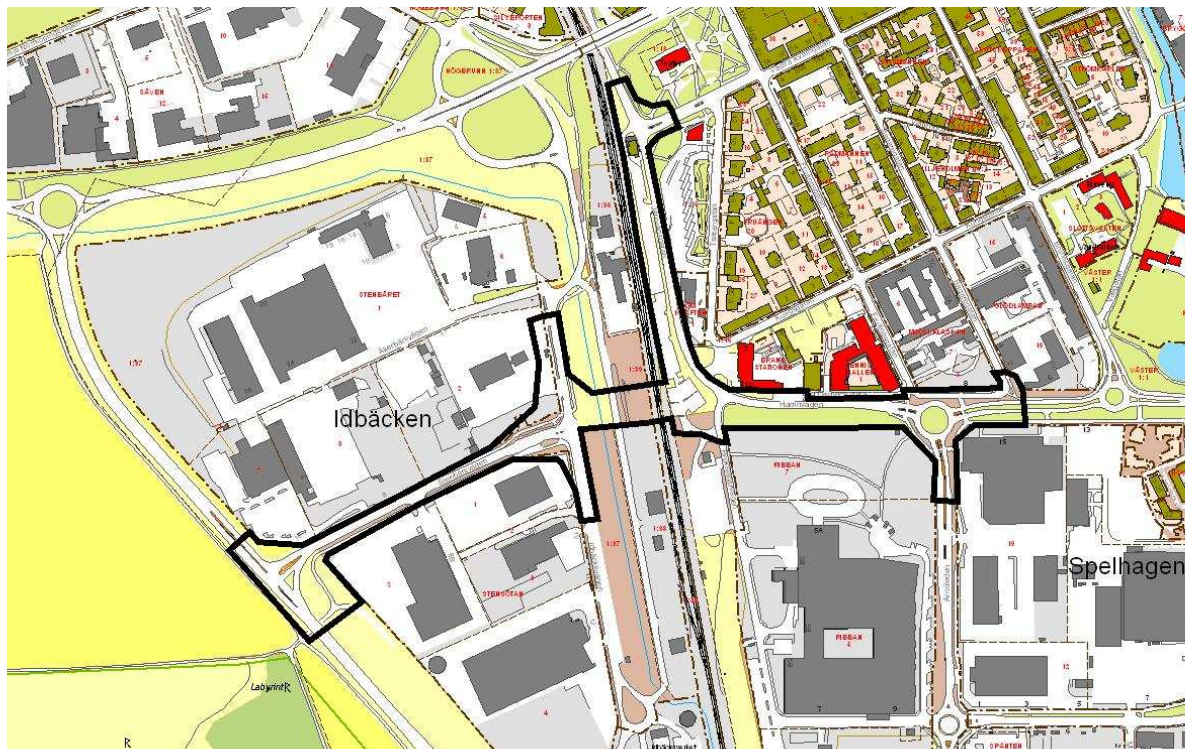




DETALJPLAN för etapp 1 av
HAMNVÄGENS FÖRLÄNGNING
Idbäcken och Väster, Nyköping
Nyköpings kommun

Upprättad 2009-06-22
Reviderad 2009-10-19
Bo Åhl Arkitektkontor

ANTAGANDEHANDLING

Dnr P 2009- 294

PLANBESKRIVNING

PLANHANDLINGAR

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser och illustrerad vägdragning, plan- och genomförandebeskrivningar, behovsbedömning MKB, miljökonsekvensbeskrivning, fastighetsförteckning och utlåtande.

PLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att förlänga Hamnvägen under TGOJ-banan och ansluta vägen till Oxelösundsvägen. Vägsträckan är etapp 1 av en omläggning av huvudvägnätet på väster.

PLANDATA

Markägoförhållanden

Nyköpings kommun är dominerande markägare. Vissa privatägda fastigheter berörs av vägen eller dess närmaste omgivningspåverkan.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

I Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort, antagen av kommunfullmäktige 2006-06-13 är projektet omnämnt som en ny kopplingspunkt mot Oxelösundsvägen för avlastning av centrum.

Detaljplaner och förordnanden

För planområdet gäller:

Förslag på stadsplan för 100 kv Stenbäret samt 101 kv Stensötan, fastställd av länsstyrelsen 1967-09-29 (P 67-14).

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för del av stg 138 jämte angränsande område, fastställd av länsstyrelsen 1968-04-06 (P 68-9).

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för Järnvägsgatan mellan Repslagare- och Västra Kvarngatan, fastställd av länsstyrelsen 1969-06-19 (P 69-12).

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för Spelhagsområdet, fastställd av länsstyrelsen 1975-03-26 (P 76-3).

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för del av stg 138 m fl (del av Idbäckens industriområde), fastställd av länsstyrelsen 1983-07-21 (P 83-17).

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för del av Idbäckens industriområde (Hamnvägens förlängning), fastställd av länsstyrelsen 1984-09-21 (P 84-19).

Detaljplan för Ana 10 och korsningen Hamnvägen/ Arnöleden, laga kraft 1994-02-14 (P 94-4)

Detaljplan för Stenbäret 1-6, del av Högbrunn 1:37 och 1:13 (Idbäcken), laga kraft 2005-11-09 (P 05-46).

Genomförandetiderna har gått ut för samtliga planer utom P 05-46 där genomförandetiden går ut 2015-11-09.

Planområdet gränsar till:

Förslag till ändring av stadsplan för 14:de kv Mjolkflaskan och 15:de Glödlampan mm, fastställd av länsstyrelsen 1951-07-13 (P 51-6)

Förslag till ändring av stadsplan för del av busstationsområdet, fastställd av länsstyrelsen 1969-06-17 (P 69-11)

Förslag till ändring av stadsplan för 47:e kv Tennishallen, 54:e kv Brandstationen samt del av stg 325, fastställd av länsstyrelsen 1975-02-19 (P 75-2).

Detaljplan för kv Glödlampan, 1993-02-15 (P 93-7)

Kv Tennishallen 1 och del av Väster 1:1, laga kraft 2003-07-10 (P 03-12)

Detaljplan för Stensötan 5, Värmeverket 2 samt del av Högbrunn 1:37, laga kraft 2008-05-12 (P 08-11)

Behovsbedömning MKB

Bedömningen är att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behöver upprättas då genomförandet av planförslaget medför betydande miljöpåverkan på omgivningen och markförhållandena på platsen.

Följande aspekter har vid bedömningen funnits viktiga att framhålla:

- Geologi
- Hydrologi, grundvattensänkning och eventuell omdragning av Idbäcken.
- Trafikmiljö och buller
- Gestaltning

Kommunala beslut i övrigt

Kommunstyrelsen har 2008-12-01 § 335 beslutat att uppdra åt Tekniska divisionen att bland annat beställa ändring av detaljplan för aktuellt område.

ÄNDRINGENS INNEBÖRD

Övergripande

Hamnvägen har en väsentlig funktion som del i huvudvägnätet runt stadens centrala delar. Till Hamnvägen ansluts bebyggelsen på Arnölandet.

Successiva upprustningar har skett i takt med bebyggelseutvecklingen. Belastningen på Hamnvägen har nu nått en sådan nivå att en upprustning är nödvändig. En trafiksimulering visar att nuvarande köproblem gradvis kommer att öka om inga åtgärder vidtas. När passagen under järnvägen byggs underlättas trafiksituationen på Västerleden medan köbildning uppstår på Stenbärsvägen-Oxelösundsvägen. Detaljplanen möjliggör en planskild korsning med TGOJ-banan och anslutning till Oxelösundsvägen med ny rondell. Intrång på kvartersmark och parkmark sker i begränsad omfattning genom ändrad linjdragning i höjd- och sidled.

Detaljerad beskrivning

Hamnvägen öster om järnvägen

Vid Arnörondellen berörs detaljplanerna P 94-4, P 51-6, P 03-12 och P 76-3. Rondellen görs tvåfilig. Korsande gång- och cykelvägar till Arnöleden och Hamnvägen öster om rondellen bibehålls i princip i nuvarande lägen. Väster om rondellen tas övergångsstället bort. Befintligt utfartsförbud längs ANA 10 bibehålles. Förbindelsen mellan Bagaregatan och Fruängsgatan tas bort och båda gatorna får vändplaner.

Väster om rondellen breddas Hamngatan till 4 filer. Detaljplanerna P 75-2 och P 76-3 berörs. Den norra filen längs äldreboendet och brandstationen leder trafiken norrut på Järnvägsgatan. In- och utfart för brandstationsverksamheten tillåts under en tid av 5 år efter att detaljplanen vunnit laga kraft.

De två mellersta filerna leder ner under järnvägen. Den södra filen är Järnvägsgatans södergående trafik som passerar över Hamnvägen längs järnvägen och sedan viker av mot Arnörondellen. Gång- och cykelbanan norr om Hamnvägen ansluts till Hamnvägen i höjd med brandstationen och följer Hamnvägen under järnvägen över till Idbäcksområdet. Ingen gång- och cykelväg byggs på södra sidan av Hamnvägen. Befintlig vegetation försvinner och ersätts med nyplanteringar. Brukslagarvägen ansluts till den enkelriktade filen av Järnvägsgatan. Utfartsförbuden behålls.

När Järnvägsgatan ansluts till Hamnvägen berörs P 83-17 och P 76-3.

Järnvägsgatan

De separerade filerna löper samman i höjd med busstationen. Gatuområdets östra gräns längs busstationen bibehåller utfartsförbudet med den ändringen att nuvarande infarter till busstationen sanktioneras. Även gränsen mot brandstationen bibehålls. En översyn av området måste göras när förhållandena ändras med nytt resecentrum och ny brandstation. Järnvägsgatans läge ändras till att ligga närmast järnvägen över nuvarande parkering. Parkeringen kan ersättas på marken mellan gata och busstation. Befintliga träd bevaras så långt som möjligt men nya träd kan planteras mellan gata och järnväg. Gatuområdets västra gräns berör P 68-9 där område för järnvägsändamål ändras till gatumark på en sträcka av ca 300 m. Området ägs av kommunen.

I korsningen Järnvägsgatan-Västra Kvarngatan berörs inte detaljplanerna P 69-12 och P 69-11. Tillräckligt utrymme finns för föreslagen rondell. Viss mindre omläggning erfordras av gång- och cykelbanorna. Det befintliga gatuköket måste rivas för att ge plats för trafiklösningen.

Passagen under järnvägen

Tekniska förutsättningarna för en passage under järnvägen är under utredning. Järnvägens läggs på en bro över Hamnvägens förlängning. Brons bredd medger en passage med planerad ny gata parallellt med järnvägen, ”järnvägsleden”. Den fria höjden för biltrafiken blir minst 4,5 m och för gc-banorna ca 3,5 m. En särskild problematik är grundvattentrycket i marklagren liksom den tekniska utformningen av passagen under järnvägsspåren.

Idbäcken och Idbäcksvägen

Omedelbart väster om järnvägen gränsar passagen till industrimark som är i enskild ägo. Detaljplan P 83-17 påverkas.

Därefter passeras Idbäcken som på grund av höjdförhållandena måste kulverteras på en sträcka om ca 100 meter.

Idbäcksvägens rondellanslutning till Stenbärsvägen sänks ca en meter från nuvarande marknivå. In- och utfartsmöjligheterna till Stenbäret 2 och Statoilstationen bibehålls genom att utfartsförbudet begränsas. Detaljplanerna P 84-19 och P 05-46 påverkas. Marklösen erfordras.

Kulverterings miljöprovning hanteras i särskild ordning.

Stenbärsvägen

Stenbärsvägen ändras till Huvudgata och kan förses med vänstersvängfält till nuvarande två in- och utfarter.

Utfartsförbudet söder om Stenbärsvägen förlängs fram till Stensötan 2. Den västra utfarten för Stensötan 5 nyttjas inte och stängs.

Utfartsförbudet norr om Stenbärsvägen bibehålls.

E-området norr om Stenbärsvägen nyttjas ej och borttages ur detaljplanen.

Oxelösundsvägen

Stenbärsvägen ansluts till allmänna vägen 53 med rondell. Marklösen erfordras ej.

Geoteknik

Geotekniskt PM har upprättats av Kjessler & Mannerstråle AB 1985-12-19 kompletterat med PM Sättningar vid grundvattensänkning 1986-01-31. Geotekniskt PM har dessutom upprättats av WSP; PM Geoteknik- bro över TGOJ-banan, 2008-02-15.

K&Ms utredning gav följande förutsättningar för området: Underlaget var en utredningsplan om Hamnvägens förlängning under TGOJ:s spår. Markytan är i stort sett plan på nivåerna +2,0 till 3,0 meter. Jordlagerföljden är ca 3 m siltskiktad lera, 7 meter lerskiktad silt, 5-10 m växellagring silt-sand och därefter 15-20 m fast friktionsjord med inslag av stenmaterial.

Grundvattnets trycknivå undersöktes endast sporadiskt och uppgavs ligga på ca +0,5 till +0,8 m.

Vid kommunens gamla vattenverk ca 200 m öster om planerat broläge uttages grundvatten i djupbrunnar nedförda 36-52 m under mark. Vattenverket lades ner 1938 men uttaget av grundvatten pågår alltjämt för att inte källarutrymmen i området ska fyllas med vatten.

För att eliminera en permanent grundvattensänkning planeras en vattentät trågkonstruktion. För TGOJ-spåren byggs en bro utanför trågkonstruktionen grundlagd på stödpålar. När bron är färdig byggs tråget under bron. Under byggtiden samt i permanentskedet kommer utförande och konstruktion att anpassas så att grundvattensänkning inte inträffar. Ett kontroll- och åt-

gårdsprogram kommer att övervaka detta. Metod för schaktarbetena är under utredning men dessa bedöms komma att ske innanför spont.

En fördjupad teknisk-ekonomisk utredning utförs av Vectura i samband med pågående detaljprojektering och utredningen beräknas vara klar i december 2009.

Bullerutredning

En trafikbullerutredning visar på små förändringar av trafikbullersituationen för bebyggelsen öster om järnvägen. Väster om järnvägen ökar bullret men eftersom området används för industri- och handelsändamål har de ökade trafikbullernivåerna ingen praktisk betydelse.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet.

Tillgänglighet och kollektivtrafik

Med utbyggnaden av Hamnvägens förlängning förbättras tillgängligheten mellan Väster och Idbäcken där järnvägen hittills har varit en barriär. Genom den måttliga nivåskillnaden skapas en sedan många år diskuterad bekväm förbindelse mellan stadsdelarna.

Kollektivtrafiken inom Idbäcksområdet sker idag över Stenbärsvägen med busshållplatser i anslutning till Idbäcksvägen och Stenbärsvägens anslutning till väg 53. Med den nya trafikleden öppnas möjligheter till nya kollektivtrafiklösningar.

Angöring

Direktutfarter mot Hamnvägen tillåts i princip ej. För brandstationens verksamhet på fastigheten Brandstationen 2 medges en tidsbegränsad in- och utfart under 5 år. Under denna tid beräknas den nya brandstationen vid Hället stå klar. Därefter tillåts ingen förbindelse mot Hamnvägen.

Endast busstationen tillåts angöring till Järnvägsgatan. När busstationen flyttas till det nya resecentrum kommer angöring till Järnvägsgatan att bedömas i ny detaljplan för busstationens område.

Stenbärsvägen har i dag en angöring för kvarteret norr om vägen och en angöring för kvarteret söder om vägen. Dessa angöringar kan bibehållas då vänstersvängfält kan byggas.

MILJÖKONSEKVENSER

Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver alternativen planförslaget, en lösning med bro över TGOJ-banan, en plankorsning med TGOJ-banan samt ett nollalternativ. Studerade problemområden är markförhållandena, kulvertering av Idbäcken, trafikmiljön, luftföroreningar, klimatpåverkan och störningar under byggtiden.

Sammantaget bedöms planförslaget vara mest fördelaktigt ur bred miljösynpunkt, såvida grundvattensänkning kan undvikas eller minimeras.

Ett broalternativ bedöms vara klart genomförbart miljömässigt men de större trafiklösningar som alternativet medför anses vara något sämre för trafikmiljön.

Alternativet med plankorsning anses mindre attraktivt med hänsyn till trafiksäkerheten och riskerna.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Frågor av administrativ karaktär behandlas i genomförandebeskrivningen.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Planarbetet bedrivs med normalt förfarande. Tidplanen är preliminär och kan förändras under arbetets gång.

Beslut om samråd	Bygg- och tekniknämnden 2009-04-21
Samrådstid	Maj 2009
Beslut om utställning	Bygg- och tekniknämnden 2009-06-23
Utställning	Juli/augusti 2009
Godkännande	Bygg- och tekniknämnden 2009-10-20
Antagande	Kommunfullmäktige 2009-12-08
Laga kraft	Januari 2010

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från det att detaljplanen vunnit laga kraft.

Huvudmannaskap

Nyköpings kommun är huvudman för allmän platsmark.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Kommunen ansöker om och bekostar den fastighetsbildning som erfordras för att genomföra planen.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Kommunen svarar för genomförandekostnader och anläggning på allmän platsmark. Kostnaderna täcks genom kommunstyrelsens tilldelning av exploateringsmedel.

MEDVERKANDE I PLANARBETET

Planarbetet har bedrivits på uppdrag av Tekniska divisionen, gatuavdelningen, Nyköping genom Almir Malkoc.

Geoteknisk utredning 1985 och 1986 har utförts av KM AB, Stockholm.

Miljökonsekvensbeskrivning har utförts av Structor Nyköping AB.

Bullerutredning har utförts av ÅF-Ingemansson, Stockholm.

Trafiksimulering har utförts av Anders Bernhardsson.

Bo Åhl
Arkitekt SAR/MSA

Sofia Bergqvist
Planarkitekt, Planeringsenheten