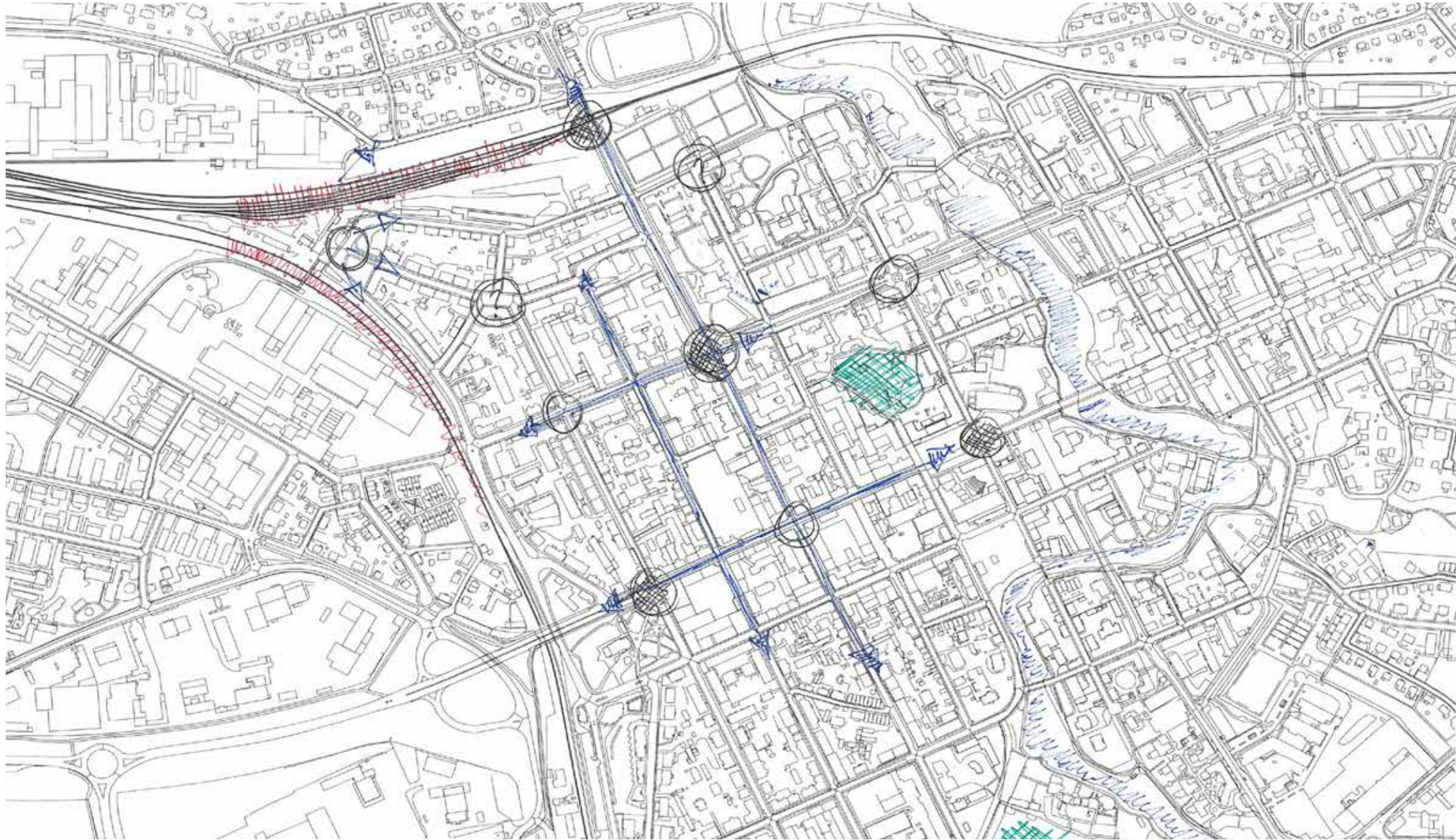


STADSANALYS / NYKÖPING RESECENTRUM



Stadsanalys Nyköping resecentrum är framtagen av Sweco Architects i samarbete med Nyköpings kommun. Samtliga fotografier är tagna av Sweco Architects där inget annat anges. Detsamma gäller rapportens illustrations- och analyskartor, om inget annat anges. Dessa baseras på inhämtade underlag och material, se källor, samt egna utförda analyser och platsobservationer.

Från Sweco Architects har följande personer arbetat med stadsanalysen: Mathias Ahlgren, Björn Ekelund, Jonas Carlsson och Niklas Åkerberg.

Datum: 2016-05-10

STADSANALYS / INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INTRODUKTION

STRUKTUR

Aktuella planer och utvecklingsområden	8-9
Bebyggelse och grönska	10-11

TRAFIK OCH INFRASTRUKTUR

Fordonstrafik	13
Cykelstråk	14-15
Kollektivtrafik	16-17
Parkering och teknik	18-19

STADSLIV

Boendetäthet	21
Barriärer	22-23
Stadens funktioner	24-25
Tillgänglighet till målpunkter	26-27
Gångstråk	28-29
Riktning för tågresenärer	30-31

STADSRUM

Stationsområdet	34-35
Norra Bangårdsgatan	36-37
Södra Bangårdsgatan	38-39
Brunnsgatan	40-41
Borgaregatan - Magasinsgatan - Fruängsgatan	42-43

VERKTYG FÖR UTVÄRDERING

Hänvisningstabell	45
-------------------	----

KÄLLOR

INTRODUKTION

Ett nav för morgondagens resor

Nyköping är en kommun som växer. Under 2015 ökade befolkningen med 754 personer, vilket är rekord sedan kommunen ombildades 1992. Kommunen förväntas se en fortsatt tillväxt, framförallt inom Nyköpings tätort, men även i omkringliggande orter samt på landsbygden. Detta skapar förutsättningar och behov för en utveckling av kommunens centralort.

I linje med pågående utveckling planerar Nyköpings kommun för ett modernt resecentrum i centralorten. Arbetet med Nyköpings resecentrum syftar till att stärka kollektivtrafiken genom att olika trafikslag kopplas samman. Etableringen av ett resecentrum ger förutsättningarna till ett enkelt byte mellan buss, tåg, cykel och andra färdmedel och är tänkt att placeras i anslutning till en bibana till huvudbanan för Ostlänken. Resecentrum kommer därmed att ersätta befintlig tågstation och busstation.

Syfte

Föreliggande stadsanalys är utförd för att öka förståelsen för befintliga förhållanden, samt för att användas som stöd vid förändringar av den fysiska strukturen och byggda miljön. Det är således ett verktyg för att skapa en sammanhängande bild över den fysiska miljön och på så sätt stärka förutsättningarna för att utvecklingen av resecentrum stödjer stadsutvecklingen i stort och inte riskerar att motverka den på sikt.

Syftet har också varit att belysa kvaliteter och problem i den nuvarande stadsformen, att insamla för projektet värdefull data och beskriva dess relation till stadslivet.

Projektid och process

Arbetet med analysen har genomförts under hösten 2015 och vintern 2016, parallellt med framtagande av projektets Utmaningar och gestaltningsidéer. I rapport Workshop I redovisas dessa utmaningar. Dessa redovisas även i denna rapport i anslutning till respektive analysunderlag. Detta syns genom faktarutan Riktlinjer och Berörda utmaningar.

Metodik

Analyserna är av både kvalitativ och kvantitativ karaktär och uppdelade i fyra olika kapitel; *Stadsstruktur*, *Trafik*, *Stadsliv* och *Stadsrum*. Den förstnämnda utgår från befintligt underlag

och utförda utredningar. Merparten av detta är redovisat i kvantitativa termer. Kapitlet *Trafik* är utvecklat genom i huvudsak befintliga utredningar kring trafikprognoser/-simuleringar för bil, buss och cykel. Kapitlet *Stadsliv* är utvecklat genom i huvudsak befintligt material men också med kompletterade gångtrafikmätningar och observationer över människors beteende och användning av stråk i anslutning till befintligt resecentrum. Underlaget som ligger till grund för kapitlet *Stadsrum* baserar sig i stor utsträckning på observatörernas egna upplevelsevärden, kategoriserat enligt bebyggelse, trafik och grönska.

Övriga metoder

Delar av materialet som redovisas har sitt ursprung i andras utredningar. Det gäller bland annat tillgänglighets- och stråkanalyser genomförd i samband med en förtätningsstudie av centrala Nyköping. Detta arbete genomfördes av Spacescape med metoden Place Syntax. För mer ingående beskrivning av metoden, se kapitel *Stadsliv* och avsnittet om *Tillgänglighet till målpunkter*, sid 24.

Medverkande

Stadsanalys Nyköping RC är framtagen av Mathias Ahlgren, Björn Ekelund, Jonas Carlsson och Niklas Åkerberg på Sweco Architects. Arbetet har skett i samarbete med Maria Björk på Nyköpings kommun samt med underlag från flera ytterligare parter på kommunen.

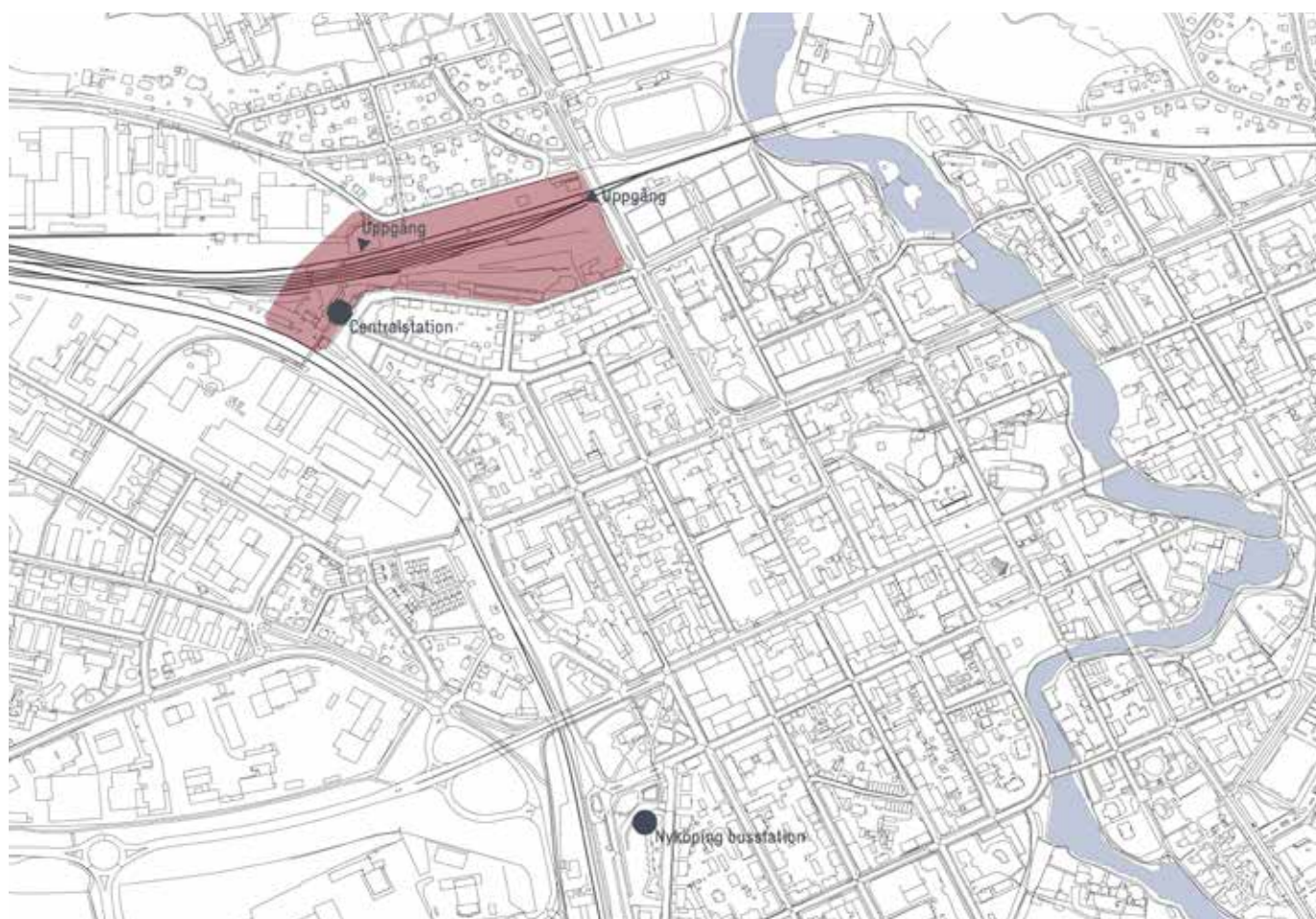


Vy västerut, från perrong. I perspektivet visas stora delar av planområdet.

Planområde och analysområde

Planområdet för Nyköping resecentrum ligger inom det gamla bangårdsområdet från dagens stationshus till korsningen Södra Bangårdsgatan och Brunngatan (se karta nedan). Den nya lokaliseringen av resecentrum kommer ge effekter på flera faktorer i stora delar av centrala Nyköping. Därför behöver denna stadsanalys genomföras i ett större perspektiv än bara inom planområdet.

För att fånga de effekter och förutsättningar som förändringarna inom planområdet leder till har ett analysområde valts, se kartutsnitt på förgående sida. Analysområdet sträcker sig från lasarettet i norr till industriområdena i väster och kyrkogården i öster. Söderut går analysområdet ner till Teaterparken, den nuvarande busstationen och Storgatan.



Karta över centralstationen och busstationen med planområde markerat i rött.



Trafikala konflikter och skyltning mot centrum från östra trappan vid nuvarande perrong.

STADSANALYS / STRUKTUR

AKTUELLA PLANER

Översiktsplan för Nyköpings kommun

Kommunens intentioner med aktuell Översiktsplan för Nyköpings kommun är bland annat att ge förutsättningar för snabbare tågförbindelser till omkringliggande tätorter och att utveckla kopplingarna inom kollektivtrafiken till kommunens terminaler och tågstationer.

I översiktsplanen poängteras vikten av att uppmuntra Nyköpingsborna till gång- och cykeltrafik både för arbets- och rekreationsresor. Inom etableringen av resecentrum är det därför viktigt att skapa bra anknytning till betydelsefulla stråk för att underlätta valet av gång och cykel till och från Nyköping resecentrum som en del av hela resan.

Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta

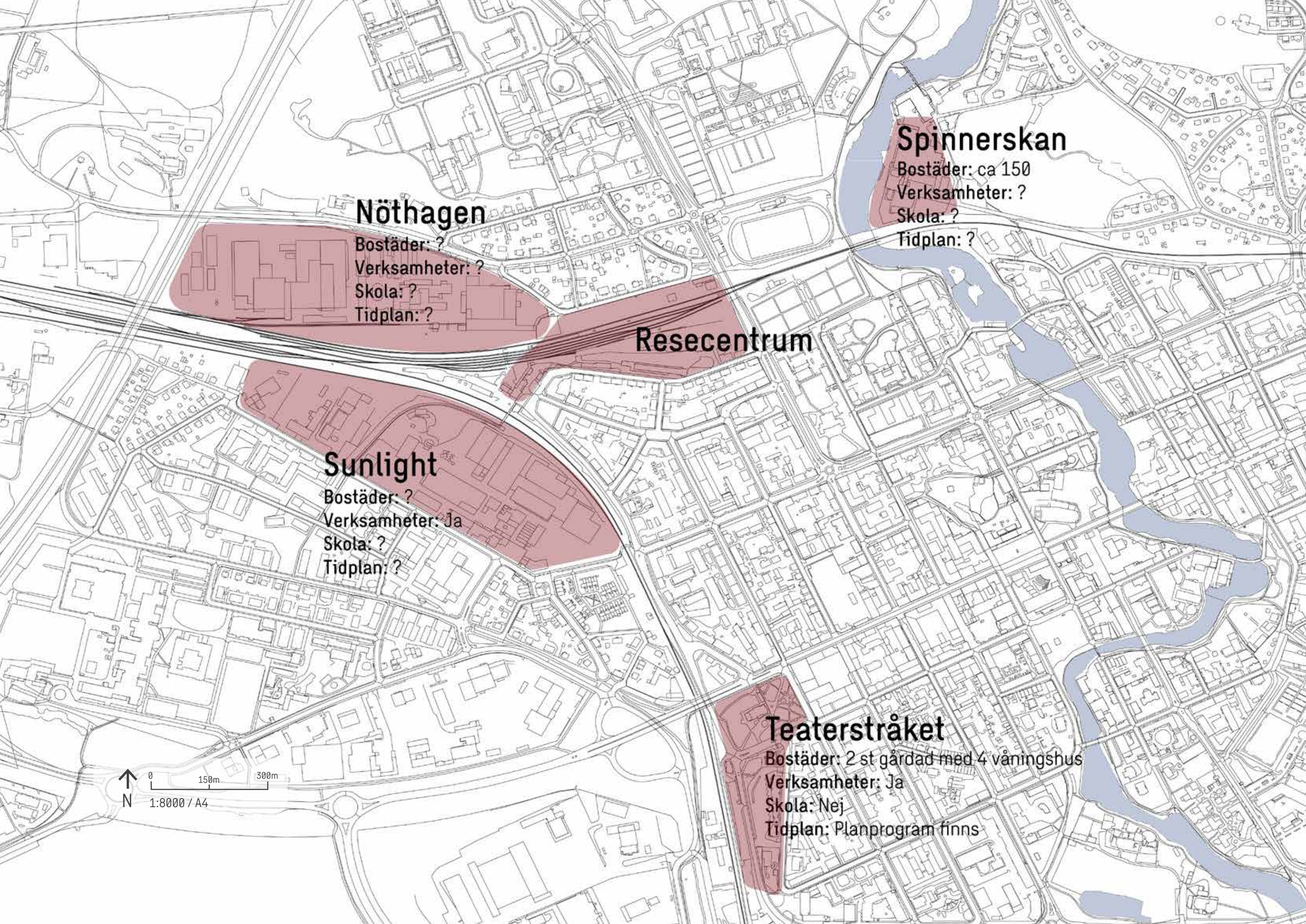
I den aktuella fördjupade översiktsplanen för analysområdet så betonas en etablering av ett resecentrum som ansträngande för trafiksituationen och att en prioritering av färdslag behöver vara tydlig. Även i denna plan framhävs vikten av tillgänglighet till och från stationen och då framförallt för gång- och cykeltrafikanter.

För att uppnå detta behövs befintliga och eventuella tillkommande stråk säkerställa en god tillgänglighet, säkerhet och en minimering av avbrott.

Infrastrukturplan för Nyköpings tätort

I samband med framtagandet av infrastrukturplanen för Nyköpings tätort genomfördes ett antal utredningar för att undersöka framtida påfrestningar inom infrastrukturen. Dessa ledda fram till att infrastrukturplanen kunde fastställa att noggrannare studier behövs göras inom arbetet med etableringen av ett resecentrum. Flertalet av dessa fördjupningar utgör underlag till föreliggande arbete.





Spinnerskan

Bostäder: ca 150
Verksamheter: ?
Skola: ?
Tidplan: ?

Nöthagen

Bostäder: ?
Verksamheter: ?
Skola: ?
Tidplan: ?

Resecentrum

Sunlight

Bostäder: ?
Verksamheter: Ja
Skola: ?
Tidplan: ?

Teaterstråket

Bostäder: 2 st gårdar med 4 våningshus
Verksamheter: Ja
Skola: Nej
Tidplan: Planprogram finns

0 150m 300m
N 1:8000 / A4

UTVECKLINGSSOMRÅDEN

Arbetet med Nyköping resecentrum sker samtidigt med flera andra större och mindre stadsutvecklingsprojekt i centrala Nyköping. Det innebär att de åtgärder som föreslås kommer att behöva bemöta eller reagera på de planer som är under bearbetning och framtagande. Nedan redovisas några av de projekt som anses vara av sådan omfattning och placering att de kan komma att ge effekter även på utformningen av resecentrum.

Nöthagen

Industriområdet i Nöthagen är beläget nordväst om Resecentrumområdet/planområdet och är i kommunens fördjupade översiktsplan för tätorten och Skavsta från 2013 (FÖP), utpekad som ett strategiskt utvecklingsområde för bostäder, kontor och handel. Arealen är ca 8 hektar och fullt utbyggt skulle ca 500 lägenheter eller 1200 invånare rymmas i området. Området ligger i direkt anslutning till stationsområdet och framtida resecentrum. Området består av flera fastigheter med privata ägare. Vid en framtida omvandling av området är det viktigt att tillvarata de värden som det kommunikationsnära läget skapar. En omvandling förutsätter att berörda fastighetsägare är intresserade av att ändra användningen på sina fastigheter.

Sunlight

Området är beläget söder om TGOJ banan i nära anslutning till resecentrumområdet. Den fördjupade översiktsplanen för tätorten och skavasta från 2013 (FÖP) pekar ut området som ett strategiskt utvecklingsområde för bostäder, kontor och handel. Den största delen av området är planlagd för industriändamål och används i stora delar som lager. Men även hotell, skola och andra verksamheter finns i området idag. Kommunen arbetar med ett planprogram för i huvudsak fastigheten Sunlight 2, i syfte att tillsammans med fastighetsägaren hitta en bra framtida användning av fastigheten. Fullt utbyggd skulle ca 1000 invånare rymmas inom fastigheten.

Spinnerskan

Inom det gamla industriområdet i Periodenområdet, öster om Nyköpingsån, planeras för en omvandling till bostäder. Ca 30 lägenheter kommer att rymmas i det gamla Bomullsspinneriet inom fastigheten Spinnerskan 2. Detaljplanearbete pågår just nu med att möjliggöra för ca 147 lägenheter inom fastigheten Spinnerskan 1 (gamla Furuspecialen).

Teaterstråket (nuvarande busstation)

Vid en flytt av den nuvarande busstationen till resecentrum frigörs en stor yta som kan vara lämplig för bland annat bostäder. Ett planprogram togs fram för området år 2013 och kommer ligga till grund för framtida detaljplanering av området.

Övriga projekt av intresse

Utöver ovanstående projekt finns ytterligare bostadsprojekt i stadens ytterkanter vilka kan få påverkan på resecentrum, stråk och resandeunderlaget. I Oppeby Gård pågår detaljplanering för ca 550 bostäder och på Brandholmen finns redan planlagd bostadsmark för minst 300 bostäder. På Arnö finns närmare 1000 planlagda byggrätter för bostäder och inom Tessinområdet planeras för ca 400 bostäder blandat med vissa verksamheter. Vidare pågår också ett antal mindre förtätningsprojekt och ombyggnader i centrala lägen som direkt eller indirekt kan ge effekter på resecentrum.



Teckenförklaring
Bebyggelse och grönska

- Byggnad
- Grönska
- - - Planområdesgräns

0 150m 300m
N
1:8000 / A4

BEBYGGELSE OCH GRÖNSKA

En varierad bebyggelse

Inom analysområdet finns en relativt stor blandning av hustyper. Det finns ett flertal lamellhus från 30- och 40-talet likväl som enskilda villor från början av 1900-talet. Dessutom finns flera byggnader med äldre historia kopplat till Nyköping som residenstad. Bland de nyare byggnaderna från 70-talet och framåt finns både enstaka ikoner från 60-talet och radhusområden från 80-talet. Allt inom detta relativt begränsade område.

Även bebyggelsestrukturen finner sin variation i Nyköping. Här finns både kvartersstruktur och fristående lameller, men också ett antal fristående ikoner som strukturerar staden med sina omgivande gårdar. Väster och norr om järnvägen finns också ett antal mer storskaliga karaktäristiska områden i form av sjukhus- och industriområden, som har strukturerande effekt på staden.

Skalan på bebyggelsen är överlag låg med i huvudsak 2-3 våningshus i anslutning till planområdets södra delar och villabebyggelse i 1-2 våningar norrut. Närmare centrum ökar bebyggelsehöjden något och blir mellan 4-5 våningar. I nuläget domineras stadssiluetten av kyrktorn samt enstaka högre institutionsbyggnader och industrianläggningar.

Parker och grönområden

I kartan till vänster redovisas sådana gröna ytor som är allmänt tillgängliga. Men det betyder inte att alla är av hög kvalitet. De parker och gröna stråk som särskilt framträder med hög kvalitet är berget i centrum som är inramad park med höga rekreativa och estetiska värden. Detsamma gäller årummet intill Nyköpings å där grönskan och vattnet bildar en vacker länk mellan norr och söder.

Även i närheten av planområdet finns ett flertalet stora grönytor med hög kvalitet och tydliga rekreativa värden. Det gäller inte minst platser längs med Brunngatan, såsom Folkungavallen, Västra kyrkogården och parken vid Landstingskansliet. Samtidigt anges i Grönstrukturplanen (2010) att bostadsområdet direkt söder om planområdet har en brist på grönområde för boende.

Det finns också sådana grönområden som inte är utmärkta på kartan till vänster, men ändå har ett visst intresse. Det gäller särskilt den grönska som ligger norr om spårområdet och som idag brukas och används utan tillåtelse. Ett annat område som är av intresse är den grönya och lekpark som ligger vid nuvarande Centralstation. Där finns goda kvaliteter även om läget är relativt perifert.

De främsta naturvärdena inom planområdet är blomrikedomen på bangården och på banvallen längst i väster, samt förekomst av gamla träd.



Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Baserat på inventering utförd 1979 av Södermanlands museum på uppdrag av Nyköpings kommun. Vissa avvikelser kan därför förekomma.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Ovan redovisas byggnader av byggnadsminneskaraktär, välbevarade med ett särskilt kulturhistoriskt egenvärde. Enligt slutsatser från byggnadsminnesutredningen kan Nyköpings stationsmiljö vara föremål för en byggnadsminnesförklaring. Enligt utredningen är såväl stationsbyggnaden och Centralplan som godsmagasin och lokomotorstallet en viktig del av helhetsmiljön.

Historiskt har staden haft flera strukturerande stadsplaner. Den som givit störst inverkan på planområdet med omnejd är P-O Hallmans plan från 1913 som hade sin grundidé i att koppla samman Centralstationen med Tinghuset genom ett antal affärshus efter Borgaregatan, som en ny och värdig entré till Nyköping. Förslaget innehåll förverkligades dock inte utan istället kompletterades planen av Ragnar Östberg 1927 med bostadshus i två våningar. Dessa stråk av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse är idag strukturerande bland annat för gatorna Borgaregatan, Magasinsgatan och Bagaregatan.

I och med att Nyköpings centrum ses som ett riksintresse bör dess fysiska struktur i största möjliga utsträckning bevaras. Vid om- eller nybyggnation behöver anpassning ske till dessa kulturhistoriska värden.

Enligt den arkeologiska undersökningen har inga fornlämningar eller möjliga fornlämningar påträffats inom planområdet.

STADSANALYS / TRAFIK

FORDONSTRAFIK

I och med en etablering av Nyköping resecentrum kommer det ske förändringar av de befintliga systemen för fordonstrafik.

För att studera påverkan från en samlokaliserad buss- och tågstation, ett resecentrum, samt skapa underlag för alternativa lösningar har kommunen genomfört ett antal trafikmätningar. Resultatet redovisas till höger. För att skapa en ökad detaljeringsgrad över framtida trafiksituationer behövs dock ytterligare undersökningar i form av trafiksimuleringsmodeller och analyser utföras.

I trafikprognoserna framgår att de största trafikflödena, och eventuella problem med framkomlighet, kan uppstå i korsningspunkter i anslutning till Brunnsgratan, samt i korsningen Repslagaregatan/Järnvägsgatan, se karta till höger.

Utöver samlokaliseringen av buss- och tågstation tillkommer även framtida utvecklingsområden, redovisade på sid 9. Då omgivande stadsdelar är fullt utbyggda, i enlighet med FÖP 2013, kan ytterligare förändringar av trafikstrukturen behövas.



Bussar som behöver korsa viktiga fordonstråk kan bidra till att skapa köbildning.



Trafikmätning redovisandes möjliga problematiska korsningspunkter.

CYKELSTRÅK

Upplevda avstånd längs cykelbana

Inom Nyköpings kommun vill man förbättra möjligheten att välja cykel istället för bil som färdmedel. I nuläget är de huvudsakliga cykelstråken samlokaliserade i anslutning till de större bilvägarna. Att samordna dessa kan ha positiva trafiktekniska effekter, och reducera tiden för transport med cykel, men det finns risk för negativa värden utifrån ett upplevelseperspektiv, såsom otrygghet, buller, partiklar etc. Längs de större bilvägarna är risken att cykelstråken kan upplevas som relativt otrivsamma miljöer vilket i sin tur kan göra att upplevelsen av sträckan känns längre än vad den i själva verket är.

Osammanhängande nät

Vidare har det befintliga cykelnätet ett flertal strukturella brister. Enligt tidigare genomförda analyser saknas helt eller delvis kopplingar mot sydväst, låg genhet österut samt att huvudsaklig cykelaxel övergår i blandtrafik längs Brunnsgatan.

Problematisks korsningspunkter

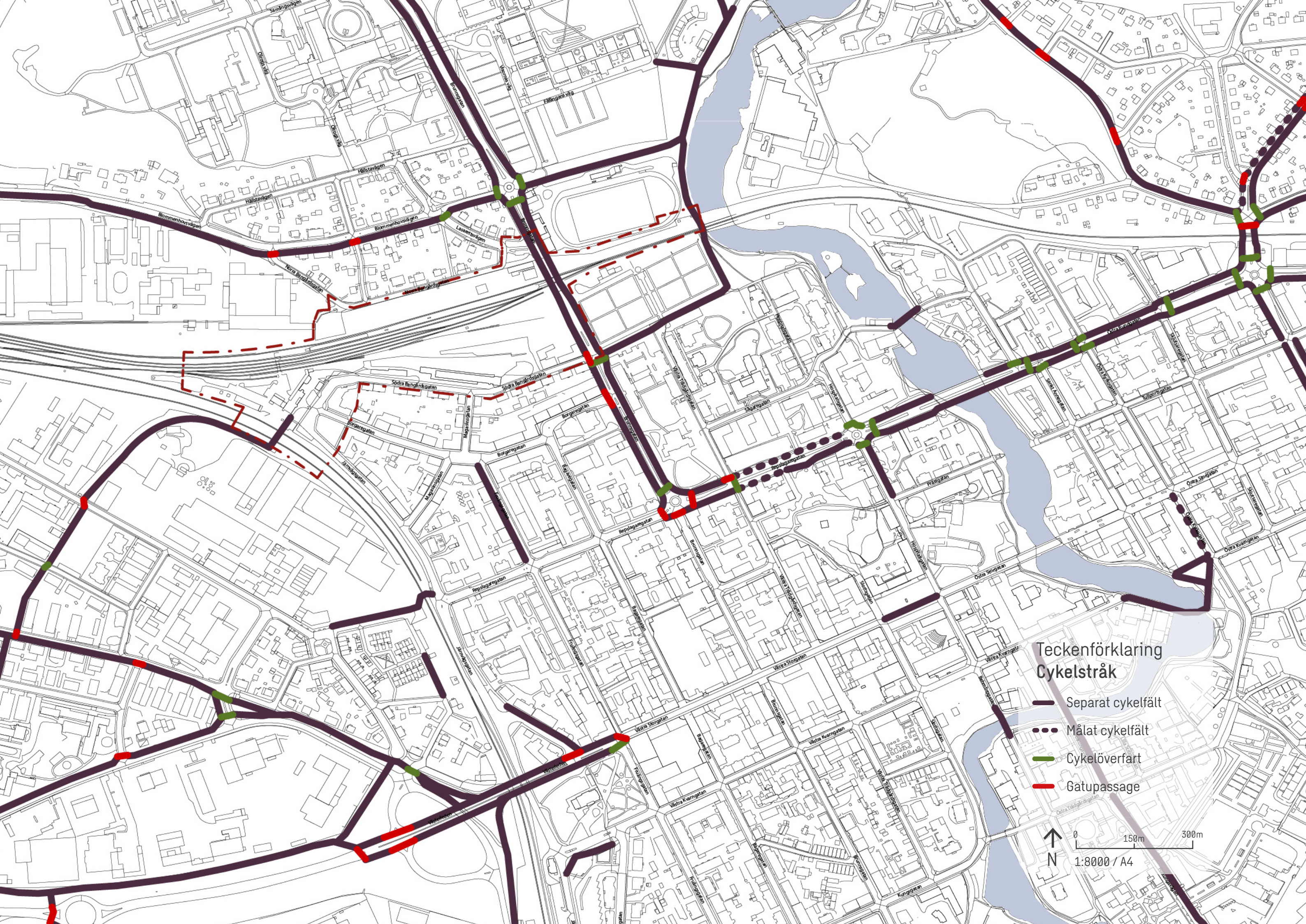
Utöver de utpekade bristerna i cykelnätet finns även ett flertal brister i korsningspunkter. Det gäller särskilt sådana korsningar som ligger i eller i nära anslutning till planområdet, se karta. Det gäller både korsningspunkter vid Brunnsgatan men också norr om området längs Blommenhovsvägen och söderut vid korsningen Repslagaregatan. Utöver korsningspunkterna i plan så är järnvägsbroarna över TGOJ-banan problematiska ur ett cykelperspektiv. Liksom gångtunneln i direkt anslutning till befintlig järnvägsstation.



Problematisks korsningspunkter, som här över TGOJ-banan, kan kraftigt försämra tillgängligheten.



Gaturum som är instängda av slänter, räcken och stödmurar och där upplevelsen är bildominerande kan upplevas negativa av både fotgängare och cyklister.



Teckenförklaring Cykelstråk

- Separat cykelfält
- Målat cykelfält
- Cykelöverfart
- Gatupassage

0 150m 300m
N
1:8000 / A4

KOLLEKTIVTRAFIK

Resandeunderlag

I anslutning till Centralstationen finns idag ett resandeunderlag med ca 730 personer boende inom 400 meters gångavstånd vilket är relativt lågt. I flera av de centralt belägna busshållplatserna finns ett betydligt högre resandeunderlag. I korsningspunkten Repslagaregatan/Fruängsgatan uppgår underlaget till mer än 2500 personer inom 400 meters gångavstånd. Detsamma gäller Repslagaregatans östra avslut samt korsningen Brunngatan/Västra Kvarngatan. Samtidigt finns ett antal busshållplatser med mycket lågt resandeunderlag såsom hamnområdet och Ekensberg.

Transportnoder

I nuläget finns tre stora hållplatspunkter utpekade; Busstationen, Centralstationen och Lasarettet. Med tiden förväntas resandet öka på flera större gator kring centrala Nyköping vilket får till följd att flera hållplatser antas växa i storlek. Det gäller troligtvis sådana platser där resandeunderlaget är bra idag. Såsom Repslagaregatans östra avslut samt korsningen Brunngatan/Västra Kvarngatan. För framtida noder utpekas Resecentrum, Västra viadukten och Järnvägsgatan med hållplatsen Försäkringskassan. Där kan byte ske mellan stads- och landsbygdstrafik samt andra trafikslag.

Utbud av busstrafik i anslutning till målpunkter

I nuläget är utbudet av busstrafik mycket god i stadens västra delar. Det gäller särskilt vid järnvägsstation och vidare söderut mot nuvarande läge för busstation. Dessutom finns relativt stort utbud längs Repslagaregatan.

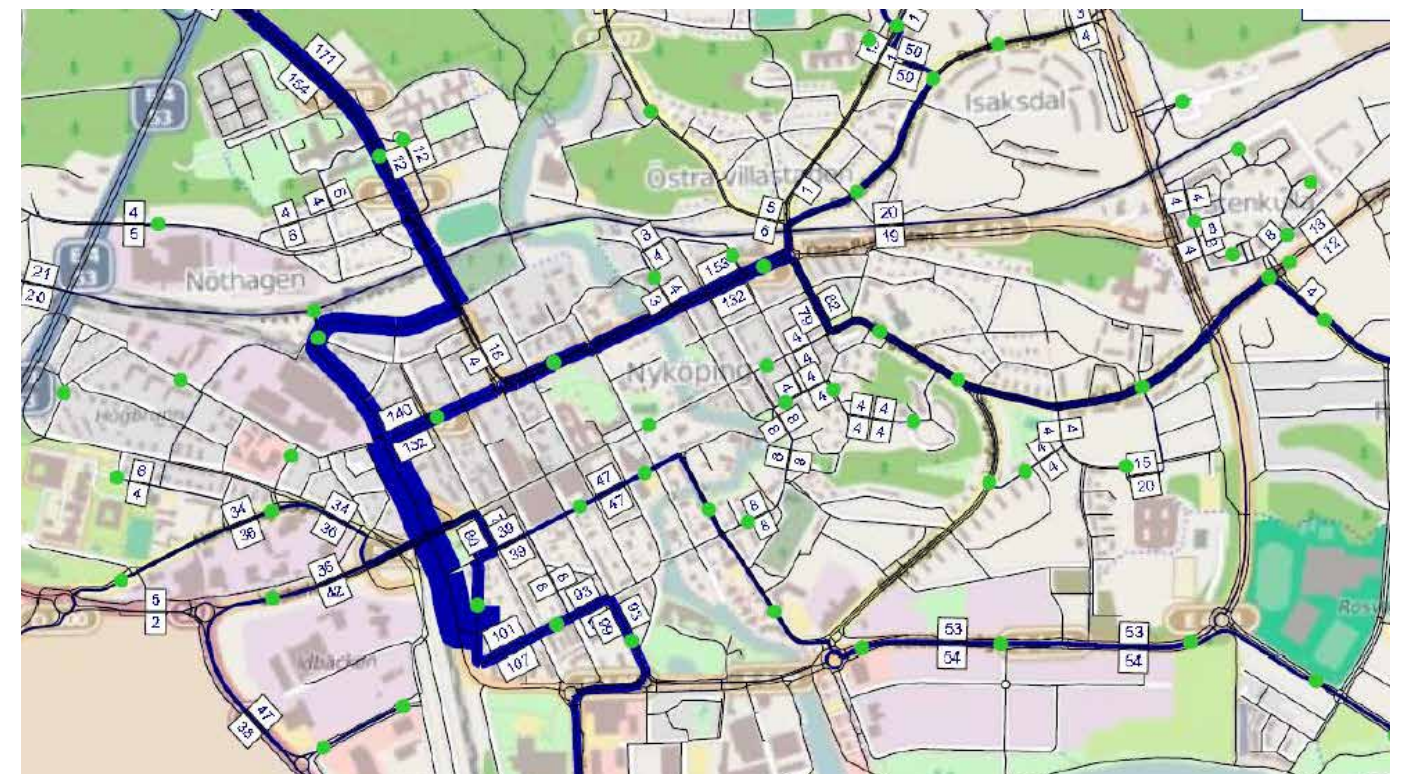
Sträckningarna och utbudet av nuvarande region- och lokaltrafik har god samstämmighet med de största arbetsplatserna i staden, dels vid lasarettet och dels söderut mot Oxelösund. Nuvarande läge är dock inte samstämmigt med de centrala målpunkter i centrala Nyköping som utpekats i figur till höger. Detta antyder att styrning av utbud i relation till platser som efterfrågas är god för arbetspendling men svagare för skolresor, stadsliv och centrumutbud.

Effekter av ny plats för resecentrum

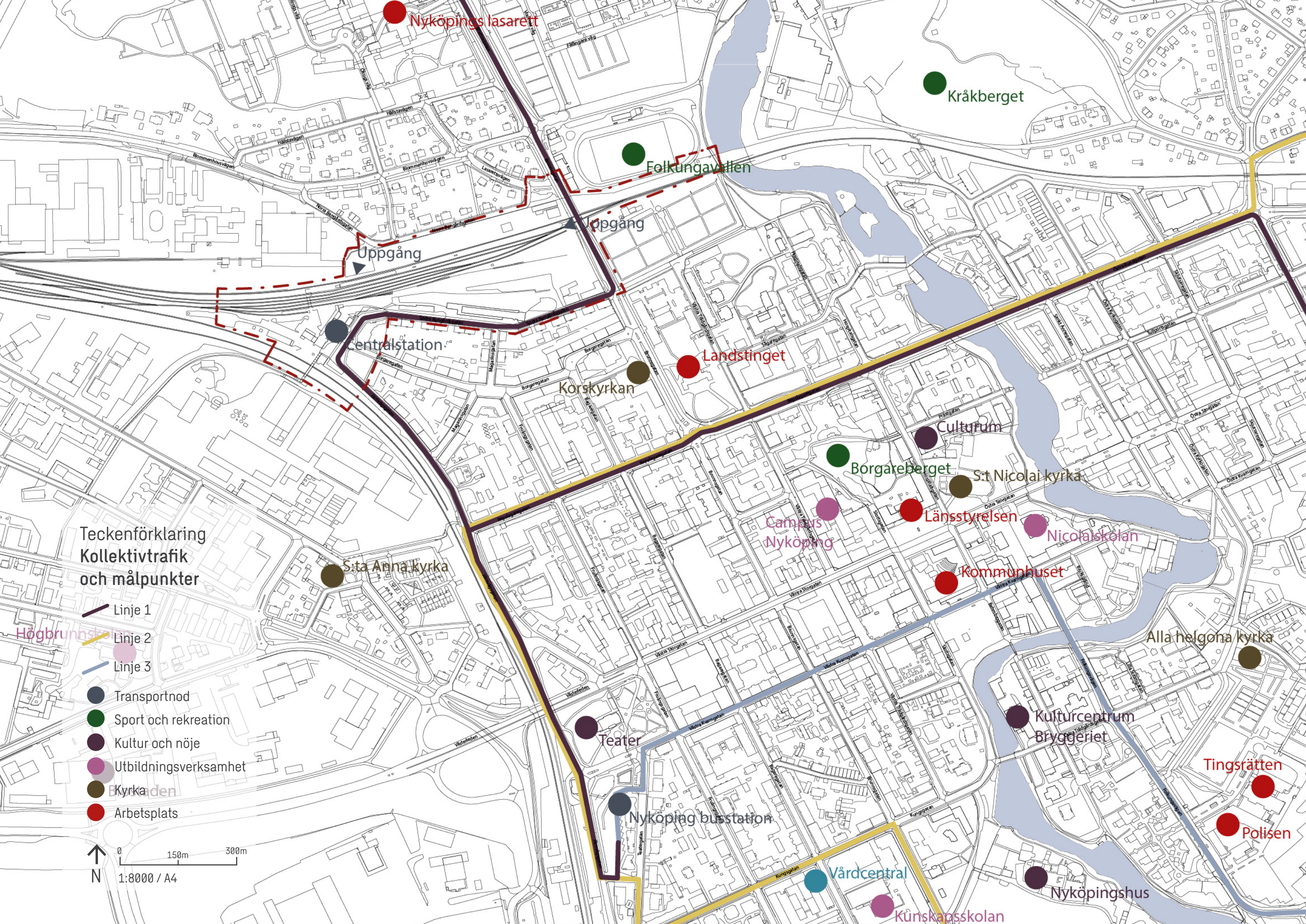
Utredningen från Ramböll (2015) visar på en relativt stor resandeökning generellt i Nyköping över tid, vilket baseras på de befolkningsprognoser som använts. Nyköping resecentrum som planeras att öppna 2020 innebär att utbudet och antalet resor flyttas norrut från dagens busstation till resecentrum. Scenariorna för 2030 och 2050 innebär generellt sett en ökning av antalet resor utan någon omflyttningseffekt. Mestadels sker ökningen av antalet resor med stadsbussarna längs linje 3 på grund av exploatering i hamnområdet. För de regionala linjerna sker ökningen mestadels i den västra delen av centrala Nyköping.



Nuvarande busstation vid Teaterparken.



Utbud all busstrafik, antal turer per vardag hösten 2014. (Ramböll, 2015)



Nyköpings lasarett

Kräkberget

Folkungavallen

Uppgång

Uppgång

Centralstation

Landstinget

Korskyrkan

Culturum

Borgareberget

S:t Nicolai kyrka

Campus Nyköping

Länsstyrelsen

Nicolaiskolan

Kommunhuset

S:t Anna kyrka

Alla helgona kyrka

Teater

Nyköping busstation

Kulturcentrum Bryggeriet

Tingsrätten

Polisen

Vårdcentral

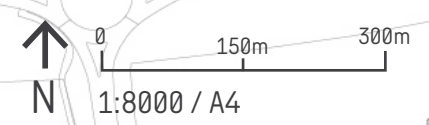
Kunskapskolan

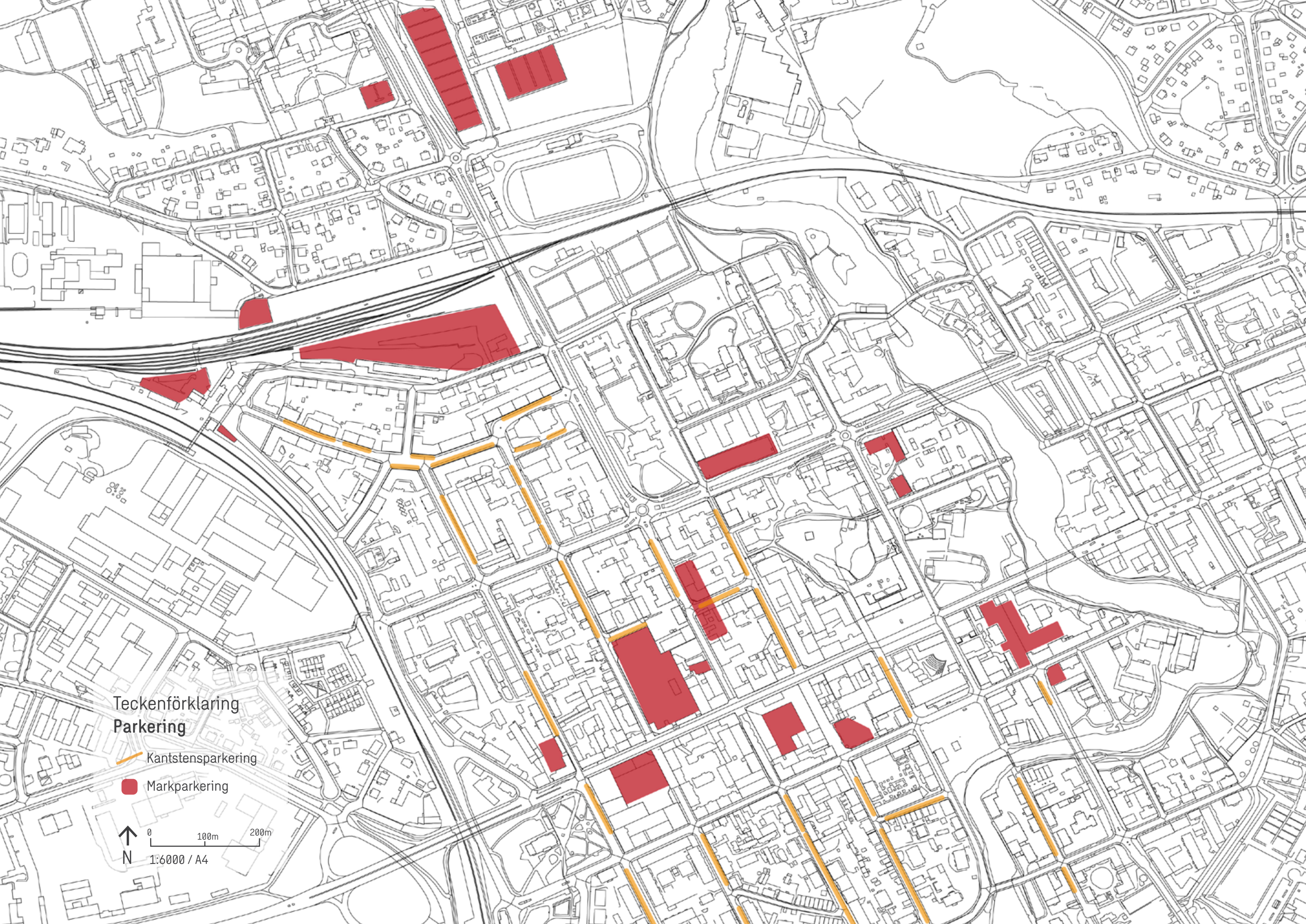
Nyköpingshus

Teckenförklaring
Kollektivtrafik
och målpunkter

- Linje 1
- Linje 2
- Linje 3

- Transportnod
- Sport och rekreation
- Kultur och nöje
- Utbildningsverksamhet
- Kyrka
- Arbetsplats






Teckenförklaring

Parkering

 Kantstensparkering

 Markparkering

 0 100m 200m
N 1:6000 / A4

PARKERING OCH TEKNIK

Parkering

I nuläget finns relativt gott om parkeringsmöjligheter inom analysområdet. Det gäller särskilt norr om planområdet i anslutning till sjukhusområdet där det finns stora ytor för markparkering. I nuläget finns också ett flertal parkeringar inom planområdet. Enligt utredningen Parkering 2014 anges att 45 platser ligger nordväst om järnvägen, 45 platser i anslutning till befintlig stationsbyggnad, 120 platser vid lokomotorstallet och ca 90 platser på rivningstomten inom banområdet närmast Brunnsgratan.

Geologi

Stationsområdet ligger till stor del på gränsen mellan två områden med något olika geologi. Nordväst om järnvägen ligger berget relativt djupt. Berget överlagras av relativt mäktiga sedimentlager som till största delen utgörs av lera men även inslag av silt förekommer. Sedimentområdet övergår åt nordväst i ett höjdområde med berg i dagen, eller tunnare jordlager av morän eller svallade sediment. Åt sydost går berget i dagen på sina ställen eller ligger relativt nära markytan och den naturliga jordarten utgörs troligen till stor del av morän i dagen eller alternativt överlagras moränen av sand och silt.

Buller

Området är redan idag utsatt för höga ljudnivåer från väg- och spårtrafik. I studier av tidigare förslag kommer problemen att öka. Utöver ökad trafik på spår respektive Brunnsgratan och Södra Bangårdsgatan tillkommer även externt industribuller från bussterminalen. Om det inte är aktuellt med fler byggnader inom resecentrumområdet kan det bli aktuellt med bullerskydd för att förbättra situationen för den befintliga bostadsbebyggelsen.

Dagvatten

Planområdet antas bli mer hårdgjort efter genomförandet av planen och därmed ökar dagvattenflödena ut från planområdet. Beräkningar visar att om andelen hårdgjord yta minskar från 95 % till 80 % kan det dimensionerande flödet minskas med ca 10 %. Utförd analys av dagvattennätets kapacitet visar att många av ledningarna är hårt belastade och inte kan ta emot ett regn med 10 års återkomsttid. Detta innebär att behovet av fördröjning inom planområdet är stort. Tidigare rapport har pekat på två alternativ för att lösa detta. Antingen genom konventionell hantering och magasinering eller genom lokal, kretsloppsanpassad rening och fördröjning. Samtliga anläggningar som föreslås i dagvattenutredningen går att anlägga utan infiltration till omkringliggande mark eftersom det kan krävas med hänsyn till markföroreningar. När höjdsättningen och markanvändningen för planområdet är framtagna bör det studeras om det går att leda exempelvis takvatten till ytor där dagvattnet tillåts infiltrera utan att medverka till att markföroreningar sprids.



Markyteparkering i anslutning till sjukhusområdet.

Markföroreningar

Två lägen för nedlagda oljedepåer har återfunnits inom detaljplaneområdet. Vid den före detta depån i den sydöstra delen av detaljplaneområdet har oljeföroreningar i fri fas i kontakt med grundvattnet konstaterats och vid den före detta depån i nordöstra delen av området har kraftigt oljeförorenad jord konstaterats.

Inom övriga delar av detaljplaneområdet återfinns föroreningar främst i fyllnadsmassor och ytliga jordlager. PAH i halter över MKM (Mindre Känslig Markanvändning) förekommer i sydvästra delen av fastigheten Väster 1:42 och arsenik har påträffats i ytlig jord (0-0,4 m) med en halt på 19 mg/kg TS i ett av de grönområden som ligger mittemot nuvarande stationsbyggnad. I övrigt bedöms sannolikheten att påträffa föroreningar över MKM i det undersökta området som liten. Halter av koppar, bly, bensen och alifater >C16-35 har påträffats i området över KM (Känslig Markanvändning). Om arbetet med detaljplanen innebär att bostäder kommer att kunna byggas inom området behöver samtliga beskrivna föroreningar tas i beaktning.

Risk

Av de riskkällor som identifierats bedöms de två järnvägssträckningarna genom områdena vara av störst vikt ur riskhänsyn. Många nuvarande byggnader ligger inom riskavstånd. De flesta är industribyggnader på 20-25 meter avstånd men andra byggnader är utmärkande i avseende av avstånd till banorna och verksamhetstyp, exempelvis Railway vandrarhem som endast ligger ca 10 meter från TGOJ banan. Två bostadshus väster om stationsområdet som ligger ca 16 respektive 20 meter från Nyköpingsbanan. Stationsbyggnaden vars norra ände är ca 17 m från Nyköpingsbanan och en byggnad av oklar verksamhetstyp öster om stationsområdet ca 12 m från Nyköpingsbanan.

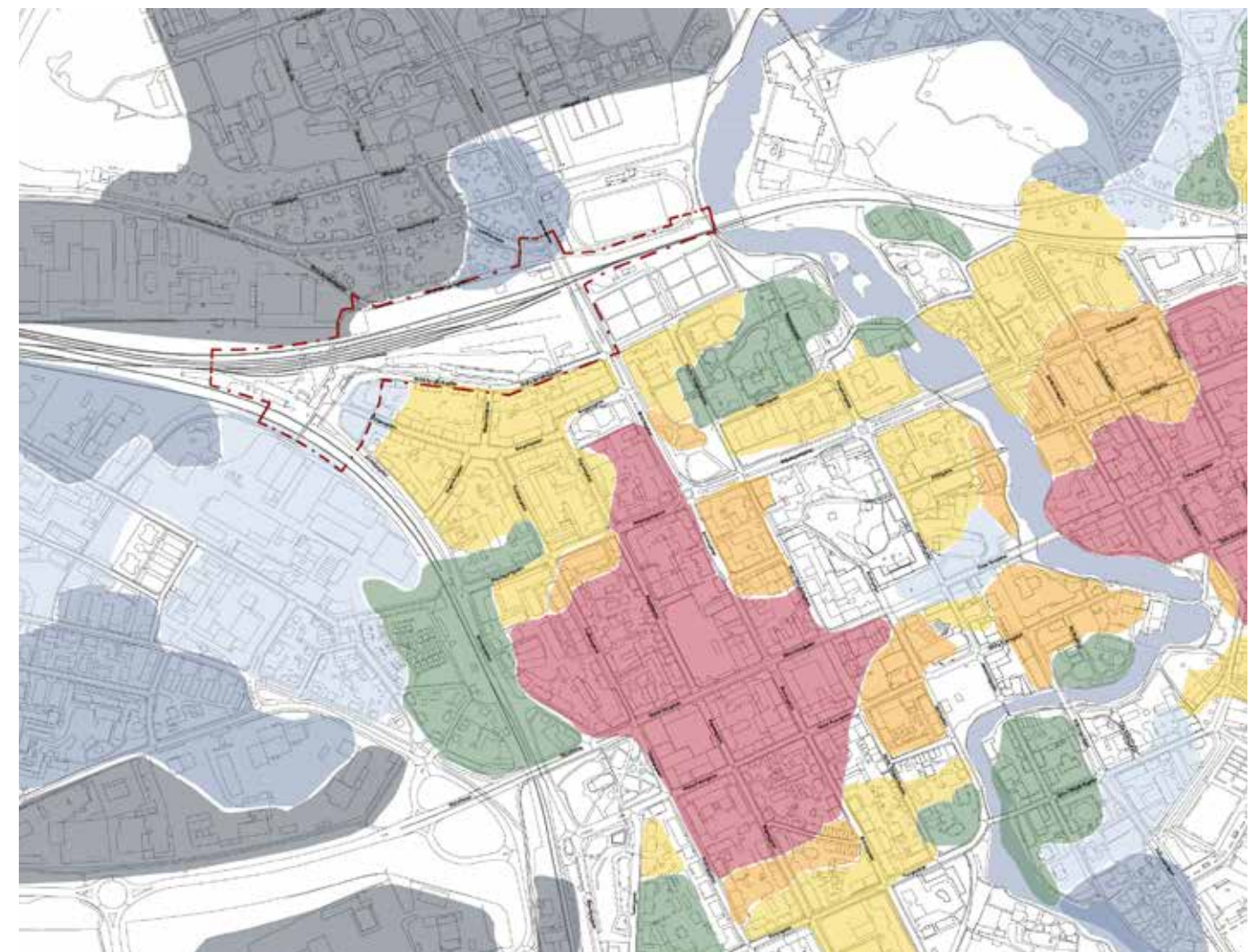
BOENDETÄTHET

Kartan beskriver antalet boende inom 500 meters gångavstånd och per hektar. I medeltal är det 12 boende per hektar i Nyköping.

Måttet tar hänsyn till tillgängligheten i gatunätet och beskriver därför bättre än ett rent täthetsmått hur förutsättningarna för att mycket människor ska vistas i gaturummet ser ut. Boende utgör den befolkning som befolkar stadsrummen och utnyttjar handel och service främst under eftermiddagstid och kvällstid.

Nyköpings stadskärna har högst boendetäthet men även Brandkärr och Stenkulla har hög täthet.

I relation till planområdet återfinns den högsta tätheten av boende söder om området, med särskilt fokus mot sydost. Norr och väster om planområdet är det relativt gles boendetäthet enligt genomförd analys.



Baserat på data från Spacescapes rapport **Nyköping framtida stadsbyggnad** från Juni 2012

BARRIÄRER

En barriär kan vara både skyddande och exkluderande. Den kan alltså vara både positiv och negativ. I nedanstående analys sker en genomgång av befintliga barriärer som på ett eller annat sätt påverkar förutsättningarna för placeringen och utformningen av resecentrum. Och som i förlängningen därmed behöver hanteras för att påverka såväl upplevd närhet som orienterbarhet och tillgänglighet till resecentrum på ett positivt sätt.

Infrastruktur som stänger ute

Inom analysområdet finns ett flertal vägar och järnvägsspår som upplevs hindrande. Dessa skapar en delning mellan nord/syd och öst/väst i just den anslutning som är i planområdet. Det medför att tillgängligheten mellan olika delar av Nyköpings tätort försämras.

I dagsläget finns tre passager vardera för att korsa spåren för gång- och cykeltrafikanter. Inom utvecklingen av spårområdet och etableringen av ett resecentrum är det viktigt att skapa underlättande övergångar och stärka kopplingen mellan bebyggelsen på ömse sidor.

Naturliga element som skyddar men skymmer

Topografi, höjder och slänter kan både markera ett rum men också stänga ute möjligheten att röra sig på ett gent och enkelt sätt. Inom analysområdet finns ett flertal sådana platser som kommer av topografiska skillnader och slänter. I planområdets direkta närhet är det framför allt de diken som bildas vid TGOJ järnvägen i väster och vid Brunnsгатans tunnel



Trots öppen stationsplattform och spårområde är kopplingen mellan norra och södra delarna av planområdet svag och en tydlig barriäreffekt skapas både av grönska och järnvägen.

under järnvägen som utgör dessa barriärer. Men det finns också positiva topografiska skillnader, framför allt genom backen upp mot lasarettet som ger en tydlig orienterbarhet och riktning. Men i kombination med den vildvuxna grönskan norr om banområdet blir siktlinjer skymda och utgör en tydlig barriär. Även den vackra grönskan inom kyrkogården öster om banområdet kan upplevas som en barriär där siktlinjer och möjlighet att röra sig mellan norra och södra sidan är begränsad.

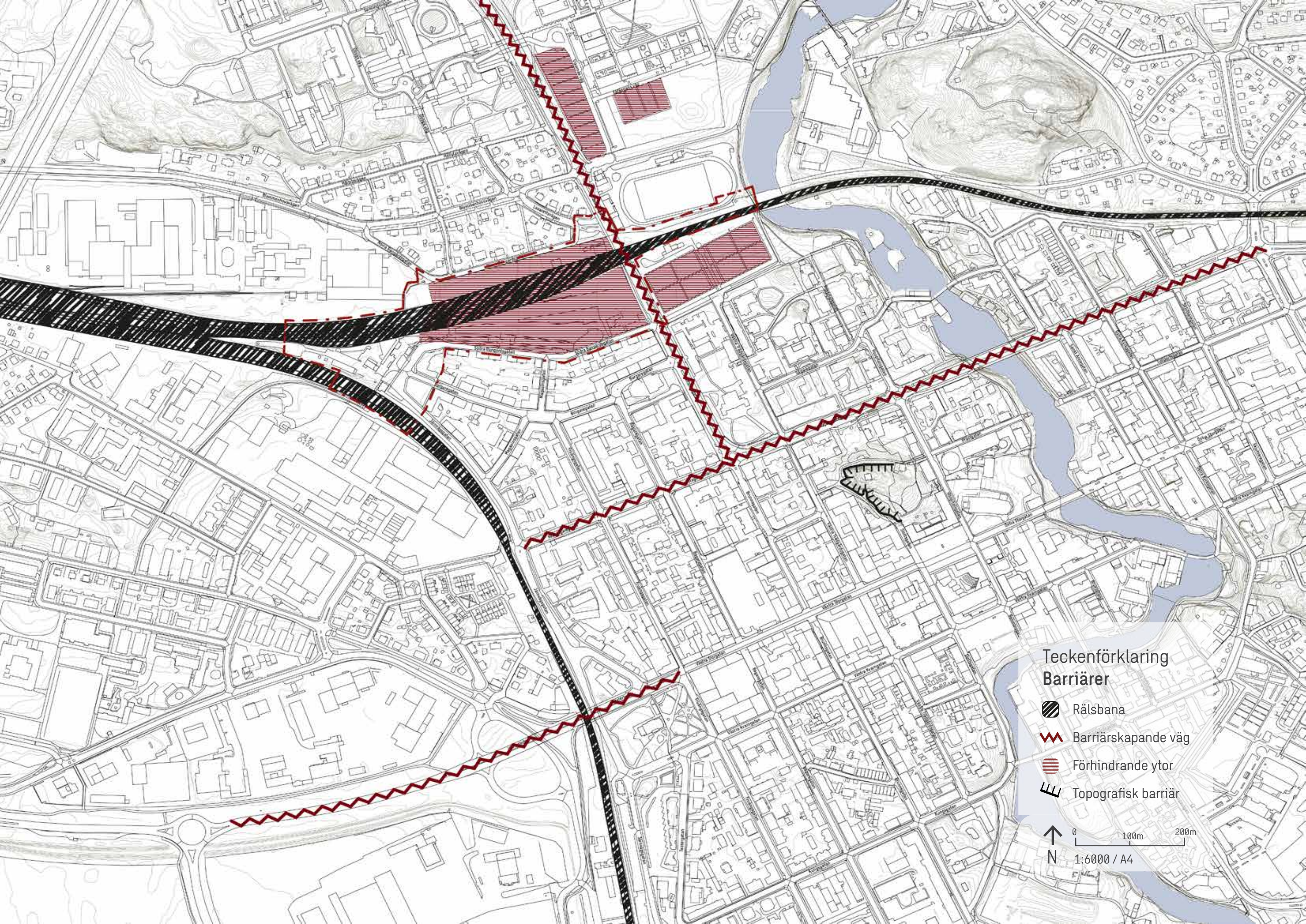
Ytor som hindrar

En barriär förknippas ofta med ett föremål av något slag. Men det kan lika gärna röra sig om ett tomrum eller en yta som är ogästvänlig, otrygg eller bara inte har sådana kvaliteter att det inte finns möjlighet eller anledning att vistas där. Dessa tomrum eller ytor påverkar det upplevda avståndet för både gående och cyklister negativt medan det för bilister i vissa fall kan upplevas förenklande.

De ytor som har identifierats i analysområdet pekar ut sådana platser som anses ge barriäreffekter för gående och cyklister. Det gäller särskilt det befintliga bangårdsområdet. Men också delar av området norr om järnvägen. Utöver dessa finns det även ett antal större parkeringsytor nära Nyköpings lasarett. Industriområdena söder om planområdet är tack vare de topografiska skillnaderna inte en så stor barriär som först kan tyckas. Istället ger topografien relativt god överblick och orienterbarhet.



Storskaligt gaturum med få entréer och utestängande plank och buskage längs Repslagaregatan förstärker barriäreffekten.



Teckenförklaring Barriärer

-  Rålsbana
-  Barriärskapande väg
-  Förhindrande ytor
-  Topografisk barriär

↑ 0 100m 200m
N 1:6000 / A4

STADENS FUNKTIONER

Rum för olika funktioner

Nyköpings stadskärna kan beskrivas som en funktionsblandad stadsdel. Samtidigt finns flera renodlade arbetsplatsområden i närheten av stadskärnan, det gäller särskilt i de västra delarna vid Sunlight och Nöthagen. De renodlade bostadsområdena ligger belägna i utkanterna av staden men det finns även sådana i direkt närhet till stationsområdet, såväl norrut i villakvarteren och söderut i flerbostadshusen. Detta redovisas i den stora kartan till höger.

Aktiva bottenvåningar i centrum

Aktiva bottenvåningar kan vara både en indikation på ett väl integrerat stadsrum men också att gatans kvaliteter inbjuder till vistelse. I den övre mindre kartan här till höger anges var det har uppstått aktiva bottenvåningar i centrum. Detta kan också ange en indikation på var livfulla och aktiva stadsrum kan uppstå, även om konsumtion och verksamheter inte behöver vara de enda källorna till det.

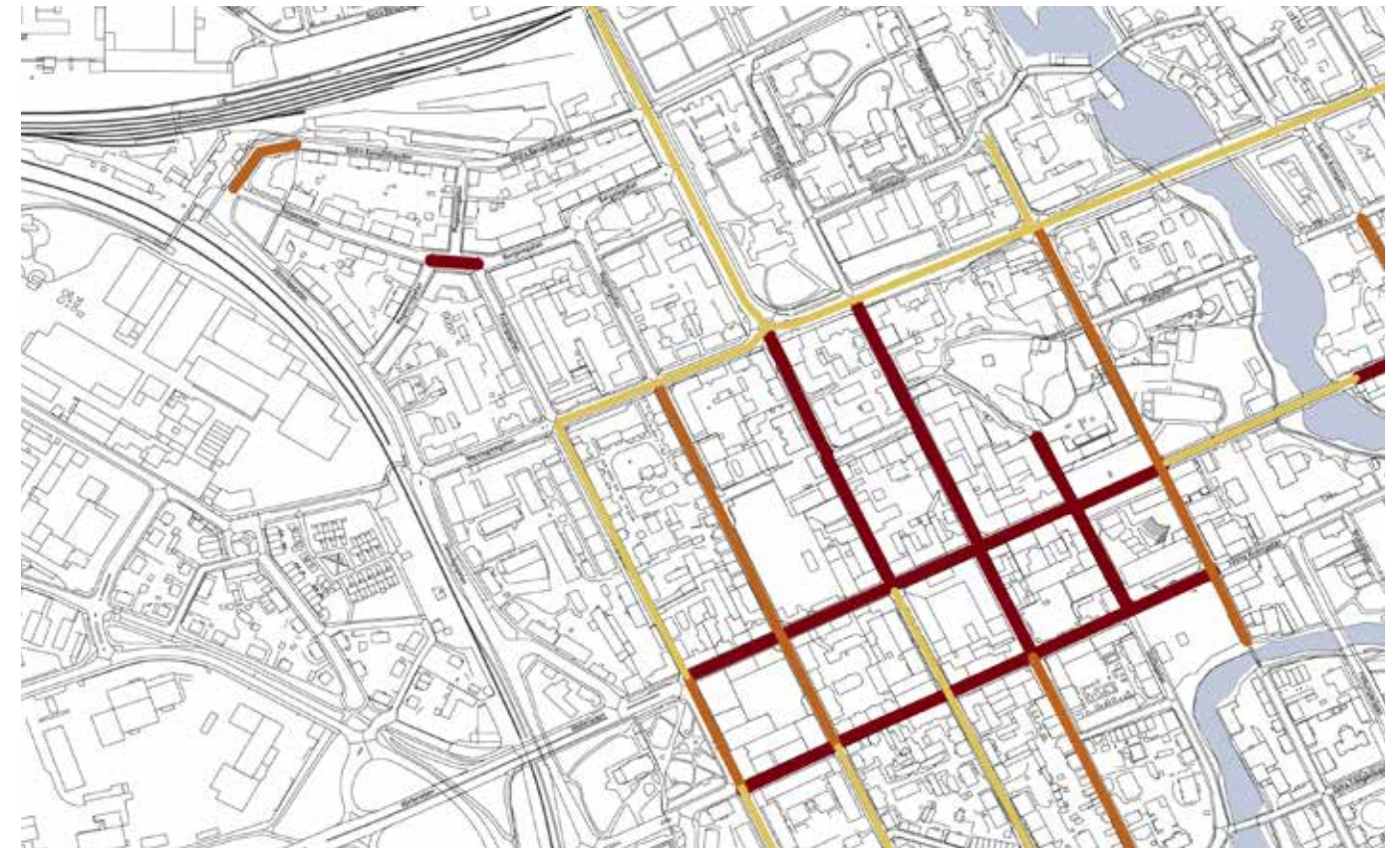
De stråk med mest aktiva bottenvåningar är Västra Storgatan och Västra Kvarngatan i öst-västlig riktning. I nord-sydlig riktning är det Brunnsgratan söder om Repslagaregatan fram till Västra Storgatan, Västra Trädgårdsgatan mellan Repslagaregatan och Västra Kvarngatan samt en liten del av Slottsgatan.

Norr om Repslagaregatan är det dels viss aktivitet längs bottenvåningarna längs Brunnsgratan även om den är enkelsidig, samt på torget i korsningen mellan Magasinsgatan/Borgaregatan/Fruängsgatan. Det finns även viss aktivitet i bottenvåningar i och i anslutning till befintlig Centralstation.

Planbestämmelser i anslutning till planområdet

Planbestämmelserna i anslutning till planområdet stämmer i huvudsak överens med nuvarande användning. Runt planområdet finns flera olika användningar. De huvudsakliga användningsområdena är industri i väster, bostäder norr och söder samt administrations-, kyrko- och idrottsverksamhet i öster.

Värt att notera är att parkområden återfinns framförallt i de östra delarna i planområdets närhet. Det gäller särskilt i anslutning till årområdet men också i ett öst-västligt stråk öster om Brunnsgratan. Värt att notera är att det finns betydligt fler parkmiljöer än vad som anges i detaljplan. Exempelvis är lekparken och gräsytan i anslutning till nuvarande Centralstationen angiven som Gata. Dessutom har kyrkogården gröna och rekreativa värden.



Kartläggning av aktiva bottenvåningar i centrala Nyköping. Mörkrött är hög grad av aktivitet, gult är låg grad av aktivitet.



Nuvarande planbestämmelser för fastigheter i anslutning till planområdet.



Teckenförklaring
Fastigheter

- Bostadsfastighet
- Industrifastighet
- Lokalfastighet
- Specialfastighet

0 100m 200m
N 1:6000 / A4

TILLGÄNGLIGHET TILL MÅLPUNKTER

Metodbeskrivning

Den teori som ligger bakom metoden Space syntax och här Place syntax (Spacescape, 2012) bygger på att människor i stor utsträckning rör sig utifrån hur de orienterar sig rent visuellt. Och att det vi ser befinner sig i ett sammanhang med andra synliga platser eller rum. Tillsammans bildar det ett system av rum, eller gator, som förhåller sig till varandra och därmed hur troligt det är att en fotgängare kommer att använda dessa olika gaturum.

Det finns alltså inget given värdering av analysresultaten, i kartan till vänster. Däremot brukar det i en stadsmiljö förenklat sägas att ett väl integrerat rum har goda förutsättningar för handel och service, medan ett svagt integrerat rum kan vara lämpligt för ett lugnare bostadsområde eller mer avskild verksamhet.

Tillgänglighet till målpunkter

Målpunkterna i Nyköping är sådana platser som är av stort allmänintresse. Men givetvis finns andra platser som kan vara av intresse för en begränsad grupp människor eller sådana som är mer årstidsberoende. För en djupare analys av detta krävs dock komplettering som ej genomförts i denna studie. valet av målpunkter är baserat på kommunens underlag samt i samråd med projektgrupp.

Merparten av målpunkterna ligger med en östlig förskjutning inom analysområdet. Det är sådant som skolor, kyrka och kommunhus. Övriga större målpunkter är Nyköpings lasarett och kulturplatser såsom Culturum och Teatern.

Resultaten visar att de flesta målpunkterna är placerade i nära anslutning till väl integrerade stråk. Det innebär att de målpunkter som är utpekade därmed bedöms ha god tillgänglighet för fotgängare.

Felkällor

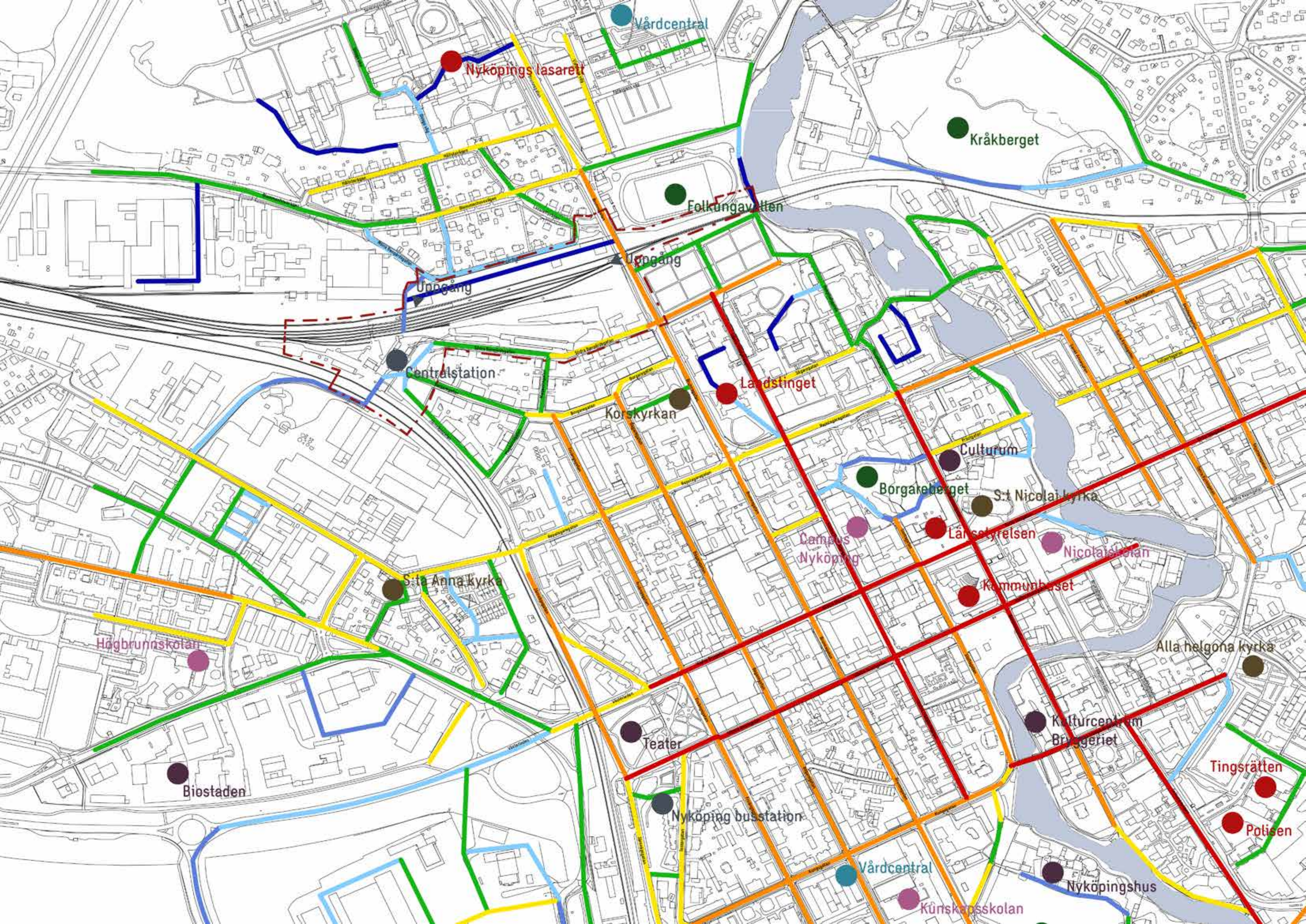
Även om metoden med Place Syntax är beprövad bör viss försiktigt iakttas i analysen av Nyköping då den matematiska grund som beskriver place syntaxanalysen inte nödvändigtvis är anpassad till det rörelsemönster som finns i Nyköping. För att säkerställa detta krävs kompletterande observationer som sedan korreleras mot analysresultatet. Här har detta inte gjorts.



Vy norrut längs Västra Trädgårdsgatan sett från Västra Storgatan. Fotgängarrörelser sker mot målpunkter.

Teckenförklaring Integration

- Hög
-
-
- Medel
-
- Låg



Nyköpings lasarett

Vårdcentral

Kråkberget

Folkungavädden

Uppgång

Centralstation

Landstinget

Korskyrkan

Culturum

Borgåkeberget

S:t Nicolai kyrka

Campus Nyköping

Länsstyrelsen

Nicolaistolan

Kommunhuset

S:t Anna kyrka

Högbrunnsskolan

Biostaden

Teater

Nyköping busstation

Vårdcentral

Kunskapskolan

Kulturcentrum
Bruggeriet

Alla helgona kyrka

Tingsrätten

Polisen

Nyköpingshus

GÅNGSTRÅK

1. Fruängsgatan/Repslagaregatan

Observationen ägde rum mellan 11:20-11:40. Totalt observerades 70 fotgängare och 6 cyklister. Utöver det passerade 148 bilar räknat i samtliga riktningar.

De flesta gående gick antingen söderut eller norrut på den södra delen av Fruängsgatan, 30 st. 24 st fotgängare gick in eller ut på den östra delen av Repslagaregatan. På den norra delen av Fruängsgatan var det 17 gående sammanlagt i båda riktningar. Västerut på Repslagaregatan gick endast 9 personer.

På denna plats och tidpunkt finns alltså ett huvudstråk söderut på Fruängsgatan, som både försörjs av Fruängsgatans norra del och av Repslagaregatan österut. Med viss tyngdpunkt på den sistnämnda.

2. Brunngatan/Repslagaregatan

Observationen ägde rum mellan 11:20-11:40. Totalt observerades 75 fotgängare och 10 cyklister. Utöver det var biltrafiken in/ut på Brunngatan söderut ca 90 st i vardera riktning.

Merparten av de gående gick in och ut på södra delen av Brunngatan, 32 st. Och merparten hade antingen kommit eller var på väg till Repslagaregatan västerut, 21 st. 17 st av de gående gick norr eller söderut via norra delen av Brunngatan medan endast 7 st gick in på eller kom från Repslagargatan österut.

I denna punkt finns vid den här tidpunkten ett huvudstråk in på Brunngatan söderut, men detta är i större utsträckning kopplat till Repslagaregatan västerut än Brunngatans förlängning norrut.

3. Västra Trädgårdsgatan/ Västra Storgatan

Observationen ägde rum mellan 12:05-12:25. Totalt observerades 322 gående och 24 cyklister.

Merparten av de gående gick i öst-västlig riktning. Och de allra flesta kom in i korsningspunkten från väster, 176 st. 92 personer gick in i korsningen från öster. Från norr via Västra trädgårdsgatan gick det in 30 personer medan det gick in 24 personer från den södra delen av gatan.

Här är huvudstråket alltså i öst-västlig riktning, men tack vare stort flöde finns även en hel del gångörelser i nord-sydlig riktning via Västra trädgårdsgatan.

4. Teaterparken

Observationen ägde rum mellan 12:10-12:30. Totalt observerades 124 fotgängare och 12 cyklister. Könsfördelningen mellan de som passerade var i princip helt jämn.

De flesta gående gick via den östra delen av Västra Storgatan, 52 st. Nästan lika många, 45 st gick via den södra delen av Fruängsgatan. På den norra delen av Fruängsgatan passerade endast 17 personer och på den västra delen av Västra Storgatan gick endast 10 personer.

Här finns alltså ett huvudstråk mellan den södra delen av Fruängsgatan och den östra delen av Västra Storgatan. Detta kan sannolikt komma av kopplingen mellan busstationen och centrumgatan.

5. Kyrkogården

Observationen ägde rum mellan 13:40-14:00. Totalt passerade 23 fotgängare och 12 cyklister. En tredjedel var kvinnor och en majoritet av de gående hade antingen hund eller barnvagn.

Flödet var relativt jämt fördelat med 12 personer längs den södra delen av Västra Trädgårdsgatan, 11 personer på den västra delen av Södra Bangårdsgatan och 10 personer på den östra delen. Endast 2 personer gick norrut in på kyrkogården.

Av de passerade är en majoritet cyklister och flödet är relativt jämnt fördelat i tre av riktningarna. Till slutsatserna hör att en mindre andel av de personer som tidigare gått norrut på Västra Trädgårdsgatan från Västra Storgatan alltså inte fortsatt norrut till Södra Bangårdsgatan.

6. Gamla Stationshuset

Observationen ägde rum mellan 14:20-14:40. Totalt passerade 27 personer varav nästan en tredjedel var kvinnor. Det var särskilt många ungdomar som passerade och använde tunneln under järnvägen. Under samma period angjorde 7 bussar platsen.

Flödet var i huvudsak orienterat i nord-sydlig riktning, 10 st norrut och 6 st via den södra delen över TGOJ-banan. Fem personer gick vidare eller kom från Södra Bangårdsgatan och 3 personer vardera gick via antingen Borgaregatan eller Järnvägsgatan.

Vid den här tidpunkten finns alltså ett huvudsakligt stråk i nord-sydlig riktning även om flödet totalt sett är litet. Dessutom är det viktig information att merparten utgörs av ungdomar varav majoriteten är kvinnor.

Metodbeskrivning

Stråk- och flödesanalysen har utförts genom gångtrafikmätningar och observationer vid sex stycken utpekade intressanta punkter och stråk. Analysen genomfördes under 6 timmar den 27 januari, 2016.

Syftet är att kunna lyfta fram problematik och potential kring platsernas och stråkens upplevelsevärden och användning. På så vis kan analysen användas som underlag för förbättring av faktorer som orienterbarhet, tillgänglighet, trygghet, skala och visuell kvalitet.



RIKTNING FÖR TÅGRESENÄRER

Västra uppgången

Observationen gjordes mellan 8:07-9:00. Totalt lämnade 71 resenärer denna del av perrongen. Under perioden passerade också 2 cyklister.

Merparten av de som lämnade perrongen gick söderut, 66 stycken. Av detta flöde gick hälften vidare mot sydost på Borgaregatan medan den andra hälften gick via gångbron över TGOJ-banan. Endast 5 personer gick från perrongen norrut.

En trolig anledning till att så få gick norrut mot ex lasarettet kan vara att tiden för mätningen var förlagd till tiden efter skiftbytet på sjukhuset. En annan felkälla i denna studie är att merparten av flödet via gångbron över TGOJ-banan antagligen var konferensgäster då de hade mer bagage än vanligt med sig. Det är alltså troligtvis inte en vanligt förekommande flödesmängd.

Under tömning av perrong noterades inte några kapacitetsproblem i trapporna.

Utöver personflödena observerades att cykelparkeringarna under denna tidpunkt bedömdes feldimensionerade. Den norra var för stor med många lediga platser medan den södra var för liten med flera felparkerade cyklar till följd.



Resultat från observationsstudie västra uppgången till plattformen.

Östra uppgången

Observationen gjordes mellan 8:07-9:00. Totalt lämnade 58 resenärer denna del av perrongen. Under perioden observerades även 6 cyklister passera förbi söderut på Brunns-gatan. Det passerade också 13 bussar under perioden. Resenärerna hade en relativt jämn åldersfördelning men med något fler i åldrarna 20-40.

Huvuddelen av de som lämnade perrongen gick söderut på Brunns-gatan, 46 stycken. Vid skuggning noterades att en stor andel av dem vek in på området vid Landstingskansliet. Av resenärerna gick 12 personer norrut mot sjukhusområdet.

Även här är en trolig anledning till att så få gick norrut mot ex lasarettet att tiden för mätningen var förlagd till tiden efter skiftbytet på sjukhuset.

Under tömning av perrongen noterades inte några kapacitetsproblem i trappan. Däremot förelåg vid enstaka fall krockrisk med cyklister längs Brunns-gatan.

Utöver resenärflöden noterades cirka 135 bilar under perioden 8:24-8:30 totalt i båda riktningarna. Trots ett relativt högt flöde förelåg inte något kapacitetsproblem vid rödljuset i korsningen Södra Bangårdsgatan och Brunns-gatan.



Resultat från observationsstudie östra uppgången till plattformen.



Avstigande passagerare med anländande tåg 8:07. I denna ände av tåget är huvudriktningen mot östra uppgången.

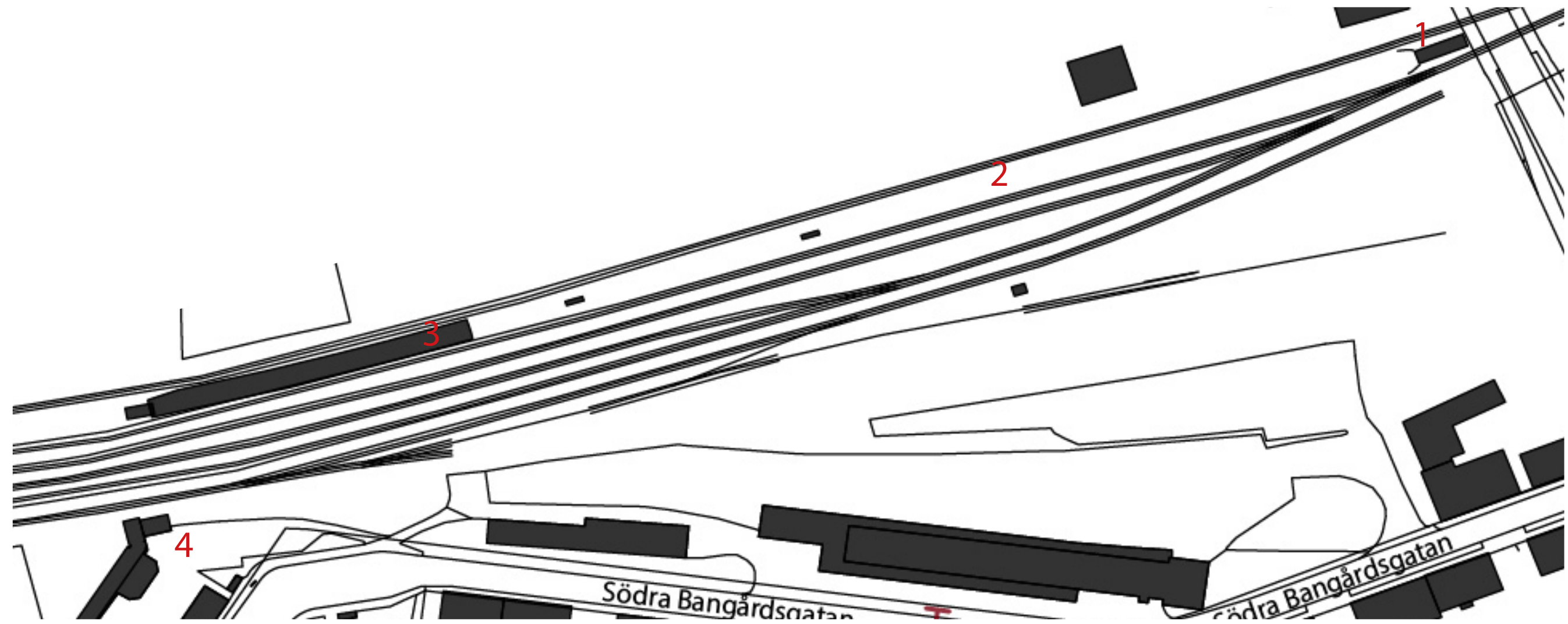


Skillnad i beläggning mellan södra (övre bild) och norra (nedre bild) cykelställen vid västra uppgången till plattform.

STADSANALYS / STADSRUM



STADSRUM / STATIONSOMRÅDET





Vy söderut från plattformens västra angöring, mot Nyköpings centrum och befintlig Centralstation.



1. Östra nedgången från plattform. En tydlig riktning som leder ner under bron vid Brunnsgatan. Brofästet längs Brunnsgatan har en vacker stenkonstruktion och med vissa ljusinsläpp från taket. Tyvärr är krockrisken mellan fotgängare och cyklister stor, miljön är bullrig och luften känns instängd.



3. Västra nedgången från plattform. Tydligt skyltat men väldigt instängt. Tunnelpassagen mellan norra och södra sidan har ett vackert och omsorgsfullt monterat kakel. Här finns också mer samtida gatukonst. Nackdelen är angöringen och bredden som idag känns brant, komplicerad och trång.

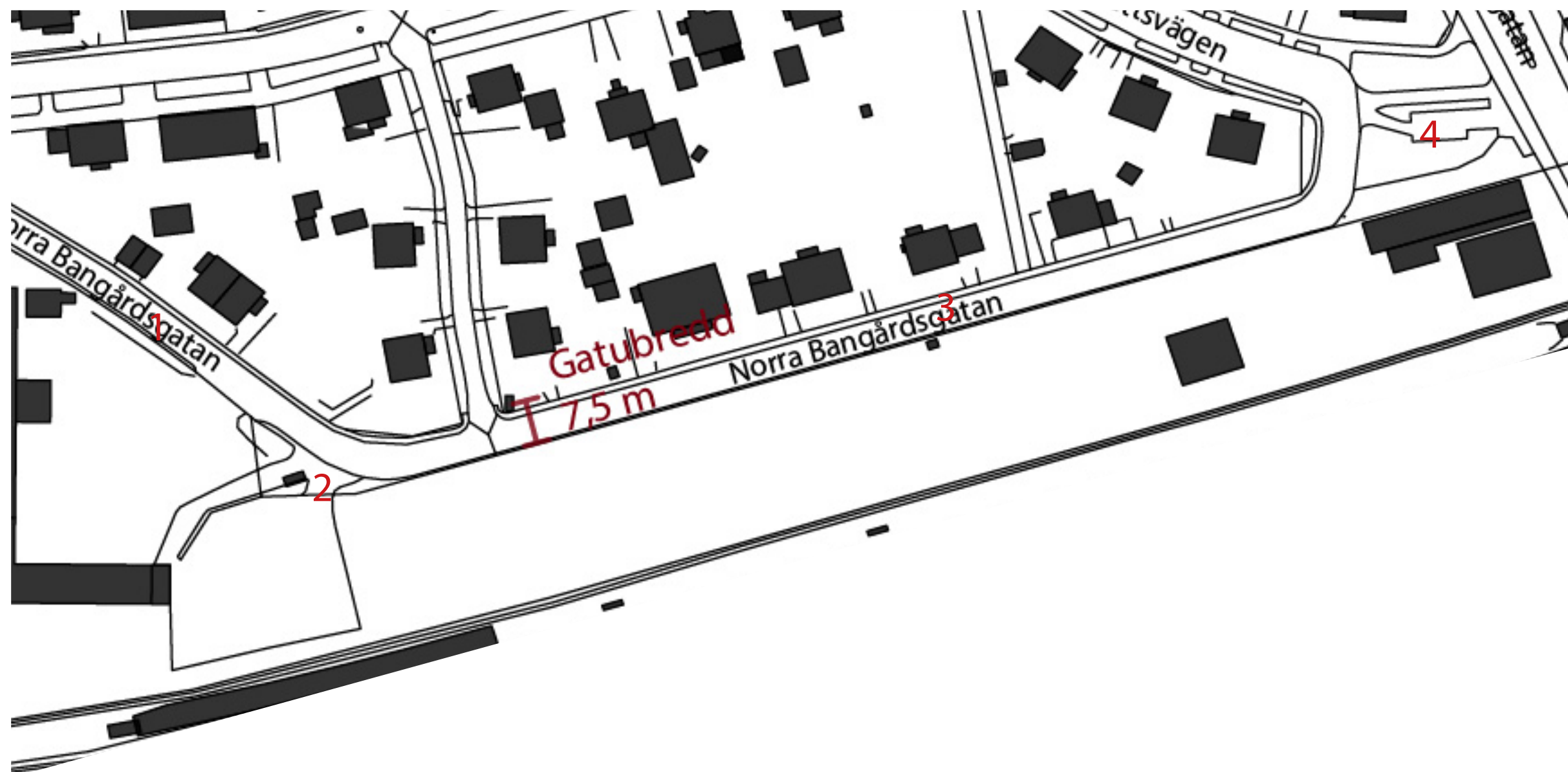


2. Vy västerut över plattform. Öppna ytor i söder och grönskande buskage (på sommaren) norrut. Skalan på plattformen är tilltalande och det finns en viss närhet mellan spår och resenär som kan kännas trivsamt och småskaligt. Däremot är orienterbarheten mot stan problematisk.



4. Centralplan och den vackra Centralstationsbyggnaden i tegel, färdigställd 1916. I anslutning till byggnaden är det idag stökigt, otydligt var resenärer ska gå och låg kvalitet på utemiljön med avvikande komplementbyggnader och underdimensionerade cykelställ och räcken av dålig kvalitet. Däremot finns äldre träd av hög kvalitet och en Centralplan som känns inbjudande och väl anpassad till Nyköpings storlek.

STADSRUM / NORRA BANGÅRD SGATAN





1. Vy norrut längs Norra Bangårdsgatan. Ett gaturum som i nuläget kombinerar industrikaraktär med äldre villaområde. Dimensionerna på gatan är trivsamma men verksamheter och bebyggelse är antingen indragen eller av lägre rumslig kvalitet. Det gör att gatan kan upplevas otrygg. Dessutom förekommer tyngre transporter vilket ytterligare kan bidra till försämrad trafiksäkerhet med nuvarande trottoarbredd och brist på övergångsställen. Längs gatans ena sida finns odlad och välskött vegetation, medan det på andra är mer överblivna grönytor som stämmer väl med industrikaraktären. Det här är en gata som är spännande, tydlig och väl dimensionerad utifrån ett upplevelseperspektiv, men som saknar programmering, omsorg och syfte annat än som transportrum.



2. Vy söderut över plats för norra uppgången från tunnel under spåret. Gott om cykelparkeringsplatser som inte används. Vägen fram till trappan domineras av hårdgjorda ytor som förstärker transportrummet, stängsel utan gestaltningskvaliteter som blir exkluderande och trånga passager samt nedgångar industrimiljöer där byggnader ändå har vissa grundläggande kvaliteter i material och komposition. Det här är en plats som trots kort metriskt avstånd till centralplanen upplevs relativt långt bort.

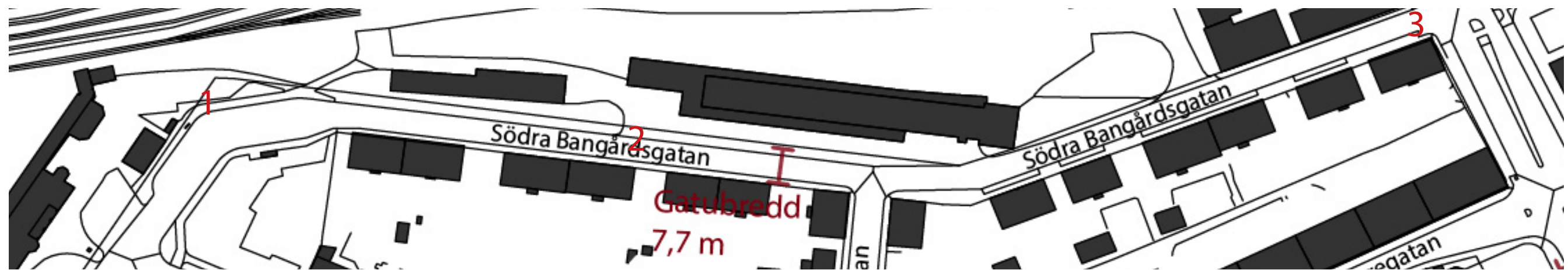


3. Vy norrut och västerut längs Norra Bangårdsgatan. Med villabebyggelse på den norra sidan och ett inhägnat grönområde mot spåren på den södra sidan upplevs detta som ett väldigt frodigt gaturum. Det är en karaktär som är behaglig och inbjudande. Trottoar- och körbanebredd är relativt små och blir därför intima och där rörelser sker i lugnt tempo. Villabebyggelsen har, även om byggnaderna är indragna, sina entréer mot gatan vilket ger känslan av trygghet och tillgänglighet. Grönområdet mot spårområdet är trots sin inhägnad ianspråktagen och fungerar både för odlingslotter och rekreationsplatser. Detta informella användande upplevs som en stor kvalitet både från gatan och från plattformen.



4. Vy söderut och västerut i korsningen Norra Bangårdsgatan och Brunnsgatan. Det här är en grön och lummig plats som dock saknar egentlig funktion, även om cykelställen förstås är viktiga. Ytan är både överdimensionerad och trång, med flera trädrader, flera cykelbanor och flera grönstråk. Det saknas en hierarki som ger rummet mening och struktur. Dessutom är den omgivande bebyggelse i huvudsak utestängande, med antingen plank, stängsel eller slutna fasader, vilket gör att känslan av en baksida är påtagliga.

STADSRUM / SÖDRA BANGÅRDSGATAN





1. Vy västerut mot Centralplan och stationen. Där Södra Bangårdsgatan tar slut i väster övergår den till en stökig plats som känns överdimensionerad och underutnyttjad. Avslutet av trädallén gör det historiskt grönt och vackert och gräsytor/parkleken vid flerbostadshusen bidrar positivt. Men känslan av att gatan inte landar i väster beror framförallt på bristen på bebyggelse som ramar in och definierar. Trafikrörelserna är många och består framför allt av busstrafik. Även om det är många bussar förefaller det vara relativt få resenärer. Det gör att platsen mer blir ett transportrum än ett vistelserum.



3. Vy västerut och österut från korsningspunkten Södra Bangårdsgatan och Brunngatan. Den här platsen är idag ett mellanrum som inte lyckas förena de rekreativa och kontemp-lativa värdena öster om Brunngatan med de rumsliga och bebyggelsehistoriska miljöerna i väster. Dessutom tas inte den intensitet och stråkmässiga kvaliteten längs Brunngatan till-vara. Utifrån upplevelsen av denna korsning är det alltså både grönt och vackert, intensivt med olika transportslag och intressant bebyggelse med en vacker anslutning mot gatan. Problemet ligger i att denna mångfald inte är sammanläkt.



2. Vy västerut och österut längs Södra Bangårdsgatan. Sträckan mellan Centralplanen och Brunngatan följer nuvarande stadskant och är den självklara länken mellan det historiska Nyköping och järnvägsområdet med sina magasin, uppställning, inlastning etc. Vissa delar av den äldre järnvägsbebyggelsen har spännande rumsliga kvaliteter som på ett positivt sätt bidrar till platsens identitet, även om den längre magasinsbyggnaden känns väl lång och skapar ett instängt och till viss del otydligt gaturum norr om Södra Bangårdsgatan. Grönskan består i huvudsak av en äldre trädallé med höga arkitektoniska värden. Det finns också en bra balans i gaturummets bredd, sockelhöjder, bröstningshöjder för fönster och byggnadshöjder. Däremot vänder sig flera av bostadsbebyggelsens entréer bort från gatan vilket gör att det inte är sådan intensitet eller gatuliv som en först tror kan finnas. Trafiksituationen är relativt lugn och det som märks mest är busstrafiken.



STADSRUM / BRUNNSGATAN





1. Vy norrut och söderut längs Brunnsgatan i korsningen Södra Bangårdsgatan. I denna korsningspunkt finns en påtaglig riktning och god orienterbarhet, men också en känsla av instängdhet närmast bron. Anledningen är de slänter som bildas på sidan om Brunnsgatan och som gör det svårt att under lång tid röra sig i öst-västlig riktning. Det förstärker känslan av detta som ett transportrum. Grönskan är påtaglig och mycket kvalitativ. Det gäller särskilt på kyrkogårdssidan. Trafiksituationen är relativt intensiv och det är en tydlig separering mellan gc och biltrafik. Men det leder också till att risken för konflikter mellan fotgängare och cyklister är påtaglig. Och ett rum för bilar som känns prioriterat och väl tilltaget. Genom nivåskillnaderna sker inget utbyte mellan de olika transportslagen.

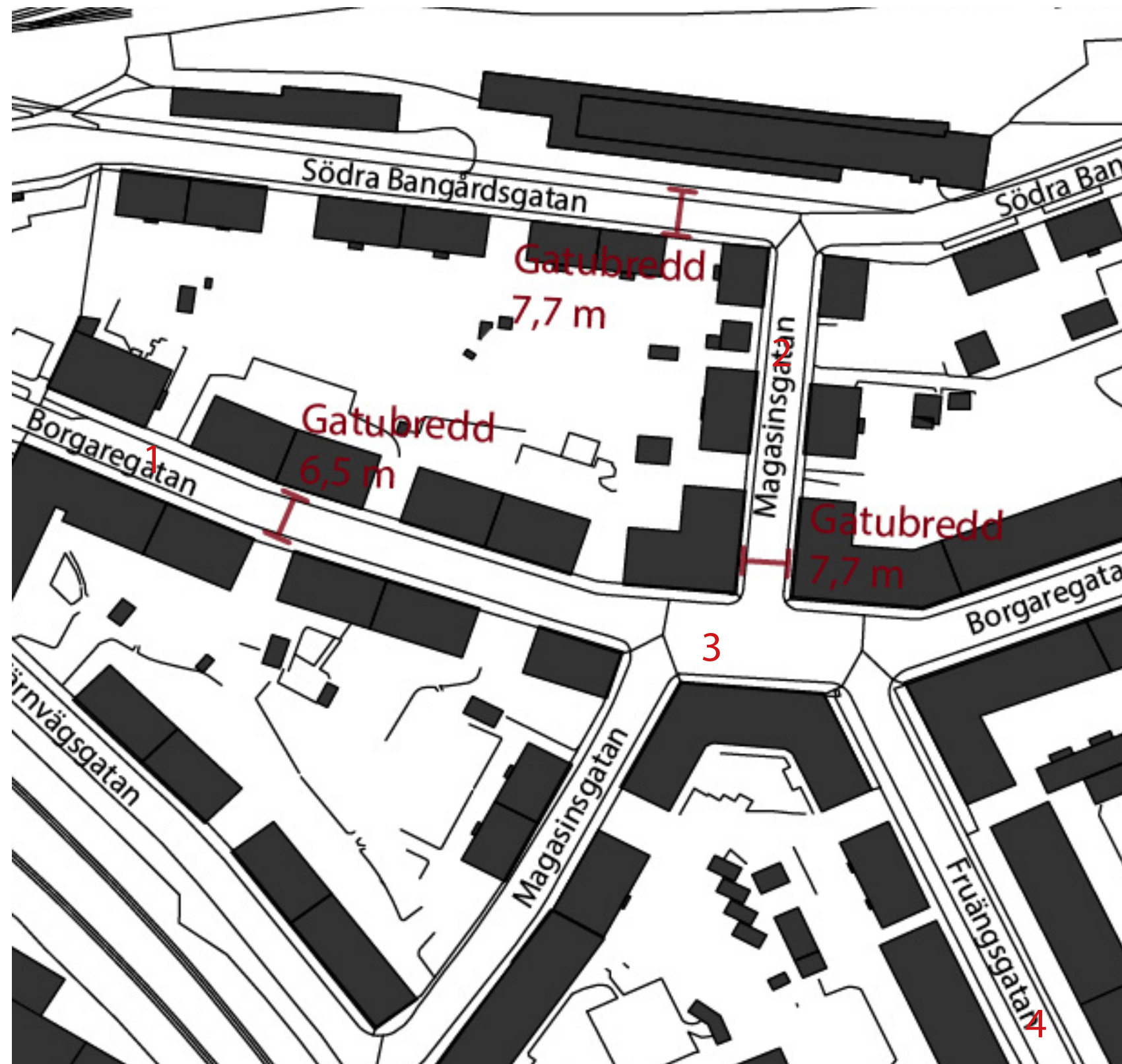


3. Vy norrut i korsningen Brunnsgatan/Repslagaregatan. En korsning för bilar med rondell och cirkulation. Eftersom trafikflödet är högt har även räcken mot trottoar och fotgängare monterats. Platsen utgör ett tydligt bryt mellan Brunnsgatans två karaktärer, den centrala och den trafikala. Norr om korsningen är Brunnsgatan lummig, grön och bred, men med indragna byggnader, separerade trafikslag och få entréer ut mot gatan. Det gör att gaturummet känns trafiksäkert men långtråkigt. Söderut på Brunnsgatan är förutsättningarna de omvända.



2. Vy söderut längs Brunnsgatan i höjd med Borgaregatan. Denna del av Brunnsgatan är en bred sektion med vackra äldre byggnader som ramar in trafikrummet. Trottoarer är väl tilltagna men har få entréer och ingen direkt förgårdsmark av värde. Det ger känslan av att bebyggelsen vänder sig från gatan. Längs gatan finns flera fina planteringar och träd, och särskilt karaktärsskapande är den gröna mittremsan i den del av gatan som ligger närmast korsningen mot Repslagaregatan. Trafiksäkerheten känns relativt god även om ordningen för gång och cykel känns aningens otydlig och skulle kunna leda till konflikter.

STADSRUM / BORGAREGATAN - MAGASINSGATAN - FRUÄNGSGATAN





1. Vy österut längs Borgaregatan. Det svagt krökta gaturummet skapar dynamik och riktning på ett sätt som känns inbjudande och tryggt. Däremot är antalet entréer få, vilket för att det känns relativt ödsligt. Dessutom är det ett alltigenom hårdgjort gaturum vilket gör att det upplevs mer ogästvänligt än nödvändigt. Eftersom trafikflödet känns väldigt lågt föreligger ingen risk för konflikter. Varken mellan bil och gående eller mellan gående och cyklist.



3. Torget vid Borgaregatan/Magasinsgatan. Det här är en plats med många kopplingar vilket gör att känslan av riktningvalfrihet är stor. Det är på så vis ett tryggt rum. Dessutom är skalan lämplig och det känns varken öde eller trångt. Tack vare ett antal lokaler i bottenvåningen på vissa av de omgärdade byggnaderna blir känslan också den av att platsen har potential. Men det är en möjlighet som i nuläget inte tas tillvara. Dels beror det på att bilarna är i centrum, dels på bristen på gröna inslag och dels på att platsen i nuläget är perifer i relation till centrum och därför bara en passage för många.



2. Vy norrut längs Magasinsgatan. Den här svagt sluttande gatan norrut är väldimensionerad, proportionerlig, har vackra färger och historik samt visst inslag av buskar som ger ett fylligare gaturum. Men bristen på entréer ger än en gång känslan av att en går på en bakgata. Dessutom är siktlinjen och sträckan upp till magasinet relativt kort och möjligen utan värde idag. Det bör också påpekas att sockelhöjder och fönsterbrösning är väl avpassade för att fotgängare ska känna sig trygga men inte vara en alltför stor del av inomhusrummet.



4. Vy söderut längs Fruängsgatan. På väg mot centrum blir Fruängsgatan det gaturum som byter skepnad vid flera tillfällen. I den norra delen finns radhusen och flerbostadshusen. Där dessa är dimensionerade för ett trivsamt gaturum med grön förgårdsmark och gröna trädgårdar. Här ligger både radhusens och flerbostadshusens entréer ut mot gatan vilket gör att en upplever sig som en del av de boendes sammanhang. Trafiksituationen är mycket lugn och det är framför allt gående som passerar. Däremot kan en misstänka att bilars hastighet kan bli ett bekymmer sommartid. Men tack vare det aningens trånga körbanan borde hastigheten reduceras vintertid.

VERKTYG / HÄNVISNINGSTABELL

UTMANING

	STRUKTUR		TRAFIK & INFRASTRUKTUR				STADSLIV						STADSRUM				
	Planer & Utv.områden	Bebyggelse & Grönska	Fordonstrafik	Cykelstråk	Kollektivtrafik	Parkering & Teknik	Boendetäthet	Barriärer	Stadens funktioner	Tillgänglighet	Gångstråk	Riktning för tågresenärer	Stationsområdet	N. Bangårdsgatan	S. Bangårdsgatan	Brunns-gatan	Borgareg. Magasinsg. Fruängsg.
1. Utveckla området runt RC med en bra mix av kollektivtrafik, service, handel och bostäder. En väntplats med många olika funktioner över dygnet.	●				●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
2. Implementera transportstrategin i resecentrumprojektet.	●		●	●	●	●					●	●					
3. RC blir en samlande bytespunkt med god tillgänglighet och sammankopplade stråk.	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●						
4. Våga ompröva beslut.			●		●	●			●	●							
5. Skapa upplevelsevärden genom arkitektonisk utformning som ger identitet.		●			●		●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
6. Utveckla befintligt gatunät för högre funktionalitet genom 4-steps-principen.	●			●			●			●							
7. Sätta RC i stadens sammanhang.	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
8. Arbeta med trafiksäkerhet och trygghet för samtliga transporter och människor.			●	●	●	●											
9. Arbeta med beetendeåtgärder.			●								●	●	●	●	●	●	●
10. Dialog och kunskapsutveckling i processen.																	
11. Prioritera lösningar som är miljövänliga i alla led och skeenden.		●	●	●		●											
12. Skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande.			●	●	●	●	●			●	●						
13. Ta vara på och utveckla kulturmiljön kopplat till stadens identitet.	●	●					●		●		●	●	●	●	●	●	●

REFERENSER / RAPPORTER & PUBLIKATIONER

Spacescape (juni 2012). *Nyköping framtida stadsbyggnad - Analyser, scenarier och strategier.*

Svensson, I. (2014) *Arkeologisk utredning etapp 1 Ostlänken, delen Nyköpings resecentrum.* Nyköpings stad & socken, Nyköpings kommun, Södermanlands län.

Åström, J. (2014-09-23). *Bullerutredning DP Resecentrum.* ÅF.

Sweco (2014-10-15). *Nyköpings kommun - dagvattenutredning.*

Envall, P. (2014-05-15). *Nyköpings nya resecentrum: förslag till nya och förbättrade gång- och cykelstråk.* Trafikutredningsbyrån AB.

Warringer, J. (arbetsmtrl). *Hydrologisk beskrivning.* ÅF

Berggren, U., Lewin, O. & Hammarström, J. (2015-03-27). *Prognoser för busstrafik i Nyköpings kommun, PM förutsättningar, metod och resultat.* Ramböll.

Forssblad, D. & Wockatz, E. (2012). *Byggnadsminnesutredning Nyköpings stationsområde, del av kv väster 1:2 m.fl.,* Nyköpings kommun, Södermanlands län

Klashed, E. (2014-08-29). *Miljöteknisk markundersökning Nyköpings resecentrum, detaljplaneområdet.* ÅF.

Andersson, H. (2014). *Naturvärdesinventering, samt artinventering med fokus på kärlväxter och insekter på Nyköpings bangård med angränsande områden.* Calluna.

Kers, A. (2014-10-20). *Risikutredning nytt resecentrum Nyköping.* ÅF.

TMP (2014). *Parkering 2014.* 293455.

Ekelund, B. & Koch, D. (2013). *Space syntax - Ett analysverktyg för planering och utvärdering av arkitektur och byggd miljö.* Arkus.

REFERENSER / KOMMUNALA STYRDOKUMENT

Nyköpings kommun. *Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta*. Remissversion Dnr SHB14/58.

Nyköpings kommun (2010-03-09). *Grönstrukturplan Antagande*.

Nyköpings kommun (2016-02-23). *Kollektivtrafik i centrum - förslag till stråk för kollektivtrafiken genom Nyköpings centrum*. Dnr 100482. Åström, J. (2014-09-23). *Bullerutredning DP Resecentrum*. ÅF.

Nyköpings kommun (2013). *Översiktsplan för Nyköpings kommun*. Dnr KK13/447

REFERENSER / LÄNKAR

Rekordökning av Nyköpings befolkning, tillgänglig via <http://nykoping.se/Bo-bygga-och-miljo/Stadsplanering-och-byggprojekt/Ostlanken/Nykopings-resecentrum/>

