

Välkommen till
Öppet hus!

25 januari 2017,
kl 17-20
Culturum, Nyköping

Ett attraktivt och tryggt
resecentrum i Nyköping

Ett attraktivt och tryggt resecentrum i Nyköping

Nyköping växer. Resandet och pendlingen ökar vilket innebär att infrastrukturen behöver utvecklas och förbättras. För att möta detta behov har Nyköpings kommun beslutat att i samarbete med Trafikverket bygga ett resecentrum.

När det är klart kommer tillgängligheten till station och plattformar att öka och resenärerna kommer att känna sig tryggare. Trafikverket ansvarar för järnvägsplanearbetet med spår och plattformar.



*Jonas Nimfelt,
Projektledare Järnvägsplan,
Nyköpings resecentrum*

Välkommen till Öppet hus den 25 januari 2017

För att berätta mer har ett "öppet hus" arrangerats där respektive organisation berättar om byggprocessen, ansvarsfördelning, bakgrund och syfte. Trafikverket visar upp järnvägsplanearbetet och Nyköpings kommun berättar om resecentrumet.

Datum: Onsdag den 25 januari 2017.

Var: Culturum, Nyköping Centrum,
Hospitalsgatan 4, 611 32 Nyköping.

Tid: Klockan 17.00-20.00.

Vad: Korta presentationer av projektet, informationsstationer med representanter från Trafikverket och Cowi (projekterande konsult), tillfälle att träffa specialister inom markförhandling, buller, miljö och landskap, teknik samt järnvägsplanering.

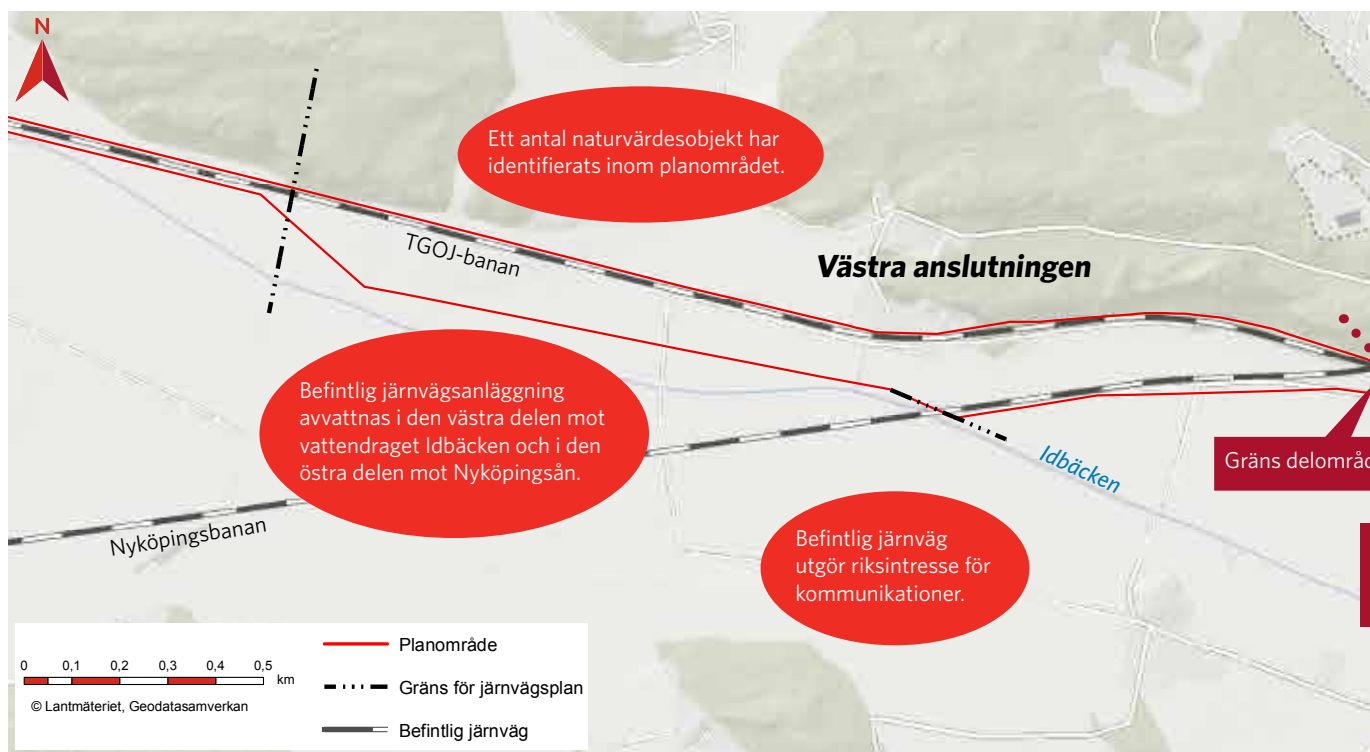


*Culturum,
Nyköping Centrum*



Ansvarsfördelning

En järnvägsplan hanterar frågorna kring spår, plattformar och plattformanslutningar och tas fram av Trafikverket. En detaljplan hanterar frågorna kring resecentrumet och tas fram av Nyköpings kommun. Arbetet med järnvägsplan och detaljplan sker parallellt och båda planerna måste överensstämma.



Kartan ovan illustrerar nuläget.

Bakgrund – Varför ett resecentrum?

Nyköpings järnvägsstation är i behov av upp- rustning och järnvägsstationen har begränsad kapacitet för trafik. Resenärernas tillgänglighet till stationen och plattformarna behöver förbättras liksom kapaciteten för spår, plattformar och plattformsförbindelser. Bullernivåerna från järnvägstrafiken är höga. Höjden för passagen under järnvägen vid den närliggande Brunnsgatan är för låg vilket medför begränsad framkomlighet för fordonstrafiken. Vid Hemgården finns en trafikfarlig korsning där fotgängare och cyklister korsar järnvägen i samma plan som behöver åtgärdas.

För att möta framtidens transportbehov, förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten har Nyköpings kommun beslutat att tillsammans med Trafikverket planera och bygga ett nytt resecentrum samt nya järnvägsspår i anslutning till detta. Målet är att skapa ett attraktivt resecentrum för framtiden i Nyköping.

I kartan ovan visas det område som Trafikverket planlägger inklusive några av de förutsättningar som vi arbetar med i projektet.



Nuvarande station

Nuvarande station i Nyköping är sliten och i behov av upprustning. Kapaciteten är inte tillräcklig för framtidens tågtrafik. Brunnsgatan behöver sänkas för att alla vägfordon ska kunna passera under järnvägsbron.



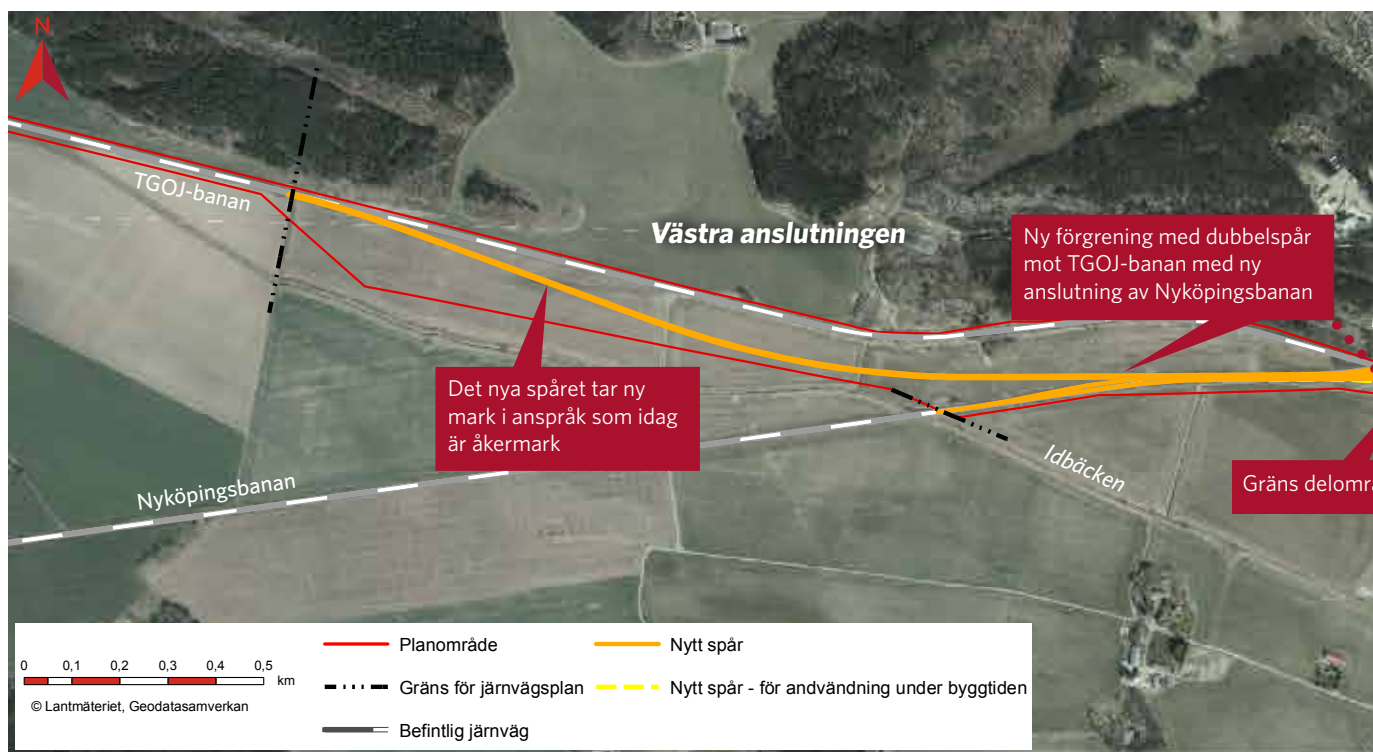
Planförslaget – Västra anslutningen och Bangårdsområdet

Regeringens beslut att bygga Ostlänken medför att Nyköpings resecentrum blir en del av det planerade höghastighetssystemet. Nyköping ansluts från höghastighetsbanan via en bibana som i öster når Nyköpings resecentrum via Nyköpingsbanan och i väster via TGOJ-banan. Nyköpings resecentrum kommer inte att trafikeras av höghastighetstågen utan kommer som idag att trafikeras av regionaltåg mot Stockholm eller Linköping. Tågens hastighet genom resecentrum och Nyköping tätort kommer att vara ungefär som i nuläget men utanför tätorten utformas bibanan så att tågen ska kunna köra

snabbare än idag. Restiden Nyköping – Stockholm central kommer att vara omkring 45 minuter.

Projektet innebär omfattande ombyggnation av järnvägsanläggningen där nya spår, nya plattformar och nya anslutningar till plattformarna byggs. Till största delen byggs de nya spåren inom det befintliga järnvägsområdet.

Järnvägsplanens planområde är indelat i tre delar: Västra anslutningen, Bangårdsområdet och Resecentrumområdet.



Planförslaget. Järnvägsplanens gränser redovisas i ovanstående figur.

Västra anslutningen

I den västra anslutningen ansluter TGOJ-banan och Nyköpingsbanan till varandra. Anslutningen till befintlig TGOJ-bana utförs som ett nytt dubbelspår över jordbruksmarken. I den västra anslutningen byggs inte hela järnvägsanläggningen inom befintligt spårområde utan ny mark kommer att behöva tas i anspråk. När de nya spårarna är färdigbyggda kan befintliga spår som inte används rivas och marken återställas.

Bangårdsområdet

De befintliga järnvägsspårarna kommer att rivas och nya spår anläggs inom det befintliga bangårdsområdet. Här byggs mötesspår för godstrafik och uppställningsplatser för tåg. TGOJ-banan (mot Oxelösund) och Nyköpingsbanan (mot Stockholm) ligger parallellt. Den befintliga passagen för gång- och cykeltrafikanter vid Hemgården tas bort och ersätts av en bro över järnvägen eller passage under järnvägen. Utformningen av den passagen utreds fortfarande. För att minska bullernivåerna föreslås bullerskyddsplank längs en del av sträckan.

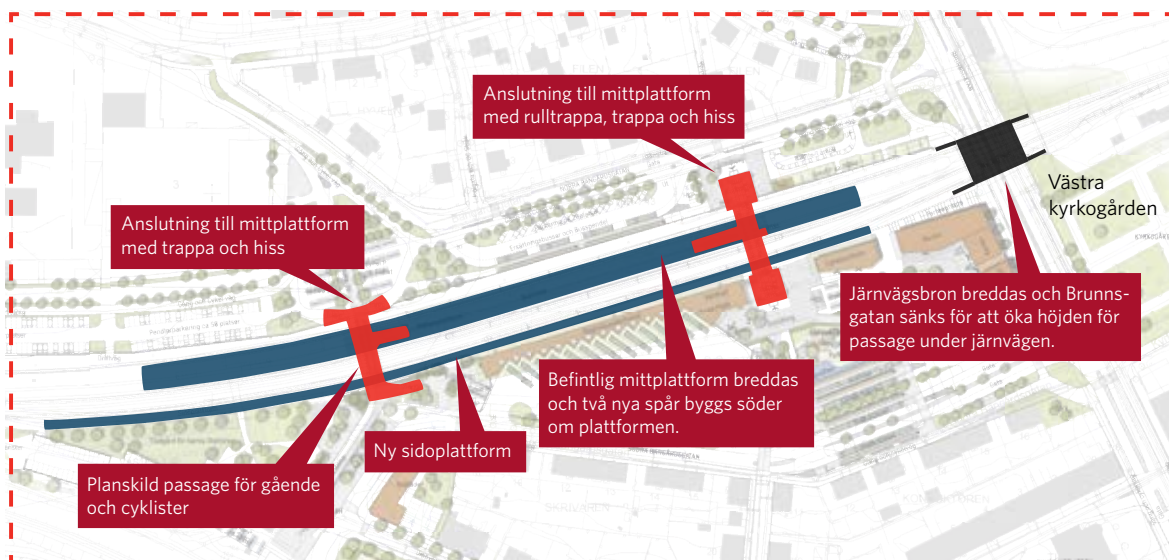


Planförslaget – Resecentrumområdet

Nya järnvägsspår anläggs från Nyköpingsån och västerut, befintlig järnvägsbro över ån kommer vara kvar. Genom stationsområdet kommer det att gå tre järnvägsspår där de två norra spåren får en mellanliggande, bredare, mittplattform. Anslutning till mittplattformen sker via två nya undergångar, en i den östra och en i den västra delen av plattformarna. Utgångsläget för tillfället är att båda anslutningarna förses med hiss och trappa och att den östra anslutningen även förses med rulltrappor. Det södra spåret nås via en ny sidoplattform som kommer att ligga i samma nivå som den bussterminal som kommunen planerar. I

samband med att Brunnsgatan byggs om av kommunen kommer de befintliga järnvägsbroarna att rivas och ersättas av nya broar för tre spår över Brunnsgatan. Ombyggnationen av järnvägsbroarna och Brunnsgatan innebär att vägen måste stängas under byggtiden.

För att minska bullernivåerna föreslås bullerskyddsplank på båda sidor av järnvägen.



Detalj resecentrumområdet. Nya anslutningar till plattformarna sker via två tunnlar under järnvägen. En anslutning i den västra delen av plattformarna och en i den östra delen.

Byggskedet

De delar som Trafikverket är ansvarig för beräknas ta omkring tre år att bygga. Nedan nämns några av de viktigaste konsekvenserna under byggskedet.

Brunnsgatan stängs

Passagen under bron vid Brunnsgatan är för trång och för låg och måste därför byggas om så att den blir bredare och högre. Under byggtiden kommer buss, gång- och cykeltrafik som idag trafikerar Brunnsgatan att ledas om till en tillfällig väg under järnvägen väster om Brunnsgatan. Övrig trafik kommer att hänvisas till alternativa vägar i området.

Järnvägstrafik

Ambitionen är att järnvägstrafiken ska fortgå under byggtiden och att tågen även under byggnationen ska stanna vid befintliga eller tillfälliga plattformar. Störningar kan dock förekomma under vissa perioder med avbrott i tågtrafiken som följd. Ersättningstrafik kommer då att ske med bussar. Under byggskedet kommer huvudsakligen två spår att trafikerats men en kortare period måste ett spår stängas av. För att klara tågtrafiken under byggtiden kommer ett temporärt spår att byggas upp inom bangårdsdelen. Det temporära spåret rivs när byggnationen är klar.

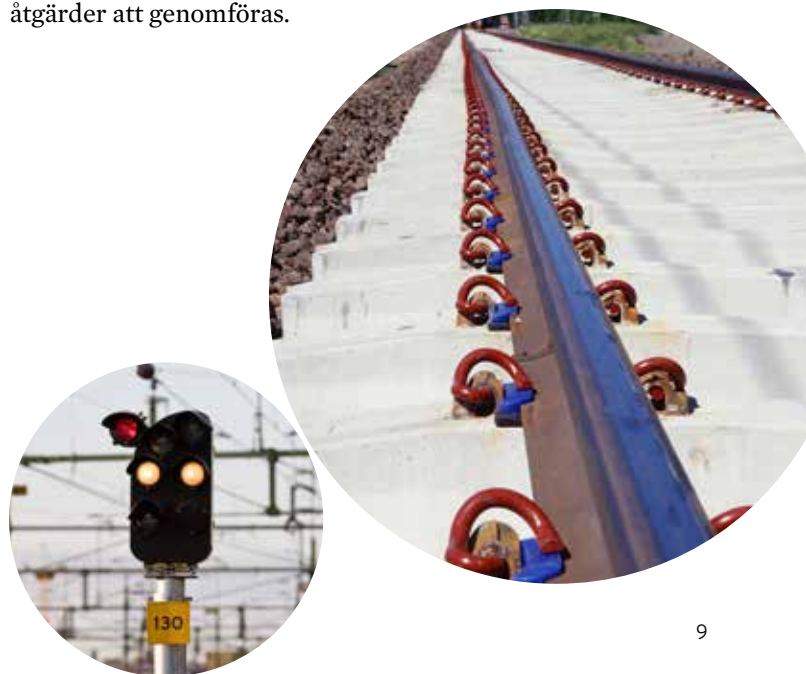
Byggnadsarbeten

Under byggnationen av järnvägen kommer mark i och runt de nya spåren att användas som arbetsområden. Inom arbetsområdena kommer byggnadsarbetena att ske och exempelvis material och jordmassor att läggas upp, byggbodar placeras och fordon att parkeras. Då nuvarande

järnvägsområde är ganska stort kan arbetsområdena till största delen inrymmas inom det nuvarande järnvägsområdet. Undantaget till det är runt resecentrumet exempelvis för att kunna bygga de nya gångpassagerna under järnvägen och för att bygga de nya broarna över Brunnsgatan. I den västra anslutningen behövs mark för att bygga de nya spåren genom åkermarken. Störningar från arbetet kommer främst att uppstå i form av motorljud från maskiner, trafik till och från området, geotekniska förstärkningsarbeten samt schaktnings- och spontningsarbeten. Arbetsområdena kommer där det är nödvändigt att avskärmas mot omgivningen för att minimera störningarna.

Bullernivåer

Byggnationen kommer att orsaka bullerstörningar under pågående arbeten. Trafikverket kommer regelbundet att kontrollera så att inga bullernivåer överskrider gällande riktvärden. Skulle detta vara fallet kommer bullerreducerande åtgärder att genomföras.



Hur påverkas omgivningen?

Miljöpåverkan och konsekvenser

Stads- och landskapsbild

Vissa anläggningsdelar kommer att ge en visuell inverkan på stads- och landskapsbilden. Detta avser framförallt de nya järnvägsbroarna över Brunnsgatan, anläggande av nya plattformar med tillhörande trapphus, bullerskärmar samt ny banvall på åkermark inom den Västra anslutningen.

Naturvärdesobjekt

Ett antal naturvärdesobjekt som ligger inom befintligt spårområde kan komma att påverkas.

Riksintressen

En ny banvall kommer att anläggas inom riksintresseområdet Arnö - Stora och Lilla Kungsladugården. Banvallen kommer dock att löpa mellan befintlig Nyköpingsbana och TGOJ-bana varför intrånget bedöms bli måttlig.

Åkermark

Inom den Västra anslutningen kommer den nya banvallen leda till att en del av åkermarken inom fastigheten Lilla Kungsladugården 1:1 riskerar bli avskild från resterande åkermark då banvallen kommer att utgöra en barriär.

Byggnadsminne

Ombyggnaden av plattformar innebära sannolikt att det befintliga skärmtaket över befintlig plattform behöver rivas. Sörmlands museum har nyligen bedömt att Nyköpings stationsmiljö, inklusive skärmtaket, kan motivera en byggnadsminnesförklaring.

Grundvatten

Vid Västra anslutningen löper en grundvattenförekomst (Larslundsmalmen). Någon påverkan på grundvattenförekomsten bedöms inte uppkomma.

Buller

Ökade bullernivåer bedöms uppstå från tågtrafiken och därmed kommer ett antal skyddsåtgärder åtgärdas med syfte att reducera konsekvenserna. Åtgärderna kan till exempel vara bullerskyddsskärm, bullerskyddsvall, åtgärder på räl, fönsterbyten eller andra fasadåtgärder.

Risk

En ökad tågtrafik och ökade transporter av farligt gods gör att både individ- och samhällsrisk kan öka. En särskild riskanalys kring detta genomförs. Riskerna bedöms öka även om inte järnvägen byggs om.

Stabilitetshöjande åtgärder

Där nya spår anläggs kan stabilitetshöjande åtgärder bli nödvändiga. Detta gäller bland annat omedelbart norr om Västra Kyrkogården där ytterligare ett spår anläggs samt vid åkermarken inom Västra anslutningen. Vid Västra Kyrkogården kan det till exempel bli aktuellt att uppföra en stödmur.



Ostlänken

Ostlänken är det första steget mot en ny generation järnväg i Sverige och planeras som en ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping. Stationer för av- och påstigning planeras på fem platser: Vagnhärad, Nyköping, Skavsta, Norrköping och Linköping.. Vår ambition är en successiv byggstart under åren 2017-2021 med målet att de första tågen ska kunna börja rulla 2028. När vi är klara har vi byggt 154 kilometer ny höghastighetsjärnväg, cirka 200 broar och 20 kilometer tunnlar.



Var med och tyck till!

Planeringen av resecentrumets utformning och placering är ett samarbete mellan Trafikverket och Nyköpings kommun. En järnvägsplan som hanterar frågorna kring spår, plattformar och plattformanslutningar tas fram av Trafikverket, medan Nyköpings kommun hanterar frågorna kring resecentrumet i en detaljplan. Arbetet med järnvägsplan och detaljplan sker parallellt.

Enligt trafikverkets nuvarande planering ska ombyggnationen av järnvägen ske med start 2022. Tidplanen är något som diskuteras mellan Trafikverket och Nyköpings kommun så byggstarten kan komma att flyttas.

Möjlighet att påverka

Samråd sker löpande under hela planeringsperioden. Detta innebär att det går att ställa frågor och/eller lämna synpunkter på

projektet fram till dess att järnvägsplanen ställs ut för granskning. Samrådets syfte är att delge information under projektets gång och ge möjlighet till insyn och påverkan. Resultatet av samrådet redovisas i en samrådsredogörelse som uppdateras fram till dess att järnvägsplanen kungörs. Syftet med samrådsredogörelsen är att redovisa de synpunkter som framförts under perioden tillsammans med Trafikverkets bemötande.

Du kan lämna dina synpunkter här:

Webb: trafikverket.se/ostlanken

E-post: trafikverket@trafikverket.se
(Ange diarienummer TRV2014/19364)

Kundtjänst: 0771-921 921

Brev: Trafikverket, Ärendemottagningen,
Region Öst, Box 810, 781 28 Borlänge