

Gestaltningsprogram

Ostlänken delen Nyköpings resecentrum

Nyköpings kommun, Södermanlands län

2019-11-13

Järnvägsplan Nyköpings Resecentrum TRV 2014/19364



Trafikverket
Postadress: 781 89 Borlänge
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Ostlänken delen Nyköpings resecentrum, Gestaltningsprogram
Författare: Åsa Samuelsson, Henrik Storm, Tora Åsling

Dokumentdatum: 2019-11-13
Dokumenttyp: Järnvägsplan, gestaltningsprogram
Dokument ID: OLP3-05-030_05-34-0_0-0001

Innehåll

1 Sammanfattning4

2 Inledning.....5

2.1 Syfte och avgränsning
2.2 Förutsättningar
2.3 Projekt mål
2.4 Bakgrund
3.4.1 Planarbete
3.4.2 Den fördjupade landskapsanalysen
3.4.3 Gestaltungsavsikter

3 Övergripande gestaltning 7

3.1 Beskrivning av anläggningen.....
3.2 Övergripande anpassning till landskapet/stadsbygden.....
3.3 Upplevelseperspektiv.....
3.4 Utgångspunkter för gestaltning.....
3.4.1 Broar
3.4.2 Passager
3.4.3 Plattformförbindelser
3.4.4 Plattformstak
3.4.5 Bullerskärmar
3.4.6 Stängsel
3.4.7 Teknikhus
3.4.8 Stödmurar
3.4.8 Skärning, bank, vegetation

4 Gestaltning 10

4.1 Helhetsgestaltning.....
4.1.1 Materialpalett
4.1.2 Skyltar och utrustning
4.1.3 Trygghet och belysning

4.2 Resecentrum.....
4.2.1 Entrébyggnader
4.2.2 Centrala passagen med plattformsförbindelser
4.2.3 Västra passagen med plattformsförbindelser
4.2.4 Plattformar
4.2.5 Järnvägsbro vid Brunnsgatan
4.2.6 Bullerskärmar
4.2.7 Stödmurar
4.2.8 Stängsel
4.2.9 Teknikhus

4.3 Bangårdsområdet
4.3.1 Bullerskärmar
4.3.2 Stängsel
4.3.3 Skärningar, bank, vegetation

4.4 Västra anslutningen
4.4.1 Bank, skärning

5 Drift och underhåll.....21

5.1 Skötsel och säkerhet.....
5.2 Material i livscykelperspektiv.....

6 Fortsatt arbete..... 21

6.1 Gestaltungsfrågor.....
6.1.1 Kravformulering
6.1 Gränssnitt.....

7 Referenser22

1. Sammanfattning

Ostlänken är den första delen i ett framtida höghastighetsnät mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. Projekt Ostlänken ska göra det möjligt att resa snabbare, säkrare och smidigare. Projektet ska svara på människors behov av hållbara resor och transporter, ge regionerna chans att växa samt skapa möjligheter att utöka andelen regionaltrafik och godstransporter på befintlig järnväg. Nyköpings resecentrum ansluter via befintlig järnväg samt nya anslutningar till Ostlänken i öster och väster. Nyköpings resecentrum är en del av Ostlänken.

Gestaltningprogrammet ska klargöra och lyfta fram de estetiska aspekterna i projektet så att dessa frågor bevakas i det fortsatta arbetet med framtagande av systemhandling. Gestaltningsprogrammet utgör grunden för senare krav på utformning av ingående delar.

Gestaltningsprogrammet har samma fysiska avgränsning som Järnvägsplanen för Nyköpings resecentrum. Området är indelat i tre delar: Resecentrum, Bangårdsområdet och Västra anslutningen. Den föreslagna utbyggnaden innebär omfattande ombyggnation av järnvägsanläggningen där spår, plattformar och nya förbindelser till plattformarna byggs. Till största delen byggs de nya spåren inom det befintliga järnvägsområdet, förutom inom Västra anslutningen där ny mark tas i anspråk.

Planeringen av resecentrum och stationens utformning och placering är ett samarbete mellan Trafikverket och Nyköpings kommun. Detta gestaltningsprogram, ingår i järnvägsplanen som hanterar frågorna kring spåren och plattformarna och tas fram av Trafikverket medan Nyköpings kommun hanterar frågorna kring resecentrum i en detaljplan. Arbetet med järnvägsplan och detaljplan sker parallellt.

Då detta gestaltningsprogram bara behandlar utformning av plattformar, plattformstak och plattformsförbindelser, behöver man även läsa gestaltningsprogrammet som hör till detaljplanen för att få en fullständig bild av Nyköpings resecentrum.

Trafikverket och Nyköpings kommun har enats om följande projektändamål.

Ett nytt trafikslagsövergripande och attraktivt resecentrum skapas i Nyköping. Det ska dimensioneras för framtidens behov av anslutning med buss och tåg, bil-, gång- och cykeltrafik. Nyköpings resecentrum ska vara tillgängligt för alla, minska järnvägens barriäreffekt och ge möjlighet till effektiva byten mellan trafikslagen. Säkerheten vid resecentrumet ska vara hög.

Gestaltningen av Nyköpings resecentrum har tagit utgångspunkt i den tegelarkitektur som finns i staden med bl.a. den intilliggande befintliga stationsbyggnaden. Ambitionen har varit att skapa ett resecentrum med karaktärsfulla miljöer och byggnader, en nytolkning av befintlig bebyggelse med gedigna material och genomarbetade detaljer.

Det är viktigt att resecentrum upplevs som en helhet med en sammanhållande gestaltning trots att det är flera huvudmän i projektet. Inom detaljplanearbetet har Nyköpings kommun genom SWECO tagit fram underlagsmaterial bland annat i form av stadsanalys och Funktion/Utformning/Gestaltningsprogram. Då detaljplanen omfattar ett större område och fler platser och funktioner har detaljplanens gestaltning fått vara rådande över de delar som järnvägsplanen och därmed detta gestaltningsprogram omfattar.

Entrébyggnaderna är en del av Trafikverkets anläggning men har gestaltats av kommunen. Trafikverket ansvarar för framtagande av systemhandling och genomförandet av entrébyggnaderna. Utformningen av entrébyggnaderna redovisas därför bara översiktligt i denna handling. Gestaltningen av plattformar, plattformstak och väderskydd ska samspela med resecentrums entrébyggnader och omgivande byggnader såsom bussterminal, skärmtak till cykelparkering etc. Den gemensamma materialpaletten är stål – glas – tegel – trä – granit/betong. Huvudsakligt fasadmaterial är tegel och glas medan huvudsakligt golvmaterial är natursten med inslag av marktegel.

Plattformstaket på mittplattformen sträcker sig över plattformsbyggnaderna och bildar en sammanbindande helhet längs plattformen. Stommen utgörs av grafitgrå stålstolpar som placeras i dubbla pelarrader och undertaket utförs med träpanel.

Gestaltningen av de två passagerna under spåren ska samspela med kringliggande ytor. Det ska vara gott om ljusinsläpp från uppgångarna på mittplattformen samt en väl genomarbetad ljussättning. Väggarna ska täckas av tunna betongplattor (fiberbetong).

Gestaltningen av järnvägsbron över Brunnsgatan ska samspela med kringliggande ytor och den gemensamma materialpaletten ska användas. Bron utformas i betong med en profilerad kantbalk för att minska uttrycket av kraftig konstruktionshöjd. Tegeltemat tas upp med inslag av tegel i väggar och stödmurar.

Bullerskärmar i anslutning till bron ges ett lätt uttryck med genomsiktliga skärmar. I de centrala delarna utförs bullerskärmar huvudsakligen som genomsiktliga skärmar samt i tegel i vissa partier.

2. Inledning

2.1 Syfte och avgränsning

Ett gestaltningsprogram upprättas vanligen i alla större järnvägsprojekt för att säkerställa att arkitektoniska och gestaltningsmässiga kvaliteter främjas och tas tillvara i projektet.

Gestaltningsprogrammet hör till järnvägsplanen och är ett dokument där riktlinjer för gestaltning beskrivs och illustreras. Gestaltningsprogrammet ska klargöra och lyfta fram de estetiska aspekterna i projektet så att dessa frågor bevakas i det fortsatta arbetet med framtagande av systemhandling. Gestaltningsprogrammet utgör grunden för senare krav på utformning av ingående delar.

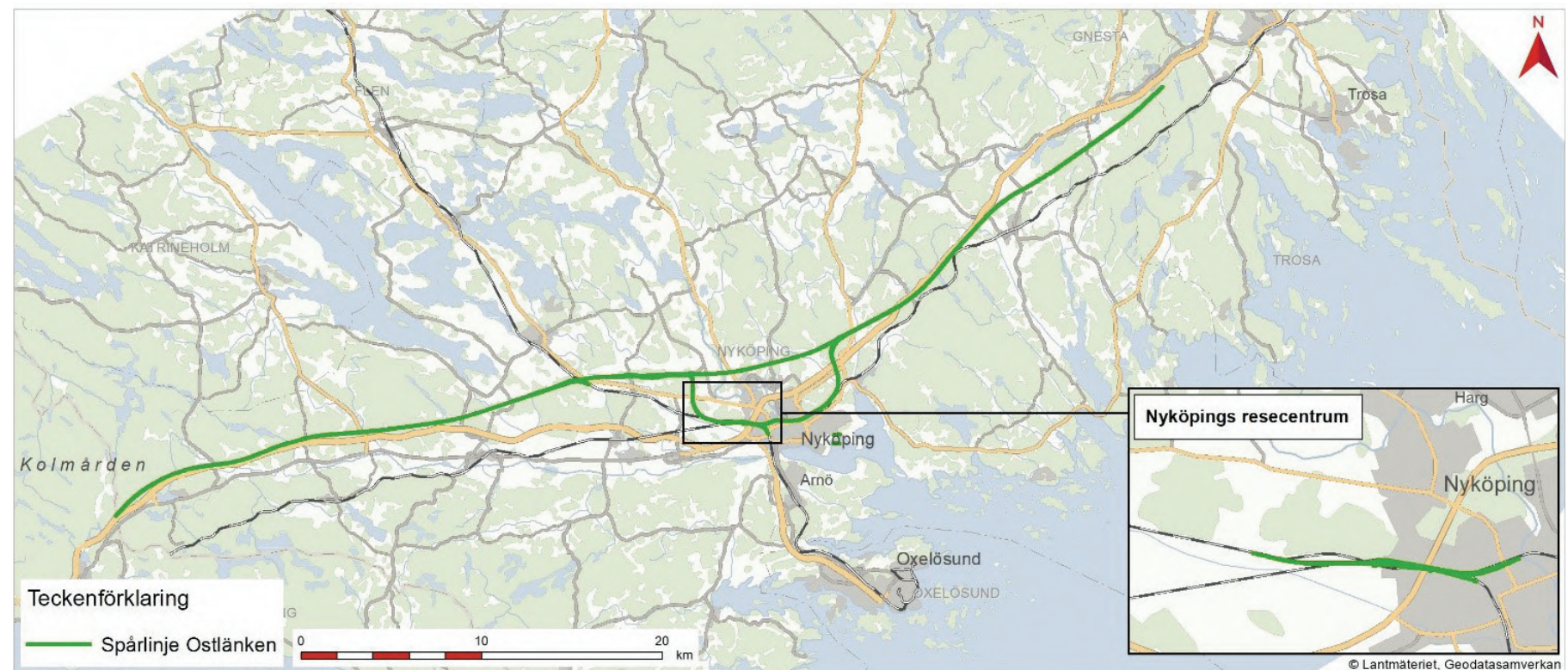
Gestaltningsprogrammet har samma fysiska avgränsning som Järnvägsplanen för Nyköpings resecentrum. Området är indelat i tre delar: Resecentrum, Bangårdsområdet och Västra anslutningen. Den föreslagna utbyggnaden innebär omfattande ombyggnation av järnvägsanläggningen där spår, plattformar och nya förbindelser till plattformarna byggs. Till största delen byggs de nya spåren inom det befintliga järnvägsområdet, förutom inom Västra anslutningen där ny mark tas i anspråk.

Vid Nyköpings resecentrum finns gränssnitt mellan Trafikverket och Nyköpings kommun där samverkan kommer att krävas. Se vidare Förutsättningar nedan samt 3.1 Beskrivning av anläggningen.

2.2 Förutsättningar

Nyköpings kommun planerar ett nytt modernt resecentrum i närheten av nuvarande järnvägsstation. Samtidigt utreder Trafikverket hur en ny station kan utformas, det vill säga hur många spår och plattformar som behövs med hänsyn till den förväntade trafikutvecklingen. Syftet med projektet är att utforma och skapa ett attraktivt transportslagsövergripande resecentrum för framtidens transportbehov i Nyköping. Planeringen av resecentrum och stationens utformning och placering är ett samarbete mellan Trafikverket och Nyköpings kommun. Detta gestaltningsprogram, ingår i järnvägsplanen som hanterar frågorna kring spåren och plattformarna och tas fram av Trafikverket medan Nyköpings kommun hanterar frågorna kring resecentrum i en detaljplan. Entrébyggnaderna till resecentrum är en del av Trafikverkets anläggning men har gestaltats av kommunen. Trafikverket ansvarar för framtagande av systemhandling och genomförandet av entrébyggnaderna. Arbetet med järnvägsplan och detaljplan sker parallellt. Nyköpings resecentrum ansluter via befintlig järnväg samt nya anslutningar (så kallade bibanor) till Ostlänken i öster och väster. Nyköpings resecentrum är därför en del av Ostlänken.

Då detta gestaltningsprogram bara behandlar utformning av plattformar, plattformstak och plattformsförbindelser, behöver man även läsa gestaltningsprogrammet som hör till detaljplanen för att få en fullständig bild av Nyköpings resecentrum.



Figur 1. Ostlänken, delprojekt Nyköping med aktuell delsträcka Nyköpings resecentrum markerad.

2.3 Projekt mål

Ändamål och projektmål för Ostlänken har sammanställts i ett separat PM. Ändamålen och projektmålen bygger på de transportpolitiska målen och nationella miljö kvalitetsmål. Målen styr utformningen av järnvägsanläggningen och inte hur projekt Ostlänken ska bedrivas. För Nyköpings resecentrum har följande projektmål fastslagits:

- Korta bytestider mellan tåg och övrig kollektivtrafik och cykel ska eftersträvas för att bidra till ett attraktivt resecentrum.
- Plattformsanslutningar och plattformar ska utformas så att bytespunkten upplevs trygg och säker.
- Resecentrum och bytespunkter ska utformas i samråd med kommunen så att de blir en integrerad del av staden och med långsiktigt perspektiv.
- Tydlig information och stationens utformning ska bidra till att bytespunkten upplevs som lättorienterad.

I PM Ändamål och projektmål finns även mål för gestaltningen:

- Ostlänken ska till sin arkitektur spegla en långsiktig hållbar samhällsutveckling.
- Ostlänken ska bidra till att järnvägen uppfattas som ett attraktivt och hållbart transportmedel.
- Ostlänken ska samspela med det landskap den är placerad i och utformas med omsorg för dess karaktär, funktion och värden.
- Ostlänkens mål är en hållbar järnvägsanläggning som med en god arkitektonisk kvalitet bidrar till en långsiktig positiv samhällsutveckling.

Målen har varit en utgångspunkt i arbetet med gestaltningsprogrammet.

2.4 Bakgrund

2.4.1 Planarbete

Ostlänken är den första delen i ett framtida höghastighetsnät mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. Trafikverket planerar för en successiv byggstart under åren 2017-2021. Ostlänken beräknas vara färdig mellan år 2033 och 2035. Nyköpings resecentrum ansluter via befintlig järnväg samt nya anslutningar (så kallade bibanor) till Ostlänken i öster och väster. Nyköpings resecentrum är därför en del av Ostlänken.

Ett tidigare detaljplane förslag för resrecentrum i Nyköping togs fram och var på samråd årsskiftet 2009/2010. Efter samrådet avbröts arbetet på grund av att Ostlänken då försvann ur den nationella planeringen. 2013 startade arbetet upp på nytt och framtagandet av planhandlingar påbörjades i ett samarbete mellan Trafikverket och Nyköping. Detta arbete innebär att ett nytt detaljplane förslag tas fram för samråd och att kommunen och Trafikverket ska ta fram handlingar i en samordnad process. Kommunens detaljplanearbete har pågått parallellt med att systemhandling och järnvägsplan som detta gestaltningsprogram tillhör tagits fram.

2.4.2 Den fördjupade landskapsanalysen

Den fördjupade landskapsanalysen fungerar som ett underlag till både gestaltningsavsikterna och gestaltningsprogrammet. Inom ramarna för den fördjupade landskapsanalysen har landskapet analyserats och kartlagts och detta bidrar till god grundläggande kunskap om landskapets byggestenar som kan tas vidare när det gäller att åstadkomma en god, medveten gestaltning och därmed funktion.

Syftet med en fördjupad landskapsanalys är att systematiskt beskriva förutsättningar och värden i landskapet för att kunna göra en bedömning av den påverkan som järnvägens intrång i landskapet kommer innebära. Detta ska bland annat ligga till grund för lokaliseringen av järnvägen i plan och profil, samt gestaltningen av dragningen som helhet.

I den fördjupade landskapsanalysen har en beskrivning och kartläggning av landskapet inom korridoren för den framtida höghastighetsjärnvägen samt för bibanan gjorts. Detta har gjorts genom traditionell landskapskaraktärisering som delar upp landskapet i landskapstyper och karaktärsområden. Landskapstyperna ger en översiktlig bild över landskapet inom utredningsområdet. Karaktärsområdena däremot är platsspecifika och bygger på platsens unika förutsättningar, historia, användning och anknytning. Kategoriseringen av karaktärsområdena har gjorts utifrån underlag från elva olika teknikområden vilka beskrivs i teknikspecifika avsnitt.

Detta gestaltningsprogram innefattar två karaktärsområden; Nyköpings tätort samt Det flacka jordbruks- och kulturlandskapet väster om Nyköping

Nyköping är en medelstor stad med cirka 37 000 invånare. Centrala Nyköping har en rutnätsstruktur och främst låg bebyggelse, 2 –3-våningshus samt en del 4 – 5-våningshus. Flertalet låga borganhus uppfördes under 1700- och 1800-talet. Staden i sin helhet består av flera olika bebyggelse typer såsom lamellhus, kvartersstad, villaområden, industriområden, storskaliga bostadsområden med mera. Nyköping är en residensstad och sedan medeltiden har Nyköping varit ett viktigt politiskt maktcentrum. Stadsmiljön är välbevarad och staden präglas av flertalet offentliga byggnader. Innerstaden är av riksintresse för kulturminnesvärden. Uttryck för riksintresset är Nyköpingshus, de medeltida kyrkorna samt den rätvinkliga stadsplanen från 1600-talet.

Nyköpings station ligger i västra Nyköping och här planeras ett nytt resecentrum, se figur 3. Korridoren för järnvägsanläggningen ligger nästan i sin helhet inom befintligt järnvägsområde i centrala Nyköping och kommer därmed inte kräva några större intrång i befintlig stadsmiljö. Nyköping i övrigt påverkas indirekt av att nya barriärer tillkommer och befintliga rörelsemönster kan komma att påverkas.

Mellan Nyköpingsån och Brunnsgatan ligger Västra kyrkogården söder om korridoren. Norr om korridoren återfinns den anrika Folkungavallen, en idrottsplats med höga kulturmiljövärden. Norr om korridoren, väster om Brunnsgatan, återfinns ett villaområde i egnahemsstil. Söder om detta område ligger dagens station. Söder om stationen, bakom stationsbyggnaden, finns flerbostadshus. I bangårdsområdet, öster om väg E4, ligger stora verksamhetsområden både norr och söder om banan samt ett litet småhusområde på södra sidan om väg E4. Väster om väg E4 fortsätter verksamhetsområdet på den norra sidan nästan ända fram till bangårds-

områdets slut. Bebyggelsen avslutas i väster med några enstaka småhus och en omformarstation. På den södra sidan finns en grupp småhus, ett kolonilottsområde och ett område med många små bilgarage.

Nordväst om Nyköping, längs med den befintliga järnvägen, sträcker sig ett flackt jordbrukslandskap. Västerut avgränsas jordbrukslandskapet av de skogsklädda malmarna. Det är ett karaktäristiskt jordbrukslandskap med gårdar spridda mellan åkrarna. Landskapet genomskärs av järnvägen och väg 52 som löper i nordvästlig-sydöstlig riktning.

2.4.3 Gestaltningsavsikter

Gestaltningsavsikterna formulerar målbilden för projektet ur gestaltnings synpunkt, och vilka frågor, avsnitt eller aspekter vad som är viktiga ur gestaltningssynpunkt. Gestaltningsprogrammet svarar på frågan hur dessa mål ska uppnås.

Följande gestaltningsavsikter gäller för detta gestaltningsprogram:

Nyköpings tätort - platsspecifika gestaltningsavsikter:

Den befintliga järnvägen utgör en barriär genom Nyköping, vilken kommer förstöras när den nya anläggningen läggs i samma sträckning.

- Där passagebehov finns idag ska passager utvecklas. Detta för att tillgodose passagebehov vid den ökade trafikering och instängsling som den nya järnvägen i befintlig sträckning innebär.
- I gestaltningen och lokalisering av passager ska hänsyn tas till trygghet och upplevelse.
- Bullerskydd ska ges en medveten utformning. I gestaltningen av bullerskydd ska hänsyn tas till betraktarens, och resenärens upplevelse.
- En enhetlig gestaltning ska finnas för samtliga bullerskydd genom Nyköping.
- Plattformarnas golv, väggar och tak gestaltas och bearbetas i samklang med resecentrum och övriga passager för att skapa ett sammanhållet uttryck.

Det flacka jordbruks- och kulturlandskapet väster om Nyköping - platsspecifika gestaltningsavsikter:

- Järnvägen, både bibanan och höghastighetsjärnvägen, blir synlig på långt håll i det flacka landskapet vilket gör att anläggningen kommer bli ett stort visuellt tillägg i landskapet.
- Jordbruk är viktigt i området. Det är därför viktigt med en gestaltning som främjar fortsatt brukande av mark.
- En låg profil är att föredra för att minska den visuella påverkan på det flacka landskapet
- Bullerskydd ska utformas med hänsyn till boendemiljön samt för att minska anläggningens negativa visuella påverkan.

3. Övergripande gestaltning

3.1 Beskrivning av anläggningen

Huvuddelen av gestaltungsobjekten ligger inom de centrala delarna som kartbilden i figur 3 visar. De delar av anläggningen som redovisas i detta gestaltungsprogram är plattformsmiljön, nya broar, passager och bullerskärmar. Vid resecentrum ingår plattformarna inklusive hela den centrala passagen i Trafikverkets åtagande. Entrébyggnaderna är en del av Trafikverkets anläggning men har gestaltats av kommunen. Trafikverket ansvarar för framtagande av systemhandling och genomförandet av entrébyggnaderna. Entrébyggnaderna redovisas översiktligt här och mer utförligt i Funktion/Utrustning/Gestaltungsprogrammet (FUG) som hör till kommunens detaljplan.

Ansaret för den Västra passagen är delat då funktioner som rör kommunikation till/från plattformarna ingår i Trafikverkets ansvar, och passagen för gång- och cykel är kommunens ansvar. Utformningen av passagen under spårområdet redovisas i detta gestaltungsprogram, medans anslutande trappor, stödmurar m.m. redovisas i detaljplanehandlingarna. På samma sätt är bron över Brunnsgatan med dess konstruktion Trafikverkets, medans förändringarna av Brunnsgatan med cykelvägar och gång- och cykelanslutningar till resecentrum är kommunens ansvar.

Utöver dessa objekt finns det skärningar och bank inom de västra delarna av Västra anslutningen som ingår i Trafikverkets åtagande. Hur dessa ska behandlas gestaltungsmissigt redovisas övergripande i denna handling.

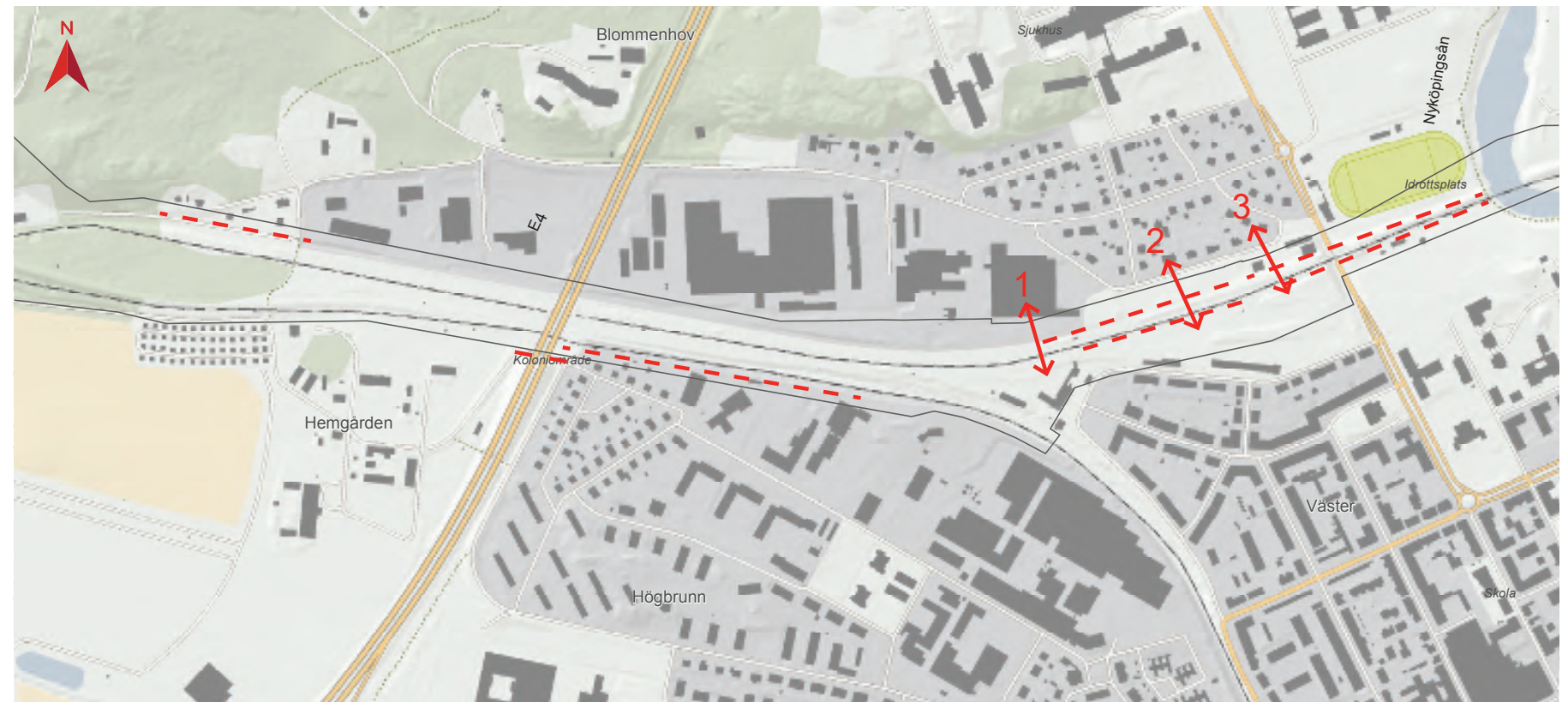
3.2 Övergripande anpassning till landskapet/stadsbygden

Ett av projektmålen för gestaltning lyder: Ostlänken ska samspela med det landskap den är placerad i och utformas med omsorg för dess karaktär, funktion och värden (PM Ändamål och projektmål i Ostlänken, Version 1.0 2016-04-29).

Järnvägen kommer här att till stor del dras i befintliga spårs sträckning vilket gör att det inte kommer att ske någon större förändring i påverkan på landskapet eller stadsbilden. Genom Nyköpings centrala delar går spårerna nästan helt i befintlig banas sträckning. Passage under spårerna finns idag vid Brunnsgatan och i anslutning till stationen. Befintlig passage vid stationen är av låg standard och är nödvändig att ersätta för att uppnå fullgod funktion. Passagen är endast till för gående och betjänar främst plattformen. Allmän gång- och cykelpassage mellan de norra och södra stadsdelarna sker idag utmed Brunnsgatan.

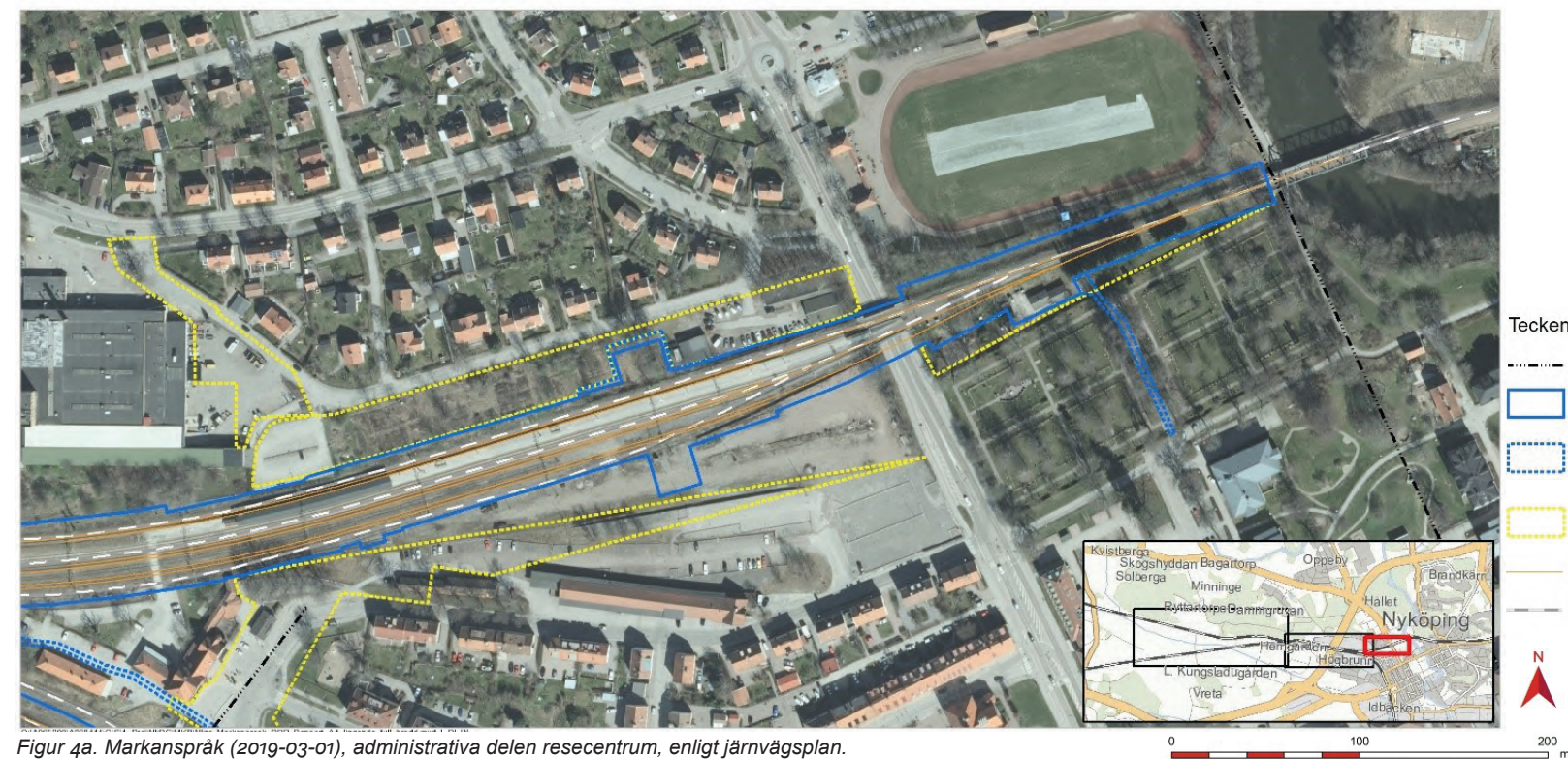
För att säkerställa en god anpassning och minskad barriärverkan är passagemöjligheter av stor vikt och nya passager kommer att skapas, se figur 3.

Centralplan och området kring befintligt stationshus domineras idag av trafikändamål. Bortsett från det arkitektoniska värde som tillskapas av gatustrukturen och dess kilar in mot det välbevarade stationshuset, är platsen i behov av upprustning. Platsen är i dagsläget överdimensionerad och orienteringen inom området är svag. Stora delar av markområdena kring järnvägen används som markparkering för bil. Brunnsgatan sammankopplar norra och södra sidan om spårområdet men i övrigt är kopplingarna svaga. Detta gör det svårt för orienterbarheten mot stadens centrum och omgivande delar.



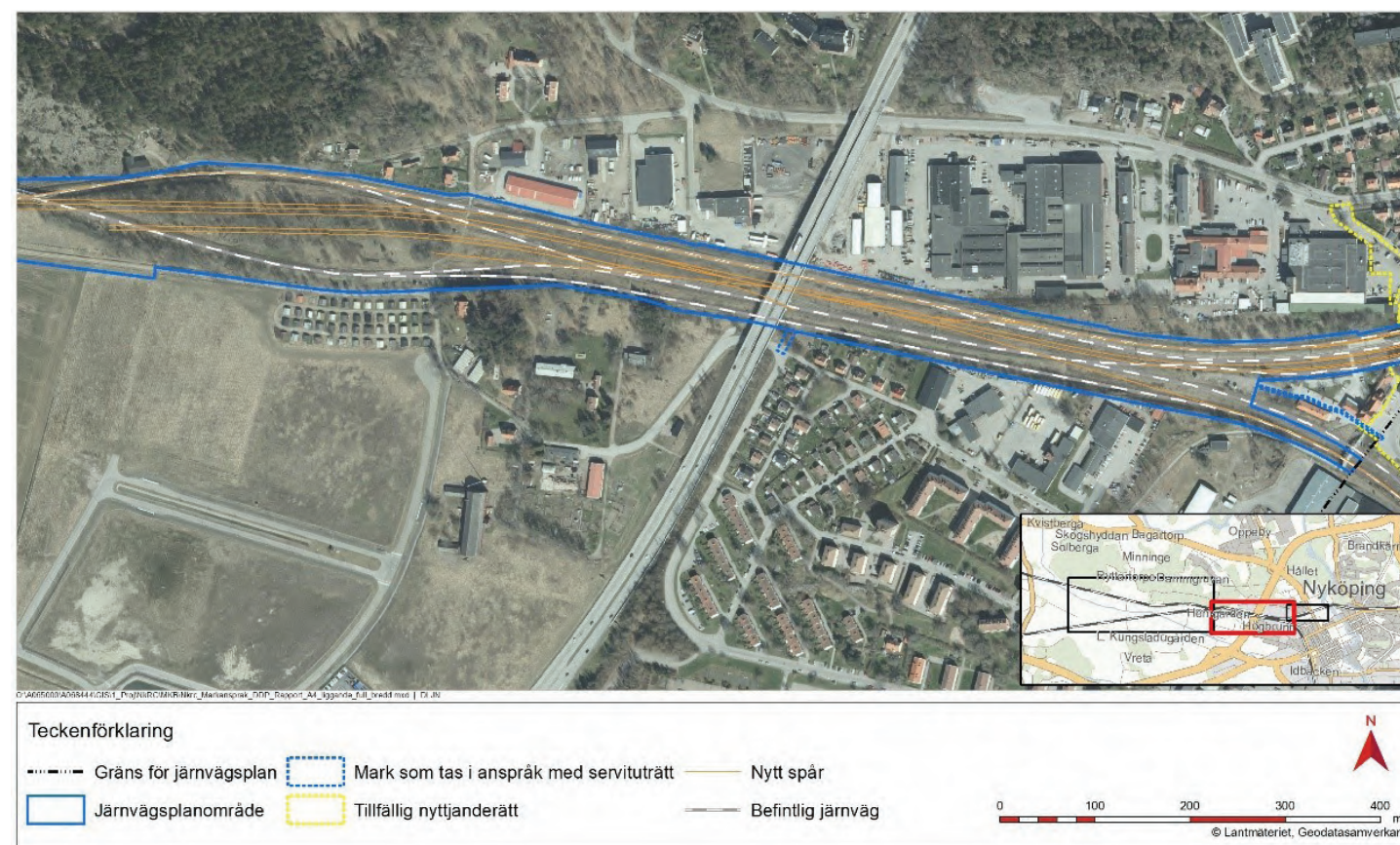
Figur 3. Karta som beskriver anläggningens nya broar, passager och bullerskärmar
1. Västra passagen - ny passage under spårerna med access till plattformen, del av Resecentrum. Ersätter befintlig passage.
2. Centrala passagen - passage under spårerna med access till plattformen, del av Resecentrum
3. Brunnsgatan - ny bro ersätter befintlig järnvägsbro över Brunnsgatan

--- Bullerskärmar
--- Korridor

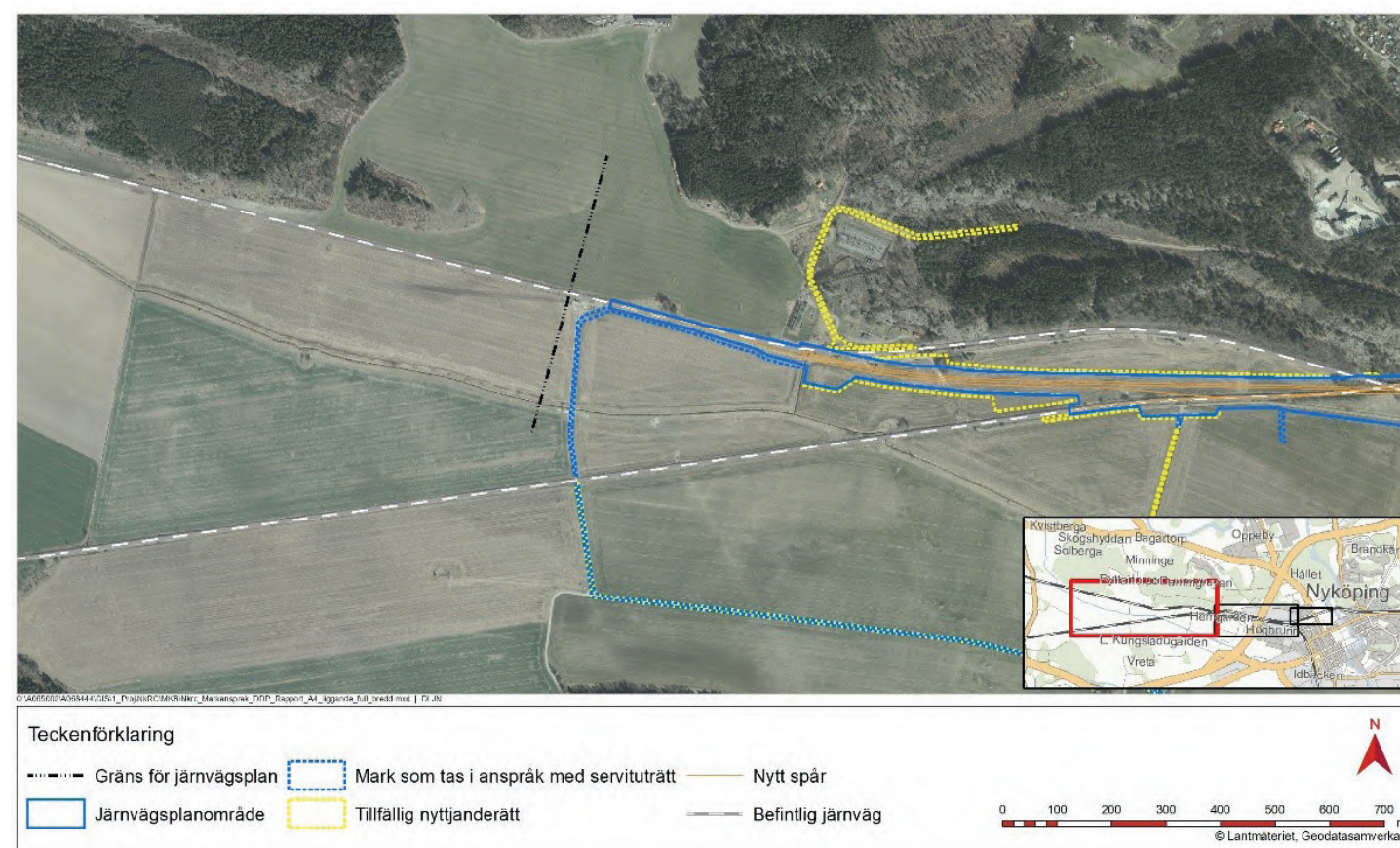


Figur 4a. Markanspråk (2019-03-01), administrativa delen resecentrum, enligt järnvägsplan.

Teckenförklaring
--- Gräns för järnvägsplan
--- Järnvägsplanområde
--- Mark som tas i anspråk med servitutträtt
--- Tillfällig nyttjanderätt
--- Nytt spår
--- Befintlig järnväg



Figur 4b. Markanspråk (2019-03-01), administrativa delen bangårdsområdet, enligt järnvägsplan.



Figur 4c. Markanspråk (2019-03-01), administrativa delen bangårdsområdet, enligt järnvägsplan.

3.3 Upplevelseperspektiv

Kollektivtrafikens miljöer är en viktig del i många människors vardagsupplevelser. Men de ska också ge en positiv upplevelse för resenären som för första gången kommer på besök till en stad. Stationen ska kännas inbjudande, ge en god överblickbarhet och upplevas bekväm och trygg över dygnet och året. Resecentrum och de delar av anläggningen som går genom staden ska upplevas som en gestaltningsmässig helhet, både av resenärer och av stadens invånare.

3.4 Utgångspunkter för gestaltning

Här ges en kort sammanfattning av vad som är viktigt att ta fasta på i gestaltningen av de olika delar som anläggningen omfattar. En grundläggande utgångspunkt är att Resecentrum och de delar av anläggningen som går genom staden ska upplevas som en gestaltningsmässig helhet. De olika ingående delarna ska samspela med varandra och ha ett gemensamt uttryck.

3.4.1 Broar

Broar anpassas till omgivande landskap och stadsbygd för att minimera omgivningspåverkan. Räck och brokonstruktion bör utformas så att den får ett lätt uttryck. Rörelsestråk för oskyddade trafikanter ska vara säkra och tillgänglighetsanpassade. Bron ska vara behagligt och tryggt upplyst.

3.4.2 Passager

Det ska vara tydliga rörelsestråk och långa siktlinjer genom passagen. Passagemynningar ska utformas på ett generöst och öppet sätt för att minimera tunnelns längd.

Passager ska vara behagligt och tryggt upplysta, dolda nischer ska undvikas. Passager bör om möjligt utformas i två delar med öppet ljus-shakt i utrymmet mellan spåren för att undvika lång tunnelkänsla.

Passagens proportioner (längd, bredd och höjd) har studerats särskilt. Mått uppfyller minst minimikrav och utökas med hänsyn till tunnelns längd och dess dignitet i staden. Där det är aktuellt beaktas säkerhet mellan resenärer och cyklister särskilt.

3.4.3 Plattformförbindelser

Plattformförbindelser ska vara trygga och bekväma samt uppfylla funktionskrav enligt stationsklass 2; hissar, väderskyddade rulltrappor, trappor. Hissväggar bör vara genomsiktliga ur trygghetssynpunkt och för att ge ett lätt uttryck.

3.4.4 Plattformstak

Plattformstaket och resecentrum ska ges ett sammanhållet uttryck. Funktionskrav ska uppfyllas. Skala och rumslighet ska beaktas, t.ex. vid val av höjd på plattformstak och vid utformning av väderskydd.

Plattformen ska vara trygg och bekväm att använda med trygg belysning och bearbetad och genomtänkt utrustning och skytning. Funktionsmått

ska uppfyllas och plattformen ska ha en tydlig indelning i skyddszon, väntzon, och möbleringszon.

3.4.5 Bullerskärmar

Det ska finnas en gemensam grund för samtliga bullerskärmar genom Nyköping. De kan varieras efter sträckan och anpassas till intilliggande bebyggelse och landskap. Bullerskärmar vid resecentrum ansluter till övrig gestaltning så att resecentrum får ett sammanhållet uttryck. Hänsyn ska tas till resenärens upplevelse, genomsikt och utblickar mot landskap och bebyggelse bör värderas högt.

3.4.6 Stängsel

Där det inte behövs bullerskärmar men av säkerhetsskäl behövs stängsel, bör ett diskret stängsel med kvalitet väljas.

3.4.7 Teknikhus

Teknikhus bör smälta in i omgivande stadsbygd. Material och uttryck anpassas till övrig gestaltning.

3.4.8 Stödmurar

Stödmurar ska ha en bearbetad utformning och i material och uttryck anpassas till övrig gestaltning. De synliga delarna av stödmurarna ska utformas med infällt tegel i kombination av en putsad betongyta. Mängden infällt tegel varierar beroende på placering.

3.4.8 Skärning, bank, vegetation

Bankens slänter ska utformas för att i så stor mån som möjligt integreras i det omgivande landskapet. Detta görs genom att slänten täcks med låg, skötselintensiv marktäckande ört- eller gräsvegetation. Hänsyn till framtida röjnings- och skötselarbete är av stor vikt. Släntfoten ska vara avrundad för en mjuk övergång till omgivningen. I banken ska i första hand massor från projektet hanteras. Slänter utförs med en standardlutning på 1:2.

Skärningar längs sträckan kommer ha standardlutning på 1:2. Slänterna ska täckas med låg, skötselintensiv marktäckande ört- eller gräsvegetation.

Platsen för de ersatta spåren ska återplanteras med för platsen anpassad vegetation. Ekologiskt viktiga miljöer ska återskapas utifrån rådande ekologiska och geologiska förutsättningar.



Figur 5. Inspirationsbild, Uppsala, plattformstak och karaktärsfull belysning.



Figur 6. Inspirationsbild, Borlänge, integrerad belysning och konstnärlig utsmyckning.



Figur 7. Inspirationsbild, genomsiktig skärm ger utblickar för resenären.

- Kombinationen av stråk och plats är en utgångspunkt i likhet med den befintliga stadsplanen. Stråken behöver kopplas till omsorgsfullt gestaltade platser och offentliga rum som ger god orientering.

Utifrån stadsanalysen har sex bärande idéer formulerats som tillsammans utgör resecentrums utformnings- och gestaltningstema.

- Att koppla samman. Resecentrums viktigaste funktion är att koppla samman människor, transportslag och mobiliteten med staden och stadslivet. Målet är att bytestiden ska vara effektiv och enkel. Resecentrum skapar nya viktiga länkar i staden för stadens fortsatta utveckling.
- Att utgå från stadens struktur och skala. Utgångspunkten för resecentrums disponering är att skapa en struktur som tar fäste i stadens kvartersstruktur och skala. Dels främjar detta redan utvecklade rörelsestråk och kopplingar, dels skapar det känslan att staden integreras med resecentrum.
- Att skapa stad och stadskvaliteter. Resecentrum är inte bara en bytespunkt, det är en stadsdel i staden med flera funktioner och användningar. Blandstaden fortsätter och skapar miljöer för människor under dygnets alla timmar. Det ger attraktion, trygghet och utvecklar symbol för Nyköping.
- Att skapa mötesplatser. Förslaget bygger på en organisation av flera mindre stadsrum, entrétorg, som länkas samman av tydliga stråk för gång och cykel. Entrérummen och parkrummen är en modern fortsättning på den historiska stationsmiljön med järnvägspark, Centralplan etc. Stationen var en av stadens stoltheter, det är en miljö som betyder något och första ansiktet utåt. Förslaget fortsätter den traditionen.
- Att inspireras av stadens arkitektur, karaktär och känsla. Utgångspunkten är en landskapsarkitektur och byggnadsarkitektur med gedigna material. Med inspiration av Nyköpings stad och platsen och har en materialpalett skapats av tegel, puts, trä, glas, granit som spelar mot sirlig trädgrönska och marktäckande perenner. Det har eftersträvat att skapa en enkelhet, inte för många typer av uttryck och material. Det röda teglet är ett signum och svarar väl mot stadens kulturhistoria. Arkitekturen är ändå modern, unik och framåtblickande och ska stå sig lång tid framåt.
- Att vara multifunktionell och ekologisk smart. Förslaget bygger på att skapa ytor som är multifunktionella, sociala platser som kombinerar ekologiska tjänster, exempelvis dagvattenhantering.

Det är viktigt att resecentrum upplevs som en helhet med en sammanhållande gestaltning. Då detaljplanen omfattar ett större område och fler platser och funktioner har detaljplanens gestaltning fått vara rådande över de delar som järnvägsplanen och därmed detta gestaltningsprogram omfattar.

4.1.1 Materialpalett

Gestaltningen av plattformar, plattformstak och väderskydd ska samspela med resecentrums entrébyggnader och omgivande byggnader såsom bussterminal, skärmtak till cykelparkering etc. Den gemensamma materialpaletten är stål – glas – tegel – trä – granit/betong. Huvudsakligt fasadmaterial är tegel och glas medan huvudsakligt golvmaterial är natursten med inslag av marktegel.

4.1.2 Skyltar och utrustning

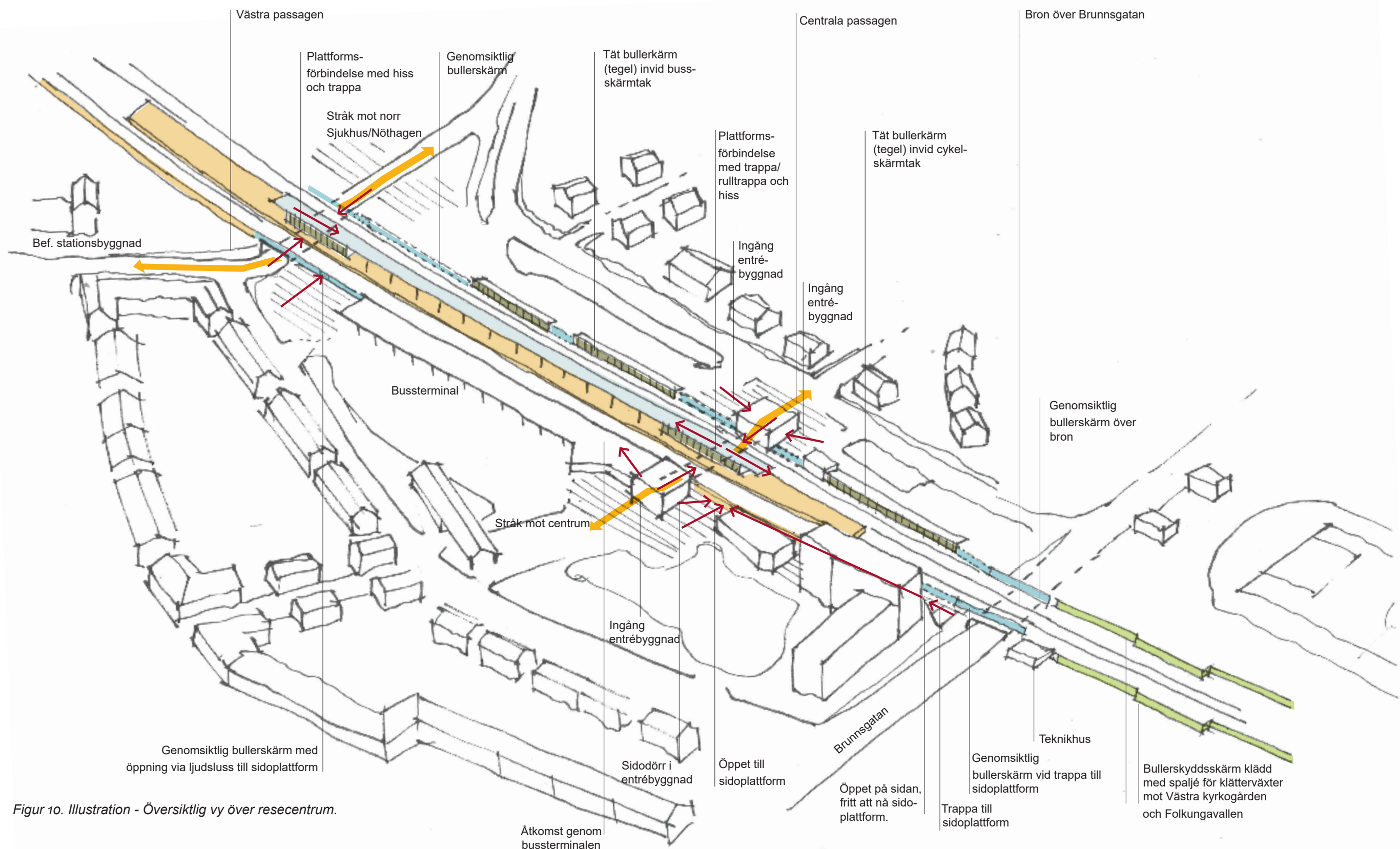
Skyltar och övrig informationsutrustning ska följa Trafikverkets skyltprogram. Infästning av skyltar och utrustning ska integreras i plattformstak och pelare där det är möjligt. Alla objekt ska inordnas i höjd och plan på ett återkommande och ordnat sätt.

4.1.3 Trygghet och belysning

Bra belysning är en viktig faktor för att ge resenären en positiv upplevelse av stationsmiljön. Man ska kunna se och bli sedd och känna trygghet och trivsel över hela dygnet. Belysningen bidrar också till att ge stationen karaktär och en kvalitativ känsla.

4.2 Resecentrum

Järnvägsplanens resecentrum omfattar sidoplattform på södra sidan, mittplattform samt två nya passager under spårpårområdet från vilka mittplattformen kan nå via väderskyddade uppgångar. I resecentrum ingår även bron över Brunnsgatan, teknikhus vid Västra kyrkogården samt bulleravskärmning.



Figur 10. Illustration - Översiktlig vy över resecentrum.

4.2.1 Entrébyggnader

Entrébyggnaderna ingår i Trafikverkets ansvar och funktion. Utformning sker i samråd med Nyköpings kommun.

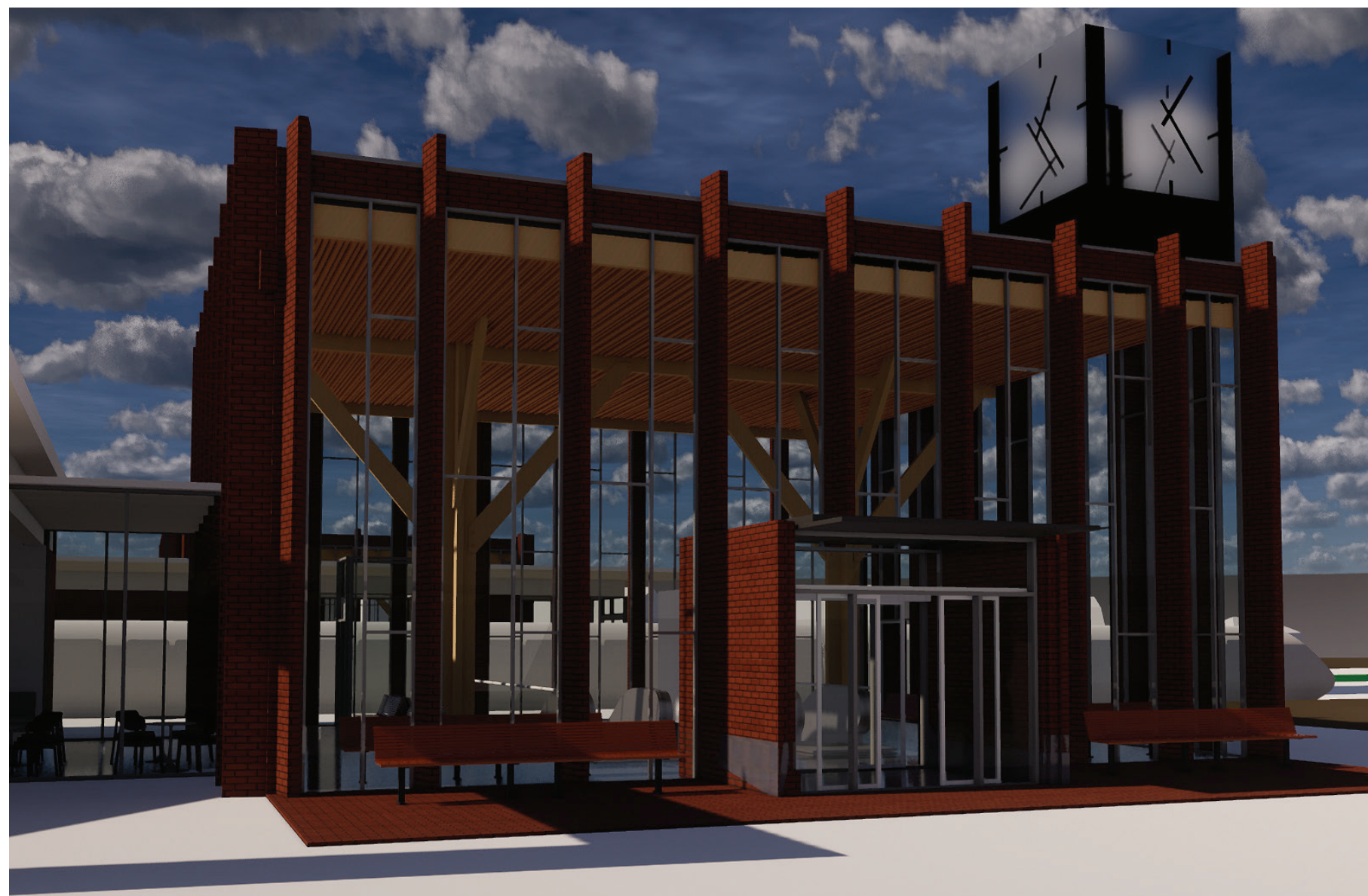
Entrébyggnaderna på ömse sidor spårområdet utgör insteget till tågstationen och huvudentré från norr och söder. Byggnaderna kopplas ihop genom en sammanbindande underjordisk länk under spåren som också leder upp till mittplattformen. Mellan planen rör sig resenärerna via trappor, rulltrappor eller hiss. Den praktiska huvudfunktionen för entrébyggnaderna är som vänthall med plats för att stanna upp och orientera sig eller sitta ner och vänta innan man fortsätter till sitt tåg eller sin buss. Här finns även god tillgång till information i form av displayer, biljettautomater mm. Butiker och café hittar man i den nära anslutande bussterminalen. Huvudentréerna mot omgivande utemiljö är utformade med automatiska skjutpartier för ett obehindrat resenärslöde och god tillgänglighet för alla.

Entrébyggnaderna för Nyköpings Resecentrum ska genom sin arkitektur vara anläggningens signum och ses på långt håll. De har ett arkitektoniskt uttryck som gör anläggningen unik och som gör att besökare och Nyköpingsbor identifierar sig med resecentrum och känner stolthet. Byggnaderna utgörs av två kuber med lugna och samtidigt resliga proportioner på ömse sidor av spårområdet. De upplevs som högresta i sin omgivning och den norra och den södra entrébyggnaden har likvärdig dignitet, för att understryka att entrén har samma betydelse på ömse sidor om spåren. På södra sidan ligger byggnaden dockad till den långsträckt bussterminalen medan byggnaden på norra sidan är fristående.

Byggnaderna är något bredare än höga, men genom tegelpilastrarnas vertikalitet upplevs volymen nästan lika hög som den är bred. På huvudvolymen adderas mindre kuber i form av vindfång av glas och tegel, samt en stiliserad glasad klocka i byggnadens ena hörn. Klockan på taket fungerar som accent och är en viktig symbol för resecentrum. Entrébyggnaderna har en symmetrisk axialitet med ett centralt trapplopp som leder upp från centralpassagen, med rulltrappor på ömse sidor. När man som resenär rör sig upp för trappan möts man av det stora generösa entrérummet med högt i tak och med uttrycksfulla trädliknande pelare i blickfånget.

Tegel är ett material som genomsyrar hela Nyköpings resecentrum, med inspiration hämtad från olika epoker i stadens historia. Materialet har använts för ett flertal mer prominenta byggnader, där den befintliga stationsbyggnaden är ett bra exempel. Teglet ger entrébyggnaderna tyngd och trovärdighet men ska utföras med ett uppdaterat, samtida och innovativt uttryck. Entrébyggnadernas fasader byggs upp av slanka tegelpelare runt en inbäddad stålpelare. Mellan pelarna monteras stora, generösa glaspardier med en intressant delning. Beroende på betraktningssvinkeln kommer fasaderna att upplevas på olika sätt. Sett rakt framifrån är de i hög grad transparenta medan de snett från sidan upplevs mer eller mindre slutna.

Teglet utförs med hög kvalitet i en klassisk orangeröd kulör. Entrébyggnaderna bärs upp av två stycken centralt placerade, kraftfulla träpelare. De trädliknande pelarna tillverkas av limträ. För att stabilisera byggnaden adderas förstärkande dragstag på tre av fyra invändiga fasader. Tegelpelarnas ses även interiört och ger en viktig materialitet till rummet. Undertaket består av ett tvärgående ribbtak av ek och golvet utgörs av grå kalksten, lagd i fallande längder. Den glasade hissen placeras i den främre delen av entrérummet vid sidan av trapplopp.



Figur 11. Vy mot en av entrébyggnaderna från kommunens detaljplan för Nyköpings resecentrum. Illustration Sweco Architects.

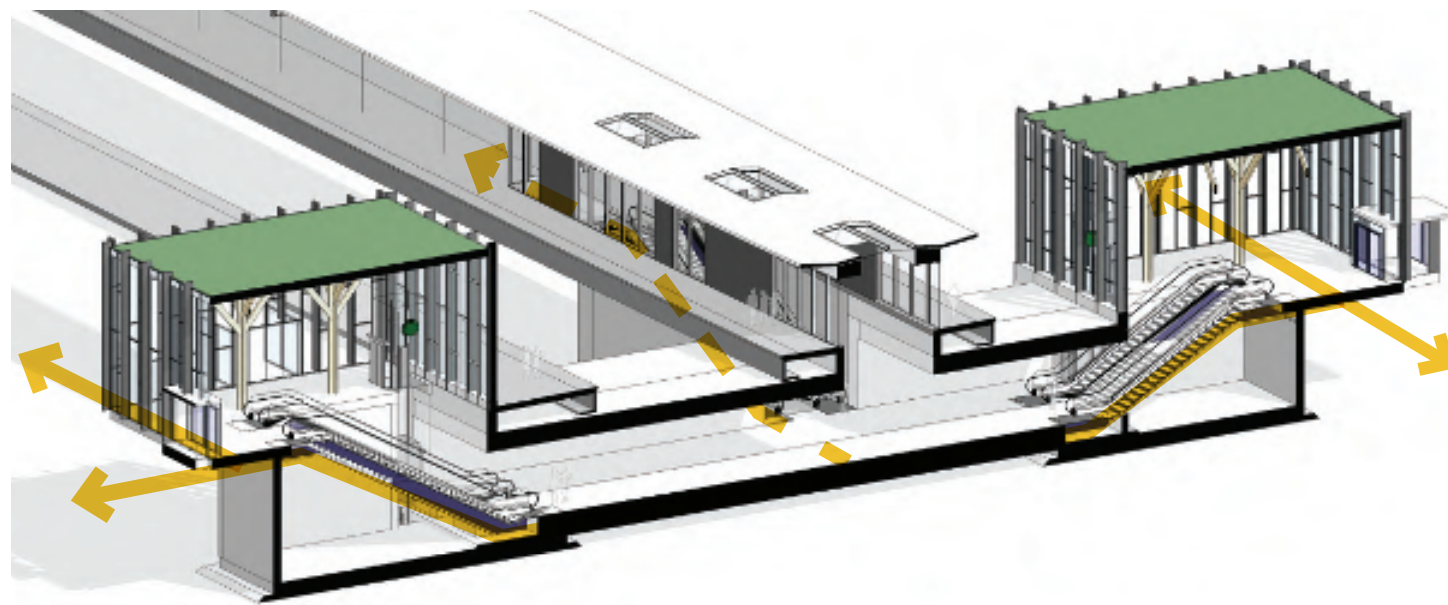
4.2.2 Centrala passagen med plattformsförbindelser

Den centrala passagen knyter samman entrébyggnaderna och mittplattformen och är endast till för fotgängare. Rörelseflödena ska vara tydliga och lättförståeliga. Det ska finnas rulltrappa och hiss och den valda utformningen medger även trappor. Hissar ska utföras i rostfritt stål med glasade väggar för att säkerställa en trygg och attraktiv trafikantupplevelse. Entrébyggnaderna ska inrymma bekväma sittfunktioner och erforderlig plats för biljett- och informationsutrustning.

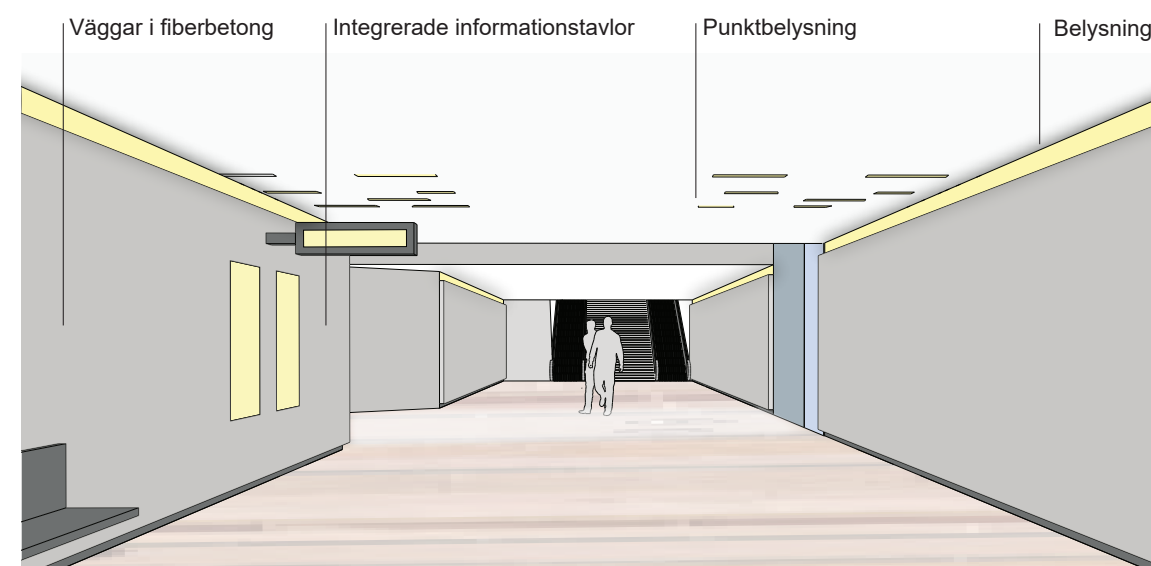
I passagen under spåret ska det vara gott om ljusinsläpp från uppgången på mittplattformen samt en väl genomarbetad ljussättning. Passagen kommer att vara tillgänghetsanpassad och miljön ska kännas trygg. Särskild omsorg ska läggas vid golvet utformning. Golvet läggs med material i hög kvalitet, natursten eller likvärdigt, och i en genomarbetad mönstersättning, gärna inspirerad av den lokala textilhistorian. Väggarna ska täckas av tunna betongplattor (fiberbetong) med en bearbetad yta och finish. Det ska finnas tillräckligt utrymme i passagen för att rymma upphängning av skivor samt installationer till skyltning och belysning. Vid val av mönster och finish på skivorna ska hänsyn tas till underhåll, möjlighet till klottersa-
nering mm. Taket ska ges en ljus färg och belysningen integreras i väggar och tak. Skyltning och information ska vara tydlig och lättförståelig. Uppgångarna till plattformen ska utformas med rejäla takfönster som ger ljus och rymd. Vid utgången till plattformarna från trapphus och hissförrum ska det vara automatiska skjutdörrar i glas.



Figur 12. Skiss, plattformsförbindelse med uppgång till mittplattformen. Stora ljusinsläpp i taket ger rummet rymd, trygghet och attraktivitet.



Figur 13. Principskiss över centrala passagen.

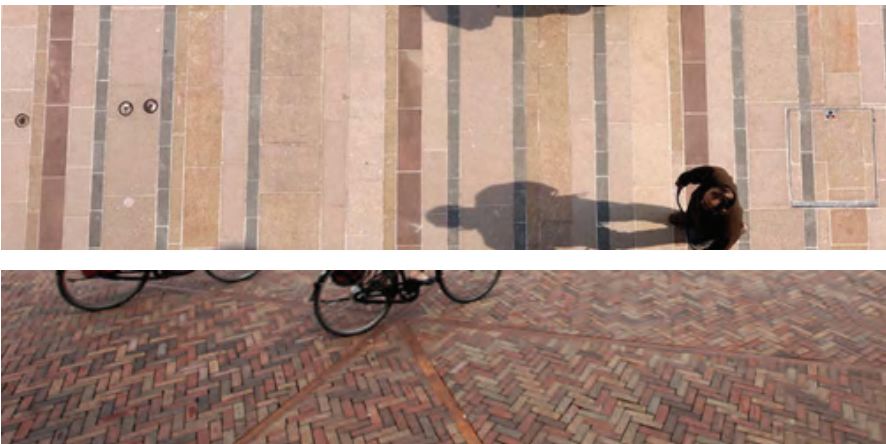


Figur 14. Skiss centrala passagen. Väggarna kläs med fiberbetongskivor som möjliggör integrering av belysning och skyltning.

4.2.3 Västra passagen med plattformsförbindelser

Den västra passagen knyter samman norra och södra Nyköping och är till för både fotgängare och cyklister. Gestaltningen ska samskola med kringliggande ytor. Material på stödmurar och möte mellan väggar i passagen samordnas för att ge ett gott helhetsintryck. Stödmurar vid tunnelmynningar vidgas med fördel för att ge ett generöst ljusintag.

I passagen ska det vara gott om ljusinsläpp från uppgången på mittplattformen samt en väl genomarbetad ljussättning. För att tydligt skilja på gång och cykel ska dessa ytor vara belagda i olika material. Gångytans golv läggs i granit med inslag av tegel (tätare tegelinslag vid plattformsuppgången). Mönster förslås vara inspirerat av den lokala textilhistorien. Väggarna ska täckas av tunna betongplattor (fiberbetong) i olika bredder och med en bearbetad finish och bakomliggande belysning. Det ska finnas tillräckligt utrymme i passagen för att rymma upphängning av skivor samt installationer till skyltning och belysning. Vid val av mönster och finish på skivorna ska hänsyn tas till underhåll, möjlighet till klottersanering mm. Vid golv och tak löper lister för att rama in och ta hand om materialmöten. Skyltning och information ska vara tydlig och lättförståelig. Hiss utförs i rostfritt stål och glasade väggar för att få önskad attraktivitet och trygghet.



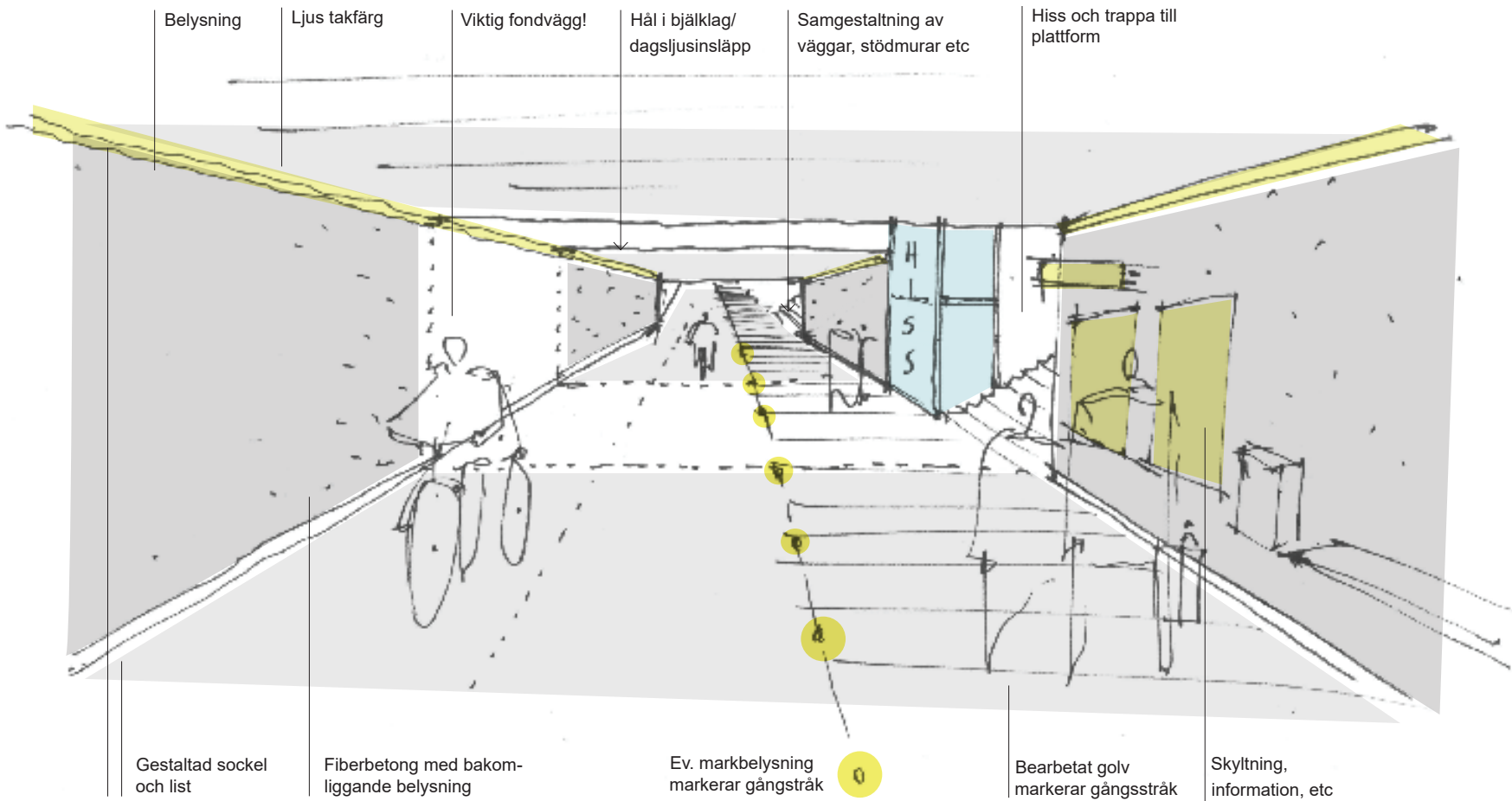
Figur 15. Inspirationsbilder.



Figur 16. En tydlig skillnad på gång- och cykelstråk.



Figur 17. Skiss västra passagen. Plattformbyggnad utförs i samklang med den centrala passagen men med ett enklare och mer glasat uttryck. Tegeltéma tas upp i murskiva vid trappan.



Figur 18. Skiss västra passagen.

4.2.4 Plattformar

För att ge ett sammanhållet uttryck ska plattformstaket, på mittplattformen, utformas som ett helt tak som sträcker sig över plattformbyggnaderna. Stommen utgörs av grafitgrå stål stolpar som placeras i dubbla pelar-rader. Stolparna bär upp taket som består av en lägre mittdel och ett högre yttre takutsprång. Teknisk kanalisering och avvattning ska integreras i den mittersta takdelen och i stolparnas utformning. Undertak på den mittersta delen ska utföras med träpanel och takutsprång mot spår ska utformas med ett smäckert uttryck. Yttre tak täcks med grafitgrå bandtäckt plåt.

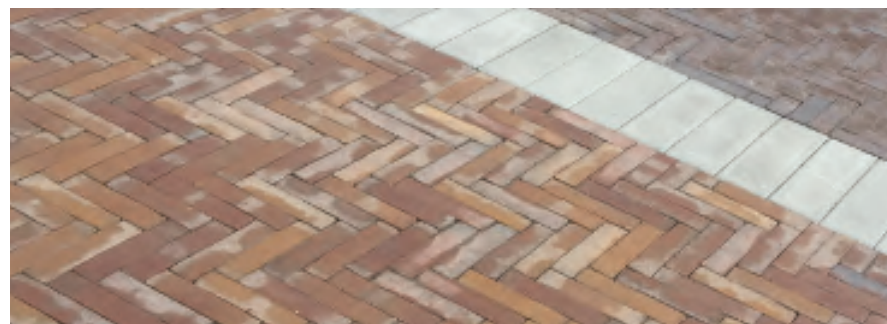
Väggmaterial i plattformbyggnaderna ska utföras som tegelskivor och glas med socklar i betong eller plåt. Detaljer utförs i grafitgrå plåt. Tegelskivorna är avsedda att materialmässigt knyta samman utformningen av plattformarna med resecentrum. Tegel ska vara i hög kvalitet typ Petersen eller likvärdigt i röd kulör. Taket över plattformbyggnaderna ska förses med stora takfönster för att ge rymd, ljus och en trygg upplevelse i passagera. Fristående väderskydd med sittplatser ska placeras längs plattformen enligt TSD och Trafikverkets riktlinjer, de ska vara genomskiktiga, väl upplysta och tillgänglighetsanpassade.



Figur 19. Inspirationsbild. Träpanel i tak ger en ombonad känsla.



Figur 20. Inspirationsbild. Bearbetade tegelväggar som ansluter till entrébyggnader och bussterminal.

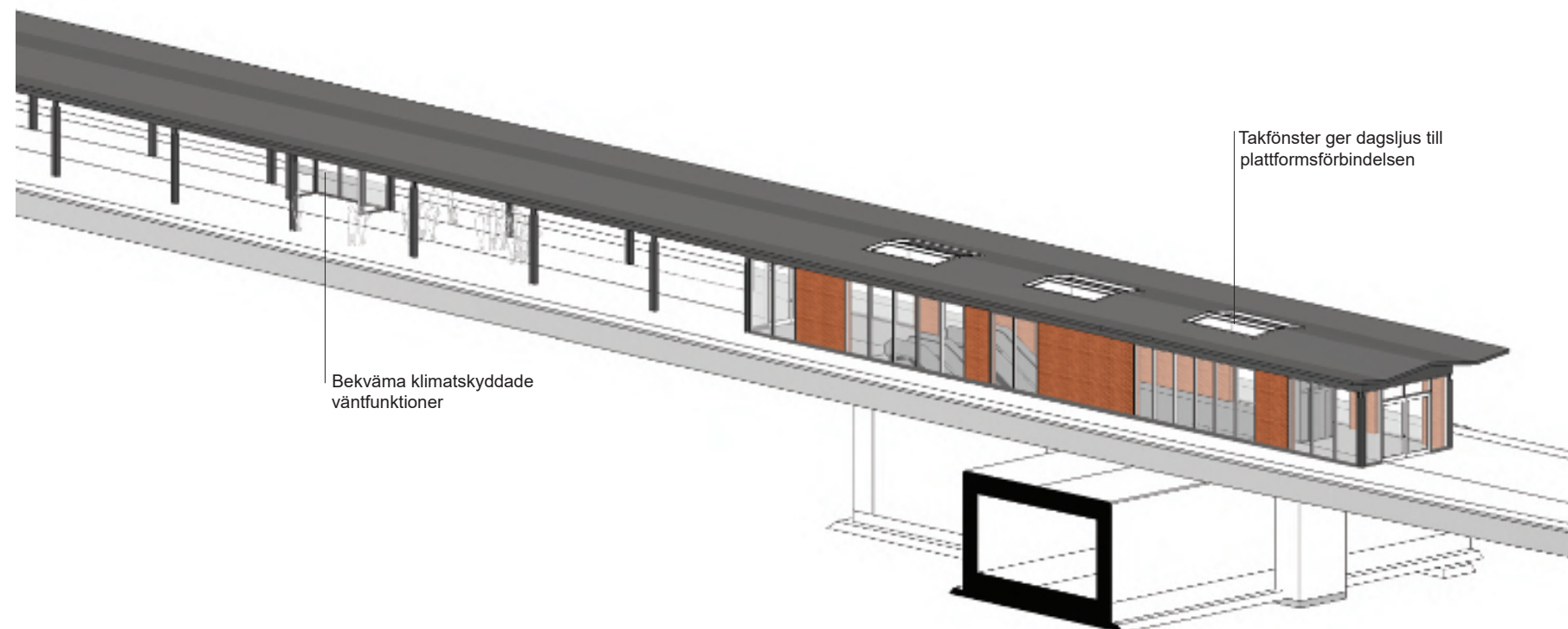


Figur 21. Inspirationsbild. Hög kvalitet på plattformsgolvet bidrar till ett omhändertaget uttryck.

Avsmalnade stolpar



Figur 22. Skiss plattformstak och uppgång från centrala passagen.



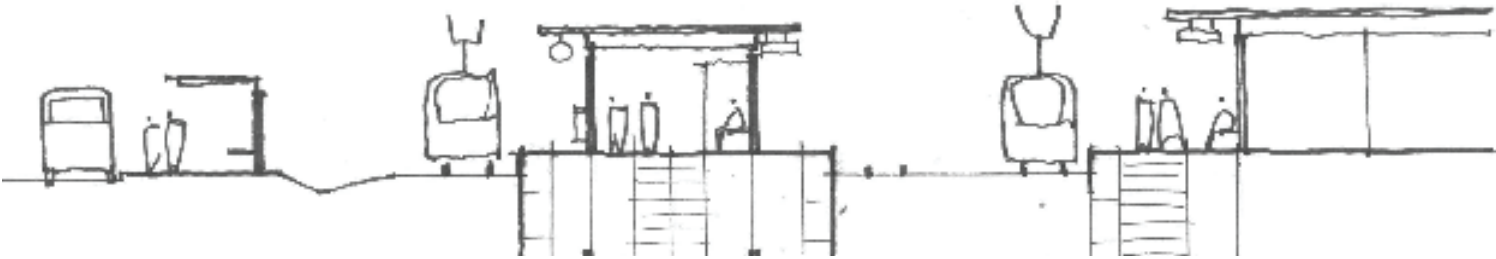
Figur 23. Skiss, plattformbyggnad över centrala passagen.

På sidoplattformen utförs väderskydd som en integrerad del av bussterminal. Terminalens takutsprång ger regnskydd och sittplatser placeras längs yttervägg.

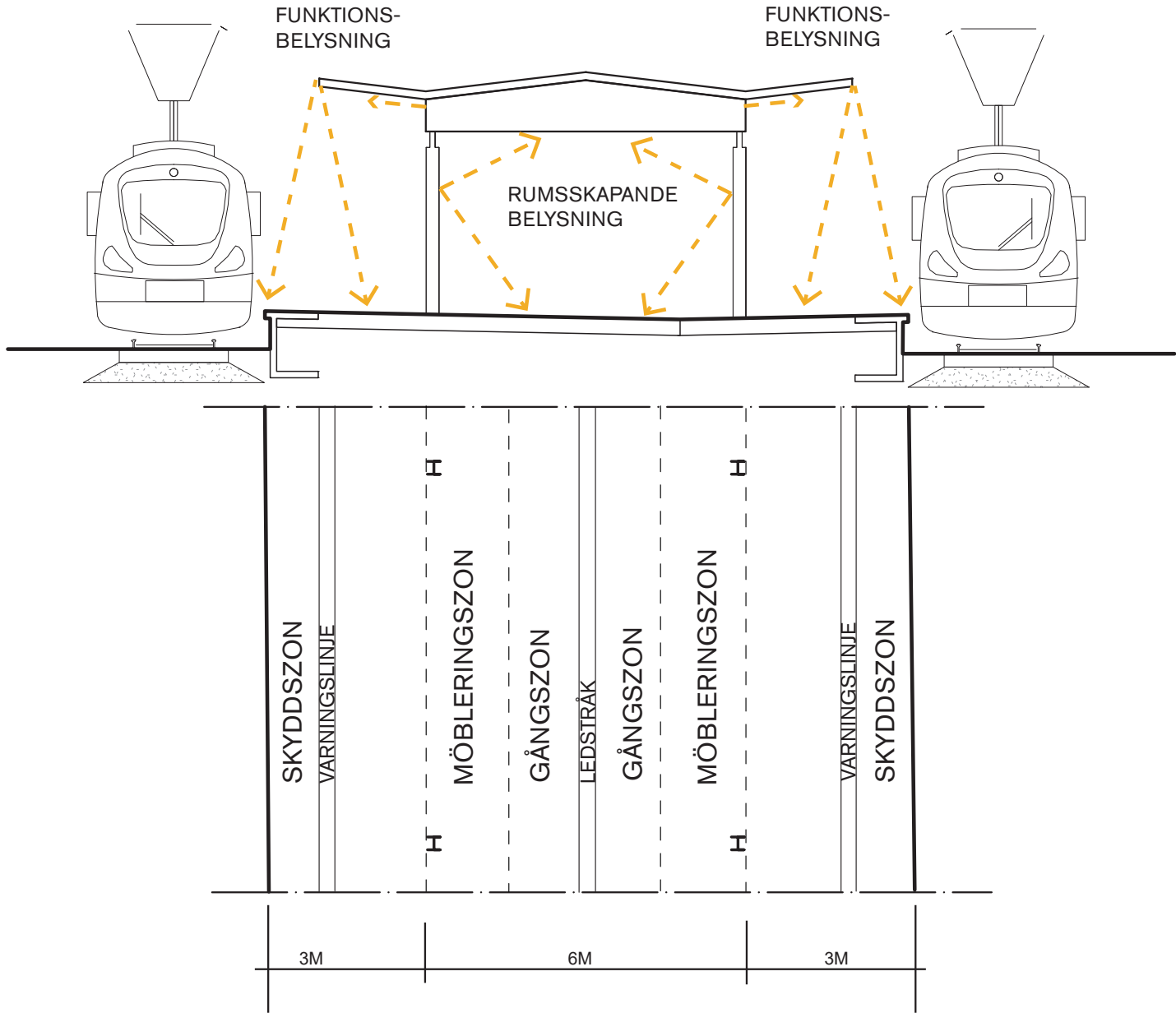
På den norra sidan placeras bullerskärmarna så att de upplevs vara en integrerad del av kommunens skärmtak i anslutning till busshållplats och cykelparkering. Bullerskärm och skärmtak är dock separata delar konstruktivt.

Plattformsbeläggningsen ska ha en utformning som bidrar till att resenären förstår hur plattformen ska användas och innehåller gångzon, möbleringszon och skyddszon mot spårområde. På mittplattformen placeras ledstråket och gångzonen i mitten och möbleringszonen innanför pelarna, se figur 24. Närmast spårområdet ska det finnas skyddszon med varningslinje i form av taktila plattor. Till plattformsbeläggningsen väljs material med hög kvalitet som ger ett omhändertaget uttryck, lång hållbarhet och låga underhållskostnader. Golvets beläggning ska utformas i samklang med övriga resecentrum och vara av t.e.x. natursten, keramiska plattor eller likvärdigt. På sidoplattformen placeras möbleringszonen närmast bussterminalen, därefter ledstråk, gångzon och säkerhetszon.

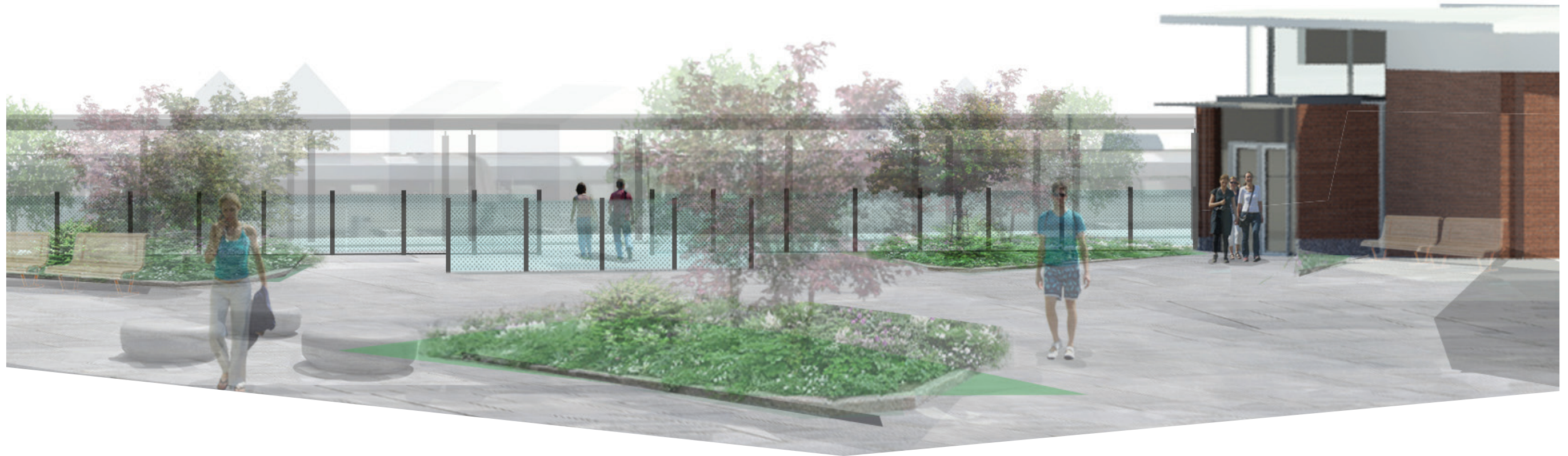
Plattformen ska ha en väl genomarbetad ljussättning. Den inre delen förses med rumsskapande belysning som integreras i stolpar och/eller innertak. Förstärkt funktionsbelysning integreras i plattformstakets ytterkanter. Skyltar och övrig informationsutrustning ska följa Trafikverkets skyltprogram. Infästning av skyltar och utrustning ska integreras i plattformstak och stolpar där det är möjligt.



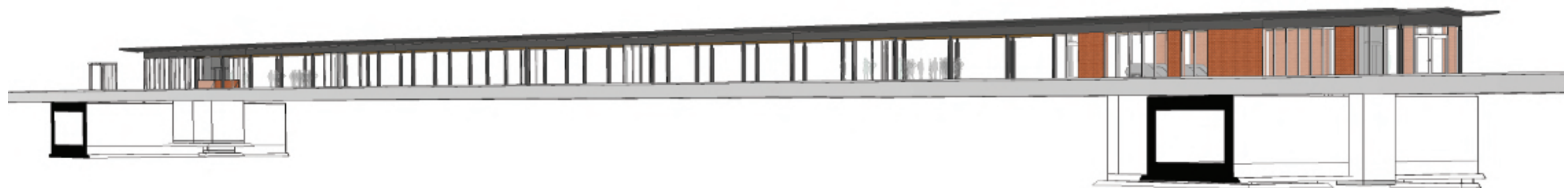
Figur 24. Principsektion genom bussangöring på norra sidan, mittplattformen och sidoplattform med bussterminal på södra sidan.



Figur 25. Principsektion genom mittplattformen. Den inre delen ges en rumsskapande belysning. Den yttre delen får en förstärkt funktionsbelysning.



Figur 26. Skiss: exempel på utformning av genomsiktliga bullerskärmar. Utifrån dagens förutsättningar är det tillräckligt med en låg skärm utan överliggare intill resecentrum.



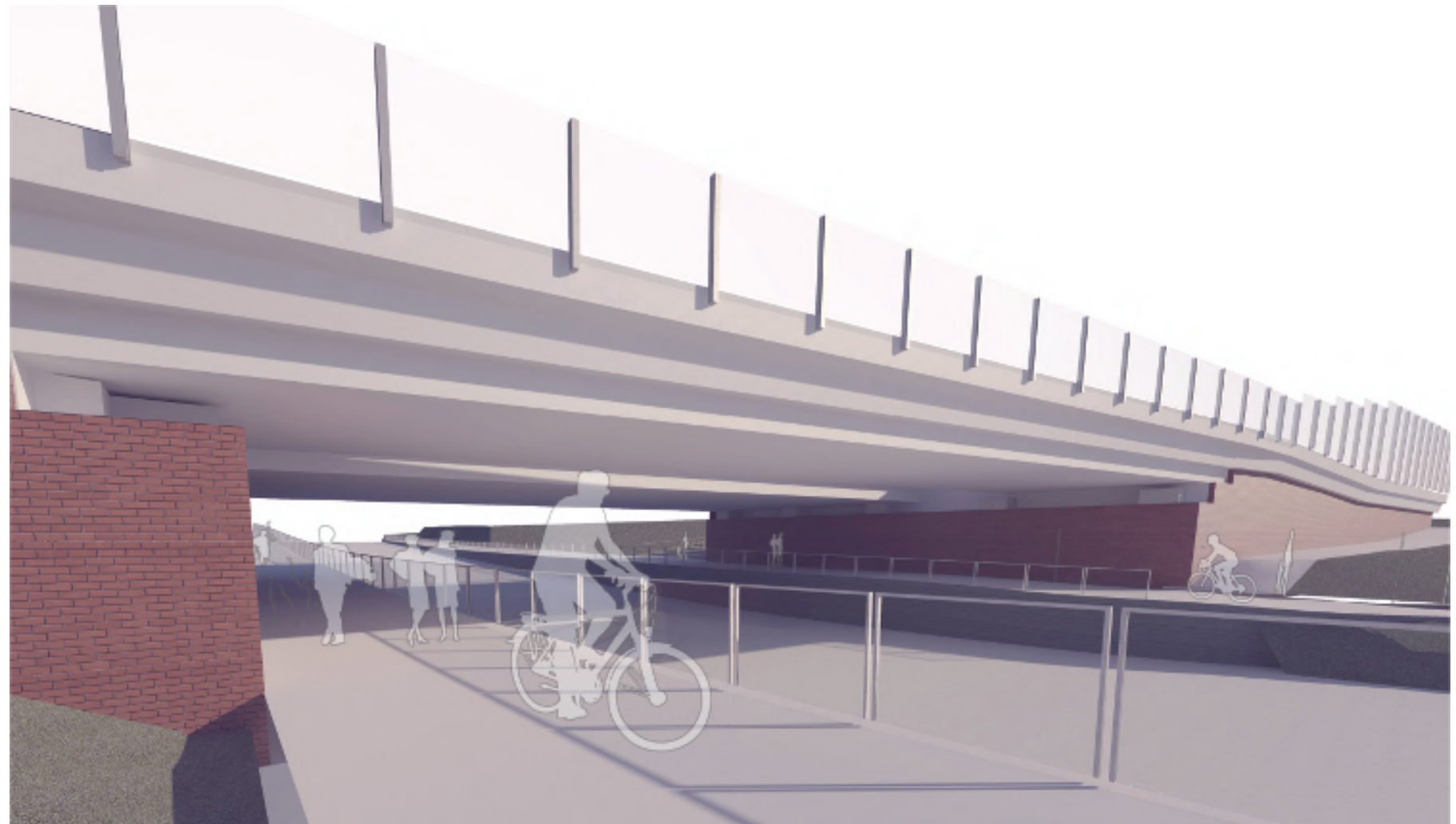
Figur 27. Skiss över mittplattformen med den västra passagen till vänster och den centrala passagen till höger i bilden.

4.2.5 Järnvägsbro vid Brunnsgatan

Gestaltningen av bron ska samspela med kringliggande ytor och den gemensamma materialpaletten ska användas. Bron utformas i betong med en profilerad kantbalk för att minska uttrycket av kraftig konstruktionshöjd. För att förstärka upplevelsen av en bro som vilar på brofästen förlängs den profilerade övre delen av kantbalken och ges en trappad avslutning på båda sidorna. Brofästen och väggar i passagen utförs helt eller delvis i tegel som ger ett bearbetat och omhändertaget intryck och som anknyter till övriga resecentrum. De nedre stödmurarna, mellan cykelväg och bilväg, kläs med granit. Bron och passagen ska förses med god belysning som integreras i helhetsgestaltningen. Ett triangulärt ljusinsläpp mitt på bron bidrar positivt till miljön under bron.

Bullerskärmar i anslutning till bron ges ett lätt uttryck med genomsiktliga skärmar. Mötet mellan bullerskärmarna på bron och de intilliggande skärmarna utförs som en trappning.

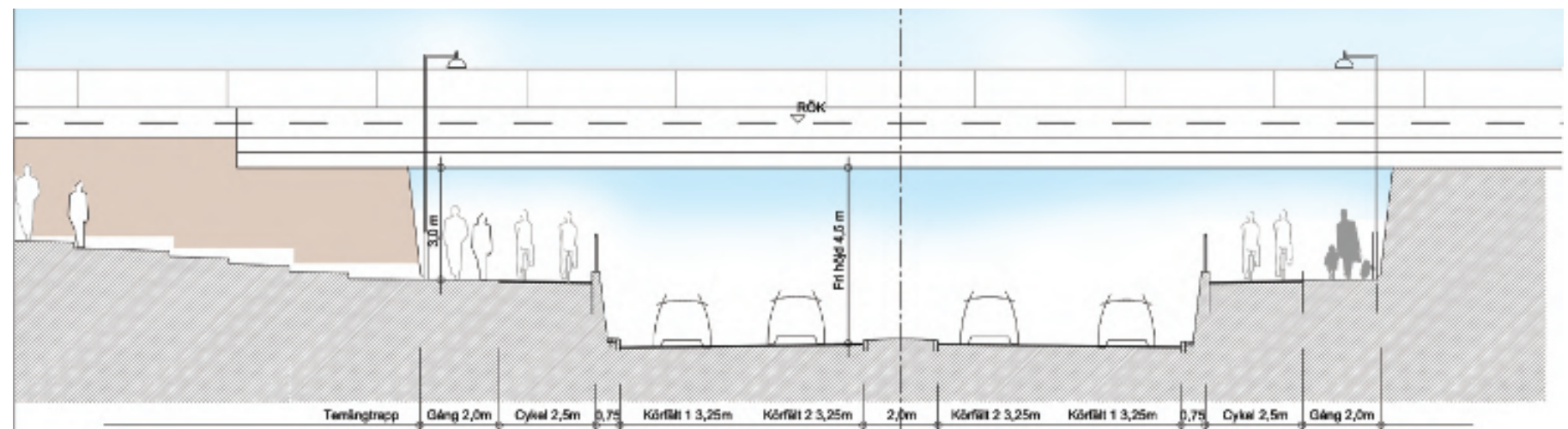
Under järnvägsbron passerar fotgängare, cyklister och biltrafik vilket gör att en tydlig separering av trafikslag kommer vara nödvändig här. Utformning av gång- och cykelbanor samt vägutrymme för biltrafik ingår i kommunens åtagande.



Figur 29. Skiss - vy från nordost. Ljusinsläppet mitt på bron bidrar positivt till miljön under bron.



Figur 28. Skiss - vy från nordväst. Mötet mellan bullerskärmarna på bron och de intilliggande skärmarna sker genom trappning.



Figur 30. Principsektion från FUG. Illustration: SWECO architects.



Figur 31. Bullerskärmar - vy från norr.

4.2.6 Bullerskärmar

Bullerskärmar kring resecentrum utförs i glas vilket både minskar den upplevda barriäreffekten och ger genomsiktighet mellan plattform och omgivning. Skärmarna utformas med sockel men utan överliggare för ett luftigare uttryck. På skärmarna kommer ett mönster att tryckas för att undvika fågelolyckor. Skärmtak för cyklar och busshållplatser placeras dikt an bullerskärmar. Vid skärmtaken utformas bullerskärmar som täta tegelskivor. Bullerskärmar utformas så att de upplevs vara en integrerad del av kommunens gestaltning av skärmtak för cyklar och busshållplats.

Bullerskärmar i anslutning till bron vid Brunnsgatan och bron vid västra passagen ges ett lätt uttryck med genomsiktliga skärmar. Möten mellan olika höjder på bullerskärmar ska utföras genom trappning.

Mot Västra kyrkogården och Folkungavallen ska bullerskärmar vara klädda med växtlighet för att göra så liten visuell påverkan som möjligt. Bullerskärmar väster om resecentrum, på den södra sidan av järnvägen, utförs med fyllnadsmaterial anpassade till omgivningen. Dessa består varierande av glas, gröna skärmar eller skivmaterial.

Stolpar till bullerskärmar utförs i grafitgrå stål. Stolparna ska ha ett sammanbundet uttryck med plattformar och resecentrum.

Den föreslagna utformningen är gjord utifrån kända förutsättningar idag (2019). Utformningen kan komma att förändras/förfinas allteftersom processen fortlöper.

4.2.7 Stödmurar

På flera platser kommer stödmurar att vara nödvändiga. På vissa ställen, t.ex. utmed norra plattformen utgör stödmurarna gräns mellan trafikverkets och kommunens åtagande. På denna sträcka utgör de också fundament för bullerskärmar. Det är därför viktigt att utformning och placering samordnas. Gestaltning av stödmurar samordnas med kommunens anslutande anläggningsdelar och ska samspela med kringliggande ytor.

De nedre stödmurarna utmed Brunnsgatan, närmast bilvägen, utförs i granit eller likvärdigt.

4.2.8 Stängsel

Där det inte behövs bullerskärmar men av säkerhetsskäl behövs stängsel, föreslås dessa vara av typen panelstängsel, ett svetsat nät med stående, rektangulära maskor.

4.2.9 Teknikhus

Nytt teknikhus placeras utmed spårområdet nordväst om Västra kyrkogården gestaltas med omsorg. Byggnaden ska utformas som en enkel volym och ges ett lugnt uttryck som smälter in i omgivningen, väggar utförs i en kombination av tegel och gröna väggar, taket utförs som sedumtak.

4.3 Bangårdsområdet

4.3.1 Bullerskärmar

Bullerskärmar väster om resecentrum (på den södra sidan av järnvägen) utförs med material anpassade till omgivningen, en kombination av glas, gröna skärmar och skivmaterial. Gröna skärmar innebär att skärmen är klädd med spaljé för klätterväxter och med tiden kommer skärmen synas allt mindre då den täcks av grönska. Exempel på grönska som kan användas är murgröna, vildvin eller klätterhortensia. Stolpar till bullerskärmar utförs i stål och ges ett sammanbindande uttryck genom resecentrum och övriga delar.

4.3.2 Stängsel

Där det inte behövs bullerskärmar men av säkerhetsskäl behövs stängsel, föreslås dessa vara av typen panelstängsel, ett svetsat nät med stående, rektangulära maskor.

4.3.3 Skärningar, bank, vegetation

Längst västerut i Bangårdsområdet kommer de nya spåren att gå genom en skogbevuxen höjd mellan befintliga spår. Anläggningen kommer här att gå i skärning. Mark för befintliga spår som ej kommer att användas ska återställas och planteras med vegetation anpassad till omgivningen samt som kompensation för den växtlighet som går förlorad på höjden mellan spåren.

4.4 Västra anslutningen

I den östra delen av delområdet går de nya spåren söder om befintlig TGOJ-banas sträckning. Det innebär att ny jordbruksmark kommer att tas i anspråk. Här löper den nya banan på bank, vilken kommer att utformas med ett standardutförande. I området prioriteras att bibehålla så mycket jordbruksmark som möjligt vilket görs genom att antingen anlägga branta slänter som medför ett mindre markanspråk eller odlingsbara, flacka slänter. Den mark där spåren går idag kommer att behöva återställas med vegetation vid en förflyttning av spåren.

4.4.1 Bank, skärning

I den östra delen av delområdet Västra anslutningen går de nya spåren söder om befintlig TGOJ-banas sträckning. Det innebär att ny jordbruksmark kommer att tas i anspråk. Här löper den nya banan på en bank som kommer att utformas med ett standardutförande. Det innebär en lutning på 1:2 samt vegetationsklädda slänter. I området prioriteras att bibehålla så mycket jordbruksmark som möjligt. Den mark där spåren går idag ska återställas med vegetation vid en förflyttning av spåren. Västerut ansluter den nya järnvägsanläggningen till befintliga spårs sträckning.

5. Drift och underhåll

5.1 Skötsel och säkerhet

Utformningen har anpassats efter rådande säkerhetskrav. Plattformarna är utformade med säkerhetszon med 1 meters bredd utifrån dimensionerande hastighet. Sidoplattformen har en gångyta av 4 meter mellan säkerhetszon och möbleringszon. Mittplattformen har en gångyta av 2 meter på ömse sidor, mellan säkerhetszon och trapphus.

Vid respektive plattformsände på mittplattformen anordnas skyddsräcke. Hela spårområdet runt stationen stängslas där det inte avgränsas av bulerplank på såväl norra som södra sidan.

Utrymning av mittplattform sker normalt via östra och västra trapphusen eller i nödfall via plattformsände ut i spår. Båda ändarna av mittplattform är därför försedda med ramper. Sidoplattform utryms från respektive ände eller in mot resecentrum via dörrar. Räddningstjänsten har åtkomst via samma utrymningsvägar.

Vid snöröjning nås mittplattformen söderifrån via låst grind belägen väster om sidoplattformen. Mittplattformen nås via korsning av spår 1 och 2.

5.2 Material i livscykelperspektiv

Av tekniska skäl är konstruktionstyperna för bron över Brunnsgatan, centralpassagen och västra passagen givna och inga naturliga alternativ finns. Med anledning av detta behövs ingen LCC-analys för att göra en bedömning om bästa tekniska val i detta skede och har därför inte heller gjorts.

De material som föreslås i materialpaletten är alla väl beprövade och med lång livslängd.

6. Fortsatt arbete

6.1 Gestaltungsfrågor

6.1.1 Kravformulering

Inför fortsatt arbete är det viktigt att säkerställa att bärande element i gestaltningen av resecentrum inte går förlorade. Krav på gestaltningen har inarbetas i systemhandlingen. Gestaltningen av plattformar, plattformstak och väderskydd ska samspela med resecentrums entrébyggnader och omgivande byggnader som bussterminal, skärmtak till cykelparkering etc. Den gemensamma materialpaletten men tegel - glas - stål - trä - granit/betong ska användas. Trafikverket ansvarar för en mängd funktioner som inbyggd passage under spår, rulltrappor, hissar, väderskyddade väntutrymmen med sittplatser, plattformstak, tydlig och funktionell skyltning och information mm. För dessa funktioner ställs krav på gestaltning:

- Plattformstaket på mittplattformen utformas som ett helt tak som sträcker sig över plattformsbyggnaderna. Stommen utgörs av grafitgrå stålstolpar som placeras i dubbla pelarrader. Undertak på den mittersta delen ska utföras med träpanel.

- Teknisk kanalisation och avvattning ska integreras i den mittersta takdelen och i stolparnas utformning.

- Taket över plattformbyggnaderna ska förses med stora takfönster för att ge rymd, ljus och en trygg upplevelse i passagerna.

- Väggmaterial i plattformsbyggnaderna ska utföras som tegelskivor och glas med socklar och detaljer i grafitgrå plåt. Tegel ska vara i hög kvalitet typ Petersen eller likvärdigt i röd kulör. Infästning av skyltar och utrustning ska integreras i plattformstak och pelare där det är möjligt.

- Vid utgången till plattformarna från trapphus och hissförrum vid centrala passagen ska det vara automatiska skjutdörrar i glas.

- Plattformsbeläggningen ska ha en utformning med gångzon, möbleringszon och skyddszon mot spårområde. Beläggningen ska utformas i samklang med övriga resecentrum och vara av t.e.x. natursten, keramiska plattor eller likvärdigt.

- Bron över Brunnsgatan ska utformas i betong med en profilerad kantbalk för att minska uttrycket av kraftig konstruktionshöjd. Den profilerade övre delen av kantbalken ges en trappad avslutning på båda sidorna. Brofästen och väggar i passagen utförs helt eller delvis i tegel. De nedre stödmurarna mot bilvägen utförs i granit eller likvärdigt. Tegel ska vara i hög kvalitet typ Petersen eller likvärdigt i röd kulör.

- Den centrala och västra passagerna under spåren ska förses med rejäla ljusinsläpp från uppgången på mittplattformen. Golven beläggs med

- material i hög kvalitet t.e.x. natursten eller likvärdigt. Väggarna ska täckas av tunna betongplattor (fiberbetong) och taket ska ges en ljus färg. Belysningen integreras i väggar och tak.
- Bullerskärmarna kring resecentrum ska utföras i genomsiktigt material. Vid skärmtaken utformas bullerskärmarna som täta tegelskivor. Tegel ska vara i hög kvalitet typ Petersen eller likvärdigt i röd kulör. Stolpar till bullerskärmar utförs i grafitgrå stål. Där bullerskärmar har olika höjd sker mötet genom en stegvis trappning.
 - Mot Västra kyrkogården och Folkungavallen ska bullerskärmarna vara klädda med växtlighet.
 - Gestaltningen av stödmurar ska samspela med kringliggande ytor. De synliga delarna av stödmurarna ska ges ett bearbetat och omhändertaget uttryck.
- ### 6.2 Gränssnitt
- Inom resecentrum finns ett antal fysiska gränssnitt där Trafikverkets anläggning och de delar som kommunen ansvarar för möts. Det är angeläget att en sammanhållen helhetsgestaltning uppnås varför dessa gränssnitt är särskilt viktiga. En fortsatt dialog mellan parterna är särskilt viktig vid frågeställning i gränssnitten för att undvika merkostnader. De ur gestaltningssynpunkt viktigaste gränssnitten är:
- Stödmurar vid norra stationsområdet. Stödmurar och bullerskyddsskärmar är Trafikverkets ansvar. Kommunen planerar att uppföra skärmtak, cykelparkering och väntfunktioner i direkt anslutning.
 - Mittplattformen och den centrala passagen inklusive trappor och hissar ingår i Trafikverkets åtagande. Entrébyggnaderna är en del av Trafikverkets anläggning men har gestaltats av kommunen. Resecentrum och bussterminal ingår i kommunens åtagande. Gränssnitt finns mellan entrébyggnader och bussterminal samt plattformar och intelligande kommunikationsytor.
 - Sidoplattformen ingår i Trafikverkets åtagande. Bussterminalen gränsar direkt till sidoplattformen. Vädskydd för sidoplattformen integreras med bussterminalen.
 - För västra passagen råder det delat ansvar. Trappor, hiss och möjlighet till förbindelser mellan plattformarna samt brokonstruktionen är Trafikverkets ansvar. Funktionen av allmän gång- och cykelpassage är kommunens åtagande, liksom tillhörande stödmurar och trappningar utanför plattformslägena.
 - Bron över Brunnsgatan samt stödmurar och väggar är Trafikverkets ansvar. Gång- och cykelbanor, inklusive anslutning till resecentrum samt tråg för vägtrafik är kommunens ansvar.

Fysiska gränssnitt kommer förtydligas i framtagandet av den fortsatta projekteringen/kommande utförandefas. Samordning av bland annat materialval, färger och belysning kommer göras med Nyköpings kommun.

7. Referenser

Stationsmiljö - Utformning av stationen med resenären i fokus. Trv 2017:084. Trafikverket

TDOK 2013:0685 Stationers basfunktioner och klassindelning 2,0. Trafikverket

Trafikverkets Stationshandbok

PM Ändamål och projektmål i Ostlänken, Version 1,0. Trafikverket

Stationens profilprogram Trv 2017:085. Trafikverket

Detaljplan med tillhörande FUG - Funktion/Utformning/Gestaltning Nyköpings Resecentrum, Nyköpings kommun/Sweco, granskningshandling 2018

Ostlänken övergripande gestaltningsprogram, slutrapport 2009. Dnr FO8-10130/SA20



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se