



Detaljplan för Väster 1:42 m.fl.

Nyköpings resecentrum

Planbeskrivning

Granskningshandling

2018.04.06

Innehåll

Planhandlingar.....	4
Planens syfte	4
Planförfarande.....	4
Förenlighet med 3, 4 och 5 kap. MB	4
Plandata.....	4
Läge, areal och omfattning	4
Markägförhållanden	5
Tidigare ställningstaganden	5
Nationell plan för transportsystemet 2014-2025.....	5
Transportstrategi för Nyköping tätort och Skavsta	6
Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta.....	6
Befintliga detaljplaner	6
Övriga förordnanden.....	7
Riksentressen.....	7
Kommunala beslut.....	7
Behovsbedömning av detaljplan	8
Bakgrund	8
Arbetsprocess	9
Resecentrums funktion i staden	9
Förutsättningar och förändringar	10
Stadsbild.....	10
Sociala frågor	10
Kulturmiljö	11
Natur	12
Fornlämningar.....	13
Planförslaget.....	14
Resefunktioner.....	15
Tillkommande bebyggelse	17
Befintlig bebyggelse.....	18
Torg, parker och grönstruktur	20
Stråk och kopplingar	21
Parkering och angöring.....	23
Miljöförhållanden.....	25
Miljökvalitetsnormer	25
Geotekniska förhållanden.....	25
Radon.....	26
Elektromagnetiska fält	26
Förorenad mark	26
Störningar och risker.....	27
Teknisk försörjning	29

Vatten och spillvatten.....	29
Dagvatten.....	29
Värme.....	31
Avfall	31
El och tele.....	31
Tekniska förutsättningar	32
Konsekvenser av planens genomförande	32
Överensstämmelse med ÖP	32
Miljökonsekvenser – sammanfattning av MKB	32
Sociala konsekvenser	34
Konsekvenser för fastighetsägare samt andra sakägare	34
Organisatoriska frågor.....	34
Tidplan	34
Genomförandetid	35
Huvudmannaskap och ansvarsfördelning	35
Avtal	35
Namnsättning	35
Fastighetsrättsliga frågor	35
Konsekvenser för fastighetsägare	36
Ekonomiska frågor.....	36
Planekonomi	36
Tekniska frågor	37
Påverkan under byggtid	37
Utredningar.....	37
Medverkande i planarbetet	39

Planhandlingar

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

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa ett attraktivt och funktionellt resecentrum i Nyköping där lokal, - regional och nationell tåg- och busstrafik samlokaliseras och där det är enkelt att byta mellan olika kollektiva färdssätt. Detaljplanen skapar möjligheter för fler funktioner inom området med syftet att skapa stadsmiljö, bland annat i form av servicefunktioner för resecentrum med resenärsutrymmen, handel och parkering. Planen medger även byggrätt för ett verksamhetshus som kan innehålla centrumverksamhet, kontor och även hotell. Möjlighet till nya bostäder finns i södra 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 Transportstrategins prioritering av hållbara transporter möjliggörs.

Vidare ger detaljplanen skydd till kulturhistoriskt värdefulla byggnader inom planområdet.

Detaljplanen säkerställer genomförandet av Ostlänken som är av riksintresse för kommunikation.

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

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.

Planförslaget bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormer enligt MB 5 kap. överskrids.

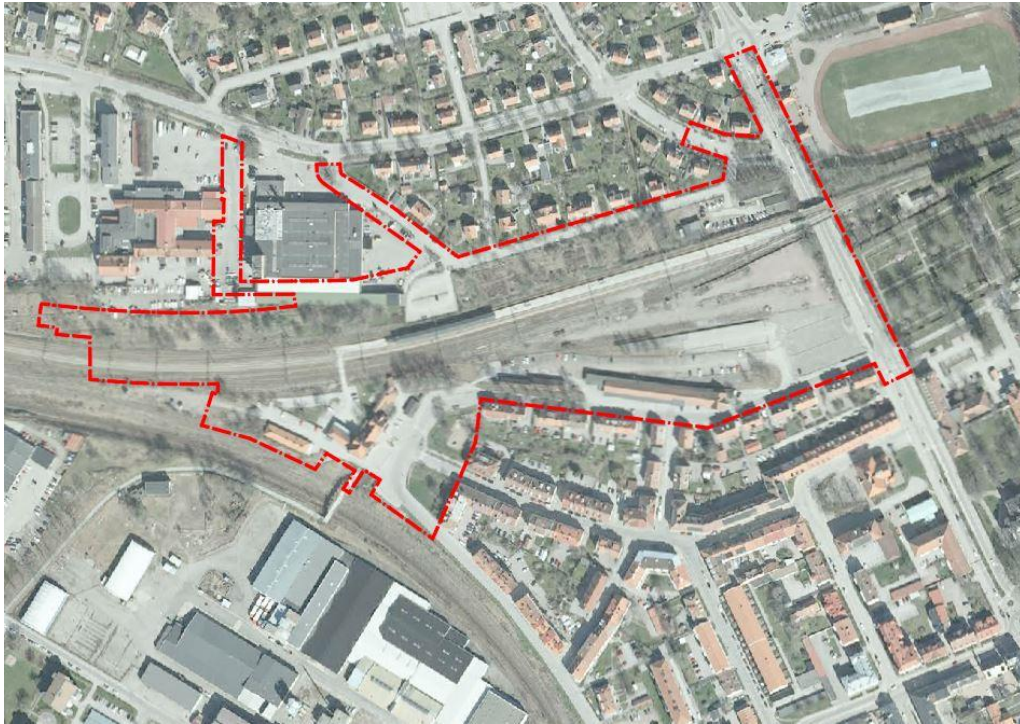
Bedömningen är att ett genomförande av planförslaget medför märkbart negativa konsekvenser för kulturmiljön och ett genomförande av planförslaget påverkar riksintresset för kulturmiljövård i viss mån men bedöms inte medföra en risk för påtaglig skada på (del av) riksintresset.

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 Brunnsgatan. Planområdet är cirka 9 hektar stort och angränsar Nöthagen i norr, Folkungavallen och västra kyrkogården i öster samt TGOJ-banan och befintlig bebyggelse i söder längs med södra Bangårdsgatan.



Planområdet.

Markägförhållanden

Planområdet berör fastigheterna:

- Väster 1:41 och 1:42 ägs av Jernhusen stationer AB.
- Väster 1:43 som ägs av Jernhusen fastigheter.
- 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 Samhällsbyggnadsbolaget.

Tidigare ställningstaganden

Nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Ostlänken ingår i den, av regeringen, beslutade nationella planen för transportsystemet 2014-2025. 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 inletts. Mellan år 2015-2021 fortskrider arbetet med järnvägsplan tillsammans med systemhandlingar och miljökonsekvensbeskrivningar.

Nyköpings resecentrum är en av fyra delsträckor av Ostlänken i Nyköpings kommun och arbetet med projektering av 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.

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 utpekade 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.

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.

Övriga förordnanden

Riksintressen

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

Nyköpings innerstad

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

Riksantikvarieämbetets (RAÄ) anger följande motiv och uttryck för riksintresset:

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 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.

Torgmiljön med residenset och det f.d. rådhuset samt annan bebyggelse som kännetecknar residensstaden. Kvarnbyggnader och andra industrianläggningar. 1900-talets bostadsbebyggelse med flerbostadshus, villaområden och "miljonområdet" Brandkärr.

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

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 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.

Behovsbedömning av detaljplan

En 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 överenskommits med Länsstyrelsen vid avgränsnings-samråd.

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

Nyköpings kommun har en stark befolkningstillväxt, i synnerhet Nyköpings tätort men även 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 planläggning inom projektet Ostlänken, en 150 km dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping, som ska 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. 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 ska skapa 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 och 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

Kommunen har inom projektet arbetat enligt en arbetsprocess där man tidigt utformat en gemensam målbild, baserat på ett antal nyckelfrågor, för kommunens projektgrupp samt involverat ett flertal externa aktörer, såsom Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, Jernhusen och Trafikverket. Flera alternativ för utformning har studerats genom en alternativgenererande process och därefter utvärderats i en bred referensgrupp av kommunens tjänstemän. Metodiken för denna process är hämtad från *Uthållig kommun, Storsteg 2* och har bedrivits i workshopsform. Vidare har kunskap inhämtats från forskningsprojektet *Klimatsmarta och attraktiva transportnoder* (2015 Ranhammar, Troglia & Ekelund), om stationsutveckling i samspel med stadsutveckling. Läs mer i funktions-, utformnings- och gestaltungsprogrammet.

Under försommaren 2016 mellan 16 maj och 7 juni genomfördes en dialog med allmänheten via kommunens hemsida och genom informationsmöten med skolelever och vid öppet hus. Dialogen syftade till att samla in information och åsikter om önskade karaktärsdrag och funktionaliteter för Nyköpings resecentrum. Målgruppen var de som verkar, vistas och bor inom kommunen. Resultatet från dialogen samt processens workshopar har utgjort ett viktigt underlag i planläggningen.

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 kvarteren *Skrivaren* och *Konduktören* på södra sidan och bangården med 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 villaområde med privata trädgårdar. Den småskaliga bebyggelsen skapar en trivsamt rumslighet men områden närmast spåren upplevs inte omhändertaget. Längs östra sidan av planområdet löper Brunnsgatan i nord-sydlig riktning. Brunnsgatan är ett viktigt stråk in till centrala Nyköping och relativt trafikerad. Där Brunnsgatan passerar under järnvägsbron är passagen trång, med gång- och cykelbanor som upplevs otrygga. Gatans rumslighet och skala varierar.

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 området har idag. Området kommer att bli mer strukturerat med bebyggelse samt nya kopplingar. Planförslagets bebyggelse invid Brunnsgatan strävar efter att fortsätta stadsbilden längs gatan och koppla samman stadens norra och södra delar ytterligare. Den bostadsbebyggelse som planläggs vid Centralplan anpassas till befintlig gatu- och bebyggelsestruktur inom området och medverkar till att skapa en bättre rumslighet och skala.

Sociala frågor

Idag är planområdet nästintill obebyggt och kan upplevas som en barriär samt otryggt vissa timmar på dygnet. Otillräckliga funktioner samt kopplingar över 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 resandebehovet. 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. Bussterminal utformas ljus och öppen med servicefunktion närmast entré.

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

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 befintligt stationshus i nordvästra utkanten av centrala Nyköping 1915, och industriområden anlades intill för att ha nära till järnvägen. En mer utförlig beskrivning av områdets kulturmiljö ges i planens tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, nedan följer en sammanfattning kring de områden som påverkas av planförslaget:

Stationsområdet

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

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

Kvarteren Skrivaren och Konduktören

Kvarteren Skrivaren och Konduktören 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 kan bedömas som särskilt värdefullt enligt PBL 8:13.

Kvarteret Skrivaren föreslås i planförslaget att kompletteras med en byggrätt för bostadshus, i likhet med gällande stadsplan, där platsen har en byggrätt. Stationshuset föreslås i planförslaget att få en ny användning, till exempel i form av centrumverksamhet som handel, saluhall eller restaurang samt förses med rivningsskydd samt varmsamhetsbestämmelser. För att skapa tillräckligt utrymme för en bussterminal som uppfyller projektets mål inom tillgänglighet, säkerhet och kapacitet, kommer lokomotorstallet samt del av godsmagasinet att behöva rivas. Godsmagasinet föreslås flyttas 50 meter längs med södra Bangårdsgatan med samma orientering som befintligt läge samt förses med rivningsskydd och varsamhetsbestämmelser i detaljplan. Se vidare under *Planförslaget*.

Natur

Inom planområdet finns enligt framtagna naturvärdesinventering (Calluna, 2014) sju naturvärdesobjekt; två med högt, fyra med påtagligt och ett med visst naturvärde. Naturvärdesobjekten utgörs främst av örtrika grusmarker och äldre ädellövträd. Ett av träden utgörs av en rödlistad skogsalm och på ett annat träd har påträffats sotlarv 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.



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

Utbyggnaden av resecentrum innebär ianspråktagande av grusmark norr om lokomotorstallet som har bedömts ha påtagligt, respektive högt, naturvärde (4-6). Detta innebär att näringsväxter och habitat för vildbin försvinner, liksom för rödlistad mindre blåvinge. Planförslaget medför att träd inom området behövs tas ner. Bland annat rödlistade almen vid Brunnsgatan (3) samt två parklindor vid planerad gång- och cykelpassage vid centralplan att tas ned (7). På grund av behov av sänkning av Brunnsgatan och att det krävs mer utrymme för gång- och cykeltrafik behöver allén av kastanjetråd längs med Brunnsgatan tas ner. Träd kommer att ersättas, vid entrén till Folkungavallen föreslås två nya större träd planteras för att ge Brunnsgatan en grönare utformning. Även södra Bangårdsgatans alléer behövs tas bort på grund av yta för bussarnas back- och svängradier. 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 och 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. Tre stycken av lindarna vid centralplan skyddas i plan genom att marklov krävs för fällning.

Fornlämningar

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

Planförslaget

Planförslaget för Nyköpings resecentrum innebär en utveckling av järnvägsområdet 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 inom kvarteret Skrivaren föreslås ny bostadsbebyggelse i likhet med äldre stadsplan. Invid resecentrum planeras en ny park/torg som länkar samman resecentrum, busstorget, centrum- och kontorsbyggnaden samt befintlig bebyggelse utmed Södra Bangårdsgatan.



Illustrationsplan för Nyköpings resecentrum

Nya och förbättrade stråk och kopplingar föreslås till och genom spårområdet. 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 möjliggör därför en sänkning av Brunnsgatan under tillkommande järnvägsbro, samt en breddning av gatan från Blommenhovsrondellen ner till Södra Bangårdsgatan.

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. Det befintliga stationshuset som utgör kulturhistoriskt värdefull bebyggelse säkerställs från rivning och ges skydd 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

kommer att behöva flyttas cirka 50 meter västerut, den äldsta delen bevaras och ges ny användning samt får rivningsskydd och varsamhetsbestämmelser. Lokomotorstallet behöver rivas på grund av att resecentrums funktioner är ytkrävande.

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, landsortsbussar och stadsbussar nås på ett ställe. Planförslaget innefattar tillskapande av nya resandefunktioner i form av nya plattformar för tågtrafik, passager, förbindelser, bussterminal samt busstorg för stadstrafik. Resecentrum planeras för en utveckling av kollektivtrafiken i linje med prognos 2040 och Nyköpings kommuns Transportstrategi.

Järnvägsfunktioner

I och med Ostlänken förväntas en kraftigt ökad järnvägstrafik. Med anledning av detta byggs stationen om för bättre tillgänglighet och förhöjd kapacitet. 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. Förutom att järnvägen förses med nya och fler spår skapas även en ny längre och bredare mittplattform med skärmtak samt en sidoplattform som vetter mot bussterminalen. Anslutningar till plattformar kommer att byggas planskilt, förbindelsen sker via en passage 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. Planförslaget bedöms inte påverka eventuella framtida möjligheter för att bedriva persontrafik på TGOJ banan.

Över Brunnsgatan placeras de tre järnvägsspåren på nya järnvägsbroar som beskrivs mer utförligt i avsnitt *Stråk och kopplingar*.

Entrébyggnader

Entrébyggnaderna är placerade centralt i planområdet, på respektive sida om spårområdet. Huvudsaklig funktion är vänta för resenärer, försäljning av biljetter, resenärsinformation, trappor 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 ska upplevas som resliga och tydliggöra entrén till resecentrum, två identiska volymer föreslås som markerar norra och södra entrén som likvärdiga. På den norra entrébyggnaden sker entré på sidan av byggnaden, för att leda personflöden till angränsande funktioner som taxi, drop-off zonen, parkering 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 gestaltungsiden. 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. Rött tegel och glas är en viktig del i husens utformning och regleras i plankartan.

Busstorg

För stadsbussar planeras ett busstorg i östra delen av planområdet, längs med Södra Bangårdsgatan. Busstorget är tänkt att användas främst för stadsbussar, men även för servicelinjer. Busstorget angörs av behörig stadsbusstrafik från Södra Bangårdsgatan och är dimensionerat med fyra enkelriktade parallelluppställningar som medger åtta platser för ledbuss. Hållplatserna tillgängliggörs mot det 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, landsortsbussar, kommersiell kollektivtrafik och beställningstrafik angör bussterminalens gater. Bussterminalen föreslås som en långsträckt byggnad i ett plan, med anslutande dockningsplatser för bussar utmed hela passagen. 12 dockningsplatser för uppställning av bussar planeras. Längs passagen är också direktförbindelse till sidoplattform till tågen planerad för att möjliggöra smidiga byten mellan buss- och tågtrafik. Bussterminalen binds samman med den södra entrébyggnaden. Byggnaden ger också plats för resenärsservice i form av 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 har också möjlighet till att nyttja angränsande yta på entrétorget för uteservering. Byggnadens fasad ska utformas med rött tegel och glas, vilket regleras i plankartan. Inom bussterminalen finns yta för fem uppställningsplatser för boggiebuss utöver dockningsplatserna, enligt projektets dimensioneringskrav.

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 även innehålla cykelservice. Byggnaden får gärna förses med flera ingångar för enkel in-och utgång. Cykelcentrums markanspråk regleras i plankartan, dock inte dess utformning. I plankartan möjliggörs även att en transformatorstation får uppföras inom byggrätten. 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.

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 ska samnyttjas med den planerade bebyggelsen i Nöthagenområdet. Byggnaden regleras i plankartan med placering, utbredning samt höjd. Byggnaden placeras med ett säkerhetsmått på 15 meter från spår och möjliggör underhåll av fasad utan att påverka järnvägsanläggningen.

Tillkommande bebyggelse

Planområdets centrala läge i Nyköping innebär närhet till stadens offentliga service. Inom gångavstånd från planområdet finns både sjukhus, skolor, idrottsplats och stadshus. Inom 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.

Verksamhetshus

Utmed Brunnsgatan skapas en ny byggrätt, med planerad användning för centrumverksamhet, kontor och hotell. Bebyggelsen tillåts ha upp till 5 våningar mot järnvägen och 3 våningar mot befintlig bebyggelse på södra Bangårdsgatan. 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



Bilden visar Brunnsgatan och det nya verksamhetshuset

mot Brunnsgatan och mot resecentrum och Järnvägsparken och ge mer rörelser till platsen. Bebyggelsen ger Brunnsgatan tydligare inramning och gatan får karaktären av en stadsgata. Vidare skapar bebyggelsen 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. Plankartan reglerar att byggnaden placeras längs med Brunnsgatan och ramar in torget och parken mot resecentrum. Byggnaden placeras cirka 15 meter från spåret och plankartan säkerställer skyddsåtgärder som krävs på byggnaden, på grund av närhet till järnvägsspåret och transporter av farligt gods. Plankartan säkerställer även yta för urspårningsskydd mellan spår och verksamhetsbyggnad. Se mer i framtagna riskutredning.

Bostadsbebyggelse

Ett kvarter invid Centralplan planläggs för ny bostadsbebyggelse. 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 en byggrätt på fastigheten Skrivaren 9. I planförslaget föreslås bebyggelse som sluter kvarteret. Den slutna formen hjälper till att rama in Centralplan som kan upplevas överdimensionerat idag. Bostadsbebyggelsen föreslås dras in från gata och behålla den rundade form i likhet med centralplan. 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 har bullerutredning för platsen genomförts. Denna påvisar att bostadsbebyggelse kan uppföras under förutsättning att ljuddämpande åtgärder tillskapas och större lägenheter 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). Bebyggelsen har även bestämmelser med anledning av riskhänsyn. Se vidare under Störningar och risk. Se illustrationer på föreslagen bostadsbebyggelse i funktions-, utformnings- och gestaltningsprogrammet.

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; skärmtak, loggia samt klockan ska bevaras. Vidare ska fasadmateriäl vara av rött tegel, takmateriäl utgöras av enkupigt tegel, fönstersättning med korsposter och spröjsade lufter, ytterdörrar ska ha små spröjsade rutor samt att plåtdetaljer ska utföras i svart plåt.

Nyköpings resecentrum med föreslagna entrébyggnader på bägge sidor om spåret kommer att ersätta de resandefunktioner som befintligt stationshus har. 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), vilket innebär en kombination av handel och service, till exempel i form av småskalig saluhall, kafé, restaurang samt småskalig detaljhandel.

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 godsmagasinet och dess parallellitet med södra Bangårdsgatan. Godsmagasinet får användningen centrum som möjliggör en variation av användningar för huset, service, handel, kulturella och sociala verksamheter med mera. Tanken är att godsmagasinet ska 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.



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.

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 tanke 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. En del av dessa platser regleras och blir bindande i detaljplanen, bland annat torgytan och stråk vid södra entrébyggnaden, längs med södra och norra Bangårdsgatan, vid centralplan samt på torget på norra sidan. Vilken typ av träd som planteras styrs inte i detaljplanen.

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. 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 är även länk mellan tåg, regionbusstreminalen och stadbusstorget. Järnvägsparken 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 stationsbyggnaden samt gatumiljö och ramp till den västra gång- och cykelpassagen. Materialval för markbeläggning kan vara naturstensmaterial eller marktegel. Asfaltytan framför stationen minskas jämfört med dagens situation till förmån för generösare torg-, gång- och cykelytor. Busshållplatser och angöringszoner flyttas till resecentrum, cykelparkeringar och viss bilangöring för hämta- och lämnafunktion 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.

Stråk och kopplingar

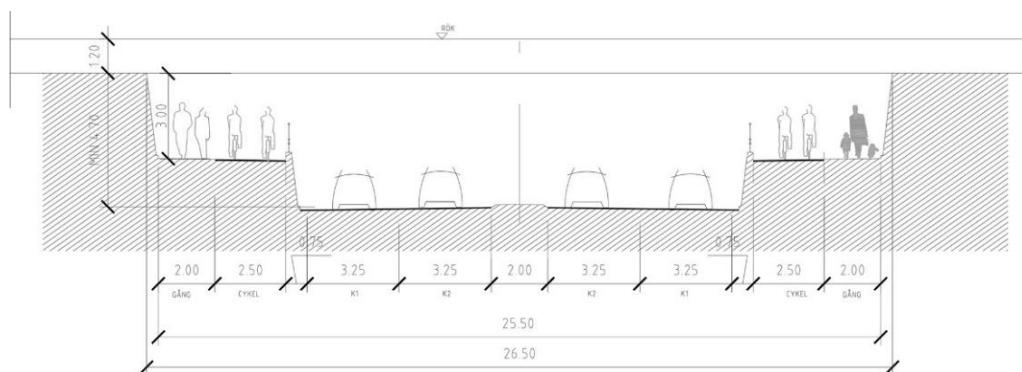
Stråk är viktiga att utveckla för att skapa en sammanhållen stadsväv och binda samman målpunkter i staden. Resecentrum utgör en viktig målpunkt och nod i staden och bör knytas till så många stråk som möjligt. Stråken bör utvecklas med prioritering för gång, cykel och stadsliv och inneha olika karaktär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

Brunnsgatan

Gatan kantas idag av höga träd och med otillräckliga mått för gång- och cykeltrafiken.

Brunnsgatan prioriteras för kollektivtrafik samt gång och cykel men med fortsatt god framkomlighet för bil. Gatan har utformats för utrymmesklass A (VGU) med hänsyn till prioritering och kapacitet för framtida busstrafik. Brunnsgatan kommer att behöva sänkas under järnvägen för att skapa fri höjd för kollektivtrafik och uttryckningsfordon. En tillståndsansökan för sänkning av grundvattnet har påbörjats. De höjdskillnader som uppstår tas upp av stödmurar och tråg. Profilstudier av gatans sänkning har utförts i flera varianter med en strävan att minimera påverkan för bussarnas framkomlighet. Föreslagen profil anses vara en acceptabel standard tillsammans med valda korsningstyper. Befintlig och ny sektion visas i funktions-, utformning och gestaltningsprogrammet (FUG).

Gång- och cykelbanor är prioriterade i bredd och planeras att vara dubbelriktade på vardera sidan om Brunnsgatan som viktiga gång och cykelstråk. 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 resentrum 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, de står i konflikt med framtida gång- och cykelbanor och bedöms inte överleva den ombyggnation som ska göras av Brunnsgatan. En dispensansökan från det generella biotopskyddet har inletts och har börjat studera möjliga kompensationsåtgärder. Se mer i Brunnsgatan Systemhandling, Sweco 2017-11-17. Ytan in till norra Bangårdsgatan behålls som grön plantering.



Principsektion över Brunnsgatans sänkning under järnvägsbron.

Södra Bangårdsgatan

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

I planförslaget flyttas södra Bangårdsgatan till ett något nordligare läge vid mötet med Brunnsgatan och byggs om 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 flytt av godsmagasinet. Gaturummet kompletteras med ny lindallé i ungefär samma läge. Befintlig samt ny sektion visas i funktions-, utformning och gestaltningsprogrammet (FUG).

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

Norra Bangårdsgatan

Gatan är idag en lokalgata i likhet med södra Bangårdsgatan, cykel och bil delar på utrymmet i körbanan.

Norra Bangårdsgatan kompletteras med ett gång- och cykelstråk på norra sidan av gatan med syfte att öka avståndet mellan bebyggelsen och körbanan. Gatan ska förses med träd som bidrar till att skapa en gatukaraktär som samspelar med villakvarteren och dess gaturum. Norra Bangårdsgatan kommer att användas för hämta- och lämnafunktion för resecentrum samt angöring vid behov av ersättningstrafik. Mötet med Brunnsgatan 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 gestaltningsprogrammet (FUG).

Västra passagen

Västra passagen är en ny koppling under spåren för gång- och cykelpassage, placerad väster om bussterminalen. Passagen planeras att bli 7 meter bred och 3 meter hög invändigt med ljusinsläpp. Utformningen av passagen ska bidra till en känsla av bredd och synlighet genom passagen. Västra passagen utgör även en förbindelse till mittplattformen. På norra sidan av spåret möts passagen av en trappa med sittmöjligheter samt cykelramper på var sida som tar upp höjdskillnaderna. Ovanför trappan finns ett torg som ansluter till planerad och ny bostadsbebyggelse i kvartersform i intilliggande planarbete med Nöthagen.



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

Parkering och angöring

Inom planarbetet har kommunens transportstrategi varit ett viktigt styrdokument för planeringen av tillkommande parkering- och angöringsytor. Planläggningen strävar även efter att klara ett framtida behov med utökad kollektivtrafik.

Bil- och cykelparkering

Idag finns stora ytor avsatta för bilparkering inom planområdet. En parkeringsutredning har visat att det i nuläget totalt finns ca 300 st. parkeringsplatser för bil; ca 120st vid lokomotorstallet och ca 90st inom banområdet mot Brunnsgatan. Vid befintligt stationshus finns i dagsläget ca 45st parkering och nordväst om spårområdet finns ytterligare ca 45st. Parkeringen idag används för skilda ändamål som boendeparkering, arbetsplatsparkering, besök till sjukhuset 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 dålig standard.

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. Utöver detta så planläggs även mark för uppförande av ett modernt cykelcentrum i två våningar som förses med väderskyddad cykelparkering.

Bilparkering 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. Pendlarparkeringen är planerad till ca 130 st. platser, väster om den västliga passagen. Möjligheter ges i planen att uppföra ett parkeringshus som planeras samnyttjas både som pendlarparkering samt av framtida boende i Nöthagen.

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 Landstinget.

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 nordvästra passagen och planeras få ca 460 st. cykelparkeringar, samt invid entrébyggnaderna där det planeras för ca 500 stycken.

Bostäderna som möjliggörs i planen har ett parkeringstal på 0,5 parkeringsplats per lägenhet. Detta bedöms rimligt då placeringen är välförsörjt med kollektivtrafik i mycket nära anslutning.

Verksamhetshuset kommer inte att ha några egna parkeringsplatser på grund av utrymmesskäl samt det goda kollektivtrafikläget. Angöringsmöjligheter ska finnas och leveranser ska i möjligaste mån styras till tider med mindre trafik i området.

Angöring

I dagsläget är 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 gångtrafikanter.

I planförslaget planeras ett flertal angöringspunkter anpassade till samtliga färd sätt. 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. Angöringspunkter planeras också till strax söder om Centralplan. Dessa kommer att planläggas med ytor för hämta- och lämna, totalt 10 platser i norr och 5 platser i söder. 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 i funktions-, utformning -och gestaltungsprogrammet (FUG).

Miljöförhållanden

Miljökvalitetsnormer

1998 utfärdade regeringen en förordning om miljökvalitetsnormer (MKN). Det finns idag MKN för luft, buller och vattenkvalitet. Syftet med miljökvalitetsnormer 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 kan leda till ökade utsläpp om inte gång, cykel eller kollektiva färdmedel nyttjas när resenärer ska ta sig till och från resecentrum. 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 kollektivtrafik förväntas bidra till en minskning av utsläpp.

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 buller. 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 åtgärder 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 Triklören och Tetraklören har uppmätts, och därmed uppnås ej god kemisk status. Observerade grundvattennivåer längs Brunnsgatan indikerar en lågpunkt under järnvägsbron. Vid ett genomförande av detaljplanen kommer Brunnsgatan behöva sänkas vilket leder till en tillfällig grundvattensänkning i området under byggtiden. Grundvattensänkningen kan innebära negativa konsekvenser för vattenkvaliteten vilket kommer att behöva utredas mer i detalj i samband med den tillståndsansökan som kommunen kommer att ta fram inför byggskedet.

Geotekniska förhållanden

Marken inom planområdet består i huvudsak av fyllnadsmassor med undantag för ett litet parti urberg vid Brunnsgatan, 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 bör göras i kommande projekteringar inför byggnationer inom området.

Radon

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

Elektromagnetiska fält

En elektrifierad järnväg såsom Nyköpingsbanan alstrar huvudsakligen magnetiska fält vid en relativt låg frekvens 16,7 Hz. Mycket stark frekvens kan påverka kroppens nervsignaler men styrkan på de fält som alstras av Nyköpingsbanan och andra järnvägar, är dock alldeles för liten för att kunna orsaka denna typ av skador.

Förorenad mark

Inom planområdet finns identifierade markföroreningar i form av oljedepåer norr och söder om järnvägen samt i fyllnadsmassor, främst vid Centralplan.

Oljedepån norr om järnvägen drevs från 1940-talet och antagligen fram till 1973. Vid undersökning av området har alifater, aromater och PAH (Polycykliska aromatiska kolväten) konstaterats i ett område om 500 m² samt i grundvattnet. Det finns osäkerheter kring eventuella föroreningar vid kvarlämnade cisterner och ledningar under mark. En provtagningsplan har tagits fram som ska resultera i att visa på lämplig avhjälpandeåtgärd. På oljedepån söder om området finns tre nedgrävda sandfyllda cisterner. Det är oklart om anslutningsledningar från spårområdet finns kvar. Inom ett område på ca 1 300 m² har fri fas av petroleumföroreningar påträffats. Att föroreningarna är i fri fas medför en stor risk för spridning vid ändrade grundvattenförhållanden. Denna förorening måste åtgärdas innan arbetet med grundvattensänkning på Brunnsgatan börjar. Föroreningar finns främst i djupare jordlager. Väster om depåområdet har påträffats låga föroreningsgrader. En ytterligare utredning är under framtagande och levereras i maj 2018.

På de två grönyrtorna mitt emot stationsbyggnaden finns förorenade fyllnadsmassor. Provtagning genomfördes i maj 2017 av de två grönyrtorna, provtagningen visar att båda grönyrtorna överskrider riktvärdena för känslig markanvändning. En mer detaljerad åtgärdsplan ska tas fram för hur föroreningarna ska avhjälpas. Föroreningen bedöms i huvudsak finnas i ytliga jordlager.

Planförslaget innebär att förorenad mark kommer att saneras, detta säkerställs genom planbestämmelsen: "Startbesked för byggnation får ej ges innan markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom att markföroreningar har avhjälpats". Markanvändningen bedöms i planförslaget motsvara mindre känslig markanvändning (MKM) på T-ytorna i plankartan. Parkerna vid resecentrum, centralplan och bostäder vid centralplan motsvarar känslig markanvändning (KM). Planförslaget innebär att förorenad mark kommer att saneras. Vid de områden där park ska anläggas eller bostäder ska byggas, kommer marken att saneras till KM. Vid de övriga platserna kommer marken troligen att saneras till MKM. Detta är beroende av vad åtgärdsplan och saneringsprogram ger för slutsatser.

Störningar och risker

Olycksrisk

Farligt gods och urspårningsrisk

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 bör riskerna utredas mer i detalj.

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

Vidare utredning visar att för användning av mark inom 50 meter behövs ekonomiskt och praktiskt rimliga åtgärder göras ifall bebyggelse där personer uppehåller sig längre tid planeras. Planförslaget medger en bussterminal och entrébyggnader, parkeringshus och cykelcentrum inom 50 meter från spårmittpunkt. 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, centrumverksamhet och hotell invid spåret öster om resecentrum, avstånd från spår cirka 15 meter. Riskanalysen (Sweco mars 2018) visar behov av ett urspårningsskydd, vilket säkerställs i plankartan. Vidare bestämmelser i plankartan är att utrymningsväg för samtliga 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. För möjligheter till hotell i byggnaden ska fasad mot järnväg utföras i brandskyddsklass EI60.

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

Parkeringshuset 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 cirka 15 meter från spår. Plankartan har följande bestämmelser; byggnaden ska utrymmas på sida bort från järnväg, fasaden ska utföras i icke-brännbart material utan öppningar och utan fönster mot spåret och fasaden mot spåret ska vara förstärkt för att klara en påkörning. 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

I dagsläget har merparten av fastigheterna på Södra Bangårdsgatan ekvivalent ljudnivå från trafiken vid fasad mellan 59 och 62 dBA. Bussar trafikerar denna gata och vägbanan ligger nära fasaderna. Fasader ut mot Brunnsgatans södra del får ekvivalenta ljudnivåer på 66 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 blir 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.

Trafikbullerberäkningar har utförts för nuläge år 2017, nollalternativ år 2040 och planalternativ år 2040. I planalternativet ökar antalet godståg på södra stambanan med 20 stycken jämfört med nollalternativet. Dessutom ökar passagerartågens skyltade hastighet till 100 km/h på spår 2 mot 70 km/h i dagsläget och nollalternativet. Persontågen ökar också från 160 m långa till 200 meter långa. Påverkan på ljudnivån, orsakad av planförslaget, är i allmänhet relativt måttligt även om det lokalt förekommer märkbara ökningar såväl som sänkningar av maximal och ekvivalent ljudnivå.

Befintliga bostadshus längs Södra Bangårdsgatan får bullernivåer vid fasad över nivåerna enligt infrastrukturproposition 1996/97:53. Detta gör att inomhusnivåerna i flertalet lägenheter längs denna gata också kan komma att överstiga gällande riktvärden. Bullerskyddsåtgärder i form av byte av fönster och friskluftsventiler bör utföras. Bullerskyddsåtgärderna skulle medföra ljudnivåer inomhus som ligger mer än 10dBA lägre än i nuläget, dock utan att uppställda riktvärden uppfylls. Vissa uteplatser längs denna gata är i behov av lokala bullerskrämsåtgärder. På grund av att byggnadernas fasadmateriell av lättbetong begränsar dessa vilken högsta fasaddämpning som går att erhålla med föreslagna skyddsåtgärder. 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.

Befintliga 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. Bullerskyddsåtgärder i form av fönsteråtgärder kommer att behöva utföras där riktvärden inomhus överskrids. Åtgärderna behöver samordnas med upprättandet av MKB för Järnvägsplan inom Trafikverkets regi då överskridanden orsakas av såväl väg- som järnvägstrafiken.

Tillkommande hotell/kontorsbyggnad kommer att kunna byggas ur bullersynpunkt så länge dimensioneringen av fasadisolering är tillräcklig för att uppfylla gällande riktvärden för trafikbuller inomhus. Då dessa hus är en nybyggnation tillämpas Boverkets byggregler. Hotell, utbildningslokaler och kontor har endast riktvärden för trafikbuller inomhus.

De nya planerade bostadshuset har ljudnivåerna vid fasad ut mot Järnvägsplan som överstiger den ekvivalenta ljudnivån 55 dBA. Bostadshuset behöver ges en planlösning med hänsyn till trafikbullersituationen och lägenheterna behöver utformas genomgående så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet vänds mot dämpad sida. Då fasad mot innergården är exponerad för maximal ljudnivå från tågtrafik över 70 dBA åstadkoms detta lämpligen med balkonger med

delvis inglasning mot norr och nordost. Alternativt begränsas lägenhetsstorleken till högst 35 m².

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

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.

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

Teknisk försörjning

Vatten och spillvatten

I Brunnsgatan finns idag VA-ledningar som kommer att behöva läggas om i samband med ombyggnad av gatan. 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. Se vidare i Brunnsgatan Systemhandling (Sweco 2017-11-17), där visas förslag på ledningsomläggning. Plankartan säkerställer u-område för flytt av ledningar i enlighet med systemhandlingen.

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 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 Brunnsgatan 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 föroreningar.

Föreslagna dagvattenlösningar

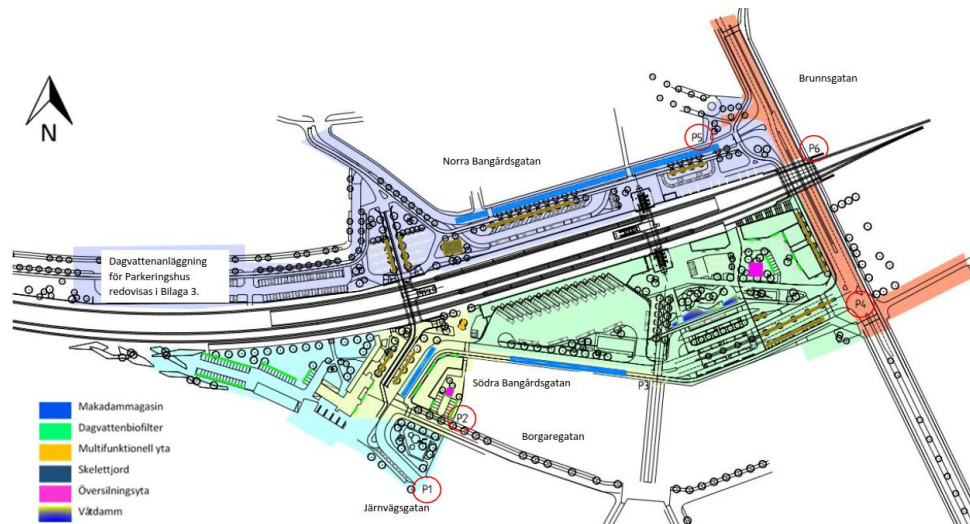
Dagvattenanläggningar som både fördröjer och renar dagvattnet ska tillämpas inom planområdet. Fördröjningsvolymen avseende dagvatten beräknas utifrån ett 20-årsregn med en klimatfaktor på 1,25 ska fördröjas minst ner till ett regn med en återkomsttid på 2 år. Reningsbehovet för dagvattnet inom planområdet har beräknats med utgångspunkt i Stockholms riktvärden för dagvatten. Trafikverket ansvarar för dagvatten inom spårområdet i anslutning till detaljplanen för Nyköpings resecentrum. Dagvattnet från spårområdet ska fördröjas och vid behov renas innan avledning sker till det kommunala dagvattennätet. Troligtvis finns behov av att avleda dagvatten från den södra bangården in i detaljplaneområdet.

En park planeras i hjärtat av resecentrum och parken gestaltas för att bidra till en grön yta i ett, annars till mycket stor del, hårdgjort område. Parken ger värden för rekreation men samutnyttjas för dagvattenhantering. Vattnet renas samtidigt som det är en resurs ur ett rekreativt perspektiv och bidrar med ekosystemtjänster inom planområdet. Hela bussterminalen föreslås avledas till dagvattenanläggningar i parken tillsammans med övriga anslutande ytor söder om parken. Syftet är att kunna anlägga färre större dagvattenanläggningar i stället för flera mindre.

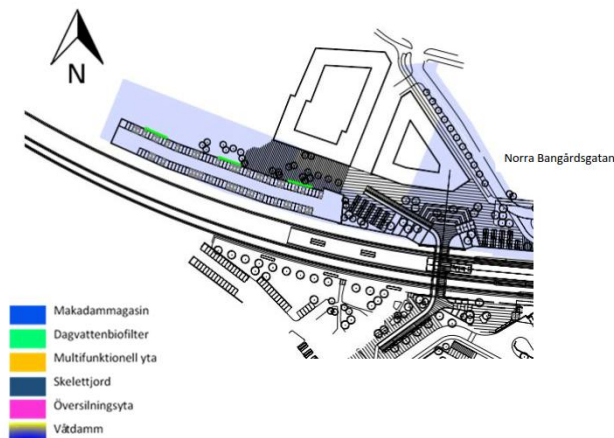
Avrinningsområden för den framtida situationen skiljer sig därför från den befintliga situationen. Vidare har planområdet delats in i olika delavrinningsområden och principiella förslag på typ av dagvattenanläggningar och deras placering har tagits fram för respektive delavrinningsområde. Föreslagna dagvattenanläggningar för planområdet består av dagvattenbiofilter, skelettjord, översilningsyta och makadammagasin. Dagvattenlösningar har förslagits utifrån typ av markanvändning, höjdsättning och tillgängliga ytor. Den övervägande delen av planområdet är hårdgjord 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.

Avrinningsområde vid anslutningspunkt P6 utgörs av Brunnsgatan. Brunnsgatan ska sänkas och dagvatten kommer att pumpas från området, därav har ingen kapacitetsbedömning gjorts för denna anslutningspunkt. 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 yttlig avrinning vidare till ett makadamdike där dagvattnet fördröjs och renas. Makadamdiket kan täckas med vegetation vilket gör att diket smälter in i den omgivande miljön.

Plankartan innehåller höjdsättning som säkerställer dagvattnets avrinning enligt föreslagen lösning. Vidare har vissa ytor i plankartan bestämmelse om att magasin ska finnas, vilket krävs på grund av utrymmesskäl och på kvarteretsmark att fördröjning av dagvatten ska finnas.



Illustrationen visar vilka dagvattenlösningar som föreslås.



Dagvattenlösning vid parkeringshus.

Värme

Tillkommande byggnader och anläggningar bedöms kunna anslutas till Vattenfalls fjärrvärmeledningar. Fjärrvärmekulverten föreslås att läggas om i nytt U-område på grund av att den vid vissa partier ligger i vägen för planerat tråg. 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 kanalisation bör anläggas i planerat U-område.

Avfall

Avfallshantering ska ske enligt kommunens avfallspolicy. Återvinning för papper och glas finns vid centralplan i korsningen Borgaregatan/Södra Järnvägsgatan. Ytan planeras att användas som avläppszon för besökare till området. Behov finns då att hitta en ny plats för återvinning, detta planeras ske utanför planområdet.

El och tele

Området kan anslutas till befintligt el-, tele- och bredbandsnät. Befintlig Opto- och telekanalisation 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 gc-banor för framtida gatubelysning.

Möjlighet till ny transformatorstation finns i planen och ingår i byggrätt för cykelcentrum (på plankartan P1E).

Tekniska förutsättningar

Utöver de undersökningar som redan utförts kommer påverkande tekniska förutsättningar att utredas under fortsatt systemhandlings-och projekteringsprocess.

Konsekvenser av planens genomförande

Överensstämmelse med ÖP

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. Planförslagens 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

På sikt kan godstrafiken genom Nyköping komma att i princip fördubblas 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 med möjlighet till hotell 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 förorenade områden identifierats, två oljedepåer samt grönyrtorna framför stationshuset vid Centralplan. 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. Intrånget i jämförelsealternativet bedöms motsvara intrånget i planförslaget, även fast den ensidiga allén längs Södra Bangårdsgatan till större del kan bevaras. Detta eftersom sammantaget fler områden blir hårdgjorda än i

planförslaget. Därmed bedöms jämförelsealternativet medföra samma konsekvenser som planförslaget. Nollalternativet bedöms medföra oförändrade konsekvenser för naturvärden och för den biologiska mångfalden.

Rekreation och friluftsliv

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

Klimatpåverkan

I dagsläget ligger tåg- och busstationen på olika platser. Med det nya planförslaget samlokaliseras dessa, vilket ger bättre pendlings- och kollektivtrafikförutsättningar. 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.

Konsekvenser för fastighetsägare samt andra sakägare

Dialog om markägande pågår med de större fastighetsägarna inom planområdet för genomförande av resecentrum. Det visuella intrycket av den gamla bangården kommer att förändras. Planförslaget innebär att Norra Bangårdsgatan kommer att få ökade trafikmängder, vilket kan innebära störning avseende framförallt buller för närboende. Det visuella intrycket av området norr om spåren kommer att förändras för boende på Norra Bangårdsgatan. Södra Bangårdsgatan kommer att få ökade busstrafikmängder och därmed ökade bullernivåer. Bullerreducerande åtgärder kommer att behövas. Bebyggelsen i kvarteren längs med södra Bangårdsgatan föreslås ingå i områdesbestämmelser som tas fram för att säkra kulturvärden i bebyggelsen och ser till att bulleråtgärder görs på ett sätt som inte förstör de kulturhistoriska värdena.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planarbetet bedrivs med normalt planförfarande.

Preliminär tidplan är: Samråd under våren 2017, granskning under våren 2018. Antagande i Kommunfullmäktige under hösten 2018. Laga kraft under hösten 2018.

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 2020 om samtliga beslut fattas på nationell nivå för Ostlänken.

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.

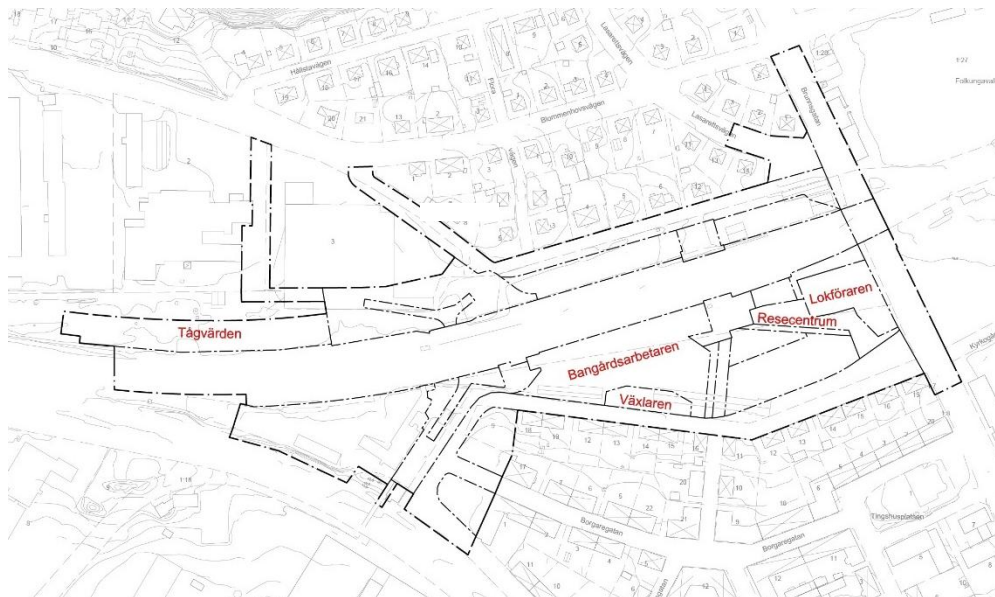
Trafikverket ansvarar för entrébyggnader, plattformar, perronger, plattformsförbindelser, järnvägsbroar samt spårområdet.

Avtal

Genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket inför projektering och byggnation. Vid exploatering kommer kommunen att teckna avtal med eventuella andra aktörer/exploatörer. Exploateringsavtal ska upprättas med fastighetsägaren till Raspen 3.

Namnsättning

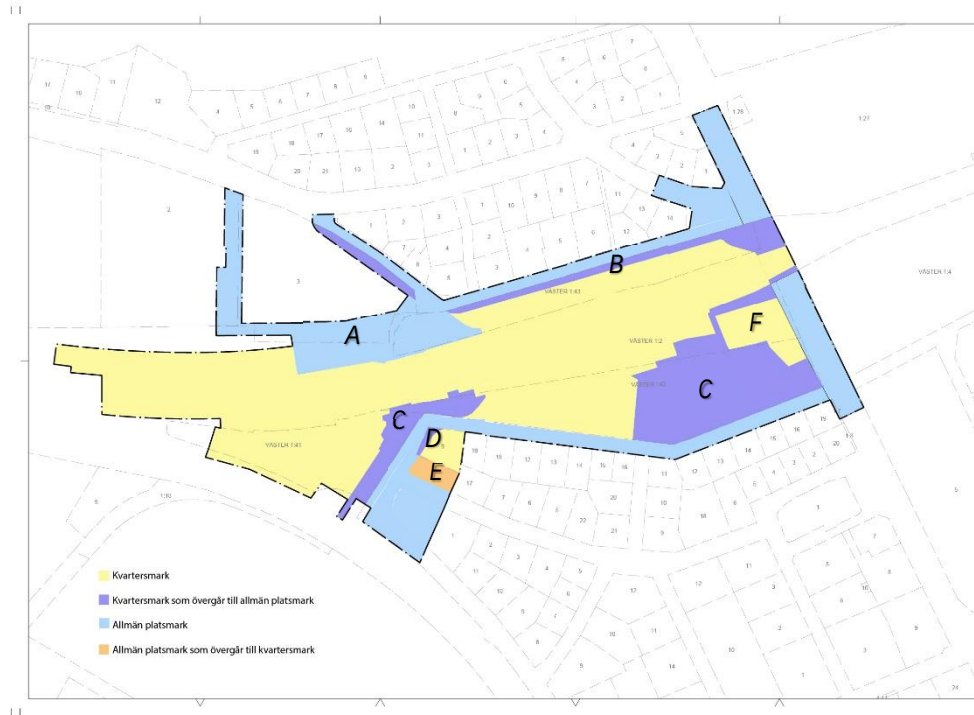
Kommunens namnberedning ansvarar för att namnsätta nya kvarter, gator, torg och parker. Förslag på kvartersnamn visas i kartan nedan.



Fastighetsrättsliga frågor

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.

Konsekvenser för fastighetsägare



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

- A) Del av kvartersmark från Väster 1:2, Raspen 2 och 3, Väster 1:43 övergår till Anderslund 1:27 för allmänt ändamål.
- B) Del av kvartersmark från Väster 1:43 och Väster 1:2 övergår till Anderslund 1:27 för allmänt ändamål.
- C) Del av kvartersmark från Väster 1:2, Väster 1:41, Väster 1:42 övergår till Väster 1:1 för allmänt ändamål.
- D) Kvartersmark från Skrivaren 9 övergår till Väster 1:1 för allmänt ändamål.
- E) Allmän platsmark från Väster 1:1 övergår Skrivaren 9 för kvartersändamål.
- F) Genom avstyckning och fastighetsreglering berörande Väster 1:2 och Väster 1:42 bildas en fastighet för kvartersändamål.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Kommunen ansvarar för genomförandekostnader och anläggningar som berör allmän platsmark (plankostnader, förrätningskostnader, utbyggnad av gata och GC-väg, ledningar och dagvatten, fastighetsbildning, flyttning av ledningar som inte åvilar ledningsägaren).

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

Kommunen kommer i och med planläggning få ökad driftskostnad för allmän platsmark och ledningar.

Tekniska frågor

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

Genomförande under byggtid samt temporära åtgärder under byggtid utreds och samordnas med Trafikverket.

En översiktlig riskutredning visar att temporär avsänkning av grundvatten under byggtid för ombyggnation av Brunnsgatan kräver tillståndprocess. Grundvattenbortledning är en vattenverksamhet vilket medför att tillstånd krävs (11 kap. 9 § miljöbalken). Kommunen har startat en tillståndprocess.

Dispens krävs från det generella biotopskyddet inför avverkning av befintliga allér.

Brunnsgatan 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 i detta skede identifierat ytbehovet för gatans ombyggnad.

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.

Påverkan under byggtid

Byggnationen av resecentrum och järnvägsplanen kommer att påverka trafik och närboende under byggskedet. Kommunen och Trafikverket arbetar därför parallellt med planprocesserna med skedesplanering och produktionsplanering för genomförandet. Ett kritiskt moment är avstängning av Brunnsgatan under byggskedet vilket har studerats särskilt. Under en inledande period i byggskedet kommer en temporär väg för gång, cykel, buss och utryckningsfordon anläggas vid den planerade västra passagen. Därmed kan trafik lyftas bort från Brunnsgatan under byggnation av tråg och broar. Brunnsgatan planeras att stängas av för allmän trafik i max 24 månader.

Tågtrafikering kommer att påverkas men stationsområdet ska ha persontrafik under hela ombyggnaden med temporära plattformar. Befintligt stationshus nyttjas under stora delar av byggskedet. Busstrafik flyttas till resecentrum från nuvarande busstation först när arbetena är färdigställda.

Utredningar

Inom planarbetet har ett antal utredningar tagits fram:

- Bullerutredning, Sweco 2016, uppdatering 2018
- Bullermätning, Sweco 2017
- Bullerutredning, ÅF 2014
- Vibrationsutredning (busstrafik), Sweco 2017
- Kompletterande dagvattenutredning, Sweco 2018
- Dagvattenutredning, Sweco 2014
- Naturvärdesinventering, Calluna 2014
- PM trafik, Sweco 2016
- PM Prognoser för busstrafik i Nyköpings kommun, Ramböll 2015
- Riskutredning, Sweco 2018
- Riskutredning nytt resecentrum, ÅF/Trafikverket 2014

- Åtgärdsutredning och riskvärdering, Sweco 2011
- Åtgärdsutredning samt underlag för riskvärdering, Kemakta Konsult 2010
- PM Bedömning grundvattenpåverkan Brunnsgatan, Sweco 2016
- Miljöteknisk markundersökning (grönytor vid centralplan), Ramböll 2017
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Hifab/Trafikverket 2012
- Miljöteknisk markundersökning, ÅF 2014
- Miljörättslig ansvarsutredning, Fröberg och Lundholm Advokatbyrå 2015
- 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 Johan Palmqvist och ansvarig planhandläggare på kommunen är Sara Rangensjö.

Ansvarig konsult hos Sweco Architects har varit Mathias Ahlgren.

Johan Palmqvist,
Projektledare, Strategienheten, Samhällsbyggnad, Nyköpings kommun

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

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