreddes inledningsvis genom en så kallad multikriterieanalys där ett flertal alternativ bedömdes utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet, stadsutveckling, med flera aspekter. Analysens slutsatser är att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan. Förslaget samråddes om i arbetet med Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort år 2006. I samband med järnvägsutredningen år 2009 utreddes sedan olika tekniska lösningar och förslag på utformning utifrån det valda huvudalternativet i samarbete mellan kommunen och Trafikverket. Förslaget samråddes då även inom ramen för järnvägsutredningen. Placeringen kvarstod under framtagandet av den Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta som antogs 2013. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har således analyserats, prövats och samråtts kring vid ett flertal tillfällen.

För att möta en växande befolkning parallellt med en tilltagande specialisering på arbetsmarknaden och med förbättrad tillgänglighet så skapar vi ett

resecentrum som ger möjligheter att fortsätta växa. Nyköpings resecentrum utformas för att möta den befolkningsutveckling vi ser och för den ökade pendling som är en del i en växande region och som en del av den förbättrade tillgänglighet som Ostlänken ger. Anläggningen som planeras tillåter en utökad turtäthet på banan utan att ytterligare infrastruktur behöver byggas på stationen.

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

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

Bostäderna i anslutning till järnvägsstationen är idag utsatt för höga trafikbullernivåer från väg och/eller spårtrafik. Nyköpings kommun och Trafikverket kommer att göra de bullerskyddsåtgärder som krävs i form av spårnära skärmar och fasadåtgärder på fastighetsnivå såsom byte av fönster och ventilation. I vissa fall blir det aktuellt med bullerskydd vid befintliga uteplatser. Nyköpings kommun och Trafikverket har samordning i frågan om buller och de fasadåtgärder som krävs kommer att göras i ett inledande skede, som del i förberedande åtgärder, innan byggandet av Nyköpings resecentrum inleds. Bullerskyddsåtgärder kommer genomföras som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga för att begränsa bullerpåverkan. I arbetet att identifiera bullerskyddsåtgärder på fastighetsnivå kommer sakkunnig i kulturmiljövården att bistå med kunskap så att de bullerskydd som blir nödvändiga tar hänsyn till den äldre och kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen som påverkas. Ni kommer att få mer information och bli kontaktade i god tid före planerad åtgärd.

En riskanalys utifrån omgivningspåverkan av planerade åtgärder kommer att tas fram. Denna kommer bland annat att identifiera vilka byggnader och andra anläggningar som är känsliga för sättningar, dels till följd av vibrationer från

byggnation och från sänkta grundvattennivåer. Sättningsrörelser och grundvattennivåer kommer att följas upp i kontrollprogram där nivåer mäts regelbundet före, under och efter byggskedet. Risken för sättningar till följd av grundvattensänkningen bedöms dock som mycket liten. Om skada skulle uppstå till följd av byggnationen kommer kommunen eller Trafikverket att ersätta denna enligt ordningen om oförutsedd skada.

I dagsläget sker ingen rening av dagvatten från planområdet och stora delar av det leds till Nyköpingsån. Vissa delar leds till kombinerade ledningssystem för dag- och spillvatten. Hanteringen av dagvatten kommer i och med byggandet av Nyköpings resecentrum att bli bättre jämfört med dagens situation och Nyköpings kommun har höga krav på hur dagvattnet från området ska hanteras, renas och fördröjas inom området. Fördjupad beskrivning av principer för hantering av dagvatten finns i framtagna dagvattenutredning.

Privatperson LB

Synpunkter: Det senaste förslaget är mycket bättre än tidigare. Det gäller även presentationer och informationsmaterial.

Jag vill med detta brev först framföra mina "krav" på Nyköpings kommun som huvudpart i detta projekt.

- Under tiden för långdragen projektering har vi fått leva med avsevärt ökat buller och mer avgaser från omledning av busstrafik och inrättande av en stor parkeringsplats med in / ut fart mittemot våra sovrum o kök.

Inför byggstart och alla övriga typer av arbeten som hänger samman med resecentrum, oavsett i vems regi det utförs, anser jag att Nyköpings kommun är skyldig att vidtaga omfattande och högkvalitativa åtgärder för att minimera negativ påverkan på oss och alla boende på gatan. Detta ska absolut ske innan byggstart och utföras så att det med god marginal säkerställer god boendemiljö och trafiksäkerhet.

Jag anser att in-/utfart från vår gård och garage kan bli farlig. För att minska riskerna är avståndet mellan huset och den nya vägbanan mycket viktig. Minst 5 meter, hela bilen måste kunna köras ut utan risk för påkörning av passerande buss. Även sikten åt bägge håll vid utfart måste säkerställas.

Jag ser fram mot att få detaljerad information om vilka åtgärder som planerats för mitt hus och om det inte sker före byggstart önskar jag en särskild förhandling om kommunal finansiering av åtgärder som utförs i egen regi. Exponerade fasader, fönster och ventilation är typexempel på vad som måste åtgärdas

Jag efterlyser även förslag på boendeparkering.

Jag har för egen och för mina hyresgästers räkning sedan långt mer än 10 år skickat flera skrivelser med samma budskap om den mycket påtagliga verkan ett resecentrum enligt kommunens förslag har på vårt liv och boendemiljö.

- S Bangårdsgatan är för smal och def. inte anlagd för att bära all planerad busstrafik. Hur blir det nu när den ska möta Brunnsgatan som ska sänkas avsevärt?

-Husen längs gatan är generellt sett mycket mer känsliga för buller och vibrationer än moderna hus. Tex längs Borgargatan där busstrafiken gick tidigare.

-Att ersätta en synnerligen vacker och karaktäristisk stationsbyggnad som med all säkerhet kunnat byggas om med nytt funktionellt innehåll är dyrt och dåligt.

Bemötande:

Nyköpings kommun planerar att genomföra nödvändiga bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder och i vissa fall åtgärder vid befintliga uteplatser i tidigt skede, som en del av förberedande åtgärder, innan byggnationen av Nyköpings resecentrum inleds. Ni kommer att bli kontaktade och få mer information i god tid inför åtgärd.

Vad gäller påverkan under byggtid så provas hänsyn till befintlig bebyggelse i kommande bygglov. I en kontrollplan ska de skyddsåtgärder som behöver vidtas beskrivas avseende bland annat buller, vibrationer, damning och marksättningar och en certifierad sakkunnig är ansvarig för uppföljning.

I samband med byggnationen av Nyköpings resecentrum kommer Södra Bangårdsgatan att byggas om från Brunnsgatan fram till Järnvägsgatan och enligt den nya sektionen (redovisas på sidan 95 i Funktions- utformnings- och gestaltningsprogram, FUG) kommer området fram till vägbanan att breddas med dryga 2,5 meter jämfört med dagens situation. Från fastighet till körfält kommer plats finnas (5,5 meter) för säker angöring. Korsningen Södra Bangårdsgatan och Brunnsgatan kommer också att byggas om där korsningen flyttats norrut. Åtgärden bidrar till en bättre trafiksituation för svängande bussar och åtgärden innebär också att vägtrafiken kommer längre ifrån fasad på närliggande hus. Profilen i korsningen är förändrad i samspel med justeringen av Brunnsgatans profil och styrande parameter har varit de befintliga fastigheterna längs gatan.

Boendeparkering löses främst inom kvartersmark, antingen på egen fastighet eller genom parkeringsköp på annans fastighet. Kommunen gör det möjligt att köpa månadsbiljett på några av de kommunala parkeringsplatserna, exempelvis i parkeringsgaraget på Brunnsgatan. På www.nykoping.se/trafik--resor/parkering finns information om Nyköpings parkeringsplatser, vad de kostar och hur man ansöker om parkeringstillstånd.

Privatperson ER

Synpunkter: Jätte bra förslag. Förutom att det är alldeles för lite parkeringar. Jag har märkt att ni som sitter o planerar inte gillar bilar men tyvärr så måste en del ha bil. Det behövs minst dubbelt så många parkeringsplatser.

Bemötande:

Antagandet kring behovet av pendlarparkeringar är gjord utifrån en inventering av befintliga parkeringsplatser och analys av beläggningsgrad genomförd av NTF. Beläggningsgraden på de olika parkeringsplatserna som idag huvudsakligen pekas ut för pendlare visar att 33 procent respektive 66 och 73 procent av platserna är upptagna vid inventeringstillfället. Av antalet parkerade bilar utgör ett antal boendeparkeringar till bostäder i närområdet. Ett stort antal är också hemmahörande där tillgängligheten till kollektivtrafikens huvudlinjer i Nyköping är god.

Utvecklingen av Nyköpings resecentrum är viktig i en växande stad som Nyköping och här tar Nyköpings transportstrategi tydligt ställning till hur trafikslagen ska prioriteras. Med en ökande befolkning kan vi inte fortsätta att köra bil i centrala Nyköping som i dag – motiv till att behöva riva befintlig bebyggelse i centrala Nyköping för att skapa mer framkomlighet för mer biltrafik är svårt att motivera framför andra faktorer som miljö och samhällsekonomiska skäl. Många av oss måste istället använda mer av andra trafikslag; gång, cykel och kollektivtrafik. Genom att främja dessa färdslag skapar vi utrymme och kapacitet för dem som fortsatt behöver använda sig av bilen som färdmedel.

Genom att samtliga av kollektivtrafikens huvudlinjer kommer att passera resecentrum förväntas exempelvis flera personer kunna resa kollektivt hela resan. Även det nya biljettsystemet där en biljett kan användas för all kollektivtrafik samt regiontrafiken inom Mälardalsregionen kan bidra till att fler väljer kollektivtrafiken. Det är ett exempel på åtgärd vilken i sin tur skapar utrymme på vägarna och lediga parkeringsplatser för bilar till de som är mer beroende av att använda bilen som transportmedel. Det ger förbättrad tillgänglighet för fler människor oavsett var man bor i kommunen.

Se vidare svar till MS och CC nedan.

Privatperson AK

Synpunkter: Är kommunen medveten om det stora antal personer boende på landsbygden som har mycket begränsad tillgång till kollektivtrafik, om ens någon alls, som är beroende av bil, men ändå inte vill pendla hela vägen till t.ex. Stockholm. Var ska alla dem göra av sin bil när de ska ta tåget?

Bemötande:

Se svar till Privatperson MS och CC nedan.

Privatperson MS

Synpunkter: Som vid tidigare planer. För få p-platser för pendlare UTANFÖR stan. Kollektivtrafiken behöver ett verkligt uppsving om man skall ha så få p-platser för pendlare boende på landet. Betänk kommande bebyggelse i Buskhyttan tex.

Bemötande:

För de som är beroende av att ta bilen till Nyköpings resecentrum för vidare resa med tåg eller buss ska kunna göra det. För övriga ska det vara lätt att kunna använda kollektivtrafiken för hela resan eller att gå och cykla till resecentrum. Intentionerna med Nyköpings resecentrum är just att ge goda förutsättningar för fler att kunna använda kollektivtrafiken ur ett hela-resan-perspektiv. Här kommer resecentrum utgöra navet för av staden uppkomna resor för byte buss/buss och för regionala resor byte buss/tåg. En överflyttning av resenärer från bil till kollektivtrafik räknas det därför med. Likaså i takt med att antalet gång- och cykelvägar byggs ut och förbättras (senast Fruängsgatan) väntas också i hög grad fler resenärer använda cykel vilket skapar lediga parkeringsplatser för de som behöver kunna ta bilen till resecentrum.

Se vidare svar till Privatperson CC nedan.

Privatperson CC

Synpunkter: Hur tar ni hänsyn till att vi som behöver bilen för att komma till tåget? Känns som 130 platser inte kommer att räcka. Om man inte avdelar särskilda p-platser för de som inte bor i tätorten.

Bra lås möjligheter för cyklar och då särskilt med tanke på att elcykel gör att cykeln kan vara ett möjligt transportmedel även för sträckor över 10 km.

Bemötande:

Under arbetet med planeringen av Nyköpings resecentrum har en funktionskartläggning kring olika behov tagits fram, bland annat kring pendlarparkeringar. Antagandet kring behovet är gjord utifrån en inventering av befintliga parkeringsplatser och analys av belägningsgrad genomförd av NTF. Utredningen avser de tre parkeringsytor på båda sidor spår som huvudsakligen pekas ut för pendlare i dagsläget.

Beläggningen på de olika parkeringsplatserna visar att 33 procent respektive 66 och 73 procent av platserna är upptagna vid inventeringstillfället. Av antalet parkerade bilar har det framkommit att ett antal utgör boendeparkering till bostäder i närområdet och att ett stort antal är hemmahörande där tillgängligheten till kollektivtrafikens huvudlinjer i Nyköping är hög. Utöver det är ett antal parkerade bilar hemmahörande i orter (Oxelösund och Stigtomta) där tillgängligheten till kollektivtrafiken är god.

Antalet parkeringsplatser för pendlare har utgått från dagens antal parkeringsplatser vilket var 185 stycken när arbetet med Nyköpings resecentrum inleddes men som under arbetets gång utökats av Jernhusen till 270 stycken. Från dessa har en avräkning mot 75 procent beläggningsgrad samt avräkning för antagna boendeparkeringar, personer boende i områden med hög respektive god tillgänglighet till kollektivtrafikens huvudlinjer samt med en viss uppräkning för att tillgodose en viss dynamik på parkeringsplatsen.

Nyköpings resecentrum är en del av en växande stadskärna och parkeringsmöjligheter kommer att utvecklas i flera områden runt omkring som kan samnyttjas för flera funktioner däribland Nyköpings resecentrum. För de som är beroende av att ta bilen till Nyköpings resecentrum för vidare resa med tåg eller buss ska kunna göra det. För övriga ska det vara lätt att kunna använda kollektivtrafiken för hela resan eller att gå och cykla till resecentrum. Vi planerar inom området för Nyköpings resecentrum för inte mindre än 1500 parkeringsplatser för cykel, däribland för ett cykelgarage.

Namnsättning

Inga synpunkter har kommit in på föreslagna kvarters, - eller torg/platsnamn.

Redogörelse för MKB

Inkomna synpunkter som har bäring på MKB:n har kommit att handla om trafikbullerpåverkan, vibrationer, påverkan under byggtid, olycksrisker kopplat till järnvägen och farligt gods, förorenad mark, förändrad stadsbild, påverkan på grönstruktur (naturmiljö) samt störningar under byggskedet.

Medverkande tjänstemän

Redogörelsen är sammanställd av administrativ handläggare Ewa Strömberg Hellström och kommenterad av planarkitekt Sara Rangensjö med hjälp av övriga projektmedlemmar.

Samhällsbyggnad

Plan- och naturenheten

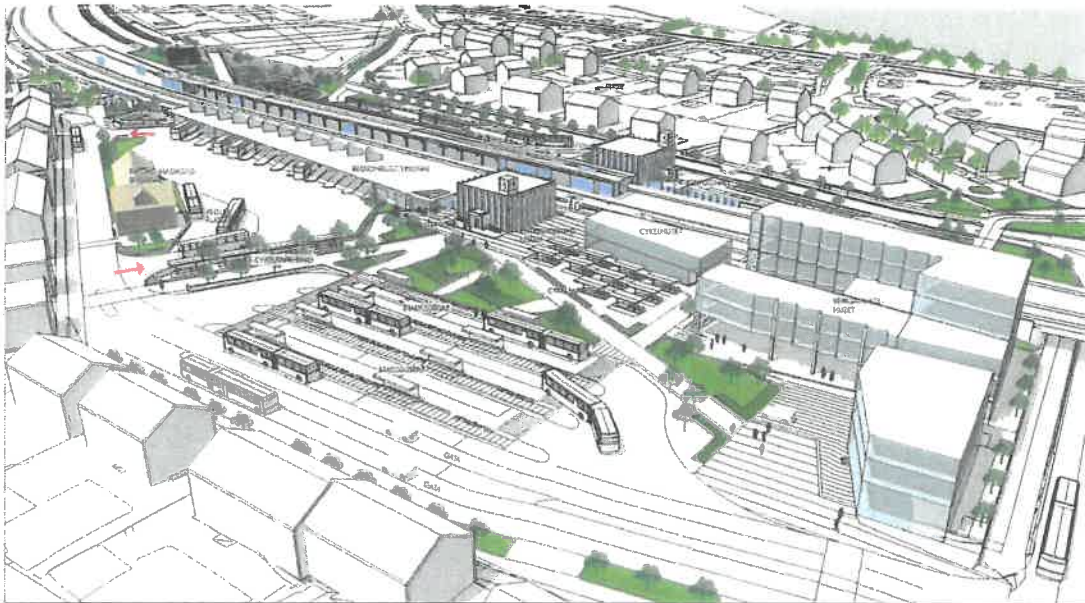
Maria Ljungblom
Chef Plan- och naturenheten

Sara Rangensjö
Planarkitekt Plan- och naturenheten

RAPPORT

UPPDRAGSNUMMER 3314731000

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING TILLHÖRANDE DETALJPLAN FÖR NYKÖPINGS RESECENTRUM I NYKÖPINGS KOMMUN



12/10 2018 REVIDERAD VERSION 7/2-2020

Sweco Environment AB

Projektledning och administration/dokumentinformation

Dokument

Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplan för Nyköpings resecentrum i Nyköpings kommun

Beställare

Nyköpings kommun

Datum

2018-10-12, reviderad 2020-02-07

Ansvarig konsult

Sweco AB

Medverkande, Nyköpings kommun

Christian Udin

Ansvarig Projektledare, Strategienheten, Samhällsbyggnad, Nyköpings kommun

Johan Dahlrot

Projektledare, Projektenheten, Tekniska divisionen, Nyköpings kommun

Sara Rangensjö

Planarkitekt, Plan- och naturenheten, Samhällsbyggnad, Nyköpings kommun

Medverkande, Sweco

Malin Larsson, MKB-samordnare/utredare (gransknings/antagandeskede)

Teresia Sibo, MKB-samordnare, kvalitetsansvarig

Malin Wängdahl, biträdande MKB-samordnare, MKB-utredare (samrådsskede)

Anna Isberg, MKB-utredare

Gundula Kolb, MKB-utredare

Camilla Åhrnlund, MKB-utredare

Anna Carver, Kulturmiljö

Hanna Wikström

Icke-teknisk sammanfattning

Denna MKB tillhör detaljplan för Nyköpings resecentrum. Syftet med MKB:n är att analysera de miljöaspekter som har bedömts kunna medföra betydande miljöpåverkan eller i övrigt vara särskilt relevanta för den aktuella detaljplanen.

Miljökonsekvenserna år 2040 beskrivs för ett planförslag (huvudalternativ), ett jämförelsealternativ samt ett nollalternativ (att planen inte genomförs). Konsekvenserna beskrivs i förhållande till nuläget, se Tabell 1.

Områdesbeskrivning

Området för detaljplanen Nyköpings resecentrum är idag stations- och bangårdsområde för befintlig järnväg. Området karaktäriseras av hårdgjorda ytor och vegetation finns främst norr om spåren i form av träd och buskar. Området är ca 9 hektar stort och innefattar planeringen för Ostlänkens delsträcka förbi Nyköping.

Planförslaget

Detaljplanen föreslår ytor för resecentrumfunktioner med bussterminal och järnvägsstation. Norr om spåren planeras plats för parkering och av- och påstigningsytor. Söder om spåren föreslås förutom bussterminal och den befintliga järnvägsstationsbyggnaden, ett nytt bostadshus, ett verksamhetshus för kontor och centrumverksamhet samt en mindre park i anslutning till detta. Norra och södra delarna av Nyköping kommer enligt planförslaget bindas samman genom de passager under järnvägen som ingår i planförslaget.

Jämförelsealternativet

Jämförelsealternativet utgörs av ett stort parkeringsgarage norr om spåren och en yta för bussar söder om spåren. I alternativets västra del finns naturytor mellan de båda järnvägarna, i östra delen föreslås ett verksamhetshus som även möjliggör kontor och hotell. Busstorget och parkeringsgaraget binds samman med undergångar under järnvägen.

Nollalternativet

Ett nollalternativ beskriver vad som händer om planen inte genomförs. I detta fall innebär nollalternativet en uppräknad trafikmängd för år 2040, att bussterminalen ligger kvar vid Teaterparken och att järnvägsstationen kvarstår oförändrad. Det innebär att buss- och tågtrafik fortsätter vara separerade från varandra.

Buller och vibrationer

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

Olycksrisker

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

Förorenad mark

Inom planområdet har tre, huvudsakliga, förorenade områden identifierats, två före detta oljedepåer samt spårområdet. Vid genomförande av detaljplanen behöver dessa områden saneras. Planförslaget bedöms medföra märkbart positiva konsekvenser i och med att en sanering kommer att genomföras. Jämförelsealternativet bedöms medföra liknande konsekvenser som planförslaget. Nollalternativet bedöms medföra oförändrade konsekvenser i förhållande till nuläget, då ingen sanering genomförs.

Vattenkvalitet

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

Stads- och landskapsbild

Planförslaget bedöms som helhet medföra små positiva konsekvenser för stads- och landskapsbilden. Planförslagets koppling mot staden, den förbättrade tillgängligheten och orienterbarheten utgör märkbart positiva konsekvenser medan förlusten av ett stort antal gamla träd och risk för stor kontrastverkan med omkringliggande miljöer bedöms som små till märkbart negativa konsekvenser. Jämförelsealternativet innebär generellt en mycket mer storskalig lösning som domineras av stora byggnader och öppna trafikstråk utan förankring i den befintliga stadens struktur, skala och materialitet. Dock bevaras både fler befintliga uppvuxna träd och befintlig småskalig bebyggelse i jämförelsealternativet.

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

Kulturmiljö

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

Naturmiljö

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

Rekreation och friluftsliv

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

Klimatpåverkan

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

Tabell 1. Samlad bedömning utifrån bedömningskalan oförändrade – små – märkbara – stora (positiva eller negativa) konsekvenser

Miljöaspekt	Planförslag	Jämförelsealternativ	Nollalternativ
Buller och vibrationer	Små negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser
Olycksrisker	Små negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser
Förorenad mark	Märkbart positiva konsekvenser	Märkbart positiva konsekvenser	Oförändrade konsekvenser
Vattenkvalitet	Små positiva konsekvenser	Små positiva konsekvenser	Små negativa konsekvenser
Stads- och landskapsbild	Små positiva konsekvenser	Små negativa konsekvenser	Oförändrade konsekvenser
Kulturmiljö	Märkbart negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser	Oförändrade konsekvenser
Naturmiljö	Märkbart negativa konsekvenser	Märkbart negativa konsekvenser	Oförändrade konsekvenser
Rekreation och friluftsliv	Små positiva konsekvenser	Små positiva konsekvenser	Oförändrade konsekvenser
Klimatpåverkan	Små positiva konsekvenser	Små positiva konsekvenser	Små negativa konsekvenser

Innehållsförteckning

1	INLEDNING	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Behov av miljöbedömning och MKB	4
1.3	Miljöbedömningens syfte och krav	4
1.4	Miljö- och hållbarhetsmål	5
1.5	Miljö kvalitetsnormer	8
2	NYKÖPINGS RESECENTRUM MED OMGIVNING	9
2.1	Nuläge	9
2.2	Kommunens planer	12
2.3	Trafikverkets utbyggnad av Ostlänken	12
2.4	Riksintressen och skyddade områden	13
3	AVGRÄNSNINGAR	14
3.1	Tematisk avgränsning av miljöaspekter	14
3.2	Tidsmässig avgränsning	15
3.3	Geografisk avgränsning	15
4	BEDÖMNINGSSKALA	16
5	PLANFÖRSLAGET	17
6	ALTERNATIV	21
6.1	Jämförelsealternativ	21
6.2	Nollalternativ	22
6.3	Tidigare studerade alternativ	23
7	MILJÖASPEKTER	25
7.1	Buller & vibrationer	25
7.2	Olycksrisker	38
7.3	Förorenad mark	52
7.4	Vattenkvalitet	63
7.5	Stads- och landskapsbild	70
7.6	Kulturmiljö	82
7.7	Naturmiljö	96
7.8	Rekreation och friluftsliv	101
7.9	Klimatpåverkan	104

1(124)

RAPPORT
12/10 2018 REVIDERAD VERSION 7/2-2020

8	STÖRNINGAR I BYGGSCKEDET	107
9	SAMLAD BEDÖMNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	111
9.1	Samlad bedömning	111
9.2	Kumulativa effekter	114
9.3	Konsekvenser på riksintressen	114
9.4	Måluppfyllelse	115
10	FORTSATT ARBETE	118
10.1	Lagstiftning kring uppföljning	118
10.2	Fortsatt arbete	118
10.3	Riksintresse och överprövningsgrund	119
11	REFERENSER OCH UNDERLAG	121

1 INLEDNING

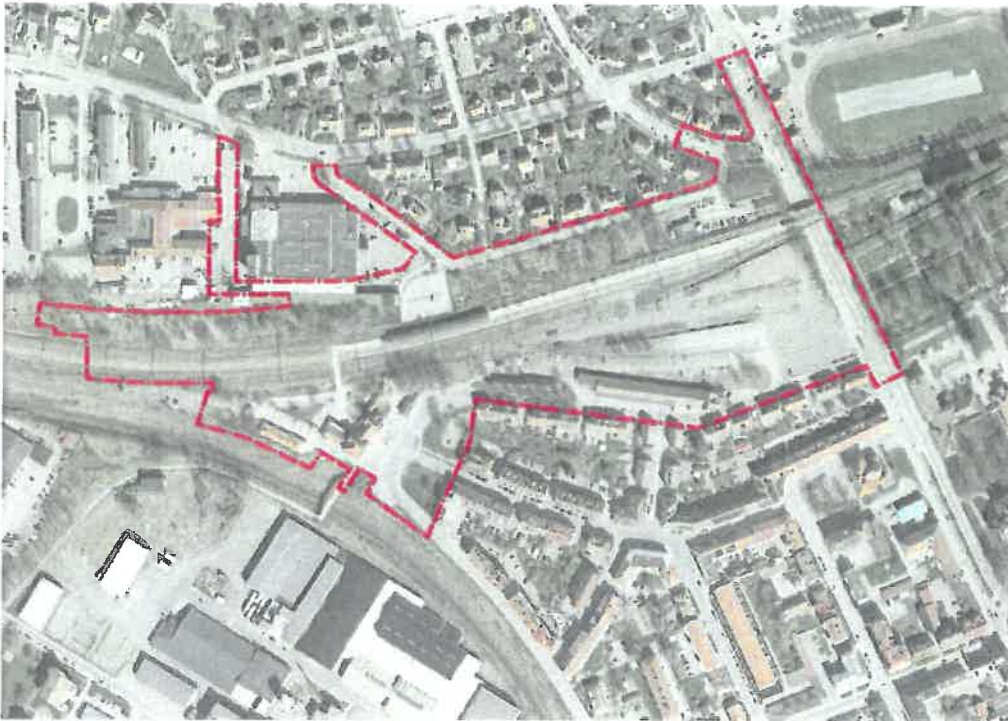
1.1 Bakgrund

Trafikverket bygger om järnvägen genom Nyköping inom Ostlänkenprojektet. Ostlänken är en planerad 150 km lång dubbelspårig järnväg för snabb persontrafik mellan Södertälje och Linköping som också utgör en del av Sverigeförhandlingens höghastighetsjärnväg. När Trafikverket bygger om Nyköpingsbanan (Södra stambanan) och arbetar med en järnvägsplan planerar också Nyköpings kommun att utveckla staden, och som ett steg i detta, skapa ett resecentrum för att effektivt kunna byta färdmedel och utveckla staden.

I dagsläget är järnvägsstationen och busstationen i Nyköping placerade på 750 meters avstånd från varandra. Syftet med den föreslagna detaljplanen för Nyköpings resecentrum (Figur 1) är att i en central del av Nyköping skapa ett attraktivt och funktionellt resecentrum som möjliggör effektiva byten mellan olika trafikslag. De aktuella trafikslagen för resecentrum är cykel och gående, tåg, bussar i stads- och regionaltrafik, övrig busstrafik, taxi och bil. Dessutom tangerar godsjärnvägen, TGOJ-banan (sträckning Oxelösund – Grängesberg) sydvästra delen av planområdet. Området mellan Norra och Södra Bangårdsgatan ianspråkats för resecentrums funktioner.

Detaljplanearbetet för Nyköpings resecentrum inleddes år 2008. Ett planförslag med tillhörande MKB togs då fram. Efter ett par års uppehåll togs arbetet upp igen år 2013. Denna gång drevs arbetet med detaljplan och järnvägsplan som ett gemensamt projekt med Trafikverket. Trafikverket avslutade samarbetet med den dåvarande konsulten under hösten 2014 och även kommunens detaljplanearbete avstannade. Planeringen återupptogs igen under hösten 2015. Arbetet inkluderar nu ett samarbete mellan Trafikverket och Nyköpings kommun då både järnvägsplan och detaljplan tas fram.

Respektive MKB (för detaljplan och järnvägsplan) tas denna gång fram av olika konsulter; varav Sweco ansvarar för MKB tillhörande detaljplan. Samråd för både detaljplan och järnvägsplan genomfördes i början av år 2017 och området väntas vara färdigbyggt år 2027.



Figur 1. Den föreslagna detaljplanens utbredningsområde.

1.2 Behov av miljöbedömning och MKB

När en kommun upprättar en detaljplan ska kommunen alltid utföra en behovsbedömning (ett ställningstagande) av huruvida planen kan väntas medföra betydande miljöpåverkan. Om planen antas medföra detta ska kommunen göra en miljöbedömning av planen och upprätta en skriftlig redogörelse, en så kallad miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 6 kap. 11–18, 20 §§ miljöbalken. Berörda myndigheter och kommuner ska ges tillfälle att yttra sig över den preliminära avgränsningen av MKBn.

Den samlade bedömningen från behovsbedömningen daterad 2014-01-31 är att ett genomförande av detaljplanen för Nyköpings resecentrum antas kunna medföra betydande miljöpåverkan. Kommunen ska därför genomföra en miljöbedömning av planförslaget och upprätta en MKB.

Begreppet betydande miljöpåverkan är en värdering av graden av miljöpåverkan, vilken är beroende av naturens förutsättningar, själva påverkan och påverkans betydelse. Det finns dock ingen lista på exakt vad som är betydande miljöpåverkan, utan detta avgörs från fall till fall.

1.3 Miljöbedömningens syfte och krav

Syftet med att utföra miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas enligt 6 kap. 11 § miljöbalken, samt att ge beslutsfattarna

4(124)

"tillgång till beslutsunderlag som möjliggör en ökad miljöhänsyn och som leder fram till bättre beslut från miljösynpunkt" (prop. 1990:91/90).

Syftet med denna miljöbedömning är att redovisa de miljökonsekvenser som kan knytas till den specifika detaljplanen för Nyköpings resecentrum. I detta ingår att motivera relevanta miljöaspekter som kan medföra en risk för betydande miljöpåverkan. MKBn ämnar också ge en samlad bedömning av planens miljöpåverkan, visa på åtgärdsförslag som kan avhjälpa respektive minska den negativa påverkan från planen, samt utgöra ett beslutsunderlag i den kommunala planeringen för resecentrum. I MKBn föreslås åtgärder utöver de som finns med i planen, för att minska påverkan på miljöaspekter. De föreslagna åtgärderna i MKBn är inte bindande. Åtgärdsförslagen kan ses som rekommendationer inför byggskedet av nya Resecentrum.

1.4 Miljö- och hållbarhetsmål

1.4.1 Nationella miljö kvalitetsmål

Grunden för de 16 nationella miljö kvalitetsmålen, vilka uttrycker det miljö tillstånd som eftersträvas i den svenska miljön är att till nästa generation (2020) lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. För att underlätta möjligheterna att nå generationsmålet och miljö kvalitetsmålen har 24 etappmål tagits fram. Definitioner och preciseringar av dessa miljö mål finns på Miljö målsportalen (www.miljomal.se).

De nationella miljö målen var fram till 2010 regionalt anpassade som delmål för Södermanlands län. Vid 2010 avslutades dessa delmål och de nationella miljö målen gäller även som regionala miljö mål för Södermanlands län tillsammans med preciseringar och etappmål. Sex av de nationella miljö kvalitetsmålen har bedömts vara särskilt aktuella för detaljplanen för Nyköpings Resecentrum:

- Begränsad klimatpåverkan
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- God bebyggd miljö
- Giffri miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

I nio av de 16 målen ingår kulturmiljön som en kvalitet att ta hänsyn till. Inom målet "God bebyggd miljö" framhålls bevarade, brukande och utveckling av kulturvärden som en aspekt av målet. Inom målet "god bebyggd miljö" finns ett delmål för kulturmiljö som lyder: Det kulturella, historiska och arkitektoniska arvet i form av värdefulla byggnader och bebyggelsemiljöer samt platser och landskap bevaras, används och utvecklas.

Enligt ett av etappmålen för rikt växt- och djurliv ska senast år 2018 betydelsen av biologisk mångfald och värdet av ekosystemtjänster vara allmänt kända och integreras i

ekonomiska ställningstaganden, politiska avväganden och andra beslut i samhället där så är relevant och skäligt.

1.4.2 Biologisk mångfald och ekosystemtjänster

Etappmål: Biologisk mångfald

Även ett av de 10 etappmålen för biologisk mångfald berörs: Senast år 2018 ska betydelsen av biologisk mångfald och värdet av ekosystemtjänster vara allmänt kända och integreras i ekonomiska ställningstaganden, politiska avväganden och andra beslut i samhället där så är relevant och skäligt.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster definieras enligt Naturvårdsverket efter TEEB som "ekosystemens direkta och indirekta bidrag till människors välbefinnande". Dessa utgör nyttigheter som jordens ekosystem ger människan, bland annat i form av mat, vatten- och luftrening, pollinering, cirkulationsämnen, skydd mot översvämningar och friluftsliv.

Exempelvis benämns biologisk mångfald ofta som en "stödjande ekosystemtjänst" vilket innebär att den möjliggör leveransen av många andra ekosystemtjänster. Den biologiska mångfalden erbjuder i sig självt inte en direkt tjänst till samhället, men är en förutsättning för många direkta tjänster såsom de kulturella ekosystemtjänsterna, pollinering och vattenrening.

1.4.3 Regionala och lokala miljömål

Miljö- och folkhälsopolicy

Nyköpings kommun har en Miljö- och folkhälsopolicy (2012–2015) vilken ska visa vägen inom prioriterade miljö- och folkhälsoområden för kommunen. Två relevanta mål för detaljplanen är:

- *Klimat och energi*
Målet handlar om att klimatmålen ska ge vägledning för en hållbar utveckling (med låga utsläpp och klimatanpassat samhälle), att ha ett långsiktigt hållbart energisystem liksom hållbara resor och transporter. Kommunen ska utnyttja transportsystemet bättre genom effektivare logistiklösningar och genom samhällsplanering och information göra det lätt att välja miljöanpassade färdvägar.
- *Natur och vatten*
Målet handlar om att genom ett aktivt naturvårdsarbete, förvaltning och ökad tillgänglighet låta naturen vara en källa för rekreation, biologisk mångfald och resurseffektiv tillväxt.

Klimat- och energistrategi

För att visa på ett samlat klimatarbete har Nyköpings kommun slagit samman tre styrdokument till en Klimat- och energistrategi 2016–2020. Den ersätter Klimatstrategi 2008, Energiplan 2010–2020 och Mål för effektivisering för kommunens fastigheter och

transporter 2010. Strategin ska tydliggöra kommunens målsättningar inom området. Strategin antogs i november 2016 (Nyköpings kommun, 2016a).

De två huvudsakliga målen i strategin är:

- Utsläppen av växthusgaser ska minska med mer än 45 % till år 2020, jämfört med år 1990.
- Nyköping ska vara en resilient kommun där sårbarheten mot störningar i energiförsörjningen minskar.

För att nå målen har tre strategiska inriktningar identifierats, 1) Omställningen från fossila drivmedel till förnyelsebara, 2) Effektiv användning av energi och mer förnybar energi, samt 3) Klimat- och energismarta medarbetare och invånare.

Transportstrategi

Nyköpings kommun har antagit en transportstrategi som prioriterar trafikslagen i följande ordning: gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Strategin inbegriper också en helhetssyn med fyrstegsprincipen som grund vid all planering samt innehåller strategier för varje trafikslag och prioriterar tillgänglighet. (Nyköpings kommun, 2015)

1.4.4 Internationella hållbarhetsmål

Parisavtalet

2015 var ett viktigt klimatår som resulterade i ett nytt rättsligt bindande klimatavtal vid klimatkonferensen i Paris (COP 21), och detta slår fast att den globala temperaturökningen ska hållas väl under två grader. Strävan är dessutom att begränsa temperaturökningen till 1,5 grader. Avtalet är en milstolpe för det fortsatta globala klimat- och hållbarhetsarbetet, där världen nu för första gången enats om allt ambitiösare åtaganden som ligger till grund för klimatarbetet långt framöver. (Naturvårdsverket, 2016)

FN:s hållbarhetsmål

FN beslutade år 2015 kring 17 globala hållbarhetsmål, vilka ersätter millenniemålen, och ska bidra till att utrota extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor samt att lösa klimatkrisen (Figur 2). De globala målen är integrerade och odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga.

Dessa viktiga steg i utvecklingen kring hållbarhet bör också vara del i planering för nya områden.



Figur 2. FN:s 17 globala mål för en hållbar utveckling.

1.5 Miljökvalitetsnormer

1998 utfärdade regeringen en förordning om miljökvalitetsnormer (MKN) (Naturvårdsverket, 2016a). Det finns MKN för luft, buller och vattenkvalitet.

Miljökvalitetsnormer för luft

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet och kommunerna är ansvariga för att kontrollera luftkvaliteten för de flesta MKN och Naturvårdsverket för ett par av dessa. De ämnen som reglerades från början var kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid och bly. Efter revideringar har MKN för luft också kompletterats med reglering av partiklar (PM10 och PM2,5), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. (Naturvårdsverket, 2016a)

De flesta normerna är så kallade gränsvärdesnormer som ska följas, medan några är så kallade målsättningsnormer som ska eftersträvas. MKN baseras på krav i EU-direktivet och den av regeringen utfärdade luftkvalitetsförordningen (2010:477) för utomhusluft. (Naturvårdsverket, 2016a)

I avgränsningssamråd med länsstyrelsen bedömdes det att MKN för luft inte riskerar att överskridas av planförslaget.

Miljökvalitetsnormer för buller

Miljökvalitetsnormen för buller infördes år 2004 genom förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Normen följs för att undvika skadliga effekter på människors hälsa från omgivningsbuller. Kommuner och myndigheter är ansvariga att kontrollera att MKN följs men verksamhetsutövaren bör genom egenkontroll begränsa störningen.

MKN för omgivningsbuller i de största kommunerna (mer än 100 000 invånare) omfattar buller från alla vägar, järnvägar, flygplatser och tillståndspliktiga hamnar. Dessutom

omfattas buller från större vägar, järnvägar och flygplatser i hela Sverige. Huvudinstrumentet för att följa miljö kvalitetsnormer är åtgärdsprogram, där kommuner med en befolkning på över 100 000 invånare samt Trafikverket var femte år ska göra bullerkartläggningar och ta fram åtgärdsprogram för att minska bullerstörningar. (Naturvårdsverket, 2016b)

Miljö kvalitetsnormer för vattenförekomst

Svensk vattenförvaltning syftar till att vi ska förbättra våra vatten och skapa en långsiktig hållbar förvaltning av våra vattenresurser. Vattenförvaltningen omfattar sjöar, vattendrag, kust- och övergångsvatten samt grundvatten. Det övergripande målet för vattenförvaltningen är att uppnå god vattenstatus till år 2021, eller senast till år 2027. God status innebär god ekologisk- och vattenkemisk status i alla inlands- och kustvatten. För grundvatten innebär det, förutom god vattenkemisk status även god kvantitativ status.

Varje vattenförekomst har en miljö kvalitetsnorm (MKN). Normen fastställs med stöd av 5 kap miljöbalken, enligt vattenförvaltningsförordningen och Havs- och vattenmyndighetens föreskrift, HVMFS 2013:19 samt HVMFS 2015:4 (Vattenmyndigheten 2015).

Normerna är ett rättsligt verktyg och ställer krav på vattnets kvalitet vid en viss tidpunkt, till exempel "god status 2021".

2 NYKÖPINGS RESECENTRUM MED OMGIVNING

2.1 Nuläge

Delar av det aktuella planområdet planlades under tidigt 1900-tal. Kvarteren närmast spåren bryter det rutnätsmönster som Nyköping består av, för att anpassas till järnvägens behov. Centralstationen ligger i ett hörn av staden. Dess placering är där Södra stambanan och TGOJ-banan möts, för att ha en gemensam station för de båda järnvägarna.

Detaljplanen berör ett område som i nuläget används för parkering, stationsområde, järnvägsområde, gator samt gång- och cykelvägar. Planområdet begränsas i norr och nordväst av Norra Bangårdsgatan och Nöthagen, i söder och sydväst av Södra Bangårdsgatan och TGOJ-banan och i öster Folkungavallen och Västra kyrkogården.



Figur 3. Detaljplanens lokalisering (där den befintliga järnvägsstationen finns idag) och den befintliga busstationen i söder vid Teaterparken.

Inom området finns järnvägsstationen med stationsbyggnad, lokomotorstall och godsmagasin. Norr om området, i Nöthagen, finns byggnader för handel, lager, småindustri, bostäder och arbetsplatser. Söder om planområdet finns främst bostäder.

Järnvägsstationen har idag undermålig standard och är i behov av upprustning. Den befintliga järnvägsstationen är inte samlokaliserad med busstationen, som idag är lokaliserad mellan Järnväggsgatan och Teatergatan, söder om Teaterparken (Figur 3).

Vägtrafiken för nuläget har räknats under november 2015. Trafiken på Brunnsgatan är idag relativt stor och köbildning uppstår ofta då 13 000 – 15 000 fordon passerar under ett vardagsdygn (se Tabell 2). Betydligt färre fordon passerar Norra respektive Södra Bangårdsgatan idag.

På stambanan passerar idag 4 godstransporter/dygn varav en uppskattning är att ca 1–2 stycken utgör farligt gods-transporter. (Muntlig uppgift, Cowi/Trafikverket 2016-10-17)

Tabell 2. Trafiksituation i området idag.

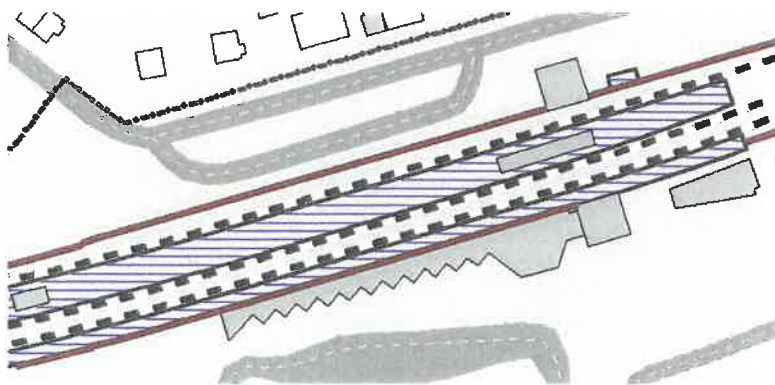
Trafiksituation	Idag		
	Vardagsdygns- trafik	Veckodygns- trafik (ÅDT)	Andel tung trafik > 9 m
Brunnsgatan (söder om S Bangårdsgatan)	13 900 f/d ¹	12 500 f/d ¹	3% ¹
Brunnsgatan (norr om N Bangårdsgatan)	14 200 f/d ³	12 750 f/d ³	5% ³
Södra Bangårdsgatan (närmast Brunnsgatan)	1 400 f/d ²	1 250 f/d ²	24% ²
Norra Bangårdsgatan (närmast Brunnsgatan)	< 100	< 100	

Anm:

- 1) Räkning en vecka i november 2015
- 2) Räkning en vecka i november 2015
- 3) Uppskattade värden

Tabell 3. Nuläge tågtrafik i området. Spåren räknas från söder till norr och i de fall som indata ändras vid stationen finns även indelning av öster och väster om stationen. Vilket spår som avses visas i Figur 4/figur 7.

	Tågtyp	Tågtyp	Tågtyp	Hastighet	Hastighet	Tåglängd	Tåglängd
	Gods	X40	X60	persontrafik (km/h)	gods (km/h)	person- trafik (m)	gods (m)
Sala-Oxelösund	4			80			650
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 3	1	19		70	80	160	650
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 2		19		70		160	
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 1	1			80			650



Figur 4. . Spåren räknas från syd till norr, det vill säga spåret längst söder är spår 1 och spåret i norr spår 3.

2.2 Kommunens planer

Översiktsplanen för Nyköpings kommun antogs av kommunfullmäktige i november 2013. Översiktsplanen omfattar hela kommunens yta och utöver denna finns ett antal fördjupade översiktsplaner. I december 2013 antogs en fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta, i vilken planområdet är markerat som framtida utredningsområde för resecentrumfunktion (Nyköpings kommun, 2013b).

I den fördjupade översiktsplanen anges att det krävs en robust planering för trafiksituationen liksom tydlig prioritering av färdslag (Nyköpings kommun, 2013b). Ett arbete med revidering av översiktsplanen pågår.

2.3 Trafikverkets utbyggnad av Ostlänken

Ostlänken ingår i den, av regeringen, beslutade nationella planen för transportsystemet 2014–2025. Genom denna plan har Trafikverket fått klartecken för byggstart av (ca 150 km) dubbelspårig höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping. Sträckan vid Nyköping delas upp i en huvudsträckning som går till Skavsta flygplats med en lång bibana till Nyköpings tätort där ett nytt resecentrum byggs. (Trafikverket, 2016a)

Ostlänken är av regeringen utpekad som den största satsningen i den nationella planen för transportsystemet 2014–2025 där totalkostnaden är 35 miljarder. Fram till år 2014 har projektet befunnit sig i planeringsskedet och arbetet med järnvägsplaner, arkeologi och tillståndsprövning har inletts. Mellan år 2015–2021 fortskrider arbetet med järnvägsplan tillsammans med systemhandlingar och miljökonsekvensbeskrivningar. Dessutom sker planläggning/fältarbeten och arkeologiska undersökningar med mera. Arbetet med tillåtighetsprövning har genomförts sedan år 2014, den senaste kompletteringen skickades av Trafikverket till Regeringen den 26 januari 2018 (Trafikverket, 2018).

Sträckan som berör Nyköpings resecentrum är en del i Ostlänken (Figur 5). Arbetet med projektering av järnvägsplanen och upprättandet av detaljplanen för resecentrum sker parallellt av Trafikverket respektive Nyköpings kommun.



Figur 5. Ostlänkens dragning från Järna till Nyköping, med bibana till Nyköping. Källa: Trafikverket.

2.4 Riksintressen och skyddade områden

Riksintressen pekas ut av myndigheter för att åstadkomma en god hushållning med landets värdefulla mark- och vattenresurser. Dessa mark- och vattenresurser, som har betydelse för allmänheten, ska enligt miljöbalkens 3 kap. 6 § skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dessa eller komma i konflikt med det samhällsintresse som ligger till grund för förklaringen av riksintresse. Riksintresseområden som berör planförslaget framgår av Figur 6.

Riksintresse kulturmiljövård

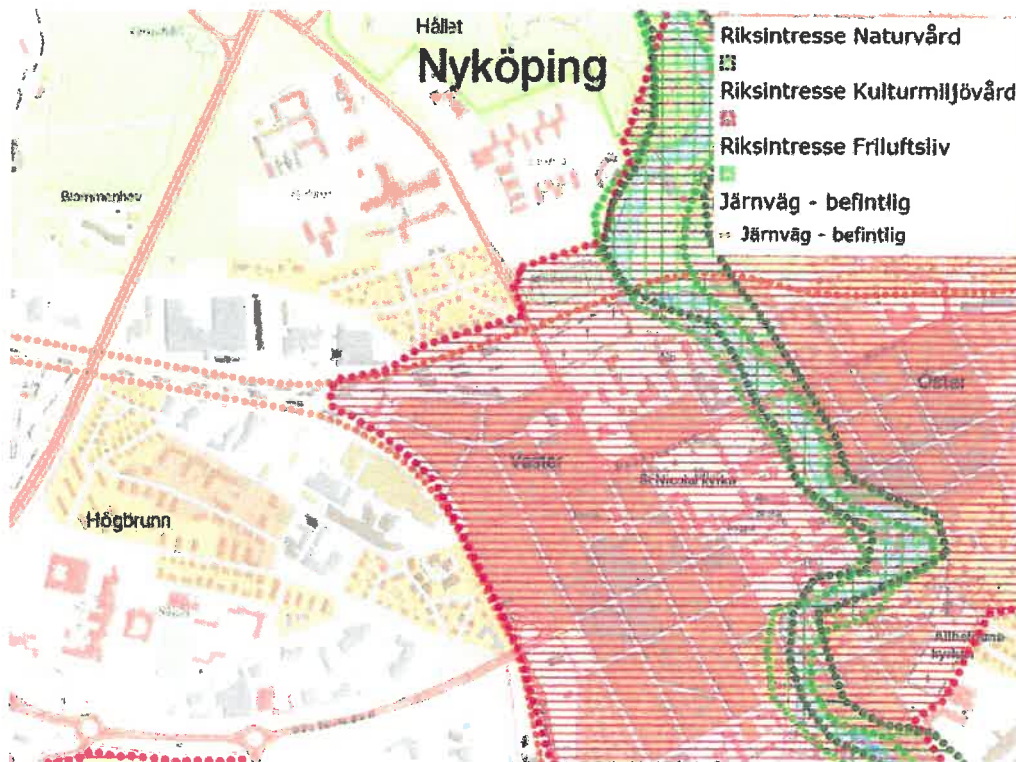
Nyköpings innerstad är av riksintresse för kulturminnesvården (D57). Staden är en residensstad som har utgjort ett viktigt politiskt maktcentrum sedan medeltiden och har en välbevarad stadsmiljö. Riksintresset innefattar bland annat Nyköpings slott, de medeltida kyrkorna samt den rätvinkliga stadsplanen från 1600-talet (Länsstyrelsen i Södermanlands län, 2016).

Riksintresse kommunikationer

Både TGOJ-banan och Södra stambanan med Nyköpings station är av riksintresse för kommunikationer. Detta gäller också området för den planerade Ostlänken. (Trafikverket, 2014)

Riksintresse naturmiljövård

Nyköpingsån öster om planområdet är utpekad riksintresse för naturvården och för friluftslivet. Riksintresset gäller både själva ån och dess stränder. Ån har måttlig ekologisk status och god kemisk status (se avsnitt 7.4) och innehåller ett stort antal fiskarter samt rödlistade musselarter. Den är också viktig för fågellivet. Ån har också särskilt goda förutsättningar för fritidsfiske, kanotning och andra naturupplevelser. (Trafikverket, 2014)



Figur 6. Riksintrassen för naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och kommunikationer i närheten av planområdet. (Karta från länsstyrelsen i Södermanlands WebbGIS)

Strandskydd

Strandskydd råder kring Nyköpingsån. Planområdet ligger ca 100 m väster om ån och alltså utanför strandskyddsområdet. Inom detta strandskyddsområde gäller förbud mot uppförande av byggnader, ändrad användning av byggnader samt åtgärder som väsentligt förändrar livsvillkor för djur- och växtarter. En kommun kan under vissa omständigheter upphäva strandskyddet enligt PBL 4 kap. 17 § eller erhålla dispens för åtgärder inom strandskyddsområde.

3 AVGRÄNSNINGAR

3.1 Tematisk avgränsning av miljöaspekter

Kommunen har i behovsbedömningen, daterad 2014-01-31, bedömt att planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Enligt 6 kap. 12 § miljöbalken ska planens miljöpåverkan identifieras, beskrivas och bedömas.

I behovsbedömningen (2014-01-31) listas aspekter som bedöms medföra risk för en betydande miljöpåverkan och som ska ingå i MKBn. I uppföljningen av

avgränsningssamrådet som hölls med Länsstyrelsen 2016-06-10 har några mindre ändringar gjorts gällande vilka aspekter som har bedömts vara relevanta.

Följande aspekter har vid avgränsningssamrådet bedömts vara relevanta att beskrivas och utredas i MKBn:

- Buller och vibrationer
- Olycksrisker
- Förorenad mark
- Vattenkvalitet
- Stads- och landskapsbild
- Kulturmiljö
- Naturmiljö
- Rekreation och friluftsliv
- Klimatpåverkan
- Störningar i byggskedet

3.2 Tidsmässig avgränsning

Planerad byggtid för järnvägen delsträckan Nyköpings resecentrum är drygt fyra år, med preliminär start 2022. Den tidsmässiga avgränsningen för miljöbedömningen är till år 2040.

3.3 Geografisk avgränsning

Avseende geografisk avgränsning, bedöms konsekvenserna i huvudsak inom planområdet. För buller och vibrationer bedöms påverkan på omkringliggande bostäder. Vissa frågor så som exempelvis vattenkvalitet och klimatpåverkan, hanteras utifrån ett betydligt större geografiskt perspektiv.

4 BEDÖMNINGSSKALA

I tabellen nedan presenteras den skala som i miljöbedömningen har använts för att värdera såväl positiva som negativa konsekvenser. Skalan bygger på relationen mellan befintliga värden och omfattningen av bedömd miljöpåverkan. Skalans olika grader används i ett första steg som riktmärke. Därefter vägs omfattning av påverkan och effekter in, vilket leder till en slutlig bedömning av konsekvenser. Att ett riksintresse berörs indikerar att man kommer att hamna högt på bedömningsskalan, men betyder inte per automatik att planförslaget medför stora konsekvenser. Påverkan kan vara av mycket begränsad omfattning eller endast beröra en mindre del av intresseområdet. Omvänt så kan en miljöaspekt som endast har ett lokalt värde hamna högt upp på bedömningsskalan, om påverkan på värdet bedöms vara stor.

Tabell 4. Bedömningsskala för miljöaspekternas positiva eller negativa konsekvenser

Stora konsekvenser	Viss eller stor påverkan på värde av riksintresse eller värden av regionalt intresse, eller avsevärd påverkan på värden av kommunalt intresse.
positiva negativa	
Märkbara konsekvenser	Liten påverkan på värden av riksintresse eller regionalt intresse eller begränsad påverkan på värden av kommunalt intresse eller omfattande påverkan på större lokala värden.
positiva negativa	
Små konsekvenser	Liten påverkan på värden av kommunalt intresse, eller mindre konsekvenser för lokala värden.
positiva negativa	
Oförändrade Konsekvenser	Ingen eller obetydlig påverkan jämfört med nuläget.

Denna miljöbedömning analyserar framtida konsekvenser och bedömningarna är därför baserade på hur framtiden kommer att gestalta sig. En sådan bedömning innebär osäkerheter. I detta fall handlar sådana osäkerheter bland annat om trafikflöden och om hur trafiksituationen förändras i framtiden.

5 PLANFÖRSLAGET

Planområdet är redan i den Fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (från 2013) utpekade som område för resecentrum.

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

Detaljplanen möjliggör stöd- och servicefunktioner för resecentrum i form av resenärsutrymmen, service och parkering. I anslutning till resecentrum ges också möjlighet till bygggrätt för bostäder, centrumverksamhet, kontor och småskalig handel. Områdets offentliga plats utvecklas i form av torgytor och parker.

Planförslaget minskar den barriärverkan som spårområdet idag utgör genom att skapa möjlighet till nya kopplingar i form av gång- och cykelpassage under järnvägen samt en gångpassage vid entrébyggnaderna, vilket binder samman områdena söder och norr om järnvägen.

Trafik

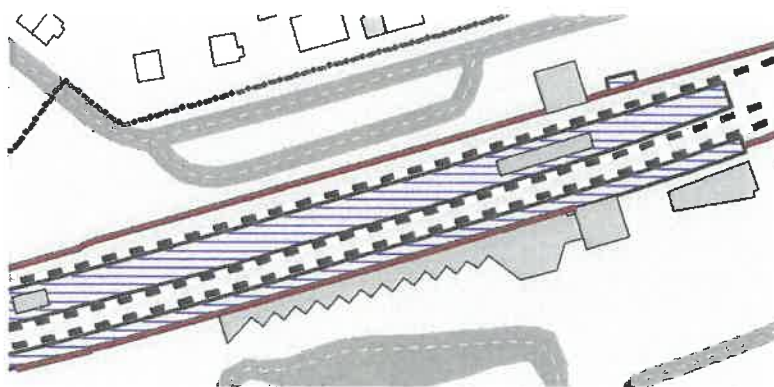
Många olika trafikslag på samma plats innebär förändrade trafikflöden. I tabellen nedan har trafikflödena beräknats för år 2040 på vägarna runt resecentrum. På de större vägarna Brunnsgratan söder om Södra Bangårdsgatan samt Södra Bangårdsgatan, bedöms trafiken öka från 12500 till 18800 samt från 1250 till 1950 fordon/dygn år 4040. På Norra Bangårdsgatan bedöms trafiken att öka från <100 till 1600 fordon/dygn år 4040.

Tabell 5. Trafikutveckling beräknad för år 2040 med ett resecentrum.

Trafikutveckling	2040		
	Vardagsdygns- trafik	Veckodygns- trafik (ÅDT)	Andel tung trafik > 9 m
Brunnsgratan (söder om S Bangårdsgatan)	18 200 f/d + 300 bussar	16 400 f/d + 250 bussar	5 %
Brunnsgratan (norr om N Bangårdsgatan)	18 600 f/d	16 800 f/d	5 %
Södra Bangårdsgatan (närmast Brunnsgratan)	1 800 f/d + 300 bussar	1 700 f/d + 250 bussar	24 %
Norra Bangårdsgatan (närmast Brunnsgratan)	1 800 f/d	1 600 f/d	2 %

Tabell 6. Trafikuppgifter för tåguppgifter som använts i beräkningarna planförslag. Spåren räknas från söder till norr och i de fall som indata ändras vid stationen finns även indelning av öster och väster om stationen. Vilket spår som avses visas i Figur 7.

	Tågtyp Gods	Tågtyp X40	Tågtyp X60	Hastighet persontrafik (km/h)	Hastighet gods (km/h)	Tåglängd person- trafik (m)	Tåglängd gods (m)
Sala-Oxelösund	8				80		750
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 3		28		130		125	
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 2 öster om stationen	10	14		130	90	125	750
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 2 väster om stationen	12	14	16	130 (X40) 110 (X60)	90	125 (X40) 75 (X60)	750
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 1 öster om stationen		14		130		125	
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 1 väster om stationen		14	16	130 (X40) 110 (X60)		125 (X40) 75 (X60)	

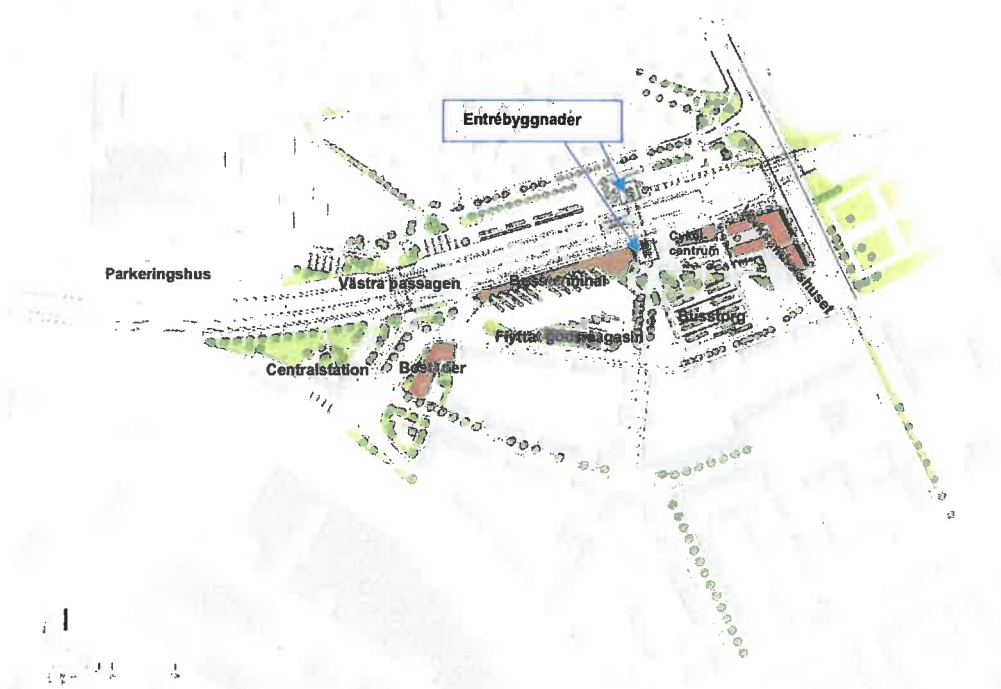


Figur 7. Spåren räknas från syd till norr, det vill säga spåret längst söder är spår 1 och spåret i norr spår 3.

Beskrivning av förslaget

Nyköpings resecentrum blir en del av Ostlänken och förväntas få ökad järnvägstrafik. Busstationen, som idag är belägen vid Teaterparken, flyttas till resecentrum. Stationen byggs därför om och blir ett resecentrum med ökad kapacitet och tillgänglighet. Illustrationsplanen för planförslaget framgår av Figur 8.

De östra delarna av planområdet utgörs av marken för resecentrum tillsammans med park, torg, centrumverksamhet och kontor samt busstorg för lokalbussarna. I mitten av planområdet planeras en dockningsterminal för landsorts- och regionbussar. Grönytan vid centralplan, framför stationsbyggnaden, föreslås bebyggas med bostadshus.



Figur 8. Bild över Nyköpings Resecentrum, illustrationsplan.

Norr om spåren (söder om Norra Bangårdsgatan) finns i den föreslagna detaljplanen ytor för på- och avstigningsytor kopplade till resecentrum, samt plats för ersättningsbussar. Två planskilda passager för gång och cykel under järnvägen knyter ihop områdena norr och söder om resecentrum och ger tillgång till huvudentrén. Längsmed villatomterna på Norra Bangårdsgatans norra sida, planeras för en gång- och cykelbana samt för trädplanteringar längsmed gatan. I planområdets nordvästra kant planeras för ett parkeringsgarage.

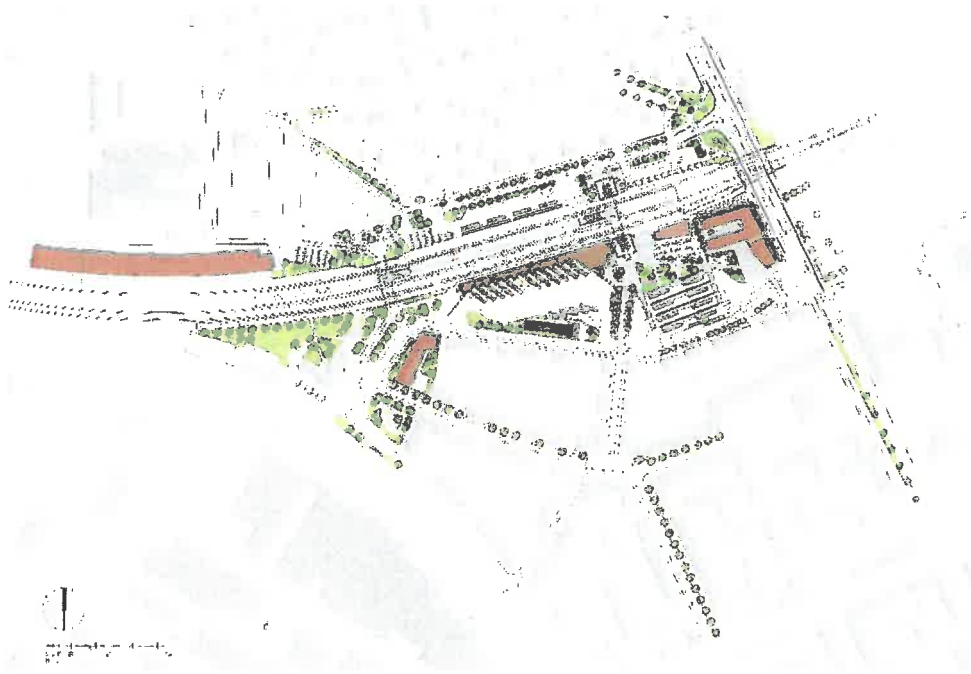
Brunnsgatan breddas och sänks under järnvägen för att klara av en högre frihöjd för bussar och andra tunga fordon. Frihöjden ökas från nuvarande 3,3 m till 4,5 m. Genom att vägen breddas vid Folkungavallen, kommer den befintliga allén med kastanjeträd att försvinna. Genom att busstrafiken väntas anlända till och avgå från resecentrum blir Brunnsgatan-Södra Bangårdsgatan hårt belastad och korsningen behöver därför anpassas. Infarten till resecentrum kommer att ske från Brunnsgatan.

Längsmed Södra Bangårdsgatan kommer godsmagasinet västra del rivas, medan dess östra del (den äldsta delen) bevaras. Byggnaden flyttas västerut och placeras söder om planerad dockningsterminal för landsorts- och regionbuss. I den gamla byggnaden

möjliggörs det för småskalig verksamhet. Lokomotorstallet som idag ligger väster om Godsmagasinet rivs. Längs med spåren i den östra delen av planområdet, mot Brunngatan, planeras ett verksamhetshus för centrumverksamhet och kontor.

Inom planområdet avsätts ytor för parkering av ca 1 500 cyklar, 130 P-platser för bil samt 20 st platser för korttidsparkering.

I Nöthagen, området direkt nordväst om planområdet, pågår en parallell planprocess för ny detaljplan, där det planeras att området ska omvandlas från industriområde till bostadsområde med kontor, service och småskalig handel.

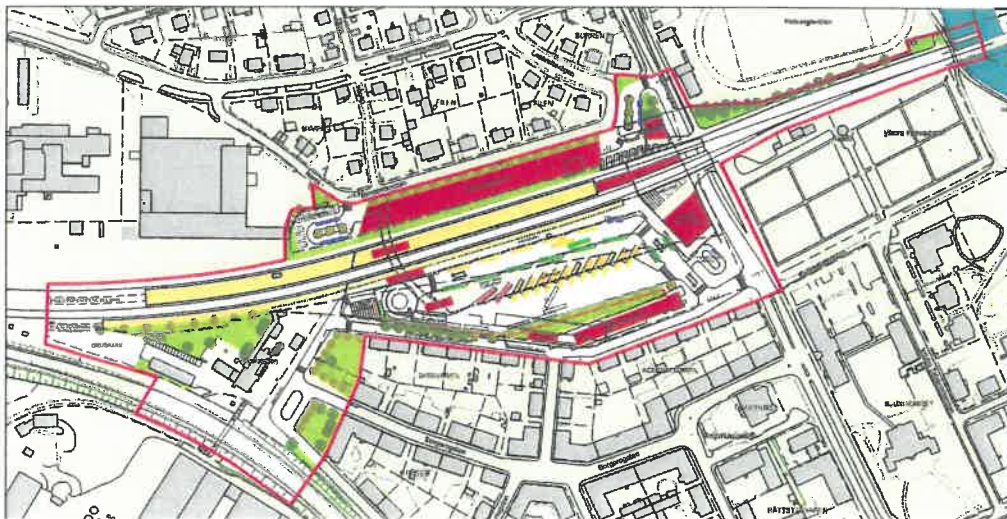


Figur 9. Illustrationsplan för Nyköpings resecentrum.

6 ALTERNATIV

6.1 Jämförelsealternativ

Ett jämförelsealternativ ska vara ett rimligt alternativt scenario för utveckling av området kring nuvarande stationsbyggnad och spåren. 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 år 2014 (Figur 10) valts. Tidigare diskuterade alternativredovisas i avsnitt 6.3 nedan. Alternativet innebär, liksom i planförslaget, att bussarna flyttas från dagens läge vid Teaterparken och samlokaliseras med järnvägsstationen för att skapa ett samlat resecentrum.



Figur 10. Illustration av jämförelsealternativet (ÅF, 2014).

Jämförelsealternativets geografiska avgränsning är en annan än planförslagets, bland annat genom att alternativets plangräns sträcker sig ner till Nyköpingsån och därmed berör strandskyddsområde samt att TGOJ-banan ligger inom planområdet.

Den primära entrén till området ligger i den östra änden av planområdet med torgyta och ett verksamhetshus med möjlighet till hotell. En förbindelseyta tillskapas här under spåren där entréer anordnas samt utrymmen för service och butiker. Ovanpå servicebyggnadens södra del föreslås i jämförelsealternativet en högre byggnad på upp till sju våningar för hotellverksamhet. I jämförelsealternativet planeras till skillnad från planförslaget ingen bebyggelse vid Centralplan (kv. Skrivaren). Fler träd sparas även utmed Södra Bangårdsgatan.

Ytterligare några skillnader mot planförslaget är att ett mer storskaligt busstorg planeras där alla bussfunktioner samlas på en yta söder om spåren. Dessutom anläggs ett parkeringsgarage med 250 platser norr om spåren. Ett mindre antal parkeringsplatser planeras också väster om den befintliga centralstationen.

Primära stråk för gång och cykeltrafik är Brunnsgatan och Fruängsgatan. Cykelparkeringarna ökas väsentligt (till 600 platser) och planeras ligga i fyra punkter.

Precis som i planförslaget behöver framtida busstrafik kunna hanteras och Brunnsgatans fria höjd under järnvägen ökas från nuvarande 3,3 m till 4,7 m. Genom att busstrafiken väntas anlända till och avgå från resecentrum blir Brunnsgatan-Södra Bangårdsgatan hårt belastad och korsningen behöver därför anpassas. Södra Bangårdsgatan föreslås stängas för allmän trafik.

Lokomotorstallet och godsmagasinet får i jämförelsealternativet finnas kvar i sin helhet, men flyttas mer åt sydost inom planområdet. Den praktiska och ekonomiska genomförbarheten av flytten har dock inte undersökts närmare.

6.2 Nollalternativ

Ett nollalternativ beskriver ett områdes sannolika utveckling om detaljplanen inte genomförs. Detta innebär ofta att ett visst område fortsätter att nyttjas på samma sätt som i dagsläget, men med den skillnaden att redan beslutade förändringar utanför planområdet ingår.

I det här fallet innebär nollalternativet att varken Nyköpings resecentrum eller Ostlänken genomförs. Det innebär att den befintliga järnvägsstationen ligger kvar och fortsätter att användas precis som idag. Enligt uppgifter från Trafikverket kommer tågtrafiken förväntas öka i nollalternativet jämfört med nuläget, men inte i samma omfattning som i utbyggnadsalternativet. Bussterminalen vid Teaterparken ligger i nollalternativet kvar på nuvarande plats. De östra delarna av planområdet fortsätter i nollalternativet att användas som parkering/grusyta. Nuvarande utformning av Brunnsgatan innebär att det även fortsättningsvis kommer att vara begränsat med passager över/under järnvägen. Skillnaden mellan nuläget och nollalternativet är en uppräknad trafikmängd för 2040 (se Tabell 7). Ett nollalternativ kan innebära att området nordväst om tågstationen, Nöthagen, utvecklas och byggs om till ett bostadsområde med kontor, service och handel. De boende i det nya området, kommer då få ett längre avstånd till busstationen, om resecentrum inte byggs. Det bidrar till att det blir svårare för de boende i Nöthagen att åka kollektivt lokalt i staden. Risken är att användandet av bil ökar vid ett sådant scenario.

Tabell 7. Trafikutveckling beräknad för år 2040 utan ett nytt resecentrum samt utan Ostlänken (nollalternativ).

Trafikutveckling	2040		
	Vardagsdygns- trafik	Veckodygns- trafik (ÅDT)	Andel tung trafik > 9 m
Brunnsgatan (söder om S Bangårdsgatan)	18 200 f/d	16 400 f/d	3%
Brunnsgatan (norr om N Bangårdsgatan)	18 600 f/d	16 800 f/d	5%
Södra Bangårdsgatan (närmast Brunnsgatan)	1 800 f/d	1 700 f/d	24%
Norra Bangårdsgatan (närmast Brunnsgatan)	< 100	100	2%

Tabell 8. Trafikuppgifter för tåguppgifter som använts i beräkningarna för nollalternativ. Spåren räknas från söder till norr och i de fall som indato ändras vid stationen finns även indelning av öster och väster om stationen. Vilket spår som avses visas i Figur 7

	Tågtyp Gods	Tågtyp X40	Tågtyp X60	Hastighet persontrafik (km/h)	Hastighet gods (km/h)	Tåglängd person- trafik (m)	Tåglängd gods (m)
Sala-Oxelösund	8				80		750
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 3	3	28		70	80	160	750
Nyköpingsbanan i Nyköping spår 2	3	28		70	80	160	750

6.3 Tidigare studerade alternativ

I kommunens övergripande planering har alternativa lokaliseringar av resecentrum utretts och diskuterats. Detta har bland annat utförts under upprättande av översiktsplan och dess fördjupningar för tätorten år 2006 och 2013.

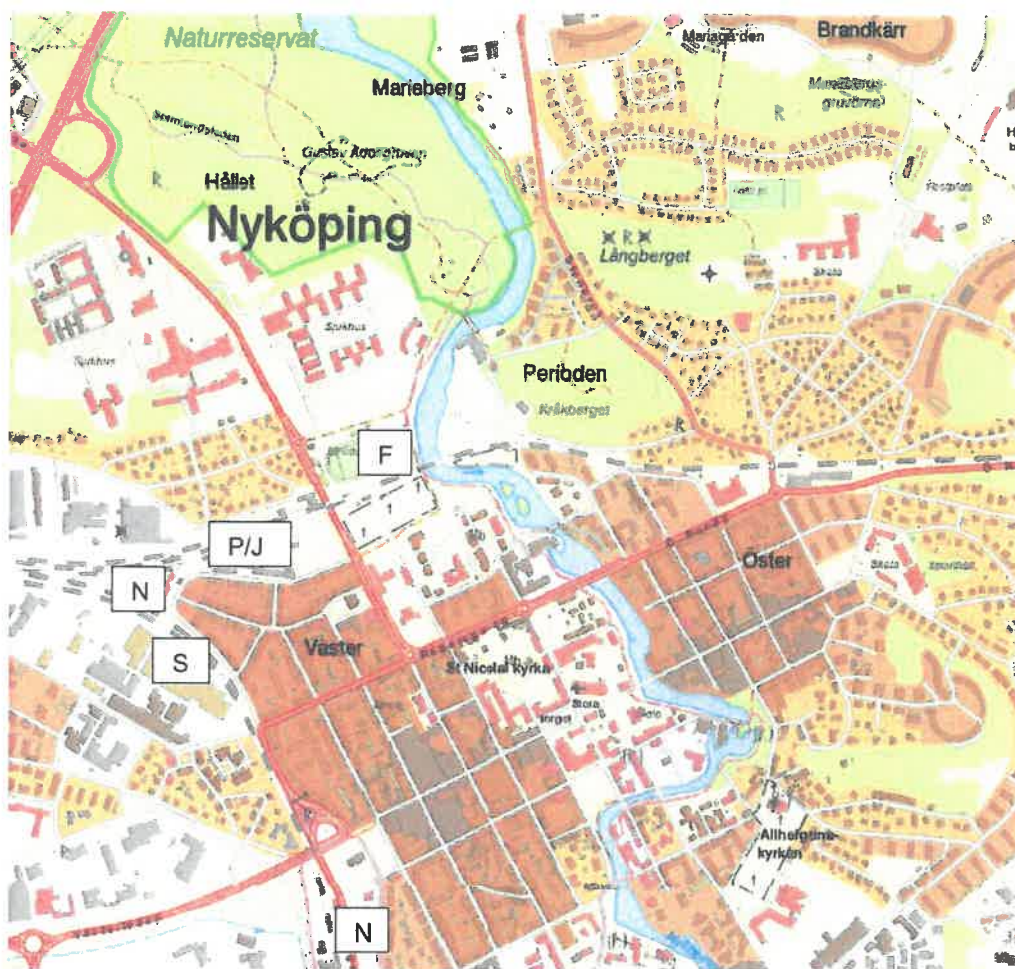
Det så kallade alternativ Folkungavallen (Figur 11) innebar att bytespunkten lokaliserades med tyngdpunkten vid nuvarande Folkungavallen. Ett annat alternativ som har studerats översiktligt tidigare är alternativ Sunlight (S), som innebar lokalisering väster om TGOJ-banan på det så kallade Sunlight-området.

6.3.1 Alternativ Folkungavallen

Ett resecentrum med fokus vid Folkungavallen skulle kunna skapa potential att knyta ihop platsen med staden via Brunnsgatan. Alternativet avskrevs då det skulle bli svårigheter att byta mellan buss och tåg samt med anledning av den värdefulla kulturmiljön.

6.3.2 Alternativ Sunlight

Ett resecentrum med fokus vid industriområdet Sunlight/Norra Högbrunn skulle skapa möjligheter att utnyttja det nedlagda industriområdet för en effektiv bussterminal. Då TGOJ-banan blir kvar som barriär och ingen tydlig passage mot centrum finns har alternativet avskrivits som intressant för kommunen att arbeta vidare med.



Figur 11. Karta med markerade tidigare studerade alternativ. P/J är ungefärligt läge för nuvarande planalternativ samt jämförelsealternativ. N är läge för befintlig järnvägsstation och busstation (nollalternativ). F är läget för alternativ Folkungavallen. S är läget för alternativ Sunlight.

7 MILJÖASPEKTER

7.1 Buller & vibrationer

7.1.1 Bedömningsgrunder

Riktvärden och rekommendationer från följande dokument är aktuella för Nyköpings Resecentrum:

- Förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader SFS 2015:216
- Infrastrukturpropositionen 1996/97:53
- Boverkets byggregler
- Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder¹
- Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus²
- Riktvärden för bedömning av komfort i byggnader enligt SS 460 48 61 (baseras på den internationella standarden ISO 2631-2 och ger vägningskurvor, för människans känslighet mot olika frekvenser hos vibrationer)

Bussterminalen har bedömts som trafikbuller eftersom den huvudsakliga aktiviteten där utgörs av- och påstigningar på bussar.

Riktvärden för trafikbuller vid bostäder

I april 2015 utfärdade regeringen en ny förordning om trafikbuller vid bostadsbyggande, SFS 2015:216. Förordningen innehåller riktvärden för omgivningsbuller vid bostadsbyggnader och ska från och med den 1 juni 2015 tillämpas vid bedömningar enligt plan- och bygglagen och miljöbalken. Riktvärden för buller från trafik enligt förordningen framgår av Tabell 9 nedan.

Tabell 9. Riktvärden för buller från trafik enligt SFS 2015:216 som tillämpas vid nybyggnation

	Ekvivalent ljudnivå, dB(A)	Maximal ljudnivå, dB(A)
Ljudnivå utomhus vid fasad (frifältsvärde)	60 ³	-
Ljudnivå utomhus vid uteplats i anslutning till bostad	50	70 ⁴

Om värdet 60 dB(A) vid fasad överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en ljuddämpad sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå och 70 dB(A) maximal ljudnivå inte överskrids vid fasaden (gäller nattetid kl. 22:00-06:00).

¹ Naturvårdsverket, ÄNR NV-08465-15

² FoHMFS 2014:13

³ För bostäder om högst 35 m² är riktvärdet vid fasad 65 dB(A).

⁴ Värdet får överskridas fem gånger per timme mellan kl. 06-22, dock aldrig med mer än 10 dB(A).

Infrastrukturpropositionen 1996/97:53

Riktvärden för buller från trafik, enligt riksdagsbeslut 1996/97:53, framgår av Tabell 10.

Tabell 10. Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder eller väsentlig ombyggnad av trafikleder

	Ekvivalent ljudnivå, dBA	Maximal ljudnivå, dBA
Ljudnivå inomhus	30	45 ⁵
Ljudnivå utomhus vid fasad (frifältsvärde)	55	-
Ljudnivå utomhus vid uteplats i anslutning till bostad	-	70

Boverkets byggregler

Inomhusnivåer regleras inte bara genom givna riktvärden i 7. Boverkets byggregler, BBR, gäller vid nybyggnation av byggnader och anger att "byggnader som innehåller bostäder, deras installationer och hissar ska utformas så att ljud från dessa och från angränsande utrymmen likväl som ljud utifrån dämpas. Detta ska ske i den omfattning som den avsedda användningen kräver och så att de som vistas i byggnaden inte besväras av ljudet."

I BBR redovisas högsta ljudnivåer från yttre ljudkällor. Ett urval av dessa ses i Tabell 11 nedan. För lokaler anges inga kravvärden i BBR, däremot hänvisas det till att ljudklass C i svensk standard 25 268 utgör minimikrav i nybyggda hus med exempel kontor.

Tabell 11. Riktvärden i BBR gällande bostäder och kontor. Värden för kontor är hämtade från svensk standard 25 268, ljudklass C.

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} inomhus	Maximal ljudnivå, L_{max} inomhus
Kontor - cellkontor	30 dBA	45dBA
Kontor - konferensrum	30 dBA	45 dBA
Bostäder – I utrymme för vila och daglig samvaro	30 dBA	45 dBA

⁵ Gäller nattetid

Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder

Naturvårdsverket har i oktober 2016 gett ut en vägledning gällande riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid bostäder och hur de bör tillämpas (se Tabell 12). Enligt praxis har det i äldre befintlig miljö inte bedömts att åtgärder rutinmässigt ska övervägas även om nivåerna för god miljö inte klaras. Istället har de så kallade "åtgärdsnivåerna" använts för att avgöra om åtgärder i normalfallet behöver övervägas i äldre befintlig miljö. Med "äldre befintlig miljö" avses bostäder byggda före våren år 1997 samt att den bullrande vägen eller spåret inte byggts eller väsentligt byggts om efter denna tidpunkt (se Tabell 13).

Tabell 12. Riktvärden för buller vid befintliga hus.

	Bostads fasad, Leq,24h (dBA)	Bostads uteplats, L _{max} (dBA)	Bostads uteplats, L _{max} (dBA)
Buller från väg	55	~55 ⁶	70 ⁷
Buller från spår	60	55	70 ⁸

Tabell 13. Åtgärdsnivåer för "äldre befintlig miljö" (infrastrukturproposition 1996/97:53 och efterföljande praxis)

Buller från väg utomhus, fasad (Leq24h)	Buller från spår inomhus natt (L _{max})
65 dBA	55 dBA ⁸

Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus

Folkhälsomyndighetens riktvärden för buller inomhus är ekvivalent ljudnivå 30 dBA och maximal ljudnivå 45 dBA. Härutöver finns riktvärden för lågfrekvent buller (Tabell 14).

⁶ Varken propositionen eller praxis har någon tydlig angivelse för vägbuller vid uteplats. Enligt Naturvårdsverket är en tänkbar nivå för god miljö kvalitet 55 dBA Leq,24h (samma som för spår samt ambitionsnivå enligt Naturvårdsverket 2001, Dnr 540355-01).

⁷ Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme, dag och kväll (kl. 06-22).

⁸ Tidsvägning Fast. Angiven nivå inomhus motsvarar en utomhusnivå vid fasad på ca 85 dBA (L_{max}), beroende på fasadens isolering. Värdet inomhus får överskridas maximalt 1-5 ggr/årsmedelnatt i rum för sömn och vila (sovrum), kl. 22-06.

Tabell 14. Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller (ekvivalent ljudnivå) inomhus

Tersband (Hz)	31,5	40	50	63	80	100	125	160	200
FoHMFS riktvärden (dB)	56	49	43	42	40	38	36	34	32

Riktvärden för markvibrationer

Svensk Standard SS 460 48 61, som baseras på den internationella standarden ISO 2631–2, ger vägningskurvor, för människans känslighet mot olika frekvenser hos vibrationer, samt rekommendationer för riktvärden (se Tabell 15). Riktvärdena ska tillämpas vid nyetableringar, nybebyggelse, befintlig bebyggelse och mer strikt för bostäder i samband med vibrationsalstrande verksamhet, såsom spårbunden och vägburen trafik.

Tabell 15. Riktvärden för bedömning av komfort i byggnader enligt SS 460 48 61. Värdena avser uppmätta nivåer inomhus i bostäder (RMS). Källa: Sweco, 2017.

Störningsområde	Vägd hastighet (mm/s)	Anmärkning
Liten störning	0,1 - 0,4	Knappt/ej kännbar för människor
Måttlig störning	0,4 - 1,0	Delvis kännbar för människor
Sannolik störning	1,0 - 2,0	Kännbar för människor. Upplevs som störande
Stor störning	> 2,0	Obehaglig störning. Mycket kännbar

Bedömning utifrån ovanstående riktlinjer

Buller från spårtrafiken, inklusive stopp för tågmöten, på- och avstigning vid station, bedöms som trafikbuller. Även buller från bussterminalen bedöms som trafikbuller, enligt den gällande principen att buller från stopp vid busshållplatser bedöms som trafikbuller. Den huvudsakliga aktiviteten från en busstation är på- och avstigning, där bullret från bussar i rörelse (genomfartstrafik) är av störst betydelse. Bussar på tomgång ger lägre nivåer vid bostäderna i närheten. För jämförelsealternativet (som utvecklats tidigare än planförslaget) har dock en annan bedömning gjorts, där bullret bedöms som industri- och annat verksamhetsbuller enligt tidigare principer.

Bedömningen av god boendemiljö avseende trafikbuller har för det nybyggda bostadshuset längs Södra Bangårdsgatan/Järnvägsgatan skett utifrån SFS 2015:216 och Boverkets byggregler. För befintliga hus norr om järnvägen samt bostadshus längs Brunnsgratan sker bedömningen utifrån infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och praxis för åtgärdsnivåer gällande "äldre befintlig miljö". Längs Södra Bangårdsgatan görs bedömningen utifrån infrastrukturpropositionen 1996/97:53 eftersom vägen genomgår

ändringar. Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent ljud inomhus beaktas. För det nybyggda verksamhetshuset längs Brunnsgatan görs bedömningen enligt Boverkets byggregler som ska följas vid nybyggnation.

Planförslaget innebär stora förändringar av trafikflöden med nya dragningar av vägar inom detaljplaneområdet. Där bedöms inte "åtgärdsnivåerna" i äldre befintlig miljö i detta fall vara tillämpbara.

Utförda utredningar

En bullerutredning har gjorts av Sweco avseende planförslag och nollalternativ (Sweco, 2018). I bullerutredningen har indata gällande järnvägstrafik erhållits från Cowi, som utför bullerutredning åt Trafikverket. Övriga underlag kommer från tidigare utredningar (ÅF, 2014), indikativa trafikbullermätningar i bostäder utförda 2017, inventering av fasaders ljudisolering (Trafikverket) och inventering av uteplatser (Sweco, 2017).

Det område vid resecentrum där det har genomförts vibrationsmätning från tågtrafiken ligger vid det befintliga stationshuset, vid Järnvägsgatan, I den undersökningen mättes även vibration från busstrafik (Trafikverket, 2017).

Det har även genomförts en vibrationsutredning avseende vibrationer från busstrafik i området (Sweco, 2017). ÅF har i uppdrag av Trafikverket genomfört en kompletterande beräkning av stomljud från tågtrafiken på närliggande fastigheter (2019).

7.1.2 Nulägesbeskrivning

Buller

I dagsläget har merparten av fastigheterna på Södra Bangårdsgatan ekvivalent ljudnivå från trafiken vid fasad mellan 59 och 62 dBA. Dessa hus påverkas till största delen av vägtrafiken på Södra Bangårdsgatan. Mot Södra Bangårdsgatan överskrids riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid samtliga fasader idag. Även ljudnivåerna gällande ekvivalent och maximal ljudnivå inomhus överskrids i flertalet hus längs denna gata. Bussar trafikerar denna gata och vägbanan ligger nära fasaderna. Fasader ut mot Brunnsgatans södra del får ekvivalenta ljudnivåer på 66 dBA. En fasad vid Brunnsgatans norra del får ekvivalent ljudnivå överstigande 65 dBA. Längs Norra Bangårdsgatan, som i dagsläget inte trafikeras av bussar, ligger de ekvivalenta ljudnivåerna vid fasad mellan 51 och 56 dBA. Maximala ljudnivåer för fastigheter vid de ovan nämnda gatorna är som högst 88 dBA vid fasad. Vid Norra Bangårdsgatan ger tåg upphov till de högsta nivåerna. För övriga gator orsakas de högsta nivåerna av vägtrafik. Dessa värden överskrider riktvärden för buller.

Vibrationer

Vibrationer uppkommer från bland annat passerande gods- och persontågtrafik idag. Resultatet av vibrationsmätningen på järnvägsgatan (Trafikverket, 2017) visar att busspassager dominerar uppmätta toppvärdesnivåer. Tågpassagera var däremot mer långvariga, men uppmätta nivåer bedöms hålla sig inom riktvärdena. Det har även genomförts en vibrationsutredning avseende vibrationer från busstrafik i området (Sweco, 2017). Den genomfördes i fastigheter på Norra och Södra Bangårdsgatan. Syftet med

mätningen var att simulera eventuella vibrationer, när resecentrum är utbyggt och bussar passerar på Norra Bangårdsgatan för att se påverkan på omkringliggande bostadshus. Mätningar i bostäder på Södra Bangårdsgatan utfördes på befintlig busstrafik, medan mätningar på Norra Bangårdsgatan genomfördes med en abonnerad buss, eftersom denna gata idag inte trafikeras med bussar. När det gäller vibrationer på Södra Bangårdsgatan, är de knappt mätbara i dagens läge. För Södra och Norra Bangårdsgatan har Trafikverket inte genomfört någon vibrationsmätning med avseende på tågtrafik. I nuläget påverkas inte Norra Bangårdsgatan av vibrationer från väg.

Stomljud från tågbanan

En beräkning av stomljud längsmed tågbanan har genomförts (ÅF, 2019). Beräkningarna gjordes för fyra stycken fastigheter, varav två av dem ligger inom aktuell detaljplans påverkansområde, fastigheterna Filen 12 (Norra Bangårdsgatan) och Skrivaren 18-19 (Södra Bangårdsgatan). Avstånd till närmaste spår är 47 meter respektive 43 meter. Beräkningarna visar att riktvärdet $L_{max,FAST}$ 35 dBA innehålls för de aktuella fastigheterna, oavsett typ av grundläggningmaterial för fastigheterna, se Tabell 16.

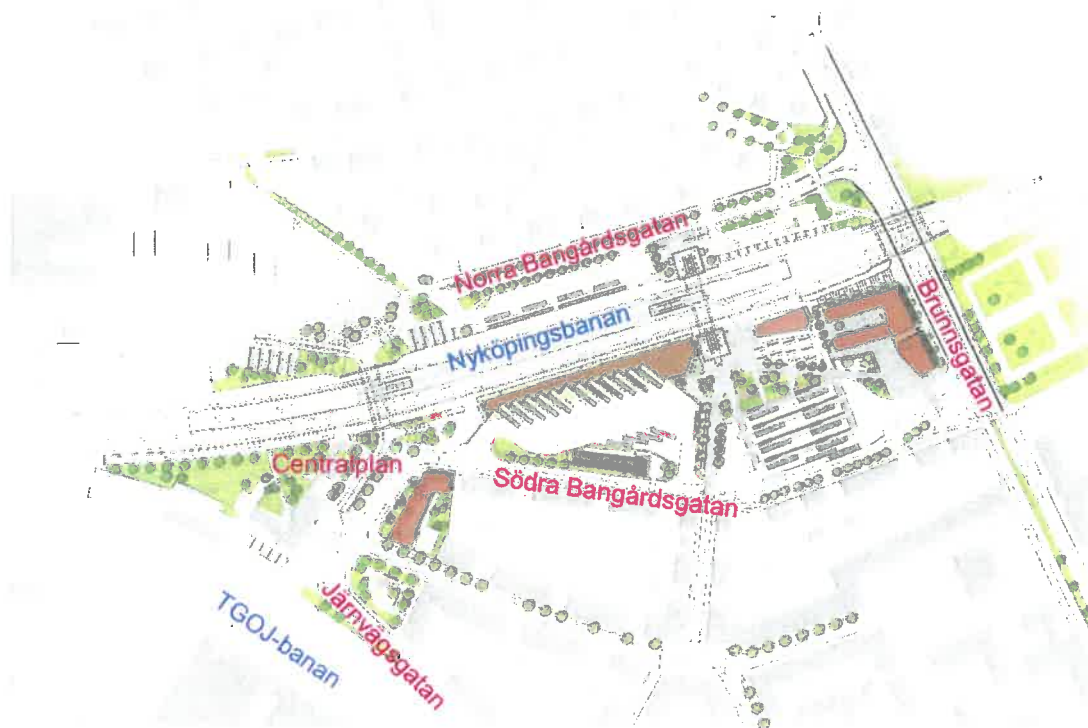
Tabell 16. Beräkningsresultat stomljudsnivåer $L_{max,FAST}$ per olika typ av grundläggning under banan. Källa: ÅF, 2019.

Fastighet	Avstånd (m)		Fyllning under byggnad (m)	Stomljuds nivå FAST dBA
Bana grundlagd på berg		Friktionsmaterial under underballast (m)		
Filen 12	47	7	0,5	24
Skrivaren 18-19	43	6	0	28
Bana grundlagd på jord		Material under byggnad (m)		
Filen 12	47	6 m friktionsjord	0,5	17
Skrivaren 18-19	43	6 m jord och siltig sand	0	21

7.1.3 Konsekvenser av planförslaget

Buller

En översiktskarta över området enligt planförslaget ses i Figur 12.



Figur 12. Skiss över planalternativet för Nyköpings resecentrum.

I planalternativet ökar persontåg med totalt 30 tåg/dag medan antalet godståg ökar med 16 tåg/dag, jämfört med nollalternativet. Dessutom ökar passagerartågens hastighet till 130 km/h (110 km/h för X60) mot 70 km/h i dagsläget och nollalternativet. Persontågens längd minskar från 160 m långa till 125 meter långa (75 meter för X60).

Från och med hösten 2019 bedrivs stadsbussarna i Nyköping med el, vilket medför en minskad bullerpåverkan från busstrafiken. Detta har dock inte tagits med i beräkningarna i bullerutredningen.

Området norr om järnvägen

Bostadshus norr om järnvägen, längs Norra Bangårdsgatan respektive Brunnsgatan, får bullernivåer vid fasad över riktvärde enligt infrastrukturproposition 1996/97:53. Detta gör att inomhusnivåerna i flertalet bostäder längs denna gata också kommer att överstiga gällande riktvärden. Jämfört med nollalternativet gör planförslaget att de ekvivalenta ljudnivåerna vid fasad ökar vid vissa fastigheter längs Norra Bangårdsgatan, med upp till 3 dB, och sjunker vid vissa, upp till 5 dB. De maximala ljudnivåerna vid fasad, minskar med planförslaget jämfört med nollalternativet. Störst är minskningen längs Norra Bangårdsgatans västra del där nivåerna går ner med över 10 dB.

Buller från tågtrafik

Ljudnivån från tågtrafiken minskar på grund av de skärmar som byggs i samband med att järnvägsanläggningen byggs om. Den sammanlagda ekvivalenta ljudnivån blir i stort sett oförändrad i planalternativet, jämfört med nollalternativet.

Men, även med de inplanerade bullerskyddsskärmarna vid spår är det buller från tåg som ger de högst maximala och ekvivalenta ljudnivåerna. De höga ljudnivåerna från spår, gör att behovet av fastighetsnära bullerskyddsåtgärder kommer att behöva utredas inom arbetet med projekteringen av järnvägen, som Trafikverket upprättar. Utan kompletterande bullerskyddsåtgärder bedöms bullerpåverkan att bli betydande.

Buller från vägtrafik

Den ekvivalenta och maximala ljudnivån från vägtrafiken ökar på grund av den ökade trafikmängden. För bostäder längsmed Norra Bangårdsgatan kommer inte den *ekvivalenta* ljudnivån från vägtrafiken att överstiga riktvärdet på 55 dBA. Däremot kommer riktvärdet överstigas vid två fastigheter längs med Brunngatan norr om järnvägen (Borren 1 och 5). *Maximal* ljudnivå från vägtrafiken överskrider riktvärdet på 45 dBA inomhus för ett flertal fastigheter längs Norra Bangårdsgatan, dessa kommer att behöva åtgärdas med fasadåtgärder.

Området söder om järnvägen

Dessa hus påverkas till största delen av vägtrafiken på Södra Bangårdsgatan, men även från Brunngatan. På grund av det stora antalet bussar på Södra Bangårdsgatan tillämpas riktvärdena ifrån infrastrukturpropositionen 1996/97:53, se Tabell 10, med riktvärden inomhus skärpta med 4 dB för att ta hänsyn till risk för lågfrekvent buller. Mot Södra Bangårdsgatan överskrider riktvärdet för *ekvivalent* ljudnivå vid samtliga fasader. Riktvärden inomhus, gällande ekvivalent och *maximal* ljudnivå, överskrider i flertalet hus längs denna gata. Fasadåtgärder i form av byte av fönsterglas och friskluftsventiler bör utföras för fastigheter utmed Södra Bangårdsgatan.

För planområdets södra del kring Södra Bangårdsgatan och Brunngatan, kommer den maximala ljudnivån vid fyra stycken uteplatser att överskridas. För uteplatsen intill Brunngatan beräknas även riktvärdet för ekvivalent ljudnivå överskridas (Figur 13). De berörda uteplatserna gäller fastigheterna Konduktören 13 och 20 samt skrivaren 15 och 16. Uteplatserna kan klara riktvärdena om lokala bullerskyddsskärmnar uppförs.



Figur 13. Illustration över vilka uteplatser som får överskridande bland befintlig bebyggelse. I figuren visas maximal ljudnivå.

De tunga fordon som kommer att trafikera området utgörs av lastbilar, stadsbussar och regionalbussar. Stadsbussarna i Nyköping utgörs av elbussar från och med augusti 2019. Elbussar är energieffektiva fordon som ger mindre utsläpp och tystare trafik. De ljudnivåer som redovisas ovan genereras av tunga fordon med förbränningsmotor dvs lastbilar och regionalbussar. Maximala ljudnivåer över riktvärden inomhus, samt på uteplats, kommer inte uppstå vid passage av en elbuss, dock vid passage av andra tunga fordon.

Jämfört med nollalternativet ökar de ekvivalenta ljudnivåerna vid fasad generellt med någon decibel med planalternativet. Mest ökar nivåerna längs gatans västra del där husen ligger närmare järnvägen där trafiken ökar med planförslaget. Intill gatans mitt sjunker i stället den ekvivalenta ljudnivån med ett par dB. De maximala ljudnivåerna vid fasad ökar med planförslaget eftersom fler bussar trafikerar vägen och avståndet till närmaste körbanan minskar. Längs Södra Bangårdsgatans östra del minskar de maximala ljudnivåerna med ca 7 dB i planalternativet jämfört med nollalternativet då bussar leds bort något från husen samt via de tillbyggda busshållplatserna.

Nybyggda verksamhetshuset med möjlighet för kontor och verksamhet

Planförslaget innebär att huset byggs på ett mycket bullerutsatt läge. För att uppfylla riktvärden för buller inomhus, behöver föreslagna åtgärder i avsnitt 7.1.6 vidtas. Huset kommer att utsättas för buller både från väg och järnväg, vilket innebär att olika hänsyn behöver tas vid dimensionering av husets fasader. Husets fasader kommer att utsättas för ekvivalenta ljudnivåer upp till 67 dBA och maximala ljudnivåer upp till 92 dBA.

Planerat bostadshus i västra delen av planområdet (Skrivaren 9)

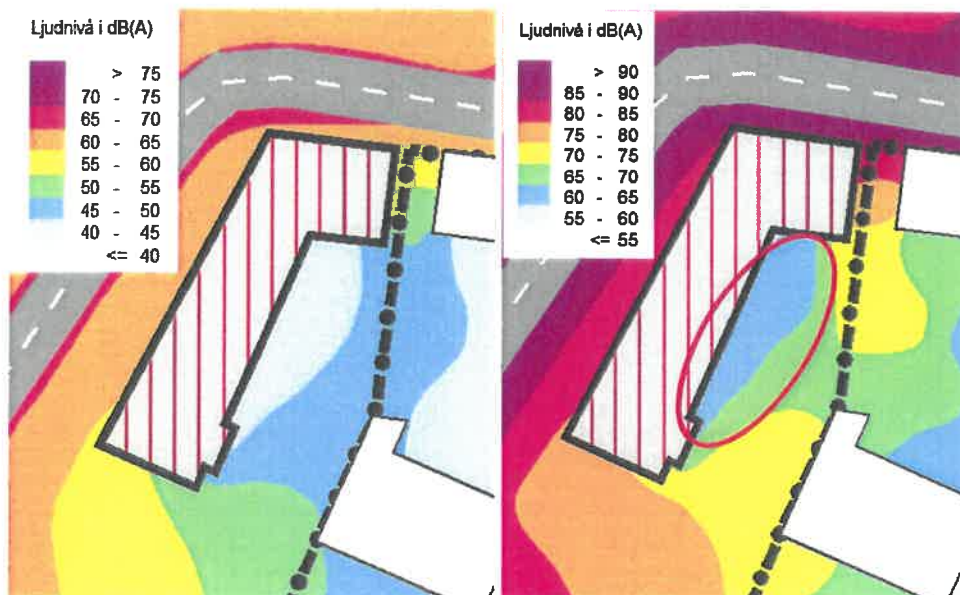
Det nya bostadshuset kommer att utsättas för höga ekvivalenta ljudnivåer. Närmast järnvägen erhålls 63 dBA ekvivalent ljudnivå och 87 dBA maximal ljudnivå. Mot västra delen av Södra Bangårdsgatan fås 64 dBA vid fasad. Om 60 dBA ekvivalent ljudnivå överskrider vid fasad ska minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet vändas mot sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå klaras. Genom att titta på de beräknade maximala ljudnivåerna på fasad kan konstateras att tillgång till bullerdämpad sida endast finns på våning 1. Ett sätt att åstadkomma bullerdämpad sida är att lägenheterna förses med balkong mot gårdssidan och att dessa förses med delvis, ljudtät, inglasning. Maximalt 75 % inglasning av balkonger tillåts, enligt Boverket tillämpning för att balkongen ska räknas som uteplats och fasad bakom inglasningen ska räknas som bullerdämpad sida, se Bland annat Boverkets allmänna råd 2008:1. Ett alternativ till bullerdämpad sida är att endast lägenheter med som störst 35 m² byggs.

I Figur 14 nedan redovisas en möjlig byggnadsutformning som medför att alla lägenheter ges tillgång till bullerdämpad sida där ekvivalent ljudnivå inte överskrider 55 dBA, och maximal ljudnivå inte överskrider 70 dBA. Det betyder att riktvärden enligt SFS 2015:216 innehålls.



Figur 14. Exempel på lösning där alla lägenheter ges tillgång till bullerdämpad sida. Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska ges tillgång till den bullerdämpande sidan (maximal ljudnivå överskrider inte 70 dBA).

Riktvärdet för uteplats uppfylls på innergården (Figur 15). Här kan en gemensam uteplats anläggas. Med balkongskärmar, enligt exemplet ovan, innehålls riktvärden för uteplats även på balkongerna.



Figur 15. Illustration av den nya bostadsbyggnaden. Till vänster visas ekvivalent ljudnivå och till höger maximal ljudnivå. Riktvärdet för uteplats klaras där ljudnivån inte överstiger 70 dBA maximal ljudnivå (markerat i gult).

För att uppfylla riktvärden inomhus ska fasader, inklusive fönster och eventuella friskluftsventiler, utformas så att de reducerar buller från väg- och spårtrafik i tillräcklig utsträckning och innehåller riktvärden enligt Tabell 10. Vid dimensionering ska hänsyn tas till att ljudet i huvudsak utgörs av vägtrafikbuller.

Bedömning

Buller

Sammanfattningsvis visar trafikbullerutredningen att bostadshus längs Södra Bangårdsgatan och korsningen Brunngatan/Södra Bangårdsgatan, får trafikbullernivåer vid fasad som överstiger Infrastrukturproposition 1996/97:53. Ljudnivåerna inomhus överskrids idag, vilket de även riskerar att göra med planförslaget där det även ökar något. Konsekvenserna för de boende längs Södra Bangårdsgatan och korsningen vid Brunngatan bedöms därför bli märkbart negativa.

Enligt bullerutredningen finns det dock goda möjligheter till att få ner bullernivåerna rejält inomhus med nedan föreslagna åtgärder (se avsnitt 7.1.6.). Om dessa åtgärder samt bullerdämpande åtgärder för de utpekade uteplatserna i området genomförs, bedöms konsekvenserna att bli små negativa och bullret minskar jämfört med nuläget.

Vid Norra Bangårdsgatan är det främst bullernivåerna från bil- och busstrafik som kommer att öka. Bullret från tågtrafiken kommer att minska något, då bullerskärmar mellan vägen och spårområdet kommer att byggas. Sammantaget bedöms planförslaget

ge märkbart negativa konsekvenser för detta område, om inte åtgärder enligt avsnitt 7.1.6 genomförs för att minska bullernivåerna inomhus.

Det nya huset vid Centralplan planeras i ett läge utsatt för mycket buller. Husets föreslagna utformning, med inglasade loftgångar mot gatan samt delvis inglasade balkonger mot innegården (se Figur 14), medför att riktvärden för buller ska kunna hållas.

Området har idag höga bullernivåer och i jämförelse med nollalternativet bedöms planförslaget sammantaget ge risk för små positiva konsekvenser, genom att de nya byggnaderna inom resecentrum samt bullerplank längs med järnvägsspåren, blir ljuddämpande för omkringliggande bebyggelse.

Vibrationer

Resultatet från vibrationsmätningarna avseende busstrafik på Norra och Södra Bangårdsgatan visar att de högsta värdena uppmättes till 0,29 mm/s. Detta innebär en liten störning, d v s knappt/ej kännbar för människor när det gäller komfort i byggnader. Resultatet från Trafikverkets (2017) vibrationsmätning på Järnvägsgatan, visar att passerande tåg orsakar samma nivå av vibrationer som busstrafiken på Järnvägsgatan gör. Utav de resultat som finns från vibrationsmätningar i området, bedöms konsekvenser avseende vibrationer för de boende i området bli små, eftersom att vibrationerna från tåg- och busstrafiken knappt kommer att vara kännbara.

7.1.4 Konsekvenser av jämförelsealternativet

För jämförelsealternativet (se avsnitt 6.1) har en särskild bullerutredning gjorts (ÅF, 2014). Vid den befintliga bebyggelsen längs Norra Bangårdsgatan uppgår de ekvivalenta ljudnivåerna till 55-65 dBA, medan de längs Södra Bangårdsgatan uppgår till 60-65 dBA. Den befintliga bebyggelsen på Södra Bangårdsgatan får ca 85 dBA maximal ljudnivå och husen på Norra Bangårdsgatan får 75-80 dBA, förutom några hus som blir skärmade av parkeringshuset.

Den befintliga bebyggelsen längs Södra Bangårdsgatan samt nybebyggelsen kommer med största sannolikhet att ha bullernivåer över riktvärdena, beroende på hur trafiken kommer att röra sig längs gatorna runt och inom planområdet.

Buller från busstrafik inom området ger ca 50-55 dBA ekvivalent och cirka 70 dBA maximal ljudnivå. Jämförelsealternativet bygger på ett tidigare planförslag då buller från busstationen bedömdes som externt industribuller. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå (avseende industribuller) överskrids dag, kväll samt natt. Maximal ljudnivå överskrids nattetid.

Utifrån detta bedöms jämförelsealternativet ge risk för små negativa konsekvenser.

7.1.5 Konsekvenser av nollalternativet

I nollalternativet ökar antalet gods- och passagerartåg. Trafiken på de berörda gatorna ökar också. Fasader ut mot Södra Bangårdsgatan får ekvivalenta ljudnivåer vid fasad mellan 61 och 64 dBA. Längs Brunngatans södra del fås mellan 65 och 66 dBA vid

fasad ut mot gatan. Fastigheter utmed Norra Bangårdsgatan får ekvivalenta ljudnivåer vid fasad mellan 55 och 61 dBA. De maximala ljudnivåerna ligger ungefär på samma nivåer som i nuläget. Vid vissa fasader kan de maximala ljudnivåerna gå upp marginellt. Nollalternativet bedöms ge oförändrade konsekvenser då alternativet endast kan antas medföra mycket liten ökad påverkan (ca 1 dBA mer än nuläget).

7.1.6 Atgärdsförslag

Vid dimensionering av husfasader för det nya verksamhetshuset ska hänsyn tas till vilken ljudkälla som är dimensionerande för respektive fasad, vägtrafikbuller från öster och tågtrafikbuller från norr.

För att nå riktvärden för buller inomhus behöver åtgärder för husen längsmed Södra Bangårdsgatan samt två fastigheter vid Brunnsgratan (Borren 1 och 5), genomföras. Hänsyn behöver tas till att det är både buller från både väg och järnväg. Åtgärder kan ske i form av byte av fönsterglas och friskluftsventiler. Åtgärder i form av tilläggsisolering på fasaderna vid Södra Bangårdsgatan rekommenderas inte då det kan uppstå problem med fukt, på grund av befintlig konstruktion.

För att minska bullernivåerna inomhus för de hus på Norra Bangårdsgatan och norra delen av Brunnsgratan där nivåer för inomhusbuller överskrider, behöver arbetet med skyddsåtgärder samordnas med Trafikverket. Detta på grund av att det varierar från hus till hus vilken bullerkälla som orsakar behovet av skyddsåtgärd. Det behöver även beaktas att buller från tågtrafik och vägtrafik har olika spektrum, så att genomförda skyddsåtgärder medför att buller från båda bullerkällorna innehåller riktvärdet efter genomförd åtgärd. Med skyddsåtgärder beräknas riktvärden inomhus kunna innehållas.

7.2 Olycksrisker

7.2.1 Bedömningsgrunder

I miljöbalken, (SFS 1998:808), ställs krav på att människors hälsa ska skyddas. Kraven definierar en hållbar utveckling där nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Begreppet olycka saknas i miljöbalken och istället talar man där om "skador och olägenheter för människors hälsa och miljö". Begreppet beskrivs dock mer ingående bland annat i lag (2003:778) om skydd mot olyckor. "Olycka" innebär plötsligt inträffade händelser som har medfört eller kan medföra skada. Ditt räknas händelser som beror på företeelser i naturen, eller som inträffar utan människors handlande. Som olyckor räknas också händelser som beror på människors handlande eller underlåtenhet att handla.

Rekommendationer och riktlinjer

Lagstiftningen anger när en riskanalys bör göras men inte i detalj hur en sådan ska utföras eller vad den ska innehålla.

I Räddningsverkets rapport Värdering av risk (1997) anges förslag på acceptanskriterier för värdering av risker från farlig verksamhet och transporter. Acceptanskriterierna

presenteras i form av ett intervall, vilket vanligen kallas för ALARP-området (As Low As Reasonably Practicable):

- Risker som överstiger ALARP-området anses vara för stora och åtgärder måste vidtas. Risker i denna nivå ska inte accepteras för nya anläggningar.
- Risknivåer som hamnar inom ALARP-området ska reduceras så långt det är praktiskt möjligt och ekonomiskt rimligt.
- Risknivåer under ALARP-området bedöms utan vidare åtgärder som acceptabla.

Individrisknivå betecknar sannolikheten per år att omkomma för personer som befinner sig på olika avstånd från riskobjektet. Risknivån avtar med avståndet från riskobjektet eftersom större olyckor med långa konsekvensavstånd är mindre sannolika jämfört med mindre olyckor med korta konsekvensavstånd.

I rapporten *Värdering av risk* föreslås följande kriterier för individrisk:

- Övre gräns för ALARP (område där risker under vissa förutsättningar kan tolereras):
10⁻⁵ per år.
- Nedre gräns för ALARP (alternativt övre gräns för område där risker kan anses små):
10⁻⁷ per år.

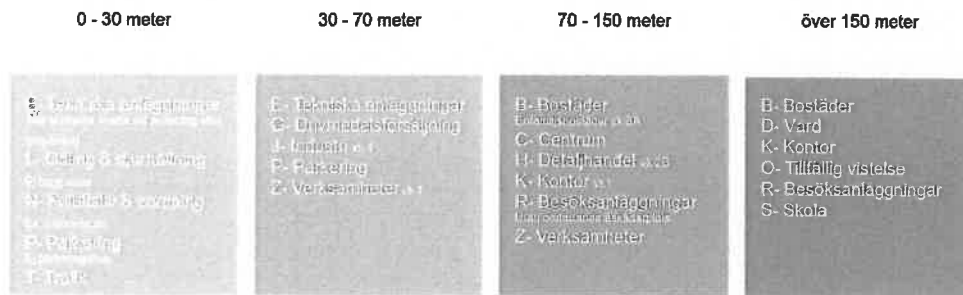
Dessa kriterier är etablerade för riskbedömningar för farlig verksamhet och transport av farligt gods i Sverige.

Länsstyrelsen i Södermanlands län (2015) har tagit fram rekommendationer för hur hänsyn bör tas i den fysiska planeringen i anslutning till vägar och järnvägar med transporter av farligt gods. Dessa bygger till stor del på de riskvärderingskriterier som presenteras ovan.

I Länsstyrelsens riktlinjer rekommenderas att risker från farligt gods beaktas inom 150 meter från led för farligt gods i detaljplaneprocessen. En zonindelning för lämplig markanvändning intill transportleder för farligt gods presenteras också (se Figur 16). I princip hela planområdet ligger inom 150 meter från järnväg där farligt gods transporteras.

Om marken intill en transportled för farligt gods önskas användas på annat sätt bör riskerna förknippad med denna markanvändning utredas mer i detalj. I vägledningen redovisas vad som bör ingå i en sådan utredning för att den ska uppnå tillräcklig kvalitet.

Länsstyrelsen rekommenderade skyddsavstånd



Beteckningar i enlighet med Boverkets allmänna råd om planbestämmelser BFS 2014:5, DPB 1
Verksamhetsklasser (vk) enligt kapitel 5, Boverkets byggregler BFS 2011:6

Figur 1

Figur 16. Zonindelning för markanvändning intill transportled för farligt gods.

Utöver dessa riktlinjer för risknivåer rekommenderar Trafikverket ett generellt bebyggelsefritt avstånd från spår på 30 meter (från spårmitt på närmaste spår) för ny bebyggelse. I publikationen *Transportsystemet i samhällsplaneringen* skriver Trafikverket:

"Ett sådant avstånd ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka, och det möjliggör en viss utveckling av järnvägsanläggningen. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligtvis vistas, till exempel parkering, garage och förråd, kan dock finnas inom 30 meter från spårmitt. Hänsyn bör dock tas till möjligheterna att underhålla järnvägsanläggningen och bebyggelsen."

Bedömningskala

Konsekvenser avseende risknivå för olyckor om detaljplanen genomförs kan dels uppskattas på en absolut nivå och dels kan skillnader mellan de olika alternativen jämföras. Här görs i första hand en bedömning utifrån den absoluta risknivån, och i andra hand en bedömning av om risknivån ökar eller minskar jämfört med nuläge.

För olycksrisker används vanligtvis en sammanvägd bedömning av sannolikhet och konsekvens. I denna MKB används dock den bedömningskala som framgår av avsnitt 4, med följande preciseringar:

Stora konsekvenser	Projektet innebär en risknivå för människa, miljö och anläggningar som inte kan accepteras utan att åtgärder vidtas.
Märkbara konsekvenser	Projektet innebär en risknivå där ekonomiskt och praktiskt rimliga åtgärder behöver genomföras för att ytterligare sänka risknivå.
Små konsekvenser	Projektet innebär en risknivå som kan accepteras utan att ytterligare åtgärder vidtas.
Oförändrade konsekvenser	Genom ny utformning av väg/järnväg bidrar projektet till att risker sänks till en obetydlig nivå alternativt helt byggs bort.

Utförda utredningar

I underlaget till järnvägsplanen för ombyggnaden av Nyköpingsbanan ingår en första inledande riskutredning (ÅF, 2014). I denna riskutredning bedöms olyckstyperna Farligt gods, Mekanisk skada vid urspårning och Brandspridning från buss som relevanta att beakta i arbetet med detaljplan för det nya resecentrumet.

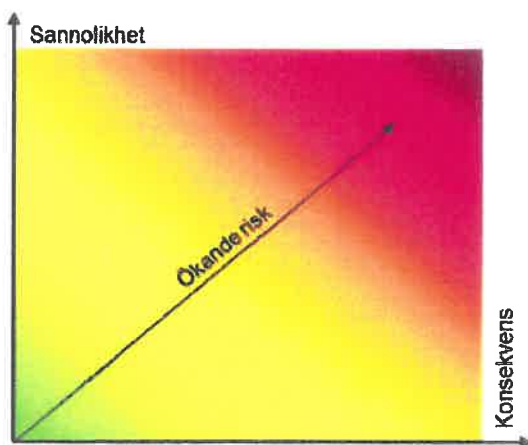
I underlaget till denna MKB för detaljplan Nyköping resecentrum, har det tagits fram en riskutredning (Sweco, 2018).

Som underlag för bedömning av risker i denna MKB har de ovan nämnda utredningarna samt underlag från Trafikverket från pågående arbete med järnvägsplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning använts. Bedömning av risker förknippade med brand i bussar baseras i huvudsak på en studie av risker med bussbränder som tagits fram av Sveriges Bussföretag år 2016.

7.2.2 Förutsättningar

Järnvägstrafik innebär risker för människor och miljö, samt verksamheter och infrastruktur i banans närhet. Urspårningar innebär påkörningsrisk i spårets närhet. Olyckor med farligt gods kan leda till att ett större utbredningsområde påverkas. Generellt betraktas tågtrafik som säker, men eftersom konsekvenserna kan bli stora vid en olycka är det ändå viktigt att risknivån beskrivs och det kan finnas anledning att vidta extra åtgärder för att uppnå en tillräcklig säkerhet.

Risk definieras som en sammanvägning av sannolikheten för en oönskad händelse och konsekvensen av denna händelse. Risken ökar desto större sannolikheten och/eller konsekvensen av en händelse är. Figur 17 illustrerar hur risken ökar med ökande sannolikhet och/eller konsekvens av en händelse.



Figur 17. Ökande risk beroende av sannolikhet och konsekvens.

Farligt gods

Trafikverket har inom arbetet med järnvägsplanen för Nyköpings resecentrum genomfört en riskanalys med avseende på farligt gods på Nyköpingsbanan och TGOJ-banan. Inom det arbetet har information om transporter av farligt gods sammanställts och individrisknivå beräknats.

Beräkningarna baseras på prognoser för 2040 och tar höjd för att godstrafik som i dagsläget går via Katrineholm i framtiden går via Nyköping. Konfidentiell statistik (som ej får publiceras i tabellform) från Trafikverket avseende år 2013 – 2015 visar att den transporterade mängden farligt gods som använts för beräkningarna är kraftigt överskattad. Trots detta har Trafikverket använt dessa data då det bedöms leda till konservativa (försiktiga) och robusta beräkningar av individrisk.

En viktig osäkerhetsfaktor är att fördelningen mellan ämnen som transporteras kan förändras över tid. Det kan alltså hända att farligare ämnen transporteras i högre utsträckning. Det är därför viktigt att, såsom Trafikverket gjort, använda antaganden om vilka ämnen som transporteras på ett sådant sätt så att risknivån inte underskattas, även om risknivån i nuläget troligtvis är betydligt lägre.

Eftersom sannolikheterna för olycka är så små används en logaritmisk skala för att värdera risknivån. Det krävs alltså relativt stora skillnader (minst fördubbling i trafik) för att se betydande skillnader i värdering av risknivån. Skillnaderna i trafik i nuläget och framtida trafikering ligger inom felmarginalen för beräkningarna. Därför har beräkningarna endast gjorts för den högre trafikeringen som förväntas i framtiden.

Beräkningarna för Nyköpingsbanan visar att individrisknivån ligger inom ALARP upp till 25 meter, det vill säga det område där risknivån är sådan att ekonomiskt och praktiskt rimliga åtgärder bör genomföras (Trafikverket, 2017).

För TGOJ-banan når individrisknivån idag aldrig över den gräns där åtgärder bör övervägas för farligt gods. För den sträckning som tangerar planområdet är risknivån således acceptabel utan åtgärd.

Det är dock viktigt att notera att enligt vägledningen från Länsstyrelsen i Södermanlands län ska det som kallas rimlighetsprincipen tillämpas, det vill säga att om det med rimliga tekniska och ekonomiska medel är möjligt att reducera eller eliminera en risk skall detta göras.

Mekanisk skada vid urspårning

Trafikverket har genomfört beräkningar för individrisk för mekanisk skada vid urspårning, med andra ord risken för att bli påkörd och som följd omkomma vid en eventuell urspårning. Eftersom urspårningar med större sidoavvikelse är ovanliga är det statistiska underlaget för en sådan beräkning osäker. Det finns vissa antaganden om att urspårningsavstånden är beroende av tågets hastighet, men det finns också underlag som tyder på att platsspecifika förhållanden är viktigare och att hastigheten är av underordnad betydelse (Banverket/Fredén, 2001).

Den av Trafikverket teoretiskt framräknade individrisker visar att risknivån är hög inom 6 meter och att åtgärder bör vidtas inom 10 meter. Om det handlar om känsligare bebyggelse med hög persontäthet inom 30 meter kan det dock vara motiverat att vidta åtgärder. För TGOJ-banan behöver risken för påkörning beaktas inom 9 meter från bandelen.

Brandspridning från buss

I den riskutredning som tagits fram av ÄF (2014) konstateras att sannolikheten för brand i buss är låg. För att minska sannolikheten för brandspridning om en brand ändå skulle uppstå rekommenderas ett avstånd på 8 meter från dockningsplats inom bussterminalen till närmsta fasad. Uppskattningsvis bedöms samma avstånd behöva hållas mellan dockningsplats inom bussterminalen och närmaste spår på järnvägen.

Under 2016 har även en rapport avseende bränder i bussar tagits fram av Sveriges bussföretag (Sveriges bussföretag, 2016). I rapporten konstateras att antalet bränder i bussar minskat de senaste åren, och detta tillskrivs i första hand förbättrade tekniska lösningar samt även bättre brandtränade chaufförer.

Olika drivmedel medför olika typer av faror. Vilket bränsle som kommer att användas kan inte styras i detaljplanen, men nedan förs ett resonemang som visar att val av drivmedel inte är avgörande för anläggande av bussterminal inom planområdet.

Biogas och naturgas är relativt svårantändligt och ett utsläpp av gas leder därför allra troligast till att gasen ventileras bort utan att antändas. Om gasbehållarna utsätts för brand kan det teoretiskt ge en jetflamma om säkerhetsventilen utlöser och gasen antänds. Uppskattningsvis är längden på en sådan jetflamma 4 till 5 meter (MSB, 2014). Detta har främst lett till diskussioner inom branschen om det är lämpligt med gasbussar inomhus eller i underjordiska konstruktioner. Jämfört med de tankvagnar med brandfarlig gas som går på järnvägen är mängderna gas i en buss relativt små (30–40 liter).

Flytande drivmedel kan läcka ut och ge kraftiga fordonsbränder eller pölbränder på marken. Diesel som är det vanligaste drivmedlet i konventionella bussar är dock relativt svårantändligt. Etanol och bensin antänds relativt enkelt. Om en etanoldriven buss brinner måste räddningstjänsten ha ett särskilt alkoholresistent skum för att släcka branden. Det är inte möjligt att släcka med vatten eller vanligt skum.

Enligt rapporten från Sveriges bussföretag (2016) är det mycket sällan som någon passagerare skadas svårt eller omkommer till följd av brand i buss i Sverige, senast någon omkom till följd av brand i buss är år 1976. Försäkringsbranschen har krav på automatiskt släcksystem, att ett sprinklersystem finns monterat i motorrummet, för att det ska vara möjligt att få brandförsäkra bussen. Kravet började gälla från och med 1 januari 2004 för bussar som nyregistreras och har en totalvikt över 10 ton. För närvarande har över 90 procent av alla bussar med totalvikt över 10 ton automatiskt släcksystem i motorrummet.

El och elhybridbussar utgör generellt en mindre brandrisk än bussar som drivs med andra drivmedel. Batteriet kan börja brinna vid stor mekanisk påfrestning, men släcks genom

nedkylning med stora mängder vatten. Risker med el och elhybrider är mindre för omgivningen än gasbussar.

7.2.3 Nulägesbeskrivning

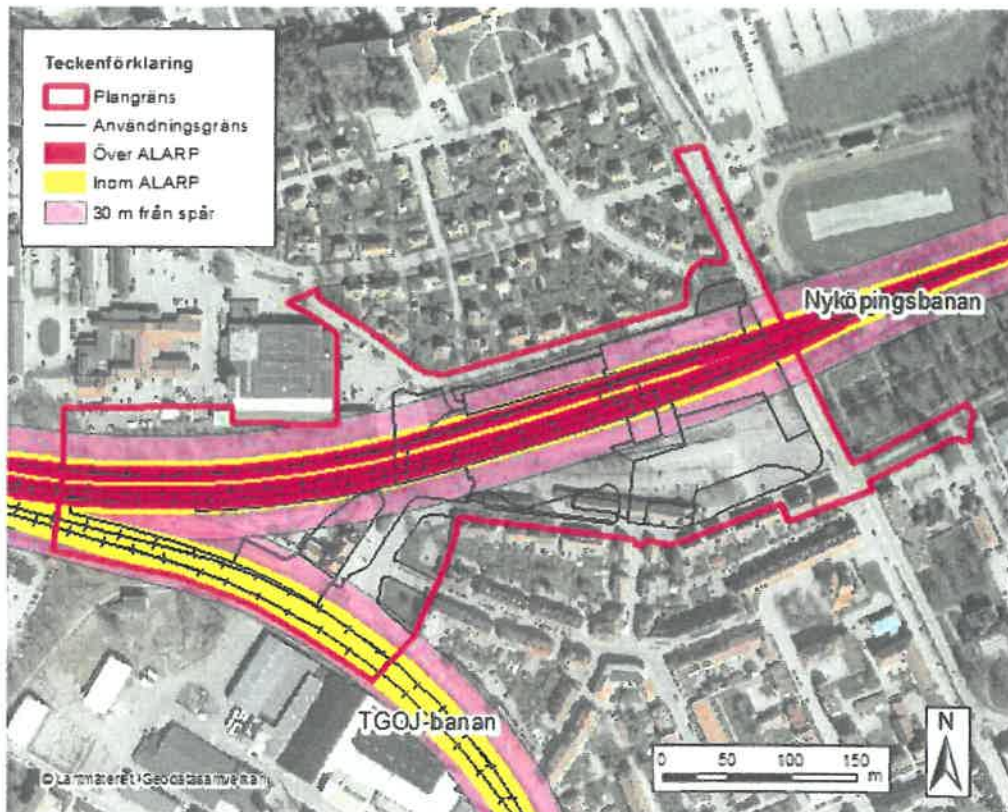
I nuläget passerar farligt gods på Nyköpingsbanan och TGOJ-banan vilket innebär risker för resenärer och omgivningen. Trafikeringen förväntas öka men risknivån bedöms i nuläget inte vara högre än vad Trafikverket visat i riskberäkningarna för järnvägsplanen längs Nyköpingsbanan (se avsnitt 7.2.4).

Resande och personal inom stationsområdet utsätts för en risknivå där riskreducerande åtgärder bör övervägas som om det gällt planläggning av ny bebyggelse.

7.2.4 Konsekvenser av planförslaget

Farligt gods och urspårningsrisk

På sikt kan godstrafiken genom Nyköping komma att mer än fördubblas jämfört med nuläget, genom att Nyköpingsbanan frigörs för mer godstransporter vid byggandet av Ostlänken. De riskberäkningar som är utförda inom arbetet med järnvägsplanen och detaljplanen baseras på dessa högre trafikmängder. Enligt beräkningarna medför den ökade godstrafiken ingen betydande förändring i värdering av risken från farligt gods genom Nyköping. Trafikverkets beräkningar visar att risknivån, inom 50 meter från spår med godstrafik, är av sådan art att åtgärder bör övervägas för sådan bebyggelse där personer uppehåller sig under längre tid (exempelvis bostäder, kontor, etc.) (Kontakt via mail, Trafikverket, 2016). I Figur 18 har riskavstånden från Trafikverkets beräkningar ritats in i planområdet.



Figur 18 Planområdet utritade zoner för individuella risker inom ALARP samt 30 meter som Trafikverkets rekommenderade som bebyggelsefritt. Flangränsen är inaktuell, men de utritade zonerna stämmer i kartan.

Inom planen föreslås ett bostadshus vid Centralplan. Detta hus placeras utanför de 30 meter som Trafikverket anser ska vara bebyggelsefritt (se Figur 18).

Enligt riktlinjerna från Länsstyrelsen i Södermanlands län behöver en riskbedömning göras för flerbostadshus som placeras närmare än 150 meter från led med farligt gods. Eftersom individuella riskerna är låga, enligt Trafikverkets beräkningar, är bedömningen att de platsspecifika förutsättningarna motiverar avsteg från detta avstånd. Bebyggelsen är skyddad från urspärning och läckage av farligt gods genom placeringen av den södra sidoplattformen i planförslaget. Samhällsrisken blir inte betydligt förhöjd av att ännu ett bostadshus uppförs (då detta påverkas av större bebyggelsevolym och inte endast en mindre förtätning av bostadsbebyggelse). Avståndet till led för farligt gods bedöms vara acceptabelt, med i planbestämmelserna införda åtgärder.

Söder om bostadshuset vid Centralplan anges i detaljplanen område för park. Detta anses vara acceptabelt ur riskhänseende, då parken ligger bortom de 30 meter från spårmittpunkt som är rekommenderat bebyggelsefritt avstånd. Trafikverkets beräkningar av individuell risk för TGOJ-banan når inte på något avstånd upp till en risknivå där åtgärder anses behöva övervägas. (För att nå upp till de risknivåer avseende påkörning där

riskreducerande åtgärder ska övervägas måste trafikeringen öka mer än 25 gånger.) Även avseende farligt gods bedömer Trafikverket att beräkningarna med marginal tar höjd för osäkerheter i framtida trafikökningar.

I planförslaget placeras en bussterminal inom 50 meter från spårmit. Bussterminalen och tågtrafiken hålls dock åtskild av en planerad perrong, vilket eliminerar eventuella risker som hade kunnat följa av den urspårningsrisk som tågtrafiken medför. I händelse av en olycka där brandfarlig vätska läcker från en godsvagn (det troligaste scenariot med farligt gods), utgör perrongen en barriär. Sannolikheten att bussterminalen utsätts för risken minskar därför betydligt eftersom vätska i de flesta fall inte kan rinna mot bussterminalen till följd av sidoperrongen. Det är tänkbart att en tankvagn vid olycka hamnar på ett sådant sätt att vätska kan rinna över perrongen, men sannolikheten för detta bedöms som mycket låg.

Ett resecentrum ökar antalet personer som kan befinna sig inom området vid händelse av en olycka med farligt gods. Resande och personal befinner sig där i vaket tillstånd med generell sett goda möjligheter att utrymma i händelse av en olycka. Eftersom de även drar nytta av spårtrafiken, är det rimligt att en förhöjd risknivå accepteras - en situation som råder på de flesta stationer runt om i landet.

Norr om spåren ligger de befintliga bostäderna mer än 50 meter från spårmit (det område där riskreducerande åtgärder bör övervägas) och risken är således acceptabel utan vidare analys.

Den nya perrong/plattform som ingår i planförslaget söder om järnvägen kommer att utgöra ett mycket gott skydd vid eventuell urspårning och i princip eliminera risken för personer på plattformen och på andra sidan plattformen. Resande som befinner sig inom stationsområdet bedöms således inte vara exponerade för den beräknade risknivån avseende påkörning i samband med urspårning.

Verksamhetshuset öster om resecentrum

Inom planen föreslås ett verksamhetshus med möjlighet till kontor och centrumverksamhet, 15 meter från spårmit öster om resecentrumet (Figur 19). Enligt vägledning från Länsstyrelsen i Södermanlands län är det rekommenderade skyddsavståndet från led med farligt gods för den här typen av byggnad minst 70 meter, om inte en mer detaljerad riskutredning kan visa att en acceptabel risknivå går att uppnå. Den aktuella byggnaden kommer innebära att fler personer befinner sig i närheten av spåret och därmed ge en ökad samhällsrisik. Men eftersom det rör sig om en enstaka byggnad bedöms det inte finnas något behov av att beräkna samhällsrisik (Sweco 2018). Närmast spåret är det som tidigare visats påkörning vid urspårning som utgör den största enskilda risken, men att risknivån är acceptabel ur individriskperspektiv redan på 10 meter för detta scenario. Generellt kan konsekvensen av att ett tåg spårar ur eller att en olycka sker med farligt gods, innebära att människor inne i byggnaden träffas av glassplitter, eller att byggnaden börjar brinna eller blir instabil p g a att ytterväggar skadas. I planförslaget har de skyddsåtgärder som föreslås i riskutredningen (Sweco, 2018), skrivits in som planbestämmelser för byggnaden. Mellan spåret och verksamhetshuset

ska ett urspårningskydd anläggas, fasad mot spårområdet ska utföras i brandteknisk klass EI60, fönster mot spårområdet ska vara icke öppningsbara samt att de ska utföras i laminerat glas. Dessa bestämmelser minskar risken för personskada om ett tåg spårar ur och krockar med byggnaden. Andra konsekvenser som kan uppstå vid en olycka är att giftig gas eller brandrök läcker in i byggnaden. För att minska risk för personskada vid en sådan händelse, ska enligt planbestämmelserna friskluftsintag vara placerade på sida bort från spårområdet eller på tak. Även samtliga utrymningsvägar ska finnas på sida som inte vetter mot spårområdet. Dessa skyddsåtgärder bedöms bidra till att byggnaden uppnår en acceptabel risknivå.



Figur 19. Verksamhetshuset som planeras i närheten av Nyköpingsbanan i östra delen av planområdet.

Parkeringshus vid Nöthagen

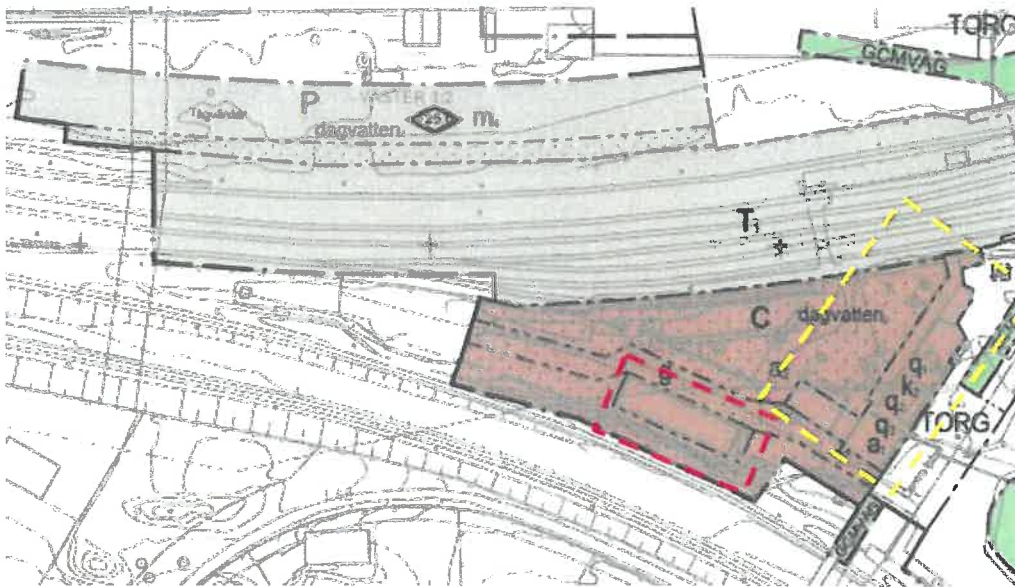
Norr om järnvägen i planområdets västra del planeras ett parkeringshus 15 meter från spårmiten på Nyköpingsbanans närmsta spår. Avståndet till TGOJ-banan är ca 50 - 70 m. Byggnadens sida mot järnvägen utgörs av en ca 6 meter hög betongfasad. Den östra delen av byggnaden är fem våningar. I planbestämmelsen anges att fasad på sidan mot spåret ska utföras i icke brännbart material utan varken öppningar eller fönster samt dimensioneras för att klara av en påkörning. Byggnaden ska kunna utrymmas på sida bort från järnväg.

Att fasaden utförs i betong utan öppningar, bedöms eliminera riskerna för personer i byggnaden avseende värmestrålning och ge gott skydd mot mindre explosioner och utsläpp med giftig gas. Vid en olyckshändelse förväntas inte många personer uppehålla sig i byggnaden på samma gång. Ett avstånd på 15 meter till spåren bedöms ge tillräckligt utrymme för en räddningsinsats på spåren.

Att placera en robust byggnad på detta avstånd skulle kunna innebära ökade risker för personer ombord på ett tåg som kolliderar med byggnaden. Detta bedöms dock inte vara avgörande för värderingen av risknivåerna eftersom sannolikheten för urspårning med persontåg är lägre än för godståg samt att persontåg som passerar byggnaden inte har några högre hastigheter. Med ett avstånd på 15 meter bedöms det inte vara relevant att ta hänsyn till detta riskscenario (Sweco, 2018).

Stationshuset och personalhuset

Inom planområdets västra del kommer det befintliga stationshuset och det som kallas det före detta personalhuset att bevaras (se Figur 20).



Figur 20. Stationshuset är markerat med gul streckad linje och personalhuset med röd streckad linje.

Stationshuset ligger bortom 30 meter och bortom det avstånd där individrisken är inom ALARP enligt Trafikverkets riskanalys. Delar av byggnaden kommer att ligga inom ca 10 meter från Nyköpingsbanan. Den nya perrongen kommer att ligga som ett urspårningsskydd mellan byggnaden och spåret. Avståndet är dock så kort att riskreducerande åtgärder avseende värmestrålning från en brand på spåret behöver övervägas. Vid detta övervägande behöver hänsyn tas till att det är en befintlig byggnad som klassats som kulturhistoriskt särskilt värdefull (q-bestämmelse).

Byggnaden har tegelfasad och därmed finns redan fasad i obrännbart material som åtgärd. Befintliga fönster skulle kunna vara en svaghet i brandskyddet, men fönsterarean är mer begränsad än i moderna byggnader.

Det bedöms dock vara rimligt att fönster som är riktade mot Nyköpingsbanan och ligger inom 30 meter från närmsta spår byts ut till fönster som klarar brandteknisk klass EW30 (vilket även innebär att de inte ska gå att öppna annat än med specialverktyg eller nyckel för skötsel och underhåll).

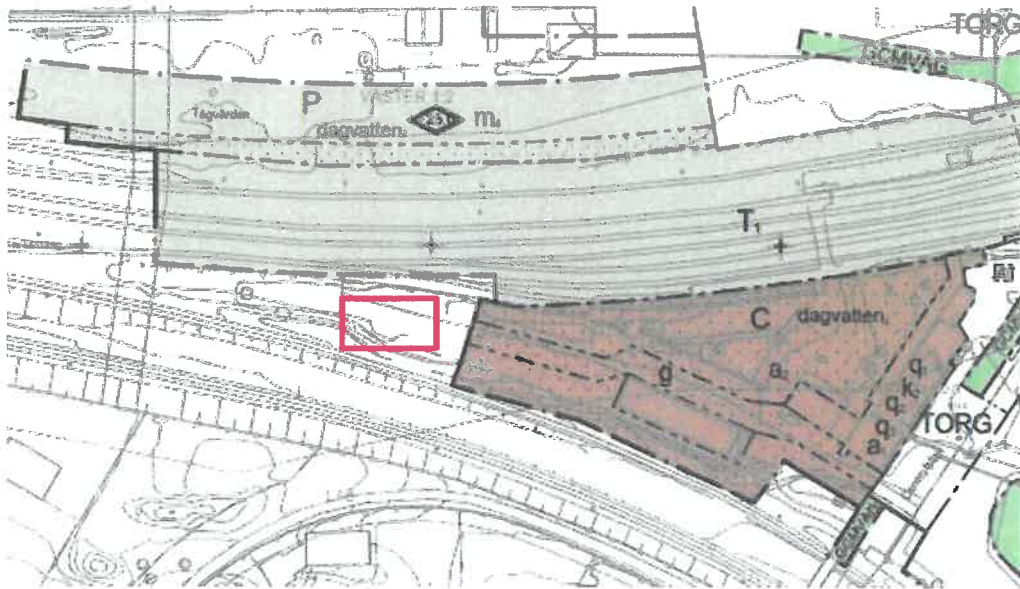
Det bör i planbestämmelser fastställas att det är möjligt att utrymma byggnaden i riktning bort från spåret samt att om centralt friskluftsintag används ska det vara placerat på sida bort från Nyköpingsbanan alternativt på tak.

Personalhuset ligger ca 10 meter från TGOJ-banan och bortom 30 meter från Nyköpingsbanan. Byggnaden är uppförd i tegel (obrännbart material) och endast ett plan. Riskerna avseende farligt gods bedöms därmed vara acceptabla för användning som centrumverksamhet.

Individriska avseende påkörning vid en urspårning ligger inom ALARP upp till 9 meter från TGOJ-banan enligt Trafikverkets riskanalys. Höjdskillnaden tillsammans med avståndet på mer än 10 meter bedöms utgöra ett tillräckligt gott skydd för att undvika att ett tåg spårar ur och kolliderar med personalhuset. Några åtgärder för att förebygga urspårningsrisk bedöms ej vara nödvändiga..

Teknikbyggnad

Trafikverket planlägger för en teknikbyggnad med reservkraftverk med bränsletank i väster om planområdet (Figur 21). Avståndet till de närmsta byggnaderna (personalhuset) och plangränsen i öst är mer än 30 meter.



Figur 21. Teknikbyggnad planeras med bränsletank inom Trafikverkets område (öster om planområdet), ungefärlig placering markerad med röd rektangel.

Placering av teknikbyggnad inom detta område ger inte upphov till några inga särskilda krav inom planen avseende risk så länge *Sprängämnesinspektionens föreskrifter (SÅIFS 2000:2)* om hantering av brandfarliga vätskor beaktas. Det innebär exempelvis att vissa schablonmässiga skyddsavstånd till andra byggnader bör upprätthållas om inte teknikbyggnaden i sig utformas som med brandteknisk avskiljning mot utomhusmiljön.

Det bedöms vara möjligt att kunna placera byggnaden inom den kil som ligger mellan Nyköpingsbanan och TGOJ-banan utan att den utgör någon oacceptabel risk för planområdet.

Brandspridning från buss

Risken för att en brand i buss skulle leda till skador på personer i omgivningen bedöms vara liten. I den händelse att en brand skulle uppstå inom bussterminalen bedöms risknivån för omgivningen vara något förhöjd, eftersom samlokaliseringen av busstrafik och tågtrafik leder till att det kan befinna sig många personer inom området samtligt. En kraftig bussbrand på bussterminalen skulle kunna leda till störningar i tågtrafiken, men det bedöms osannolikt att personer på ett tåg skulle påverkas.

Avståndet mellan närmaste bussangöringsplats och spår är minst 8 meter. Även kantsten som hindrar läckage av drivmedel från bussterminalen från att nå tågplattformen ingår i planförslaget. Den höjning av risknivå som placeringen av bussterminalen leder till bedöms vara liten, givet att ovanstående rekommendationer uppfylls.

I enlighet med principen om att alla risker som går att förebygga med rimliga medel också ska förebyggas, är den rimligaste åtgärden att räddningstjänsten har en beredskap och kapacitet att hantera bussbränder med de drivmedel som kan komma att bli aktuella.

Trafik

Ett av målen med samlokalisering av busstrafik och tågtrafik är att fler ska kunna använda kollektivtrafik i större utsträckning och därmed minska trafiken med personbilar. Minskat antal fordon i trafiken för med sig säkerhetsvinster i form av minskad olycksrisk. Det saknas dock underlag för att här uppskatta storleken på den riskminskning detta kan leda till.

Bedömning

Konsekvenserna av planförslaget avseende olycksrisker är generellt små. Verksamhetshuset i öster har en placering nära järnvägen, men eftersom riskreducerande åtgärder har angetts som planbestämmelser bedöms risknivån bli acceptabel. Bedömningen blir att konsekvenserna är små negativa under förutsättning att alla de i riskutredningen föreslagna riskreducerande åtgärderna genomförs.

7.2.5 Konsekvenser av jämförelsealternativet

Jämförelsealternativet innebär i huvudsak samma förhållanden avseende risk som planförslaget.

På detaljnivå bedöms jämförelsealternativet innebära något lägre risknivå än planförslaget eftersom byggnader planeras på längre avstånd från spårområdet. Hotellbyggnaden i jämförelsealternativet utgör en större risk för sovande människor, än vad verksamhetshuset i planförslaget gör. På samma sätt som i planförslaget bör samlokaliseringen av busstrafik och tågtrafik leda till lägre olycksrisk om trafiken med personbilar minskar.

Att kiosk, café och verksamheter placeras under spåren i jämförelsealternativet har inte utretts vidare och kan därför ej bedömas. Risker förknippade med denna placering beror bland annat på möjliga utrymningsvägar och byggnadstekniska egenskaper.

Bedömning

Skillnaderna mellan alternativen är små och bedömningen av jämförelsealternativets konsekvenser blir därför densamma som för planförslaget, d.v.s. små negativa.

7.2.6 Konsekvenser av nollalternativet

Att behålla bussterminalen och tågstationen åtskilda med långa avstånd eliminerar alla eventuella risker som kan följa av att bussbränder skulle kunna påverka resande på tågstationen. Omvänt så kan inte bussresenärer påverkas av en tågolycka på Nyköpingsbanan. Ökningen i transporterade godsmängder bedöms bli densamma som i planförslaget (riskavstånden är samma i alla alternativ, men påverkas av vad som byggs i förhållande till detta).

Bedömning

Konsekvenserna bedöms som små negativa enligt bedömningsskalan.

7.2.7 Atgärdsförslag

Brunnsgatan behöver säkras som primär utryckningsväg vid olycka.

7.3 Förorenad mark

7.3.1 Bedömningsgrunder

Känslig- och Mindre Känslig Markanvändning (KM/MKM)

I Sverige jämförs förekommande föroreningsnivåer vanligen med Naturvårdsverkets generella riktvärden för mark; mindre känslig markanvändning (MKM) och känslig markanvändning (KM), (Naturvårdsverket, 2009). MKM kan vara till exempel vägcytor och kontor, platser där människor vistas mer tillfälligt. KM är till exempel bostäder eller parker där människor vistas längre tid och är känsligare på grund av att, till exempel, barn kan gräva i jorden. De är rekommendationer och utgör ett av flera verktyg som kan användas för riskbedömning av förorenade områden. De är inte juridiskt bindande värden och ett överskridande av riktvärdena medför inte alltid negativa effekter. KM och MKM används i bedömningen av förorenade massor i planområdet för resecentrum.

Risikkvoter grundvatten

En riskbedömning har tagits fram för planområdet (Sweco, 2020). För att avgöra var grundvattnet innehåller grundvattenförorening som kan indikera risk utifrån planperspektivet, har risikkvoter beräknats för grundvattenföroreningarna. Risikkvoterna har beräknats för både hälso- och miljörisker. *Hälsorisikkvoter* över 1 tolkas som indikation på att hälsorisk genom ånginträngning från bensenföroreningar i grundvattnet till byggnader, kan föreligga. *Hälsorisikkvoter* under 1 tolkas som att förhöjda halter kan förekomma men hälsorisker genom ånginträngning i byggnader föreligger ej (se Tabell 17). *Hälsorisikkvoter* under 1 kan dock innehålla halter som bidrar till miljörisker. Metoden identifierade ett fåtal grundvattenpunkter med indikation på hälsorisk. Flertalet låg inom redan planerat saneringsområde för fastigheten Väster 1:42. Punkter som låg utanför inkluderades i en fördjupad riskbedömning, som i sin tur mynnade i rekommendationer om kompletterande åtgärder (Sweco, 2020).

Tabell 17. Illustrerar bedömning av hälsorisikkvoter i riskbedömningen för Nyköpings resecentrum.

Hälsorisikkvot
<1 = Ingen hälsorisk
>1 = Hälsorisk föreligger

Miljörisikkvoter identifierar punkter med grundvattenhalter som är förhöjda utifrån ett referensvärde. Referensvärdet i detta fall utgörs av analysens detektionsgräns. *Miljörisikkvoterna* återspeglar således hur kraftig haltökningen är utifrån ett helt påverkat grundvatten, se Tabell 18. Metoden identifierade ett fåtal punkter med höga föroreningshalter. majoriteten låg inom redan planerade saneringsområden. Punkter

utanför åtgärdsområdena inkluderas i en fördjupad riskbedömning som mynnade i rekommendationer om kompletterande åtgärder.

Tabell 18. Illustrerar bedömningskala av miljöriskkvoter i riskbedömningen för Nyköpings resecentrum.

Miljöriskkvot
<10 = Grundvattnet är mindre påverkat, eller opåverkat av föroreningar
10-99 = Mindre kraftig påverkan på grundvattnet, av föroreningar
>100 = Grundvattnet är kraftigt påverkat av en föroreningskälla

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

Miljöriskkvoter under 10

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

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

Utförda utredningar

Ett stort antal utredningar är utförda inom planområdet avseende förorenad mark och grundvatten. Med utgångspunkt från dessa utredningar, togs den samlade riskbedömningen fram för planens tänkta markanvändning. Riskbedömningen berör fastigheterna Väster 1:41, Väster 1:42, Väster 1:2, Väster 1:43, Väster 1:1 och Skrivaren 9 (Sweco, 2019). Det totala antalet prover och provpunkter, som riskbedömningen baseras på, redovisas i Tabell 19.

Tabell 19. Antal prover och provpunkter, som utgör underlag för riskbedömningen.

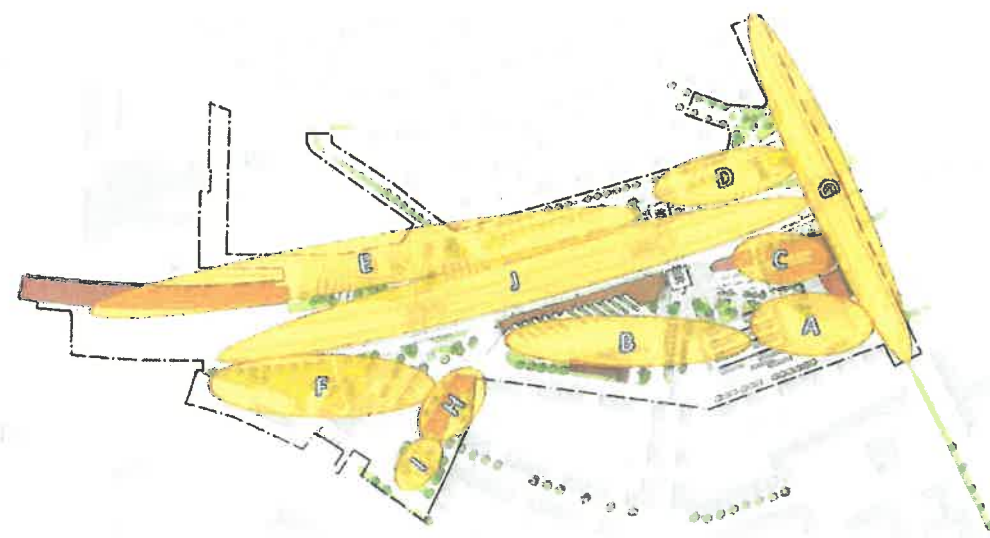
	Jord	Grundvatten
Antal prover	620	110
Antal provpunkter	192	95

Målsättningen med riskbedömningen har varit att beakta kunskapskravet kring markföroreningar utifrån Plan- och bygglagen såsom beskrivits i länsstyrelsernas vägledning (Länsstyrelserna, 2017). Planens lämplighet bedöms utifrån förekomst av risker som kan påverka människors hälsa negativt, eller som kan bidra till oönskad miljöpåverkan utifrån planens innehåll. Eftersom två före detta bränsledepåer på Väster 1:42 och 1:43 utgör kända källområden kännetecknas föroreningssituationen av petroleumrelaterade föroreningar i mark eller grundvatten. I riskbedömningen för källområdet på 1:42 pekades flyktiga föroreningar i grundvattenzonen ut som styrande risk (Sweco, 2019b). Markbundna föroreningar i fyllnadsmassor förekommer i mindre utsträckning även om halter över MKM förekommer. Swecos genomgång av grundvattendata visade också på låga metallhalter i grundvattnet.

Riskbedömningens slutsatser ligger till grund för vilka åtgärder som behöver vidtas för att marken ska kunna nyttjas på det sätt som detaljplanen föreslår.

7.3.2 Nulägesbeskrivning

Enligt SGU:s jordartskarta består stora delar av planområdet av fyllnadsmassor. I norr och väster gränsar planområdet mot områden där jordarten är postglacial eller glacial lera. Under fyllnadsmaterialet består marken av finsand och mer finkornigt material (som silt med inslag av lera och mull). Nedan beskrivs föroreningssituationen i planområdet, uppdelat på delområden, se Figur 22.



Figur 22. Bilden visar de områden som beskrivs i texten nedan.

Område A, B och C: Fastighet Väster 1:42 och del av Väster 1:2 – Söder om järnvägen

I *Område A* som är en del av Väster 1:42 är en fd. bränsledepå. I området har det funnits flera cisterner och ledningsdragningar under mark, samt tapplokal, tvätthall och verkstad. Byggnaderna fanns kvar fram till 2012 men är nu rivna. De tre markförlagda cisternerna finns kvar och sannolikt även gamla ledningsdragningar. Området har även använts för åkeriverksamhet. Fastigheten har undersökts med avseende på föroreningar i mark vid flera tillfällen och det har konstaterats att den tidigare depåverksamheten orsakat en kraftig oljeförorening i fastighetens östra delar. Föroreningen förekommer delvis i fri fas i eller i anslutning till grundvattnet. Ytliga fyllningsmassor betraktas generellt som rena men punktföroreningar har påvisats (Liljemarks Consulting, 2019). I några provtagningspunkter av fyllnadsmassor, har alifater och aromater uppmätts med halter över MKM. I samma provpunkter har även uppmätta halter av metaller visat värden som överstiger MKM. Det bedöms inte ske någon spridning av förorening till de byggnader som är belägna söder om Södra Bangårdsgatan (Kemakta, 2009). Detta stöds även i resultatet av undersökning av föroreningar i porluft i befintliga vägbrunnar och under asfalt, som gjordes hösten 2019 (Sweco 2020). Strax utanför området förekommer det ett mindre område med arsenik, där halterna överstiger KM, men understiger MKM.

I *område B* förekommer halter av metaller i fyllnadsmassor som överstiger KM men tangerar MKM (Tyréns, 2019). I området har inte några halter av alifater och aromater i jord över KM hittats, dock finns en punkt med höga värden av PAH över MKM i en punkt.

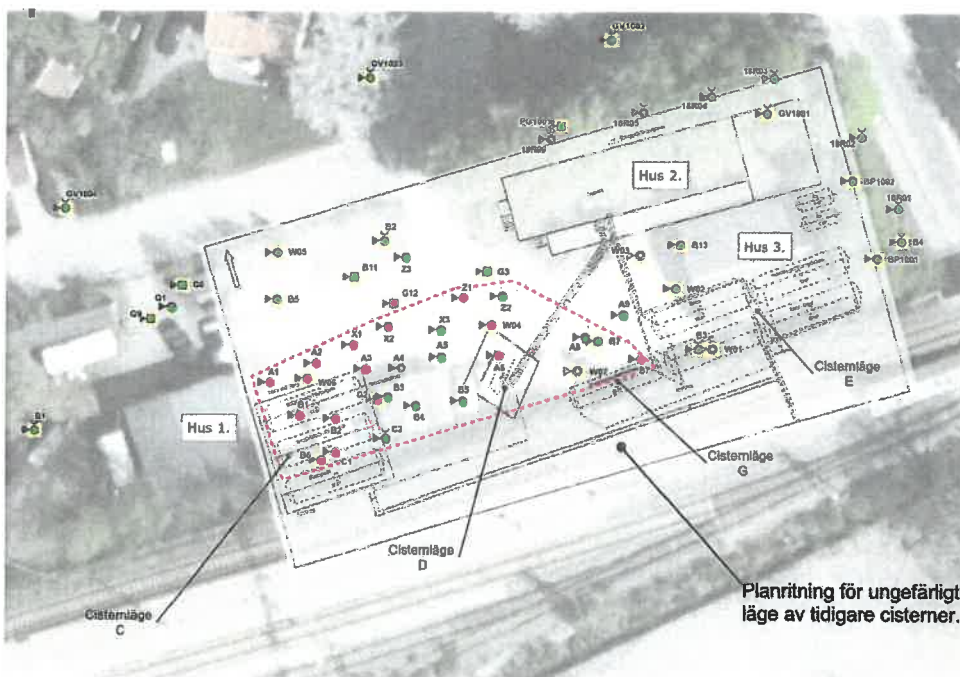
I *område C* förekommer förhöjda halter av bensen och PFAS i grundvattnet. Bensenföroreningen har en hälsoriskkvot på över 1, på den plats där ett verksamhetshus planeras att byggas. Den ligger dock ca 10 m under markytan, så den faktiska riskbilden bedömdes vara låg (Sweco, 2020). Källområdet för bensenföroreningen är dock inte

55(124)

fastställt, vilket föranlett rekommendationer om kompletterande undersökningar på fastigheten. I anslutning till föroreningen finns dock tre potentiella källområden: ett på Väster 1:42, ett på Väster 1:43 (område D, se Figur 22), vilka utgörs av före detta oljedepåer, samt ett omlastningsområde för bränsle på Väster 1:2 som pekats ut i Trafikverkets historiska inventering (Hifab, 2011).

Område D och E: Fastighet Väster 1:43 och del av väster 1:2– Norr om järnvägen

I område D finns det markföreningar av alifater, aromater samt PAH, främst i anslutning till cisternläge C och D (se Figur 23). Det påträffades även en förorening vid cisternläge G. Föroreningen ligger främst på djupet 1-3 meter under markytan, men har även påträffats inom djupet ca 0-4 meter under markytan. Utifrån lukt- och synintryck, samt de fältmätningar som utförts finns misstanke om att även delar av området mellan cisternläge C och D är förorenat över mindre känslig markanvändning (Ramböll 2018).



Figur 23. Provtagningspunkter på området norr om järnvägen. Gröna punkter visar värden under mindre känslig markanvändning och röda punkter visar värden över mindre känslig markanvändning (Ramböll, 2018).

Föroreningen på öppna ytor är avgränsad till en volym om 650 - 1300 m³. Mängd okänd förorening under byggnader som ska rivs uppskattas till 800 m³.

Ingen spridning utanför fastighetsgräns har kunnat påvisas i någon undersökning och väster om ovan nämnda fastighet återfinns endast låga föroreningshalter under både MKM och KM (ÅF, 2014).

I område E finns det inga föroreningar som överstiger riktvärdet för MKM.

Område F: Fastighet Väster 1:41

Samtliga halter ligger under det hälsoriskbaserade delriktvärdet. Det finns därför ingen indikation på risk för människors hälsa. En punkt innehåller en halt som överskrider delriktvärdet för markmiljö. Punkten innehåller en förhöjning av zink. Det stora inslaget av låga halter tyder dock på att möjligheten till goda markfunktioner inte påverkas inom själva planområdet.

Område G: Fastighet Väster 1:1; Brunngatan

Öster om Brunngatan, på fastigheten Väster 1:1, förekommer det bensen i grundvatten och alifater C16 -C35 i jord. Bensen har en miljöriskkvot över 100 på denna plats och halterna ligger på liknande nivå som på Väster 1:2.

Område H: Fastighet Skrivaren 9

I en provtagningspunkt överskrider halten för bly det hälsoriskbaserade riktvärdet. Den uppmätta halten var 54 mg/kg, vilket är ett marginellt överskridande riktvärdet för KM på 50 mg/kg. För att exponeringsrisken ska kunna uppstå behöver blyhalterna vara förhöjda inom ett större område (ref riskbedömning). Punkten indikerar således inga förhöjda hälsorisker för människor. I övrigt finns det inga föroreningar som överstiger riktvärdet för KM.

Område I: Fastighet Väster 1:1

Inom området har föroreningshalter överskridande KM påträffats i samtliga undersökta provgröpar. Föroreningen innehåller bly, arsenik och PAH-H, men i olika hög utsträckning. Samtliga halter ligger något över det hälsoriskbaserade riktvärdet. Flera punkter innehåller halter under riktvärdet KM för markmiljön. Tre punkter innehåller halter över riktvärdet KM. Föroreningen består av PAH H, PAH M och aromater, dock i olika hög utsträckning. Halterna är marginellt förhöjda över riktvärdet och inslaget av jord med låg föroreningsnivå verkar vara stort. Baserat på en bedömning av riktvärdenas säkerhetsmarginaler, drogs slutsatsen att det inte finnas någon förhöjd risk för människors hälsa att vistas i området, som föranleder extra saneringsåtgärder.

Område J: Fastighet Väster 1:2 - Spårområdet

Bensen och alifater C16 -C35 förekommer i grundvatten på Trafikverkets fastighet 1:2. Bensenföroreningen har dock bedömts som mer allvarlig än alifatföroreningen (Sweco, 2020) . Bensenföroreningen på Väster 1:2 har påträffats i grundvattenrör där spetsen sitter på plushöjd 0,66 respektive 2,2 m. Filtret tar därmed in grundvatten från en djup del av grundvattenakviferen. Bensenföroreningen antas ingå i en större grundvattenplym där löst förorening följt med grundvattnets strömning genom genomsläppliga jordlager. Nyinstallerade grundvattenrör längs fastighetsgränsen mellan Väster 1:2 och 1:42 visar på låga bensenhalter i filter som tar in ytligt grundvatten (Sweco, 2020b). Källområdet för bensenföroreningen ä ännu inte fastställd. Potentiella källområden finns både på fastighet 1:42, fastighet 1:43 och Väster 1:2. Trafikverket kommer utföra kompletterande undersökningar för avgränsning av föroreningen samt ny riskbedömning inklusive bedömning av åtgärdsbehov,

På östra delen av fastighet 1:2 planeras en byggnad att uppföras. I riskbedömningen har det varit svårt att bedöma framtida hälsorisker pga. det begränsade dataunderlaget. Översiktliga bedömningar visar dock att en djupt liggande bensenförorening inte behöver föranleda risker vid uppförande av byggnad. Riskerna styrs också av hur jordlagerföljderna ser ut. Det rekommenderades därmed att bensen utreds parallellt med bättre beskrivning av de hydrogeologiska förhållandena (Sweco, 2020). En bättre kännedom om förväntade mark- och grundläggningsarbeten bidrar också till mer information i en fördjupad riskbedömning.

7.3.3 Konsekvenser av planförslaget

Markanvändningen bedöms i planförslaget motsvara mindre känslig markanvändning (MKM) på T-ytorerna i plankartan. Parkerna vid resecentrum, centralplan och bostäder vid centralplan motsvarar känslig markanvändning (KM). Bedömningen av planens miljökonsekvenser utgår ifrån att, de i planen fastslagna åtgärderna genomförs.

Område A, B och C: Fastighet Väster 1:42 och del av Väster 1:2 – Söder om järnvägen

I området som helhet finns det ett massöverskott, som innebär att förorenade massor kommer att avlägsnas i samband med att markytan sänks av. Detta medför att lägre föroreningshalter kommer att avlägsnas från platsen, vilket bedöms innebära positiva konsekvenser för områdets markmiljö. På fastigheterna Väster 1:42 samt Väster 1:2 ska ett verksamhetshus uppföras och en park anläggas. Parkmarken, vars ungefärliga läge är inom *område B*, motsvarar Känslig markanvändning (KM). Övrig mark motsvarar MKM. Område B innehåller minst mängd föroreningar jämfört med område A och C. På grund av hur föroreningssituationen ser ut i denna del av planområdet, bedöms parkens placering som det mest lämpliga. Riskbedömningen har bedömt att det för område B inte behöver genomföras saneringsåtgärder för planens genomförande. För byggnaden som ska uppföras på Väster 1:42 samt Väster 1:2, krävs det att marken saneras inför byggskedet. Om sanering av mark och grundvatten inte skulle genomföras kan hälsorisker för människor som vistas i framtida byggnader inte avskrivas.

Markanvändningen på Väster 1:42 och 1:2 är villkorad i planen, genom bestämmelse a₅ – *"Startbesked för byggnation får ej ges innan markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att markföroreningar har avhjälpits"*. Planen innebär att marken kommer saneras vilket medför positiva konsekvenser för marken på fastigheten. Saneringen kommer innebära att risken för hälsoskadliga nivåer av ånginträngning i byggnaden tas bort samt att risken för att föroreningar sprids till omkringliggande mark och grundvatten minimeras.

Område D och E: Fastighet Väster 1:43 och del av väster 1:2– Norr om järnvägen

På fastigheten finns det byggnader, som kommer att rivas under byggskedet. Ett större ledningsstråk är planlagt genom Väster 1:42, Väster 1:2 och Väster 1:43. Förläggning av ledningsgravar som sammanfaller med förorenade områden pekade ofta ut som en potentiell spridningsväg för föroreningar. Liksom för Väster 1:42, berörs Väster 1:43 av

villkoret a₅ – om att marken inte får bebyggas förrän markföroreningarna är avhjälpna. Vid denna sanering kommer befintliga ledningar och cisterner att avlägsnas. För bensenföroreningen i grundvattnet vid fastigheten Väster 1:43 kommer sanering genom termisk behandling att genomföras. Saneringen innebär att föroreningen i området tas bort - marken saneras till riktvärdet för Mindre Känslig Markanvändning (MKM). Detta leder till att risken för att föroreningar ska spridas längsmed ledningsschaktet minimeras.

Enligt genomförd riskbedömning betraktas fastighetens mark som lämplig för det ändamål som planen anger. Planen bedöms medföra positiva konsekvenser för fastighetens markmiljö och människors hälsa.

Område F: Fastighet Väster 1:41

Marken ska enligt planen användas för centrumfunktioner, vilket motsvarar en markanvändning med riktvärde för MKM. För fastigheten Väster 1:41 finns det en punktförorening med zink. Det stora inslaget av låga halter i omkringliggande mark, tyder dock på att möjligheten till goda markfunktioner inte påverkas inom själva planområdet. Punkten innebär ingen risk för människors hälsa och miljön.

Område G: Fastighet Väster 1:1; Brunnsgatan

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

Område H: Fastighet Skrivaren 9

Planen innebär att ett bostadshus ska uppföras på Skrivaren 9. På fastigheten finns en punkt med bly, som överstiger riktvärdet för KM med 4 mg/l TS. I övrigt består marken av låga nivåer av föroreningar. Den punkt som överskrider KM, har i riskbedömningen bedömts att inte innebära någon risk för människors hälsa och miljö vid den framtida tänkta markanvändningen, delvis pga. det ringa överskridandet av riktvärdet. Enligt riskbedömningen är marken på denna fastighet att betrakta som lämplig för det ändamål som planen anger. Vid markförberedelser inför byggnationen kommer massor att avlägsnas från området. Detta innebär att föroreningen troligen kommer att tas bort vid byggnationen (se avsnittet åtgärder för rekommenderade åtgärder för hantering av massor). De planerade åtgärderna i området bedöms innebära små, positiva konsekvenser för markmiljön.

Område I: Fastighet Väster 1:1

På fastigheten Väster 1:1 ska det enligt planen anläggas en park, markanvändning KM. För samtliga provtagningspunkter överskrids riktvärde för KM. Enligt riskbedömningens slutsatser, föreligger det ingen risk för människors hälsa och miljö för den markanvändning, som planeras på platsen. Slutsatsen bygger på en bedömning av riktvärdenas säkerhetsmarginaler samt den ringa haltförhöjningen (Sweco 2020).

Område J: Fastighet Väster 1:2 - Spårområdet

Föroreningar inom järnvägsområdet omfattas av utredningarna för järnvägsplanen och behandlas därför separat i Trafikverkets MKB. Eventuella föroreningar i banvallen kommer att hanteras av Trafikverket under ombyggnaden av järnvägsanläggningen. I samband med bygghandlingsprojektering kommer mer detaljerade mark- och vattenprover tas för att säkerställa att inga åtgärdsbehov finns. Om det finns åtgärdsbehov i banvallen planeras det in i produktionsplanering för genomförande i samband med ombyggnation av banvall. Ev. risker med föroreningen i banvall behöver tas i beaktning vid ansökan om tillfällig grundvattensänkning.

Väster 1:42 och 1:43 kan utgöra källområdet för bensenföroreningen i grundvattnet inom väster 1:2 (område C), men det är även möjligt att det finns ett eget källområde från Väster 1:2. Förutsättningarna för att åtgärda denna förorening betraktas som goda då ett källområde kan saneras genom den termiska behandling som utförs på angränsande fastigheter. dessa fastigheter.

Sammanfattningsvis innebär planförslaget att förorenad mark kommer att saneras. Att planområdet saneras från föroreningar kommer att innebära att påverkan på grundvattnets kvalitet från markföroreningar minskar samt att risker för människors hälsa minimeras. En sanering av området innebär märkbart positiva konsekvenser för planområdets markmiljö.

7.3.4 Konsekvenser av jämförelsealternativet

Jämförelsealternativet skiljer sig inte så mycket från planalternativet och ger ingen förändring gällande vilka förorenade områden som berörs. De nedlagda oljedepåerna efterbehandlas troligen som i planförslaget och skiftning av massor inom övriga delar av planområdet kan även i detta alternativ ske.

7.3.5 Konsekvenser av nollalternativet

Efterbehandlingsåtgärder kommer även i ett nollalternativ att behöva genomföras för de nedlagda oljedepåerna samt den södra gräsytan vid centralparken. Tidshorisonten för detta är svårt att bedöma. Det innebär att så länge områdena är förorenade finns en risk för spridning av föroreningar till dag- och grundvatten.

Konsekvenserna för nollalternativet är små, positiva jämfört med nuläget, eftersom det även i nollalternativet kommer att genomföras viss sanering av föroreningar i området.

7.3.6 Åtgärdsförslag

Utöver de åtgärder som antas i planen, har det i riskbedömningen tagits fram rekommendationer för fortsatt hantering av markens föroreningar. De anges här nedan som åtgärdsförslag, områdesvis. Kommunen har även tagit fram en handlingsplan för hur planområdet ska saneras inför byggskedet.

Område A, B och C: Fastighet Väster 1:42 och del av Väster 1:2 – Söder om järnvägen

Nuvarande fastighetsägare har beslutat att utföra en schakt- och termisk sanering för Väster 1:42. Metoden innebär en kombination av schaktsanering ovan grundvattenytan, ca 0-3 meter, och termisk sanering under grundvattenytan, ca 3-5 meter. De främsta fördelarna med kombinerad schakt- och termisk sanering bedöms vara mindre omgivningspåverkan och mindre miljörisiker.

Åtgärds målen som föreslogs för saneringen tillåter en viss haltförhöjning då åtgärds målen utformades för att reducera hälsoriskerna. I de fortsatta arbetena behöver man utgå från att ett område där sanering är slutförd (dvs åtgärds mål är uppnådda) kan innehålla förhöjda föroreningshalter i grundvattnet.

Det förekommer ett mindre delområde med förhöjda arsenikhalter på Väster 1:42 som avgränsas så att t.ex. akuttoxiska risker med arsenik kan uteslutas.

I takt med att byggplanerna utvecklas rekommenderas löpande samordning av miljötekniska utredningar med projekteringen av grundvattensänkningar, lednings-, grundläggnings- och spontningsåtgärder.

Område D och E: Fastighet Väster 1:43 och del av väster 1:2– Norr om järnvägen

I takt med att byggplanerna utvecklas rekommenderas löpande samordning av miljötekniska utredningar med projekteringen av grundvattensänkningar, lednings-, grundläggnings- och spontningsåtgärder. T.ex. kan konstaterad förekomst av PFAS på Väster 1:43 och Väster 1:2 medföra en komplex föroreningsituation som kräver en fördjupad riskbedömning samt utökad dialog med tillsynsmyndigheten. Samordning av miljötekniska och geotekniska utredningar kan också bidra till att minska kommuners och entreprenörernas projektrisiker pga. oväntade stillestånd och fördringar i genomförandeskedet (SBUF, 2019).

Det förekommer vissa kunskapsluckor i avgränsningen av föroreningen som ingår i den beslutade saneringsåtgärden på Väster 1:43. Kunskapsluckorna kommer minskas genom pågående utredningar som utförs av Jernhusen inom arbetet med att projektera för kommande och planerad sanering.

Område F: Fastighet Väster 1:41

Här finns det inga ytterligare åtgärdsbehov.

Område G: Fastighet Väster 1:1; Brunnsgatan

Bensenförening i grundvatten på Väster 1:1 öster om Brunnsgatan behöver avgränsas då den kan ha en annan källa än den på Väster 1:2. I samband med detta bör spridningen av PFAS mot Nyköpingsån undersökas.

Område H: Fastighet Skrivaren 9

Då det inte förekommer några åtgärdsbehov för området, finns det inga framtagna åtgärder.

Område I: Fastighet Väster 1:1

Det förekommer en mindre markbunden förening på Väster 1:1 där parkområdet ska anläggas. Beroende på hur parken ska utformas kan projekteringen av denna användas för att säkerställa goda markfunktioner och en bra masshantering ifall överskottsmassor behöver tas bort.

Område J: Fastighet Väster 1:2 - Spårområdet

Föreningssituationen på Väster 1:2 behöver klargöras för både mark- och grundvattenföreningar. För bensen bör förekomst av naturlig nedbrytning fastställas och inkluderas i utredningarna. För att fastställa åtgärdsbehovet behöver föreningarna avgränsas och en ny riskbedömning behöver utföras. En åtgärdsutredning kan behöva utföras om man fastställer att det finns ett åtgärdsbehov. Åtgärdsutredningen kan med fördel beakta värderingsaspekter som tydliggör kostnader och nyttor med att genomföra en saneringsåtgärd då den kända bensenföreningen ligger mer än 10 m under markytan. Samförekomst av PFAS och bensen behöver beaktas i åtgärdsutredningen.

Kopplingen mellan bensen på Väster 1:2 och något av källområdena på Väster 1:42 och 1:43 alternativt till historiskt aktiva omlastningsområden på Väster 1:2 behöver fastställas.

En fördjupad riskbedömning av hälsorisker med bensen på Väster 1:2 bör beakta förekomst av naturlig nedbrytning och samspelet mellan föreningsnivåer, jordlagerföljder och framtida mark- och anläggningsplaner.

Åtgärder generellt riktade för hela planområdet

Eftersom omfattande schaktarbeten krävs för att anpassa markytan till nya plushöjder och förbereda grundläggningsarbeten, bedöms stora delar av fyllnadsmassorna beröras av en teknisk schakt. Projekteringen behöver beakta att markbunden förening förekommer på fastigheterna. Vid framtagande av masshanteringsplaner mm bör man säkerställa att massor återanvänds inom området i så hög grad som möjligt. Avlägsnande av överskottsmassor kan bidra till att även föreningar avlägsnas

Om platsspecifika riktvärden med Naturvårdverkets riktvärdesmodell kommer användas för att styra masshanteringen över stora delområden, bör riktvärden för markmiljön utvärderas utifrån i hur de bidrar till ökad miljönytta kontra ökad kostnad för masshantering för projektet.

7.4 Vattenkvalitet

7.4.1 Bedömningsgrunder

År 2000 infördes EU:s ramdirektiv för vatten (200/60/EG). Direktivet implementerades i svensk lagstiftning 2004 genom 5 kap miljöbalken och vattenförvaltningsförordningen (SFS 2004:660).

Miljökvalitetsnormerna som beskrivs i kapitel 1.5 gäller som bedömningsgrund.

Dagvatten från ett planlagt område kan betraktas som avloppsvatten, detta innebär att krav ställs på att dagvattnet inte ska påverka miljön. Dagvattenhantering omfattas av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken, miljöfarlig verksamhet i 9 kap. och tillsyn i 26 kap. Dagvatten bör omhändertas lokalt så långt som det är möjligt, vilket kan förhindra en geografisk spridning av föroreningar.

Utförda utredningar

År 2014 upprättades en dagvattenutredning för det då pågående arbetet med detaljplanen för resecentrum (Sweco 2014). I samband det nu aktuella planarbetet har en PM dagvatten skrivits (Sweco, 2016c) samt en riskutredning för grundvattensänkning genomförts (Sweco, 2016b). Efter plansamrådet har även en kompletterande dagvattenutredning för planområdet tagits fram (Sweco, 2018).

Bedömningar i denna MKB utgår ifrån den senaste kompletterande dagvattenutredningen.

7.4.2 Nulägesbeskrivning

Mark och vatten – generellt

Marken inom detaljplaneområdet förefaller vara relativt flack utan några framträdande nivåskillnader förutom i planområdets östra del. Där järnvägen korsar Brunnsgatan finns planområdets enda identifierade lågpunkt, som enligt Länsstyrelsens skyfallskartering (Länsstyrelsen i Södermanlands län, 2013) riskerar att bli översvämmad om ett kraftigt regn skulle inträffa.

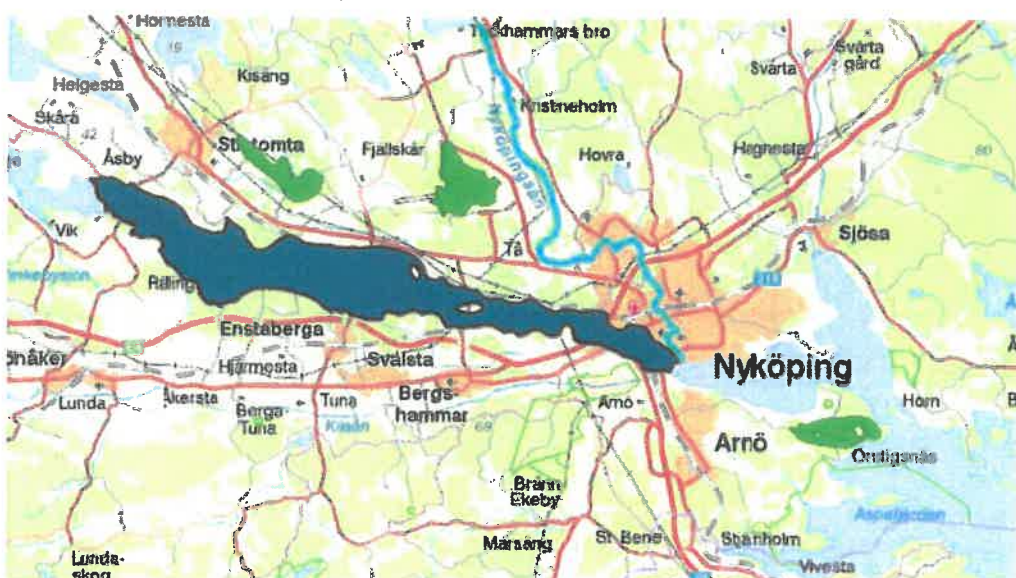
Enligt SGU:s jordartskarta består i princip hela planområdet av fyllnadsmassor (SGU, 2016). I norr och väster gränsar planområdet mot områden där jordarten är postglacial eller glacial lera. Från markundersökningar utförda av ÄF (2014) framgår att fyllnadsmaterialet till stor del underlagras av finsand, men även av annat finkornigt material i området söder om spåren. Norr om TGOJ-banan underlagras fyllnadsmaterialet också till stor del av finkornigt material.

Grundvatten

Grundvattenförekomsten som berörs av planområdet är Larslundsmalmen-Nyköping (SE651659- 156 091), se Figur 24. Förekomsten har konstaterats ha otillfredsställande kemisk grundvattenstatus 2015 och god kvantitativ status 2015. Förekomsten är en dricksvattentäkt. Bekämpningsmedel samt ämnena trikloreten och tetrakloreten har

uppmätts, och god status kan ej uppnås. De huvudsakliga påverkanskällorna på grundvattentäckten är punktkällor från förorenade områden samt de mer diffusa källorna transport och infrastruktur (VISS).

Observerade grundvattennivåer längs Brunnsgatan indikerar en lågpunkt under järnvägsbron som kan bero på någon slags bortledning. Sannolikt är att strömningen från Brunnsgatan sker i riktning mot Nyköpingsån, liksom att grundvattnet i det större avrinningsområdet bedöms ske från området vid resecentrum och österut mot Nyköpingsån. (Sweco, 2016b)



Figur 24. Grundvattenförekomsten Larslundsmalmen-Nyköping.

Ytvatten

Den förekomst som berörs av planområdet är Nyköpingsån (SE651705- 156 635). För Nyköpingsån har den ekologiska statusen klassats som måttlig år 2009 samt år 2015. Det är främst övergödning (stöds av uppmätta fosforhalter) samt förändrade habitat genom fysisk påverkan som utgör miljöproblemen i ån. Den kemiska statusen är klassad som god. För kvicksilverföreningar och bromerad difenyleter överskrider halterna i samtliga svenska vattenförekomster (kraven för dessa är därmed mindre stränga). Nyköpingsån har fastställt tidsfrist till 2021 om att uppnå god ekologisk status. Nyköpingsån är Södermanlands största vattendrag och mynnar i Stadsfjärden.

I dagsläget sker ingen rening av dagvatten från planområdet. För de områden som avrinner norr om järnvägen visar de beräknade föroreningshalterna för dagvattnet, att ett flertal riktvärden för direktutsläpp överskrider idag (Sweco 2016c). Det betyder att Nyköpingsån kan påverkas av dagvattnet från planområdet idag.

Enligt uppgifter från VISS (VattenInformationsSystem i Sverige) ger utsläpp från utsläppskällorna urban markanvändning, jordbruk, enskilda avlopp och atmosfärisk

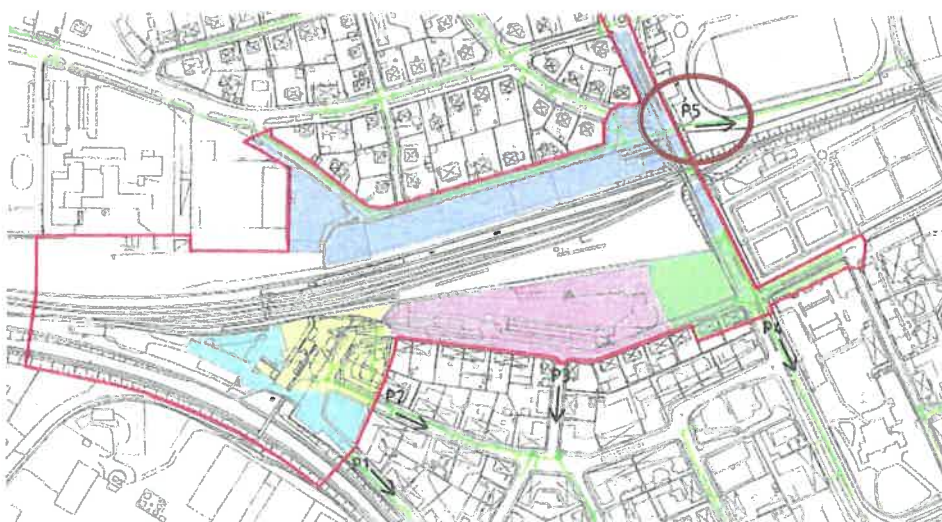
deposition en betydande påverkan på vattenförekomstens status. Många av de åtgärder som av Vattenmyndigheten i Norra Östersjöns vattendistrikt föreslås, riktar in sig på åtgärder inom jordbruket. Nyköpingsån har ett stort avrinningsområde med flera påverkanskällor. Den sammanvägda påverkan från alla källor kan därför vara stor. För att en god status ska kunna uppnås i vattenförekomsten behöver åtgärder genomföras för de största påverkanskällorna.

Vattenförekomsten Kilaån (Tuna-Nyköping, SE651337-156489) berörs till väldigt liten del av planen. Kilaån har klassats till att ha måttlig ekologisk status med ett kvalitetskrav att god status ska uppnås till 2021. Kilaåns kemiska ytvattenstatus (exklusive kvicksilver) har klassats som god. Den goda kemiska ytvattenstatusen ska enligt kvalitetskravet bestå år 2015. En del av dagvattnet från planområdet avrinner mot Kilaån.

Dagvatten

Det finns ett separat ledningsnät för dagvatten för stora delar av planområdet, som leder dagvattnet till Nyköpingsån (se ring i Figur 25, P5). Undantaget är Södra Bangårdsgatan och den del av Magasinsgatan som ligger norr om Borgaregatan, där dagvattnet leds till ett kombinerat ledningsnät. Det är sedan tidigare förberett för anslutning av ny dagvattenledning i korsningen Magasinsgatan/Borgaregatan, vilket möjliggör en separering av det kombinerade avloppsflödet.

Området norr om järnvägsspåren samt delar av Brunnsgratan inklusive lågpunkten under järnvägsbron avvattnas mot dagvattenledningsnät i Norra Bangårdsgatan, som sedan mynnar ut i Nyköpingsån. De hårdgjorda ytor som finns öster och söder om stationsbyggnaden avvattnas idag mot dagvattenledningar i Borgaregatan och Järnvägsgatan. Den västra delen av planområdet avrinner diffust söderut mot de sydvästra järnvägsspåren och vidare mot Kilaån. Många av de befintliga dagvattenledningarna är idag hårt belastade och kan inte ta emot ett regn med 10 års återkomsttid. Stora delar av planområdet är hårdgjorda idag och kommer så vara vid genomfört planalternativ. Detta innebär att behovet av fördröjning inom området är stort.



Figur 25. Delavrinningsområden för planområdet idag. Blått område rinner till anslutningspunkt P1, gult till P2, rosa till P3, grönt till P4 och lila till P5. Röd markering är planområdesgräns (i en äldre version – planområdet har minskats något (se Figur 1)). Dagvattenledningar redovisas som gröna sträckningar.

Trafikverket ansvarar för dagvatten inom spårområdet. Dagvattnet från spårområdet kommer att kopplas till det kommunala dagvattennätet. Enligt Trafikverkets dagvattenutredning för Nyköpings resecentrum, kommer halterna av föroreningarna i dagvattnet efter rening, att understiga riktvärden för utsläppshalter för dagvatten.

7.4.3 Konsekvenser av planförslaget

Grundvatten

Vid ett genomförande av detaljplanen samt järnvägsplanen kommer en ny järnvägsbro byggas över Brunngatan. Detta innebär att Brunngatan kommer att sänkas. Vid ombyggnation kommer en tillfällig grundvattenavsänkning att genomföras i området. Sänkningen av Brunngatan medför att lågområdet inte kommer att kunna avvattnas med självfall till Nyköpingsån vilket sker idag, utan istället kommer det att behöva pumpas. För en fördjupad bedömning av konsekvenser av grundvattensänkningen, hänvisas till MKB för tillståndsansökan för sänkning av grundvatten, som genomförs parallellt med denna miljökonsekvensbeskrivning.

När det gäller risk för att föroreningar ska spridas till grundvattenförekomsten Larslundsmalmen-Nyköping, bedöms risken som liten. Detta på grund av att vattenförekomsten överlagras av tät lera, vilket bidrar till att grundvattentransport såväl vertikalt som horisontellt bedöms vara obefintlig. Leran utgör således en barriär för nedträngande vatten från markytan. Området kommer även saneras vid byggnation, vilket betyder att befintliga markföroreningar som idag riskerar att påverka vattenförekomsten, kommer att avlägsnas från platsen.

Om fördröjningsmagasin förläggs så djupt att leran schaktas bort så att magasinet står i kontakt med och/eller breddar till isälvslagringen finns en risk för kontaminering av

grundvattnet. Detta är dock ej troligt och bedömningen är att konsekvenserna för Larslundsmalmen är oförändrade i jämförelse med nuläget.

Ytvatten

Dagvatten från planområdet avrinner främst till vattenförekomsten Nyköpingsån. Det beräknade medelflödet från de bebyggda ytorna samt parkmark inom planområdet uppgår till ca 0,014 m³/s. Det totala dagvattenflödet från detaljplaneområdet utgör 0,04% av den totala årsvattenföreningen i Nyköpingsån. Bedömning av eventuell påverkan av dagvatten på recipienten har genomförts utifrån beslutade MKN för recipienten. Bedömningen baseras på att dagvatten från detaljplaneområdet förutsätts att renas och fördröjas enligt förslag i föreliggande utredning eller motsvarande. De kvalitetsfaktorer för bedömning av ekologisk och kemisk status, som kan komma att kopplas till påverkan från dagvatten från detaljplaneområdet, är främst fysikalisk-kemiska faktorer och prioriterade ämnen. För bedömning av ekologisk status/potential, ingår parametern näringsämnen i kvalitetsfaktorn fysikalisk-kemiska faktorer. För vattendrag är det fosfor som är bedömningsparameter.

Medelhalten i recipienten uppgår till 0,05 mg/l enligt VISS och referensvärdet är beräknat till 11 µg/l. Den beräknade fosforhalten i dagvattnet efter rening ligger på samma nivå som i recipienten. I miljöövervakningspunkten, Nyköpingsån Storhusfallet, belägen nedströms planområdet, har medelhalten totalkväve uppgått till 1,0 mg/l under perioden 2013–2015 och medelhalten totalfosfor till 0,04 mg/l.

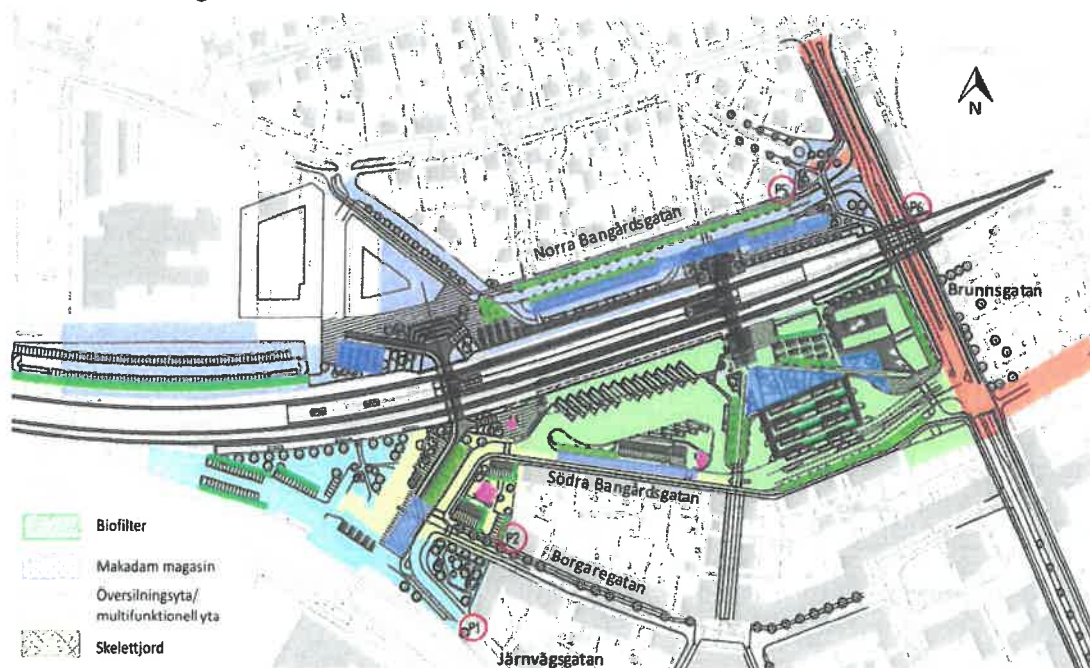
Det saknas data på halter av tungmetaller i recipienten. Halterna av koppar och zink i dagvattnet är de tungmetaller som har de högsta halterna över MKN för recipienten. Men beräkningar i dagvattenutredningen visar att det årliga dagvattenmedelflödet från planområdet är 0,95 l/s och medelflödet (MQ) i vattenförekomsten uppgår till 23 200 l/s (Sweco, 2018). Utav de beräknade halterna av tungmetaller i dagvatten från planområdet, beräknas att det tillkommer ett koncentrationstillskott av zink på 0,0015 µg/l och av koppar på 0,0005 µg/l från planområdet. Detta innebär att koncentrationsförändring för beräknade halterna för ämnen vanligt förekommande i dagvatten, bedöms bli mycket ringa, på gränsen till omätbara. Dagvattnet från detaljplaneområdet bedöms att inte påverka möjligheten att uppnå god status i vattenförekomsten Nyköpingsån, då dagvattnet som släpps ut i recipienten från området i planförslaget är renare än det dagvatten som släpps ut i recipienten i nuläget.

Planerad dagvattenhantering

I dagvattenutredningen har fördröjningsvolymen avseende dagvatten beräknats utifrån att ett 20-årsregn med en klimatkfaktor på 1,25 ska fördröjas minst ner till ett regn med en återkomsttid på 2 år. Den dimensionerande regnvaraktigheten för avrinningen har ansatts till 10 minuter, vilket bedöms motsvara koncentrationstiden för området.

Planförslaget innebär att Nyköpings resecentrum byggs om och markanvändningen i området förändras. Den övervägande delen av planområdet är idag hårdgjord och kommer så vara även efter nyexploateringen av området. Det planeras för en park i hjärtat av

resecentrum och parken gestaltas för att bidra till en grön yta i ett annars hårdgjort område. Parken ger värden för rekreation men samutnyttjas för dagvattenhantering. Vattnet renas samtidigt som det är en resurs ur ett rekreativperspektiv och bidrar med ekosystemtjänster inom planområdet. Hela bussterminalen föreslås avledas till dagvattenanläggningar i parken tillsammans med övriga anslutande ytor söder om parken. Syftet är att kunna anlägga färre och större dagvattenanläggningar i stället för flera mindre. Avrinningsområden för den framtida situationen skiljer sig därför från den befintliga situationen, se Figur 26.



Figur 26. Illustrationen visar vilka dagvattenlösningar som föreslås.

Planområdet har delats in i olika delavrinningsområden och principiella förslag på typ av dagvattenanläggningar och deras placering har tagits fram för respektive delavrinningsområde. Den norra delen av planområdet ((Avrinningsområde) AO5, lila) avrinner till anslutningspunkt P5. Det västra området söder om järnvägen (AO1, blå) och området vid den befintliga järnvägstationen (AO2, gul) ansluter dagvattenledningsnätet i anslutningspunkt P1 i Järnvägsgatan respektive P2 i Borgaregatan. Regionbussterminalen samt övrig bussangöring söder om järnvägen samt parken (AO4, grön) planeras att ledas till anslutningspunkt P5. En ledning mellan grönt område och anslutningspunkt P5 behöver anläggas så att vattnet kan rinna till anslutningspunkten med självfall. Dagvattenutredningen visar på att dagvatten från Brunnsgatan (AO6) inte kommer att kunna fördröjas inom planområdet, då det inte finns plats för det. Brunnsgatan (AO6, orange) utgör ett eget avrinningsområde och dagvatten från gatan kommer pumpas från planområdet till anslutningspunkt P6, se Figur 26. Fördröjning och rening av dagvatten från Brunnsgatan bör hanteras öster om planområdet. Det finns en grönyta tillgänglig öster om

Brunnsgatan (söder om fotbollsplan). Dagvatten föreslås pumpas till ytlig avrinning vidare till ett makadamdike där dagvattnet fördröjs och renas. Makadamdiket kan täckas med vegetation vilket gör att diket smälter in den omgivande miljön.

Föreslagna dagvattenanläggningar för planområdet består av dagvattenbiofilter, skelettjord, översilningsyta och makadammagasin. Dagvattenlösningar har föreslagits utifrån typ av markanvändning, höjdsättning och tillgängliga ytor. Ett makadammagasin föreslås läggas under mark i parken. Det viktigaste för en god dagvattenhantering inom planområdet är höjdsättningen. Det är viktigt att undvika att instängda områden uppstår som riskerar att översvämmas vid större regn. Fastigheterna bör höjdsättas på en högre nivå än omkringliggande mark. Höjdsättning bör utformas så att dagvatten vid skyfall kan avledas via sekundära avrinningsvägar så som gator och grönytor. Översvämningsytor kan lokalt anläggas där vatten tillåts att samlas under kortare perioder.

Dagvattenbiofilter har en god förmåga att reducera föroreningar i dagvatten. Eftersom biofilter framför allt är reningsanläggningar bidrar inte denna teknik i större utsträckning med fördröjning av de dagvattenflöden som genereras under intensiva regn utan då leds en stor del av vattnet förbi via bräddöverfall.

Med den ovan beskrivna dagvattenhanteringen bedöms planförslaget ge små positiva konsekvenser för dagvattnet i området.

Bedömning

Konsekvenserna av planförslaget bedöms som små positiva för vattenkvaliteten i recipienterna, om ovan nämnda dagvattenlösningar genomförs. Om åtgärderna som presenteras i dagvattenutredningen inte genomförs bedöms konsekvenserna för vattenkvaliteten bli små negativa. Konsekvenserna av grundvattensänkningen behandlas i tillståndsansökan.

7.4.4 Konsekvenser av jämförelsealternativet

Jämförelsealternativet innebär en större andel hårdgjorda ytor efter genomförandet av planen och därmed ökar dagvattenflödena ut från planområdet. Utförd analys av dagvattennätets kapacitet visar att många av ledningarna är hårt belastade och inte kan ta emot ett regn med 10 års återkomsttid (beräknat med klimatfaktor som motsvarar en flödesökning med 20 %). Detta innebär att behovet av fördröjning inom planområdet är stort.

Förutsättningarna är desamma som för planförslaget, att det inte går att infiltrera dagvattnet på grund av föroreningar i marken och relativt ytligt grundvatten. I och med fler hårdgjorda ytor behöver man fördröja mer vatten under jord. Kanalen till Nyköpingsån behövs för att rena dagvattnet från Brunnsgatan. I jämförelsealternativet går planområdet ända fram till Nyköpingsån.

I och med att jämförelsealternativet innebär mer rening än i dagsläget ger det en större rening av dagvattnet och med det en mindre påverkan på Nyköpingsån, än i dagsläget.

Bedömning

Sammantaget bedöms jämförelsealternativet medföra små positiva konsekvenser för vattenkvaliteten i recipienterna.

7.4.5 Konsekvenser av nollalternativet

Nollalternativet innebär att Nyköpings resecentrum inte byggs och ingen förändring sker av verksamheter och/eller markanvändning. Påverkan på Nyköpingsån av dagvattnet kommer att öka något, men troligen inte i så hög grad att det påverkar miljökvalitetsnormerna (MKN) för ån. Dagvattnet kommer även fortsättningsvis ledas ut i dagvattenledningar utan rening. En mindre del infiltreras i området.

Bedömning

Sammantaget bedöms nollalternativet medföra små negativa konsekvenser för vattenkvaliteten i recipienterna.

7.4.6 Åtgärdsförslag

Brunnsgatan behöver skyddas från avrinnande vatten från omgivande mark samt ha en god beredskap för att även kunna avleda flöden större än 20-årsregn.

Dagvatten från Brunnsgatan under tågbron, behöver ledas bort. Vattnet kan inte hanteras inom planområdet.

Hantering av dagvatten från Brunnsgatan utanför planområdet, behöver utredas vidare i en mer detaljerad utredning.

I samband med att områdets dagvattenhantering anläggs och för att dess funktion ska bibehållas under driftskedet, behöver skötselplaner för dessa tas fram.

7.5 Stads- och landskapsbild

Bedömningen av detaljplanens konsekvenser för stads- och landskapsbild i denna MKB har fokuserat på fem olika delområden inom detaljplaneområdet. Delområdena har identifierats utifrån geografisk placering, rumslighet och karaktär. Delområdena är: Bangårdsområdet, Norra Bangårdsgatan, Södra Bangårdsgatan, Centralplan och Brunnsgatan.

7.5.1 Bedömningsgrunder

Landskapskonventionen

Landskapskonventionen syftar till att förbättra skydd, förvaltning och planering av europeiska landskap och att skapa en helhetssyn på landskapen som resurs och livsmiljö. Hållbarhet står i fokus. Syftet med konventionen är också att främja samarbetet kring landskapsfrågor och att stärka allmänhetens och lokalsamhällets delaktighet i det arbetet. I konventionen definieras landskap som "ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer." Det kan med andra ord röra sig om både stadslandskap, naturlandskap, estetiskt tilltalande miljöer, likväl som mindre attraktiva miljöer. Landskapskonventionen lyfter fram landskapets sociala betydelse och betonar vikten av att allmänheten ska kunna delta aktivt i värdering och förvaltning av landskapet.

I och med att Sverige 2010 ratificerade konventionen har vi förbundit oss att implementera dess intentioner i den svenska lagstiftningen.

Riksintresse kulturmiljö

Stads- och landskapsbilden kan delvis ses som en del av riksintresse för kulturmiljövården, Nyköping [D 57]. Framför allt vad gäller den befintliga stadsplanens struktur och de identitetsskapande bostadsmiljöer som finns i kvarteret Konduktören och Skrivaren. Bedömning av den aspekten sker under kapitlet kulturmiljö.

Utförda utredningar

Stadsanalys Nyköping Resecentrum utförd av Sweco 2016-05-10 ligger som grund för områdets nulägesbeskrivning.

7.5.2 Nulägesbeskrivning

Bangårdsområdet

Centralt i detaljplaneområdet ligger bangårdsområdet. Området består av ett stort och till största delen öppet landskaps-/stadsrum präglad av historisk och aktiv järnvägsverksamhet. Stora delar av området består av öde, före detta spår- och lastområde som idag kan kategoriseras som ruderatmark. Delar av ytorna, främst i sydöstra delen används för parkering. Norr om spåren mot Norra Bangårdsgatan ligger ett igenvuxet långsträckt område som i delar har tagits i anspråk av privatpersoner.

Området är på grund av sin otillgängliga karaktär som spårområde en stor barriär i stadslandskapet. Trots att stationsplattform och spårområde är öppet bidrar bangårdsområdet till att den visuella kopplingen mellan norra och södra delarna av planområdet blir svag.



Figur 27. Stora delar av området består av före detta spår- och lastområde som kan kategoriseras som ruderatmark.

Inom området ligger plattform/perrong för av- och påstigande tågtrafik som man tar sig till via gångtunnel och -trapp i västra respektive östra änden av plattformen. Skalan på plattformen är av den äldre typen av mindre station, som kan kännas trivsamt och småskaligt. Däremot är orienterbarheten mot stadens centrum problematisk.

Östra nedgången från plattform leder direkt ned till Brunngatan. Där kan miljön upplevas som otrygg och bullrig.



Figur 28. Östra nedgången till Brunngatan. Västra nedgången till gångtunneln som leder till stationsbyggnaden och Norra Bangårdsgatan. Södra delen av tunnelpassagen har ett vackert och omsorgsfullt monterat kakel. Östra delen är trång, kröker och väggarna är fulla av klotter.

Västra nedgången från plattform leder ned i en gångtunnel under spåren. Via tunneln kan man ta sig antingen till stationshuset i söder eller till Norra Bangårdsgatan i norr. Gångtunneln är tydligt skyltad men trång och instängd. Södra tunnelpassagen till stationshuset har ett trångt mått men har ett vackert och omsorgsfullt monterat kakel på väggarna. Norra tunnelpassagen är trång, kröker och har genom åren haft klotterproblem. Anläggningsdelarna som nämns i detta kapitel ingår i Trafikverkets järnvägsplan.

Norra Bangårdsgatan

Norra Bangårdsgatan sträcker sig i väst-östlig riktning och bildar detaljplaneområdets norra gräns. Gatan karakteriseras av att den har två sidor med stora olikheter i utseende. Gatans södra sida gränsar mot järnvägsområdet med överblivna grönytor och ruffig industrikaraktär. Gatans norra sida gränsar mot ett äldre villaområde med välskötta trädgårdar. Dimensionerna på gatan är trivsamma men angränsande verksamheter och igenväxning gör att gatan kan upplevas otrygg och mer som en mindre lokalgata.



Figur 29. Norra Bangårdsgatans västra och östra ände med ruffig industrikaraktär längs gatans södra sida och välskötta villaträdgårdar längs den norra sidan.

I västra delen av gatan finns en plats för angöring till järnvägsstationens västra gångtunnel som leder under spåret till perrong och vidare till stationshuset. Här finns parkeringsplatser för bil och gott om cykelparkeringsplatser som inte används. Platsen ligger inträngd mellan industribyggnader och järnvägsområdets oskötta grönytor. Vägen fram till trappan domineras av hårdgjorda ytor som förstärker industri- och bakgårdskänslan, stängsel utan gestaltningskvaliteter som ger exkluderande och trånga passager. Byggnaderna ger känsla av nedgångna industrimiljöer men har ändå vissa grundläggande kvaliteter i material och komposition. Det här är en plats som trots kort avstånd till centralplanen upplevs relativt långt bort och otrygg.



Figur 30. Plats vid Norra Bangårdsgatan med parkering och angöring till västra gångpassagen.

Centralplan

Centralplan är platsen som ligger framför Nyköpings nuvarande stationsbyggnad i tegel från 1916 (se vidare om stationsbyggnaden under 5.6 kulturmiljö). Det är en stor, öppen och rörig plats som domineras av trafikytor och har många olika funktioner som busshållplatser, parkering, angöring, kiosk, park/lek och grönytor. Platsen upplevs svårorienterad, överdimensionerad och underutnyttjad. Utemiljön har delvis låg kvalitet med avvikande komplementbyggnader och underdimensionerade cykelställ och räcken av dålig kvalitet. Uppvuxna stora träd samt grönytorna med parkleken bidrar positivt till platsens rumslighet och grönska. Trafikrörelserna är många och består främst av busstrafik, platsen är mer ett område för transporter än ett vistelserum. Känslan av att Södra Bangårdsgatan inte avslutas i väster beror framförallt på bristen av bebyggelse som ramar in och definierar gatan.



Figur 31. Centralplan med det vackra stationshuset i fonden är stor, rörig och svårorienterad.

Södra Bangårdsgatan

Södra Bangårdsgatan sträcker sig i väst-östlig riktning från Centralplan fram till Brunngatan. Gatan följer nuvarande stadskant mot söder och är den självklara länken mellan det historiska Nyköping och järnvägsområdet med sitt spårområde, magasin, uppställning, inlastning och parkeringar.

Gatan karaktäriseras av de låga putsade bostadshusen längs gatans södra kant, en äldre ensidig trädallé med höga arkitektoniska värden samt av det äldre lokomotorstallet och magasinsbyggnaden i trä som vetter mot järnvägsområdet. Magasinsbyggnaderna har höga kulturhistoriska värden (se vidare under avsnitt 5.6 kulturmiljö). Bruksbyggnaderna bidrar till att gatan bitvis får en stark rumslighet och spännande karaktär som på ett positivt sätt bidrar till gatans identitet. Den längre magasinsbyggnaden utgör dock till viss del även en barriär mot järnvägsområdet norr om Södra Bangårdsgatan. I den här delen av Södra Bangårdsgatan finns det en bra balans i gaturummets bredd, sockelhöjder, bröstningshöjder för fönster och byggnadshöjder. Däremot vänder sig flera av bostadsbebyggelsens entréer bort från gatan vilket minskar gatans möjlighet till intensitet och gatuliv. I gatans östra ände mot korsningen med Brunngatan saknar gatan rumsligt

74(124)

stöd mot järnvägsområdet i norr och vida utblickar ut över stora grusade parkeringsytor ger en ödslig känsla. Trafiksituationen är här relativt lugn och det som märks mest är busstrafiken.



Figur 32. I Södra Bangårdsgatans västra del ger Lokomotorstallet, befintlig ensidig allé och Magasinsbyggnaden gatan en stark rumslighet, fina proportioner och karaktär. I gatans östra ände mot korsningen med Brunnsgratan saknar gatan rumsligt stöd mot järnvägsområdet i norr och vida utblickar ut över stora grusade parkeringsytor ger en ödslig känsla.

Brunnsgratan

Brunnsgratan går i nord-sydlig riktning och avgränsar detaljplaneområdet österut. Gatan är ett viktigt trafikstråk i staden, både för cykel- och fordonstrafik, som knyter samman Nyköpings södra delar med de norra. Trafiksituationen är relativt intensiv och gatan har separerad cykelväg på bägge sidor om vägen som avgränsas av galvade bågräcken. Passagen med järnvägsspåren är separerad genom att Brunnsgratan leds under en järnvägsviadukt med en vacker stenkonstruktion och ljusinsläpp från taket. Från viadukten leder en uppgång/nedgång direkt upp till järnvägens plattform. Här är miljön otrygg, bullrig och mörk.

Gatan har en påtaglig riktning och god orienterbarhet, men också en känsla av instängdhet närmast bron. Anledningen är de slänter som bildas på sidan om Brunnsgratan och som på en lång sträcka gör det svårt att röra sig i öst-västlig riktning. Det förstärker känslan av detta som en trafikfunktion snarare än en stadsgata i staden. Grönskan längs gatan är påtaglig och mycket kvalitativ med stora uppvuxna träd. Det gäller särskilt den del av gatan som vetter mot kyrkogården men också kastanjerna norr om Järnvägen. I norra delen ligger Folkungavallen, en idrottsarena för fotboll och friidrott, som byggdes 1914. Mot gatan bildar arenans entrébyggnader en fin entréplats som ger karaktär och rumsliga kvalitéer till gatan.

Norr om järnvägsviadukten i korsningen med Norra Bangårdsgatan finns en grön och lummig plats som dock saknar egentlig funktion, förutom som en ganska oorganiserad cykelparkering. Platsen är rörig och både överdimensionerad och trång, med flera trädrader, flera cykelbanor och flera grönstråk. Det saknas en hierarki som ger rummet mening och struktur. Den omgivande bebyggelsen är i huvudsak utestängande, med antingen plank, stängsel eller slutna fasader, vilket gör känslan av en baksida påtaglig.



Figur 33. Brunnsgatan vy mot norr med järnvägsområdets öppna grusytor till vänster och kyrkogårdens grönska till höger. Brunnsgatan vy mot söder med platsbildningen i korsningen Norra Bangårdsgatan till höger och med Folkungavallen till vänster.

7.5.3 Konsekvenser av planförslaget

Bangårdsområdet

Planförslaget innebär att bangårdsområdet som idag är ett otillgängligt, dåligt omhändertaget och öde område bildar plats för ett resecentrum och stabsfunktioner med bussterminal, parkeringar, angöring, parkytor, cykelcentrum, resenärsservice, torg m.m. Det innebär att området blir tillgängligt, omhändertaget och befolkat i mycket större utsträckning än idag. Inom bangårdsområdet innebär planförslaget en helt ny struktur som bryter ner skalan och plockar upp den befintliga stadensplanens kvartersstruktur. Den nya strukturen fångar upp befintliga länkar i staden och ger dessa nya tydliga och logiska målpunkter och kopplar norr och söder med flera stråk. I områdets östra del tillkommer en byggnad med verksamheter som i dess norra del, är högre än den omkringliggande staden. Syftet med byggnaden är att skapa en målpunkt i staden med blandade funktioner inom området, öka trygghet, stärka Brunnsgatan som stadsgata och få känsla att stadscentrum kommer ända fram till resecentrum.

Det höga huset innebär dock en viss påverkan på stadens småskalighet och det finns en risk att det kan komma att upplevas som en stark kontrast i fråga om skala och materialitet i förhållande till flerbostadshusen söder om planområdet och villorna norr om planområdet.

Utformningen av området gör att det som tidigare var otillgängligt nu blir tillgängligt i större grad, vilket bidrar till minskad barriäreffekt. Fler, generösare och tryggare passager under spår för gång och cykel kommer att öka kommunikationsmöjligheterna mellan planområdets södra och norra del och bidra till att även spårområdets kraftiga barriärverkan minskar i staden.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra stora positiva konsekvenser för stadsbilden inom Bangårdsområdet. Konsekvenserna är minskade barriäreffekter, större tillgänglighet, bättre struktur och tydligare målpunkter.

Norra Bangårdsgatan

Planförslaget innebär att Norra Bangårdsgatans karaktär kommer att förändras i och med att den idag är en småskalig, grön, inbäddad och skyddad villagata. Istället kommer den efter ett genomförande av detaljplanen att gränsa mot ett ganska storskaligt resecentrumområde som domineras av hårdgjorda ytor, med bil- och cykelparkeringar och angöringsytor för buss och taxi. Skalmötet mellan resecentrum och villaområdet längs gatans norra sida med sina trähus och välskötta trädgårdar kommer att bli kraftigt förändrat. Idag har gatan en mörk bakgårdskänsla och kan i vissa delar upplevas som otrygg. Planförslaget innebär i det avseendet en positiv förbättring när miljön mot bangårdsområdet struktureras, städas upp och blir ordentligt belyst. Trafiken kommer att öka markant utefter gatan eftersom den kommer att öppnas upp för fordonstrafik i korsningen mot Brunngatan och bli gata för personbilar, taxi och ersättningsbussar. För att minska kontrasten mellan resecentrum och villabebyggelsen, förläggs en gång-, och cykelväg längs Norra Bangårdsgatans norra sida i syfte att bilda en zon med trädplantering innan fordonstrafiken. Längs gång- och cykelvägen föreslås mindre träd planteras som bidrar till att förstärka gatans karaktär som grön stadsgata i intill villabebyggelsen.

Planförslaget bedöms innebära en ökad trygghet och bättre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Planförslaget bedöms också leda till att mötet med den välbevarade villabebyggelsen kan upplevas som en storskalig kontrast vilket medför små negativa konsekvenser. Planförslagets intentioner är att utveckla gatan som en stadsgata med alléer, gång och cykelväg och lyfta gatan och anslutande entrémiljöer som en framsida. Sammantaget bedöms planförslaget för Norra Bangårdsgatan medföra både små positiva och små negativa konsekvenser för stadsbilden utmed Norra Bangårdsgatan.

Centralplan

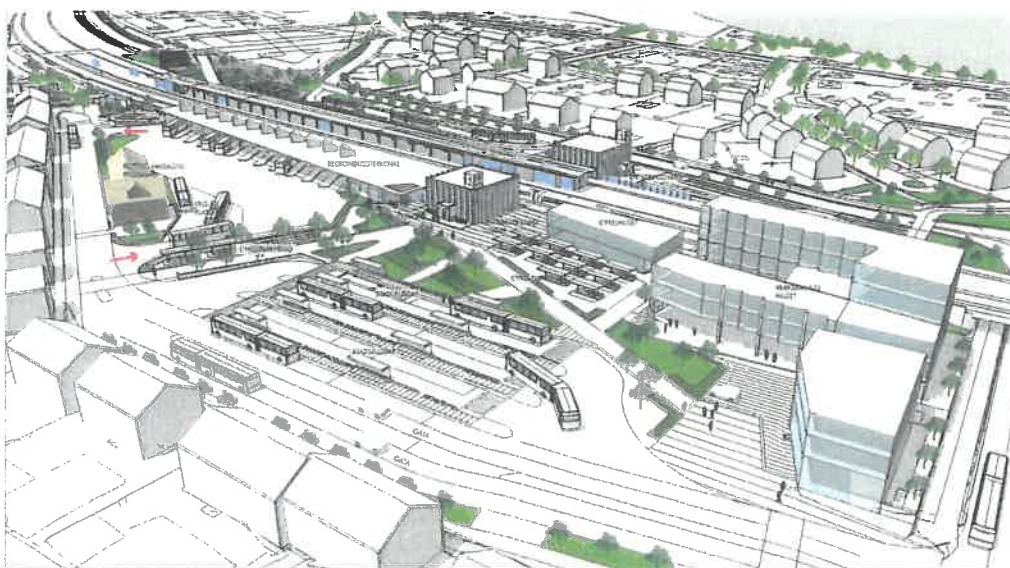
Planförslaget innebär att Centralplan som idag kan upplevas som en rörig och odefinierad plats, struktureras upp och den befintliga stationsbyggnaden får en tydlig entréplats som framhäver byggnaden bättre. Orienterbarheten och tryggheten ökar med en generösare och ljusare nedgång till den nya GC-passagen under spår. Behovet av parkering och angöring invid byggnaden minskar, vilket skapar möjlighet att skapa en tydligare trafiksituation och struktur baserad på stadsplanens intentioner.

Ny byggrätt för bostäder i hörnet av kvarteret Skrivaren, där det idag ligger en lekpark, bedöms kunna sluta rummet och fullfölja delar av den ursprungliga stadsplanen. Befintlig grönyta i spetsen på kvarteret Stinsen förblir parkyta.

Sammantaget bedöms planförslaget för Centralplan medföra små positiva konsekvenser för stadsbilden i och med att platsens rumslighet, orienterbarhet och trygghet bedöms öka.

Södra Bangårdsgatan

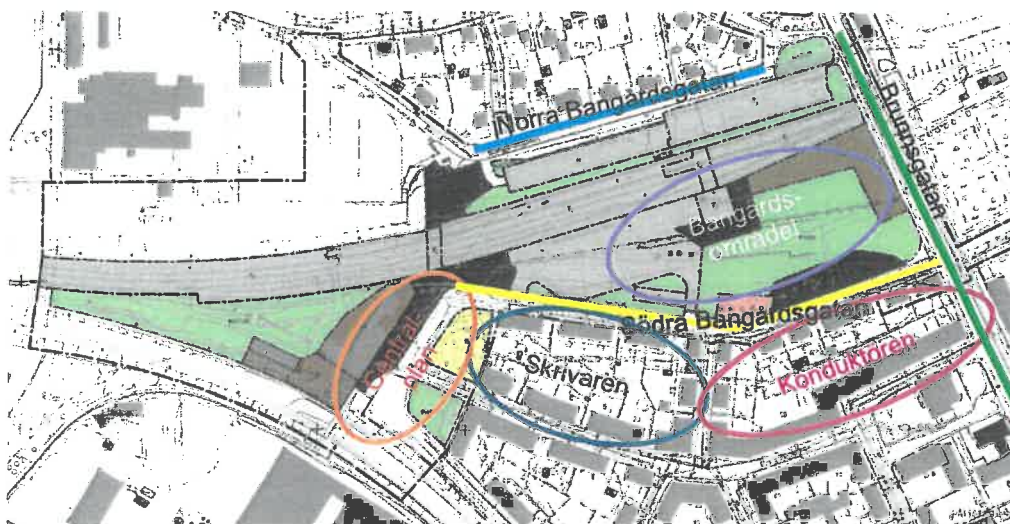
För Södra Bangårdsgatan, som idag till största delen karaktäriseras av fin rumslighet och skala samt karaktäristiska byggnader med historisk karaktär, innebär planförslaget stora förändringar (Figur 34 och Figur 35). Lokomotorstallet och delar av godsmagasinet rivs, och flera träd i den befintliga, ensidiga allén avverkas.



Figur 34. Framtida utblick över Södra Bangårdsgatans norra del.

Därmed går dessa värden, som idag skapar rumslighet och karaktär, förlorade. Planförslaget innebär att godsmagasinet västra del rivs, att den östra äldre delen behålls och flyttas västerut med samma förhållande till gaturummet som idag, samt att en ny allé planteras utmed gatan. Detta för att möjliggöra ett gaturum i framtiden med fina kvaliteter och skala.

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



Figur 35. Kvarteren Skrivaren och Konduktören längs Södra Bangårdsgatan tillsammans med de fem delområdena som analyseras. (Figuren visar en äldre version av planområdets avgränsning. Planområdet har minskats något (se Figur 1).)

Sammantaget bedöms planförslaget för Södra Bangårdsgatan medföra märkbart negativa konsekvenser för stadsbilden. Förändringen kommer att bli stor, och konsekvenserna är av främst negativ karaktär. Gatans delvis trivsamma karaktär, skala och rumsligheten kommer att påverkas starkt i och med rivningen av lokomotorstall, del av magasinsbyggnaden och förlusten av de stora uppvuxna lövträden.

Brunnsgatan

Planförslaget innebär att Brunnsgatan som idag är en ganska trafikerad och starkt separerad gata sänks, som mest cirka 1,5 meter, för att tillskapa bättre möjligheter att passera under järnvägen. Nivåsänkningen kommer att påverka gatans nivåer i hela planområdets sträckning.

De separerade gång- och cykelbanorna kommer att ligga kvar som idag på bägge sidor om gatan men med en nivåskillnad från gatan med cirka 1,5 meter över vägbanan. Denna nivåskillnad samt att gatan kommer att få en två meter bred mittrefug ökar gatans separering och barriärverkan. Med en byggd mittrefug istället för målade linjer får gatan en mer stadsmässig karaktär. Den breddade gatan innebär att den allé av väl uppvuxna hästkastanjer som ligger i höjd med Folkungavallen kommer att behövas tas bort. Som kompensation har två nya träd planterats vid Folkungavallens entré (denna ligger utanför planområdet). Ett stort antal nya träd planeras också inom planområdet som helhet. Gatans ökade stadsmässighet bedöms ge en positiv effekt av planförslaget. De borttagna äldre träden innebär en negativ påverkan.

En ny bro byggs med ljusinsläpp mellan spåren inom Trafikverkets arbete. Den nya bron byggs med en bredare och öppnare sektion än den gamla men utan uppgång mot mittplattform. Den gamla uppgången mitt under bron till plattform tas bort. Ett nytt trapplopp som terrängtrappa leder i planförslaget upp till entrébyggnaderna och sidoplattform. Det nya trapploppet utformas mer generöst än befintlig uppgång, vilket ökar tryggheten och tillgänglighet mot perrong/spårrområde.

Ytan som idag är en stor grusparkering inne på bangårdsområdet får mer stadsmässig karaktär som bildar front mot Brunnsgratan. Detta förstärks inte minst av den tillkommande verksamhetsbyggnaden som både bedöms kunna bidra till Brunnsgratans stadsmässighet och skapa ett landmärke, folkliv och bidra till bättre orienterbarhet. Också den nya infarten mot Norra Bangårdsgatan bedöms öka orienterbarheten i området

Risk bedöms dock finnas att de båda korsningarna (Brunnsgratan/Södra-Norra Bangårdsgatan) blir en storskalig trafikmiljö, varför det är viktigt att förstärka gaturummet rumsligt med vegetation och/eller byggda, väl gestaltade element. Inte minst är detta viktigt invid Folkungavallens entrébyggnader.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra både märkbart positiva, och märkbart negativa konsekvenser för stadsbilden längs Brunnsgratan.

Sammantagen bedömning för planförslaget

Planförslaget bedöms som helhet medföra såväl märkbart positiva som små till märkbart negativa konsekvenser för stads- och landskapsbilden. Den samlade bedömningen av planförslaget är att planförslaget medför små positiva konsekvenser. Planförslagets koppling mot staden, den förbättrade tillgängligheten och orienterbarheten utgör märkbart positiva konsekvenser liksom kvalitetsförbättringen som stadsrum och stadskvaliteter och länkar, medan förlusten av ett stort antal gamla träd och rivning av byggnader har märkbart negativa konsekvenser av stadsbilden. Risk för stor kontrastverkan med omkringliggande bostadsmiljöer bedöms som små negativa konsekvenser för den centrala delen av Norra Bangårdsgatan.

7.5.4 Konsekvenser av jämförelsealternativet

Bangårdsområdet

Bangårdsområdet domineras i jämförelsealternativet av mycket utbredda storskaliga trafiklösningar och storskaliga byggnader som en upp till sju våningar hög entrébyggnad och långsträckta parkeringshus. Den tillkommande bebyggelsen har anpassats dåligt till omkringliggande stadsmiljö i fråga om skala och struktur. Å andra sidan innebär förslaget att fler befintliga byggnader, som redan är väl anpassade i skala och struktur, bevaras. Området bedöms inte ge möjligheter för människor att vistas eller röra sig på. Bangårdsområdets redan idag befintliga barriäreffekt bedöms i jämförelsealternativet bli

kvar med otillgängliga trafikytor och dålig kommunikation för gång- och cykel mellan norra och södra delarna av planområdet. Sammantaget bedöms jämförelsealternativet för Bangårdsområdet medföra märkbart negativa konsekvenser för stadsbilden.

Norra Bangårdsgatan

Jämförelsealternativet har en annan avgränsning, där gränsen för detaljplanen går längs Norra Bangårdsgatans södra kant. Skalmötet mellan befintlig villabebyggelse i angränsande område i norr och det 130 meter långa parkeringshuset längs järnvägens norra sida bedöms ge stor negativ påverkan. Sammantaget bedöms jämförelsealternativet medföra märkbart negativa konsekvenser för stadsbilden längs Norra Bangårdsgatan.

Centralplan

För Centralplan bedöms likvärdiga konsekvenser erhållas som för planförslaget. Största skillnaden är att spetsen på kvarteret Skrivaren inte bebyggs utan behålls som parkmark, vilket gör att platsen fortfarande riskerar att kännas överdimensionerad. Sammantaget bedöms jämförelsealternativet för Centralplan medföra små positiva konsekvenser för stadsbilden.

Södra Bangårdsgatan

Södra Bangårdsgatan bedöms i vissa delar ge mindre negativa konsekvenser i jämförelsealternativet än i planförslaget, då man kan spara befintliga alléträd och dessutom flyttar lokomotorstallet och godsmagasinet så att gatans rumslighet och skala kan behållas vilket bedöms vara positivt för stadsbilden. Dock är mötet mellan Södra Bangårdsgatans småskaliga bostadsbebyggelse och den upp till sju våningar höga entrébyggnaden nära den östra änden av gatan ett svårhanterligt skalmöte. Sammantaget bedöms jämförelsealternativet för Södra Bangårdsgatan medföra små negativa konsekvenser för stadsbilden.

Brunnsgatan

Brunnsgatan i jämförelsealternativet utformas relativt likvärdigt som i planförslaget med sänkning av gatan och en ny dubbel järnvägsbro. De största skillnaderna är att all cykeltrafik koncentreras på östra sidan av gatan med anslutning mot resecentrum via broar, samt att byggnaden mot Brunnsgatan närmast spåren utgörs av en 7 våningar hög märkesbyggnad som utgör hela resecentrumets entrébyggnad. Byggnaden och utformningen av broarna bedöms i jämförelsealternativet vara mer storskalig och bryter i sin utbredning och höjd mer mot den befintliga stadens struktur och bidrar mindre till Brunnsgatans rumslighet än planförslaget.

Sammantagen bedömning för jämförelsealternativet

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

7.5.5 Åtgärdsförslag

Bangårdsområdet: Utemiljön bör utformas så att den får en stadsmässig utformning med en skala och rumslighet som stämmer väl överens med den befintliga stadsmiljöns karaktär.

Norra Bangårdsgatan: Gränsen mellan villabebyggelsen och resecentrumområdet bör utgöras av klippta häckar, träd och trädgårdsväxter som anknyter till villaträdgårdarnas byggstenar och grammatik.

Södra Bangårdsgatan: Längs Södra Bangårdsgatan är det viktigt att försöka ge gatan rumslighet till exempel med trädplanteringar (om möjligt fler än de i planen angivna lindarna). Hög omsorg i utformning och material är viktigt för att skapa en stadsmässighet och behålla en trivsamt karaktär med viss småskalighet.

Centralplan: Det är viktigt att entrétorget framför stationsbyggnaden gestaltas med omsorg med en skala och materialpalett som anknyter till Stationsbyggnadens arkitektur. Parkytan i kvarteret Stinsen är relativt torftig idag och bör kunna berikas med mer vegetation och rumslighet.

Brunnsgatan: Risk finns att Brunnsgatan blir ett storskaligt trafikrum när gatan breddas och sänks och många stora uppvuxna träd försvinner. Här är det viktigt att förstärka rumsligheten med vegetation och/eller byggda element liksom att använda ett stadsmässigt formspråk genom att ta upp nivåskillnader mot byggnadens sockel och undvika svårskötta slänter.

7.6 Kulturmiljö

7.6.1 Konsekvenser av nollalternativet

Nollalternativet innebär att Ostlänken inte genomförs och befintlig järnvägsstation och stationsområde fortsätter att användas på samma sätt som i dag.

Eftersom nollalternativet inte innebär några nya byggnader eller funktioner för något av delområdena bedöms konsekvenserna av nollalternativet för stads- och landskapsbilden

som oförändrade. Bangårdsområdets barriärverkan består och kommunikationsmöjligheterna mellan planområdets södra och norra del är fortsatt dåliga och otrygga. Längs Södra Bangårdsgatan ökar trafiken och trafikmiljön kan upplevas mer otrygg. Sammantaget bedöms nollalternativet medföra oförändrade konsekvenser för stadsbilden jämfört med nuläget.

7.6.2 Bedömningsgrunder

Kulturmiljö är den av människan påverkade fysiska miljön som innehåller vittnesmål och exempel på historiska händelser och utvecklingsförlopp, och därigenom människors livsvillkor i olika tider.

Plan och bygglagen (2010:900)

Plan och bygglagens 2 kapitel föreskriver att "vid planläggning och i andra ärenden (...) ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas (PBL 2 kap. 6§ tredje stycket).

Plan och bygglagens 3 kapitel föreskriver att en byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas samt att den ska underhållas så att de särskilda värdena bevaras (PBL 8 kap. 13§). I Boverkets byggregler förtydligas vad som avses med särskilt värdefull byggnad (BBR 23, 1:2213).

Kulturmiljölagen (1988:950)

Kulturmiljölagen innehåller bland annat bestämmelser om fornlämningar, byggnadsminnen och det kyrkliga kulturarvet. Kap. 2 reglerar skyddet av fornlämningar. Kap. 3 föreskriver att byggnader som har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde eller som ingår i ett bebyggelseområde med ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde får förklaras för byggnadsminne av länsstyrelsen. Länsstyrelsen kan meddela förbud mot åtgärder i avvaktan på prövning av ärendet. Enligt kap. 4 ska begravningsplatsers betydelse som en del av vår kulturmiljö beaktas samt vårdas och underhållas så att deras kulturhistoriska värde inte minskas eller förvanskas.

Miljöbalken (1998:808)

I miljöbalkens tredje kapitel finns krav på att områden och miljöer vars kulturvärden är av allmän betydelse, så långt som möjligt ska skyddas mot åtgärder som kan innebära påtagligt skada.

Ett område kan förklaras som riksintresse med hänsyn till platsens kulturvärden enligt 3 kapitlet 6 §. Ett riksintressant område innebär att ett statligt anspråk görs på området och att det finns ett angeläget allmänt intresse med egenskaper och värden av betydelse för hela landet. Skyddet medför att exploatering och andra åtgärder endast får genomföras så att de inte påtagligt skadar områdets kulturvärden. Om flera riksintressen gäller för samma område ska en avvägning mellan de olika intressena göras. Det riksintresse som bedöms långsiktigt bäst ur hållbarhetssynpunkt ska i dessa fall prioriteras medan skadan på det nedprioriterade riksintresset ska begränsas så långt som möjligt. Länsstyrelsen avgör vilket riksintresse som skall vara prioriterat.

Riksintresse för kulturmiljövården, Nyköping [D 57]

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

Uttryck för riksintresset: Det medeltida Nyköpingshus utbyggt av Karl XI, i ruiner efter en eldsvåda 1665. De medeltida kyrkorna, stadsplanen med rätvinkligt rutnönster från regleringar 1647 och 1665, ett av landets mest konsekvent genomförda exempel på statsmaktens moderniseringssträvanden vid 1600-talets mitt. Torgmiljön med residenset och det f.d. rådhuset samt annan bebyggelse som kännetecknar residensstaden. Kvambyggnader och andra industrianläggningar. 1900-talets bostadsbebyggelse med flerbostadshus, villaområden och "miljonområdet" Brandkärr.

Kunskapsunderlag för Riksintresse Nyköping

Kunskapsvärde: (...) Vid sidan av rutnätsplanen har det, allt eftersom staden vuxit, lagts ut nya stadsplaner med tidstypiska bebyggelseområden som berättar om sin samtids syn på rådande plan- och arkitekturhistoriska ideal. I staden finns en rad representativa områden med byggnader med mycket höga värden som speglar olika tiders stilideal t.ex. (...) Per Olof Hallmans- och Ragnar Östbergs stadsplaner från 1905 och 1926 (...) flerbostadshus på Väster.

Upplevelsevärde: (...) många av miljöerna har stora autentiska och konsthistoriska värden med miljöskapande värden. (...) flerbostadshusen i Västra (...) staden (...) har, förutom arkitekturhistoriska värden stor betydelse som identitetsskapande miljöer. (Länsstyrelsen, 2016)

Planområdet omfattas av riksintresset för kulturmiljövården Nyköping D57. Riksintressets huvudmotiv är utpekandet av residensstaden med historisk tradition tillbaka till 1600-talet. Länsstyrelsen i Södermanland har upprättat ett fördjupat kunskapsunderlag för riksintresset Nyköping (D57) där det kulturhistoriska värdet och dess uttryck preciseras ytterligare.

Fördjupad översiktsplan

Nyköpings kommuns fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta konstaterar att två riksintressen är utpekade i centrala staden; riksintresse för järnväg och riksintresse för kulturmiljövården. Länsstyrelsen har bemött detta ställningstagande i sitt remissyttrande, daterat 2013-08-28. Se även ovan.

7.6.3 Nulägesbeskrivning

Det kulturhistoriska sammanhanget

Detaljplaneområdet är främst präglat av de senaste 100 årens utveckling. Det var vid tiden omkring sekelskiftet 1900 som staden för första gången växte ut över 1600-talets rutnätsplan och utvecklingen präglades av industriell tillväxt bortanför Nyköpingsån. TGOJ-banan, som korsar Nyköping i sydöst-nordvästlig riktning tillkom redan 1877. Nyköping kopplades ihop med stambanan 1913 genom ett spår till Järna, och så småningom Åbo. Där de båda järnvägarna sammanstrålar i centrala Nyköpings nordvästra utkant placerades 1915 den nya järnvägsstationen och ett bangårdsområde växte fram. Norr och väster om stationen växte successivt nya industriområden upp med bekväm närhet till järnvägen (Länsstyrelsen, 2016).



Figur 36. Kvarteret Skrivaren och Konduktören omsluter ett inre grönt trädgårdsrum (till vänster). Bostadshusen bildar en enhetlig bebyggelsefront mot Södra Bangårdsgatan (till höger). Foto Sweco.

Figur 35 i avsnitt 7.5.3 ger en översikt över de nedan beskrivna kvarteren. Stationen betecknas som centralplan i figuren.

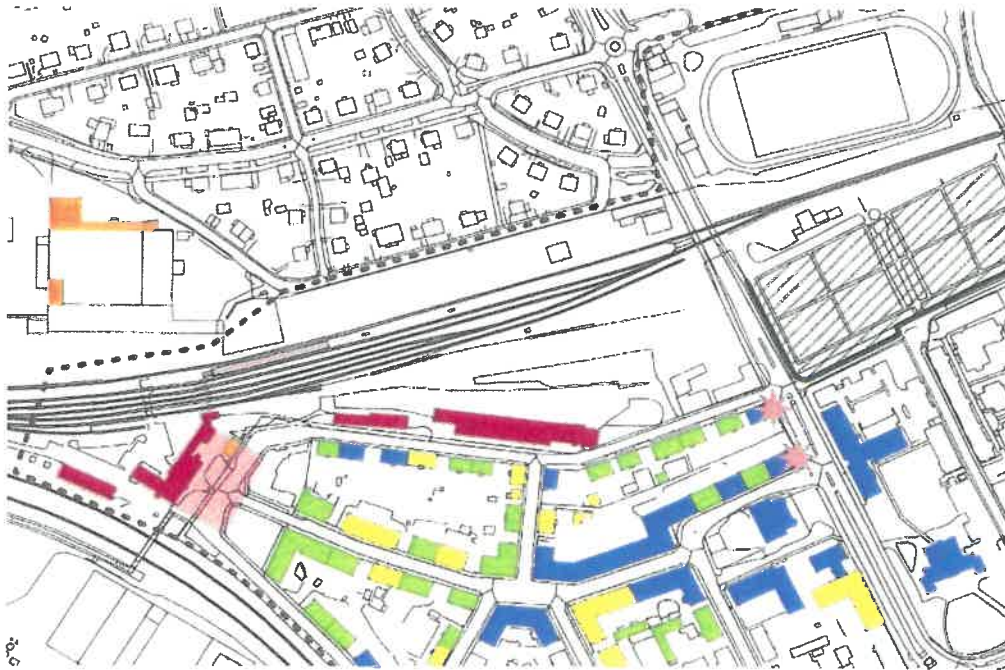
Arbetsbostäderna (kv Skrivaren och Konduktören m.fl.)

För området sydost om stationen upprättade Per Olof Hallman 1913 en stadsplan som reviderades av Ragnar Östberg 1926 (Lst 2016). Karaktäristiskt för området är gatustrukturen som är en blandning mellan en formell kvartersstad och en villastad, där de relativt små hyreshusen ligger i linje med gatan med entréer från gårdssidan. På baksidan av varje byggnad finns en trädgård. I kvarterens mitt bildas ett stort sammanhängande grönt rum, som påminner om storgårdskvarter. Byggnaderna håller en lågmäld och enhetlig karaktär och är uppförda i 2 ½ våning, med putsade fasader och tegelbelagda sadeltak. Husen har enstaka klassicistiska inslag så som frontoner och kolonner. Byggnaden i kv Konduktören 19 har en medveten bearbetning av gavelröstet genom att detta formats som en sluten fronton. Den är samkomponerad med byggnaden i kv Konduktören 20 för att tillsammans utgöra ett motiv mot Brunnsgatan. Detaljen är en subtil bearbetning, helt i linje


med områdets arkitektoniska stil. Konduktören 19 har ett exponerat läge och är därför en viktig accentbyggnad av betydelse för helhetsmiljön (Nyköpings kommun, 2016b).

Lagstiftning: Bostadskvarteren längst Södra Bangårdsgatan och söderut omfattas av riksintresse för kulturminnesvården (MB 3:6). Bebyggelsen är inventerad och klassificerad av Sörmlands museum på uppdrag av Nyköpings kommun under 2015–2016. Byggnaden i kv Konduktören 19 är blåklassad (särskilt värdefull). Byggnaden i kv Konduktören 16 är grönklassad (utpekad kulturhistoriskt värde). Hela bostadsområdet kan bedömas som särskilt värdefullt enligt PBL 8:13.

Kulturhistoriskt värde: Bostadshusområdet inom den Hallmanska stadsplanen har höga sociala och samhällshistoriska värden som vittnesmål över stadsplaneideal och sociala strävanden under det tidiga 1900-talet. Gatustrukturen, byggnadernas placering på tomterna, dess storlek, utformning och material liksom de uppvuxna trädgårdarna bidrar alla till den enhetliga, väl sammanhållna helhetsmiljön. Byggnaden i kvarteret Skrivaren 18 och Konduktören 19 är särskilt exponerade och utgör entrébyggnader till området (Sörmlands museum, 2016).



Teckenförklaring

- Riksintresse, MB 36
- Fråga väckt om Byggnadsminne, KMI kap 3
- Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, Wilund 2015
-  Kyrkogård, KMI kap 4
- ★ Arkitektoniskt gavelmotiv
- Särskilt värdefull byggnad, Nyköpings kommun 2016
- Utpekad kulturhistoriskt värde, Nyköpings kommun 2016
- Ej utpekad kulturhistoriskt värde

Figur 37. Redovisning av riksintressets utbredning, miljöer skyddade enligt kulturmiljölagen och kulturhistoriska klassificeringar som upprättats inom, eller i direkt angränsande till planområdet. UPPDATERING 2020: Byggnadsminnesförklaring är ej aktuell längre, enligt Länsstyrelsen (Källa: Nyköpings kommun).

Stationen

Inom detaljplaneområdet ligger Nyköpings nuvarande stationsbyggnad uppförd 1912–15 och ritad i nationalromantisk stil av SJ:s dåvarande chefsarkitekt Folke Zettervall. Byggnaden har höga arkitektoniska kvalitéer. Stationshuset har varit utpekad för sitt höga kulturhistoriska värde sedan 1970-talet (Sörmlands museum, 2016).

Framför byggnaden ligger Centralplan som ända sedan stationshuset uppfördes varit en öppen plats där resenärer anlänt med bil och buss. Väster om stationshuset invid staketet mot spårområdet står fem stora uppvuxna lövträd. Stationshuset och plattformarna förbinds med en underjordisk gång vars ena hälft är klädd med glaserat benvitt kakel och den andra

halvan har tidigare varit utförd i grafitmålad betong men är numera vitmålad. Trappan upp till plattformen täcks av en träöverbyggnad i klassicerande stil, med sadeltak av tegel. Plattformarna täcks av sadeltak på träkonstruktioner.

Lagstiftning: Fråga har väckts i enlighet med KML (1988:950) 3 kap.4§ om byggnadsminnesförklaring. En utredning av Sörmlands museum konstaterade 2012 att byggnadens kulturhistoriska värde motsvarar fordringarna enligt KML. Byggnaden inklusive tillbyggnader är att betrakta som särskilt värdefullt enligt PBL 8:13. Stationen ligger inom ett område som omfattas av riksintresse för kulturminnesvården (MB 3:6).

Kulturhistoriskt värde: Huset har höga arkitektoniska och arkitekturhistoriska värden. Byggnaden är ett mycket gott exempel på nationalromantikens arkitekturstil och Folke Zettervalls arkitektur under 1910-talet, se Figur 38. Stationshuset. Foto Sweco.. Stationshusets loggia anses unik i landet. I miljön ingår också den ursprungliga gången under järnvägen med glaserat tegel och plattformstak och trappans överbyggnad. Centralplans rundade form i mötet mellan Södra Bangårdsgatan, Järnvägsgatan och Borgaregatan är en rest av P O Hallmans stadsplan från 1913.



Figur 38. Stationshuset. Foto Sweco.



Figur 39. Godsmagasinet. Foto Sweco.

Bangårdsområdet med lokomotorstall och godsmagasin

Norr om Södra Bangårdsgatan och öster om stationshuset breder det gamla bangårdsområdet ut sig. Längs med gatan ligger ett lokomotorstall uppfört i flera omgångar med början 1926 och den sista påbyggnaden från 1942, Figur 40. Lokomotorer var mindre motordrivna lok, oftast med bensinmotor, som främst användes inom en viss station med till exempel växling mellan spår. Nyköping fick lokomotor 1926. Mellan lokomotorstallet och vägen ligger ett flertal väl uppvuxna lövträd vilka bildar en grön inramning till stationsmiljön och gaturummet. (Sörmlands museum, 2012)

Ytterligare österut ligger ett godsmagasin från 1918, liksom stationshuset uppfört i en nationalromantisk stil och ritat av Folke Zettervall. Byggnaden har förlängts och byggts om i flera omgångar sedan tillkomsten. Den var i drift fram till 1998. Järnvägsrälsen på den före detta bangården har tagits bort och i dag samsas parkering med rester av rivna byggnader och avlastningsplattformar inom området. (Sörmlands museum, 2012)

Lagstiftning: Båda byggnaderna är att betrakta som särskilt värdefulla enligt PBL 8:13. Byggnaderna ligger inom område som omfattas av riksintresse för kulturminnesvärden (MB 3:6).

Kulturhistoriskt värde: Lokomotorstallet är i dag en mycket sällsynt byggnadstyp i landets järnvägsmiljöer. Byggnaden har en tydlig koppling till godstrafiken och den lokala industrin. Byggnadens utformning och de olika funktionerna och utrymmena visar på förhållanden för de som arbetade med banans underhåll och drift. Byggnaden har miljöskapande värden men också viktiga sociala och samhällshistoriska värden genom sin koppling till stationens många anställda.



Figur 40. Lokomotorstallet. Foto Sweco.

Godsmagasinet (se Figur 39) i Nyköping är genom sin kombination av ett godsmagasin i "mellanskala", friliggande magasin med bevarade lastbryggor och magasinssportar, uppförd i den för banan karakteristiska arkitekturen, troligen det enda av sitt slag som idag finns kvar i landet. Förråds- och verkstadslokaler samt lokomotorstall som har använts till underhåll av spår och vagnar, finns det idag mycket få bevarade i landet då de tillhör byggnadskategorier som ofta försvinner i samband med

exploateringar och avvecklingar av det järnvägsanknutna fastighetsbeståndet.

Hela stationsmiljöns tillkomst och utveckling speglar bakomliggande politiska processer, landets och stadens ekonomiska utveckling och det moderna samhällets framväxt. Hela den bevarade stationsmiljön inklusive Centralplan, gångtunneln, plattformstak, lokomotorstall och magasinsbyggnad, är viktiga miljöskapande och samhällshistoriska dokument för förståelsen av denna utveckling. Stationsområdet är en relativt välbevarad helhetsmiljö som väl representerar statsbanans tillkomst och järnvägens utveckling (Sörmlands museum, 2012).

Västra Kyrkogården

Utanför planområdet, öster om Brunnsgatan ligger Västra kyrkogården. Nyköpings västra kyrkogård anlades 1825 av S:t Nicolai församling för att avlasta den kyrkogård som låg vid S:t Nicolai kyrka. Kyrkogården anlades då utanför tätbebyggt område. Kyrkogården är en parkkyrkogård av barockkaraktär. Det innebär att den har raka gångar och fyrkantiga symmetriskt liggande gravkvarter med en tydligt markerad mittaxel där kapellet utgör det centrala blickfånget. Runt kyrkogården växer en ring av träd av blandade lövträd som ger kyrkogården en lummig karaktär och hjälper till att avgränsa området mot omgivningen. Träden består bland annat av lind, alm, ek och ask. (Svenska kyrkan, 2016)

Lagstiftning: KML kap 4. Kyrkogården ligger inom område som omfattas av riksintresse för kulturminnesvården (MB 3:6).

Kulturhistoriskt värde: Kyrkogårdar och kyrkomiljöer speglar vårt lands sammantagna historia under de senaste 1000 åren. Som kulturhistoriskt vittnesmål är det sammantagna kyrkliga kulturarvet unikt i sitt slag och skyddas därför genom särskild lagstiftning. Kyrkogårdens barockkaraktär är dess viktigaste kulturhistoriska karaktärsdrag och funktionen som rum för eftertanke, minne, vila och rekreation är dess viktigast miljöskapande värde.

Nöthagen

Utanför planområdet, nordöst om järnvägen ligger industriområdet Nöthagen. Området växte fram under första halvan av 1900-talet och var idealt placerat i förhållande till de två järnvägsbanorna och hade eget stickspår. De första industrierna var en mekanisk verkstad och ett slakteri. Senare tillkom bland annat Konsums bageri. Bebyggelsen är av blandad karaktär med röda tegelbyggnader från början och mitten av 1900-talet och senaste tillkomna storskaliga byggnader i plåt och skivmaterial. Nyköpings kommun har påbörjat planläggning av området i syfte att omvandla det till bland annat bostadsändamål (Nyköping, 2018).

Lagstiftning: Delar av bebyggelsen har i antikvarisk rapport utpekats som särskilt kulturhistoriskt värdefull (Wilund, 2015) och kan betrakta som särskilt värdefulla enligt PBL 8:13.

Kulturhistoriskt värde: bebyggelsen i Nöthagen har en tydlig koppling till Nyköping som industristad och flera av byggnaderna har dokumentvärden som förmedlare av denna historia. Flera av byggnaderna har dessutom arkitektoniska kvalitéer (Wilund, 2015).

Brunnsgatan/Folkungavallen

Norr om järnvägen och nordöst om planområdet ligger idrottsplatsen Folkungavallen. Den uppfördes 1914 i syfte att hysa Nyköpings lantbruksutställning. När utställningen stängt beslutades att platsen och dess byggnader skulle användas till idrott, som var en snabbt växande folkrörelse vid tiden (Sörmlands museum, 2006). Entrébyggnad och läktare är uppförd i nationalromantisk stil. Huvudentrén vetter mot Brunnsgatan och omges där av ett flertal gamla, väl uppvuxna hästkastanjer.

Lagstiftning: Folkungavallen ligger inom område som omfattas av riksintresse för kulturminnesvården (MB 3:6) och omfattas av anmälningsplikt i enlighet med KML (1988:950) 3 kap.6§.

Kulturhistoriskt värde: Förutom arkitektoniska och arkitekturhistoriska värden som anläggningen besitter har den också viktiga socialhistoriska värden som en del av Nyköpings näringslivshistoria liksom förenings-, och sporthistoria. De uppvuxna kastanjerna har starka miljöskapande värden både som inramning till idrottsplatsen och för infarten längs Brunnsgatan mot centrala Nyköping. Anläggningen kan ses som ett uttryck för riksintresset i och med dess koppling till Nyköping som residensstad.

Fornlämningar

Det saknas registrerade fornlämningar inom detaljplaneområdet. En utredning har också konstaterat att möjligheten att hitta nya fornlämningar är ytterst liten (Societas archaeologica upsaliensis (SAU) & Sörmlands länsmuseum, 2014).

7.6.4 Konsekvenser av planförslaget

Gestaltningen av nyttillkommande bebyggelse tas bara upp i denna bedömning i de fall där den dels är reglerad i detaljplanen, dels kan komma att innebära påverkan på kulturmiljön. Även faktorer som skala, höjd och materialval kan ha påverkan på riksintresset.

Funktionen resecentrum kan anses förenligt med riksintressets grundmotiv. Det är positivt i förhållande till riksintresset att ambitionen är att koppla samman resecentrum med den redan befintliga stadsplanen i området samt att styra flöden av människor genom de befintliga kvarteren.

Bedömningarna nedan har gjorts utifrån Riksantikvarieämbetets handbok "Kulturmiljövårdens riksintressen enligt 3 kap. 6§ miljöbalken" (Riksantikvarieämbetet, 2014).

Stationsmiljön (Station samt bangårdsområdet med lokomotorstall och godsmagasin)

Den kulturhistoriska helhetsmiljö som stationsmiljön utgör, med stationshus, bangårdsbebyggelse, centralplan, gångtunnel och perrongtak kommer att reduceras då flera viktiga karaktärsdrag och uttryck för de kulturhistoriska värdena försvinner i och med att lokomotorstall, del av godsmagasin, gångtunnel, perrong och perrongtak rivs. Den öppna centralplanen byggs igen.

Stationsmiljön har ett dokumenterat kulturhistoriskt värde högt nog för att motsvara fordringarna för byggnadsminne enligt KML kap 3. Det är den sammanhängande helhetsmiljön, där i dag sållsynta byggnader som lokomotorstall och godsmagasin ingår, som utgör den viktigaste grunden för det höga kulturhistoriska värdet. Då stora delar av miljön permanent reduceras i och med ett genomförande av detaljplanen innebär det att miljös kulturhistoriska värde inte längre kan bedömas som synnerligen högt och därför kommer miljön troligen inte längre kunna komma ifråga för byggnadsminnesförklaring.

Stationshuset med loggia men utan undergång till plattformen föreslås bevaras och förses med skyddsbestämmelser och rivningsförbud (q, r) i detaljplanen. Framtida verksamhet föreslås bli av publik karaktär med utrymme för handel, service, samlingslokal eller dylikt. Byggnaden har höga kulturhistoriska värden och bedöms väl uppfylla kraven för särskilt värdefull byggnad varför bevarande är adekvat. Användningen är lämplig för byggnaden, dels därför att den då kan vara relativt flexibel och därmed öka möjligheterna till ekonomiskt hållbar fastighetsförvaltning, dels innebär att allmänheten fortfarande kommer att ha tillgång till miljön.

Godsmagasinet äldsta del föreslås bevaras, men flyttas från sin ursprungliga plats cirka 50 meter längre västerut. Resterande del av byggnaden kommer att rivas för utrymmesskäl. Byggnaden föreslås användas som personalutrymmen och service vilket kan anses förenligt med kulturvärdet. Byggnaden förses med rivningsförbud och varsamhetsbestämmelser vilket garanterar byggnadens framtida bevarande.

Trots att två viktiga kulturhistoriskt värdefulla och karaktärsskapande byggnader bevaras bedöms planförslaget sammantaget medföra märkbart negativa konsekvenser för stationsmiljön. Konsekvenserna är att den kulturhistoriska helhetsmiljön reduceras i en sådan utsträckning att miljön sannolikt inte längre kan komma ifråga för byggnadsminnesförklaring.

Arbetsbostäderna (kv Skrivaren och Konduktören) och centralplan

De kulturhistoriska uttryck som är aktuellt inom denna del av planområdet enligt riksintressebeskrivningen är "1900-talets bostadsbebyggelse med flerbostadshus".

Planens förslag att bebygga den östra delen av Centralplan (fastigheten Skrivaren 9) påverkar helhetsupplevelsen av områdets enhetliga karaktär och reducerar centralplanens öppenhet. Kvarteret är dock föreslaget som ett byggnadskvarter i Ragnar Östbergs revidering av stadsplanen och det kan noteras att det redan i nu gällande detaljplan finns en byggrätt på Skrivaren 9. För att den nya bebyggelsen skall inordna sig i helhetsmiljön, föreskriver planen att de nya husen till yta, våningstal, taklutning och fasadmateriell utformas likt de befintliga byggnaderna. Utrymme för samtida gestaltning och därmed framtida läsbarhet av miljön ges när det gäller fönstersättning och detaljutförande. Förslaget innebär dock ingen påverkan på den befintliga äldre gatustrukturen, som härstammar från den äldre stadsplanen och all äldre bebyggelse inom kvarteren Skrivaren och Konduktören bevaras.

Sammantaget bedöms planförslaget ge upphov till en liten negativ påverkan på centralplan och på de, inom riksintresset utpekade, bostadskvarteren vilket därmed innebär märkbart negativ konsekvens för kulturmiljön.

Västra kyrkogården

Västra kyrkogården skyddas genom KML kap 4. Kyrkogården beräknas inte få några permanenta ingrepp men miljön kan drabbas av indirekta effekter av byggnationen och ökade trafikmängder. Det tillkommande verksamhetshuset i planområdets östra del som föreslås få fem våningar ovan mark kommer att innebära en ökad insyn på kyrkogården. Kyrkogårdens funktion som rum för kontemplation löper en viss risk att påverkas genom denna insyn och ökade trafikmängder.

Sammantaget bedöms planförslaget riskera att medföra märkbart negativa konsekvenser för kulturmiljön inom Västra kyrkogården. Detta eftersom kyrkogården är att betraktas ha nationellt värde, vilket innebär att även en liten påverkan medför märkbara konsekvenser enligt bedömningsskalan som presenteras i kapitel 4 i denna MKB.

Nöthagen

I planområdets västra del, norr om spåret och angränsande mot Nöthagen föreslås ett parkeringsgarage i två våningar. En ny detaljplan för Nöthagen är under utarbetande vilken innebär rivning av ett flertal byggnader i Nöthagen och uppförande av nya bostäder. Miljöns kulturhistoriska värden kommer därmed att påverkas vilket innebär att parkeringsgaragets påverkan på kulturmiljön inte är möjlig att överblicka.

Brunnsgatan, Folkungavallen

Planområdet ligger i huvudsak inom riksintresse för kulturmiljövården. Den föreslagna breddningen av Brunnsgatan och det nya verksamhetshuset i fem våningar i planområdets östra del påverkar båda riksintresset.

Breddningen av Brunnsgatan innebär att de äldre träd som ramar in entrén till Folkungavallen kommer att tas bort vilket innebär en reduktion av kulturhistoriskt värdefulla karaktärsdrag i miljön. Intensionen är att kompensera för borttagna träd i form av nyplantering på flera håll inom planområdet.

Verksamhetshuset föreskrivs en maxhöjd på +38 meter vilket motsvarar fem våningar i den högsta delen, och +30 meter i den lägre delen vilket motsvarar 3 våningar. Byggnaden högsta del ligger i norr och trappas ner för att ansluta till den befintliga stadens lägre siluett i kvarteret Konduktören och Sjukhemmet. Byggnaden kommer att innebära en påverkan på stadsrummet som får ett synligt, nutida tillskott precis i utkanten av rutnätsstaden och riksintresset, men inga befintliga kulturhistoriska värden reduceras eller försvinner. Byggnaden ligger tillräckligt långt ifrån andra viktiga höga karaktärsbyggnader så som kyrkor och klocktorn och bedöms därmed inte utgöra konkurrens till dessa. Avståndet gör också att stadens i övrigt låga bebyggelse, som också är utpekad i riksintresset, inte påverkas nämnvärt.

Sammantaget innebär breddningen av Brunnsgatan en reduktion av miljön runt Folkungavallen då det gäller de uppvuxna träden invid entrén. Dessa kompenseras på andra håll inom planområdet men dess kulturhistoriska värde går ej att ersätta. Det höga verksamhetshuset kommer att bli väl synligt och påverka upplevelsen av stadsrummet men inga uttryck inom riksintresset förvanskas eller försvinner. Det relativt stora avståndet till de mer centrala delarna av staden minskar risken för att den höga byggnaden ska konkurrera med kyrkor och andra kulturhistoriskt viktiga höga byggnader. För Brunnsgatan/Folkungavallen bedöms planens konsekvenser vara märkbart negativa, i första hand på grund av att de gamla träden försvinner.

Sammantagen bedömning

Ett genomförande av planförslaget medför en viss påverkan på riksintresse och regionala kulturhistoriska värden varför den sammantagna bedömningen är att planförslaget innebär märkbart negativa konsekvenser för kulturmiljön. Stationshuset och delar av godsmagasinet föreslås bevaras men utöver detta föreslås rivning av ett antal byggnader, strukturer och träd med höga, väl dokumenterade kulturhistoriska värden. Sammantaget innebär detta att omfattande spår av äldre tider, trots att de är väl utpekade och dokumenterade, försvinner inom planområdet.

7.6.5 Konsekvenser av jämförelsealternativet

I jämförelsealternativet bevaras i huvudsak den bebyggelse och de miljöer som kan anses ha särskilda värden i enlighet med PBL 8:13. Stationshuset förses med rivningsförbud och skyddsbestämmelse. Lokomotorstallet och magasinsbyggnaden bevaras genom flytt inom området. En flytt påverkar det kulturhistoriska värdet negativt, men inte till den grad att de inte längre är värdefulla. Det föreslagna nya läget för byggnaderna innebär att de fortfarande har ett samband med stationshuset och de ligger fortfarande inom det före detta bangårdsområdet. Därav består en viktig del av områdets läsbarhet då det fortfarande är möjligt att förstå byggnadernas historiska koppling till järnvägen. Vidare föreslås miljöskapande träd bevaras genom reglering i detaljplan och att grönytan (innehållande bland annat lekpark) i kvarteret Skrivaren 9 som i dag utgör en del av Centralplan regleras som park och därmed bevaras den öppna platsen vilket är positivt ur kulturhistorisk synpunkt.

Enligt Kulturmiljölagen krävs att en miljö eller byggnad skall anses ha synnerligen höga kulturhistoriska värden för att kunna skyddas som byggnadsminne. Stationsmiljön, där fråga väckts för byggnadsminnesförklaring enligt KML kap 3, påverkas till viss del negativt trots att stora delar bevaras i planförslaget. Plattformstak, trappöverbyggnad och gångtunnel rivs och tillsammans med flytt av lokomotorstall och magasinsbyggnad innebär detta att miljöns autenticitet och därmed läsbarhet reducerats så pass att den möjligen inte längre kan betraktas som synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Däremot är det ett plus i förhållande till det aktuella planförslaget att också lokomotorstallet bevaras i detta alternativ.

Västra kyrkogården omfattas av skydd enligt KML kap 4. Kyrkogårdens dokumentvärden och fysiska kvalitéer påverkas inte av förslaget. Däremot föreligger en viss risk att den ökade trafikmängden och tilltagande busstrafik kan komma att påverka begravningsplatsens funktion som rum för eftertanke, minne, vila och rekreation.

Sammantaget bedöms jämförelsealternativet innebära små till märkbara negativa konsekvenser för kulturmiljön eftersom en nationellt värdefull kulturmiljö reduceras så pass att den eventuellt inte längre kan förklaras som byggnadsminne, i och med detta bedöms jämförelsealternativet ge märkbart negativa konsekvenser för kulturmiljön. I och med att samtliga byggnader ändå bevaras bedöms, trots detta, stora kulturvärden finnas kvar efter utbyggnaden.

7.6.6 Konsekvenser av nollalternativet

Nollalternativet innebär att Ostlänken inte genomförs och att stationen fortsättningsvis används på samma sätt som i dag. För kulturmiljön innebär det att stationshus, gångtunnel, perrongtak, liksom lokomotorstall och godsmagasin blir kvar och anläggningen bör ha god möjlighet att byggnadsminnesförklaras i enlighet med KML. Om en byggnadsminnesförklaring genomförs har den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen och uppvuxna träd fått bästa tänkbara skydd för framtiden.

De inom riksintresset utpekade bostadsmiljöerna utmed Södra Bangårdsgatan bevaras och brukas och stadsplanen är intakt. Den beräknade ökade trafikmängden kan komma att påverka kyrkogården och dess funktion som en lugn och avskild plats för kontemplation.

Sammantaget bedöms nollalternativet ge oförändrade konsekvenser för kulturmiljön i jämförelse med nuläget. Om byggnaderna byggnadsminnesförklaras enligt ovan, bedöms konsekvenserna ur ett långsiktigt bevarandeperspektiv bli märkbart positiva.

7.6.7 Åtgärdsförslag

Fasadåtgärder, som byte av fönsterglas, för att minska bullernivåer inomhus på befintliga bostäder längs Södra Bangårdsgatan, behöver genomföras med stor hänsyn till kulturmiljöaspekten.

En sakkunnig i kulturvården (KUL2, BFS 2011:15) bör medverka vid flytt av godsmagasinet och anpassning av detta för nya verksamheter. Yttrande från sakkunnig kan begäras in i bygglovshandläggningen och medverkan kan garanteras genom att sakkunnig medverkan krävs i startbesked.

7.7 Naturmiljö

7.7.1 Bedömningsgrunder

Bedömning av konsekvenserna för naturmiljön avgörs till stor del av hur skyddsvärda de naturvärden som påverkas av exploateringen anses vara. Nedan rangordnas hur högt skyddsvärde olika typer av områden bedöms ha:

1. Området med värde av nationellt intresse: Nationalparker, Natura 2000-områden, områden med riksintressen för naturvård, områden med högsta naturvärde.
2. Området med värde av regionalt intresse: naturreservat, biotopskyddsområden, områden med höga naturvärden, exempelvis skogsstyrelsens nyckelbiotoper.
3. Området med värde av kommunalt intresse, områden med vissa till påtagliga naturvärden, exempelvis skogsstyrelsens naturvärdesobjekt.

Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta

I den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta (Nyköpings kommun, 2013b) anges mål och riktlinjer för grönstrukturen i Nyköpings tätort. Grönområden har klassats i fyra klasser. Vid en exploatering ska områdets värden kartläggas, hur de påverkas av intrånget och om, och i så fall hur, värdena kan kompenseras. Området saknar klassning enligt den fördjupade översiktsplanen (Nyköpings kommun, 2013b). Området ingår inte heller i ett av kommunen utpekade förbindelsestråk mellan Nyköpings gröna kilar⁹ (FÖP 2013, Nyköpings kommunkarta 2016).

⁹ Gröna kilar = områden som ska undantas från exploatering

Vid planering bör strategierna undvikande, minimering, utjämning och ersättning följas. I första hand ska negativ påverkan undvikas och i sista hand ersättas.

Utförda utredningar

I samband med planarbetet har en naturvärdesinventering samt fördjupade artinventeringar av kryptogamer, kärlväxter och insekter genomförts (Calluna 2014).

7.7.2 Nulägesbeskrivning

Inom planområdet finns två alléer som bedöms omfattas av det generella biotopskyddet, 7 kapitlet 11 § miljöbalken. Alléerna består av lindar, fem vid stationshuset och sju utmed Södra Bangårdsgatan, vid lokomotorstallet. I anslutning till planområdet, utmed Brunngatan vid Folkungavallen, finns en dubbelsidig allé med nio hästkastanjer.

Enligt uppgifter från Nyköpings kommun har en rödlistad fågel (mindre hackspett) och en tidigare rödlistad fågel (turkduvan) observerats inom planområdet. En rödlistad fjäril (mindre blåvinge, nära hotad) samt ett rödlistat träd (skogsalm, akut hotad) finns noterat inom området (Calluna 2014).

200 meter öster om planområdet ligger Nyköpingsån som är av riksintresse för naturvården. Till riksintresseområdet hör också åns stränder. Enligt riksintresset för naturvård (se nedan) har ån god vattenkvalitet och hyser ett stort antal fiskarter, bland annat lax, havsöring, vimma och nissöga. I ån finns också de rödlistade arterna tjockskalig målarmussla och utter. Även åns stränder är värdefulla tillsammans med omgivande betesmarker och strandskogar. Dessa ligger främst uppströms utbredningsområdet för riksintresset. Ån ingår även i länets naturvårdsprogram. Planområdets dagvatten mynnar i Nyköpingsån (se avsnitt 7.4 Vattenkvalitet).

Kring Nyköpingsån råder strandskydd inom 100 meter från åstranden enligt 7 kap 13 § miljöbalken. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden samt till att bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv på land och i vatten.

Planområdet domineras av grusig mark med varierad öppenhet. En del av området är bevuxen med lövsly, medan andra delar är mer öppna och utmärker sig genom en blomrikedom. Det finns även flera grova träd inom planområdet. I norra delen av planområdet på båda sidor av Brunngatan står flera uppvuxna hästkastanjer. Norr om spåret finns dungar av träd och buskar

Riksintresse för naturvård: Nyköpingsån (NRO 04 037)

Värdeområde: Å med god vattenkvalitet och ett stort antal fiskarter. Limnogen strandsumpskog samt mad vid vattendrag. Området beteshävdas. Representativt odlingslandskap med lång kontinuitet. Stor förekomst av naturbetesmarker och ängsmarker med art- och individrik flora och fauna. Ingår i Länsstyrelsens program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövården (objekt 80–23). Ingår i Naturvårdsverkets nationella bevarandeplan för odlingslandskapet (objekt 0480–76). Nyköpingsån hyser förutom de vanliga fiskarterna även lax, havsöring, fåma, vimma och nissöga. Ån hyser även ett bestånd av den rödlistade musslan *Unio crassus*, tjockskalig målarmussla. Utter förekommer frekvent i ån.

Rastlokal för flyttfåglar. Övervintringsplats för strömstare. Nyköpingsån klassas som vattenområde med högt skyddsvärde.

samt ett område som tidigare har använts för odling. I anslutning till det befintliga stationshuset finns gräsytor.

Delar av planområdet tillhandahåller idag flera ekosystemtjänster. På de blomrika grusmarkerna finns en relativt hög biologisk mångfald (stödjande ekosystemtjänster) och det finns gott om pollinatörer (reglerande ekosystemtjänster). De större träden renar luften och ger svalka under sommaren (reglerande ekosystemtjänster). De be vuxna, icke hårdgjorda ytorna bidrar till rening samt fördröjning av vatten (reglerande ekosystemtjänster).

Inom planområdet finns enligt naturvärdesinventeringen åtta naturvärdesobjekt: två med högt, fem med påtagligt och ett med visst naturvärde (Figur 41). Naturvärdesobjekten utgörs främst av örtrika grusmarker och äldre ädellövträd med sprickor, håligheter och mulm som kan utgöra substrat för lavar, vedsvampar och vedlevande insekter.

För organismer knutna till gamla träd finns de viktigaste spridningssambanden mot öster och sydost, där andra miljöer med äldre träd finns.

Grusmarkernas naturvärden utgörs av en rik tillgång på blommande växter, ett varmt mikroklimat och en grusig miljö, vilket skapar goda förutsättningar för en vildbi- och fjärilsfauna. Inom dessa områden har en rödlistad fjäril (mindre blåvinge, nära hotad) samt flera indikatorarter för biologisk mångfald av gaddsteklar observerats. Järnvägen mot väster och söder utgör troligen spridningsväg för organismer som är knutna till grusiga marker.



Figur 41. Naturvärdesobjekt 3–10 ligger inom eller angränsar till (objekt 8) planområdet. Objekt 1 och 2 ligger utanför planområdet (Calluna, 2014). (Figuren visar en äldre version av planområdets avgränsning. Planområdet har minskats något (se Figur 7), vilket innebär att objekt 8 endast angränsar till planområdet. I övrigt berörs inga naturvärdesobjekt av ändringen.) Plangräns är inkorrekt, men utredningens resultat som visas på kartan är korrekt.

7.7.3 Konsekvenser av planförslaget

Utbyggnaden enligt planförslaget medför intrång i alléer som omfattas av det generella biotopskyddet. Två biotopskyddade alléer bedöms vara tvungna att tas bort inom planområdet enligt planförslaget. Den ena allén längs Södra Bangårdsgatan består av lindar. Utmed Brunngatan finns en allé som består av hästkastanjer, även den allén berörs då Brunngatan under järnvägsviadukten behöver sänkas. Totalt är det tolv lindar och nio hästkastanjer som berörs.

Planförslaget innebär intrång i flera naturvärdesobjekt då två blomrika grusmarker med höga naturvärden och en med påtagligt naturvärde kommer att tas i anspråk (naturvärdesobjekt 4 - 6) (Figur 41). När de blomrika grusmarkerna försvinner kommer näringsväxter och habitat för vildbin att försvinna, liksom värdväxter för den rödlistade mindre blåvingen som har påträffats inom området. Vidare kommer även den rödlistade almen (naturvärdesobjekt 3), fyra av de fem parklindarna (naturvärdesobjekt 7) och

samtliga sju lindar (allé) som står framför lokomotorstallet att tas ned. Blodlönnen och eken (naturvärdesobjekt 9 och 10) skyddas genom planbestämmelse om att det krävs marklov för att fälla träd med en stamomkrets på mer än 50 cm. Förlust av gamla träd innebär att substrat för larvar, vedsvampar, vedlevande insekter och fåglar går förlorade. Planförslaget bedöms därmed medföra negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden.

Flera ekosystemtjänster som pollinering, vattenrening och buffert mot extremväder påverkas negativt genom att grönytor ersätts med hårdgjorda ytor. Träd bidrar till lokalklimat, luftrening och estetik.

Om grönområden inom området utformas med blommande träd och buskar som kan bidra med möjlighet till pollination, luftrening, lokalklimatet och rening av vatten kan de nyskapade miljöerna till viss del kompensera för planförslagets negativa effekter på naturmiljön. Längs Norra Bangårdsgatan kommer en ny allé att tillskapas enligt planförslaget. Dessutom planteras fem nya träd, d.v.s. en allé längs Södra Bangårdsgatan för att i viss mån kompensera för förlusten av träd och alléer enligt ovan.

Sammantaget bedöms planförslaget medföra märkbart negativa konsekvenser för naturvärden och för den biologiska mångfalden. Dessa negativa konsekvenser kan dock mildras något vid utformning av natur- och parkmark inom planområdet.

7.7.4 Konsekvenser av jämförelsealternativet

Exploateringen enligt jämförelsealternativet innebär i likhet med planförslaget intrång i flera naturvärdesobjekt, men i mindre omfattning än i planförslaget. Allén längs Södra Bangårdsgatan kommer huvudsakligen att kunna bevaras samt fler enstaka träd vid stationen och lokomotorstallet. Däremot kommer även i jämförelsealternativet kastanjeallén längs Brunngatan med stor sannolikhet att försvinna. Färre områden är avsatta som natur- eller parkmark jämfört med planförslaget. Möjligheten att mildra de negativa konsekvenserna på naturmiljön är därmed mer begränsade än i planförslaget.

Sammantaget bedöms jämförelsealternativet medföra märkbart negativa konsekvenser för naturvärden och för den biologiska mångfalden.

7.7.5 Konsekvenser av nollalternativet

Nollalternativet medför att ingen påverkan uppkommer på de naturvärden som finns inom området. Värden knuta till grova ädellövträd kommer att öka över tiden. Alléerna finns kvar vid Brunngatan/Folkungavallen och utmed Södra Bangårdsgatan.

Sammantaget bedöms nollalternativet medföra oförändrade konsekvenser för naturvärden och för den biologiska mångfalden i jämförelse med nuläget.

7.7.6 Åtgärdsförslag

- Utformning av parken som kommer att ligga i anslutning till verksamhetshuset ska ske med ett ekosystemtjänstperspektiv, där ytorna utformas för mångfunktionalitet. Här behöver särskilt stödjande, reglerande och kulturella ekosystemtjänster prioriteras och stärkas.
- Genom plantering av nya träd och återskapande av förlorade biotoper kan förlusten av naturvärden och ekosystemtjänster kompenseras. För att kompensera för borttagna träd samt stärka ekologiska samband för organismer knutna till ädelövträd väljs inhemska arter som till exempelvis lind och ek.
- Borttagande av alléträd, sju lindar, utmed Södra Bangårdsgatan ersätts med nya lindar. Åtgärden behandlas i kommande dispensansökan från det generella biotopskyddet.
- Träd som tas bort i området ska användas till faunadepåer i kommunen. Avstäm med kommunekolog att det sker.
- Semi-extensiva gröna tak på de nya byggnaderna behöver utformas som torrängar och därmed kompensera för habitatförlusten för vildbin.
- Genom plantering av blommande bär och buskar som rönn, oxel, fågelbär, hägg och spetshagtorn kan områdets värde för fåglar och insekter öka.
- Genom öppna dagvattenlösningar som växtbäddar och översvämningssytor, som utformas med hänsyn till biologisk mångfald, skapas livsmiljöer för många olika organismer som insekter.

7.8 Rekreation och friluftsliv

7.8.1 Bedömningsgrunder

Begreppet rekreation omfattar tillgång till grönområden och utomhusvistelse nära boende och arbete medan friluftsliv omfattar tillgång till större sammanhängande grönområden för utflykter, svamp- och bärplockning, motion etc.

Rekreation och friluftsliv bedöms utifrån nedanstående:

- Friluftspolitiska mål: Stödja människors möjligheter att vistas i naturen och utöva friluftsliv för god hälsa
- Folkhälsomål: Sunda och säkra miljöer, ökad fysisk aktivitet
- Strandskydd: Vid Nyköpingsån råder 100 meters strandskydd enligt 7 kap. 13 § miljöbalken.
- Riksintresse för friluftsliv (F5): Nyköpingsån

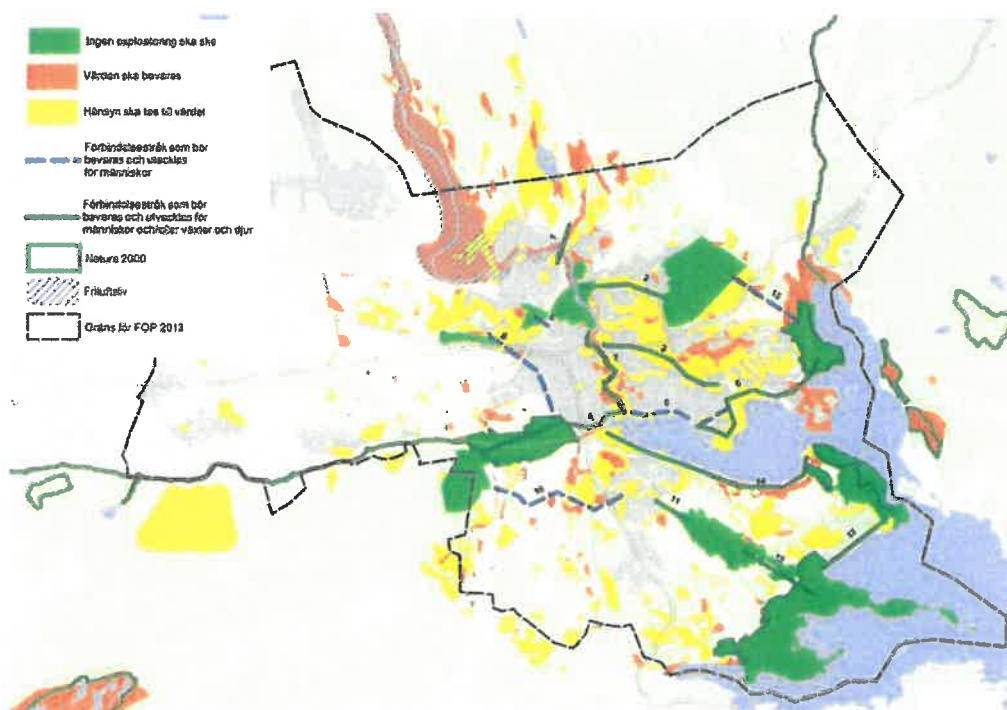
Utförda utredningar

Inga specifika utredningar har gjorts.

7.8.2 Nulägesbeskrivning

Gröna kilar och riksintressen för friluftsliv och naturmiljö är viktiga för rekreation och friluftsliv. Dock finns inga sådana områden inom detaljplaneområdet enligt FÖP 2013, se Figur 42.

Utöver de gröna kilarna och riksintressena för friluftsliv och naturmiljö är också Folkungavallen och kyrkogården (båda öster om Brunnsgatan) viktiga ur ett rekreativperspektiv (se Figur 42). Dessa områden ligger dock utanför planområdet. Även grönytor och befintlig lekplats kring Centralplan är av betydelse för rekreationen (Nyköpings kommun, 2013).



Figur 42. Politiska ställningstaganden kopplat till rekreation och friluftsliv. Grönt i kartan visar gröna kilar, områden som ska undantas från exploatering. Orange visar delvis riksintresse för naturvård och friluftsliv, områden vars värden inte får gå förlorade (ska bevaras). Gult visar områden där hänsyn ska tas till värdet. (Nyköpings kommun, 2013b)

Nyköpingsån har ett värde för friluftslivet, där stråken längs ån är viktiga. Kopplingen till planområdet är dock begränsad eftersom Brunnsgatan och järnvägen utgör barriärer i staden (Sweco, 2016d). Grönområdet längs Norra Bangårdsgatan är inhägnat.

De viktigaste målpunkterna kring detaljplaneområdet utgörs av stationsområdet där även äldre barn kan antas åka 10 tåg utan vuxet sällskap, lekplatsen vid Centralplan liksom idrottsplatsen Folkungavallen.

7.8.3 Konsekvenser av planförslaget

Genom att omvandla vegetationsklädda, genomsläppliga marker till hårdgjorda ytor påverkas inte bara de reglerande ekosystemtjänsterna utan också de kulturella ekosystemtjänsterna som innefattar rekreation.

Detaljplaneförslaget innehåller flera gröna parkytor, bland annat parken i anslutning till verksamhetshuset som blir en central mindre park både för stationens entré och för rekreationen i området med lek- och aktivitetsytor. Parkytorna ger möjlighet att stärka området och tillföra flera ekosystemtjänster. En parkyta med lekplats kommer att försvinna, när det nya bostadshuset vid centralplan byggs.

Barriäreffekterna minskar både i nord-sydlig riktning, till följd av ökade passager under spåren, och i öst-västlig riktning, när områdena binds ihop och tillgängliggörs genom planen. Nya gång- och cykelvägar och säkra övergångar över exempelvis Brunnsgatan bidrar till positiva effekter och minskning av barriäreffekter.

Riksintresseområdena för naturmiljö respektive friluftsliv påverkas inte.

Planförslaget bedöms bidra till ökad rörlighet och därmed ökad rekreation kring stationsentrén och den mindre park som anläggs i anslutning till verksamhetshuset. Barriäreffekterna minskar både genom ökade passager under spåren och genom tillgängliggörande av området. Planen har en liten påverkan på lokala värden och bidrar därför med små positiva konsekvenser avseende rekreation. För friluftsliv blir konsekvenserna av planförslaget oförändrade. Sammantaget bedöms planförslaget medföra små positiva konsekvenser för rekreation och friluftsliv.

7.8.4 Konsekvenser av jämförelsealternativet

Även i jämförelsealternativet kan viss positiv påverkan uppkomma, även om ytan söder om spåren till största del blir hårdgjord yta för bussar och andra resecentrumfunktioner. Ingen järnvägsplan tillskapas som i planförslaget, men däremot behålls den gröna ytan mitt emot stationen där det idag finns en lekplats. En positiv konsekvens av jämförelsealternativet är det planerade gångstråket längs järnvägens norra sida, utmed Folkungavallen, längs med den föreslagna kanalen. Jämförelsealternativet bedöms sammantaget innebära små positiva konsekvenser för rekreation och friluftsliv främst med avseende på den nya kopplingen till Nyköpingsån samt minskade barriäreffekter inom området.

7.8.5 Konsekvenser av nollalternativet

Ingen påverkan uppkommer på möjligheterna till rekreation i området. Nollalternativet bedöms ge oförändrade konsekvenser för rekreation och friluftsliv i förhållande till nuläget, vilket innebär att området även i fortsättningen kommer att innebära en barriär.

7.8.6 Atgärdsförslag

- I parkutformning bör utformning ske för alla åldersgrupper genom exempelvis tillskapande av lekskulpturer, bekväma bänkar o.s.v.
- Möjligheter till platser i både sol och skugga bör planeras.
- Avskärmning med grönska mellan stadsbussar och park är en positiv åtgärd för att öka rekreativsmöjligheter.
- Ett rekreativsstråk mot Folkungavallen och vidare mot Nyköpingsån för att knyta samman Nyköpings resecentrum med friluftsstråken rekommenderas.
- Mångfunktionalitet i ytorna bör tillskapas d.v.s. man bör möjliggöra att ytan kan ge både stödjande, producerande, reglerande och kulturella ekosystemtjänster samtidigt. Det innebär för rekreation och friluftsliv att parkytorna bör kombineras för rekreation och exempelvis dagvattenrening.

7.9 Klimatpåverkan

7.9.1 Bedömningsgrunder

Vi står inför stora utmaningar i och med klimatförändringarna som sker. Utsläppen av växthusgaser ökar snabbare än väntat och konsekvensen är att vår jord värms upp allt snabbare. Koldioxid och andra så kallade växthusgaser bidrar till att det globala klimatet blir varmare. Förbränning av fossila bränslen som till exempel olja, kol och naturgas svarar för det största bidraget till klimatförändringen i Sverige och världen i stort. Enligt Parisavtalet ska jordens medeltemperatur begränsas till 2 grader och helst hållas under denna nivå, se avsnitt 1.4.4 Internationella hållbarhetsmål.

Dessutom bedöms klimatpåverkan utifrån miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan och Nyköpings Klimat- och energistrategi 2016–2020 samt Transportstrategi 2016–2030 (se avsnitt 1.4.3 Regionala och lokala miljömål).

Utförda utredningar

Inga specifika utredningar har gjorts.

7.9.2 Nulägesbeskrivning

Utsläppen av växthusgaser har de senaste åren minskat i Sverige, men ur ett konsumtionsperspektiv ökar utsläppen. För planområdet beror utsläppen till stor del på energianvändning från byggnader och utsläpp från transporter och annan infrastruktur.

Arbetspendlingen från och till Nyköping har fått allt större betydelse. År 2014 ökade utpendlingen med 26 % och inpendlingen med 64 % jämfört med år 2000. Åldersgruppen där pendlingen är störst är mellan 20 och 30 år. För invånare i Nyköping är möjligheten att pendla viktig. Närheten till Stockholm, Norrköping och Linköping ger relativt goda

möjligheter till arbetspendling. Enligt kommunens prognos fram till år 2020 kommer in- och utpendlingen att fortsätta öka (Pendlings till och från Nyköpings kommun 2014).

Den största andelen trafik kring planområdet sker på Brunnsgatan, med 12 500 fordon (ÅDT) direkt söder om planområdet. Södra Bangårdsgatan har idag 1 250 fordon per dygn och Norra Bangårdsgatan har mindre än 100 fordon per dygn.

Buss- och tågtrafik skiljs i dagsläget åt geografiskt, vilket försvårar byten mellan dessa färdmedel. Detta kan förväntas medföra att färre människor reser kollektivt.

7.9.3 Konsekvenser av planförslaget

I dagsläget ligger tåg- och busstationen på olika platser i staden, medan de samlokaliseras i planförslaget. Att samla olika transportmedel på samma plats underlättar pendlingen och hela-resan-perspektivet. Bättre förutsättningar för kollektivtrafik, fotgängare och cyklister kan ge en minskning av biltrafiken i Nyköping och därmed minskade utsläpp av växthusgaser. Från och med hösten 2019 kommer stadsbussarna i Nyköping att drivas med el.

Tabell 5 visar dock att veckodygnstrafiken ökar jämfört med nuläget till år 2040 samt att busstrafik tillkommer på både Brunnsgatan och Södra Bangårdsgatan. Om biltrafiken ökar i området kring resecentrum på grund av att fler åker tåg jämfört med idag, kan det ändå ge en positiv påverkan på klimatet, om den ökande tågpendlingen innebär en minskning av regional bilpendling.

Lokalt inom området ökar utsläppen både genom att antalet fordon ökar och genom att busstrafiken utgår från området. Huruvida detta innebär en total ökning av fordon och bussar i hela staden är oklart och svårt att bedöma.

Sammantaget bedöms planförslaget ge små positiva konsekvenser för klimatet.

7.9.4 Konsekvenser av jämförelsealternativet

Jämförelsealternativet skiljer sig inte mycket från planförslaget, vilket medför att konsekvenserna kan förväntas bli små positiva även för jämförelsealternativet.

7.9.5 Konsekvenser av nollalternativet

Nollalternativet innebär att resecentrum inte byggs, vilket innebär att området fortsätter att användas på det sätt som det görs idag. Biltrafiken i området sker till och från parkeringen respektive stationshuset (vid hämtning och lämning). Om resecentrum inte byggs, men pendlingen ökar, kommer trycket på bilparkeringar i området sannolikt att öka. Nollalternativet innebär att buss- och tågstationen kommer att fortsätta ligga på olika platser, vilket innebär att dörr-till-dörr-pendlingen inte kommer att underlättas. Det innebär också att många kommer att fortsätta ta bilen.

Sammantaget bedöms nollalternativet ge små negativa konsekvenser för klimatet.

7.9.6 Åtgärdsförslag

- Det bör inom planområdet ställas energikrav för energieffektiva byggnader och nya byggnader kan förses med solceller.
- För att förbättra förutsättningarna för att ha elbil kan laddstolpar för elbilar placeras på parkeringen.

8 STÖRNINGAR I BYGGSKEDET

Byggskedet innebär störningar för omgivande områden vad gäller trafik, buller, vibrationer, dagvatten, markföroreningar, luft (damning, klimatpåverkan), naturresurser samt eventuella skador på natur- och kulturvärden.

Ostlänken och Nyköpings resecentrum byggs ut samtidigt. Byggskedet förväntas pågå under en period av 4-5 år (2022/23-2027). Anläggningsarbetena kommer ge upphov till olika störningar under en denna tidsperiod.

Generellt kan sägas att riskerna för negativ miljöpåverkan kan minimeras genom att miljökrav och kontrollprogram tas fram till byggskedet. Miljöpåverkan kan även minskas genom att krav ställs på entreprenören gällande maskiner och utrustning. Vidare bör materialval för byggnaderna övervägas noga för att ge minsta möjliga påverkan på miljön. Valet av material utgör en stor del av en byggnads klimatpåverkan (utifrån ett livscykelperspektiv).

Trafik

Ett genomförande av detaljplanen innebär ombyggnation och omflyttning av existerande lösningar för kollektivtrafik (bussar och järnväg) liksom en sänkning av Brunnsgatan. Dessa trafikomläggningar kommer att medföra en ökad trafik på andra gator inom Nyköpings tätort. Ett sätt att förebygga negativ påverkan av detta är att i god tid innan genomförande börja arbeta med mobility management.

Buller och vibrationer

Buller och vibrationer, både från järnvägen och från byggnationen av resecentrum, kommer att medföra störningar för boende i närområdet. Bullrande verksamhet sker på olika platser under hela byggskedet, t.ex. genom schaktning, masshantering, transporter, borming, sprängning, spontning, byggande av stödmurar med mera. Förutsatt att råden i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15) följs kan konsekvenserna för buller förväntas bli acceptabla. Byggbuller under byggtiden bör kontrolleras när behov finns. Vibrationer vid byggskedet och eventuella åtgärder som behövs inför byggskedet, behöver undersökas innan byggstart.

Dagvatten

Markarbeten i samband med byggnationen, framför allt för grundläggning och ledningsdragnings, medför att det i byggskedet kan skapas större och snabbare infiltrationsvägar för såväl regnvatten som spill och läckage. Genom att ytskikten delvis

avlägsnas och schaktgropar tas upp underlättas transporten av regn- och dagvatten. Förorenat dagvatten riskerar också att spridas till mark och ytvatten.

De huvudsakliga riskerna under byggskedet är kopplade till spill och utsläpp av drivmedel, hydrauloljor o.s.v. från arbetsfordon. Vid olycka kan större volymer nå recipienten, Nyköpingsån. Sannolikheten för detta bedöms dock som liten förutsatt att lämpliga skyddsåtgärder tillämpas. För spill (mindre volymer) är sannolikheten betydligt större.

För att minska konsekvenserna vid spill eller större olyckor bör absol eller motsvarande finnas tillhands för att valla in och suga upp volymerna som läckt ut. Miljökrav och kontrollprogram för hantering av spill och läckage vid markarbeten under byggskedet behöver tas fram så att den negativa miljöpåverkan blir så liten som möjligt.

Markföroreningar

Under saneringsarbeten kan exponering för föroreningar ske både via huden genom direktkontakt med förorenade föremål samt genom inandning av förorenat damm och ångor. Även låga halter av föroreningar kan medföra reaktioner som obehag och andningsbesvär hos särskilt känsliga personer.

Särskilda miljökrav och kontrollprogram för sanering av markföroreningar under byggskede behöver tas fram så att den negativa miljöpåverkan blir så liten som möjligt.

Luft

Luftkvaliteten är en speciellt viktig fråga under byggskedet, då anläggningsarbeten ger upphov till damning. I övrigt påverkas luftkvaliteten under byggtiden av utsläpp från arbetsfordon, arbetsmaskiner och transporter till och från området. Den försämring som uppstår är dock tidsbegränsad och övergående. Arbetet bör ske effektivt och samordnat för att minska utsläppen från arbetsmaskiner.

För att minska damningen från byggarbetsplatsen och begränsa olägenheterna på närliggande gator och områden ska dammbindande åtgärder vidtas samt dammande last och upplag täckas över. För att motverka damning från trafik bör även vägar inom arbetsområdet dammbindas.

Arbetsfordon och transporter som orsakar låga utsläpp av luftförorenande ämnen och utsläpp av växthusgaser kan företrädesvis väljas.

Naturreсурser

Byggskedet innebär ianspråktagande av material som stål, betong, trä och övriga massor. Dessutom ökar energianvändningen och transporter under byggskedet. Genom strävan efter cirkulära tankesätt, massbalans och materialval kan de negativa effekterna minskas.

Natur- och kulturvärden

Byggskedet kan innebära risk för skador på både kulturvärden och naturvärden inom planområdet. De värdefulla natur- och kulturmiljöerna som beskrivs i tidigare kapitel är därför särskilt viktiga att skydda i byggskedet. Det är exempelvis viktigt att säkerställa att gröna ytor, värdefulla arter och kulturmiljöer ej används som lagringsplatser för masshantering samt att dessa skyddas från vibrationer och damning.

Gröna värden, i form av bland annat träd och annan vegetation, som ska bevaras långsiktigt, behöver skyddas under byggskedet, eftersom de riskerar att skadas. Träd bör skyddas enligt standard för skyddade av träd vid byggnation (Östberg & Stål 2015) Mark- och vegetationsytor som ska bevaras ska skyddsinhängnas under byggtiden.

Vid arbeten som riskerar att påverka hydrologin måste säkerställas att träd och annan vegetation i angränsande områden som bl.a. kyrkogården, inte påverkas negativt. För att säkerställa detta bör en kontrollplan uppföras.

Inför markarbeten som berör örtrika områden med påtagliga och höga naturvärden bör det översta jordlagret skalas av, lagras och användas vid utformning av områden som är avsedda för natur.

Den del av godsmagasinet som ska bevaras behöver skyddas särskilt under byggskedet. En certifierad sakkunnig i magasinets kulturvärden bör vara med vid projektering och genomförande av flytten. Några direkta ingrepp på kyrkogården bedöms inte ske under byggskedet, men miljön kan ändå drabbas av indirekta effekter av byggnationen. Det är viktigt att se till att kyrkogårdens grundvattenförhållanden inte påverkas, eftersom det kan ge upphov till sättningar och förändrade villkor för vegetationen. Vidare bör kyrkogården beaktas med avseende på risk för skador p.g.a. vibrationer under byggskedet.

Tillgänglighet, barriärer och andra perspektiv

Personer med funktionsnedsättning samt barn och gamla har generellt sett svårare att ta sig fram samt att ta till sig information vid och om en byggarbetsplats. Detta försvårar möjligheterna att kunna röra och orientera sig inom samt passera förbi en byggarbetsplats och platsen riskerar att bli en barriär. För barn kan platsen uppfattas både som skrämmande och spännande, vilket kan leda till att de olovligen beträder arbetsplatsen och riskerar att uträttas för faror. För att förbättra tillgänglighet bör det finnas tydlig information

för alla målgrupper, både för vuxna och för barn. För personer med synnedsättning är det mycket viktigt med tydlighet vad gäller avspärningar för att undvika farliga situationer då varningar eller annan visuell information inte kan tydas. För personer med fysiska funktionsnedsättningar är det istället viktigt med tillgänglighet vid byggarbetsplatsen vad gäller nivåskillnader. Möjligheten till säkra passager över Brunnsgatan och i samt runt resecentrum under byggtiden är viktigt för alla.

9 SAMLAD BEDÖMNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

9.1 Samlad bedömning

I tabellen nedan görs en jämförelse av planförslagets, jämförelsealternativets och nollalternativets konsekvenser för respektive miljöaspekt i jämförelse med nuläget. Underlag för tabellen och den avslutande analysen bygger på de konsekvensbedömningar som har gjorts i de föregående kapitlen.

Tabell 13. Samlad bedömning utifrån bedömningskalan oförändrade – små – märkbara – stora (positiva eller negativa) konsekvenser

Miljöaspekt	Planförslag	Jämförelsealternativ	Nollalternativ
Buller och vibrationer	Små negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser
Olycksrisker	Små negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser
Förorenad mark	Märkbart positiva konsekvenser	Märkbart positiva konsekvenser	Oförändrade konsekvenser
Vattenkvalitet	Små positiva konsekvenser	Små positiva konsekvenser	Små negativa konsekvenser
Stads- och landskapsbild	Små positiva konsekvenser	Små negativa konsekvenser	Oförändrade konsekvenser
Kulturmiljö	Märkbart negativa konsekvenser	Små negativa konsekvenser	Oförändrade konsekvenser
Naturmiljö	Märkbart negativa konsekvenser	Märkbart negativa konsekvenser	Oförändrade konsekvenser
Rekreation och friluftsliv	Små positiva konsekvenser	Små positiva konsekvenser	Oförändrade konsekvenser
Klimatpåverkan	Små positiva konsekvenser	Små positiva konsekvenser	Små negativa konsekvenser

Planförslaget

Vid ett genomförande av planförslaget bedöms de största negativa konsekvenserna avse aspekterna kulturmiljö och naturmiljö där konsekvenserna bedöms bli märkbart negativa. För aspekten stads- och landskapsbild förväntas konsekvenserna bli sammantaget små positiva.

Planförslaget innebär rivning av flera objekt med höga, väl dokumenterade kulturhistoriska värden såsom lokomotorstall och del av godsmagasin. Att dessa ur kulturmiljösynpunkt värdefulla byggnader och försvinner helt eller delvis bedöms leda till att stationsmiljöns helhetsbild går förlorad. Dock har sedan samrådsskedet ändringar av detaljplanen

genomförts så att exempelvis de mest värdefulla delarna av Godsmagasinet bevaras samt att Konduktör 19 inte rivs. Därmed har de negativa konsekvenserna minskat avsevärt och konsekvenserna bedöms nu medföra märkbart negativa konsekvenser för kulturmiljön (istället för stora negativa konsekvenser som i samrådsskedet).

Konsekvenserna av planförslaget avseende olycksrisker är generellt små. Placeringen av verksamhetshuset i öster, skulle kunna leda till en oacceptabel risknivå, men eftersom riskreducerande åtgärder har angetts som planbestämmelser bedöms risknivån bli acceptabel. Bedömningen blir att konsekvenserna är små negativa under förutsättning att alla de i riskutredningen föreslagna riskreducerande åtgärderna genomförs.

Konsekvenserna för naturmiljön av planförslaget bedöms kunna bli märkbart negativa eftersom flera områden med höga och påtagliga naturvärden kommer att gå förlorade. I planförslaget föreslås dock flera nyplanteringar av träd samt att skydd/marklov säkerställs för en del träd, vilket kan ge goda förutsättningar att mildra dessa negativa konsekvenser, vid rätt utformning.

Bullernivåerna är redan idag höga i området kring stationsområdet, med anledning av både fordonstrafik och järnväg. Planförslaget bedöms medföra en risk för små negativa konsekvenser ur bullersynpunkt då planen kan antas medföra en negativ påverkan på människors hälsa som är något större än idag. Riktvärden för trafikbuller kommer att överskridas vid fasad för en del av byggnaderna vid Södra Bangårdsgatan, Norra Bangårdsgatan samt Brunngatan och bullerdämpande åtgärder kommer att behöva vidtas för dessa byggnader.

Planförslaget bedöms kunna medföra märkbart positiva konsekvenserna för människors hälsa med avseende på aspekten förorenad mark, eftersom de nedlagda oljedepåerna och den förorenade marken i området kommer att saneras.

Bedömning av konsekvenser på stadsbilden är komplex och innehåller både positiva och negativa konsekvenser, för olika delar i planområdet. De sammantagna konsekvenserna för stadsbilden bedöms på det stora hela bli små positiva, eftersom barriäreffekterna kring bangårdsområdet minskas, tillgänglighet och struktur förbättras och målpunkter blir tydligare. För Södra Bangårdsgatan bedöms dock planförslaget kunna ge märkbart negativa konsekvenser genom att gatans skala och rumslighet påverkas negativt. För Norra Bangårdsgatan bedöms planförslaget medföra både små positiva och små negativa konsekvenser för stadsbilden.

För aspekten vattenkvalitet bedöms planförslaget kunna medföra små positiva konsekvenser, eftersom ett genomförande av planen medför att dagvatten från området renas innan det släpps ut och föroreningsbelastningen på Nyköpingsån från planområdet minskar.

För aspekterna rekreation och klimat bedöms planförslaget kunna medföra små positiva konsekvenser. Den mindre park som planeras i anslutning till verksamhetshuset kommer i viss mån att bidra till förbättrade möjligheter för rekreation i området och kompensera för bortfallet av rekreationsområden norr om spåret. Det nya resecentrumet kommer att förbättra förutsättningarna för ett kollektivt resande samt för gående och cyklister. Därmed förväntas den lokala biltrafiken i området att öka (enligt Tabell 5), men den regionala biltrafiken minska och därtill kopplade utsläpp av växthusgaser, vilket går i riktning med klimatmålen.

Jämförelsealternativet

Sammantaget bedöms jämförelsealternativet ge mer omfattande negativa konsekvenser än planförslaget, även om de negativa konsekvenserna för kulturmiljön bedöms vara mindre, eftersom bebyggelse och en större del av de miljöer som kan anses ha särskilda värden i enlighet med PBL 8:13 bevaras. Lokomotorstallet och magasinsbyggnaden kommer dock behöva flyttas, vilket bedöms ge upphov till små negativa konsekvenser.

Särskilt tydlig är skillnaden i konsekvenser av planförslaget och jämförelsealternativ för aspekten stadsbild. I jämförelsealternativet domineras stora delar av planområdet helt och hållet av mycket utbredda storskaliga trafiklösningar och storskaliga byggnader. Detta bedöms medföra märkbart negativa konsekvenser för stadsbilden.

Jämförelsealternativet innebär att begränsade ytor park- eller naturmark tillskapas, medan samtidigt befintliga grönytor hårdgörs. Detta ger små negativa konsekvenser för aspekten rekreation. För aspekten naturmiljö bedöms konsekvenserna av jämförelsealternativet bli märkbart negativa, liksom för planförslaget.

Konsekvenserna av jämförelsealternativet för buller, olycksrisk, förorenad mark, vattenkvalitet och klimatpåverkan motsvarar konsekvenserna av planförslaget.

Nollalternativet

Nollalternativet innebär för de flesta miljöaspekter oförändrade konsekvenser jämfört med nuläget. Även för aspekten kulturmiljö bedöms nollalternativet innebära oförändrade konsekvenser jämfört med nuläget, eftersom det inte kommer att göras intrång i riksintresset eller i den historiskt värdefulla stationsmiljön. Eftersom det i nollalternativet bedöms finnas goda möjligheter för en byggnadsminnesförklaring av anläggningen, i enlighet med kulturminneslagen finns det dock potential till positiva konsekvenser för kulturmiljön. För risk, buller, vatten och klimatpåverkan bedöms nollalternativet däremot medföra små negativa konsekvenser. Detta med anledning av att både antalet godstransporter och den allmänna vägtrafiken förväntas öka även i nollalternativet. För aspekten vattenkvalitet bedöms nollalternativet leda till en något ökad föroreningsbelastning av recipienten med anledning av en ökad mängd nederbörd. För

113(124)

aspekten klimatpåverkan bedöms nollalternativet ge små negativa konsekvenser, med anledning av att förutsättningarna för kollektivtrafik inte kommer att förbättras samtidigt som den förväntade befolkningsökningen förväntas leda till en ökad biltrafik och därmed ett ökat utsläpp av växthusgaser.

9.2 Kumulativa effekter

De sammantagna konsekvenserna från buller, vibrationer och risk bedöms kunna ge en större påverkan än vad som beskrivits för varje enskild aspekt. Vibrationer tillsammans med höga bullernivåer som överstiger riktvärdena kan därför upplevas som ett än större problem än respektive aspekt för sig. Vibrationer uppkommer t.ex. när tunga godståg passerar på Nyköpingsbanan och till skillnad från bullerstörningar varierar störningarna från vibrationer starkt mellan olika byggnader.

Utbyggnaden enligt detaljplanen för Nyköpings resecentrum planeras att ske parallellt med arbetet att bygga om järnvägen för delsträckan, vilket gör att effekter av de båda processerna riskerar att sammanfalla i tid och därmed förstärkas. Att planeringen av både detaljplanen och järnvägsplanen löper parallellt innebär dock att effekterna kan bedömas i ett sammanhang och att utredningar till viss del har kunnat samordnas mellan kommunen och Trafikverket. Goda möjligheter finns därmed även att åtgärder för byggskedet kan samordnas för de två utbyggnaderna.

Järnvägsplanen kommer att medföra intrång i flera örtrika grusmarker med höga naturvärden. Att samtliga områden som innehåller denna biotoptyp längs sträckan försvinner, medför att det är extra viktigt med kompensationsåtgärder som syftar till att återskapa dessa miljöer.

9.3 Konsekvenser på riksintressen

Riksintresse för kommunikationer (järnvägen): Planering av resecentrum sker parallellt med planeringen av Ostlänken. Planen anses tillgodose riksintresset för kommunikationer i och med att områden för järnvägens behov säkerställs. Tillkommande bebyggelse inom planen anses inte innebära skada på riksintresset.

Riksintresse för kulturmiljövård: (Nyköping D57): Förändringarna i och med ett genomförande av planförslaget påverkar riksintresset i viss mån men bedöms inte medföra en risk för påtaglig skada på (del av) riksintresset.

Riksintresse för naturvård: (Nyköpingsån samt dess stränder): Nyköpingsån och dess vattenkvalitet bedöms inte påverkas av planförslaget.

Riksintressen för friluftsliv (Området längs Nyköpingsån) bedöms inte påverkas av planförslaget.

9.4 Måluppfyllelse

9.4.1 Miljö kvalitetsmål

Konsekvenserna har utvärderats gentemot relevanta nationella miljö kvalitetsmål. Underlag för analysen är de konsekvensbedömningar som har gjorts i de föregående kapitlen. Analysen presenteras i tabellen nedan.

Tabell 20. Måluppfyllelse av de svenska miljö kvalitetsmålen.

Miljö mål	Miljö- aspekter	Plan- förslag	Jämförelse -alternativ	Noll- alternativ	Motivering
Begränsad klimat- påverkan	Klimat- påverkan	↗	↗	↘	Både planförslaget och jämförelsealternativet kommer, i motsats till nollalternativet, att förbättra förutsättningar för kollektivtrafik och därmed bidra till en minskning av utsläpp av växthusgaser.
Levande sjöar och vattendrag	Vatten	↗	↗	→	Vatten från planområdet bedöms inte i något av alternativen påverka recipientens vattenkvalitet nämnvärt. Däremot kommer vattnet från utsläppskällan ha bättre kvalitet än idag (respektive nollalt) om föreslagna åtgärder vidtas.
Grundvatten av god kvalitet	Vatten Förorenad mark	↗	↗	→	Genomförandet av både planförslaget och jämförelsealternativet innebär att oljedepåerna kommer att efterbehandlas, vilket kan minska negativa påverkan på grundvattnet. Den tillfälliga grundvattensänkningen vid Brunngatan kan medföra en negativ påverkan på grundvattnet, om sänkningen orsakar att föroreningar sprids till grundvattnet (både plan- och jmf-alt). I nollalternativet kvarstår föroreningar vilket bidrar till en oförändrad situation.

God bebyggd miljö	Buller & Vibrationer	→	↘	→	Planen påverkar flera aspekter som bidrar till en god bebyggd miljö. Påverkan av planen och jmf-alt är både negativ och positiv. Båda alternativen innebär intrång i områden med höga kulturhistoriska värden och leder till rivning och/eller flytt av flera byggnader. Även de ökade trafikbullernivåerna samt den ökade risknivån påverkar negativt. Efterbehandlingen av oljedepåerna och en minskad bilanvändning bidrar däremot positivt. Planen bidrar positivt till stadsbilden och rekreation, men detta gäller ej jmf-alt. Nollalternativet är oförändrat och varken bidrar till eller motverkar målet.
	Risk				
	Förorenad mark				
Giffrfri miljö	Stads- och landskapsbild				Genomförandet av både planförslaget och jämförelsealternativet innebär att oljedepåerna kommer att efterbehandlas och därmed minska risken för läckage av giftiga ämnen. I nollalternativet kvarstår de flesta föroreningarna.
	Kulturmiljö				
	Rekreation & friluftsliv				
Ett rikt växt- och djurliv	Förorenad mark	↗	↗	→	Både planförslaget och jämförelsealternativet leder till att områden med påtagliga och höga naturvärden försvinner. Enligt planförslaget tillskapas dock både natur- och parkmark vilket med rätt utformning ger möjlighet för kompensation för förlusten av naturvärden. Jämförelsealternativets tillskapade grönytor är tydligt mindre, vilket påverkar måluppfyllelsen. I nollalternativet kvarstår miljöerna vilket varken bidrar till eller motverkar måluppfyllelse.
	Naturmiljö	↘	↘		
		↗			

Utöver de nationella miljö kvalitetsmålen finns också miljö- och folkhälsopolicy samt klimatstrategi för Nyköpings kommun.

9.4.2 Miljö- och folkhälsopolicy

Av de fyra målen är målet *Trygga, sunda och säkra miljöer och produkter* samt målet *Klimat och energi* mest relevanta för miljö- och hälsofrågor i detaljplanen för Nyköpings resecentrum. Planförslaget bedöms bidra till att båda målen uppnås.

9.4.3 Klimat- och energistrategi

Genom ett samlat resecentrum som ökar möjligheterna för ett hållbart resande bedöms planförslaget bidra till att uppnå Nyköpings övergripande klimat- och energimål i strategin. Dock är det svårt att avgöra hur mycket planförslaget bidrar till måluppfyllelsen eftersom inga tydliga beräkningar på utsläpp har genomförts. För målet *Utsläppen av växthusgaser*

ska minska med mer än 45 % till år 2020, jämfört med år 1990, kan det utifrån avsnitt 7.9. *Klimatpåverkan* resoneras kring planens syfte med att förbättra möjligheterna att byta färdmedel. Detta skulle kunna öka den totala andelen kollektivtrafikresande och därför bidra till att minska klimatpåverkan. Dock ökar antalet fordon på vägarna runt resecentrum år 2040 vilket skulle kunna öka planens klimatpåverkan. Troligt är dock att denna ökning delvis beror på en minskning av fordon kring den befintliga busstationen samt en ökad folkmängd. Målet *En resilient kommun där sårbarheten mot störningar i energiförsörjningen minskar* handlar i huvudsak inte om aspekter som planen kan påverka och analyseras därför inte vidare.

9.4.4 Transportstrategi

Enligt Transportstrategin ska trafikslagen prioriteras i ordningen gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Planen fokuserar på en hög tillgänglighet för alla i form av tydliga stråk för fotgängare och cyklister. I och med planens inriktning som resecentrum främjas kollektivtrafiken i form av buss och tåg. Transportstrategin uppfylls i hög grad då gång, cykel och kollektivtrafik tydligt prioriteras före bilen. Då funktionen resecentrum främst är en bytespunkt mellan tåg och buss hamnar kollektivtrafiken i centrum, dock inte på bekostnad av gång- och cykel.

10 FORTSATT ARBETE

10.1 Lagstiftning kring uppföljning

I miljöbalken finns krav på att miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla en redogörelse för "de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför" (6 kap. 12 § punkt 9, miljöbalken).

Uppföljningen har stor betydelse för om syftet med miljöbedömningen och det långsiktiga målet om en hållbar utveckling ska kunna nås. Uppföljningen bidrar också till en ökad kunskap och på sikt till ett bättre och mer effektivt miljöbedömningsarbete. Lämpligen integreras uppföljningen av planen i befintliga uppföljnings- och övervakningsprogram i samband med lagstadgade lov- och tillståndsprövningar och anmälning av anmälningspliktiga åtgärder.

För vattenkvalitet, rekreation och friluftsliv samt klimatpåverkan bedöms det inte föreligga en risk för betydande miljöpåverkan. Trots detta ges, med hänsyn till känslighet av recipient, för vatten förslag för fortsatt arbete nedan.

10.2 Fortsatt arbete

Buller och vibrationer

De faktiska bullernivåerna bör följas upp under bygg- och driftskedet. Vidare behöver en inventering av fasadisolering göras för att se efter behovet av eventuell åtgärd..

Olycksrisker

Det måste säkerställas att människor kan röra sig trafiksäkert i området, både vid byten mellan trafikslag eller som förbipasserande. Vid fortsatt planering av området bör hänsyn tas till risker knutna till möjliga utrymningsvägar bort från spår.

Förorenad mark

Åtgärder som är nödvändiga och rimliga bör genomföras, utifrån de rekommendationer som tagits fram i riskbedömningen och redovisas i avsnitt 7.3.6. Åtgärder bör genomföras, så som framgår i kommunens handlingsplan för hantering av förorenad mark i planområdet (Nyköpings kommun, 2020) Åtgärderna bör samlas i ett kontrollprogram kopplat till genomförandet av entreprenaden, inarbetat i förfrågningsunderlaget i upphandlingen av entreprenaden.

Vattenkvalitet

Det måste säkerställas att lokal fördröjning tillämpas enligt rekommendationer i dagvattenutredningen. För att stärka de reglerande ekosystemtjänsterna och för att uppnå fördröjning och rening av dagvatten inom planområdet samt bidra till att synliggöra dagvattnet i stadsplaneringen bör förslagen som görs i dagvattenutredningen implementeras. Ett kontrollprogram för tillflödet till Nyköpingsån under bygg- och drifttid bör upprättas.

Stads- och landskapsbild

Vid vidare gestaltning av området och dess byggnader är det viktigt att de nya byggnaderna gestaltas så att de möter upp den befintliga bebyggelsen i skala och materialitet och att utemiljön får en stadsmässig utformning med en skala och rumslighet som stämmer väl överens med den befintliga stadsmiljöns karaktär.

Kulturmiljö

Det är viktigt att se till att kyrkogårdens grundvattenförhållanden inte påverkas eftersom det kan ge upphov till sättningar och förändrade villkor för vegetationen. Detta hanteras i MKB för tillstånd om grundvattensänkning. För ett bevarande av Godsmagasinet är det viktigt att det upprättas ett avtal inför byggskedet, där det säkerställs att Godsmagasinet är den byggnad som flyttas och att inte en ny byggnad uppförs på den planlagda platsen för byggnadens placering.

Naturmiljö

För att mildra planförslagets påverkan bör så många befintliga träd som möjligt bevaras och skyddas under byggarbetet. För att kompensera för planförslagets negativa påverkan på naturmiljön är det viktigt att de i detta dokument förslagna åtgärderna genomförs.

Störning under byggskede

Miljökrav och kontrollprogram under byggskede bör tas fram så att den negativa miljöpåverkan blir så liten som möjligt för att kontrollera bland annat byggbuller.

10.3 Riksintresse och överprövningsgrund

Riksintressen ska ha företräde framför regionala eller lokala intressen. Intrång i riksintresse är inte förenat med dispens- eller tillståndsplikt, men skada på riksintresse är en grund för länsstyrelsen att överpröva en detaljplan. Enligt Plan- och bygglagens 11 kap 10 § ska Länsstyrelsen överpröva en kommuns beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan

119(124)

eller områdesbestämmelser, bl.a. om beslutet kan antas innebära att ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses.

För den aktuella detaljplanen har bedömningen gjorts att ett genomförande av planen inte kan riskera att medföra påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården Nyköping D57, eller något av de andra riksintressena.

11 REFERENSER OCH UNDERLAG

Underlagsrapporter

Calluna (2014). Naturvärdesinventering, samt artinventering med fokus på kärlväxter och insekter på Nyköpings bangård med angränsande områden 2014

Fröberg och Lundholm Advokatbyrå (2005). Miljörättslig ansvarsutredning avseende Shell och BP:s f.d. oljedepån i Nyköpings kommun.

Länsstyrelserna (2017). Vägledning om hantering av förorenade områden vid planering och lovgivning.

Hifab/Trafikverket (2012). Översiktlig miljöteknisk markundersökning inom och invid del av fastigheten Nyköping Väster 1:2, Nyköpings kommun.

Kemakta Konsult (2009). Markundersökning inom fastigheten Väster 1:42, Nyköpings kommun. Del av huvudstudie.

Kemakta Konsult (2010). F d oljedepån, östra delen av Väster 1:42, Nyköpings kommun. Åtgärdsutredning samt underlag för riskvärdering.

Kemakta konsult (2011). Jernhusen – Åtgärdsplan för efterbehandlingsåtgärder in området för fd oljedepån på fastigheten Väster 1.42

Nyköpings kommun (2020). Handlingsplan för hantering av förorenad mark vid Nyköpings resecentrum

Ramböll (2017). Markundersökning Nyköpings kommun. Resecentrum Nyköping, version 2

SBUF (2019). Installation av pålar och spont i förorenad mark – Spridningsrisk och ansvarsfördelning. SBUF, ID:13413, daterad 2019-04-05. NCC Teknik, Ellen Samuelsson

Societas archaeologica upsaliensis (SAU) & Sörmlands länsmuseum (2014). Arkeologisk utredning etapp 1, Ostlänken, delen Nyköping resecentrum av Ingeborg Svensson. Arkeologiska meddelanden 2014:09

Sweco (2011). Åtgärdsutredning och riskvärdering, Nyköpings kommun.

Sweco (2014). Nyköping Resecentrum – dagvattenutredning.

Sweco (2016a). PM Bullerutredning gällande ny detaljplan. 2016-10-25.

Sweco (2016b). PM Bedömning grundvattenpåverkan Brunngatan

Sweco (2016c). PM Dagvattenutredning MKB

Sweco (2017). Vibrationsutredning Nyköpings resecentrum – vibrationsmätning i bostäder på Norra och Södra Bangårdsgatan från busstrafiken

Sweco (2018). Nyköpings resecentrum DPL, MKB. Kompletterande dagvattenutredning

Sweco (2020) Riskbedömning Nyköpings resecentrum

Sörmlands museum (2012). Sörmlands museum byggnadsvård, Nyköpings stationsområde, del av väster 1:2 m fl., Byggnadsminnesutredning av Dag Forssblad & Eva Wockatz, Rapport 2012:10

Trafikverket (2014). Samrådsmaterial. Nyköping resecentrum. Nyköpings kommun, Södermanlands län.

Wilund arkitekter och antikvarier, Kalle Anderberg, Paul Wilund (2017) "Nöthagen, Nyköping, antikvarisk förundersökning".

ÅF/Trafikverket (2014). Riskutredning nytt resecentrum Nyköping.

ÅF (2014). Miljöteknisk markundersökning Nyköpings resecentrum, detaljplaneområdet.

ÅF (2014). Bullerutredning Dp Resecentrum. Underlagsutredning med bilagor (2014-09-23).

Övriga referenser

Artportalen (2016). <https://www.artportalen.se/>

Banverket/Fredén (2001). Modell för skattning av sannolikheten för järnvägsolyckor som drabbar omgivningen.

Länsstyrelsen i Södermanlands län (2013). Riskbild 2 Södermanland. Skyfall, lokala avrinningsförhållanden och extrema havsvattenstånd. Rapport 2013:24.

Länsstyrelsen i Södermanlands län (2015). Farligt gods – hur man kan planera med hänsyn till risk för olyckor intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods. Fastställd i juni 2015.

Länsstyrelsen i Södermanlands län (2016a). Riksintressen, Nyköping. <http://www.lansstyrelsen.se/Sodermanland/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/riksintressen/kulturmiljo/nykoping/Pages/default.aspx>

Länsstyrelsen i Södermanlands län (2016b). D57 Område av riksintresse för kulturmiljövården i Södermanlands län. <http://www.lansstyrelsen.se/Sodermanland/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/riksintressen/kulturmiljo/nykoping/Pages/nykoping.aspx>

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB (2014). Metangasdrivna fordon - Rekommendationer vid olycka.

Naturvårdsverket (2009). Riktvärden för förorenad mark, ISBN 978-91-620-5976-7.

Naturvårdsverket (2016a). Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft.

Naturvårdsverket (2016b). Miljökvalitetsnorm för buller.

Naturvårdsverket (2016c). Klimatförhandlingar.
<http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/EU-och-internationellt/Internationellt-miljoarbete/miljokonventioner/Klimatkonventionen/Klimatforhandlingar/>

Naturvårdsverket (2016d). Riksdagens definition av miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan.

NFS 2005:17. Naturvårdsverkets allmänna råd om påtaglig skada (till 3 kap. 6 § 2 stycket miljöbalken)

Nyköpings kommun (1977) NYKÖPING Kulturhistorisk byggnadsinventering, Sörmlands museum

Nyköpings kommun (2012). Miljö- och Folkhälsopolicy för Nyköpings kommun 2012–2015

Nyköpings kommun (2013a). Översiktsplan för Nyköpings kommun.

Nyköpings kommun (2013b). Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta.

Nyköpings kommun (2014). Pendling till och från Nyköpings kommun 2014.

Nyköpings kommun (2015). Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta.

Nyköpings kommun (2016a). Klimat- och energistrategi 2016–2020.

Nyköpings kommun (2016b). Karttjänsten, med lager byggnadsinventering centrum.
<http://kartor.nykoping.se/cbkort?>

Nyköpings kommun <https://nykoping.se/Bo-bygga-och-miljo/Stadsplanering-och-byggprojekt/Detaljplanering/Detaljplaner-under-arbete/Arno17/raspen2/> 20180219

Riksantikvarieämbetet (2014). Kulturmiljövårdens riksintressen enligt 3 kap. 6§ miljöbalken, Handbok

Nyköpings kommunkarta (2016). http://kartor.nykoping.se/cbkort?profile=profile_fop

SGU (2016). Kartvisare.

Sveriges bussföretag (2016). Bussar och brandsäkerhet.

Svenska kyrkan (2016). Kyrkogårdar och kapell.
<https://www.svenskakyrkan.se/nykoping/kyrkogardar-och-kapell>

Sörmlands museum, 2006

<https://web.archive.org/web/20100819145939/http://www.sorlandsmuseum.se/Sorlandsmuseum/Historien-i-Sormland/Nykoping/9-Folkungavallen/20180219>

Trafikverket (2016a). Projekt Ostlänken. Ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg Järna - Linköping <https://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Ostlanken/>

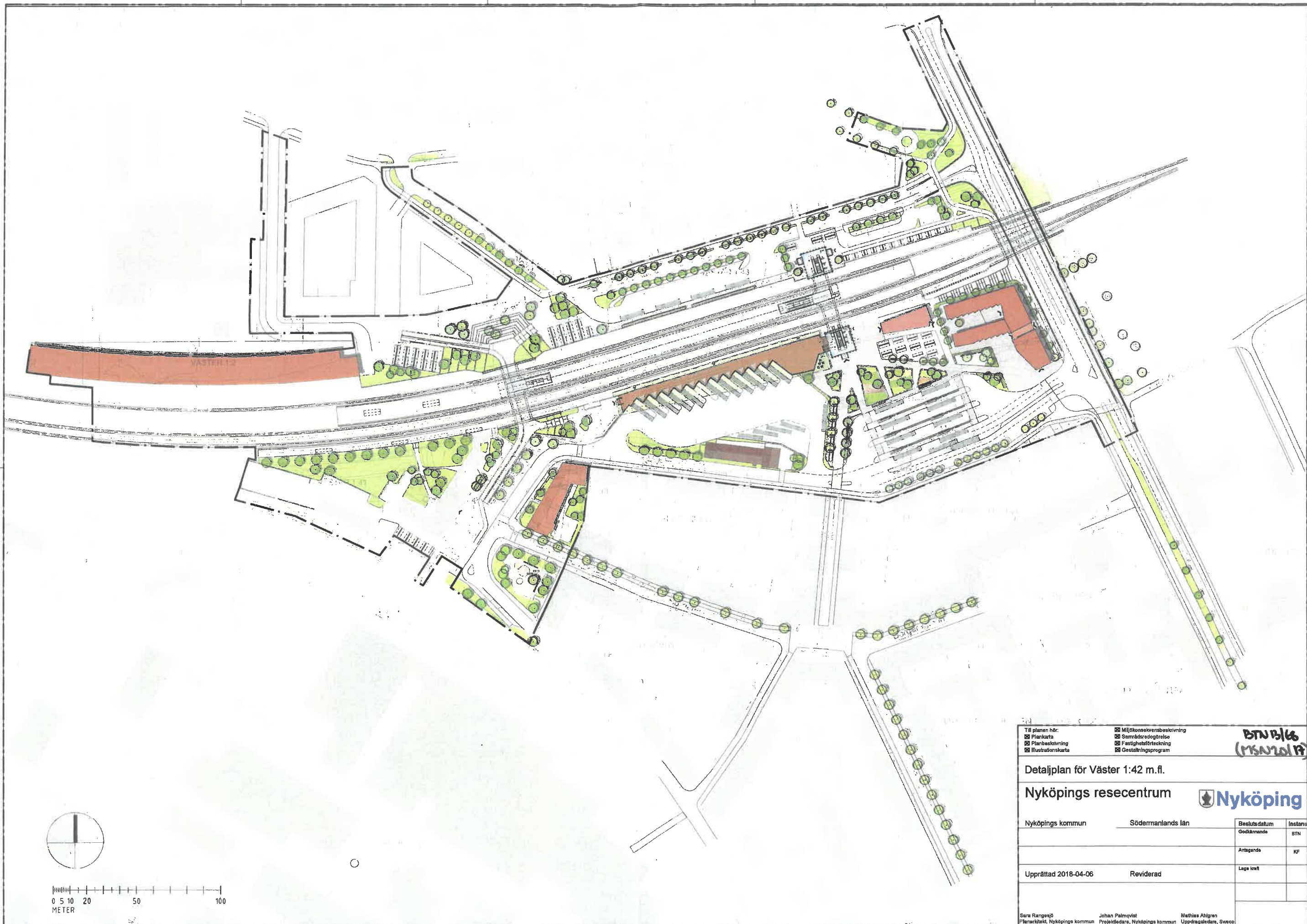
Trafikverket (2018). Om projekt Ostlänken. <https://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Ostlanken/Dokument-Ostlanken/tillatlighet/>

Vattenförvaltningsförordningen (SFS 2004:660)

Vattenmyndigheten (2015). Vattenmyndighetens föreskrift, HVMFS 2013:19 samt HVMFS 2015:4

VISS, VattenInformationSystem Sverige

Österg & Ståhl (2015). Standard för skyddande av träd vid byggnation. SLU. Rapport 2015:15



Till planen hör:
 Plankarta
 Planbeskrivning
 Illustrationskarta

Miljökonsekvensbeskrivning
 Samrådsredogörelse
 Fastighetsförteckning
 Gestaltungsprogram

BTN 13/16
(MSA 2018)

Detailplan för Väster 1:42 m.fl.

Nyköpings resecentrum 

Nyköpings kommun	Södermanlands län	Beslutsdatum	Inskick
		Godkännande	BTN
		Anläggande	KF
Upprättad 2018-04-06	Reviderad	Laga kraft	

Sara Rangsjö
Planarkitekt, Nyköpings kommun Johan Palmqvist
Projektleddare, Nyköpings kommun Mathias Ahlgren
Uppdragsledare, Sweco

NYKÖPINGS RESECENTRUM

Funktion/Utformning/Gestaltningprogram FUG



mars 2018 Tillhörande Detaljplan Nyköpings Resecentrum

INNEHÅLL

Inledning

Bakgrund

Ett resecentrum

Syfte med Funktion- Utformning-Gestaltningssprogram F U G

Hållbarhet

Projektet innebär i stort

Politiska beslut och övergripande funktion

Projektet

Översiktlig Stadsanalys

Stadsanalys

Rum för olika funktioner

Aktiva bottenvåningar i centrum

Planbestämmelser i anslutning till planområdet

Tillgänglighet och målpunkter

Stadsrumsanalys

Slutsatser av stadsanalys

Arbetsprocess i workshops

Utmaningar, alternativ och utvärdering

Workshop 1 – Nyckelfrågor

Workshop 2 – Alternativ och utvärdering

Tre idéer _ Medborgardialog

Tre strukturella alternativ

Workshop 3 – Funktioner och innehåll

Inriktningsskiss juli 2016

Utformnings- och gestaltningstema – Bärande ide

Utformning och gestaltning

Helhet:

Illustrationsplan

Perspektiv norra sidan

Perspektiv södra sidan

Byggnader:

Entrébyggnader

Bussterminal

Cykelhuset

Gamla stationen

Verksamhetshuset

Bostäder

Flyttad magasinbyggnad

Torg, platser, gator:

Brunnsgatan

Norra Stationsområdet

Västra Passagen

Parken

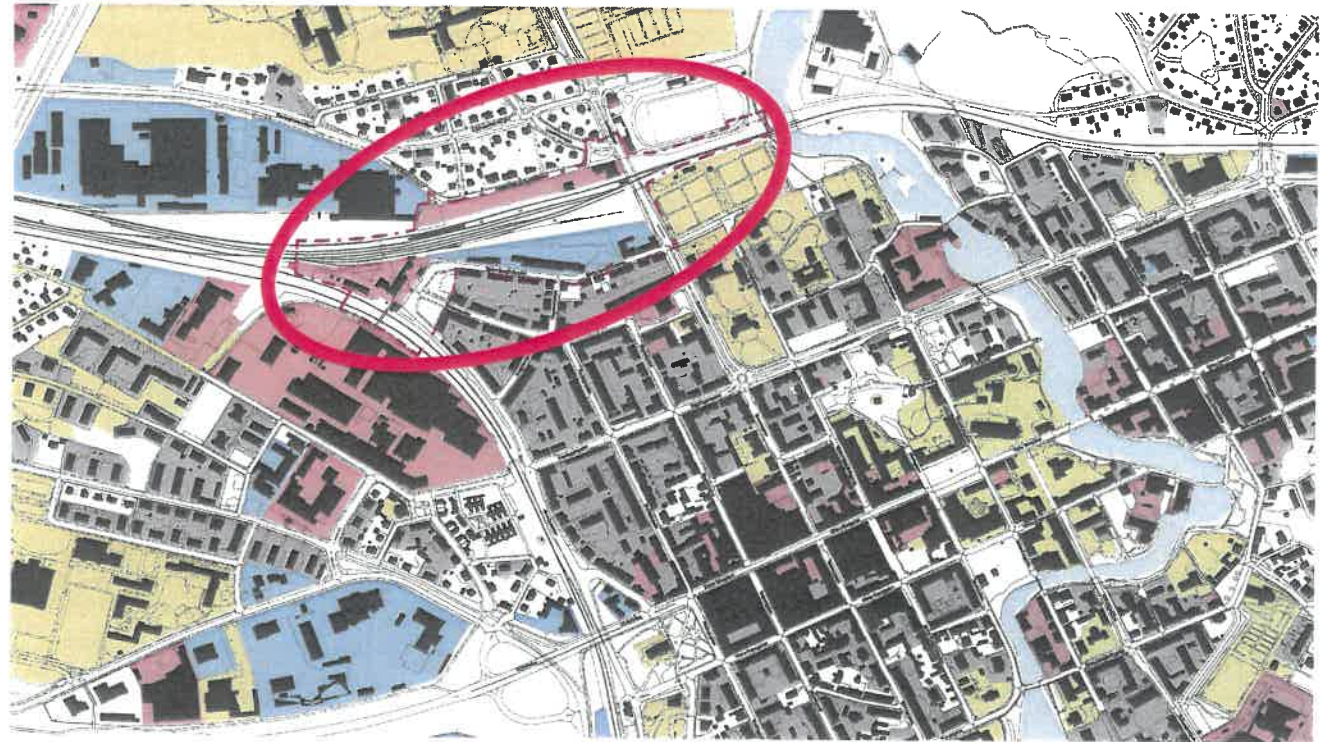
Stadsbussterminalen

Entréplatser och torg

Funktion och innehåll

Gatusektion och gaturum



**Beställare:**

Nyköpings kommun genom:

Projektledare Ingegerd Ask 2015-2017

Projektledare Johan Palmqvist 2017 -

Planarkitekt Maria Björk 2015-2017

Planarkitekt Sara Rangensjö 2017 -

Projektgrupp och referensgrupp

Arkitekter:

SWECO Architects genom Mathias Ahlgren, PeGe Hillinge,

Margareta Diedrichs, cecilia Rossing, Malin Mirsch

Anna Carver, Björn Ekelund och Niklas Åkerberg.

Trafikplanerare:

SWECO Society genom Lars Hansson

Systemhandling gata:

SWECO Civils genom Mikael Andersson

11000484 Detaljplan Nyköpings resecentrum mars 2018

INLEDNING

Syftet med projektet är att utforma 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 stadsmiljön.

Förslaget medger stöd- och servicefunktioner för resecentrum i form av resenärsutrymmen, service och parkering. Inom området ges också möjlighet till byggrätt för bostäder, centrumverksamhet såsom service, mötesplatser och småskalig handel, kontor, hotell samt vuxenutbildning. Målet är att tillskapa modern stadsmässighet inom området med gröna inslag där offentliga rum blir mötesplatser i form av torgytor och parker.

Förslaget syftar 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 uttryckningsfordon. Syftet är också att minska 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. Detta program redovisar mål, process och utformningskrav som dels motivbeskrivning till planförslaget och dels verka för kontinuitet av kvalitetsfrågor i fortsatt process.

BAKGRUND

Bakgrund

Nyköpings kommun och Trafikverket samverkar i ett gemensamt projekt för att skapa ett resecentrum i Nyköping. Projektet är också ett led i kommunens stadsutveckling med syfte att skapa ett sammanhängande stadslandskap och att låta innerstaden växa. Den gemensamma synen på vad man vill uppnå finns uttryckt i detta Funktions-, Utformnings- och Gestaltningssprogram (FUG).

Projektet syftar till att integrera resecentrumplaneringen i stadsutvecklingen genom väl avvägda funktioner, samband och en medveten utformning och gestaltning.

Resecentrum Nyköping syftar till att avsevärt öka tillgängligheten till kollektivtrafiksystemet för ett mer integrerat och hållbart resande.

En bättre samverkan mellan transportslagen och stor tillgänglighet till transportsystemet underlättas människors vardagspendling, tillgänglig arbetsmarknadsregion vilket bidrar till stadens och regionens utveckling.

Ett resecentrum

- I dess enklaste mening innebär resecentrum en plats för byte mellan transportslag.
- Ett levande och aktivt resecentrum ger en bild av en levande stad.
- Ett av de viktigaste kännetecknen för ett attraktivt och fungerande resecentrum är att rätt funktioner är logiskt organiserade, väl samlade och att dess samband är lättförståliga och tillgängliga.
- Ett fungerande resecentrum ska stödja ett effektivt nyttjande av hållbara transportmedel samt ge en representativ bild av samhället det verkar i. Hur väl detta fungerar avspeglar resecentrumets attraktivitet och ger följaktligen effekter på den långsiktigt hållbara samhällsutvecklingen.

Syfte med Funktions- Utformnings- och Gestaltningssprogram FUG

Detta program omfattar en sammanställning av processen och ställningstagande som grund till planförslaget. Vidare hanterar programmet rumsliga kvalitetsfrågor och arkitektur som svar på medborgardialogens önskan och utvärderingar av alternativ. Programmet redovisar utredning, studie och förslag till funktionssamband för resecentrum, utformning, gestaltning. Programmet ska ligga som grund för kvalitetssäkring av efterföljande planerings- projekterings- och utförandeskedan. Programmet ska fungera som avsiktsförklaring och underlag i avtal för projektets aktörer.

Hållbarhet

Projektet har en tydlig hållbarhetsprofil genom att det syftar till att underlätta och stimulera till ett hållbart resande. Vidare är Resecentrum Nyköping ett stadsutvecklingsprojekt som förbättrar tillgänglighet, närhet, säkerhet och trygghet genom integration och gestaltning av stadsmiljön som helhet.

Tydliga hållbarhetsattribut är genomgående i gestaltning och utformning:

- Kvalitativa offentliga platser och parker, omsorg och gedigna materialval som håller över tid och som ska fungera som viktiga identitetsskapande och sociala miljöer i Nyköping.
- System för lokalt fördröjande och rening av dagvatten och andra ekosystemtjänster integreras i gestaltningen och gatu/stadsrummet.
- Sunda byggmaterial med lokal förankring i staden och tradition.
- Trafikutformning anpassad till stadens och de oskyddade trafikanternas villkor.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar

För att underlätta bland annat för personer med funktionsnedsättning har följande prioriterats och ska utvecklas i genomförandeskedet:

- Naturliga ledstråk med tydliga materialskillnader eller kanter.
- Släta material.
- Orienterbarhet och logik mellan funktioner enligt stadens rörelsemönster.
- Differentierad och avbländad ljusmiljö.
- Minimering av höjdskillnader.
- Hissar och ramper.
- Tydliga hinder för att minimera olycksrisker mellan oskyddade trafikanter och bussar.

Projektet innebär i stort:

- att uppgradera och utöka spår och plattformar, Trafikverket.
- att skapa en effektiv och attraktiv punkt för byten mellan olika trafikslag, buss och tåg, Nyköpings kommun.
- att resecentrum även blir en stark målpunkt och mötespunkt i staden, vilket sätter krav på stråk för gång, cykel och kollektivtrafik, Nyköping kommun.

Politiskt beslut och övergripande funktion

En särskild utredning av lokalisering av resecentrum visar att ett läge i nära anslutning till korsningen mellan södra stambanan och Brunnsgatan har bästa förutsättningar att utvecklas till en effektiv omstigningspunkt och omges av utvecklingsbara områden vid Folkungavallen och i hela nuvarande bangårdsområde. Bytespunkten ska utformas med minsta möjliga markutnyttjande för att ge förutsättningar för bostäder och verksamheter i stationsnära lägen.

Den primära funktionen för ett resecentrum är: Bytespunkt/omstigningspunkt. KFs beslut från 13 juni 2006 (03/KK361)

Från workshop med politiker identifierades tre huvudaspekter för utformning av resecentrum, Tillgänglig, Trygg och Intelligent. Se bild till höger med tillhörande planeringsinstrument.

Projekt mål

Målet för projektet är att till december 2020 ska ett funktionellt och attraktivt Resecentrum vara upprättat med dess primära funktioner vid korsningen Södra Bangårdsgatan - Brunnsgatan. Det inkluderar att Nyköpings resecentrum:

- har hög tillgänglighet med effektiv kollektivtrafik och goda förbindelser mellan trafikslag (3 minuters maximal bytestid, exklusive bil, enligt nationellt mål för Ostlänken)
- är en trygg, levande och trafiksäker plats
- är en viktig nod i staden som utnyttjar ytor effektivt
- har en hållbar profil med robust utformning
- är en plats där buss- och järnvägstrafiken samlokaliseras
- fokuserar på pendlare
- är en attraktiv plats för turister och besökare till staden
- har möjligheter för fortsatt expansion av resecentrums funktioner

Projektets övergripande intentioner

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

TILLGÄNGLIG



EFFEKTIV FÖR KOLLEKTIVTRAFIK



NÄRHET OCH GODA FÖRBINDelser



TILLGÄNGLIG FÖR ALLA

TRYGG



TRYGG PLATS



TRYGG MILJÖ



TRAFIKSÄKER

INTELLIGENT



TYDLIGT OCH ENKELT



INTERAKTIV INFORMATION



UNDERHÅLLANDE OCH UPPLYSANDE

ÖVERSIKTLIG STADSANALYS

Stadsanalys

En utförlig stadsanalys genomfördes hösten 2015 och vintern 2016, Stadsanalys Nyköpings resecentrum, Sweco 2016-05-10, parallellt med framtagande av projektets Utmaningar och gestaltungsidéer. Nedan följer ett sammandrag från stadsanalysen i syfte att koppla till ställningstagande i planförslagets struktur och Funktions- Utformnings och Gestaltungsprogram.

Rum för olika funktioner

Nyköpings stadskärna kan beskrivas som en funktionsblandad stadsdel. Samtidigt finns flera renodlade arbetsplatsområden i närheten av stadskärnan, det gäller särskilt i de västra delarna vid Sunlight och Nöthagen. De renodlade bostadsområdena ligger belägna i utkanten av staden men det finns även sådana i direkt närhet till stationsområdet, såväl norrut i villakvarteren och söderut i flerbostadshusen. I den stora kartan på nästföljande sida redovisas fastighetsfunktionerna inom analysområdet.

Aktiva bottenvåningar i centrum

Aktiva bottenvåningar kan vara både en indikation på ett väl integrerat stadsrum men också att gatans kvaliteter inbjuder till vistelse. I den övre mindre kartan här till höger anges var det har uppstått aktiva bottenvåningar i centrum. Detta kan också ange en indikation på var livfulla och aktiva stadsrum kan uppstå, även om konsumtion och verksamheter inte behöver vara de enda källorna till det.

De stråk med mest aktiva bottenvåningar är Västra Storgatan och Västra Kvarngatan i öst-västlig riktning. I nord-sydlig riktning är det Brunnsgratan söder om Repslagaregatan fram till Västra Storgatan, Västra Trädgårdsgatan mellan Repslagaregatan och Västra Kvarngatan samt en liten del av Slottsgatan.

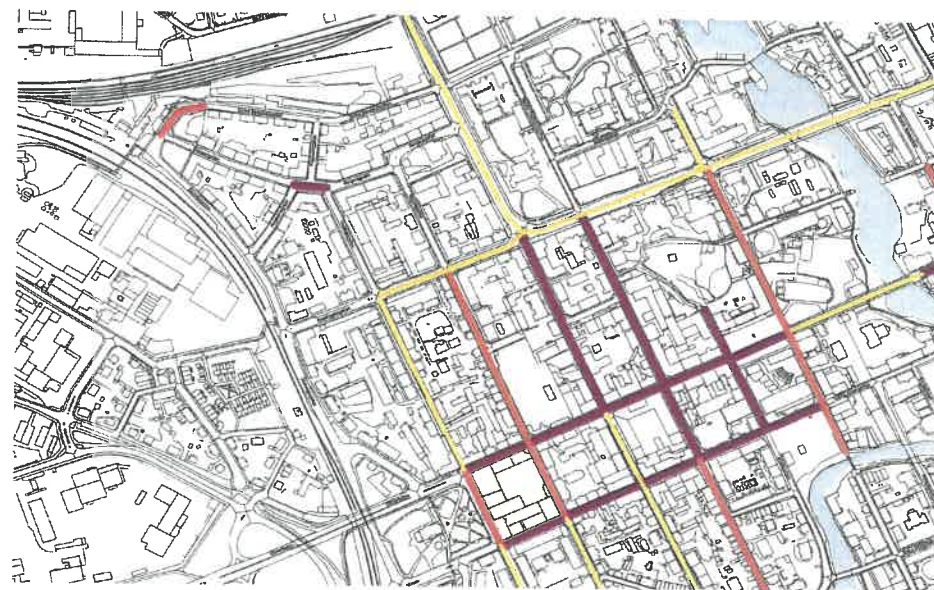
Norr om Repslagaregatan är det dels viss aktivitet längs bottenvåningarna längs Brunnsgratan även om den är enkelsidig, samt på torget i korsningen mellan Magasinsgatan/Borgaregatan/Fruängsgatan. Det finns även viss aktivitet i bottenvåningar i och i anslutning till befintlig Centralstation.

Planbestämmelser i anslutning till planområdet

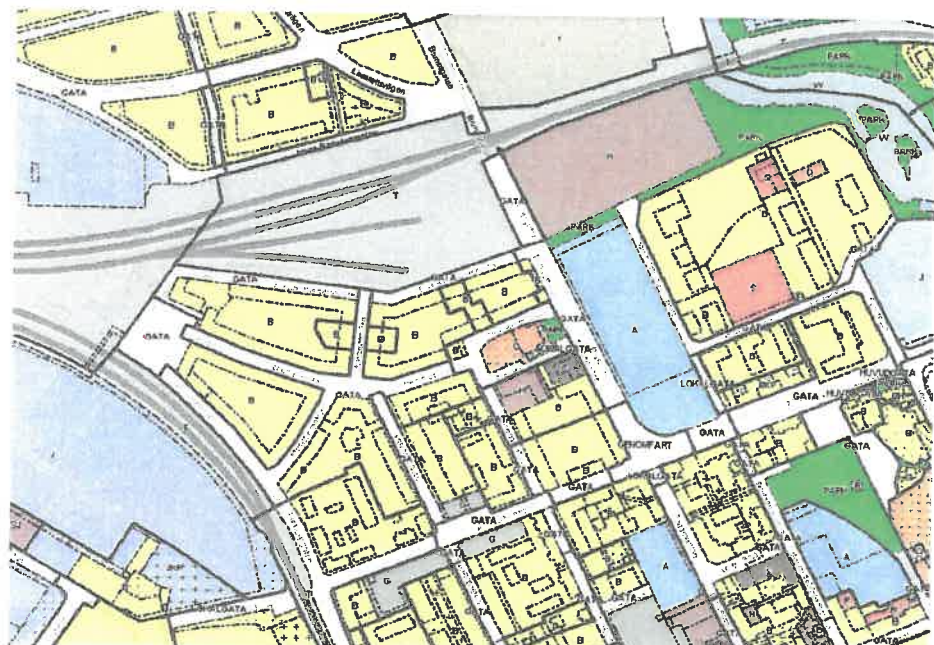
Planbestämmelserna i anslutning till planområdet stämmer i huvudsak överens med nuvarande användning. Runt planområdet finns flera olika användningar. De huvudsakliga användningsområdena är industri i väster, bostäder norr och söder samt administrations-, kyrko- och idrottsverksamhet i öster.

Värt att notera är att parkområden återfinns framförallt i de östra delarna i planområdets närhet. Det gäller särskilt i anslutning till årummet men också i ett öst-västligt stråk öster om Brunnsgratan. Värt att notera är att det finns betydligt fler parkmiljöer än vad som anges i detaljplan. Exempelvis är lekparken och gräsytan i anslutning till nuvarande Centralstationen angiven som Gata. Dessutom har kyrkogården gröna och rekreativa värden.

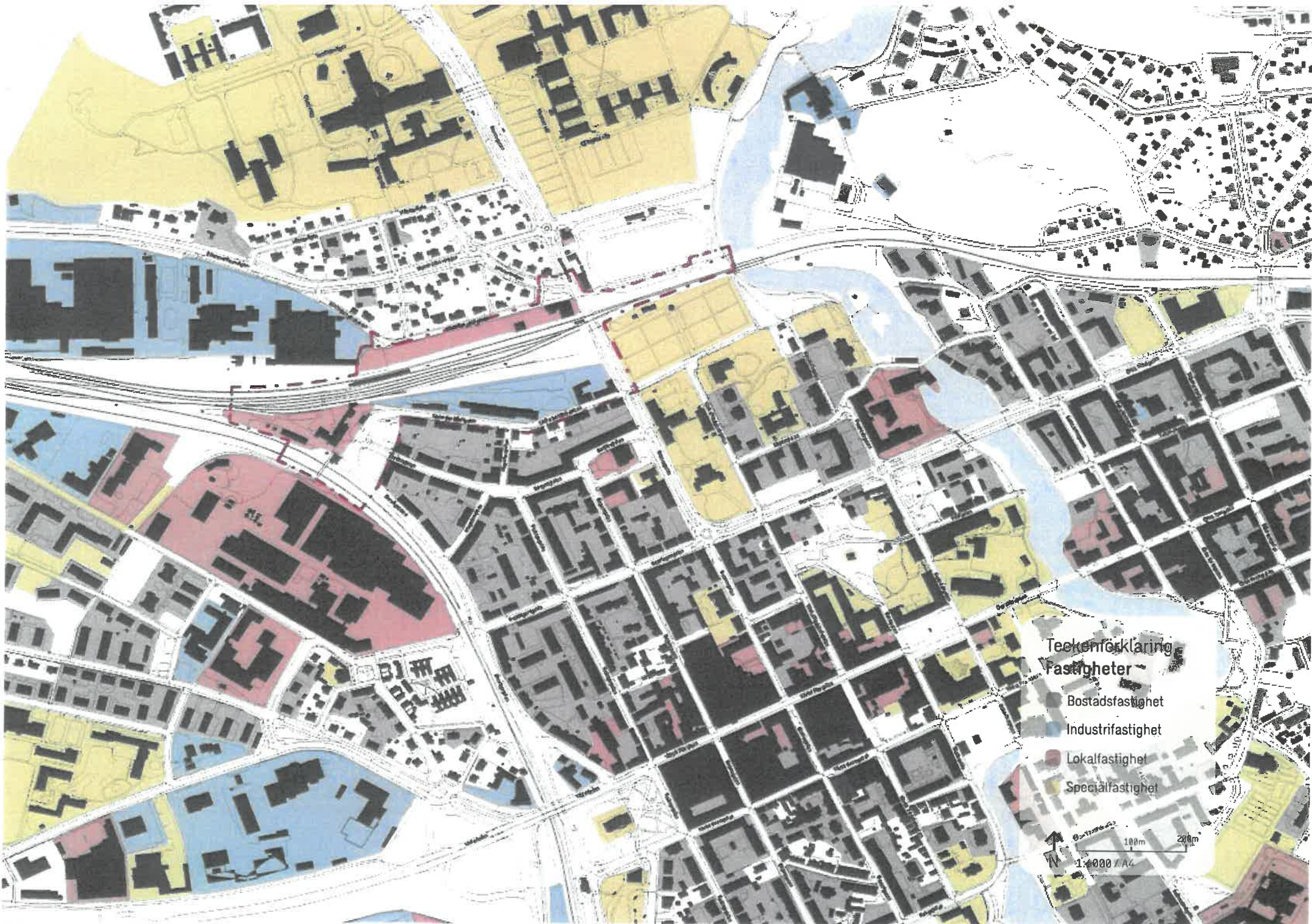
	Bostäder
	Trafikändamål
	Verksamheter Industri
	Verksamheter Kontor
	Offentlig lokal
	Kyrkogård



Kartläggning av aktiva bottenvåningar i centrala Nyköping. Mörkrött är hög grad av aktivitet, gult är låg grad av aktivitet.



Nuvarande planbestämmelser för fastigheter i anslutning till planområdet.



**Teckenförklaring
Fastigheter**

- Bostadsfastighet
- Industrifastighet
- Lokalfastighet
- Specialfastighet



Tillgänglighet och Målpunkter

Metodbeskrivning

Den teori som ligger bakom metoden Space syntax och här Place syntax (Spacescape, 2012) bygger på att människor i stor utsträckning rör sig utifrån hur de orienterar sig rent visuellt. Och att det vi ser befinner sig i ett sammanhang med andra synliga platser eller rum. Tillsammans bildar det ett system av rum, eller gator, som förhåller sig till varandra och därmed hur troligt det är att en fotgängare kommer att använda dessa olika gaturum.

Det finns alltså inget given värdering av analysresultaten, i den integrationskarta som återges på nästkommande sida. Däremot brukar det i en stadsmiljö förenklat sägas att ett väl integrerat rum har goda förutsättningar för handel och service, medan ett svagt integrerat rum kan vara lämpligt för ett lugnare bostadsområde eller mer avskild verksamhet.

Tillgänglighet till målpunkter

Målpunkterna i Nyköping är sådana platser som är av stort allmänintresse. Men givetvis finns andra platser som kan vara av intresse för en begränsad grupp människor eller sådana som är mer årstidsberoende. För en djupare analys av detta krävs dock komplettering som ej genomförts i denna studie. Valet av målpunkter är baserat på kommunens underlag samt i samråd med projektgrupp.

Merparten av målpunkterna ligger med en östlig förskjutning inom analysområdet. Det är sådant som skolor, kyrka och kommunhus. Övriga större målpunkter är Nyköpings lasarett och kulturplatser såsom Culturum och Teatern.

Resultaten visar att de flesta målpunkterna är placerade i nära anslutning till väl integrerade stråk. Det innebär att de målpunkter som är utpekade därmed bedöms ha god tillgänglighet för fotgängare.

Felkällor

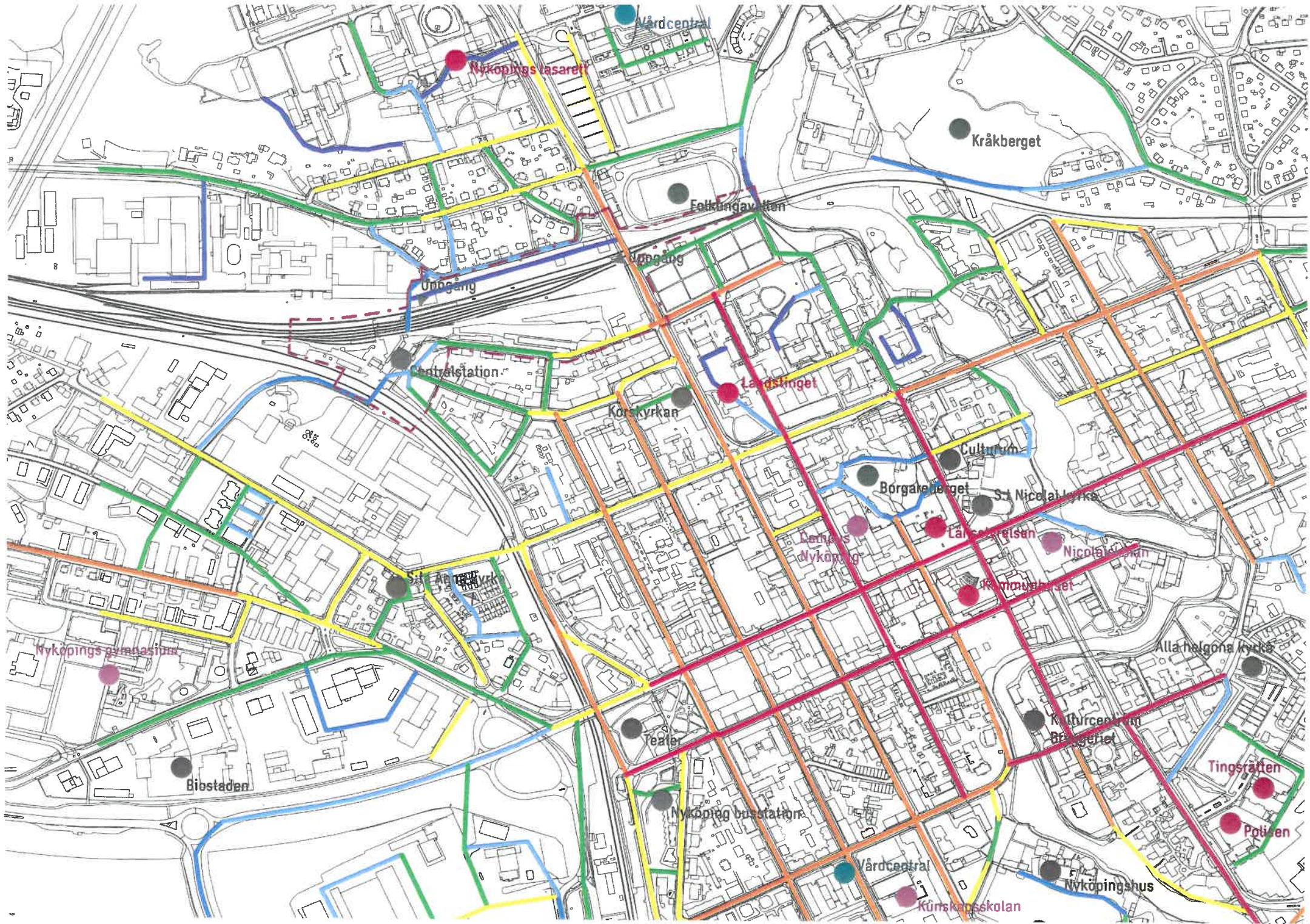
Även om metoden med Place Syntax är beprövad bör viss försiktigt iakttas i analysen av Nyköping då den matematiska grund som beskriver place syntaxanalysen inte nödvändigtvis är anpassad till det rörelsemönster som finns i Nyköping. För att säkerställa detta krävs kompletterande observationer som sedan korreleras mot analysresultatet. Här har detta inte gjorts.



Vy norrut längs Västra Trädgårdsgatan sett från Västra Storgatan. Fotgängarrörelser sker mot målpunkter.

Teckenförklaring Integration

-  Hög
- 
- 
-  Medel
- 
- 
-  Låg

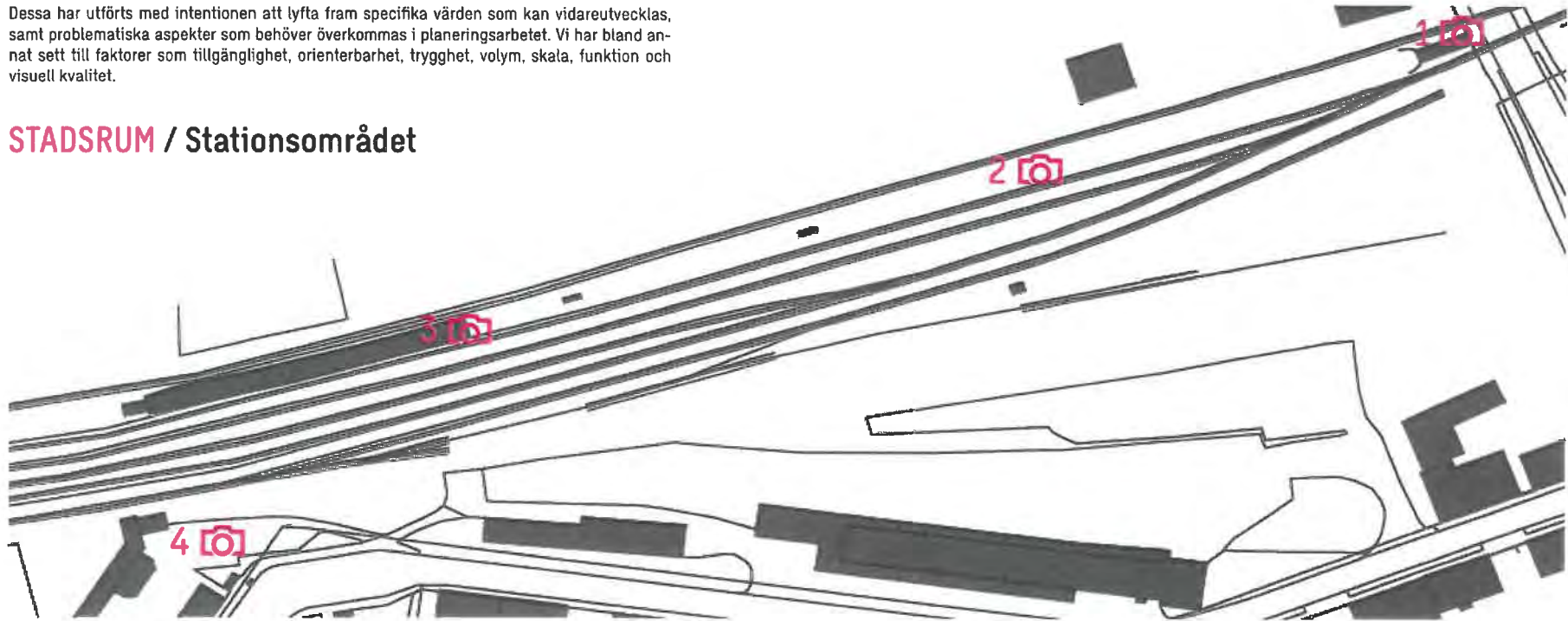


STADSRUMANALYS

På nästföljande sidor presenteras ett antal platser där en mer utförlig platsobservation utförts. Denna syftar till att beskriva områdets gatu- och stadsrumstypologi.

Dessa har utförts med intentionen att lyfta fram specifika värden som kan vidareutvecklas, samt problematiska aspekter som behöver överkommas i planeringsarbetet. Vi har bland annat sett till faktorer som tillgänglighet, orienterbarhet, trygghet, volym, skala, funktion och visuell kvalitet.

STADSRUM / Stationsområdet





Vy söderut från plattformens västra angöring, mot Nyköpings centrum och befintlig Centralstation.



1. Östra nedgången från plattform. En tydlig riktning som leder ner under bron vid Brunnsgatan. Brofästet längs Brunnsgatan har en vacker stenkonstruktion och med vissa ljusinsläpp från taket. Tyvärr är krockrisken mellan fotgängare och cyklister stor, miljön är bullrig och luften känns instängd.



3. Västra nedgången från plattform. Tydligt skyltat men väldigt instängt. Tunnelpassagen mellan norra och södra sidan har ett vackert och omsorgsfullt monterat kakel. Här fanns också mer samtida gatukonst som idag är övermålat. Nackdelen är angöringen och bredden som idag känns brant, komplicerad och trång.

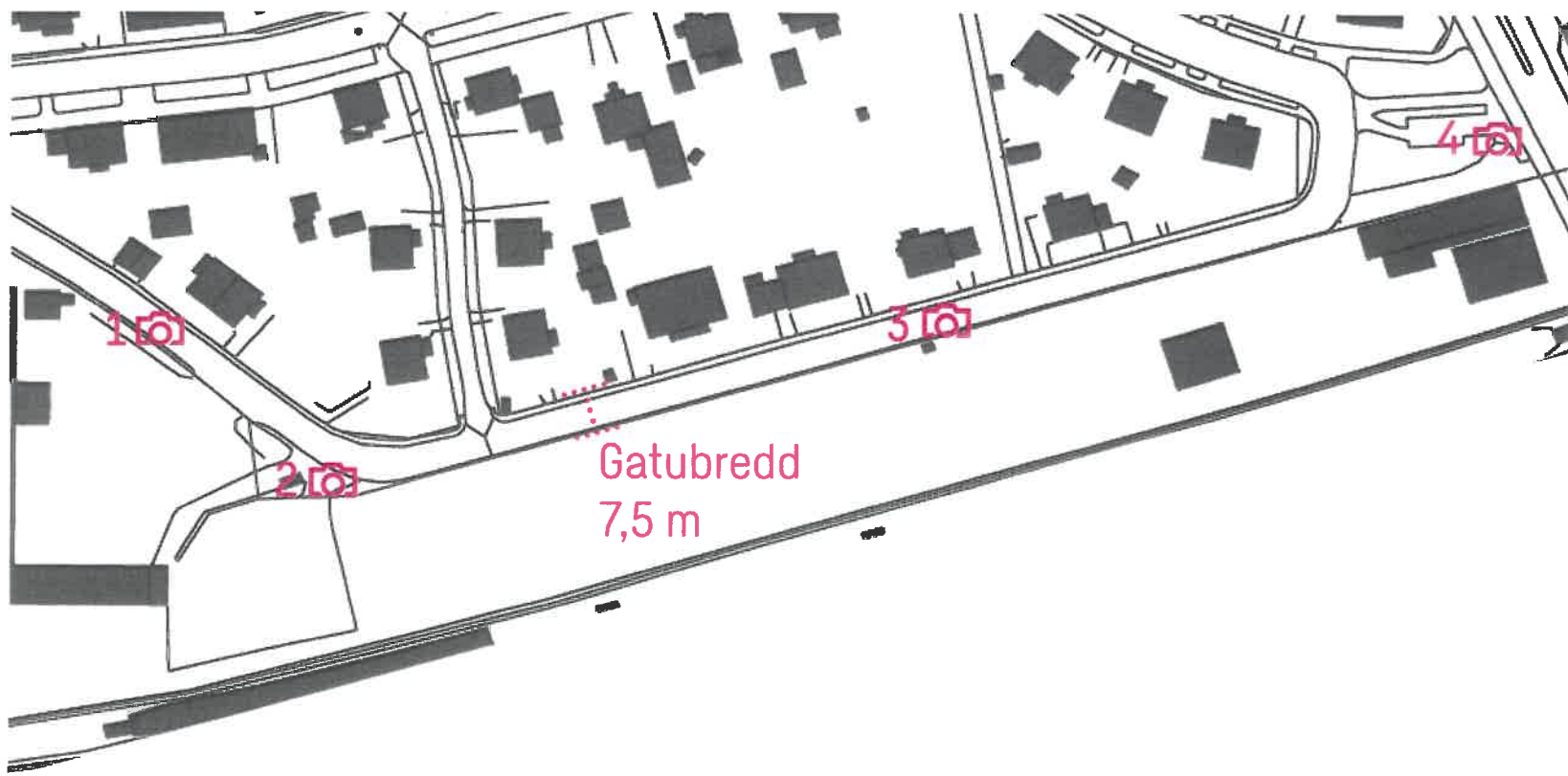


2. Vy västerut över plattform. Öppna ytor i söder och grönskande buskage (på sommaren) norrut. Skalan på plattformen är tilltalande och det finns en viss närhet mellan spår och resenär som kan kännas trivsamt och småskaligt. Däremot är orienterbarheten mot stan problematisk.



4. Centralplan och den vackra Centralstationsbyggnaden i tegel, färdigställd 1916. I anslutning till byggnaden är det idag stökigt, otydligt var resenärer ska gå och låg kvalitet på utemiljön med avvikande komplementbyggnader och underdimensionerade cykelställ och räcken av dålig kvalitet. Däremot finns äldre träd av hög kvalitet och en Centralplan som känns inbjudande och väl anpassad till Nyköpings storlek.

STADSRUM / Norra Bangårdsgatan





1. Vy norrut längs Norra Bangårdsgatan. Ett gaturum som i nuläget kombinerar industrikaraktär med äldre villaområde. Dimensionerna på gatan är trivsamma men verksamheter och bebyggelse är antingen indragen eller av lägre rumslig kvalitet. Det gör att gatan kan upplevas otrygg. Dessutom förekommer tyngre transporter vilket ytterligare kan bidra till försämrad trafiksäkerhet med nuvarande trottoarbredd och brist på övergångsställen. Längs gatans ena sida finns odlad och välskött vegetation, medan det på andra är mer överblivna grönytor som stämmer väl med industrikaraktären. Det här är en gata som är spännande, tydlig och väl dimensionerad utifrån ett upplevelseperspektiv, men som saknar programmering, omsorg och syfte annat än som transportrum.



3. Vy norrut och västerut längs Norra Bangårdsgatan. Med villabebyggelse på den norra sidan och ett inhägnat grönområde mot spåren på den södra sidan upplevs detta som ett väldigt frodigt gaturum. Det är en karaktär som är behaglig och inbjudande. Trottoar- och körbanebredd är relativt små och blir därför intima och där rörelser sker i lugnt tempo. Villabebyggelsen har, även om byggnaderna är indragna, sina entréer mot gatan vilket ger känslan av trygghet och tillgänglighet. Grönområdet mot spårområdet är trots sin inhägnad ianspråktagen och fungerar både för odlingslotter och rekreationsplatser. Detta informella användande upplevs som en stor kvalitet både från gatan och från plattformen.



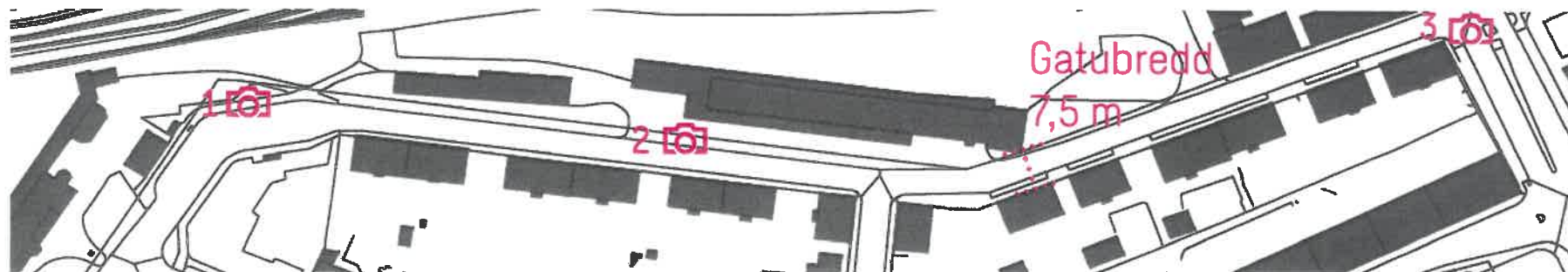
2. Vy söderut över plats för norra uppgången från tunnel under spåret. Gott om cykel-parkeringsplatser som inte används. Vägen fram till trappan domineras av hårdgjorda ytor som förstärker transportrummet, stängsel utan gestaltningskvaliteter som blir exkluderande och trånga passager samt nedgångna industrimiljöer där byggnader ändå har vissa grundläggande kvaliteter i material och komposition. Det här är en plats som trots kort metriskt avstånd till centralplanen upplevs relativt långt bort.



4. Vy söderut och västerut i korsningen Norra Bangårdsgatan och Brunnsgatan. Det här är en grön och lummig plats som dock saknar egentlig funktion, även om cykelställen förstärks är viktiga. Ytan är både överdimensionerad och trång, med flera trädrader, flera cykelbanor och flera grönstråk. Det saknas en hierarki som ger rummet mening och struktur. Dessutom är den omgivande bebyggelse i huvudsak utestängande, med antingen plank, stängsel eller slutna fasader, vilket gör att känslan av en baksida är påtagliga.



STADSRUM / Södra Bangårdsgatan





1. Vy västerut mot Centralplan och stationen. Där Södra Bangårdsgatan tar slut i väster övergår den till en stökig plats som känns överdimensionerad och underutnyttjad. Avslutet av trädallén gör det historiskt grönt och vackert och gräsytor/parkleken vid flerbostadshusen bidrar positivt. Men känslan av att gatan inte landar i väster beror framförallt på bristen på bebyggelse som ramar in och definierar. Trafikrörelserna är många och består framför allt av busstrafik. Även om det är många bussar förefaller det vara relativt få resenärer. Det gör att platsen mer blir ett transportrum än ett vistelserum.

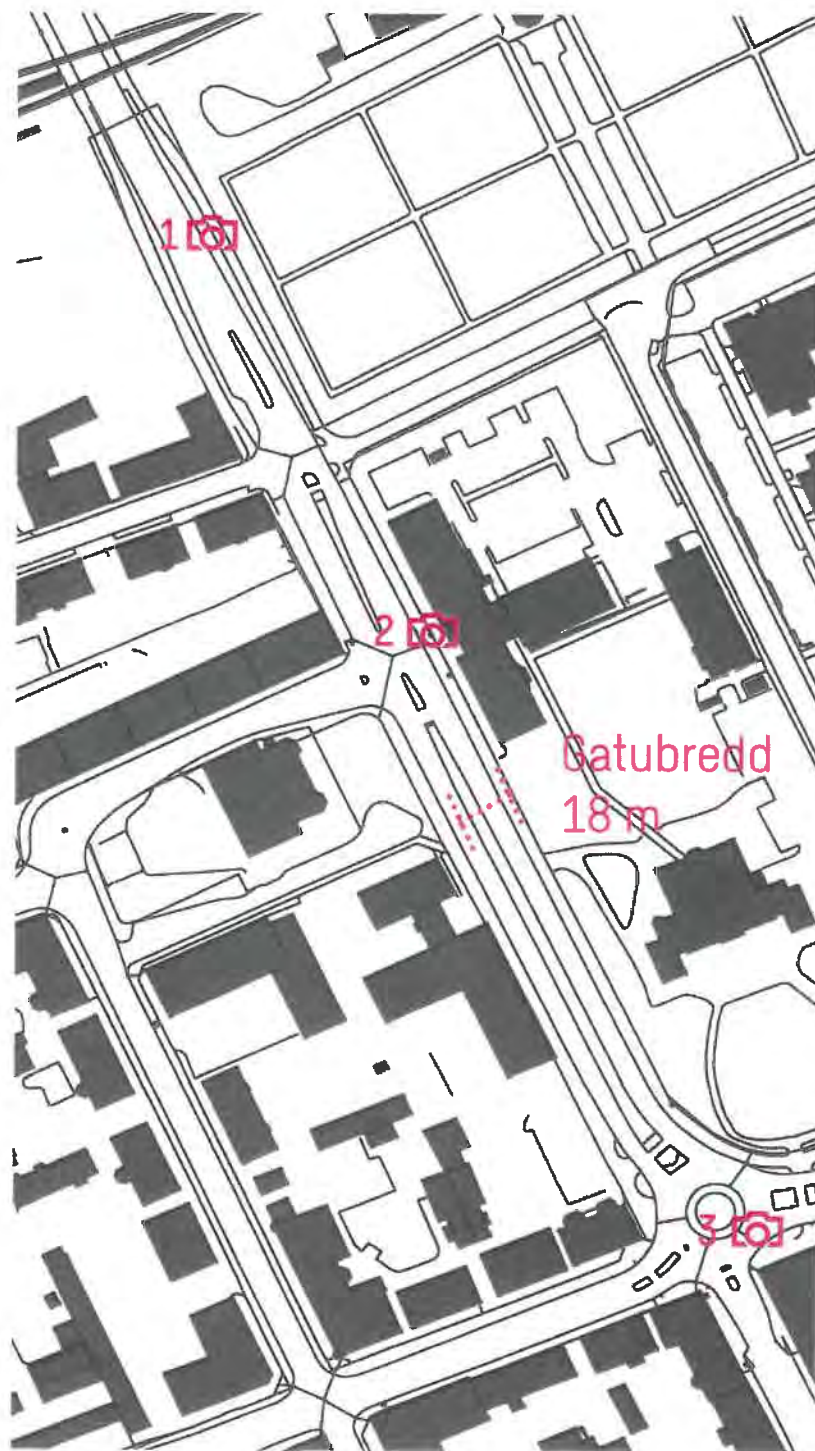


3. Vy västerut och österut från korsningspunkten Södra Bangårdsgatan och Brunnsgatan. Den här platsen är idag ett mellanrum som inte lyckas förena de rekreativa och kontemplativa värdena öster om Brunnsgatan med de rumsliga och bebyggelsehistoriska miljöerna i väster. Dessutom tas inte den intensitet och stråkmässiga kvaliteten längs Brunnsgatan tillvara. Utifrån upplevelsen av denna korsning är det alltså både grönt och vackert, intensivt med olika transportslag och intressant bebyggelse med en vacker anslutning mot gatan. Problemet ligger i att denna mångfald inte är sammanläkt.



2. Vy västerut och österut längs Södra Bangårdsgatan. Sträckan mellan Centralplanen och Brunnsgatan följer nuvarande stadskant och är den självklara länken mellan det historiska Nyköping och järnvägsområdet med sina magasin, uppställning, inlastning etc. Vissa delar av den äldre järnvägsbebyggelsen har spännande rumsliga kvaliteter som på ett positivt sätt bidrar till platsens identitet, även om den längre magasinbyggnaden känns väl lång och skapar ett instängt och till viss del otillgängligt stadsrum norr om Södra Bangårdsgatan. Grönskan består i huvudsak av en äldre trädallé med höga arkitektoniska värden. Det finns också en bra balans i gaturummets bredd, sockelhöjder, bröstningshöjder för fönster och byggnadshöjder. Däremot vänder sig flera av bostadsbebyggelsens entréer bort från gatan vilket gör att det inte är sådan intensitet eller gatuliv som en först tror kan finnas. Trafiksituationen är relativt lugn och det som märks mest är busstrafiken.

STADSRUM / Brunnsgatan

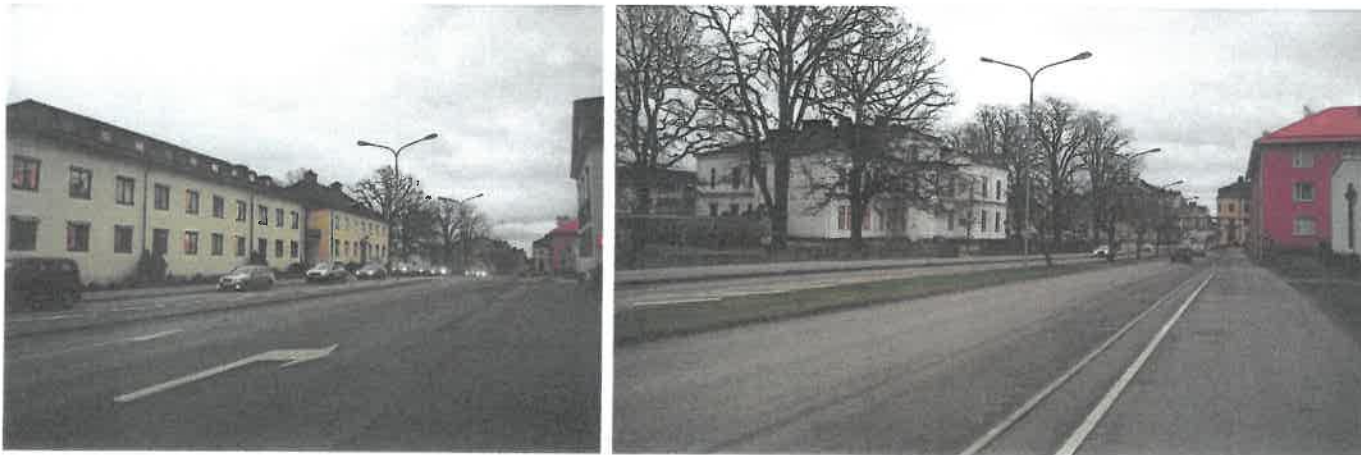




1. Vy norrut och söderut längs Brunnsgatan i korsningen Södra Bangårdsgatan. I denna korsningspunkt finns en påtaglig riktning och god orienterbarhet, men också en känsla av instängdhet närmast bron. Anledningen är de slänter som bildas på sidan om Brunnsgatan och som gör det svårt att under lång tid röra sig i öst-västlig riktning. Det förstärker känslan av detta som ett transportrum. Grönskan är påtaglig och mycket kvalitativ. Det gäller särskilt på kyrkogårdssidan. Trafiksituationen är relativt intensiv och det är en tydlig separering mellan gc och biltrafik. Men det leder också till att risken för konflikter mellan fotgängare och cyklister är påtaglig. Och ett rum för bilar som känns prioriterat och väl tilltaget. Genom nivåskillnaderna sker inget utbyte mellan de olika transportslagen.

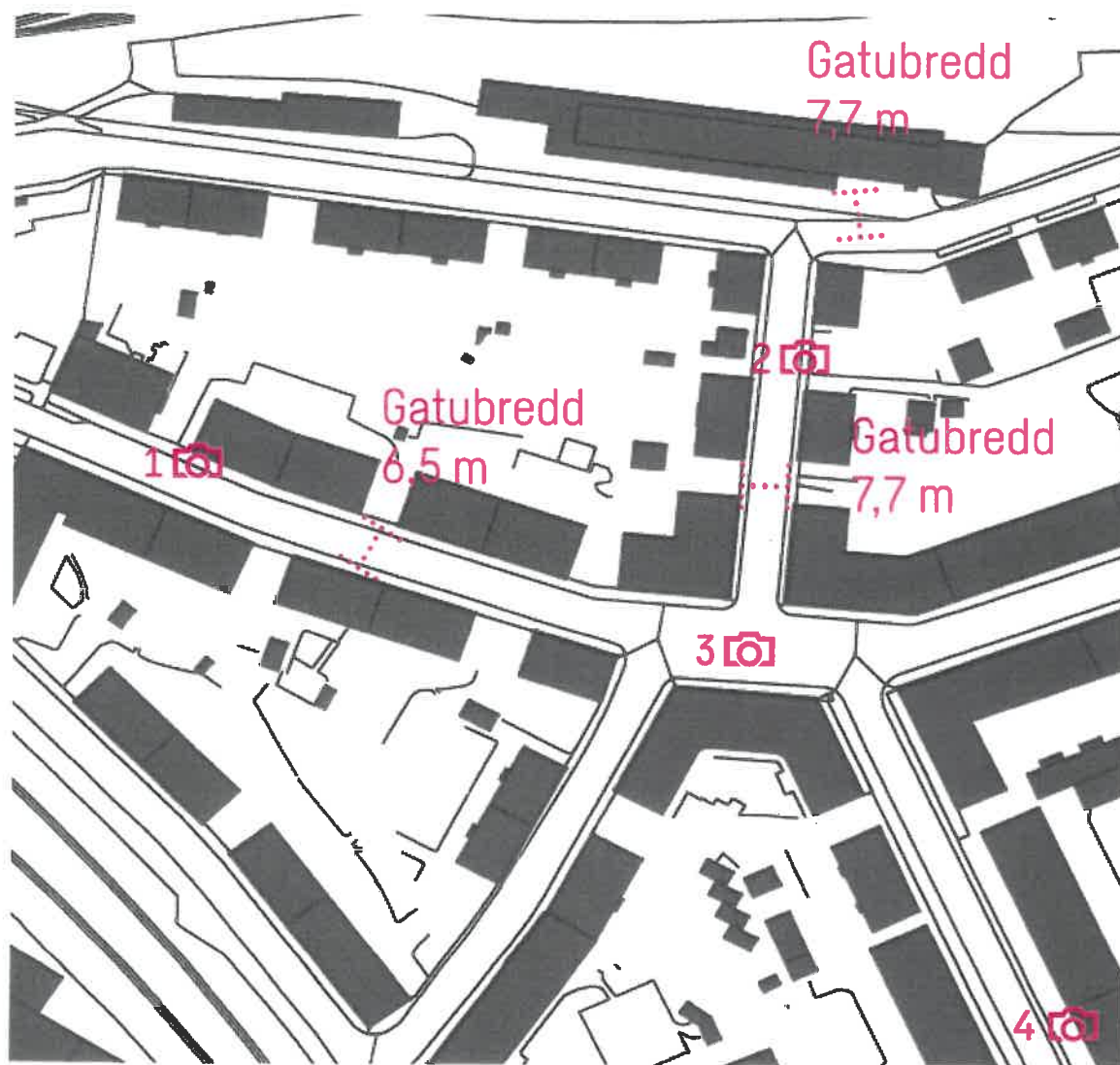


3. Vy norrut i korsningen Brunnsgatan/Repslagaregatan. En korsning för bilar med rondell och cirkulation. Eftersom trafikflödet är högt har även räcken mot trottoar och fotgängare monterats. Platsen utgör ett tydligt bryt mellan Brunnsgatans två karaktärer, den centrala och den trafikala. Norr om korsningen är Brunnsgatan lummig, grön och bred, men med indragna byggnader, separerade trafikslag och få entréer ut mot gatan. Det gör att gaturummet känns trafiksäkert men långtråkigt. Söderut på Brunnsgatan är förutsättningarna de omvända.



2. Vy söderut längs Brunnsgatan i höjd med Borgaregatan. Denna del av Brunnsgatan är en bred sektion med vackra äldre byggnader som ramar in trafikrummet. Trottoarer är väl tilltagna men har få entréer och ingen direkt förgårdsmark av värde. Det ger känslan av att bebyggelsen vänder sig från gatan. Längs gatan finns flera fina planteringar och träd, och särskilt karaktärsskapande är den gröna mittremsan i den del av gatan som ligger närmast korsningen mot Repslagaregatan. Trafiksäkerheten känns relativt god även om ordningen för gång och cykel känns aningens otidlig och skulle kunna leda till konflikter.

STADSRUM / Borgaregatan - Magasinsgatan - Fruängsgatan





1. Vy österut längs Borgaregatan. Det svagt krökta gaturummet skapar dynamik och riktning på ett sätt som känns inbjudande och tryggt. Däremot är antalet entréer få, vilket gör att det känns relativt ödsligt. Dessutom är det ett alltigenom hårdgjort gaturum vilket gör att det upplevs mer ogästvänligt än nödvändigt. Eftersom trafikflödet känns väldigt lågt föreligger ingen risk för konflikter. Varken mellan bil och gående eller mellan gående och cyklist.



3. Torget vid Borgaregatan/Magasinsgatan. Det här är en plats med många kopplingar vilket gör att känslan av riktningvalfrihet är stor. Det är på så vis ett tryggt rum. Dessutom är skalan lämplig och det känns varken öde eller trångt. Tack vare ett antal lokaler i bottenvåningen på vissa av de omgärdade byggnaderna blir känslan också den av att platsen har potential. Men det är en möjlighet som i nuläget inte tas tillvara. Dels beror det på att bilarna är i centrum, dels på bristen på gröna inslag och dels på att platsen i nuläget är perifer i relation till centrum och därför bara en passage för många.



2. Vy norrut längs Magasinsgatan. Den här svagt sluttande gatan norrut är väldimensionerad, proportionerlig, har vackra färger och historik samt visst inslag av buskar som ger ett fylligare gaturum. Men bristen på entréer ger än en gång känslan av att en går på en bakgata. Dessutom är siktlinjen och sträckan upp till magasinet relativt kort och möjligen utan värde idag. Det bör också påpekas att sockelhöjder och fönster bröstning är väl avpassade för att fotgängare ska känna sig trygga men inte vara en alltför stor del av inomhusrummet.



4. Vy söderut längs Fruängsgatan. På väg mot centrum blir Fruängsgatan det gaturum som byter skepnad vid flera tillfällen. I den norra delen finns radhusen och flerbostadshusen. Där dessa är dimensionerade för ett trivsamt gaturum med grön förgårdsmark och gröna trädgårdar. Här ligger både radhusens och flerbostadshusens entréer ut mot gatan vilket gör att det kan upplevas som en del av de boendes sammanhang. Trafiksituationen är mycket lugn och det är framför allt gående som passerar. Däremot kan det leda till misstanke att bilars hastighet kan bli ett bekymmer sommartid. Men tack vare det aningens trånga körbanan borde hastigheten reduceras vintertid.

SLUTSATSER AV STADSANALYS – UNDERLAG FÖR STRUKTUR

Utmaningar att hantera

Från arbetet med mål och utmaningar ser vi att flera aspekter behöver samverka avseende funktion, innehåll och rum. Tabellen till höger sammanfattar dessa samband. Nedan beskrivs ett antal grundläggande planstrukturella slutsatser baserat på stadsanalysen.

Struktur och skala

Resecentrum bör indelas rumsligt efter stadsplanens struktur och skala för att skapa orienterbarhet och sammanlänka med stadsväven som en integrerad del av innerstaden. Genom en "kvartersindelning" i stadsplanens skala möjliggörs tydliga zoner för resecentrums olika funktioner. Strukturen ger en möjlighet att förhålla sig till kulturmiljön på en planstrukturell nivå.

Länkar och stråk

Flera stråk för gång och cykel är viktiga och inget är direkt viktigare än något annat. Detta ger en struktur som skapar flera mötespunkter med resecentrum. Stråken behöver utgöra länkar i staden och knyta norra och södra sidan om järnvägen. Stråken utgör både anslutning till resecentrum men ingår i stadens länksystem för gång och cykel.





Rum för olika funktioner

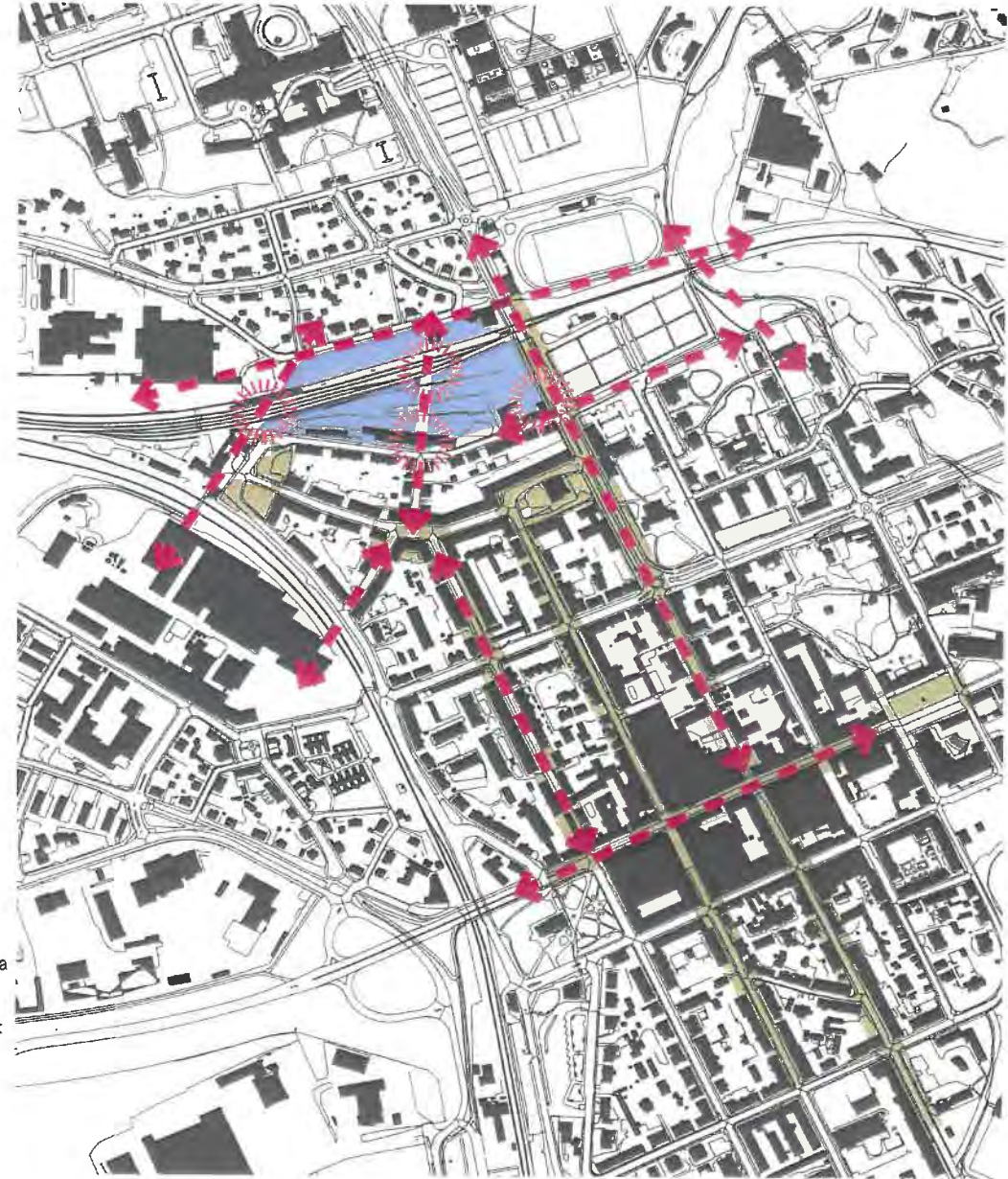
Resecentrum bör fortsätta utveckla idén om blandstaden, dels för att integrera resecentrum som en naturlig del i stadskärnan men också ge kraft åt stadens utveckling norrut. Olika funktioner skapar rörelse och platskvaliteter vilket ger underlag för människor till platsen utöver resandet och därmed ökad attraktion, identitet och trygghet.

Platser och orienteringspunkter

Kombinationen av stråk och plats är en fortsatt utgångspunkt i likhet med den befintliga stadsplanen. Stråken behöver kopplas till omsorgsfullt gestaltade platser, offentliga rum, som ger god orientering, valbarhet och vistelsekvaliteter.

Strukturförslag efter stadsanalys

-  Struktur och skala – integrering i stadsplanens kvartersstruktur
-  Länkar och stråk – väv i stadsplanen som överbyggande länkar
-  Rum för olika funktioner – Blandstaden som attraktivitet och nära
-  Platser och orienteringspunkter – orientering och vistelsekvalitet



UTMANING

1. Utveckla området runt RC med en bra mix av kollektivtrafik, service, handel och bostäder. En väntplats med många olika funktioner över dygnet.
2. Implementera transportstrategin i resacentrumprojektet.
3. RC blir en samlande bytespunkt med god tillgänglighet och sammankopplande stråk.
4. Våga ompröva beslut.
5. Skapa upplevelsevärden genom arkitektonisk utformning som ger identitet.
6. Utveckla befintligt gatunät för högre funktionalitet genom 4-steps-principen.
7. Sätta RC i stadens sammanhang.
8. Arbeta med trafiksäkerhet och trygghet för samtliga transporter och människor.
9. Arbeta med beetendeåtgärder.
10. Dialog och kunskapsutveckling i processen.
11. Prioritera lösningar som är miljövänliga i alla led och skeenden.
12. Skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande.
13. Ta vara på och utveckla kulturmiljön kopplat till stadens identitet.

UTMANING	STRUKTUR		TRAFIK & INFRASTRUKTUR				STADSLIV					STADSRUM					
	Planer & Utv.områden	Bebyggelse & Grönska	Fordonstrafik	Cykelstråk	Kollektivtrafik	Parkering & Teknik	Boendetäthet	Barriärer	Stadens funktioner	Tillgänglighet	Gångstråk	Riktning för tillresenärer	Stationsområde	N. Bengårdsgatan	S. Bengårdsgatan	Brunns-gatan	Borgareg. Magasinsg. Friåtgång
1. Utveckla området runt RC med en bra mix av kollektivtrafik, service, handel och bostäder. En väntplats med många olika funktioner över dygnet.	●				●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
2. Implementera transportstrategin i resacentrumprojektet.	●		●	●	●	●				●	●						
3. RC blir en samlande bytespunkt med god tillgänglighet och sammankopplande stråk.	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●						
4. Våga ompröva beslut.			●		●	●			●	●							
5. Skapa upplevelsevärden genom arkitektonisk utformning som ger identitet.		●			●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
6. Utveckla befintligt gatunät för högre funktionalitet genom 4-steps-principen.	●			●			●		●								
7. Sätta RC i stadens sammanhang.	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
8. Arbeta med trafiksäkerhet och trygghet för samtliga transporter och människor.			●	●	●	●											
9. Arbeta med beetendeåtgärder.			●								●	●	●	●	●	●	●
10. Dialog och kunskapsutveckling i processen.																	
11. Prioritera lösningar som är miljövänliga i alla led och skeenden.		●	●	●		●											
12. Skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande.			●	●	●	●	●		●		●						
13. Ta vara på och utveckla kulturmiljön kopplat till stadens identitet.	●	●					●	●			●	●	●	●	●	●	●

ARBETSPROCESS I WORKSHOPS – UTMANINGAR, ALTERNATIV OCH UTVÄRDERING

Metodik

Under 2015-2016 inleddes gestaltnings och planarbetet med en bred förankring med flertalet tjänstemän och aktörer i en workshopserie om tre tillfällen. Cirka 20 deltagare vid varje tillfälle. Syftet med metodiken är att dels skapa gemensamma förutsättningar, bred förankring och lyfta upp nyckelfrågor och utmaningar tidigt som grund för planarbetets prioriteringar.

Arbetet har genomförts med utgångspunkt i en processmetodik som utvecklats inom ramen för Fol-programmen Samhällsplanering med miljömål i Sverige (2000), Uthållig kommun (2011), SymbioCity (2012) samt Klimatsmarta och attraktiva transportnoder (2015). Arbetet fram till det formella detaljplanearbetet följer i stora drag processdiagrammet till höger.

Samtliga workshoppar är sammanfattade med egen dokumentation som rapport i projektet. Nedan följer en kort sammanställning i syfte att åskådliggöra arbetet från mål, analys, alternativstudie och medborgardialog till färdigt planförslag och gestaltning.

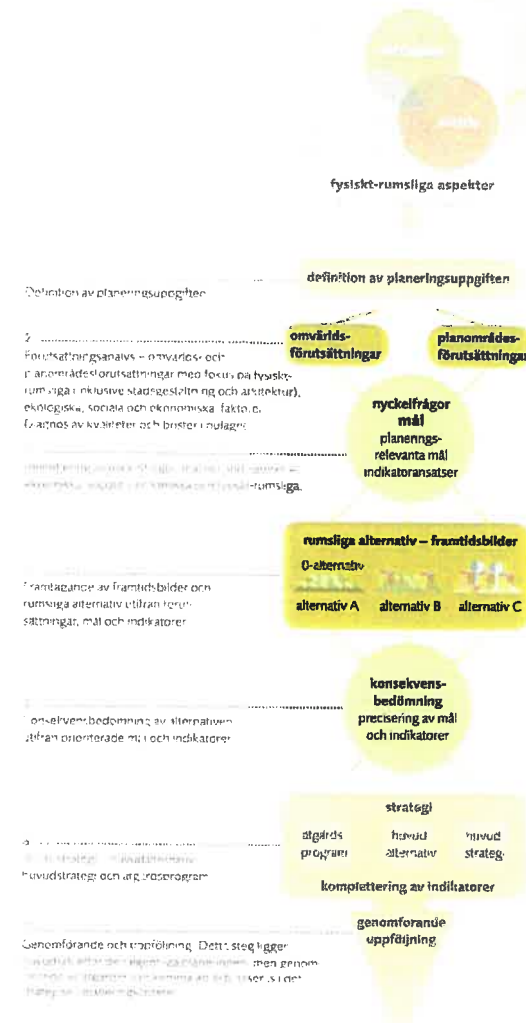
Workshop 1

Syfte och mål med workshop 1

Syfte med workshopen var att gemensamt skapa en samsyn kring områdets förutsättningar och framtida utmaningar. Målet med workshopen var att översiktligt kartlägga intressen och områdets potential som grund för en gemensam målbild och målformulering.

Sammanställning av Utmaningar/Nyckelfrågor från workshop 1

Viktning	Utmaning
38	Utveckla området runt RC med en bra mix av kollektivtrafik, service, handel och bostäder. En väntplats med många olika funktioner över dygnet.
20	Implementera transportstrategin i resecentrumprojektet.
19	RC blir en samlade bytespunkt med god tillgänglighet och sammankopplande stråk.
19	Våga ompröva beslut.
18	Skapa upplevelsevärden genom arkitektonisk utformning som ger identitet.
11	Utveckla befintligt gatunät för högre funktionalitet genom 4-stegsprincipen.
7	Sätta RC i stadens sammanhang.
7	Arbeta med trafiksäkerhet och trygghet för samtliga transporter och människor.
6	Arbeta med beetendeåtgärder.
6	Dialog och kunskapsutveckling i processen.
4	Prioritera lösningar som är miljövänliga i alla led och skeenden.
2	Skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande.
2	Ta vara på och utveckla kulturmiljön kopplat till stadens identitet.



Fyra stora och tjugo små steg. Rapport om processorienterad planering för hållbar utveckling (Rånshagen, 2011).

Workshop 2

Under workshop 2 genomfördes en utvärdering med verktyget Effektprofil. På så sätt förde vi arbetet framåt mot ett alternativ där såväl funktion, lokalisering och karaktär kommer kunna utvecklas för att bidra med störst positiv effekt och uppfyllnad av projektets utmaningar och mål. Verktyget Effektprofil syftade till att utvärdera de tre idéerna och dess funktioner i rangordnande skala, för att på så sätt förtydliga vilken idé som ansågs ha bäst respektive sämst effekt inom dom 13 olika utmaningarna. Effektprofilen var ett användbart verktyg för att synliggöra och diskutera olika dimensioner och faktorer uppnående av uppsatta mål. Därför handlade en stor del av workshopen också om diskussion och reflektion av val och prioritering. Detta medförde också till att de suboptimeringar som en tvungen rangordning kan medföra synliggjordes.

Ett önskvärt resultat från workshop 2 var att kunna tydliggöra de olika idéernas komplexitet och skapa en tydlig bild över vilken idé som medförde bäst effekt för att bemöta varje utmaning, och hur dessa kunde vävas samman till ett planförslag att arbeta vidare med. Resultatet bildade också motiv för det slutgiltiga planförslaget och utgjorde ett tydligt underlag i dialogen med alla involverade parter.

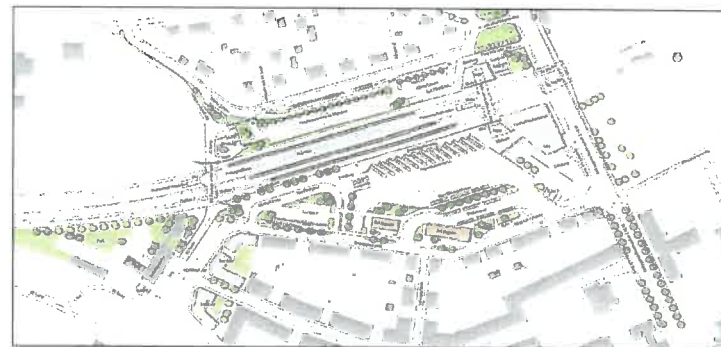
Tre idéer på tema känsla och upplevelse

Utifrån projektets mål har Sweco och Nyköpings kommun tillsammans utvecklat tre idéer. Idéerna "Torget", "Navet" och "Stråket" har alla olika karaktärsdrag som redovisas nedan. Dessa teman och karaktärer låg som underlag i medborgardialogen vår-sommar 2016. Resultatet av medborgardialogen var sammanfattat och sammanställt i en särskild rapport men kortfattat kunde man utläsa att medborgarna ville ha en småskalig och grön miljö som var trygg och lugn men ändå speglade tempo och framtiden i arkitektur och uttryck. Målet med workshopen var att översiktligt kartlägga intressen och områdets potential som grund för en gemensam målbild och målformulering.

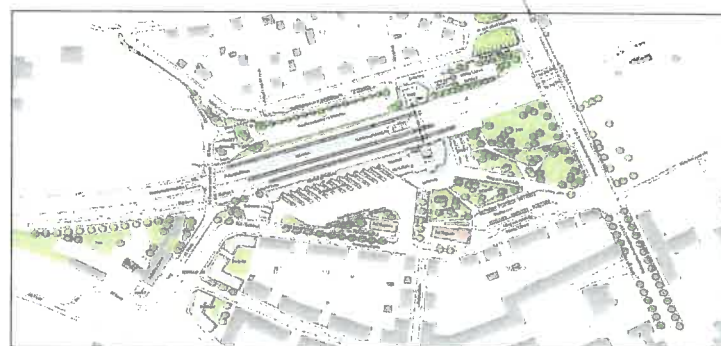


Tre strukturella alternativ

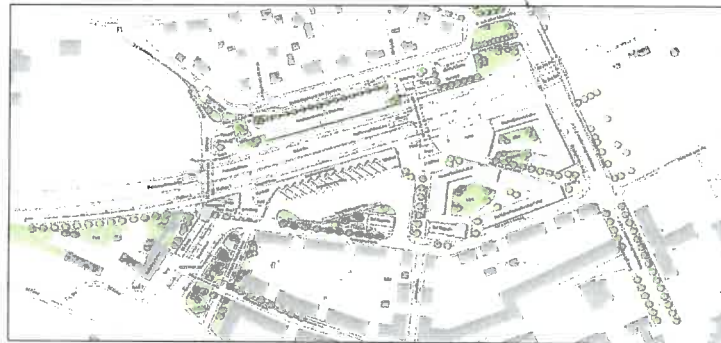
Inför workshop 2 togs tre strukturella alternativ fram för områdets disponering. De tre alternativen/scenarierna var baserade på olika tyngdpunkter för resenärs och bytespunkts i planområdet. **Scenario Öst**, **Scenario Centralt** och **Scenario Väst**. Alternativen utvärderades i den breda tjänstemannagruppen och slutsatsen var en inriktning mot en kombination av **Centralt** och **Öst**. Se sammanställning effektprofil.



Scenario Öst "Stråket" Här är det mycket rörelse, fart och energi. Känslan är modern och stadslik. Platsen är del av ett intensivt stråk i staden. Här finns ett entrétorg med sittplatser nära det intensiva stråket. Eventuella byggnader sticker ut och är en symbol för Nyköping. Platsen tar för sig i stadsbilden.



Scenario Centralt "Navet" Här finns det EN samlande och stor entréplats. Entrébyggnaden är ett nav som gör att du hittar dit du ska. Flera vägar möts och leder till byggnaden och navet. Här finns en tydlig målpunkt för resenärer av olika slag. Platsen är fokuserad på resande. Platsen har en egen identitet i staden.



Scenario Väst "Torget" Här är det ett lite lägre tempo. Befintliga byggnader kan bli träffpunkter som till exempel kafé. Platsen är inspirerad av områdets historia och miljöerna har utvecklats och bevarats. Det är grönt och lummigt. Torget är en samlingsplats för att hitta dit du ska. Ytan där du rör dig är öppen och flera vägar leder till olika platser.

ARBETSPROCESS I WORKSHOPS – UTMANINGAR, ALTERNATIV OCH UTVÄRDERING

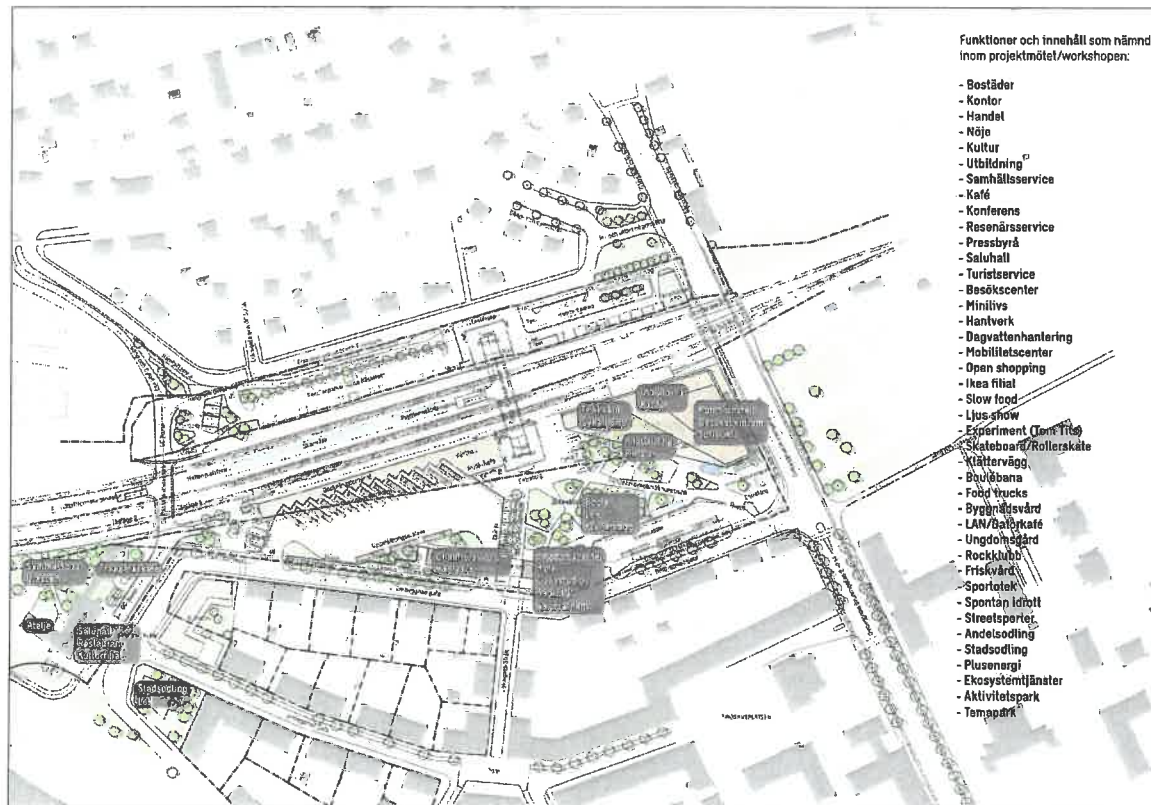
Workshop 2 – Utvärderingen

Utvärderingen av alternativen/scenarierna gjordes i flera steg, dels mot utmaningar/nyckelfrågor vid workshop, se sammanställning till höger. Därefter i arbetsgruppen där avstämning mot projektmålen gjordes. Resultatet som grund för inriktningsskiss och för avstämning i projektets styrgrupp och mot politiken var som beskrivits en god kombination av scenario Centralt och scenario Öst och att medborgardialogens resultat inarbetas med exempelvis grön och trivsamt karaktär, småskaligt och med gedigen och spännande arkitektur.

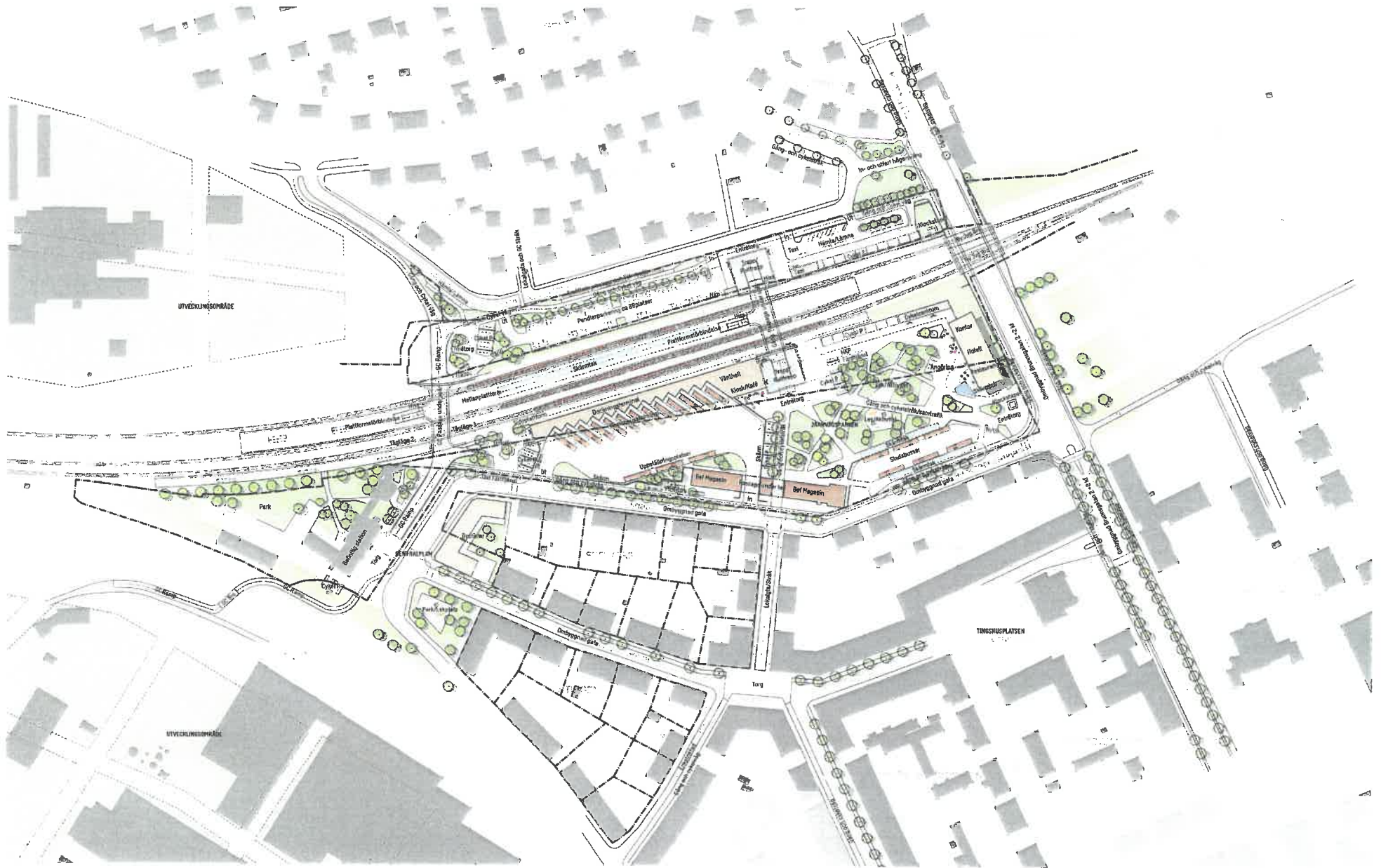
Inriktningsskissen juli 2016 gav underlag för planeringsarbetet med samrådshandling och fördjupningar gata och trafik.

Workshop 3 – Funktionerna och innehållen

En mindre arbetsgrupp arbetade med att klä på inriktningsskissen med funktioner och innehåll utöver resan-defunktionalitet. Stråvan är att skapa en plan som möjliggör flera användningar enligt principen för attraktiva transportnoder, trygg miljö och blandstaden. Workshopens brainstorm sammanfattades som en Moodboard enligt nedan. Flera användningsmöjligheter har säkerställts i planförslaget. Se vidare kapitel Funktion och Innehåll.



Resultatsammanställning		Bäst
Effektprofil för Nyköping resecentrum		1
1.	Utveckla området runt RC med en bra mix av kollektivtrafik, service, handel och bostäder. En väntplats med många olika funktioner över dygnet.	●
2.	Implementera transportstrategin i resecentrumprojektet.	●
3.	RC blir en samlande bytespunkt med god tillgänglighet och sammankopplande stråk.	●
4.	Våga ompröva beslut.	●
5.	Skapa upplevelsevärden genom arkitektonisk utformning som ger identitet.	●
6.	Utveckla befintligt gatunät för högre funktionalitet genom 4-stegsprincipen.	●
7.	Sätta resecentrum i stadens sammanhang.	●
8.	Arbeta med trafiksäkerhet och trygghet för samtliga transporter och människor.	●
9.	Arbeta med betendeåtgärder.	●
10.	Dialog och kunskapsutveckling i processen.	●
11.	Prioritera lösningar som är miljövänliga i alla led och skeenden.	●
12.	Skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande.	●
13.	Ta vara på och utveckla kulturmiljön kopplat till stadens identitet.	●
Scenarios Väst = ● Centralt = ● Öst = ●		

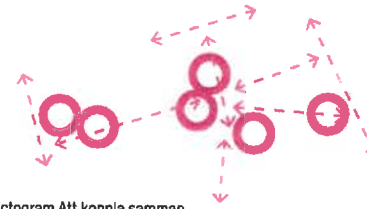


UTFORMNINGS- OCH GESTALTNINGSTEMA – BÄRANDE IDÉ

Att koppla samman

Resecentrums viktigaste funktion är att koppla samman, att koppla samman människor, transportslag och mobiliteten med staden och stadslivet. Lokalt, regionalt, nationellt och internationellt.

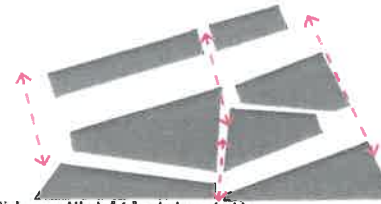
Utgångspunkten är att ha nära och trygga kopplingar, skapa logik i var saker ligger, vad de är och därmed tydlighet god orienterbarhet. Målet är att bytestiden ska vara effektiv och enkel. Resecentrum skapar nya viktiga länkar i staden för stadens fortsatta utveckling.



Pictogram Att koppla samman

Att utgå från stadens struktur och skala

Utgångspunkten för resecentrums disponering är att skapa en struktur som tar fasta i stadens kvartersstruktur och skala. Syftet med det är flera, dels främjar det redan utvecklade rörelsestråk och kopplingar, dels skapar det känslan att staden integreras med resecentrum och dels samverka med stadens skala, karaktär och kulturmiljö.



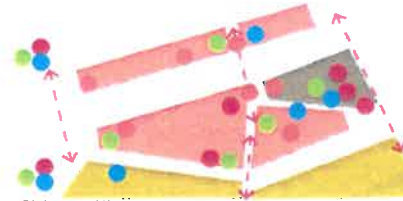
Pictogram Att utgå från stadens struktur

Att skapa stad och stadskvaliteter

Resecentrum är inte bara en bytespunkt, det är en stadsdel i staden med flera funktioner och användningar. Blandstaden fortsätter och skapar miljöer för människor under dygnets alla timmar. Det ger attraktion, trygghet och utvecklar symbol för Nyköping. Utgångspunkten är att skapa innehåll och struktur som möjliggör flera funktioner utan att ge avkall på resecentrumfunktionen.

Att skapa mötesplatser

Förslaget bygger på en organisation av flera mindre stadsrum, entrétorg, som länkas samman av tydliga stråk för gång och cykel. Stadsrummen är flerfunktionella, dels skapar de orienterbarhet men också mötesplats, social interaktion och identitet. Entrérummen och parkrummen är en modern fortsättning på den historiska stationsmiljön med järnvägspark, Centralplan etc. Stationen var en av stadens stoltheter, det är en miljö som betyder något och första ansiktet utåt. Förslaget fortsätter den traditionen.



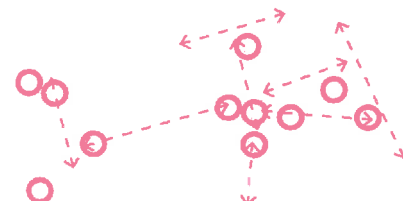
Pictogram Att skapa stad och stadskvaliteter - Blandstaden

Att inspireras av stadens arkitektur, karaktär och känsla

Utgångspunkten är att landskapsarkitektur och byggnadsarkitekturen med gedigna material. Vi har inspirerats av Nyköpings stad och platsen och skapat en materialpalett av tegel, puts, trä, glas, granit som spelar mot sirlig trädgrönska och marktäckande perenner. Det har eftersträvat att skapa en enkelhet, inte för många typer av uttryck och material men samtidigt en tydlig hierarki mellan platser, stråk och olika byggnadsfunktioner. Det röda teglet är ett signum och svarar väl mot stadens kulturhistoria. Arkitekturen är ändå modern, unik och framåtblickande och ska stå sig lång tid framåt.

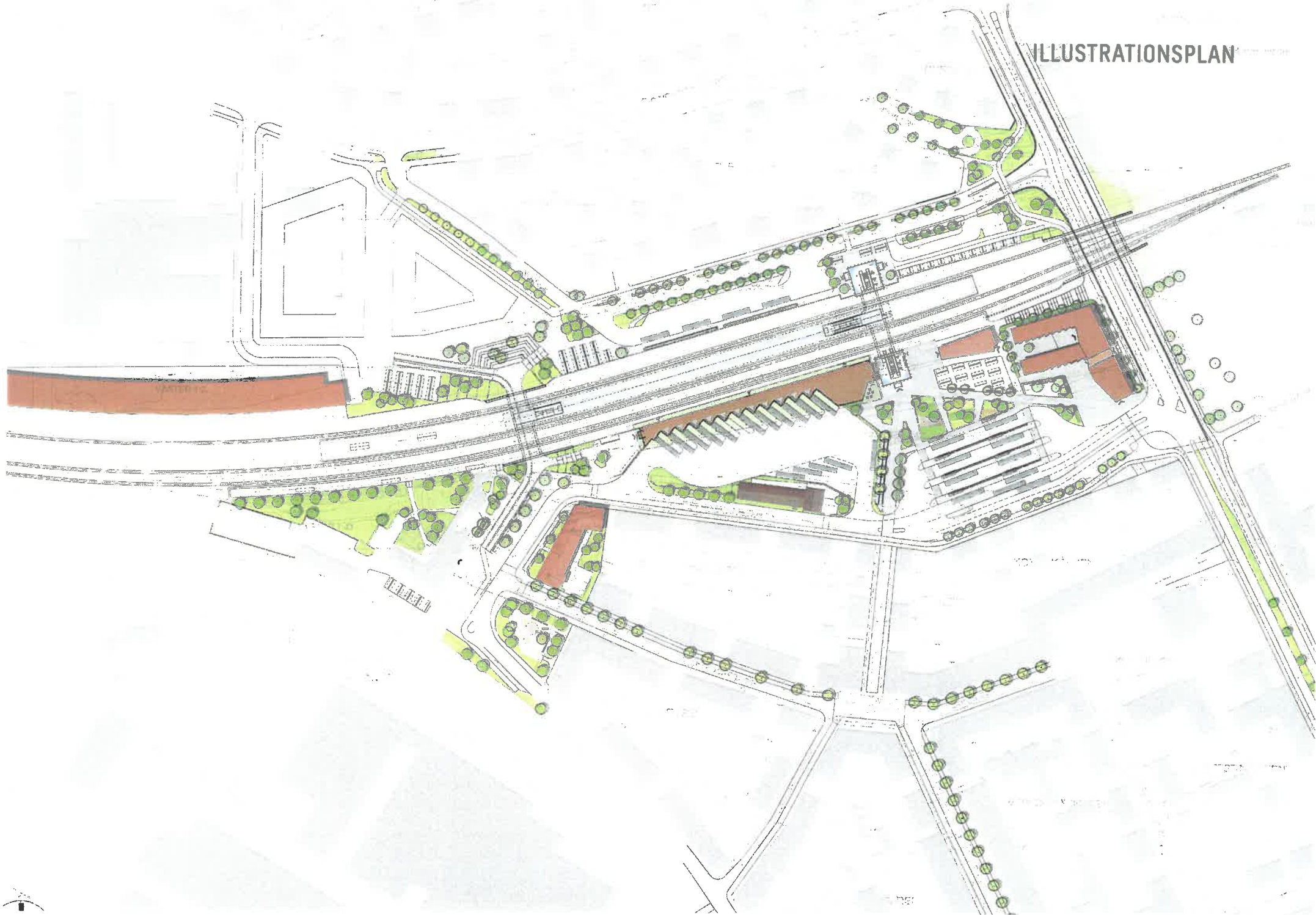
Att vara multifunktionell och ekologisk smart

Förslaget bygger på att skapa ytor som är multifunktionella, sociala platser som kombinerar ekologiska tjänster, exempelvis dagvattenhantering. Flera hårdgjorda ytor avvattnas för fördröjning mot vegetationsytor i ett robust system. Ett mål är att skapa ett grön miljö med variation, förslaget innebär många nya träd, som alléer och i grupp med park och ytor i gräs och perenner.

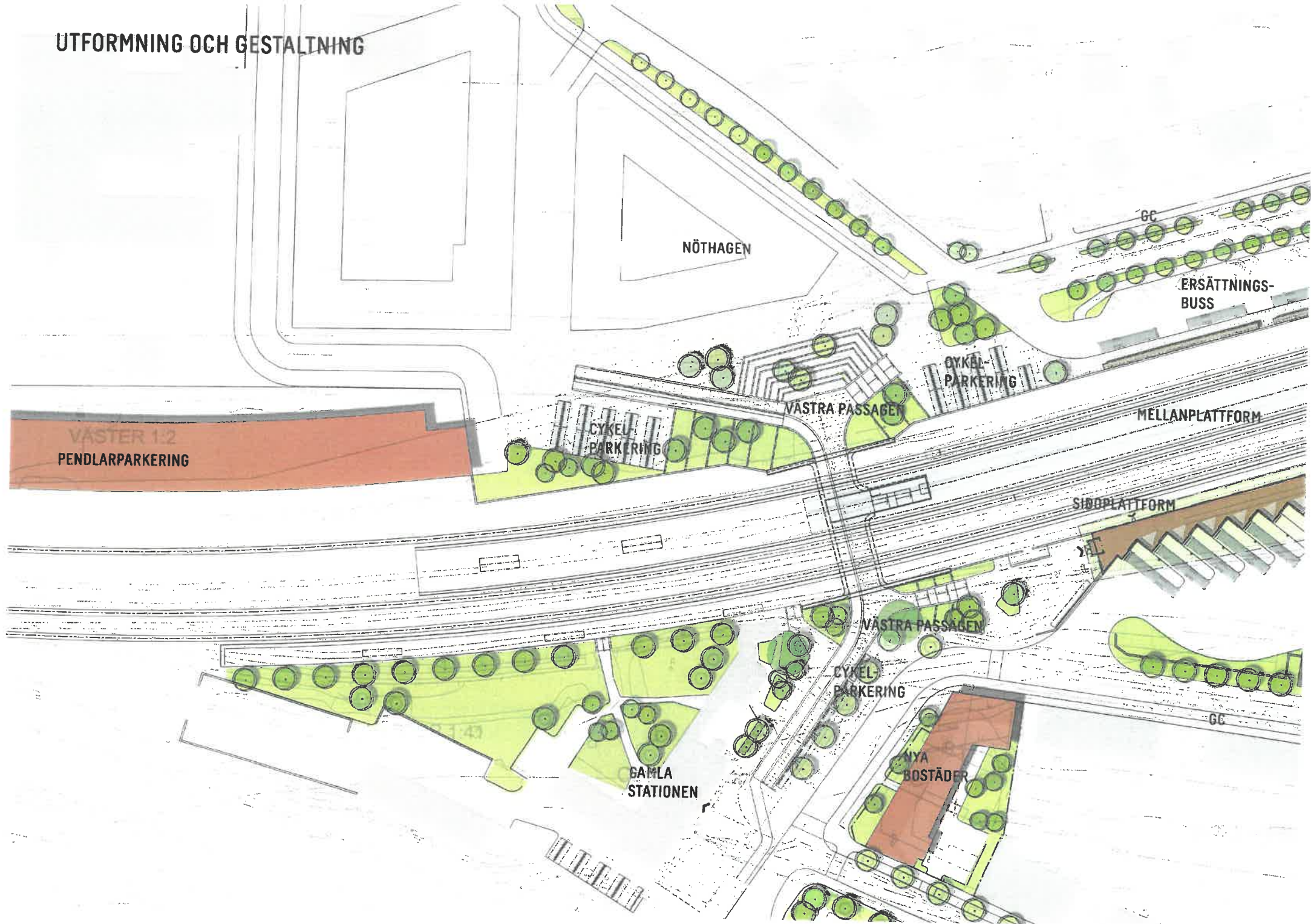


Pictogram Att skapa mötesplatser

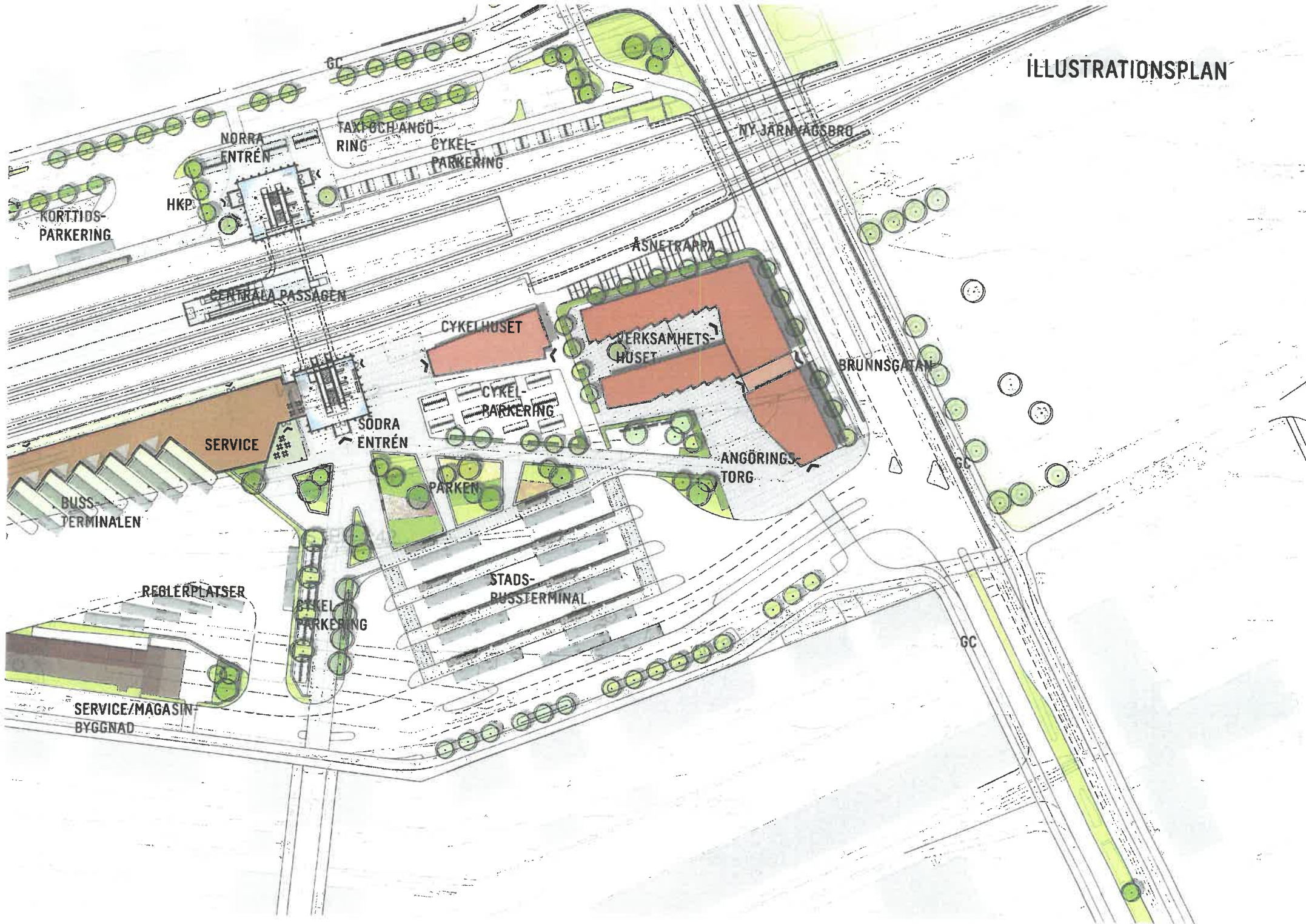
ILLUSTRATIONSPLAN



UTFORMNING OCH GESTALTNING



ILLUSTRATIONSPLAN





ENTRÉBYGGNAD

NORRA SIDAN

ENTRÉBYGGNAD

CYKELHUS

VERKSAMHETSHUS

SÖDRA SIDAN

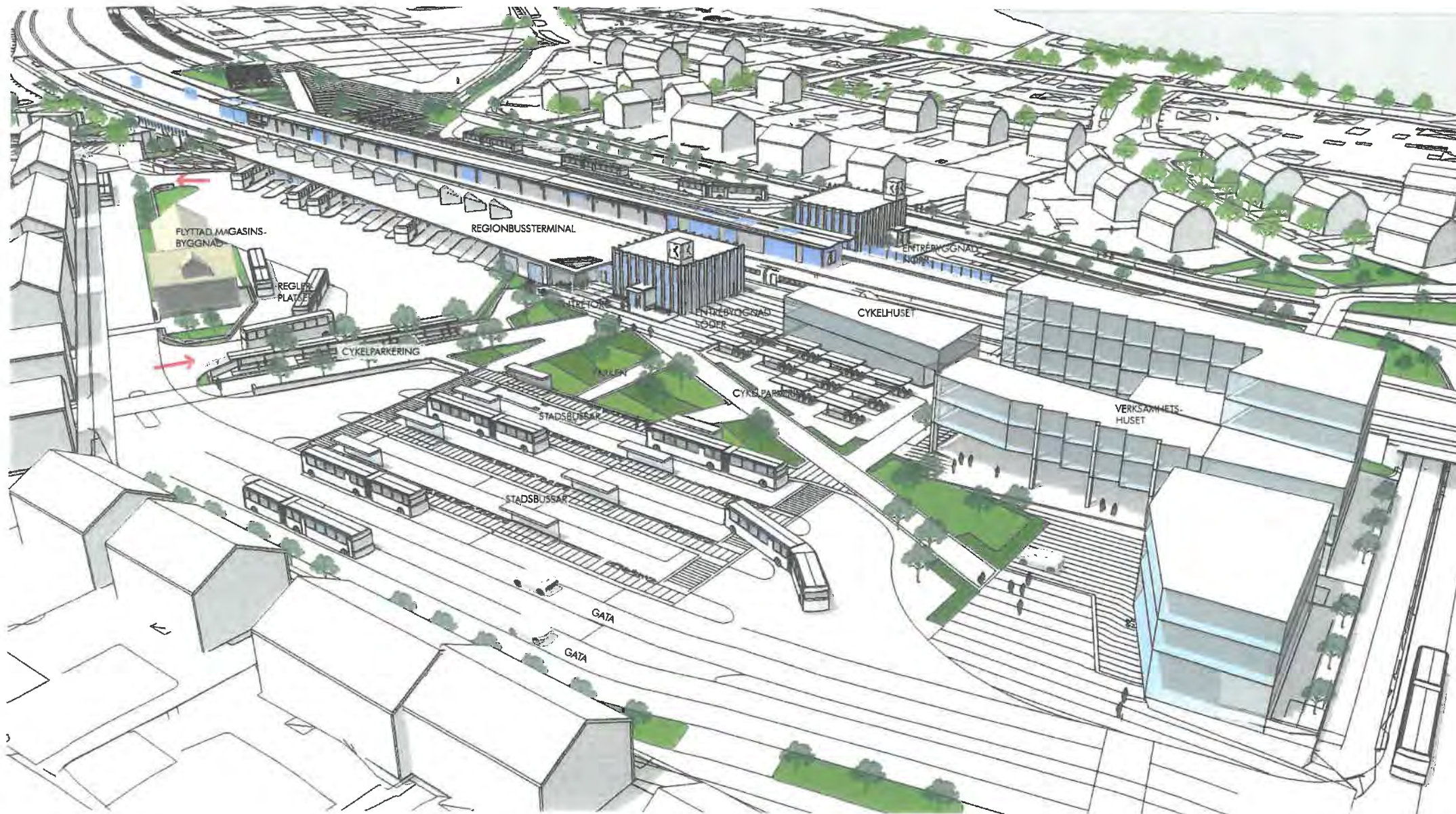
Karaktär och gestaltningssidé

De två entrébyggnaderna har en tydlig vertikalitet och med sina lugna och samtidigt resliga proportioner står de som tydliga markörer och visar vägen till det nya resecentret.

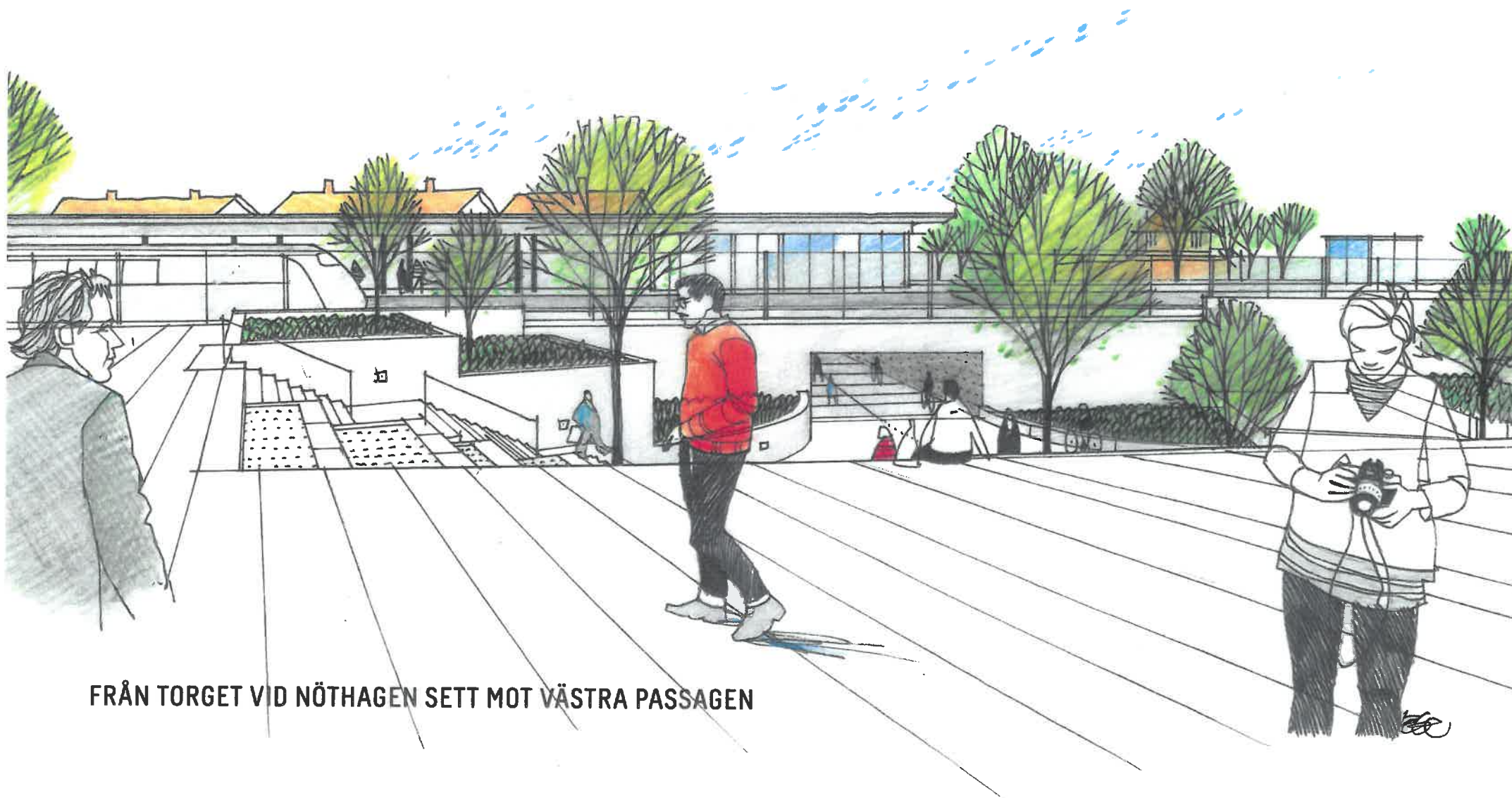
Den långsträckt bussterminalens volym underordnar sig entrébyggnadernas reslighet. Byggnaden ramar in parken i väster och visar vägen in mot staden genom sitt framskjutande entréparti. I norr ramar den in

perrongen och skärmar staden från buller som alstras vid spåren.

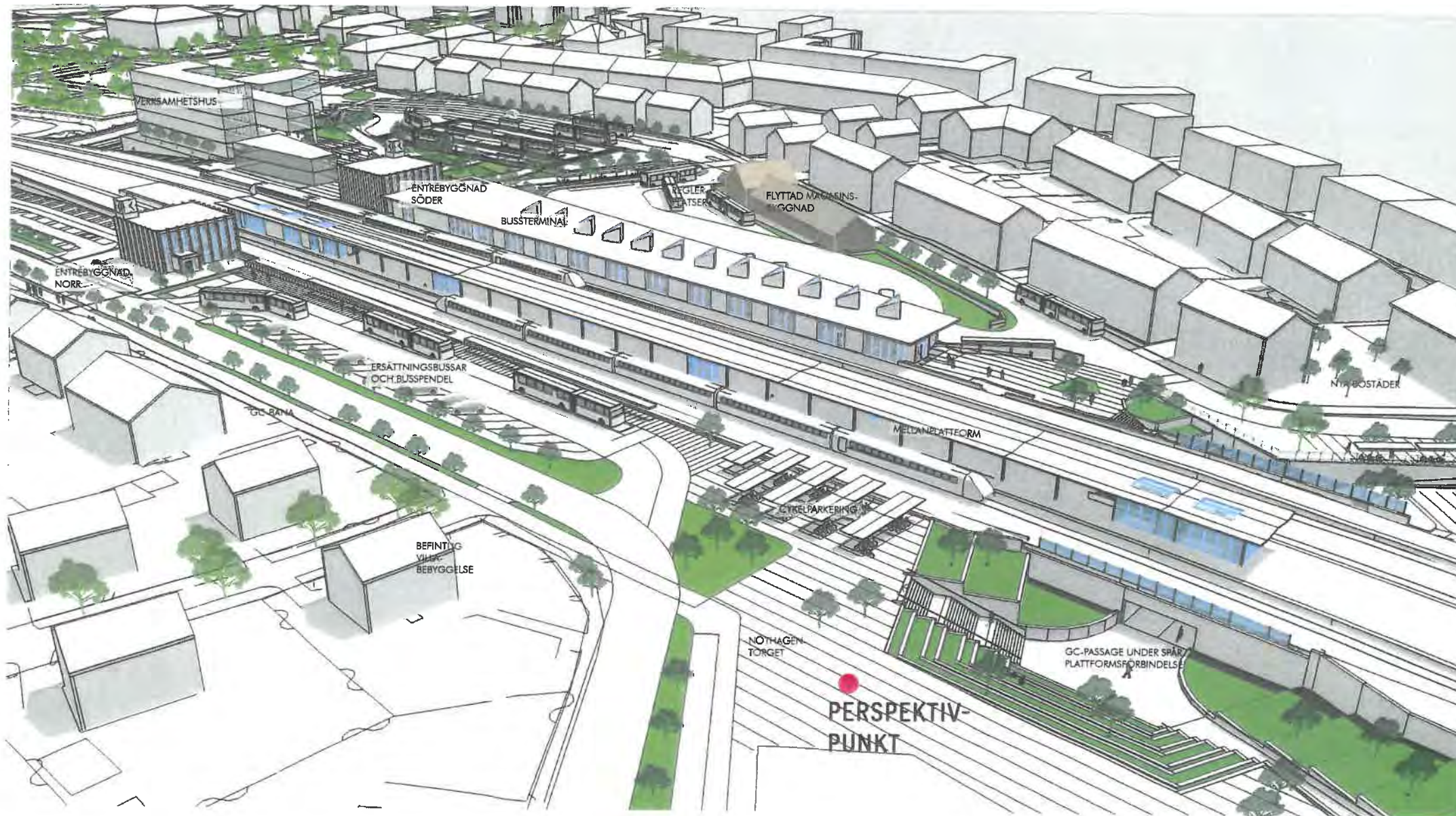
Verksamhetshuset, en ny byggnad i 3-5 våningar, kan innehålla kontor, hotell eller verksamheter
 Cykelhuset, ny byggnad invid resecentrum med cykelparkering i två plan
 Godsmagasinet flyttas för att ge plats åt resecentrum



NORRA SIDAN



FRÅN TORGET VID NÖTHAGEN SETT MOT VÄSTRA PASSAGEN





Exempel på klocka, bakombelyst, Landvetter centrum, Sweco Architects

Livfullt rött tegel

SÖDDRA ENTRÉBYGGNADEN



ENTRÉBYGGNADER

Entrébyggnaderna för Nyköpings Resecentrum ska genom sin arkitektur vara anläggningens signum och ses på långt håll. De har ett arkitektoniskt uttryck som gör anläggningen unik och som gör att besökare och Nyköpingsbor identifierar sig med resecentrum och känner stolthet. Byggnaderna utgörs av två kuber med lugna och samtidigt resliga proportioner på ömse sidor av spårområdet. De 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. På södra sidan ligger byggnaden dockad till den långsträckt bussterminalen medan byggnaden på norra sidan är fristående.

Byggnaderna är något bredare än höga, men genom tegelpilastrarnas vertikaltitet upplevs volymen nästan lika hög som den är bred. På huvudvolymen adderas mindre kuber i form av vindfång av glas och tegel, samt en stiliserad glasad klocka i byggnadens ena hörn. Klockan på taket fungerar som accent och är en viktig symbol för resecentrum. Entrébyggnaderna har en symmetrisk axialitet med ett centralt trapplopp som leder upp från centralpassagen, med rulltrappor på ömse sidor. När man som resenär rör sig upp för trappan möts man av det stora generösa entrérummet med högt i tak och med uttrycksfulla trädliknande pelare i blickfånget.

Tegel är ett material som genomsyrar hela Nyköpings resecentrum, med inspiration hämtad från olika epoker i stadens historia. Materialet har använts för ett flertal mer prominenta byggnader, där den befintliga stationsbyggnaden är ett bra exempel. Teglet ger entrébyggnaderna tyngd och trovärdighet men ska utföras med ett uppdaterat, samtida och innovativt uttryck. Entrébyggnadernas fasader byggs upp av slanka tegelpelare runt en inbäddad stålpelare. Mellan pelarna monteras stora, generösa glaspartier med en intressant delning. Beroende på betraktningssvinkeln kommer fasaderna att upplevas på olika sätt. Sett rakt framifrån är de i hög grad transparenta medan de snett från sidan upplevs mer eller mindre slutna. Teglet utförs med hög kvalitet i en klassisk orangeröd kulör. Entrébyggnaderna bärs upp av fyra stycken centralt placerade, kraftfulla träpelare. De trädliknande pelarna tillverkas av limträ. För att stabilisera byggnaden adderas förstävande dragstag på tre av fyra invändiga fasader. Tegelpelarnas ses även interiört och ger en viktig materialitet till rummet. Undertaket består av ett tvärgående ribbtak av ek och golvet utgörs av grå kalksten, lagd i fallande längder. Den glasade hissen placeras i den främre delen av entrérummet vid sidan av





BULLERSKÄRM
AV GLAS

UPPGÅNG
MITTPLATTFORM

HKP

BYGGNAD
NÖRR

ANGORING BIL/TAXI

BUSSTERMINAL

PASSAGE UNDER
SPÅR

CYKEL
PARKERING

JÄRNVÄGSSPÅR

UTE-
SERVERING

ENTRÉBYGGNAD
SÖDER

CYKELHUS MED
SÄKER PARKERING
OCH SERVICE

CYKEL PARKERING

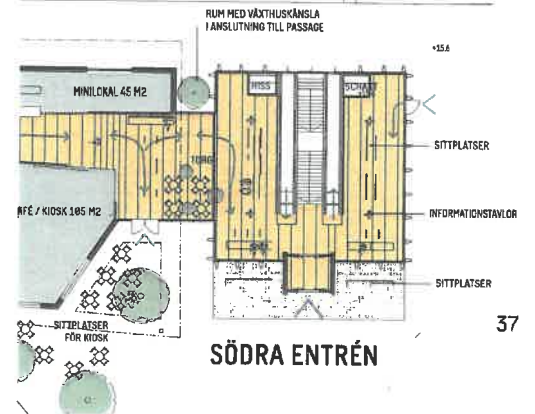
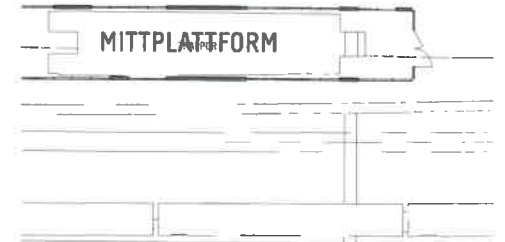
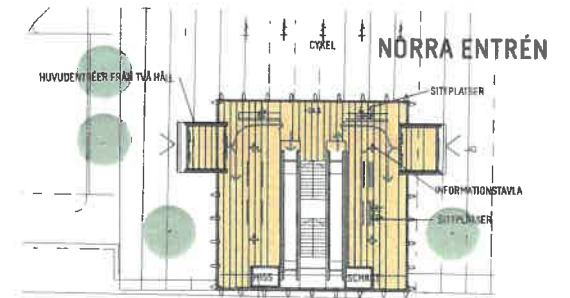
PARK

STADSBUSS-
TERMINAL



ENTRÉBYGGNADER

Entrébyggnaderna ingår i Trafikverkets ansvar och funktion. Utformning sker i samråd med Nyköpings kommun. Entrébyggnaderna på ömse sidor spårområdet utgör istället till tågstationen och huvudentré från norr och söder. Byggnaderna kopplas ihop genom en sammanbindande underjordisk länk under spåren som också leder upp till mittplattformen. Mellan planen för sig resenärerna via trappor, rulltrappor eller hiss. Den praktiska huvudfunktionen för entrébyggnaderna är som vänthall med plats för att stanna upp och orientera sig eller sitta ner och vänta innan man fortsätter till sitt tåg eller sin buss. Här finns även god tillgång till information i form av displayer, biljettautomater mm. Butiker och café hittar man i den nära anslutande bussterminalen. Huvudentréerna mot omgivande utemiljö är utformade med automatiska skjutpartier för ett obehindrat resenärflöde och god tillgänglighet för alla.



EXTERIÖR

Glasade fasadytor

Smäckra glaspartier i aluminium typ Schuco fasadsystem FW 50+ SG grafitgrå Noir 100

Tegel

Armerade tegelpilastrar av rött tegel typ Petersens. Takkrön tegel rullskift.

Tak

Låglutande tak typ rheinzinkplåt, mörkgrå.

Vindfång

Täta sidoväggar kläs med tegel utvändigt och ekpanel invändigt. Horisontell tak, plåtkläs.

Dörrar/entrépartier

Glasade entrédörrar i aluminium lika glaspartier, kulör grafitgrå, Schuco.

INTERIÖR

Golv

Grafitgrå skifferplattor, bredd 200, 300 respektive 400 mm, lägges i fallande längder tvärs gångriktningen. För gångstråk för synsvaga användes ledstråks-platta. Vid "korsningar" markeras dessa med slät platta i knutpunkt.

Socket

Grafitgrå skiffer lika gotv, höjd 400 mm. Socket ska vara infälld och ligga i liv med väggytan ovanför.

Väggar

Röda tegelpilastrar lika fasad. Stabiliserande korsvis spända dragstag på ter fasader av fyra.

Pelare

Karaktäristiska kraftfulla pelare i laserat limträ med kraftiga snedsträvor.

Tak

Syntliga takbalkar i limträ lika pelare. Undersida skärmtak kläs med sågade träribbor i ek i tre olika dimensioner. Skivorna monteras på regelverk och skruvas enligt tillverkarens anvisningar. Innertak kompletteras med dammfri, akustikdämpande isolering ovan ribbor

Bänkar

Platsbyggda bänkar med ribbverk i otjad ek.

Belysning

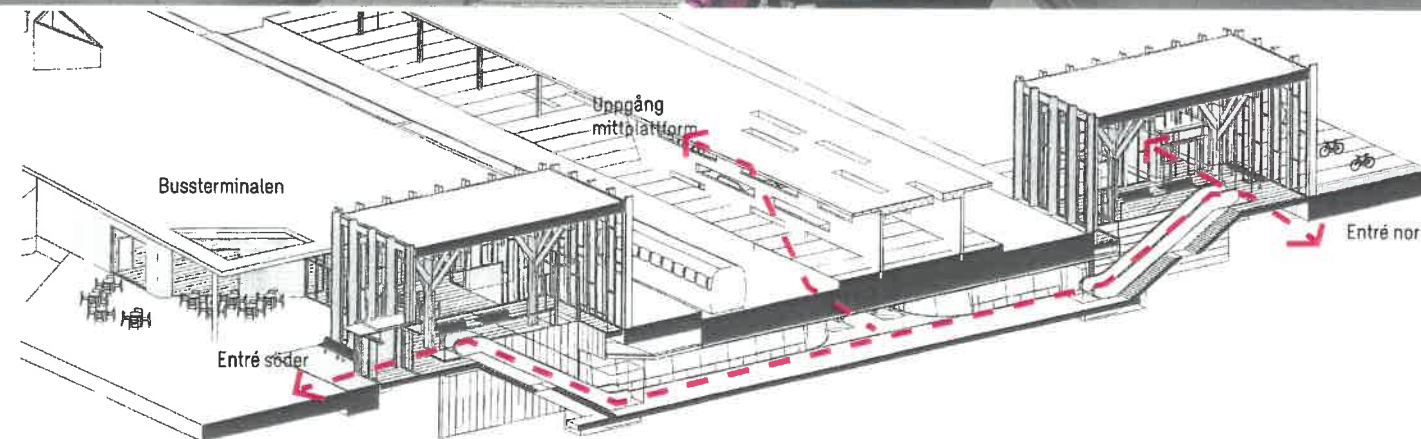
Infällda tvärställda LED-armaturer i ribbtaket, kompletterat med uppåtriktad belysning vid varje pelare.

Entrébyggnaden med pilastrar av rött tegel i kombination med stora glasöppningar och en invändig konstruktion i trä. Klockan på taket annonserar resecentrum och är den klassiska symbolen för resandet





Centralt trapplopp som leder upp från centralpassagen, med rulltrappor på var sida



ENTRÉBYGGNADER

KARAKTÄR OCH GESTALTNINGSIDÉ

Entrébyggnaderna har en symmetrisk axialitet med ett centralt trapplopp som leder upp/ner från centralpassagen, med rulltrappor på var sida. När man som resenär rör sig upp för trappan upplever man rummets högresta volym som bärs upp av karaktärsfulla trädliska pelare.

FUNKTIONER/PROGRAM

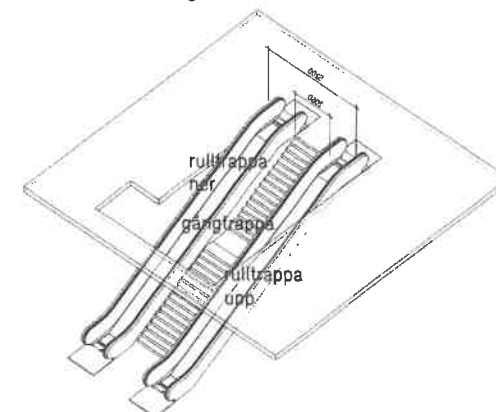
Entrébyggnaden har en renodlad publik funktion med väntutrymmen, information och access vidare till centralpassagen. Butiker och café hittar man i den närliggande terminalbyggnaden.

I entrébyggnadens öppna interiöra rum finns generösa utrymmen för information, med plats för att stanna upp och orientera sig, innan man fortsätter till sitt tåg respektive buss.

Huvudentréerna mot omgivande utemiljö är utformade med automatiska skjutpartier för ett obehindrat resenärflöde och god tillgänglighet för alla.

TRAPPLOPPETS MÅTT: Väl tilltagna jmf med minimikrav

MATERIALPALETT: Trä, tegel, kalksten och rostfritt



Jönköping resecentrum med flankerande rulltrappor och trappa i mitten.



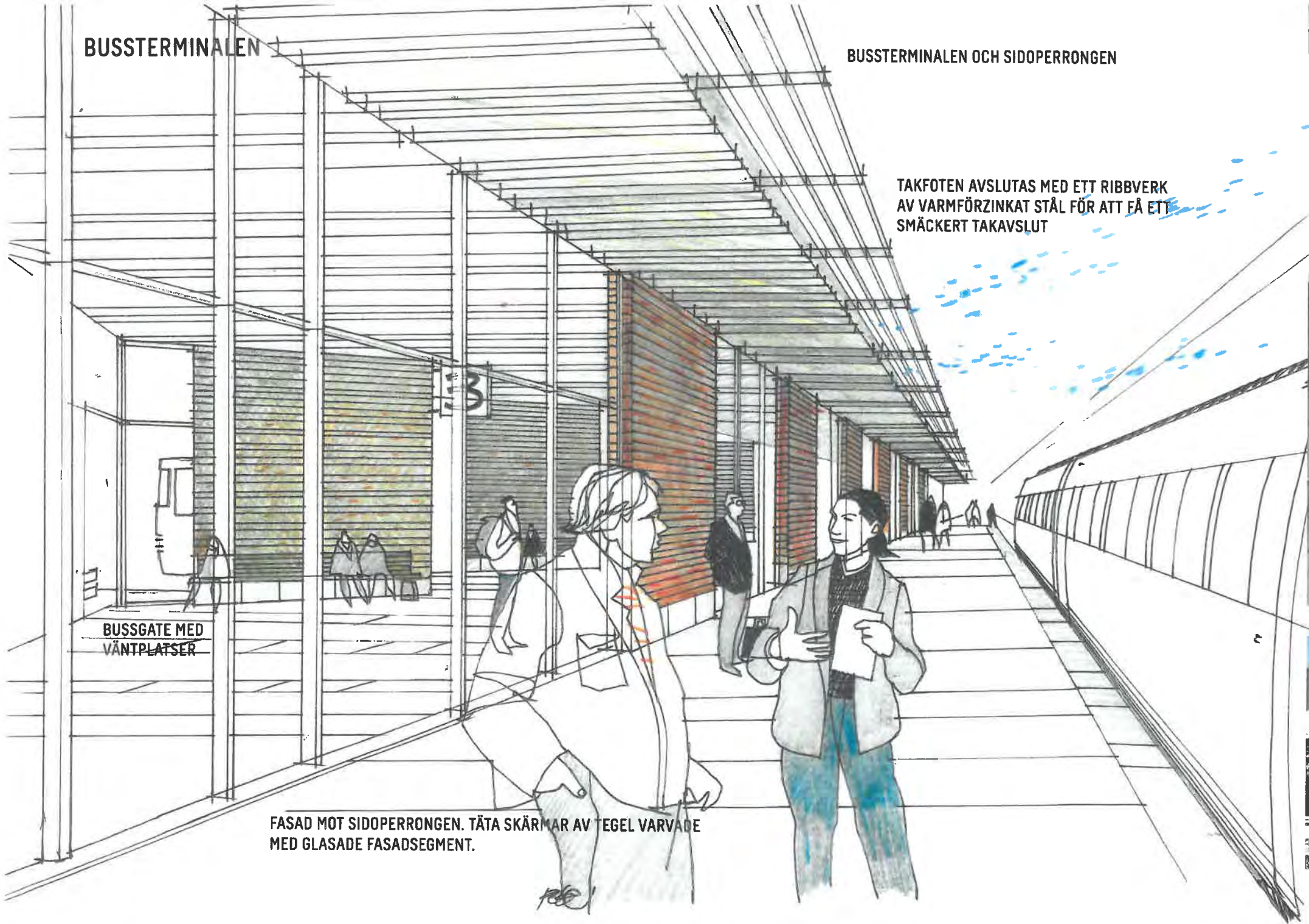
BUSSTERMINALEN

BUSSTERMINALEN OCH SIDOPERRONGEN

TAKFOTEN AVSLUTAS MED ETT RIBBVERK
AV VARMFÖRZINKAT STÅL FÖR ATT FÅ ETT
SMÄCKERT TAKAVSLUT

BUSSGATE MED
VÄNTPLATSER

FASAD MOT SIDOPERRONGEN. TÄTA SKÄRMAR AV TEGEL VARVADE
MED GLASADE FASADSEGMENT.



Entrébyggnaden och bussterminalen byggs ihop med en glasad länk. Rött tegel knyter ihop fasaderna och är gemensamt för såväl entrébyggnaderna som bussterminal



BUSSTERMINALEN

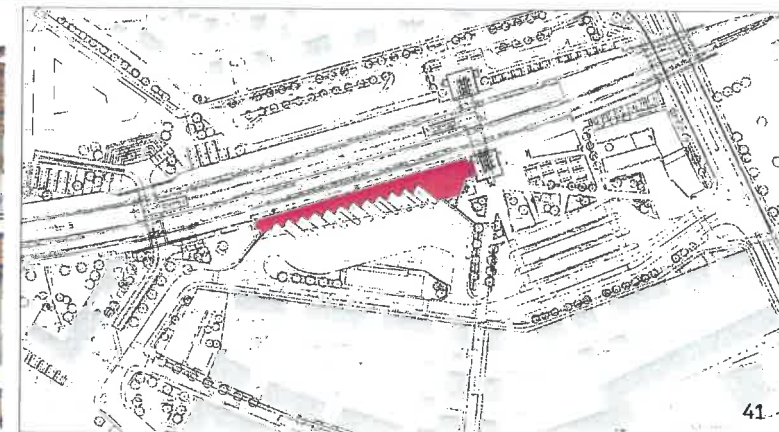
Bussterminalen är lokaliserad till den södra sidan av spårområdet och är i motsats till entrébygganden en långt utdragen horisontell byggnadskropp. Byggnaden rymmer 12 stycken dockningsplatser för bussar, sk gater. Terminalens placering i öst-västlig riktning utmed sidoplattformen gör att byggnaden kan serva såväl de långväga bussarna på ena sidan, som tågen utmed perrongen. Bussterminalen är direkt dockad till den södra entrébyggnaden och rymmer såväl terminalväntplatser som service i form av kiosk/café och servering samt offentliga toaletter. Byggnaden har sina huvudsakliga entréer i respektive gavel, i öster i direkt anslutning till den södra entrébyggnaden och i väster i nära anslutning till det gamla stationshuset och den västra spårpassagen.

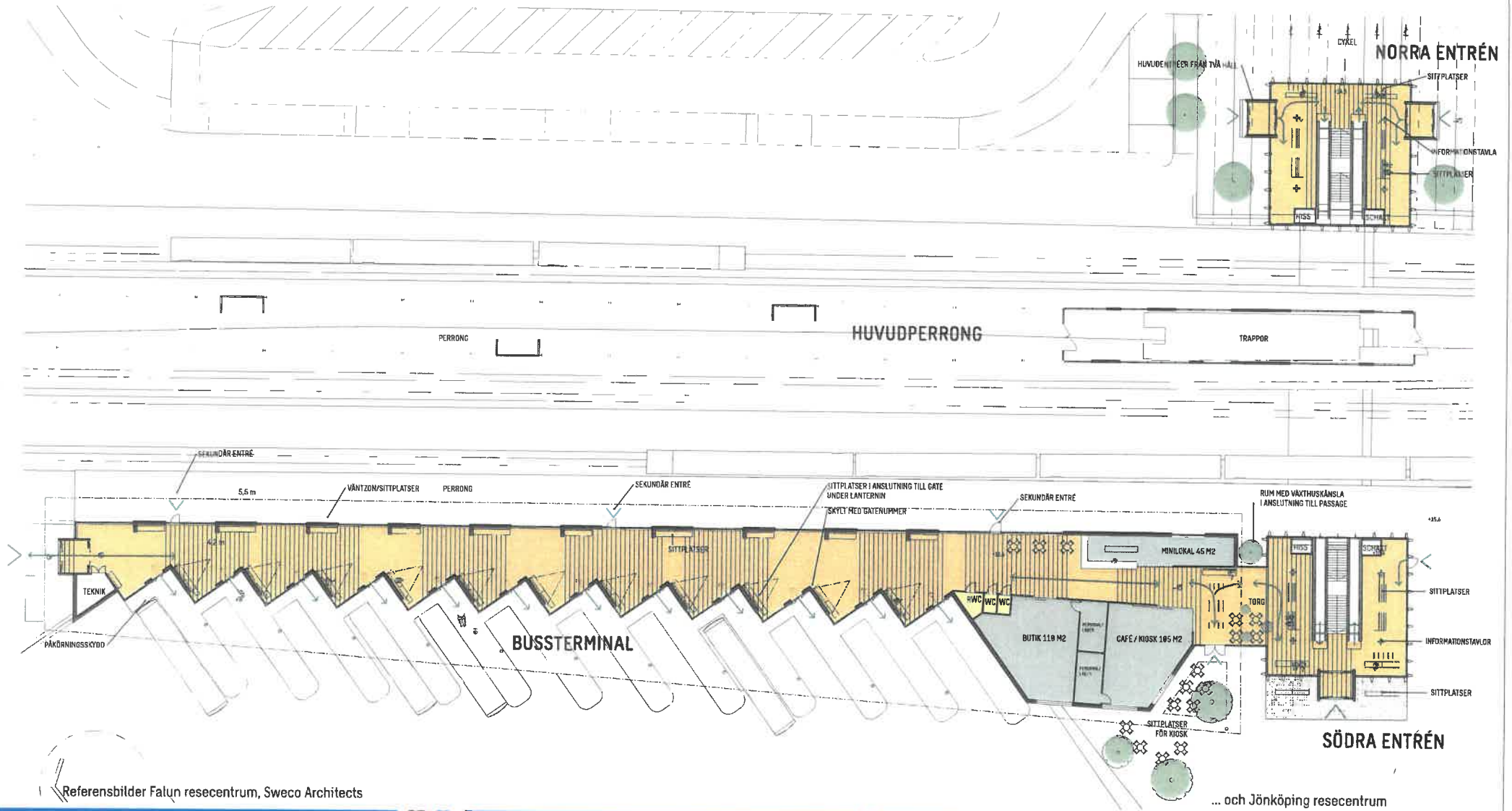
Arkitektonisk karaktär

Det som karaktäriserar byggnaden är dess längsträckthet. Ett stort generöst tak sträcker sig ut över bussarnas dockningsplatser, såväl som mot spårområdet där det utgör perrongtak för sidoplattformen. På taket skapar lanterniner för respektive gate en karaktäristisk siluett, och ger dagsljus till det inre av byggnaden. I likhet med entrébyggnaderna är tegel det genomgående materialet såväl interiört som exteriört. Tegelskivor varvat med stora glasade fasadsegment, täta slutna fasaddelar varvas med öppenhet och transparens.

Byggnadskroppen har sin smala del i väster medan tyngdpunkten för service ligger i den förtjockade östra delen. Entrébyggnaden och bussterminalen byggs ihop med en glasad länk.

Landvetter och Jönköpings bussterminaler, Sweco Architects. Mycket dagsljus via taklanterniner och stora glaspartier, både dagtid och kvällstid.





Referensbilder Falun resecentrum, Sweco Architects

... och Jönköping resecentrum



Karaktäristiska taklanterniner ger bussterminalen dagsljus på respektive gate och också en karaktäristisk siluett



BUSSTERMINALEN

GESTALTNING - EXTERIÖR

Glasade fasadytor
Smäckra glaspartier i aluminium typ Schuco fasadsystem FW 50+ SG grafitgrå Noir 100 sablé. Runda pelare innanför fasad, Typ Pansarol V Glimmer Nordsjö, kulör grå. Överlackas med Nordsjö Celco V Möbellack. Lockpanel i horisontella spröjsar, typ "platt". Kulör grafitgrå. Lockpanel i vertikala spröjsar, typ T. Kulör grafitgrå.

Täta fasadytor
Täta fasader kläs med 400 mm hög sockel av grå skiffer, flammad yta. Sockel ska ligga i tiv med fasadbeklädnaden.
Röd livfull tegelfasad, tegel typ Petersens tegel.

Tak
Låglutande tak beläggning av papp alternativt gummiduk. Taksarg kläs med rheinzinkplåt, mörkgrå.

Takdetaljer, lanterniner, huvar mm:
Plåt typ Rheinzink, förpatinerad, kulör mörkgrå.

Undersida skärmtak
Undersida skärmtak kläs med träribbor i ek, tre olika dimensioner, se principdetalj. Samma undertaksprincip väljs både utvändigt och invändigt.

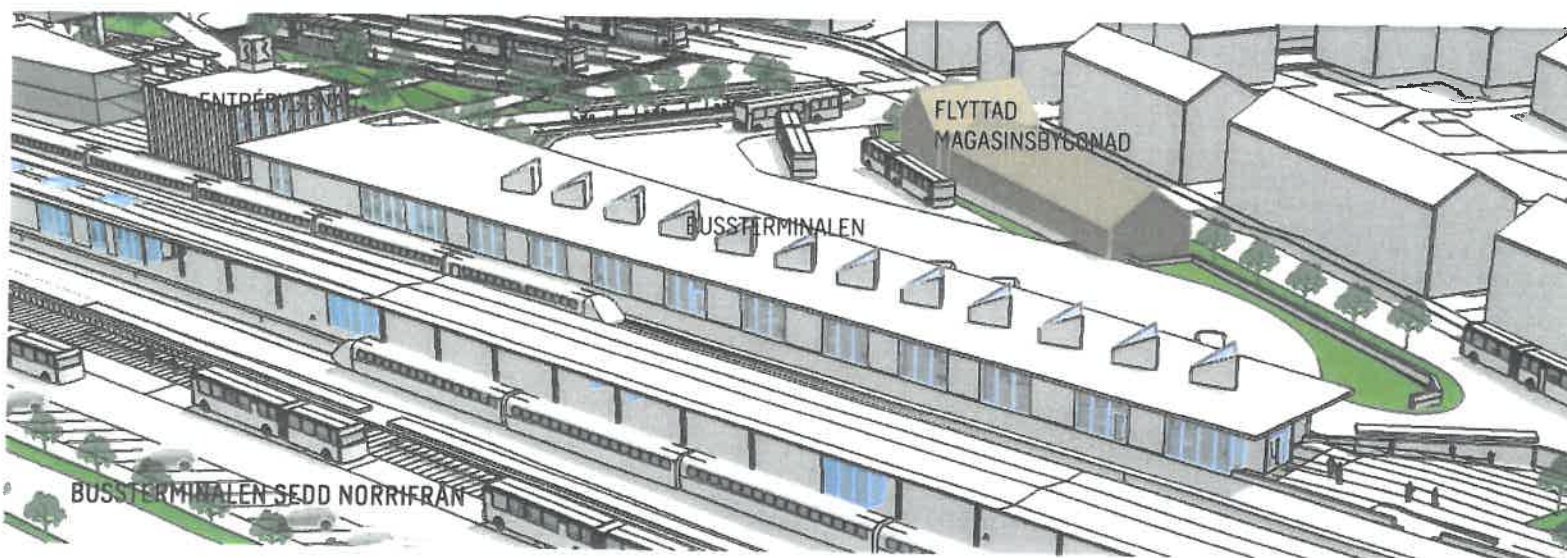
Vindfång
Utsida fasad kläs med tegel, insida med ekpanel.

Dörrar/entrépartier/fönster
Glasade entredörrar, automatsika skjutdörrar, i aluminium lika glaspartier, kulör grafitgrå, Schuco. Dörrar mellan vänthall och bussar, glasade skjutdörrar, kulör grafitgrå Typ Schuco. Dörrförfattning kläs med liggande ekpanel både ut- och invändigt.
Fönster med aluminiumprofil.

Vid varje gate
Stoppsskydd vid bussgater, kraftfulla påkörningsstockar i ek dim 200x150 mm, monterade på stålprofiler som förankras i marken, princip se foto.

Display vid bussgater, skyddad skärm för bussförarna för att kunna se bussplan vid backmanöver, princip se foto.

Utvändig tryckknapp för busschaffören som reglerar entredörren



BUSSTERMINALEN

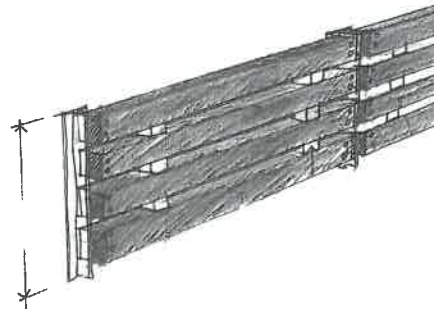
FLYTTAD MAGASINBYGGNAD

BUSSTERMINALEN SEDD SÖDERIFRÅN.
KARAKTÄRISTISKA TAKLANTERNINER
SLÄPPER IN MYCKET DAGSLJUS

SÖDRA BANGÅRDSGATAN

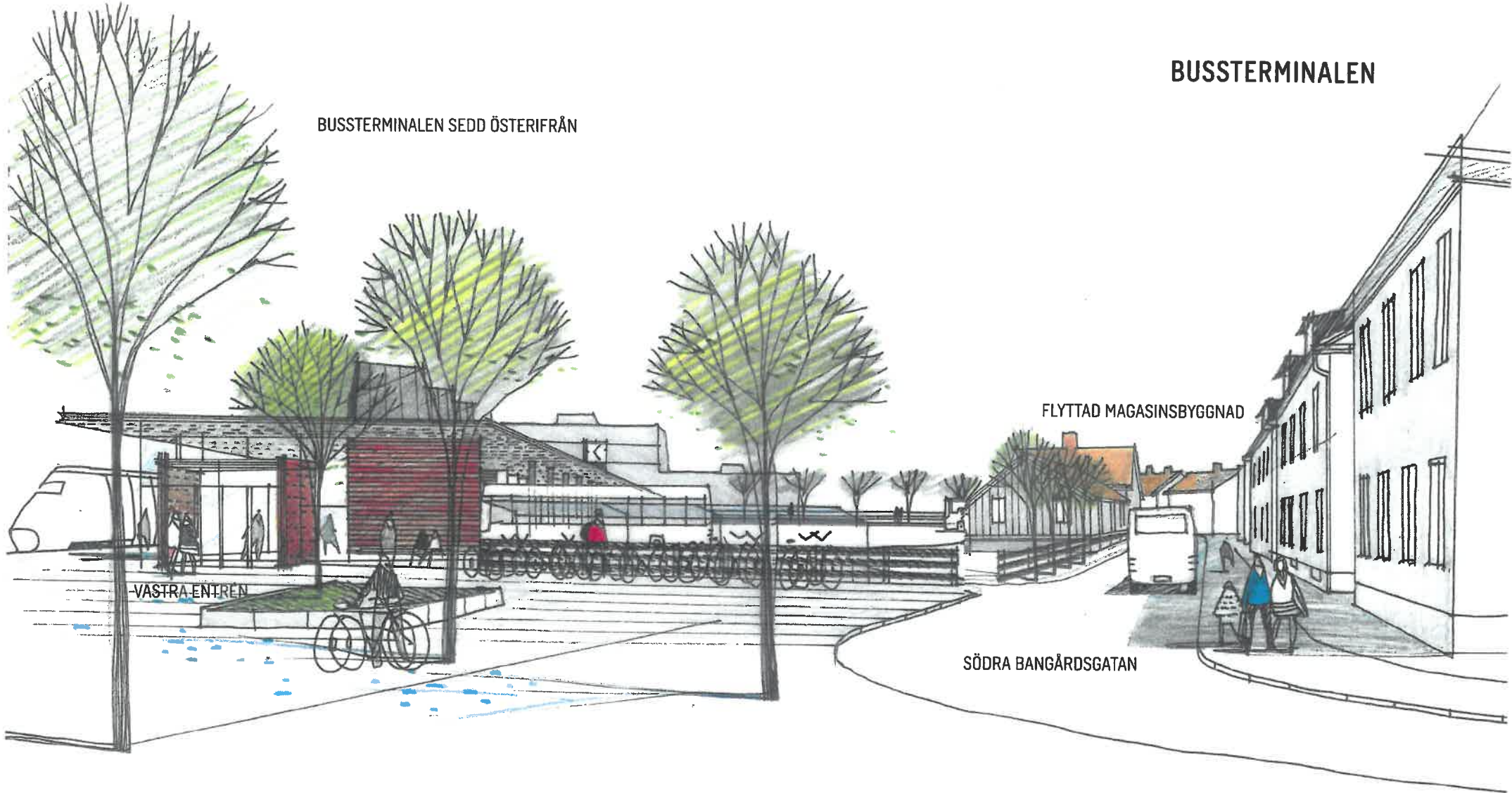


Avgränsande trämur av ek och stål markerar var man får gå och inte, Landvetter bussterminal, Sweco Architects



BUSSTERMINALEN

BUSSTERMINALEN SEDD ÖSTERIFRÅN



Referensbilder från Resecentrum i Jönköping Sweco Architects



Förslag på tegel och med exempel på mönstermurning med rullskiff



apoteket

Tvärgående träribbor av
ek i tak, såväl ute som
invändigt

BUSSTERMINALEN

INGÅNGEN MOT BUSSTERMINALEN FRÅN
ENTRÉBYGGNADEN MED SERVICE PÅ ÖMSE SIDOR

Butik

WC

legelväggar

Tvärgående skiffergelv
i fallande längder

Servicedisk/café



Träribbor i tak med absorberer ovanför, infälld belysning

Gatenummer

Display avgångstid och destination

Dörromfattning med liggande ekpanel

Ledstråk i golv



PRINCIP VÄNTPLATS

Referensbilder från bussterminalen i Jönköping, SWECO Architects. Exempel på grått skiffergolv, nummer på gater, sittbänkar, infotavlor, tegelvägg mm



BUSSTERMINALEN

GESTALTNING - INTERIÖR

Golv

Grafitgrå skifferplattor, bredd 200, 300 respektive 400 mm, lägges i fallande längder tvärs gångriktningen. För gångstråk för synsvaga användes ledstråks-plattan typ Höganäs K68570 Bahia, vitgrå med räfflad yta. Vid "korsningar" markeras dessa med slät platta i knutpunkt.

Socket

Grafitgrå skiffer lika golv, höjd 400 mm. Socket ska ligga infälld i liv med väggytan ovanför.

Väggar

Röda tegelväggar lika fasad.

Tak

Undersida skärmtak kläs med sågade träribbor i ek i tre olika dimensioner, se principdetalj. Samma princip både utvändigt och invändigt. Skivorna monteras på regelverk och skruvas enligt tillverkarens anvisningar. Innertak kompletteras med dammfri, akustikdämpande isolering ovan ribbor

Dörromfattning, utgång bussar

Dörromfattningar kläs med liggande ekpanel, lika utvändigt och invändigt. I dörromfattningen integreras portautomatik, skyltningar, luftvärmeridå mm, princip se foto.

Bänkar

Platsbyggda vägghängda bänkar med ribbverk ek

Invändiga dörrar

Ståldörrar till teknikutrymmen, laminatdörrar till wc mm., kulör dörrar NCS 7500, grafitgrå.

Invändiga glaspartier

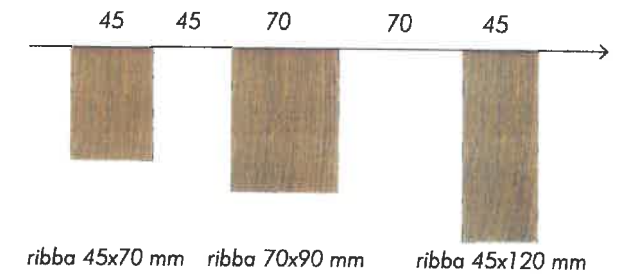
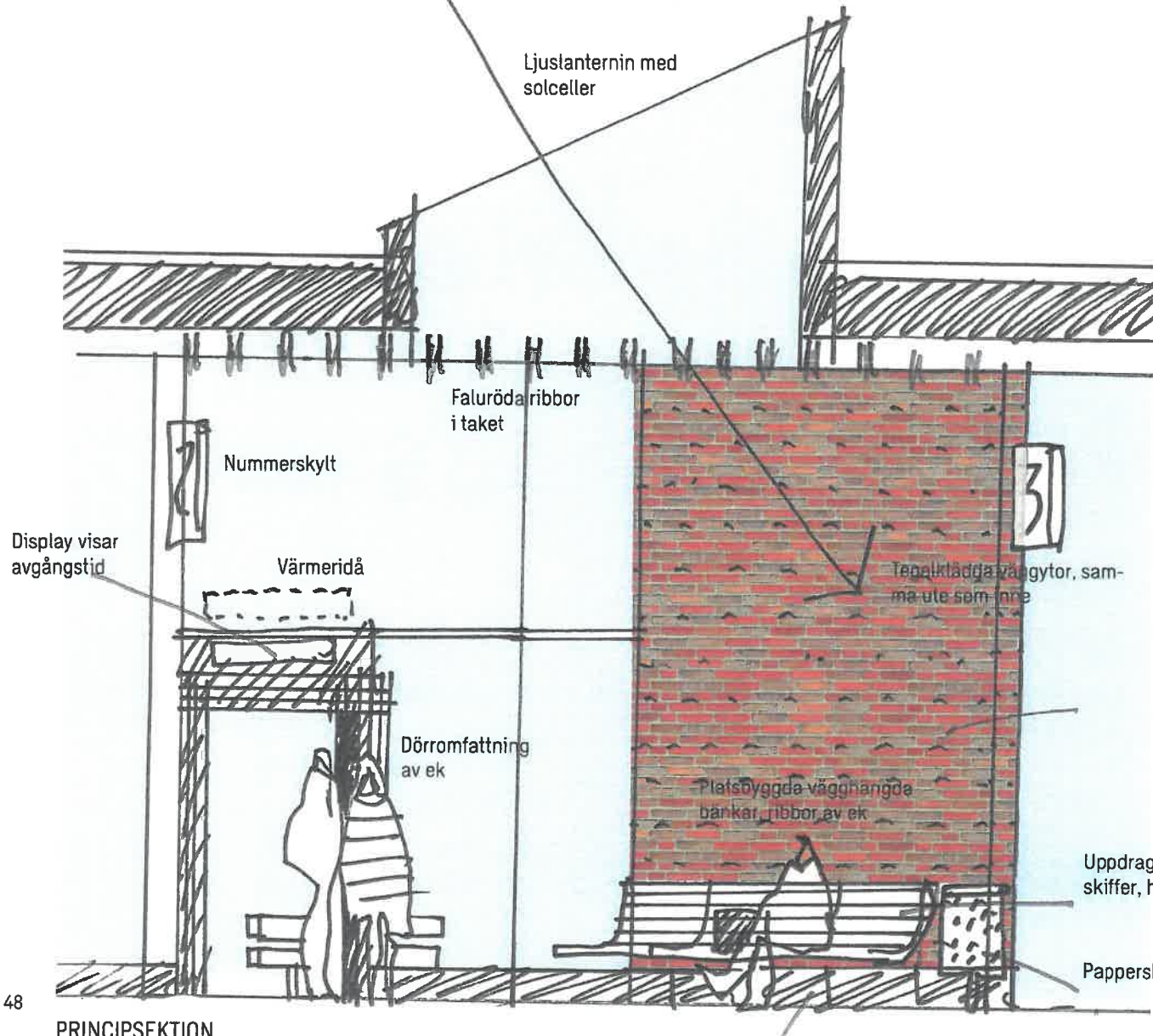
Glaspartier till kiosk/ butiker helglasade skjutbara vickväggspartier, typ Hawa eller liknande.

Belysning

Infällda tvärställda LED-armaturer i ribbtaket, kompletterat med lågt sittande infälld belysning vid varje väntplats. Belysning i varje lanternin.

BUSSTERMINALEN

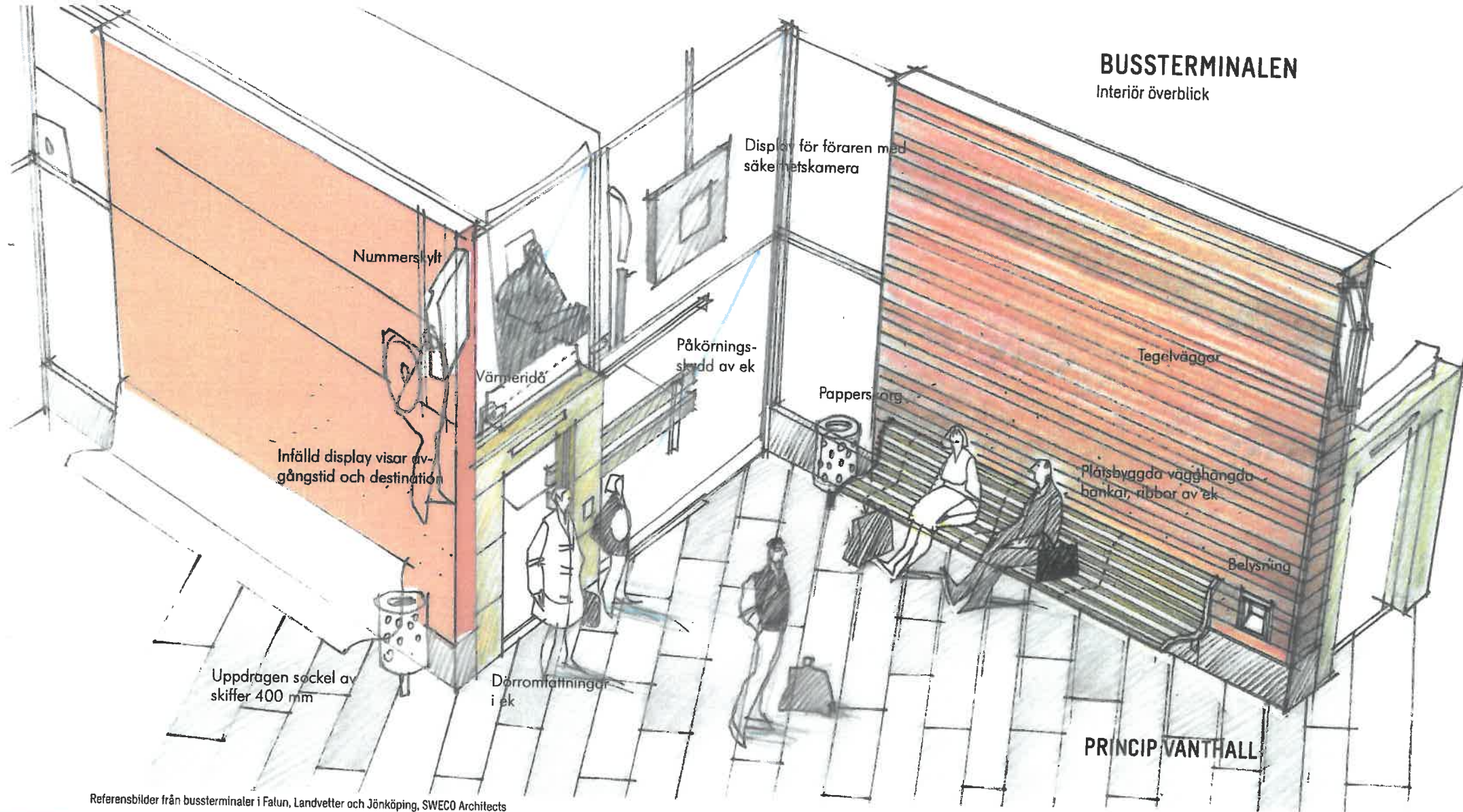
Sektion, tak med dagsljus/lanterniner och träribbor



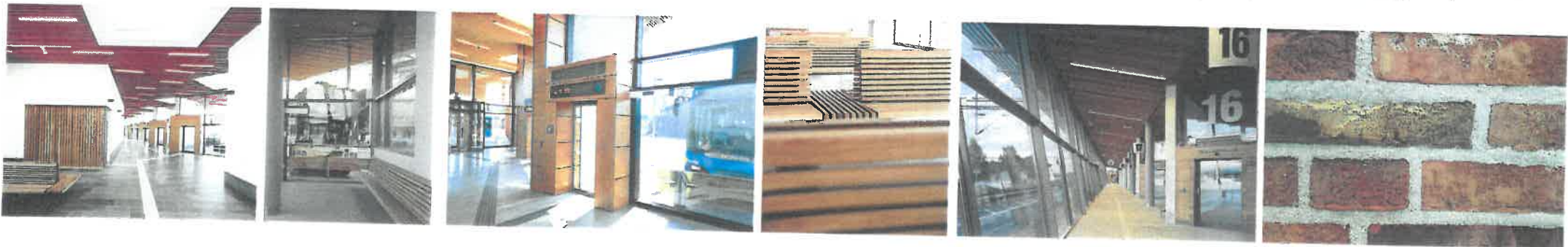
med träreglar, sätts oregelbundet i tre olika storlekar på en ljus skiva, invändigt som en akustikskiva

BUSSTERMINALEN

Interiör överblick



Referensbilder från bussterminater i Falun, Landvetter och Jönköping, SWECO Architects



CYKELHUSET

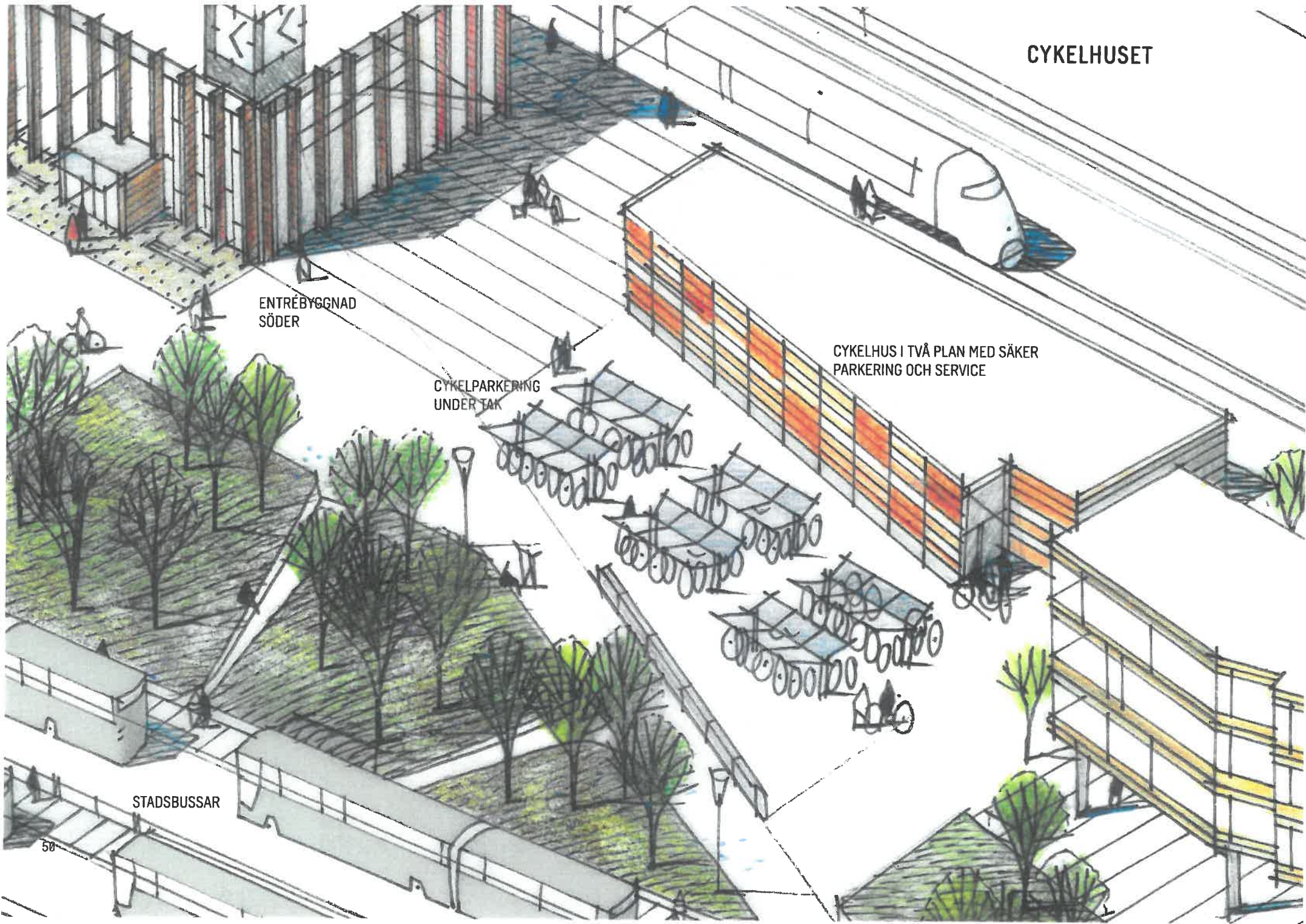
ENTRÉBYGGNAD
SÖDER

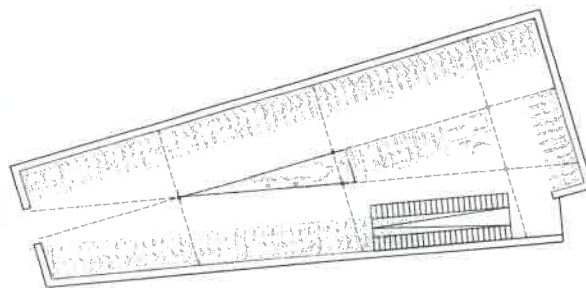
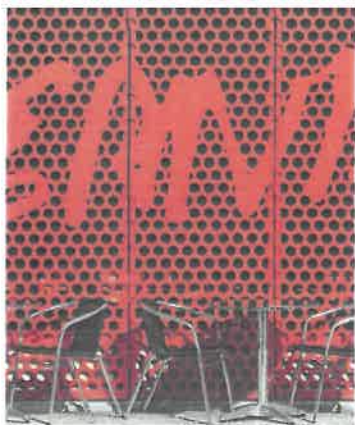
CYKELPARKERING
UNDER TAK

CYKELHUS I TVÅ PLAN MED SÄKER
PARKERING OCH SERVICE

STADSBUSSAR

50





Exempel perforerad färgstark plåtfasad, Moderna Museet Malmö

En varmröd färgton kan ta upp nyanser från teglet i övriga byggnader. Exempel på planskiss

CYKELHUSET

KARAKTÄR OCH GESTALTNINGSIDÉ:

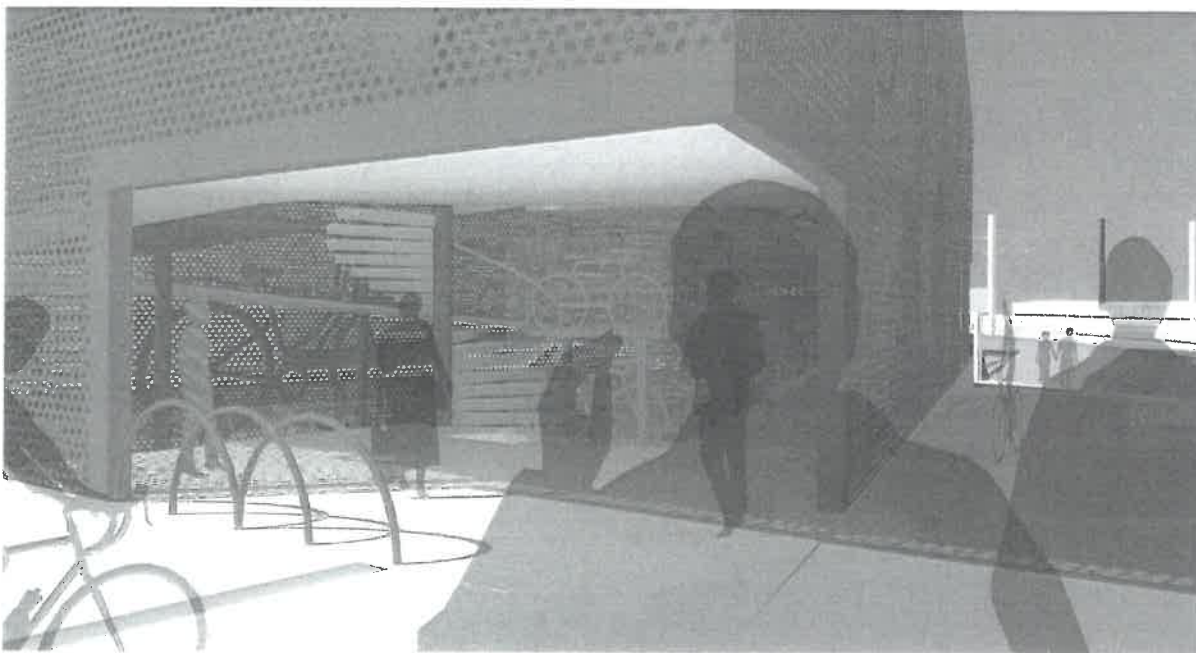
Ett stort parkeringshus exklusivt för cyklar placeras i bästa läge, nära entrén och är det första man möts av på sin väg till bussen/tåget. Tanken är att cykelhuset i två våningar skall erbjuda en säker och trygg förvaring i kombination med service i någon form. Här kan man som cyklist parkera sin cykel låst och bevakad i en inomhusmiljö, dock inte uppvärmd. Den invändiga parkeringen kompletteras strax utanför med en stor generös parkering under skärmtak.

Materialpalett:

Transparent fasad, färgstark perforerad plåt, t ex varmt orange som tar upp teglets varmröda nyans.

FUNKTIONER/PROGRAM:

Cykelparkeringar i två våningar med ramp mellan våningsplanen. Plats för förvaringsboxar/ självservicestation på entréplan. Totalt ca 250 platser med enkla cykelställ. Med cykelställ i två plan kan dubbelt så många cyklar få plats, de är dock inte särskilt användarvänliga. Viktigt med trygghet och säkerhet. Gärna två ingångar, god belysning, fönster eller ljusinsläpp från tak. Enkelt att ta sig in och ut i byggnaden. Stabila cykelställ och möjlighet att låsa cykeln ordentligt. Platser för alla slags cyklar. Lätt att hitta och smart utformning och skyltning

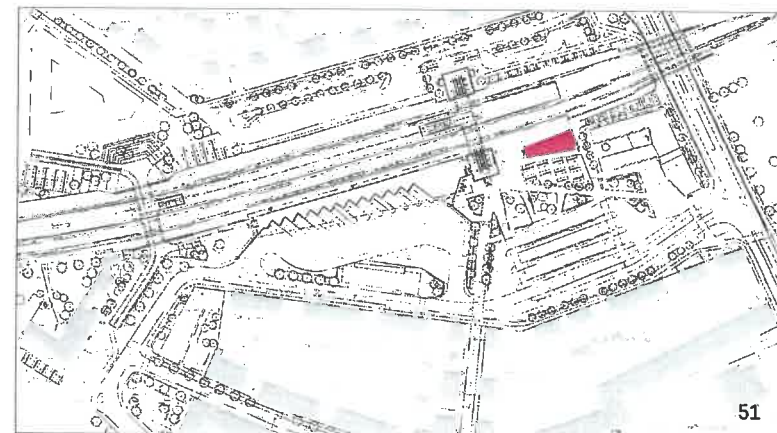


Cykelparkering med utsikt genom transparent fasad

Cykelställ i två plan

Ramp med trappa på var sida

Trappa med smal cykelramp



GAMLA STATIONSHUSET

CYKELPARKERING



GAMLA STATIONEN



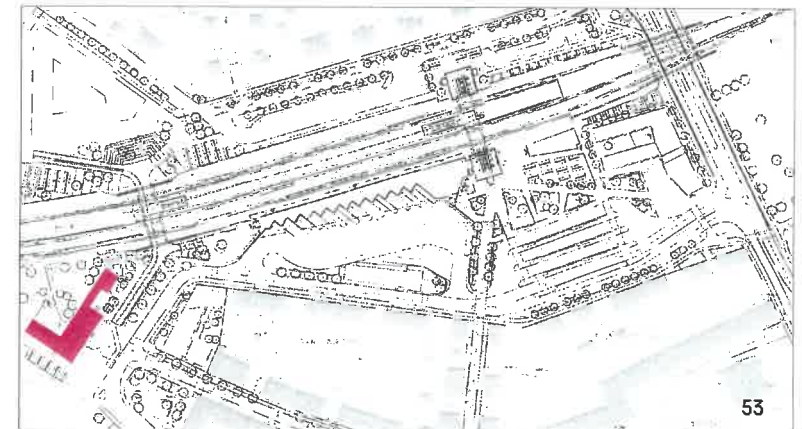
Den gamla stationsbyggnaden har en historiskt viktig roll i Nyköping, dels som kommunikationsnav men också som en av stadens vackraste byggnader. Den klassiska tegelbyggnaden från början av 1900-talet ritades av Folke Zettervall och har med sina utsökta proportioner fungerat som ikonbyggnad för Nyköpingsborna i över hundra år. Gamla stationshuset bevaras och skyddas i planen med flera skyddsbestämmelser.

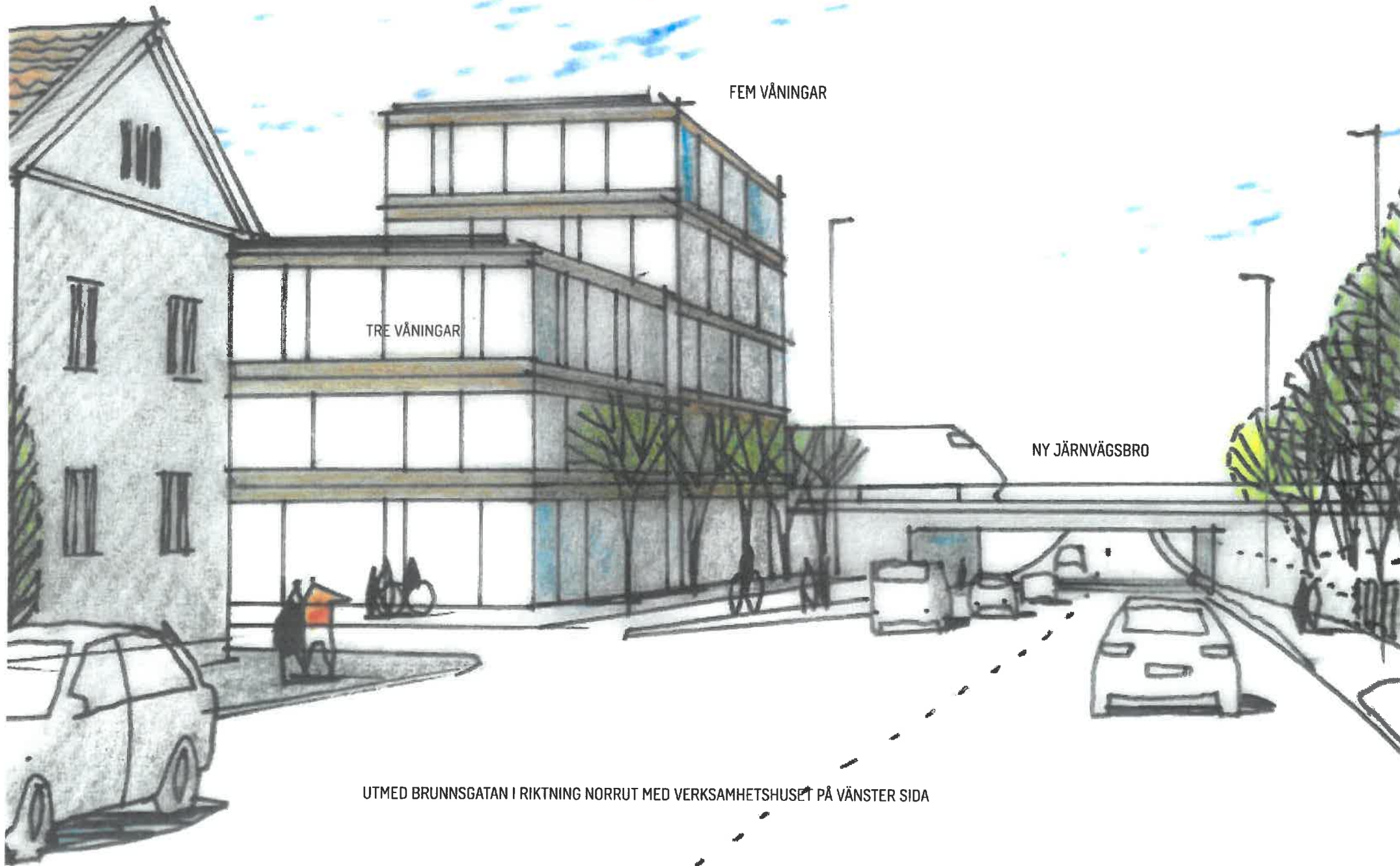
I det nya resecentrumområdet får den gamla stationsbyggnaden ingen aktiv roll, men kommer även i fortsättningen att spela en viktig symbolisk roll, bara ett stenkast från det nya stationsläget. Önskvärt vore att fylla byggnaden med någon typ av offentlig verksamhet, som gör stationen tillgänglig för Nyköpingsborna även i framtiden. Service i form av reserelaterad verksamhet, och/eller som restaurang, café, saluhall vore en önskvärd utveckling som skulle ligga i linje med områdets utveckling som resecentrum och bostadsområde.

Loggian och parken väster om byggnaden bör bibehållas och utvecklas som del av verksamheten.

Centralplan byggs om till torg igen inspirerat av ursprungsintentionerna i stadsplanen. Parkeringsytor tas bort och ersätts av en torgyta av natursten med marktegel inslag. Torgutformningen integreras med ramp till västra passagen och cykelparkeringar.

Referensbilder, stationshus ombyggt till restaurang med uteservering, Uppsala





FEM VÅNINGAR

TRE VÅNINGAR

NY JÄRNVÄGSBRO

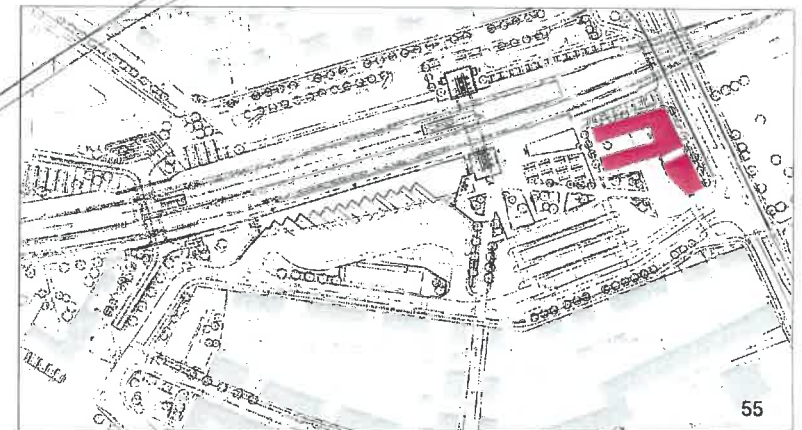
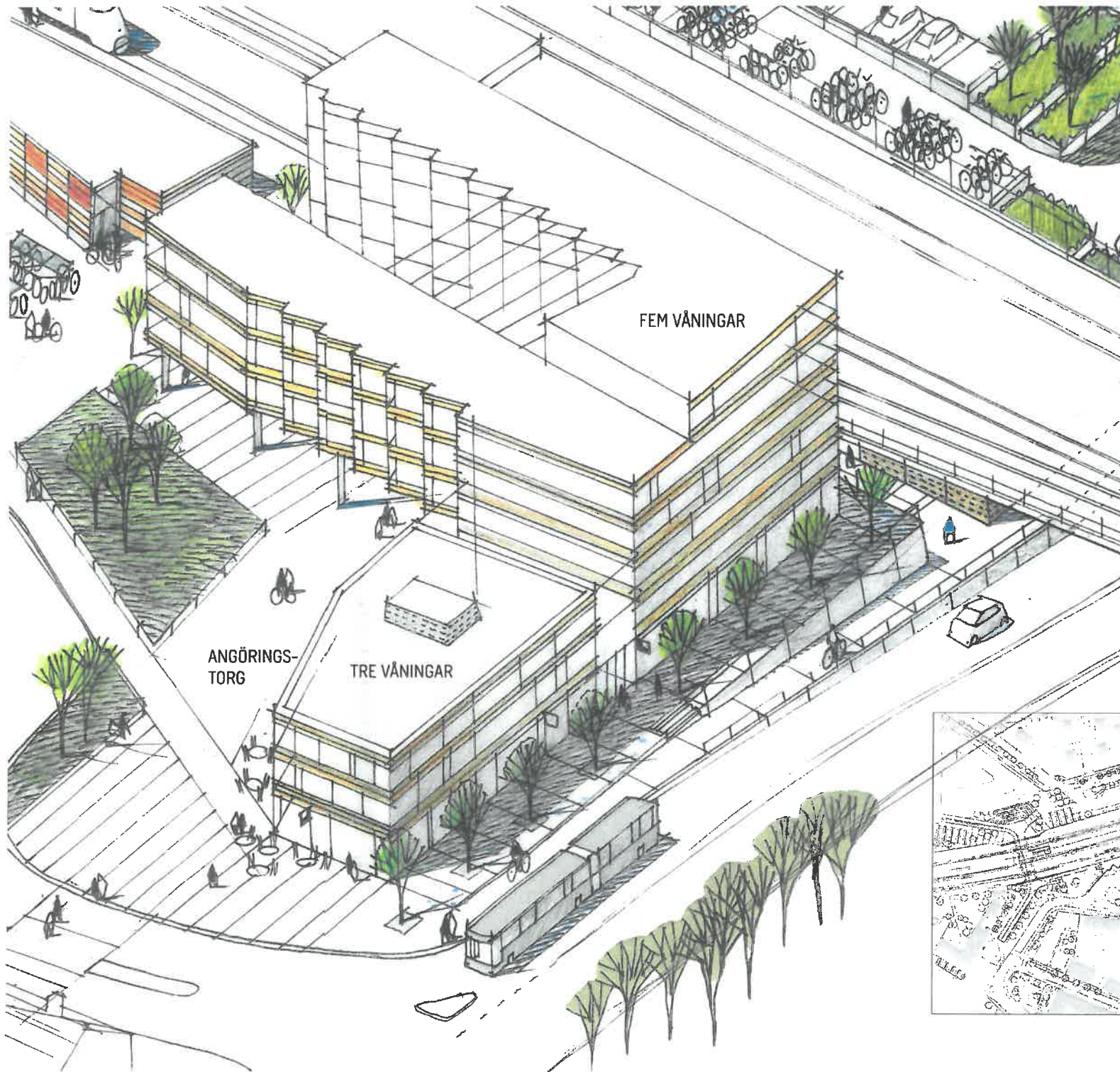
UTMED BRUNNSGATAN I RIKTNING NORRUT MED VERKSAMHETSHUSET PÅ VÄNSTER SIDA

VERKSAMHETSHUSET

Verksamhetshuset som är lokaliserat söder om spårområdet och utmed Brunngatan, är en för resecentrumområdet viktig byggnad av flera skäl. Byggnaden med sina 5 våningar, kommer att bli något av en entrébyggnad för såväl centrala Nyköping, som för resecentrumområdet. Verksamheterna kommer att bidra med liv och rörelse och utgöra något av en buffert mot tåg och biltrafik samt skapa en lugn solig och vindsyddad vinkel in mot området.

Verksamhetshuset är här redovisat som i huvudsak innehållande hotell med den lägre delen som kontor. Entrévåningen utgörs av offentliga funktioner typ butiker/lobby/restaurang. Byggnaden är utformad med en sluten fasad mot spåren på grund av risk. Fasaderna behöver ges särskild omsorg då den utgör ett tydligt motiv från norr. För att kompensera den slutna fasaden delas byggnadskroppen upp i två skänklor som vänder sig mot söder. För att öppna byggnaden mot torget/parken lyfts den främre skänkeln upp i två våningar.

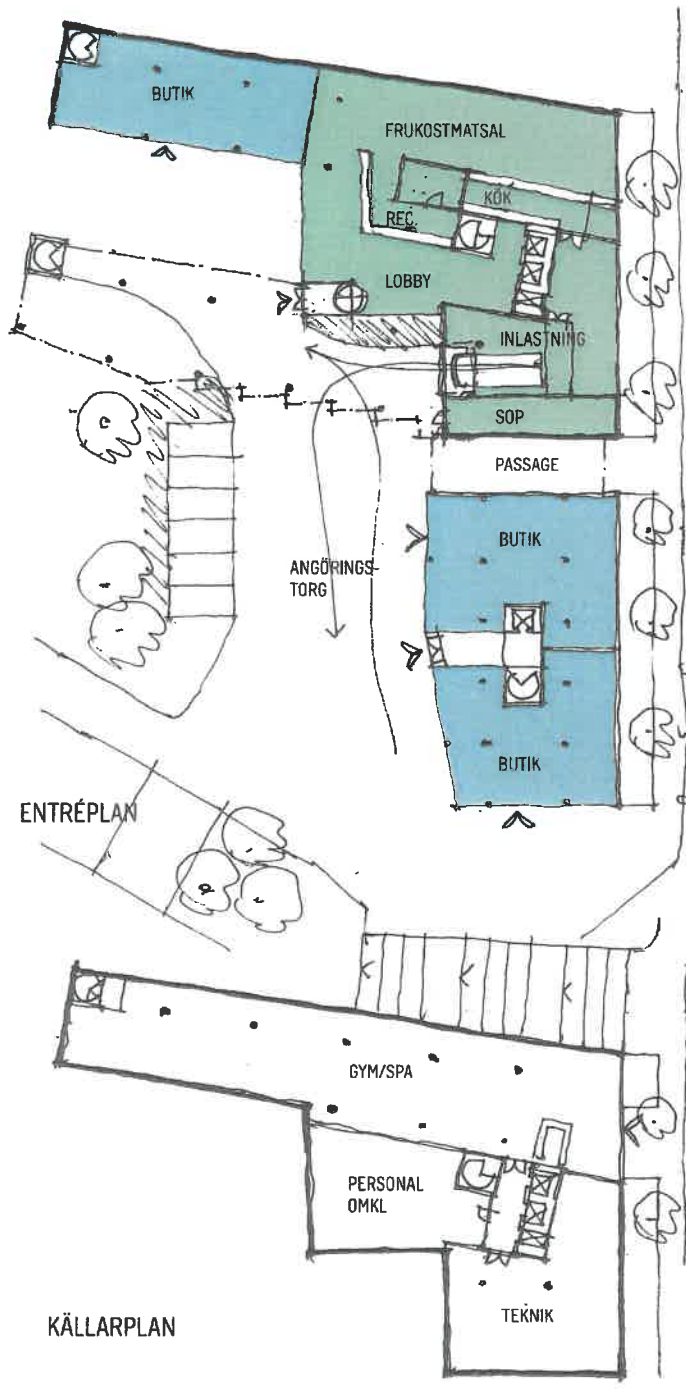
Verksamhetshuset är planlagt att innehålla centrumverksamhet där hotell ingår och kontor. Utformningen och detaljplanen ger flexibilitet.



SKISSEN BESKRIVER PROMENADEN MOT RESECENTRUM MED DET RUMSSKAPANDE VERKSAMHETSHUSET TILL HÖGER. CYKELPARKERING OCH CYKELHUSET RAKT FRAM.



VERKSAMHETSHUSET



BOSTÄDERNA

KVARTERET
SKRIVAREN

NYTT BOSTADSHUS



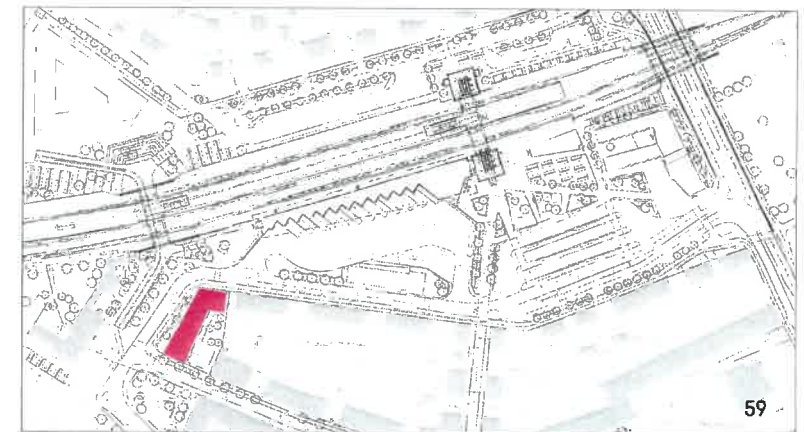
5 RAMP MOT VÄSTRA
PASSAGEN

BOSTÄDERNA



Vid centralplan, mitt emot det gamla stationshuset föreslår vi att Kvarteret Skrivaren kompletteras med två nya bostadsfastigheter. De föreslagna husen kompletterar den befintliga strukturen i skala och karaktär. Med sina två våningar med inredd vindsvåning blir de nya husen en naturlig förlängning av de befintliga volymerna utmed gatorna, men i princip samma takfotshöjd och takvinkel.

Från centralplan sett. Behålls Kvarteret Skrivarens öppenhet in mot gården. De nya byggnaderna med sina gavlar mot stationsbyggnaden samt den långsträckt rampen krymper stadsrummet vid centralplan och gör det mer stadsmässigt. Entréer nås inifrån gården och boendeparkering placeras öppen på tomtmark.

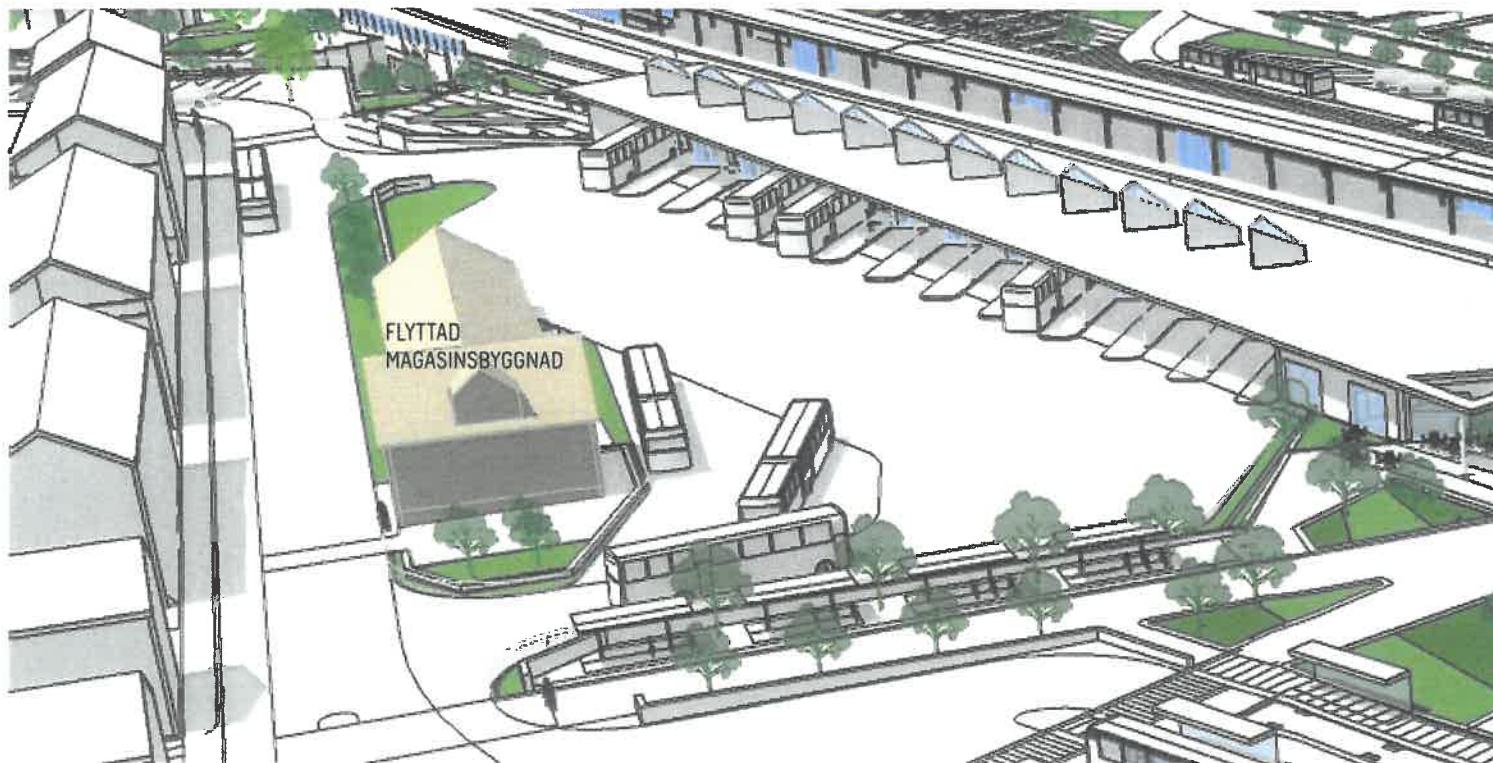


FLYTTAD MAGASINSBYGGNAD

FLYTTAD
MAGASINSBYGGNAD



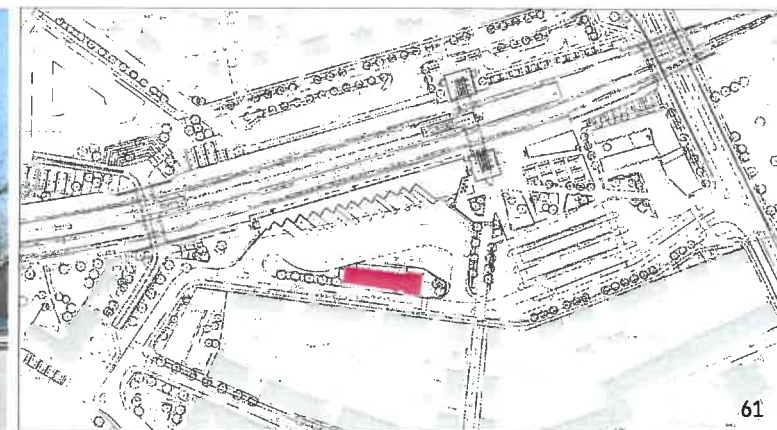
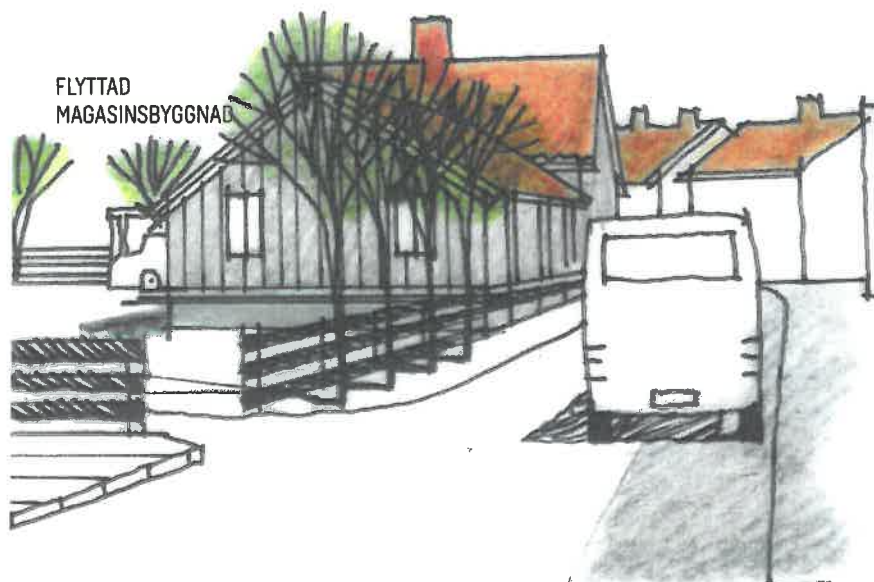
FLYTTAD MAGASINSBYGGNAD



Befintligt godsmagasin inklusive tillhörande bostadsdel flyttas längre västerut i syfte att bevara karaktären av byggnaden och gaturummet. Den äldre delen flyttas och placeras i motsvarande riktning som idag. Genom den placeringen kan man fortfarande läsa magasinets tidigare funktion i järnvägshistorien och skapa en bra avskärmning mot bussterminalen.

Magasinet föreslås varsamt restaureras efter flytt med bibehållen tjärfärgad träfasad. Magasinet får en ny sockel, kanske något lägre än idag för att underlätta tillgänglighet, men med tillräcklig sockel för att man ska kunna avläsa den historiska lastkajsfunktionens höjd till tågen.

Godsmagasinet möjliggör verksamhetslokaler för personalrum och kontor.



BRUNNSGATAN

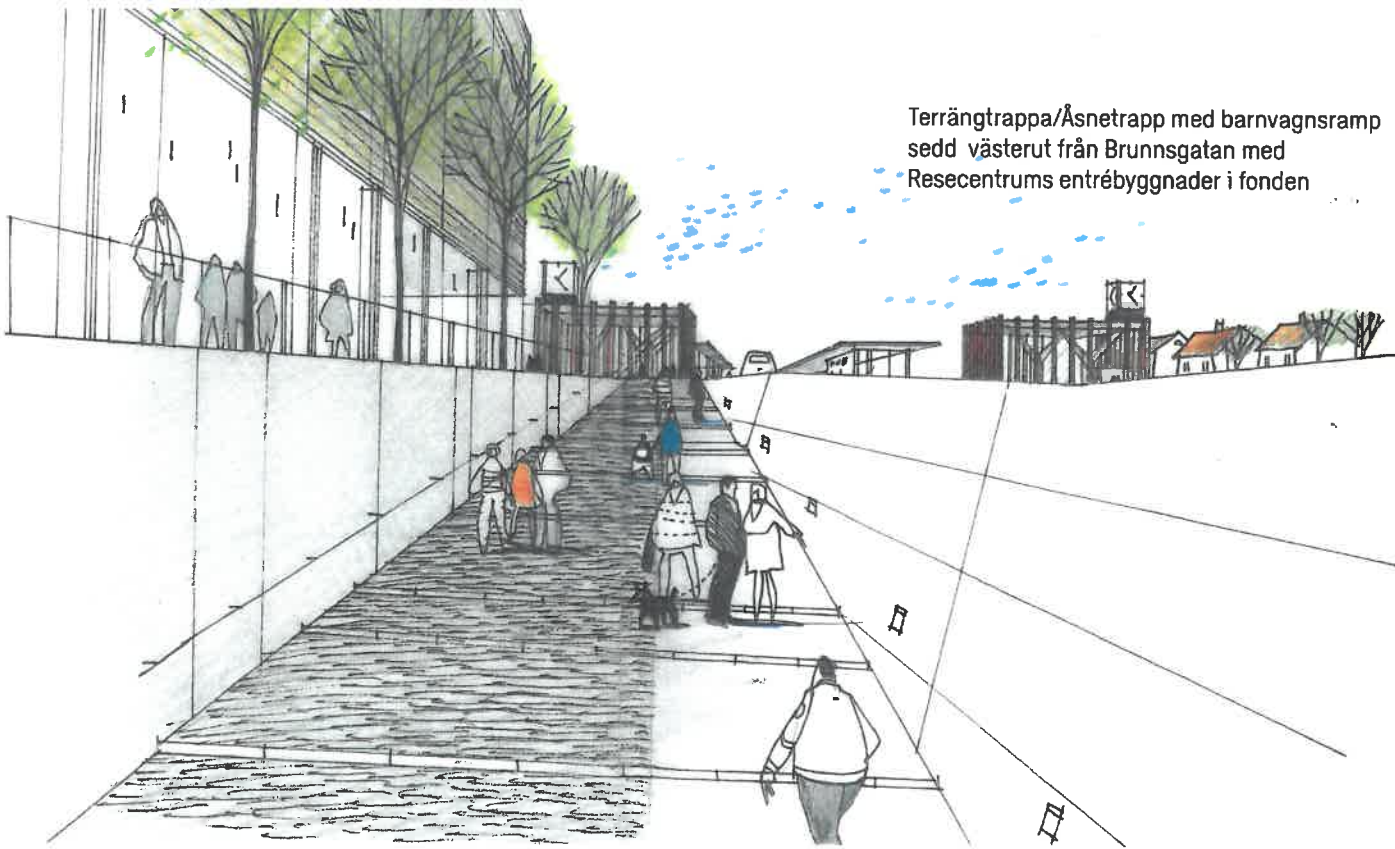


Nytt verksamhetshus, tre respektive fem våningar

Utmed Brunnsgratan in mot Nyköpings C, strax efter passage under järnvägen. På höger sida ligger verksamhetshus och resecentrum. Gång- och cykelbana på ett mellanplan.

BRUNNSGATAN

Terrängtrappa/Åsnetrapp med barnvagnsramp
sedd västerut från Brunnsgatan med
Resecentrums entrébyggnader i fonden



Brunnsgatan kommer att sänkas i förhållande till idag för att skapa fri höjd, 4,5 m, under de nya järnvägsbroarna. Sänkningen innebär att gatan kommer att ha murar som tar upp höjdskillnaden i etapper.

Den ombyggda gatan kommer att ha en symmetrisk sektion med tydlig och stadsmässig linjeföring.

Stödmurar och tråg ut mot körbana utförs av betong i slätform, lutad frontsida.

Murar vid gångbana mot fastigheter och omgivning bör utformas som blockstensmurar i grå granit, sågad flammad.

Belysning är sidoplacerad och symmetrisk på stolpe och arm, typ Atelje Lyktan Stockholm. Belysning kan fällas in i stödmurar och bro.

Brofundament i rött tegel med trappad betongsoclel.

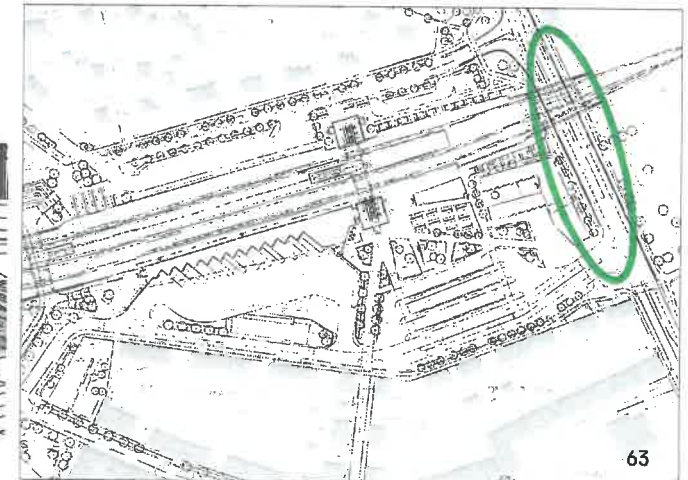
Räcken och handledare i stål, grafit svart.

Gångbana i grå betongmarksten, cykelbana i slät asfalt.

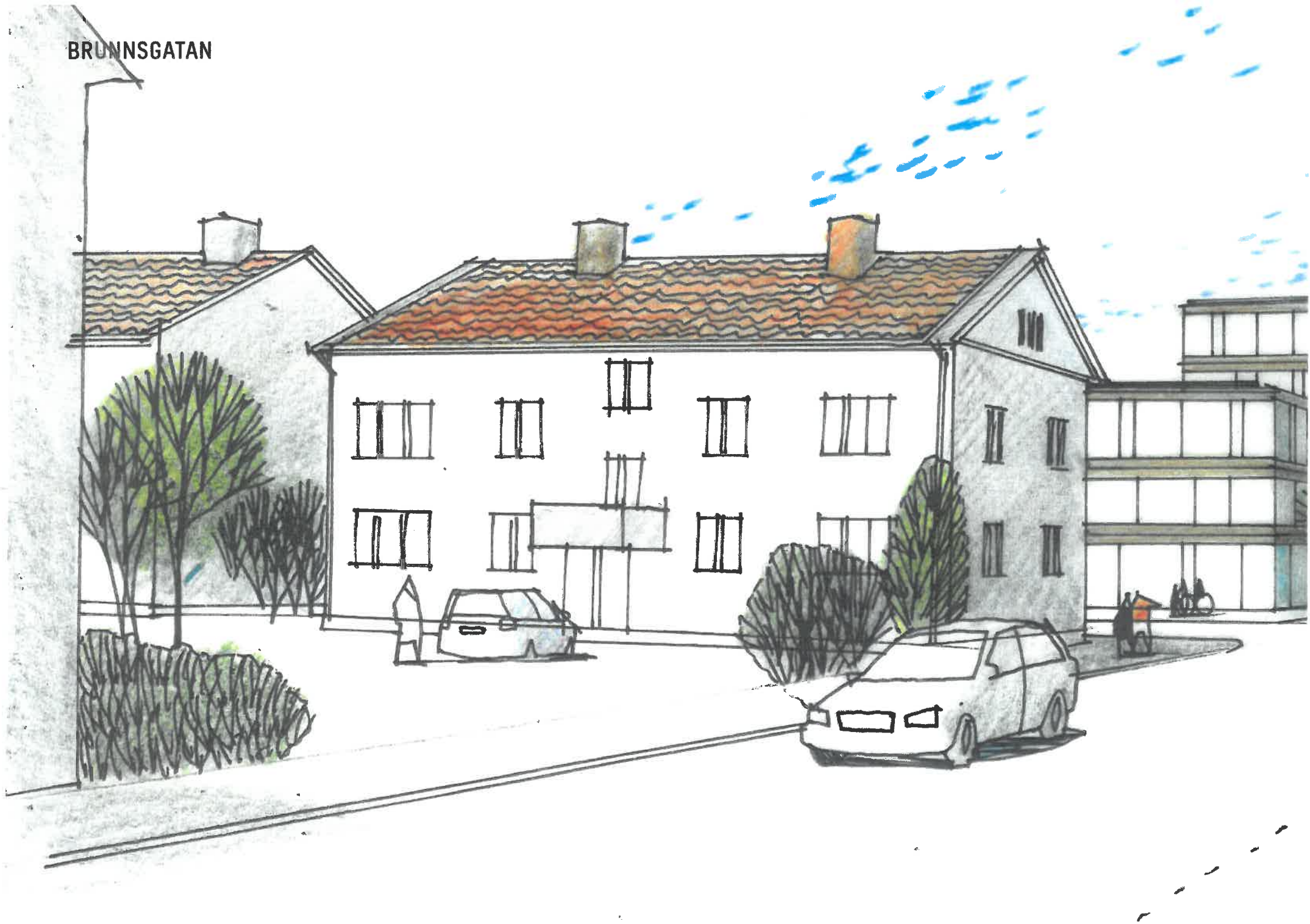
Refuger granitkansten med smågätstensfyllnad.

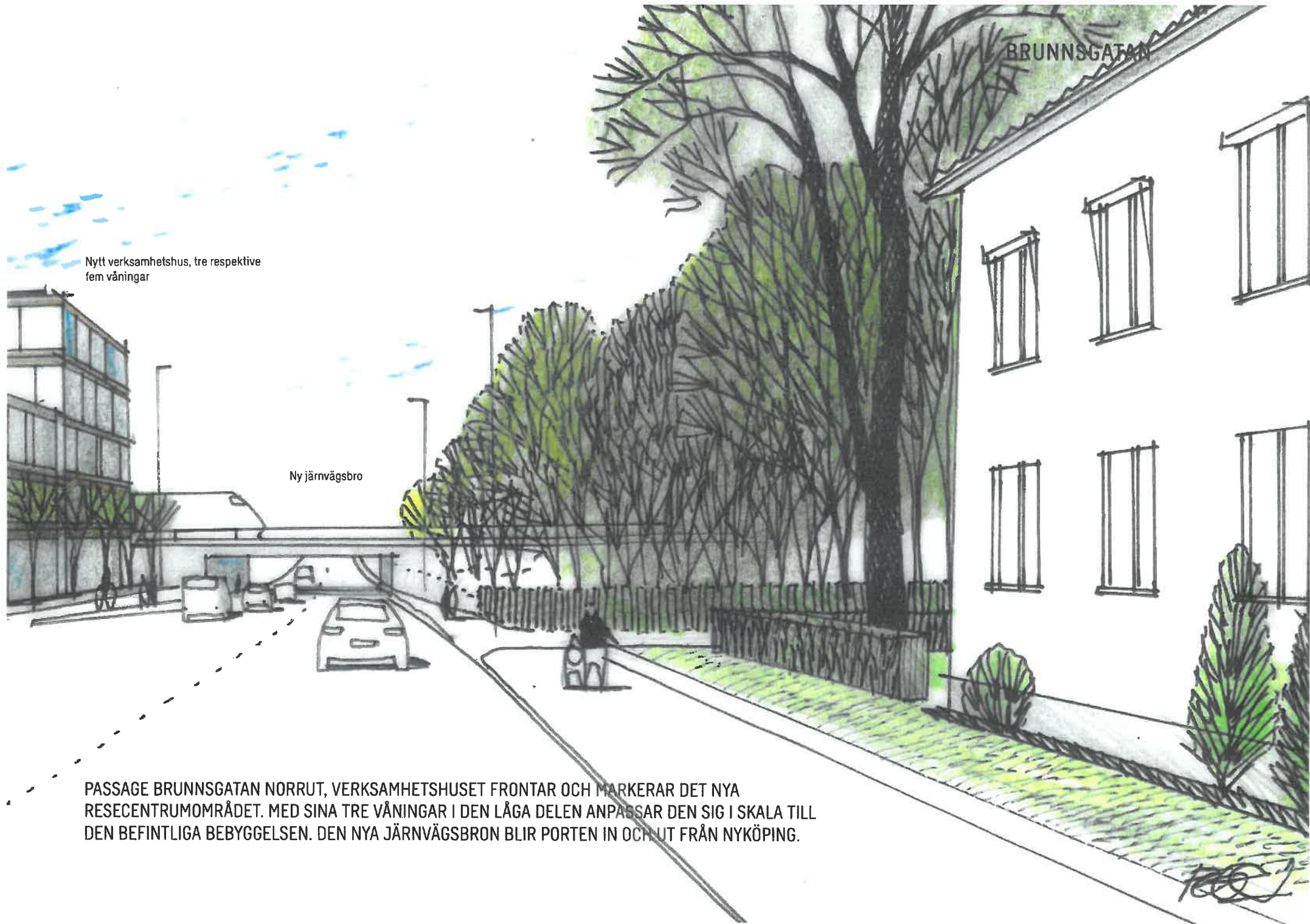
Träd bör vara mindre träd typ körsbär, apel eller rönn.

Från Brunnsgatan sett söderut med Resecentrum
och verksamhetslokaler på andra sidan spåret
på höger sida



BRUNNSGATAN





Nytt verksamhetshus, tre respektive fem våningar

Ny järnvägsbro

BRUNNSGATAN

PASSAGE BRUNNSGATAN NORRUT, VERKSAMHETSHUSET FRONTAR OCH MARKERAR DET NYA RESECENTRUMOMRÅDET. MED SINA TRE VÅNINGAR I DEN LÅGA DELEN ANPASSAR DEN SIG I SKALA TILL DEN BEFINTLIGA BEBYGGELSEN. DEN NYA JÄRNVÄGSBRON BLIR PORTEN IN OCH UT FRÅN NYKÖPING.

NORRA STATIONSOMRÅDET



BEFINTLIG VILLABEYGGELSE

NY TRÄDPLANTERING OCH
GÅNG- OCH CYKELSTRÅK

CYKELPARKERING

NORRA ENTRÉN

BULLERSKÄRM

HANDIKAPPARKERING

BANGÅRDSGATAN OCH DEN NORRA ENTRÉBYGGNADEN

NORRA STATIONSOMRÅDET

Norra stationsområdet är det avgränsade området mellan spårområdet och den befintliga bebyggelsen utmed Bangårdsgatan. Det norra stationsområdet kan delas upp i två delar, öster respektive väster.

Den östra delen av området består av en entréplats som leder ut mot en enkelriktad taxi- och angöringsplats. Bortanför angöringen finns en liten korttidsparkering för framförallt taxi. Utmed den glasade bullerskärmen utmed spårområdet radar cykelparkeringarna upp sig, delvis under tak, delvis öppna. Ju mer åt öster området sträcker sig trappas marknivåerna successivt ner mot den nya järnvägspassagen för gång- och cykel. Norr om entrébyggnaden fylls platsen med cykelparkeringar.

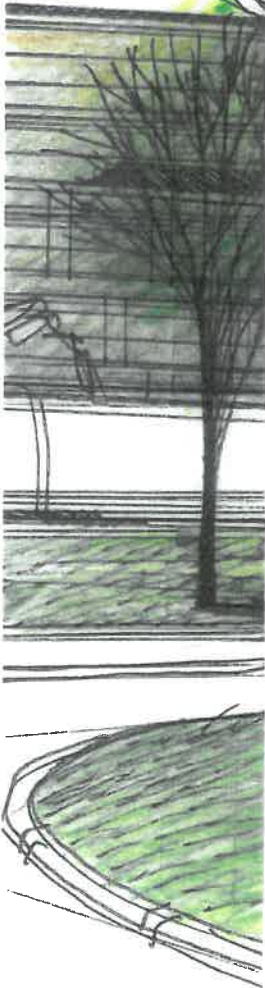
Den västra delen av området består av en lång perrongyta utmed spårområdet och bullerskärmen. Här angör ersättningsbussar- och busspendel. Hållplatserna har långsträckta väderskyddade skärmtak.

Utmed Bangårdsgatan finns ett antal snedställda parkeringsplatser. Såväl buss som personbil kör enkelriktat. Närmast entrébyggnaden placeras ett antal handikapplatser för bil. Längre västerut placeras ytterligare cykelparkeringsplatser under tak nära den västra plattformsförbindelsen/passagen. Denna förbindelse ges en generös utformning med trappa för gående och en ramp för cyklande samt en gradängformad terrasstrappning i bästa söderläge.



NORRA STATIONSOMRÅDET

Verksamhetshus



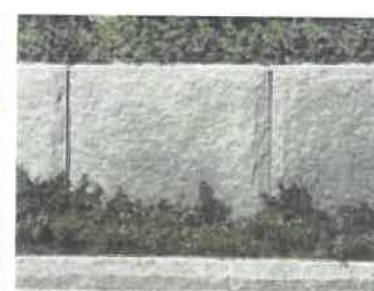
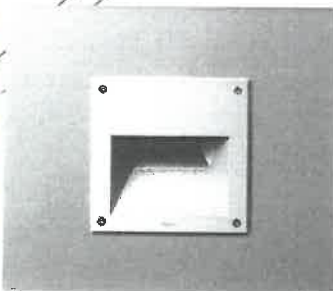


RESECENTRUM SETT NORRIFRÅN UTMED BANGATAN

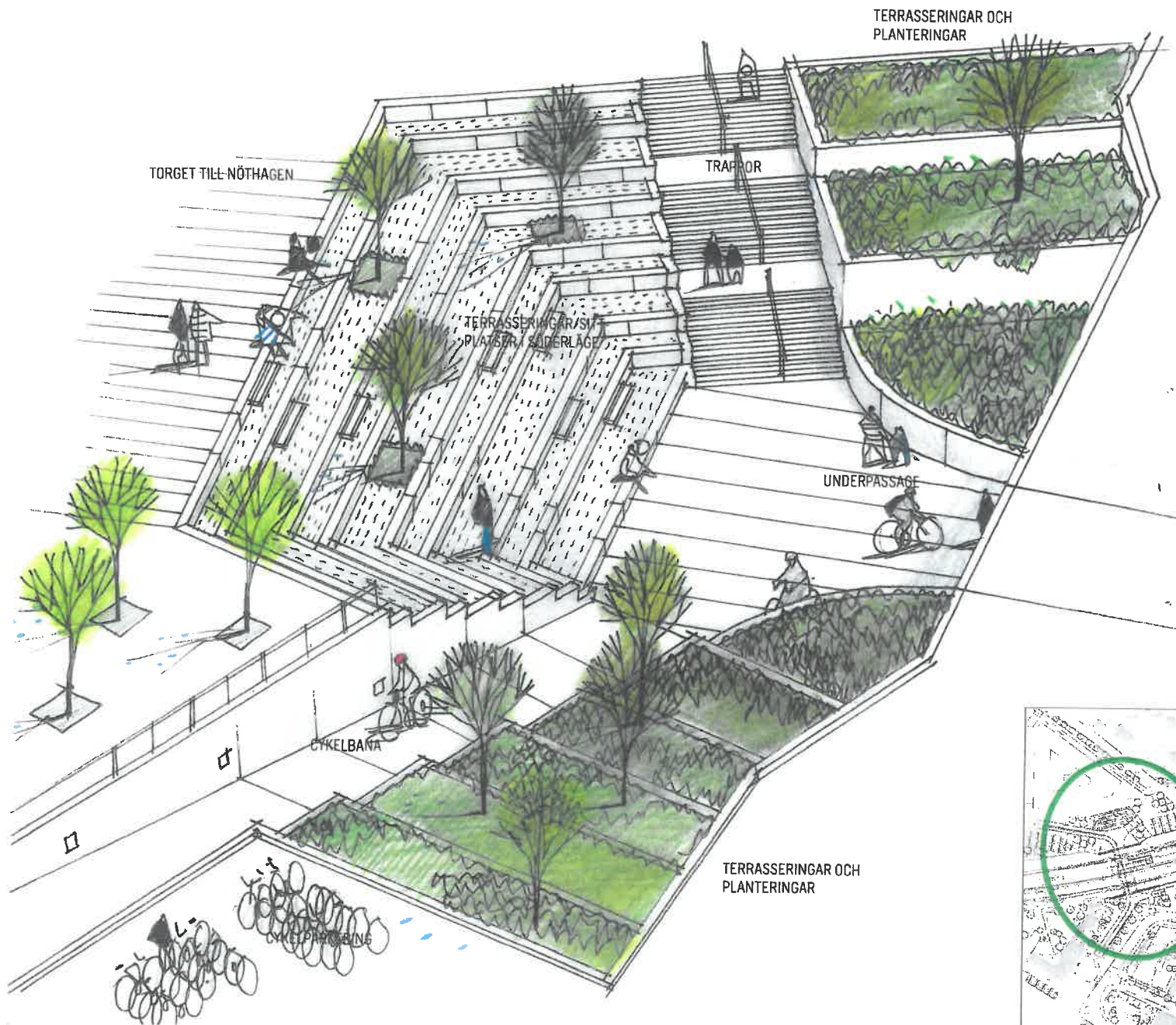
VÄSTRA PASSAGEN



Referensbilder, marktäckare, infälld belysning, underbelysta träd, murar och planteringar



VÄSTRA PASSAGEN



Västra passagen är generös bred med gångstråk, plattformsförbindelse och cykelbana för att skapa rymd, ljus och trygghet.

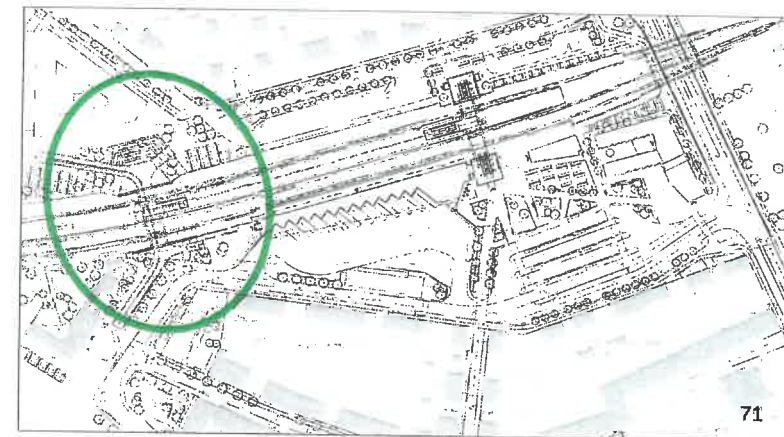
Anslutande ramper och trapplopp är utformade som terrasserade nedre torg som skapar platskvalitet och informella sittplatser upp till anslutande torgmiljö.

Gångbanor och tunnelgolv utförs av natursten. Terrassmurar och murelement av slät betong med breda krön som avtecknar sig mot grönskan.

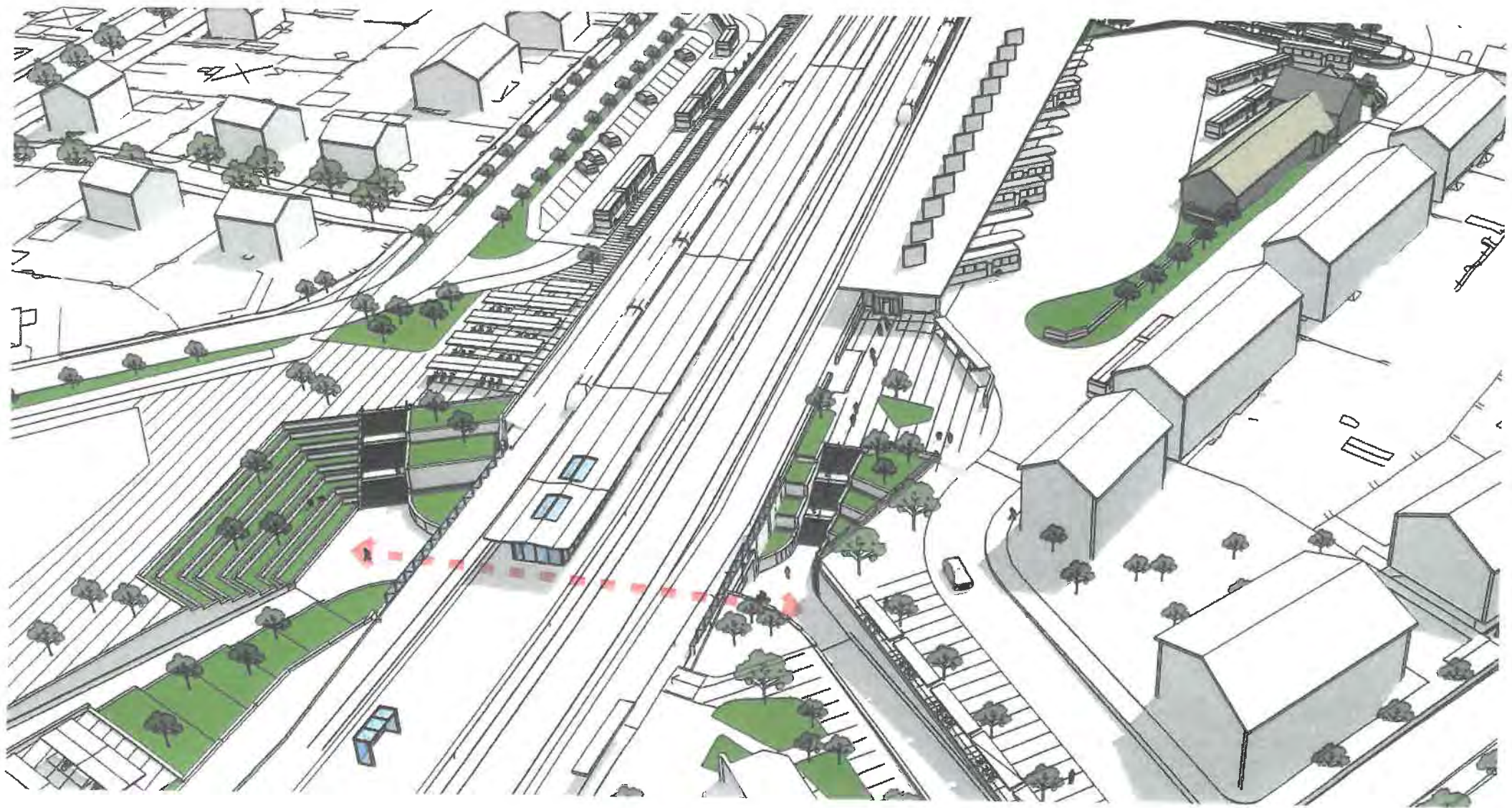
Terrasserna har marktäckande lägre perenner typ näva och plister som skapar en tät och lättskött vegetationsyta. Mindre stamträd typ rönn och apfel ger variation.

Sittplatser i söderläge utförs av granitmurar och gatstensbeläggning.

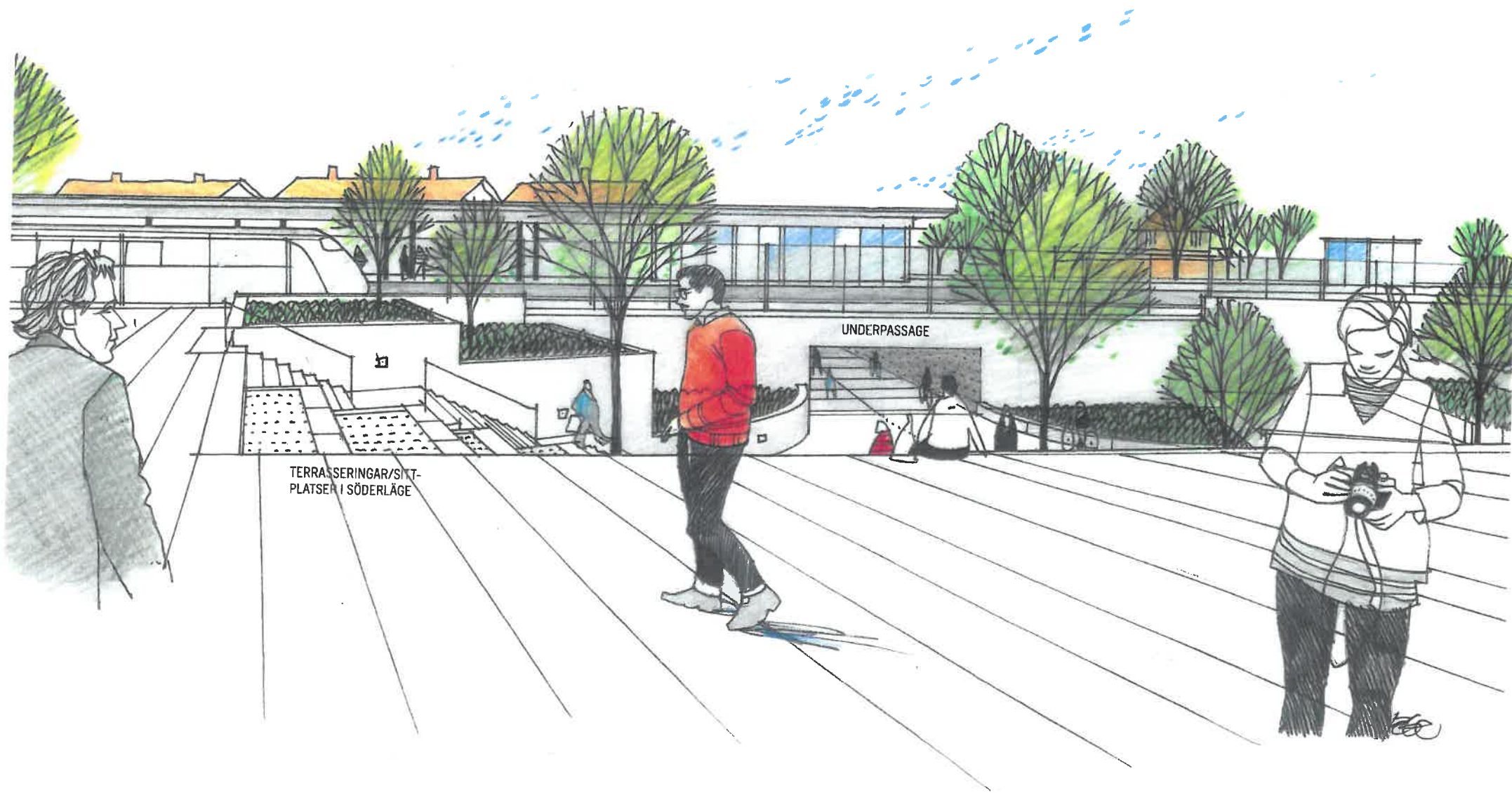
Trafikverket ansvarar för utformning av bro och passage under spår samt plattformsförbindelse.



VÄSTRA PASSAGEN

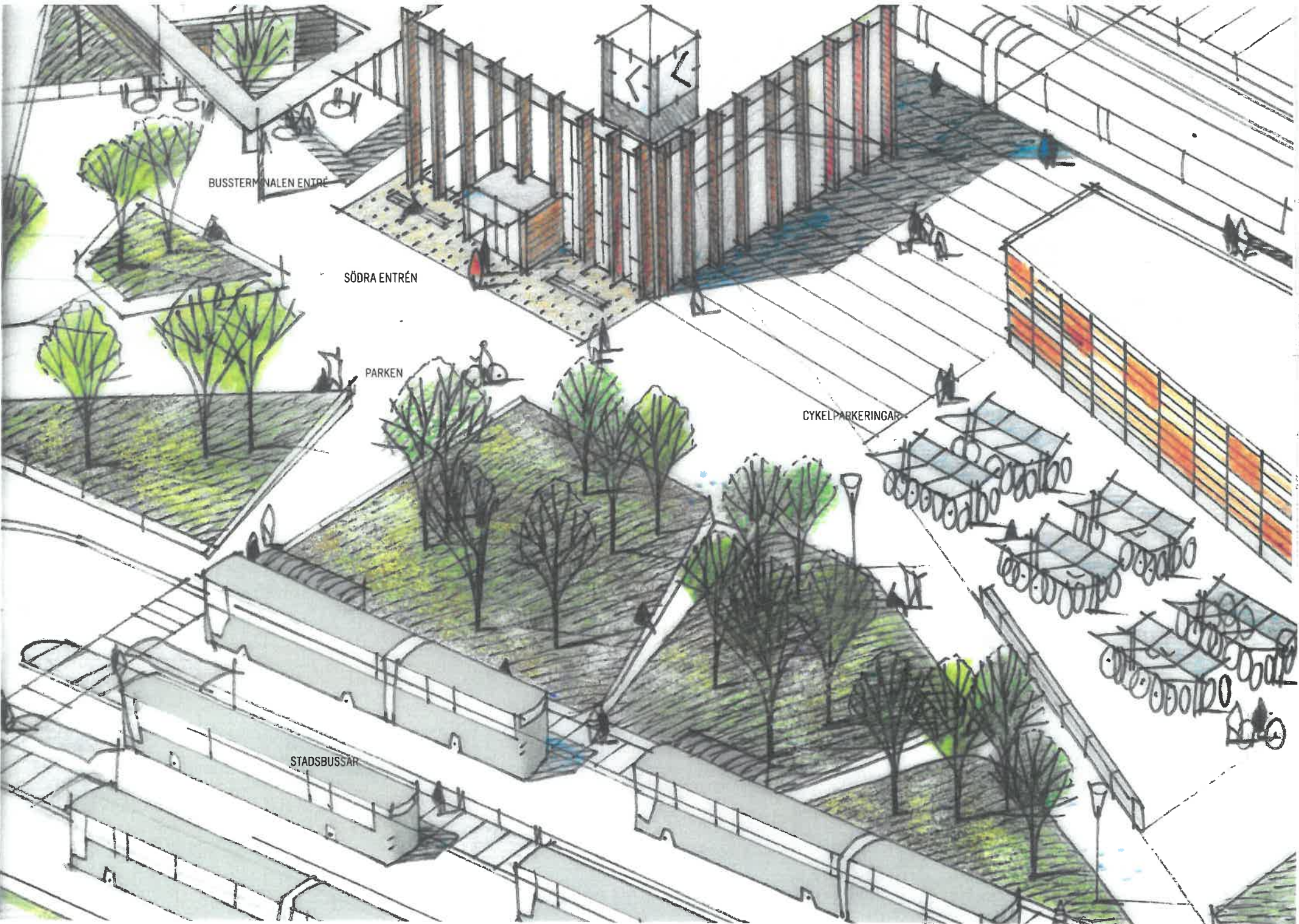


VÄSTRA PASSAGEN



TERRASSERINGAR/SITT-
PLATSER I SÖDERLÅGE

UNDERPASSAGE



BUSSTERMINALEN ENTRÉ

SÖDRA ENTRÉN

PARKEN

CYKELPARKERINGAR

STADSBUSSAR

PARKEN

Parken är det första som möter besökaren på södra sidan mot staden. Parken ska ses som en miljö som förmedlar rörelser mellan transportslagen men också skapa vistelsekvalitet och goda sittplatser.

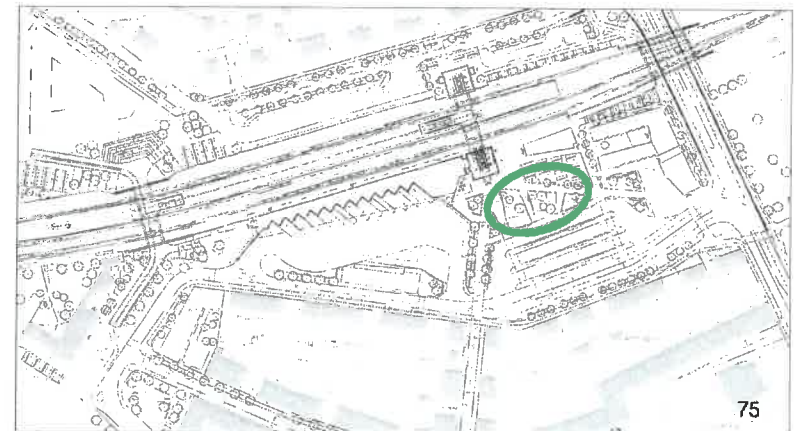
Parkens gestaltning består av ett antal upphöjda gröna ytor lutande mot söder och omgärdade av vackra och bearbetade granitmurelement. Ytorna är planterade med stora sjok av marktäckande perenner som varierar över säsongen.

Trädarterna varierar i parken med körsbär, rönn, oxel och apel medan alléerna är samma exempelvis korstörne eller något annat skirt träd.

Klippta häckelement av avenbok skapar ordning mellan funktionsytorna mot cykelparkering.

Belysning av med rundträlände och avbländad parkarmatur .

Markmaterial av släta hållar av natursten, marktegel och varmgrå stenmjöl.



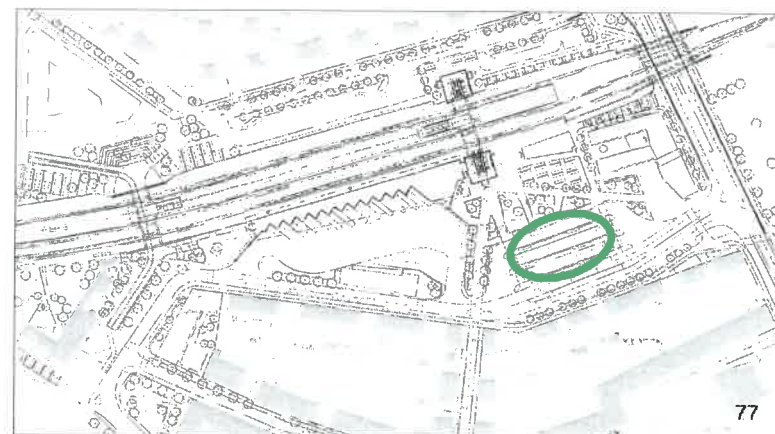
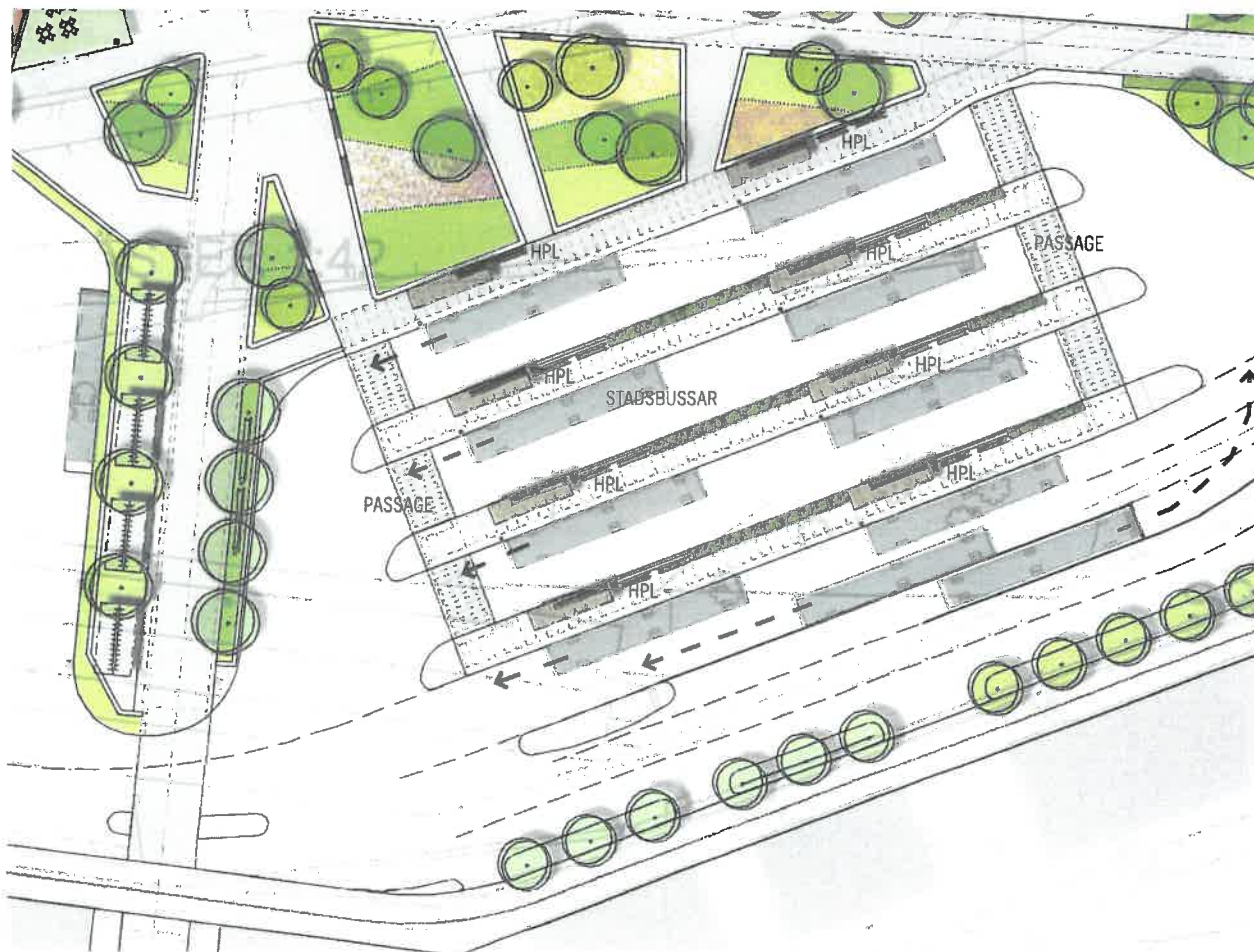


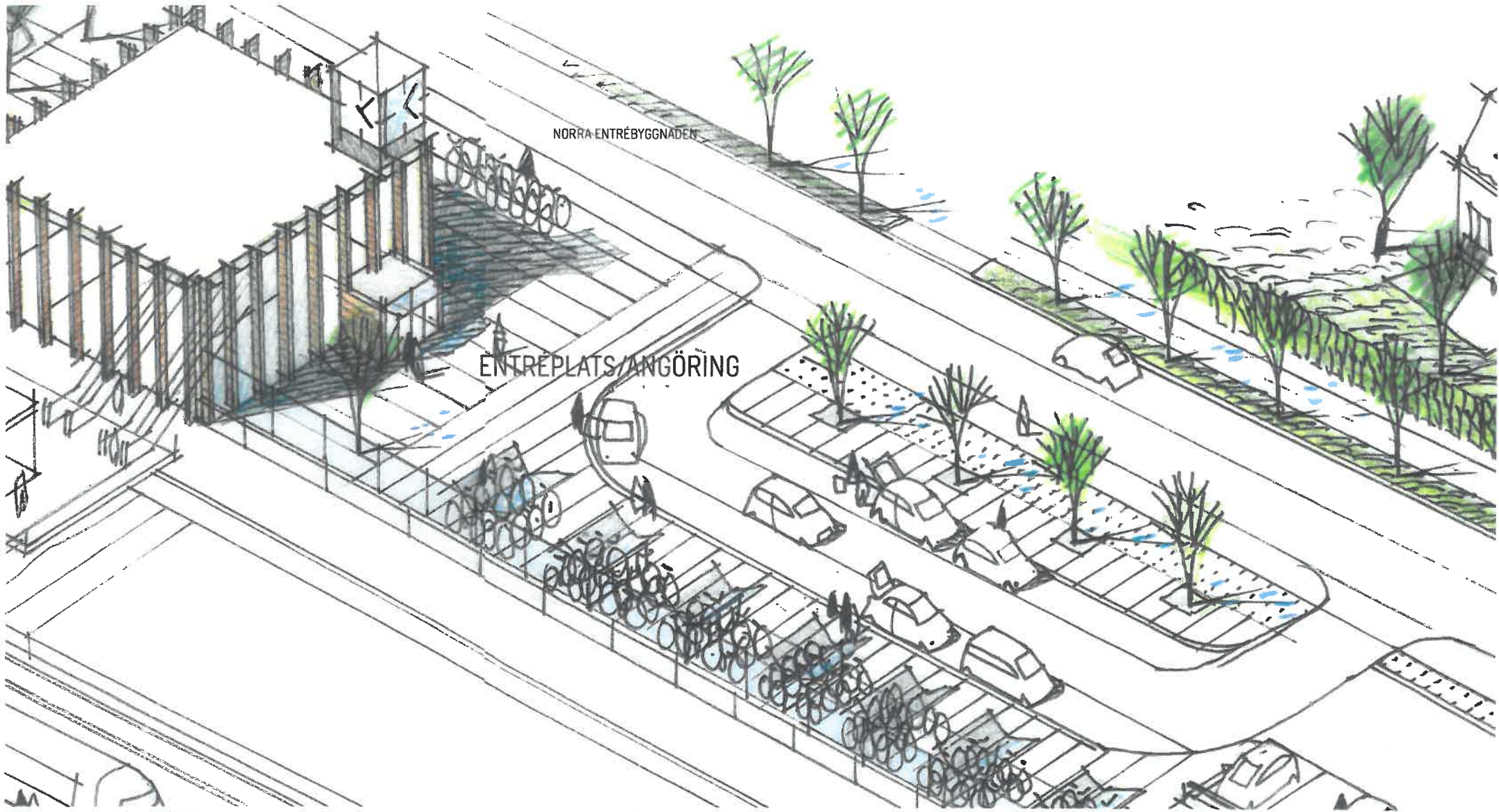


STADSBUSSTERMINALEN

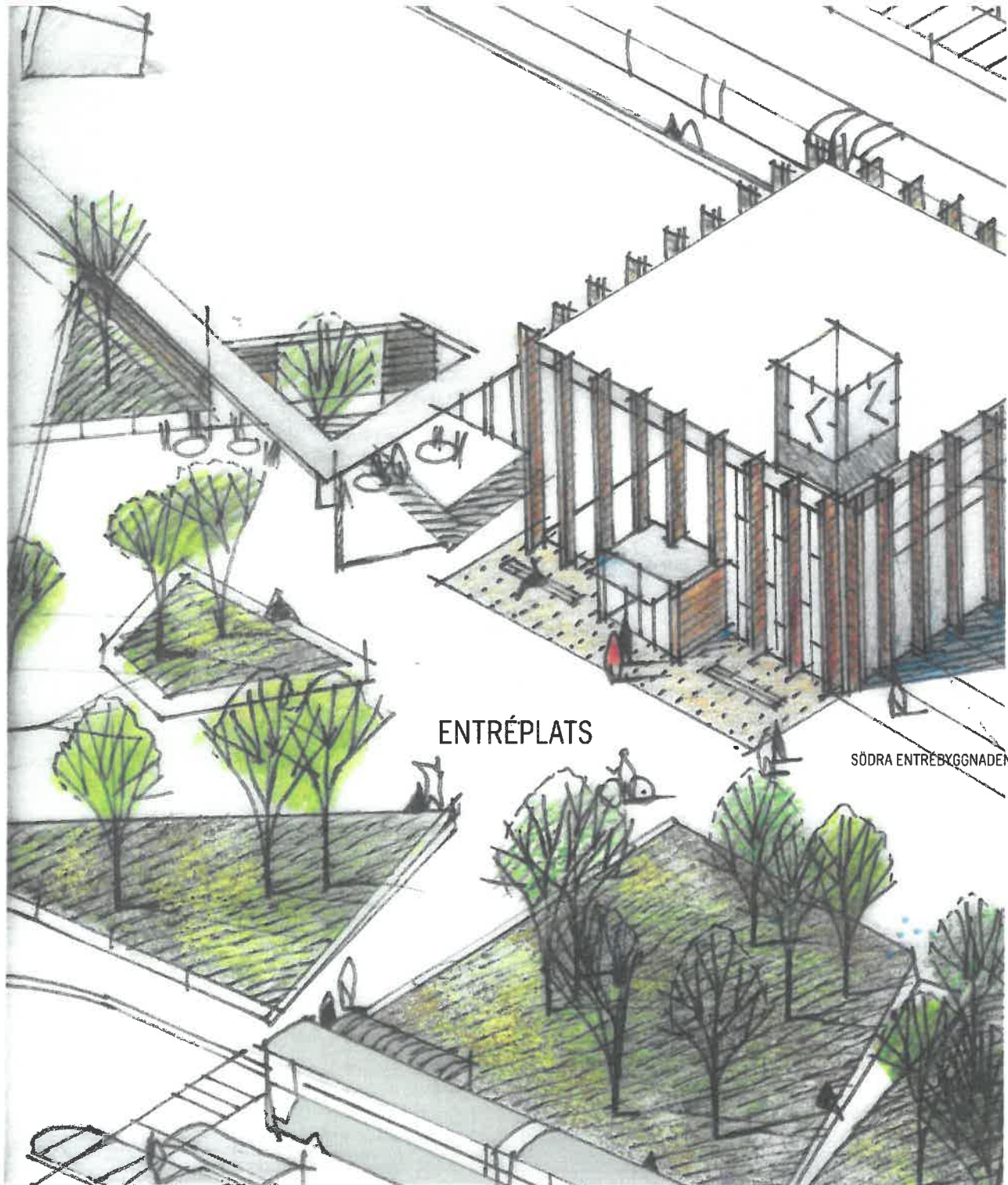
Stadsbussterminalen lokaliseras i bästa läge närmast stråket mot stadens centrum och i direkt anslutning mot entrébyggnad och bussterminal. Stadsbussterminalen utformas som fyra parallella längsuppställningar som enkelriktas från öster till väster. Längs varje uppställning ryms två bussar vilket ger två hållplatslägen gånger fyra, dvs totalt 8 stycken hållplatslägen. Respektive hållplatsperrong nås via två genomgående passager.

Referensbilder, skärmtak med undersida träribbor, exempel från busshållplatser, Jönköping SWECO Architects





Referensbilder, exempel på cykelparkering med skärmtak och murar som avgränsar



ENTRÉPLATS

SÖDRA ENTRÉBYGGNADEN

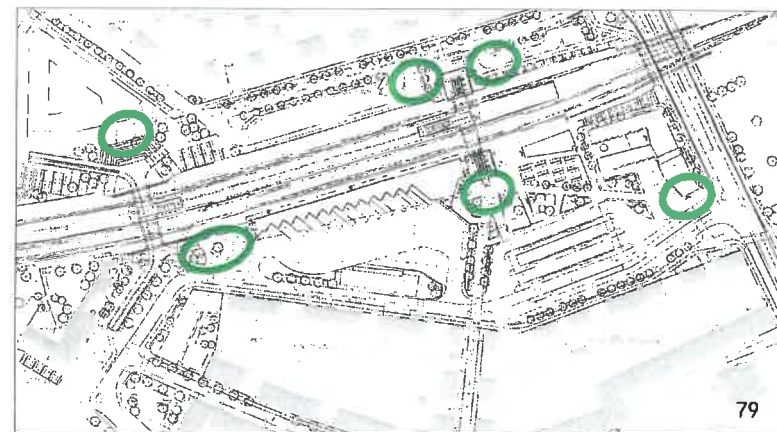
ENTRÉPLATSER/TORG

Som en viktig utgångspunkt i att skapa trivsamt offentlig miljö i enlighet med medborgardialogen så planeras ett flertal entréplatser som små minitorg.

Entréplatserna kopplar till stråken och resenärströmmarna som goda orienteringspunkter.

Entréplatserna bör ges samma karaktär avseende materialval och beläggning. Slät naturstensbeläggning kombineras med rött marktegel på olika sätt. Bearbetningsgraden och detaljeringen är som högst vid entrébyggnaderna.

Entréplatserna/torgen ger plats för uteserveringar, sittplatser och informationssystem men inte fordonstrafik utan tillstånd eller torghandel.



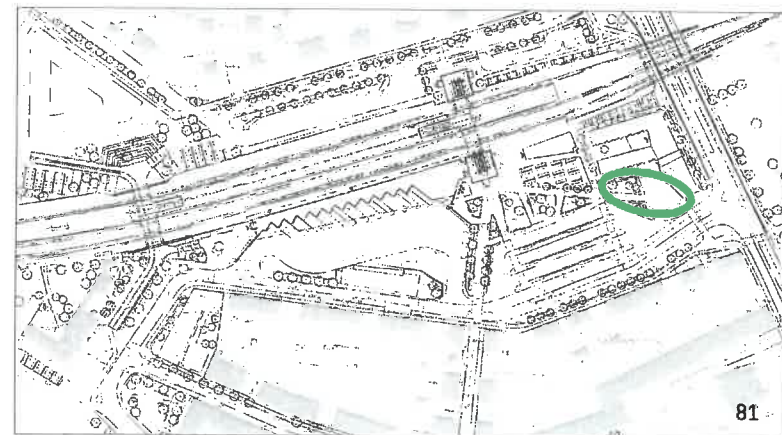


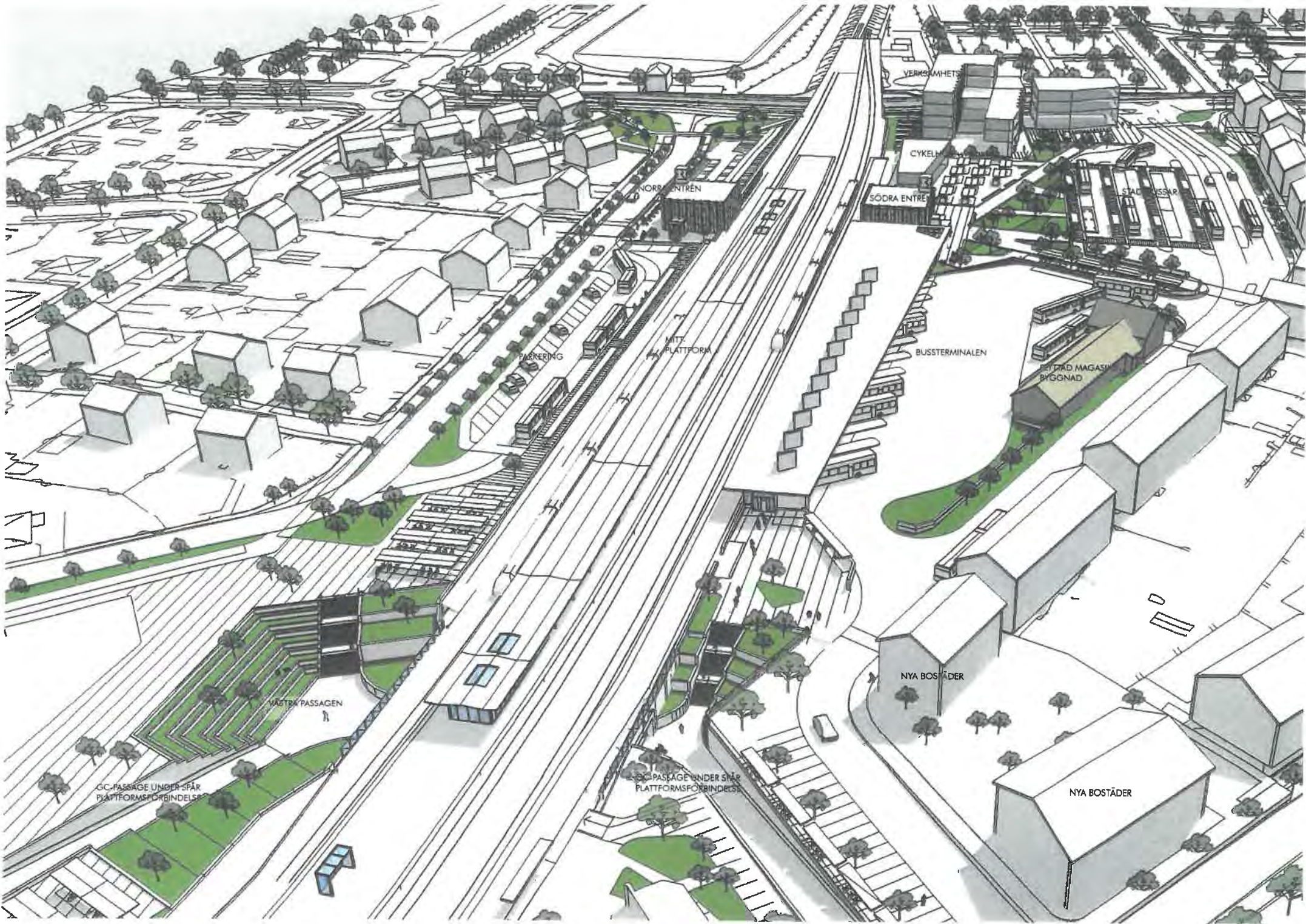
ENTRÉPLATS/ANGÖRINGS
TORG



ENTRÉPLATSER/TORG

Referensbilder, exempel på trädplanteringar underbelysta, gräsytor med kantsten och markbeläggning av smågatsten





NORR ENTRÉN

SÖDRA ENTRÉN

MITT PLATTFORM

PARKERING

BUSSTERMINALEN

STADSMAGASIN BYGGNAD

VÄSTRA PASSAGEN

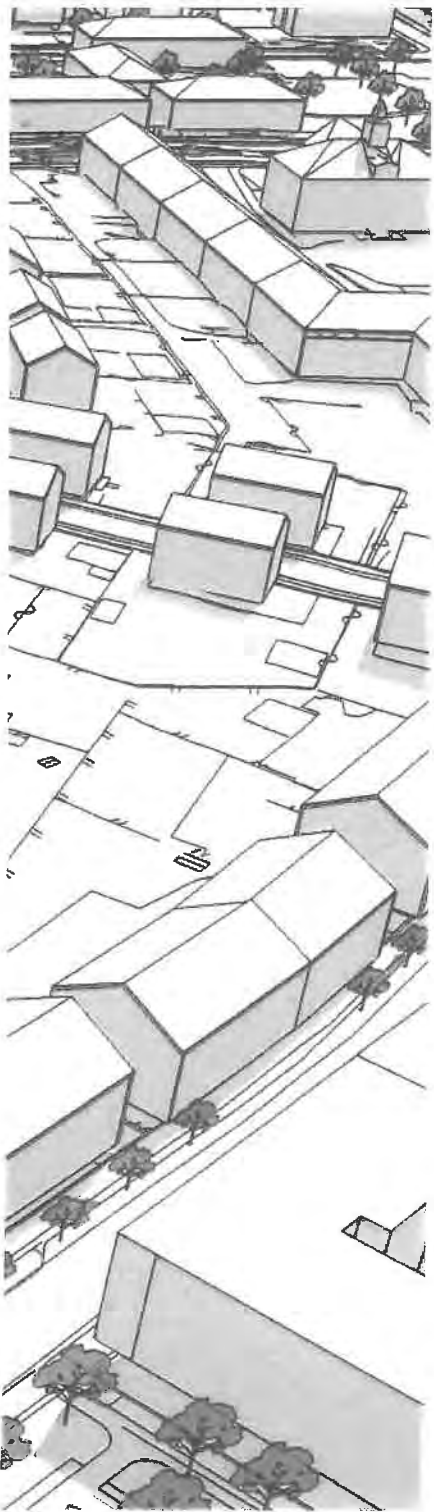
NYA BOSTÄDER

ÖSTRA PASSAGEN UNDER SPÅR
PLATTFORMSFÖRBINDELSEN

ÖSTRA PASSAGEN UNDER SPÅR
PLATTFORMSFÖRBINDELSEN

NYA BOSTÄDER

ÖVERSIKTSPLAN OCH PERSPEKTIV FRÅN VÄSTER



FUNKTION OCH INNEHÅLL

Funktionskartläggning

Följande funktioner för resecentrum har varit dimensionerande för planeringen.
Funktionskartläggning okt 2017 Prognosår 2040

Trafik

Funktion	Antal	Enhet
Antal resenärer totalt	21 900	antal/vardagsdygn
Regiontåg	38	antal/vardagsdygn
Plattformsförbindelse sidoplattform	4	st
Plattformsförbindelse mittplattform	2	st
Bussrörelser	900	antal/vardagsdygn
Landsbygds- och regionbusstrafik	21	linjer
Landsbygds- och regionbusstrafik	11+1	st dockningsplatser
Uppställningsplatser Buss	5	st
Stadstrafik	3+2	linjer
Stadstrafik ledbuss hållplats	6+2	st samnyttjas med servicelinjer
Taxiplatser	5	st samnyttjas med färdtjänst
Angöring Hämta/Lämna	10	st norra sidan
Angöring Hämta/Lämna	5	st södra sidan
Kortidsparkering	20	st norra sidan
Pendelparkering	130	st norra sidan
Cykelparkering	1500	st

Utformningsstandard trafik, sektionmått ombyggnad

Separerad cykelbana dubbelriktad	2,50 m (Lokalt smalare på Brunnsgatan utmed Kyrkogården)
Separerad gångbana	2,00 m (Lokalt smalare på Brunnsgatan utmed Kyrkogården)
Gång/Cykel stråk inom Resecentrum	5,00 m
Körfält	3,25 m
Busstar hållplats	3,25 m
Busshållplats	2,80 m

Nuläge

Kombinerad Gång och Cykelväg variera mellan 2,6-3,2 m
Kombinerad Gång och Cykelväg variera mellan 2,6-3,2 m
Varierande Körfältsbredd kantstentill kansten mellan 4,5-5,5 m

Övriga funktioner

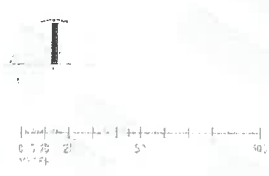
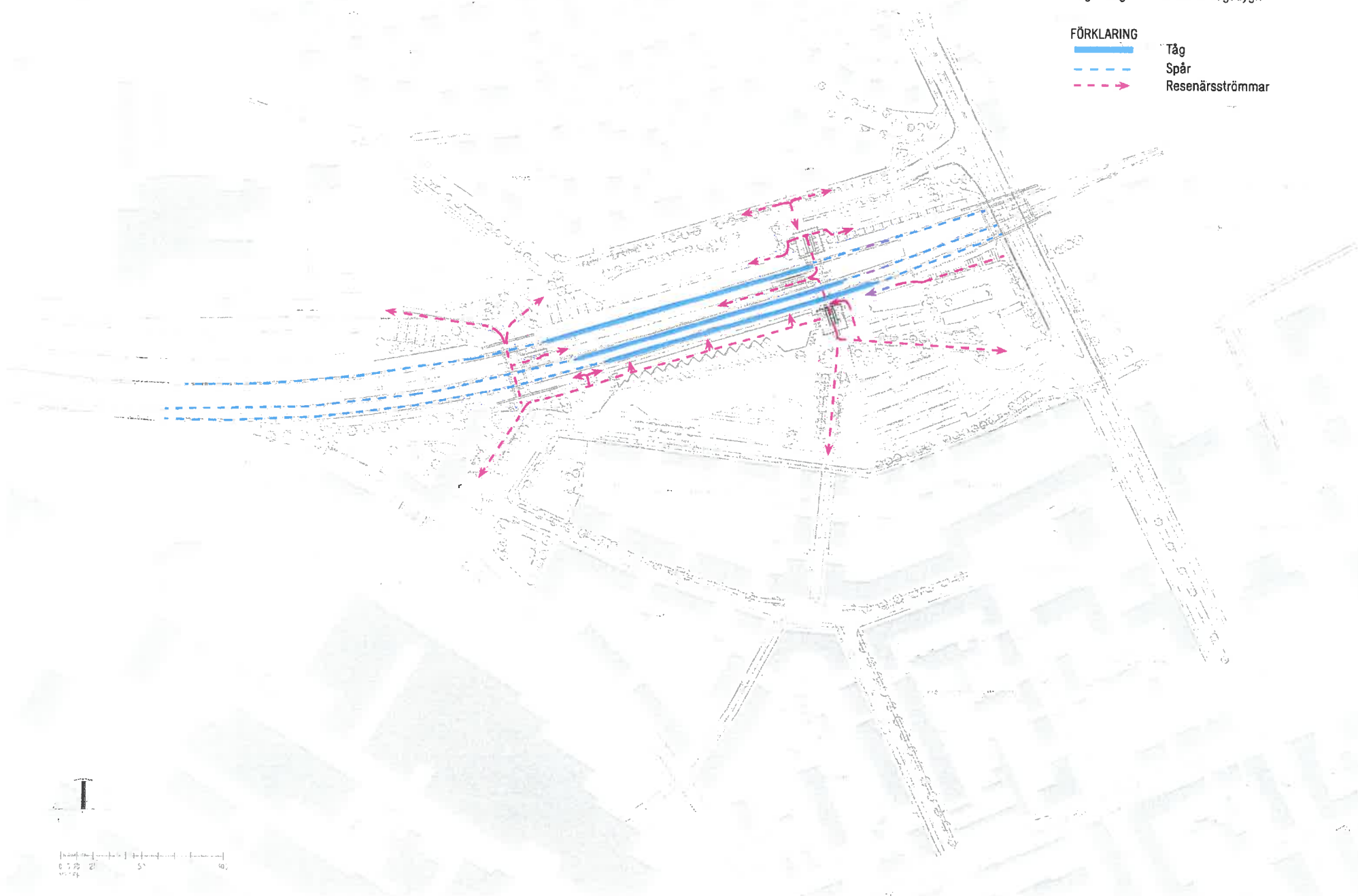
Funktion	Placering
Kafé	Regionbussterminal, Verksamhetshuset, Gamla stationen
Typ Pressbyrå	Regionbussterminal
Apotek	Regionbussterminal
Restaurang	Verksamhetshuset, Gamla Stationen
Kontor	Verksamhetshuset, Godsmagasinet, Gamla Stationen
Cykelcentrum	Cykelcentrum
Hotell	Verksamhetshuset
Mindre butik	Verksamhetshuset, Gamla Stationen, Godsmagasinet
Utbildning	Verksamhetshuset
Saluhall	Gamla stationen
Hantverks /ateljé	Gamla stationen, Godsmagasinet
Park för vistelse	Centralt vid södra entrén
Park för lek	Centralplan

TÅG OCH TÅGRESENÄRER

Regiontåg 38 st/vardagsdygn

FÖRKLARING

- Tåg
- Spår
- Resenärströmmar

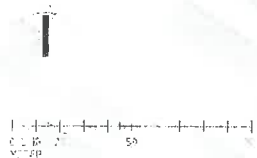
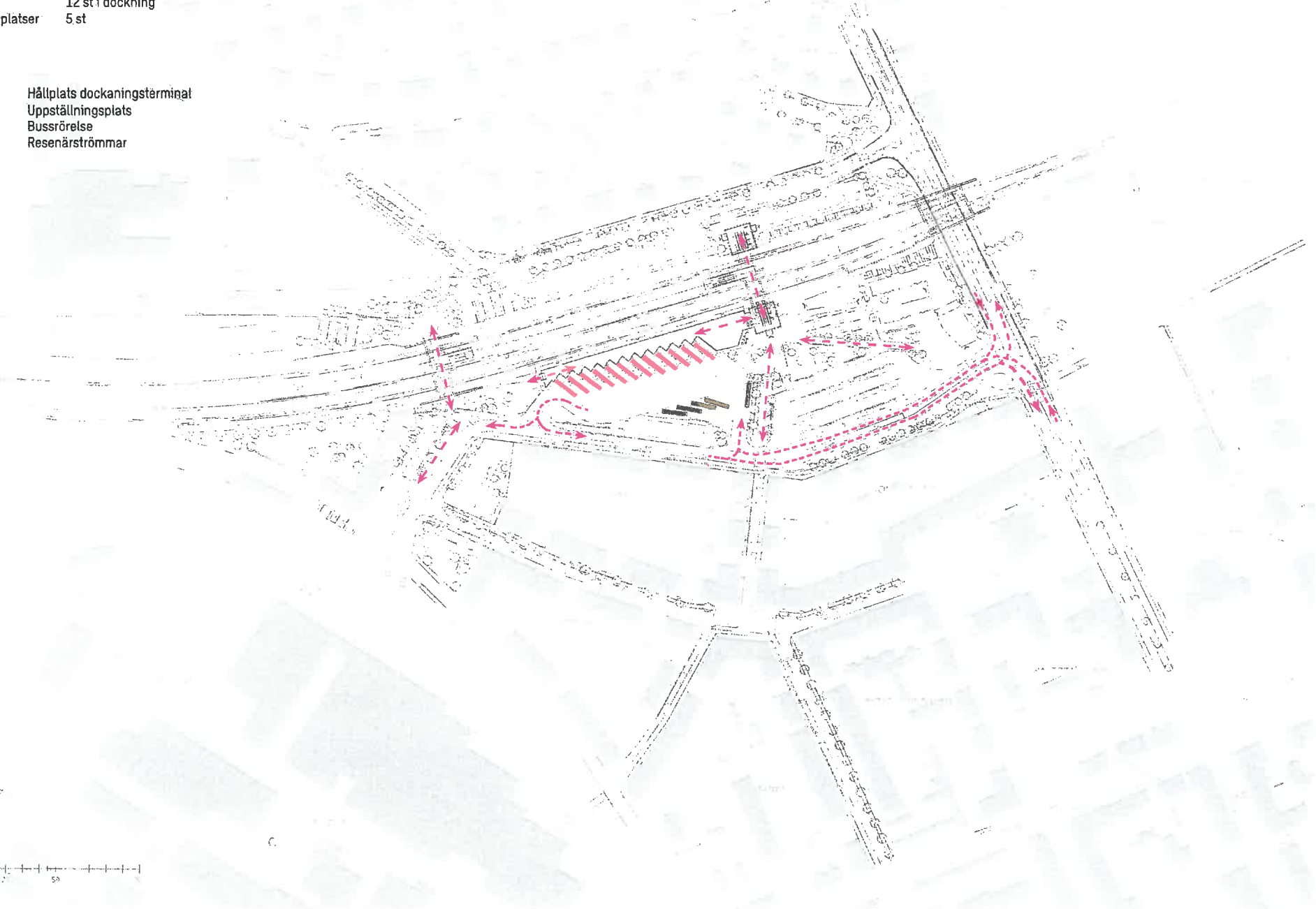


REGIONBUSSTERMINAL OCH REGIONBUSSTRAFIK

Landsbygdsbussar 21 linjer
Hållplatser 12 st i dockning
Uppställningsplatser 5 st

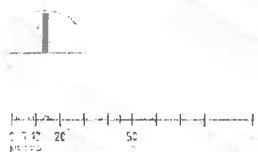
FÖRKLARING

-  Hållplats dockningsterminal
-  Uppställningsplats
-  Bussrörelse
-  Resenärströmmar



BUSS STADSTRAFIK HÅLLPLATSER

- | | |
|---|-----------------|
| Stadstrafik | 3+2 linjer |
| Stadstrafik | 8 hållplatser |
| FÖRKLARING | |
|  | Hållplats |
|  | Bussrörelse |
|  | Resenärströmmar |



ERSÄTTNINGSTRAFIK

Ersättningstrafik 4 hållplatser

FÖRKLARING

- Hållplats
- Bussrörelse
- Resenärströmmar

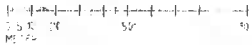


TAXI OCH FÄRDTJÄNST

Taxi 5 platser
Färdtjänst 2 platser

FÖRKLARING

 Taxiuppställning
 Färdtjänst uppställning

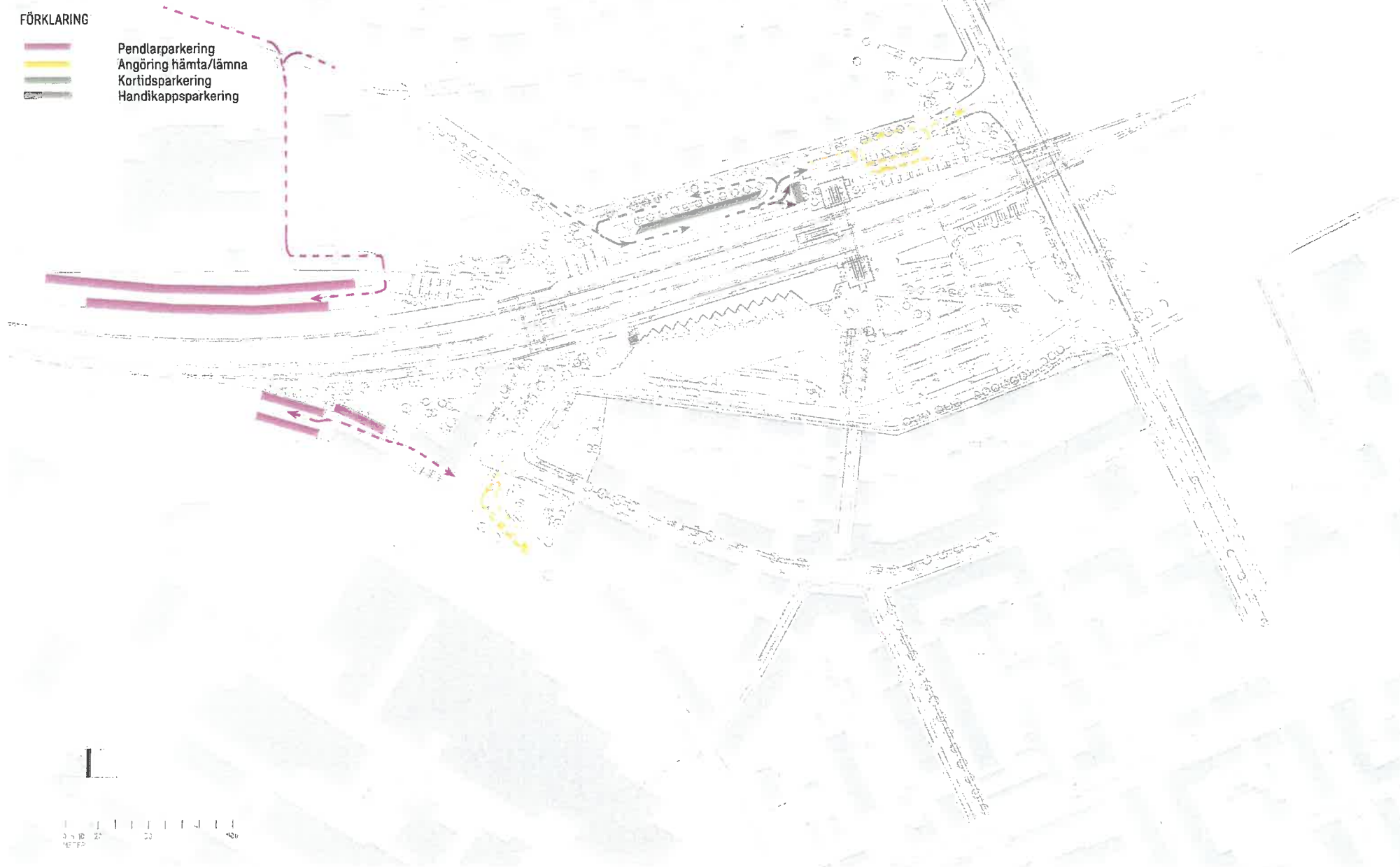


PARKERING

- Pendlarparkering 130 platser
- Angöring hämta/lämna 15 platser
- Kortidsparkering 20 platser
- Handikappsparkering 5 platser

FÖRKLARING

-  Pendlarparkering
-  Angöring hämta/lämna
-  Kortidsparkering
-  Handikappsparkering



GÅNGBANOR OCH GÅNGSTRÅK

FÖRKLARING



Gångbana







1

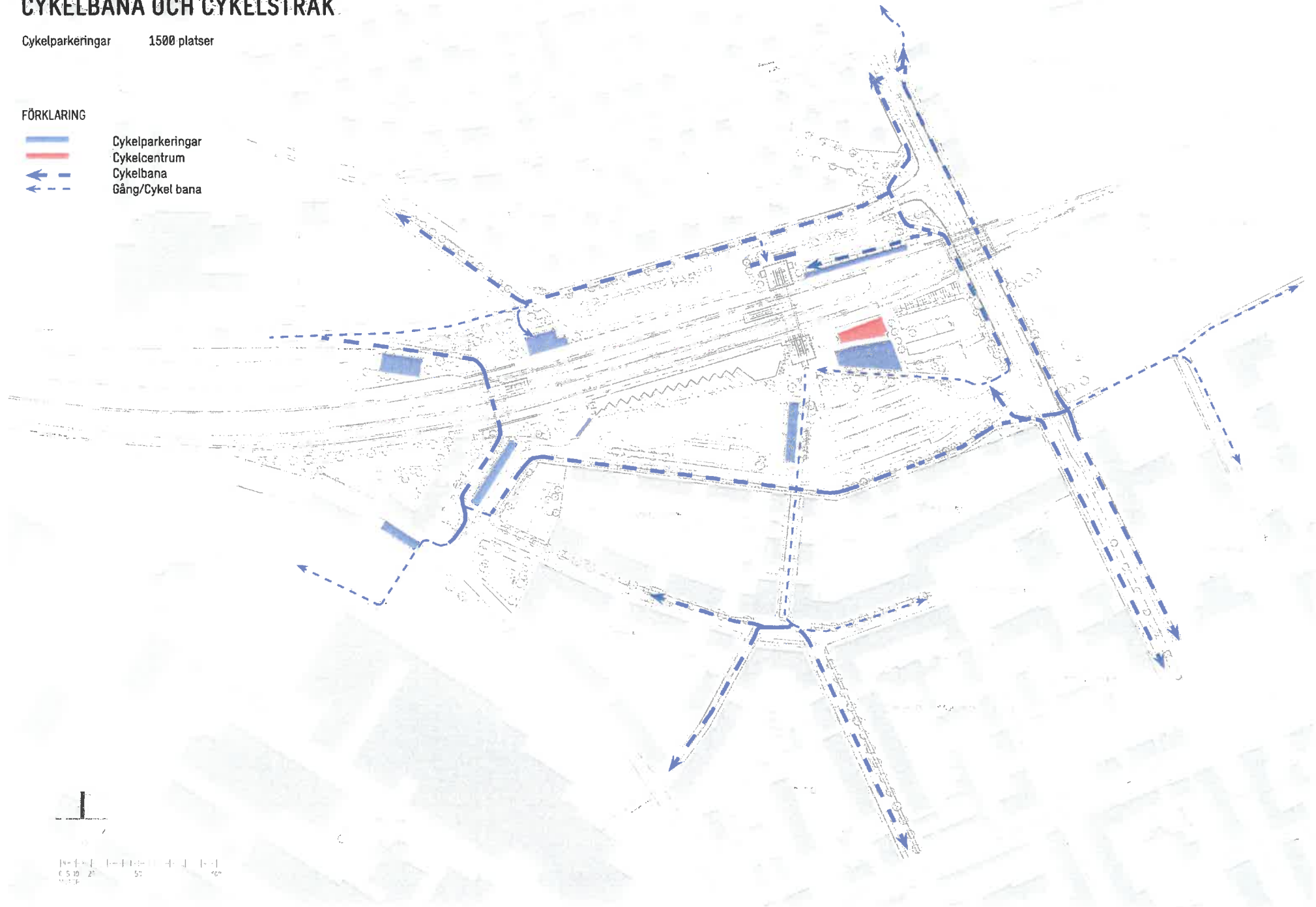
0 20 40 60 80
METER

CYKELBANA OCH CYKELSTRÅK

Cykelparkeringar 1500 platser

FÖRKLARING

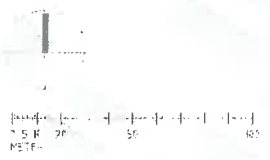
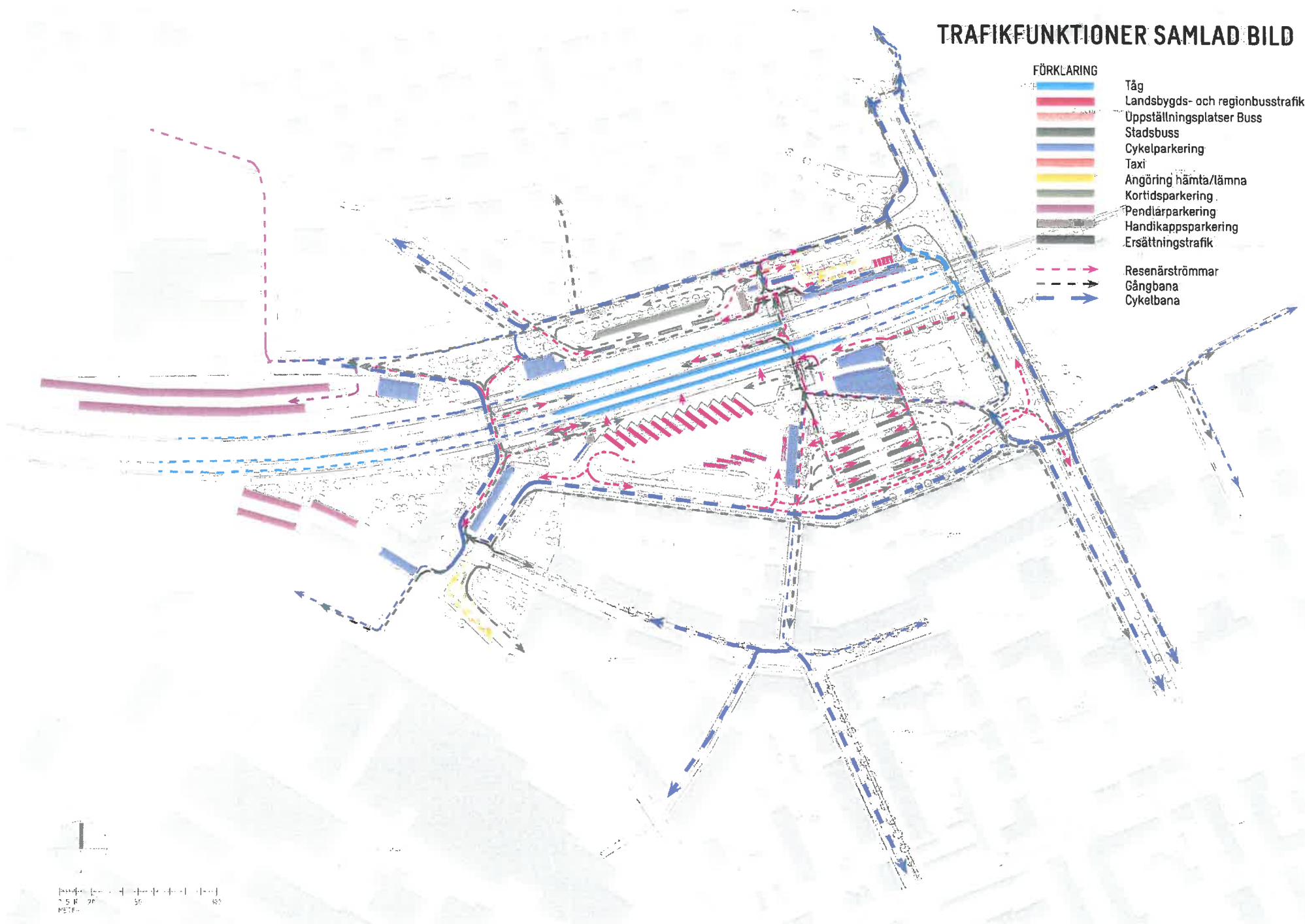
-  Cykelparkeringar
-  Cykelcentrum
-  Cykelbana
-  Gång/Cykel bana



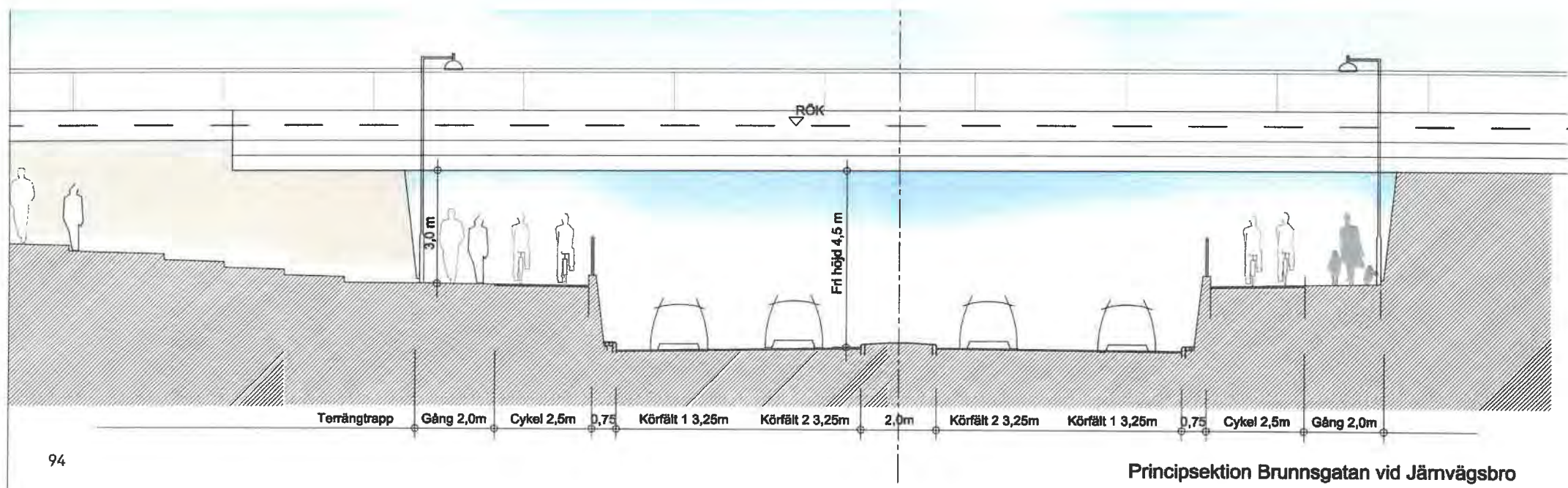
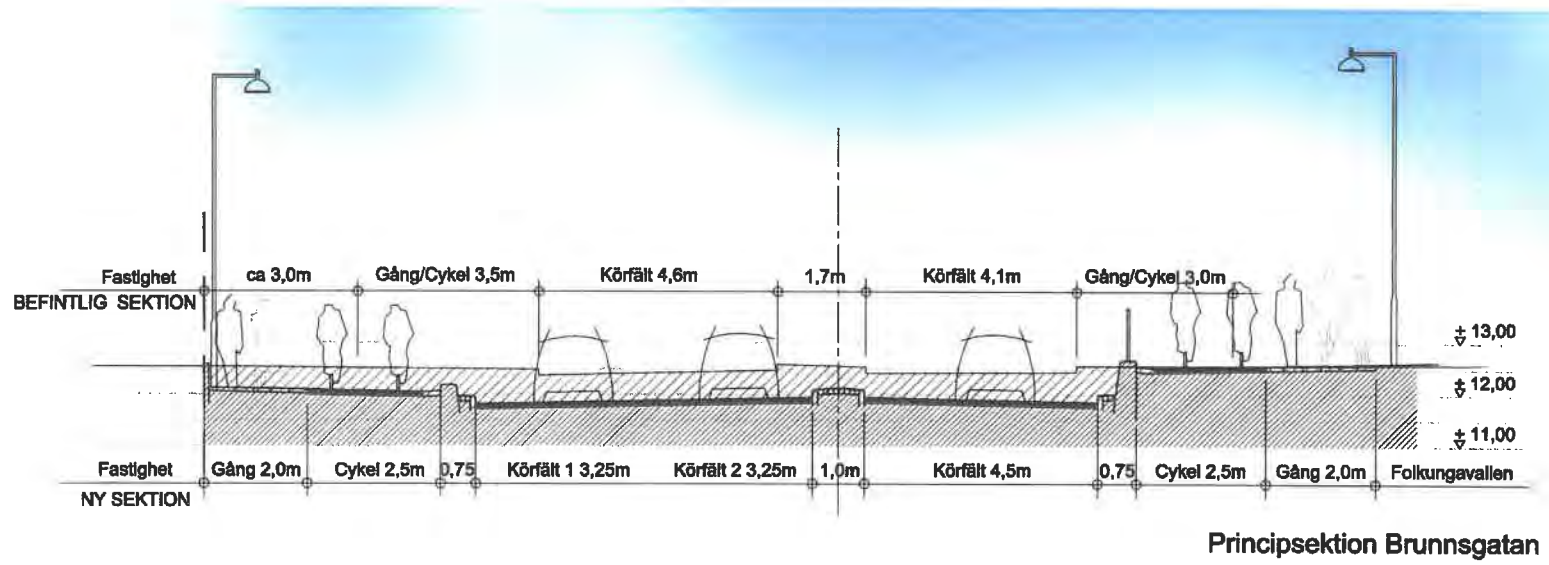
TRAFIKFUNKTIONER SAMLAD BILD

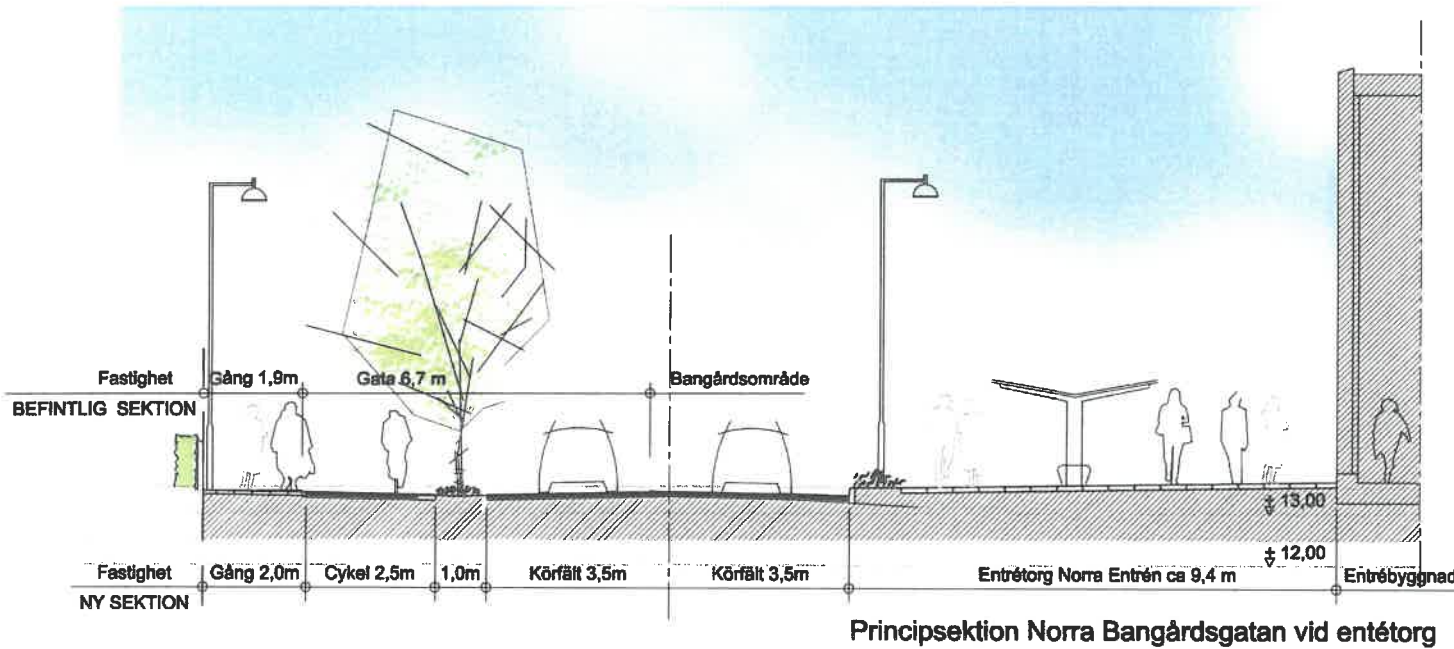
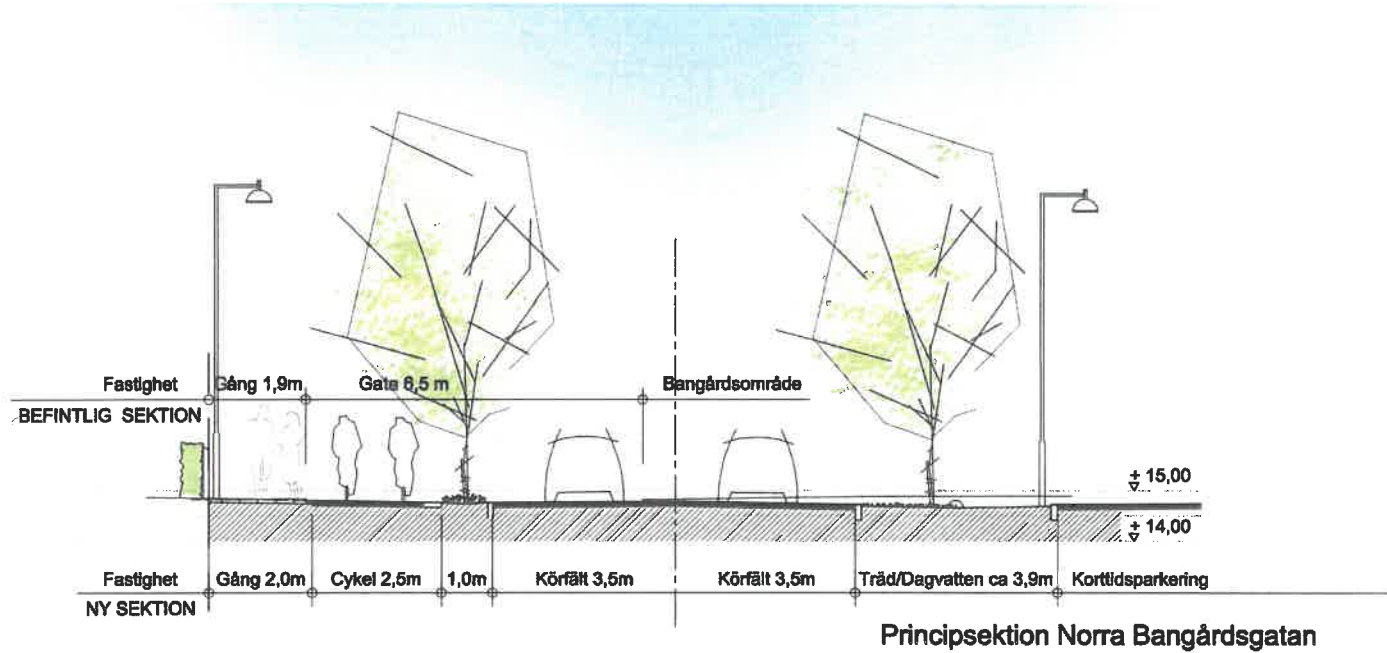
FÖRKLARING

-  Tåg
-  Landsbygds- och regionbusstrafik
-  Uppställningsplatser Buss
-  Stadsbuss
-  Cykelparkering
-  Taxi
-  Angöring hämta/lämna
-  Kortidsparkering
-  Pendlarparkering
-  Handikappsparkering
-  Ersättningstrafik
-  Resenärströmmar
-  Gångbana
-  Cykelbana

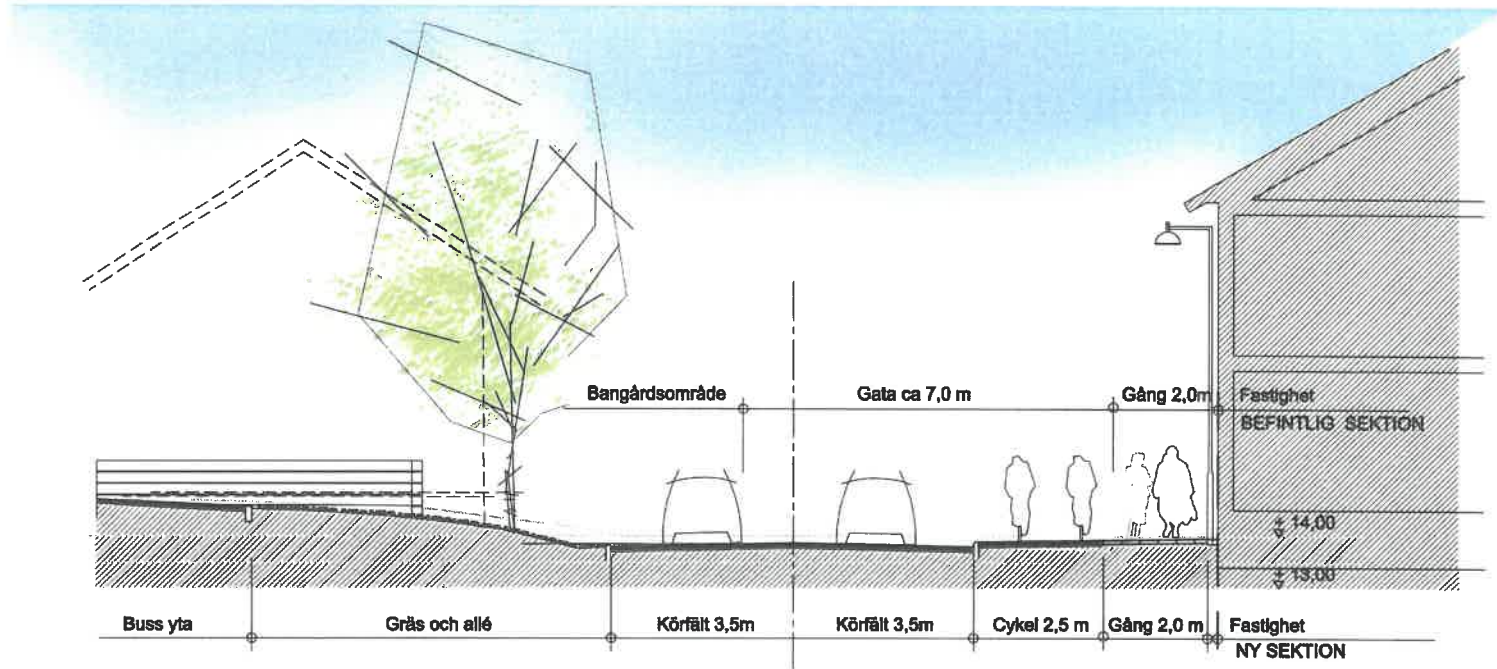


GATUSEKTION OCH GATURUM

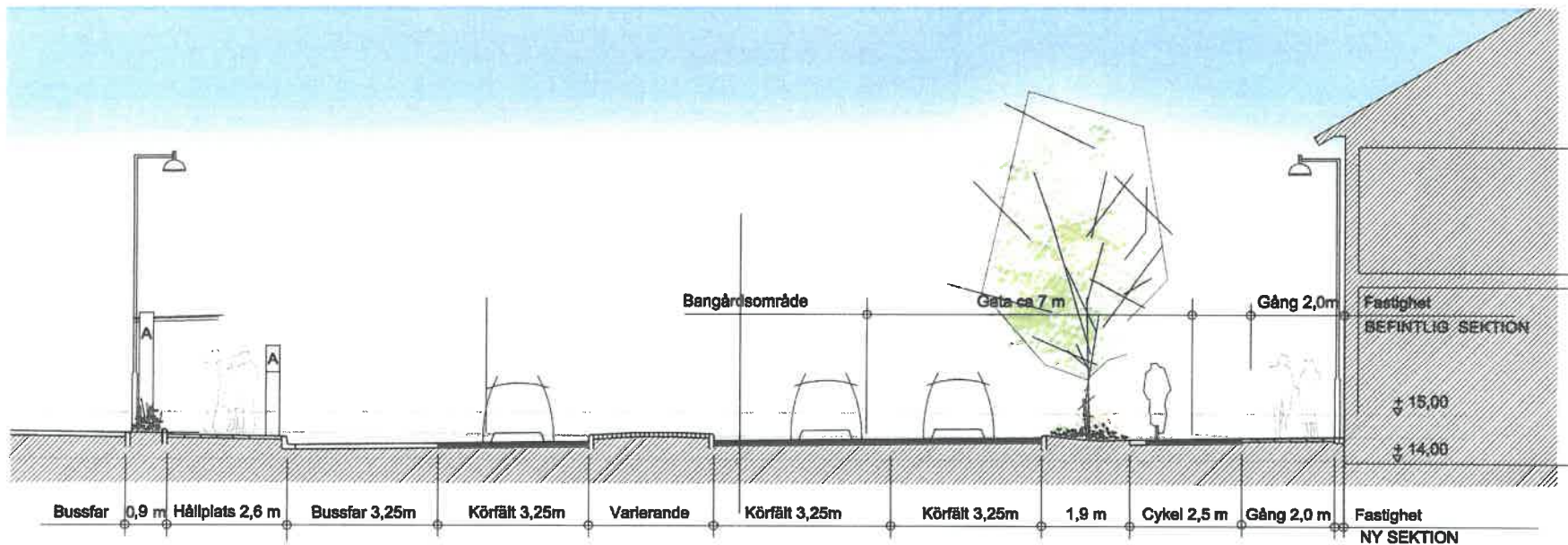




GATUSEKTION OCH GATURUM



Principsektion Södra Bangårdsgatan vid Skrivaren 12



Principsektion Södra Bangårdsgatan vid Hållplats

GATUSEKTION OCH GATURUM



SKISS NORRA BANGÅRD SGATAN

MSN §

Dnr B 2019-001195

SUNLIGHT 2 (NYTORGET 7)

Ansökan om bygglov för ändrad användning av byggnad för hotell till skollokaler

Sökande: SUNLIGHT AB
 Box 607
 611 10 NYKÖPING

En ansökan om bygglov för ändring av byggnad har lämnats in till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Ändringen avser utökning av skolans lokaler på plan 1 i samma utsträckning som tidigare beviljats på plan 2.

Lokalen används i dagsläget till festlokal för hotellet. Den föreslagna ändringen innebär att lokalen inreds till matsal samt två nya klassrum, bland annat en hemkunskapssal.

Detaljplanens bestämmelser

Platsen ligger inom detaljplanerat område, P97-3. Enligt detaljplanens bestämmelser är den berörda ytan avsedd för industri, hantverk, kontor och kultur. Avvikelsen är tidigare prövad för plan två och bedömdes då som förenlig med detaljplanens syfte och att den tillgodosåg ett allmänt intresse.

Ett grannhörande har gjorts, både via brev, annons och anslag på kommunens hemsida. Inga negativa synpunkter på förslaget har inkommit till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Lagstöd

Enligt 9 kap § 31c plan- och bygglagen kan avvikelser från detaljplanen göras efter det att genomförandetiden har gått ut för åtgärder som är förenlig med detaljplanens syfte och tillgodoser ett angeläget gemensamt behov eller ett allmänt intresse.

Motivering

Åtgärden tillgodoser ett angeläget gemensamt behov och ett allmänt intresse.

Den angränsande detaljplanen, P08/10, medger skolverksamhet tillsammans med den småindustri som bedrivs i området. Därför görs bedömningen att skolverksamheten även är förenlig med syftet i den berörda angränsande detaljplanen.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

|

|

|

MSN §

Dnr B 2019-001195

Kontrollansvarig

Michael Lindman, behörighet K

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att bevilja ansökan om bygglov för ändrad användning av byggnad för hotell till skollokaler

Avgift: 32 205 kronor**Vänta med att betala denna avgift tills ni får en separat faktura från oss****Upplysningar**

Lovet innebär inte rätt att påbörja byggnadsarbetena. Arbetena får inte påbörjas förrän Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har meddelat startbesked.

Startbesked och tekniskt samråd handläggs av byggnadsinspektör Stephanie Strömberg.

Lovet upphör att gälla om åtgärden inte påbörjas inom två år och avslutats inom fem år från den dagen beslutet fått laga kraft. En anmälan för verksamheten ska göras till kommunens miljöenhet samt livsmedelsenhet. Innan verksamhet får bedrivas i lokalerna ska båda dessa enheter ha lämnat sitt godkännande. Verksamhetsutövaren ska registrera livsmedelsanläggning till Livsmedelsenheten, enligt livsmedelslagen, senast 10 dagar innan verksamheten startar.

Bilaga:

Hur man överklagar

Beslut till:

Sökanden

Kontrollansvarig

Byggnadsinspektör

Akten

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

MSN §

Dnr B 2019-001195

Beslutet delges (9 kap 41 § Plan- och bygglagen):

Beslutet kungörs i Post- och inrikes tidningar (9 kap 41a § Plan- och bygglagen)

Meddelande om kungörelse skickas till (9 kap 41b § Plan- och bygglagen) berörda sakägare:

Högbrunn 1:13, 1:18 (MEX och Gata, Park, Hamn)

Stockrosen 11, Blåklockan 8, Backglimmen 1

2020-02-05

SUNLIGHT 2 (NYTORGET 7)

Ansökan om bygglov för ändrad användning av byggnad för hotell till skollokaler

Sökande: SUNLIGHT AB
Box 607
611 10 NYKÖPING

Beskrivning

En ansökan om bygglov för ändring av byggnad har lämnats in till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Ändringen avser utökning av skolans lokaler på plan 1 i samma utsträckning som tidigare beviljats på plan 2. Lokalen används i dagsläget till festlokal för hotellet. Den föreslagna ändringen innebär att lokalen inreds till matsal samt två nya klassrum, bland annat en hemkunskapssal.

Detaljplanens bestämmelser

Platsen ligger inom detaljplanerat område, P97-3. Enligt detaljplanens bestämmelser är den berörda ytan avsedd för industri, hantverk, kontor och kultur. Avvikelsen är tidigare prövad för plan två och bedömdes då som förenlig med detaljplanens syfte och att den tillgodosåg ett allmänt intresse.

Ett grannehörande har gjorts, både via brev, annons och anslag på kommunens hemsida. Inga negativa synpunkter på förslaget har inkommit till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Lagstöd

Enligt 9 kap § 31c plan- och bygglagen kan avvikelser från detaljplanen göras efter det att genomförandetiden har gått ut för åtgärder som är förenlig med detaljplanens syfte och tillgodoser ett angeläget gemensamt behov eller ett allmänt intresse.

Motivering

Åtgärden tillgodoser ett angeläget gemensamt behov och ett allmänt intresse.

Den angränsande detaljplanen, P08/10, medger skolverksamhet tillsammans med den småindustri som bedrivs i området. Därför gör miljö- och samhällsbyggnadsnämnden bedömningen att skolverksamheten även är förenlig med syftet i den berörda angränsande detaljplanen.

Kontrollansvarig

Michael Lindman, behörighet K

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att bevilja ansökan om bygglov för ändrad användning av byggnad för hotell till skollokaler

Anna Hesselgren
Bygglovchef



Helena Malmström
Byggnadsinspektör

Avgift: 32 205 kronor

Vänta med att betala denna avgift tills ni får en separat faktura från oss

Upplysningar

Lovet innebär inte rätt att påbörja byggnadsarbetena. Arbetena får inte påbörjas förrän Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har meddelat startbesked.

Startbesked och tekniskt samråd handläggs av byggnadsinspektör Stephanie Strömberg.

Lovet upphör att gälla om åtgärden inte påbörjas inom två år och avslutats inom fem år från den dagen beslutet fått laga kraft.

En anmälan för verksamheten ska göras till kommunens miljöenhet samt livsmedelsenhet. Innan verksamhet får bedrivas i lokalerna ska båda dessa enheter ha lämnat sitt godkännande.

Verksamhetsutövaren ska registrera livsmedelsanläggning till Livsmedelsenheten, enligt livsmedelslagen, senast 10 dagar innan verksamheten startar.

Bilaga:

Hur man överklagar

Beslut till:

Sökanden
Kontrollansvarig

Byggnadsinspektör
Akten

Beslutet delges (9 kap 41 § Plan- och bygglagen):

Beslutet kungörs i Post- och inrikes tidningar (9 kap 41a § Plan- och bygglagen)

Meddelande om kungörelse skickas till (9 kap 41b § Plan- och bygglagen) berörda sakägare:

Högbrunn 1:13, 1:18 (MEX och Gata, Park, Hamn)
Stockrosen 11, Blåklockan 8, Backglimmen 1

Bygg - Söka bygglov och andra åtgärder

Ärendenummer 191126-SHB_2018_PBL-WG25
Inskickat 2019-11-26 12:48

Välj fastighet för ditt ärende

Annan fastighet Fastighet finns inte i listan

Sök fastighet

Ange fastighetsbeteckning SUNLIGHT 2

Information om fastigheten

UUID 909a6a4a-7bfd-90ec-e040-ed8f66444c3f
Kommunkod 0480
Fnr 40022326
Fastighetsbeteckning SUNLIGHT 2
Omfattas fastigheten av detaljplan Ja
Fastighetens adress(er) NYTORGET 7

Vad ska du göra?

Välj i listan vilken typ av åtgärd du önskar göra. Ändring
Åtgärden beskriver vad du vill göra, till exempel bygga nytt eller bygga till.

Ändring av eller i befintlig byggnad

Vad avser ändringen? Ändrad användning
Beskriv ändring i fritext Önskar minska vår fest/middags lokal med 360m2 och istället bygga två klassrum och göra plats åt en större matsal.
På vilken typ av byggnad ska ändringen utföras? Annan byggnad
byggnad för hotell
Hur stor bruttoarea berörs av ändringen? 360m2

Ändring av eller i befintlig byggnad - Bilagor

Planritning i skala 1:100 Matsal, klassrum ombyggnad.pdf
Situationsplan i skala 1:400, 1:500 eller 1:1000 Karta över Sunlight.pdf

Uppgifter om kontrollansvarig

Personnummer [REDACTED]
Förnamn Michael
Efternamn Lindman
Adress Hospitalsgatan 26
Postnummer 611 32
Ort Nyköping
E-post michael.lindman@ramboll.se
Telefon +46106151470
Certifieringsnummer SC1515-12

Ansöker du som privatperson eller företag?

Ansöker du som privatperson eller företag?

Företag

Företagsuppgifter

Personnummer	[REDACTED]
Förmamn	Sunlight ab
Adress	Nytorget 7
Postnummer	611 10
Ort	Nyköping
Företagets representant	Jonas Svanberg
E-post	jonas@sunlight.se
Telefon	0734215387
Fakturamottagare	Samma uppgifter som ovan
Företagsombud (kontaktperson)	Företagsombud (kontaktperson)
Personnummer	[REDACTED]
Förmamn	Jonas
Efternamn	Svanberg
Adress	Svärta Prästbol Prästgården 1
Postnummer	611 93
Ort	Nyköping
E-post	jonas@sunlight.se
Telefon	0155 205000
Mobil	0734-215387

Övrig information

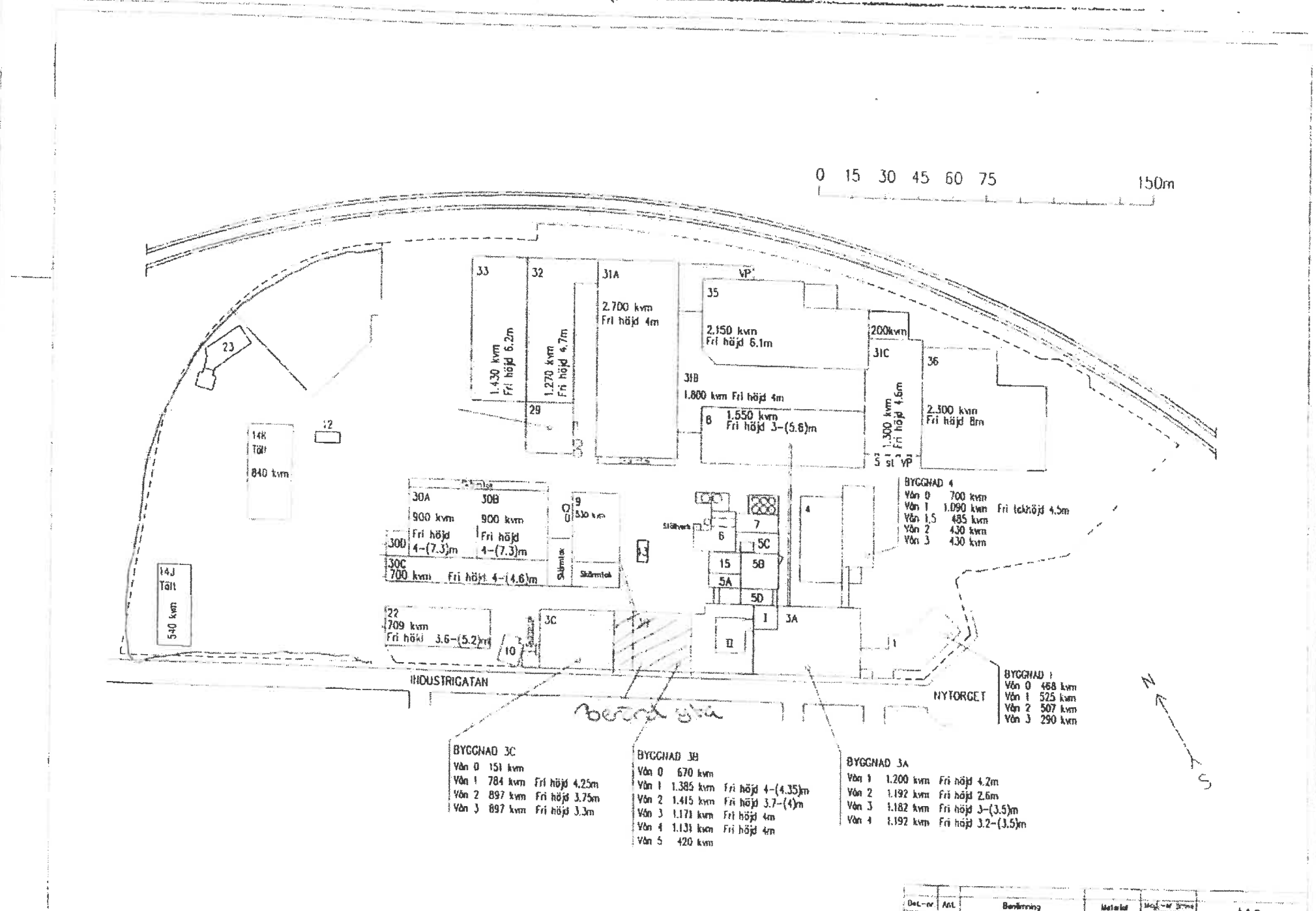
Lämna gärna övrig information, som inte framgår i ansökan/anmälan

Huvuddelen av ytan ska användas till matservering, dvs samma ändamål som idag.

Önskar Helena Malmström som handläggare.

Signeringsinformation

Ankomsttid:	2019-11-26 12:48
Signerat av:	Jonas Svanberg
Signerats med personnummer:	[REDACTED]
Utgivare:	BankID Mobile
Signatur verifierad:	2019-11-26 12:48



14K
Tält
840 kvm

14J
Tält
540 kvm

30A 900 kvm
Fri höjd 4-(7.3)m

30B 900 kvm
Fri höjd 4-(7.3)m

30C 700 kvm
Fri höjd 4-(4.6)m

22 709 kvm
Fri höjd 3.6-(5.2)m

33 1.430 kvm
Fri höjd 6.2m

32 1.270 kvm
Fri höjd 4.7m

31A 2.700 kvm
Fri höjd 4m

35 2.150 kvm
Fri höjd 6.1m

31B 1.800 kvm
Fri höjd 4m

B 1.550 kvm
Fri höjd 3-(5.6)m

200kvm

J1C

36 2.300 kvm
Fri höjd 8m

BYGGNAD 4
Vån 0 700 kvm
Vån 1 1.090 kvm
Vån 1,5 485 kvm
Vån 2 430 kvm
Vån 3 430 kvm

BYGGNAD 1
Vån 0 468 kvm
Vån 1 525 kvm
Vån 2 507 kvm
Vån 3 290 kvm

BYGGNAD 3C
Vån 0 151 kvm
Vån 1 784 kvm
Vån 2 897 kvm
Vån 3 897 kvm

BYGGNAD 3B
Vån 0 670 kvm
Vån 1 1.385 kvm
Vån 2 1.415 kvm
Vån 3 1.171 kvm
Vån 4 1.131 kvm
Vån 5 420 kvm

BYGGNAD 3A
Vån 1 1.200 kvm
Vån 2 1.192 kvm
Vån 3 1.182 kvm
Vån 4 1.192 kvm

Dec- or Kont	Ant	Benämning	Metall	Skilj- or Färd	Skilj- or Färd	Skilj- or Färd	Skilj- or Färd	Skilj- or Färd	Skilj- or Färd

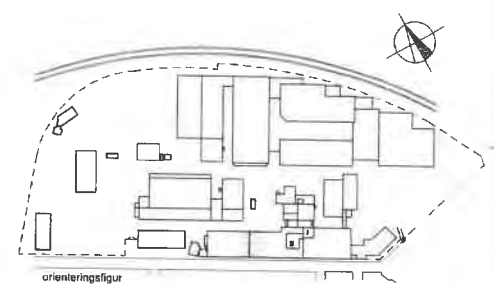
1:1000

SINLIGHT AB

SITIA TRÅNGÅR AN

73-05-20

FÖRKLARINGAR
Skiss avser invändig ombyggnad till skolöklater.
Nya väggar redovisas skräffande, bingta väggar och stonkonstruktioner är befintliga.



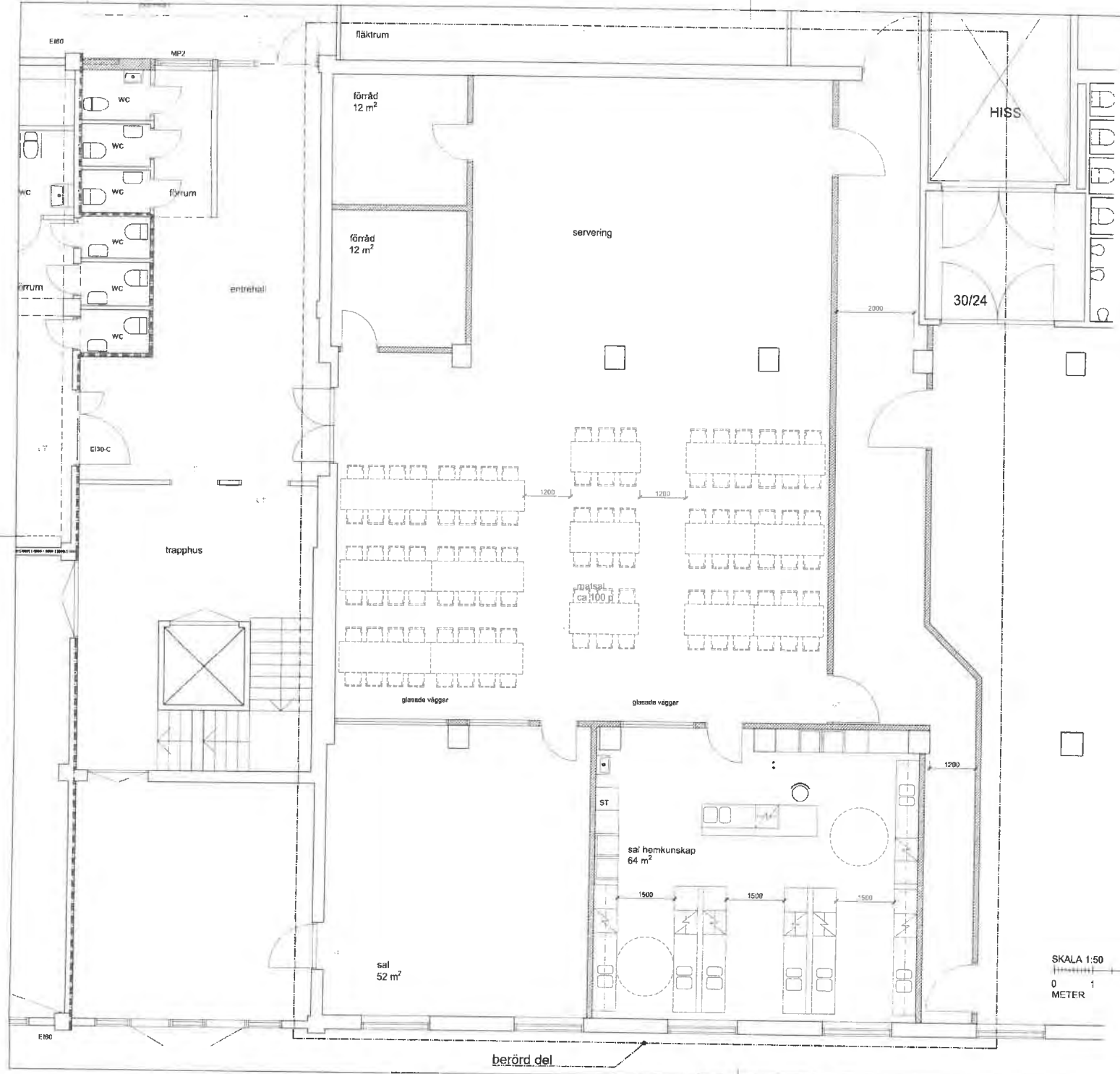
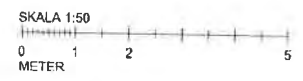
rev 2020.01.30
rev 2020.01.07
rev 2019.12.20
BYGGLOVSHANDLING
2019.11.26

Sunlight 2
Nyköpings kommun

ombyggnad av del av hus 3B
plan 1

blivande utseende

plan
skala 1:50 (A1)/1:100 (A3)



3B.A-40.1-01

Nyköpings Kommun

611 83 NYKÖPING

Granneyttrande

Ärendet avser: Ansökan om bygglov för ändrad användning av byggnad för hotell
Fastighet: SUNLIGHT 2 (NYTORGET 7)
Sökande: SUNLIGHT AB
Handläggare: Helena Malmström
Byggnadsinspektör
0155-24 82 50
bygglov@nykoping.se

Varför blir du som granne berörd

En ansökan om ändring av byggnad för utbildning har lämnats in till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Ärendet avser utökning av ytan för grundskola i samma utsträckning på plan 1 som tidigare beviljats på plan 2. Ytan som nyttjas till grundskolan är prövad som avvikelse i ett tidigare ärende B 2019-000129. Förslaget avviker från detaljplan då den berörda byggnadsdelen ligger inom område som enligt bestämmelserna inte är avsedd för utbildning. Du som berörd granne har rätt att lämna synpunkter på förslaget.

Så här yttrar du dig

Du kan ta del av ansökningshandlingarna och lämna ditt yttrande med din e-legitimation via kommunens e-tjänst – **Lämna svar vid hörande som granne/sakägare.**

Länk till e-tjänst: <https://nykoping.se/graneyttrande/>.

Ditt yttrande ska vara inlämnat till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden senast **2020-01-09**.

Även om du inte har någon erinran är vi tacksamma om du svarar så snart som möjligt. Det underlättar för sökanden att få sin ansökan snabbt behandlad.

Enligt plan- och bygglagen 9 kap. 25 § ska berörda grannar, kända sakägare och andra berörda ges tillfälle att yttra sig över ansökningar som avviker från gällande detaljplan eller som utförs i ett område som inte omfattas av detaljplan. Yttrandena utgör en del av det underlag som ligger till grund för Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut.

Om du inte har e-legitimation eller har frågor gällande e-tjänsten är du välkommen att kontakta Bygglovenheten på telefonnummer 0155-24 82 50 eller bygglov@nykoping.se

Med vänlig hälsning

Helena Malmström
Byggnadsinspektör

Nyköpings Kommun

611 83 NYKÖPING

Granneyttrande

Ärendet avser: Ansökan om bygglov för ändrad användning av byggnad för hotell
Fastighet: SUNLIGHT 2 (NYTORGET 7)
Sökande: SUNLIGHT AB
Handläggare: Helena Malmström
Byggnadsinspektör
0155-24 82 50
bygglov@nykoping.se

Varför blir du som granne berörd

En ansökan om ändring av byggnad för utbildning har lämnats in till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Ärendet avser utökning av ytan för grundskola i samma utsträckning på plan 1 som tidigare beviljats på plan 2. Ytan som nyttjas till grundskolan är prövad som avvikelser i ett tidigare ärende B 2019-000129. Förslaget avviker från detaljplan då den berörda byggnadsdelen ligger inom område som enligt bestämmelserna inte är avsedd för utbildning. Du som berörd granne har rätt att lämna synpunkter på förslaget.

Så här yttrar du dig

Du kan ta del av ansökningshandlingarna och lämna ditt yttrande med din e-legitimation via kommunens e-tjänst – **Lämna svar vid hörande som granne/sakägare**.

Länk till e-tjänst: <https://nykoping.se/granneyttrande/>.

Ditt yttrande ska vara inlämnat till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden senast **2020-01-09**.

Även om du inte har någon erinran är vi tacksamma om du svarar så snart som möjligt. Det underlättar för sökanden att få sin ansökan snabbt behandlad.

Enligt plan- och bygglagen 9 kap. 25 § ska berörda grannar, kända sakägare och andra berörda ges tillfälle att yttra sig över ansökningar som avviker från gällande detaljplan eller som utförs i ett område som inte omfattas av detaljplan. Yttrandena utgör en del av det underlag som ligger till grund för Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut.

Om du inte har e-legitimation eller har frågor gällande e-tjänsten är du välkommen att kontakta Bygglovenheten på telefonnummer 0155-24 82 50 eller bygglov@nykoping.se

Med vänlig hälsning

Helena Malmström
Byggnadsinspektör

Nyköpings Kommun

611 83 NYKÖPING

Granneyttrande

Ärendet avser: Ansökan om bygglov för ändrad användning av byggnad för hotell
Fastighet: SUNLIGHT 2 (NYTORGET 7)
Sökande: SUNLIGHT AB
Handläggare: Helena Malmström
Byggnadsinspektör
0155-24 82 50
bygglov@nykoping.se

Varför blir du som granne berörd

En ansökan om ändring av byggnad för utbildning har lämnats in till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Ärendet avser utökning av ytan för grundskola i samma utsträckning på plan 1 som tidigare beviljats på plan 2. Ytan som nyttjas till grundskolan är prövad som avvikelse i ett tidigare ärende B 2019-000129. Förslaget avviker från detaljplan då den berörda byggnadsdelen ligger inom område som enligt bestämmelserna inte är avsedd för utbildning. Du som berörd granne har rätt att lämna synpunkter på förslaget.

Så här yttrar du dig

Du kan ta del av ansökningshandlingarna och lämna ditt yttrande med din e-legitimation via kommunens e-tjänst – **Lämna svar vid hörande som granne/sakägare**.
Länk till e-tjänst: <https://nykoping.se/granneyttrande/>.

Ditt yttrande ska vara inlämnat till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden senast **2020-01-09**.

Även om du inte har någon erinran är vi tacksamma om du svarar så snart som möjligt. Det underlättar för sökanden att få sin ansökan snabbt behandlad.

Enligt plan- och bygglagen 9 kap. 25 § ska berörda grannar, kända sakägare och andra berörda ges tillfälle att yttra sig över ansökningar som avviker från gällande detaljplan eller som utförs i ett område som inte omfattas av detaljplan. Yttrandena utgör en del av det underlag som ligger till grund för Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut.

Om du inte har e-legitimation eller har frågor gällande e-tjänsten är du välkommen att kontakta Bygglovenheten på telefonnummer 0155-24 82 50 eller bygglov@nykoping.se

Med vänlig hälsning

Helena Malmström
Byggnadsinspektör

S:ta Anna Katolska församling
Nytorget 5
611 38 NYKÖPING

Granneyttrande

Ärendet avser: Ansökan om bygglov för ändrad användning av byggnad för hotell
Fastighet: SUNLIGHT 2 (NYTORGET 7)
Sökande: SUNLIGHT AB
Handläggare: Helena Malmström
Byggnadsinspektör
0155-24 82 50
bygglov@nykoping.se

Varför blir du som granne berörd

En ansökan om ändring av byggnad för utbildning har lämnats in till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Ärendet avser utökning av ytan för grundskola i samma utsträckning på plan 1 som tidigare beviljats på plan 2. Ytan som nyttjas till grundskolan är prövad som avvikelse i ett tidigare ärende B 2019-000129. Förslaget avviker från detaljplan då den berörda byggnadsdelen ligger inom område som enligt bestämmelserna inte är avsedd för utbildning. Du som berörd granne har rätt att lämna synpunkter på förslaget.

Så här yttrar du dig

Du kan ta del av ansökningshandlingarna och lämna ditt yttrande med din e-legitimation via kommunens e-tjänst – **Lämna svar vid hörande som granne/sakägare**.

Länk till e-tjänst: <https://nykoping.se/granneyttrande/>.

Ditt yttrande ska vara inlämnat till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden senast **2020-01-09**.

Även om du inte har någon erinran är vi tacksamma om du svarar så snart som möjligt. Det underlättar för sökanden att få sin ansökan snabbt behandlad.

Enligt plan- och bygglagen 9 kap. 25 § ska berörda grannar, kända sakägare och andra berörda ges tillfälle att yttra sig över ansökningar som avviker från gällande detaljplan eller som utförs i ett område som inte omfattas av detaljplan. Yttrandena utgör en del av det underlag som ligger till grund för Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut.

Om du inte har e-legitimation eller har frågor gällande e-tjänsten är du välkommen att kontakta Bygglovenheten på telefonnummer 0155-24 82 50 eller bygglov@nykoping.se

Med vänlig hälsning

Helena Malmström
Byggnadsinspektör

Fredrik Wärnsberg
Guldsmedsgatan 8
611 38 NYKÖPING

Granneyttrande

Ärendet avser: Ansökan om bygglov för ändrad användning av byggnad för hotell
Fastighet: SUNLIGHT 2 (NYTORGET 7)
Sökande: SUNLIGHT AB
Handläggare: Helena Malmström
Byggnadsinspektör
0155-24 82 50
bygglov@nykoping.se

Varför blir du som granne berörd

En ansökan om ändring av byggnad för utbildning har lämnats in till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Ärendet avser utökning av ytan för grundskola i samma utsträckning på plan 1 som tidigare beviljats på plan 2. Ytan som nyttjas till grundskolan är prövad som avvikelse i ett tidigare ärende B 2019-000129. Förslaget avviker från detaljplan då den berörda byggnadsdelen ligger inom område som enligt bestämmelserna inte är avsedd för utbildning. Du som berörd granne har rätt att lämna synpunkter på förslaget.

Så här yttrar du dig

Du kan ta del av ansökningshandlingarna och lämna ditt yttrande med din e-legitimation via kommunens e-tjänst – **Lämna svar vid hörande som granne/sakägare**.
Länk till e-tjänst: <https://nykoping.se/granneyttrande/>.

Ditt yttrande ska vara inlämnat till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden senast **2020-01-09**.

Även om du inte har någon erinran är vi tacksamma om du svarar så snart som möjligt. Det underlättar för sökanden att få sin ansökan snabbt behandlad.

Enligt plan- och bygglagen 9 kap. 25 § ska berörda grannar, kända sakägare och andra berörda ges tillfälle att yttra sig över ansökningar som avviker från gällande detaljplan eller som utförs i ett område som inte omfattas av detaljplan. Yttrandena utgör en del av det underlag som ligger till grund för Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut.

Om du inte har e-legitimation eller har frågor gällande e-tjänsten är du välkommen att kontakta Bygglovenheten på telefonnummer 0155-24 82 50 eller bygglov@nykoping.se

Med vänlig hälsning

Helena Malmström
Byggnadsinspektör

Tina Eriksson
Guldsmedsgatan 8
611 38 NYKÖPING

Granneyttrande

Ärendet avser: Ansökan om bygglov för ändrad användning av byggnad för hotell
Fastighet: SUNLIGHT 2 (NYTORGET 7)
Sökande: SUNLIGHT AB
Handläggare: Helena Malmström
Byggnadsinspektör
0155-24 82 50
bygglov@nykoping.se

Varför blir du som granne berörd

En ansökan om ändring av byggnad för utbildning har lämnats in till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Ärendet avser utökning av ytan för grundskola i samma utsträckning på plan 1 som tidigare beviljats på plan 2. Ytan som nyttjas till grundskolan är prövad som avvikelser i ett tidigare ärende B 2019-000129. Förslaget avviker från detaljplan då den berörda byggnadsdelen ligger inom område som enligt bestämmelserna inte är avsedd för utbildning. Du som berörd granne har rätt att lämna synpunkter på förslaget.

Så här yttrar du dig

Du kan ta del av ansökningshandlingarna och lämna ditt yttrande med din e-legitimation via kommunens e-tjänst – **Lämna svar vid hörande som granne/sakägare**.
Länk till e-tjänst: <https://nykoping.se/granneyttrande/>.

Ditt yttrande ska vara inlämnat till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden senast **2020-01-09**.

Även om du inte har någon erinran är vi tacksamma om du svarar så snart som möjligt. Det underlättar för sökanden att få sin ansökan snabbt behandlad.

Enligt plan- och bygglagen 9 kap. 25 § ska berörda grannar, kända sakägare och andra berörda ges tillfälle att yttra sig över ansökningar som avviker från gällande detaljplan eller som utförs i ett område som inte omfattas av detaljplan. Yttrandena utgör en del av det underlag som ligger till grund för Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut.

Om du inte har e-legitimation eller har frågor gällande e-tjänsten är du välkommen att kontakta Bygglovenheten på telefonnummer 0155-24 82 50 eller bygglov@nykoping.se

Med vänlig hälsning

Helena Malmström
Byggnadsinspektör

Fastighets AB Nyköping Rosen
C/o Landia AB Box 5387
102 49 STOCKHOLM

Granneyttrande

Ärendet avser: Ansökan om bygglov för ändrad användning av byggnad för hotell
Fastighet: SUNLIGHT 2 (NYTORGET 7)
Sökande: SUNLIGHT AB
Handläggare: Helena Malmström
Byggnadsinspektör
0155-24 82 50
bygglov@nykoping.se

Varför blir du som granne berörd

En ansökan om ändring av byggnad för utbildning har lämnats in till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Ärendet avser utökning av ytan för grundskola i samma utsträckning på plan 1 som tidigare beviljats på plan 2. Ytan som nyttjas till grundskolan är prövad som avvikelse i ett tidigare ärende B 2019-000129. Förslaget avviker från detaljplan då den berörda byggnadsdelen ligger inom område som enligt bestämmelserna inte är avsedd för utbildning. Du som berörd granne har rätt att lämna synpunkter på förslaget.

Så här yttrar du dig

Du kan ta del av ansökningshandlingarna och lämna ditt yttrande med din e-legitimation via kommunens e-tjänst – **Lämna svar vid hörande som granne/sakägare**.
Länk till e-tjänst: <https://nykoping.se/granneyttrande/>.

Ditt yttrande ska vara inlämnat till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden senast **2020-01-09**.

Även om du inte har någon erinran är vi tacksamma om du svarar så snart som möjligt. Det underlättar för sökanden att få sin ansökan snabbt behandlad.

Enligt plan- och bygglagen 9 kap. 25 § ska berörda grannar, kända sakägare och andra berörda ges tillfälle att yttra sig över ansökningar som avviker från gällande detaljplan eller som utförs i ett område som inte omfattas av detaljplan. Yttrandena utgör en del av det underlag som ligger till grund för Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut.

Om du inte har e-legitimation eller har frågor gällande e-tjänsten är du välkommen att kontakta Bygglovenheten på telefonnummer 0155-24 82 50 eller bygglov@nykoping.se

Med vänlig hälsning

Helena Malmström
Byggnadsinspektör

Vattenfall Eldistribution AB
Ru 2560
169 92 STOCKHOLM

Granneyttrande

Ärendet avser: Ansökan om bygglov för ändrad användning av byggnad för hotell
Fastighet: SUNLIGHT 2 (NYTORGET 7)
Sökande: SUNLIGHT AB
Handläggare: Helena Malmström
Byggnadsinspektör
0155-24 82 50
bygglov@nykoping.se

Varför blir du som granne berörd

En ansökan om ändring av byggnad för utbildning har lämnats in till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Ärendet avser utökning av ytan för grundskola i samma utsträckning på plan 1 som tidigare beviljats på plan 2. Ytan som nyttjas till grundskolan är prövad som avvikelse i ett tidigare ärende B 2019-000129. Förslaget avviker från detaljplan då den berörda byggnadsdelen ligger inom område som enligt bestämmelserna inte är avsedd för utbildning. Du som berörd granne har rätt att lämna synpunkter på förslaget.

Så här yttrar du dig

Du kan ta del av ansökningshandlingarna och lämna ditt yttrande med din e-legitimation via kommunens e-tjänst – **Lämna svar vid hörande som granne/sakägare**.

Länk till e-tjänst: <https://nykoping.se/granneyttrande/>.

Ditt yttrande ska vara inlämnat till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden senast **2020-01-09**.

Även om du inte har någon erinran är vi tacksamma om du svarar så snart som möjligt. Det underlättar för sökanden att få sin ansökan snabbt behandlad.

Enligt plan- och bygglagen 9 kap. 25 § ska berörda grannar, kända sakägare och andra berörda ges tillfälle att yttra sig över ansökningar som avviker från gällande detaljplan eller som utförs i ett område som inte omfattas av detaljplan. Ytrandena utgör en del av det underlag som ligger till grund för Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut.

Om du inte har e-legitimation eller har frågor gällande e-tjänsten är du välkommen att kontakta Bygglovenheten på telefonnummer 0155-24 82 50 eller bygglov@nykoping.se

Med vänlig hälsning

Helena Malmström
Byggnadsinspektör

Från: planochbygg.solna@vattenfall.com
Till: [Nyköpings kommun - Bygglov](#)
Ärende: Vattenfall Eldistribution ABs yttrande - Granneytrande Sunlight 2 Nyköping - Bygglovsärende: [B 2019-001195]
Datum: den 7 januari 2020 11:56:13

Hej!

Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra i rubricerat ärende "Granneytrande Sunlight 2 Nyköping - Bygglovsärende: [B 2019-001195]".

Vänliga hälsningar
Rino Hulth
Tel 070 379 84 84

På uppdrag av
Tillstånd & rättigheter
Vattenfall Eldistribution AB
rino.hulth@vattenfall.com

-----Original Message-----

From: Ulrica Forsell [<mailto:byggr@nykoping.se>]
Sent: Tuesday, January 07, 2020 11:21 AM
To: .f Plan och bygg Solna (DS-UR)
Subject: FW: POST 2019-12-30: Synpunkter senast 09 januari. Granneytrande 2019-12-19 Sunlight 2 Nyköping - Ärende: [B 2019-001195]

Hej, jag bifogar handlingar som hör till ärende B 2019-1195.

Med vänlig hälsning,
Ulrica Forsell

Ulrica Forsell | Koordinator
Bygglovenheten | Samhällsbyggnad
Nyköpings Kommun | 611 83 Nyköping
Telefon 0155-24 80 00 | Bygglov 0155-24 82 50 bygglov@nykoping.se www.nykoping.se |
facebook.com/nykopingskommun

Ärende: [B 2019-001195]

Tekniska Divisionen
Gata, park, hamn
Robin Jonsson

Yttrande avseende bygglov för ändrad användning av byggnad på hotell

Tekniska divisionen, gata/park/hamn har tagit del av den aktuella remissen.

Gata/park/hamn har inte några synpunkter på remissen

Robin Jonsson
Trafikingenjör

**Ansökan om bygglov.
Ändring av byggnad för utbildning.
Fastighet: Sunlight 2**

Ärendenummer B 2019-001195

En ansökan om ändring av byggnad för utbildning har lämnats in till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Ärendet avser utökning av ytan för grundskola i samma utsträckning på plan 1 som tidigare beviljats på plan 2. Ytan som nyttjas till grundskolan är prövad som avvikelse i ett tidigare ärende B 2019-000129. Förslaget avviker från detaljplan då den berörda byggnadsdelen ligger inom område som enligt bestämmelserna inte är avsedd för utbildning. Om du är berörd sakägare, t ex närboende, kan du lämna synpunkter i ärendet innan nämnden fattar beslut.

Skriftliga synpunkter ska ha kommit in senast 13 januari 2020 till:

Nyköpings kommun, Samhällsbyggnad,
Bygglovenheten, 611 83 Nyköping
eller bygglov@nykoping.se

Handlingar finns tillgängliga på:
nykoping.se/bygglov/synpunkter

MSN §

Dnr MSN19/128

Reviderad taxa för markupplåtelse i Nyköpings kommun

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har gett Tekniska divisionen, Gata/Park/hamn i uppdrag att ta fram ett förslag till ny taxa för markupplåtelse i Nyköpings kommun.

För att få använda offentlig plats för annat ändamål än vad den upplåtits för måste polismyndighetens tillstånd inhämtas. Om tillstånd enligt 3 kap 1 § Ordningsslagen (1993:1617) har lämnats ifråga om sådan offentlig plats som står under kommunal förvaltning, får kommunen ta ut ersättning för användningen. Detta med stöd av lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, mm (1957:259). Kommunen prövar ärendet med hänsyn till bland annat skötsel, markanvändning, stadsbild, miljö, trafik och tillgänglighet.

Den nu gällande taxan antogs av kommunfullmäktige 2015 och har sedan dess varit oförändrad. Detta innebär att det finns ett behov att anpassa taxan till dagens kostnadsläge. Det har också funnits ett behov av att tydliggöra taxan och på ett lättöverskådligt sätt informera om vad som gäller vid ianspråktagande av offentlig platsmark och de skyldigheter som medföljer. I förarbetet har en omvärldsanalys gjorts där priser har jämförts med andra kommuner som visar att taxans priser ligger väl i nivå med de kommuner vi jämfört. Justeringar som gjorts är bland annat att minimiavgiften har höjts från 400 kronor till 700 kronor för att täcka de initiala kostnaderna i ärendehantering och möjlighet att ta ut en avgift vid avvikelser mot taxan.

I taxeförslaget finns även tillgodosedda förändringar som önskats av verksamhetsutövare och enskilda medborgare. Bland annat en utökad säsong för uteserveringar, möjlighet till gatupratare, möjlighet till dekoration utanför butik utan avgift och en differentierad taxa beroende på serveringsutbud.

Taxeförslaget reglerar inte upplåtelse i samband med torghandel på ordinarie torgdagar. Torghandeln regleras i särskilt styrdokument.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

MSN §

Dnr MSN19/128

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår Kommunfullmäktige

att anta "Taxa för markupplåtelse i Nyköpings kommun", bilaga till tjänsteskrivelsen daterad 2020-02-12

att den nya taxan börjar gälla från och med 2020-04-01

Bilagor:

Taxa för markupplåtelse i Nyköpings kommun

Jämförelse med tidigare taxa och andra kommuner

Beräkning av avgift vid avvikelser

Karta över Stora torget

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Reviderad taxa för markupplåtelse i Nyköpings kommun

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har gett Tekniska divisionen, Gata/Park/hamn i uppdrag att ta fram ett förslag till ny taxa för markupplåtelse i Nyköpings kommun.

För att få använda offentlig plats för annat ändamål än vad den upplåtits för måste polismyndighetens tillstånd inhämtas. Om tillstånd enligt 3 kap 1 § Ordninglagen (1993:1617) har lämnats ifråga om sådan offentlig plats som står under kommunal förvaltning, får kommunen ta ut ersättning för användningen. Detta med stöd av lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, mm (1957:259). Kommunen prövar ärendet med hänsyn till bland annat skötsel, markanvändning, stadsbild, miljö, trafik och tillgänglighet.

Den nu gällande taxan antogs av kommunfullmäktige 2015 och har sedan dess varit oförändrad. Detta innebär att det finns ett behov att anpassa taxan till dagens kostnadsläge. Det har också funnits ett behov av att tydliggöra taxan och på ett lättöverskådligt sätt informera om vad som gäller vid ianspråktagande av offentlig platsmark och de skyldigheter som medföljer. I förarbetet har en omvärldsanalys gjorts där priser har jämförts med andra kommuner som visar att taxans priser ligger väl i nivå med de kommuner vi jämfört. Justeringar som gjorts är bland annat att minimiavgiften har höjts från 400 kronor till 700 kronor för att täcka de initiala kostnaderna i ärendehantering och möjlighet att ta ut en avgift vid avvikelser mot taxan.

I taxeförslaget finns även tillgodosedda förändringar som önskats av verksamhetsutövare och enskilda medborgare. Bland annat en utökad säsong för uteserveringar, möjlighet till gatupratare, möjlighet till dekoration utanför butik utan avgift och en differentierad taxa beroende på serveringsutbud.

Taxeförslaget reglerar inte upplåtelse i samband med torghandel på ordinarie torgdagar. Torghandeln regleras i särskilt styrdokument.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår Kommunfullmäktige

att anta "Taxa för markupplåtelse i Nyköpings kommun", bilaga till tjänsteskrivelsen daterad 2020-02-12

att den nya taxan börjar gälla från och med 2020-04-01



Jonas Andersson

Sakkunnig tjänsteman

Bilagor

Taxa för markupplåtelse i Nyköpings kommun

Jämförelse med tidigare taxa och andra kommuner

Beräkning av avgift vid avvikelser

Karta över Stora torget

Beslut till:

Ekonomiavdelningen

Kommunstyrelsen

Tekniska divisionen

FÖRSLAG



Taxa för markupplåtelser i Nyköpings kommun

Antagen av Kommunfullmäktige 20XX-XX-XX

Innehållsförteckning

Inledning	3
1 Syfte	3
2 Avgiftsreglering	3
3 Olovlig markanvändning.....	3
4 Avvikelser	
5 Taxa	4
5.1 Tillfällig reklam och försäljning	4
5.2 Evenemang.....	5
5.3 Serveringar	6
5.4 Byggetablering.....	7
5.5 Utanför butik	8
6 Allmänna avgiftsbestämmelser vid markupplåtelse	9

Inledning

För att få använda offentlig plats för annat ändamål än vad den upplåtits för måste polismyndighetens tillstånd inhämtas. Ansökningsblankett kan hämtas på polismyndighetens hemsida www.polisen.se. Om tillstånd enligt 3 kap 1 § Ordninglagen (1993:1617) har lämnats ifråga om sådan offentlig plats som står under kommunal förvaltning, får kommunen ta ut ersättning för användningen. Detta med stöd av lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, mm (1957:259). Om kommunen säger nej till upplåtelse kan inte polisen utfärda tillstånd. Kommunen prövar ärendet med hänsyn till bland annat skötsel, markanvändning, stadsbild, miljö, trafik och tillgänglighet.

1 Syfte

Taxan gällande markupplåtelser har för avsikt att på ett så tydligt och lättöverskådligt sätt informera om gällande taxor vid i anspråkstagande av offentlig platsmark samt de kostnader och skyldigheter som medföljer vid nyttjande av offentlig plats.

2 Avgiftsreglering

Taxan för markupplåtelser gäller från och med 20XX-XX-XX

3 Olovlig markanvändning

Om du utan tillstånd använder dig av allmän plats rapporteras du enligt ordninglagen 3 kap. av polisen. Om du har ett tillstånd men inte följer det som står i ditt tillstånd, rapporteras du enligt ordninglagen 3 kap av polisen. Tillståndet kan även återkallas. Bryter du mot ordninglagen kan du få betala böter.

4 Avvikelser

Kommunen förbehåller sig rätten att efter ha underrättat den sökande skriftligen via mail ta ut avgifter eller avbryta arbetet om den medför att trafikanter och/eller tredje parts säkerhet äventyras samt om trafikplaneringsplan, säkerhetsföreskrifter eller gällande villkor inte följs. Avgifterna är baserade på genomsnittlig handläggningstid.

Efter påtalande kan avgiften tas enligt följande:

1. Använda allmänplatsmark utan polistillstånd – 5500 kr
2. Villkoren i polistillstånd följs inte - 5500 kr

5 Taxa

5.1 Tillfällig reklam och försäljning

	Rubrik	Beskrivning	Tid och yta	Pris
5.1.1	Tillfällig affischering	Affischering inför lokalt evenemang	Under max 14 dagar innan datumet för aktuell aktivitet. Endast på av kommunen förutbestämda platser Affisch yta max 1 kvm	700 kr
5.1.2	Banderoll	Endast godkänd banderoll på bestämda platser Bygglov krävs för upplåtelse längre en 4 veckor	Pris per år Pris per månad	6000 kr 500 kr
5.1.3	Fast installerade reklam-skyltar	Bygglov krävs	Reklamytta Per år/kvm	1200 kr
5.1.4	Flaggstång	Ej reklam på flaggor Reklam på flaggor	Pris per år Pris per månad	700 kr/flagga 700 kr/flagga
5.1.5	Julgranar – försäljning		Tillåts under perioden 25 november till 24 december Per 20 kvm Hänvisas i första hand till något av torgen	1500 kr

5.2 Evenemang

	Rubrik	Beskrivning	Tid och yta	Pris
5.2.1	Evenemang		Pris per påbörjat dygn (gäller även på och av etablerings dagar)	
		Stort evenemang i centrum (Stora torget och V. Storgatan ej tvärgator)		3000 kr
		Hela Stora torget		2000 kr
		Del av Stora torget (karta bifogas)		1000 kr
		Gripsholmsparken		2000 kr
		Hamntorget		1500 kr
5.2.2	Övriga evenemang	Nyårsvandring, studentkortege, flottrace dansbana, beachvolleybollplan filminspelning, valborgsfirande, frilufts tävlingar, demonstrationer / manifestationer och liknande	Per gång	700 kr
5.2.3	Valbodar / valtält	Valperiod = 5 veckor innan valet	Pris per valperiod och plats, max 3x3m	1000 kr
5.2.4	Val- information	Hänvisas i första hand till något av torgen	Pris per gång	700 kr
5.2.5	Cirkus och tivoli		Pris per påbörjat dygn (gäller även på och av etablerings dagar)	1000 kr
5.2.6	Motionslopp, idrottstävling ar – gäller tävlingssbana	Vid löpartävlingar och liknande får sponsring och reklam endast finnas under tävlingsdagen vid start- och målplats samt längs tävlingsbanan vid officiella vätskekontroller. För andra tävlingar får sponsring och reklam ske under tävlingsdagen/tävlingsda garna inom det tillståndsgivna området.	Per lopp/tävling	1000 kr

5.3 Serveringar

	Rubrik	Beskrivning	Tid och yta	Pris
5.3.1	Uteservering - Säsong	1 april – 1 november	Per kvadratmeter och säsong. En skalenlig och måttsett ritning ska bifogas i ansökan	Utan alkoholtills tånd 150: - /kvm och säsong Med alkoholtills tånd 290: - /kvm och säsong min. avgift 700: -
5.3.2	Uteservering - Månadskostnad	1 april – 1 november	Per kvadratmeter och påbörjad månad. En skalenlig och måttsett ritning ska bifogas i ansökan	Utan alkoholtills tånd 30: - /kvm och månad Med alkoholtills tånd 60: - /kvm och månad min. avgift 700: -

5.4 Byggetablering

5.4.1	Byggetablering	Bodar, upplag, byggställningar	Månadsperiod	40 kr/kvm/månad
			Veckoperiod	12 kr/kvm/vecka
			Per 20 kvm/månad	500 kr/månad min avgift 700 kr
		Vepor med företagsnamn som deltar i bygget Bygglov kan krävas TA – plan (trafiksamordningsplan) krävs		
5.4.2	Luftledning över väg	Minst 4,5 m över vägbanan inkl. fundament	Pris per 14 dagarsperiod	700 kr
5.4.3	Container, skylift mm	Mobilkran, skylift, container (bygglov kan krävas), rullställning TA – plan (trafiksamordningsplan) krävs	Pris per dag	700 kr/dag
5.4.4	lanspråktagande av avgiftsbelagd p-plats	Tilläggsavgift utöver markhyran Zonindelning röd zon grön zon	Pris per påbörjat dygn Gäller även helger och helgdagar	Röd zon 120: -/dag Grön zon 70: -/dag
5.4.5	Avstängning av gata	Avgift för administrativt arbete i samband med avstängning av gata utöver avgift för markhyran, avgift för eventuell hjälp med den fysiska avstängningen tillkommer TA – plan (trafiksamordningsplan) krävs	Pris per avstängning, lokatrafikföreskrift	700 kr avgift för markhyran tillkommer

5.5 Utanför butik

	Rubrik	Beskrivning	Tid och yta	Pris
5.5.1	Skyltvaror utanför butik	Uppställning av varor som marknadsför varorna som sälj i butiken	Per kvadrat och påbörjad månad (per 30 dagars period)	50: -/kvm och månad min. avgift 700: -
5.5.2	Gatupratare - handikappvänlig City Sign modell	Placeras vid ingång intill fasad och får inte inkräkta på tydliga gångytor, enbart under affärens öppettider	Årshyra Kalenderår	1500 kr

6 Allmänna avgiftsbestämmelser vid markupplåtelse

- Priserna avser den avgiften som Nyköpings kommun tar ut för markhyra och administration. Utöver det tillkommer Polismyndighetens avgift för ansökan samt eventuella extra avgifter för hjälp vid avstängning, skyltning, hyra av sopkärl, extra städning, el etc.
- Bygglovstaxa är separat taxa.
- Minimavgiften för alla typer av markupplåtelser är 700 kr.
- Skolklasser och Ideella föreningar så som till exempel idrottsföreningar etc. debiteras 50 % av fastställd taxa, dock lägst minimavgiften på 700 kr. Halveringen görs under förutsättning att evenemanget är utan entréavgift och att arrangören inte tar ut en avgift ifrån deltagarna i evenemanget.
- Kommunal verksamhet skall vid nyttjande av allmän platsmark ansöka om tillstånd hos polisen. 50 % av fastställd taxa debiteras verksamheten, dock lägst minimavgiften på 700 kr. Detta under förutsättning att det endast är kommunen som nyttjar upplåtelsen. Sker upplåtelsen i samverkan med annan person, organisation, företag eller förening debiteras full avgift.
- Avgiftsbefrielse kan ges vid ett evenemang om det är öppet för allmänheten och att det är kostnadsfritt att delta. Gäller för ideella organisationer som utför icke-kommersiell informationsspridning.
- Dekoration utanför butik i form av tex. en blomma, lykta (elektriskt ljus/ elektriska marschaller) eller dylikt på en yta upp till 0,5 kvm utan polistillstånd är tillåtet och är avgiftsfri. Dekorationen ska vara försedd med sarg nertill som går att känna av med känselkäpp för synskadade. Dekorationen får inte vara reklam för varor som säljs i butiken och ska vara intill fasad vid entrén under affärens öppettider. Matta utanför butik är ej tillåtet.
- Vid eventuell förändring i ansökan så som förändring av storleken på ytan, uteblivet evenemang etc. ansvarar den sökande för att senast 14 dagar innan datumet för markupplåtelsen kontakta gatuavdelningen på Nyköpings kommun samt polismyndigheten. I annat fall är den sökande skyldig att betala avgiften enligt remissvaret. Minimavgiften samt eventuell avgift för administration för avstängning av gata kvarstår dock trots uteblivet evenemang.

- Inom upplåtet område ansvarar den sökande för gatuhållning, snöröjning, halkbekämpning och sandupptagning under den period som tillståndet avser.
- Då markupplåtelsen upphör ansvarar den sökande för att område är återställt i det skick som rådde före upplåtelsen. Den sökande svarar för återställandet i det fall annat inte föreskrivs i kommunens remissvar. Markupplåtelseavgift tas ut till dess återställningen skett. I det fall återställningen ej sker har kommunen rätt att utföra återställandet på den sökandes bekostnad.
- Överlåtelse av tillstånd till annan part accepteras inte.
- Om en upplåtelse måste avbrytas på grund av akuta arbeten som till exempel ledningsarbeten eller dylikt, svarar tillståndsinnehavaren för borttagandet och återställning av eventuellt material som denne har på ytan samt de kostnader borttagandet och återställningen medför. Eventuella inkomstbortfall på grund av akuta arbeten ersätt inte av kommunen.

MSN §

Dnr MSN20/20

Kontrollplan för livsmedel och animaliska biprodukter 2020 - 2022

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är behörig myndighet för kontroll enligt livsmedelslagstiftningen och lagstiftningen om animaliska biprodukter i Nyköpings kommun. Kontrollen utförs av Livsmedelsenheten.

I kommunen finns drygt 550 livsmedelsföretag och ca 30 företag som hanterar animaliska biprodukter. Planen beskriver den planerade kontrollen inom områdena för åren 2020 - 2022.

Lagstöd

Av Livsmedelsverkets föreskrifter (LIVSFS 2005:21) om offentlig kontroll av livsmedel framgår att varje kontrollmyndighet årligen ska fastställa en plan för myndighetens livsmedelskontroll.

I kontrollplan ges en övergripande beskrivning av nämndens verksamhet inom livsmedelslagstiftningens område. Planen beskriver bland annat hur nämnden uppfyller de krav som ställs i livsmedelslagstiftningen. Kontrollplanen kompletteras av två, mer detaljerade planer för kontroll inom livsmedel och dricksvattenområdet.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för kontroll inom området animaliska biprodukter enligt 12 och 13 §§ förordningen (2006:814) om foder och animaliska biprodukter.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att anta kontrollplan för livsmedel och animaliska biprodukter 2020 – 2022 samt tillhörande verksamhetsplaner enligt bilaga till tjänsteskrivelsen

Beslut till:

Akten

Beställarkontoret

Bilagor

Kontrollplan för livsmedel och animaliska biprodukter 2020 – 2022

Verksamhetsplan Livsmedel 2020

Verksamhetsplan Dricksvatten 2020

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Kontrollplan för livsmedel och animaliska biprodukter 2020 - 2022

Sammanfattning

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är behörig myndighet för kontroll enligt livsmedelslagstiftningen och lagstiftningen om animaliska biprodukter i Nyköpings kommun. Kontrollen utförs av Livsmedelsenheten.

I kommunen finns drygt 550 livsmedelsföretag och ca 30 företag som hanterar animaliska biprodukter. Planen beskriver den planerade kontrollen inom områdena för åren 2020 - 2022.

Lagstöd

Av Livsmedelsverkets föreskrifter (LIVSFS 2005:21) om offentlig kontroll av livsmedel framgår att varje kontrollmyndighet årligen ska fastställa en plan för myndighetens livsmedelskontroll.

I kontrollplan ges en övergripande beskrivning av nämndens verksamhet inom livsmedelslagstiftningens område. Planen beskriver bland annat hur nämnden uppfyller de krav som ställs i livsmedelslagstiftningen. Kontrollplanen kompletteras av två, mer detaljerade planer för kontroll inom livsmedel och dricksvattenområdet.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för kontroll inom området animaliska biprodukter enligt 12 och 13 §§ förordningen (2006:814) om foder och animaliska biprodukter.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar
att anta kontrollplan för livsmedel och animaliska biprodukter 2020 – 2022
samt tillhörande verksamhetsplaner enligt bilaga till tjänsteskrivelsen



Amal Shabibi

Chef för livsmedelsenheten

Beslut till:

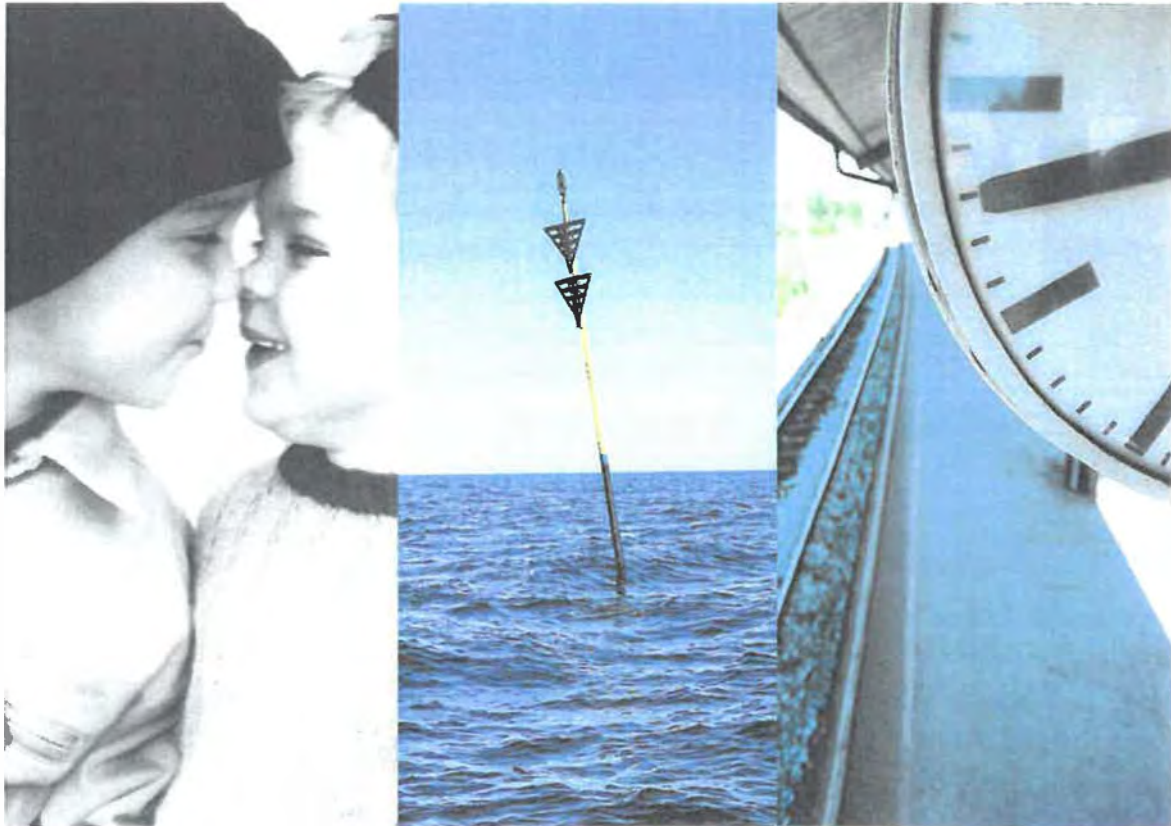
Akten
Beställarkontoret

Bilagor

Kontrollplan för livsmedel och animaliska biprodukter 2020 – 2022

Verksamhetsplan_Livsmedel 2020

Verksamhetsplan_Dricksvatten 2020



Kontrollplan för livsmedel inklusive animaliska biprodukter 2020-2022

Antagen av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden 2020-02-25

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning	4
2 Mål och framgångsfaktorer.....	5
2.1 Gemensamma mål för myndigheterna i livsmedelskedjan	5
2.2 Nationella mål för livsmedelskontroll	6
2.2.1 Operativa mål.....	7
2.3 Nyköpings kommuns mål för livsmedelskontroll	8
3 Ansvarsfördelning för livsmedelskontroll.....	9
3.1 Ansvarsfördelning i Sverige	9
3.2 Ansvarsfördelning i Nyköpings kommun	9
4 Samverkan	9
4.1 Syfte och omfattning	9
4.2 Nätverk.....	10
5 Befogenheter och resurser för kontrollen.....	10
5.1 Kontrollmyndighetens befogenheter	10
5.2 Kontrollpersonal och utrustning.....	11
5.3 Finansiering av kontrollen	11
5.4 Kompetenskrav och utbildning	12
6 Register över anläggningar	12
6.1 Registrering av kontrollobjekt.....	12
6.2 Införande av anläggningar i registret.....	12
6.3 Avregistrering och uppdatering vid ändrade förhållanden	13
7 Generellt för kontrollen.....	13
7.1 Instruktioner för utförande av kontroll.....	13
7.2 Provtagning och analys	13
7.3 Rapportering av kontrollresultat	14
7.4 Sanktioner - åtgärder vid bristande efterlevnad av lagstiftningen	14
8 Planerad kontroll av befintliga anläggningar.....	15
8.1 Prioriteringar och planering.....	15
8.2 Krav som ska kontrolleras under treårsperioden.....	15
8.3 Kontroll av nyregistrerade anläggningar.....	16
8.4 Rutiner för utförande av kontroll.....	17
9 Kontroll och utredning i samband med misstanke om avvikelser.....	17
9.1 Förutsättningar	17
9.2 Mål och fokus	17
10 Uppföljning och utvärdering av kontrollen	18
10.1 Uppföljning.....	18
10.2 Revisioner.....	18
10.3 Utvärdering.....	18
10.4 Supervision.....	18

10.5 Effektmål för att visa att livsmedelskontrollen har avsedd verkan.....	20
11 Beredskap	20
12 Nationell plan för kontrollen i livsmedelskedjan	20
13 Öppenhet i kontrollen	21
Bilaga 1 – Effektmål - Indikatorer	22
1. Nedkylning hos serveringar.....	23
2. Säker allergikost i skolor och förskolor	25
3. Spårbarhet (kött).....	26
4. Redlighet – Rätt information.....	28
Bilaga 2 – Treårsplan för kontroll utifrån lagstiftningsområden 2020 - 2022	30
Apotek, kosttillskott och hälsokost	30
Bagerier.....	33
Butiker och detaljhandel	37
E-handel.....	43
Grossister och matmäklare	44
Mobila anläggningar	48
Skola och omsorg.....	53
Serveringar	59
Sushi	66
Viltslakterier.....	70

1 Sammanfattning

Denna kontrollplan är den operativa kontrollmyndighetens beskrivning av hur de krav som ställs på offentlig kontroll inom livsmedelskedjan uppfylls av myndigheten. Kraven finns bl.a. i Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 2017/625 av den 15 mars 2017 om offentlig kontroll och annan offentlig verksamhet för att säkerställa tillämpningen av livsmedels- och foderlagstiftningen och av bestämmelser om djurs hälsa och djurskydd, växtskydd och växtskyddsmedel.

Under perioden 2020 - 2022 kommer Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Nyköpings kommun (nämnden) att kontrollera samtliga livsmedelsanläggningar i kommunen. Undantag kan göras i enskilda fall.

Kontrollen kommer att ha särskilt fokus mot säker nedkylning, säker allergikost, spårbarhet av kött, sann information om livsmedel med mervärde samt fullständig och korrekt allergimärkning.

2 Mål och framgångsfaktorer

2.1 Gemensamma mål för myndigheterna i livsmedelskedjan

De övergripande målen för livsmedelskedjan har utarbetats av myndigheterna gemensamt. Målen är fastställda av generaldirektörerna för Livsmedelsverket, Jordbruksverket och SVA, och de gäller samtliga myndigheter i livsmedelskedjan.

Övergripande mål	Önskad effekt
Konsumenterna får säkra livsmedel inklusive dricksvatten, som är producerade och hanterade på ett acceptabelt sätt. Informationen om livsmedlen är enkel och korrekt.	Ingen ska bli sjuk eller lurad, konsumenterna har en god grund för val av produkt och har förtroende för myndigheternas verksamhet.
De livsmedelsproducerande växterna och djuren är friska och utgör inte någon allvarlig smittorisk.	De livsmedelsproducerande djuren hanteras väl och är friska. De växter som används för livsmedels- och foderproduktion är sunda och fria från växtskadegörare.
Verksamhetsutövarna i livsmedelskedjan får råd, service och kontroll med helhetssyn som underlättar deras eget ansvarstagande.	Verksamhetsutövarna har tilltro till myndigheternas övervakning, kontroll, rådgivning och andra insatser och upplever dessa meningsfulla. Det ska vara lätt att göra rätt. Detta bidrar till att stärka förtroendet för deras produkter och att konsumenterna får säkra livsmedel och inte blir lurade.
De samverkande myndigheterna tar ett gemensamt ansvar för hela livsmedelskedjan, inklusive beredskap.	Myndigheterna har en optimal samverkan och förtroende för varandras sätt att ta ansvar för sin respektive del i livsmedelskedjan, inklusive beredskap, så att den gemensamma effektiviteten ökar. Kontrollverksamheten är regelbunden, riskbaserad, likvärdig och rättssäker samt ger avsedd effekt.

2.2 Nationella mål för livsmedelskontroll

Med utgångspunkt från målen i EU-lagstiftningen och ett val av fokusområden där det är mest angeläget att uppnå en förbättring, har fyra gemensamma effektmål fastställts. Effektmålen bidrar till att de nationella övergripande målen för livsmedelskedjan uppnås.

De fyra fokusområdena är säkert dricksvatten, mikrobiologiska risker, kemiska risker och information i livsmedelskedjan. Fokusområdena är gemensamma för hela livsmedelskedjan och effektmålen pekar ut områden där en märkbar förändring behövs.

Fokusområde	Effektmål	Önskad effekt
Säkert dricksvatten	För att få säkert dricksvatten måste de negativa hälsoeffekterna orsakade av kemiska och mikrobiologiska ämnen i dricksvatten minska.	Dricksvatten är ett baslivsmedel. Effektmålen berör både kontroll och beredskap. Bra dricksvatten bidrar till friska djur och sunda växter.
Mikrobiologiska risker	Minska antalet livsmedelsburna sjukdomar med fokus på campylobakter, listeria, ehec/vtec och norovirus.	Livsmedelsburna utbrott orsakade av campylobakter, listeria, ehec/vtec och mat-förgiftningar orsakade av bristande kunskap eller hantering i storhushåll leder till att många konsumenter drabbas och i vissa fall med allvarliga konsekvenser som följd.
Kemiska risker	Minska hälsoeffekterna till följd av miljöföroreningar (fokus dioxiner och PCBer), tungmetaller och mykotoxiner i livsmedelskedjan.	För att nå målen om säkra livsmedel, friska djur och sunda växter behöver vi höja kompetensen och öka vårt fokus när det gäller de kemiska riskerna och i synnerhet när det gäller kemiska risker i baslivsmedel och för riskgrupper.

Fokusområde	Effektmål	Önskad effekt
Information i livsmedelskedjan	Information om livsmedel och om livsmedelsproducerande djur och växter kan säkerställas genom hela livsmedelskedjan.	Spårbarhet är en grundbult i lagstiftningen och omfattar hela livsmedelskedjan, från jord till bord, inklusive införsel och import. Att verifiera att information och dokumentation i hela kedjan är korrekt bidrar till säkra livsmedel, friska djur och växter och att ingen blir lurad. För att nå full spårbarhet, för att informationen ska bli rätt och ingen ska bli lurad behöver vi utveckla vårt samarbete och våra metoder och underlätta för företagen att göra rätt men också samarbeta med branscherna för att upptäcka fusk.

2.2.1 Operativa mål

De operativa målen är ett samlat grepp mot särskilda risker i mat och dricksvatten. Målen finns i den nationella kontrollplanen (NKP) och utgår från effektmål inom ovannämnda fyra fokusområden.

Inom varje fokusområde finns operativa mål som syftar till att effektmålen inom respektive område uppnås. Mer information och anvisningar om hur kontrollen kan utföras, finns NKP-webben.

Verksamheter som berörs av de operativa målen har identifierats och kommer att få kontroll i enlighet med instruktionerna till dessa mål. Kontrollerna rapporteras vidare till Livsmedelsverket efter utförd kontroll.

2.3 Nyköpings kommuns mål för livsmedelskontroll

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens mål för kontrollen är:

1. Livsmedelsföretagarna i Nyköpings kommun efterlever lagstiftningen och åtgärdar brister så att konsumenterna har säkra livsmedel och inte blir vilseledda.
2. Livsmedelsenheten ger en god service och bedriver kontroll med hög professionalitet mot företag och andra verksamhetsutövare i kommunen.

För att uppnå dessa mål har miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutat om 3 delmål:

Delmål 1, Antal kontrollerade anläggningar och antal kontroller

Varje livsmedelsanläggning blir föremål för planerad kontroll under treårsperioden. Omfattningen beror på vilken kontrolltid anläggningen tilldelats i riskklassningen. Undantag kan finnas för verksamheter där det saknas tillräcklig kontrolltid för att genomföra en kontroll. En bedömning ska göras i de enskilda fallen.

Dessutom ska kontroll i anläggningar med animaliska biprodukter ske vart tredje år.

Delmål 2, Skyndsam handläggning av information om misstänkta avvikelser

När nämnden får kännedom om misstänkta brister i livsmedelshygien och livsmedelsinformation hos anläggningar i kommunen, är det viktigt att dessa ärenden omhändertas skyndsamt. Klagomål från allmänheten och information om avvikelser från myndigheter och organisationer ska handläggas inom 14 dagar. Anmälan om misstänkt matförgiftning ska börja handläggas senast arbetsdagen efter att den inkom.

Delmål 3, Uppföljning av avvikelser

När nämndens inspektörer konstaterar avvikelser från lagstiftningen ska dessa följas upp för att säkerställa att bristerna blir åtgärdade. Nämnden har pekat ut 4 områden som särskilt viktiga för livsmedelssäkerheten, våra så kallade effektindikatorer:

1. Säker nedkylning
2. Säker allergikost

3. Spårbart av kött
4. Sann information om livsmedel med mervärde (Redlighet)

När nämnden konstaterar avvikelser från dessa krav ska det alltid följas upp i under samma år. Undantag kan finnas vid fall där kontroller utförs i slutet av året. I dessa fall ska uppföljningen göras så snart som möjligt. Läs mer om effektindikatorerna i avsnitt 10.5.

3 Ansvarsfördelning för livsmedelskontroll

3.1 Ansvarsfördelning i Sverige

Livsmedelsverket är central myndighet för livsmedelskontroll i Sverige. Kommunerna är behörig myndighet för verksamheter som bedrivs i kommunen. För mer information om Sveriges kontrollorganisation hänvisas till Nationell plan för kontrollen i livsmedelskedjan.

3.2 Ansvarsfördelning i Nyköpings kommun

Behörig kontrollmyndighet i Nyköpings kommun är miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. De faktiska kontrollaktiviteterna utförs av personalen på livsmedelsenheten.

Nämnden har i sin delegationsordning delegerat till Samhällsbyggnadschefen att fatta beslut i frågor som inte är av principiell betydelse eller annars av större vikt. Samhällsbyggnadschefen har i sin tur delegerat till personalen på livsmedelsenheten.

Inspektörerna har delegation på att fatta beslut om sanktioner utan vite. Praxis är dock att sanktionsbeslut granskas av enhetschefen. När beslut är brådskande och lämnas muntligt fastställs besluten skriftligt i efterhand.

Aktuell delegationsordningen finns på kommunens hemsida, www.nykoping.se.

4 Samverkan

4.1 Syfte och omfattning

Nämnden ska genom samverkan med andra myndigheter och organisationer stärka den egna kontrollverksamhet, livsmedelskontrollen i Sverige som helhet, och bidra till att likrikta kontrollen i landet.

Genom erfarenhetsutbyte med andra myndigheter och organisationer får vi ta del av goda exempel som vi kan lära oss av. Vi skapar kontakter som vi kan utnyttja i komplicerade ärenden, till exempel fuskutredningar och

spårbarhetskontroller. Vi sprider kunskap om hur kontrollen fungerar vilket bidrar till rimliga förväntningar hos företagen vi kontrollerar.

Genom att hjälpa och stödja andra kommuner stärker vi kontrollen i Sverige som helhet.

Genom att samverka med andra myndigheter kalibrerar vi vår kontrollverksamhet och bidrar till att likrikta kontrollen inom Sverige, något som efterfrågas inte minst av branschorganisationerna.

4.2 Nätverk

Nämnden är aktiv i flertal nätverk, främst med andra kontrollmyndigheter. Nedan listas de på nätverk som bedöms som viktiga och som nämnden har för avsikt att fortsätta med de kommande åren:

- SILK (Samverkan Inom Livsmedelskontrollen) – chefsnätverk inom Miljösamverkan Stockholms län, för Stockholmsregionens (inkl. Nyköping) chefer och samordnare inom livsmedelskontroll. Ökar likheten i bedömningar mellan de olika kommunerna, genomför gemensamma projekt och tar fram gemensam provtagningsplan.
- Sveriges Nätverk för Offentlig kontroll inom Livsmedelskedjan (SNOL) – nationellt nätverk med bred representation från Sveriges kommuner. Arbetar främst med att bevaka kommunernas intressen i kontrollen.
- Södermanlands Län – Inom länet träffas chefer och inspektörer i olika grupper två gånger om året. Länsträffar för inspektörer anordnas av länsstyrelsen där även Livsmedelsverket medverkar.

5 Befogenheter och resurser för kontrollen

5.1 Kontrollmyndighetens befogenheter

Kontrollmyndigheterna har befogenheter att utföra offentlig kontroll av livsmedelsföretag. Exempel på åtgärder som följer av lagstiftningen är myndigheternas rätt till tillträde och upplysningar som regleras i livsmedelslagen (2006:804), livsmedelsförordningen (2006:813) och förordning (EU) nr 2004/625.

Myndigheterna kan fatta tvingande beslut. Att beslutet är tvingande innebär att den det riktas till måste följa det. Myndigheterna har även tillgång till verktyg som kan användas för att få en enskild att följa ett beslut även om den motsätter sig det.

Kontrollmyndighetens befogenheter fördelas till Samhällsbyggnadschef och därefter till enskilda handläggare inom myndigheten genom delegation. Delegationsordningen är långtgående och är utformad så att nödvändiga

beslut kan tas utan onödiga förseningar så att nödvändiga åtgärder blir effektiva.

5.2 Kontrollpersonal och utrustning

Behovet av kontrollpersonal utgår från antalet kontrolltimmar som ska utföras varje år samt övriga arbetsuppgifter som myndigheten är skyldig att genomföra. Kontrolluppdraget omfattar den operativa kontrollen och i den räknas inte informationsinsatser och liknande in.

Myndigheten har tillräckligt med personal för att genomföra kontrolluppdraget. Förutom livsmedelsinspektörer finns också personal som arbetar med administration och kvalitetssäkring. Kontrollen leds av en enhetschef som ansvarar för planering och uppföljning av verksamheten.

För att säkerställa att intressekonflikter undviks för kontrollpersonalen har nämnden rutiner för jäv och bisysslor. Dessa återfinns på intranätet. Tack vare att myndigheten har god bemanning har vi goda möjligheter att fördela arbetet så att ingen handläggare kontrollerar anläggningar där de har en relation till företagets företrädare. I samband med introduktion av nyanställd personal på enheten ges alltid anvisningar om detta.

Myndigheten tillräcklig tillgång till utrustning och utrymmen som krävs i form av bilar, skyddsutrustning (arbetskläder, termometrar, m.m.).

Kyl- och frysutrymme finns. Utrymme för förvaring av större mängder omhändertagna kylda eller frysta livsmedel saknas men rutin finns för att snabbt få tillgång till sådana förvaringsmöjligheter.

5.3 Finansiering av kontrollen

Livsmedelskontrollen finansieras med avgifter. Vilka avgifter som får tas ut regleras i förordning om avgifter för offentlig kontroll av livsmedel.

Livsmedelskontrollen i Nyköpings kommun finansieras till stor del med avgifter. Årlig kontrollavgift tas ut av alla anläggningar som är registrerade vid årets början. Dessa avgifter finansierar den planerade ordinarie kontrollen. Kontroller i samband med bristande efterlevnad, till exempel uppföljande kontroller och kontroller i samband med befogat klagomål, finansieras med timavgifter utöver den årliga avgiften.

För anläggningar som registreras under året har nämnden valt att sätta ned den årliga avgiften så att den inte blir högre än motsvarande den kontroll som utförs på anläggningen.

Vissa anläggningar har en årlig kontrolltid som inte når upp till vad en kontroll med för- och efterarbete kräver. Nämnden har prioriterat att även dessa ska ha kontroll i samband med att verksamheten startar.

5.4 Kompetenskrav och utbildning

Livsmedelsenheten gör regelbundet inventering av personalens kompetens och gör en analys av kompetensbehovet. Utifrån resultatet tas en plan för kompetensförsörjning fram. Kompetensförsörjningen säkerställs i första hand genom utbildningsinsatser, studiebesök och deltagande i olika projekt.

Samtlig personal på livsmedelsenheten har en universitets- eller högskoleexamen med naturvetenskaplig inriktning. Flera olika utbildningsbakgrunder finns representerade.

6 Register över anläggningar

6.1 Registrering av kontrollobjekt

Nämnden för ett register över anläggningar som nämnden har kontrollansvar för. Registret finns i datasystemet Ecos samt i en Excelark. I registret framgår bland annat vilken verksamhet som bedrivs, vem som är verksamhetsutövare, var verksamheten bedrivs eller om den är mobil utan fast adress, verksamhetens riskklass och årliga kontrolltid samt praktisk information som t.ex. öppettider. Registret uppdateras fortlöpande under året bl. a. genom att vid varje kontroll görs en genomgång av de registrerade uppgifterna kring det kontrollerade objektet.

6.2 Införande av anläggningar i registret

Alla anläggningar som Nyköpings kommun har kontrollansvar för registreras utan krav på godkännande. Det innebär att verksamhetsutövaren lämnar in en anmälan om verksamheten. Anmälan kan lämnas in på pappersblanketter eller genom en e-tjänst för ändamålet. När anmälan kommit in gör nämnden en bedömning av om verksamheten omfattas av krav på registrering, att vi är rätt myndighet och att godkännandeprövning inte krävs för verksamheten. Därefter förs verksamheten in i registret och verksamhetsutövaren faktureras en anmälningsavgift. Riskklassning och beslut om avgift görs i allmänhet efter att anläggningen blivit besökt och kontrollerad. Nämnden använder Livsmedelsverkets vägledning och modell för registrering samt riskklassning.

För att upptäcka livsmedelsverksamheter som bedrivs utan att vara registrerade så har nämnden ett par olika metoder:

- Inspektörerna håller uppsikt i samband med kontroll och när serveringar, butiker och andra livsmedelsföretag som inte finns i Ecos upptäcks.
- För att upptäcka grossister och andra verksamheter "i tidigare led" så kontrolleras företagarnas rutiner för att själva kontrollera att deras

leverantörer är registrerade eller godkända, och vi gör stickprov på några varor som finns i restaurangens eller butikens lokaler.

- Vi kan också få information i samband med klagomål från allmänheten eller andra myndigheter på en verksamhet.

I dessa fall uppmanas verksamhetsutövaren att inkomma med en anmälan. Vi bevakar att anmälan kommer in. Om ingen anmälan inkommer kan nämnden besluta att förbjuda verksamheten. Sedan januari 2019 beslutar nämnden om livsmedelssanktionsavgift om vi upptäcker att en verksamhet bedrivs utan att fört ha inkommit med en anmälan om registrering.

6.3 Avregistrering och uppdatering vid ändrade förhållanden

Nämnden får löpande under året in uppgifter om att livsmedelsverksamheter har ändrats eller upphört. Registeruppgifterna uppdateras då.

7 Generellt för kontrollen

7.1 Instruktioner för utförande av kontroll

Livsmedelsenheten har sammanställt instruktioner för kontrollen i ett dokument som kallas Handboken. Där framgår hur kontrollen ska utföras praktiskt. Enheten har också ett dokument "bedömningsgrunder" med ställningstaganden i olika samsynsfrågor som uppdateras kontinuerligt. Därutöver används naturligtvis Livsmedelsverkets vägledningar och kontrollwiki.

7.2 Provtagning och analys

Nämnden har ett avtal med laboratoriet Synlab för analys och hämtning av prover. Provtagning görs som en del av den planerade kontrollen, då oftast som verifierande provtagning, som en del av utredning av klagomål i allmänhet och misstänkta matförgiftningar i synnerhet, och i kartläggande syfte, ofta i projekt samordnade av Livsmedelsverket.

Provtagningsprojekt planeras tillsammans med flera andra kommuner i Storstockholm som en del av SILK-samarbetet.

Den planerade provtagningen för varje år framgår av livsmedelsenhetens verksamhetsplan.

7.3 Rapportering av kontrollresultat

Resultatet av kontrollen registreras i Ecos. Resultatet sammanställs också i en rapport som skickas till verksamhetsutövaren.

Efter varje kalenderår rapporteras kontrollerna till Livsmedelsverket, som vidarebefordrar en sammanställning till EU-kommissionen. Den rapporteringen hämtas direkt ur Ecos med hjälp av ett rapporteringsverktyg.

Resultaten inom kontrollen av animaliska biprodukter rapporteras till Jordbruksverket.

Livsmedelschefen rapporterar tre gånger per år till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden om hur arbetet med kontrollverksamheten går.

Rapportering av beslut fattade på delegation av inspektörerna sker till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden kontinuerligt under året.

7.4 Sanktioner - åtgärder vid bristande efterlevnad av lagstiftningen

När nämnden konstaterar att en verksamhet inte uppfyller kraven i livsmedelslagstiftningen kommuniceras detta med företagets representanter muntligen på plats och i en kontrollrapport. Beroende på allvarlighetsgraden och på när anläggningen ska ha sin nästa planerade kontroll kan företagarens åtgärder följas upp i en extra, uppföljande, kontroll eller vid nästa ordinarie kontroll. I vissa fall med allvarliga avvikelser fattas beslut om sanktion direkt när avvikelsen har konstaterats. Annars fattas beslut om sanktion ifall avvikelsen inte är åtgärdad vid uppföljningen. De sanktioner som kan bli aktuella återfinns i EU-lagstiftningen och i nationell lagstiftning. De sanktioner nämnden använder är:

- Föreläggande att vidta vissa åtgärder
- Förbud att bedriva viss verksamhet, till exempel nedkyllning
- Förbud att bedriva livsmedelsverksamhet i anläggningen (stängning)
- Förbud mot utsläppande på marknaden av visst livsmedel (saluförbud)
- Omhändertagande av livsmedel

När överträdelseerna är allvarliga kan det också bli aktuellt med åtalsanmälan.

Instruktioner för handläggningen av ärenden med sanktioner återfinns i Handboken.

8 Planerad kontroll av befintliga anläggningar

8.1 Prioriteringar och planering

Alla livsmedelsanläggningar är riskklassade enligt Livsmedelsverkets vägledning för riskklassning av livsmedelsanläggningar och beräkning av kontrolltid.

Alla anläggningar i riskklass 1 - 5 kontrolleras minst en gång per år. Beroende på verksamhet och erfarenhet av företaget, genomförs upp till fyra ordinarie kontroller per år.

De flesta anläggningar i riskklass 6 och 7 kontrolleras årligen med undantag av anläggningar med små risker eller att verksamheten är erfarenhetsklass A och därmed är i mindre behov av kontroll. Exempel på sådana anläggningar är där det inte finns livsmedel som är beroende av värme eller kyla. Det kan också vara om riskerna för allergier är mycket små. I de fallen görs kontroll oftast vartannat år.

Anläggningar i riskklass 8 kontrolleras vartannat eller vart tredje år beroende på verksamhet, risk och kontrolltid.

Planering av antal kontroller sker per anläggning och dokumenteras. I dokumentet går att utläsa när kontroll är planerad att utföras och hur många kontroller som planeras per år. I listan finns en mängd uppgifter som behövs för planeringen och uppföljningen som:

- Årlig kontrolltid
- Risk- och erfarenhetsklass
- Tidssaldo
- Antal planerade kontroller
- Projekt, indikatorer och operativa mål för varje objekt

Alla anläggningar med animaliska biprodukter är riskklassade enligt Jordbruksverkets föreskrift 2007:21. Planering av kontrollerna sker i samma dokument som övrig livsmedelskontroll.

8.2 Krav som ska kontrolleras under treårsperioden

För varje bransch, se bilaga 2, pekar nämnden ut vilka relevanta krav som ska kontrolleras, och när eller hur ofta. Generellt gäller att alla krav inte är relevanta för alla verksamheter i branschen, och kontrollerna görs för de anläggningar där det är relevant.

Inför varje kalenderår görs en detaljplan för alla planerade kontroller som ska göras under året. I planen framgår vilka anläggningar som ska kontrolleras, intervallet av kontroller som ska göras under året och vilka lagstiftningsområden som verksamheterna ska kontrolleras mot. Av planen framgår också projekt, provtagningar och riskbedömningar.

Det stora flertalet kontroller görs som löpande kontroller, där man kontrollerar hygien, allmän livsmedelsinformation och de utpekade indikatorerna eller de operativa målen. Vissa kontroller utförs som riktade kontroller eller i "block". Planerade kontroller samlas i block med syfte att utveckla arbetssätt, förbättra samsynen mellan inspektörerna och gemensamt tackla svårigheter i kontrollen. När blocket planeras tas checklistor fram för de kontroller som ska göras i blocket. Vissa block kommer även att kombineras med en utbildningsinsats och information ut till företag och verksamhetsutövarna.

Vissa krav som inte finns med i planen kan vi komma att upptäcka avvikelser från ändå.

Planeringen ska säkerställa att alla verksamheter blir kontrollerade i enlighet med sin beslutade kontrolltid, och att alla relevanta krav kontrolleras på alla anläggningar.

8.3 Kontroll av nyregistrerade anläggningar

I Nyköpings kommun registreras ungefär 90 livsmedelsanläggningar varje år. Dessa verksamheter är inom alla branscher till exempel restauranger, butiker etc. Det är både helt nya verksamheter och ägarbyten i befintliga livsmedelslokaler. Vissa av registreringarna gäller tidsbegränsade verksamheter, till exempel vid evenemang.

Målet med kontrollen av nyregistrerade verksamheter är att alla företagare som startar en livsmedelsverksamhet i Nyköpings kommun ska bli föremål för kontroll inom två månader.

I enlighet med kommunens taxa tas avgiften för kontrollen ut som timavgift efter genomförd kontroll, avgiften motsvarar högst anläggningens riskklassning. I de fall kontrollbesöket, inklusive information till företagaren, tar längre tid än som motsvarar riskklassen finansieras tiden med årskontrolltid som är betald av företagare som lagt ned sin verksamhet innan de hunnit få den kontrolltid som de betalat för vid årets början.

Kontrollerna ska fokusera på infrastruktur, skadedjur och avfall, samt på företagarens kunskap och rutiner inom de viktigaste relevanta kraven för respektive verksamhet. Kontrollerna görs i första hand som föranmälda besök.

8.4 Rutiner för utförande av kontroll

Livsmedelsenheten har tagit fram instruktioner och rutiner för kontrollen vilka finns i enhetens handbok. Där framgår hur kontrollen ska utföras praktiskt.

Rutinerna bygger på vägledningar och kontrollhandböcker från Livsmedelsverket. Enheten har också ett dokument "bedömningsgrunder" med ställningstaganden i olika samsynsfrågor. Den uppdateras kontinuerligt till exempel i samband med bedömningsdiskussioner på olika möten.

9 Kontroll och utredning i samband med misstanke om avvikelser

9.1 Förutsättningar

Under de senaste åren har cirka 90 ärenden rörande misstänkta avvikelser (klagomål) och anmälningar om misstänkt matförgiftning per år inkommit till livsmedelsenheten.

Förutom klagomål från allmänheten får nämnden även information om misstänkta avvikelser från företagen själva, från andra myndigheter, och internt, när man vid kontroll på en anläggning påträffar fynd som härrör från en annan anläggning i kommunen.

En särskild typ av ärenden är så kallade RASFF, ett system för information om icke säkra livsmedel som sålts inom EU och även produktalarm inom Sverige.

För cirka en tredjedel av de inkomna anmälningarna startas en utredning. Övriga bedöms kunna utredas i samband med nästa ordinarie kontroll, i samband med en utredning som redan pågår, eller bedömningen är att ingen utredning ska göras.

9.2 Mål och fokus

Syftet med utredningarna är att kontrollera om det finns avvikelser hos livsmedelsföretagen, och i så fall se till att dessa undanröjs. Särskilt viktigt är detta i de fall avvikelserna är av sådan art att det finns risk för sjukdom hos konsumenterna.

Även den typen av avvikelser som kan klassas som matfusk, där företagarna medvetet bryter mot reglerna för ekonomisk vinning, är prioriterade att utreda och undanröja.

För misstänkta matförgiftningar är ett mål också att hitta vilket livsmedel, vilket agens och vilka brister som orsakat utbrottet, och var i livsmedelskedjan som maten blivit dålig. Resultatet ska dokumenteras på ett enhetligt sätt.

10 Uppföljning och utvärdering av kontrollen

10.1 Uppföljning

Nämnden följer löpande upp att den verksamhet som planerats blir utförd. Uppföljning av kontrollen genomförs i april, augusti och vid bokslut.

I bilaga 3 sammanställs vilka aktiviteter som görs för att uppfylla målen och hur vi följer upp dem.

10.2 Revisioner

Förutom de oberoende revisioner av kontrollverksamheten som enligt Sveriges system ska göras av Länsstyrelsen, gör enheten egna internrevisioner och har ett revisionsutbyte med andra kommuner.

Årlig plan för interna revisioner framgår av verksamhetsplaner för respektive år.

10.3 Utvärdering

Utvärdering sker i slutet av varje år. Utvärdering sker bl. a. mot ett antal nyckeltal uppsatta av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

Utvärdering sker också av den uppföljning som sker inom kontrollverksamheten. Resultatet av utvärderingen ligger till grund för planering av nästkommande år.

Resultatet från interna och externa revisioner är också ett verktyg som verksamheten använder sig av för att utvärdera verksamheten och förbättra rutiner och arbetssätt.

10.4 Supervision

Syftet med supervision är att vi som myndighet ska utvärdera om vi i kontrollen hittar avvikelser och ser till att de blir åtgärdade. Supervision är också en del i bedömning av en medarbetares arbetsprestation, med möjlighet att följa upp lönekriterier såsom att bidra till verksamhetens resultat och mål.

Varje inspektörs förmåga att upptäcka och kommunicera avvikelser ska kontrolleras och utvecklas genom feedback från sin enhetschef på minst en kontroll och fem kontrollrapporter varje år. Vid kontrollbesök kontrollerar enhetschefen särskilt följande:

1. Förberedelse

- a. Finns en plan för kontrollbesöket?

- b. Vad ska kontrolleras?
- 2. Bemötande
 - a. Hur presenterar sig inspektören?
 - b. Hur inleder inspektören kontrollbesöket?
- 3. Kontrollen
 - a. Följer inspektören planen?
 - b. Kan inspektören avvika från planen om något oförutsett inträffar/upptäcks?
 - c. Vilka bedömningar gör inspektören och med vilket lagstöd? Ställer inspektören tillräckligt detaljerade frågor för att hitta eventuella avvikelser?
- 4. Summering av kontrollbesöket
 - a. Hur kommunicerar inspektören avvikelser?
 - b. Hur kommunicerar inspektören eventuell uppföljning och fortsättning av ärendet?

Kontrollrapporter. Enhetschef kontrollerar särskilt följande:

1. Inspektörens förmåga att följa de mallar som finns,
2. inspektörens förmåga att hantera klarspråk,
3. inspektörens förmåga att rikta en kontrollrapport till en verksamhetsutövare och vara tydlig (d.v.s. språk och formuleringar anpassas till den aktuella verksamhetsutövaren och det aktuella kontrollbesöket),
4. inspektörens förmåga att använda egna fraser och meningar (situationsanpassade).

Kontroll av innehåll och utformning av beslut görs löpande (enhetschefen granskar löpande samtliga fattade beslut) enligt följande:

1. Är rubriken på beslutet tydligt formulerad?
2. Är beslutsmeningen tydligt formulerad; framgår det för verksamhetsutövaren vad denne ska göra?
3. Är valet av sanktion proportionerligt?
4. Framgår det när beslutet börjar gälla och när verksamhetsutövaren ska ha vidtagit åtgärder (om så krävs)?

5. Hur används § 33 (ska användas restriktivt och endast vid större risk)?
6. Är bakgrunden till beslutet tydligt formulerad? Kopplas iakttagelser till avvikelser?
7. Finns en tydlig bedömning och motivering varför avvikelserna inte är i enlighet med lagstiftningen?
8. Är beslutet kommunicerat på ett korrekt sätt?
9. Anges lagstiftningen på ett korrekt sätt?
10. Hänvisar inspektören till korrekta artiklar och paragrafer?

Enhetschef ansvarar för att dokumentera sin planering och uppföljning av supervisionen. Återkoppling med konstruktiv kritik ska ske efter varje uppföljningstillfälle.

10.5 Effektmål för att visa att livsmedelskontrollen har avsedd verkan

För att mäta kontrollens effekt har nämnden fastställt ett antal indikatorer, där syftet är att säkerställa att krav som är särskilt viktiga för livsmedelssäkerhet och livsmedelsinformation kontrolleras och att avvikelser följs upp. Vilka dessa indikatorer är och hur kraven inom indikatorerna ska kontrolleras framgår av bilaga 1.

11 Beredskap

Livsmedelsenheten har en beredskapsplan som antagits av nämnden som ska användas när en allvarlig händelse inom Livsmedelsenhetens ansvarsområde inträffat och bedöms behöva handläggning utöver ordinarie rutiner.

Nyköpings kommun har en särskild beredskap för störningar som får stora konsekvenser för samhället. Vid sådana tillfällen kommer livsmedelsenheten att ingå i en krisorganisation som leds av en särskild krisledningsnämnd.

12 Nationell plan för kontrollen i livsmedelskedjan

I Sveriges nationella plan för kontrollen i livsmedelskedjan beskrivs hur den offentliga kontrollen av livsmedel, foder, djurhälsa, djurskydd och växtskydd är organiserad, hur den genomförs och hur den utvecklas. Kontrollplanen finns bl.a. på Livsmedelsverkets webbplats www.livsmedelsverket.se.

13 Öppenhet i kontrollen

I Sverige regleras öppenheten i kontrollen framförallt av Tryckfrihetsförordningen (1949:105) och Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). I korthet innebär detta att alla myndigheter är skyldiga att föra register över de allmänna handlingar som finns hos myndigheten. Ett sådant register kallas vanligtvis för diarium. I diariet registreras uppgifter om dels de handlingar som kommer in till myndigheten, till exempel brev och ansökningar, dels de handlingar som upprättas vid myndigheten, till exempel beslut och kontrollrapporter. I diariet registreras både offentliga och hemliga handlingar.

Vem som helst har rätt att begära att få se en handling som finns hos en myndighet. En allmän handling är vanligen också offentlig, det vill säga vem som helst får ta del av den. Vissa handlingar kan dock innehålla uppgifter som är sekretessbelagda, alltså hemliga. Detta ska prövas av myndigheten utifrån gällande lagstiftning när någon ber att få ut en handling.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens kontrollplan publiceras kommunens hemsida, www.nykoping.se.

Bilaga 1 – Effektmål - Indikatorer

Här är en sammanställning av indikatorerna i tabellform:

#	Målområde
1	Säker nedkylning av livsmedel <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Serveringar</i>
2	Säker allergikost <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Förskolor</i>▪ <i>Skolor</i>
3	Spårbarhet kött (Allmän spårbarhet) <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Restaurang</i>▪ <i>Butik</i>▪ <i>Grossist</i>
4	Redlighet – Rätt information <ul style="list-style-type: none">▪ <i>Producenter</i>▪ <i>Butiker</i>▪ <i>Serveringar</i>

1. Nedkylning hos serveringar

Hos Serveringar (restauranger, snabbmatsrestauranger och caféer) som har nedkylning i sin verksamhet.

Vad ska kontrolleras och hur?

- Pågående nedkylning kontrolleras genom kontrollmätning och bedömning av rutiner.
- Avslutad nedkylning kontrolleras genom kontrollmätning och bedömning av rutiner.
- Om ingen nedkylning pågår och det inte finns nyligen nedkylda livsmedel att kontrollmäta görs kontrollen genom bedömning av verksamhetens rutiner.

Nedkylning ska ske till en temperatur på högst +8 grader i kärnan inom 6 timmar. Nedkylningen ska påbörjas så fort som möjligt efter upphettning.

Kontroll sker att

- nedkylningen inte pågår längre än 6 timmar
- att livsmedlet skyddas från kontamination tex förvaring under ugnen innan nedkylning, ytteremballage i nedkylningsutrustningen
- samt att det inte påverkar andra livsmedel negativt tex nedkylning tillsammans med andra kylvaror, redan nedkylda eller halvvägs nedkylda produkter finns i nedkylningsskåpet

Om nedkylningen inte är klar då personalen går hem för dagen ska de ha kontroll på att den startat och fortgår enligt plan. Företaget ska kunna redogöra för att de gjort tester som visar att den metod de använder är säker.

Mat som stått i värmeskåp i lägst +60 grader köket och inte bedöms komma att gå åt kan kylas ned under förutsättning att

- Varmhållningstemperaturen har varit minst +60 grader i hela maträtten under hela varmhållningstiden.
- Maten inte har kontaminerats under varmhållningen

Kontroll av termometern bör göras med jämna mellanrum, avsaknad av ändamålsenlig termometer medför en avvikelse.

Klagomål. Nedkylningskontroll med anledning av klagomål ingår inte i indikatorn.

Hur ska avvikelser följas upp

Om det är avvikelse ska livsmedelsenheten följa upp att avvikelsen åtgärdats omgående.

Uppföljningen bör ske skyndsamt. En extra kontroll görs oavsett om en verksamhet ska ha fler besök under året.

Den extra kontrollen sker lämpligast ute i anläggningen.

Om brister som noterats och dokumenterats i rapport ej har blivit åtgärdade vid uppföljande kontroll så ska sanktioner vidtas. Om avvikelsen är av allvarligare grad ska sanktioner vidtas omgående, stäm av med enhetschef.

Avvikelsens allvarlighetsgrad avgör val av åtgärd. Om avvikelser åtgärdas på plats vid kontrollen så ska detta noteras. (vid misstanke om osäkra livsmedel exempelvis).

Förbud ska användas om produkternas säkerhet är ifrågasatt. Förelägganden kan användas om bristerna bedöms vara av mer administrativ karaktär. Stäm av med enhetschef från fall till fall.

Hur ska resultatet redovisas?

När du har gjort kontrollen fyller du i kontrollrapport/rapporteringsformulär punkt **K01** i ECOS samt under relevant kolumn i objektlistan.

Uppföljningen redovisas på samma sätt.

2. Säker allergikost i skolor och förskolor

Vad ska kontrolleras?

Vi kontrollerar att allergikosten är *säker*. Det innebär att alla som hanterar maten har tillräcklig kunskap och/eller har fått tillräckliga instruktioner. Det innefattar instruktioner till vikarier och listor över allergiska barn. Rutiner för separering av mat som innehåller allergener. Verifiera genom inspektion av förvaring i torrförråd, kyl och frys samt servering. Intervjua personalen om vilken utrustning som används och hur den rengörs. Okulär besiktning.

Vilka anläggningar ska kontrolleras?

Alla skolor och förskolor som kontrolleras under året ska kontrolleras avseende allergikost.

Hur ska avvikelser följas upp?

I de fall vi bedömer att det inte finns tillräcklig säkerhet i hanteringen av mat som ska serveras till allergiker ska vi följa upp avvikelsen samma år. Beroende på hur akuta riskerna är kan man behöva agera mycket snabbt.

Hur ska resultatet redovisas?

Rapportering sker under lämplig kolumn i objektlistan samt i kontrollmodulen i Ecos punkt **K01** Säker hantering, lagring och transport; Rutin - allergener. Glöm inte fylla i samma punkt som utan avvikelse när det är åtgärdat!

3. Spårbarhet (kött)

Vad ska kontrolleras?

Kraven på spårbarhet enligt artikel 18 i förordning (EG) nr 178/2002 innebär en skyldighet för företagaren att kunna spåra livsmedel ett steg bakåt och ett steg framåt i kedjan, dvs. denne ska kunna ge upplysningar om varifrån råvaror, ingredienser eller färdiga livsmedel köpts och vem varor sålts vidare till. Denna information ska kunna lämnas till kontrollmyndigheter på begäran.

För att kunna verifiera livsmedelsinformation **måste** kontrollen omfatta både kvantitativ och kvalitativ spårbarhet. Kvantitativ spårbarhet har tidigare kallats för mängdbalansberäkning.

Vilka anläggningar ska kontrolleras?

Alla verksamheter som hanterar kött (nöt, får, get, gris eller fågel).

Hur ska det kontrolleras?

Välj ut en köttprodukt som finns i lager och kontrollera inköpsdokumentation för denna produkt.

Kontrollera varifrån produkten är köpt (vilken anläggning) och att den mängd som köpts in är åtminstone så stor som det som finns i lager.

Kontrollera att säljande anläggning är registrerad/godkänd.

Kontrollera att köttet är märkt med oval med godkännandenummer, dubbelkolla i SLV:s register att anläggningen är godkänd.

Hur ska avvikelser följas upp?

Avvikelser ska åtgärdas skyndsamt dock senast under samma år. Avvikelsens allvarlighetsgrad avgör val av åtgärd. Exempel på enklare brist, brister i "rutiner för återkallande". Exempel på allvarlig brist, företaget kan inte förena livsmedel med uppgifter om spårbarheten, kan inte ta fram uppgifter som vi begär inom 24 timmar

Om brister som noterats och dokumenterats i rapport ej har blivit åtgärdade vid uppföljande kontroll så ska sanktioner vidtas.

Om avvikelsen är av allvarigare grad ska sanktioner vidtas omgående (vid misstanke om osäkra livsmedel exempelvis).

Förbud ska användas om produkternas säkerhet är ifrågasatt. Förelägganden kan användas om bristerna bedöms vara av mer administrativ karaktär. Stäm av med närmsta chef från fall till fall.

Hur ska resultatet redovisas?

När du har gjort kontrollen fyller du i kontrollrapport/rapporteringsformulär punkt **H01** i ECOS och under relevant kolumn i objektlistan.

Uppföljningen redovisas på samma sätt.

Observera att för spårbarhet hos grossister enligt förordning 931/2011 eller verksamheter som paketerar nötkött och behöver ha identifieringssystem enligt förordning 1825/2000 innebär andra rapporteringspunkter vilka inte ingår i indikatorn men ska ändå kontrolleras.

4. Redlighet – Rätt information

Indikator nr 4: Redlighet/riktighet hos producenter, butiker och serveringar.

Vad ska kontrolleras?

Vi kontrollerar 1 - 2 livsmedel avseende att en dyr produkt eller ingrediens verkligen är det som anges i den skriftliga informationen om livsmedlen. För sammansatta förpackade livsmedel kontrolleras också att mängden av den dyra ingrediensen stämmer.

Hos producenter och butiker som förpackar och märker livsmedel kontrolleras en produkt med en "dyr ingrediens". För "blandade" produkter kontrolleras både att det är angiven ingrediens och ingående mängd av denna. Exempel: valnötter i valnötsbröd, räkor i räksallad, skinka i skinkwrap. Kontrollen kan också gälla "oblandade" produkter, t.ex. svenskt nötkött, basmatiris, saffran. I de fall kan man inte kontrollera att "ingående mängd" är rätt kontrolleras bara att det är rätt livsmedel.

Hos serveringar så som restauranger, snabbmatsrestauranger och caféer, kontrolleras en maträtt med en "dyr ingrediens". Det vi kontrollerar är att den information som ges i menyn om ingående råvara är sann.

Vilka anläggningar ska kontrolleras?

Producenter och butiker som förpackar och märker livsmedel kan kontrolleras som en del av den ordinarie kontrollen. **Serveringar** (restauranger och caféer) som har en skriftlig meny ska kontrolleras inom den ordinarie kontrollen.

Vilken metod ska användas?

Olika metoder kan vara aktuella, det vanligaste är intervju av personalen i kombination med att titta på vilka råvaror de har hemma och på eventuellt recept/skriftlig instruktion. Kombinera gärna med att kontrollera hur mycket de säljer/serverar av det aktuella livsmedlet respektive köper in av råvaran. Ofta räcker det med en uppskattning, noggrannare beräkningar kan vara aktuellt vid misstanke om fusk.

Provtagning och analys kan vara aktuellt inom projekt eller vid misstanke om fusk. Diskutera med din enhetschef och med Lovise (som ansvarar för provtagningarna) om du vill göra provtagning för att kontrollera t.ex. ingående mängd av en viss råvara.

Hur ska avvikelser följas upp?

I de fall du bedömer att företagaren medvetet har fuskat för att öka sin vinst, gör en åtalsanmälan.

Om det är avvikelse ska vi följa upp att avvikelsen åtgärds innan året är slut. Naturligtvis kan det finnas tillfällen då det är praktiskt omöjligt, t.ex. om den kontrollen där avvikelsen upptäcks görs alldeles i slutet av året.

Uppföljningen kan ske i den planerade kontrollen för anläggningar som ska ha ytterligare planerad kontroll under året. Annars görs en extra kontroll.

Den extra kontrollen behöver inte alltid ske ute i anläggningen utan kan göras genom kontroll av inskickade handlingar, så som kopia av ändrad meny eller kopia på följesedlar som visar att de ändrat råvara.

Hur ska resultatet redovisas?

Du fyller i under relevant kolumn i objektlistan och i kontrollmodulen i Ecos. Markera punkt **B01** Redlighet – vilseledning. Glöm inte att fylla i samma punkt som utan avvikelse när det är åtgärdat!

Bilaga 2 – Treårsplan för kontroll utifrån lagstiftningsområden 2020 - 2022

För tillverkningsanläggningar tas unika treårsplaner fram, anpassade för varje verksamhet. Dessa finns registrerade i Ecos.

Apotek, kosttillskott och hälsokost

Effektmål

Finns inte.

Förutsättningar

I detta sammanhang är definitionen av kosttillskott vidare än lagstiftningens definition. Kosttillskott i detta dokument inkluderar alla typer av tillskott som tas istället för livsmedel, för att uppnå en önskad effekt (prestationshöjande, viktminskande, ökat vitaminintag etc.). Som kosttillskottsanläggningar räknas de verksamheter som huvudsakligen är inriktade på kosttillskott, till skillnad från vanliga livsmedelsbutiker där kosttillskott ofta utgör en mindre del av sortimentet. De cirka 15 kosttillskottsobjekten vi har i Nyköping fördelar sig på apotek, hälsokostbutiker, ägare av egna märkesvaror (EMV).

De flesta verksamheter är små och får endast kontrollbesök en gång vart tredje år. Många av verksamheterna, såsom apoteken och Life-butiker, får sin främsta kontroll på huvudkontoren eftersom ansvaret för produkter och märkning ligger där.

Resursbehov

Det är sammanlagt 16 verksamheter med ungefär 20 timmar årlig kontrolltid.

Antal årliga timmar	Antal objekt	Kontrolleras år
≤ 1	13	1 per 3 år
1,5 - 2,5	2	1 per 2 år
3	1	Varje år

Kontrollens fokus

Kontrollerna ska fokusera på **säkra kosttillskott**. På alla kosttillskottsobjekt som kontrolleras under ett år ska kontrollen fokusera på att de kosttillskott som säljs ska vara säkra.

För att kosttillskott ska anses säkert ska följande kriterier vara uppfyllda:

- Den som säljer kosttillskottet ska kunna veta och visa att kosttillskottet är säkert.
- Ingen av de ingående ingredienserna får vara ett så kallat Novel Food som inte har säkerhetsbedömts.
- Ett säkert kosttillskott ska inte innehålla läkemedelsklassade ingredienser. Om ett kosttillskott bedöms vara ett läkemedel ska det anses vara ett osäkert livsmedel.
- Hänsyn till riskvärderingar som gjorts av Livsmedelsverket och annat vetenskapligt underlag ska tas när säkerheten av ett kosttillskott bedöms.

Kontroller; tidpunkt och metod

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden

<p>Vid varje kontrolltillfälle</p>	<p>A01 Korrekta uppgifter för registrering och riskklassning</p> <p>B01 Allmänna krav och skyldigheter</p> <p>B02 Obligatorisk livsmedelsinformation, innehåll och presentation</p> <p>B03 Obligatorisk livsmedelsinformation, näringsdeklaration</p> <p>B04 Frivillig livsmedelsinformation</p> <p>B99 Övrig livsmedelsinformation (svenska)</p> <p>C02 Näringspåståenden (hyllkanter och förpackning)</p> <p>C03 alt A08 Hälsopåståenden (hyllkanter och förpackning)</p> <p>C05 Särskild märkning av kosttillskott</p> <p>H01 Spårbarhet</p> <p>J01 Återkallelse och reklamation</p> <p>J02 Utformning och underhåll av lokal och utrustning</p> <p>J06 Bekämpning av skadedjur</p>
---	--

	J05 Utbildning
EMV & kedjeanknutna verksamheter	A02 Riskvärdering och godkännande av nya livsmedel (Novel foods) I05 Vitaminer, mineralerämnen och former av dessa som får tillsättas livsmedel (ingående substanser som får användas som källor till vitaminer och mineraler i kosttillskott, 2002/46/EG)

Bagerier

Effektmål

Effektmålet korrekt allergimärkning/allergiinformation

Förutsättningar

Det finns åtta registrerade bagerier i Nyköpings kommun. Förutom dessa verksamheter finns det även större butiker som har eget bageri.

Resursbehov

6 verksamhet får kontroll varje år och två av dessa får kontroll vart annat år.

Antal årliga timmar	Antal objekt	Kontrolleras år
1,5 - 2,5	2	1 per 2 år
3 - 4,5	6	Varje år

Kontrollens fokus

Allergiinformation: För bagerier kontrolleras att allergiker får korrekt information om ingående allergener och att denna information är lätt att utläsa på märkningen av märkta produkter. Följande ska uppfyllas:

- Alla ingående allergener är deklarerade.
- Alla ingående deklarerade allergener framhävs i ingrediensförteckningen för märkta produkter.

Kontroller och tidpunkt

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden och när.

<p>Årligen eller vid varje kontrolltillfälle</p>	<p>A01 Registrering, riskklassning</p> <p>B02 Ingredienser inklusive allergiinformation – alla allergener deklarerade samt framhävda (Skriftligt + ev. muntligt)</p> <p>B99 Övrig livsmedelsinformation (skylt vid disk, svensk märkning)</p> <p>J02 Handtvättsmöjligheter (tvål och vatten)</p> <p>K01/K06/C07 Kontroller om bageriet gör egna fri från produkter</p> <p>K01 Frysta hallon</p> <p>K01 Nedkylning</p>
<p>2020</p>	<p>H01 Spårbarhet</p> <p>B01 Allmänna krav och skyldigheter (fusk, redlighet)</p> <p>J03 Separering/kontaminering</p> <p>J08 Kyl- och frystemperaturer</p> <p>J08 Mottagningskontroll</p>
<p>2021</p>	<p>J03 Avfall</p> <p>J06 Skadedjursbekämpning</p> <p>J02 Underhåll av lokal och utrustning</p> <p>J03 Rengöring av lokal och utrustning</p>
<p>2022</p>	<p>J04 Personlig hygien</p> <p>J05 Utbildning</p> <p>J07 Vattenkvalitet (om det finns ismaskin)</p> <p>J09 Material i kontakt med livsmedel</p> <p>B04 Frivillig information</p> <p>B03 Näringsdeklaration</p>

Kontroller och tidpunkt för verksamheter som får kontroll vart annat år

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden och när.

Vid varje kontrolltillfälle	<p>A01 Registrering, riskklassning</p> <p>B02 Ingredienser inklusive allergiinformation – alla allergener deklarerade samt framhävda (Skriftligt + ev. muntligt)</p> <p>B99 Övrig livsmedelsinformation (skylt vid disk, svensk märkning)</p> <p>J02 Handtvättsmöjligheter (tvål och vatten)</p> <p>K01/K06/C07 Kontroller om bageriet gör egna fri från produkter</p> <p>K01 Frysta hallon</p> <p>K01 Nedkyllning</p>
År 1 (2020/2021)	<p>H01 Spårbarhet</p> <p>B01 Allmänna krav och skyldigheter (fusk, redlighet)</p> <p>J03 Separering/kontaminering</p> <p>J08 Kyl- och frystemperaturer</p> <p>J08 Mottagningskontroll</p> <p>J03 Avfall</p> <p>J06 Skadedjursbekämpning</p> <p>J03 Rengöring av lokal och utrustning</p>

År 3 (2022)	J02 Underhåll av lokal och utrustning J04 Personlig hygien J05 Utbildning J07 Vattenkvalitet (om det finns ismaskin) J09 Material i kontakt med livsmedel B04 Frivillig information B03 Näringsdeklaration
--------------------	--

Butiker och detaljhandel

Effektmål

Korrekt allergimärkning, redlighet, spårbart kött.

Förutsättningar

Med "butik och detaljhandel" avses livsmedelsanläggningar vars huvudsakliga verksamhet är att sälja livsmedel till slutkonsument. Det är såväl stora livsmedelsbutiker med stor mycket manuell hantering och egen märkning, som mindre butiker med färdigförpackade livsmedel, specialbutiker för till exempel fisk, godiskiosker och torghandel med frukt och grönsaker. Kontroll av livsmedel förpackat för direkt försäljning innefattas i korrekt allergimärkning, där information ska kunna ges på kundens begäran.

Hälsokostbutiker och andra specialbutiker för i huvudsak kosttillskott omfattas inte av detta avsnitt, utan behandlas i annat avsnitt.

I Nyköping finns cirka 70 butiker, varav cirka 10 med rå animaliehantering.

Merparten av verksamheterna är små och får endast kontrollbesök en gång per år, eller mer sällan. Butikerna delas in i "Butik med animaliehantering", "Butik med beredning, ej råa animalier" och "Försäljning utan beredning".

Resursbehov

Ca 23 butiker har 3 timmar eller mer i kontrolltid och ska ha kontrollbesök varje år. De som har 1,5–2,5 timmar får kontroll vart annat år och de som har mindre än 1,5 timme får kontroll vart tredje år.

Antal årliga timmar	Antal objekt	Kontrolleras år
0,5 - 1	17	Vart tredje år
1,5 - 2,5	19	vart annat år
3≤	27	Varje år

Kontrollens fokus

Kontrollerna i butik ska fokusera på märkning/information och spårbarhet. När butiken har egen produktion ska kylförvaring och nedkylning kontrolleras.

Kontroller och tidpunkt för verksamheter som får kontroll varje år

	med beredning, råa animalier	med beredning, ej råa animalier	utan beredning
Årligen eller vid varje kontrolltillfälle	A01 Registrering/riskklassning B01 Redlighet B02 Ingredienser inklusive allergiinformation – alla allergener deklarerade samt framhävda (Skriftligt + ev. muntligt) B99 Svensk märkning H01 Spårbarhet kött J02 Handtvättsmöjligheter (tvål och vatten) J03 Rengöring J04 Personlig hygien J08 Kyl- och frystemp K01 Nedkylning/tillagning	A01 Registrering/riskklassning B01 Redlighet B02 Ingredienser inklusive allergiinformation – alla allergener deklarerade samt framhävda (Skriftligt + ev. muntligt) B99 Svensk märkning H01 Spårbarhet kött J02 Handtvättsmöjligheter (tvål och vatten) J03 Rengöring J04 Personlig hygien J08 Kyl- och frystemp K01 Nedkylning/tillagning	A01 Registrering/riskklassning B99 Svensk märkning H01 Spårbarhet kött J08 Kyl- och frystemp

<p>2020</p>	<p>C11 Konsumentinformation för fiskeri- och vattenbruksprodukter</p> <p>J01 Återkallande</p> <p>J02 Underhåll och lokal</p> <p>J06 Skadedjursbekämpning</p> <p>J08 Varmhållning</p> <p>J09 Material i kontakt med livsmedel</p> <p>J99 Ommärkning datum m.m kontrollera enligt SLVFS 2005:20</p> <p>K02 Mikrobiologiska kriterier</p>	<p>J01 Återkallande</p> <p>J99 Ommärkning datum mm kontrollera enligt SLVFS 2005:20</p> <p>J08 Varmhållning</p> <p>J09 Material i kontakt med livsmedel</p>	<p>J01 Återkallande</p> <p>J03 Rengöring</p> <p>J04 Personlig hygien</p> <p>J06 Skadedjursbekämpning</p>
<p>2021</p>	<p>B03 Näringsdeklaration</p> <p>B04 Frivillig livsmedelsinformation</p> <p>B99 Övrig livsmedelsinformation (skylt vid disk, svenska)</p> <p>C Särskild märkning och information</p> <p>H03 Märkning svin, får, get och fjäderfä</p> <p>H11 Märkning av nötkött</p> <p>K01/K06/C07 Kontroller om butiken gör egna fri från produkter</p> <p>J03 Avfall</p> <p>O01 ABP</p>	<p>B03 Näringsdeklaration</p> <p>B04 Frivillig livsmedelsinformation</p> <p>B99 Övrig livsmedelsinformation (skylt vid disk, svenska)</p> <p>C Särskild märkning och information</p> <p>K01 Faroanalys</p> <p>J03 Avfall</p> <p>O01 ABP</p>	<p>B02 Obligatorisk livsmedelsinformation</p> <p>B03 Näringsdeklaration</p> <p>B04 Frivillig livsmedelsinformation</p> <p>C Särskild märkning och information</p> <p>O01 ABP</p> <p>J03 Avfall</p>
<p>2022</p>	<p>C11 Konsumentinformation för fiskeri- och vattenbruksprodukter</p> <p>H03 System för spårbarhet svin, får, get och fjäderfä</p> <p>H11 Journalföring och skyltning av nötkött</p> <p>J05 Utbildning</p> <p>J06 Skadedjursbekämpning</p> <p>J07 Vattenkvalité</p> <p>J08 Varmhållning</p> <p>M01 Salmonellintyg</p> <p>K01 Faroanalys</p> <p>J09 Material i kontakt med</p>	<p>J02 Underhåll av lokal och utrustning</p> <p>J05 Utbildning</p> <p>J06 Skadedjursbekämpning</p> <p>J07 Vattenkvalité</p> <p>J08 Varmhållning</p> <p>J09 Material i kontakt med livsmedel</p>	<p>J02 Underhåll av lokal och utrustning</p> <p>J03 Rengöring</p> <p>J05 Utbildning</p> <p>J06 Skadedjursbekämpning</p>

Kontroller och tidpunkt för verksamheter som får kontroll vartannat år

	med beredning, ej råa animalier	utan beredning
Årligen eller vid varje kontrolltillfälle	A01 Registrering/riskklassning B01 Redlighet B02 Ingredienser inklusive allergiinformation – alla allergener deklarerade samt framhävda (Skriftligt + ev. muntligt) B99 Svensk märkning H01 Spårbarhet kött J02 Handtvättsmöjligheter (tvål och vatten) J03 Rengöring J04 Personlig hygien J08 Kyl- och frystemp K01 Neckylning/tillagning	A01 Registrering/riskklassning B99 Svensk märkning H01 Spårbarhet kött J08 Kyl- och frystemp

<p>År 1 (2020/2021)</p>	<p>B03 Näringsdeklaration</p> <p>B04 Frivillig livsmedelsinformation</p> <p>B99 Övrig livsmedelsinformation (skylt vid disk, svenska)</p> <p>C Särskild märkning och information</p> <p>K01 Faroanalys</p> <p>J03 Avfall</p> <p>O01 ABP</p>	<p>B02 Obligatorisk livsmedelsinformation</p> <p>B03 Näringsdeklaration</p> <p>B04 Frivillig livsmedelsinformation</p> <p>C Särskild märkning och information</p> <p>O01 ABP</p> <p>J03 Avfall</p>
<p>År 3 (2022)</p>	<p>J01 Återkallande</p> <p>J02 Underhåll av lokal och utrustning</p> <p>J05 Utbildning</p> <p>J06 Skadedjursbekämpning</p> <p>J07 Vattenkvalité</p> <p>J08 Varmhållning</p> <p>J09 Material i kontakt med livsmedel</p> <p>J99 Ommärkning datum mm kontrollera enligt SLVFS 2005:20</p>	<p>J01 Återkallande</p> <p>J02 Underhåll av lokal och utrustning</p> <p>J03 Rengöring</p> <p>J04 Personlig hygien</p> <p>J05 Utbildning</p> <p>J06 Skadedjursbekämpning</p>

Kontroller och tidpunkt för verksamheter som får kontroll vart tredje år

	utan beredning
Vid varje kontrolltillfälle	A01 Registrering/riskklassning B02 Obligatorisk livsmedelsinformation B03 Näringsdeklaration B04 Frivillig livsmedelsinformation B99 Svensk märkning C Särskild märkning och information H01 Spårbarhet kött J01 Återkallande J02 Underhåll av lokal och utrustning J03 Avfall J03 Rengöring J04 Personlig hygien J05 Utbildning J06 Skadedjursbekämpning J08 Kyl- och frystemp O01 ABP

E-handel

E-handel med livsmedel är en form av distansförsäljning som innebär att företag säljer livsmedel via internet. Distansförsäljning är all typ av försäljning där någon form av teknik för distanskommunikation ingår.

Exempel på e-handel är försäljning via:

- Webbplats
- Sociala medier, till exempel Facebook och Twitter
- Elektroniska marknadsplatser, till exempel Blocket och Tradera
- Appar
- E-post
- SMS

I de allra flesta fall betyder det att det är den kommun där företaget bedriver sin verksamhet som är behörig kontrollmyndighet att utöva kontroll.

Kontrollens fokus

Fokus för livsmedelskontrollen av e-handel ligger på att kontrollera att informationen som lämnas i samband med att ett livsmedel erbjuds till försäljning, uppfyller de informationskrav som ställs på direktförsäljning.

Kontroller; tidpunkt och metod

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden

Vid varje kontrolltillfälle	<p>A01 Korrekta uppgifter för registrering och riskklassning av anläggning.</p> <p>B01 Allmänna krav och skyldigheter</p> <p>B02 Obligatorisk livsmedelsinformation, innehåll och presentation</p> <p>B03 Obligatorisk livsmedelsinformation, näringsdeklaration</p> <p>B04 Frivillig livsmedelsinformation</p> <p>B99 På svenska</p> <p>C02 Näringspåståenden</p> <p>C03 Hälsopåståenden</p> <p>H01 Spårbarhet</p> <p>J01 Säkra livsmedel, ansvar att de följer lagen, tillbakadragande, återkallelse</p>
------------------------------------	--

Grossister och matmäklare

Effektmål

Indikator för korrekt allergimärkning och spårbart kött.

Förutsättningar

Grossister och matmäklare är livsmedelsföretagare som köper in livsmedel och säljer det vidare till andra livsmedelsföretag. Skillnaden mellan dem är att grossisterna har ett lager där de förvarar livsmedel, medan matmäklarna bedriver sin verksamhet från ett kontor. Varorna förvaras i andra livsmedelsföretagares lokaler. Många grossister och matmäklare bedriver internationell handel med import från länder utanför EU, och/eller inköp av livsmedel från andra EU-länder. De som importerar ansvarar för att varorna uppfyller alla EU:s regler för livsmedel. Alla som säljer livsmedel ansvarar för att det finns obligatorisk livsmedelsinformation antingen i märkningen eller i en medföljande handling.

I Nyköping finns idag cirka 7 objekt som har verksamhetstypen grossister men bland dessa kan det finnas matmäklare och importörer. Kontrolltiden varierar mellan 1 och 3 årliga kontrolltimmar. Flertalet har lite årlig kontrolltid, något hoppas förbättras genom ny riskklassningsmodell som Livsmedelsverket håller på att ta fram.

Resursbehov

Antal årliga timmar	Antal objekt	Kontrolleras år
0,5 - 1	6	Vart tredje år
1,5 - 2	2	Vartannat år
3	1	Varje år

Kontrollens fokus

Kunskap om grossisterna och deras verksamhet behöver förbättras. Vi behöver föra in mer detaljerad information om de olika anläggningarnas verksamhet i vårt register, och vid behov ändra riskklassen och informationstillägget så att vi i fortsättningen kan utföra kontroll med rätt fokus.

Utöver det ska kontrollerna fokusera på att obligatorisk information om livsmedlen finns med vid försäljning, antingen på förpackningen eller i en medföljande handling.

För företag med import och företag som översätter märkning och tilläggs- märker på svenska ska vi också fokusera på att alla ingående allergener finns med i den svenska märkningen och att de är framhävda.

Grossister som säljer kött ska ha ett system för spårbarhet framåt, som ska omfatta bland annat en noggrann beskrivning av livsmedlet, uppgifter om livsmedlets volym eller kvantitet, vilken livsmedelsföretagare livsmedlet levererats till och en referens som identifierar partiet.

För grossister med frysrum för djupfrysta livsmedel ska frysrummet ha utrustning för kontinuerlig temperaturövervakning.

Kontroller; tidpunkt och metod

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden och när. Kontroller görs främst med metoden inspektion eller genom kontroll av märkningsetiketter och andra dokument. Revision kan vara aktuellt i enskilda fall.

Kontroller varje år

	Grossister <i>med egna lokaler för förvaring</i>	Matmäklare <i>köper och säljer utan egen förvaring</i>
Årligen eller vid varje kontrolltillfälle	A01 Registrering/riskklass B01 Obligatorisk livsmedelsinformation, redlighet B02 Obligatorisk livsmedelsinformation B03 Näringsdeklaration H01 Spårbarhet M0? (Beroende på typ av import) J06 Skadedjur	A01 Registrering/riskklass H01 Spårbarhet
2020	J03 Rengöring J08 Temperatur J09 Material i kontakt med livsmedel	J05 Utbildning A04 Anmälan om import eller förvaring av ekologiska produkter
2021	J03 Säker hantering J04 Personlig hygien A04 Anmälan om import eller förvaring av ekologiska produkter	

2022	J05 Utbildning J03 Avfall	
-------------	------------------------------	--

Kontroller vart annat år

	Grossister <i>med egna lokaler för förvaring</i>	Matmäklare <i>köper och säljer utan egen förvaring</i>
Årligen eller vid varje kontrolltillfälle	A01 Registrering/riskklass B01 Obligatorisk livsmedelsinformation, redlighet B02 Obligatorisk livsmedelsinformation, allergeninnehåll B03 Näringsdeklaration H01 Spårbarhet M0? (Beroende på typ av import) J06 Skadedjur	A01 Registrering/riskklass B01 Obligatorisk livsmedelsinformation, redlighet B02 Obligatorisk livsmedelsinformation, allergeninnehåll B03 Näringsdeklaration H01 Spårbarhet
År 1 (2020/2021)	J03 Rengöring J04 Personlig hygien J08 Temperatur J09 Material i kontakt med livsmedel A04 Anmälan om import eller förvaring av ekologiska produkter	J05 Utbildning A04 Anmälan om import eller förvaring av ekologiska produkter
År 3 (2021/2022)	J03 Säker hantering J03 Avfall J05 Utbildning	

Kontroller vart tredje år

	Grossister <i>med egna lokaler för förvaring</i>	Matmäklare <i>köper och säljer utan egen förvaring</i>
Vid varje kontrolltillfälle	<p>A01 Registrering/riskklass</p> <p>B01 Obligatorisk livsmedelsinformation, redlighet</p> <p>B02 Obligatorisk livsmedelsinformation, allergeninnehåll</p> <p>B03 Näringsdeklaration</p> <p>H01 Spårbarhet</p> <p>M0? (Beroende på typ av import)</p> <p>J03 Rengöring</p> <p>J04 Personlig hygien</p> <p>J08 Temperatur</p> <p>J09 Material i kontakt med livsmedel</p> <p>J03 Säker hantering</p> <p>J03 Avfall</p> <p>J05 Utbildning</p> <p>J06 Skadedjur</p> <p>A04 Anmälan om import eller förvaring av ekologiska produkter</p>	<p>A01 Registrering/riskklass</p> <p>B01 Obligatorisk livsmedelsinformation, redlighet</p> <p>B02 Obligatorisk livsmedelsinformation, allergeninnehåll</p> <p>B03 Näringsdeklaration</p> <p>H01 Spårbarhet</p> <p>J05 Utbildning</p> <p>A04 Anmälan om import eller förvaring av ekologiska produkter</p>

Mobila anläggningar

Effektmål

Säker nedkylning, sann information, spårbart kött.

Förutsättningar

I Nyköping finns idag 15 mobila verksamheter.

Mobila verksamheter har generellt inte samma utrustning och förutsättningar som stationära, vilket ställer högre krav på hygien, flöden, separering, nedkylning och tillagning. Lokalkraven skiljer sig lite lagmässigt jämfört med stationära, även om grundkraven gäller även mobila verksamheter. Exempelvis behöver inte en mobil verksamhet ha tillgång till varmt och kallt vatten utan det räcker med varmt eller kallt vatten.

Även inom kategorin mobila verksamheter skiljer det sig. Vi har några verksamheter som står uppställda på en fast adress året om i kommunen eller förvarar sina fordon här. Det finns andra som åker runt i landet, som också står i Nyköping eller inte alls är verksamma här. För de stationära verksamheterna rekommenderas att obokade kontroller genomförs medan de rörliga oftast kräver en bokad kontroll eller revision.

Resursbehov

Verksamheterna har ca 34 kontrolltimmar per år.

Antal årliga timmar	Antal objekt	Kontrolleras år
0,5-1	1	Vart tredje år
1,5-2,5	6	Vart annat år
3-4	7	Varje år
5-5,5	1	3 per 2 år

Kontrollens fokus

Kontrollerna ska fokusera på nedkylning, sann information och spårbarhet, i dokumentet benämnda som indikatorer.

Nedkylningen kontrolleras med följande metoder:

- Avslutad eller eventuell pågående nedkylning kontrolleras genom kontrollmätning och bedömning av rutiner.

- Om ingen nedkylning pågår och det inte finns nyligen nedkylda livsmedel att kontrollmäta görs kontrollen genom intervjuer och bedömning av företagets rutiner och dokumentation.

Nedkylningen bedöms som säker om nedanstående kriterier är uppfyllda:

- Livsmedlet kyls ner till under +8 ° Celsius inom högst 6 timmar.
- Livsmedlet skyddas från kontamination före och under nedkylning.
- Livsmedlet påverkar inte andra livsmedel negativt, till exempel genom att redan nedkylda eller halvvägs nedkylda produkter finns i nedkylningsskåpet.
- Livsmedlet kyls ner direkt efter tillagning, eller har stått i värmeskåp i +60 ° Celsius eller högre temperatur under kontrollerade förhållanden där maten har skyddats från kontamination.

Sann information (meny/presentation) kontrolleras för "mervärdesprodukter", till exempel maträtter som innehåller dyra ingredienser eller där verksamheten gör säljande påståenden, som att varan kommer från en viss produktionsplats. För att livsmedelsinformationen ska anses vara utan avvikelse ska påståendena vara sanna. Om företaget presenterar maten som ekologisk, i menyer eller på hemsida, ska verksamheten uppfylla kraven för att få presentera maten som ekologisk.

Spårbarhet av kött kontrolleras genom att minst en kött detalj/köttprodukt som finns i lager väljs ut. Inköpsdokumentation för produkten kontrolleras. Företagaren ska kunna visa att han köpt in åtminstone så stor mängd av varan som det som finns i lager. Den verksamheten som sålt varan ska vara registrerad eller godkänd. Köttet är märkt med oval med godkännandenummer.

Kontroller för verksamheter som får kontroll varje år

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden och när.

Årligen eller vid varje kontrolltillfälle	<p>A01 Registrering, riskklassning och bakgrundslokal</p> <p>B01 Sann information (indikator – vid meny tillägg)</p> <p>H01 Spårbarhet</p> <p>K01 Nedkyllning</p> <p>J02 Handtvättsmöjlighet (tvål och papper)</p> <p>J03 Separering</p> <p>J04 Personlig hygien</p> <p>J07 Vattenförsörjning</p> <p>J08 Temperatur</p>
2020	<p>J03 Avfall</p> <p>J06 Skadedjursbekämpning</p> <p>K01 Tillagning</p>
2021	<p>B02 Verifiering av ingående allergener i maträtt</p> <p>B99 Upplysning om allergener (ex. skylt)</p> <p>K01 Hantering av allergener</p>
2022	<p>J02 Lokal och utrustning</p> <p>J03 Rengöring</p> <p>J09 Material i kontakt med livsmedel</p> <p>J03 Plasthandskar</p> <p>K01 Tillagning</p>

Kontroller för verksamheter som får kontroll vart annat år

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden och när.

Vid varje kontrolltillfälle	<p>A01 Registrering, riskklassning och bakgrundslokal.</p> <p>B01 Sann information (indikator – vid menytillägg)</p> <p>H01 Spårbarhet</p> <p>K01 Nedkyllning</p> <p>K01 tillagning</p> <p>J02 Handtvättsmöjligheter (tvål och vatten)</p> <p>J03 Separering</p> <p>J04 Personlig hygien</p> <p>J07 Vattenförsörjning</p> <p>J08 Temperatur</p>
År 1 (2020/2021)	<p>J02 Lokal och utrustning</p> <p>J03 Rengöring (redskap, rengöringsmedel och rutin)</p> <p>J03 Avfall</p> <p>J06 Skadedjursbekämpning</p> <p>J09 Material i kontakt med livsmedel</p> <p>J03 Plasthandskar</p>
År 3 (2022/2023)	<p>B02 Verifiering av ingående allergener i maträtt</p> <p>B99 Upplysning om allergener (ex. skylt)</p> <p>K01 Hantering av allergener</p> <p>(Operativt mål 8: Information om allergener)</p>

Kontroller för verksamheter som får kontroll vart tredje år

Vid varje kontrolltillfälle	A01 Registrering, riskklassning och bakgrundslokal H01 Spårbarhet B01 Sann information (indikator – vid meny tillägg) K01 Nedkylning K01 Tillagning J02 Handtvättsmöjligheter (tvål och vatten) J02 Lokal och utrustning J03 Rengöring J03 Separering J07 Vattenförsörjning J08 Temperatur B02 Verifiering av ingående allergener i maträtt B99 Upplysning om allergener (ex. skylt) J09 Material i kontakt med livsmedel K01 Hantering av allergener
------------------------------------	--

Skola och omsorg

Effektmål

Säker allergikost.

Förutsättningar

Det serveras dagligen måltider på förskolor och skolor, dagliga verksamheter, äldreboenden, gruppboenden, asylboenden, häkten och liknande verksamheter. Vissa maträtter är specialanpassade till allergiska barn och elever.

Måltiderna kan antingen tillagas på plats eller tas emot mer eller mindre färdiga. Vi delar in verksamheterna i "tillagningskök" och "mottagningskök".

I Nyköping finns idag nästan 162 omsorgsverksamheter registrerade som livsmedelsanläggningar. Antalsmässigt dominerar förskolorna med ca 58 objekt och skolorna med ca 41.

Kontrollbehovet är vanligtvis högre på verksamheter med tillagningskök, då risken för livsmedelshygieniska brister är större. Kontrollbehovet påverkas också av om verksamheten vänder sig till känsliga konsumentgrupper (barn under fem år, personer med överkänslighet, personer inlagda på sjukhus samt boende i äldreboende) och av hur många konsumenter man serverar per dag.

Resursbehov

Verksamheterna har sammanlagt ungefär 624 timmar årlig kontrolltid. Ungefär 114 av verksamheterna har tre timmars årlig kontrolltid eller mer. Dessa ska kontrolleras varje år, vilket ger ungefär 558 timmar. Cirka 48 verksamheter har 0,5-2,5 timmars årlig kontrolltid, dessa ska kontrolleras vart annat år.

Antal årliga timmar	Antal objekt	Timmar	Kontrolleras år
0,5-1	22	20	Vart tredje år
1,5-2,5	26	46	Vart annat år
3-16	114	558	Varje år

Kontrollens fokus

Kontrollerna ska fokusera på **säker allergikost**. Alla omsorgsverksamheter som kontrolleras under ett år ska kontrolleras avseende säker allergikost. För att allergikosten ska anses säker ska följande kriterier vara uppfyllda:

- Alla som hanterar maten har tillräcklig kunskap och/eller har fått tillräckliga instruktioner.
- Det finns instruktioner till vikarier och listor över allergiska barn/konsumenter.
- Verksamhetsutövaren kan redogöra för rutiner för separering av mat som innehåller allergener.
- Vid inspektion av förvaring i t.ex. torrförråd, kyl och frys samt servering verifieras att rutinerna för separering följs.
- Personalen kan redogöra för lämpliga rutiner för vilken utrustning som används för allergikosten och hur den rengörs.
- Vid okulär besiktning av utrustningen verifieras att den är lämplig och väl rengjord.

I de fall ingen av konsumenterna är allergisk räcker det att kontrollera att det finns en mer allmän kännedom om att de måste införa rutiner den dag de får en allergisk konsument.

Kontroller; tidpunkt och metod

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden och när. Tabellen visar också när kontrollmetoden revision ska användas. Övriga kontroller görs med metoden inspektion. Verifierande *provtagning* kommer att göras under perioden, vilken och när kommer att framgå av provtagningsplanen.

Kontroller för verksamheter som får kontroll varje år

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden och när.

	Tillagningskök	Mottagningskök
Årligen eller vid varje kontrolltillfälle	A01 Registrering, riskklassning J03 Säker förvaring och hantering J02 Handtvättsmöjlighet med tvål och papper J08 Kyl, varmhållning K01 Allergikost (Effekt mål) K01 Nedkylning K01 Tillagning	A01 Registrering, riskklassning J03 Mottagningskontroll (varm och kall) J03 Säker förvaring och hantering J02 Handtvättsmöjlighet med tvål och papper J08 Kyl, varmhållning K01 Allergikost (Effekt mål)
2020	B01 Redlighet H01 Spårbarhet J03 Mottagningskontroll J05 Utbildning (inkl. vikarie) B01 Allergikost (informationsöverlämning från t.ex. skolsköterska till kock)	J05 Utbildning (inkl. vikarie) B01 Allergikost (informationsöverlämning från t.ex. skolsköterska till kock)
2021	J02 Lokalen, utrustning J03 Avfall J03 Rengöring J06 Skadedjur	J02 Lokalen, utrustning J06 Skadedjur J03 Rengöring

	Tillagningskök	Mottagningskök
2022	J04 Personlig hygien J05 Utbildning J09 Material i kontakt med livsmedel J03 Mottagningskontroll	J04 Personlig hygien J05 Utbildning J09 Material i kontakt med livsmedel

Kontroller för verksamheter som får kontroll vart annat år

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden och när.

	Tillagningskök	Mottagningskök
Vid varje kontrolltillfälle	A01 Registrering, riskklassning J03 Mottagningskontroll J03 Säker förvaring och hantering J02 Handtvättsmöjlighet med tvål och papper J08 Kylförvaring och temperaturkriterier K01 Allergikost (Effekt mål) K01 Nedkylning K01 Tillagning	A01 Registrering, riskklassning J03 Mottagningskontroll (varm och kall) J03 Säker förvaring och hantering J02 Handtvättsmöjlighet med tvål och papper J08 Kylförvaring och temperaturkriterier K01 Allergikost (Effekt mål)
År 1 (2020/2021)	J02 Lokaler och utrustning, underhåll J03 Rengöring J05 Utbildning (inkl. vikarie)	J02 Lokaler och utrustning, underhåll J03 Rengöring J05 Utbildning (inkl. vikarie)
År 3 (2021/2022)	J04 Personlig hygien J05 Utbildning	J04 Personlig hygien J05 Utbildning

Kontroller för verksamheter som får kontroll vart tredje år

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden.

	Tillagningskök	Mottagningskök
Vid varje kontrolltillfälle	A01 Registrering, riskklassning J03 Mottagningskontroll J03 Säker förvaring och hantering J02 Handtvättsmöjligheter (tvål och vatten) J08 Kyl och varmhållning K01 Allergikost (Effekt mål) K01 Nedkylning K01 Tillagning Ett urval av dessa nedan enligt risk: J02 Lokaler och utrustning, underhåll J03 Rengöring J04 Personlig hygien J05 Utbildning J06 Skadedjur	A01 Registrering, riskklassning J03 Mottagningskontroll (varm och kall) J03 Säker förvaring och hantering J02 Handtvättsmöjligheter (tvål och vatten) J08 Kyl och varmhållning K01 Allergikost (Effekt mål) Ett urval av dessa nedan enligt risk: J02 Lokaler och utrustning, underhåll J03 Rengöring J04 Personlig hygien J05 Utbildning J06 Skadedjur

Serveringar

Effektmål

Säker nedkylning, sann information, spårbart kött.

Förutsättningar

I Nyköping finns det 156 storhushåll. 82 restauranger, 33 serveringar, 14 café, 4 catering och 23 pizzerior.

Verksamheterna varierar stort i deras hantering och omfattning. Under storhushåll har vi verksamheter som har upp till 4 kontroller per år, samtidigt som det kan vara ett litet sommarcafé som får kontroll vart tredje år.

Måltiderna kan antingen tillagas på plats eller tas emot mer eller mindre färdiga. Ju mer hantering på plats, desto större risker finns.

Resursbehov

Verksamheterna har ca 664 kontrolltimmar per år.

Antal årliga timmar	Antal objekt	Kontrolleras år
0,5-1	12	Vart tredje år
1,5-2,5	23	Vart annat år
3-4,5	39	Varje år
5-5,5	41	3 per 2 år
6-8,5	23	2 per år
9-11	10	3 per år
>12	1	4 eller mer

Kontrollens fokus

Kontrollerna ska fokusera på **nedkylning, sann information och spårbarhet**, i dokumentet benämnda som indikatorer.

Nedkylningen kontrolleras med följande metoder:

- Avslutad eller eventuell pågående nedkylning kontrolleras genom kontrollmätning och bedömning av rutiner.
- Om ingen nedkylning pågår och det inte finns nyligen nedkylda livsmedel att kontrollmäta görs kontrollen genom intervjuer och bedömning av företagets rutiner och dokumentation.

Nedkylningen bedöms som säker om nedanstående kriterier är uppfyllda:

- Livsmedlet kyls ner till under +8 ° Celsius inom högst 6 timmar.
- Livsmedlet skyddas från kontamination före och under nedkylning.
- Livsmedlet påverkar inte andra livsmedel negativt, till exempel genom att redan nedkylda eller halvvägs nedkylda produkter finns i nedkylningsskåpet.
- Livsmedlet kyls ner direkt efter tillagning, eller har stått i värmeskåp i +60 ° Celsius eller högre temperatur under kontrollerade förhållanden där maten har skyddats från kontamination.

Sann information (meny/presentation) kontrolleras för "mervärdesprodukter", till exempel maträtter som innehåller dyra ingredienser eller där verksamheten gör säljande påståenden, som att varan kommer från en viss produktionsplats. För att livsmedelsinformationen ska anses vara utan avvikelse ska påståendena vara sanna. Om företaget presenterar maten som ekologisk, i menyer eller på hemsida, ska verksamheten uppfylla kraven för att få presentera maten som ekologisk.

Spårbarhet av kött kontrolleras genom att minst en köttdetalj/köttprodukt som finns i lager väljs ut. Inköpsdokumentation för produkten kontrolleras. Företagaren ska kunna visa att han köpt in åtminstone så stor mängd av varan som det som finns i lager. Den anläggning som sålt varan ska vara registrerad eller godkänd. Köttet är märkt med oval med godkännandenummer.

Kontroller för verksamheter som får kontroll varje år

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden och när.

Årligen eller vid varje kontrolltillfälle	A01 Korrekta uppgifter för registrering och riskklassning av anläggning K01 Nedkyllning H01 Spårbarhet B01 Sann information (indikator – vid meny tillägg) J02 Handtvättsmöjligheter (tvål och vatten)
2020	J03 Mottagningskontroll J03 Avfall J03 Separering J06 Skadedjursbekämpning J08 Temperaturkontroll av kyl/frys J08 Varmhållning (+termometer) K01 Tillagning (+termometer)
2021	J03 Rengöring J04 Personlig hygien B02 Verifiering av ingående allergener i maträtt B99 Upplysning om allergener (ex. skylt) K01 Hantering av allergener (Operativt mål 8: Information om allergener)

2022	J02 Lokal och utrustning J05 Utbildning J07 Vattenkvalitet (om det finns ismaskin) J08 Temperaturkontroll av kyl/frys J09 Material i kontakt med livsmedel K01 Tillagning (+ termometer) <u>Om verksamheten har Catering:</u> J01, J02, J03 Transportfordon J08 Temperaturer J09 Emballeringsmaterial
-------------	--

Kontroller för verksamheter som får kontroll vart annat år

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden och när.

Det är upp till handläggaren att prioritera utifrån risk och verksamhet. Det kan vara så att tiden inte räcker till för att kontrollera alla punkter.

Vid varje kontrolltillfälle	A01 Korrekta uppgifter för registrering och riskklassning av anläggning K01 Nedkylning H01 Spårbarhet B01 Sann information (indikator – vid meny tillägg) K01 Tillagning J02 Handtvättsmöjligheter (tvål och vatten) J08 Temperaturkontroll av kyl/frys J03 Rengöring
(2020/2021)	J03 Separering J04 Personlig hygien B02 Verifiering av ingående allergener i maträtt B99 Upplysning om allergener (ex. skylt) K01 Hantering av allergener (Operativt mål 8: Information om allergener)

(2022/2023)	J02 Lokal och utrustning J03 Mottagningskontroll J03 Avfall J05 Utbildning J06 Skadedjursbekämpning J07 Vattenkvalité (om ismaskin finns) J08 Varmhållning J09 Material i kontakt med livsmedel <u>Om verksamheten har Catering:</u> J01, J02, J03 Transportfordon J08 Temperaturer J09 Emballeringsmaterial
--------------------	---

Kontroller för verksamheter som får kontroll vart tredje år

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden.

Det är upp till handläggaren att prioritera utifrån risk och verksamhet. Det kan vara så att tiden inte räcker till för att kontrollera alla punkter.

<p>Vid varje kontrolltillfälle</p>	<p>A01 Korrekta uppgifter för registrering och riskklassning av anläggning</p> <p>H01 Spårbarhet</p> <p>J02 Handtvättsmöjligheter (tvål och vatten)</p> <p>J02 Lokal och utrustning</p> <p>J03 Rengöring</p> <p>J04 Personlig hygien</p> <p>J05 Utbildning</p> <p>J06 Skadedjursbekämpning</p> <p>J08 Temperaturkontroll av kyl/frys</p> <p>B02 Verifiering av ingående allergener i maträtt</p> <p>B99 Upplysning om allergener (ex. skylt)</p> <p>K01 Hantering av allergener</p> <p>(Operativt mål 8: Information om allergener)</p> <p><u>Om verksamheten har Catering:</u></p> <p>J01, J02, J03 Transportfordon</p> <p>J08 Temperaturer</p> <p>J09 Emballeringsmaterial</p>
---	--

Sushi

Effektmål

Säker nedkylning, redlighet, spårbart kött.

Förutsättningar

I Nyköping finns idag 4 verksamheter som har enbart inriktningen sushi. Det finns ytterligare ett fåtal restauranger som serverar sushi.

Kontrollbehovet påverkas av hur många portioner som serveras och om det finns en presentation av maten.

Resursbehov

Verksamheterna har totalt 15 kontrolltimmar per år. 4 har 3 - 3,5 timmar per år och kontrolleras en gång per år. En verksamhet har 2,5 timmar och kontrolleras vart annat år.

Antal årliga timmar	Antal objekt	Kontrolleras år
2,5	1	Vart annat år
3 - 3,5	4	Varje år

Kontrollens fokus

Kontrollerna ska fokusera på redlighet.

Livsmedelsinformationen kontrolleras för "mervärdesprodukter", till exempel maträtter som innehåller dyra ingredienser eller där man gör säljande påståenden, som att varan kommer från en viss produktionsplats. För att livsmedelsinformationen ska anses vara utan avvikelse ska påståendena vara sanna. Om företaget presenterar maten som ekologisk, i menyer eller på hemsida, ska verksamheten uppfylla kraven för att få presentera maten som ekologisk. **(Kommer att uppdateras)**

Kontroller och tidpunkter tidpunkt

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden och när.

<p>Årligen eller vid varje kontrolltillfälle</p>	<p>A01 Korrekta uppgifter för registrering och riskklassning av anläggning.</p> <p>B01 Redlighet</p> <p>H01 Spårbarhet</p> <p>J02 Fungerande termometer</p> <p>J02 Handtvättsmöjligheter (tvål och vatten)</p> <p>J03 Mottagningskontroll av färsk fisk</p> <p>K01 Nedkylning</p> <p>J04 Personlig hygien</p> <p>J08 Frysning av lax alternativt odlad lax</p> <p>J08 Temperaturkontroll av kyl/frys</p>
<p>2020</p>	<p>J02 Lokal och underhåll</p> <p>J03 Avfall</p> <p>J03 Rengöring och desinfektion</p> <p>J03 Separering</p> <p>J06 Skadedjursbekämpning</p> <p>J08 Varmhållning (+termometer)</p> <p>K01 Tillagning (+termometer)</p>
<p>2021</p>	<p>B02 Verifiering av ingående allergener i maträtt</p> <p>B99 Upplysning om allergener (ex. skylt)</p> <p>J03 Mottagningskontroll av övriga livsmedel</p> <p>K01 Hantering av allergener</p> <p>K01 Hantering av ris, PH eller recept</p>

2022	<p>J03 Förvaring av livsmedel och kemikalier</p> <p>J03 Rengöring och desinfektion</p> <p>J05 Utbildning</p> <p>J07 Vattenkvalitet (om det finns ismaskin)</p> <p>J08 Varmhållning</p> <p>J09 Material i kontakt med livsmedel</p> <p>K01 Tillagning (+ termometer)</p>
-------------	---

Kontroller för verksamheter som får kontroll vart annat år

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden och när.

Det är upp till handläggaren att prioritera utifrån risk och verksamhet. Det kan vara så att tiden inte räcker till för att kontrollera alla punkter.

Vid varje kontrolltillfälle	<p>A01 Korrekta uppgifter för registrering och riskklassning av anläggning.</p> <p>B01 Redlighet</p> <p>H01 Spårbarhet</p> <p>J02 Fungerande termometer</p> <p>J02 Handtvättsmöjligheter (tvål och vatten)</p> <p>J03 Mottagningskontroll av färsk fisk</p> <p>K01 Nedkyllning</p> <p>J04 Personlig hygien</p> <p>J08 Frysning av lax alternativt odlad lax</p> <p>J08 Temperaturkontroll av kyl/frys</p>
------------------------------------	---

2020/2021)	J02 Lokal och utrustning J03 Rengöring J03 Separering J03 Avfall J04 Personlig hygien J05 Utbildning J06 Skadedjursbekämpning J08 Temperaturkontroll av kyl/frys J08 Varmhållning K01 Tillagning B02 Verifiering av ingående allergener i maträtt B99 Upplysning om allergener (ex. skylt) K01 Hantering av allergener (Operativt mål 8: Information om allergener)
(2022/2023)	J03 Rengöring J07 Vattenkvalité (om ismaskin finns) J08 Varmhållning J09 Material i kontakt med livsmedel K01 Tillagning K01 Hantering av ris, PH eller recept J03 Mottagningskontroll av andra livsmedel

Viltslakterier

Effektmål

Finns ännu ej!

Förutsättningar

Det finns 2 registrerade viltslakterier i Nyköpingskommun.

Resursbehov

Verksamheterna får kontroll varje år eller vart annat år.

Antal årliga timmar	Antal objekt	Kontrolleras år
2-4	2	Vart annat år eller varje år

Kontroller och tidpunkt

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under treårsperioden och när.

För verksamheter som får kontroll varje år:

Årligen eller vid varje kontrolltillfälle	<p>A01 Registrering/riskklassningen</p> <p>J03 Rengöring före, under och efter processen</p> <p>J02 Handtvättsmöjligheter (tvål och vatten)</p> <p>J07 Kommunalt dricksvatten/ egen brunn</p> <p>J08 Kylkedjan inte får brytas</p> <p><i>Har verksamheten börjat med en ny hantering exempelvis märkning av korvar bör detta kontrolleras vid årets kontroll.</i></p>
--	---

2020	H02 Spårbarhet animalier J01 Återkallande B01 Redlighet/vilseledning J05 Utbildning J06 Skadedjursbekämpning J09 Material i kontakt med livsmedel
2021	J02 Underhåll av lokal och utrustning K01 Faroanalys K01 Provtagning färs K05 Främmande ämnen (bl a radioaktivitet vilt, bly från ammunition)
2022	B01 Redlighet/vilseledning B02 Obligatorisk livsmedelsinformation (allergener, infrysdatum mm) H02 Spårbarhet animalier J01 Återkallande J06 Skadedjursbekämpning

För verksamheter som får kontroll vart annat år:

Vid varje kontroll-tillfälle	A01 Registrering/riskklassningen B01 Redlighet/vilseledning J01 Återkallande J03 Rengöring före, under och efter processen J02 Handtvättsmöjligheter (tvål och vatten) J07 Kommunalt dricksvatten/ egen brunn J08 Kylkedjan inte får brytas <i>Har verksamheten börjat med en ny hantering exempelvis märkning av korvar bör detta kontrolleras vid årets kontroll.</i>
-------------------------------------	--

2020/2021	H02 Spårbarhet animalier J05 Utbildning J06 Skadedjursbekämpning J09 Material i kontakt med livsmedel
2022/2023	B02 Obligatorisk livsmedelsinformation (allergener, infrysdatum mm) J02 Underhåll av lokal och utrustning K01 Faroanalys K01 Provtagning färs K05 Främmande ämnen (bl a radioaktivitet vilt, bly från ammunition)



Verksamhetsplan för kontroll av livsmedel i Nyköpings kommun - 2020

Framtagen dec 2019

Innehållsförteckning

Målet för kontrollen är:	3
Förutsättningar	3
Arbetsätt	4
Riktlinjer för kontrolleraktiviteter inom livsmedel	5
Planerade aktiviteter	6
Projekt, kontrollaktiviteter och kontrollblock	6
Provtagningar.....	7
Studiecirkelar och andra kompetenshöjande aktiviteter.....	7
Samsyn	8
Intern revision	8
Särskilda uppdrag från nämnden	8
Utvecklingsinsatser under året.....	8

Denna plan kompletterar "Kontrollplan för livsmedel och animaliska biprodukter 2020 - 2022" och kompletteras av verksamhetsplan för dricksvatten.

Målet för kontrollen är:

1. Livsmedelsföretagarna i Nyköpings kommun efterlever lagstiftningen och åtgärdar brister så att konsumenterna har säkra livsmedel och inte blir vilseledda.
2. Livsmedelsenheten ger en god service och bedriver kontroll med hög professionalitet mot företag och andra verksamhetsutövare i kommunen.

Förutsättningar

På Livsmedelsenheten i Nyköpings kommun beräknas resurserna i dagsläget motsvara 9,7 årsarbetskrafter. Inom kontrollområden livsmedel och ABP beräknas resurserna enligt nedan

- Enhetschef, 0,9 årsarbetskrafter (åak)
- Administratör 0,9 åak
- Livsmedel och ABP 6,4 åak

Antal objekt som ska kontrolleras under 2020:

Område	Antal objekt	Antal timmar	Antal planerade besök
Livsmedel	480	Ca 2000	510

Ca 30 objekt har motsvarande 0,5 timmar kontroll av ABP. ABP kontrolleras vid behov alt. vart tredje år i form av riktad kontroll eller projektform. Senaste riktade kontrollen av ABP skedde år 2018. Nästa planerade riktade kontroll kommer att ske år 2021.

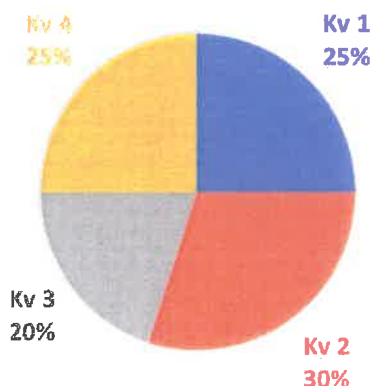
Arbetsätt

Livsmedelsenheten får sitt uppdrag från Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Vårt arbetsätt är målinriktad med tydliga ramar som sätts i början av varje kalenderår. Genom individuella planer tydliggörs varje individs ansvar och insats till det gemensamma målet för verksamheten.

Måluppfyllnad följs upp en gång i månaden internt inom verksamheten och extra insatser sätts in vid behov. Vid 3 tillfällen under året följer nämnden verksamhetens arbete och måluppfyllnad.

Planeringsmöjligheten är flexibel och fokus kommer att ligga på måluppfyllnad. Därmed har varje individ möjlighet att ha frihet under ansvar att planera sitt arbete och ha kontroll över sin arbetsdag.

Vi siktar på att uppfylla målet på 100% senast 15 december 2020. I övrigt ligger plan för uppfyllnad av mål enligt nedan.



Under 2020 ska kontroll bedrivas löpande under året. Inspektörerna har valfrihet att själva välja vilka objekt de vill göra kontroll på. Undantag finns enligt nedan:

- Årsobjekt (Objekt med mer än 9 timmar årlig kontrolltid) delas ut i början av året.
- Specialobjekten delas ut i början av året. Vissa av dessa objekt ska behålla sin handläggare över minst 3 år p.g.a. sin komplexitet.

Specialobjekten är (antal objekt med planerad kontroll under 2019):

- Grossist (1)
- Importör (0)
- Transportör (3)
- Matmäklare (0)
- Tillverkningsanläggningar (12)
- Kosttillskott och Apotek (6)
- Mobil verksamhet (11)
- Viltslakteri (2)

A	Grossist, importör, transportör, matmäklare
B	Tillverkningsanläggningar
C	Kosttillskott och Apotek
D	Mobil verksamhet
E	Viltslakteri

- De handläggare som ansvarar över kontroll av en viss verksamhetstyp tar fram alt. reviderar gemensamma och anpassade checklistor för dessa verksamheter.

Riktlinjer för kontrolleraktiviteter inom livsmedel

Årlig kontrolltid per år	Kontrollbesök per år	Varav revisioner per år
≤ 1	1 per 3 år	0
1,5 - 2,5	1 per 2 år	0
3 - 4	1	Om lämpligt
5 - 5,5	3 per 2 år	Om lämpligt
6 - 8,5	2	0 - 1
9 - 10,5	3	0 - 1
11-	4 eller mer	1

Objekt med 4 K (planerade kontroller)

Helst 1 besök per kvartal, Första besök senast 31 mars

Objekt med 3 K (planerade kontroller)

Första besök senast 30 april, andra besöket senast sista september

Objekt med 2 K (planerade kontroller)

Första besök senast 30 juni

Objekt med 1 K (planerade kontroller)

Kan göras när som helst under året

Alla nyregistrerade anläggningar har kontrollerats inom 2 månader från det att verksamheten startat eller vid tillämpliga fall från det att verksamheten registrerats.

Provtagningar

De planerade provtagningsaktiviteterna under 2020 är enligt följande:

Samordnare för provtagningar är Lovise Muhrbeck.

Provtagningar	Arrangör	Period
Syntetiska färgämnen i produkter till barn, kemisk	SILK	feb - okt
Is från ismaskiner, mikrobiologisk	SILK	feb - okt

Studiecirklar och andra kompetenshöjande aktiviteter

Studiecirklar är ett sätt att utveckla kompetensen och samsynen inom enheten. Förutom studiecirklar finns det individuella kompetensutvecklingsplaner som chef och medarbetare kommer överens om.

Under 2020 kommer andra kompetenshöjande insatser att planeras in. Ambitionen är att ha insatser inom nedanstående områden:

- Kommunikation och bemötande
- Stresshantering
- Planering, strukturering och organisering av eget arbete (leda sig själv)
- Se dokumentärer eller TED Talks (på några enhetsmöten)
- Case och rollspel
- Studiebesök

Genom att 2 personer håller och ansvarar för genomförandet av varje studiecirkel bidrar det också till bättre grupparbete och utveckling av individen.

Ansvarig för studiecirkel ska ha 10 timmar för förberedelser och deltagarna ska ha 3 timmar för inläsning. Material för inläsning ska skickas minst 2 veckor innan till deltagarna. Tid för själva studiecirkeln är högst 3 timmar.

Ämne	Datum
Kontroll av köttdisk (Styckning och process)	14 feb
Fusk (t.ex. kött, ekologisk, Löjrom)	20 mar
Märkning, Närings- och hälsopåstående	15 maj
Fiskdisken	11 sep
Import	13 nov

Samsyn

Det finns ett behov av samsyn i genomförande av vissa arbetsuppgifter. Vi kommer att ha några samsynsaktiviteter under året. Vissa av dessa aktiviteter planeras in på några av enhetsmötena.

- Samsynskontroll i ett kök
- Samsynsdiskussioner kring olika kontrollområden t.ex. rengöring eller med utgångspunkt från bedömningsgrunder eller lagstiftningsområden

Intern revision

Under 2020 kommer vi ha en intern revision med temat:

- Följer vi upp alla avvikelser som ska följas upp i nästa ordinarie kontroll?

Särskilda uppdrag från nämnden

- 1- Uppsökande verksamhet över oregistrerade verksamheter
- 2- Utredda, föreslå aktiviteter för utökad servicenivå
- 3- Utveckling av e-tjänster

Utvecklingsinsatser under året

På planeringsdagen bestämde vi gemensamt att vi ska prioritera att genomföra 3 utvecklingsinsatser på enheten

1. Livsmedelsinfluensers
2. Effektivisera kontrollrapporter och frasdokument
3. Öka samsyn och kommunikation genom att alla "skuggar" varandra ute på kontroll



Plan och arbetsätt för kontroll av dricksvatten i Nyköpings kommun - 2020

Innehållsförteckning

Förutsättningar	3
Bakgrund.....	3
Arbetsätt.....	3
Plan för måluppfyllnad för kontroller:.....	3
Möten.....	3
3-årig plan för kontrollen	4
Samverkan.....	4
Övrigt	4
Bilaga 1 – Treårig plan för kontroll av dricksvatten	5
Kategori 1 – Stora vattenverk, kontroll varje år	5
Kategori 1 – Stora vattenverk, kontroll vartannat år	6
Kategori 1 – Stora vattenverk, kontroll vart tredje år	7
Kategori 2 – Samfälligheter, kontroll vart tredje år	8
Kategori 3a – Små vattenverk, mellan och högrisk, kontroll vartannat år.....	9
Kategori 3 B – Små vattenverk, lågrisk, kontroll vart tredje år.....	10
Kategori 4 – Distributionsanläggning, kontroller varje år.....	11
Bilaga 2, Provtagningsplan	12
Normal undersökning från reservtankar	12
Förekomst av algtoxin.....	12
Tid på objekt och sammanställning.....	12
Bilaga 3 - Operativa mål inom dricksvatten	14

Förutsättningar

På Livsmedelsenheten i Nyköpings kommun beräknas resurserna i dagsläget motsvara 9,7 årsarbetskrafter. Inom kontrollområden livsmedel och ABP beräknas resurserna enligt nedan:

- Dricksvatten 0,8 åk

Bakgrund

Dricksvattengruppen ansvarar för kontroll av dricksvattenfrågor, besvara inkomna frågor, utreda klagomål och utbrott inom dricksvattenområdet. Gruppen ansvarar också för framtagning och underhåll av rutiner, information och stödmaterial inom området samt besvarande av remisser.

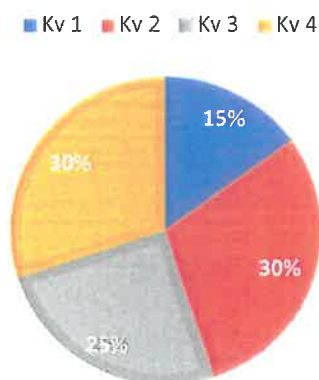
Arbetsätt

Kontroll ska bedrivas löpande under året. Alla objekt delas ut i början av året till inspektörerna i dricksvattengruppen. Dricksvattenkontroller ska så långt möjligt kombineras med livsmedelskontroller.

Klagomål och frågor som kopplas till specifika objekt besvaras och handläggs av ansvarig handläggare.

Plan för måluppfyllnad för kontroller:

Vi siktar på att uppfylla målet på 100% senast sista november.



Möten

Gruppen ska ha avstämningsmöte 1 gång per kvartal.

Under dessa möten som har en fast agenda ska bl. a. nedanstående punkter behandlas:

- Hur vi ligger till
- Omvärldsbevakning
- Uppföljning och diskussion kring de uppdrag som gruppen arbetar med

Spontana diskussionsbehov ska hanteras på enhetens ordinarie bedömningsmöten. Minnesanteckningar från möten läggs upp i Teams.

3-årig plan för kontrollen

Alla objekt delas i 4 kategorier enligt nedan:

Kategori 1: Stora vattenverk: Kommunala vattenverk och vattenverk med 7 timmar eller mer

Kategori 2: Samfälligheter

Kategori 3A: Små vattenverk, Mellan och högrisk

Kategori 3B: Små vattenverk, Lågrisk

Kategori 4: Distributionsnät

3-årsplan för varje kategori finns i bilaga 1.

Samverkan

Idag har vi nedanstående samverkan

Samverkansgrupp
Södertälje och Sörmland
SILK

Övrigt

Information till företag

- Små dricksvattenanläggningar skickas ut i samband med registreringar
- Framtaget material om faroanalys och undersökningsprogram skickas i samband med 1:a kontroll.
- Information om förstakontroller ska tas fram.

E-tjänster

- Inlämning av faroanalys och undersökningsprogram

Bilaga 1 – Treårig plan för kontroll av dricksvatten

Kategori 1 – Stora vattenverk, kontroll varje år

2020	<p><i>N01 – Anmälan om betydande ändringar</i></p> <p><i>N02 – Allmänna hygienregler</i></p> <p><i>N08 - Distributionsanläggningar</i></p> <p><i>N09- Kvalitetskrav</i></p> <p><i>N10 - Regelbundna undersökningar</i></p> <p><i>N11 – Utredning vid problem</i></p> <p><i>N12 – Åtgärder vid problem</i></p> <p><i>N13 – Information om dricksvattenkvalitet till konsumenter</i></p>
2021	<p><i>N01 – Anmälan om betydande ändringar</i></p> <p><i>N02 – Allmänna hygienregler</i></p> <p><i>N03 - Faroanalys</i></p> <p><i>N09- Kvalitetskrav</i></p> <p><i>N10 - Regelbundna undersökningar</i></p> <p><i>N05 – Råvatten</i></p> <p><i>N14 – Åtgärder mot sabotage och annan skadegörelse riktad mot dricksvattenanläggningar</i></p>
2022	<p><i>N01 – Anmälan om betydande ändringar</i></p> <p><i>N02 – Allmänna hygienregler</i></p> <p><i>N04 – Kritiska stympunkter</i></p> <p><i>N06- mikrobiologiska säkerhetsbarriärer</i></p> <p><i>N07 - Larm</i></p> <p><i>N09- Kvalitetskrav</i></p> <p><i>N10 - Regelbundna undersökningar</i></p> <p><i>N15 – Övrigt</i></p> <p><i>O01- Tillräckliga säkerhetsbarriärer</i></p> <p><i>O02 – Faroanalys kemiska risker</i></p>

Kategori 1 – Stora vattenverk, kontroll vartannat år

Vid varje kontrolltillfälle	<p><i>N01 – Anmälan om betydande ändringar</i></p> <p><i>N02 – Allmänna hygienregler</i></p> <p><i>N09- Kvalitetskrav</i></p> <p><i>N10 - Regelbundna undersökningar</i></p>
2019	<p><i>N01 – Anmälan om betydande ändringar</i></p> <p><i>N02 – Allmänna hygienregler</i></p> <p><i>N04 – Kritiska stympunkter</i></p> <p><i>N06- mikrobiologiska säkerhetsbarriärer</i></p> <p><i>N07 - Larm</i></p> <p><i>N09- Kvalitetskrav</i></p> <p><i>N10 - Regelbundna undersökningar</i></p> <p><i>N13 – Information om dricksvattenkvalitet till konsumenter</i></p> <p><i>N15 - Övrigt</i></p>
2021	<p><i>N01 – Anmälan om betydande ändringar</i></p> <p><i>N02 – Allmänna hygienregler</i></p> <p><i>N03 - Faroanalys</i></p> <p><i>N09- Kvalitetskrav</i></p> <p><i>N10 - Regelbundna undersökningar</i></p> <p><i>N11- Utredning vid problem</i></p> <p><i>N12 – Åtgärder vid problem</i></p> <p><i>N05 – Råvatten</i></p> <p><i>N14 – Åtgärder mot sabotage och annan skadegörelse riktad mot dricksvattenanläggningar</i></p>

Kategori 1 – Stora vattenverk, kontroll vart tredje år

	<i>N01 – Anmälan om betydande ändringar</i>
	<i>N02 – Allmänna hygienregler</i>
	<i>N03 - Faroanalys</i>
	<i>N04 – Kritiska stympunkter</i>
	<i>N05 – Råvatten</i>
	<i>N06- mikrobiologiska säkerhetsbarriärer</i>
	<i>N07 - Larm</i>
	<i>N09- Kvalitetskrav</i>
	<i>N10 - Regelbundna undersökningar</i>
	<i>N11 – Utredning vid problem</i>
	<i>N12 – Åtgärder vid problem</i>
	<i>N13 – Information om dricksvattenkvalitet till konsumenter</i>
	<i>N15 – Övrigt</i>

Kategori 2 – Samfälligheter, kontroll vart tredje år

	<i>N01 – Anmälan om betydande ändringar</i>
	<i>N02 – Allmänna hygienregler</i>
	<i>N03 - Faroanalys</i>
	<i>N04 – Kritiska stympunkter</i>
	<i>N05 – Råvatten</i>
	<i>N06- mikrobiologiska säkerhetsbarriärer</i>
	<i>N07 – Larm</i>
	<i>N08 - Distributionsanläggningar</i>
	<i>N09- Kvalitetskrav</i>
	<i>N10 - Regelbundna undersökningar</i>
	<i>N11 – Utredning vid problem</i>
	<i>N12 – Åtgärder vid problem</i>
	<i>N13 – Information om dricksvattenkvalitet till konsumenter</i>
	<i>N15 – Övrigt</i>

Kategori 3a – Små vattenverk, mellan och högrisk, kontroll vartannat år

Vid varje kontrolltillfälle	<p><i>N01 – Anmälan om betydande ändringar</i></p> <p><i>N02 – Allmänna hygienregler</i></p> <p><i>N09- Kvalitetskrav</i></p> <p><i>N10 - Regelbundna undersökningar</i></p>
2019	<p><i>N01 – Anmälan om betydande ändringar</i></p> <p><i>N02 – Allmänna hygienregler</i></p> <p><i>N04 – Kritiska stympunkter</i></p> <p><i>N06- mikrobiologiska säkerhetsbarriärer</i></p> <p><i>N07 - Larm</i></p> <p><i>N09- Kvalitetskrav</i></p> <p><i>N10 - Regelbundna undersökningar</i></p> <p><i>N13 – Information om dricksvattenkvalitet till konsumenter</i></p> <p><i>N15 - Övrigt</i></p>
2021	<p><i>N01 – Anmälan om betydande ändringar</i></p> <p><i>N02 – Allmänna hygienregler</i></p> <p><i>N03 - Faroanalys</i></p> <p><i>N09- Kvalitetskrav</i></p> <p><i>N10 - Regelbundna undersökningar</i></p> <p><i>N11- Utredning vid problem</i></p> <p><i>N12 – Åtgärder vid problem</i></p> <p><i>N05 – Råvatten</i></p>

Kategori 3 B – Små vattenverk, lågrisk, kontroll vart tredje år

	<i>N01 – Anmälan om betydande ändringar</i>
	<i>N02 – Allmänna hygienregler</i>
	<i>N03 - Faroanalys</i>
	<i>N04 – Kritiska stympunkter</i>
	<i>N05 – Råvatten</i>
	<i>N06- mikrobiologiska säkerhetsbarriärer</i>
	<i>N07 – Larm</i>
	<i>N09- Kvalitetskrav</i>
	<i>N10 - Regelbundna undersökningar</i>
	<i>N11 – Utredning vid problem</i>
	<i>N12 – Åtgärder vid problem</i>
	<i>N13 – Information om dricksvattenkvalitet till konsumenter</i>
	<i>N15 – Övrigt</i>

Kategori 4 – Distributionsanläggning, kontroller varje år

<p>2020</p>	<p><i>N01 – Anmälan om betydande ändringar</i></p> <p><i>N02 – Allmänna hygienregler</i></p> <p><i>N08 - Distributionsanläggningar</i></p> <p><i>N09- Kvalitetskrav</i></p> <p><i>N10 - Regelbundna undersökningar</i></p> <p><i>N11 – Utredning vid problem</i></p> <p><i>N12 – Åtgärder vid problem</i></p> <p><i>N13 – Information om dricksvattenkvalitet till konsumenter</i></p>
<p>2021</p>	<p><i>N01 – Anmälan om betydande ändringar</i></p> <p><i>N02 – Allmänna hygienregler</i></p> <p><i>N03 - Faroanalys</i></p> <p><i>N09- Kvalitetskrav</i></p> <p><i>N10 - Regelbundna undersökningar</i></p> <p><i>N14 – Åtgärder mot sabotage och annan skadegörelse riktad mot dricksvattenanläggningar</i></p>
<p>2022</p>	<p><i>N01 – Anmälan om betydande ändringar</i></p> <p><i>N02 – Allmänna hygienregler</i></p> <p><i>N04 – Kritiska stympunkter</i></p> <p><i>N06- mikrobiologiska säkerhetsbarriärer</i></p> <p><i>N09- Kvalitetskrav</i></p> <p><i>N10 - Regelbundna undersökningar</i></p> <p><i>N15 – Övrigt</i></p> <p><i>O03 – Hygienrutiner vid reparationer</i></p>

Bilaga 2, Provtagningsplan

Under en treårsperiod tas följande prover.

2019	2020	2021
Utvidgad undersökning större vattenverk, 8 st	Förekomst av algtoxin	Utvidgad undersökning större vattenverk, 8 st
Normal undersökning från reservtankar	PFAS eller Mangan	Normal undersökning från reservtankar
	Normal undersökning från reservtankar	

Normal undersökning från reservtankar

Verifierande provtagning med anledning av senaste årens läcklagningar där konsumenter fått dricksvatten tillhandahållen från utplacerade tankar.

Provtagningen görs i samband med att vi får information via mail om läckor, helst samma dag eller dagen efter.

Förekomst av algtoxin

Provtagningsprojekt i ytvattenverk och vattenverk med konstgjord infiltration med anledning av att algblomningar förväntas öka som en följd av förhöjd vattentemperatur på grund av klimatförändringarna och övergödning av sjöar och floder. Ökad algblomning ökar risk för att olika cyanobakterier bildar toxiner som i höga halter kan ge allvarliga och akuta hälsoeffekter för människor och djur.

Toxinerna förstörs inte genom att man kokar, därför är det förebyggande arbetet i råvattentäkten och vattenverket viktigt. 2018 kom en ny handbok om Cyanotoxiner i dricksvatten för producenter. Grundvattenverk med konstgjord infiltration kan också påverkas av cyanotoxiner.

I samband med provtagningen granskas färoanalyserna, det görs också visuell inspektion av råvattenintaget.

Provtagningspunkt blir utgående från vattenverket eftersom det inte förväntas bildas i efterföljande distribution. Som hjälp vid bedömning har livsmedelsverket tagit fram åtgärdsgränser för cyanotoxiner, se handboken.

Tid på objekt och sammanställning

För samtliga provtagningar tas 1 timme från varje objekt. För verifierande provtagningarna skickas sammanställning på analysvaren/ analysrapporterna i slutet av året. Vid anmärkande provresultat kontaktas verksamhetsutövaren omgående och

uppföljning görs i samband med nästkommande inspektion eller genom extra kontroll beroende på provsvar.

Bilaga 3 - Operativa mål inom dricksvatten

Tillräckliga säkerhetsbarriärer (operativt mål 1)

Senast den 31 december 2022 har offentlig kontroll utförts vid alla anläggningar för produktion av dricksvatten (> 100 m³ / dygn) för att bedöma om säkerhetsbarriärerna vid anläggningarna är anpassade till mikrobiologiska faror (bakterier, virus och parasiter) i råvattnet. I kontrollen ingår också att bedöma om faroanalys och eventuellt övrigt HACCP-system valideras i den omfattning som är motiverat av förändrade förhållanden vid råvattentäkten eller förändrad råvattenkvalitet.

Faroanalys kemiska risker (operativt mål 2)

Senast den 31 december 2022 har offentlig kontroll utförts vid alla anläggningar för produktion av dricksvatten (> 100 m³ / dygn) för att bedöma att kemiska faror i råvattnet har beaktats i faroanalysen (HACCP) samt att tillräckliga åtgärder vidtagits för att eliminera eller reducera dessa faror. I kontrollen ingår också att vid vattenverk som använder ytvattentäkt eller grundvatten med konstgjord infiltration som råvatten, bedöma om faroanalys och eventuellt övrigt HACCP-system valideras i den omfattning som är motiverat av förändrade förhållanden vid råvattentäkten eller förändrad råvattenkvalitet, vad avser faran cyanotoxiner.

Hygienrutiner vid reparationer (operativt mål 3)

Senast den 31 december 2022 har offentlig kontroll utförts vid alla distributionsanläggningar (> 100 m³ /dygn) för att verifiera att verksamhetsutövaren har rutiner för att sköta, underhålla och vid behov rengöra reservoarer för att motverka förorening och mikrobiologisk tillväxt.

MSN §

Dnr MSN20/21

Tillsynsplan för försäljning av folköl och receptfria läkemedel 2020

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är ansvarig myndighet för tillsyn av försäljning av folköl och receptfria läkemedel i Nyköpings kommun. Tillsynen utförs av Livsmedelsenheten. Totalt finns ca 75 anläggningar som säljer produkter i en eller båda av dessa varugrupper.

Livsmedelsenheten har upprättat en tillsynsplan för år 2020. Tillsynsplanen beskriver hur den planerade tillsynen av försäljning av folköl och receptfria läkemedel ska genomföras under 2020 på ett övergripande sätt. Till tillsynsplanen bifogas en verksamhetsplan som beskriver arbetssättet i mer detalj och som innehåller en mer detaljerad 4-årsplan för tillsynen.

Lagstöd

I Alkohollagens 8 kap 1 § framgår kommunens tillsynsuppgifter inom tillsynen av försäljning av folköl.

I Lag (2009:730) om handel med vissa receptfria läkemedel framgår kommunens kontrollansvar för försäljning av receptfria läkemedel.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att anta tillsynsplan för försäljning av folköl och receptfria läkemedel 2020 samt tillhörande verksamhetsplan, bilagor till denna tjänsteskrivelse.

Beslut till:

Beställarkontoret
Akten

Bilaga

Tillsynsplan för försäljning av folköl och receptfria läkemedel 2020
Verksamhetsplan LF-2020

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Tillsynsplan för försäljning av folköl och receptfria läkemedel 2020

Sammanfattning

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är ansvarig myndighet för tillsyn av försäljning av folköl och receptfria läkemedel i Nyköpings kommun. Tillsynen utförs av Livsmedelsenheten. Totalt finns ca 75 anläggningar som säljer produkter i en eller båda av dessa varugrupper.

Livsmedelsenheten har upprättat en tillsynsplan för år 2020. Tillsynsplanen beskriver hur den planerade tillsynen av försäljning av folköl och receptfria läkemedel ska genomföras under 2020 på ett övergripande sätt. Till tillsynsplanen bifogas en verksamhetsplan som beskriver arbetssättet i mer detalj och som innehåller en mer detaljerad 4-årsplan för tillsynen.

Lagstöd

I Alkohollagens 8 kap 1 § framgår kommunens tillsynsuppgifter inom tillsynen av försäljning av folköl.

I Lag (2009:730) om handel med vissa receptfria läkemedel framgår kommunens kontrollansvar för försäljning av receptfria läkemedel.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att anta tillsynsplan för försäljning av folköl och receptfria läkemedel 2020 samt tillhörande verksamhetsplan, bilagor till denna tjänsteskrivelse.



Amal Shabibi

Chef för Livsmedelsenheten

Beslut till:

Beställarkontoret

Akten

Bilaga

Tillsynsplan för försäljning av folköl och receptfria läkemedel 2020

Verksamhetsplan LF-2020

FÖRSLAG

Tillsynsplan för försäljning av folköl och vissa receptfria läkemedel 2020



Innehåll

1	Nationella och lokala mål.....	3
1.1	Nationella mål	3
1.2	Lokala mål.....	3
2	Omfattningar och avgränsningar.....	3
2.1	Folköl.....	3
2.2	Receptfria läkemedel.....	3
3	Tider och inriktning av tillsynen	3
3.1	Tidpunkter	3
3.2	Inriktning av tillsynen.....	4
4	Kompetens, befogenheter, kostnader och resurser	5
4.1	Befogenheter och delegation	5
4.2	Finansiering.....	5
4.3	Personal, utrustning och lokaler	5
4.4	Kompetenskrav och utbildning	5
5	Arbetsätt.....	6
5.1	Arbetsmetod och prioriteringar	6
5.2	Rutiner för utförande av tillsyn och kontroll	6
6	Rådgivning, samarbete och öppenhet	6
6.1	Rådgivning, information och stöd till verksamheterna	6
6.2	Samarbete med andra myndigheter.....	6
6.3	Öppenhet i kontrollen.....	7
7	Sanktioner – åtgärder när lagen inte följs.....	7
7.1	Folköl.....	7
7.2	Receptfria läkemedel.....	7
8	Uppföljning av tillsynsplanen.....	7

1 Nationella och lokala mål

1.1 Nationella mål

1.1.1 Folköl

Det övergripande målet med den svenska alkoholpolitiken är att minska alkoholens medicinska och sociala skadeverkningar. Statens ansvar är att lagstifta, formulera långsiktiga mål, att nationellt följa konsumtions-, skade-, och missbruksutvecklingen, att erbjuda grundutbildning i alkoholskadeförebyggande arbete och att utöva tillsyn.

1.1.2 Receptfria läkemedel

Onödig användning av receptfria läkemedel ska undvikas. Det ska vara möjligt att göra ett aktivt miljöval mellan likvärdiga substanser och produkter.

1.2 Lokala mål

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens mål för tillsynen inom områdena folköl och receptfria läkemedel är i huvudsak desamma som de nationella målen. Målet är främst att skydda medborgarnas hälsa och intresse i Nyköpings kommun och se till att produkter med åldersgräns inte säljs till minderåriga.

2 Omfattningar och avgränsningar

2.1 Folköl

Den här tillsynsplanen omfattar försäljning av folköl i detaljhandel. Den omfattar inte servering av folköl på serveringsställen. Tillsyn över och registrering av servering av folköl utförs av Sociala divisionen med Socialnämnden som ansvarig.

2.2 Receptfria läkemedel

Den här tillsynsplanen omfattar försäljning av receptfria läkemedel i detaljhandeln förutom i apotek.

3 Tider och inriktning av tillsynen

3.1 Tidpunkter

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden fattar beslut om tillsynsplan i början av 2020 och planen gäller för det året.

3.2 Inriktning av tillsynen

Tillsyn av försäljning av de produkter som berörs av denna tillsynsplan ska genomföras regelbundet. Tillsynen ska vara riskbaserad. Huvuddelen av tillsynen ska utföras som oanmälda besök.

Avvikelse som konstateras under tillsynen följs upp för att säkerställa att bristerna åtgärdas. Vid behov ska beslut om åtgärder fattas (enbart för folköl) och uppföljande kontroll genomföras.

En ny verksamhet ska få ett tillsynsbesök inom två månader från det att verksamheten påbörjas.

Fokus inom tillsyn av folköl kommer att ligga på att försäljning inte sker till minderåriga.

Fokus inom tillsyn av receptfria läkemedel kommer att ligga på att kontrollera att endast preparat godkända för den här typen av försäljning finns i butikerna samt att försäljning inte sker till minderåriga.

Minst 40 % av verksamheter som berörs av tillsyn enligt denna plan får tillsyn årligen. Inom en 2 årsperiod ska alla verksamheter som berörs av tillsyn enligt denna plan få minst 1 besök.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden vill verka för en bättre samverkan mellan alla myndigheter som genomför tillsyn inom områdena som berörs av denna tillsynsplan.

3.2.1 Tillsyn vid ägarbyte och nyanmälan

Ett första tillsynsbesök kommer att utföras inom två månader inom samtliga områden. Vid det första besöket kommer tillsynen att inriktas på att egenkontrollprogram finns och att programmet är anpassat till den aktuella verksamheten. En viktig punkt är att den personal som är sysselsatt med försäljningen av dessa produkter har fått tillräcklig utbildning och instruktioner.

Vid första besöket kommer även viss rådgivning att förekomma.

3.2.2 Extratillsyn

När allvarliga avvikelser mot lagstiftningen upptäcks kommer extratillsyn att utföras, t ex som ett sanktionsbeslut (enbart folköl) eller ett extra besök. Tiden för besöket, förarbete, ev. beslutskrivning och efterarbete kommer att faktureras enligt gällande taxa fastställd av kommunfullmäktige.

4 Kompetens, befogenheter, kostnader och resurser

4.1 Befogenheter och delegation

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens befogenheter inom tillsynsområdet folköl, och receptfria läkemedel regleras i alkohollagen (8 kap 1 §) och lagen om handel med receptfria läkemedel (20§).

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ansvarsområde i Nyköpings kommun regleras i Reglemente för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden antagen av Kommunfullmäktige.

Livsmedelsenhetens befogenheter regleras i Delegationsordning för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.

4.2 Finansiering

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens offentliga tillsyn av folköl och receptfria läkemedel finansieras dels med avgifter och dels med skattemedel.

Kommunfullmäktige fattar beslut om taxa för tillsynen i Nyköpings kommun. Företagen betalar enligt taxan en fast årlig avgift för den ordinarie tillsynen. För extra tillsyn och besök när Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden konstaterar att lagen inte följs, betalas timavgift enligt taxan.

4.3 Personal, utrustning och lokaler

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens operativa tillsyn utförs av Livsmedelsenheten. Under år 2020 utförs planering, tillsyn och administration i enlighet med denna tillsynsplan av

- Livsmedelschef – övergripande ansvar (0,1 åak)
- 2 livsmedelsinspektörer (0,5 åak)
- Administratör (0,1 åak)

4.4 Kompetenskrav och utbildning

Samtliga inspektörer ska ha fått utbildning i att utöva tillsyn inom receptfria läkemedel. Inspektörerna deltar i relevanta konferenser och närvarar på träffar för att behålla och utöka sin kompetens inom dessa tillsynsområden. Utrymme för inläsning av ny och relevant lagstiftning kommer att finnas.

Syftet med att involvera flera inspektörer i tillsynen är att kunna skapa långsiktig kompetensförsörjning inom områdena som berörs av denna plan och garantera bra kvalitet i tillsynen.

5 Arbetssätt

5.1 Arbetsmetod och prioriteringar

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden arbetar med riskbaserad tillsyn som utförs regelbundet. Lämplig tillsynsfrekvens bestäms med hänsyn till företagens egenkontroll och Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens tidigare erfarenhet.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens inriktning är att alltid genomföra riskbaserad, ändamålsenlig och effektiv tillsyn. Det innebär att Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden valt att jobba mot följande strategiska mål:

- Tillsyn utförs med fokus på konsumenternas hälsa
- Kontrollköp kan används som en metod vid tillsyn.

5.2 Rutiner för utförande av tillsyn och kontroll

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har skriftliga rutiner för hur tillsyn och kontroll ska genomföras.

6 Rådgivning, samarbete och öppenhet

6.1 Rådgivning, information och stöd till verksamheterna

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ska enligt 4 § Förvaltningslagen lämna upplysningar, ge vägledning och råd. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ska också ge annan hjälp till enskilda i frågor som rör nämndens verksamhetsområde. Hjälpen ska lämnas i den utsträckning som är lämpligt med hänsyn till frågans art, den enskildes behov av hjälp och myndighetens verksamhet.

Råd och upplysningar lämnas av inspektörerna. Generell information av övergripande karaktär finns också på Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens hemsida.

Viktig information om ändringar i lagstiftningar skickas till samtliga berörda försäljningsställen.

6.2 Samarbete med andra myndigheter

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens ambition är att samarbeta och samordna sin tillsyn och kontroll med andra myndigheter inom och utom kommunen. Syftet är att effektivisera kontrollen.

6.3 Öppenhet i kontrollen

I Sverige regleras öppenhet i tillsyn och kontroll framförallt av Tryckfrihetsförordningen (1949:105) och Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). I korthet innebär detta att alla myndigheter är skyldiga att föra register över allmänna handlingar som finns hos myndigheten. Ett sådant register kallas vanligtvis för diarium. I diariet registreras uppgifter om de handlingar som upprättas vid myndigheten. I diariet registreras både offentliga och sekretessbelagda handlingar.

Vem som helst har rätt att begära att få se en handling som finns hos en myndighet. En allmän handling är vanligen också offentlig, det vill säga vem som helst får ta del av den. Vissa handlingar kan dock vara sekretessbelagda, alltså hemliga. Det gäller normalt inte handlingar inom folköl och receptfria läkemedel.

Tillsynsplaner, kontrollrapporter och beslut är allmänna handlingar och tillgängliga för alla som vill ta del av dem.

7 Sanktioner – åtgärder när lagen inte följs

I de fall Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden konstaterar att en verksamhet inte uppfyller något av kraven i lagstiftningen, ska nämnden vidta åtgärder för att få verksamheten att hålla sig till lagen. Vilken form av åtgärd som kan vara aktuell, varierar beroende på område och avvikelser art.

7.1 Folköl

Avvikelser mot lagen kan vara att företaget säljer folköl utan att anmäla sig hos Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Andra vanliga avvikelser kan vara att personalen inte informeras om de regler som gäller vid försäljning av folköl. Sanktioner som kan användas är t ex:

- försäljningsförbud
- Varning

7.2 Receptfria läkemedel

När Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden upptäcker allvarliga eller återkommande avvikelser mot lagen ska en bristrapportering skickas till Läkemedelsverket. Det är sedan Läkemedelsverket som vidtar lämpliga sanktioner mot företaget.

8 Uppföljning av tillsynsplanen

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden följer upp verksamheten tre gånger per år. På enheten följs verksamheten upp månadsvis.

Denna plan kompletteras av verksamhetsplan_LF 2020.



Verksamhetsplan för tillsyn av folköl och receptfria läkemedel i Nyköpings kommun - 2020

Framtagen dec 2019

Innehållsförteckning

Målet för tillsynen.....	3
Förutsättningar.....	3
Arbetsätt	4
Registreringar av nya verksamheter och årsavgift	4
Särskilda uppdrag från nämnden	5
Bilaga 1 – Fyraårsplan för tillsyn av folköl och receptfria läkemedel.....	6

Denna plan kompletterar "Tillsynsplan för tillsyn av försäljning av folköl och vissa receptfria läkemedel 2020".

Målet för tillsynen

1. Det övergripande målet med den svenska alkoholpolitiken är att minska alkoholens medicinska och sociala skadeverkningar.
2. Onödig användning av receptfria läkemedel ska undvikas. Det ska vara möjligt att göra ett aktivt miljöval mellan likvärdiga substanser och produkter.
3. Livsmedelsenheten ger en god service och bedriver tillsyn med hög professionalitet mot företag och andra verksamhetsutövare i kommunen.

Förutsättningar

På Livsmedelsenheten i Nyköpings kommun beräknas resurserna i dagsläget motsvara 0,7 årsarbetskrafter. Inom tillsynsområdet "LF" beräknas resurserna enligt nedan

- Enhetschef, 0,1 årsarbetskrafter (åak)
- Administrativt stöd, 0,1 åak
- Handläggare, 0,5 åak

Antal objekt som ska få tillsyn under 2020:

Område	Totalt antal objekt	Antal planerade besök
Läkemedel	36	17
Folköl	39	19

Arbetsätt

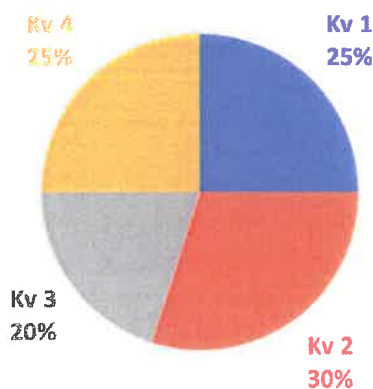
I "LF – gruppen" ingår 2 inspektörer i dagsläget. Inspektörerna ansvarar för planering och utförande av tillsyn samt utveckling av arbetsätt och information inom området.

Kontroll inom området delas på jämna och ojämna år för att bl.a. bibehålla kompetens inom dessa områden. Vissa tillsynsområden, t.ex. kontroll av ålder är gemensamma för båda tillsynsområden och på detta sätt kontrolleras dessa viktiga områden varje år. För nyregistrerade verksamheter sker både tillsyn av folköl och läkemedel i samband med första besöket.

Under 2020 ska tillsyn bedrivas löpande under året. Objekten delas ut i början av året till handläggarna som ansvarar även för hantering av klagomål på dessa objekt.

I den möjligaste mån ska tillsynsbesöken samköras med livsmedelskontrollen för att minska störningar hos verksamheterna så långt som möjligt. På livsmedelsverksamheter s.k. årsobjekt ska tillsynen samordnas med den inspektör som ansvarar för årsobjektet.

Vi siktar på att uppfylla målet på 100% senast 15 december 2020. I övrigt ligger plan för uppfyllnad av mål enligt nedan.



I bilaga 1 finns en 4-årig planering inom tillsynsområden som ska försäkra att relevanta områden kontrolleras under inspektionerna.

Revidering och anpassning av gemensamma checklistor, mallar och rutiner sker löpande under året, för dessa verksamheter. Rutinerna finns i enhetens handbok.

Gruppen har egen objektlista för varje år.

Registreringar av nya verksamheter och årsavgift

Samregistreringar, dvs. registrering av livsmedel och folköl ska så långt som möjligt möjliggöras via en och samma blankett alternativt e-tjänst.

Årlig avgift ska enligt taxa betalas fr.o.m. registreringsåret och ska debiteras i samband med registrering.

Särskilda uppdrag från nämnden

- 1- Utreda, föreslå aktiviteter för utökad servicenivå
- 2- Utveckling av e-tjänster

Bilaga 1 – Fyraårsplan för tillsyn av folköl och receptfria läkemedel

Tillsyn för verksamheter som får tillsyn vartannat år för folköl

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under fyraårsperioden och när.

	Folköl
2020/2021	Kontrollera att registrerade uppgifter om företaget stämmer Ålderskontroll 18 årsgräns och lagning (kap 3, 7§) Ålderskontroll vid webbförsäljning (kap 3, 7§) Ålderskontroll lagning och påverkad (kap 3, 8§) Matvaruutbud (kap 5, 5§) Egenkontrollprogram finns (kap 5, 5§)
2022/2023	Kontrollera att registrerade uppgifter om företaget stämmer Ålderskontroll 18 årsgräns (kap 3, 7§) Matvaruutbud (kap 5, 5§) Egenkontrollprogram finns (kap 5, 5§) Utbildning Marknadsföring (kap 7, 1§)

Tillsyn för verksamheter som får tillsyn vartannat år för receptfria läkemedel

I tabellen nedan markeras vilka kontroller som ska göras under fyraårsperioden och när.

	Receptfria läkemedel
2020/2021	<p>Kontrollera att registrerade uppgifter om företaget stämmer</p> <p>Stickprov på sortiment (godkända för receptfri handel utanför apotek) (2009:730, 6-8 §§)</p> <p>Förvaras åtskilt från andra produkter (2009:20, 9 §)</p> <p>Direkt uppsikt/inlästa (2009:20, 8 §)</p> <p>Ålderskontroll (18 år och lagning nikotinläkemedel) (2009:730, 12-13 §§)</p> <p>Skytning (18 år, lagning nikotinläkemedel) (2009:20, 8 §; 2009:730, 14 §)</p> <p>Hållbarhetsdatum (2009:20, 11 §)</p> <p>Webbhandel (18 årsgräns) (2009:730, 12-13 §§)</p> <p>Mottagningskontroll (2009:20, 7 § samt 15 §)</p>

	Receptfria läkemedel
2022/2023	<p>Kontrollera att registrerade uppgifter om företaget stämmer</p> <p>Stickprov på sortiment (godkända för receptfri handel utanför apotek) (2009:730, 6-8 §§)</p> <p>Förvaras åtskilt från andra produkter (2009:20, 9 §)</p> <p>Direkt uppsikt/inlästa (2009:20, 8 §)</p> <p>Ålderskontroll (18 år och lagning nikotinläkemedel) (2009:730, 12-13 §§)</p> <p>Skyltning (18 år, lagning nikotinläkemedel) (2009:20, 8 §; 2009:730, 14 §)</p> <p>Hela och obrutna förpackningar (2009:20, 11 §)</p> <p>Transportörer (2009:20, §18)</p> <p>e-hälsomyndigheten (2009:20, 17 § p 13)</p> <p>Farmaceutisk rådgivning (2009:730, 15 §, 2009:20, 17§ p 12)</p>

MSN §

Dnr MSN20/15

Internkontrollplan 2020 för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Av kommunallagen framgår att kommunens nämnder ska se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

Detta innebär att nämnderna själva ansvarar för att ha en ändamålsenlig styrning av verksamheten. Det ska också finnas rutiner som förhindrar förluster och som säkerställer en rättvisande redovisning samt att verksamheten har en hög rättssäkerhet.

Beställarkontoret har tillsammans med nämndens presidium, upprättat ett förslag till internkontrollplan 2020 för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Internkontrollplanen är framtagen genom en risk- och väsentlighetsanalys. Internkontrollplanen visar de hot/risker som, vid ett inträffande, bedöms ge störst påverkan på Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens verksamhet.

Nämndens internkontroll genomförs främst som en del i den ordinarie verksamheten. Detta visas tydligast genom täta kontakter mellan produktion och nämndansvariga tjänstemän, nio heldags presidiemöten samt tre uppföljningar av internöverenskommelsen där det sistnämnda redovisas skriftligen tillbaka till nämnden.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att anta internkontrollplanen för 2020, bilaga till tjänsteskrivelsen daterad 2020-02-04

Beslut till:

Kommunstyrelsen

Revisorerna

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Internkontrollplan 2020 för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Av kommunallagen framgår att kommunens nämnder ska se till att den interna kontrollen är tillräcklig och att verksamheten bedrivs på ett i övrigt tillfredsställande sätt.

Detta innebär att nämnderna själva ansvarar för att ha en ändamålsenlig styrning av verksamheten. Det ska också finnas rutiner som förhindrar förluster och som säkerställer en rättvisande redovisning samt att verksamheten har en hög rättsäkerhet.

Beställarkontoret har tillsammans med nämndens presidium, upprättat ett förslag till internkontrollplan 2020 för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Internkontrollplanen är framtagen genom en risk- och väsentlighetsanalys. Internkontrollplanen visar de hot/risker som, vid ett inträffande, bedöms ge störst påverkan på Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens verksamhet.

Nämnden internkontroll genomförs främst som en del i den ordinarie verksamheten. Detta visas tydligast genom täta kontakter mellan produktion och nämndansvariga tjänstemän, nio heldags presidiemöten samt tre uppföljningar av internöverenskommelsen. Där det sistnämnda redovisas skriftligen tillbaka till nämnden.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att anta internkontrollplanen för 2020, bilaga till tjänsteskrivelsen daterad 2020-02-04



Jonas Andersson

Nämndansvarig tjänsteman

Beslut till:

Kommunstyrelsen

Revisorerna

FÖRSLAG

Hot/risk	Konsekvens	Sannolikhet	Konsekvens / Sannolikhetsvärde	Kontrollmoment	Ansvarig	Metod	Frekvens	Rapport till
Beställning och avtal följs inte. Verksamheten fokuserar inte på nämndens mål och levererar inte enligt beställning, dvs politiska beslut verkställs inte.	4	3	12	Kontroll av verksamheternas arbete gentemot nämndens beställning och mål	Sakkunnig	Kontrolleras i samband med uppföljning av av beställningen i samband med presidiummöten och delårsrapporteringen.	Uppföljning avbeställning, 3 ggr/år (april, september och december). Presidiummöten 9 ggr/år	Nämnd
Motstridiga styrdokument som leder till olika beslut i likartade ärenden	4	3	12	Stickprov av beslut som ej kan överklagas: nekat planbesked och liknande	Sakkunnig	Kontrolleras på vilka grunder beslut fattats och jämför med lagstiftning och styrdokument	Löpande	Nämnd
Ekonomiska prognoser från verksamheterna är bristfälliga, vilket kan medföra att nämndens beslut, som baseras på prognoserna, blir felaktiga	3	4	12	Kontroll av månatliga ekonomiska redovisningen samt delårsrapporteringen.	Sakkunnig	Kontrolleras i samband med uppföljning av beställningen och i samband med den månatliga ekonomiska redovisningen och delårsrapporteringen.	Uppföljning av beställning, 3 ggr/år (april, september och december). Presidiummöten 9 ggr/år	Nämnd
Verksamheterna arbetar inte enligt beslutade kontroll- och tillsynsplaner	4	3	12	Redovisning från verksamheterna hur arbetet följer planerna	Sakkunnig	Kontrolleras i samband med uppföljning av beställningen	Uppföljning av beställning, 3 ggr/år (april, september och december).	Nämnd

Nämnden internkontroll genomförs främst som en del i den ordinarie verksamheten. Främst genom täta kontakter mellan produktion och nämndansvariga tjänstemän, nio heldags presidiummöten samt tre uppföljningar av internöverenskommelsen. Där det sistnämnda redovisas tillbaka till nämnden.

Risk- och väsentlighetsmatris

KONSEKVENS (1-5)	
5-Mycket allvarlig	5
4-Allvarlig	4
3-Kännbar	3
2-Lindrig	2
1-Försumbar	1
SANNOLIKHET (1-5)	1-Osannolik

10	15	20	25
8	12	16	20
6	9	12	15
4	6	8	10
2	3	4	5
2-Mindre sannolik	3-Möjlig	4-Sannolik	5-Mycket sannolik

Risk- och väsentlighetsanalys

Hot/risk	Bedömning 2020		
	Konsekvens	Sannolikhet	Konsekvens/Sannolikhets värde
Beställning och avtal följs inte. Verksamheten fokuserar inte på nämndens mål och levererar inte enligt beställning, dvs politiska beslut verkställs inte.	4	3	12
Åtterrporterade delegationsbeslut stämmer inte med reglemente och delegationsordning och beslutet hänvisar inte till gällande lagstiftning.	4	2	8
Fel nivå på service till medborgare. Bristande kvalitet. För höga kostnader i relation till beställd kvalitet.	3	3	9
Motstridiga styrdokument som leder till olika beslut i likartade ärenden	4	3	12
Bristande underlag som leder till felaktiga beslut	4	2	8
Minskad finansiering vilket leder till att verksamheterna inte kan fullgöra grunduppdraget enligt beställning	3	3	9
Besparingsåtgärder som ger bra effekt på kort sikt men ger långsiktigt högre kostnader (t ex bristande underhåll)	3	2	6
Fakturering sker inte enligt taxan	2	2	4
Myndighetsutövningen sker inte, på ett för medborgarna/företagen, rättssäkert sätt	5	2	10
Delegationsbeslut åiterrapporteras inte/dålig uppföljning	2	2	4
Ekonomiska prognoser från verksamheterna är bristfälliga, vilket kan medföra att nämndens beslut, som baseras på prognoserna, blir felaktiga	3	4	12
Uppföljning av verksamheterna som inte ger en korrekt bild av leverans och de problem som finns eller som vi står inför.	4	2	8
Verksamheterna arbetar inte enligt beslutade kontroll- och tillsynsplaner	4	3	12

Bedömning 2019

Konsekvens	Sannolikhet	Konsekvens/Sannolikhets värde	Presidiet
3	3	9	12
3	2	6	6
3	3	9	6
4	2	8	8
4	2	8	8
3	2	6	12
2	2	4	4
4	2	8	8
1	2	2	2
2	4	8	12
4	3	12	12

Åtgärder för hot/risk med konsekvens/sannolikhetsvärde med 12 eller högre redovisas i flik Risker med åtgärder.

MSN §

Dnr MSN20/16

Verksamhetsberättelse 2019 för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Verksamhetsberättelsen beskriver större händelser under året, avstämning mot budgetens mål samt det ekonomiska utfallet.

För skattekollektivet är budgetavvikelsen på 4,4 miljoner kronor, störst avvikelse finns inom Gatuenheten som avser ökade parkerings- och markintäkter samt inom Bygglov beroende på ökad ärendehantering.

Vatten- och avlopp (VA) redovisar ett underskott mot budget på 3,1 mnkr. Budgetavvikelsen beror främst på lägre förbrukningsintäkter. Detta beroende dels på återbetalning i samband med vattenmätarbyten och minskad förbrukning av dricksvatten. Kostnadssidan avviker positivt jämfört med beställningen främst på minskade kostnader för behandling av slam.

Renhållningen redovisar ett positivt resultat på 2,0 mnkr. Avvikelsen beror på högre intäkter än budgeterat och kostnader i nivå med budget

Resultatet för avgiftskollektiven VA och Renhållning kommer att regleras mot tidigare års resultat.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna verksamhetsberättelse 2019 för Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens verksamhet, bilaga till tjänsteskrivelse daterad 2020-02-04

Beslut till:

Revisionen

Kommunstyrelsen

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Verksamhetsberättelse 2019 för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Verksamhetsberättelserna beskriver större händelser under året, avstämning mot budgetens mål samt det ekonomiska utfallet.

För skattekollektivet är budgetavvikelsen på 4,4 miljoner kronor, störst avvikelse finns inom Gatueneheten som avser ökade parkerings- och markintäkter samt inom Bygglov beroende på ökad ärenehandling.

VA redovisar ett underskott mot budget på 3,1 mnkr. Budgetavvikelsen beror främst på lägre förbrukningsintäkter. Detta beroende dels på återbetalning i samband med vattenmätarbyten och minskad förbrukning av dricksvatten. Kostnadssidan avviker positivt jämfört med beställningen främst på minskade kostnader för behandling av slam.

Renhållningen redovisar ett positivt resultat på 2,0 mnkr. Avvikelsen beror på högre intäkter än budgeterat och kostnader i nivå med budget

Resultatet för avgiftskollektiven VA och Renhållning kommer att regleras mot tidigare års resultat.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att godkänna förslag till verksamhetsberättelse 2019 för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden verksamhet, bilaga till tjänsteskrivelse daterad 2020-02-04



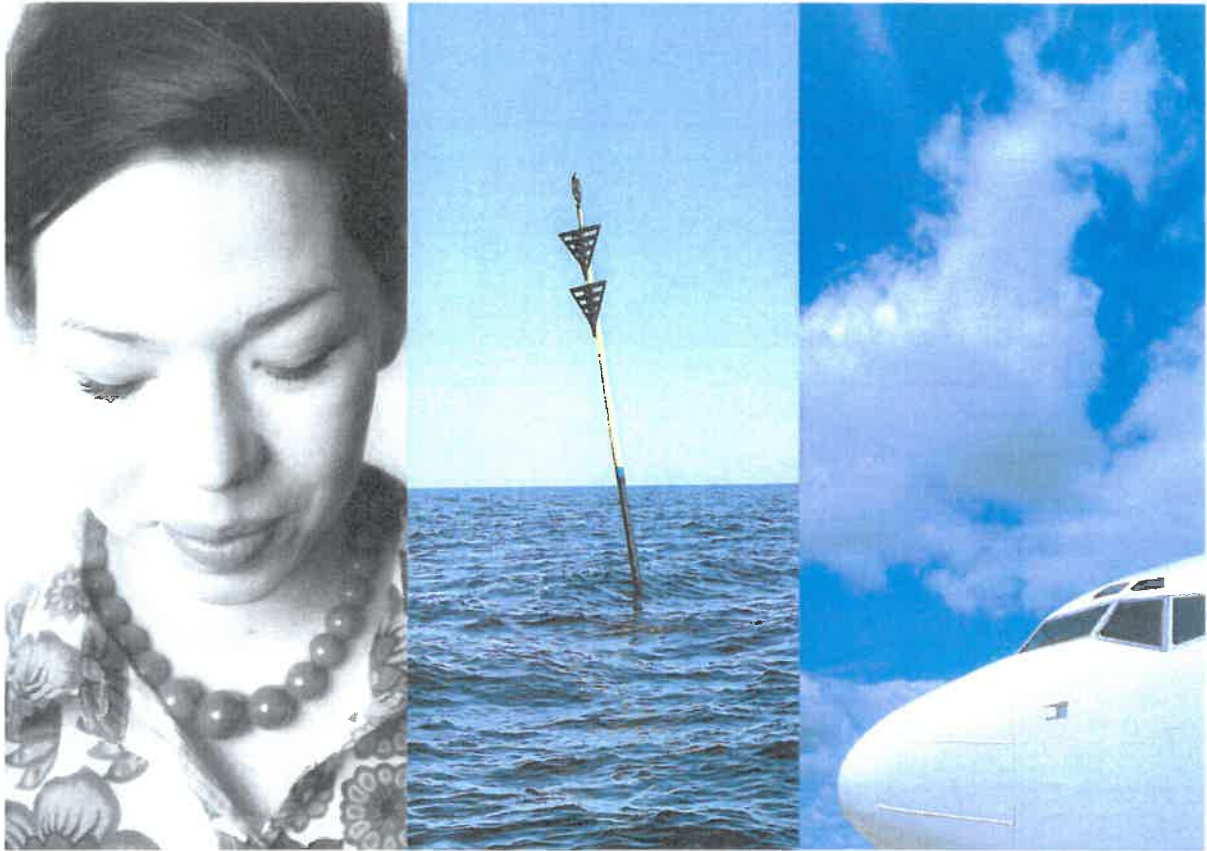
Jonas Andersson

Nämndansvarig tjänsteman

Beslut til:

Revisionen

Kommunstyrelsen



Verksamhetsberättelse 2019

Status: Påbörjad **Rapportperiod:** 2019-12-31 **Organisation:** Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden (MSN)

Uppdrag enligt budget 2019

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för driften av verksamheterna gator, parker och hamn.

Nyköping ska göras attraktivt för invånare och besökare genom välskötta gator, vackra parkmiljöer, säkra lekplatser och en levande hamn.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ansvarar även för myndighetsutövningen inom bygglov, detaljplanering, miljöskydd, hälsoskydd, livsmedelskontroll, inklusive kontroll av animaliska biprodukter, tillsyn av försäljning av folköl och tobak samt kontroll av försäljning av receptfria läkemedel och för verksamheterna mät och kart, naturvård, miljöövervakning och energirådgivning.

Nämnden har en verksamhetsinriktning som innebär att:

- Nyköping ska ha en funktionell stadsmiljö som medborgarna är nöjda med
- Medborgarna ska uppleva att de har möjlighet att påverka samhällsutvecklingen

och skötseln av kommunens allmänna platser

- Medborgarna ska uppleva en bra tillgång till parker, grönområden och natur
- Medborgarna ska uppleva god service i kontakt med nämndens verksamhetsutförare.

Utöver den skattefinansierade verksamheten inom Gata, park och hamn ansvarar nämnden även för de avgiftsfinansierade verksamheterna Renhållning samt Vatten och avlopp. Verksamheterna ska finansieras via avgifter enligt självkostnadsprincipen.

Renhållningen har i uppdrag att arbeta med förebyggande åtgärder för att avfall inte ska uppstå och för att stimulera till återanvändning. Det avfall som uppstår ska samlas in och återvinnas på ett miljömässigt sätt. Renhållningen ska erbjuda insamlingsmetoder som underlättar för våra medborgare, "det ska vara lätt att göra rätt".

Verksamheten omfattar:

- insamling av hushållsavfall, farligt avfall och latrin
- tömning av slambrunnar och slutna tankar
- behandling av avfall och skötsel av återvinningscentraler

Verksamheten Vatten och Avlopp (VA) har till uppgift att erbjuda VA-abonnenterna ett dricksvatten enligt livsmedelsverkets riktlinjer och omhändertaga och behandla avloppsvatten enligt uppsatta miljökrav.

Verksamheten omfattar:

- drift och underhåll av vattenverk, vattentorn, lågvattenreservoarer, ledningsnät, avloppsreningsverk och pumpstationer.

Året som gått

2019 har varit ett intensivt och spännande år för miljö- och samhällsbyggnadsnämnden med en ny organisation efter att Bygg- och tekniknämnden och Miljönämnden slagits ihop till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Under våren genomfördes informations/utbildningsträffar i samband med nämndmöte för att ge ledamöter och ersättare i nämnden en inblick i våra verksamheter.

Stort fokus har legat på att med hushållning av våra resurser kunna fortsätta arbetet i samband med att staden växer och att ha en funktionell stadsmiljö som medborgarna är nöjda med.

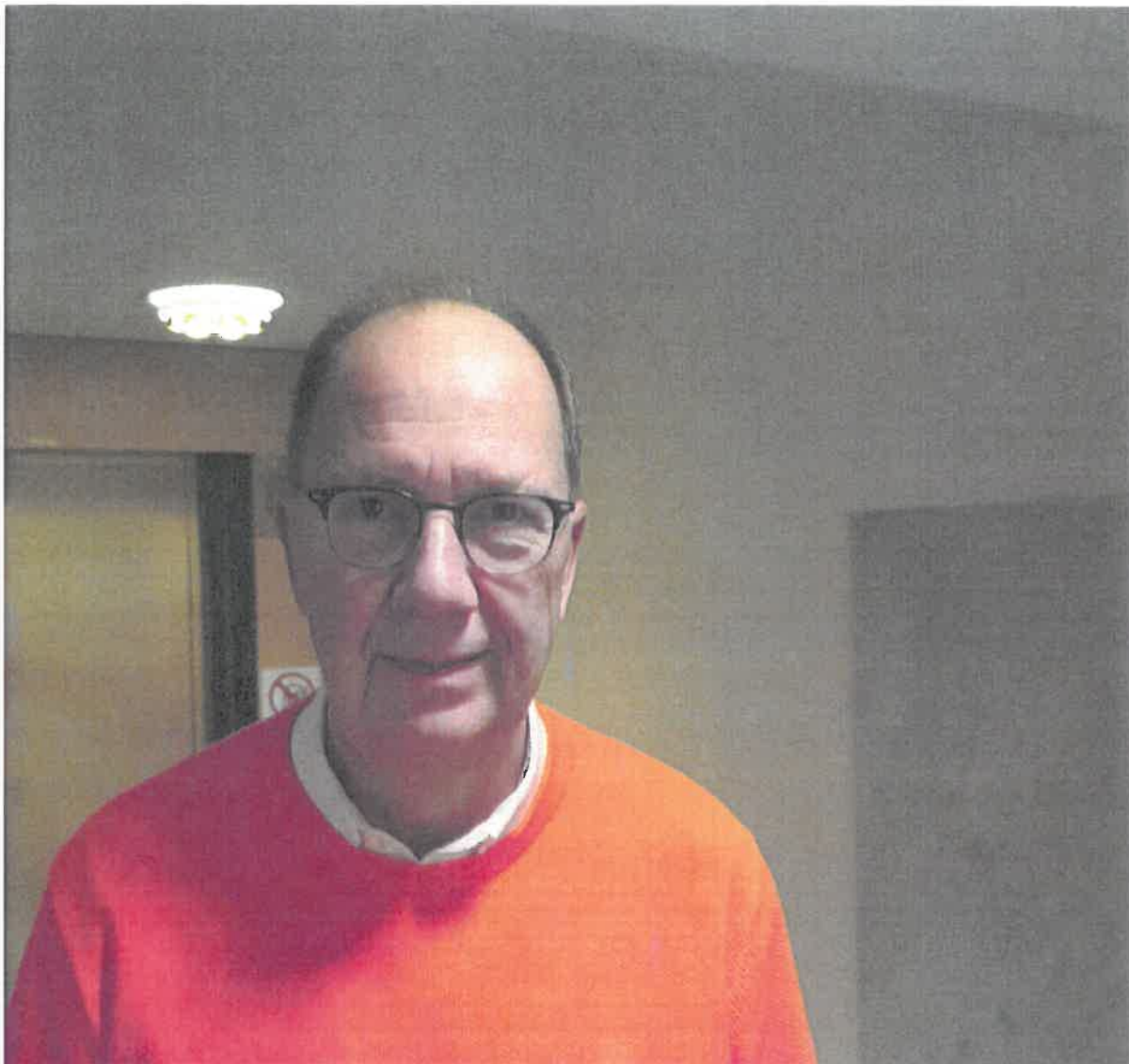
Samhällsbyggnad har i uppdrag att arbeta fram en ny detaljplan för att möjliggöra byggnation av Nyköpings resecentrum vilket har pågått sedan en längre tid tillbaka. Ett stort arbete har gjorts med det intilliggande projektet Nöthagen.

Tekniska divisionen har färdigställt cykelstråket utmed Fruängsgatan som binder ihop Arnö med Centralstation via Busstation och Centrum. Sträckan invigdes i slutet av sommaren och bidrar med ytterligare en pusselbit för att välja cykeln som färdmedel är på plats.

Utvecklingsarbetet Fokus nöjd kund för att komma tillrätta med bristerna i kommunens företagsklimat. Bland annat har servicenivån ökat för medborgarna när Bygglovenheten under året införde kvällsöppet varje vecka, men även genom informationsträffar och öppet hus där även Miljöenheten deltagit.

Under året har bevattningsförbud varit infört och medfört ökat tryck på VA-organisationen. För att tillmötesgå Nyköpingsbornas önskningar om vatten till pooler och för bevattning öppnades Fruängskällan som tappställe under sommarsäsongen där medborgarna kunde hämta provtaget råvatten till detta, med mycket lyckat resultat.

Renhållningen har varit mycket aktiv i arbetet för att förbereda sig till nya förordningarna gällande insamling av förpackningar och returpapper. Budskapet är att det totala ansvaret ska ligga kvar på producenterna och att senast 2025 ska alla hushåll ha bostadsnära insamling av vanliga förpackningar och tidningar. Förordningen påverkar nuvarande uppdrag, utveckling och strategier på sikt. Fortsatt arbete för en ny återvinningscentral med återbruk har pågått under året.



Väsentliga händelser

Kommentar:

Cykelstråket utmed Fruängsgatan som binder ihop Arnö med Centralstation via Busstation och Centrum har färdigställts och invigdes i slutet av sommaren. Med detta får vi ett sammanhållande stråk som främjar säker cykling.

Under året har bevattningsförbud varit infört och medfört ökat tryck på VA-organisationen. För att tillmötesgå Nyköpingsbornas önskningar om vatten till pooler och för bevattning öppnades Fruängskällan som tappställe under sommarsäsongen där medborgarna kunde hämta provtaget råvatten till detta, med mycket lyckat resultat. Med bidrag från Länsstyrelsen kommer Nyköping vatten under 2020 att utreda om Fruängskällan kan användas för någon form av nödvatten eller fortsatt Tekniskt vatten.

Avstängning av Stadsbron har inneburit mindre biltrafik på Östra Storgatan. Avstängningen är en del i arbetet för att göra öster till ett attraktivt och säkert område.

Under sommaren kom Naturvårdsverket med en vägledning kring de nya förordningarna för insamling av förpackningar och tidningar. Budskapet är att det totala ansvaret ska ligga kvar

på producenterna och senast 2025 ska alla hushåll ha bostadsnära insamling av vanliga förpackningar och tidningar.

Samhällsbyggnad har i uppdrag att arbeta fram en ny detaljplan för att möjliggöra byggnation av Nyköpings resecentrum vilket har pågått sedan en längre tid tillbaka. Den föreslagna detaljplanen öppnar för möjlighet att även bygga ett verksamhetshus vilket är viktigt för områdets tänkta funktion. Detaljplanen beräknas gå upp till Kommunstyrelsen och Kommunfullmäktige under vårvintern för antagande. Ett stort arbete har gjorts med det intilliggande projektet Nöthagen som gick ut på granskning i december. Förslaget har omarbetats efter samråd och en stort intern insats har gjorts med interngranskning inom kommunen.

En ny tobakslag har gett Miljöenheten ett bredare tillsynsansvar för rökfria miljöer nära t ex lekplatser, hållplatser och uteserveringar som har blivit rökfria. Tobakslagen medför även att den som säljer tobak måste ha ett av kommunen utfärdat tillstånd. Tillståndsprövningen samt även tobakstillsynen är numera organiserad under Division Social Omsorg.

Samhällsbyggnad har under året arbetat mycket med digitalisering. De har arbetat med digitalisering av analoga förrättningsakter men även historiska kartor (före 1928) vilka kommer att tillgängliggöras för allmänheten. För den enskilde kommer det att leda till en snabbare handläggning i bl a myndighetsprocessen runt bygglov. Enheten för Bygglov-, Miljö- och Livsmedelsenheter har uppgraderat sina respektive verksamhetssystem vilket är en förutsättning för nya e-tjänster och effektiva arbetsprocesser. På Bygglovenheten är idag hela 55% av handläggningen helt digital när vi gör bokslut 2019

Årets verksamhetsresultat

Måluppfyllelse för prioriterade målområden

Målområde: Hållbar tillväxt

Bedömning



Särskilda uppdrag Nämnd

Titel	Status
1.8.1 Hur gör vi Gripsholmsparken mer intressant och attraktiv enligt handlingspunkterna i Purple flag. (MSN)	
1.8.2 Identifiera bostadsområden med tydligt bevarandebeslut samt se över vilka planer som behöver uppdateras/justeras. (MSN)	



Kommentar:

Det särskilda uppdraget är slutredovisat av GPH och har de har getts ett tilläggsuppdrag. GPH ska ta fram ett mer detaljerat förslag på ljussättning av Gripsholmsparken



Kommentar:

Titel	Status
-------	--------

Arbetet är planerat att påbörjas när Kulturmiljöstrateg är rekryterad och finns på plats hos Samhällsbyggnad

1.8.3 Trähusstrategi i kommunen. Utred hur den kan implementeras i befintliga strategier. (MSN) ●

Kommentar:

Mark- och exploateringsenheten har under 2019 genomfört en workshop avseende hur träbyggnad skulle kunna bidra till att kommunen når sina hållbarhetsmål, antingen genom att komplettera befintliga strategier eller identifiera om det behöver tas fram en ny. Kommunen har också blivit medlem i föreningen Trästad för att öka sina kunskaper inom området.

Som ett resultat av workshopen har verksamheten lämnat förslaget att ta fram en Hållbarhetsstrategi istället för en Trähusstrategi. En Hållbarhetsstrategi utgår inte från material utan formulerar istället vad vi vill uppnå, t.ex. krav på koldioxidbindning m.m. Att bygga i trä kommer att vara ett sätt att nå målen men det främjar också utveckling av andra material och tekniker att bli mer hållbara

Målområde: Grön omställning

Bedömning



Förbättringsuppdrag KF

Titel	Bedömning	Trend
-------	-----------	-------

2.1.2 Öka mängden återvunnet hushållsavfall av totala mängden hushållsavfall genom kommunikationsinsatser mm (MSN)



Kommentar:

Under året har Renhållningen arbetat med att förbättra informationen på den nya nykoping.se där de bl.a. ska få till en digital sorteringsguide där medborgare med hjälp av ett sökfält ska kunna hitta information om hur de ska sortera sitt avfall. Foldern Lätt att kasta rätt har skickats ut till alla hushåll.

Renhållningen har under året medverkat i klädbyttardag, Restabudet, bomässan, Europa minskar avfallet och uppstart för minimeringsmästarna.

Informationer och artiklar publicerats i interna och externa kanaler som NY, KOM, Facebook. I tidningen NY har Renhållningen bl.a. informerat om att matavfallsinsamlingen ökar, att det är möjligt att beställa hämtning av trädgårdsavfall och om deras medverkan på Restabudet talkshow. På Facebook har de bl.a. informerat om insamling av fallfrukt för biogasproduktion, trädgårdstippar och tips för fräschare matavfallskärl i värmen.

2.1.3 Minska mängden ovidkommande vatten till reningsverken genom dagvattenhantering och underhåll av VA- anläggningen mm (MSN)



Kommentar:

Utfall 70%. Årets uppdrag är klart med planer som är redovisade för Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. VA kommer att renovera och förbättra anläggningarna utifrån den prioritering som redovisats i respektive planer. Arbetet kommer att kräva

Titel	Bedömning	Trend
-------	-----------	-------

medel ur äskade investeringsmedel för VA-kollektivet. Det finns nu en strategi som sträcker sig 10 år framåt för en hållbar VA-anläggning.

2.1.4 Fortsätt utvecklingen av gång- och cykelvägar (MSN)



–

Kommentar:

Hela gång- och cykelstråket mellan Arnö och Borgaregatan (Centralstation) är färdigställt. Fruängsgatan och Brunnsgatan har sammanlänkats med en gång- och cykelväg utmed Repslagaregatan. En förbättrad gångväg har anlagts utmed Bryngeltorpsvägen. Ett förslag på cykelvägvisning till utpekade målområden finns framtaget och har skapat ett investeringsprojekt för genomförande av cykelvägvisning som pågår. Ett arbete med att klargöra huvudstråk för gång och cykel har genomförts.

Indikator

Titel	Utfall	Mål	Bedömning	Trend
-------	--------	-----	-----------	-------

2.1.2 Öka mängden återvunnet hushållsavfall av totala mängden hushållsavfall genom kommunikationsinsatser mm (MSN)

Hushållsavfall, andel återvunnet

54%

54%



↗

2.1.3 Minska mängden ovidkommande vatten till reningsverken genom dagvattenhantering och underhåll av VA-anläggningen mm (MSN)

Andel behandlat avloppsvatten i förhållande till levererat dricksvatten, %

70%

66%



↗

2.1.4 Fortsätt utvecklingen av gång- och cykelvägar (MSN)

Gång- och cykelvägar, Nöjd medborgarindex

57

58



–

Särskilda uppdrag KF

Titel	Status
-------	--------

2.1.6 Genomför förvaltningsplan Norra och Södra Östersjön samt redovisa insatserna till Vattenmyndigheten årligen (KS)



2.1.7 Inventera alla enskilda avlopp senast 2020 för åtgärd senast 2021 (MSN)



Kommentar:

Miljöenhetens inventering och uppföljning av enskilda avlopp har utförts i enlighet med plan.

Förbättringsuppdrag Nämnd

Titel	Bedömning	Trend
-------	-----------	-------

2.8.1 Grön omställning, Medborgarna ska uppleva att det är lätt att resa med cykel i Nyköping (MSN)



-

Kommentar:

I de större detaljplanerna som arbetats med under året lyfts mobilitetsfrågan på ett helt nytt sätt, mycket tack vare att ny kompetens inom området finns på avdelningen. Detta leder till större fokus på bra möjligheter för cyklister i de nya områden som planeras.

Samhällsbyggnad medvetandegör exploatörerna i ett tidigt skede att kommunen arbetar med samordnade parkeringslösningar och att gång-, cykel och kollektivtrafik prioriteras framför bilen.

Gata/Park/Hamn har under året utvecklat gång- och cykelstråken och tagit fram förslag på cykelvägvisning till utpekade målområden med förslag att genomföra vägvisningen. Medborgarundersökningen visar inte på någon förändring i upplevelsen av möjligheten att cykla i Nyköping.

2.8.2 Återvunnet hushållsavfall i förhållande till totala mängden hushållsavfall ska öka (MSN)


Kommentar:

Resultatet för 2019 redovisas under våren 2020. Återvinningsgraden över tid visar en positiv trend.

Under 2019 har Renhållningen haft problem med fordonsparken vilket innebär att det finns en risk att resultatet kommer att försämrats något mellan 2018-2019.

Renhållningen arbetar aktivt för att uppmuntra invånare till att sortera sitt avfall. Aktiviteter som utförts under 2019 finns redovisat under 2.1.2.

Indikator

Titel	Utfall	Mål	Bedömning	Trend
-------	--------	-----	-----------	-------

2.8.1 Grön omställning, Medborgarna ska uppleva att det är lätt att resa med cykel i Nyköping (MSN)

Gång- och cykelvägar, Nöjd medborgarindex

57

58



-

2.8.2 Återvunnet hushållsavfall i förhållande till totala mängden hushållsavfall ska öka (MSN)

Hushållsavfall, andel återvunnet

54%

54%



-

Särskilda uppdrag Nämnd

Titel	Status
-------	--------

2.8.3 Utred möjlig placering av ställplatser för husbilar i gästhamnen. (MSN)



Titel	Status
-------	--------

Kommentar:

Detta uppdrag har införlivats i ett större projekt för utveckling av hela området, inklusive Stadsfjärden. I väntan på att det projektet ska färdigställas så kommer de befintliga ställplatserna att avgiftsbeläggas från och med våren 2020. Övriga parkeringar i området kommer också att regleras för att om möjligt få till en mer ordnad parkeringssituation.

2.8.4 Ta fram ett underlag för framtida trafikföring på Öster. (MSN)



Kommentar:

Uppdraget är genomfört och har lett till ett nytt uppdrag för 2020.

2.8.5 Definiera ett huvudstråk och sekundärt stråk för cykel samt åtgärdsförslag för utbyggnad. (MSN)



Kommentar:

Gata/Park/Hamn har utfört uppdraget och rapporterat det till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. En karta på huvudstråk och sekundärt stråk kommer att läggas ut på nykoping.se

2.8.6 Utred möjligheten att erbjuda extratjänster i form av hämtning av förpackningar med producentansvar t ex tidningar, glas, metall, kartonger och plast vid fastigheter. (MSN)



Kommentar:

Utredningen är inte längre aktuell i och med de nya förordningarna gällande förpackningar och returpapper som gäller från och med 2019-01-01.

2.8.7 Utred och rapportera hur vi på bästa sätt ska genomföra sluttäckning av deponin på Björshult (MSN)



Kommentar:

En sluttäckningsplan är framtagen och inskickad till tillsynsmyndigheten. Miljö- och samhällsbyggnads presidium har fått informationen under augusti.

I augusti skickade tillsynsmyndigheten ett föreläggande om att hela deponin ska vara sluttäckt senast 2035.

2.8.8 Utred hur VA kan tillskrivning och sanering av enskilda fastighetsägares dagvatten. (MSN)



Kommentar:

Uppdraget är slutfört och det finns en plan för tillvägagångssätt. Under 2020 ska beslut tas om ersättningar till fastighetsägare för exempelvis dränvattenpumpar. Beslut ska även tas om resurser till vidare utredningar gentemot fastigheter.

Målområde: Kommunal organisation

Bedömning



Särskilda uppdrag Nämnd

Titel	Status
4.8.1 Utred vilka punkter inom Purple flag kan komma att påverka kommunala verksamheterna. (MSN)	✓
Kommentar: Arbetet är slutfört och avrapporterat. Flera av punkterna arbetar vi vidare med under 2020.	
4.8.2 Översyn av "skyltar på stan". Vad ska gälla för t ex skyltning på belysningsstolpar. (MSN)	✓
Kommentar: Regler för skyltning har förtydligats i "Taxa för markupplåtelse inom Nyköpings kommun"	
4.8.3 Se över e-tjänster och arbeta fram förslag på nya för att förenkla hanteringen för medborgarna. Renhållningen (MSN)	⚠
Kommentar: Samhällsbyggnad: Uppgradering av verksamhetssystem har genomförts inom Miljö- och Livsmedelsenheten under våren vilket skapade en förutsättning för att ta fram nya e-tjänster. Arbetet med att utforma tjänsterna påbörjades under hösten 2019 och kommer att genomföras under 2020 Renhållningen: Arbeta med att få till e-tjänster i form av Mina sidor är nästan klart. Målet är att det ska vara möjligt att via webben byta abonnemang, se fakturor och ändra kontaktpuppgifter osv. E-tjänsten kommer att implementeras första halvåret 2020.	
4.8.4 Utredda hur NIS-direktivet och producentansvaret påverkar VA-verksamheten. (MSN)	✓
Kommentar: Vi har konstaterat att vi lyder under NIS-direktivet och har därför anmält oss till Livsmedelsverket. Risk- och sårbarhetsanalys är gjord och just nu ligger fokus på att arbeta med de punkter som finns i åtgärdslistan. Parallellt så arbetar vi även med att ta fram en struktur för vårt arbetssätt framöver.	
4.8.5 Utredda, föreslå och genomföra aktiviteter för utökad servicenivå, tex kvällsöppet. Bygglov (MSN)	✓
Kommentar: Under våren och hösten har arbetet med att ha kvällsöppet en kväll per vecka startat. Då tas förbokade besök emot. Det har varit uppskattat av besökarna och kommer att fortsätta under 2020. Bygglov har även deltagit i informationsträffar/Öppet hus tillsammans med Miljöenheten och Energirådgivningen samt	


Titel	Status
-------	--------

deltagit på Bomässan och även evenemanget Nyköping växer under våren 2019.

4.8.6 Projekt "Tillsyn av gymnastiklokaler använda av skolor". Analys samt framtagande av plan. (MSN) 

Kommentar:

Ett förslag på upplägg för tillsynen har tagits fram och inarbetats i förslag till kommande tillsynsplaner.

4.8.7 Se över e-tjänster och arbeta fram förslag på nya för att förenkla hanteringen för medborgarna. Vatten och avlopp (MSN) 

Kommentar:

Under 2019 så har utkwittering av nycklar till vattenkiosker samt servisanmälningar (nya servisanslutningar) blivit e-tjänster. Arbeta med att få till e-tjänster i form av Mina sidor är nästan klart. Målet är att det ska vara möjligt att via webben byta abonnemang, se fakturor och ändra kontaktuppgifter osv. E-tjänsten kommer att implementeras första halvåret 2020.

4.8.8 Nya e-tjänster för att underlätta för medborgare och företag. Livsmedel (MSN) 

Kommentar:

Uppgradering av verksamhetssystem har genomförts inom Miljö- och Livsmedelsenheten under våren vilket skapade en förutsättning för att ta fram nya e-tjänster. Arbetet med att utforma tjänsterna påbörjades under hösten 2019 och kommer att genomföras under 2020.

4.8.9 Nya e-tjänster för att underlätta för medborgare och företag. Miljö och hälsa (MSN) 

Kommentar:

Uppgradering av verksamhetssystem har genomförts inom Miljö- och Livsmedelsenheten under våren vilket skapade en förutsättning för att ta fram nya e-tjänster. Arbetet med att utforma tjänsterna påbörjades under hösten 2019 och kommer att genomföras under 2020.

Målområde: Hållbar Ekonomi

Bedömning



Förbättringsuppdrag KF

Titel	Bedömning	Trend
-------	-----------	-------

5.1.3 Säkerställ att alla nämnder och verksamheter håller budget (KS)  -

Indikatorer

Titel	Utfall	Mål	Bedömning	Trend
-------	--------	-----	-----------	-------

Titel	Utfall	Mål	Bedömning	Trend
-------	--------	-----	-----------	-------

5.1.3 Säkerställ att alla nämnder och verksamheter håller budget (KS)

Budgetavvikelse nämnder och divisioner, mnkr

4.1



Kommentar:

Skattkollektivet

Årets resultat är minus 107,8 miljoner kronor vilket är 4,4 miljoner kronor bättre än budget. Positiv utveckling på intäktsidan har medfört att intäkterna på 41,4 är 3,8 miljoner kronor bättre än budget. Störst avvikelse finns inom Gatueenheter med plus 2,5 miljoner kronor som avser ökade parkerings- och markintäkter.

Taxekollektivet

Årets resultat är minus 0,3 miljoner kronor jämfört med budget 0. Vatten och avlopp har minus 0,87 miljoner kronor i intäkter och avser förbrukningsintäkter samt intäkter för omhändertagande av lakvatten. Detta beroende dels på återbetalning i samband med vattenmätarbyten och minskad förbrukning av dricksvatten. Kostnadssidan avviker positivt jämfört med beställningen främst på minskade kostnader för behandling av slam. Det budgeterade underskottet på 4,9 miljoner som ska täckas av medel från VA-fonden blev 3,1 miljoner

Renhållningen har ökade intäkter i jämförelse med budget med 2,0 miljoner kronor och avser ökade hushållsavgifter. Kostnader är i nivå med budget.

Resultatfonderna för Vatten och avlopp minskar med 3,6 miljoner och Renhållningens resultatfond ökar med 0,78 miljoner kronor.

Särskilda uppdrag Nämnd

Titel	Status
-------	--------

5.8.1 Se över markupplåtelse för uteserveringar inkl prislistan. (MSN)



Kommentar:

Ett förslag på ny taxa för markupplåtelser är framtagen.

5.8.2 Utred möjligheten att införskaffa nya fordon om möjligt fossilfria. Bästa möjliga fordon med hänsyn till ekonomi, driftsäkerhet och framtid. (MSN)



Kommentar:

Renhållningens tunga fordon tankas med HVO som en form av förnybar diesel.

5.8.3 Se över faktureringsrutiner och utred möjligheten till månadsfakturering. Renhållningen (MSN)



Kommentar:

Ekonomienheten på Tekniska divisionen jobbar aktivt med frågan. Innan månadsfakturering kan erbjudas krävs det ett

Titel	Status
-------	--------

arbete att få fler medborgare att välja e-faktura. Om vi skulle införa månadsfakturering nu skulle det vara förenligt med höga kostnader för porto.

5.8.4 Långsiktig plan för dagvatten och pumpstationer, 5- och 10årsplan (MSN) ✔

Kommentar:

Den färdiga planen är redovisad på Miljö- och samhällsbyggnads presidiummöte i september.

5.8.5 Se över faktureringsrutiner och utred möjligheten till månadsfakturering.Vatten och avlopp (MSN) ⚠

Kommentar:

Ekonomienheten på Tekniska divisionen jobbar aktivt med frågan. Innan månadsfakturering kan erbjudas krävs det ett arbete att få fler medborgare att välja e-faktura. Om vi skulle införa månadsfakturering nu skulle det vara förenligt med höga kostnader för porto.

Årets ekonomiska resultat, tkr

Konto	Budget 2019	Utfall 2019	Avv Budget 2019	Utfall 2018	Utf 2019 jmf 2018	Förändring %
Intäkter	185 413	195 177	9 764	181 199	13 978	7.7%
Kostnader	-297 413	-300 306	-2 893	-261 258	-39 048	14.9%
Finansiella int o kostn	-300	-221	79	-310	89	-28.8%
Redovisat resultat	-112 300	-105 350	6 950	-80 369	-24 981	31.1%

Utfall jämfört med budget

Skattekollektivet

Årets resultat är minus 107,8 miljoner kronor vilket är 4,4 miljoner kronor bättre än budget. Positiv utveckling på intäktssidan har medfört att intäkterna på 41,4 är 3,8 miljoner kronor bättre än budget. Störst avvikelse finns inom Gatuenheten med plus 2,5 miljoner kronor som avser ökade parkerings- och markintäkter.

Taxekollektivet

Årets resultat är 0,3 miljoner kronor jämfört med budget 0. Vatten och avlopp har minus 0,87 miljoner kronor i intäkter och avser förbrukningsintäkter sam intäkter för omhändertagande av lakvatten. Detta beroende dels på återbetalning i samband med vattenmätarbyten och minskad förbrukning av dricksvatten. Kostnadssidan avviker positivt jämfört med

beställningen främst på minskade kostnader för behandling av slam. Det budgeterade underskottet på 4,9 miljoner som ska täckas av medel från VA-fonden blev 3,1 miljoner

Renhållningen har ökade intäkter i jämförelse med budget med 2,0 miljoner kronor och avser ökade hushållsavgifter. Kostnader är i nivå med budget.

Resultatfonderna för Vatten och avlopp minskar med 3,6 miljoner och Renhållningens resultatfond ökar med 0,78 miljoner kronor.

Utfall jämfört med föregående år

Skattekollektivet

Intäkterna är 1,8 miljoner kronor högre än vid bokslutet 2018 (BTN+MN). Större delen avser taxor och avgifter.

Kostnaderna är cirka 11,4 miljoner kronor högre än vid årsbokslutet 2018. Gata och Park har tilldelats ökade resurser för att kunna leverera enligt beställningen.

Taxekollektivet

Trots minskad vattenförbrukning och återbetalning i samband med byte till digitala vattenmätare har både VA och Renhållningen en positiv utveckling av intäkterna.

Kostnaderna för VA har ökat till följd av ökade krav på rening från avloppsreningsverket (främst kemikalier och ökad elförbrukning) men däremot har kostnaderna för att ta hand om behandlat slam minskat.

Årets händelser och aktiviteter

Grunduppdraget

Nämndens verksamheter har under året bedrivits med ett mycket gott resultat både vad det gäller genomförande och ekonomi.

Asfalts- och brunderhållet har även 2019 fått stå tillbaka till följd av att nämnden ger en fortsatt lägre ersättningen än faktiskt behov som en del i att få kommunens totala ekonomi i bättre balans 2019.

Staden fortsätter att växa vilket har medfört ökat tryck inom Plan- o bygglovsenheterna som även genererat mer intäkter. Planeringen och den kommande byggnationen av nytt resecentrum och Nöthagen och här har ett stort arbete lagts ner.

Fortsatt fokus på främjandet av cykling har haft hög prioritet under budgetperioden. Bland annat genom att utveckla cykelstråk, tydligare skyltning, cykelparkering och markeringar i cykelbanan.

Sopsaltning av huvudstråken för cykling under vintermånaderna har visat sig ge bra resultat med ett positivt gensvar från medborgarna.

Nämnden har också arbetat vidare med att göra Nyköping till en trygg o säker stad genom deltagande i projektet "Purple flag".

Åtgärder har genomförts för att förenkla och förbättra servicen för medborgarna bland annat har, Bygglov-, Miljö- och Livsmedelsenheten uppgraderat sina respektive verksamhetssystem vilket är en förutsättning för nya e-tjänster och effektiva arbetsprocesser. På Bygglovenheten är idag hela 55% av handläggningen helt digital när vi gör bokslut 2019.

Inom Vatten och avlopp har utbyte till digitala vattenmätare fortgått vilket leder till att abonnenter med de nya vattenmätarna inte behöver skicka in manuella avläsningar och får mer precisa fakturor.

Renhållningen har varit mycket aktiv i arbetet för att förbereda sig till nya förordningarna gällande insamling av förpackningar och returpapper. Budskapet är att det totala ansvaret ska ligga kvar på producenterna och att senast 2025 ska alla hushåll ha bostadsnära insamling av vanliga förpackningar och tidningar. Förordningen påverkar nuvarande uppdrag, utveckling och strategier på sikt

Strategier

Internkontroll

Nämnden internkontroll genomförs främst som en del i den ordinarie verksamheten. Detta visas tydligast genom täta kontakter mellan produktion och nämndansvariga tjänstemän, presidiummöten samt tre uppföljningar av internöverenskommelsen. Där det sistnämnda redovisas skriftligen tillbaka till nämnden. Nämnden kan konstatera att enheterna utfört det som planerats för året.

På grund av förändringar i organisation och personal blev ingen internkontrollplan genomförd under 2019.

Kvalitetssystem

Medborgar- och kund-/brukarundersökningar

Resultatet från SCB:s Medborgarundersökning hösten 2019 visar ett betygsindex som indikerar att medborgarna är i stort sett lika nöjda med verksamheterna som 2018. Index för gång- och cykelvägar är samma, 57 och för gator och vägar sjunker från 56 till 55. Index när det gäller hur tryggt och säkert du kan vistas utomhus på kvällar och nätter", har tyvärr gått ner från 5,7 till 5,6. Fortsatt arbete inom detta område görs, bla purple flag. Även index för vatten och avlopps område har gått ner från 75 till 70. Medborgarnas nöjdhet gällande tillgängligheten till återvinningscentraler har ökat från 6,5 till 6,8 och så är man lika nöjda med sophämtningen som tidigare.

Servicemätningar på Bygglov är nytt för 2019 och visar en nöjdhet på 3,4 på en 4-gradig skala. NKI-mätningar visar en ökning för Bygglov från 65 till 72, Livsmedel ökar från 69 till 72 och Miljö och hälsa ökar från 66 till 68. Ett långsiktigt arbete för att förbättra kundens nöjdhet pågår, där till exempel kvällsöppet, klarspråksutbildning har varit åtgärder som genomförts, och utfallet indikerar att insatserna har gett ett positivt utfall.

Tekniska divisionen får in många synpunkter från allmänheten. 2019 var antalet 465 stycken för helåret. Övervägande del, drygt 85 %, av antalet synpunkter går till verksamheten Gata/Park/Hamn.

Mål KKiK (återvunnet material) kan ej redovisas förrän april

Övrigt

Förväntad utveckling

Kommentar:

Den huvudsakliga utmaningen är att möta det ökade behovet inom planering och byggande inom Nyköpings kommun. Vi står inför stora projekt där resecentrum och ostlänken kommer att kräva utökade resurser både inom Samhällsbyggnad och Tekniska divisionen.

Inom taxekollektiven VA och Renhållning ser vi en ökning av kostnader. VA står inför ett behov av att renovera och utöka kapacitet på reningsverk samt ökade krav på rening som innebär högre produktionskostnader. Inom Renhållningen är det framför allt ökade fordonskostnader som påverkar. Avfallsutredningen kring insamling av återvinningsmaterial ger fortfarande många frågor och det är i nuläget svårt att sja om hur det påverkar framförallt för verksamheten Renhållningen. De ökade kostnaderna möts med höjning av taxa för VA och Renhållning.

Kompetensförsörjningen är en fokusfråga. Det gäller såväl antalet anställda som den kompetens dessa behöver ha. För att projekten inte ska bli försenade eller få brister krävs att hela organisationen har resurser för att framdriften ska flyta på.

Volymmer och nyckeltal

VOLYMER OCH NYCKELTAL	Utfall 2019	Utfall 2018	Förändring jmf föreg år	Budget 2019	Avv jmf budget
Antal avgiftsbelagda parkeringsplatser i centrum, st	1 591	1 650	-59	2 000	-409
Antal avgiftsfria parkeringsplatser i centrum, st	595	607	-12	240	355
Intäkter från p-avgifter, tkr	9 211	9 602	-391	9 300	-89
Intäkter från felparkeringsavgifter, tkr	3 191	2 501	690	1 700	1 491
Antal utfärdare parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning, st	214		214	400	-186
Antal avslagna parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning, st	9		9	30	-21
Areal gator, m2	1 266 548	1 215 458	51 090	1 300 000	-33 452
Areal gång- och cykelvägar inklusive trottoarer, m2	566 922	566 156	766	580 000	-13 078
Areal övrig hårdgjord yta (torg mm), m2	98 521	97 663	858	104 000	-5 479
Antal lekplatser, st	63	63	0	63	0
Areal prioriterade parker, m2	86 843	85 926	917	85 970	873
Areal övrig parkmark, m2	1 268 283	1 272 861	-4 578	1 245 000	23 283
Areal naturmark, m2	2 486 910	2 507 900	-20 990	2 510 000	-23 090

VOLYMER OCH NYCKELTAL	Utfall 2019	Utfall 2018	Förändring jmf föreg år	Budget 2019	Avv jmf budget
Antal evenemang i hamnen, st	34		34	50	-16
Antal gästbåtar i hamnen, nätter	2 946	2 709	237	3 000	-54
Antal båtbottentvättar, st	88	96	-8	100	-12
Anmärkningar från sjöfartsverket, st	0		0	0	0
Antal insatser som gata, park och hamn genomför för ökad delaktighet, st		4	-4	8	-8
Antal synpunkter gata, park och hamn, st	387	361	26	460	-73
Tillgång till parker, grönområden och natur, skala 1-10	7,2	7,5	0	7,5	0
Nöjd medborgareindex - gator och vägar	55	56	-1	56	-1
Nöjd medborgareindex - gång och cykelvägar	57	57	0	58	-1
Förnyelse av asfalt, %	2,7	1,9	1	3,5	-0,8
Antal VA-abonnenter, st	7 258	7 201	57	7 310	-52
Debiterat dricksvatten, 1000 m3	3 006	3 063	-57	3 200	-194
Vatten inköpt från NOVF, 1000 m3	3 280	3 449	-169	3 700	-420
Vatten egen produktion, 1000 m3	145	175	-30	188	-43

VOLYMER OCH NYCKELTAL	Utfall 2019	Utfall 2018	Förändring jmf föreg år	Budget 2019	Avv jmf budget
Behandlat mängd avloppsvatten på Brandholmens reningsverk, 1000 m3	4 448	4 179	269	4 500	-52
Behandlad mängd avloppsvatten på övriga reningsverk, 1000 m3	976	917	59	1 300	-324
Antal meter förnyad vattenledning, <150 mm, st	1 160	1 233	-73	1 900	-740
Antal meter förnyad vattenledning, 150-349 mm, st	811	598	213	1 100	-289
Antal meter förnyad vattenledning, 350-600 mm, st	10	0	10	800	-790
Antal insatser som verksamheten genomför för ökad delaktighet, st	3	2	1	5	-2
Vattenledningsläckor, st	45	51	-6	45	0
Kostnad dricksvatten från NOVF, kr/ m3	5,0	5,0	0	5,2	0
Kostnad dricksvatten egen produktion, kr/m3	16,0	17,0	-1	11,5	5
Nöjd medborgareindex - vatten och avlopp	70	75	-5	75	-5
Årlig förnyelse av vattenledningsnätet, %	1	1	0	1	-1
Kostnad för "normalvilla", kr/år	7 917	7 762	155	7 917	0

VOLYMER OCH NYCKELTAL	Utfall 2019	Utfall 2018	Förändring jmf föreg år	Budget 2019	Avv jmf budget
Antalet vattenprov som visar tjänligt med anmärkning, st	24	27	-3	20	4
Antalet vattenprov som visar otjänligt, st	0	1	-1	0	0
Nöjdhet vattenförsörjning, skala 1-10	7,4	7,7	0	8,3	-1
Nöjdhet avloppssystem, skala 1-10	6,9	7,7	-1	7,8	-1
Fast genomsnittlig avgift per mätställe, kr/år	3 059	2 974	85	3 541	-482
Levererat dricksvatten, kr/m3	32,0	32,0	0	34,5	-3
Processkostnad Brandholmen, kr/m3	4,0	4,0	0	2,7	1
Processkostnad övriga reningsverk, kr/m3	7,0	7,0	0	5,5	2
Driftproblem på avloppsnätet, st	20	17	3	20	0
Debiterad vattenmängd/levererad vattenmängd, %	88	85	4	85	3
Levererad vattenmängd/behandlad avloppsmängd, %	63	71	-8	70	-7
Återvunnen mängd slam till jordbruket, ton/år	2 177	2 872	-695	2 500	-323
Antal renhållningsabonnemang,	13 160	13 239	-79	13 340	-180

VOLYMER OCH NYCKELTAL	Utfall 2019	Utfall 2018	Förändring jmf föreg år	Budget 2019	Avv jmf budget
st					
Totalt deponerat avfall, ton	38	34	4	600	-562
Insamlat hushållsavfall, ton	12 311	12 445	-134	11 900	411
Antal tömda slambrunnar och slutna tankar, st	6 243	7 594	-1 351	6 300	-57
Latrinhämtning, st	472	357	115	400	72
Mottagningsplatser för farligt avfall, st	22	22	0	20	2
Insamlat hushållsavfall, kg/invånare	218	224	-6	210	8
Insamlat farligt avfall från hushåll, ton	91	96	-5	109	-18
Insamlad mängd avfall, inkl grovavfall, kg/inv	400	333	67	420	-20
Insamlad mängd matavfall av tillgängligt, %	49	52	-3	53	-4
Antal insatser som verksamheten genomför för ökad delaktighet, st	7	7	0	5	2
Andel återvunnet material i förhållande till totala mängden hushållsavfall, % (KKiK)	utfall kommer mars 2020	53		55	
Renhållningsavgift för "normalvilla", kr/år	2 218	2 175	43	2 132	86
Nöjdhet tillgängligheten till återvinningscentraler,	6,8	6,5	0	7,1	0

VOLYMER OCH NYCKELTAL	Utfall 2019	Utfall 2018	Förändring jmf föreg år	Budget 2019	Avv jmf budget
skala 1-10					
Nöjdhet sophämtning, skala 1-10	7,6	7,6	0	8,0	0
Björshult: Totalt invägt avfall, ton	67 969	49 960	18 009	40 000	27 969
Björshult: Totalt deponerat beskattat avfall, ton	429	389	40	350	79
Björshult: Producerad deponi gas, MWh	1 707	1 384	323	2 600	-893
Antal inkomna ärenden: bygglov, ansökningar mm, exkl. anmälningar, st	583	593	-10	650	-67
Antal avgjorda ärenden, exkl. anmälningar, st	641	904	-263	600	41
Antal inkomna tillsynsärenden, st	405	205	200	210	195
Antal avgjorda tillsynsärenden, st	242	131	111	210	32
Antal anmälningar enligt PBL, st	232	263	-31	190	42
Antal avgjorda anmälningar enligt PBL, st	237	322	-85	190	47
Antal detaljplaner, st (antal antagna, tidigare lagakraft)	12	15	-3	15	-3
Antal nya bostäder i årligen antagna detaljplaner, st	105	304	-199	300	-195

VOLYMER OCH NYCKELTAL	Utfall 2019	Utfall 2018	Förändring jmf föreg år	Budget 2019	Avv jmf budget
Antal nybyggnadskartor, st, inkl enkla	61	91	-30	110	-49
Antal husutstakningar, st	23	42	-19	50	-27
Antal grundkartor, st	8	17	-9	15	-7
Antal insatser som bygg, plan, geodata och naturvård genomför för ökad delaktighet, st	13	5	8	7	6
Antal synpunkter, bygg, plan, geodata och naturvård, st	6	10	-4	16	-10
Nöjdhetsindex Bygg	72	65	7	73	-1
Andel detaljplaner handlagda inom 6 månader, %	7	20	-13	75	-68
Antal beslut ändrade eller återförvisade av överprövandeinstans pga formella fel	0	0	0	0	0
Miljö- o hälsoskydd: Antal miljöskyddsobjekt med årsavgift, st	306	305	1	310	-4
Miljö- o hälsoskydd: Antal inspektioner (årsavgift miljö), st	92	173	-81	92	0
Miljö- o hälsoskydd: Antal hälsoskyddsobjekt med årsavgift, st	220	214	6	230	-10
Miljö- o hälsoskydd: Antal inspektioner (årsavgift	106	122	-16	106	0

VOLYMER OCH NYCKELTAL	Utfall 2019	Utfall 2018	Förändring jmf föreg år	Budget 2019	Avv jmf budget
hälsoskydd), st					
Miljö- o hälsoskydd: Antal inventerade avlopp, st	500	800	-300	800	-300
Miljö- o hälsoskydd: Antal inkomna ärenden, st	994	998	-4	1 100	-106
• varav antal anmälningar och ansökningar	591	707	-116	700	-109
Miljö- o hälsoskydd: Antal miljösanktionsavgifter, st	21	42	-21	30	-9
Antal livsmedelsobjekt med årsavgift, st	543	525	18	535	8
Antal objekt med årsavgift inom folköl, tobak och receptfria läkemedel, e- cigg, st	44	148	-104	150	-106
Antal objekt inom animaliska biprodukter, st	27	30	-3	30	-3
Antal inkomna ärenden till livsmedelsenheten, anmälan och registreringar, st	219	146	73	60	159
Antal inkomna ärenden till livsmedelsenheten klagomål och misstänkta matförgiftningar, st	78	63	15	200	-122
Antal besvarade remisser, livsmedel, st	32	33	-1	10	22
Andel tillsyn inom miljöområdet som sker	100	100	0	100	0

VOLYMER OCH NYCKELTAL	Utfall 2019	Utfall 2018	Förändring jmf föreg år	Budget 2019	Avv jmf budget
enligt beslutade tillsynsintervall, %)					
Andel anläggningar inom livsmedelsområdet som kontrolleras enligt beslutad kontrollplan, %	100	100	0	100	0
Alla anläggningar i riskklass 1 - 5 får kontroll varje år, andel avvikelser, %	0	4	-4	0	0
Tre veckors handläggningstid för kompleta ärenden inom miljö- och hälsoskydd, %	95	96	-1	100	-5
Inspektionsrapport efter tillsyn enligt miljöbalken skickas till verksamhetsutövaren inom tre veckor, måluppfyllelse, %	95	91	4	100	-5
Rapport efter livsmedelskontroll skickas till verksamhetsutövaren inom tre veckor, måluppfyllelse, %	99	95	4	100	-1
Bekräftelse om anmälan och beslut om registrering av nya verksamheter som anmäler sig till livsmedelsenheten sker inom 2 veckor, andel avvikelser, %	2	6	-4	0	2
Handläggning av klagomål från allmänheten och	0	0	0	0	0

VOLYMER OCH NYCKELTAL	Utfall 2019	Utfall 2018	Förändring jmf föreg år	Budget 2019	Avv jmf budget
information om avvikelser från myndigheter och organisationer ska påbörjas inom 2 veckor, andel avvikelser, %					
Handläggning av anmälan om misstänkt matförgiftning ska påbörjas senast arbetsdagen efter att de inkom, andel avvikelser, %	0	0	0	0	0
Andel nöjda kunder inom livsmedelskontroll, NKI	74	69	5	75	-1
Andel nöjda kunder inom miljö- och hälsoskyddstillsyn, NKI	68	66	2	75	-7

Analys av utfall volymer och nyckeltal 2019

Jämfört med budget

Nyckeltalen visar att uppdragen utförs enligt beställningar.

Andelen VA-ledningar som förnyas når inte till budget beroende på att fler större ledningar har renoverats vilket blir kostsammare/utbytt meter.

Vatten inköpt från NOVF har minskat vilket ligger i linje med uppdraget att minska vattenförbrukningen

Antal kontrollobjekt med årsavgift inom folköl, tobak och receptfria läkemedel, e-cigg minskar då del av tillsynen numer ligger hos DSO.

Utfall jämfört med föregående år

Generellt så avviker inte volymer och nyckeltal jämfört med 2018 mer än vad som är naturlig fluktuation mellan åren.

Inventerade avlopp har medvetet minskat till 500 jmf med 800 för 2018 för att ha en rimlig fördelning på resurserna på verksamheten.

Inköpt vatten minskar vilket visar att bevattningsförbudet och informationsinsatser har haft effekt.

Mottaget avfall ökar till följd av att verksamheten har börjat ta emot massor för sluttäckning.

Bilagor

Resultat per verksamhet, tkr

Verksamhet	Budget 2019	Utfall 2019	Avv Budget 2019	Utfall 2018	Utf 2019 jmf 2018	Prognos delår 2019	Utf jmf Prognos delår
Nämnd	-3 323	-2 824	499	-2 328	-496	-3 000	176
Till nämndens förfogande	-1 886	-1 756	130		-1 756	-2 209	453
Hamn	-7 344	-7 397	-53	-7 266	-131	-7 345	-52
Gata	-56 850	-53 830	3 020	-49 383	-4 447	-56 649	2 819
Park	-16 681	-16 003	678	-14 462	-1 541	-16 681	678
Mät och kart	-2 645	-3 757	-1 112	-4 527	770	-2 985	-772
Bygg	-5 925	-4 238	1 687	-3 734	-504	-5 447	1 209
Plan	-3 295	-3 704	-409	-2 981	-724	-2 825	-879
Miljöövervakning	-13 551	-13 615	-64	-250	-13 365	-14 145	530
Naturvård	-800	-759	41	-475	-284	-800	41
Övrigt		0	0	0	0		0
VA skattekollektivet	0	0	0	-1 600	1 600	0	0
Summa MSN Skattekollektivet	-112 300	-107 883	4 417	-87 005	-20 878	-112 086	4 203
MSN Vatten och Avlopp	0	-3 103	-3 103	2 795	-5 898	-4 100	997
MSN VA Resultatfond		3 636	3 636	1 562	2 074	5 420	-1 784
Summa Vatten och Avlopp	0	534	534	4 357	-3 824	1 320	-786

Verksamhet	Budget 2019	Utfall 2019	Avv Budget 2019	Utfall 2018	Utf 2019 jmf 2018	Prognos delår 2019	Utf jmf Prognos delår
MSN Renhållning	0	2 781	2 781	4 473	-1 692	-1 788	4 569
MSN Renh Resultatfond		-782	-782	-2 194	1 412	3 410	-4 192
Summa Renhållning	0	1 999	1 999	2 279	-280	1 622	377

Utfall jämfört med budget

Årets resultat för skattekollektivet är minus 107,8 miljoner kronor vilket är 4,4 miljoner kronor bättre än budget. Den största avvikelser återfinns inom gatuenheten vars resultat slutade på plus 3,0 miljoner kronor bättre än budget. Högre intäkter än budget gällande både taxor och avgifter, statliga investeringsbidrag och ersättning för ökade underhållskostnader vid grävarbeten har gett 2,2 miljoner kronor mer än budgeterat samtidigt med lägre kapitalkostnader än budget, 0,7 miljoner kronor är det som påverkat utfallet mest.

Nämndens resultat är 0,4 miljoner kronor lägre än budget vilket beror på en allmän återhållsamhet med bland annat inställt nämndmöte under hösten.

Verksamheterna inom park har lägre kapitalkostnader som påverkar positivt och hamn är i nivå med budget.

Verksamheterna inom Samhällsbyggnad visar på ett överskott med 0,1 miljoner kronor. På intäktssidan är det en positiv avvikelse med 0,4 miljoner kronor högre än budget vilket balanseras av underskott med ungefär samma belopp

Inom Skattekollektivet har kostnad för Kustledningen medfört en kostnad för helåret med 5,3 miljoner kronor.

Avgiftskollektiven Vatten och avlopp samt Renhållning

Renhållningen visar på ett positivt resultat med plus 2,7 miljoner kronor i jämförelse med budget beroende på högre intäkter för hushållsavfall samt slam och fett. Nämndens och verksamhetens kostnad ger ett överskott på 2,0 miljoner kronor som regleras mot renhållningsfonden.

Vatten och avlopp visar på ett resultat som är 3,1 miljoner kronor sämre än budget. Ett planerat underskott på 4,9 miljoner kronor var planerat att täckas av medel från VA-fonden vilket ger att resultatet de facto är 1,8 miljoner bättre än budget. Intäkterna är 0,9 miljoner kronor högre än budget trots minskad vattenförbrukning och återbetalning i samband med byte av vattenmätare. Kapitalkostnaderna är 0,7 miljoner kronor högre än budget men kostnaderna för omhändertagande av slam är 1,2 miljoner kronor lägre än budget.

Nämndens och verksamhetens kostnad ger ett underskott på 3,6 miljoner kronor som regleras mot VA-fonden.

Utfall jämfört med föregående år

Intäkterna är 5,8 miljoner kronor högre än vid bokslutet 2018. Större delen avser taxor och avgifter varav den största delen är höjning av taxor inom VA och Renhållning för att täcka kostnadsökningar inom verksamheterna. Bygglov har ökade intäkter beroende på några större ärenden under året. Extraordinärt för 2019 är återbetalning i samband med vattenmätarbyten på 2,3 miljoner kronor.

Kostnaderna är cirka 11,1 miljoner kronor högre än vid bokslutet 2018.

Förutom budgeterade kostnadsökningar för lön och allmänna kostnadsökningar tillkommer att Gata har under året genomfört mer asfaltering än under 2018 och Park har fått ökade medel för att utföra uppdraget enligt beställning. Inom Samhällsbyggnad är kostnader delvis felbudgeterade mellan verksamheterna men på totalen är avvikelserna blygsam

Utfall jämfört med prognos i delårsrapport

I jämförelse med prognosen i delårsrapporten slutade både skattekollektivet och avgiftskollektiven på ett bättre resultat. Det totala resultatet inom skattekollektivet blev 2,5 miljoner kronor bättre än beräknat. Avvikelsen beror till störst del av ökade intäkter som var svåra att förutse.

För skattekollektivet innebar även där högre intäkter än förväntat under hösten en positiv effekt vilket innebar en förbättring jämfört med delåret med 4,2 miljoner kronor. För gata har statliga investeringsbidrag bidragit positivt tillsammans med intäkter för framtida underhåll i samband med grävarbeten av externa entreprenörer på kommunens gator. Intäkter på Bygglov överskred prognosen, här gjorde att en ny taxa från 1/7 det svårt att prognosticera intäkter under hösten.

Kontogrupsindelad analys (extern), tkr

Motpart: Motpart saknas

Konto	Utfall 2019	Utfall 2018	Utf 2019 jmf 2018	Förändring %
Försäljningsint	1 051		1 051	
Taxor o avgifter	171 923	161 188	10 735	6.7%
Hyror o arrenden	1 595	2 925	-1 330	-45.5%
Bidrag	1 157	815	342	42.0%
Försäljn av vhet o tjänster	619	1 066	-446	-41.9%
Summa Intäkter	176 346	165 994	10 351	6.2%
Lämnade bidrag	-58		-58	

Konto	Utfall 2019	Utfall 2018	Utf 2019 jmf 2018	Förändring %
Lönekostn	-1 827	-1 446	-381	26.4%
Övr personalkostn	-54	-74	20	-27.0%
Material	-16 499	-17 245	746	-4.3%
Köp av tjänst	-20	-41	21	-51.3%
Avskrivningar mm		0	0	
Summa Kostnader	-18 458	-18 806	348	-1.8%
Finansiella kostn	-221	-310	89	-28.8%
Summa Finansiella int o kostn	-221	-310	89	-28.8%
Summa Redovisat resultat	157 666	146 878	10 788	7.3%

Utfall jämfört med budget

Renhållningen har högre intäkter för hushållsavfall samt slam och fett och så även VA-s brukningsavgifter. Budget las utifrån prognos för 2018 som pekade mot lägre intäkter än vad som blev det faktiska utfallet. Felparkeringsavgifter har ökat och detsamma gäller tillsyn/tillståndsavgifter inom Bygglov, mycket beroende på ett antal större ärenden under året.

Minskad vattenförbrukning har lett till minskat inköp av vatten från NOV F

Utfall jämfört med föregående år

På grund av sammanslagning mellan Bygg- och Tekniknämnden och Miljönämnden till Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden är inte jämförelse med 2018 möjlig.

Utfall jämfört med prognos i delårsrapport

I jämförelse med prognosen i delårsrapporten slutade både skattekollektivet och avgiftskollektiven på ett bättre resultat. Avvikelsen beror till störst del av ökade intäkter som var svåra att förutse.

För skattekollektivet innebar även där högre intäkter än förväntat under hösten en positiv effekt. För gata har intäkter för framtida underhåll i samband med grävarbeten av externa entreprenörer på kommunens gator ökat. Intäkter på taxor för Bygglov överskred prognosen, här gjorde att en ny taxa från 1/7 det svårt att prognosticera intäkter under hösten

MSN §

Dnr MSN201

Anmälningssärenden

Nr	Från	Innehåll	Dnr
1	Lantmäteriet	Underrättelse om avslutad förrättning avseende fastighetsreglering berörande Fredriksdal 1:2 och Skälby 1:23	D19339
2	Lantmäteriet	Underrättelse om avslutad förrättning avseende fastighetsreglering (servitut) och anläggningsförrättning berörande Nyköping Bläcktorpet 1 och 2.	D18549
3	Länsstyrelsen Södermanlands län	Beslut i vilket Länsstyrelsen avslår överklagandet av beslut om avslag på bygglovsansökan på fastigheten Svärta-Hult 2:1.	2019-434
4	Länsstyrelsen Södermanlands län	Beslut i vilket Länsstyrelsen ändrar det överklagade beslutet om föreläggande med försiktighetsmått för SMK Nyköping, fastigheten Arnö 1:3, avseende försiktighetsmått 4 i form av ett tillägg, samt i övrigt avvisar överklagandena.	2015-199
5	Länsstyrelsen Södermanlands län	Beslut i vilket Länsstyrelsen ändrar det överklagade beslutet om föreläggande enligt miljöbalken avseende Larslunds plantskola, endast på så vis att tidpunkten då föreläggandet senast ska vara uppfyllt bestäms till tre månader från att beslutet vunnit laga kraft.	2018-2114
6	Länsstyrelsen Södermanlands län	Beslut i vilket Länsstyrelsen avslår det överklagade beslutet om avgift för livsmedelskontroll på fastigheten Biografen 20.	2019-2731
7	Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen	Dom i vilken Mark- och miljödomstolen upphäver beslut att anta detaljplan för Enstaberga 1:2 och del av Enstaberga 1:97.	SHB19/95

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

MSN §		Dnr MSN20/1	
8	Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen	Beslut i vilket Mark- och miljödomstolen avvisar överklagandena av beslut om antagande av detaljplan för Brädgården 1 m fl.	SHB 19/40
9	Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen	Dom i vilken Mark- och miljödomstolen ger tillstånd att på fastigheten Juresta 1:47 anlägga en 10 ha stor våtmark.	2019-1630
10	Plan- och naturenheten, Nyköpings kommun	Lagakraftbevis avseende beslut om antagande av detaljplan för del av Skalkulla 4:122.	SHB19/96
11	Region Sörmland	Överklagan av beslut om miljöstraffavgift för en överträdelse gällande en kontrollintervall av köldmedieanläggning på Nyköpings Lasarett	2019-2283
12	Svea Hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen	Beslut i ärende gällande utdömmande av vite, nu fråga om prövningstillstånd, i vilket Mark- och miljööverdomstolen inte ger prövningstillstånd.	2016-610
13	Medborgare	Överklagan av beslut om antagande av detaljplan för Bondeby 1:79.	SHB19/104
14	Medborgare	Överklagan av beslut om antagande av detaljplan för Bondeby 1:79.	SHB19/104
15	Medborgare	Överklagande av beslut angående detaljplansändring för Bergshammar 6:60 och 6:66.	MSN19/27
16	X	Överklagande av beslut nr 2019-2295 avseende att avsluta ärende gällande klagomål på fukt/mögel. Sekretessbelagt.	2019-2285
17	Medborgare	Överklagan av beslut angående avloppsvatten från fastigheten XXXXXXXXXX	2016-591

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

MSN §

Dnr MSN20/1

18 Medborgare

Överklagan av gällande
avloppsanläggning

2019-756

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att lägga rubricerade anmälningsärenden till handlingarna.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

MSN §

Dnr MSN20/4

Anmälan av delegationsbeslut

Med stöd av Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens delegationsordning 2019-06-18 § 87 har beslut fattats enligt förteckning

Bygg

Under tiden 2020-01-01 till 2020-01-31

Innefattande DA 1751, 1805, 1828 samt 1–120.

Ej 1627, 1773, 132 (nästa MSN) samt 1627, 1773 och 132 (utgår).

A – Administrativt ärende

Administ – Administrativt ärende

ANM – Anmälan PBL 2011

Anmälan BTN PBL 2011

Ansökan BTN PBL 2011

C – Anmälansärende

L - Lovärende

LOV – Bygglov PBL 2011

- Avskrivning
- Avvisning
- Slutbesked
- Startbesked

Tillsyn – Tillsyn

Miljö- och livsmedel

Beslut som avgjorts på delegation under tiden 2020-01-01 till 2020-01-31.
Innefattande: 2020-1 till 2020-88.

Adressättning/Namnsättning

Beslut som avgjorts på delegation av koordinator Samhällsbyggnad, under tiden 2020-01-01 till 2020-01-31.

Räddningstjänsten

Beslut som avgjorts på delegation av brandingenjör, Sörmlandskustens räddningstjänst, under tiden 2019-12-01 till 2020-12-31.

Förslag till beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar

att lägga rubricerade delegationsärenden till handlingarna.

Bilagor MSN § Delegationslistor (och ev delegationsbeslut) finns tillgängliga på Samhällsbyggnad och på nämndsammanträdet.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande