

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

Granskning

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

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

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

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

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

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

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

Sammanfattning

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

Ställningstaganden

Detaljplanen tillgodoser riksintresset för kommunikationer

Sedan granskningen har kommunen och Trafikverket haft dialog om järnvägen

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

Detaljplanen innebär acceptabel risk för människors säkerhet

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

Detaljplanen bedöms inte medföra risk för människors hälsa eller markmiljö

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

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

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

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

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

I övrigt har redaktionella ändringar gjorts av planförslaget.

Yttranden och bemötanden

Sammanfattning av inkomna synpunkter samt bemötanden med förslag på åtgärder:

Avsändare

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

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

Länsstyrelsens synpunkter – ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riksintressen – 3 kap. miljöbalken

Riksintresse för kommunikationer

Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets synpunkter kring behovet av att planen ska bidra till att säkerställa funktionen hos riksintressena Södra Stambanan (Nyköpingsbanan) respektive Sala – Oxelösundsbanan. Länsstyrelsen delar verkets bedömning att ny bebyggelse inte negativt får påverka nuvarande eller framtida användning av anläggningen och att en exploatering inte heller får påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av densamma.

Riksintresse för kulturmiljövården

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

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

Kommentarer till redovisat FUG

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

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

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

Hälsa eller säkerhet

Markföreningar

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

Förutsättningar för planbestämmelse om avhjälpandeåtgärder

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

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

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

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

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

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

Behov av kompletteringar av underlag om markföreningar

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

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

- Två åtgärdsutredningar - Kemakta (2010) för fastigheten Väster 1:42 (södra depån) samt Sweco (2011) för fastigheten Väster 1:43 (norra depån) - har tagits fram. För den norra depån föreslås i utredningen schaktsanering kombinerat med biologisk behandling av de förorenade massorna på en extern mottagningsanläggning. Vid den södra depån föreslås en in situ metod där förorening i fri fas avlägsnas genom pumpning kombinerat med schaktsanering. Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande pekat på att det av planen behöver framgå vilket åtgärdsbehov som finns inom planområdet, när i tiden de ska genomföras och vilka åtgärdsmetoder som kommer att väljas inom respektive delområde. Detta har inte förtydligats i granskningshandlingen och krävs för att Länsstyrelsen ska kunna bedöma detaljplanen. I planen säkerställda saneringsåtgärder bör överensstämma med de som redovisas i MKB.
- Vid den planerade byggnationen av resecentrum kommer grundvattennivån att sänkas. Vid planområdets södra f.d. oljedepå har det påträffats fri fas av olja i grundvattnet. Innan en sänkning av grundvattennivån görs ska det vara tillräckligt utrett hur denna sänkning kan komma att påverka spridning av föroreningen. Sänkningen får inte medföra en ökad spridning av föroreningar till omkringliggande mark- och vattendrag eller riskera människors hälsa. Länsstyrelsen saknar en bedömning av detta. I planhandlingarna beskrivs vidare att oljeföroreningen kommer att åtgärdas innan arbetet med grundvattensänkning genomförs. Länsstyrelsen saknar här en beskrivning av hur, var och när avhjälpandeåtgärden kommer att genomföras.
- Länsstyrelsen har, som redovisades i samrådsyttrandet, fått information om att omlastning av flygbränsle (bensin) f.d. flygflottiljen F11 vid Skavsta har skett vid stationen under 1940 - 50 talet. Detta ska ha skett inom berört område planområde och uppgiften behöver tas i beaktning när utredningar tas fram för att säkerställa att inga risker föreligger för människors hälsa och miljö. Länsstyrelsen anser att det saknas information om att detta har beaktats i granskningshandlingen.

Risk för olyckor

Farligt gods

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

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

Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL

Buller, vibrationer, hälsoskydd och avgaser

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

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

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

Naturmiljö

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

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

Vi hänvisar till följande hämtat ur Länsstyrelsens samrådsyttrande:

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

Synpunkter enligt annan lagstiftning

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

Deltagande i ärendet

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

Bemötande:

Riksintressen – 3 kap. miljöbalken

Riksintresse för kommunikationer

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

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

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

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

Utrymme är också säkerställt för underhåll av planerad bebyggelse, ex

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

Riksintresse för kulturmiljövården

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

Hälsa och säkerhet

Markföroreningar

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

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

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

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

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

Risk för olyckor

Farligt gods

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Se vidare även svar kring *riksintresse kommunikationer* ovan.

Länsstyrelsens synpunkter – råd enligt 2 kap. PBL

Buller, vibrationer, hälsoskydd och avgaser

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

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

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

Naturmiljö

Ytan längs i väster, väster om befintligt stationshus, har tagits bort ut planområdet då ytan enligt Trafikverket behövs för järnvägsanläggningen.

Ytan är redan planlagd för järnvägsändamål varför området utesluts ur planhandlingen. Trafikverket redogör för förslag till skyddsåtgärder i syfte att reducera påverkan på de örtrika grusmarkerna. I järnvägsplanens MKB anges

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

Synpunkter enligt annan lagstiftning

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

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna och önskar lyfta följande.

Södra Stambanan och Sala-Oxelösundsbanan

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

Byggnation nära järnväg

Verksamhetshus

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

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

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

Parkeringshus – p-platser

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

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

Om det blir aktuellt med markförlagd parkering vill Trafikverket fortsatt uppmärksamma att parkeringsplatser närmare spår än 15 meter (mätt från spårmittpunkt) innebär en risk att parkerade bilar skadas i lacken av exempelvis partiklar från inbromsande tåg eller fallande is från passerande tåg. På de sträckor där bullerskyddsplank avses uppföras utmed järnvägen fungerar planket även som ett skydd för parkerade bilar. Möjligheten att sätta upp någon typ av skydd vid övriga p-ytor nära järnväg bör studeras. I sammanhanget ska elsäkerhetskraven uppfyllas, d.v.s. planket/skyddet ska hålla minst 5 meter till del av järnvägsanläggningen som kan föra högspänning samt placeras utanför Trafikverkets fastighet.

Avtal och fortsatt arbete

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

Trafikverket – kompletterat yttrande 2019-04-17

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

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

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

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

Bemötande:

Kommunen tackar för ett gott och pragmatiskt samarbete i frågan!

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

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

Lantmäteriet

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

Bemötande:

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

Sörmlands museum

Bakgrund

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

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

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

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

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

Synpunkter på planförslaget

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

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

Bemötande:

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

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

För den flyttade delen av godsmagasinet anges att är formulerad mer som en skyddsbestämmelse och k_1 justeras därmed till ett q_1 . Byggnadens småspröjsade fönster, bruna lockpanel och tak av lertegel och plåt ska bevaras. Bestämmelsen har utökats till att även innefatta lastbryggan och

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

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

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

Jernhusen

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

Bakgrund

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

Jernhusen äger ett flertal fastigheter i Nyköping, Väster 1:41, 1:42 och 1:43. Dessa fastigheter är belägna inom stationsområdet.

Detta yttrande redovisar Jernhusens svar på detaljplan för Nyköpings framtida resecentrum. Jernhusens samtliga reflektioner och synpunkter bottnar i första hand i Jernhusens erfarenheter från liknande projekt runt om i Sverige. Jernhusen vill utveckla sina fastigheter och bidra till en levande blandad stationsnära stad genom att utveckla och bebygga sina fastigheter i Nyköping, Väster 1:41, 1:42 och 1:43.

Huvudsynpunkt:

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

1. Prioritera resenären

Synpunkter:

Bytespunkter för multimodalt resande

För att få till en effektiv bytespunkt inom resecentrumområdet är det av yttersta vikt att få till välfungerade hållplatser för tåg och buss med en kort gångväg. Busshållplatser vid resecentrum bör planeras yteffektivt för att inte skapa en barriär inom ett resecentrum. Jernhusen anser att en mera optimerad busshållplatsfunktion bör utarbetas för att skapa ett attraktivare stadsrum. Genom att arbeta med s.k "slottider" (dynamiska hållplatser) i stället för fasta hållplatser för lågfrekventa busslinjer som granskningsförslaget föreslår kan bussterminalen optimeras bättre och upplevas tryggare.

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

Jernhusen vill framhålla vikten av att placera korttidsparkering och "kiss& ride" längre bort än taxi i förhållande till huvudentrén. Detta har i andra stationsområden visat sig vara det mest lämpliga ur funktionssambandet för effektiva och attraktiva bytespunkter.

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

2. Skapa urbana mötesplatser för ett attraktivt resecentrum

Synpunkter;

Densitet, funktion och arkitektur

För att kunna skapa den stationsnära staden måste transporter av farligt gods inom stationsområdet begränsas för att få till en tät bebyggelse inom stationsområdet.

Befintliga byggnader inom stationsområdet

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

Området norr om resecentrum bör integreras i den stationsnära staden. Med bostäder inom detta område utvecklas staden runt om resecentrum. Genom

att utveckla stationen och området runtomkring så kan Nyköping ta emot framtidens ökande antal resenärer och invånare.

Jernhusen föreslår att nuvarande station integreras i stationsområdet och kompletteras med en utbyggnad för att kunna ta till vara de kulturhistoriska värdena som den nuvarande stationer besitter samtidigt som den blir mer funktionell och modern som byggnad.

3. Blanda funktioner inom resecentrum och i resecentrums närområde

Synpunkter:

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

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

4. Förtäta med hänsyn inom resecentrum

Synpunkter:

Jernhusen anser att hänsyn har tagits vid förtätningen men att planeringen i ännu högre grad kan fokusera på att skapa en levande och vital stadsdel när ett resecentrum planeras. Detta kommer att bli en ny nod i staden och planeras därefter. Komplettera med ett kontors/hotell inom resecentrum för att skapa mer liv i området.

Bemötande:

Kommunen tackar för inkomna synpunkter.

En av nyckelfrågorna och målen i projektet handlar om att få till en effektiv bytespunkt mellan trafikslag. Projektmålet anger en bytestid på 3 minuter mellan kollektiva färdslag vilket uppnås med förslag på disponering av ytorna inom planområdet. Detaljplanen säkerställer det ytbehov som krävs för den bussfunktion och det behov som kollektivtrafikmyndigheten ser finns idag men hindrar inte en framtida utveckling mot mer optimerade hållplatser med slottider.

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

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

Kommunen delar Jernhusens inställning till den stationsnära staden och jobbar aktivt med att få till flera funktioner inom området utöver de funktioner som är direkt kopplade till resandeperspektivet, såsom byggrätter för kontors- och centrumlokaler och flera bostäder. Detta för att levandegöra området under hela dygnet och bidra till att området integreras på ett bättre sätt med centrum. I och med planerna på Nyköpings resecentrum och bostadsutveckling intill kommer Nyköpings centrum att expandera och resecentrum bli en naturlig del av denna. Utrymme till verksamheter som kan underlätta en resandes vardag, såsom kiosk, café och apotek har säkerställts i byggrätten för framtida bussterminal och intill Brunnsgatan planeras för ett verksamhetshus med plats för kontor och centrumverksamheter.

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

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

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

Polismyndigheten

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

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

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

Bemötande:

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

Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

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

Syftet med detaljplanen är att skapa ett attraktivt och funktionellt resecentrum i Nyköping där lokal, regional och nationell tåg- och busstrafik samlokaliseras och där det är enkelt att byta mellan olika kollektiva färdstätt. Detaljplanen ska skapa möjligheter för fler funktioner inom området med syftet att skapa stadsmiljö, bland annat i form av servicefunktioner för resecentrum med resenärsutrymmen, handel och parkering. Detaljplanen säkerställer genomförandet av Ostlänken.

Myndigheten vill med detta gransknings svar åter framföra att vi ser mycket positivt på att samla all buss- och tågtrafik på ett och samma ställe för ett effektivt kollektivtrafiksystem. Förslaget innehåller samtliga funktioner som ger förutsättningar för ett smidigt resecentrum såsom bussterminal, busstorg, taxiplatser, färdtjänstplatser, service, möjligheter till att hämta och lämna med korttidsparkering samt generöst tilltagna cykelparkeringar och pendlarparkering för bil.

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

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

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

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

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

Bemötande:

Kommunen tackar för inkomna synpunkter.

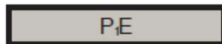
Ytan kring bussytan planläggs som kvartersmark då ytan inte är tänkt att vara allmänt tillgänglig på samma sätt likt ytan kring stadsbusstorget. På området kring regionbussarna önskar man inte öppna upp för mycket människor i rörelse över bussytan på grund av risk för konflikter mellan människor och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

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

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall lämnar följande synpunkter:

Vattenfall noterar att ett



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

finns inritat.

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

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

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

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

Bemötande:

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

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

Hyresgästföreningen Östra Sörmland

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

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

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

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

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

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

Bemötande:

Kommunen tackar för inkomna synpunkter.

Kommunbygderåd Nyköping

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Förslag och rekommendation:

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

Bemötande:

Tack för inkomna synpunkter.

Utvecklingen av Nyköpings resecentrum och dess kopplingar är viktiga delar i en växande stad. Nyköpings Transportstrategi tar tydligt ställning kring hur trafikslagen skall prioriteras men ändå se det i en helhet. Intentionen med Nyköpings resecentrum är att ge goda förutsättningar för fler att kunna använda kollektivtrafiken ur ett hela-resan-perspektiv där resecentrum är ett nav för resor som görs till och från Nyköping. Vi kalkylerar därför med en överflyttning av resenärer från bil till kollektivtrafik och i takt med att gång- och cykelvägar byggs ut och förbättras (senast invigning av Fruängsgatan) väntas också i hög grad fler resenärer använda cykel som transportmedel.

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

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

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

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

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

FUNQ Föreningen Utveckling Nävekvärn

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

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

Vi vidhåller och trycker ännu en gång på det vi skrev i vårt förra yttrande, nämligen möjligheter för landsbygdens invånare att på ett enkelt sätt parkera sin bil för att växla över till tåg för tex arbetspendling till Stockholm eller Norrköping / Linköping är viktig!

Möjligheten att växla från bil till tåg för att arbetspendla till Katrineholm eller Eskilstuna löses inte med denna detaljplan heller!

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

Slutsatser

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

Bemötande:

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

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

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

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

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

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

Se vidare svaret till Kommunbygderådet ovan.

Svenska kyrkan

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

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

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

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

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

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

Bemötande:

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

En stad är just aldrig färdigbyggd utan är i ständig utveckling och förändring för att möta dagens och morgondagens behov och i detta arbete är det en ständig avvägning mot olika intressen som måste ske i planeringen.

Nyköpings kommun bedömer att de anpassningar som har gjorts är lämpliga sett till övriga intressen. Insynen kommer, likt ni skriver, att öka då byggnaden är något högre. Brunnsgatan som skiljer kontroshuset och kyrkogården åt har dock en bred sektion vilket medför att byggnaden placeras på ett behörigt avstånd från kyrkogården. Den nya sektionen som tagits fram inför ombyggnad av Brunnsgatan har tagit hänsyn till befintlig stödmur mot kyrkogården varför den växtlighet som också är med och avskärmar kyrkogården inte ska påverkas.

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

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

Nyköpings hembygdsförening

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

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

Detta kommer att betyda att resenärer och andra personer som kommer till resecentrumområdet skall känna igen (lära sig att känna igen snabbt) att de kommit till Nyköping och uppleva att det är en aktiv, historisk och kulturell plats.

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

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

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

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

Bemötande:

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

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

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

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

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

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

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

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

Samhällsbyggnadsbolaget (SBB)

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

Bakgrund

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

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

Våra synpunkter:

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

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

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

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

Bemötande:

1.Kommunen tackar för inkomna synpunkter.

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

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

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

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

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

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

Räddningstjänsten

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

Risk

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

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

Brottsförebyggande/Krishantering

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

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

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

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

Förebyggande brand/risk

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

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

Bemötande:

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

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

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

Synpunkten om bullerskydd vidarebefordras till Trafikverket.

Miljöenheten

Beslut

Miljönämnden beslutar att lämna följande synpunkter:

Buller och vibrationer

Södra Bangårdsgatan

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

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

Nya planerade bostadshuset

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

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

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

Vibrationer

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

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

Övrigt

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

Dagvatten

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

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

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

Redaktionellt

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

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

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

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

*Planbeskrivning,**Förorenad mark*

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

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

*MKB**Förorenad mark**7.3.6 Atgärdsförslag*

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

Bemötande:*Buller och vibrationer**Södra Bangårdsgatan*

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

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

Nytt bostadshus inom Skrivaren 9

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

Vibrationer

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

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

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

Dagvatten

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

Redaktionellt

Noterat och justerat.

Förorenad mark

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

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

MKB

Noterat och borttaget.

Brf Rättstjänaren

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

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

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

Bemötande:

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

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

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

Brf Almen

Inledning

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

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

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

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

Transporter från och till resecentrum

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

Gångtrafik

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

Cykeltrafik

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

Biltrafik

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

Busstrafik

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

fungerar det inte alltid. En del bussar kör idag via Magasinsgatan och Borgaregatan fram till järnvägsstationen. Om inte denna tunga trafik på ett praktiskt sätt leds runt kan det finnas förutsättningar för påverkan på fastigheterna och underliggande ledningsnät.

Avrinning

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

Byggtrafik

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

Påverkat på fastigheter

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

Bemötande:

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

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

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

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

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

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

Privatperson JHZ

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

Bemötande:

Synpunkt noterad.

Privatperson TÖ

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

Bemötande:

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

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

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

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

Privatperson JH

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

Bemötande:

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

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

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

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

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

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

Privatperson AK

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

Bemötande:

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

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

Privatperson PA

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

Bemötande:

Se svar till Privatperson AK ovan.

Privatperson JB

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

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

Bemötande:

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

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

höjd, takvinklar och materialitet är styrda i detaljplanen för anpassning till miljön.

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

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

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

Privatperson AK

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

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

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

Bemötande:

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

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

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

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

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

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

Privatperson AA

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

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

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

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

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

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

Bemötande:

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

Brunnsgatan kommer att byggas om i samband med resecentrum med breda gång- och cykelbanor i båda riktningarna. För att se förslaget till ny sektion jämfört med dagens, se sida 94 i Funktions-, -utformnings- och gestaltungsprogrammet (FUG).

Skisserna på entrébyggnaderna utgör inte konstruktionsritning eller bygghandling. Avrinning från entrébyggnadernas tak studeras av Trafikverket i kommande bygghandlingsskede.

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

Privatpersoner AoBN

Varken Blommenhovsvägen eller Norra och Södra Bangatan är gjorda för denna trafik varken före eller efter byggnationen av resecentrum.

Miljön försämras både under och efter byggnation med buller och avgaser och sättningar i husgrunder.

Jag har inte sett någon budget, det har nämnts 300 miljoner, vad händer när det går över 300 miljoner? Var kommer pengarna ifrån?

Att stänga av Brunnsgatan under byggtiden kommer att ställa till med stora problem, trafiken på Hargsvägen ökar och trafiken på E4 runt Nyköping ökar med större risk för trafikolyckor. Dessutom stryps trafiken in till Nyköpings centrala delar vilket gör att de centrala affärerna får mindre kunder och risken ökar för en affärsdöd i centrum.

Om det ska byggas varför ska det byggas så lyxigt?

Bemötande:

Utredningar visar på en ökning av trafiken till och från området jämfört med idag. Både Norra och Södra Bangårdsgatan kommer liksom Brunnsgatan att byggas om för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. För att se förslaget till nya gatusektioner se Funktions-, utformnings- och gestaltungsprogrammet från sida 94.

I samband med området kring Nöthagen utvecklas från verksamhetsområde till mer stadsbebyggelse föreslås också en förändrad gestaltning av Blommenhovsvägen med syfte att skapa en mer trivsamt miljö och bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Korsningen Blommenhovsvägen/Brunnsgatan kommer att ses över och anpassas till den nya trafiksituationen.

Till följd av Nyköpings resecentrum så kommer bullerskyddsåtgärder att genomföras både i form av spårnära skärmar och där det inte räcker som åtgärd planeras även fastighetsnära åtgärder. Fastighetsnära åtgärder utförs av Nyköpings kommun och kommer att göras som ett av de inledande arbetena inför byggnation,

Vad gäller påverkan under byggtid så prövas hänsyn till befintlig bebyggelse i kommande bygglov. I en kontrollplan ska de skyddsåtgärder som behöver vidtas beskrivas avseende bland annat buller, vibrationer, damning och marksättningar och en certifierad sakkunnig är ansvarig för uppföljning.

För att kunna utveckla kollektivtrafiken i kommunen och hela regionen behöver Brunnsgatan byggas om. Avstängning kommer att pågå upp till två år, med ambition att tiden kan kortas ner under kommande detaljprojektering. Under avstängningen kommer en ny passage under järnvägen, Västra passagen, skapas som en del i projektet. Den kommer att användas av blåljustrafik, gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafik under tiden för ombyggnationen. För privatbilar och annan trafik kommer det under denna begränsade period att bli besvärligare då trafiken kommer att behöva ledas om på befintliga vägar i staden.

Innan Brunnsgatan stängs av kommer sista delen av det nya cykelstråket längs med Fruängsgatan att färdigställas och cykelvägen längs med Nyköpingsån ses över för att underlätta för gång- och cykeltrafikanter.

Tillväxten i Nyköping är hög och med ca 700 nya invånare per år är vi nästan 65 000 personer som bor här redan år 2030. Näringslivet växer också och besökarna blir fler. Nyköpings resecentrum är anpassat efter stadens och invånarnas behov idag och i framtiden.

Privatpersoner RoLA

Som boende och ägare till tre av fastigheterna vid Södra Bangårdsgatan, har vi tagit del av ändringar och förbättring av planen för nya resecentret. Vi har

följande synpunkter:

Vad gäller Konduktören xx är vi mycket glada för att huset inte ska rivs, och att man kunnat leda trafiken runt huset på ett godtagbart sätt. Även den breddade gång- och cykelvägen på den delen av Södra Bangårdsgatan med träd planterade mot gatan, är godtagbar.

Då vi också är ägare till Konduktören xx och Skrivaren xx är vi fortsatt bekymrade för trafiken på den delen av Södra Bangårdsgatan med buller och olycksrisk. En förbättring vore att trädplanteringen utanför cykelbanan fortsätter längs med hela Södra Bangårdsgatan.

Vad gäller Konduktören xx, där vi har fasad mot både Södra Bangårdsgatan och Magasinsgatan, upplever vi bullret från gatan som mycket störande. Särskilt utmärkande är ljudet från rullväskor som alla resande har med sig. Nu när Magasinsgatan ska bli tillfart till Resecentrum och trafiken ökar är vi bekymrade för utvecklingen. En rejäl översyn och förslag till åtgärder av förhållandet är nödvändigt.

Bemötande:

Södra Bangårdsgatan kommer att byggas om i samband med byggnationen av Nyköpings resecentrum från korsningen mot Brunnsgatan fram till och med Centralplan och där den möter Järnvägsgatan. Korsningen mot Brunnsgatan kommer att flyttas norrut och gatan som sådan breddas jämfört med idag och förbereds på så vis för det ökade trafikflödet. Avståndet mellan körbana och befintliga bostadsfastigheter ökar och det planeras för bred gång- och cykelbana vilket ökar trafiksäkerheten vid angöring till de privata fastigheterna som för gående och cyklister. Det kan finnas utrymme för trädplantering även längs fortsättningen av gatan vilket får studeras mer ingående i detaljprojekteringen. För att se ny bredd på gatan och förslag till ny sektion vänligen se Funktions-, utformnings- och gestaltningsprogrammet (FUG) sidan 96.

Nyköpings kommun kommer att genomföra nödvändiga bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder och i vissa fall åtgärder vid befintliga uteplatser i tidigt skede, som en del av förberedande åtgärder, innan byggnationen av Nyköpings resecentrum inleds. Ni kommer att bli kontaktade och få mer information i god tid inför åtgärd.

Privatpersoner PoAS

Vi vill i egenskap av kommuninvånare och närboende lämna nedanstående allmänna synpunkter:

Kommunen har studerat och utvärderat placeringen av resecentrum och kommit fram till det nu aktuella förslaget. Vi ifrågasätter, liksom tidigare, om detta är det bästa läget för ett framtida resecentrum. Den placering som föreslagits medför en rad allvarliga negativa konsekvenser som starkt talar

emot det föreslagna läget. Det nya resecentrumet är planerat mitt emellan två gamla bostadsområden som båda kommer att påverkas mycket negativt. Det finns alternativ till den föreslagna placeringen (tex området bakom nuvarande stationshuset) som enligt vår mening inte skulle få dessa negativa konsekvenser och också skulle komma att fungera på ett ändamålsenligt sätt.

Vi anser att det senaste förslaget marginellt är bättre än det tidigare förslaget från februari 2017 genom att cykel- och gångvägen på Norra Bangårdsgatan flyttats till att ligga närmast villafastigheterna. Se i övrigt också vårt samrådsyttrande avseende sänkning grundvatten (bilaga 1) som vi lämnade den 18 oktober 2017.

Vad gäller det nu framlagda förslaget vill vi lämna följande synpunkter:

- Vi anser att förslaget kommer att ge kraftiga negativa påverkningar på miljön i området både vad avser buller, luft, damm och vibrationer. Genom förslaget koncentreras bilar, bussar och tåg till en relativt begränsad yta. Boendemiljön kommer genom förslaget att kraftigt försämrans längs både Södra och Norra Bangårdsgatan med närliggande gator. Nyköping har ett fåtal villaområden med den karaktär och ålder som området mellan järnvägen och lasarettet. Det lagda förslaget kommer att mycket negativt påverka villaområdet. I förslaget skrivs också att "Sammantaget bedöms dock detaljplanen innebära stora negativa konsekvenser för kulturmiljön och risk för påtaglig skada på riksintresset". Mycket anmärkningsvärt att kommunen lägger fram en detaljplan som man själv anser får stora negativa konsekvenser och risk för påtaglig skada.
- Trafiksituationen på Norra Bangårdsgatan kommer att kraftigt försämrans bland annat genom att gatan öppnas för in- och utfart mot Brunnsgatan. Vi tror inte att man i någon annan kommun på liknande sätt låter en gata i ett villaområde bli en starkt trafikerad gata, genomfartsgata, med tung trafik. Gående, och då inte minst skolbarn, kommer att tvingas passera ytterligare en starkt trafikerad gata för att bland annat komma till skolan. Den föreslagna nya korsningen Brunnsgatan/N Bangårdsgatan bedömer vi komma att bli en flaskhals och påverka trafiksituationen i området mycket negativt. Vi anser inte att korsningen behövs och motsätter oss att den byggs. Istället kan Norra Bangårdsgatans nuvarande anslutning till Lasarettsvägen behållas.

I kommunen har ringleden tidigare byggts för att utnyttjas för genomfartstrafiken så att den inte behöver ledas in i bostadsområden. Här föreslås istället, vilket är mycket anmärkningsvärt, att bostadsområdena öppnas upp för kraftigt ökad trafik, inte minst tyngre trafik.

- Enligt förslaget kommer Norra Bangårdsgatan att få mer liv och rörelse. Vi som bor där har inget behov av mer liv och rörelse i området utan

tycker att det idag i stort sett är ett mycket trevligt villaområde, ca 100 år gammalt med trädgårdsstaden som förebild, med en karaktär som behövs och lyfter en stad som Nyköping. Förslaget innebär bara mycket negativa konsekvenser för hela området och då inte minst för fastigheterna längs Norra Bangårdsgatan.

- Kommunen skriver att Norra Bangårdsgatan idag har en mörk bakgårdskänsla o kan upplevas som otrygg. Vi som boende på gatan sedan närmare 20 år har aldrig upplevt någon otrygghet och ej heller någon mörk bakgårdskänsla. Vad vi har synpunkter på är att området närmast järnvägen inte har skötts av fastighetsägaren sedan kolonilotterna togs bort. Vi tror dock att gatan enl. förslaget kommer att bli väsentligt mer otrygg genom att bli en entrebyggnad med väntrum mm byggs vid Norra Bangårdsgatan.
- Enligt vår uppfattning behövs inte den föreslagna entrebyggnaden vid Norra Bangårdsgatan. Resande som kommer norrifrån kan utan problem antingen använda den västliga entrén eller alternativt enkelt ta sig under järnvägen vid Brunnsgatan o på det sättet komma in i resecentrumet söderifrån Om det anses behövas kan också en uppgång byggas utmed järnvägen på södra sidan. Vi anser att miljön blir betydligt mer otrygg genom en tunnel under spåren. Genom att inte låta tunneln fortsätta upp på norra sidan och samtidigt ta bort den norra entrebyggnaden minskar dock risken för att tunneln blir otrygg.

De skisser som finns för entrebyggnaden visar på en kubformad byggnad i tegel och glas. Enligt förslaget ska byggnaden vara så pass stor så att den på ett markant sätt utvisar entrén till resecentrum. Samtidigt skriver man att byggnaden ska smälta in i befintlig bebyggelse vilket den föreslagna byggnaden naturligtvis inte kommer att göra. En byggnad med en volym, materialval och placering enligt förslaget överensstämmer inte med trädgårdsstaden, området eller stadsbilden.

- De resande som kommer med taxi eller ska lämnas av med privatbil anser vi inte behöver göra detta på norra sidan österut. Avlämningen kan istället utan problem arrangeras och ske vid nuvarande centralplan alternativt på norra sidan vid västra tunneln. Kommer att väsentligt underlätta trafiksituationen i hela området.
- Enligt förslaget ska ersättningsbussar, busskytteltrafik, Swebus mm använda Norra Bangårdsgatan som "busshållplats". Vi anser det vara helt fel att flytta en del av bussarna från södra till norra sidan. Inte bara av miljöskäl utan också för att det väsentligt försvårar för resenärerna när en del bussar finns på södra sidan och på norra sidan. På norra sidan finns inte heller tillgång till kiosk, café mm för de som del väntar på bussen. Bussar på Norra Bangårdsgatan försämrar också väsentligt miljön på norra sidan. Möjlighet finns att utöka antalet

dockningsstationer på södra sidan om det anses nödvändigt. Vid informationsmötet för närboende fick vi också information från kommunens miljöenhet att villafastigheterna på Norra Bangårdsgatan kraftigt kommer att påverkas av, förutom busstrafiken, av biltrafiken. Från miljöenhetens sida framfördes att biltrafiken kraftigt skulle försämrav av miljön på Norra Bangårdsgatan och att den ökade biltrafiken var ett väsentligt större hot än busstrafiken.

- Kommunen säger sig satsa på miljön. Vi anser inte att man gör det genom det lagda förslaget. I förslaget försöker man att alltför mycket att underlätta bilisterna istället för att underlätta för gående, cyklister och kollektivtrafiken (buss och tåg).
- Området mellan järnvägen och Norra Bangårdsgatan anser vi ska kunna få en parkliknande karaktär med cykelparkeringar och viss kort/långtidsparkering för bilar. Detta gör att det första intrycket av Nyköping blir betydligt trevligare än det förslag som lämnats med en otymplig o onödig entrébyggnad och också busshållplatser. Vi är kritiska till att, enligt förslaget, gamla träd, som det tar decennier att ersätta, kommer att fällas. I området finns bland annat en rödlistad fågel (mindre hackspett), tidigare rödlistad turkduva och rödlistad fjäril.
- Enligt förslaget behövs sannolikt bullerdämpande på flera byggnader utmed Södra och Norra Bangårdsgatan. Vi förutsätter att dessa åtgärder utförs innan det ev bygget av resecentrumet börjar. Bygget i sig kommer att medföra kraftiga behov av bullerdämpande åtgärder.
- Vi anser inte att det är ändamålsenligt att bygga en verksamhetsbyggnad med 3-5 våningar. Enligt förslaget framkommer det att ytan är begränsad och det är svårt att få plats med alla funktioner. Vi kan då inte förstå att man planerar en verksamhetsbyggnad som medför ytterligare trafik mm i området.

Sammanfattningsvis motsätter vi oss:

- Att Norra Bangårdsgatan öppnas för trafik från Brunnsgatan
- Att busshållplatser anläggs utmed Norra Bangårdsgatan
- Att entrébyggnad med tunnel byggs vid Norra Bangårdsgatan
- Att avlämning av resande med taxi och bil sker utmed Norra Bangårdsgatan genom infart från Brunnsgatan
- Att korttidsparkering anläggs utmed Norra Bangårdsgatan
- Att det byggs en verksamhetsbyggnad med utformning enligt förslaget

Som framgår av ovanstående är vi starkt kritiska till det framlagda förslaget. Vi anser att förslaget kommer att innebära en kraftig negativ miljöpåverkan på det aktuella området. Samtidigt kommer inte Nyköping att visa upp en attraktiv miljö, som överensstämmer med karaktären på staden i övrigt, för de som passerar och utnyttjar resecentrumet. Vi vill slutligen framföra att vi inte på

något sätt är emot att det idag misskötta området, främst på södra sidan, förändras och att ett resecentrum byggs utifrån Nyköpings behov och förutsättningar, ett resecentrum med en tydlig miljöinriktning.

Av ovanstående skäl motsätter vi oss detaljplaneförslaget i dess föreslagna form.

Bilaga 1

till Sweco Environment AB

Samrådsyttrande sänkning grundvatten

Vi vill med kraft protestera mot planerna att sänka Brunngatan för att öka möjligheterna för tung trafik att komma under järnvägsviadukten och därigenom påtagligt öka den tunga trafiken på Brunngatan och i Nyköpings centrum. Miljökonsekvensbeskrivning enl SWECO Vi har tagit del av miljökonsekvensbeskrivningen (enl. MKB 6 kap. 11-18, 20 § miljöbalken) tillhörande detaljplanen för Nyköpings Resecentrum i Nyköpings Kommun. Den beskriver tydliga negativa effekter på de flesta punkter. Buller och vibrationer där riktvärdena för buller kommer att överskridas vid bostäder i närområdet. Olycksrisker ökar pga närheten till nya byggnader för centrumändamål dvs hotell, kontor etc. och kan leda till oacceptabla risknivåer i anslutning till järnvägen. Dagvattenkvalitet sänks då mycket av dagvattnet kommer att ledas ut i Nyköpingsån orenat och utan att filtreras i marken, som nu, pga ökad mängd hårdgjorda ytor. Kommer att på sikt försämra vattenkvaliteten i Nyköpingsån. Stads och landskapsbild påverkas negativt där jämförelsealternativet inte tar hänsyn till befintliga stadens arkitektur, skala och struktur. (Strider mot Bygg o Planlagen) Kulturmiljön påverkas märkbart negativt av jämförelsealternativet på flera punkter. Naturmiljön exploateras med märkbart negativa konsekvenser för natur och för den biologiska mångfalden. Behovsbedömning ang tillstånd för vattenverksamhet för sänkning av Brunngatan En förutsättning för det storskaliga jämförelsealternativet för Resecentrum är just sänkningen av Brunngatan. Påverkan på grundvattnet genom bortledning innebär enligt MB 11 kap 2§ vattenverksamhet och är därmed enl MB 11 kap 9§ tillståndspliktig. Undantaget är verksamhet som inte påverkar varken allmänna eller enskilda intressen. Tydligt är att denna grundvattensänkning påverkar både allmänna och enskilda intressen. Enl geo-hydrologiska undersökningar har det framkommit att ytlagret till stor del består av lera med risk för ytglidning vid ändrade vattenförhållanden. Osäkert hur vattenströmningen till och från Nyköpingsån sker. Stor osäkerhet varför det föreligger en hydraulisk lågpunkt under järnvägsbron som indikerar någon slags bortledning av vatten. Det måste betyda att vattnet som bortleds från viaduktområdet snabbt fylls på av vatten från omkringliggande områden. Detta i sin tur påverkar ett större område med risk för sättningar. Enligt behovsbedömning 2016-10-24 kan det inte uteslutas att området norr om järnvägen (bostadsområdet Lasarettområdet och Folkungavallen) påverkas negativt med stora risker för marksättningar när grundvattentrycket sänks i leran. Stor risk för

sättningskänsliga fundament, byggnader, vatten och avlopp. Att sänka grundvattennivån mitt i et bostadsområde med äldre trävillor, många hus med bergvärme, gamla avlopp och vattenledningar är ytterst riskabelt. Området är redan nu frekvent drabbade av vattenledningsbrott och översvämningar i avlopp med uppåtstigande avloppsvatten i källare. Detta händer regelmässigt när det regnar mycket eller varit längre torrperioder. Det tyder på att marken och rören är mycket känsliga för förändringar i markskiktet. Finns någon säkerhet för husägare att inte drabbas ekonomiskt eller andra olägenheter som sättningar, sprickor i husgrunder, översvämningar, havererade bergvärmeanläggningar och färskvattenöversvämningar? Hur stora marginaler har lagts in när ni beräknat djupet på tråget och tråkantens och djupet på grundvattennivåerna? Hur länge är ett betongtråg tätt som ligger på ett jordlager som rör sig? Minsta spricka ger läckage. Har ni mätt grundvattennivåerna nu i höst? Vi såg att ni mätte i somras när grundvattennivåerna var rekordlåga! Till de redan påvisade riskerna för hela projektet kommer närboende och befolkningens oro och farhågor för både estetiska, mänskliga, ekonomiska, miljömässiga, principiella och långtidsaspekter på projektet. Vi är mycket oroade för att projektet kommer att påverka vår boendemiljö negativt. Försämra husens kvalitet och stabilitet. Försämra naturmiljön omkring Brunnsgatan med färre gröna träd. Leda till havererade vatten och avlopp med översvämningar både av avloppsvatten och färskvatten. Bli alltför kostsamt av skattemedel. Oro för att vi som husägare inte kommer att stå skadefria både materiellt och ekonomiskt vid skador på hus och mark. Stor oro för den långa tid som projektet kommer att pågå. Oro för att ett stort (över 50 meter långt och över 10 m djupt) hål ska under mycket lång tid vara där både barn, vuxna, cyklister, gående dagligen passerar både till och från skola, sjukhus och idrottsplats. Påtagligt försämrad estetik i området. Oro för den ökade tunga trafiken in i området. Vi protesterar i grunden till hela det storskaliga projektet till Resecentrum som föreslagits. Sist men inte minst till vilken nytta görs detta. Vi kräver en oberoende kostnad-nyttoanalys och en oberoende riskanalys för projektet PROTEST Vi motsätter oss kraftfullt planeringen att sänka Brunnsgatan med hänvisning till Miljöbalken och Plan o Bygglagen.

Bemötande:

Nyköpings kommun och Trafikverket kommer vidta de bullerskyddsåtgärder som krävs i form av spårnära skärmar och fastighetsnära åtgärder där skärmarna inte är tillräckligt. Gatorna kommer att breddas och byggas om (nya sektioner) för att anpassas till det tillkommande trafikflödet och för att öka trafiksäkerheten för bland annat gående och cyklister.

Vad gäller påverkan under byggtid så provas hänsyn till befintlig bebyggelse i kommande bygglov. I en kontrollplan ska de skyddsåtgärder som behöver vidtas beskrivas avseende bland annat buller, vibrationer, damning och marksättningar och en certifierad sakkunnig är ansvarig för uppföljning.

Skada på kulturmiljön som sådan uppstår i och med att det är nödvändigt att i delar riva gamla byggnader som vittnar om den forna tidens användning av området. Kommunen har vidtagit åtgärder för att minska den negativa påverkan på kulturmiljön genom att möjliggöra för att delar av godsmagasinet bevaras och återanvänds inom området, att ny bebyggelse håller skala och materialitet som förekommer i delar av området.

Nyköpings kommun vidhåller att funktioner för Nyköpings resecentrum behövs på norra sidan spår för att samtliga funktioner som behövs ska få plats. På samma vis behövs utfarten mot Brunnsgratan från Norra Bangårdsgatan och för att inte sätta ner kapaciteten på Brunnsgratan i för stor omfattning planeras för enbart högersväng ut från Norra Bangårdsgatan. Övriga åsikter om Norra Bangårdsgatans karaktär noteras.

Ett resecentrum är en knutpunkt där många människor vistas och rör sig. Nyköpings resecentrum ska vara tillgängligt och välkomnande från samtliga håll och därför inte ha en tydlig fram- och baksida. Den planerade passagen under järnvägen och även den norra entrébyggnaden anses därför som nödvändig för att skapa tillgängligheten till resecentrum från flera håll och för att skapa en attraktiv knutpunkt. De 2 redovisade entrébyggnaderna är därför likvärdiga på var sin sida om spår och ligger i linje med detta. Med en god planering av den yttre miljön och med bra belysning anser vi att riskerna att få en otrygg miljö minimeras. Nyköpings resecentrum ska vara en levande och samtidigt trygg plats och behovet av trygghetsskapande åtgärder kommer att utvärderas löpande.

På södra sidan, på Järnvägsgatan vid Centralplan finns möjligheter att, utöver den på norra sidan, att anordna en taxi- och hämta-lämnafunktion. Ur bland annat trafiksäkerhetsskäl har ingen taxiangöring eller hämta-lämna-zon planerats på södra sidan intill den södra entrébyggnaden. På Södra Bangårdsgatan går idag många bussar och än fler blir det när resecentrum står klart. Ytorna på södra sidan och kring den södra entrén har prioriterats för behoven för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt utrymme för vistelsemiljöer och framkomligheten för busstrafiken kommer att vara prioriterad på Södra Bangårdsgatan. Det finns förutsättningar att minimera biltrafiken på gatan till enbart angöringstrafik till fastigheterna längs gatan. Begränsning av biltrafik regleras dock inte i detaljplanen utan hanteras, om behovet uppstår, genom lokala trafikföreskrifter. Bra skyltning kommer leda till att resenärerna lotsas rätt.

Studier av körspår och utrymmen på södra sidan innebär begränsat med utrymme för fler hållplatser vid dockningsterminalen.

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

kort sikt ersätta de värden som ett uppvuxet gammalt träd har men projektet har höga ambitioner om att kompensera förlorade värden så gott det går. Krav har ställts i detaljplanen på plantering av växtlighet i form av träd eller annan grönska för ett antal miljöer.

Nyköpings kommun planerar att genomföra nödvändiga bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder och i vissa fall åtgärder vid befintliga uteplatser i tidigt skede, som en del av förberedande åtgärder, innan byggnationen av Nyköpings resecentrum inleds. Ni kommer att bli kontaktade och få mer information i god tid inför åtgärd.

Platsen för föreslaget verksamhetshus ut mot Brunnsgatan är svår att nyttja för funktioner som är direkt kopplade till resandefunktioner såsom busstorg, bussterminal etc då det med den placeringen inte går att få till bra svängradier för bussarna. För att få till ett resecentrum som är levande och integrerat mer övriga staden krävs också att ytterligare funktioner inryms än vad som krävs för resandefunktionerna. Under en tid tillbaka efterfrågas bland annat fler kontorslokaler i Nyköping och har de nära till goda kommunikationer blir de än mer attraktiva. I bottenvåningen på föreslaget verksamhetshus samt i nuvarande stationshus finns möjlighet att inrymma centrumfunktioner, vilket kan vara ett flertal olika användningar som lämpar sig i centrumområden. Syftet är just att öka användningen av området under fler av dygnets timmer och av fler än av resande.

Synpunkterna kring kommande grundvattensänkning har svarats på i samrådsredogörelsen som hör till tillståndsprövningen av den tillfälliga grundvattensänkningen.

Privatperson KP

Synpunkter på justerat förslag till detaljplan för Nyköpings resecentrum (Dnr BTNB/68)

Den betydligt ökade busstrafiken kommer att påverka fastigheterna efter Södra Bangårdsgatan och tillgängligheten för de boende. I förslaget prioriteras gång, cykel och kollektivtrafik men det finns fortfarande boende som behöver använda bil. Hur skall de boende med bil få tillgång till fastigheten (via befintlig sopgata??)? Det är inte bara busstrafiken som kommer att öka utan även ökad trafik för upphämtning och avlämning av resenärer.

Den ökade busstrafiken kommer utöver buller och vibrationer i fastigheterna även att innebära störande tomgångskörning i väntan på resenärer och vid trafiksignal.

Bullerbekämpande åtgärder bör införas redan innan byggnationen påbörjas i och med störande byggtrafik. Det gäller även utemiljön. Både för fastigheternas och de boendes välmående.

Ett förtydligande vilka åtgärder som planeras för respektive fastighet är önskvärt och när kommer dessa åtgärder att vara beslutade?

Det finns även oro för ökad skadegörelse och otrygg miljö i och med närheten till Resecentrum. Idag upplevs befintlig bussterminal som en otrygg miljö av många. Hur skall en trygg och säker miljö kring resecentrum säkerställas?

Bemötande:

Angöring till fastigheterna på Södra Bangårdsgatan kommer att fungera på samma sätt som idag. I samband med byggnationen av Nyköpings resecentrum kommer Södra Bangårdsgatan att byggas om från Brunnsgratan fram till Järnvägsgatan och enligt den nya sektionen (redovisas på sidan 95 i Funktions- utformnings- och gestaltningsprogram, FUG) kommer området fram till vägbanan att breddas med dryga 2,5 meter jämfört med dagens situation. Från fastighet till körfält kommer plats finnas (5,5 meter) för säker angöring.

Till följd av Nyköpings resecentrum så kommer bullerskyddsåtgärder att genomföras både i form av spårnära skärmar och där det inte räcker som åtgärd planeras även fastighetsnära åtgärder. Fastighetsnära åtgärder utförs av Nyköpings kommun och kommer att göras som ett av de inledande arbetena inför byggnation. Ni kommer att få mer information och bli kontaktade i god tid före planerad åtgärd. De åtgärder som initialt bedömts bli aktuella att genomföra är fönsteråtgärder och för vissa fastigheter även ventilåtgärd samt uteplatsåtgärder. I Bilaga 14 till trafikbullerutredningen finns en sammanställning över förslag till åtgärder på fastighetsnivå.

Ett resecentrum är en knutpunkt där många människor vistas och rör sig. Nyköpings resecentrum ska vara en tillgänglig och välkomnande plats för alla. De som vistas där ska uppleva att det är en trygg och säker plats. Ett resecentrum är en plats där många människor rör sig och en sådan plats kan bli en samlingsplats, en knutpunkt, för många. Nyköpings kommun arbetar i nära samarbete med polisen vad gäller platser i Nyköping där till exempel ungdomar samlas och ibland upplevs som stökiga och där en del människor känner otrygghet. När en offentlig plats planeras är det viktigt att den fysiska planeringen görs på ett sätt så att platsen upplevs som trygg och säker. Vi samarbetar bland annat med Jernhusens specialister vad gäller till exempel detaljutformning och inredning för att minska upplevd otrygghet. Med exempelvis bra belysning och med en god planering av den yttre miljön anser vi att riskerna att få en otrygg miljö minimeras. Behovet av trygghetsskapande åtgärder utvärderas löpande. Nyköpings resecentrum ska vara en levande och trygg plats.

Privatperson PS

Nyköpings befolkning ökar stadigt och med den trafiken. Redan idag bildas långa köer på Brunnsgratan när ambulans- eller brandstationen har utryckning. Den centrala infarten från E4-an måste avlastas. Några alternativ har inte presenterats. Ett rimligt alternativ är att inte investera i ett helt nytt

resecentrum "vid Folkungavallen", utan att utveckla den befintliga järnvägsstationen istället.

Använd nuvarande stationsbyggnad som entré till det nya resecentret som byggs. Där blir också kopplingen till TGOJ-banan naturlig. Den avlastning som krävs av den centrala infarten från E4an enligt ovan, kan då lösas genom södra infarten via Högrunns industriområde. Här öppnas också möjligheten att framöver förlänga TGOJ-banan till Skavsta och vidare till Flen, Katrineholm, Eskilstuna, Västerås för persontrafik.

Bemötande:

I ett växande Nyköping krävs det ett flertal samverkande åtgärder för att förbättra tillgängligheten och framkomligheten på kort och på längre sikt. Nyköpings kommun arbetar kontinuerligt med trafikplanering som en del av stadsplaneringen och i det arbetet ingår att analysera förutsättningarna för stadens möjligheter att fortsätta växa.

Nyköpings utveckling och tillväxt medför ökad belastning på transportsystemet i stadens centrala delar. Detta både till följd av ökad biltrafik men även en ökning av stadens mjukare resealternativ, så som kollektivtrafik, gång och cykel. En del i stadens utveckling är tillkomsten av ett resecentrum, vars funktion och läge i sig ställer höga krav på vägnätets funktionalitet men som bidrar till att fler väljer att resa med hållbara och kapacitetsstarka trafikslag .

En övergripande trafikutredningen har genomförts med syfte att få ett helhetsperspektiv på trafiksituationen i Nyköping med fokus på bland annat området kring Hället, Nyköpings resecentrum och Nöthagen.

Trafikutredningen presenterar olika åtgärdsförslag på kort såväl som på längre sikt som inbegriper om- och nybyggnationer av korsningar, omledning av trafik samtidigt som "mobility management"-åtgärder rekommenderas för att påverka resandet mot andra färdalternativ än bil samt och se över policydokument kring bland annat parkering En åtgärd för nybyggnation är tillkomsten av den så kallade Hemgårdspassagen, en ny förbindelse över järnvägen mellan Blommenhovsvägen och trafikplats Kungsladugården. Analysen pekade även på att en passage över järnvägen vid Hemgården kan bidra till att leda trafik runt centrum och avlasta densamma. Den så kallade Hemgårdspassagen är en viktig del för att kunna utveckla staden inom Dammgruvan och Högrunn men kopplar även an till Oppeby och Idbäcken.

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

Privatperson IM

Har tidigare lämnat synpunkter skriftligt och muntligt.

Kostnaden för att sänka Brunnsgatan, stänga av väg istället för att flytta Folkungavallens skrank till Rosvalla och bygg resecenter på grönområdet med hiss, rulltrappor upp till spårområdet. Då finns också expansionsmöjligheter. Nu bygger ni in er på bda sidor om järnvägens bebyggelse.

Expansionsmöjligheter inga, om ni inte tänker lösa in fastigheterna runt om. Kostnad!! Vad pengar ni slösar från oss skattebetalare, det är inte okey! Se bara vad som hänt med Åkroken, badet, högstadieskolorna (som man vuxit ur redan). Gymnasieskolan som ska bli en, tror ni att den kommer att räcka till. Lite långsiktigare planering vore på sin plats i annars denna fina stad!

Bemötande:

Nyköpings resecenter utformas för att möta den befolkningsutveckling vi ser och för den ökade pendling som är en del i en växande region och som en del av den förbättrade tillgänglighet som Ostlänken ger. Anläggningen som planeras tillåter en utökad turtäthet på banan utan att ytterligare infrastruktur behöver byggas på stationen.

Privatpersoner CLoMKL

I egenskap av sakägare, fastighet Borren xx, motsätter vi oss härmed det förslag till justerad detaljplan som presenterats.

Nedan redogör vi för våra synpunkter.

Vi är mycket oroliga över den planerade sänkningen av Brunnsgatan och de effekter det kommer att medföra dels på vår fastighet och dels angående en ökning av tung trafik. Det sades på informationsmötet 16/5 -18 att det inte är tänkt att den tunga trafiken ska öka på Brunnsgatan, men om det går att köra med lastbilar och andra stora, tunga fordon under den sänkta vägen så kommer det förmodligen ske. Vilka garantier kan ni ge att det inte kommer att bli så? Det är den tunga trafiken som gör att det redan idag vibrerar mkt i vårt hus därför är vi väldigt oroliga. I samband med sänkningen planeras även en breddning av Brunnsgatan vilket gör att vi får trafiken ännu närmare vår fastighet, detta är vi också mycket bekymrade och oroade över då det med säkerhet kommer att öka både bullernivån och vibrationerna i vår fastighet och vi kommer att få bussar mm 2 m från vårt köksfönster. Just vår fastighet, borren 1, är särskilt utsatt för ökat buller, avgaser och sättningar i huset pga läget. Vi är även oroliga att grundvattensänkningen kommer att påverka oss negativt med sättningar eller kanske ännu värre olyckor.... vi vet ju att huset står på ca 30 m blålera (har installerat bergvärme) och påverkan på framförallt stora gamla träd som har djupa rötter vilka kanske kommer dö.

Vi är fortfarande bekymrade över att man inte planerar in hur trafiken istället ska minska på Brunnsgatan genom att planera för andra vägar som

avlastning. Varför har man inte jämfört med ett alternativ att lägga resecentrum närmare SunLight området? Då behöver man inte förstöra den nästan 100 år gamla K-märkta villastan lasarettområdet, genom att öka trafiken genom hela området, utan man kan använda andra vägar. Man planerar ju för att bygga bostäder västerut och då behöver man ju ändå tänka till med vägar där, varför inte samplanera det med en bättre lösning för tillgänglighet till ett nytt resecentrum lite längre västerut så att inga nuvarande boendeområden behöver påverkas så negativt som de nu gör med det liggande förslaget. En annan fördel med det läget är att man inte behöver dra tågspåren genom Nyköping utan kan dra dem rakt ut mot stambanan. Det är vansinne att planera för att spåren ska gå rakt igenom Nyköping nu när man har möjlighet att tänka om. Man räknar med att antalet godståg inom en nära framtid kommer att öka från ett par st/dygn till 40 st/dygn enligt uppgifter att läsa på kommunens hemsida! Godstågen gör att det vibrerar enormt mycket i marken/husen och de kan dessutom ha farligt gods. Alla andra kommuner som bygger nya resecentrum planerar för att inte dra godståg genom stan och för att minska/hindra biltrafik/tung trafik in mot stan.

Utöver ovanstående synpunkter kvarstår tidigare synpunkter dels på detaljplan för resecentrum (bilaga 1) och dels för sänkningen av Brunngatan (bilaga 2).

Bilaga 1

till Trafikverket, Dnr: 2014/19364 trafikverket@trafikverket.se

I egenskap av sakägare, fastighet Borren xx motsätter vi oss härmed det förslag till ny detaljplan som presenterats.

Nedan redogör vi för våra synpunkter med exempel på negativa konsekvenser som den nu skissade detaljplanen medför.

Vi motsätter oss en breddning av Brunngatan och fällning av kastanjerna längs Brunngatan

Planen medför en ökad trafik på Brunngatan med 24% enligt MKB. Detta kommer att medföra ökade vibrationer och ökat buller i bland annat vårt hus. Den redan idag hårt belastade Brunngatan kommer att bli ännu mer belastad. Marken är gammal sjö och lerbotten (Vi fick borra genom 30 m blålera för att komma till berggrund vid installation av bergvärme) och den ökade trafiken kommer att öka framförallt de vibrationer vi redan har idag då marken inte är stabil.

En breddning av Brunngatan kommer medföra att kastanjerna längs med gatan måste tas bort. Under den tiden på året då man vistas mycket ute är de grönskande träden ett oersättligt bullerskydd för oss, vilket gör att vi kan vistas i vår trädgård. Tar ni bort dem kommer vi inte kunna vara på vår tomt, dessutom kommer trafiken ännu närmare vårt hus vilket ökar buller och vibrationer ytterligare. Träden ger även en välbehövlig grönska och en vacker inramning av Brunngatan.

Vi motsätter oss ett ökat trafikflöde på Brunnsgatan med trafik in på norra Bangårdsgatan

I den föreslagna detaljplanen kommer vårt villaområde, som är en kulturmiljö som bör bevaras, att bli genomfartsområde för bussar, bilar som ska parkeras och folk som ska lämnas/hämtas. Man brukar skydda bostadsområden mot genomfartstrafik, varför tänker man inte så nu? Det kommer att bli otryggt framförallt för våra barn med den ökade trafiken och man bör istället dels avlasta det redan höga trycket på Brunnsgatan (idag är det långa köer på Brunnsgatan, och Repslagaregatan vilken också bör avlastas) och dels stoppa genomfartstrafiken i bostadsområdet. Vi anser att kommunen bör överväga ytterligare en tillfart till resecentrum tex väster om stationshuset som en avlastning. Detta tror vi att även utryckningsfordonen från Lasarettet och brandstationen längs Brunnsgatan skulle uppskatta.

Vi kan läsa i detaljplaneförslaget att "sammantaget bedöms dock detaljplanen innebära negativa konsekvenser för kulturmiljön och risk för påtaglig skada på riksintresset". Vi anser att detaljplanen förstör villaområdets charm som är en del av stadsbilden som ju är över 100 år gammalt med trädgårdsstaden som förebild. Hela detaljplanen med skövling av kastanjeträden, breddning av gatan och infart till Norra Bangårdsgatan i planen får därmed negativa konsekvenser för fastigheterna inte minst för oss längs Brunnsgatan och boende på Lasarettsvägen.

Man konstaterar i MKB:n att **"Ska/mötet mellan resecentrum och villaområdet längs gatans norra sida med sina trähus och välskötta trädgårdar kommer bli påtaglig. Gatans rumslighet och skala kommer att minska"**.

Vi motsätter oss en sänkning av Brunnsgatan

Om man sänker Brunnsgatan kommer den tunga trafiken med större bussar och lastbilar mm öka på Brunnsgatan vilket kommer att öka bullret och framförallt vibrationerna i marken och därmed i våra hus ännu mer. Led inte in tyngre trafik i detta känsliga område utan led dem på andra vägar. Idag är det som stör oss mest bullret och vibrationerna (som verkligen känns i hela huset) från förbipasserande bussar (och tunga godståg). Flytta resecentrum till nuvarande stationsområdet och västerut mot SunLight området istället så förstörs inte vårt bostadsområde eller Södra Bangårdsgatans bostadsområde, och Brunnsgatan avlastas.

Vi motsätter oss det nya 6 vån huset som ska byggas

Stadsbilden kommer att påverkas negativt av att man planerar ett 6 våningar högt konstorhus. Vi läser i Miljökonsekvensbeskrivningen att: *"Risk kan finnas att Nyköpings resecentrums miljö får en storskalig känsla där trafikstrukturerna*

tillåts dominera utformningen och där mötet mellan bangårdsområdets nya utformning blir en för storskalig kontrast mot de omgivande kvarterens småskalighet". Detta utanför vår uppfart till vårt hus som är vår framsida med angränsande tomt.

Vi motsätter oss ökningen av godståg genom Nyköping

I MKB:n kan man läsa att antalet godståg genom stan kommer att öka markant. Godstågen är de tåg som vi känner mest vibrationer från då de bara kör igenom utan att stanna och de är dessutom långa och tunga. Barriären som blir långs med hela genomfarten i Nyköping förstärks då man måste bygga höga bullerskydd pga ökningen av godståg genom stan. Det kommer även att öka olycksrisken.

Vi emotsätter oss däremot inte att kommunen vill snygga till den gamla bangården med övergiven räls och vi föreslår att man funderar en gång till över var resecentrum ska ligga, vilket står i brevet från samhällsbyggnad "*att man nu prövar platsens lämplighet*". Lägga inte resecentrum enligt förslaget då det får för många negativa konsekvenser och alltså inte är en lämplig plats. Öka inte trafiken på Brunnsgatan som redan är hårt belastad utan led in trafik på andra (nya) vägar. Förstör inte vårt bostadsområde genom att leda in en massa persontrafik och bussar i området.

Bilaga 2

till: Sweco Environment AB i Stockholm

Synpunkter på förslag om sänkning av grundvatten inför byggnation av Nyköpings resecentrum

I egenskap av sakägare, fastighet Borren xx motsätter vi oss härmed en sänkning av grundvattnet för att kunna sänka Brunnsgatan.

Nedan redogör vi för våra synpunkter.

Sättningar på fastighet och skador på ledningar

Vem har ansvar om det sker sättnings-skador på våran fastighet Borren 1, eller vårt avloppssystem, våra elledningar och vattenledningar eller vår bergvärme (borrad till 180m djup genom ca 30 meter lera). Vi är mycket oroliga att den föreslagna grundvattensänkningen kommer att medföra skador på vår fastighet och diverse ledningar då allt står på lera och även silt. Det kommer att röra på sig i marken om man sänker fuktigheten där under en tvåårsperiod. Vad görs om detta händer? Vem ska betala för reparationer/återställande eller köpa ut oss om det inte går att bo kvar i vårt hus längre och vem avgör om det anses som bebodigt eller inte? Vi vill veta er plan för hur ni tänker följa upp före, under och efter byggnationen vilka eventuella skador som har tillkommit, och mätning av buller under byggtiden.

Kastanjerna längs Brunnsgratan och övriga stora träd i påverkansområdet

De stora kastanjerna och bokarna, längsmed Brunnsgratan och vid viadukten, har troligtvis både stora och djupa rotsystem vilka når grundvattnet idag. Hur kommer de att påverkas då ni sänker grundvattennivån? Det duger inte att man antar att deras rötter inte når grundvattnet. Om de gör det kommer de förmodligen att dö av en grundvattensänkning och dessa grönskande träd är ett oersättligt bullerskydd för oss under sommarhalvåret. Träden ger även en välbehövlig grönska och en vacker inramning av Brunnsgratan.

Boendemiljön

Under de två år som grundvattensänkningen kommer att vara så blir vår boendemiljö en byggarbetsplats. Vår fastighet ligger närmast viadukten och vi undrar hur säkert det kommer att bli att bo här. Vi har tre barn och det finns många barn i bostadsområdet. Det kommer att vibrera ännu mer i marken än vad det gör idag av alla tunga arbetsmaskiner och bullernivån kommer att öka.

Varför sänka Brunnsgratan

Om man sänker Brunnsgratan kommer den tunga trafiken med större bussar och lastbilar mm öka på Brunnsgratan vilket kommer att öka bullret och framförallt vibrationerna i marken och därmed i våra hus ännu mer. Grundvattensänkningen är tänkt för att kunna öka genomfarten på Brunnsgratan. Varför avvaktar man inte svar till alla de synpunkter som kom till samrådet om resecentrum där förhoppningsvis ändringar kommer att finnas, vilket medför att Brunnsgratan inte kommer att sänkas. Varför tänker man inte på att istället avlasta det idag redan höga trycket på Brunnsgratan (idag är det långa köer på Brunnsgratan, och Repslagaregatan vilken också bör avlastas). Dra tyngre och större/högre fordon via andra vägar och tänk istället som man gör i många andra städer som växer att man inte ska öka trafiken in till stan utan snarare minska och förhindra den.

Bemötande:

En passage under järnvägen på Brunnsgratan som tillåter högre fordon än vad som idag kan passera handlar i första hand om att skapa en bättre tillgänglighet för kollektivtrafiken men handlar också om att underlätta leveranser. Avsikten med ombyggnationen är inte att tillåta fler tunga fordon genom staden. Genom trafiklagstiftningen finns möjlighet att vidta åtgärder för att vägvisa och förbjuda genomfartstrafik genom centrum vilket är åtgärder som inte regleras genom detaljplan. Nyköpings tillväxt sker med fokus på förtätning och omvandling av redan befintliga områden och målpunkter med mycket tung trafik kommer fortsätta att flyttas utanför stadskärnan i samband med detta. Omvandlingen av Nöthagen-området innebär exempelvis att typen av trafik som trafikerar området kommer att förändras där andelen tung trafik (lastbilstrafik till industriområdet) kommer att minska i jämförelse med dagens situation. Ombyggnaden av Brunnsgratan behöver därmed inte leda till att oönskad tung trafik kommer att öka på Brunnsgratan eller på andra centrala huvudgator.

När Brunngatan byggs om och de tillkommande passagerna under spåren ska byggas kommer grundvattennivån tillfälligt att sänkas. För att sänka grundvattnet krävs tillstånd från Mark- och miljödomstolen. Den påverkan som arbetet med att sänka grundvattnet kan innebära såsom sättningar studeras och utreds i arbetet med att ta fram en tillståndsansökan. Risken för sättningar till följd av grundvattensänkningen bedöms som små men mätningar och uppföljning kommer göras genom hela processen för att säkerställa att inte sättningar sker.

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

Vad gäller påverkan på angränsande fastigheter under byggtid så prövas hänsyn till befintlig bebyggelse i kommande bygglov. I en kontrollplan ska de skyddsåtgärder som behöver vidtas beskrivas avseende bland annat buller, vibrationer, damning och marksättningar och en certifierad sakkunnig är ansvarig för uppföljning.

Till följd av Nyköpings resecentrum så kommer bullerskyddsåtgärder att genomföras både i form av spårnära skärmar och där det inte räcker som åtgärd planeras även fastighetsnära åtgärder. Fastighetsnära åtgärder utförs av Nyköpings kommun och kommer att göras som ett av de inledande arbetena inför byggnation. Ni kommer att få mer information och bli kontaktade i god tid före planerad åtgärd. De åtgärder som initialt bedömts bli aktuella att genomföra är fönsteråtgärder och för vissa fastigheter även ventilåtgärd samt uteplatsåtgärder. I Bilaga 14 till trafikbullerutredningen finns en sammansställning över förslag till åtgärder på fastighetsnivå.

I ett växande Nyköping krävs det ett flertal åtgärder för att öka tillgängligheten och framkomligheten på kort och på lång sikt. Nyköpings kommun arbetar kontinuerligt med trafikplanering som en del av stadsplaneringen och det arbetet ingår att analysera förutsättningarna för stadens möjligheter att fortsätta växa.

Nyköpings utveckling och tillväxt medför ökad belastning på transportsystemet i stadens centrala delar. Detta både till följd av ökad biltrafik men även en ökning av stadens mjukare resealternativ, så som kollektivtrafik, gång och cykel. En del i stadens utveckling är tillkomsten av ett resecentrum, vars funktion och läge i sig ställer höga krav på vägnätets funktionalitet men som

bidrar till att fler väljer att resa med hållbara och kapacitetsstarka trafikslag. En övergripande trafikutredningen har genomförts med syfte att få ett helhetsperspektiv på trafiksituationen i Nyköping med fokus på bland annat området kring Hållet, Nyköpings resecentrum och Nöthagen.

Trafikutredningen presenterar olika åtgärdsförslag på kort såväl som lång sikt som inbegriper om- och nybyggnationer av korsningar, omledning av trafik samtidigt som "mobility management" -vars åtgärder ska främja kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Ett av åtgärdsförslagen för nybyggnation är tillkomsten av den så kallade Hemgårdspassagen, en ny förbindelse över järnvägen mellan Blommenhovsvägen och trafikplats Kungsladugården. Denna skulle möjliggöra en omledning av biltrafiken som i dagsläget åker genom Nyköping och på vis avlasta vägnätet i centrum.

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

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

När det gäller stomljudsnivån på grund av tågtrafik på de nya spåren inom delsträckan har förnyade beräkningar visat att denna blir som högst vid bostadshus när godståg passerar i 90 km/h (ref 44). Beräkningarna visar stomljudsnivåer som väl understiger riktvärdet på 35 dBA. Närboende kommer alltså inte att utsättas för högre stomljudsnivåer jämfört med nuläget, men på grund av fler tågpassager kommer närboende att utsättas för stomljud oftare. Planbeskrivningens avsnitt om vibrationer har förtydligats kring bedömning av vibrationer från spårtrafik och slutsatser utifrån uppgifter från Trafikverkets järnvägsplan.

Synpunkterna kring kommande grundvattensänkning har svarats på i samrådsredogörelsen som hör till tillståndsprövningen av den tillfälliga grundvattensänkningen.

Boende längs Södra Bangårdsgatan gm Privatpersoner JoEJ

Vi som bor längs Södra Bangårdsgatan känner idag en stor oro över det detaljförslag som presenterades vid mötet den 16 maj. Det kraftigt ökande trafikflödet som det skulle innebära med ett nytt resecentrum utanför våra fastigheter innebär en stor påfrestning och kommer försämra vår boendemiljö om förebyggande åtgärder inte finns.

Idag åker ca 300 bussar per dygn längs vår gata och i det presenterade förslaget kommer denna trafik att öka till det tredubbla, 900 bussar per dygn. Tilläggas ska också att vår gata tidigare var enkelriktad och att busstrafik helt var förbjuden. Våra hus från 1940 ansågs inte vara rustade för den påfrestning som den tunga busstrafiken innebär.

Om Nyköpings kommun har som målsättning att en god boendemiljö bibehålls och för att bevara våra hus är det av största vikt att övrig biltrafik begränsas. Vi ser därför att det är nödvändigt med en trafikreglering så att endast boende längs gatan har tillträde utöver den redan planerade busstrafiken. Att även tillåta taxi och personbilar längs Södra Bangårdsgatan kommer leda till en ohållbar boendesituation med försämrad luftkvalitet och ökad ljudnivå.

Innan byggandet av ett nytt resecentrum börjar är det också viktigt att kommunen arbetar fram och presenterar en åtgärdsplan med avseende på bullerdämpande åtgärder. En åtgärdsplan behövs även för vår ventilation då de flesta fastigheter idag endast har självdrag. Dessa två åtgärder tillsammans med en trafikreglering är nödvändigt för att bibehålla vår idag goda boendemiljö, både under byggnationstiden samt när resecentrumet med den ökade busstrafiken står färdigt.

Bemötande:

I samband med byggandet av Nyköpings resecentrum kommer både Brunnsgränd, Södra- och Norra Bangårdsgatan att breddas och byggas om (nya sektioner) för att anpassas till det tillkommande trafikflödet och för att öka trafiksäkerheten för bland annat gående och cyklister. Vad gäller Södra Bangårdsgatan så kommer gatan att byggas om från Brunnsgränd fram till Järnvägsgatan. Förslag på ny sektion redovisas på sidan 95 i Funktionsutformnings- och gestaltungsprogram, FUG, vilket visar att bland annat utrymmet fram till vägbanan kommer att öka med dryga 2,5 meter jämfört med dagens situation. Angöring till fastigheterna på Södra Bangårdsgatan kommer inte att påverkas utan bedöms bli mer trafiksäker då utrymmer mellan fastighet och körbana ökar. Vid utfart kan bilar ställa upp utan risk för att bli stående i vägbanan.

Ytorna på södra sidan spårområdet har prioriterats för behoven för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt utrymme för vistelsemiljöer och framkomligheten för busstrafiken kommer att vara prioriterad på Södra Bangårdsgatan. Det

finns förutsättningar att minimera biltrafiken på gatan till enbart angöringstrafik till fastigheterna längs gatan. Begränsning av biltrafik regleras dock inte i detaljplanen utan hanteras, om behovet uppstår, genom lokala trafikföreskrifter.

Till följd av Nyköpings resecentrum så kommer bullerskyddsåtgärder att genomföras både i form av spårnära skärmar och där det inte räcker som åtgärd planeras även fastighetsnära åtgärder. Fastighetsnära åtgärder utförs av Nyköpings kommun och kommer att göras som ett av de inledande arbetena inför byggnation. Ni kommer att få mer information och bli kontaktade i god tid före planerad åtgärd. De åtgärder som initialt bedömts blir aktuella på fastighetsnivå är fönsteråtgärder och för vissa fastigheter även ventilåtgärd samt uteplatsåtgärder. I Bilaga 14 till trafikbullerutredningen finns en sammansställning över förslag till åtgärder på fastighetsnivå. Nyköpings kommun och Trafikverket kommer vidta de bullerskyddsåtgärder som krävs i form av spårnära skärmar och fastighetsnära åtgärder där skärmarna inte är tillräckligt. Gatorna kommer att breddas och byggas om (nya sektioner) för att anpassas till det tillkommande trafikflödet och för att öka trafiksäkerheten för bland annat gående och cyklister.

Privatpersoner FoMD

Synpunkter - Övergripande

Vi kan tyvärr konstatera att Nyköpings kommun, trots många synpunkter under tidigare genomfört samråd för detaljplan resecentrum, väljer att gå vidare med ett riktigt dåligt och illa genomtänkt detaljplaneförslag.

MKB:n är inte trovärdig

Kommunen saknar fortfarande ett trovärdigt jämförelsealternativ i miljökonsekvens-beskrivningen (MKB). Enligt Miljöbalken, MB, 6 kap 7§ punkt 4 ska MKB:n redovisa:

" .. alternativa platser, om sådana är möjliga, samt alternativa utformningar .. " I MKB:n finns ett huvudalternativ, ett jämförelsealternativ och ett nollalternativ. Nollalternativet (bussterminalen kvar vid Teaterparken) är inte ett realistiskt alternativ. Jämförelsealternativet är likt huvudalternativet och båda dessa förslag bedöms ta "märkbara negativa konsekvenser för naturvärden och den biologiska mångfalden" (citat ur MKB:n).

Kommunen behöver utreda ett bra jämförelsealternativ i ett helt annat läge i MKB:n där de samlade konsekvenserna för naturmiljön och andra värden kan vara godtagbara för att vara trovärdig och för att uppfylla gällande lagstiftning. Ett exempel är Sunlightområdet. De barriärer som finns där skulle med liknande "undergångar" eller ljusa och väderskyddade övergångar som i huvudalternativet bemästras och är alltså ett möjligt jämförelsealternativ.

Nya utredningar visar på problem - alternativt förslag saknas där problem inte tillskapas.

De genomförda utredningar som har gjorts i samband med granskning av detaljplan för resecentrum, avseende t.ex. buller, vibrationer, FUG och MKB visar att nu aktuellt förslag medför stora negativa konsekvenser. Det kan gälla alltifrån mer buller och vibrationer till en kraftigt påverkad stadsbild med storskaliga tillägg till fällning av många stora, äldre träd etc.

Alternativt förslag saknas där problem inte tillskapas eller är avsevärt mindre.

Aktuellt förslag ej trovärdigt med tanke på vad utredningarna visar

De markundersökningar som gjorts i området visar att marken kring Brunnsgatan kan vara sättningsbenägen, enligt tidigare samrådsunderlag från Sweco, sammanställt 2017-09-22, i samband med samråd av sänkning av grundvattnet.

Att genomföra buller- och vibrationsutredningar på Norra Bangårdsgatan med 1 st buss som endast framförs i 25 km/h är inte trovärdigt då vi vet att buller och vibrationer ökar med stigande hastighet och antalet fordon. Den samlade bedömningen, med 1 st buss framförd i ytterst låg hastighet, blir att "risk för vibrationsstörning från den planerade busstrafiken enligt planförslaget är liten för de boende. En förutsättning är dock att ojämnheter som t.ex. farthinder, nedsänkta brunnslöck osv i gatan undviks." (citrat sammanfattning Swecos vibrationsutredning 2018-04-05). I bullerutredningen, Sweco, PM 2017-10-02, har också endast 1 st buss trafikerat Norra Bangårdsgatan i 25 km/h. Buller ökar med antalet fordon och hastighet.

Det är inte bra att lägga busstrafik i ett bostadsområde med dessa förutsättningar och det är lätt att förstå varför.

Funktion Utformning Gestaltningsprogram, FUG, Sweco, mars 2018 visar att området påverkas kraftigt och till stora delar negativt, vilket också redovisas i MKB:n samt i behovsbedömningen.

Att t.ex. kalhugga bort befintlig kastanjeallé på Brunnsgatan för att göra bredare bilvägar tillhör 1960-talets stadsplanering. Detsamma gäller för att falla alla bokträd vid Norra Bangårdsgatan. Det överensstämmer inte med en hållbar stadsutveckling. Om nya träd planteras på helt andra platser kan de inte ersätta befintliga stora, gamla träd. Stadsmiljön förfulas.

Vi motsätter oss aktuellt detaljplaneförslag

Utöver ovanstående synpunkter kvarstår tidigare synpunkter i de delar där våra tidigare synpunkter på detaljplan för resecentrum ej har tillgodosetts, se bilaga 1. Vi hänvisar även till tidigare yttrande i samband med genomfört samråd sänkning av grundvattnet på de punkter där våra synpunkter ej har tillgodosetts, se bilaga 2.

Av ovanstående skäl motsätter vi oss detaljplaneförslaget i dess föreslagna form.

Bilaga 1

Synpunkter detaljplan Resecentrum samråd

Övergripande

Vi är sedan många år Nyköpingsbor, trivs i kommunen och delar visionerna om hållbar tillväxt, social sammanhållning, grön omställning, integrering i Stockholmsregionen och hållbar ekonomi. Nyköping är en fin stad att leva och verka i. Det är för oss som kommunmedborgare och berörda sakägare angeläget att Resecentrum är förankrat i kommunens vision och bidrar till att förverkliga den.

Vi har med intresse följt den lokala debatten om Resecentrum. Utifrån detta vill vi, inledningsvis, framföra vår tveksamhet till den föreslagna lokaliseringen av Resecentrum.

Senare i vår skrivelse framför vi vissa konkreta synpunkter på det aktuella planförslaget.

Om lokaliseringen av Resecentrum

I den debatt som följt på planförslaget har två huvudsakliga linjer i opinionen framkommit:

1. Förslaget utgör mycket stora ingrepp i värdefulla natur- och kulturvärden, samt en kraftig försämring av miljö och hälsa för boende i omgivningen.
2. Förslaget tillgodoser inte tillräckligt väl tågpendlares behov av smidig parkering och snabb övergång mellan trafiklagen.

Båda invändningarna är berättigade. Dessvärre är det omöjligt att med befintlig lokalisering tillgodose någon av dem med utan att avsevärt förvärra andra aspekter. Det går att skapa ett bilfritt resecentrum med respekt för, hälsa, livsmiljö samt befintliga natur- och kulturvärden, men med påföljande svårigheter för bilpendlare. Det går omvänt att skapa tillräckliga ytor för bilar och bussar, men att det innebär än större negativ påverkan av miljö och hälsa samt ingrepp i värdefulla natur- och kulturvärden.

Denna konflikt förvärras med de ökande resandeströmmar som blir en naturlig konsekvens av kommunens vision, som på detta område innebär att betydligt fler reser med tåg till arbete i Stockholmsområdet samt till Östergötland. Dessutom förväntas godstrafiken öka.

Det nuvarande förslaget innebär alltså att man lägger ner preliminärt 300 mnkr på ett resecentrum som till följd av sin lokalisering skadar viktiga natur-, och kulturvärden, miljö och hälsa för boende samtidigt som det redan från början inte har tillräcklig kapacitet för att tillgodose resenärernas behov. Detta är en direkt motsats till hållbar tillväxt, grön omställning och hållbar ekonomi.

Att mot bakgrund av detta låsa sig för lokalisering till befintlig järnvägsstation framstår som direkt ansvarslost, speciellt när konkreta alternativa förslag har presenterats. Den kända "Sun-light" -lösningen innebär:

- Stora, idag befintliga industriytor finns tillgängliga för detta ändamål. Det går att expandera
- Inga natur- eller kulturvärden påverkas, då befintlig industri- och parkeringsmark kan nyttas.
- Befintliga boendes miljö och hälsa påverkas väsentligt mindre.

Med detta sagt om det olämpliga i lokaliseringen enligt befintligt planförslag redovisar vi nedan de synpunkter vi har på själva förslaget.

Sammanfattning av synpunkter avseende aktuellt planförslag.

Nyköpings kommun har under många år arbetat med att planera för ett nytt resecentrum. 2008- 11-03 beslutade kommunstyrelsen att godkänna planprogram för resecentrum, ett detaljplaneförslag togs fram och samråd som skedde 2009/2010. Tanken att knyta ihop många trafikslag till en plats är en bra ide, men trots alla förarbeten framgick att förslaget var illa genomtänkt och ogenomförbart på många sätt. Nu aktuell detaljplan startade 2013 och innehåller ännu fler utredningar och material, ändå blir resultatet 2017 ogenomtänkt.

Människor som bor nära kommer att utsättas för mer buller, mer vibrationer, mer störande ljus och andra olägenheter som tillsammans skapar betydande olägenheter. Naturmiljöer med rödlistade arter, gamla och stora träd, växter och djur samt kulturhistoriskt värdefulla byggnader motsvarande byggnadsminne i riksintresset helt försvinner. Hur är det möjligt?

Är det en långsiktigt hållbar livsmiljö, förenlig med PBL 1 kap 1 §? Är det en god hushållning och att använda områden till det som de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov enligt PBL 2 kap 2§? Främjas en god livsmiljö, är det en ändamålsenlig struktur, en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder enligt PBL 2 kap 3§?

Gör om och gör bättre, inte sämre! Skapa inte resecentrums baksida med bussar och korttidsparkeringar vid Norra Bangårdsgatan! Det är onödigt, kostsamt och medför stora negativa ingrepp som förvanskar stadsbilden i Lasarettområdet, ett bostadsområde med villor från början av 1900-talet, där trädgårdsstaden stod som förebild. Det räcker med drygt 20 st busshållplatser söder om järnvägsspåren!

Ta bort bussar, bilparkeringar och en stor byggnad för väntande/ slutpunkt för ny undergång under spåren vid Norra Bangårdsgatan! Gör ett fint grönområde av det gamla koloniområdet!

Anlägg en park, en lekplats norr om järnvägen! Behåll de gamla godsmagasinen/ flytta dem så att de kan användas i det nya resecentrumet! Ge möjlighet för fler användningar av det gamla stationshuset, varför inte ha nya resecentrum här? Undvik att skada riksintressen! Bevara de gamla bokträden norr om järnvägsspåren och andra träd och växter! Ta tillvara den

miljö och den artrikedom* som finns! Bygg erforderliga skydd -mot buller, mot störande ljus, mot vibrationer och andra olägenheter, så att inte betydande olägenheter uppstår, PBL 2 kap 9§!

Följ gällande lagstiftning! Samordna planläggning och annan prövning, PBL 2 kap. 11 §!

Tjuvstarta inte med att schakta mark och fälla träd för parkeringsplatser på tidigare kolonilotter/ odlingsmark innan berörda sakägare (grannar) har hörts i frågan, bygglov har getts med startbesked och innan detaljplanen har vunnit laga kraft! Utforma nya byggnader, tillägg etc. med omsorg och anpassa dem efter stadsbilden, den mindre stadens grammatik där människor lever nära naturen och miljön. Först då är Nyköpings kommun i framkant med sin planering och sitt resecentrum.

*Det finns en rödlistad hackspett, en tidigare rödlistad duva, en rödlistad fjäril samt ett rödlistat träd enligt Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB).

Plankarta och illustrationsplan

Plankartan är juridiskt bindande, illustrationsplanen är bara ett exempel på hur det skulle kunna se ut. Det är bra att visa på möjligheterna, men tyvärr finns det inte några garantier för att det som visas på illustrationerna blir så i verkligheten. Illustrationsplanen är inte bindande.

Plankartan visar t.ex. stora grå områden norr om järnvägen för trafik för resecentrum där illustrationsplanen visar träd/ park. Anpassa plankartan efter illustrationsplanen.

Trädgårdsstaden och stadsbilden vid Lasarettområdet

Den villabebyggelse som finns norr om järnvägsspåret, i Lasarettområdet, mellan järnvägsspåren och lasarettet, byggdes vid 1900-talets början. Lasarettområdet utgör, tillsammans med delar av Östra Villastaden, det som ofta kallas trädgårdsstaden. Trädgårds-stadens ideal är boende med god livsmiljö, med trädgård till varje hus, små gator kantade av träd/ fruktträd, grönområden och småskalighet som ledord. Bebyggelsen skulle vara låg och småskalig, inga höga hus tilläts. Tanken var att varje hus skulle ha en egen trädgård för eget bruk. Det var också vanligt att kolonilotter anlades för dem som inte hade egen trädgård, vilket vi kan se spår av än idag i de gamla koloniområdet vid Norra Bangårdsgatan.

I den Fördjupade översiktsplanen, Föp, som Nyköpings kommun antog 2013 konstateras för Lasarettområdet att:

"Kompletterande bebyggelse i villastaden bör placeras så att den inte förvanskar gaturummen. Arkitekturprogram Östra Villastaden från 2001 om liknande bebyggelse kan ge råd även i denna stadsdel".

I Miljökonsekvensbeskrivningen, MKB, står:

"Viss risk kan finnas att Nyköpings resecentrums miljö får en storskalig känsla där trafikstrukturerna tillåts dominera utformningen och där mötet mellan

bangårdsområdets nya utformning blir en för storskalig kontrast mot de omgivande kvarterens småskalighet."

och vidare:

"Det är också viktigt att den nya entréhallen gestaltas så att den möter upp den befintliga bebyggelsen i skala och materialitet."

De skisser som redovisas på ny byggnad för resande som ansluter från Norra Bangårdsgatans nya anslutning visar en kubformad byggnad i glasmaterial/ genomskinliga väggar, med en högsta tillåten byggnadshöjd 10,0 meter ovan marknivå. *Det går inte med bästa vilja i världen att ens antyda att en byggnadskropp med den volymen, det materia/valet och den placeringen överensstämmer med trädgårdsstaden, området eller stadsbilden.*

I MKB:n konstateras att:

"Skalmötet mellan resecentrum och villaområdet längs gatans norra sida med sina trähus och välskötta trädgårdar kommer att bli påtaglig. Gatans rumslighet och skala kommer att minska." och lite senare skrivs att:

" Förändringen kommer att bli påtaglig . . / . . / .. svårhanterligt skalmöte med risk för stora kontraster."

Vi som bor i Lasarettområdet motsätter oss kraftigt att nya byggnader, anläggningar eller liknande uppförs i trädgårdsstadens villaområde med omgivning som inte överensstämmer med trädgårdsstadens karaktär, skala, material och funktion. Ta bort ny anslutning under järnväg till Norra Bangårdsgatan med tillhörande ny byggnad och planerad buss- och bi/parkering. Området och stadsbilden förvanskas, vilket inte får ske.

Bevara och utveckla trädgårdsstaden på trädgårdsstadens villkor istället. Plantera nya fruktträd, häckar, gaturum som rymmer både gångare, cyklister och bilar. Använd området till park, grönområde, lekplats, rekreation och motion och dra nytta av det rika blomster-, växt- och djurliv som finns enligt Nyköpings kommuns egna utredningar.

Rödlistade arter

I Miljökonsekvensbeskrivningen, (MKB) står:

"Enligt uppgifter från Nyköpings kommun har dock en rödlistad fågel (mindre hackspett) och en tidigare rödlistad fågel (turkduvan) observerats inom planområdet. En rödlistad fjäril (mindre blåvinge) samt ett rödlistat träd (skogsalm) har hittats inom området."

Hur skyddar kommunen värdefulla rödlistade arter i detaljplanen? Svar: Inte alls.

Var finns parker, grönområden och lekplatser norr om järnvägen? Hur skyddas viktiga träd?

I behovsbedömning står under värdefull/ känslig natur:

"Det finns en del stora träd inom planområdet som bör bevaras så långt som möjligt".

Var är de värdefulla träden i plankartan/ planhandlingarna?

På illustrationsplanen finns norr om järnvägen en mängd nya små träd inritade.

I plankartan finns inte en enda bestämmelse om träd, vare sig att skydda något befintligt träd eller något i plankartan som reglerar att nya träd faktiskt ska planteras. På plankartan och illustrationsplanen finns t.ex. befintliga bokträd och kastanjeträd inte kvar!

För in skyddsbestämmelser i plankartan för värdefulla träd som bokarna i hörnet Brunnsgatan/ Norra Bangårdsgatan och kastanjerna vid Brunnsgatan.

Däremot planläggs stora områden med T4, vilket enligt plankartan ska utläsas:

"Trafik resecentrum". Det kan innebära bussar, bilparkering, cykelparkering över hela det markområde som avgränsas med användningsgräns, d.v.s. mycket större ytor än illustrationsplanen ger sken av kan bli parkering för t.ex. bilar.

Norr om järnvägen saknas helt lekplatser! Inte en enda park eller lekplats finns enligt plankartans bestämmelser inritad norr om järnvägen. Hur kan det komma sig när illustrationen samtidigt visar grönområden som av boende förväxlas med parker, gräsmattor och trädgångar/ trädalléer? Törs kommunen inte illustrera alla de hårdgjorda, plana ytor som det talas om i miljökonsekvensbeskrivningen som medför sämre miljö och att dagvattnet måste göras nytt eftersom alla nya hårdgjorda ytor inte kan ta hand om regnvatten etc.?

Ta bort T4 norr om järnvägen vid Norra Bangårdsgatan och ersätt den med grönområde/ park/ lekplats istället! För in parker, grönområden och lekplatser norr om järnvägen enligt PBL 2 kap 7§.

Enligt Nyköpings kommuns, MKB, ska "förlusten av de örtrika grusmarkerna med höga naturvärden kompenseras" i planförslaget genom att:

".. bl.a. nyskapande av liknande habitat på fler lämpliga platser inom planområdet samt genom att flytta det översta mineraljordlagret från bangården till kompensationsområden. För att kompensera för de negativa konsekvenserna som intrånget medför för den rödlistade mindre blåvingen bör lämpliga örter planteras. För dessa nyskapade habitat behöver långsiktiga skötselplaner utarbetas." och vidare:

" Genom plantering av blommande bär och buskar som rönn, oxel, fågelbär, hägg och spetshagtor kan områdets värde för fåglar och insekter öka".

Var sker det?

I verkligheten har det inneburit att Jernhusen, utan att söka bygglov/marklov, helt olagligt i december 2016 har börjat fälla träd, schakta bort jordlager och

fylla med stenkross för att förbereda för parkering. Hur är det möjligt? Marken behöver snarast återställas.

Ange PARK som användningsområde istället för T4, TRAFIK och anlägg en lekplats med möjligheter för motion norr om järnvägen.

Följ den upprättade MKB:ns anvisningar och upprätta habitat enligt ovan. Säkerställ att de ges utrymme och finns med i plankartan på lämplig plats. Lägg till skyddsbestämmelser i plankartan för befintliga bokträd, kastanjer etc. och lägg också till planbestämmelser om nya träd, växter etc.

Trädalléer även i plankartan

Enligt byggnadsminnesutredningen som Sörmlands museum har genomfört 2012 för stationsområdet har det tidigare funnits en trädallé vid Stationsområdet. Tanken att förse nya gator/ gång- och cykelstråk med träd på båda sidor är bra, men den blir ändå bättre om den genomförs på riktigt och inte bara i illustrationsplanen utan även i plankartan.

För in "allé" under utformning av allmänna platser i plankartan och skriv ut det på flera gator/ stråk.

Norra Bangårdsgatan - trafiksäker?

"Norra Bangårdsgatan behåller i stort sin nuvarande bredd men kompletteras med ett gång- och cykelstråk i öst-västlig riktning" enligt planbeskrivningen. Samtidigt står i nästa mening: "Norra Bangårdsgatan kommer att utgöra primär funktion för att hämta och lämna vid resecentrum. Den medger också möjlighet till att förlägga ersättningstrafik och eventuell framtida busskytteltrafik norr om spåret." Enligt plankartan och illustrationsplanen avses området användas för bussar och en ny in- och utfart mot Brunngatan öppnas. *Är det en lämpligt belägen in- och utfart? Är den trafiksäker?* En gångbana finns utritad på illustrationskartan närmast befintliga villor och i planbeskrivningen nämns att:

"Träd och häckplanteringar bidrar till att skapa en gatukaraktär som samspelar med villakvarteren och dess gaturum."

Om Norra Brunngatan ska vara trafiksäker för alla dessa olika vägtrafikanter så betyder det att *Norra Bangårdsgatan behöver breddas avsevärt jämfört med idag*. Eftersom breddningen knappast kan ske mot befintliga villatomter, så sker breddningen mot söder, mot nuvarande kolonilotter med trädridå. Det innebär att den växt- och trädridå som finns där idag kommer att försvinna, och ersättas med en ny träd- och häckplantering?

Inget skydd finns i plankartan inritat för att skilja befintligt bostadsområde från de buller- ljus- och andra olägenheter som kommer att uppkomma vid anläggandet av det nya T4-Trafik resecentrum vid Norra Bangårdsgatan, varför *betydande olägenhet, PBL 2kap 9§ tyvärr uppstår*.

Bredda inte Norra Bangårdsgatan! Låt cyklar, gångare och bilister samsas utan att gatan behöver breddas. Ta bort ny in- och utfart mellan Norra Bangårdsgatan och Brunnsgatan.

Lägg till skyddsbestämmelser i plankartan för befintlig växt- och trädridå eller planbestämmelser om nya träd/ trädallé och t.ex. skyddande bullerplank mellan Norra Bangårdsgatan och tänkta parkeringsplatser etc.

Instabila markförhållanden, speciellt känslig geologi

I Nyköpings kommuns behovsbedömning från 2014-01-31, reviderad 2016-06-10, framgår under punkten "Mark, Geologi och jordarter":

" De geologiska och hydrologiska beskaftenheten är speciellt känslig, instabila markförhållanden . . / . / .. " Vi som bor norr om järnvägen, i Lasarettområdet, kan berätta att den mark som våra hus står på lätt vibrerar när tunga fordon frekvent trafikerar Blommenhovsvägen eller Norra Bangårdsgatan. Har kommunen undersökt hur våra fastigheter kommer att påverkas av att tunga fordon, som t.ex. bussar, kommer att trafikera Norra Bangårdsgatan med angörande vägar? Kommer våra hus att skaka ännu mer? Vem betalar för skador som uppkommer? Vad tänker kommunen vidta för åtgärder för att våra fastigheter inte utsätts för vibrationer? *Kommer ni att stabilisera marken eller göra andra åtgärder, och i så/all när i projektet?* De behöver göras omgående, innan andra arbeten påbörjas med tunga fordon i området.

Utför erforderliga mätningar och utredningar snarast. Genomför erforderliga skyddsåtgärder innan resecentrum påbörjas. Inför bindande skyddsbestämmelser i planen som skyddar befintliga äldre bostadsområden mot betydande olägenheter. Följ PBL 4 kap.12§.

Säkerhet farligt gods/ olycka-skydd saknas mot Norra Bangårdsgatan!

Av planhandlingarna framgår att farligt gods transporteras på befintligjárnväg. Prognosen för framtiden är att järnvägstrafiken växer, troligen även mängden farligt gods. Olika riskavstånd nämns, det säkraste är 50 m från spårmit. För att förhindra att olyckor sker där människors liv och hälsa riskeras, föreslås därför att en extra perrong, söder om järnvägsspåren anläggs.

Den södra perrongen kommer att skydda resecentrum med trafikanter vid en ev. urspårning.

Varför saknas liknande skydd norr om järnvägen? Boende vid Norra Bangårdsgatan redovisas ha drygt 50 m till järnvägsmit. I förslaget föreslås bussar, bil- och cykelparkeringar här, helt oskyddade? Gör skydd norr om järnvägen.

Buller

I behovsbedömningen står:

"Trafikbuller är ett problem idag för boende i kringområdet. Viktigt att utreda vidare i MKB och planarbetet."

En bullerutredning har sedan utförts, och i MKB:n samt i planbeskrivningen framgår huvuddragen. Bullerkartorna visar tänkt buller utifrån nuläget respektive om förslaget genomförs. Eftersom bullret kommer från flera olika

håll samtidigt, så kan det innebära att "tysta sidor" blir svårare att uppnå i fasad och även utomhus.

Hur ska vi kunna vistas utomhus? Hur ska våra hus skyddas på ett varsamt sätt? Av kartorna framgår att endast buller från resecentrum/Brunnsgatan har tagits med, inte t.ex. buller från Blommenhovsvägen, som också påverkar området.

Buller behöver tas om hand direkt vid bullerkällan. Det som inte heller framgår är vem som åtgärdar/betalar, ser till att det blir gjort och när i tid de fastighetsägare som drabbas får skyddsåtgärder utförda.

Utför kompletterande bullermätningar och genomför störningsskyddsåtgärder innan arbetet med resecentrum påbörjas. Inför bindande skyddsbestämmelser i planen som skyddar befintliga äldre bostadsområden mot betydande olägenheter. Följ PBL 4 kap 12 § och 8 kap. 4 -5§§.

Miljökonsekvensbeskrivningen -redovisas hur skadliga verkningar minskas eller undviks? Föreslås alternativa platser?

I Miljökonsekvensbeskrivningen redovisas tre alternativ; nollalternativet (nuläget), tidigare planförslag samt nu aktuellt planförslag. Om en ny knutpunkt för resande ska göras i Nyköping så är nollalternativet orealistiskt. Det tidigare planförslaget (från 2009/2010) dömdes ut, och dess konsekvenser markeras med rött och framställs numera som väldigt dåliga i nu aktuell MKB. I det perspektivet, med dessa två som jämförelse, framstår det nya planförslaget som bättre än vad det egentligen är.

Att jämföra något väldigt dåligt med något dåligt kan bara ge ett svar -istället för att se hur det kan göras på ett bra sätt? MKB:ns jämförelse-alternativ är inga egentliga alternativ. Vi tror att bussarna ryms bland de drygt 20 st illustrerade busshållplatserna söder om järnvägsspåren. Vi vill se alternativa lösningar enligt MB 6 kap 7 § för de buss- och bilparkeringarna som nu redovisas vid Norra Bangårdsgatan.

Stationshuset med tillhörande byggnader

Dagens stationshus har av Sörmlands museum i rapport beskrivits som ett mästerverk för sin tid, med tidstypiska material, detaljer och formspråk. Stationshuset föreslås bli byggnadsminne i rapporten, tillsammans med tillhörande godsmagasin etc. Byggnaderna ingår i riksintresseområde för kulturmiljövård.

Nyköpings kommun väljer att inte låta stationshuset med tillhörande byggnader bli byggnadsminne därför att kommunen inte klarar av att både skydda de äldre byggnaderna och göra ett nytt resecentrum. Det visar ett sätt att hantera stadsbyggnadsfrågor som var vanligt i Sverige på 1960-talet och som tyvärr fick till följd att många äldre hus revs.

Det är väldigt tråkigt att kommunen på allvar år 2017 föreslår rivning av äldre bebyggelse istället för att anpassa resecentrum till befintlig miljö. Byggnader som rivs skulle kunna flyttas istället? Ges en ny plats?

För att en byggnad ska ha goda möjligheter att bevaras, krävs att de används på ett bra sätt. Stationshuset har förlorat sin resebutik för tågresor. Lokalen är fortfarande, efter flera år, outhyrd. När nytt resecentrum byggs och omlokaliseras är det inte troligt att järnvägscafféet, som finns i stationshuset överlever, det behöver i så fall flytta in i nya resecentrums byggnader. Så, vad ska stationshuset användas till? Enligt plankartan endast "C1, Centrum-verksamhet, d.v.s. handel, samlingslokal, service och dylikt." Det räcker inte. Jämför med vad nya resecentrumbyggnader ges för användningsbestämmelser: "C1, K1, S1 ". Hur hanteras befintliga bostäder på stationens övervåning? De saknas helt i den nya planen.

Ge stationshuset fler användningsområden än enbart C1 i planbestämmelserna. Har kommunen funderat på möjligheten att låta stationshuset vara en del av nytt resecentrum istället? Låt stationshuset vara nya resecentrum och behåll godsmagasinen!

Våga tänka om! Det är lättare att ändra fel nu än senare i processen. Gör om-gör bättre!

Bilaga 2

Samrådsyttrande sänkning grundvatten

Formalia

Brister myndighetsutövning vid samråd

Synpunkter på samrådshandlingar ska registreras/ diarieföras i kommunens diarieföringsystem. Offentlighetsprincipen råder för handlingar som skickas till myndighet i Sverige. Inget av det kan med säkerhet garanteras när Sweco står som mottagare för synpunkter vid samråd.

Det brister i myndighetsutövning när kommunen köper upp Sweco som konsult även för handläggning/myndighetsutövning. Vi lämnar synpunkter skriftligt till kommunen för att säkerställa att handlingar diarieförs korrekt och förutsätter att alla samrådsyttranden samt övriga handlingar handläggs på ett korrekt och rättssäkert sätt.

Brister samråd utan MKB

Samrådet genomförs innan en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, har tagits fram som avser grundvattensänkning trots att det av samrådshandlingarna tydligt framgår att åtgärden medför betydande miljöpåverkan och kräver MKB enligt Miljöbalken, MB 6 kap.

Då sänkning av grundvatten enligt Miljöbalken, MB 11 kap. för vattenverksamhet är tillståndspliktig framgår även av MB 11: 6 :

"En vattenverksamhet får bedrivas endast om dess fördelar för allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna för skadorna och olägenheterna av den. "

och vidare i MB 11 :7:

"En vattenverksamhet skall utföras så att den inte försvårar annan verksamhet som i framtiden kan antas beröra samma vattentillgång och som främjar allmänna eller enskilda ändamål av vikt. "

I aktuellt samrådsunderlag kan vi tyvärr inte se att ovanstående lagrum efterlevs.

Utskickade handlingar

Grundvattensänkning planeras på sättningsbenägen mark

I samrådsunderlag som Sweco har sammanställt 2017-09-22 framgår på sid 22:

"Kring Brunngatan finns relativt djupa finsediment i form av silt och lera, i områden med sådana jordar kan marken vara sättnings benägen. Storleken av eventuella sättningar beror av storleken på avsänkningen, viktmässig belastning på markytan samt sedimentens mäktighet och konsolideringsgrad. "

"Utförd byggnadsinventering visar att det i detta område finns byggnader, inte minst kring idrottsplatsen, som har en potentiellt grundvattenberoende grundläggning. Järnvägen ska vara i bruk under ombyggnationen av Brunngatan, ett spår i taget, och det är id etta skede inte klarlagt huruvida spåranläggningen har en grundvattenberoende grundläggning. Det kan också finnas andra sättningskänsliga fundament och objekt i området som skulle kunna påverkas av en grundvattensänkning".

Vi finner det anmärkningsvärt att otillräckliga handlingar skickas ut för samråd. Hur ska vi kunna ta ställning till ett bristfälligt material? Av materialet framgår att risker för t.ex. sättningar i marken finns. Kommunen förespråkar en lösning som kan medföra direkta och indirekta skador på byggnader, natur och miljö. Som markägare och boende i området måste vi därför motsätta oss förslaget i dess nuvarande utförande och istället önskar vi att fler utredningar görs, inklusive en MKB avseende grundvattensänkning som även ska behandla andra alternativ än en grundvattensänkning.

Osäkra konsekvenser grundvattensänkning

Undermåligt material leder till osäkra slutsatser och allmänt vaga standardfraser i samrådsmaterialet. MKB behöver visa hur just vår aktuella natur och miljö kan komma att påverkas. Vilka andra alternativ finns? Kan spåren höjas istället för att t.ex. Brunngatan sänks? Utred olika alternativ. Skydda värdefull natur som t.ex. värdefulla träd. Utred kostnader för olika alternativ. Vilka miljövinster skulle de ge?

Hur påverkas t.ex. bokträden och kastanjerna närmast järnvägsbron? (Deras rötter är troligen lika djupa under jord som träden är stora ovan jord).

Vem åtgärdar eventuella skador/ träd som dör? Vad gör kommunen? Kommer t.ex. kommunen att rycka ut med vattentankar dagligen under två års tid om det behövs?

Vad händer om det blir sättningar i marken?

Vad händer om ett hus sätter sig på en tomt? Vem betalar, vem åtgärdar och vem är ansvarig? Nödtelefonnummer? Hur snabbt kan hjälp erbjudas?

Sammanfattning

Utredningar som saknas

- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt MB 6 kap. Hur området kommer att påverkas och vilka olika alternativ som finns till att sänka grundvattennivån är inte beskrivet.
- Värdefull natur och miljö behöver skyddas. Var är kommunens ekologiska medvetenhet?
- Utred andra alternativ som är bättre ur miljösynpunkt (görs vanligen i en MKB).

Våra slutsatser

- Avvakta ny detaljplan resecentrum. Det detaljplaneförslag som var ute på samråd fick kraftig kritik och väldigt många synpunkter och behöver bearbetas kraftigt. Bearbetat förslag kan innebära att grundvattensänkningen påverkas.
- Gör en ny utredning om grundvattensänkning därefter om det fortfarande bedöms aktuellt med bättre handlingar som t.ex. en utförlig MKB, hur värdefull natur och byggnader skyddas etc. Utred olika alternativ.
- Välj det alternativ som sammantaget påverkar natur, miljö och människor minst.

Av ovanstående skäl motsätter vi oss en sänkning av grundvattnet i dess föreslagna form.

Bemötande:

Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har analyserats, prövats och samråtts kring i ett flertal steg, bland annat i samband med järnvägsutredningen, Nyköpings fördjupade översiktsplan för tätorten 2006 och 2013. Tidigare alternativ har bedömts bland annat utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet och möjligheter till vidare stadsutveckling. Ett resecentrum är en funktion som primärt kopplar samman tåg, buss, gång, cykel och fordonstrafik och som är centralt placerat och lättillgängligt för så många som möjligt. Analysens slutsatser är att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgratan då alternativet har högst måluppfyllnad.

Ett jämförelsealternativ i en miljökonsekvensbeskrivning som tas fram i samband med detaljplaneläggning ska vara ett rimligt alternativt scenario för utvecklingen av planområdet; detsamma område kring nuvarande stationsbyggnad och spåren. Inför arbetet med detaljplan för resecentrum har många olika lokaliseringar (tyngdpunkter inom planområdet) och utformningar studerats. För att jämförelsealternativet ska bli så rimligt som möjligt har därför det tidigare framarbetade förslaget till detaljplan från år 2014 valts i samråd med Länsstyrelsen.

Ett av projektmålen för Nyköpings resecentrum är goda förbindelser mellan trafikslag med en bytestid på maximalt 3 minuter (exkl byte till/från bil) och utformningen av Nyköpings resecentrum lever upp till detta mål.

Byggnadet av Nyköpings resecentrum påverkar stadsbilden då området får nytt innehåll och nya byggnader tillkommer. Karaktären på området varierar idag och stora delar av området utgör ett håll stadsbilden. Byggnadet av Nyköpings resecentrum bedöms medföra både positiva som negativa konsekvenser för stadsbilden. Kopplingen mot omgivande staden, den förbättrade tillgängligheten och orienterbarheten utgör märkbart positiva konsekvenser. Förlusten av grönstruktur och resecentrums kontrastverkan mot omgivningen, mot bland annat den äldre villastaden, bedöms som en negativ konsekvens. Skada på områdets kulturmiljö uppstår främst i och med att byggnadet av Nyköpings resecentrum innebär rivning av gamla byggnader och anläggningsdelar som vittnar om den forna tidens användning av området. Kommunen har vidtagit åtgärder för att minska den negativa påverkan på kulturmiljön genom att möjliggöra för att delar av godsmagasinet bevaras och återanvänds inom området, att ny bebyggelse håller skala och materialitet som förekommer i delar av området.

Nyköpings kommun vidhåller att funktioner för Nyköpings resecentrum behövs på norra sidan spår för att samtliga funktioner som behövs ska få plats. Ett resecentrum är en knutpunkt där många människor vistas och rör sig. Nyköpings resecentrum ska vara tillgängligt och välkomnande från samtliga håll och därför inte ha en tydlig fram- och baksida. Den planerade passagen under järnvägen och även den norra entrébyggnaden anses därför som nödvändig för att skapa tillgängligheten till resecentrum från flera håll och för att skapa en attraktiv knutpunkt. Karaktären på Norra Bangårdsgatan kommer att förändras i och med byggnadet av Nyköpings resecentrum och gatan kommer, liksom Brunnsgatan och Södra Bangårdsgatan att byggas om och breddas för att anpassas till det tillkommande trafikflödet och för att öka trafiksäkerheten för bland annat gående och cyklister. Breddningen av Norra Bangårdsgatan sker mot spårområdet och förslag på ny sektion kan studeras i Funktions-, utformnings-, och gestaltungsprogrammet (FUG) på sidan 95.

Området är utsatt för buller idag från fordons- samt spårtrafik. Till följd av Nyköpings resecentrum och tillkommande trafikrörelser så kommer bullerskyddsåtgärder att genomföras både i form av spårnära skärmar och där

det inte räcker som åtgärd planeras även fastighetsnära åtgärder. Fastighetsnära åtgärder utförs av Nyköpings kommun och kommer att göras som ett av de inledande arbetena inför byggnation. Vibrationer från väg eller spårtrafik bedöms inte leda till störning för närboende.

När Brunnsgatan byggs om och de tillkommande passagerna under spåren ska byggas kommer grundvattennivån tillfälligt att sänkas. Arbetet kräver tillstånd från Mark- och miljödomstolen och den eventuella påverkan som arbetet kan innebära såsom sättningar i närliggande bebyggelse studeras och utreds inom ramen för den tillståndsprocessen. Risken för sättningar till följd av grundvattensänkningen bedöms som små men mätningar och uppföljning kommer göras genom hela processen för att säkerställa att inte sättningar sker.

Vad gäller påverkan under byggtid så prövas hänsyn till befintlig bebyggelse i kommande bygglov. I en kontrollplan ska de skyddsåtgärder som behöver vidtas beskrivas avseende bland annat buller, vibrationer, damning och marksättningar och en certifierad sakkunnig är ansvarig för uppföljning.

Genomförandet av Nyköpings resecentrum påverkar befintliga naturvärden, det är ett faktum och är olyckligt. Ett nyplanterat träd kan mycket riktigt på kort sikt inte ersätta de värden som ett uppvuxet gammalt träd har men projektet har höga ambitioner om att kompensera förlorade värden så gott det går. Krav har ställts i detaljplanen på plantering av växtlighet i form av träd eller annan grönska för ett antal miljöer.

Privatpersoner ToMW

Vi motsätter oss det justerade förslaget till detaljplan för Nyköpings resecentrum.

Vi anser inte att kommunen tagit hänsyn till våra synpunkter lämnade i *Synpunkter detaljplan Resecentrum samråd 170212, vg se bilaga 1.*

Ett resecentrum med tillhörande buss-och biltrafik längs Norra Bangårdsgatan enligt nuvarande förslag, skulle medföra en betydande olägenhet och fara för människors hälsa och säkerhet för oss i form av buller, avgaser samt ett ständigt ljus från det upplysta resecentrum, vilket strider mot PBL 2 kap. 9§.

Sweco genomförde buller-och vibrationsutredningar på Norra Bangårdsgatan med 1 st buss som endast framförs i 25 km/h. Detta är inte trovärdigt, då buller och vibrationer ökar med stigande hastighet och antalet fordon.

MKB ej trovärdig!

Som tidigare har framförts saknar kommunen fortfarande ett trovärdigt jämförelsealternativ. I MKB:n finns ett huvudalternativ, ett jämförelsealternativ och ett nollalternativ.

Nollalternativet är inte rimligt då man vill knyta ihop buss och tåg. Jämförelsealternativet är alltför likt huvudalternativet. Kommunen har inte på ett trovärdigt sätt utrett lokaliseringen till Sunlightområdet.

Brunnsgatan

Vi anser det helt orimligt att sänka och bredda Brunnsgatan med tanke på de geologiska och hydrologiska förutsättningar som finns. Enligt dokument på kommunens hemsida som vi tagit del av föreligger stora osäkerheter vad gäller ev påverkan på grundvattennivån samt jordskredsrisik vid Nyköpingsån. Vi anser det heller inte vara ekonomiskt försvarbart med detta riskabla ingrepp.

Sammanfattningsvis motsätter vi oss det justerade förslaget till detaljplan för Nyköpings resecentrum. Vi kräver att kommunen på ett trovärdigt sätt utreder Sunlightområdet som ett jämförelsealternativ vad gäller placeringen av resecentrum.

Bilaga 1

Synpunkter detaljplan Resecentrum samråd

I egenskap av sakägare då vi bor i fastigheten Filen 3, vill vi härmed lämna våra synpunkter på kommunens detaljplan för Resecentrum som nu är ute för samråd.

Ett resecentrum med tillhörande buss- och biltrafik längs Norra Bangårdsgatan enligt nuvarande förslag, skulle medföra en betydande olägenhet och fara för människors hälsa och säkerhet för oss i form av buller, avgaser samt ett ständigt ljus från det upplysta resecentrum, vilket strider mot PBL 2 kap. 9§.

Vi kräver att man utför kompletterade bullermätningar samt genomför störningsskyddsåtgärder innan arbetet med resecentrum påbörjas, enligt PBL 4 kap. 14§. Byggprocessen i sig kommer att medföra betydande olägenhet i form av mycket höga bullernivåer från tunga maskiner. Vi anser att bindande skyddsåtgärder skall införas i planen som skyddar befintliga äldre bostadsområden mot betydande olägenheter. Följ PBL 4 kap 12 §punkt 2 och PBL 8 kap. 4-5§§.

Vi kräver att bullret från ett blivande resecentrum kapslas in. Det har hittills enbart varit tal om bullerskyddande åtgärder av drabbade hus. Vi anser att vi måste kunna vistas i våra trädgårdar utan att störas av bullret. Det är helt orimligt att behöva söka skydd inomhus för värja sig från buller.

Vi anser att MKB måste kompletteras med alternativet att förlägga resecentrum/parkeringsplatser till Sunlightområdet.

Enligt Miljökonsekvensbeskrivningen, MKB, till detaljplaneförslag för Resecentrum står i samrådshandlingarna att rödlistade arter finns inom området. Där står också att de blomrika grusmarkema har en relativt stor biologisk mångfald, det finns gott om pollinatörer, ett varmt mikroklimat och att odlingslotter och gräsytor utgör mötesplatser och rekreationsplatser.

Vi anser att förslaget med resecentrum strider mot PBL 8 kap. 9 och 12§§ då tomtens naturförutsättningar inte tas tillvara utan skövlas, och att det uppstår betydande olägenhet för omgivningen. Marklov ska inte ges för åtgärd som medför störningar eller betydande olägenheter för omgivningen, PBL 8 kap. 12§.

I detaljplanen ska motstående intressen och planens konsekvenser redovisas. Av redovisningen ska framgå vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägarna och andra berörda, PBL 4 kap. 33§. Vi anser inte att dessa konsekvenser är tillräckligt redovisade.

Om bygglov ges för ändrad användning av mark till resecentrum med parkeringsplatser och bussterminal, så kräver vi att kommunen villkorar lovet så att åtgärder som förebygger olägenheter från omgivningsbuller har vidtagits innan arbetet påbörjas, enligt PBL 4 kap. 14§. Vi kräver också att PBL 8 kap. 4 och 5 §§ samt PBL 8 kap 1 och 3§§ följs.

"De geologiska och hydrologiska beskaftenheten är speciellt känslig, instabila markförhållanden," enligt MKB för området. Vi som bor här vet att när tunga fordon trafikerar t.ex. N. Bangårdsgatan så vibrerar våra hus, som kan få skador. Enligt PBL 2 kap 5 § ska vid planläggning och i ärenden om bygglov människors hälsa och säkerhet, möjligheterna att förebygga luftföroreningar samt bullerstörningar etc. beaktas. Vi anser inte att så skett. Enligt PBL 2 kap. 9 § får inte den avsedda användningen medföra sådan påverkan på omgivningen eller för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

Vi anser att det är helt orimligt att sänka och bredda Brunnsgatan med tanke på de geologiska och hydrologiska förutsättningar som finns. Enligt dokument på kommunens hemsida som vi tagit del av föreligger stora osäkerheter vad gäller ev påverkan på grundvattennivån samt jordskredsrisik vid Nyköpingsån. Vi anser det inte vara ekonomiskt försvarbart med detta ingrepp.

Vi anser att man borde flytta parkeringsplatserna till Sunlightområdet alternativt till gräsytan mellan Folkungavallen och psykiatriska kliniken. I stället anläggs park och grönområde på fastigheten Väster I :43, enligt PBL 2 kap 7 och 9§.

Om resecentrum ändå anläggs enligt nuvarande plan, anser vi att den allébeklädda gång- och cykelbanan på södra sidan av Norra Bangårdsgatan istället skall förläggas till norra sidan av Norra Bangårdsgatan. På så sätt skulle villaträdgårdarna få ett visst skydd mot bullret från resecentrum.

I december 1981 gav byggnadsnämnden i Nyköpings kommun ut ett informationshäfte (se bilaga I) om lasarettområdet. Där förklarar man hur miljön kan behållas genom att belysa de värden och förutsättningar man har att ta hänsyn till vid byggande i Lasarettområdet. Hur kan det komma sig att

man 36 år senare inte längre är benägen att visa denna hänsyn till ett snart 100 år gammalt bostadsområde.

Bemötande:

Norra Bangårdsgatan, liksom Södra Bangårdsgatan och Brunngatan kommer att byggas om (breddas och nya sektioner) för att anpassas till det tillkommande trafikflödet och för att öka trafiksäkerheten för bland annat gående och cyklister. Norra Bangårdsgatan kommer exempelvis att förses med separerad gång- och cykelbana som ökar trafiksäkerheten för gående och cyklister längs gatan. Förslaget på sektion innebär att fordonstrafiken kommer längre ifrån befintligas fastigheter jämfört med nuläget.

För att kunna studera skillnaden mellan dagens sektion och framtida, se Funktions-, - utformnings-, - och gestaltningsprogrammet (FUG) sida 95.

Den ökade trafikeringen som Nyköpings resecentrum innebär både på spår och på gatorna inom planområdet innebär att bullerskyddsåtgärder behöver vidtas både i form av spårnära skärmar och på fastighetsnivå i form av fasad- och i vissa fall ventilationsåtgärder och lokala bullerskydd vid uteplatser. Trafikbullerutredningen som ligger till grund för detaljplanen redovisar i bilaga 14 vilka fastigheter som kommer erbjudas skyddsåtgärder på fastighetsnivå.

Avseende vibrationer från spår så bedömer Trafikverket att riktvärden för vibrationer ska innehållas för både persontåg och godståg eftersom de nya spåren inte kommer att förläggas närmare bostadshus jämfört med befintliga spår och baserat på överslagsberäkningar utifrån uppmätta vibrationsnivåer på befintligt spår. Detta avser Trafikverket studera närmare under kommande detaljprojektering.

Kommunen bedömer inte att betydande olägenhet uppstår när anläggningen är färdig i och med att nödvändiga ombyggnationer av gator och bullerskyddsåtgärder som ska vidtas. Vad gäller påverkan under byggtid så prövas hänsyn till befintlig bebyggelse i kommande bygglov. I en kontrollplan behöver kommunen och Trafikverket beskriva nödvändiga skyddsåtgärder som kan behöva vidtas avseende bland annat buller, vibrationer, damning och marksättningar och en certifierad sakkunnig är ansvarig för uppföljning. I miljökonsekvensbeskrivningen ska man presentera ett jämförelsealternativ som ska vara ett rimligt alternativt scenario för utveckling av samma område som planen berör, det vill säga området kring nuvarande stationsbyggnad och spåren. Inför arbetet med detaljplan för resecentrum har många olika lokaliseringar och utformningar studerats. För att jämförelsealternativet ska bli så rimligt som möjligt har därför det tidigare framarbetade förslaget till detaljplan från år 2014 valts i samråd med Länsstyrelsen.

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

i staden mellan Lasarettet – Torget – Hamnen har varit en viktig del för att utveckla staden. Därför har tyngdpunkten av funktionerna i Nyköpings resecentrum kopplats mot Brunnsgatan. Ett resecentrum med fokus vid industriområdet Sunlight/Norra Högbrunn skulle skapa möjligheter att utnyttja det nedlagda industriområdet för en effektiv bussterminal. TGOJ-banan som barriär och utan tydlig passage mot centrum har bidragit till att alternativet tidigare har avskrivits som intressant att jobba vidare med. Lösningen får dessutom en förskjutning för långt åt väster för att vara tillgängligt den stora massan, men också för fotgängare och cyklister. Dessutom får kollektivtrafiken mycket krokiga färdvägar. Arbetet med Nyköpings resecentrum har skett i flera steg och samrått vid ett flertal tillfällen och slutsatsen är att placeringen av Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan har högst måluppfyllnad.

För att kunna utveckla kollektivtrafiken i kommunen och hela regionen behöver Brunnsgatan byggas om. Brunnsgatan byggs också om för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gående- och cyklister. När Brunnsgatan byggs om kommer grundvattennivån tillfälligt att sänkas. För att sänka grundvattnet krävs tillstånd från Mark- och miljödomstolen. Den påverkan som arbetet med att sänka grundvattnet kan innebära såsom sättningar studeras och utreds i arbetet med att ta fram en tillståndsansökan. Risken för sättningar till följd av grundvattensänkningen bedöms dock som liten.

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

Till följd av Nyköpings resecentrum så kommer bullerskyddsåtgärder att genomföras både i form av spårnära skärmar och där det inte räcker som åtgärd planeras även fastighetsnära åtgärder vilket kan innebära åtgärder för att bullerskydda uteplatser. Fastighetsnära åtgärder utförs av Nyköpings kommun och kommer att göras som ett av de inledande arbetena inför byggnation. Ni kommer att få mer information och bli kontaktade i god tid före planerad åtgärd. I Bilaga 14 till trafikbullerutredningen finns en sammanställning över förslag till åtgärder på fastighetsnivå.

Hänsyn till och påverkan på befintlig bebyggelse under byggtid prövas i kommande bygglov. I en kontrollplan behöver Nyköpings kommun och Trafikverket beskriva nödvändiga skyddsåtgärder som kan behöva vidtas

avseende bland annat buller, vibrationer, damning och marksättningar och en certifierad sakkunnig är ansvarig för uppföljning.

Planbeskrivningen har under genomförandekapitlet förtydligats avseende planens konsekvenser för fastighetsägare.

Nyköpings kommun vidhåller att funktioner för Nyköpings resecentrum behövs på norra sidan spår (inom Väster 1:43) för att samtliga funktioner som behövs ska få plats.

Synpunkt om placering av gång- och cykelbana till norra sidan av Norra Bangårdsgatan tillgodosågs inför granskningen av planförslaget.

Karaktären på Norra Bangårdsgatan kommer att förändras i och med byggandet av Nyköpings resecentrum i och med att den breddas och byggs om och också får både entrébyggnad och andra funktioner kopplade till resecentrum längs ena sidan. Karaktären på resecentrumområdet är skiftande idag där stora delar också utgör ett hål i stadsbilden. Informationshäftet som hänvisas till beskriver karaktären och vad man behöver ta hänsyn till vid förändring av de äldre husen. Lummigheten med trädplanterade gator är karaktäristiskt med en avgränsning mot gatan som är vanlig med häck eller staket. Den beskriver att man i största möjliga mån bör behålla ursprungliga byggnadsdelar där så är möjligt eller om utbyte är nödvändigt göra det likt det gamla och att använda sig av ursprungliga material och färgnyanser. I arbetet med bullerskyddsåtgärder på fastighetsnivå kommer sakkunnig i kulturmiljövården att bistå med sakkunskap så bulleråtgärderna blir lämpliga sett till byggnadernas karaktär. Förslaget påverkar inte avgränsning mellan bostadsgårdar och gata och i den nya sektionen för Norra Bangårdsgatan finns krav på trädplantering för att tillföra grönska i gaturummet.

Privatperson JM

Synpunkter:

Jag tog i skrivelse till er 2017-02-17 upp ett antal trafikfrågor i anslutning till de då presenterade planerna för Resecentrum.

Jag pekade bl.a. på risken för blockeringar mm vid de tre närbelägna korsningarna på Brunnsгатan vid Blommenhovsvägen och Norra respektive Södra Bangårdsgatan. Speciellt pekade jag på risken för stopp vid halt väglag i branta lutningar. Enligt kraven i VGU 2015 bör vilplan vid korsningar understiga längslutningen 2,5 % men ska i varje fall inte överstiga 3,5 %. Med den utformning och trafikbelastning som kan förväntas kommer köerna vid rödlysstopp vid Brunnsгатans anslutning till Resecentrum att bli så långa att start måste ske i lutningar på 5 % i stället för de 2,5 % som VGU anger. Enligt uppgift vid samrådsmötet i maj kommer lutningen enligt senaste förslaget uppgå till hela 6 %. Motsvarande problem kan förväntas för söderifrån kommande trafik till cirkulationsplatsen vid Gullans kiosk. Vad har kommunen

för plan för att förhindra att blockering uppstår vid halt väglag när lutningen så kraftigt överstiger vad som erfarenhetsmässigt är möjligt? Något svar har jag inte kunnat finna i samrådshandlingarna! Eftersom man i detaljplanen låser Brunnsgratan lutningar måste denna fråga behandlas i detta planeringskede.

Jag tog också upp frågan om den tillfälliga avstängningen av Brunnsgratan och hur trafikavvecklingen då skulle komma att ske. Något svar på detta har jag inte heller kunna finna i samrådshandlingarna. Däremot har jag efter samrådsmötet fått ta del av Rambölls slutrapport 2018-04-12 *Trafiksystemets funktion och behov*. I den finns på sid. 48 redovisat hur trafiken kommer att förändras när Brunnsgratan stängs av och vilka hastighetsnedsättningar som kan förväntas på det övriga vägnätet. Som väntat kommer Västra infarten och E 4 mellan Kungsladugårds och Hållets trafikplatser få kraftigt utökad trafik – ca 8 500 f/dygn. Stenbrovägens trafik kommer att öka med ca 2 000 f/dygn och Lennings väg med ca 4 000 f/dygn. Simuleringarna vars resultat visas på sid 49 i slutrapporten anger att hastighetsnedsättningar kommer att ske på E 4, Västra infarten, Repslagargatan, Stenbrovägen och Lennings väg. Det mest anmärkningsvärda är att man anger en trafiklösning med avstängning av Brunnsgratan under 1 – 2 år som kommer att orsaka köer på E 4. Som jag uppfattat simuleringarna avser de den genomsnittliga hastighetsnedsättningen under ett dygn. I trafikplaneringssammanhang är det ju praxis att man beräknar belastningsgraden under dagens maxtimmar. Jag har inte kunnat finna sådana beräkningar i denna slutrapport eller på annat ställe. Saknas det måste detta vara ett krav att kontrollera att kapaciteten under maxtimmen är tillräcklig i t.ex. Västra infartens och Lennings vägs knutpunkter liksom vid trafikplats Hållet. Att leda ytterligare trafik på Stenbrovägen måste anses som synnerligen olämpligt liksom på Stockholmsvägen.

Att orsaka så stora vägförlängningar för persontransporter till lasarettet som en avstängning av Brunnsgratan medför måste också anses som mycket olämpligt. För sjuka och äldre blir allt tal om gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik tomt prat. Resvägsförlängningen kommer också att kraftigt öka färdtjänstkostnaderna för samhället.

Enligt min uppfattning kan inte detaljplanen fastställas innan man noga undersökt kreativa lösningar för att utföra byggnadsarbetena på sådant sätt att minst två filer för personbilstrafik på Brunnsgratan kan hållas öppna. Merkostnader för sådana lösningar måste vägas mot de samhällsekonomiska kostnaderna som de förlängda transporterna medför vid en avstängning av Brunnsgratan. Jag gjorde i min förra skrivelse en grov uppskattning att enbart tidsförlusterna kostar 50 Mkr/år. När jag nu ser att kraftiga köbildningar kommer att uppstå på E 4 tror jag den siffran blir högre. Jag kan inte se att kommunen i samrådshandlingarna på något sätt kommenterat mina synpunkter på behovet av samhällsekonomiska kalkyler. Vågar man inte visa sådana kalkyler?

Bemötande:

Brunnsgatans profil är förändrad mot dagens för att öka den fria höjden under järnvägsbron till 4,5 meter skyltad fri höjd. Den fria höjden styrs av profilens styrande parametrar som järnvägens profil, järnvägsbrons konstruktionshöjd, möjligheten att justera Södra Bangårdsgatans profil (styrande: befintliga byggnader längs gatan, angöring till byggnaderna, källarfönster och dyl.) samt Norra Bangårdsgatans profil (styrande: befintliga fastigheter längs gatan). Det finns således ett antal styrande parametrar som legat till grund för framtagna lösningar i systemhandlingen för Brunnsgatan.

Profilen är utformad med maxlutningar genom korsningarna. VGU används av kommunen som vägledande dokument för att förklara vägars förutsättningar. I Brunnsgatans systemhandling förekommer längslutningar som överstiger rekommenderade värden där undantagen har skett i samråd med väghållaren. Möjligheter kommer av erfarenhetsmässiga bedömningar om vinterdriftsmetoder, som idag används på kritiska platser i vägnätet, för att upprätthålla framkomligheten samt vidare att förutsättningarna kan förbättras vid den slutliga projektering av Brunnsgatan. De i systemhandlingen ingående delarna ska därför inte ses som färdigprojekterad lösning utan utveckling och optimering utvecklas vidare i kommande projekteringssteg.

Den övergripande trafikutredningen har analyserat hur vägtrafiken fördelas när Brunnsgatan byggs om. I rapporten har dels hastighetsnedsättning men också belastningen på vägnätet, vilket visualiseras utifrån hur framkomligheten ser ut under ombyggnationen. Det stämmer att belastningen kommer öka på omgivande vägnät och därför arbetar vi nu med att öka kapaciteten på övriga systemet såsom Östra infarten men även Västra infarten. T.ex. görs åtgärder på Trafikplats hållet under år 2020. Trafikverket och Nyköpings kommun arbetar gemensamt för att minimera påverkan på omgivande vägnät under produktionen genom att genomföra åtgärder för att lyfta över resande till de kapacitetsstarka färdmedlen, gång-, cykel- och kollektivtrafik. Redan idag är många av de resorna som sker på dessa stråk korta resor vilket kan ersättas med andra färdslag.

För att kunna utveckla kollektivtrafiken i kommunen och hela regionen behöver Brunnsgatan byggas om. Avstängning kommer att pågå upp till två år, med ambition att tiden kan kortas ner under kommande detaljprojektering. Under avstängningen kommer en ny passage under järnvägen, Västra passagen, skapas som en del i projektet. Den kommer att användas av blåljustrafik, gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafik under tiden för ombyggnationen. För privatbilar och annan trafik kommer det under denna begränsade period att bli besvärligare då trafiken kommer att behöva ledas om på befintliga vägar i staden. Innan Brunnsgatan stängs av kommer cykelvägen längs med Nyköpingsån utvecklas för att underlätta för gång- och cykeltrafikanter.

Nyköpings kommun och Trafikverket arbetar tillsammans med att samordna och koordinera åtgärder som krävs under tiden som Brunnsgatan är avstängd

med målsättning att minimera påverkan på, samhällsfunktioner, medborgare och kommunal- och statlig infrastruktur. I arbetet ingår att genomföra provisoriska, och kanske i vissa fall permanenta anläggningar, mobility management-åtgärder och kommunikations- och informationsåtgärder. Parterna har också samarbete i frågan om tillgänglighet för tredje man i anslutning till arbetsområdena runt blivande resecentrum. Det för att tillgängligheten till järnvägsstationen samt andra samhällsfunktioner i området ska kunna upprätthållas under produktionen. Det handlar bland annat om att samordna följande frågor; provisoriska anläggningar och åtgärder som säkerställer att resenärer hittar till och når plattformar och busshållplatser, skyltningsprogram, plan för ersättningstrafik och samordning med externa parter. Detta är det arbete som kommer att intensifieras vart efter projektet går över i produktionsplanering och genomförande.

Kommunens bedömningar och konsekvensanalyser pekar mot att en långsiktig lösning där Brunnsgratan är anpassad för att ta emot morgondagens kollektivtrafik ger långsiktig positiv effekt. När järnvägen byggs om skapas möjlighet att utveckla Brunnsgratan. Kommunen och Trafikverket arbetar aktivt för att minimera påverkan för hela staden och minimera ombyggnadstiden. De kapacitetsstarka och samhällsviktiga transporterna såsom kollektivtrafik, gång, cykel, blåljusmyndigheter kommer komma fram vilket skapar nytta för samhället.

Privatpersoner J-EHoLA

Vi avstyrker detta förslag, liksom tidigare samrådsförslag. Ur stöningssynpunkt har inga eller endast mycket begränsade justeringar gjorts jämfört med samrådsförslaget. Kommunen har konsekvent tillbakavisat de allra flesta av de synpunkter som kom in under samrådsskedet. Det ger intrycket av att de som arbetar med planen i kommunen helt nonchalerar berättigade synpunkter och bara kör på och hoppas på att de som är kritiska mot planen ska tröttna.

Inledningsvis vill vi ifrågasätta om den föreslagna lokaliseringen är den bästa med hänsyn till den befintliga bostadsbebyggelsen och trafiksituationen i området. Den lokaliseringsutredning som ingår i MKB:n kan knappast beskrivas som seriös och kan inte ligga till grund för beslut om ny detaljplan. Alternativa lokaliseringar, t ex vid Folkungavallen och Hemgårdsområdet, avskrivs kort på några få rader och med mycket enkla motiveringar. Alternativet vid Folkungavallen har sannolikt en rad fördelar, t ex gått om plats för bussar och parkering och ombyggnad av järnvägsbron, och därmed två års stängning av Brunnsgratan, behöver inte genomföras samt att all trafik skulle komma långt bort från befintlig bostadsbebyggelse. Även MKB:s jämförelsealternativ verkar vara konstruerad enbart för att det nuvarande förslaget ska framstå som någorlunda vettigt. Redan av dessa skäl bör förslaget i sin nuvarande utformning dras tillbaka.

Kommunens trafikstrategi används som ett argument för att avvisa många av de synpunkter som kom in under samrådet. Strategin säger i princip att bilar inte ska förekomma utan alla ska ta sig fram till fots, på cykel eller åka kollektivt. Detta är en, om än vällovlig, mycket naiv, verklighetsfrämmande och cynisk inställning särskilt för de som bor utanför den centrala tätorten. Erfarenheter som talar för motsatsen till kommunens trafikstrategi vad gäller gång och cykel kan bli studeras vid de stora planerade infartsparkeringarna i Stockholmsområdet.

Om kommunen trots allt går vidare med den nuvarande lokaliseringen och lokaliseringen godtas efter överklagande till högsta instans, så måste vissa saker ändras i planen. Detta gäller särskilt området norr om järnvägen med den föreslagna norra entrébyggnaden och att flytta personbils- och busstrafik in i det befintliga äldre villaområdet norr om järnvägen. Enligt planförslaget ska entrébyggnaden norr om spåret vara lika stort som det söder om spåret. Motivet för detta sägs vara att överbrygga problemet med att järnvägen uppfattas som en barriär i staden och att lika stora entrébyggnader skulle motverka detta. Det är ju bara det att den absolut största delen av befolkningen bor söder om järnvägen (förutom de som bor i Oppeby och Harg som dock knappast kan sägas bo i tätorten och för dem spelar nog en entré norr eller söder om järnvägen knappast någon större roll). Det av tätorten som finns norr om järnvägen, mellan järnvägen och lasarettet, är endast ett småskaligt äldre villaområde som saknar möjlighet att växa ytterligare. Av denna anledning framstår kommunens argument med en norrentré både som ogrundade och något märkliga. Storlek och utformning av den föreslagna norra entrébyggnaden skulle också stilmässigt helt förstöra intrycket av den befintliga diskreta äldre villabebyggelsen på Norra stationsgatan.

I den föreslagna trafiklösningen norr om järnvägen ingår att bygga ut Norra stationsgatan fram till Brunnsgränd och lokalisera taxi, av- och påstigningszoner, parkeringsplatser och busshållplatser efter Norra stationsgatan. Detta kommer att leda till en kraftigt ökad vägtrafik i hela området, inte bara på Norra stationsgatan utan även på närliggande gator som till exempel Blommenhovsvägen. Detta gäller ju också särskilt eftersom nya stora bostadsområden planeras på det gamla slakthusområdet. Såvitt vi sett saknas en analys av den framtida trafiksituationen, antal bilar och bussar under dygnets olika timmar etc. på andra gator än Norra stationsgatan. Därmed saknas också en bedömning av hur det övriga befintliga villaområdet påverkas av buller och vilka konsekvenser detta leder till för de boende i området. En sådan analys bör självfallet ligga till grund för en så omfattande och ingripande detaljplan det här är fråga om.

Det ska också noteras att kommunens egen Tekniska division uttrycker oro för den framtida trafiksituationen till följd av det nya resecentret (sid 71 ff i Samrådsredogörelsen). Den Tekniska divisionen påpekar vikten av att komplettera genomförda trafikutredningar med den trafik som tillkommer vid t

ex ny bebyggelse i Nöthagen. Man pekar också på behovet av att åstadkomma en avlastning av Brunnsgatan med hänsyn till all tillkommande trafik, bl a till följd av det nya resecentret. I samrådsredogörelsen kommenterar kommunen detta med att "behov av kompletterande trafikutredningar...inte kan drivas och hanteras inom ramen för projekt Nyköpings resecentrum utan hanteras i andra forum. En övergripande trafikutredning är nyligen framtagen. Där studeras befintligt vägnät i och kring utvecklingen av Nyköpings resecentrum och vilken påverkan resecentrum och kommunens övriga tillväxt får på övergripande vägnät längre ut i transportsystemet. Utredningen visar på att det behövs åtgärder för att skapa en bättre framkomlighet på vägnätet vid Nyköpings resecentrum både på kort och lång sikt." I och med detta uttalande är det uppenbart att förslaget till detaljplan är illa genomtänkt och att det saknas en korrekt konsekvensbeskrivning av planens genomförande. Det framstår som uppenbart orimligt att först konstatera att en detaljplan för ett nytt resecentrum tillsammans med andra kommunala planer kommer att leda till stora trafikstörningar och sedan hänskjuta detta problem till framtida trafikstudier och åtgärder som ska lösa de problem som detaljplanen medför.

Att leda in ytterligare trafik i detta villaområde är uppenbart inte en långsiktigt hållbar lösning. Ett motsvarande exempel på detta är utvecklingen kring Stockholmsvägen. Här gick en gång E4:an igenom och gatan är nu efter en rad åtgärder under åren kraftigt reglerad gata med 30 km:s hastighetsbegränsning och vägbulor för att begränsa störningarna av trafiken. Kommunen har också tvingats bygga ut vägnätet bl a för att avlasta Stockholmsvägen.

Bemötande:

Ett resecentrum med fokus vid Folkungavallen skulle kunna skapa potential att knyta ihop platsen med staden via Brunnsgatan. Alternativet avskrevs bland annat utifrån att målet om snabba och effektiva byten mellan buss och tåg inte uppfylldes.

Ett resecentrum med fokus vid industriområdet Sunlight/Norra Högrunn skulle skapa möjligheter att utnyttja det nedlagda industriområdet för en effektiv bussterminal. TGOJ-banan som barriär och utan tydlig passage mot centrum har bidragit till att alternativet tidigare har avskrivit som intressant att jobba vidare med. Lösningen får dessutom en förskjutning för långt åt väster för att vara tillgängligt den stora massan, men också för fotgängare och cyklister. Dessutom får kollektivtrafiken mycket krokiga färdvägar.

Arbetet med Nyköpings resecentrum har skett i flera steg. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum utreddes inledningsvis genom en så kallad multikriterieanalys där ett flertal alternativ bedömdes utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet, stadsutveckling, med flera aspekter. Analysens slutsatser är att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan. Förslaget

samråddes om i arbetet med Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort år 2006. I samband med järnvägsutredningen år 2009 utreddes sedan olika tekniska lösningar och förslag på utformning utifrån det valda huvudalternativet i samarbete mellan kommunen och Trafikverket. Förslaget samråddes då även inom ramen för järnvägsutredningen. Placeringen kvarstod under framtagandet av den Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta som antogs 2013. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har således analyserats, prövats och samråtts kring vid ett flertal tillfällen.

Ett resecentrum är en funktion som primärt kopplar samman tåg, buss, gång, cykel och fordonstrafik och som är centralt placerat och lättillgängligt för så många som möjligt. Kopplingen till Brunnsgatan och den rörelseaxel som finns i staden mellan Lasarettet – Torget – Hamnen har varit en viktig del för att utveckla staden. Slutsatserna från lokaliseringsprocessen som skett innan detaljplanen inleddes är att alternativet att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan har högst måluppfyllnad.

Lokaliseringsprövningen har således gjorts inför arbetet med att utreda förutsättningarna för Nyköpings resecentrum på nu aktuell plats.

Miljökonsekvensbeskrivningen har som uppgift att presentera ett jämförelsealternativ, som ska vara ett rimligt scenario för utveckling av planområdet, området kring nuvarande stationsbyggnad och spåren. Under arbetet med detaljplanen för resecentrum har olika lokaliseringar och utformningar inom planområdet studerats. För att jämförelsealternativet ska bli så rimligt som möjligt har därför det tidigare framarbetade förslaget till detaljplan från år 2014 valts.

Den politiskt beslutade Transportstrategin anger en prioriteringsordning och ett förhållningssätt som trafikplaneringen har att utgå ifrån där fokus ligger på att bygga en hållbar stad med attraktiva och tillgängliga miljöer och utifrån en prioriteringsordning av färdslagen; gång-cykel-kollektivtrafik-bil. I ett växande Nyköping står det klart att vi inte kan fortsätta att köra bil i den omfattning som vi gör idag - ingen vill behöva riva befintlig bebyggelse i centrala Nyköping för att skapa framkomlighet för fler bilar och vi kan inte fortsätta bygga nya bilvägar i samma omfattning som tidigare av vare sig miljömässiga eller samhällsekonomiska skäl. Ytor för trafik i centrum behöver i större omfattning prioriteras för gående, cyklister och för kollektivtrafiken som samtliga har kapacitets- och ytmässiga fördelar jämfört med bilen utöver miljö- och hälsomässiga fördelar. Därför behöver de som har möjlighet använda sig av mer hållbara färdslag och då måste det finnas förutsättningar för människor att kunna göra det. Genom att främja dessa färdslag skapar vi utrymme och kapacitet för dem som fortsatt behöver använda sig av bilen som färdmedel.

I ett växande Nyköping krävs det ett flertal åtgärder för att öka tillgängligheten och framkomligheten på kort och på längre sikt. Nyköpings kommun arbetar kontinuerligt med trafikplanering som en del av stadsplaneringen och i det

arbetet ingår att analysera förutsättningarna för stadens möjligheter att fortsätta växa. En annan viktig faktor i trafikplaneringen är styrning av parkering. I kommunens långsiktiga planering utpekade en inriktning för att skapa större parkeringsanläggningar framförallt i centrums ytterkanter. Exempel på detta är pågående samarbete mellan Nyköpings kommun och Region Sörmland kring parkeringshus vid Nyköpings lasarett samt befintlig byggrätt för parkeringshus vid Västra Viadukten.

Tillväxten i Nyköping är hög och med ca 700 nya invånare per år är vi nästan 65 000 personer som bor här redan år 2030. Näringslivet växer också och besökarna blir fler. Nyköpings resecentrum är anpassat efter stadens och invånarnas behov idag och i framtiden. Nyköping kommer således att växa även norr om järnvägen. Inte minst Lasarettet som samhällsfunktion och stor arbetsgivare norr om spår är inne i en pågående utvecklingsfas.

Nyköpings kommun vidhåller att funktioner för Nyköpings resecentrum behövs på norra sidan spår för att samtliga funktioner som behövs ska få plats. Karaktären på Norra Bangårdsgatan kommer att förändras i och med byggandet av Nyköpings resecentrum i och med att den breddas och byggs om och också får både entrébyggnad och andra funktioner kopplade till resecentrum längs ena sidan. Karaktären på resecentrumområdet är skiftande idag där stora delar också utgör ett hål i stadsbilden.

Planförslaget som sådant ändrar dock inte relationen mellan bostadsgårdar och gatan som avgränsas mellan staket eller häckar. Gatan kommer att byggas om och breddas för att öka framkomlighet och trafiksäkerhet och i den nya sektionen tillförs trädplantering för att tillföra grönska i gaturummet för att bibehålla karaktären av områdets lummighet med trädplanterade gator. Vidare kommer kommunen, i arbetet med bullerskyddsåtgärder på fastighetsnivå, ta hjälp av sakkunnig i kulturmiljövärden att bistå med sakkunskap så bulleråtgärderna blir lämpliga sett till byggnadernas karaktär.

Nyköpings utveckling och tillväxt sker framförallt via förtätning vilket medför ökad belastning på transportsystemet i stadens centrala delar. Detta både till följd av ökad biltrafik men även en ökning av stadens mjukare resealternativ, så som kollektivtrafik, gång och cykel. En del i stadens utveckling är tillkomsten av resecentrum, vars funktion och läge i sig ställer höga krav på vägnätets funktionalitet och som bidrar till att fler väljer att resa med hållbara och kapacitetsstarka trafikslag. Nyköpings resecentrum kommer innebära ett förändrat resemönster och förändrade trafikrörelser i staden, både på gatorna inom planområdet och i staden i övrigt. Kommunen har låtit utreda och prognosticera de trafikmängder som Nyköpings resecentrum bedöms bidra med på närliggande gator och föreslår fysiska förändringar av gatorna för att de ska anpassas till de förändringar som väntas. Bland annat byggs Brunnsgatan om med ny profil för att bussar och räddningstjänstens fordon inte ska behöva anpassas till dagens passage av järnvägen och prioriterar kollektivtrafiken. Brunnsgatan får en annan sektion med bredare körfält med

hänsyn till busstrafiken och med breda gång- och cykelbanor för att möta flödet av gående och cyklister. Likaså Södra Bangårdsgatan och Norra Bangårdsgatan breddas och får andra sektioner till följd av byggnationen. Nuvarande och förslag på framtida sektioner finns att studera i Funktions-, utformnings- och gestaltungsprogrammet (FUG).

I ett växande Nyköping krävs det ett flertal åtgärder för att öka tillgängligheten och framkomligheten på kort och på lång sikt. Nyköpings kommun arbetar kontinuerligt med trafikplanering som en del av stadsplaneringen och att i det arbetet analysera förutsättningarna för stadens möjligheter att fortsätta växa.

En övergripande trafikutredning som genomfördes under 2017/2018 har studerat trafiken ur ett helhetsperspektiv i Nyköpings tätort med fokus på de västra delarna kring Hållet, Nyköpings resecentrum och Nöthagen. Utredningen presenterar olika åtgärdsförslag på kort såväl som på lite längre sikt som inbegriper om- och nybyggnationer av korsningar, omledning av trafik samtidigt som "mobility management" -vars åtgärder ska främja kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Ett av åtgärdsförslagen för nybyggnation är tillkomsten av den så kallade Hemgårdspassagen, en ny förbindelse över järnvägen mellan Blommenhovsvägen och trafikplats Kungsladugården. Denna passage möjliggör en omledning av biltrafik som i dagsläget åker genom Nyköping och på vis avlasta vägnätet i centrum.

Mer specifik trafikutredning följd av planerat byggande inom Nöthagenområdet har också genomförts. Utredningen visar på en ökning av den totala biltrafiken till och från området jämfört med idag. Omvandlingen innebär också att typen av trafik kommer att förändras där andelen tung trafik kommer att minska jämfört med idag. Blommenhovsvägen är en gammal väg in och ut ur staden och har idag en uppsamlande trafikfunktion för boende och verksamheter efter vägen, som hittills framförallt riktats mot Brunnsgratan men också väster ut mot väg 52. Kommunens ställningstaganden är att Blommenhovsvägen även fortsatt kommer att ha en uppsamlande roll. I samband med området kring Nöthagen utvecklas från verksamhetsområde till mer stadsbebyggelse föreslås en förändrad gestaltning av vägen med syfte att skapa en mer trivsamt miljö och bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. För detaljer om påverkan av trafikbuller kopplat till den utvecklingen hänvisas till den trafikbullerutredning som tagits fram i det planarbetet. Handlingen finns på planärendets egna sida på kommunens hemsida.

Privatperson MD

Jag vill i egenskap av invånare, fastighetsägare och närboende till Nyköpings resecentrum lämna följande synpunkter på förslag till ny detaljplan. Jag hänvisar till tidigare insända synpunkter från mig 17 februari 2017 vilka inte beaktats i det justerade förslaget till detaljplan. Utöver tidigare synpunkter, vill jag koncentrera mina synpunkter på den otillräckliga miljökonsekvensbeskrivningen, MKB:n för planerat resecentrum.

MKB:ns jämförelsealternativ är inget egentligt alternativ

Nollalternativet (bussterminalen kvar vid Teaterparken) kan vi bortse ifrån. I MKB:n 6.1 finns ett jämförelsealternativ vars läge är i stort sett lika med huvudalternativet. Över huvud taget är det inte mycket i MKB:ns samlade bedömning som skiljer huvudalternativet och jämförelsealternativet åt. Exempelvis anges att båda alternativen skulle innebära "märkbart negativa konsekvenser för naturvärden...".

Det undergräver MKB:ns trovärdighet. Ett formaliafel kan medföra att hela processen måste göras om från början.

Det behövs ytterligare minst ett jämförelsealternativ

MKB:n behöver utvecklas, beskrivning av hur möjligheterna att bygga ett nytt välfungerande resecentrum skulle påverkas om det placerades i ett helt annat läge där de samlade konsekvenserna för naturmiljön och andra värden kan vara godtagbara.

Exempel Sunlightområdet

I MKB:n nämns två tidigare studerade alternativ (utöver Nollalternativet) varav det ena 6.3.2 Alternativ Sunlight beskrivs med "Alternativ Sunlight Ett resecentrum med fokus vid industriområdet Sunlight/Norra Högbrunn skulle skapa möjligheter att utnyttja det nedlagda industriområdet för en effektiv bussterminal." För att därefter avfärdas med: "Då TGOJ-banan blir kvar som barriär och ingen tydlig passage mot centrum finns har alternativet avskrivits som intressant för kommunen att arbeta vidare med." Beskrivningen att bygga över eller under järnvägsbana som ett avgörande hinder vid anläggande av resecentrum uppfattar jag inte som seriöst. Ett resecentrum i och intill nuvarande stationsbyggnaden med de ytkrävande landsortsbussarna på andra sidan TGOJ-banan (utfart mot Norrköpingsvägen) förefaller vara ett möjligt jämförelsealternativ. Det pågående iordningställandet av Teatertorget vid Västra Storgatans slut skulle innebära en positiv förtätning med nuvarande centrum och resecentrum.

Krav på mätningar och konsekvensbeskrivning

Jag begär att Nyköpings kommun innan arbete med förberedelser, provisoriska lösningar eller liknande inför resecentrum utför följande mätningar på min fastighet, Sågen xx:

- bullermätning
- vibrationsmätning
- besiktning av hela huset

och motsvarande mätningar när resecentrum är på plats.

Därtill begär jag konsekvensbeskrivning av trafikflödet på Blommenhovsvägen under tiden Brunngatan kommer att vara avstängd såväl som efter färdigställandet av resecentrum.

Bemötande:

Arbetet med Nyköpings resecentrum har skett i flera steg. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum utreddes inledningsvis genom en så kallad multikriterieanalys där ett flertal alternativ bedömdes utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet, stadsutveckling, med flera aspekter. Analysens slutsatser är att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan. Förslaget samråddes om i arbetet med Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort år 2006. I samband med järnvägsutredningen år 2009 utreddes sedan olika tekniska lösningar och förslag på utformning utifrån det valda huvudalternativet i samarbete mellan kommunen och Trafikverket. Förslaget samråddes då även inom ramen för järnvägsutredningen. Placeringen kvarstod under framtagandet av den Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta som antogs 2013. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har således analyserats, prövats och samråtts kring vid ett flertal tillfällen innan själva detaljplanläggningen av området inleddes.

Lokaliseringsprövningen har således gjorts *inför* arbetet med att utreda förutsättningarna för Nyköpings resecentrum på nu aktuell plats. Miljökonsekvensbeskrivningen har som uppgift att presentera ett jämförelsealternativ, som ska vara ett rimligt scenario för utveckling av planområdet, området kring nuvarande stationsbyggnad och spåren. Under arbetet med detaljplanen för resecentrum har olika lokaliseringar och utformningar inom planområdet studerats. För att jämförelsealternativet ska bli så rimligt som möjligt har därför det tidigare framarbetade förslaget till detaljplan från år 2014 valts i samråd med Länsstyrelsen.

Ett resecentrum är en funktion som primärt kopplar samman tåg, buss, gång, cykel och fordonstrafik och som är centralt placerat och lättillgängligt för så många som möjligt. Kopplingen till Brunnsgatan och angränsande större vägnät samt den rörelseaxel som finns i staden mellan Lasarettet – Torget – Hamnen är viktiga delar för att utveckla staden. Det är starkt bidragande anledningar till varför funktionerna förlagts på den aktuella platsen och att Nyköpings resecentrum kopplats mot Brunnsgatan. Slutsatserna från tidiga arbeten med lokalisering av resecentrum är att alternativet att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan har högst måluppfyllnad.

Hänsyn till och påverkan på befintlig bebyggelse under byggtid prövas i kommande bygglov. I en kontrollplan behöver kommunen och Trafikverket beskriva nödvändiga skyddsåtgärder som kan behöva vidtas avseende bland annat buller, vibrationer, damning och marksättningar och en certifierad sakkunnig är ansvarig för uppföljning. Inför byggnation kommer en riskanalys utifrån omgivningspåverkan av planerade åtgärder kommer att tas fram. Denna kommer bland annat identifiera vilka byggnader och andra anläggningar som är känsliga för sättningsrörelser, dels till följd av vibrationer från själva byggnationen av området och från sänkta grundvattennivåer i samband med byggandet av passager under spår. Sättningsrörelser och

grundvattennivåer kommer att följas upp i kontrollprogram där nivåer mäts regelbundet före, under och efter byggskedet.

Nyköpings kommun och Trafikverket arbetar tillsammans med att samordna och koordinera åtgärder som krävs under tiden som Brunnsgatan är avstängd med målsättning att minimera påverkan på, samhällsfunktioner, medborgare och kommunal- och statlig infrastruktur. I arbetet ingår att genomföra provisoriska, och kanske i vissa fall permanenta anläggningar, mobility management-åtgärder och kommunikations- och informationsåtgärder. Det tillsammas med frågor om tillgänglighet till resecentrumområdet och arbetsområdena runtomkring under själva byggtiden är ett arbete som kommer att intensifieras vart efter projektet går över i produktionsplanering och genomförande.

Under tiden som Brunnsgatan är avstängd kommer det bli besvärligare för biltrafiken då trafiken kommer att behöva ledas om på befintligt vägnät. En passage kommer att skapas under spår som när Brunnsgatan är avstängd kan användas för blåljustrafik, gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafik under tiden för ombyggnationen.

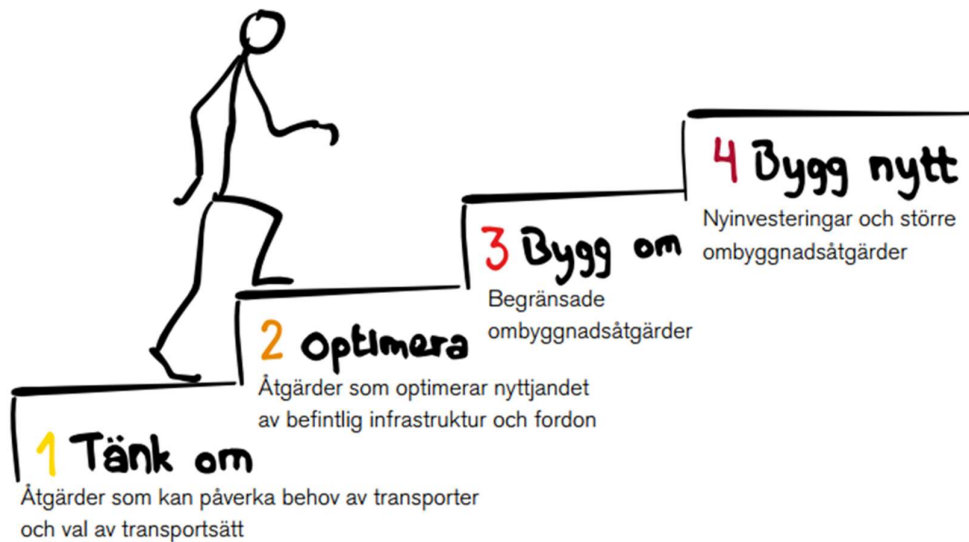
Nyköpings kommun arbetar kontinuerligt med trafikplanering som en del av stadsplaneringen och i det arbetet ingår att analysera förutsättningarna för stadens möjligheter att fortsätta växa. Det innebär att olika trafikåtgärder behövs vart efter som staden växer både på kort och på längre sikt. Blommenhovsvägen kommer att genomgå en del förändringar till följd av den kommande byggnationen inom Nöthagen-området. Gatan har idag en uppsamlande funktion och kommer fortsatt ha det men i samband med kommande utveckling till mer stadsbebyggelse föreslås en förändrad gestaltning av vägen med syfte att skapa en mer trivsamt miljö och bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Även korsningsen Blommenhovsvägen/Brunnsgatan kommer att utvecklas för att bättre anpassas till trafiksituationen. I trafikutredning som tagits fram i samband med pågående planläggning inom Nöthagen finns mer detaljer kring prognosticerade trafikflöden till följd av den kommande exploateringen.

Nyköpings resecentrum kommer innebära förändrade resemönster och trafikrörelser i staden, både på gatorna inom planområdet och i staden som helhet.

Privatperson MA

*Godkänner inte förslaget, lämnar följande
Synpunkter på Nyköpings resecentrum.*

Populär bild på fyrstegsprincipen, men den används inte av våra politiker som beslutat att den ska föregå all planering och projektering.



I den fördjupade översiktsplanen för Nyköping påstås att en lokaliseringsutredning med multikriterieanalys genomförts och att den visar på att nuvarande förslag till lokalisering är bäst. Till grund för en sådan analys borde det finnas en kartering och prognos från vilka områden trafikanterna kommer från och förväntas komma från. Även färdstättet till stationen borde vara analyserat. En ny lokaliseringsutredning borde göras där kriterier miljö- och trafikfrågorna skall ingå. Den påstigningsräkning som regionförbunden genomfört visar på att 90 % av trafikanterna kommer med bil, cykel eller till fots. Endast ca 10 % kommer med buss. Ytterligare trafikantintervjuer borde genomföras och ligga till grund för planering och utformning.

För såväl Nyköpings resecentrum som Ostlänken bör en Åtgärdsvalsstudie göras och en ny lokaliseringsutredning genomföras för resecentrum.

Någon MKB som visar miljökonsekvenserna saknas när det gäller den samlade bullerstörningen från bussar och tåg, framför allt skramlande nattliga godståg. Maximalnivåer, natt mellan 22 och 06, bör redovisas för bebyggelsen längs Södra- Norra Stationsgatan och för Järnvägsgatan. Konsekvenserna av att öka godstrafiken under natten bör redovisas. Södra Stationsgatan kommer att bli ett enda bussinferno med buller och avgaser. Det finns broar, t.ex. Stockholmsvägen, som ger en betydande resonans när godståg passerar och ökad godstågstrafik nattetid kommer att störa.

Helhetsgrepp

Tyvärr saknas ett helhetsgrepp när det gäller resecentrum. En fördjupad planering borde genomföras för ett område på minst 0,5-1 km runt resecentrum. Även gång- och cykelförbindelse över Nyköpingsån och över TGOJ-järnvägen borde framgå i planeringen. Lokaliseringen av en ny bussdepå norr om järnvägen borde också studeras.

Det som gör mig mycket förvånad är att det finns inga uppgifter i detaljplanebeskrivningen om hur många gång- och cykeltrafikanter som ska till

resecentrum för att åka tåg. Det borde väl vara en av grundbultarna i planarbetet hur många trafikanter det kommer till resecentrum, varifrån och med vilket trafikslag. En trafikantprognos med inriktning på år 2050/2060 borde vara ett självklart planeringsunderlag för utformningen av resecentrum.

Brunnsgatan

För att öka framkomligheten och säkerheten på Brunnsgatan bör en uppgång till perrongen anläggas öster om Brunnsgatan. Hela resecentrumanläggningen bör flyttas österut. Bussar bör kunna stanna/angöra uppgångarna direkt på Brunnsgatan. Detta skulle innebära en effektivare kollektivtrafik med bättre tillgänglighet och minskade kostnader och bullerstörningar. Direktbussar mellan Oxelösund till Skavsta kan stanna direkt på Brunnsgatan. En planskild förbindelse, som en uppgång öster om Brunnsgatan i praktiken medför, skulle minska olycksrisker mellan fotgängare/cyklister och fordon på Brunnsgatan.

För att minska kostnaderna för vägporten under järnvägen bör den fria höjden kunna minskas till 3,9 meter under järnvägen, samma höjd som Cityterminalen har i Stockholm. Härigenom kan en dyr tråganläggning under järnvägen undvikas.

Detta kan innebära att en ny bro måste byggas över Nyköpingsån. En gång- och cykelväg kan då samtidigt anläggas längs järnvägen. Jag förstår att Trafikverket inte vill ha en sådan utformning eftersom kostnaden belastar staten men kommunen borde driva på för en bättre lösning.

Det finns ingen anledning att tillåta tunga/höga fordon köra in till staden via Brunnsgatan när det finns flera tillfarter till Nyköping **utan** begränsningar. Högre bussar kan stanna norr om järnvägen. En planeringshorisont på minst 60 år för resecentrum är det inte rimligt att tro att Folkungavallen kan komma ligga orörd som fotbollsplan eller idrottsanläggning. Fortsätt att satsa på idrottsanläggningen vid Rosvalla.

Folkungavallen

Lägg bussterminalen på Folkungavallen med en uppgång till perrongen öster om Brunnsgatan vilket också medger en bra anslutning för privata bussentreprenörer. Utan dessa privata aktörer skulle kommunikationerna till/från Nyköping bli mycket sämre. Öka konkurrensen och låt inte SJ härja fritt. Om Nyköpings resecentrum skall vara ett långsiktigt hållbart resecentra med ökad tillgänglighet måste kommunen utvidga planeringsarbetet kring Resecentrum och omfatta framför allt en helhetssyn på bland annat gång- och cykelvägar/stråk med en radie på minst 1 km runt resecentrum. Ett väst-östligt stråk längs järnvägen österut över Nyköpingsån och västerut med korsningen TGOJ-järnvägen bör redovisas. Även nordsydlig stråkaxel längs riksväg 53 och Brunnsgatan bör redovisas. För biltrafikanterna som ska byta till tåg bör omlandet omfatta i stort sett hela kommunen.

Politikerna borde NU ta ställning till Folkungavallens vara eller inte vara. Även till en bussdepå borde lokaliseringsbeslut fattas.

Avstängning av Brunnsgatan

En avstängning av Brunnsgatan under två år är oacceptabelt och kommer att leda till ökade restider, fordonskostnader och omfattande utsläpp av emissioner. En samhällsekonomisk analys/beräkningar bör göras och redovisas för en avstängning av Brunnsgatan

Bemötande:

Arbetet med lokalisering av Nyköpings resecentrum har skett i flera steg. I en inledande multikriterieanalys bedömdes ett flertal alternativ utifrån bland annat tillgänglighet, trafiksäkerhet, möjlighet till stadsutveckling, med flera aspekter. I det arbetet analyserades tillgängligheten för samtliga trafikslag sett till befintlig och planerad byggnation av bostäder i Nyköping. Analysens slutsatser är att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan för att det har högst måluppfyllnad.

Intentionerna med Nyköpings resecentrum är just att ge goda förutsättningar för fler att kunna använda kollektivtrafiken ur ett helaresan-perspektiv än vad som görs idag. Här kommer resecentrum utgöra navet för av staden uppkomna resor för byte buss/buss och för regionala resor byte buss/tåg. En överflyttning av resenärer från bil till kollektivtrafik räknar vi därför med därför med. Likaså i takt med att antalet gång- och cykelvägar byggs ut och förbättras (senast Fruängsgatan) väntas också i hög grad fler resenärer använda cykel vilket skapar lediga parkeringsplatser för de som fortsatt behöver ta bilen till resecentrum.

Kommunen har genomfört en resvaneundersökning och de visar att det finns stor potential att lyfta över resor kortare än 5 km till cykel och gång och kommunen ser att många fler resor kommer ske med gång eller cykel i takt med att också gång- och cykelvägar byggs ut och förbättras (senast invigning av Fruängsgatan). Även resandet med kollektivtrafik växer och vi ser en fortsatt utveckling med fler resor med kollektivtrafik där byggandet av resecentrum är en starkt bidragande faktor. De prognoser kommunen tagit fram har haft perspektivet mot år 2050 kring kollektivtrafiken.

Den trafikbullerutredning som tagits fram som underlag till detaljplanen utgår från prognoser för både vägtrafik och spårtrafik. Prognoserna för spårtrafik kommer från Trafikverket och ligger även till grund för järnvägsplanen. I järnvägsplanen och dess MKB dras slutsatser kring vibrationer och stomljud från järnvägen, slutsatser som kompletterats detaljplanens planbeskrivning. Trafikverket gör bedömningen att riktvärden för vibrationer ska innehållas för

både persontåg och godståg eftersom de nya spåren inte kommer att förläggas närmare bostadshus jämfört med befintliga spår och baserat på överslagsberäkningar utifrån uppmätta vibrationsnivåer på befintligt spår. Detta avser Trafikverket studera närmare under kommande detaljprojektering. När det gäller stomljudsnivån på grund av tågtrafik på de nya spåren inom delsträckan har förnyade beräkningar visat att denna blir som högst vid bostadshus när godståg passerar i 90 km/h. Beräkningarna visar stomljuds nivåer som väl understiger riktvärdet på 35 dBA. Närboende kommer alltså inte att utsättas för högre stomljuds nivåer jämfört med nuläget, men på grund av fler tågpassager kommer närboende att utsättas för stomljud oftare.

Gällande kopplingen över TGOJ-banan arbetar Nyköpings kommun tillsammans med Trafikverket och studerar olika lösningar för att minska den barriäreffekt som järnvägen utgör, bland annat inom arbetet med Åtgärdsvalsstudie för Nyköpings västra infart. Utvecklingen av gångbron över TGOJ-banan vid Centralplan är en del i detta liksom en del i den utveckling som väntas inom Högrunnsområdet.

Olika alternativ till cykelförbindelse och sträckning österut över ån har studerats. En ny bro över Nyköpingsån, norr om järnvägsbron alternativt bygga om befintlig järnvägsbro till att inrymma gång- och cykelbana skulle medföra mycket höga kostnader bland annat på grund av svår grundläggning, problem med intilliggande banvall och risk för stora lutningar som påverkar stråkets attraktivitet negativt. Nyköpings kommun planerar istället för att bygga en ny gång- och cykelväg längs å-sidan runt kvarteret Spinnerskan för anslutning till befintlig gång- och cykelbro och till befintligt gång-och cykelvägnät till en avsevärt lägre kostnad. Detta är under planering/projektering inför att Spinnerskan ska exploateras och inför att Trafikverket stänger befintlig gångfålla.

Olika alternativ till tyngdpunkt och placering av olika resandefunktioner inom området har studerats. Man har tidigare likaså tittat på förutsättningarna för tunnel eller bor under/över Brunnsgratan för planskild passage. Ramperna hade som hade krävts hade blivit svåra att få in i dessa centrala delar och hade medfört omvägar och kraftiga lutningar. Vidare uppfylls inte projekt målet om effektiva och snabba byten (<3 minuter) mellan kollektiva färdslag för alternativet Folkkungavallen. Trafikverket har även bedömt att det ger ett större intrång på kyrkogården samt en breddad bro över Brunnsgratan vilket skapar svårigheter att få ihop Brunnsgratan i sin helhet.

En passage under järnvägen på Brunnsgratan som tillåter högre fordon än vad som idag kan passera handlar i första hand om att skapa bättre tillgänglighet för kollektivtrafiken och räddningstjänsten som idag måste specialbeställa sina fordon på grund av den nuvarande höjdmässiga begränsningen på Brunnsgratan. Den högre höjden innebär att tillgängligheten ökar för trafik som annars får köra betydligt längre sträckor vilket blir viktigt också för utvecklingen av närområdena. Avsikten med ombyggnationen är inte att tillåta

att fler tunga fordon tar vägen genom staden. Genom Trafiklagstiftningen finns möjlighet att förbjuda genomfartstrafik samt vägvisa önskade färdvägar, vilket är åtgärder som inte regleras genom detaljplan. Nyköpings tillväxt sker med fokus på förtätning och omvandling av redan befintliga områden och målpunkter som idag genererar mycket tung trafik kommer fortsätta att flyttas utanför stadskärnan i samband med detta. Ombyggnaden av Brunnskatan behöver därmed inte leda till att oönskad tung trafik kommer att öka på Brunnskatan och andra centrala huvudgator.

Nyköpings kommun och Trafikverket arbetar tillsammans med att samordna och koordinera åtgärder som krävs under tiden som Brunnskatan är avstängd med målsättning att minimera påverkan på, samhällsfunktioner, medborgare och kommunal- och statlig infrastruktur. I arbetet ingår att genomföra provisoriska, och kanske i vissa fall permanenta anläggningar, mobility management-åtgärder och kommunikations- och informationsåtgärder. Det tillsammans med frågor om tillgänglighet till resecentrumområdet och arbetsområdena runtomkring under själva byggtiden är ett arbete som kommer att intensifieras vart efter projektet går över i produktionsplanering och genomförande.

Privatpersoner familjen S

Efter att ha tagit del av den uppdaterade detaljplanen för ett nytt resecentrum kan vi tyvärr konstatera att Nyköpings kommun även fortsatt väljer att inte lyssna på tidigare samråd. Vi har i tidigare samråd skrivit "gör om, gör rätt" och den bilden kvarstår definitivt även i denna version.

Vi ifrågasätter placeringen och omfattningen av resecentrum. Att basera den föreslagna placering på en lokaliseringsutredning som gjordes 2006, och som dessutom inte entydigt pekade ut nuvarande läge som det mest fördelaktiga utan istället pekade på ett flertal likvärdiga alternativ, känns inte rätt. Vi anser att kommunen inte utrett och presenterat ett trovärdigt jämförelsealternativ, vilket är en skyldighet enligt Miljöbalken. Förutsättningar förändras och vi som kommuninvånare förväntar oss att kommunen proaktivt ser till de möjligheter/förutsättningar som uppkommer och inte låser sig fast vid historiska beslut. Ni har fortfarande tid att göra en välgrundad, faktabaserad analys. Gör det! Titta exempelvis ordentligt på Sunlight området och Folkungavallen och presentera sakligt för oss invånare varför inte dessa alternativ är bättre än nuvarande.

Vi hänvisar till samtliga våra tidigare yttranden och den oro vi uttryckt tidigare kring trafik, buller, vibrationer, marksättningar, grundvattennivå etc som vi fortsatt inte anser är tillräckligt utredda. Det finns exempelvis idag farthinder längs Blommenhovsvägen som skapar stora vibrationer i närliggande fastigheter som bör utredas för att klargöra möjliga alternativ i framtiden.

Sammantaget motsätter vi oss detaljplaneförslaget i dess nuvarande form.

Bemötande:

Arbetet med Nyköpings resecentrum har skett i flera steg. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har utretts tidigare. Inledningsvis i en så kallad multikriterieanalys där ett flertal alternativ, däribland Sunlight/nuvarande stationsområde, bedömdes utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet, stadsutveckling, med flera aspekter. Förslaget samråddes om i arbetet med Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort år 2006. I samband med järnvägsutredningen år 2009 utreddes sedan olika tekniska lösningar och förslag på utformning utifrån det valda huvudalternativet i samarbete mellan kommunen och Trafikverket. Förslaget samråddes då även inom ramen för järnvägsutredningen. Placeringen kvarstod under framtagandet av har Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta som antogs 2013. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har således analyserats, prövats och samråtts kring vid ett flertal tillfällen och slutsatsen är att placeringen av Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgratan har högst måluppfyllnad.

Ett resecentrum med fokus vid Folkungavallen skulle kunna skapa potential att knyta ihop platsen med staden via Brunnsgratan. Alternativet avskrevs bland annat utifrån att målet om snabba och effektiva byten mellan buss och tåg inte uppfylldes.

Ett resecentrum med fokus vid industriområdet Sunlight/Norra Högrunn skulle skapa möjligheter att utnyttja det nedlagda industriområdet för en effektiv bussterminal. TGOJ-banan som barriär och utan tydlig passage mot centrum har bidragit till att alternativet tidigare har avskrivits som intressant att jobba vidare med. Lösningen får dessutom en förskjutning för långt åt väster för att vara tillgängligt den stora massan, men också för fotgängare och cyklister. Dessutom får kollektivtrafiken mycket krokiga färdvägar.

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

Nyköpings resecentrum kommer innebära ett förändrat resemönster och förändrade trafikrörelser i staden, både på gatorna inom planområdet och i staden i övrigt. Kommunen har låtit utreda och prognosticera de trafikmängder som Nyköpings resecentrum bedöms bidra med på närliggande gator och föreslår fysiska förändringar av gatorna för att de ska anpassas till de förändringar som väntas. Bland annat byggs Brunnsgratan om med ny profil för att bussar och räddningstjänstens fordon inte ska behöva anpassas till dagens passage av järnvägen och prioriterar kollektivtrafiken. Brunnsgratan får en annan sektion med bredare körfält med hänsyn till busstrafiken och med breda gång- och cykelbanor för att möta flödet av gående och cyklister. Likaså Södra

Bangårdsgatan och Norra Bangårdsgatan breddas och får andra sektioner till följd av byggnationen. Nuvarande och förslag på framtida sektioner finns att studera i Funktions-, utformnings- och gestaltningsprogrammet (FUG).

Vad gäller trafikbuller så är området bullerstört från buss och från tågtrafik idag. I och med den tillkommande trafiken (fler tåg + buss) så kommer Trafikverket och Nyköpings kommun att göra bullerskyddande åtgärder i form av både skärmar intill spårområdet samt erbjuda fastighetsnära åtgärder på närliggande bebyggelse. Detta finns redogjort för i planen och till planen framtagna trafikbullerutredning och mer information kommer framgent inför att åtgärderna planeras att genomföras.

Nyköpings kommun har låtit utreda genom mätning om tillkommande busstrafik kan innebära en risk för att riktvärden för vibrationer överskrids. Resultatet från vibrationsmätningarna avseende busstrafik på Norra och Södra Bangårdsgatan visar att de högsta värdena uppmättes till 0,29 mm/s. Detta innebär en liten störning, d v s knappt/ej kännbar för människor när det gäller komfort i byggnader.

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

När det gäller stomljudsnivån på grund av tågtrafik på de nya spåren inom delsträckan har förnyade beräkningar visat att denna blir som högst vid bostadshus när godståg passerar i 90 km/h (ref 44). Beräkningarna visar stomljudsnivåer som väl understiger riktvärdet på 35 dBA. Närboende kommer alltså inte att utsättas för högre stomljudsnivåer jämfört med nuläget, men på grund av fler tågpassager kommer närboende att utsättas för stomljud oftare. Planbeskrivningens avsnitt om vibrationer har förtydligats kring bedömning av vibrationer från spårtrafik och slutsatser utifrån uppgifter från Trafikverkets järnvägsplan.

När Brunnsgatan byggs om och de tillkommande passagerna under spåren ska byggas kommer grundvattennivån tillfälligt att sänkas. Den påverkan som arbetet med att sänka grundvattnet kan innebära såsom sättningar i närliggande bebyggelse studeras och utreds inom ramen för den tillståndsprocessen. Risken för sättningar till följd av grundvattensänkningen

bedöms som små men mätningar och uppföljning kommer göras genom hela processen för att säkerställa att inte sättningar sker.

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

Privatperson TJ

Jag har lämnat två samrådsyttranden, 2017-02-06 och 2017-02-24, angående detaljplan för Nyköpings resecentrum och vidhåller vad jag där anfört. De allra viktigaste synpunkterna gäller resecentrums lokalisering samt detaljplanens innehåll, disposition och avgränsning.

Alternativet Sunlight/nuvarande stationsområde har på längre sikt så stora fördelar ur trafik- och miljösynpunkt att de måste objektivt ordentligt identifieras, beskrivas och utvärderas. Det är en mycket allvarlig brist att så ännu inte skett.

Den stora verksamhetsbyggnaden kommer att dölja och förta resecentrum samt ge låg orienterbarhet från Brunnsgatan. Platsen borde i stället utnyttjats för parkeringshus som har direkt samband med resecentrumfunktionen.

Att ev. förlägga ett parkeringshus för tågresenärer på Landstingets parkering är direkt olämpligt. Avståndet är tidsmässigt för stort eftersom det uppstår konflikter när resenärerna ska korsa Brunnsgatan i brådskan för att nå tåget. Gående och cyklister skulle behöva ha en planfri korsning med Brunnsgatan även om inte parkeringshus anläggs på Landstingets parkering.

En viktig detaljfråga är hur den stora framtida godstrafiken kommer att påverka resecentrum och omgivande bebyggelse. I planbeskrivningen anges att antal godståg per dygn kommer att öka med 20 medan bullerutredningen anger 26 - 28. I Trafikverkets utredningsmaterial återfinns siffran 38!

Den som bor i Nyköping vet ju att det nästan aldrig går några godståg genom Nyköping på Nyköpingsbanan. Vad är det för prognos som gäller för framtida godstrafik och hur tas alla problem om hand? Det är betänkligt att inte TRVs järnvägsplan ställs ut samtidigt med detaljplanen!

Förutom buller är vibrationer helt relevanta miljöproblem när det gäller godståg. I planbeskrivningen negligeras problemet med att tågen håller låg

fart när de kör in till stationen. Men enligt bullerutredningen är godstågens hastighet på aktuella spår 100 km/tim!

Bemötande:

Arbetet med Nyköpings resecentrum har skett i flera steg. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har utretts tidigare. Inledningsvis i en så kallad multikriterieanalys där ett flertal alternativ, däribland Sunlight/nuvarande stationsområde, bedömdes utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet, stadsutveckling, med flera aspekter.

Förslaget samråddes om i arbetet med Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort år 2006. I samband med järnvägsutredningen år 2009 utreddes sedan olika tekniska lösningar och förslag på utformning utifrån det valda huvudalternativet i samarbete mellan kommunen och Trafikverket. Förslaget samråddes då även inom ramen för järnvägsutredningen. Placeringen kvarstod under framtagandet av den Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta som antogs 2013. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har således analyserats, prövats och samråtts kring vid ett flertal tillfällen och slutsatsen är att placeringen av Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan har högst måluppfyllnad.

Den huvudsakliga pendlarparkeringen som kommunen kommer att hänvisa till ligger norr om spårområdet, inom området Nöthagen. Härifrån tar man sig trafiksäkert till mittperrongen via gångförbindelse under spår och plattformen nås härifrån via trappa eller hiss. Nyköpings resecentrum är en del av en växande stadskärna och parkeringsmöjligheter kommer att utvecklas i flera områden runt omkring som kan samnyttjas för flera funktioner däribland Nyköpings resecentrum. Dessa parkeringsplatser ska ge valmöjligheter och utgöra bra alternativ med relativt kort gångavstånd till resecentrum men även till andra målpunkter i Nyköping.

Det stämmer som du kommenterar att det funnits en diskrepans mellan de olika underlagen. Prognosen för tågtrafik år 2040 kommer från Trafikverket och den anger en ökning från 38 till 56 regionaltåg och från 2 till 10 (öster om stationen) respektive 12 (väster om stationen) godståg på Nyköpingsbanan. På TGOJ-banan innebär prognosen en ökning av antalet godståg från 4 till 8.

Planbeskrivningen och bullerutredningen uppdateras med rätt information avseende mängden godstransporter. För påverkan och bedömning av konsekvenser från tillkommande godståg hänvisas till Trafikverket och deras arbete med järnvägsplan. Vad som kan utläsas ur järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning som under december-januari 2019/2020 är utställd för granskning anges att målsättningen är att järnvägsanläggningen ska innehålla angivna riktvärden avseende markvibrationer och stomljud (0,4 mm/s avgd RMS nattetid 06 - 22 inomhus och 35 dB(A) för stomljud).

Eftersom de nya spåren inte kommer att förläggas närmare bostadshus jämfört med befintliga spår och baserat på överslagsberäkningar utifrån uppmätta vibrationsnivåer vid tågpassage på befintligt spår, bedöms vibrationsriktvärdet klaras för både persontåg och godståg. För att med säkerhet uppfylla riktvärdet kan det bli aktuellt att vidta åtgärder i spår och järnvägsbanken. Detta behöver studeras närmare under detaljprojekteringen. När det gäller stomljudsnivån på grund av tågtrafik på de nya spåren inom delsträckan har förnyade beräkningar visat att denna blir som högst vid bostadshus när godståg passerar i 90 km/h (ref 44). Beräkningarna visar stomljudsnivåer som väl understiger riktvärdet på 35 dBA. Närboende kommer alltså inte att utsättas för högre stomljudsnivåer jämfört med nuläget, men på grund av fler tågpassager kommer närboende att utsättas för stömljud oftare.

Privatperson KO

Synpunkter: För få p-platser!

Bemötande:

Antagandet kring behovet av pendlarparkeringar är gjord utifrån en inventering av befintliga parkeringsplatser och analys av beläggningsgrad genomförd av NTF. Beläggningsgraden på de olika parkeringsplatserna som idag huvudsakligen pekas ut för pendlare visar att 33 procent respektive 66 och 73 procent av platserna är upptagna vid inventeringstillfället. Av antalet parkerade bilar utgör ett antal boendeparkeringar till bostäder i närområdet. Ett stort antal är också hemmahörande där tillgängligheten till kollektivtrafikens huvudlinjer i Nyköping är god.

För de som är beroende av att ta bilen till Nyköpings resecentrum för vidare resa med tåg eller buss ska kunna göra det. För övriga ska det vara lätt att kunna använda kollektivtrafiken för hela resan eller att gå och cykla till resecentrum. Intentionerna med Nyköpings resecentrum är just att ge goda förutsättningar för fler att kunna använda kollektivtrafiken ur ett hela-resan-perspektiv. Här kommer resecentrum utgöra navet för av staden uppkomna resor för byte buss/buss och för regionala resor byte buss/tåg. En överflyttning av resenärer från bil till kollektivtrafik räknas det därför med. Likaså i takt med att antalet gång- och cykelvägar byggs ut och förbättras (senast Fruängsgatan) väntas också i hög grad fler resenärer använda cykel vilket skapar lediga parkeringsplatser för de som behöver kunna ta bilen till resecentrum.

Privatperson AM

Synpunkter: Jag vill lämna in synpunkter på den bristande kommunikation angående de kontroller, mätningar och besiktningar som skall göras i samband med bygget av resecentrum. Jag är orolig för; sättningar i huset, kraftigt ökat buller inomhus. Jag vill veta om vårt hus berörs och kommer få

några åtgärder för att minska buller och minska risk för sättningar i huset. När och hur kommer mätningar göras inför, under och efter bygget av det nya resecentrumet? Som boende i området runt Brunnsgatan vill jag att ni går ut med information om detta så att jag som bor i huset kan känna mig trygg.

Bemötande:

Nyköpings kommun och Trafikverket kommer att göra de bullerskyddsåtgärder som krävs i form av spårnära skärmar och fasadåtgärder på fastighetsnivå såsom byte av fönster och ventilation. I vissa fall blir det aktuellt med bullerskydd vid befintliga uteplatser. I trafikbullerutredningens bilagor framgår vilka fastigheter som kommer att bli erbjudna fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

Åtgärderna kommer att göras i ett inledande skede, som del i förberedande åtgärder, innan byggandet av Nyköpings resecentrum inleds. Ni kommer att få mer information och bli kontaktade i god tid före planerad åtgärd.

Likaså kommer en riskanalys att genomföras som en del av förberedande åtgärder vilken kommer identifiera vilka byggnader och andra anläggningar som är känsliga för sättningar, dels till följd av vibrationer från byggnation och från sänkta grundvattennivåer. Sättningsrörelser och grundvattennivåer kommer sedan att följas upp i kontrollprogram där nivåer mäts regelbundet före, under och efter byggskedet. Risken för sättningar till följd av grundvattensänkningen bedöms som små men mätningar och uppföljning kommer göras genom hela processen för att säkerställa att inte sättningar sker. Om skada skulle uppstå till följd av byggnationen kommer kommunen eller Trafikverket att ersätta denna enligt ordningen om oförutsedd skada.

Mer information kommer när arbetet med Nyköpings resecentrum övergår i projekteringsfasen.

Privatperson KH

Jag har i tidigare samråd om resecentrum i Nyköping och Skavsta anförts avvikande mening om presenterade förslag. Förslaget till detaljplan är ett omfattande dokument att granska och kommentera. Vid en genomläsning konstaterar jag att någon hänsyn inte tycks ha tagits till vad jag anförts.

Sammanfattningsvis omfattar mina invändningar främst följande:

- Reseentrums lokalisering:
- Vid Brunnsgatan kommer den tillkommande trafiken - utöver vad som genereras av den ökade folkmängden - att skapa en långsiktig flaskhals som inte försvinner med de föreslagna åtgärderna utan endast skjuts på framtiden. Trafik och miljö har inte vägts in vid den analys som låg till grund för beslutet 2006.

- Vårt förslag med placering vid TGOJ-banan erbjuder en överlägsen lösning där uppdelning av trafikvolymen på två flöden ersätts av länkade tåg för anslutningen till Oxelösund/Nyköping.
- Som jag visat i tidigare yttranden är en placering av resecentrum vid TGOJ-banan att föredra även om man väljer det föreslagna bansystemet med bibanor.
- Mina invändningar bygger primärt på KTH:s utredning Kapacitet och restider för Europakorridoren. Enligt den utgör TGOJ-banan ett konkret exempel på hur den regionala trafiken kan utökas och därmed utvidga det arbetsmarknadsområde som höghastighetsbanan skapar. Med förslaget till detaljplan bygger man bort framtida möjligheter att utan tågbyte förbinda Oxelösund - Arnö med Stockholm och Arlanda.
- I övrigt hänvisar jag till invändningar och förslag i tidigare yttranden. I min egenskap av boende i närområdet har jag uppmanats att yttra mig i ärendet. Med det som utgångspunkt gäller mina invändningar i huvudsak följande frågor:
 - Den kraftiga ökningen av trafiken i centrum som lokaliseringen vid Brunnsgatan förorsakar berör i högsta grad även infarten från väster över viadukten. De långa köerna som redan i dag är besvärande kommer att permanentas och förorsaka miljöproblem och en försämrad trafikmiljö i vårt närområde.
 - De ingrepp som sker i den gamla stadsplanen - framtagen av berömda stadsarkitekter - utan att prövas av någon arkitektexpertis, innebär en onödig försämring av boendemiljön i Nyköping som berör alla i staden.

Bemötande:

Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har utretts i flera steg. Inledningsvis utreddes alternativ i en så kallad multikriterieanalys där alternativen bedömdes utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet, stadsutveckling, med flera aspekter. Analysens slutsatser är att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan. Förslaget samråddes om i arbetet med Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort år 2006. I samband med järnvägsutredningen år 2009 utreddes sedan olika tekniska lösningar och förslag på utformning utifrån det valda huvudalternativet i samarbete mellan kommunen och Trafikverket. Förslaget samråddes då även inom ramen för järnvägsutredningen. Placeringen kvarstod under framtagandet av Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta som antogs 2013. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har således analyserats, prövats och samråtts kring vid ett flertal tillfällen och slutsatsen är att placeringen av Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan har högst målpuppfyllnad.

Lokaliseringen bygger inte bort framtida möjligheter till att använda TGOJ-bana för persontrafik utan utformningen med fler plattformar samt att TGOJ-banan integreras med Ostlänken gör att trafik Nyköping-Eskilstuna kan genomföras när Nyköpings resecentrum står färdigt. Den åtgärdsvalsstudie som genomförts om persontrafik på TGOJ-banan har konstaterat att det inte

är ekonomisk hållbart utifrån restider att återuppta persontrafik i närtid. Utifrån det har detaljer för plattformar på TGOJ-banan mot Oxelösund inte utretts i detta skede. Med den utveckling vi ser i regionen kommer frågan om persontrafik på TGOJ-banan kunna återkomma och då ger planen möjligheter att i framtiden anlägga plattformar som knyter ihop en planerad bussterminalen med övriga funktioner.

Brunnsgatan byggs om med ny profil för att bussar och räddningstjänstens fordon inte ska behöva anpassas till dagens passage av järnvägen och prioriterar kollektivtrafiken. Brunnsgatan byggs om med en annan sektion med bredare körfält med hänsyn till busstrafiken och med breda gång- och cykelbanor för att möta flödet av gående och cyklister. Sektionen i förhållande till befintlig sektion presenteras i Funktions- utformnings- och gestaltungsprogrammet, FUG, på sidan 94.

I ett växande Nyköping krävs det ett flertal samverkande åtgärder för att öka tillgänglighet och framkomlighet på kort och på längre sikt. Nyköpings kommun arbetar kontinuerligt med trafikplanering som en del av stadsplaneringen och att i det arbetet ingår att analysera förutsättningarna för stadens möjligheter att fortsätta växa.

En övergripande trafikutredning som genomfördes under 2017/2018 har studerat trafiken ur ett helhetsperspektiv i Nyköpings tätort med fokus på de västra delarna kring Nöthagen, Hället och Nyköpings resecentrum. Den pekar på behov av flera olika åtgärder, till exempel behövs åtgärder vid trafikplats Hället. Åtgärder har och ska genomföras av Nyköpings kommun och Trafikverket gemensamt under år 2020. Ett antal centralt belägna korsningar behöver utvecklas för att bättre anpassas till den nya trafiksituationen, exempelvis på Brunnsgatan/Blommenhovsvägen och Brunnsgatan/Repslagaregatan. På lite längre sikt behöver biltrafik, som färdas genom Nyköpings centrum och dess större vägnät och inte har målpunkt i centrum, ledas om. Detta för att ge utrymme till att förbättra förutsättningarna för gång-, cykel – och kollektivtrafik att kunna ta en större del av resorna, men också för att stärka centrumets attraktivitet. Jämte större fysiska åtgärder behövs även små fysiska åtgärder såsom förbättrade möjligheter att parkera cykel, mobility management-åtgärder för att påverka resandet mot andra färdalternativ än bil samt och se över policydokument kring bland annat parkering.

Analysen pekade även på att en passage över järnvägen vid Hemgården kan bidra till att leda trafik runt centrum och avlasta densamma. Den så kallade Hemgårdspassagen är en viktig del för att kunna utveckla staden inom Dammgruvan och Högbrunn men kopplar även an till Oppeby och Idbäcken.

Utredningen utgjorde också en bra grund till den Åtgärdsvalsstudie som genomfördes av Trafikverket tillsammans med Region Sörmland, Nyköpings kommun med flera (*Åtgärdsvalsstudie för Nyköpings västra infart*).

Utredningen beskriver brister och behov för transportsätt på väg samt ger förslag på åtgärder och vidare utredning. Studien skapar underlag för prioritering inför val av åtgärder som ska bidra till effektiva resor och transporter i och omkring Nyköpings västra delar från Skavsta i norr till kommungränsen mot Oxelösund i söder. Nyköpings kommun och Trafikverket tar nu arbetet med Åtgärdsvalsstudien vidare i en större trafikanalys där enskilda åtgärder utreds, konsekvensbeskrivs och där nyttan bedöms.

Den politiskt beslutade Transportstrategin för Nyköpings tätort och Skavsta anger en prioriteringsordning och ett förhållningssätt som trafikplaneringen har att utgå ifrån där fokus ligger på att bygga en hållbar stad med attraktiva och tillgängliga miljöer utifrån en prioriteringsordning av färdslagen; gång-cykel-kollektivtrafik-bil. I ett växande Nyköping står det klart att vi inte kan fortsätta att köra bil i den omfattning som vi gör idag - motiv till att behöva riva befintlig bebyggelse i centrala Nyköping för att skapa mer framkomlighet för mer biltrafik är svårt att motivera framför andra faktorer som miljö och samhällsekonomiska skäl. Ytor för trafik i centrum behöver i större omfattning prioriteras för gående, cyklisterna och för kollektivtrafiken som samtliga har betydande kapacitets- och ytmässiga fördelar jämfört med bilen utöver miljö- och hälsomässiga fördelar. De som har möjlighet behöver använda sig av mer hållbara färdslag och ska kunna göra det. Genom att främja gång- och cykel skapas utrymme och kapacitet för dem som fortsatt behöver använda sig av bilen som färdmedel.

En annan viktig faktor i trafikplaneringen är styrning av parkering. I kommunens långsiktiga planering utpekades en inriktning för att skapa större parkeringsanläggningar framförallt i centrums ytterkanter. Exempel på detta är pågående samarbete mellan Nyköpings kommun och Region Sörmland kring parkeringshus vid Nyköpings lasarett samt befintlig byggrätt för parkeringshus vid Västra Viadukten.

Privatpersoner JoCE

Vi vill i egenskap av kommuninvånare och närboende lämna nedanstående synpunkter på placeringen och utformningen av nytt framtida Resecentrum. Kommunen har studerat och utvärderat placeringen av Resecentrum och kommit fram till det nu aktuella förslaget. Vi ifrågasätter om detta verkligen är det bästa läget för ett framtida Resecentrum? Den placering som föreslagits medför en rad allvarliga negativa konsekvenser som starkt talar emot det föreslagna läget. Det nya Resecentrumet är planerat mitt emellan två gamla bostadsområden som båda kommer att påverkas extremt negativt. Byggtiden kommer att vara ett enda kaos som kommer att övergå i en försämrad boendemiljö med ökat buller och försämrad livskvalité. Ska man hårdra det så går man från trevliga bostadsområden till obeboeliga bostadsområden. Att bara växa staden kan inte vara ett självändamål. Man måste växa med kvalitet och eftertanke. Det finns alternativ till den föreslagna placeringen (t.ex. området bakom nuvarande stationshuset) som enligt vår mening inte skulle få

dess negativa konsekvenser och också skulle komma att fungera på ett ändamålsenligt sätt. Väljer man att även ta delar av det utrymme som finns på andra sidan av TGOJ banan i anspråk kan man få betydligt bättre trafikflöden för delar av busstrafiken på köpet. Varför så stort och bombastiskt? Det är ju bara ett stickspår från Ostlänken och busstrafik för en stad med säg 70.000 invånare vi pratar om, inte en storstad med 150.000 invånare som ligger längs huvudsträckningen. Det är ett faktum som också måste beaktas i projektet och dess delprojekt.

Vi vill protestera med kraft och tydlighet mot det fullständigt orimliga i att man medvetet vill försämra vår stadsmiljö utan att det finns några fördelar som är i närheten av att motsvara de nackdelar det innebär.

Sänkning av Brunnsgatan

Att inom ramen för Resecentrum projektet investera hundratals miljoner i ett högriskprojekt som en sänkning av Brunnsgatan, med syfte att öka möjligheterna för tung trafik att komma under järnvägsviadukten och därigenom påtaglig öka den tunga trafiken på den redan hårt trafikerade Brunnsgatan och i Nyköpings centrum, känns som ett projekt som möjligtvis någon kunnat föreslå på 60-talet? Att 2018 lägga pengar på att driva ett projekt som syftar till att kraftigt försämra den upplevda stadsmiljön är anmärkningsvärt och märkligt. Er utredning beskriver tydliga negativa effekter på de flesta områden. Buller och vibrationer där riktvärdena för buller kommer att överskridas vid bostäder och kraftigt försämra boende miljön. Olycksrisker som ökar på grund av närheten till nya byggnader för centrum ändamål, dvs hotell, kontor etc. Dagvatten kvaliteten sänks då mycket av dagvattnet kommer att ledas ut i Nyköpingsån orenat och utan att filtreras i marken, som nu, på grund av ökad mängd hårdgjorda ytor. På sikt kan det leda till försämrad vattenkvalitet i Nyköpingsån. Den befintliga hundraåriga Stads och landskapsbilden påverkas negativt då man i projektet helt bortser från befintlig arkitektur, skala och struktur.

Vi anser att förslaget kommer att ge kraftigt negativa påverkningar på miljön i området både vad gäller buller, luft, damm och vibrationer. Genom förslaget koncentreras på sikt bussar, bilar och tåg till en relativt begränsad yta. Boendemiljön kommer genom förslaget att kraftigt försämrats längs både Södra och Norra Bangårdsgatan med närliggande gator. Nyköping har ett fåtal villaområden med den karaktär och ålder som området mellan järnvägen och lasarettet. Det lagda förslaget kommer att mycket negativt påverka villaområdet. I förslaget skrivs också att "Sammantaget bedöms dock detaljplanen innebära stora negativa konsekvenser för kulturmiljön och risk för påtaglig skada på riksintresset". Mycket anmärkningsvärt att kommunen lägger fram en detaljplan som man själv anser får stora negativa konsekvenser och risk för påtaglig skada. Bullernivåerna kommer kraftigt överskrida de gränsvärden som finns. Redan i dagsläget är området svårt utsatt för bullerstörningar och med det framlagda förslaget skulle det gå från en olägenhet till oboeligt. Flera av husen har sättningar redan i dagsläget. Med det framlagda förslaget kommer vibrationerna att öka ytterligare. Har man

undersökt vilka konsekvenser det kan få? Tar man även en grundvattensänkning i samband med sänkningen av Brunnsgatan i beaktande så häpnar man över att de förslag som föreligger överhuvudtaget tagits fram?

Förslaget innebär mycket negativa konsekvenser för hela området och då inte minst för fastigheterna längs Norra Bangårdsgatan. Det gäller under tiden för sänkningen av Brunnsgatan, byggandet av Resecentrum och även tiden därefter.

Enligt förslaget behövs sannolikt bullerdämpande åtgärder på flera byggnader utmed Södra och Norra Bangårdsgatan. Vi förutsätter att dessa åtgärder utförs i god tid innan eventuella byggen påbörjas. Byggena i sig kommer att medföra kraftiga behov av bullerdämpande åtgärder. Man kan ju även ställa sig frågan om hur man på ett estetiskt rimligt sätt bullerdämpar ett 100 år gammalt trähus.

Vi vill slutligen framföra att vi inte på något sätt är emot att det idag missköta bangårdsområdet, främst på södra sidan, förändras och att ett resecentrum byggs utifrån Nyköpings behov och förutsättningar. Ett genomtänkt resecentrum som vi kan vara stolta över med en tydlig miljöinriktning.

Bemötande:

Ett resecentrum är en funktion som primärt kopplar samman tåg, buss, gång, cykel och fordonstrafik och som är centralt placerat och lättillgängligt för så många som möjligt. Kopplingen till Brunnsgatan och den rörelseaxel som finns i staden mellan Lasarettet – Torget – Hamnen är en viktig del för att utveckla staden. Det är starkt bidragande anledningar till varför funktionerna förlagts på den aktuella platsen och att Nyköpings resecentrum kopplats mot Brunnsgatan.

Arbetet med Nyköpings resecentrum har skett i flera steg. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum utreddes inledningsvis genom en så kallad multikriterieanalys där ett flertal alternativ bedömdes utifrån tillgänglighet, trafiksäkerhet, stadsutveckling, med flera aspekter. Analysens slutsatser är att placera Nyköpings resecentrum med koppling till Brunnsgatan. Förslaget samråddes om i arbetet med Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort år 2006. I samband med järnvägsutredningen år 2009 utreddes sedan olika tekniska lösningar och förslag på utformning utifrån det valda huvudalternativet i samarbete mellan kommunen och Trafikverket. Förslaget samråddes då även inom ramen för järnvägsutredningen. Placeringen kvarstod under framtagandet av den Fördjupade översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta som antogs 2013. Lokaliseringen av Nyköpings resecentrum har således analyserats, prövats och samråtts kring vid ett flertal tillfällen.

För att möta en växande befolkning parallellt med en tilltagande specialisering på arbetsmarknaden och med förbättrad tillgänglighet så skapar vi ett

resecentrum som ger möjligheter att fortsätta växa. Nyköpings resecentrum utformas för att möta den befolkningsutveckling vi ser och för den ökade pendling som är en del i en växande region och som en del av den förbättrade tillgänglighet som Ostlänken ger. Anläggningen som planeras tillåter en utökad turtäthet på banan utan att ytterligare infrastruktur behöver byggas på stationen.

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

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

Bostäderna i anslutning till järnvägsstationen är idag utsatt för höga trafikbullernivåer från väg och/eller spårtrafik. Nyköpings kommun och Trafikverket kommer att göra de bullerskyddsåtgärder som krävs i form av spårnära skärmar och fasadåtgärder på fastighetsnivå såsom byte av fönster och ventilation. I vissa fall blir det aktuellt med bullerskydd vid befintliga uteplatser. Nyköpings kommun och Trafikverket har samordning i frågan om buller och de fasadåtgärder som krävs kommer att göras i ett inledande skede, som del i förberedande åtgärder, innan byggandet av Nyköpings resecentrum inleds. Bullerskyddsåtgärder kommer genomföras som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga för att begränsa bullerpåverkan. I arbetet att identifiera bullerskyddsåtgärder på fastighetsnivå kommer sakkunnig i kulturmiljövärden att bistå med kunskap så att de bullerskydd som blir nödvändiga tar hänsyn till den äldre och kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen som påverkas. Ni kommer att få mer information och bli kontaktade i god tid före planerad åtgärd.

En riskanalys utifrån omgivningspåverkan av planerade åtgärder kommer att tas fram. Denna kommer bland annat att identifiera vilka byggnader och andra anläggningar som är känsliga för sättningar, dels till följd av vibrationer från

byggnation och från sänkta grundvattennivåer. Sättningsrörelser och grundvattennivåer kommer att följas upp i kontrollprogram där nivåer mäts regelbundet före, under och efter byggskedet. Risken för sättningar till följd av grundvattensänkningen bedöms dock som mycket liten. Om skada skulle uppstå till följd av byggnationen kommer kommunen eller Trafikverket att ersätta denna enligt ordningen om oförutsedd skada.

I dagsläget sker ingen rening av dagvatten från planområdet och stora delar av det leds till Nyköpingsån. Vissa delar leds till kombinerade ledningssystem för dag- och spillvatten. Hanteringen av dagvatten kommer i och med byggandet av Nyköpings resecentrum att bli bättre jämfört med dagens situation och Nyköpings kommun har höga krav på hur dagvattnet från området ska hanteras, renas och fördröjas inom området. Fördjupad beskrivning av principer för hantering av dagvatten finns i framtagna dagvattenutredning.

Privatperson LB

Synpunkter: Det senaste förslaget är mycket bättre än tidigare. Det gäller även presentationer och informationsmaterial.

Jag vill med detta brev först framföra mina "krav" på Nyköpings kommun som huvudpart i detta projekt.

- Under tiden för långdragen projektering har vi fått leva med avsevärt ökat buller och mer avgaser från omledning av busstrafik och inrättande av en stor parkeringsplats med in / ut fart mitt emot våra sovrum o kök.

Inför byggstart och alla övriga typer av arbeten som hänger samman med resecentrum, oavsett i vems regi det utförs, anser jag att Nyköpings kommun är skyldig att vidtaga omfattande och högkvalitativa åtgärder för att minimera negativ påverkan på oss och alla boende på gatan. Detta ska absolut ske innan byggstart och utföras så att det med god marginal säkerställer god boendemiljö och trafiksäkerhet.

Jag anser att in-/utfart från vår gård och garage kan bli farlig. För att minska riskerna är avståndet mellan huset och den nya vägbanan mycket viktig. Minst 5 meter, hela bilen måste kunna köras ut utan risk för påkörning av passerande buss. Även sikten åt bägge håll vid utfart måste säkerställas.

Jag ser fram mot att få detaljerad information om vilka åtgärder som planerats för mitt hus och om det inte sker före byggstart önskar jag en särskild förhandling om kommunal finansiering av åtgärder som utförs i egen regi. Exponerade fasader, fönster och ventilation är typexempel på vad som måste åtgärdas

.

Jag efterlyser även förslag på boendeparkering.

Jag har för egen och för mina hyresgästers räkning sedan långt mer än 10 år skickat flera skrivelser med samma budskap om den mycket påtagliga verkan ett resecentrum enligt kommunens förslag har på vårt liv och boendemiljö.

- S Bangårdsgatan är för smal och def. inte anlagd för att bära all planerad busstrafik. Hur blir det nu när den ska möta Brunnsgratan som ska sänkas avsevärt?

-Husen längs gatan är generellt sett mycket mer känsliga för buller och vibrationer än moderna hus. Tex längs Borgargatan där busstrafiken gick tidigare.

-Att ersätta en synnerligen vacker och karaktäristisk stationsbyggnad som med all säkerhet kunnat byggas om med nytt funktionellt innehåll är dyrt och dåligt.

Bemötande:

Nyköpings kommun planerar att genomföra nödvändiga bullerskyddsåtgärder i form av fasadåtgärder och i vissa fall åtgärder vid befintliga uteplatser i tidigt skede, som en del av förberedande åtgärder, innan byggnationen av Nyköpings resecentrum inleds. Ni kommer att bli kontaktade och få mer information i god tid inför åtgärd.

Vad gäller påverkan under byggtid så prövas hänsyn till befintlig bebyggelse i kommande bygglov. I en kontrollplan ska de skyddsåtgärder som behöver vidtas beskrivas avseende bland annat buller, vibrationer, damning och marksättningar och en certifierad sakkunnig är ansvarig för uppföljning.

I samband med byggnationen av Nyköpings resecentrum kommer Södra Bangårdsgatan att byggas om från Brunnsgratan fram till Järnvägsgatan och enligt den nya sektionen (redovisas på sidan 95 i Funktions- utformnings- och gestaltningsprogram, FUG) kommer området fram till vägbanan att breddas med dryga 2,5 meter jämfört med dagens situation. Från fastighet till körfält kommer plats finnas (5,5 meter) för säker angöring. Korsningen Södra Bangårdsgatan och Brunnsgratan kommer också att byggas om där korsningen flyttats norrut. Åtgärden bidrar till en bättre trafiksituation för svängande bussar och åtgärden innebär också att vägtrafiken kommer längre ifrån fasad på närliggande hus. Profilen i korsningen är förändrad i samspel med justeringen av Brunnsgratans profil och styrande parameter har varit de befintliga fastigheterna längs gatan.

Boendeparkering löses främst inom kvartersmark, antingen på egen fastighet eller genom parkeringsköp på annans fastighet. Kommunen gör det möjligt att köpa månadsbiljett på några av de kommunala parkeringsplatserna, exempelvis i parkeringsgaraget på Brunnsgratan. På www.nykoping.se/trafik--resor/parkering finns information om Nyköpings parkeringsplatser, vad de kostar och hur man ansöker om parkeringstillstånd.

Privatperson ER

Synpunkter: Jätte bra förslag. Förutom att det är alldeles för lite parkeringar. Jag har märkt att ni som sitter o planerar inte gillar bilar men tyvärr så måste en del ha bil. Det behövs minst dubbelt så många parkeringsplatser.

Bemötande:

Antagandet kring behovet av pendlarparkeringar är gjord utifrån en inventering av befintliga parkeringsplatser och analys av beläggningsgrad genomförd av NTF. Beläggningsgraden på de olika parkeringsplatserna som idag huvudsakligen pekas ut för pendlare visar att 33 procent respektive 66 och 73 procent av platserna är upptagna vid inventeringstillfället. Av antalet parkerade bilar utgör ett antal boendeparkeringar till bostäder i närområdet. Ett stort antal är också hemmahörande där tillgängligheten till kollektivtrafikens huvudlinjer i Nyköping är god.

Utvecklingen av Nyköpings resecentrum är viktig i en växande stad som Nyköping och här tar Nyköpings transportstrategi tydligt ställning till hur trafikslagen ska prioriteras. Med en ökande befolkning kan vi inte fortsätta att köra bil i centrala Nyköping som i dag – motiv till att behöva riva befintlig bebyggelse i centrala Nyköping för att skapa mer framkomlighet för mer biltrafik är svårt att motivera framför andra faktorer som miljö och samhällsekonomiska skäl. Många av oss måste istället använda mer av andra trafikslag; gång, cykel och kollektivtrafik. Genom att främja dessa färdslag skapar vi utrymme och kapacitet för dem som fortsatt behöver använda sig av bilen som färdmedel.

Genom att samtliga av kollektivtrafikens huvudlinjer kommer att passera resecentrum förväntas exempelvis flera personer kunna resa kollektivt hela resan. Även det nya biljettsystemet där en biljett kan användas för all kollektivtrafik samt regiontrafiken inom Mälardalsregionen kan bidra till att fler väljer kollektivtrafiken. Det är ett exempel på åtgärd vilken i sin tur skapar utrymme på vägarna och lediga parkeringsplatser för bilar till de som är mer beroende av att använda bilen som transportmedel. Det ger förbättrad tillgänglighet för fler människor oavsett var man bor i kommunen.

Se vidare svar till MS och CC nedan.

Privatperson AK

Synpunkter: Är kommunen medveten om det stora antal personer boende på landsbygden som har mycket begränsad tillgång till kollektivtrafik, om ens någon alls, som är beroende av bil, men ändå inte vill pendla hela vägen till t.ex. Stockholm. Var ska alla dem göra av sin bil när de ska ta tåget?

Bemötande:

Se svar till Privatperson MS och CC nedan.

Privatperson MS

Synpunkter: Som vid tidigare planer. För få p-platser för pendlare UTANFÖR stan. Kollektivtrafiken behöver ett verkligt uppsving om man skall ha så få p-platser för pendlare boende på landet. Betänk kommande bebyggelse i Buskhyttan tex.

Bemötande:

För de som är beroende av att ta bilen till Nyköpings resecentrum för vidare resa med tåg eller buss ska kunna göra det. För övriga ska det vara lätt att kunna använda kollektivtrafiken för hela resan eller att gå och cykla till resecentrum. Intentionerna med Nyköpings resecentrum är just att ge goda förutsättningar för fler att kunna använda kollektivtrafiken ur ett hela-resan-perspektiv. Här kommer resecentrum utgöra navet för av staden uppkomna resor för byte buss/buss och för regionala resor byte buss/tåg. En överflyttning av resenärer från bil till kollektivtrafik räknas det därför med. Likaså i takt med att antalet gång- och cykelvägar byggs ut och förbättras (senast Fruängsgatan) väntas också i hög grad fler resenärer använda cykel vilket skapar lediga parkeringsplatser för de som behöver kunna ta bilen till resecentrum.

Se vidare svar till Privatperson CC nedan.

Privatperson CC

Synpunkter: Hur tar ni hänsyn till att vi som behöver bilen för att komma till tåget? Känns som 130 platser inte kommer att räcka. Om man inte avdelar särskilda p-platser för de som inte bor i tätorten.

Bra lös möjligheter för cyklar och då särskilt med tanke på att elcykel gör att cykeln kan vara ett möjligt transportmedel även för sträckor över 10 km.

Bemötande:

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

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

Antalet parkeringsplatser för pendlare har utgått från dagens antal parkeringsplatser vilket var 185 stycken när arbetet med Nyköpings resecentrum inleddes men som under arbetets gång utökats av Jernhusen till 270 stycken. Från dessa har en avräkning mot 75 procent beläggningsgrad samt avräkning för antagna boendeparkeringar, personer boende i områden med hög respektive god tillgänglighet till kollektivtrafikens huvudlinjer samt med en viss uppräkning för att tillgodose en viss dynamik på parkeringsplatsen.

Nyköpings resecentrum är en del av en växande stadskärna och parkeringsmöjligheter kommer att utvecklas i flera områden runt omkring som kan samnyttjas för flera funktioner däribland Nyköpings resecentrum. För de som är beroende av att ta bilen till Nyköpings resecentrum för vidare resa med tåg eller buss ska kunna göra det. För övriga ska det vara lätt att kunna använda kollektivtrafiken för hela resan eller att gå och cykla till resecentrum. Vi planerar inom området för Nyköpings resecentrum för inte mindre än 1500 parkeringsplatser för cykel, däribland för ett cykelgarage.

Namnsättning

Inga synpunkter har kommit in på föreslagna kvarters-, - eller torg/platsnamn.

Redogörelse för MKB

Inkomna synpunkter som har bäring på MKB:n har kommit att handla om trafikbullerpåverkan, vibrationer, påverkan under byggtid, olycksrisker kopplat till järnvägen och farligt gods, förorenad mark, förändrad stadsbild, påverkan på grönstruktur (naturmiljö) samt störningar under byggskedet.

Medverkande tjänstemän

Redogörelsen är sammanställd av administrativ handläggare Ewa Strömberg Hellström och kommenterad av planarkitekt Sara Rangensjö med hjälp av övriga projektmedlemmar.

Samhällsbyggnad

Plan- och naturenheten

Maria Ljungblom
Chef Plan- och naturenheten

Sara Rangensjö
Planarkitekt Plan- och naturenheten