



Detaljplan för Väster 1:42 m.fl. Nyköpings resecentrum

Särskild sammanställning för miljökonsekvensbeskrivning, MKB

2020.02.12

Innehåll

Särskild sammanställning.....	3
Detaljplan	3
Planförfarande	3
Planhandlingar	3
Planens syfte	3
Miljökonsekvensbeskrivning	3
Syfte	3
Avgränsning	4
Sammanställning enligt Miljöbalken 6 kap. 16 §.....	4
Hur miljöaspekterna har integrerats i planen	4
Trafikbuller och vibrationer	4
Olycksrisker	5
Förorenad mark	5
Vattenkvalitet	6
Stads- och landskapsbild.....	6
Kulturmiljö	6
Naturmiljö.....	6
Rekreation och friluftsliv.....	7
Klimatpåverkan	7
Störningar i byggskedet	7
Hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd och granskning har beaktats	7
Buller och vibrationer	7
Olycksrisker	8
Förorenad mark	8
Stads- och landskapsbild.....	8
Kulturmiljö	9
Naturmiljö.....	9
Påverkan under byggtid	9
Skälen till att planen har antagits i stället för de alternativ som har övervägts	9
Åtgärder för övervakning och uppföljning av betydande miljöpåverkan	10
Buller och vibrationer	10
Olycksrisker	10
Förorenad mark	10
Vattenkvalitet	11
Stads- och landskapsbild.....	11
Kulturmiljö	11
Naturmiljö.....	11

Störning under byggskede	11
--------------------------------	----

Särskild sammanställning

En särskild sammanställning ska tas fram i anslutning till antagandet av en detaljplan enligt Miljöbalken 6 kap. 16 § 2 st. Den särskilda sammanställningen ska redovisa hur miljöaspekter integrerats i detaljplanen, hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd beaktats, skälen till varför detaljplanen antagits i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden i miljökonsekvensbeskrivningen samt de åtgärder som avses vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av detaljplanen medför.

Detaljplan

Planförfarande

Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande och är upprättat enligt plan- och bygglagen, PBL (2010:900), enligt dess lydelse före den 1 januari 2015.

Planhandlingar

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

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa ett attraktivt och funktionellt resecentrum i Nyköping där lokal, - regional och nationell tåg- och busstrafik samlokaliseras och där det är enkelt att byta mellan olika kollektiva färdssätt. Detaljplanen skapar möjligheter för fler funktioner inom området med syftet att skapa stadsmiljö, bland annat i form av servicefunktioner för resecentrum med resenärsutrymmen, handel och parkering. Planen medger även byggrätt för ett verksamhetshus som kan innehålla centrumverksamhet och kontor. Möjlighet till nya bostäder finns i södra delen av planområdet. Området förses med gröna offentliga rum som mötesplatser i form av torgytor och parker. Att området kopplas ihop med omgivningen och att stråk stärks är en viktig del i planen och planförslaget strävar efter att minska den barriärverkan som spårområdet utgör idag. Detta sker genom nya kopplingar under järnvägen som binder samman områdena norr och söder om spårområdet. Stråk förstärks och fler alternativ till rörelse utifrån Transportstrategins prioritering av hållbara transporter möjliggörs. Detaljplanen säkerställer genomförandet av Ostlänken som är av riksintresse för kommunikation.

Vidare ger detaljplanen skydd till kulturhistoriskt värdefulla byggnader inom planområdet.

Miljökonsekvensbeskrivning

Syfte

Syftet med att utföra miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas enligt 6 kap. 11 § miljöbalken, samt att ge beslutsfattarna ”tillgång till beslutsunderlag som möjliggör en ökad miljöhänsyn och som leder fram till bättre beslut från miljösynpunkt” (prop. 1990:91/90).

Syftet med denna miljöbedömning är att redovisa de miljökonsekvenser som kan knytas till den specifika detaljplanen för Nyköpings resecentrum. I detta ingår att motivera relevanta miljöaspekter som kan medföra en risk för betydande miljöpåverkan. MKBn ämnar också ge en samlad bedömning av planens miljöpåverkan, visa på åtgärdsförslag som kan avhjälpa respektive minska den negativa påverkan från planen, samt utgöra ett beslutsunderlag i den kommunala planeringen för resecentrum. I MKBn föreslås åtgärder utöver de som finns med i planen, för att minska påverkan på miljöaspekter. De föreslagna åtgärderna i MKBn är inte bindande. Åtgärdsförslagen kan ses som rekommendationer inför byggskedet av Nyköpings resecentrum.

Avgränsning

Bedömda miljöaspekter

Nedan aspekter har bedömts i MKBn:

Trafikbuller, vibrationer, olycksrisker, förorenad mark, vattenkvalitet, stads- och landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, rekreation och friluftsliv, klimatpåverkan, störningar i byggskedet

Tidsmässig avgränsning

Planerad byggtid för järnvägen delsträcka Nyköpings resecentrum är drygt fyra år, med preliminär start 2022. Den tidsmässiga avgränsningen för miljöbedömningen är till år 2040.

Geografisk avgränsning

Avseende geografisk avgränsning, bedöms konsekvenserna i huvudsak inom planområdet. För trafikbuller och vibrationer bedöms påverkan på omkringliggande bostäder. Vissa frågor så som exempelvis vattenkvalitet och klimatpåverkan, hanteras utifrån ett betydligt större geografiskt perspektiv.

Sammanställning enligt Miljöbalken 6 kap. 16 §

Hur miljöaspekterna har integrerats i planen

Miljöaspekter har integrerats i hela planprocessen; i behovsbedömning, undersökningar, utredningar och miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikbuller och vibrationer

Genom trafikbullerutredningen, som ligger till grund för bedömningarna i MKBn avseende denna miljöaspekt, har utformningen av ett bostadshus (fastighet Skrivaren 9) ändrats, för att klara riktvärden för trafikbuller. Utredningen ligger även till grund för bedömning av behov av trafikbulleråtgärder på angränsande fastigheter. Bedömning av åtgärder på fastighetsnivå presenteras i utredning och planens bullerpåverkan presenteras i planbeskrivning.

Området har idag höga trafikbullernivåer. Planförslaget bedöms medföra *små negativa konsekvenser* genom att trafiken kommer att öka på grund av flytten av busstationen till området och att riktvärden för buller kommer att överskridas vid befintliga bostäder. Med föreslagna bullerskyddsåtgärder reduceras bullerpåverkan.

För bedömning om vibrationer skulle kunna innebära störningar för närliggande bebyggelse till följd av ökad busstrafik har mätning skett av vibrationer från förbipasserande buss på gator inom planområdet.

Trafikverket har baserat på genomförda vibrationsmätningar från tågtrafiken i närområdet (2017) gjort bedömningen att tillkommande trafik på spåret innebär att vibrationsnivåer håller sig inom riktvärden.

Trafikverket har under detaljplaneprocessen även gjort en kompletterande beräkning av stomljud från tågtrafiken (2019) på fyra fastigheter varav två ligger inom planområdet för att bedöma påverkan på närliggande fastigheter. Beräkningen visar att riktvärdet innehålls för de aktuella fastigheterna oavsett typ av grundläggningmaterial.

Olycksrisker

Inför samråd gjordes en riskanalys vilken fördjupades inför granskningen av planförslaget. I samband med det kompletterades planförslaget med krav på riskreducerande åtgärder för bebyggelsen inom området i delar där det krävdes för att uppnå en acceptabel risknivå (utrymningsvägar bort från riskkälla, placering av friskluftsintag, krav på fasader och fönster mot järnväg). Mellan kontorsbyggrätt och spårområdet infördes också krav på urspårningsskydd.

Under processen har verksamheter som inte är möjliga att inrymma i två befintliga byggnader inom området ur risksynpunkt definierats (man kan inte ha hotell eller vandrahem eller motsvarande i nuvarande stationshus eller f.d personalbostaden intill denna)

Samrådets och granskningens planförslag där möjlighet undersöktes att inrymma hotell i byggrätt för centrum och kontor har tagits bort. Detta efter samråd med Länsstyrelsen. Denna ändring har medfört ändringar i konsekvensbedömningen, där bedömd konsekvens av planen har ändrats från *Märkbart negativa* till *Små negativa* konsekvenser.

Förorenad mark

Området för Nyköpings resecentrum berörs av en komplex föroreningssituation som härrör till två före detta oljedepåer inom området. Det har under ett långt tidsspann, även innan planarbetet inleddes, genomförts ett stort antal markmiljötekniska utredningar på området. Under arbetet med detaljplan och MKB har bedömningen av förorenad mark varit att detaljplanen innebär märkbart positiva konsekvenser. Detta med utgångspunkt att marken kommer att saneras så att föroreningarna tas bort. Kunskapsläget kring de djupare föroreningarna i planområdet har däremot varit bristfälligt, speciellt när det gäller föroreningssituationen i grundvatten och hur stor utbredningen är. En riskutredning med kompletterande undersökningar genomfördes 2019-2020, för att förbättra kunskapsläget samt för att fungera som ett underlag till en handlingsplan över hur marken ska saneras inför byggskedet. Kunskapen kring föroreningssituationen i området har utmynnat i ställda villkor för markanvändningen där åtgärdsbehov föreligger till följd av planerad markanvändning. De rekommendationer som togs fram i riskbedömningen, har skrivits in som åtgärder i MKB:n. Bedömningen av planens konsekvenser för området som *märkbart positiva* kvarstår.

Vattenkvalitet

För bedömning av planens påverkan på vattenkvalitet har det tagits fram en dagvattenutredning för området. I dagvattenutredningen har hanteringen av dagvattnet modellerats, för att möta framtida skyfall och för att uppnå en fullgod rening av dagvattnet, innan det släpps ut i recipienten (Nyköpingsån). Planeringen av planen har integrerat slutsatserna av utredningen och implementerat dessa i plankartan, med utpekade områden för dagvattenhantering. Bedömningen av planens konsekvenser för vattenkvalitet är *små positiva konsekvenser*.

Stads- och landskapsbild

I samrådsversionen av detaljplanen föreslogs en bostadsbyggnad, som har ett särskilt värde för kulturmiljön, rivas (Konduktören 9). Detta med syfte att ge utökad plats åt trafik Korsningen Brunnsgratan/Södra Bangårdsgatan för att öka tillgängligheten för bussar in till området.

Vidare presenterade samrådsförslaget till detaljplan en kontorsbyggnad på Väster 1:2/1:42 med en högsta byggnadshöjd på 6 våningar.

Sedan samrådet har korsningen Brunnsgratan/Södra Bangårdsgatan justerats (flyttats norrut och vinklats) vilket resulterat i att Konduktören 9 inte behöver rivas. Vidare har höjden på kontorsbyggnaden satts över och graderats för ett bättre möte med angränsande lägre bostadsbebyggelse. Höjden har ett spann på 3-5 våningar.

I MKB:n var bedömningen av konsekvenserna för stadsbilden splittrad under samrådet, då den var uppdelad i både *Märkbart positiva* och *Märkbart negativa* konsekvenser. Förändringarna i planen bidrog till en mer samlad bild över konsekvenserna av planen, där bedömningen slutligen blev *små positiva konsekvenser*.

Kulturmiljö

Av samma anledning som för stadsbilden, att kontorsbyggnaden blev lägre och Konduktören 9 får finnas kvar, ändrades bedömningen av planens konsekvenser på kulturmiljö, från *Stora negativa konsekvenser* till *Märkbart negativa konsekvenser*. Samtidigt förändrades bedömningen av konsekvenserna på riksintresset för kulturmiljön, från *risk för påtaglig skada* till *en viss påverkan* på riksintresset. Även det vidare arbetet med att, efter samrådet, definiera utformningskrav för den nya byggrätten vid Centralplan (Skrivaren 9) till att bli mer anpassad till omgivningen har spelat in i den förändrade bedömningen.

Planförslaget innebär att kulturhistoriskt värdefulla byggnader inom området behöver rivas delvis och helt (godsmagasin och lokomotorstall) och att strukturer och träd tas ned vilket bidrar till den sammanvägda bedömningen.

Naturmiljö

Planförslaget att intrång behöver ske i flera naturvärdesobjekt med påtagliga och höga värden, speciellt då en allé vid Brunnsgratan samt en ensidig allé längsmed Södra Bangårdsgatan kommer tas bort och att torra grusmarker omvandlas till hårdgjorda ytor. Alléerna behöver tas bort då de står i konflikt med breddning av gaturum och yta för bussterminalområde.

För att kompensera för befintliga alléer kommer nya planteringar av träd att ske inom området vilket krävs på ytor i detaljplanens plankarta. Genom hela

planprocessen har planens konsekvenser för den befintliga naturmiljön bedömts medföra märkbart negativa konsekvenser.

Under processen har det klarlagts enstaka träd som kan bevaras. Dessa skyddas från fällning i plankartan.

Rekreation och friluftsliv

För denna miljöaspekt har det inte genomförts några ändringar i planen under processen enbart för att förbättra rekreation- och friluftsliv i området. Det har bedömts som att planförslaget medför *små positiva konsekvenser* för rekreation och friluftsliv, då planen medför ökade möjligheter till att passera genom området via nya passager under spårområdet.

Klimatpåverkan

Syftet med planen är att förbättra möjligheterna för människor att resa med hållbara transporter då buss och tåg kommer att samlokaliseras inom området. Från och med hösten 2019 trafikeras stadstrafiken i Nyköping av elbussar. Genom hela planprocessen har bedömningen av planens genomförande varit att planförslaget innebär *små positiva konsekvenser* för klimatet.

Störningar i byggskedet

Byggskedet innebär störningar för omgivande områden vad gäller bland annat trafik, buller och vibrationer. Byggskedet förväntas pågå under en period på 4-5 år och anläggningsarbetena kommer ge upphov till olika störningar under denna tidsperiod. Generellt kan sägas att riskerna för negativ miljöpåverkan kan minimeras genom att miljökrav och kontrollprogram tas fram inför byggskedet. Miljöpåverkan kan även minskas genom att krav ställs på entreprenören gällande maskiner och utrustning.

Förutsatt att råden i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15) följs kan konsekvenserna för buller förväntas bli acceptabla. Byggbuller under byggtiden bör kontrolleras när behov finns.

Vibrationer vid byggskedet och eventuella åtgärder som behövs inför byggskedet, behöver undersökas innan byggstart.

När det gäller risk för sättningar vid sänkning av grundvattnet som behöver göras tillfälligt under tiden för byggnation av passagera under spår (ombyggnad av Brunnsgatan, centrala- samt Västra passagen), undersöks detta i parallell process i en tillståndsansökan för vattenverksamhet, vilken ska lämnas in innan grundvattensänkningen genomförs.

Hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd och granskning har beaktats

Buller och vibrationer

När det gäller vibrationer har boende i planområdets närhet varit oroliga för ökade vibrationer i området när nya järnvägen och resecentrum är färdigbyggt. Även Länsstyrelsen och miljönämnden har inkommit med synpunkter om att vibrationsmätningar behöver göras. Efter samrådet (2017) genomfördes vibrationsutredningar år 2017 (för buss) och 2019 (beräkning av stomljud från spårtrafik). Resultatet från dessa har implementerats och bedömts i MKB:n. Bedömningen är att det inte finns någon risk för betydande konsekvenser för de

boende i närheten av resecentrum när det gäller vibrationer till följd av trafik då aktuella riktvärden innehålls.

En kompletterad bullerutredning har genomförts efter samrådet 2017. Efter samrådet har en samordning av bullerskyddsåtgärder mellan Nyköpings kommun och Trafikverket genomförts, samt förslag på fastighetsnära åtgärder (där spårnära skärmar inte räcker som åtgärd) som ska genomföras för på närliggande bostadsfastigheter har tagits fram

Närboende har också uttryckt en oro för buller och vibrationer under byggskedet och att byggnationen ska innebära sättningar i deras fastigheter. En riskanalys att genomföras som en del av förberedande åtgärder vilken kommer identifiera vilka byggnader och andra anläggningar som är känsliga för sättningar, dels till följd av vibrationer från byggnation och från sänkta grundvattennivåer. Sättningsrörelser och grundvattennivåer kommer sedan att följas upp i kontrollprogram där nivåer mäts regelbundet före, under och efter byggskedet. Risken för sättningar till följd av grundvattensänkningen bedöms som små men mätningar och uppföljning kommer göras genom hela processen.

Olycksrisker

Under samrådet bedömdes byggnaden för kontor och centrumändamål inom området kunna leda till oacceptabel risknivå vilket studerades mer ingående i en fördjupad riskutredning inför granskning av planförslaget. Byggrätten flyttades 5 meter från tidigare placering från spårmittpunkt med anledning av att kunna tillgodose underhåll av framtida byggnad. Motsvarande gäller för planerat parkeringsgarage i området nordvästra del.

För byggrätten för Centrum och kontor har möjligheten till att inrymma hotell i byggnaden tagits bort inför antagande med anledning av markanvändningens känslighet (sovande personer som inte kan betraktas ha god lokalkänedom)

Önskemål från närboende om att skapa utrymme mellan bostäder och resecentrum vid Norra Bangårdsgatan, genom att anlägga en gång och cykelväg och plantering av buskar, har hörtsammats och förts in i planen. (Syfte; ökat avstånd till gaturum som kommer trafikeras mer, ökad säkerhet för gående och cyklister, påverkan på stadsbild/gaturum)

Förorenad mark

Synpunkter från Länsstyrelsen om att kunskapen kring omfattning på föroreningar i mark- och grundvatten inom planområdet behöver fördjupas har medfört att kompletterande undersökningar har genomförts. Vidare har en samlad riskbedömning och en handlingsplan för kommande sanering tagits fram.

Stads- och landskapsbild

Under processen har det framförts synpunkter kring planförslagets påverkan på stadsbilden och den förändring som förslaget innebär.

Under samrådet framfördes kritik mot att planen innebär rivning av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och fällning av träd som har ett värde för stadsbilden.

Synpunkterna har lett till att ett bostadshus (Konduktören 9) som i samrådet föreslogs rivs för att ge plats åt trafik korsningen Brunnsgatan/Södra Bangårdsgatan, sparas. Höjden på föreslagen kontorsbyggnad har setts över och sänkts (från 6 våningar till mellan 3-5 våningar). Som kompensation för träd som avverkas har

planen försetts med krav på *plantering, plantering av träd* och *alléer* och arbetet med dispensansökan och förslag på kompensationsåtgärder har inletts.

Vidare har teknisk bedömning av flytt av godsmagasinet lett till att även den äldre villadelen på godsmagasinet kan sparas och sammanföras med den del av övriga godsmagasinet som ska bevaras. Vidare har förutsättningarna för ny bostadsbebyggelse inom Skrivaren 9 invid Centralplan studerats och utformningskrav säkerställt. Norra Bangårdsgatans karaktär kommer att förändras och under processen har förtydligande bilder tagits fram för att visa på förändringen. Krav på trädplantering i gaturummet är ett framtaget förslag under processen för utformning av gatan efter ombyggnationen.

Kulturmiljö

För att minska risken för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö, har planförslaget ändrats så att fastigheten Konduktören 9 kan bevaras.

De nya entrébyggnadernas utformning har studerats och materialitet har säkerställts i planen under processen. Övrig utformning och utförande har säkerställts i avtal mellan kommunen och Trafikverket då entrébyggnaderna utgör Trafikverkets anläggningsdelar. Se vidare ovan *Stads – och landskapsbild*.

Naturmiljö

Under processen har det framkommit synpunkter på planförslagets påverkan på befintliga naturvärden inom området.

För att kompensera för befintliga alléer som behöver tas ned har planen under processen krävställt områden för ny grönska genom att ange krav på plantering, plantering av träd och krav på allé. Enstaka befintliga träd som kan sparas skyddas och för dessa gäller att marklov krävs för fällning.

Påverkan under byggtid

Framförallt närboende har under processen uttryckt en oro för planförslagets påverkan under byggtid såsom kring buller, vibrationer, rädsla för sättningar.

Planen har förtydligats kring planens konsekvenser och konsekvenser under byggtid.

Skälen till att planen har antagits i stället för de alternativ som har övervägts

I miljökonsekvensbeskrivningen har planförslaget jämförts med ett rimligt jämförelsealternativ, samt ett nollalternativ som beskriver en framtida situation om föreslagen detaljplan inte förverkligas, d v s att planområdet lämnas oförändrat.

Det huvudsakliga syftet med Nyköpings resecentrum är att samlokalisera tåg och buss för att underlätta för ett mer hållbart resande. Nollalternativet innebär en situation där bussterminal ligger kvar vid Teaterparken och att järnvägsstationen kvarstår oförändrad varför det inte är ett alternativ som kommunen jobbat vidare med då det inte uppfyller syftet med projektet.

Ett jämförelsealternativ som bedömts i MKB:n och som utgör ett rimligt alternativt scenario för utvecklingen av planområdet har utgått från ett tidigt framarbetat planförslag som aldrig gick så långt som till samråd.

Jämförelsealternativet presenterar ett stort parkeringsgarage norr om spåren och en yta för bussar söder om spåren. I alternativets västra del finns naturytor mellan de båda järnvägarna och i östra delen föreslås ett verksamhetshus för kontor. Busstorg och parkeringsgarage binds samman med en passage under järnvägen.

Förslaget bidrar inte till att uppfylla projektets gemensamma mål om att minska järnvägens barriäreffekt med förslag på parkeringshus längs hela norra sidan samt bristande kopplingar över/under spår.

Bytespunkten ska utformas med minsta möjliga markutnyttjande och utgöra en effektiv bytespunkt mellan trafikslagen vilket jämförelsealternativet inte heller uppfyller med icke ändamålsenlig och storskalig bussfunktion samt placering av de olika funktionerna som gör att bytestid om maximalt tre minuter inte uppfylls. Jämförelsealternativet lyfter inte heller fram gång- och cykeltrafik i tillräcklig omfattning enligt kommunens Transportstrategi eller i den utsträckning som krävs för att uppnå projektets mål om en trygg och trafiksäker plats.

Vidare har en tidig multikriterieanalys identifierat att en tyngdpunkt för resecentrums funktioner ut mot Brunnsgränd har högst måluppfyllelse. Jämförelsealternativets tyngdpunkt kring nuvarande stationshus inte lever upp till detta och förslaget bedöms inte lika väl bidra till projektets övergripande intentioner om ett resecentrum som en entré till staden eller som ett resecentrum som bygger vidare på staden och som länkar densamma.

Planförslaget bedöms på ett bättre sätt bidra till att Nyköpings resecentrum blir integrerat med staden, som fångar naturliga rörelser från flera håll och som bidrar till att minska järnvägens barriäreffekt genom att inte ha någon fram - eller baksida på anläggningen.

Åtgärder för övervakning och uppföljning av betydande miljöpåverkan

För vattenkvalitet, rekreation och friluftsliv samt klimatpåverkan bedöms det inte föreligga en risk för betydande miljöpåverkan. Trots detta ges, med hänsyn till recipientens känslighet, för vatten förslag för fortsatt arbete nedan.

Buller och vibrationer

De faktiska bullernivåerna bör följas upp under bygg- och driftskedet. Vidare behöver en inventering av fasadisolering göras för att se efter behovet av eventuell åtgärd.

Olycksrisker

Det måste säkerställas att människor kan röra sig trafiksäkert i området, både vid byten mellan trafikslag eller som förbipasserande. Vid fortsatt planering av området bör hänsyn tas till risker knutna till möjliga utrymningsvägar bort från spår.

Förorenad mark

Åtgärder som är nödvändiga och rimliga bör genomföras, utifrån de rekommendationer som tagits fram i riskbedömningen och redovisas i avsnitt 7.3.6. Åtgärder bör genomföras, så som framgår i kommunens handlingsplan för hantering av förorenad mark i planområdet (Nyköpings kommun, 2020) Åtgärderna bör samlas i ett kontrollprogram kopplat till genomförandet av entreprenaden, inarbetat i förfrågningsunderlaget i upphandlingen av entreprenaden.

Vattenkvalitet

Det måste säkerställas att lokal fördröjning tillämpas enligt rekommendationer i dagvattenutredningen. För att stärka de reglerande ekosystemtjänsterna och för att uppnå fördröjning och rening av dagvatten inom planområdet samt bidra till att synliggöra dagvattnet i stadsplaneringen bör förslagen som görs i dagvattenutredningen implementeras. Ett kontrollprogram för tillflödet till Nyköpingsån under bygg- och drifttid bör upprättas.

Stads- och landskapsbild

Vid vidare gestaltning av området och dess byggnader är det viktigt att de nya byggnaderna gestaltas så att stämmer väl överens med den befintliga stadsmiljöns karaktär. Detta gäller framförallt föreslaget kontorshus vilket följs upp i kommande markanvisningsavtal.

Kulturmiljö

Det är viktigt att se till att kyrkogårdens grundvattenförhållanden inte påverkas eftersom det kan ge upphov till sättningar och förändrade villkor för vegetationen. Detta hanteras i MKB för tillstånd om grundvattensänkning. För ett bevarande av Godsmagasinet är det viktigt att det upprättas ett avtal inför byggskedet, där det säkerställs att Godsmagasinet är den byggnad som flyttas och att inte en ny byggnad uppförs på den planlagda platsen för byggnadens placering.

Naturmiljö

För att mildra planförslagets påverkan bör så många befintliga träd som möjligt bevaras och skyddas under byggarbetet. För att kompensera för planförslagets negativa påverkan på naturmiljön är det viktigt att de i detta dokument förslagna åtgärderna genomförs.

Störning under byggskede

Miljökrav och kontrollprogram under byggskede bör tas fram så att den negativa miljöpåverkan blir så liten som möjligt för att kontrollera bland annat byggbuller.