

Planprogram för Mariesjö

Godkännandehandling

Dnr PLAN.2016.6

Upprättad 2020-09-07 Godkänt av kommunfullmäktige 2020-09-28 § 91/20

Sektor samhällsbyggnad



Beställare/Uppdrag:

Kommunstyrelsen gav 2016-05-02 § 98/16, sektor samhällsbyggnad i uppdrag att ta fram ett planprogram för Mariesjöområdet.

Medverkande

Projektägare

- Caroline Hagström, chef sektor samhällsbyggnad

Projektbeställare

- Unnar Kristmannsson, planchef

Styrgrupp:

- Ledningsgruppen för sektor samhällsbyggnad

Projektgrupp:

- Ingemar Frid, planarkitekt (programförfattare)
- Bodil Lorentzon, planarkitekt
- Bo Sandin, mark- och exploateringsingenjör
- Daniel Lindh, gatu- och naturchef
- Jan Bremer, infrastrukturstrateg
- Christian Johansson, näringslivsutvecklare

Handlingen är framtagen av sektor samhällsbyggnads planenhet. Kommunikation och utbyte av information har kontinuerligt skett med kommunens övriga berörda sektorer.

Okidoki Arkitekter har bistått med analyser och råd kring gestaltning samt de illustrationer som framgår av handlingen.

Bilagor

- A Behovsbedömning, 2018-05-22 och Länsstyrelsens yttrande 2018-06-13
- B Miljökonsekvensbeskrivning, 2020-03-30
- C Planscher till Öppet Hus, 14 nov 2017
- D Mariesjöterminalen, 2018-10-08
- E1 Naturvärdesinventering Mariesjö, 2018-10-09
- E2 Naturvärdesinventering Södra Stallsiken, 2016-10-31
- F Geoteknik Mariesjö, 2018-11-29
- G1 Miljöhistorisk inventering och markmiljöundersökning Mariesjö, 181221 rev 190130
- G2 Miljöhistorisk inventering och markmiljöundersökning Stallsiken S, 181221 rev 190130
- G3 Miljöhistorisk inventering Utvecklingsområde, 1-2 190228
- H Bullerutredning Mariesjö, 2020-03-05
- I PM Dagvattenutredning Mariesjö, 2018-12-14
- J Tredje spår genom Skövde, 2018-10-08
- K Riskutredning inför planprogram Mariesjö 2020-03-31
- L1 Trafikutredning Mariesjö, 2018-05-03 (del 1)
- L2 Trafikutredning Mariesjö, 2019-01-21 (del 2)
- L3 PM Trafikanalys Kanikegränd, 2019-03-21
- M Visualisering och gestaltning Mariesjö, Justering efter samråd 2020-02-21

SAMMANFATTNING

I den mycket centralt belägna stadsdelen Mariesjö pågår sedan flera år en kontinuerlig omvandling från ett område för småindustri- och verksamheter till kvarter för kontor, utbildning, försäljning och service mm.

Skövde kommun önskar ta ett samlat grepp över omvandlingen, där målet är att skapa en levande tät stadsmiljö med egen identitet, nya mötesplatser, friare arkitektur och högre hus. Därtill att stötta Science Park Skövde och högskolan med nya lokaler för utbildning och växande företag. Målsättningen är att attrahera unga medborgare och företagare samt stärka nya branschers närvaro och utveckling. Utvecklingsstrategin är att expandera Skövdes innerstad till Mariesjö och koppla samman grönytor till ett grönt stråk som länkas till Boulognerskogen.

Planprogrammets syfte är att utreda förutsättningar och redovisa förslag på hur Mariesjöområdet kan utvecklas, utifrån infrastruktur, grönområden, bostadsbebyggelse och verksamheter mm. Därtill ska planprogrammet översiktligt studera framtida utvecklingsområden öster- och norrut med målet att identifiera och redovisa möjliga kopplingar med omgivande stadsdelar.

Planprogrammet redovisar förslag till en etappvis omvandling av Mariesjöområdet till en *kvartersstad* med blandat innehåll av bostäder, kontor och service samt ett *kunskapsstråk* med lokaler för utbildning, forskning och teknikpark i anslutning till nuvarande Science Park Skövde och Högskolan i Skövde.

Programområdet innehåller bl.a. ca 1000 bostäder och nya byggnader med lokaler motsvarande lite drygt 55 000 m² BTA för Science Park Skövde och högskolan. Målsättningen är ett genomförande av detta under den närmaste 10-årsperioden.

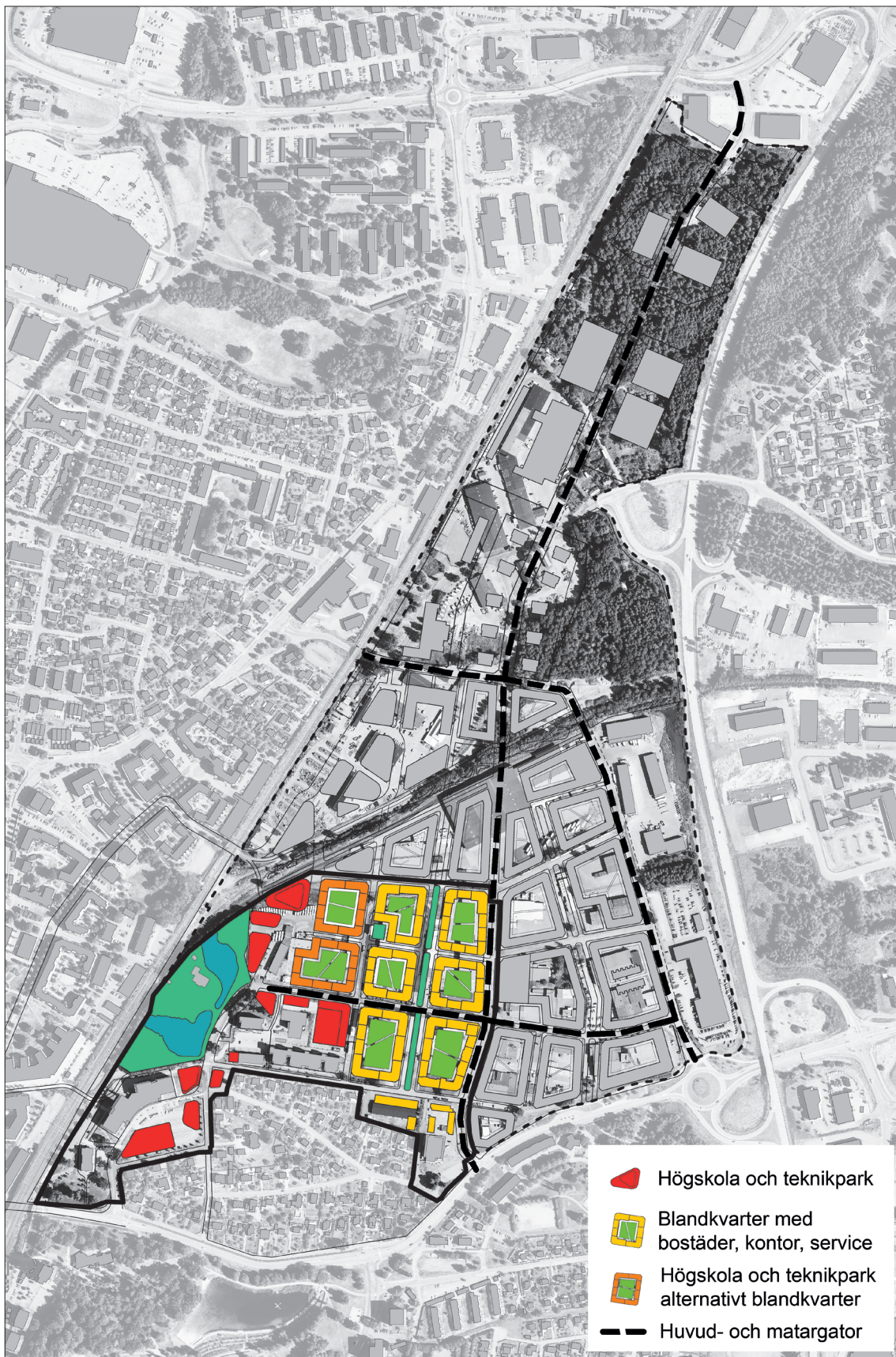
På längre sikt, till runt år 2040, redovisar planprogrammet en strukturplan för fortsatt utbyggnad av kunskapsstråk och kvartersstaden från programområdet via en ny stadshuvudgata som förbinder Hjövägen i söder med Nohlagavägen i norr.

Planprogrammet följer både översiktsplanen (ÖP 2025) och den fördjupade översiktsplanen för centrala Skövde (FÖP centrala Skövde). I dessa beskrivs området ingå i en kreativ utvecklingszon som sammanlänkar Mariesjö och Högskolan med stadskärnan. I FÖP centrala Skövde föreslås lämplig framtida markanvändning vara kontor, verksamheter, utbildning, bostäder, studentbostäder och park.

Planprogrammet avser både att styra och att inspirera till att långsiktigt utveckla stadsdelen och bidra till en god livsmiljö för människor. Planprogrammet ska utgöra underlag för framtida detaljplaneläggning för de enskilda kvarteren men även vara ett hjälpmedel för kommande projektering, bygglovshantering, byggande och förvaltning av bebyggelsen och anläggningar inom programområdet.

Ett genomförande av planprogrammet kräver investeringar i en del ny infrastruktur, anläggande av allmänna platser samt flytt av verksamheter och service mm. Kommunen kommer därtill behöva förvärva delar av marken för att genomföra programförslaget men det är både önskvärt och nödvändigt att privata intressenter är med och deltar i omvandlingen av Mariesjö. Samhällsekonomiskt finns flera vinster med att omvandla ett centralt område från lågutnyttjade verksamhetskvarter till nya kvarter med blandat innehåll av bostäder, kontor och service.

Samråd hölls mellan den 13 maj - 28 juni 2019 kring ett förslag till planprogram för Mariesjö daterat 2019-04-05. Inkomna yttranden, bemötande av dessa, minnesanteckningar från öppna samrådsmöten samt förslag till förändringar redovisas i en *Samrådsredogörelse 2020-08-19* som tillhör planprogrammets handlingar.



Strukturplan 2040 med planprogrammets område markerat.
Underlag är ortofoto från 2017.



*Mariesjö 2025. Programområdet markerat
Illustration Okidoki Arkitekter*



*Mariesjö 2040. Program- och utvecklingsområden markerade
Illustration Okidoki Arkitekter*



*Kvartersstaden. Nya stadshuvudgatan (nuvarande Bangårdsgatan)
Illustration Okidoki Arkitekter*



*Kvartersstadens möte med Kunskapstråket
Illustration Okidoki Arkitekter*

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	4	FÖRUTSÄTTNINGAR	48
BAKGRUND	9	Översiktsplan 2025/FÖP Centrala Skövde	
Syfte		- ÖP2025	
Varför önskar vi utveckla Mariesjö?		- FÖP Centrala Skövde	
Vad är ett planprogram?		Detaljplaner	
Beslutsprocess, dialoger, samråd och fortsatt planering		Riksintressen	
- Uppdrag, tidiga dialoger mm		Politiska styrdokument	
- Samrådsförslag		- Vision 2025	
- Fortsatt planering och tidplan		- Boendestrategiskt program	
Program-/utvecklingsområdet		- Riktlinjer för dagvattenhantering	
- Markgöförfållanden		- Cykelstrategi och cykelplan	
- Bebyggelse och verksamheter		- Kollektivtrafikplan Skövde 2025	
- Omgivande bebyggelse		- Trafikstrategi	
- Offentlig service		- Parkeringsnorm	
- Kommersiell service		- Energi- och klimatplan	
- Grönstruktur och naturvärden		- Risk- och sårbarhetsanalys / Klimatanpassningsplan	
- Geoteknik		- Folkhälsopolitiskt program	
- Markmiljö		- Kulturpolitiskt program	
- Fornlämningar och kulturmiljöer		GENOMFÖRANDE	52
- Trafikbuller		Samarbete fastighetsägare - kommun	
- Infrastruktur		Kommunen som markägare	
- Risker		Utformnings-/kvalitetsprogram	
UTVECKLINGSSTRATEGIER	28	Ettappvis utbyggnad inom programområdet	
Politiska målbilder		Bygglov på angränsande verksamhetskvarter	
FÖP Centrala Skövde		KONSEKVENSER	54
SWOT/områdesanalys		Samhällskonsekvenser	
Målbild för planprogrammet		- Bostadspolitiska konsekvenser	
PLANFÖRSLAG	30	- Social hållbarhet	
Två tidsperspektiv (2025 och 2040)		- Barnperspektiv	
Strukturplan 2040		- Jämställdhet	
- Huvuddrag		- Trygghet	
- Kvarterstruktur inom Mariesjö		- Kommunal service	
- Grönstruktur		- Kommersiell service	
- Bebyggelse		Ekonomiska konsekvenser	
- Allmän platsmark		Miljökonsekvenser	
- Trafik		- Behovsbedömning/Miljöbedömning	
- Kollektivtrafik		- Miljökonsekvensbeskrivning	
- Gång och cykel			
- Parkering			
- Social och kommersiell service			
- Verksamheter			
- Idrott och kultur			
- Tekniska anläggningar			
- Belysning			
Programförslag 2025			
- Markanvändning			
- Kvartersutformning			

BAKGRUND

SYFTE

”Planprogrammets syfte är att översiktlig utreda förutsättningar och redovisa förslag på hur Mariesjöområdet kan utvecklas, utifrån bl.a. infrastruktur, grönområden, bostadsbebyggelse och verksamheter. Området är utpekad i fördjupningen av översiktsplanen för centrala Skövde (FÖP C) som ett förtätningsområde.

Det är viktigt att planprogrammet identifierar och redovisar nödvändiga kopplingar med de omgivande stadsdelarna och lyfter övergripande frågor som berör planområdet. Det gäller både frågor som berör direkt, men också indirekt, frågor som sätter området i ett större sammanhang och i ett större perspektiv.”

Text från planuppdraget från kommunstyrelsen (KS § 98/16)

VARFÖR ÖNSKAR VI UTVECKLA MARIESJÖ?

Det finns huvudsakligen fyra skäl till varför Skövde kommun önskar utveckla Mariesjö:

- **Närheten**

Mariesjö ligger ett stenkast från Resecentrum, centrala Skövde med handel och restaurangutbud, Högskolans campusområde och Boulognerskogen i sydväst samt handelsområdet Stallsiken i norr.

- **Science Park Skövde**

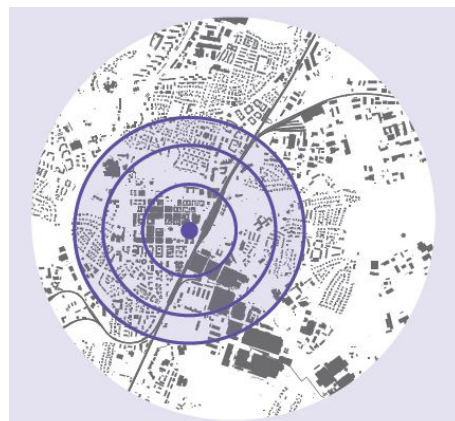
Området ingår i en kreativ utvecklingszon som sammanlänkar Mariesjö och Högskolan i Skövde med stadskärnan och resecentrum. Här finns Science Park Skövde (f.d. GSP) som en kreativ plats där studenter och företag möts.

- **Bygga ihop staden**

Mariesjös placering mellan centrumfunktionerna i väst och bostads- och verksamhetsområden i öst ger möjlighet att bygga ihop staden. Mariesjö spelar en nyckelroll när det gäller att förstärka centrum öster om järnvägen.

- **Centrala bostäder**

Det finns behov av nya bostäder i centrala Skövde. I Mariesjöområdet finns potential att utveckla en tät blandstadsbebyggelse med bostäder och verksamheter. En sådan förtätning ger flera fördelar, som minskat upplevt avstånd och minskat bilberoende mm.



VAD ÄR ETT PLANPROGRAM?

Markens användning och bebyggelsens utformning regleras genom så kallade detaljplaner. Innan detaljplaner för ett område tas fram kan helheten behöva utredas och illustreras i ett större geografiskt område. Då tar kommunen fram ett *planprogram*. Ett planprogram är inte juridiskt bindande, men visar på kommunens mål och visioner med ett område samt redovisar övergripande förutsättningar för önskad utveckling.

Då utbyggnaden av Mariesjöområdet kommer att ske under en relativt lång tid är planprogrammet ett verktyg för att säkra att de kvaliteter som eftersträvas finns med under projektets gång.

Planprogrammet utgör som framgår ovan främst underlag för framtida detaljplanläggning av kvarteren, men är även ett hjälpmedel för kommande projektering, bygglovshantering, byggande och förvaltning av bebyggelsen och anläggningar inom programområdet.

Syftet med planprogrammet är både att styra och att inspirera till att utveckla stadsdelen långsiktigt och att bidra till en god livsmiljö för människor.

BESLUTSPROCESS, DIALOGER, SAMRÅD OCH FORTSATT PLANERING

Uppdrag, tidiga dialoger mm

Sektor samhällsbyggnad fick 2016 i uppdrag att påbörja arbetet med att upprätta ett planprogram för Mariesjö (KS § 98/16). Programarbetet inleddes under vintern 2017/2108 med ett flertal översiktliga studier kring möjligheter att koppla samman Mariesjö norrut med Stallsiken. Under våren 2018 hölls informations-/dialogmöten med Högskolan i Skövde, Science Park Skövde samt fastighetsägare inom programområdet. Vid mötena beskrevs uppdrag, syfte och alternativa utvecklingar mm och synpunkter och önskemål om framtida utveckling inhämtades. En gemensam målbild formulerades och skiss till strukturbild togs därefter fram. Mötena följdes upp med avstämningmöten under hösten 2018 då även enskilda kontakter togs med övriga fastighetsägare inom utvecklingsområdena.

Utöver mötena ovan och interna möten hölls det under 2018 tre möten med länsstyrelsen (s.k. kommunsamråd) där uppdrag, inriktning, strukturbilder och avgränsning av MKB-arbete mm diskuterats. Under hösten 2018 hölls därtill informations-/dialogmöten med Västtrafik, Trafikverket och Skövde Energi m.fl.

Den 14 november 2018 hölls en öppet hus-utställning i stads-huset kring uppdraget, förslag till strukturbild, vilka huvudfrågorna var, hur planprocessen såg ut mm. Totalt deltog ca 100 personer, varav många var bosatta i villakvarteren söder om programområdet. Responsen var huvudsakligen positiv.



Hur kan Mariesjö se ut i framtiden?

Just nu arbetar vi med att ta fram ett planprogram för Mariesjö. Planprogrammet ska visa på hur området kan komma att omvandlas på kort och lång sikt.

Är du nyfiken på att se hur långt vi har kommit i arbetet och vilka utmaningarna är? Har du idéer om vilket innehåll som Mariesjö bör fyllas med i framtiden?

Välkommen på öppet hus!

Tid: onsdagen den 14 november kl. 10-19
Plats: Stadshuset, plan 1 (till vänster vid entrén)

skovde.se/oppethusmariesjö



Inbjudan införd i SLA till den öppet hus-utställning som hölls i november 2017

De boende efterlyste en livsmedelsbutik och mer parkmiljöer men oroade sig också för ökad trafik och för hög ny bebyggelse. Material från utställningen utgör bilaga C till planprogrammet.

Under hösten/vintern 2018 beställdes ett flertal utredningar och undersökningar inklusive en miljökonsekvensbeskrivning som underlag för planprogrammet. Ett förslag till planprogram fanns framtaget i april 2019 och den 6 maj beslutade kommunstyrelsen (§ 91/19) att ge sektor samhällsbyggnad i uppdrag att hålla samråd kring detta.

Samrådsförslag

Samråd kring ett förslag till planprogram för Mariesjö hölls mellan den 13 maj - 28 juni 2019. Annons om samrådet infördes i SLA och inbjudan skickades till sakägare och remissinstanser. Programhandlingarna fanns under samrådstitiden utställda i stadshusets entréplan samt på Skövde kommuns hemsida. Två öppna och välbesökta samrådsmöten hölls i Science Park Skövde den 27 maj respektive den 4 juni 2019. Under samrådsperioden inkomna yttranden, bemötande av dessa samt minnesanteckningar från samrådsmötena ovan redovisas i en separat samrådsredogörelse som tillhör programhandlingarna.

Under hösten 2019 och vintern 2020 bereddes inkomna synpunkter politiskt, och förslag till förändringar av planprogrammet diskuterades med Högskolan i Skövde, Science Park Skövde samt större fastighetsägare inom programområdet. Därefter uppdaterades planprogrammet, miljökonsekvensbeskrivning och ett par av bilagorna inför planerat beslut om godkännande av planprogrammet av kommunfullmäktige i maj 2020.

Arbetet med planprogrammet har kontinuerligt under hela processen ovan stämts av med kommunstyrelsens beredande planorgan, BSB (Beredningen för samhällsbyggnad).

Parallellt med planprogrammet har upprättas två detaljplaner, en för nya bostäder i det allra sydligaste kvarteret, Bostället 23-24, och en för nytt verksamhetsområde inom Stallsiken Södra.

Mer information om processen finns under kapitlet *PLANFÖRSLAGET*, sidan 30.

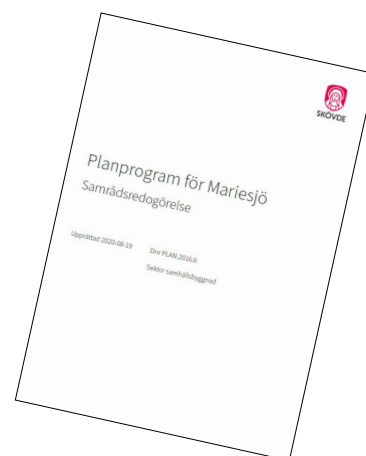
Fortsatt planering och tidplan

Ett av kommunfullmäktige godkänt planprogram utgör underlag för detaljplaneläggning av planprogrammets olika kvarter. Detaljplanerna reglerar med rättsverkan genomförandet av den planerade bebyggelsen.

Detaljplaneläggning av områdets olika delar beräknas preliminärt ske från hösten 2020 med start i de södra kvarteren och avslutas med kvarteren närmast Mariesjöterminalen. Etappindelning och avgränsning är i dagsläget inte helt klarlagda, men ett förslag finns redovisat på sidan 53. Det bedöms ta mellan 5-10 år att planlägga hela programområdet.



Samrådsutställningen i stadshusets entré



Samrådsredogörelsen som tillhör planprogrammets handlingar.



Programområde och utvecklingsområden



Programområdet



Program- och utvecklingsområden



Fastighetsgränser inom programområdet
Ortofoto 2019

PROGRAM-/UTVECKLINGSOMRÅDET

Programområde

Programområdet är beläget ca 1 km från Skövde centrum. Totalt omfattar programområdet en yta av 18 hektar.

I väster och norr gränsar programområdet till Västra stambanan och Trafikverkets f.d. bangård - Mariesjöterminalen. På andra sidan stambanan ligger Högskolan i Skövde. Söder om programområdet finns ett äldre villakvarter och i öster, där programområdet avgränsas av Bangatan, finns industrikvarter med blandade verksamheter.

Programområdet är i väster bebyggt med lokaler för högskolan och Science Park Skövde och i öster med kvarter för olika verksamheter. Programområdet rymmer även en större privat bostadsfastighet (Mariesjö Gård) omgiven av en stor trädgård med två dammar. Se vidare sidan 13.

Utvecklingsområden

I uppdraget och syftet med planprogrammet ingick att identifiera och redovisa nödvändiga kopplingar med de omgivande stadsdelarna, att lyfta övergripande frågor som berör programområdet och studera området i ett större sammanhang. Planprogrammet beskriver därför översiktligt ett större *utvecklingsområde* öster och norr om programområdet.

Utvecklingsområdet, som består av flera delområden, är tillsammans med programområdet totalt ca 70 ha stort. Området gränsar i väster till stambanan, i öster till väg 26 (Östra leden) och i norr till Stallsikens handelsområde

Utvecklingsområdena utgörs i öster av ett industri-/verksamhetsområde från 1960-talet och framåt. Norrut ligger Mariesjöterminalen och Kommunverkstaden och norr om dessa finns områden med naturmark, vägar, delar av trafikplatser samt enstaka bostadsfastigheter. Delar av utvecklingsområdet utgörs därmed av stora byggnader på hårdgjorda ytor medan naturmarken utgörs av lövskog, spridda dungar och raviner.

Markägoförhållanden

Programområdet berör 17 fastigheter.

Skövde kommun äger fem av dessa fastigheter (en gatu-, två teknik- och två bebyggda fastigheter). Det kommunala fastighetsbolaget Kreativa Hus AB äger tre bebyggda fastigheter, AB Skövdebostäder äger en och resterande åtta är privatägda.

Bebyggelse och verksamheter

Programområdet - Västra Mariesjö

1869 anlades Mariesjö tegelbruk och ungefär samtidigt uppfördes huvudbyggnaden på Mariesjö gård. Tegelbruket var i drift till slutet av 1960-talet. Utöver huvudbyggnaden återstår från tiden som tegelbruk endast den ombyggda tegelugnen och den f.d. ladugården. Idag är de kontorslokaler för Science Park Skövde resp. kontor och verkstad mm för bussbolaget Nobina.

Från mitten av 1960-talet etablerades i Mariesjö ett industri- och verksamhetsområde. Lorentzon Bygg (idag Beijers) var en av de första som etablerade sig, se bild till höger. Fram till idag har Mariesjö genomgått en ganska vanlig omvandling för ett centralt industriområde, där lager och småindustrier gradvis ersatts av kontor och storskalig handel mm. Idag finns inom programområdet bilverkstad, bilprovning, bygghandel, bouleklubb, busscentral, kontor, studentbostäder, restaurang mm.

1999 startade teknik- och forskningsparken Gothia Science Park - GSP, idag Science Park Skövde, i de västra delarna av Mariesjö. Här samverkar företag, organisationer, högskola och samhälle i en dynamisk innovationsmiljö. Science Park Skövde har vuxit kontinuerligt sedan starten och idag finns knappt 100 företag och närmare 1000 anställda.

Science Park Skövdes huvudbyggnaden Portalen från 2009 rymmer drygt 10 000 m² lokaler för uthyrning av kontor, konferenser mm. Det senaste nytilskottet är Pergolan, ett 7-vånings kontorshus på 7 000 m². Alla lokalytor är i dag princip fullt utnyttjade. Totalt finns inom teknikparken idag ca 30 000 m² lokaler.

Framgången med Science Park Skövde är mycket viktig för Skövdes näringsliv och det bedöms fortsatt finnas ett stort behov av mer lokalyta för högskolan och för expanderande och nya företag i teknikparken. Science Park Skövdes målsättning är att området ska rymma 1 600 arbetsplatser år 2030.

Mariesjöterminalen

Mariesjöterminalen ligger norr om programområdet. Terminalen har en järnvägsanslutning till Skövde bangård. Sedan 2016 är terminalen privatägd och verksamheten, som idag bedrivs av Ohlssons Åkeri AB, utgörs av omlastning av gods mellan väg och järnväg där det huvudsakliga godset består av papper och returpapper till Holmsund (Umeå), men även i mindre omfattning av bildelar och motorer mm till/från Volvo.

Terminalen är inte elektrifierad, vilket innebär att rangering av gods från och till Skövde bangård måste ske med diesellok. Därtill är de nuvarande spåren för få och för korta för en effektiv hantering av gods. Det finns även behov av mer lokaler



Programområdet. Ortofoto, sent 1960-tal.

1. Mariesjö gård
2. Tegelugnen (idag Science Park Skövde)
3. Ladugården (idag Nobinas kontor mm)
4. Lorentzon Bygg (idag Beijers)



F.d. ladugården till Mariesjö gård.
Idag kontor och verkstad mm för Nobina



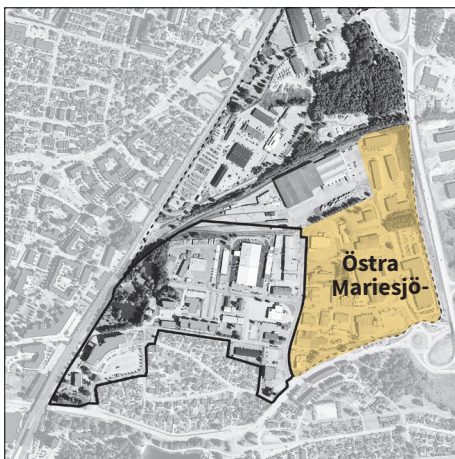
Portalen, Science Park Skövde



Science Park Skövde inom kv Tegelbruket.
Växthuset, Tegelugnen och Pergolan.



Mariesjöterminalen. Delar av fastigheten berörs av norra delen av programområdet.



Östra Mariesjö



Kommunverkstaden

för verksamheten. För att utveckla verksamheten krävs investeringar i både ny järnväg och nya terminalbyggnader.

En förutsättning för en utveckling av Mariesjöområdet i enlighet med uppdraget att skapa expansionsutrymme för högskolan, Science Park Skövde och bygga nya bostäder mm, är samtidigt att Mariesjöterminalen måste flyttas ut ur området. Om terminalen ligger kvar medför dess omgivningspåverkan (trafik, verksamhetsbuller, riskfrågor mm) att omvandlingen av Mariesjö allvarligt försvåras och den önskade nord-sydliga kopplingen mellan Stallsiken och Mariesjö riskerar att utebli. Fastighetsägaren till Mariesjöterminalen och Skövde kommun är överens om denna bedömning.

En utredning har därför tagits fram som analyserar den befintliga verksamhetens behov av transporter idag, för- och nackdelar med att vara kvar på Mariesjöterminalen samt studerar alternativa möjliga lokaliseringar. Utredningen, *Mariesjöterminalen, 2018-10-08 (Bilaga D)*, visar på att det finns fyra alternativa lägen som sammantaget bedöms ha bättre förutsättningar än godsterminalen i Mariesjö att i framtiden hantera omlastning av gods mellan väg och järnväg. Tre av dessa ligger i Skövde kommun och en ligger i Falköpings kommun. Utredningen visar också på att de investeringar som uppstår vid en flytt ligger i paritet med de investeringar som på sikt behöver göras i Mariesjöterminalen.

Östra Mariesjö

Ett industri-/verksamhetsområde som började byggas ut under 1960-talet. Området har gradvis omvandlats från småindustri/hantverk till olika servicefunktioner och handel. Idag finns här bl.a. bilhandel/-service, däckhotell, städservice, radio- och telefonservice, möbeltillverkning, VVS-butik, möbelförsäljning, färgbutik, lagerlokal, tryckeri, åkeriverksamhet, sporthall, kontor och bensinstation mm.

Kommunverkstaden

Norr om Mariesjöterminalen ligger Kommunverkstaden som är Skövde kommuns entreprenadenhet för park- och gatuskötsel. Här finns kontor, verkstad, förråd, upplag och transportpool mm. Här finns även Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS) som är ett kommunalförbund med ansvar för insamling och behandling av hushållsavfall för Skövde och 8 andra kommuner i östra Skaraborg.

Stallsiken Södra

Området innehåller oexploaterad naturmark i norr, ett f.d. bostadsområde längs Karlshultsvägen med enstaka kvarvarande villor samt i sydväst ett industrikvarter med olika verksamheter, bl.a. bilvårdsanläggning och fordonsverkstad.

Omgivande bebyggelse

Högskolan i Skövde

Högskolan i Skövde är en viktig drivkraft för Skövde och Skaraborg. Högskolan har fem institutioner, erbjuder drygt 50 grundutbildningsprogram och har ca 300 fristående kurser. 2019 hade högskolan drygt 500 anställda och ca 9 000 registrerade studenter, varav ca 3 700 helårsstudenter. Högskolans campus ligger väster om järnvägen, men man samverkar även med Science Park Skövde i lokaler öster om järnvägen inom programområdet. Syftet med samverkan är att skapa ett ömsesidigt utbyte mellan högskolan och näringslivet. Forskningen bidrar till utveckling av företag, och företagen bidrar till att förbättra högskolans forskning.

Högskolans målsättning är att växa ytterligare med ca 30% de närmaste 3 åren. Målet är också att skapa fler företagskluster och miljöer med utvecklingskraft kopplat till Science Park Skövde. Samtidigt önskar man värna campustanken och fortsatt vara en ”stad i staden”. Behovet av mer studentbostäder är stort och en viktig faktor för att locka fler studenter till Skövde.

Villabebyggelse

Mellan programområdet och Hjovägen ligger en villabebyggelse om ca 75 bostäder, huvudsakligen uppförd omkring åren 1930-1950. I den västra delen finns flera byggnader beskrivna i Skövde kommuns kulturmiljöprogram från år 2011.

Offentlig service

Närmaste vårdcentral ligger i Skövde centrum, på ca 1 kilometers avstånd. Det finns två förskolor i närområdet; Trängens förskola och Ekedals förskola. ”Närmaste grundskolor är Norrmalmsskolan (F-6) och Helanaskolan (7-9), ca 800 meter fågelvägen och Eriksdalskolan (F-9), ca 1200 meter fågelvägen.

Kommersiell service

Den kommersiella service som finns i närområdet idag ligger huvudsakligen inom de östra delarna av Mariesjö, se sidan 14. I Skövde centrum på ca 1 km avstånd finns en livsmedelsbutik samt ett stort utbud av butiker, restauranger och annan kommersiell service mm.



Stallsiken Södra



Högskolan i Skövde har sin huvudsakliga verksamhet (campus) väster om järnvägen.



Villabebyggelsen mellan Mariesjövägen och Hjovägen



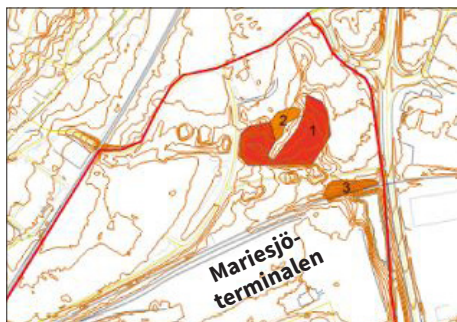
Befintlig grönstruktur.
Programområdet markerat.



Värdeelement inom programområdet
Från Naturvärdesinventeringen, sid 14.



Allé av almar nedanför Science Park



Naturvärdesobjekt i skogsmarken norr
om Mariesjöterminalen. Röd=högt natur-
värde. Orange=påtagligt naturvärde.
Från Naturvärdesinventeringen, sid 9.

Grönstruktur och naturvärden

De största naturvärdena i programområdet finns på Mariesjö Gård samt området söder om Science Park Skövdes huvudbyggnad Portalen, vilka tillsammans utgör en smal, men viktig grön länk söderut mot Boulognerskogen. Förutom dessa områden består programområdet huvudsakligen av hårdgjorda och asfalterade ytor.

En naturvärdesinventering (NVI) har utförts av Naturcentrum AB inom Mariesjö, *Naturvärdesinventering Mariesjö 2018-10-09 (Bilaga E1)*.

Programområdet

Inom programområdet har inventeringen identifierat 23 värdeelement i form av gamla eller grova ädellövträd i och runt Science Park Skövde. Alla träden står i parkmiljö eller utmed Kaplansgatan se bilder till vänster. Samtliga träd har undersökts och vid två av dem, en ek och en alm, hittades en oxtungsvamp (rödlistad art) respektive en koloni med blandsvart trämyra.

Någon inventering av parkmiljön inom Mariesjö Gård har inte skett. Runt dammarna på Mariesjö gård råder strandskydd som berör hela fastigheten men sträcker sig inte utanför denna.

Norr om programområdet

Utanför programområdet, norr om Mariesjöterminalen, har inventeringen identifierat tre naturvärdesobjekt ett med *högt naturvärde* (naturvärdesklass 2) och två med *påtagligt naturvärde* (naturvärdesklass 3), se bild till vänster. Alla naturvärdesobjekt utgörs av olika typer av skogsmark, främst lövsumpskog.

Lövsumpskogen, som har *högt naturvärde*, domineras av klibbal med inslag av björk, sälg, lönn, asp, fågelbär, ask, lind samt tall och gran. Spritt i hela naturvärdesobjektet finns det gott om små källor. Funna naturvärdsarter är bl.a. glansfläck, stubbspretmossa, vågig sidenmossa, tibast, bäckbrämma, skärmstarr och lind. Tibast är fridlyst i Västra Götaland men förbudsbestämmelserna gäller för uppgrävning av plantor och plockning för kommersiellt bruk. Naturvärdesobjektet rymmer även ett rikt fågelliv och sannolikt en artrik häckfågelfauna.

Naturvärdesobjekten med det lägre värdet *påtagligt naturvärde* består dels av ett aspbestånd med enstaka asplågor dels av en bäckravin (område 2 resp. 3 i bild till vänster). Bäckravinen kantas av ett blandlövsskogsbestånd där sälg är det dominerande trädslaget. Marken utmed ravinens branter är stenig med inslag av enstaka större block och innehåller en del klen död lövved. Bäckens rätad och sannolikt delvis grävd och kan i nuläget närmast beskrivas som ett dike. Upp- och nedströms om objektet rinner bäcken/diket genom trummor och kulvertar. Funna naturvärdsarter är skärmstarr, skavfräken och ask.

Några naturvärdesobjekt i naturvärdesklass 1 - *Högsta naturvärde* - har inte påträffats inom Mariesjöområdet.

Stallsiken Södra

För utvecklingsområdet längs i norr - Stallsiken Södra - finns en Naturvärdesinventering från 2016, även den utförd av Naturcentrum AB, *Naturvärdesinventering Södra Stallsiken 2016-10-31 (Bilaga E2)*. En sammanfattning av denna följer nedan.

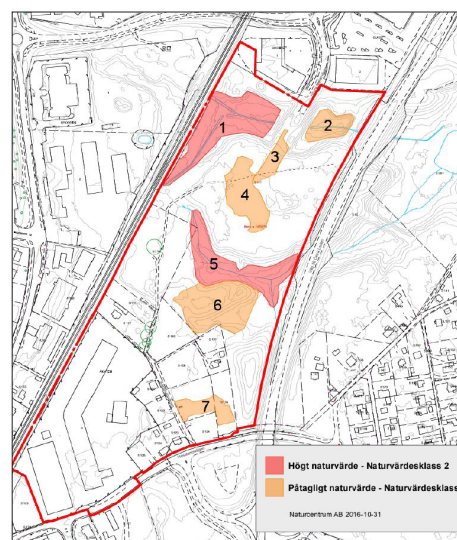
Totalt identifierades sju naturvärdesobjekt, två stycken med *högt naturvärde* (naturvärdesklass 2) och fem stycken med *påtagligt naturvärde* (naturvärdesklass 3), se bild till höger. Inte heller inom Stallsiken Södra har några naturvärdesobjekt i naturvärdesklass 1 - *högsta naturvärde* - påträffats.

Områden med *höga naturvärden* finns i objekt 1 och 5 som båda är raviner med bäckar och källkärr.

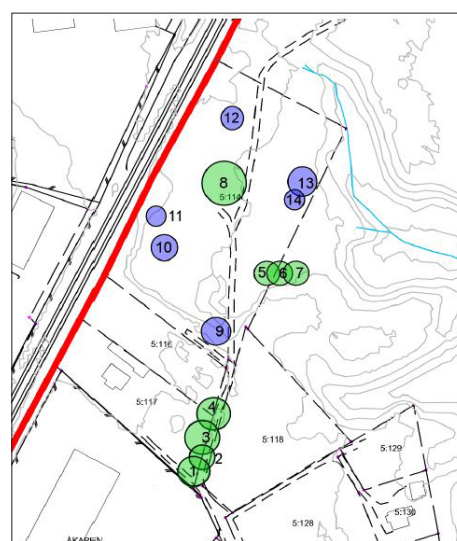
- Objekt 1 utgörs av västra delen av en bäckravin från järnvägen i väster till en utfyllnad och kulvert som anlagts i öster. I ravinens botten rinner en mindre bäck med klart vatten. På båda sidor av ravinen finns spridda källflöden som bildar små källkärr. I kärren växer kamtuffmossa som är en typisk art i källkärr. Skogen i ravinen är relativt ung och domineras av björk, rönn, klibbal och gran. Marken har ett utvecklat fältskikt med örter och gräs med arter så som nejlikrot och bäckveronika. Här och var finns det klen död ved. Identifierade naturvårdsarter i ravinen är kamtuffmossa och skavfräken.
- Objekt 5 är en längre bäckravin med flera små och ett större källflöde. Källvattnet formar en liten bäck i ravinens botten. I ravinen växer en lövdominerad blandskog med klibbal, rönn, björk, asp och skogsalm. I västra delen av ravinen finns ett litet parti med mycket grova, frodvuxna granar. Några av dem har dött och bildat stora lågor och grova stubbar. På några ställen finns kraftiga järnoxidutfällningar i källflödena. Mitt i ravinen finns en större källa som på grund av en fördämning bildat en damm med kristallklart vatten. Identifierade naturvårdsarter i denna ravin är kamtuffmossa, bäckbräsa, åkergröda, tibast och skogsalm.

Övriga naturvärdesobjekt med *påtagligt värde* (klass 3) är en bäckravin (nr 2), öppen sandmark (nr 3), ängsmark (nr 4), lövskogslund (nr 6) samt sandig tomtmark (nr 7). De två öppna sandmarkerna har en rik insektsfauna.

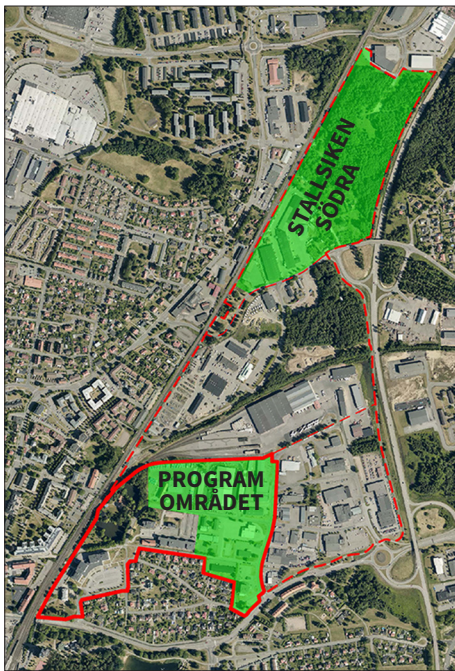
Utöver de avgränsade naturvärdesobjekten pekas även 14 gamla eller grova lövträd (ek och sälg) i områdets västra del ut som värdeelement, se bild till höger. Dessa träd växer utanför de identifierade naturvärdesobjekten, men har ändå betydelse för den biologiska mångfalden. Därtill har åtta olika naturvårdsarter observerats. Tre av dessa är fridlysta, tre signalarter enligt Skogsstyrelsen, en är rödlistad och en är lokalt naturvårdsintressant. Alla de fridlysta arterna och två av signalarterna förekommer i områden med *höga naturvärden* (klass 2).



Naturvärdesobjekt inom Stallsiken Södra. Röd=högt naturvärde. Orange=påtagligt naturvärde. Från Naturvärdesinventeringen, sid 7.



Värdeelement inom Stallsiken Södra. Grön=ekar. Blått=sälgar. Från Naturvärdesinventeringen, sid 15.



En sammanställning av befintliga geotekniska undersökningar har skett inom hela program- och utvecklingsområdet. I de markerade delarna har nya kompletterande provtagningar genomförts.

Geoteknik

Berggrunden inom Mariesjö består av grå till rödgrå gnejs. Marken i väster och nordost utgörs av svallavsättningar, det vill säga naturligt skiktade jordarter bestående av sand, grus och sten. I sydost består marken av lerområden.

Bohusgeo har sammanställt tidigare undersökningar och utfört kompletterande undersökningar, *Geoteknik Mariesjö, 2018-11-29 (Bilaga F)*. Kompletterande undersökningar har främst skett i östra delen av programområdet samt för Stallsiken Södra, se bild till vänster. Övriga delar har studerats mer översiktligt. En sammanfattning av utredningen följer nedan.

Programområdet

Inom programområdet bedöms jordlagren vara skiktade och utgörs, under ytskiktet, från markytan räknat i huvudsak av:

- fast ytlager (delvis fyllning)
- lera och/eller lerig silt (liten omfattning i ett ca 1 m tjockt lager)
- friktionsjord

De sonderingar som gjorts har inte tagit stopp mot varken stenblock eller berg. De övre 3-6 metrarna utgörs av ett fast ytlager bestående av främst grusig siltig sand och siltig sand/grus. Uppskattningsvis utgörs de två översta 1-2 metrarna av fyllning. Silten är mycket tjällyftande och starkt flytbenägen.

Inom delar av området återfinns lera eller lerig (sandig) silt i ett upp till ca 1 m tjockt lager med början mellan ca 3 och ca 10 m djup under markytan. Under leran finns friktionsjord med en mäktighet på mellan 7-15 meter. Friktionsjorden är skiktad och utgörs i huvudsak av silt och sand.

Grundvattennivån har i en tidigare utförd undersökning mitt i programområdet (fastigheten Tegelbruket 5) uppmätts vara belägen ca 2 m under markytan.

Nivåskillnaderna inom planområdet är små och släntstabiliteten bedöms vara tillfredsställande.

Det kan inte uteslutas att tunna sättning känsliga lerskikt förekommer och fyllningens sammansättning bedöms kunna variera kraftigt. För större och tyngre byggnader samt sättning känsliga byggnader bedöms en fribärande platta och pålning till fast botten preliminärt som lämpligt. För att bestämma de enskilda byggnadernas grundläggning behövs kompletterande sonderingar samt mer detaljerade undersökningar av fyllningens tjocklek och sammansättning göras i samband med projektering och byggande.

Vid schaktningsarbeten bör speciellt beaktas att jorden delvis är mycket flytbenägen.

Marken klassas preliminärt som normal- till högradonmark.

För övriga delar av programområdet visar äldre undersökningar på att det för fastigheten Tegelbruket 5 råder liknande förhållanden som redovisats för programområdet på föregående sida. För fastigheten Ringaren 6 m.fl, längst västerut i programområdet, har det inte funnits någon äldre undersökning att tillgå. För denna del föreslås att området undersöks vid en eventuell detaljplanläggning eller exploatering.

Stallsiken Södra

Inom Stallsiken Södra bedöms jordlagren vara skiktade och utgörs, från markytan räknat i huvudsak av siltig sand (delvis fyllning, främst i södra delen). Samtliga sonderingar har stoppat i friktionsjorden utan att berg har påträffats. Ställvis inom naturmarkens låglänta delar har torvlager påträffats.

Den övre grundvattenytan är belägen ca 2 – 2,5 m under markytan och med en hydrostatisk tryckfördelning.

Släntstabiliteten har beräknats i en sektion genom en ravin där läget bedömts som mest ogynnsamt med resultatet att släntstabiliteten bedöms under nuvarande och för planerade förhållanden vara tillfredsställande.

Det kan inte uteslutas att tunna sättningssärliga lerskikt förekommer och fyllningens sammansättning bedöms kunna variera kraftigt. För större och tyngre byggnader samt sättningssärliga byggnader bedöms en fribärande platta och pålning till fast botten preliminärt som lämpligt. Kompletterande undersökningar krävs i samband med projektering och byggande.

Vid schaktningsarbeten bör speciellt beaktas att jorden delvis är mycket flytbenägen.

Marken klassas preliminärt som normal- till högradonmark.

Övriga utvecklingsområden

Inom de övriga delar av utvecklingsområdet visar äldre undersökningar att marken i östra delen av Mariesjö och Mariesjöterminalen utgörs av friktionsjord men med lösare skikt, sannolik bestående av lera. För delar av marken norr om Mariesjöterminalen består jordlagren av sand eller silt, men även av gyttja och torv med upp till 5 meters mäktighet. I det äldre underlaget har en urgrävning av torven föreslagits. Om detta är utfört eller inte är oklart och eventuell torvs utbredning bör klarläggas. För naturmarken och marken runt kommunverkstaden har det inte funnits något geotekniskt underlag att tillgå.

Då det underlag som finns mestadels är från 1960-talet och förhållandena avseende bl.a. fyllningar kan ha förändrats sedan dess, föreslås kompletterande undersökningar inför eventuell planläggning och/eller exploatering av all mark ingående i områdena ovan.

Markmiljö

Jordnära miljökonsult AB har utfört en miljöhistorisk inventering inom området med efterföljande miljötekniska markundersökningar inom program- och utvecklingsområdena med syftet att översiktligt beskriva föroreningsituationen i undersökningsområdet samt bedöma markens lämplighet för planerad markanvändning. Undersökningen har resulterat i tre rapporter; *Miljöhistorisk inventering och miljöteknisk markundersökning (MMU) för Programområde Mariesjö, för Detaljplaneområde Södra Stallsiken, 2019-01-30* samt för *Utvecklingsområde 1 och 2 (Bilagorna G1 och G2 och G3)*.

Vid den historiska inventeringen har en genomgång gjorts av handlingar i kommunens bygglovsarkiv, fastighetsregistret, cisternregistret/tillstånd för brandfarlig vara, samt arkivet på Miljösamverkan Östra Skaraborg. Information har hämtats från bl.a. bygglovshandlingar, tidigare miljötekniska och geotekniska undersökningar, tillsynsrapporter, mm, tillsammans med information från öppna källor på internet, länsstyrelsen och kommunen. Platsbesök har gjorts i områdena. Provtagningar har sedan baserats på framtagen bakgrundsinformation om verksamheter som har bedrivits på fastigheterna. Uppmätta halter har jämförts med Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM; bostäder, park) och mindre känslig markanvändning (MKM; industri, kontor, mm).

Föroreningshalterna är generellt låga och inom de provtagna fastigheterna har inte någon allvarlig förorening påvisats. Provtagning har inte genomförts på samtliga fastigheter. Föroreningsituationen utgör generellt inte ett hinder för planerad markanvändning inom området.

En sammanfattning av rapporternas slutsatser och rekommendationer redovisas nedan. För detaljerad information på fastighetsnivå hänvisas till respektive utredning.

Programområdet

Miljötekniska provtagningar har framförallt utförts på fastigheter inom planprogrammets östra delar där bostäder föreslås som markanvändning.

Vid en samlad bedömningen av markens lämplighet gentemot föreslagen markanvändning anger utredningen att för områden markerade med blått i bilden till vänster så bedöms inte föroreningsituationen utgöra ett hinder för planerad markanvändning (KM). För områden markerade med orange finns indikation på föroreningar utifrån den miljöhistoriska inventeringen. Ingen förändrad markanvändning föreslås här. För områden markerade med rosa bedöms föroreningshalten inte vara tillräckligt utredd för att bedöma om föreslagen markanvändning är lämplig eller om åtgärd krävs.

Allmänt gäller att schaktning i förorenad jord är en anmälningspliktig verksamhet (28 § SFS 1998:899).



Bedömning av markens lämplighet utifrån föroreningsituationen. Bilaga 6 till utredning för programområdet Mariesjö.

Blå = Restriktioner vid schaktarbeten eller andra särskilda hänsyn till förorenad mark.

Orange = Indikation på föroreningar föreligger. Markanvändning idag i stort avgjord. Ingen planerad exploatering eller förändrad markanvändning utöver utveckling av befintlig markanvändning. Vid eventuella större markarbeten, schakter och ändrad markanvändning ska särskild hänsyn tas.

Rosa = Föroreningsituationen bedöms ej vara tillräckligt utredd för att bedöma om föreslagen markanvändning är lämplig eller om åtgärd krävs.

Stallsiken Södra

Vid en samlad bedömning av markens lämplighet gentemot föreslagen markanvändning anger utredningen att för områden markerade med grått i bilden till höger så bedöms inte föroreningsituationen utgöra ett hinder för planerad markanvändning och marken bedöms inte heller omfattas av några restriktioner för schaktarbeten p.g.a. förorenad mark. För område markerat med blått bedöms inte föroreningsituationen utgöra ett hinder för planerad markanvändning. Då det upptäckts föroreningar på fastigheterna gäller vissa restriktioner för schaktarbete eller andra hänsyn som anges i rekommendationen för respektive fastighet.

För områden markerade med rosa bedöms föroreningsituationen inte vara tillräckligt utredd för att bedöma om föreslagen markanvändning är lämplig utifrån föroreningsituationen eller om åtgärd krävs. Osäkerheten beror främst på att man inom området på två ställen har påträffat arsenik i jord som överstiger riktvärdena för MKM och som är högre än de naturliga bakgrundshalterna. Inom området (Åkaren 3) finns också en tidigare dokumenterad restförorening av olja överstigande MKM.

I samband med detaljplanläggning av Stallsiken Södra under 2019-2020 gjordes en kompletterande miljöteknisk markundersökning (2019-10-29) för några punkter inom planområdet.

Allmänt gäller att schaktning i förorenad jord är en anmälningspliktig verksamhet (28 § SFS 1998:899).

Övriga utvecklingsområden

För övriga delar av de framtida utvecklingsområdena, norra och östra Mariesjö, har en inventering avseende risken för föroreningar i marken gjorts. Inga provtagningar har genomförts.

Rapportens slutsatser är att det förekommer risk för förekomst av föroreningar i mark och grundvatten inom de inventerade områdena. Framför allt beror risken på förekomst av fyllnadsmassor, däribland gjutsand, samt den långa verksamhetshistoriken. På ett antal av fastigheterna finns även kända restföroreningar och det bedöms troligt att fler lokala föroreningar förekommer. I bilden till höger presenteras en översikt av bedömd risk för förekomst av föroreningar på kvarters-/fastighetsnivå. I inventeringen har dock ingen information om mycket allvarliga föroreningar eller risker framkommit.

Rapportens rekommendation är att en översiktlig miljöteknisk markundersökning ska utföras i samband med framtida detaljplanläggning av kvartersmarken i dessa delområden.

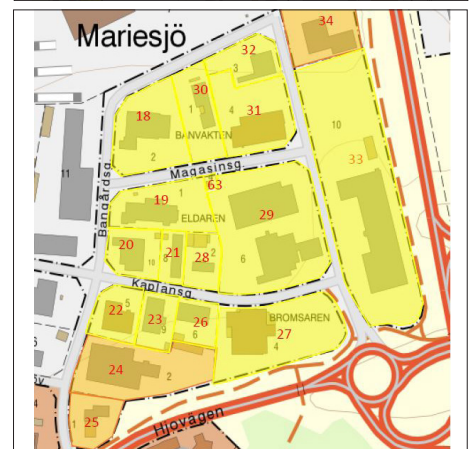
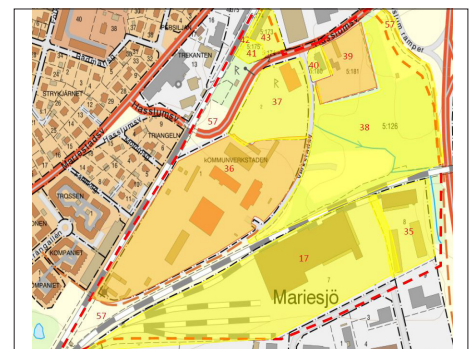


Bedömning av markens lämplighet utifrån föroreningsituationen. Bilaga 6 till utredning för detaljplaneområde Stallsiken Södra.

Grå = Utan restriktioner eller hänsyn till förorenad mark.

Blå = Restriktioner vid schaktarbete eller andra hänsyn till förorenad mark.

Rosa = Föroreningsituationen bedöms ej vara tillräckligt utredd för att bedöma om föreslagen markanvändning är lämplig eller om åtgärd krävs.



Norra respektive östra Mariesjö. Översiktlig bedömning av markens lämplighet utifrån föroreningsituationen.

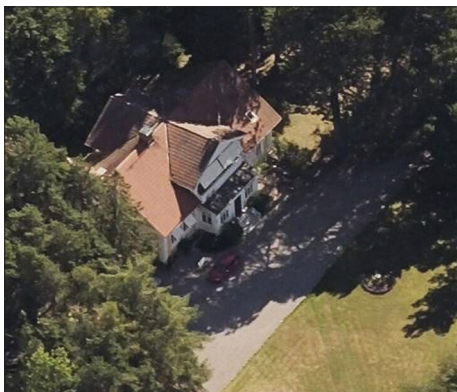
Gul = Risk för föroreningar

Orange = Stor risk för föroreningar

Fornlämningar och kulturmiljöer

Det finns inga byggnadsminnen inom programområdet. Flera av byggnaderna finns dock beskrivna i Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister. Flera av de byggnader som påträffas i bebyggelseregistret finns även representerade i Skövde kommuns kulturmiljöprogram från år 2011. Bilderna till vänster och tabellen nedan visar på vilka fastigheter inom programområdet som det finns noteringar i bebyggelseregistret respektive i kulturmiljöprogrammet.

Fastighet	Bebyggelse- registret (klass)	Kulturmiljö- program 2011
Skövde 5:193	x	x
Tegelbruket 5	x	
Ringaren 6		x
Bostället 24	x	



Skövde 5:193, klass 1, byggnadsår 1870



F.d tegelugnen, numera kontorsbyggnad på fastigheten Tegelbruket 5



Ringaren 6, byggnadsår 1887

Enligt kulturmiljöprogrammet byggdes den f.d. huvudbyggnaden på stadsländeriet Mariesjö (Mariesjö gård/Skövde 5:193) troligen någon tid efter att Mariesjö tegelbruk anlagts 1869. Tegelstommen har slätputsad fasad med en sparsmakad indelning av listverk och gavelfält. Husets sexdelade plan anknyter till det sena 1800-talets huvudbyggnader på stora bondgårdar. Ca 1900 tillkom nu befintlig veranda samt 1905 en sidoflygel och ett tornkrönt runt trapphus. Karaktären från 1900-talets början finns fortfarande i behåll. Huset omges av en stor parkträdgård.

Den f.d. tegelugnen (s.k. ringugn) har byggts om flera gånger. Den ursprungliga överbyggnaden på tegelugnen har rivits och blivit ersatt med en ny påbyggnad för kontor med i stort samma taklutning och volym som den ursprungliga. Utbyggnaden på ugnens norra sida har rivits så att fasaden har frilagts och en spånlada väster om ringugnen har också rivits. Endast en begränsad del av de invändiga delarna av ugnen har kunnat bevaras. Byggnadens ursprungliga kulturhistoriska värde bedöms därmed avsevärt minskat. Kulturmiljöprogrammet från 2011 pekar inte särskilt ut byggnaden som kulturhistorisk intressant och klassningen (klass 1) i Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister härrör sig troligtvis till innan ombyggnaden.

Ringaren 6 omnämns i kulturmiljöprogrammet som en ståtlig monumentalbyggnad i avskild parkmiljö. Huset uppfördes 1887-88 av Statens Järnvägstrafiks pensionsinrättning att användas som bostäder för järnvägstjänstemän. Därefter har det används som kontor för Västra Milostaben och numera inrymmer det lokaler för högskolan. Exteriören har fortfarande en väl bibehållen karaktär av 1880-tal. Tegelhuset har gulvit slätputsadfasad med tidstypisk fasadutsmyckning i form av fönsteröverstycken och hörnens rustikkedjor samt ursprungliga helfranska dörrar.

Höghuset på Bostället 24, Xenia-huset, är uppfört år 1967 som industrihotell och bedöms ha ett mycket stort kulturhistoriskt värde (klass 1) enligt Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister, men är inte utpekad i Skövde kommuns kulturmiljöprogram. Byggnaden, som är ritad av arkitekt Hans-Erland Heineman, har en kvadratisk byggnadskropp med indragen bottenvåning och till synes friliggande tak, vilket innebär att vad som är bärande och buret är visuellt osäkert. Fasadteglat är från Mariesjö tegelbruk och vertikaliteten i fasaden utgörs av svängda utanpåliggande järntrappor på södra och norra fasaden samt indragna balkonger mot väster och öster. I det detaljplanearbete för bl.a. Bostället 24 som genomfördes under 2019-2020 infördes en varsamhetsbestämmelse som slår vakt om byggnadens kulturvärden. De karaktärsdrag som anses viktiga att behålla är bl.a. fasadmaterialet, den indragna bottenvåningen, fönsterplaceringen, de vita lodräta pilastrarna och det friliggande taket.



Bostället 24, klass 1, byggnadsår 1967

Alla kulturhistoriska värdefulla byggnader bedöms ha goda förutsättningar att inordna sig i planprogrammets föreslagna omvandling. Hänsyn ska tas till byggnadernas kulturvärde vid framtida detaljplanläggning.

I samband med detaljplanläggning av Stallsiken Södra under 2019-2020 genomfördes en arkeologisk utredning (2019-10-15). Vid undersökningen identifierades bl.a. två stensträngar och ett odlingsröse i de östra delarna av delområdet.

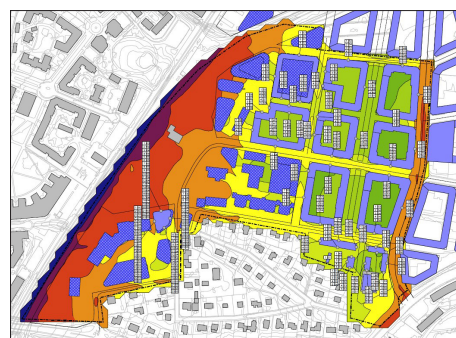
Programområdet ligger inte inom riksintresseområde för kulturmiljö och det finns inga kända fornlämningar inom programområdet.

Trafikbuller

Den översiktliga vägbullerkarteringen för Skövde från 2014 visar att bullernivåerna varierar inom Mariesjö. Högst värden finns utmed de större vägarna, se bild till höger. Den dominerande bullerkällan för program- och utvecklingsområdena utgörs dock av järnvägstrafiken på västra stambanan. Denna finns inte redovisad i karteringen.

För att studera den sammanslagna effekten av trafikbuller från tåg- och vägtrafiken har en utredning tagits fram av Ramböll, *Bullerutredning Mariesjö 2020-03-05 (Bilaga H)*. Trafikbullerutredningen utgår ifrån prognosticerade trafikmängder på väg och järnväg när hela program- och utvecklingsområdet bedöms kunna vara utbyggt runt år 2040. Utredningen visar det är buller från järnvägen som har störst påverkan men att det inom programområdet generellt finns goda förutsättningar att uppfylla riktvärden enligt trafikbullerförordningen. Bullerutredningen finns som bilaga och konsekvenserna för programförslaget presenteras i en separat miljökonsekvensbeskrivning som också utgör en bilaga till planprogrammet.

En sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen återfinns på sidorna 57-65 i denna programhandling.



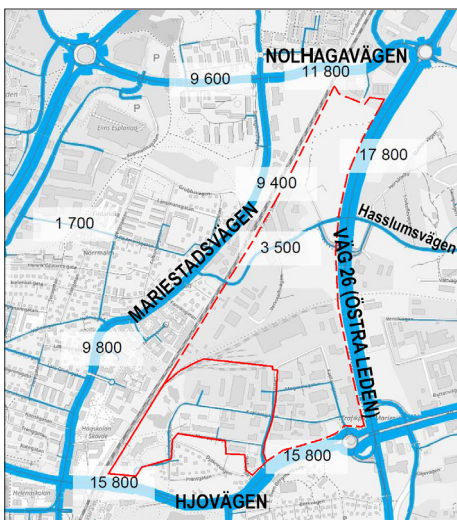
Från bullerutredningen, bilaga H. Beräknat trafikbuller från järnväg och väg (sammanslagen ekvivalent nivå) för programområdet vid full utbyggnad år 2040. All planerad bostadsbebyggelse har goda förutsättningar att klara trafikbullerförordningens riktvärden. Av bilden framgår tydligt att den slutna kvartersbebyggelsen skapar goda förutsättningar för tysta bostadsgårdar (grön färg) med bullernivåer under 50 dBA.



Gång- och cykelvägar (orange)



Kollektivtrafik med hållplatslägen (röd) närmast programområdet.



Angränsande huvud- och genomfartsgator med vardagsmedeldygnstrafik (VDT), 2017. Från Trafikutredning Mariesjö - Kapacitets- och utformningsanalys, 2019-01-21 (bil L2).

Infrastruktur

Gång- och cykel

Gång- och cykelvägar (gc-vägar) som ingår i huvudcykelnätet sträcker sig utmed Hjovägen, väg 26 (Östra leden) och Hasslumsvägen österut, samt längs Nolhagavägen i norr. Två gc-vägar ansluter västerifrån till området via portar under järnvägen till Verkstadsgatan respektive till Mariesjövägen. Ytterligare två gc-vägar ansluter till området söderifrån från Hjovägen via Kanikegränd samt till Kaplansgatan. I övrigt saknas helt vägar för gc-trafik inom Mariesjö. Se bild till vänster.

Kollektivtrafik

Programområdet är beläget ca 1 km från Skövde järnvägsstation/resecentrum, varifrån alla Västtrafiks bussar och tåg utgår. Närmaste hållplatsläge - *hpl Mariesjö* - för stadstrafikens bussar finns längs Hjovägen, ca 100 meter sydöst om programområdet. Här angör i dagsläget stadsbussar mot/från sjukhuset, Ryd, Hasslum, Trädgårdsstaden och Skultorp. Här angör även regionbussar mot/från Igelstorp, Tibro-Karlsborg, Hjo och Töreboda. Se översigtsbild till vänster.

Fordonstrafik

Program- och utvecklingsområdena ligger mellan huvud- och genomfartsgatorna Hjovägen i söder, väg 26 i öster, Nolhagavägen i norr samt Mariestadsvägen i väster. Hasslumsvägen förbinder väg 26 med Mariestadsvägen via en port under järnvägen. Se översigtsbild med trafikflöden nedan till vänster.

Angöring till Mariesjö sker idag söderifrån från Hjovägen via lokalgatorna Kanikegränd, Bangårdsgatan eller Kaplansgatan. Från Hasslumsvägen sker angöring till några verksamhetskvarter i norr samt via Verkstadsgatan till Kommunverkstaden i söder.

Gatorna i Mariesjö är mellan 12-15 meter breda med smala trottoarer på båda sidorna. Kurvradierna är stora och fastigheterna har öppna breda in-/utfarter. Bangårdsgatan är den bredaste gatan och kan betraktas som huvudinfart till Mariesjö.

Verksamheterna inom området genererar både personbilstrafik till kontor, butiker, servicefunktioner etc och tung trafik till godsmottagning/omlastningscentraler mm.

Planprogrammets område, d.v.s. västra Mariesjö, trafikmatas huvudsakligen från Hjovägen via Bangårdsgatan. En sekundär infart finns även från Kanikegränd, se bild överst på nästa sida.

Trafikkonsulten Ramböll har på uppdrag av sektor samhällsbyggnad tagit fram tre trafikutredningar för program- och utvecklingsområdet. Del 1 (maj 2018) analyserar skillnader i trafikslag för tre olika strukturer i syfte att utgöra underlag

för att välja en av dessa för fortsatt analys. Del 2 (jan 2019) och PM Kanikegränd (mars 2019) syftar till att utifrån vald struktur analysera trafikflöden på en djupare nivå samt studera olika korsningstyper och gatusektioner mm. Resultatet av utredningarna presenteras under kapitlet *Trafik och parkering* på sidorna 35 - 39.

Parkering

Parkeringsbehovet löses huvudsakligen i öppna markparkeringar inom respektive fastighet/verksamhet. Parkering till restaurangen i Xenia-huset sker dock på kommunalt ägd mark inom ett särskilt parkeringskvarter. Pågående omvandling från tidigare verksamheter och småindustri till kontor, kunskapsföretag och utbildning ställer högre krav på parkeringsytor. Möjligheten att lösa parkeringsbehovet i markparkering på den egna fastigheten har gradvis försvårats allteftersom området omvandlats och förtätats.

VA & dagvatten

Inom programområdet ligger VA- och dagvattenledningar huvudsakligen i områdets gator. Om dessa har tillräcklig kapacitet för att klara ökad exploatering kommer att studeras mer ingående i kommande detaljplaner.

Norconsult har utfört en dagvatten- och skyfallsutredning, *Mariesjö PM Dagvatten 2018-12-14 (Bilaga I)*. Syftet med utredningen är att klargöra befintliga dagvattenförhållanden och studera hur den framtida exploateringen av området kan påverka det befintliga ledningsnätverket och nedströms naturliga vattenflöden. I utredningen har även skyfall studerats översiktligt och förslag på skyfallshantering tagits fram. En kort sammanfattning av utredningen följer nedan.

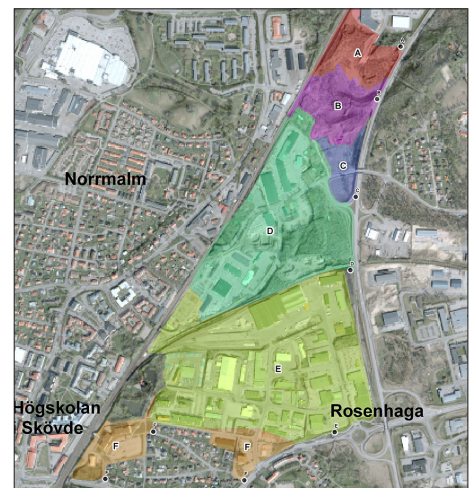
Befintliga avrinningsområden, se bild till höger, avgränsas främst av dagvattenledningsnätet inom programområdet och de centrala delarna av utvecklingsområdet. Då detta område idag i huvudsak utgörs av hårdgjord industrimark kommer avrinningen att minska när fler ytor möjliggör infiltration inom exempelvis framtida bostadsområden och parker.

I norr avgränsas avrinningsområdena främst av markförhållanden och naturlig avrinning inom naturmark. Här planeras bl.a. nya verksamhetskvarter och marken kommer bli mer hårdgjord vilket ställer krav på en öppen dagvattenhanteringen i enlighet med Skövde kommuns dagvattenriktlinjer.

Planerade parker och naturområden föreslås utformas med bäckar och dammar, vilket utöver fördröjning även bidrar till rening genom sedimentationsprocesser. Parker och naturmarker kan även utgöra översvämningssytor för skyfallshantering. Utformning av gator måste ta hänsyn till potentiella instängda områden så att ytlig avrinning vid skyfall kan ske till dessa översvämningssytor när ledningskapaciteten överskrids.



Gatustystem inom programområdet



Befintliga avrinningsområden.
Dagvattenutrednings bilaga 1.



Skyfallskartering, 15 min efter kulmen.
Utsnitt över programområdet från
Dagvattenutrednings bilaga 3.



Nätstation vid Portalen (Ringaren 4).

El/fiber

Inom programområdet ligger befintliga el- och fiberledningar huvudsakligen i gatorna. Två större nätstationer (Ringaren 4, Mariesjö 5) samt en mindre (Bostället 24) kan komma att påverkas av programförslaget. Nya lägen för dessa får i så fall sökas när nya detaljplaner upprättas.

Fjärrvärme

Befintliga fjärrvärmeledningar finns i området, både matarledningar och serviser in till olika fastigheter. Matarledningarna är till största delen förlagda i gatumark. Ökad exploatering inom programområdet medför att en översyn av kapaciteten i fjärrvärmenätet behöver utredas.

Västra stambanan

Längs Mariesjöområdet finns reservat för ett tredje spår. För att studera det framtida behovet av detta reservat har en utredning tagits fram, *Tredje spår genom Skövde, 2018-10-08 (Bilaga J)*. En kort sammanfattning av denna följer nedan.

Den stora kapacitetsbristen på Västra stambanan ligger huvudsakligen på sträckan Skövde - Göteborg. Utredningen bedömer dock att det även kan finnas framtida behov av snabba persontransporter i stråken Mälardalen - Västsverige samt Värmland - Jönköping och söderut, båda via Skövde. Detta medför att det fortsatt bör finnas reservat för att kunna bygga tre- eller fyrspar söderut och norrut från Skövde. Utredningen föreslår att man behåller reservatet och tillåter bebyggelse på 45 meters avstånd (15 meter fysiskt reservat och 30 meters skyddsavstånd).



Västra stambanan mellan högskolan och Science Park Skövde på var sin sida.

Risker

Norconsult AB har på uppdrag genomfört en inventering av verksamheter inom stadsdelen Mariesjö som kan medföra risker för omgivningen, *Riskutredning inför planprogram Mariesjö, 2020-03-31 (bilaga K)*. Riskutredningen beskriver även risker och föreslår åtgärder med avseende på närheten till Västra stambanan och väg 26 som båda är transportleder för farligt godstrafik. Utredningens resultat sammanfattas nedan.

Verksamheter

De främsta riskkällor som identifierats bland verksamheterna är mellanlagring av järnvägsvagnar med gasol på Mariesjöterminalen, Preems tankstation, Nobinas bussterminal och Kommunverkstaden. Utöver detta finns några mindre verksamheter inom fordonsbranschen som kräver ett visst hänsynstagande. Se bild överst på nästa sida (sid 27) för lägen och skyddsavstånd.

Avseende Mariesjöterminalen kan inget skyddsavstånd anges, förutom att angränsande kvarter inte ska bebyggas innan terminalen är flyttad. En rekommendation är att beakta riskerna inom 150 m från rangerbangården om framtida detaljplanering sker innan terminalen är avvecklad.



Nobinas metangasstation (Mariesjö 4).

Farligt gods transporter

Västra stambanan ligger på samma eller högre nivå än området. I beräkningarna antas avståndet vara cirka 30 meter mellan Västra stambanan och bebyggelse. I föreslagen utformning finns ett bullerskydd föreslaget som är gynnsamt ur riskhänseende för området. Väg 26 ligger på långa sträckor på en lägre nivå än utvecklingsområdet, vilket är gynnsamt ur riskperspektiv.

Beräkningar av risknivåer för transporter av farligt gods visar på att individrisken är acceptabel på ca 18 meters avstånd från Västra stambanan och ca 15 meter från väg 26. Individrisken för urspårningsrisk vid Västra stambanan visar dock på en acceptabel risknivå först vid 30 meter vilket blir dimensionerande. Områden inom dessa avstånd bör inte inbjuda till stadigvarande vistelse.

Riskenivåerna för transporter av farlig gods på Västra stambanan och väg 26 ligger inom ALARP-området, vilket innebär att tekniskt genomförbara och ekonomiskt rimliga skyddsåtgärder ska genomföras. Område A2 påverkas av risker från både Västra stambanan och väg 26 vilket innebär att extra hänsyn behöver tas för risker med transporter av farligt gods förbi detta område. Utifrån de dimensionerande olyckorna bör nedan skyddsåtgärder för ny bebyggelse inom område A (A1 och A2) utredas vidare i detaljplaneskedet:

- Brandskydd för fasader som vetter mot transportleder (Västra stambanan och väg 26).
- Eventuella olyckor med brandfarliga gaser kan leda till explosioner. Dimensionering av byggnader för att förhindra fortskridande ras kan inträffa på byggnader inom 150 meter från transportleder bör därför genomföras.
- Utrymning bör vara möjlig bort från transportleder för farligt gods (Västra stambanan och väg 26) på byggnader inom 150 meter från transportleder för farligt gods.
- Ventilation på byggnader inom 150 meter från transportleder för farlig gods (Västra stambanan och väg 26) bör placeras högt och bort från lederna.
- Föreslagen bullerskyddsåtgärd i områdets nordvästra del bör utföras i brandklassat material EI 30. Om en bullervall föreslås finns inga krav på materialval.
- Svårutrymda lokaler bör placeras på ett avstånd på över 150 meter från transportleder för farligt gods (Västra stambanan och väg 26).

I område B är risknivåerna lägre än i område A och påverkas endast av risker från transporter av farligt gods på väg 26. För ny bebyggelse i område B bör nedan skyddsåtgärder genomföras:

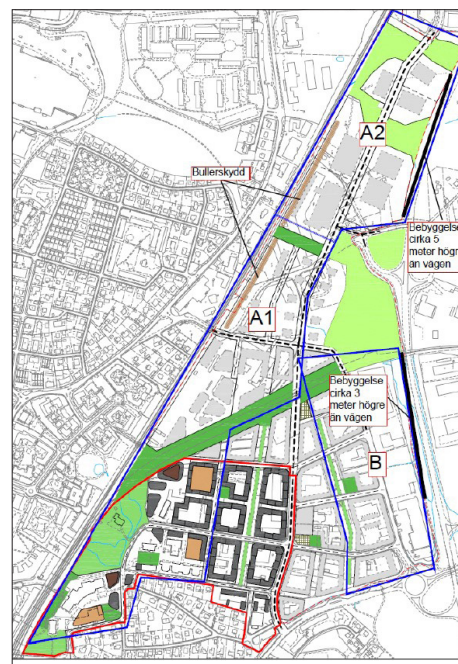
- Ventilation på byggnader inom 150 meter från transportled för farligt gods (väg 26) bör placeras högt och bort från leden.
- Utrymning bör vara möjlig bort från transportleder för farligt gods (väg 26) på byggnader inom 150 meter från transportleden.

Programområdets östra stadskvarter berörs inte av ovan krav på skyddsåtgärder.



Befintliga riskkällor och skyddsavstånd i meter till nya bostäder. Programområdet är rödmarkerat.

1. Nobina (metan, gasol mm) - 50m
2. Preem (bensin, etanol, diesel) - 50m
3. Caparol (färg, lösningsmedel) - 25m
4. Bilservice (olja, acetylen mm) - 25m
5. Preem/Såifa (diesel) - 12m
6. Kommunverkstaden (bensin, diesel, gasol mm) - 50m
7. Mariesjöterminalen (tankvagnar med gasol) - Påverkar närmaste kvarteren. Rekommendation att beakta riskerna inom 150 meter.



Riskutredningens delområden. Programområdet är rödmarkerat.

- A1 - risker från Västra stambanan
 A2 - risker från Västra stambanan och väg 26
 B - risker från väg 26



Strategi 1: Innerstadens kvarterstad expanderar till Mariestad
Illustration Okidoki Arkitekter



Strategi 2: Befintliga grönytor kopplas samman i ett stråk och länkas till Boulognerskogen.
Illustration Okidoki Arkitekter



FÖP Centrala Skövde. Område K - Mariestad

UTVECKLINGSSTRATEGIER

Utvecklingsstrategin för programområdet kan enkelt uttryckas som en önskan att dels expandera Skövde centrum innerstad till Mariestad och dels koppla samman befintliga och nya grönytor i Mariestadområdet till ett stråk som länkas till Boulognerskogen. Se konceptbilder till vänster.

POLITISKA MÅLBILDER

Nedan redovisas några övergripande politiska mål som utgör utgångspunkter för planprogrammets förslag. De dokument som dessa hämtats ifrån presenteras utförligare under kapitlet *POLITISKA STYRDOKUMENT* sidorna 49-51.

- Attraktiva boendemiljöer ska skapas som är anpassade till människors intressen och behov. Sträva efter att nå en blandad befolkningsstruktur och ökad mångfald. Planeringen ska utgå från områdets förutsättningar och ske ur ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart perspektiv. (ÖP 2025)
- Öppenhet och beredskap för framtida utveckling och trygga, tillgängliga och hälsosamma boendemiljöer med tillgång till grönska, barns möjlighet att röra sig fritt, konstnärlig gestaltning i olika former, mötesplatser och möjlighet till spontanidrott. (Boendestrategiskt program)
- Minimera resandeökningen genom förtätning och minska transportbehovet genom att låta ny bebyggelse innefatta många olika funktioner. Låt kollektivtrafiken vara strukturbildande. Öka cykelns och kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. (Trafikstrategi/Kollektivtrafikplan)
- Skapa upplevelser, mötesplatser, utveckla och gestalta torg och gaturum och i allmänhet värna och utveckla den gröna miljö vi har i kommunen. Trivsamma stadsmässiga gaturum ska eftersträvas och grönska ska användas för att försköna, mjuka upp det urbana, sänka bullernivåer, bidra till bättre mikroklimat och ge en positiv inverkan på stadsdelens karaktär. (Grön vision)
- Vid nyexploatering ska i första hand öppen dagvattenhantering och LOD (Lokalt omhändertagande av dagvatten) väljas. Fördrojning av dagvatten görs till exempel genom öppna diken, gröna växtbekladda tak osv. (Dagvattenpolicy)

FÖP CENTRALA SKÖVDE

I fördjupningen av översiktplanen för centrala Skövde anges västra Mariestadområdet ha en nyckelroll i arbetet att förstärka centrum öster om järnvägen. Området ingår i en kreativ utvecklingszon som sammanlänkar Mariestad och högskolan med stadskärnan och resecentrum. Lämplig inriktning för ny markanvändning är kontor, verksamheter, utbildning, bostäder, studentbostäder och park.

Se vidare kapitlet *ÖP 2025 / FÖP CENTRALA SKÖVDE* sid 48.

SWOT/OMRÅDESANALYS

I syfte att identifiera områdets styrkor, svagheter, möjligheter och hot genomfördes under våren 2018 workshops med projektets styrgrupp (Ledningsgruppen för sektor samhällsbyggnad) samt med kommunstyrelsens beredande planorgan BSB (beredningen för samhällsbyggnad). Resultatet presenteras nedan:

STYRKOR (S)

- Strategisk läge nära stadskärnan, Resecentrum, GSP/Högskolan mm
- Befintlig infrastruktur att bygga vidare på
- Etablerade verksamheter & flöden
- Omvandlingsbara kvarter
- Behov av omställning och förnyelse

SVAGHETER (W)

- Området ligger mellan två barriärer (väg 26 och västra stambanan)
- Ingen kommunal samhällsservice
- Litet kommunalt markinnehav
- Svaga kopplingar till omgivningen, särskilt i öst-västlig riktning
- Omfattning av förorenad mark är oklart

MÖJLIGHETER (O)

- Skapa en levande (24/7 - dygnet runt) tät stadsmiljö med nya mötesplatser
- Skapa en stadsdel med egen identitet, friare arkitektur och högre hus
- Stötta GSP/Högskolan med bostäder och lokaler för verksamheter och service
- Attrahera unga företagare/medborgare och stärka nya branschers närvaro och utveckling
- Utveckla Skövde centrum och koppla samman angränsande stadsdelar
- Förändra övergripande trafikstruktur, avlasta omkringliggande genomfarter och skapa förutsättningar för förbättrad kollektivtrafik och mindre bilberoende.

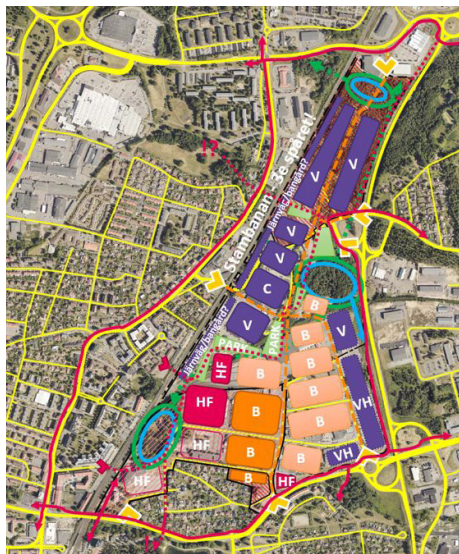
HOT (T)

- Otydlig målbild/vision och ett innehåll som konkurrerar med centrum
- Ovilja hos fastighetsägare och/eller svårigheter att hitta ersättningsmark
- För slätstruken arkitektur och likformighet
- Svag koppling mot centrum och svårigheter att övervinna barriärerna
- Svår omställning och dyra exploateringskostnader
- Höga trafikflöden på fel ställen
- Gentrifiering
- Kvarter med höga fristående hus som riskerar att motverka målet om en urban tät stadsmiljö

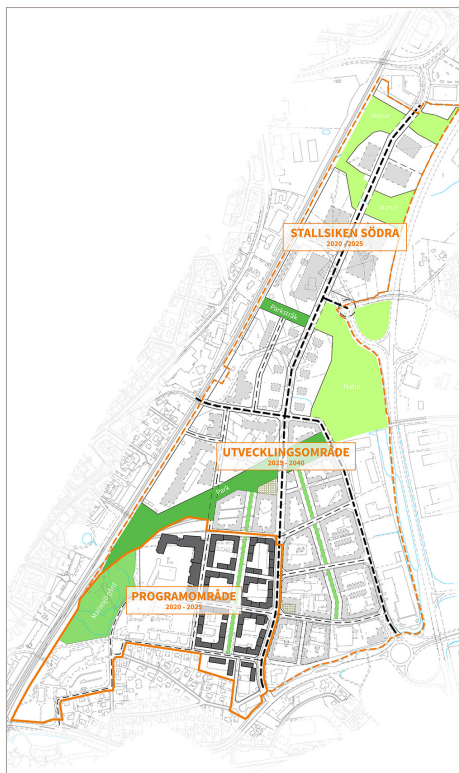
MÅLBILD FÖR PLANPROGRAMMET

Med utgångspunkt i resultatet av SWOT-analysen ovan formulerades nedan målbild för programområdet.

- Skapa en levande (24/7) tät stadsmiljö med nya mötesplatser
- Forma nya stadskvarter med blandat innehåll av bostäder, kontor och service
- Gestalta en stadsdel med egen identitet, friare arkitektur och högre hus
- Stötta Science Park Skövde (f.d. GSP) och högskolan med bostäder och lokaler för verksamheter och service
- Attrahera unga medborgare och företagare och stärka nya branschers närvaro och utveckling
- Utveckla Skövde centrum och koppla samman angränsande stadsdelar
- Förändra/komplettera övergripande trafikstruktur och skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik inom östra delen av Skövde



Översiktlig strukturanalys - alternativ 3 (febr 2018) som legat till grund för strukturbilden nedan.



Skiss till strukturbild (sept 2018) som bl.a. presenterades vid en öppet hus-utställning den 14 nov 2018 i stadshuset som besöktes av ett drygt 100 personer.

PLANFÖRSLAG

I uppdraget för planprogrammet ingick att planförslaget skulle utgå från befintlig kvarterstruktur, grönområden, bebyggelse och verksamheter mm. Därtill att identifiera och redovisa nödvändiga kopplingar med de omgivande stadsdelarna, att lyfta övergripande frågor som berör programområdet och studera området i ett större sammanhang.

Programarbetet påbörjades under vinter 2017/2108 med ett flertal översiktliga studier kring möjligheter att koppla samman Mariesjö norrut med Stallsiken via ett planerat nytt handels- och verksamhetsområde - Stallsiken Södra. Studierna resulterade i tre översiktliga förslag till struktur för ett större utvecklingsområde. Konsekvenserna av de tre alternativen studerades därefter översiktligt i en trafikutredning - *Trafikutredning del 1, Ramböll 2018-05-03* - som återfinns som bilaga L1 till planprogrammet. Parallellt med trafikanalysen togs under våren 2018 enskilda kontakter/möten med alla berörda fastighetsägare inom programområdet där uppdrag, syfte och alternativa utvecklingar beskrevs och synpunkter inhämtades. Samtidigt började även en målbild för planprogrammet formuleras tillsammans med styrgruppen och beredningen för samhällsbyggnad (BSB), vidare se kapitlet *SWOT-/OMRÅDESANALYS*, sid 29. Därtill studerades goda exempel från liknande omvandlingsarbeten.

Utvärdering av de tre principmodeller till struktur för program- och utvecklingsområdena skedde under maj-juni 2018 och utgick i huvudsak ifrån hur väl alternativen fungerade utifrån:

- Trafikstruktur för alla trafikslag
- Naturvärden/Klimathänsyn/Grönstruktur
- Exploaterings-/genomförandefrågor

Resultatet av utvärdering blev att alternativ 3 skulle ligga till grund för en strukturbild/-plan för framtida utveckling. De största förtjänsterna var att alternativ 3 gav förutsättningar till en tydlig kvartersstruktur med en genomgående stadshuvudgata för snabb kollektivtrafik och gena gång- och cykelstråk, en framtida rak anslutning under järnvägen till Mariestadsvägen och en något bättre exploateringsekonomi än övriga alternativ.

Med alternativ 3 som underlag tog sektor samhällsbyggnad i september 2018 fram en skiss till strukturbild för program- och utvecklingsområdet, se bild till vänster. Denna stämde av med BSB (beredningen för samhällsbyggnad) och presenterades därefter vid en öppet hus-utställning den 14/11 i stadshuset. Responsen från de drygt 100-talet besökarna av utställningen var huvudsakligen positiv.

Skiss till strukturbild utgjorde underlag för flertalet av de tidiga utredningar som togs fram under hösten-vintern 2018/2019 samt till den *Strukturplan 2040* som presenteras på nästa sida.

TVÅ TIDSPERSPEKTIV (2025 OCH 2040)

Programarbetet studerar områdets möjliga utveckling utifrån två tidsperspektiv, se bild till höger. Dels översiktligt i den strukturplan för hela området som har ett framtida målår runt år 2040, kallat *Strukturplan 2040* nedan, dels mer fördjupat för det egentliga programområdet som bedöms kunna genomföras inom den närmaste 10-årsperioden, nedan presenterat på sidorna 42-47 som *Programförslag 2025*.

Inom strukturplanens nordligaste del - Stallsiken Södra - har en detaljplan tagits fram parallellt med planprogrammet. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en utbyggnad av verksamheter och viss handel söder om Stallsikens handelsområde samt att i första steg knyta samman Nolhagavägen med Haslumsvägen och i framtiden med även med Hjovägen.

STRUKTURPLAN 2040

Efter framtagandet av skissen till strukturbild hösten 2018 fick Okidoki Arkitekter i uppdrag att tillsammans med sektor samhällsbyggnadsplanenhet utveckla skissen till en strukturplan för hela området, se bild nedan till höger och på sidan 5.

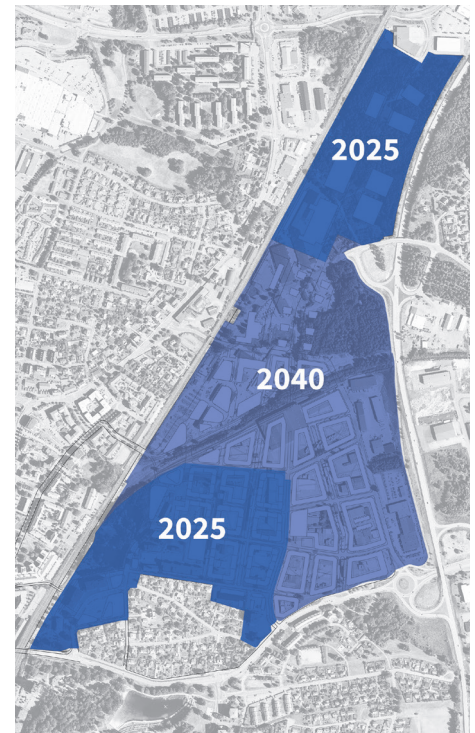
Därtill fick Okidoki i uppdrag att visualisera programförslaget till samrådet i syfte att tydliggöra målbilden för program- och utvecklingsområdet. Efter samrådsperioden har Okidoki reviderat visualiseringarna utifrån de förändringar av planprogrammet som föreslagits (bilaga M).

Huvuddrag

Den södra delen - Mariesjö norrut t.o.m. Mariesjöterminalen/Kommunverkstaden - byggs som en *kvartersstad* utifrån befintliga kvarter och fastighetsindelning för att möjliggöra en etappvis utbyggnad och nyttja befintlig infrastruktur. Här föreslås huvudsakligen ett blandat kvartersinnehåll av bostäder, kontor, service i de centrala delarna och ett *kunskapsstråk* med utbildning, forskning och teknikpark i de västra delarna mot nuvarande Science Park Skövde och Högskolan i Skövde.

Norr om Kommunverkstaden bryts den täta stadsstrukturen upp och ersätts av ett öppnare byggnadssätt som mer anpassas efter de topografiska förutsättningarna och befintliga grönområden. Verksamheter och kontor föreslås närmast järnvägen och bostäder längre österut. Genomförandet av denna del ligger längre fram i tiden, troligtvis runt år 2030 - 2040 och inriktningen för markanvändning kan därmed komma att justeras utifrån ändrade framtida förutsättningar och behov.

Längst norrut, i Stallsiken Södra, övergår markanvändningen i renodlade verksamhets-/handelskvarter. Inom denna del har det parallellt med programarbetet tagits fram en detaljplan för verksamheter och handel med skrymmande varor.



Arbetets olika tidshorizonter. Inom programområdet och Stallsiken Södra bedöms genomförandet ligga inom den närmaste 10-årsperioden. För övriga delar ligger ett troligt genomförande mellan åren 2025 - 2040.



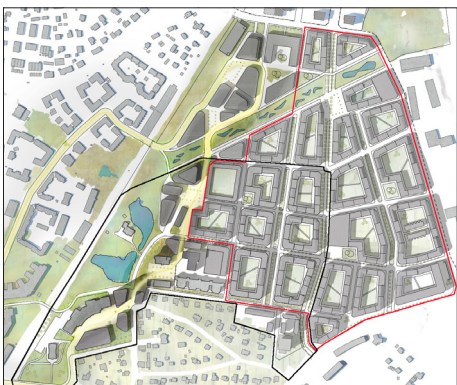
Strukturplan 2040. Områdets olika innehåll och karaktärer. Programområde markerat med svart linje



Kunskapsstråkets möte med Kvartersstaden
Illustration Okidoki Arkitekter



Kunskapsstråket
Illustrationsunderlag Okidoki Arkitekter



Kvartersstaden
Illustrationsunderlag Okidoki Arkitekter

Kvarterstruktur inom Mariesjö

Två områden

Mariesjö har idag en tydlig kvarterstruktur i de östra och centrala delarna som gradvis löses upp västerut i mötet med Mariesjö Gård och de öppna parkeringsytor framför Science parks byggnad Portalen.

Utgångspunkten är att tydliggöra de två karaktärerna med målet att stärka deras identitet och skapa ett så tydligt möte som möjligt mellan dessa. Se principbild ovan till vänster.

Kunskapsstråket

Kunskapsstråket är ett utvecklingsområde för Science Park Skövde och högskolan i Skövde, med plats för lärande, forskning och företag med fokus på utveckling och innovation. Verksamheterna är viktiga för Skövde och ska nyttjas som en drivkraft i stadsutvecklingen av Mariesjö.

Kunskapsstråket utgår från Science Parks byggnad Portalen, där en ny entréplats skapas mellan befintliga och nya byggnader. En hög signalbyggnad föreslås fungera som ett landmärke för Kunskapsstråket och Mariesjö. Norrut upplevs stråket rumsligt som en slingrande gata kantad av fler nya karaktärsfulla byggnader och befintliga och nya park-/grönområden. Längs stråket finns flera mindre platsbildningar och torg dit rörelser och möten koncentreras. Gatan är huvudsakligen till för gångtrafik, men kan behöva nyttjas för service-/biltrafik för att nå viktiga målpunkter. Stråket vänder tillbaka söder-/västerut via befintlig gång-/cykeltunnel under järnvägen till Trängallén och vidare söderut genom högskoleområdet. Därifrån antingen via befintlig gång-/cykeltunnel i Högskolevägens förlängning eller via Hjovägen under järnvägen tillbaka till Portalen, se bild t.v.

Kvartersstaden

Med sina raka gator och slutna kvarter har Kvartersstaden ett tydligt formspråk. Här skapas en urban miljö att bo och arbeta i med tydlig åtskillnad mellan privata gårdar och offentliga rum. Kvartersstrukturen utgår från befintliga fastighetsgränser inom dagens verksamhetsområde. Avsikten med det är att en utbyggnad gradvis kan växa fram tillsammans med det befintliga.

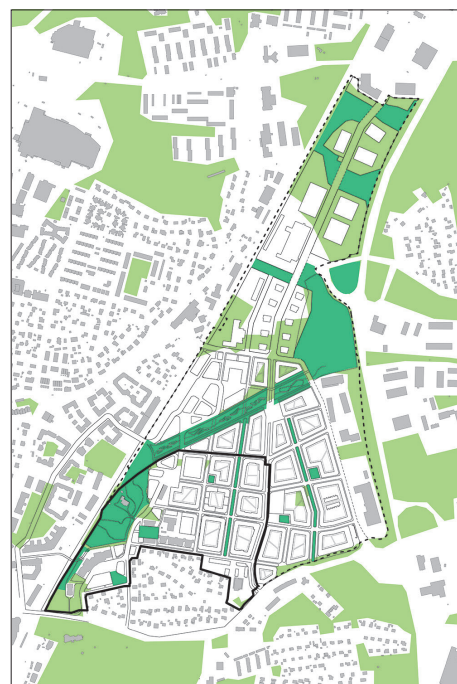
En kvartersgemensam bostadsgård utgör invånarnas halvprivata uterum medan rörelserna inom stadsdelen leds ut och samlas på gatan. Attraktiva och välutformade gaturum uppmuntrar till gång när man ska förflytta sig på kort distans, men är även effektiva för cykling längs längre sträckor. Orienterbarheten är god och det finmaskiga gatunätet ger stora vägvalsmöjligheter.

Kvarteren innehåller huvudsakligen bostäder med större eller mindre inslag av kontor, service mm. Ju närmare Kunskapsstråket kvarteret ligger desto större blir troligtvis inslaget av kontorslokaler. Servicelokaler ligger företrädesvis längs stads-huvudgatan som löper genom hela stadsdelen.

Grönstruktur

Ett nytt sammanhängande centralt parkstråk skapas längs den tidigare banvallen. Det nya parkstråket har goda möjligheter att utvecklas till en stadsdelspark för hela Mariesjö. Parkstråket avses även nyttjas som resurs för öppen dagvattenhantering. Det sammanfaller därtill med förslag till ett tvärgående gång- och cykelstråk och har därmed god tillgänglighet (se sidan 38).

Parkstråket kopplar samman befintliga naturmarker i öster och norr med Mariesjö gårds parkmiljö i väster. Mariesjö gård är idag privatägd men är en viktig del för upplevelsen av ett sammanhängande grönt stråk och utgör även en spridningskorridor för växt- och djurliv. Om dagens parkeringsytor mellan järnvägen och Portalen ersätts med nya gröna miljöer kan grönstråket sedan fortsätta söderut mot Boulognerskogen som är ett centralt viktigt parkområde i Skövde centrum. Kunskapsstråket föreslås även innehålla trädplanerade platser och passager som förstärker ovan gröna stråk. Grönstrukturen kompletteras därtill av trädplanterade stadsgator och gröna parkeringsgator som leder mot parkstråket, se bild till höger.



Föreslagen grönstruktur

Bebyggelse

En stadsdel som ska vara till för många kan åstadkommas genom att erbjuda en variationsrik miljö med olika typer av byggnader, innehåll, utbud och platser. Arkitekturen föreslås därför få variera både inom och mellan kvarteren. Byggnaderna är dock inte bara till för sig själva utan ambitionen ska hela tiden vara att deras uttryck och innehåll ska bidra till platsen och sammanhanget som de befinner sig vid.

Typologier & upplåtelseformer

Målsättningen är att skapa stadskvarter med blandat innehåll av bostäder, kontor och service, friare arkitektur och olika våningshöjder. En blandning av byggnadstypologier inom kvarteret bidrar till att attrahera olika människor. Bostäder, kontor och lokaler i samma kvarter höjer även intresset för att etablera serviceverksamheter i området och bidrar tillsammans till att göra stadsdelen levande dygnet runt. Olika upplåtelseformer (hyresrätt, bostadsrätt, äganderätt) bidrar till att minska segregationen och är en förutsättning för att skapa en levande stad.

Högre hus

En annan målsättning med planprogrammet är att skapa plats för högre hus i Mariesjö. Dessa föreslås huvudsakligen placeras så att de utgör landmärken för kunskapsstråket och/eller för att markera viktiga platser och funktioner inom stadsdelen. Kunskapsstråket har två sådana platser inom programområdet, varav en ligger intill Science Park Skövdes huvudbyggnad Portalen, se bild till höger. Här utgör den både ett landmärke för stadsdelen Mariesjö och för kunskapsstråket.



Typkvarter som visar på målsättningen med en stor variation av byggnadstyper, höjder och innehåll.



Ett nytt landmärke för stadsdelen och Kunskapsstråket föreslås vid nuvarande Portalen.

Allmän platsmark

Gatorna, torgen och parkerna är plats för kommunikation, rekreation men kanske framför allt för möten. Det som många människor lockas av i äldre innerstadsmiljöer är en variation i uttryck och mångfald av olika aktiviteter. Detta bör vara målet även för Mariesjö. Tätheten skapar goda förutsättningar för ett varierat utbudet och liv längs gator, på torg och i parker men ställer också krav på att materialval av god kvalitet väljs.

Stadsdelens ramverk

Kvarterstaden kan sägas utgöra stadsdelens ramverk där gator, platser och parker skapar stadga och därmed medger att en stor variationsrikedom kan tillåtas inom kvarterstaden. Genom att successivt byta ut vissa av dagens verksamheter och byggnader mot nya stadskvarter, kommer stadsdelen att gradvis växa fram tillsammans med det redan bebyggda.

Parker och platser

Det är väldokumenterat att tillgången till grönska påverkar människors hälsa och välmående positivt. Forskning visar att 300 meter är ett gränsvärde för hur långt man är beredd att gå till ett grönområde för att det ska användas ofta.

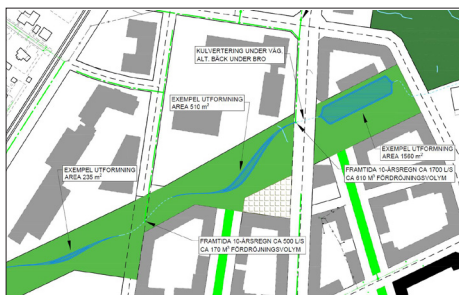
Målsättningen för planeringen av Mariesjö är att inom 200 meter från bostaden hitta en grön park för lek eller naturupplevelser och en plats att vila på, samt att det inom 500 meter från bostaden finns en större park med blomsterprakt och möjlighet till spontana aktiviteter, fritt bollspel och dylikt.

Stadsdelsparken, som beskrivs ovan under *Grönstruktur*, har stor potential att utformas för olika behov och ligger centralt i området så att den kan nås av alla planerade bostäder inom 500 meter. Stadsdelsparken föreslås få en urban gestaltning som kontrast till naturmarken i öster och Mariesjö Gårds karaktär av trädgårdspark. Stadsdelsparken föreslås innehålla öppna vattenytor och flera gröna rum för olika aktiviteter.

För att klara ovan målsättning om närhet till en lokal park inom 200 meter föreslås lägen för några mindre pocketparker bl.a. i några av kvarterstaden's hörn, se förslag till platser och bild till vänster. Pocketparkerna kan ges olika gestaltning, men bör innehålla plats för både lek och vila.

Gator

Gemensamt för hela stadsdelen är byggnadernas placering direkt till gatan. Det rum som skapas mellan byggnaderna - gaturummet - är en av stadsdelens viktigaste mötesplatser. För att skapa en aktiv urban miljö krävs flöden av människor. Genom att vända stadskvarterens entréer mot gatan och koppla på pocketparker och andra målpunkter koncentreras alla flöden till gaturummet. Gatan är tillsammans med torg och parker platser att ses och bli sedd i, platser för aktiviteter och möten.



Stadsdelsparken. Principbild och storlek för föreslagna dagvattendammar. Från dagvattenutredningen, bilaga I.



Förslag till platser (ljusblå) och mindre pocketparker (grön) som uppfyller behovet av närpark inom 200 meter.

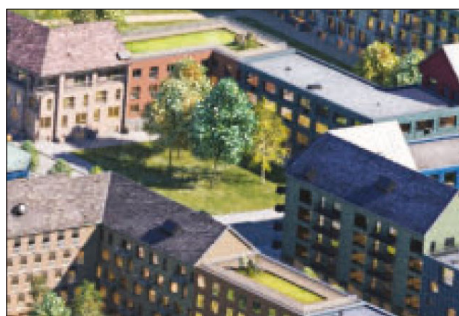


Bild över en mindre park, s.k. pocket-park i ett kvartershörn, ca 500 - 1000 m². Illustration Okidoki Arkitekter

Stadsdelens sammanhängande rutnät av gator ger goda förutsättningar att kunna rör sig på olika sätt genom den. Några gator fungerar som naturliga huvudstråk för alla typer av trafik. Andra gator erbjuder en lugnare miljö och leder till gångstråk, platser, bostäder, förskolor mm.

Möblering

Sittplatser, lekutrustning, belysning, mm bör ha en hög kvalitet och väljas så att de är identitetsskapande för den nya stadsdelen. För att underlätta en vardag utan bil bör det finnas rikligt med sittmöbler och gott om cykelparkering i anslutning till stråk och offentliga rum. Ett möbleringsprogram bör tas fram för den nya stadsdelen.

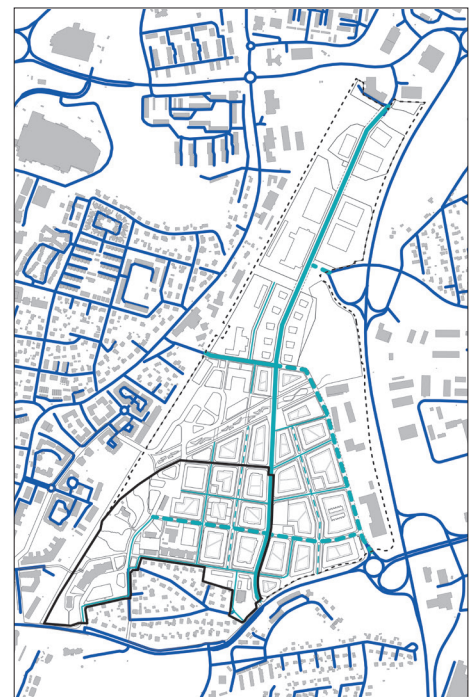
Trafik

Planförslaget föreslår en genomgående ny stadshuvudgata mellan Hjövägen i söder till Nolhagavägen i norr. I den södra delen utgörs denna av Bangårdsgatan och i norr av Södra Metallvägen. Stadshuvudgatans sträckning skapar bra möjligheter för nya kollektivtrafik- och gc-stråk mellan Skövdes framtida expansområden i nordost (Trädgårdsstaden, Stadsskogen) mot stadskärnan, Volvo, Skaraborgs regemente och andra större målpunkter i söder. Stadshuvudgatan får en östlig anslutning till befintlig trafikplats vid väg 26 samt en västlig anslutning till Mariestadsvägen via dagens viadukt under järnvägen. Bilden till höger beskriver områdets gatustruktur och koppling till det övergripande gatunätet.

Trafikkonsulten Ramböll har på uppdrag av sektor samhällsbyggnad tagit fram tre trafikutredningar för program- och utvecklingsområdet, *Trafikutredning Mariesjö - del 1, 2018-05-03*, *Trafikutredning Mariesjö - Kapacitets- och utformningsanalys, 2019-01-21* samt *PM Trafikanalys Kanikegränd, 2019-03-21*. Utredningarna finns som bilagor till planprogrammet, bilaga L1, L2 och L3. För detaljerad information om trafik-/beräkningsmodeller, alternativa vägdragningar, utformningskrav mm se dessa. En sammanfattning av utredningarnas resultat och råd till utformning mm följer nedan.

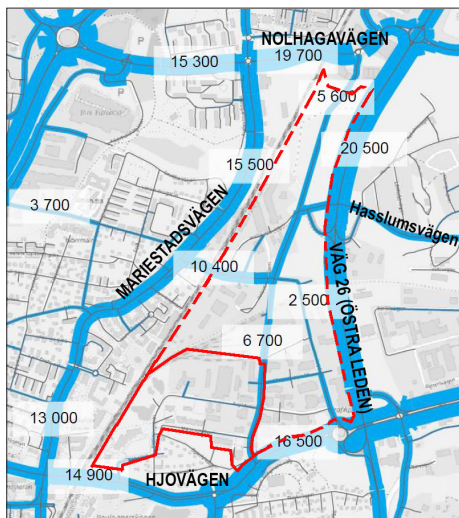
Del 1 (maj 2018) analyserar översiktligt skillnader i trafikslag för tre olika strukturer i syfte att utgöra underlag för att välja en av dessa. Utredningen studerar bl.a. hur stora trafikflöden de olika alternativen genererar, hur stor risken är för smittrafik mellan stadsdelarna mm. Resultatet av den analysen blev underlag för den valda strukturbilden med en genomgående ny stadshuvudgata mellan Hjövägen och Nolhagavägen.

Del 2 (jan 2019) syftar till att utifrån den valda strukturbilden beräkna och analysera trafikflöden på en mer detaljerad nivå samt att studera olika korsningstyper och gatusektioner mm för program- och utvecklingsområdet. Del 3 (mars 2019) är en kompletterande PM för korsningen Kanikegränd - Hjövägen.

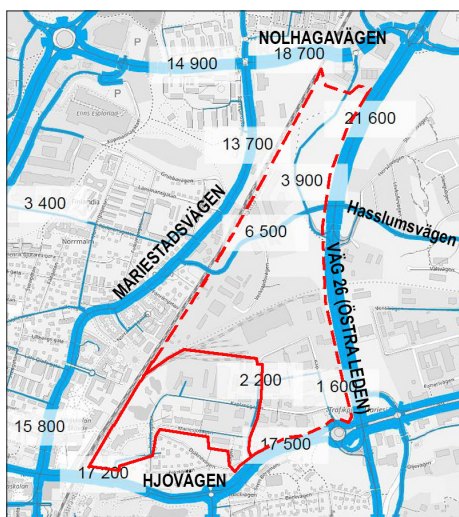


Gatustruktur och gathierarkier.

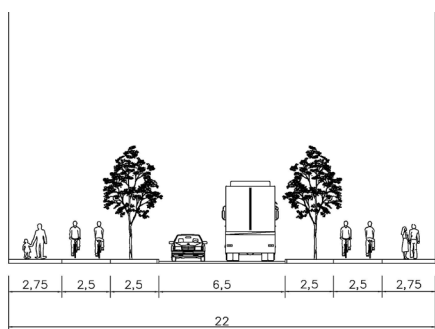
- Stadshuvudgata
- - - Matargata
- . . . Lokalgata
- . - . Parkeringsgata



Beräknad vardagsmedeldygnstrafik (VDT) 2040 fullt utbyggt med ny stadshuvudgata. Från Trafikutredning Mariesjö - Kapacitets- och utformningsanalys, 2019-01-21 (bil L2).



Beräknad vardagsmedeldygnstrafik (VDT) 2025 med programförslaget genomfört men utan utbyggt stadshuvudgata. Från Trafikutredning Mariesjö - Kapacitets- och utformningsanalys, 2019-01-21 (bil L2).



Bangårdsgatan blir ny stadshuvudgata

Den beräknade trafikallsträngen för år 2040, d.v.s. när den nya stadshuvudgatan och hela program- och utvecklingsområdena beräknas kunna vara utbyggda framgår av bilden till vänster. Stadshuvudgatan bedöms då ha ca 6700 vardagsdygnstrafik (VDT), vilket är normalt för denna typ av gata, men det ställer krav på att fotgängare och cyklister separeras från motortrafiken. Stadshuvudgatan avlastar Mariestadsvägen och väg 26 något då den även kommer trafikeras av viss genomfartstrafik. Trafikflödet på den nya stadshuvudgatan beräknas dock bli betydligt lägre än på exempelvis Mariestadsvägen och Nollhagavägen.

Anslutning till Mariestadsvägen via nuvarande tunnel under järnvägen är ca 3,8 meter hög. För att öka tillgängligheten till/från området kan det vara lämpligt att utreda om tunneln på sikt ska byggas om så att även kollektivtrafiken kan nyttja den.

På kortare sikt (år 2025), när större delarna av programområdet beräknas kunna vara bebyggt, men innan stadshuvudgatan är helt utbyggd, kommer omgivande genomfartsgator få ett något högre trafikflöde än för år 2040, se bild till vänster. Möjligheten bedöms då finnas att vid behov bygga en tillfällig koppling i Kaplansgatans förlängning öster om Mariesjöterminalen till Verkstadsgatan och vidare norrut. Detta skulle avlasta Hjövågen med ca 600 VDT, Mariestadsvägen med ca 1500 VDT och väg 26 med ca 1000 VDT.

Stadshuvudgatan

Stadshuvudgatans roll i den nya stadsdelen är att samla samtliga trafikantgrupper i ett gaturum och erbjuda goda transportmöjligheter på lika villkor. Fotgängare och cyklister ska erbjudas en bra standard och det ska finnas goda möjligheter att korsa gatan på utvalda platser både längs sträckan och i samband med korsningar. Miljön kring en stadshuvudgata ska vara inbjudande och tillgänglig för samtliga trafikanter och vara en plats som bidrar till liv och rörelse i området. Den symmetriska sektionen som stadshuvudgatan föreslås få, se bild nedan till vänster, ger samma förutsättningar för verksamheter på båda sidorna och ger samtliga trafikantgrupper förutsättningar för att kunna ta sig fram med en god standard. Planeringszonen med träd är tillräckligt bred för att kunna ha olika användningsområden såsom cykelparkering och långsgående parkeringsplatser för bil mm. De två trädraderna mjukar upp stadshuvudgatans raka sträckning och kan ta om hand dagvatten, snö mm. Trädraden ger en tydlig och positiv separering mot fotgängare och cyklister och det skapas en inbjudande miljö för samtliga trafikanter längs gatan. Trafikutredningen rekommenderar en något bredare gatusektion än programförslaget med en gång- och cykelbana om 3 + 3 meter men konstaterar samtidigt att ur kapacitetssynpunkt är en 2,5 meter bred cykelbana tillräckligt.

Den föreslagna sektionen för stadshuvudgatan gäller primärt genom Mariesjö (inom programområdet) där målet är att bygga en kvartersstad med slutet gaturum. Inom Stallsiken Södra i den norra delen av utvecklingsområdet, där gatan kantas av verksamhets- och handelskvarter, kan gatan ges en enklare och något smalare sektion. Viktigt är dock att utrymme finns för god framkomlighet och säkerhet för gång-, cykel- och kollektivtrafik även på denna sträcka.

Övriga gator inom Mariesjö

Gatustrukturen är hierarkiskt uppbyggd, där gatornas bredd, innehåll och gestaltning underlättar orientering och beskriver för trafikanterna vilken funktion och roll gatan har i trafiknätet. Gatuhierkierna för Mariesjö redovisas på sidan 35.

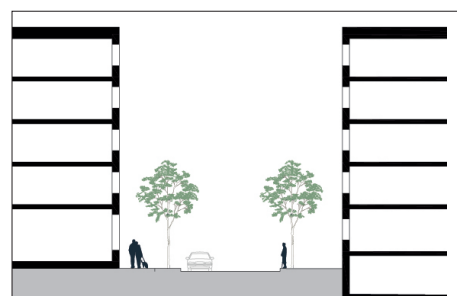
Stadshuvudgatan står överst i hierarkin där alla trafikslag ska ha god säkerhet och framkomlighet. Efter stadshuvudgatan följer hierarkiskt *matargatan*, vars huvudsyfte är att fördela trafiken från stadshuvudgatan till större målpunkter i närområdet, i Mariesjös fall exempelvis till Science Park Skövde. Matargatan föreslås ges en total bredd om 16 meter, ha dubbelsidiga träd/möbleringzoner med längsgående parkering och med trottoarer på båda sidorna. Denna typ av gata har normalt en trafik om högst 2000 VDT och kan därmed tillåta cykling i körbana. Den tredje hierarkiska nivån är *lokalgatan* med tillgänglighet till de enskilda kvarteren. Lokalgatorna föreslås ha en total bredd om 14 meter och rymma trottoarer på båda sidorna, varav en trottoar är åtskild med en träd-/möbleringszon med möjlighet till längsgående parkering. Mariesjövägen och Kanikegränd är lokalgator som idag har ett breddmått på ca 10 meter, i den östra delen av Mariesjövägen inkl. smala trottoarer på båda sidorna. Förslaget är att denna gatusektion behålls, men att ny bebyggelse förläggs indragen med 5-7 meters förgårdsmark. Detta resulterar i att gatan och kvarterens bottenvåningar kan få tillräckligt dagsljus samtidigt som förgårdsmarken exempelvis kan planteras med träd. *Parkeringsgatan* är en form av lokalgata vars syfte även är att försörja stadskvarteren med besöksparkering. Läs mer under rubriken *Parkering* nedan.

Korsningspunkter

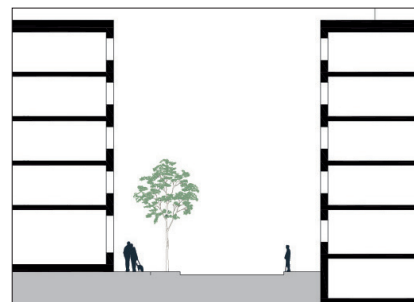
Tre större korsningspunkter har studerats, se bild till höger, för att bedöma belastningsgrader, körlängder och fördröjningar.

För den nya stadshuvudgatans anslutning till Hasslumsvägen och trafikplatsen vid väg 26 (pkt. 1) föreslås två stycken tre-vägs-korsningar. Uformningen håller god kvalitet kapacitetsmässigt och risken för köbildning på rampen på väg 26 är mycket liten.

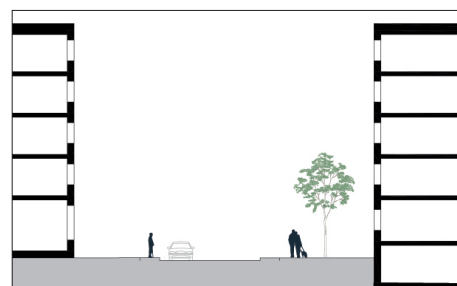
För bästa kapacitet i stadshuvudgatans möte med ny anslutning mot Mariestadsvägen (pkt. 2) föreslår trafikutredningen en cirkulationsplats. Möjligheten att förse fyrvägs-korsningen med ljusreglering och vänstersvängande körfält väster- och



Matargata, totalt 16 meter



Lokalgata, totalt 14 meter



Lokalgata - Mariesjövägen, totalt 10 m + förgårdsmark om 5-7 meter



Gatustruktur. 3 studerade korsningar.

norrifrån är ett annat alternativ, men innebär en högre belastningsgrad och enligt utredningen ökad risk för köbildning.

För stadshuvudgatans möte med Hjovägen (pkt 3.) visar utredningen att dagens utformning med trafikljus och egna svängande körfält även i framtiden kan fungera. Fördelen med signalreglerad korsning är att man kan skapa prioritet för kollektivtrafiken och man kan jämna ut trafikflöden. Bäst ur kapacitetssynpunkt är dock även här en cirkulationsplats.

I övrigt gäller att alla korsningspunkter behöver utformas med stor omsorg och prioritera de oskyddade trafikanterna.

Kollektivtrafik

Att gå till hållplaster ska vara lätt och nära för stadsdelens invånare. Målsättningen är att resor med kollektivtrafik ska vara ett effektivt transportalternativ.

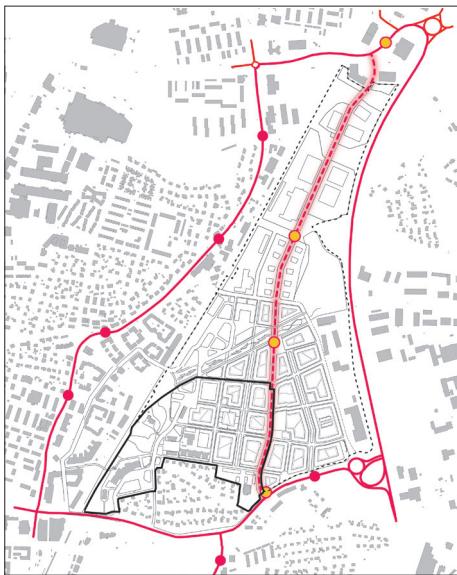
Stadshuvudgatans många målpunkter och sträckning bedöms ha goda förutsättningar att bli ett framtida gent kollektivtrafikstråk mellan översiktsplanens utbyggnadsområden i nordöst (Trädgårdsstaden, Stadskogen mm) och Skövde centrum och större arbetsplatser, exempelvis Volvo.

Planprogrammet redovisar förslag till nya hållplatser längs stadshuvudgatan, se bild ovan till vänster. Två stycken utmed den nya stadshuvudgatan och en vid korsningen med Hjovägen. Därtill planeras i närtid en ny hållplats på Nolhagavägen längs i norr. Med denna placering får nästan alla mindre än 300 meter till närmaste hållplats. Vid hållplatslägena längs stadshuvudgatan är det naturligt att ge plats för torg och park. Den nordligaste hållplatsen är placerad intill en park och ett troligt framtida väst-östligt cykelstråk. Den mittersta hållplatsen ligger vid ett möjligt framtida lokalt stadelscentrum. Hållplatsen vid Hjovägen kan ge möjlighet till omstigning mellan stadsbuss och regionbussar. Det krävs dock fördjupade analyser kring framtida linjenätsförändringar, resandeunderlag mm för att hitta de rätta hållplatslägena. Västtrafik har det huvudsakliga ansvaret för dessa analyser.

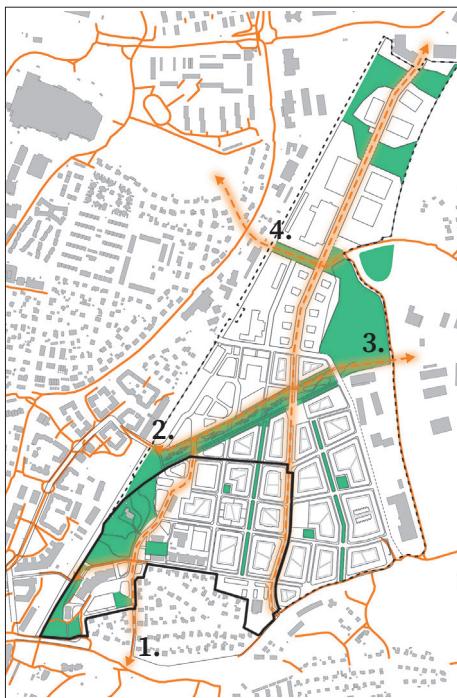
Gång och cykel

Att planera för god tillgänglighet för gång- och cykeltrafiken medför en ökad rörelsefrihet för alla, en bättre folkhälsa och mindre miljöpåverkan. Stadsdelens centrala läge tillsammans med gatornas och gc-stråkens flacka topologi medför att gå eller cykla bedöms kunna vara ett bra alternativ för många.

Förslaget innebär att nya gc-stråk knyts ihop med angränsande befintliga gc-stråk till ett väl utvecklat och tillgängligt system, se bild till vänster. Det nord-sydliga stråket längs stadshuvudgatan, med dess förslag till framtida tvärförbindelser, innebär dessutom förbättrade möjlighet för boende öster om järnvägen



Förslag till nytt kollektivtrafikstråk med nya hållplatslägen längs stadshuvudgatan



Förslag till gång- och cykelvägnät inom området. Det nya nord-sydliga stråket med befintliga samt nya och/eller förbättrade förslag för kopplingar till omgivande stadsdelar.

att nå till viktiga målpunkter (handel, arbete, skola mm). Idag måste man ofta ta stora omvägar och röra sig fram och tillbaka under järnvägen för att nå dessa.

Förutom stadshuvudgatans gc-stråk föreslås nya och nygamla gc-kopplingar, se bild sidan 38, mellan:

1. Kaplansgatan - Boulognerskogen. Finns idag, men behöver en egen tydligare koppling tvärs Hjovägen, förslagsvis med refuger för säkrare passage.
2. Nya parkstråket - västerut mot Trängallén. Finns idag och föreslås bl.a. ingå i kunskapsstråket, se sidan 32.
3. Nya parkstråket österut över väg 26 och vidare på gamla banvallen genom Hasslum. Denna koppling kan möta upp den gc-väg från Igelstorp till Skövde som Trafikverket för närvarande planerar och där sista delen in mot Skövde eventuellt kan gå längs gamla banvallen.
4. Från nya stadshuvudgatan/Hasslumsvägen västerut i ny port under järnvägen och vidare mot Storegårdsparken samt handelsområden, skolor och befintliga och planerade bostäder mm på Norrmalm.

Parkering

Parkeringsbehovet för kunskapsstråket föreslås i huvudsak lösas i tre parkeringshus inom programområdet, se bild till höger. Fördelen med parkeringshus är att de erbjuder väderskydd, säkerhet och är ett yteffektivt nyttjande av marken. Därtill är de konverterbara om behovet av bilplatser minskar i framtiden. Nackdelen är kostnaden och behovet av samordning.

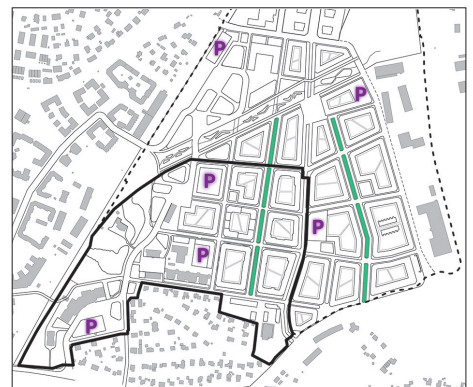
En möjlighet i Mariesjö är att nyttja angränsande kvarters ofta stora öppna ytor för tillfällig markparkering tills behov och ekonomi finns att bygga parkeringshus. Gestaltningmässigt rekommenderas att parkeringshusen ges ytterligare funktion än att bara fungera som parkeringshus och/eller att de rymmer gröna funktioner på fasader och tak mm.

För kvartersstaden löses parkeringen i parkeringsgarage under delar av stadskvarteren. Kvartersgårdar bör inte upplåta plats för markparkering. Om de organisatoriska förutsättningarna finns kan det även, som alternativ till parkeringsgarage, vara lämpligt med parkeringshus inom kvartersstaden.

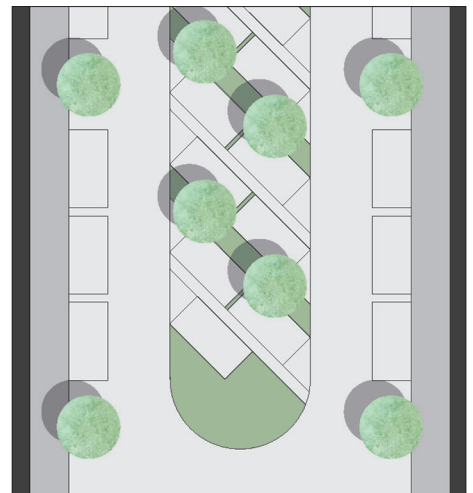
Som komplement till parkeringsgarage i kvartersstaden och för att öka tillgängligheten för tillfälliga besökare föreslås markparkering i särskilda parkeringsgator. Markparkeringen bedöms på detta sätt kunna klara ca 15 - 25 procent av det totala behovet av bilplatser inom kvartersstaden. Parkeringsgatorna bör även ha ett stort inslag av grönt och kan eventuellt även vara en del av ett öppet dagvattensystem för att tillföra biologiska och upplevelsemässiga värden, se bilder till höger.



Bild från stadshuvudgatans (Bangårdsgatan) södra del i höjd med programområdet. Illustration Okidoki Arkitekter



Exempel på möjlig placering av parkeringshus (P) samt föreslagna lägen för parkeringsgator med markparkering (grönt).



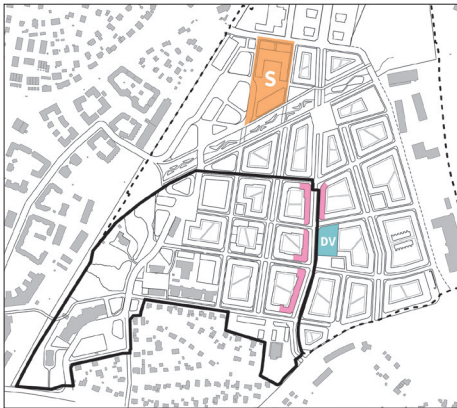
Exempel på utformning av parkeringsgata



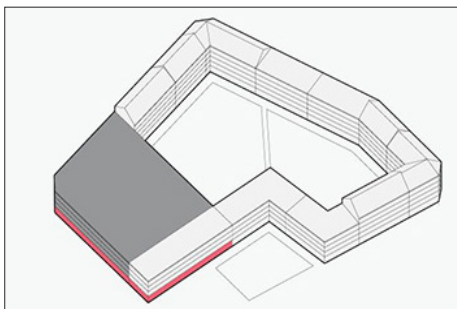
Visionsbild över en grön parkeringsgata med öppen dagvattenhantering. Bild Okidoki Arkitekter



Exempel där en större förskola (5-6 avd) nyttar ett helt stadskvarter.
Bild Okidoki Arkitekter



Lämplig plats för framtida grundskola (S) och dagligvaruhandel (DV) i Mariesjö.
Rosa markeringar anger lämpliga lägen för andra servicefunktioner i kvarterens bottenvåningar inom programområdet.



Kvarter med dagligvaruhandel i bottenvåningen (rött) mot stadshuvudgatan, parkering (grått) och bostäder/kontor (vitt)



Bild från stadshuvudgatans (Bangårdsgatan) södra del i höjd med programområdet med läget för en dagligvarubutik skymtandes på andra sidan gatan.
Illustration Okidoki Arkitekter

Social och kommersiell service

En ny stadsdel som på längre sikt kanske rymmer uppemot 4 000 boende och lika många arbetsplatser har behov av och skapar underlag för både social och kommersiell service. Svårigheten ligger i just detta att både utbud och efterfrågan är beroende av varandra. Läget nära större trafikerade vägar som Hjovägen och väg 26 innebär dock att servicen även kan vända sig till en större kundkrets utanför Mariesjö.

Skolor

Utifrån nuvarande prognos för befolkningstillväxt (2019) bedömer sektor barn- och utbildning att det finns underlag för en ny grundskola om 500 - 750 elever först efter år 2025. En lämplig placering av denna skulle kunna vara i Mariesjöområdet. Beroende på vilken inriktning skolan har (årskurs F-6, 7-9 etc) så är ytbehovet olika stort.

Möjlig placering för ny grundskola i Mariesjö redovisas i bilden till vänster. Kvarteret som är ca 12 000 m² stort ligger nära planerade allmänna kommunikationer, gång- och cykelstråk och granne med parkstråket. Behövs större yta kan även kvarteret österut tas i anspråk och ger då en skoltomt om ca 17 000 m².

Förskolor om mindre enheter bedöms kunna inrymmas i delar stadskvarterens bottenvåningar. Tillräcklig friyta utomhus för lek är viktigt. Vid behov av större förskolor finns möjlighet att ta ett helt stadskvarter i anspråk. Kvarterets storlek ligger vanligtvis på drygt 5 000 m², vilket skulle kunna rymma en förskola på 5-6 avdelningar. Ett renodlat förskolekvarter kan antingen placeras längs det genomgående parkstråket med den öppna gårdsidan vänd mot parken, alternativt mellan de slutna stadskvarteren och då utgöra en lokal grönyta för dessa. Material- och gestaltningsmässigt ges förskolekvarteret då gärna ett utseende som skiljer sig från övriga stadskvarter, se exempel ovan till vänster.

Handel

Något som efterfrågas redan idag av boende i villaområdet söder om programområdet är närheten till en livsmedelsbutik. På sikt bedöms det också finnas underlag lokalt för en dagligvarubutik (livsmedel), dock troligtvis efter att bebyggelsen inom programområdet står färdig. En lämplig plats för denna föreslås vara strax öster om programområdet. Här finns plats för en större butik (drygt 2 000 m²), med parkeringshus ovan och med lägenheter mot ett södervänt torg, se bilder till vänster.

Kommersiell service i övrigt

Bilden ovan till vänster pekar även ut lämpliga lägen i kvarterens bottenvåningar för annan mer småskalig och lokalt anknuten service som exempelvis närbutik, restaurang, hårfrisör, kiosk, mm. Kvarterets storlek och innehåll i övrigt sätter förutsättningarna för omfattningen av servicefunktionerna.

Verksamheter

I kvarteren närmast väg 26 och Västra stambanan, där annonsläget och oftast tillgängligheten är bra, men där bullerkrav mm medför svårigheter att anordna bostäder, föreslås markanvändningen vara olika typer av verksamheter. Lämplig verksamhet kan vara kontor, försäljning, utbildning mm.

För den norra delen - Stallsiken Södra - pågår detaljplaneläggning för olika typer av verksamheter och storskalig handel.

Idrott och kultur

Tillgången till idrott och kultur är viktigt för en ny stadsdel av denna storlek. Strukturplanen pekar dock inte ut några särskilda kvarter eller platser med detta innehåll. Orsaken till detta är att behov och läge får växa fram allteftersom stadsdelen utvecklas och infogas i strukturen genom att ta hela eller delar av kvarteren i anspråk för exempelvis en sporthall, bibliotek, konsthall etc. Ytor i parkstråket bör kunna nyttjas för utomhusaktiviteter. Zonen närmast väg 26 kan även vara lämplig för dessa ändamål då både tillgänglighet och annonsering av verksamheterna har bra förutsättningar.

Tekniska anläggningar

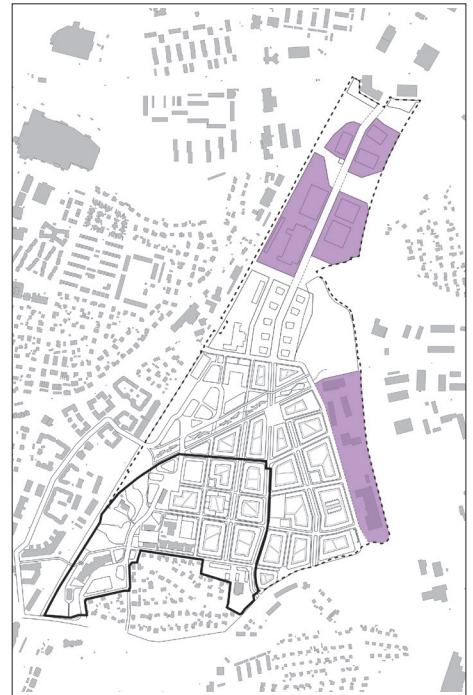
Återvinningsstationer och insamling av hushållsavfall, nät- och NOD-stationer mm placeras företrädesvis på egen mark alternativt utomhus inom kvartersmark eller integrerat i byggnaderna. Exakta lägen får avgöras vid detaljplaneläggningen.

Belysning

Längs stadshuvudgatans båda sidor föreslås belysning på dubbelarmade belysningstolpar. Detta för att åstadkomma en bra ljusbild som stöttar gatans symmetriska utformning.

En särskild belysningsplan för den nya stadsdelen bör tas fram som anger belysningsprinciper, armaturer och belysningskällor mm för stadsdelens gator, parker och torg.

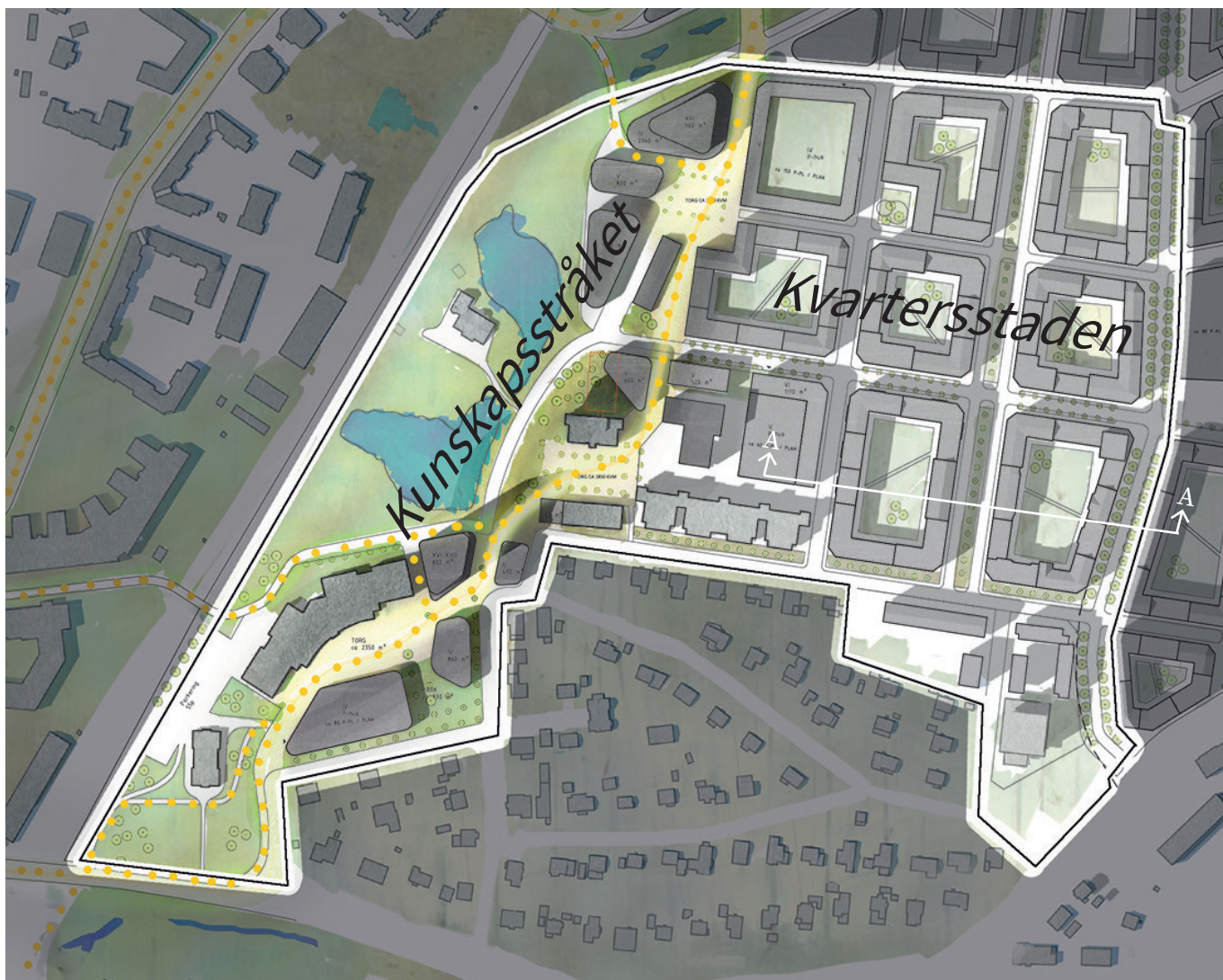
Målet ska vara att åstadkomma en ljussättning som skapar en god atmosfär, säkerhet, trygghet och som gör det lätt att orientera sig i stadsdelen under dygnets mörkare timmar.



Områden som gränsar till väg 26 och Västra stambanan och som lämpar sig bra för kvarter för verksamheter och eventuellt för idrott och kultur.

PROGRAMFÖRSLAG 2025

Programförslaget utgörs av de västra delarna av Mariesjö och är det område som uppdraget att ta fram ett planprogram för huvudsakligen avser, se sidan 12 under rubriken *PROGRAM-/utvecklingsområdet*.



Programförslaget har utgått ifrån att inom de östra delarna skapa en *kvartersstad* genom att behålla befintlig kvarterstruktur och dela upp dagens stora industri och verksamhetskvarteren i mer fattbara kvarter med normala stadsmått. Detta medför att omvandlingen kan ske etappvis där dagens verksamheter kan fortgå under en övergångsperiod och därtill för att utnyttja det ekonomiska värdet i den infrastruktur som redan finns. Resultatet blir kvartersmått för de nya stadskvarteren med bredd på mellan 80-90 meter och djup på mellan 90-120 meter. Kvartersmått medger både goda möjligheter att få till bra bostadsgårdar och att rymma lite djupare kontorsbyggnader. Kvarterens utbredning ligger i nord-sydlig riktning vilket bl.a. ger bra förutsättningar för att få soliga bostadsgårdar. Kvarterstaden är en urban plats att bo och arbeta i med tydlig gräns mellan den privata kvartersgården och den publika gatan.

I den västra delen av programområdet - *Kunskapsstråket* - föreslås få en mer uppbruten form med befintlig och ny bebyggelse placerade längs en slingrande gata som kopplar ihop Science Park Skövde med högskolan på andra sidan om järnvägen. Längs gatan skapar byggnaderna platser och parker dit rörelser och möten kan koncentreras. Ny och befintlig bebyggelse längs Kunskapsstråket är huvudsakligen mellan 3 - 5 våningar, förutom på två ställen där bebyggelsen tillåts skjuta i höjden och utgöra tydliga landmärken för hela området. Den högre av dessa föreslås placeras vid Science Park Skövdes byggnad Portalen, se illustrationer på sidan 42.

För att förstärka kontrasterna mot kvartersstaden och ge kunskapsstråket en tydlig identitet föreslås byggnaderna inom kunskapsstråket ges ett eget arkitektoniskt uttryck. Detta kan exempelvis åstadkommas genom mer organiska former som illustrationerna och exemplet från Chalmers till höger visar på.

Kvarterstadens och kunskapsstråkets olika karaktärer och innehåll gör mötet dem emellan extra tydligt och platserna som skapas vid mötet har goda förutsättningar att bli intressanta att vistas vid.



Kvarterstaden. Nya stadshuvudgatan (nuvarande Bangårdsgatan)
Illustration Okidoki Arkitekter



Ny plats i mötet mellan Kvarterstaden t.v. och Kunskapsstråket t.h.
Illustration Okidoki Arkitekter



Chalmers, Göteborg
Foto Okidoki Arkitekter



Sektion A - A från öster till väster genom kvartersstaden inom programområdet
Illustration Okidoki Arkitekter



Förslag till markanvändning inom programområdet.

B - Blandkvarter med bostäder, kontor, olika typer av servicefunktioner mm.

HFT - Kvarter för högskolan, forskning och innovationsföretag, teknikpark (Science Park Skövde) med inslag av mindre bostäder för studenter m.fl.

Grönt - Mariesjö Gård / Park.



Delar av landmärket vid Portalen skulle, utöver kontor och utbildningslokaler, även kunna rymma små lägenheter för bl.a. studenter. Om man avsatte 11 våningsplan för detta ändamål motsvarar det ca 200 bostäder.

Illustration Okidoki Arkitekter.

Markanvändning

Den översiktliga beskrivningen av framtida markanvändning som presenterats i Strukturplanen 2040 preciseras nedan för programområdets olika kvarter.

Blandkvarter (B)

I stadskvarteren eftersträvas en stadsmiljö med en hög grad av funktionell blandning. Resultatet blir en resurseffektiv, mångsidig stadsdel med närhet till det mesta. I stadskvarteren tillåts bostäder, kontor och olika typer av servicefunktioner och lokalt anknuten handel i bottenvåningarna (café, restaurang, mindre närköpsbutik). Mindre förskoleenheter kan utgöra delar av ett stadskvarter. Vid behov av större förskolor (5-6 avd eller mer) bör det även kunna prövas att ta ett helt kvarter i anspråk för detta ändamål. Se kapitlet *Skolor* under *Social och kommersiell service* på sidan 40.

Med ett genomsnitt på 5 våningar innehåller de illustrerade stadskvarteren inom programområdet ca 140 000 m² byggrätt (BTA), vilket innebär en exploateringsgrad på runt 2,0. Med en genomsnittlig fördelning på 70 procent bostäder, 20 procent kontor och 10 procent servicefunktioner motsvarar det ca 1 000 nya bostäder inom programområdet. Är behovet av kontor eller servicefunktioner större, exempelvis för en förskola, blir det något färre bostäder.

Högskola, forskning och innovation, teknikpark (HFT)

Att skapa utvecklingsmöjligheter för Högskolan i Skövde och Science Park Skövde är mycket viktigt för Skövde och kanske det enskilt största målet med utvecklingen av Mariesjö. Högskolan har som mål att fördubbla antalet studenter till 2030. Science Park Skövde mål är att gå från dagens ca 1 000 arbetstillfällen till ca 1 600 år 2030. Man önskar fortsatt växa organiskt ser idag ett utökat lokalbehov om ca 1500 m²/år.

De illustrerade byggnaderna längs Kunskapsstråket (HFT-kvarter) inom programområdet motsvarar lite drygt 55 000 m² yta för kontor, utbildningslokaler mm. Jämfört med dagens ca 30 000 m² motsvarar det ett tillskott på knappt 200 procent. Högskolan och studentkåren m.fl. har även önskemål om mindre bostäder längs kunskapsstråket. Förslaget är att det högre landmärket vid Portalen ska kunna rymma ca 200 mindre lägenheter för bl.a. studenter. Det motsvarar ca 11 våningsplan. En förutsättning är att det går att hantera närheten till västra stambanan med avseende på farligt gods transporter och buller.

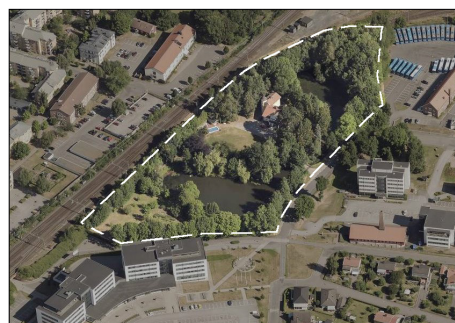
Inom HFT-kvarteren föreslås även tre parkeringshus om sammanlagt drygt 30.000 m², vilket ger ca 1 200 - 1 300 bilplatser.

Därtill kan stadskvarteren närmast kunskapsstråket (B/HFT) i bilden ovan till vänster, beroende på efterfrågan, helt eller delvis nyttjas för Science Park och/eller högskolans behov. De två kvarteren rymmer tillsammans drygt 20 000 m² BTA.

PARK - Mariesjö Gård

Mariesjö Gård fungerar idag som en lokal privat park. Den utgör en spridningskorridor för växt- och djurliv och är en viktig del för möjligheten att skapa ett sammanhängande grönt stråk genom Mariesjö mot Boulognerskogen.

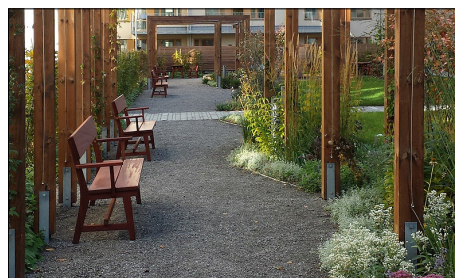
Mariesjö Gård föreslås fortsatt kunna fungera som privatbostad. Förutsättningarna för att utveckla användningen som bostad genom tillbyggnad etc bedöms dock vara begränsad med avseende på närheten till Västra stambanan (risk och buller) samt strandskyddet runt dammarna.



Mariesjö Gård

Kvartersutformning

Utformningen av stadskvarteren ska huvudsakligen vara med helt slutna bostadsgårdar. Detta stänger effektivt ute trafikbuller och skapar de bästa förutsättningar att skapa en halvprivat, trygg och omhändertagen miljö närmast bostaden. På bostadsgårdarna kan utrymme skapas för gemensamma platser för lek och umgänge, odling, trädplantering mm. Bostäder med uteplatser på bottenvåning kan ges möjlighet att sätta sin egen prägel på dessa. På gårdar med garagebjälklag säkerställs ett planteringsdjup som ger bra förutsättningar för gröna gårdar.



Exempel på bostadsgårdar



*Typkvarter för kvarterstaden
Illustration Okidoki Arkitekter*

Placering

Inom kvarterstaden ska byggnader huvudsakligen placeras direkt i gatulivet. Mindre förskjutningar i fasadlivet kan skapa små platser och variation, men husen ska alltid gränsa direkt till gatumarken. Detta är särskilt viktigt längs stadshuvudgatan. Mot parkeringsgatorna kan det prövas med mindre förgårdsmark om högst 2-3 meter.



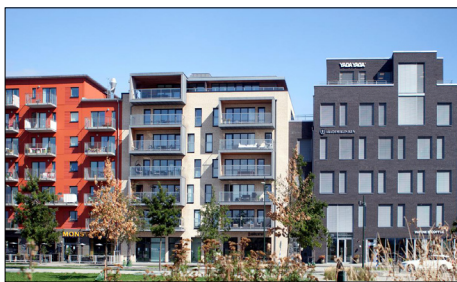
*Exempel på fasadförskjutning för att ge plats för en uteservering.
Kv Klyvaren, Malmö (Link Arkitekter)*



Exempel på stadsradhus, Göteborg



En grön takterass gemensam för alla boende i fastigheten.



Exempel på varierande fasader.
Kv Klyvaren, Malmö (Link Arkitekter)



Vårt fokus ligger på bottenvåningarna.
Bild Gehl Architects

Höjder

Byggnadernas höjder föreslås variera från 4 till 6-7 våningar. I syfte att markera en viktig plats, innehåll eller dylikt kan enstaka kvartershörn tillåtas skjuta upp till 12 våningar. Den högre bebyggelsen placeras företrädesvis i den nordöstra delen av kvarteret för att inte skugga verksamheter eller gårdar dagtid. För att utvidga utbudet av bostadstyper kan även trevånings stadsradhus vara möjligt mot de mindre lokalgatorna.

Variationen i höjder inom kvarteret skapar en intressant miljö på både gård och längs gatan. Det ger därtill en möjlighet att sänka byggnadshöjden i andra lägen utan att påverka det totala antalet bostäder.

Taklandskapet

Målet om en bebyggelse med olika utformning (typologi) på kvartersnivå medför samtidigt skilda förutsättningar för de olika byggnadernas tak. Möjligheten att anordna gröna tak för att bl.a. fördröja dagvatten, öka den biologiska mångfalden och kanske skapa privata eller fastighetsgemensamma takterasser mm välkomnas. Naturligtvis är även solcellspaneler välkomna, men då helst integrerade i takfallen.

Med olika typologier, takmaterial och varierande byggnadshöjder blir taklandskapet - den femte fasaden - en viktig del av kvarterets gestaltning. Taklandskapet utgör även utsikten för de som bor i de högre husen i kvarteret. Utformning av taken är därför viktigt att beakta.

Fasader, material, balkonger

Val av fasadmaterial ska vara genomtänkt för att ge byggnaden/kvarteret rätt identitet. Betong ger ett stabilt intryck, tegel ett påkostat gediget intryck och trä ett lättare och kanske mer miljövänligt dito etc. En variation av material och hög detaljeringsgrad är viktigt där målet är en karaktär för varje trapphus.

Balkonger mot gatan påverkar mycket hur en stadsmiljön upplevs. Balkonger bör därför inte kraga ut över gatan mer än ca 2 meter. Önskas djupare balkonger än så får balkongen dras in, helt eller delvis, i huskroppen. Om husen har förhöjd bottenvåning kan balkonger anordnas från våning två och uppåt, i annat fall först från våning 3.

Bottenvåningar och entréer

Den mänskliga upplevelsen av omgivningen sker i ögonhöjd. Ca 75 procent av våra sinnesintryck får vi via synen, från ögonhöjd upp till ca 3 meter. Det är därför viktigt att bottenvåningen på husens gatufasader ägnas särskild omsorg. De kan med fördel markeras med ett eget material och/eller ges eget uttryck. Detta hjälper även till att bryta ned skalan på bebyggelsen. Längs stadshuvudgatan bör bottenvåningens höjd vara ca 1,5

gångar normalplanet för att kunna inrymma verksamheter och servicefunktioner. En högre bottenvåning med en utformning och/eller materialval som avviker från huset övriga våningar ger byggnaden samtidigt en tydlig bas.

Gränzonen mellan byggnad och gata är en viktig del av utformningen av gaturummet och måste gestaltas med omsorg. Byggnadernas entréer ska vara tydligt synliga. Detta kan åstadkommas genom material, färg och form och/eller en lokal livförskjutning av fasaden. En livförskjutning skapar dessutom möjligheter till cykelparkering nära entrén, sittplatser, olika inslag av grönska och planteringar etc.

Portgångar in till bostadskvarteren är ett alternativ till entréer direkt vid gatan. Detta skapar mer utrymme för möblering, parkering av exempelvis cykel och entréer till barnvagnsrum och förråd mm. Portgången skapar också en intressant visuell kopplingen mellan kvartersgården och gatan utanför, vilket även gör den till en upplevelse i gaturummet.

Parkering

Parkering föreslås enligt ovan (sid. 39) i huvudsak lösas i parkeringshus och/eller parkeringsgarage under stadskvarteren. För att öka tillgängligheten för besökare föreslås som komplement till detta markparkering längs gatorna och i särskilda parkeringsgator. Kvartersgårdar bör inte upplåta plats för markparkering, undantaget för enstaka handikapp-platser.

Programområdets centrala läge med närhet till stadskärnans serviceutbud och allmänna kommunikationer vid Resecentrum medför att Skövde kommuns parkeringsnorm för stadskärnan enligt nedan även bör gälla för programområdet:

- Bostäder, flerbostadshus 8 bpl / 1000m² BTA
- Bostäder, stadsradhus 1,5 bpl / lägenhet
- Kontor 15 bpl / 1000m² BTA
- Restaurang 60 bpl / 1000m² BTA
- Butik, dagligvaror 35 bpl / 1000m² BTA
- Butik, sällanköp 25 bpl / 1000m² BTA

För mindre bostäder (<35 m²), exempelvis studentbostäder, föreslås inga krav ställas på bilparkering. För övriga ändamål som föreslås i planprogrammet (utbildning, service mm) anger parkeringsnormen inga riktlinjer. För dessa föreslås en bedömning göras i detaljplanearbetet. Detta gäller även de servicefunktioner som planprogrammet önskar se i bottenvåningarna längs stadshuvudgatan. Under förutsättning att det finns allmänt tillgängliga parkeringsplatser i närheten föreslås det inte ställas krav på parkeringsplatser för exempelvis den lokala kvartersrestaurangen, den lilla servicebutiken, frisören etc.

Parkeringsnormen är från 2011 och bygger på de behov och mål för parkering som gällde vid den tidpunkten. När denna revideras ska den nya normen gälla även för programområdet.



Markerad, fasadförskjuten entré.
Illustration Okidoki Arkitekter



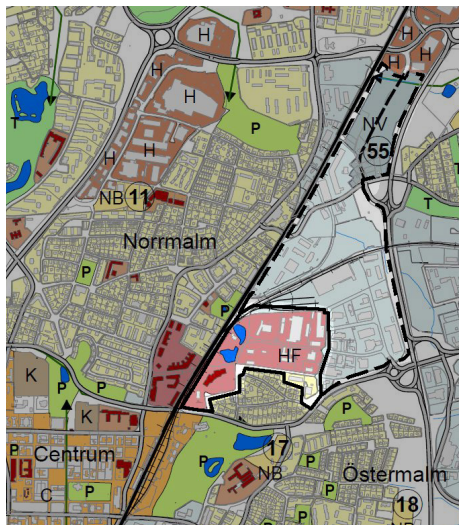
Parkeringshus, Vallastaden Linköping



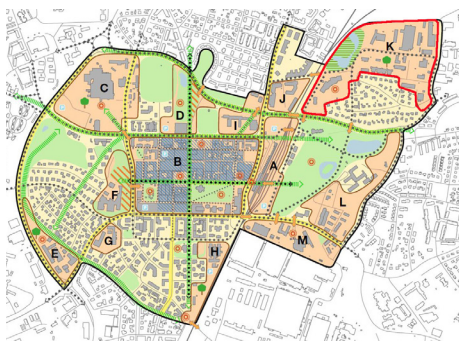
P-hus som byggs runt och på med flerbostadshus, Larsbergs Centrum Lidingö
Planillustration Andersson & Jönsson
Landskapsarkitekter



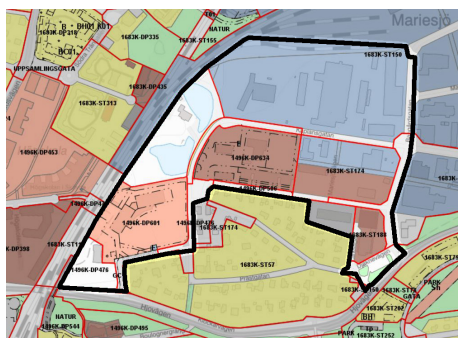
Parkeringshus med bostäder
Illustration Okidoki Arkitekter



Utsnitt ur ÖP 2025.
Program- och utvecklingsområden
markerade



FÖP Centrala Skövde. Översikt alla förtät-
ningsområden A - M. Mariesjö är område K.
Avgränsningen av område K sammanfaller
med programområdet för Mariesjö i rött.



Översikt över gällande detaljplaner inom pro-
gramområdet. Markanvändning se nedan.
Gråblå - Småindustri
Brun/rödbrun - Kontor, Skola, Handel, Hotel
Grå - Garageändamål

FÖRUTSÄTTNINGAR

ÖVERSIKTSPLAN 2025 / FÖP CENTRALA SKÖVDE

ÖP 2025

I Skövde kommuns översiktsplan från 2012, ÖP 2025, beskrivs Mariesjöområdet som ett utvecklingsområde för Gothia Science Park (numera Science Park Skövde), växande småföretag och flerbostadshus för studentboende. Utvecklingen kan ske långsiktigt genom omställning av lokaler i kombination med nybyggnation. Ett planprogram föreslås tas fram för hela området.

ÖP 2025 anger tre olika typer av framtida markanvändning för programområdet; Höskola/Forsknings och innovationsföretag (HF), befintliga bostäder (gul) samt befintliga verksamheter (gråblå), se bild till vänster.

FÖP CENTRALA SKÖVDE

I fördjupningen av översiktsplanen för centrala Skövde från 2016, förkortat FÖP Centrala Skövde, beskrivs Mariesjöområdet (område K) spela en nyckelroll när det gäller att förstärka centrum öster om järnvägen. Området ingår i en kreativ utvecklingszon som sammanlänkar Mariesjöområdet och Höskolan i Skövde med Stadskärnan och resecentrum.

Riktlinjer för markanvändningen inom området är kontor, verksamheter, utbildning, bostäder, studentbostäder och park.

FÖP Centrala Skövde anger att det är nödvändigt att utveckla kvartersstrukturen och integrera den med omkringliggande kvarter. Gång- och cykelstråk mot stadskärnan och resecentrum ska prioriteras, exempelvis vid entrén till Science Park Skövde, och samlokalisering av förskola och bostadsbebyggelse ska studeras mm. Vidare ska verksamheter placeras som en skyddande barriär mot järnvägen och behovet av en uppställningsplats för fordon med farligt gods hanteras.

Lämplig utveckling, innehåll mm ska studeras i ett särskilt program som förutsätter ett brett deltagande av aktörer och där genomförandefrågorna är viktiga att ha med parallellt i arbetet.

DETALJPLANER

Programområdet berör flera detaljplaner, se bild till vänster.

I nordöstra delen gäller två äldre stadsplanen (1961 resp 1965) som anger småindustri- och järnvägsändamål (gråblå) resp. handel (brun) som markanvändning. I väster finns nyare detaljplaner från 2000 respektive 2008 för skola och kontor (rödbrun). Centralt i området finns detaljplan från 2011 för kontor och skola (brun). I sydöst finns äldre stadsplaner från 1955 respektive 1966 för garageändamål (grå) samt hotell (brun).

Fastigheten Skövde 5:193 (Mariesjö Gård) är inte planlagd.

RIKSINTRESSEN

Programområdet ligger inom ett MSA-område som är ett riksintresse för totalförsvaret. Inom MSA-området ska flygtrafiken garanteras hinderfrihet. I programförslaget finns förslag till högre bebyggelse på upp till 22 våningar, ca 70 meter.

Programområdet gränsar både i väster och i öster till riksintressen för kommunikationer (Västra stambanan respektive väg 26). Programförslaget bedöms beakta båda dessa intressen.

POLITISKA STYRDOKUMENT

Nedan följer några relevanta politiska styrdokument som stämts av mot programförslag 2025 och stukturbild 2040.

Vision Skövde 2025

För att få en tydlig färdriktning och gemensam framtidsbild fattade Skövde kommunfullmäktige 2010 beslut om en gemensam vision för kommunens arbete. Visionen utgår från sex prioriterade utvecklingsområden som ska vara styrande för utvecklingen de kommande åren. För Mariesjö innebär det dels att skapa attraktiva boendemiljöer som är anpassade till människors olika intressen och behov. Dels utveckla former för att mötas och samverka på alla nivåer så att alla invånare ska kunna känna delaktighet oavsett ålder, kön eller ursprung. Mångfald, tolerans samt ett rikt och varierat kulturliv ska bidra till ökad livskvalitet.

Boendestrategiskt program

Det boendestrategiska programmet från 2012 anger som mål att kommunen ska ha 60 000 invånare 2025. Det ska finnas bra bostäder för alla i attraktiva boendemiljöer som ger förutsättningar för både välfärd och tillväxt i hela Skövde kommun. Bostadsplaneringen ska ske på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt. Det bostadspolitiska målet är att det kan byggas i genomsnitt 360 bostäder per år. För att möta tillfälliga upp- och nedgångar kan det årliga målet variera mellan 300 - 400 bostäder.

Bostadsbyggandet ska präglas av hållbarhet och varsamhet med miljön och naturen. Den nya bebyggelsen ska även i möjligaste mån komplettera befintlig bebyggelse och utnyttja befintlig infrastruktur så effektivt som möjligt. Vid planering av större bostadsområden ska de ges tydliga attraktionsvärden och karaktärsdrag.

Det boendestrategiska programmet anger att vi ska eftersträva en god variation av bostadsstorlekar och upplåtelseformer i Skövdes bostadsområden. Detta för att ge möjlighet till valfrihet och en bred gemenskap. Det är en stor efterfrågan på tre- till fyrrumslägenheter i centrala lägen, både bostadsrätter och





hyresrätter. Behov finns även av små, billiga hyreslägenheter med två rum eller färre samt av stora hyreslägenheter med fem rum eller fler. Utöver detta finns ett behov av boende för äldre.

Att stödja ungdomars möjligheter att etablera sig på den ordinarie bostadsmarknaden, stimulera rörligheten på bostadsmarknaden, säkerställa fortsatt nybyggnation av hyresrätter och värna nytillskottet av små, kostnadseffektiva lägenheter är andra mål som anges i programmet.

Riktlinjer för dagvattenhantering

De riktlinjer för dagvattenhantering som antagits av kommunstyrelsen 2011 anger att man vid nyexploatering i första hand använda sig av LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten). Utgångspunkten för riktlinjerna är att avrinningen från området inte ska öka vid en nyexploatering.

Cykelstrategi och cykelplan

I Skövde kommuns Cykelstrategi och Cykelplan från 2018 redovisas en målbild om att så många som möjligt ska ta cykeln hela resan eller på någon sträcka när de ska ta sig till/från arbete, skola och fritidsaktiviteter. Cykelstrategin fastslår fyra övergripande strategier som ska genomsyra kommunens trafik- och samhällsplanering. De fyra strategierna är: 1) Eftersträva ett sammanhängande cykelnät. 2) Ta fram minst ett prioriterat cykelstråk. 3) Prioritera arbetspendling med cykel. 4) Prioritera cykelvägar till och från skolor.

Kollektivtrafikplan Skövde år 2025

Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Skövde kommun har i september 2018 tagit beslut om en gemensam kollektivtrafikplan för hur Skövdes stadsbusstrafik ska utvecklas fram till 2025 med utblick mot 2035.

Målet är bl.a. att utveckla ett tydliga stråk med gena linjedragningar och god framkomlighet. Kollektivtrafiken ska bidra till att skapa en tydlig struktur för framtidens Skövde tätort och stads- och kollektivtrafikutvecklingen ska ske samordnat. Genom att lägga service, förskola, skola och handel i anslutning till hållplatser skapas närhet till kollektivtrafiken.

Trafikstrategi

Skövdes trafikstrategi från 2012 anger bl.a. att alla trafikslag ska behandlas på ett jämställt och balanserat sätt i planeringen. Utgångspunkten är att samhällsplaneringen ska stödja ett förändrat beteende som på lång sikt är hållbart. Detta exemplifieras med välutvecklade cykelnät och busstrafik som kan erbjuda restider jämförbara med bilens. Förtätning och en bebyggelseplanering som i allmänhet bidrar till minsta möjliga resandeökning med bil eftersträvas.

För att åstadkomma en god tillgänglighet till nya områden är planeringen av infrastrukturen i ett tidigt skede en nyckelfråga. Genom att låta kollektivtrafiken vara strukturbildande skapas förutsättningar för en god kollektivtrafikförsörjning med god tillgänglighet. För att nya områden med lätthet ska kunna nås med cykel bör behovet av att huvudcykelnätet försörjer planerat område ses över. Hur sammanhängande och gena gång- och cykelvägar kan skapas inom området bör studeras i ett tidigt skede.

Parkeringsnorm

Skövde kommuns parkeringsnorm från 2011 för stadskärnan föreslås huvudsakligen gälla. Se avsnitt *Parkering* sidan 47.

Energi- och klimatplan

En målsättning i Skövde kommuns Energi- och klimatplan är att Skövde år 2050 inte ska bidra till några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. För att nå detta behöver samhällsplaneringen bidra till minskad energianvändning och minskade utsläpp av växthusgaser. Ett led i detta är att skapa fler bostäder i centrum, och att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Risk- och sårbarhetsanalys / Klimatanpassningsplan

Klimatförändringarna påverkar i stort sett alla områden i samhället, som ekosystem, natur- och kulturmiljö och vår hälsa. Kommunerna är nyckelaktörer när det gäller klimatanpassningsåtgärder då man bl.a. är ansvarig för den fysiska planeringen. Skövde kommun har via Sweco tagit fram en Risk- och sårbarhetsanalys ur ett klimatförändringsperspektiv. Studien är ett kunskapsunderlag för den fysiska planeringen och kommunens riskberedskap och ska bl.a. ligga till grund för framtagande av en Klimatanpassningsplan för kommunen.

Folkhälsopolitiskt program 2015-2018

Programmet bygger vidare på Vision Skövde 2025 och förtydligar inriktningen för folkhälsoarbetet. Levnadsvanor baseras på individers egna val. Det vi som kommun kan göra är att utforma livsvillkor och livsmiljöer på ett sätt som indirekt bidrar till goda levnadsvanor. Tre av visionens utvecklingsområden lyfts fram i programmet: *attraktiva boendemiljöer*, *kunskapsutveckling och arbete*, samt *tillsammans*. De delar som är aktuella i arbetet med Mariesjö handlar främst om delaktighet i planeringen. Utöver det ska vi arbeta för en aktiv och hållbar områdesutveckling med fokus på livsvillkor och livsmiljö.

Kultur- och fritidspolitiskt program

Skövde kommuns antagna kultur- och fritidspolitiska program (2018) anger bl.a. att vi ska erbjuda platser som stimulerar möten, ta tillvara kulturmiljöer och tillgängliggöra vår natur.



GENOMFÖRANDE

SAMARBETE FASTIGHETSÄGARE - KOMMUN

Ett genomförande av planprogrammet förutsätter en etappvis utbyggnad under en längre tidsperiod och kräver fortsatt stor samverkan mellan områdets olika fastighetsägare, Skövde kommun och intresserade exploatörer.

KOMMUNEN SOM MARKÄGARE

Där kommunen är markägare och avser att sälja marken ska man verka för att det finns goda konkurrensförhållanden på marknaden. Mark för bostadsbyggnation kan enligt de *Riktlinjer för markanvisning, Skövde kommun 2015-11-24* som gäller fördelas enligt tre olika modeller; direktanvisning, intresseförfrågan eller tävling.

För större projekt, likt i Mariesjö, där flera aktörer kan förväntas vara intresserade och/eller där utformning, innehåll mm är särskilt viktigt för stadens utveckling gäller i huvudsak intresseförfrågan alternativt tävlingsförfarandet. I båda fallen görs valet av exploatör utifrån inlämnade förslag som bedöms utifrån olika och på förhand bestämda kriterier.

Vid markanvisningar för de framtida kvarteren inom programområdet förelås bedömningskriterierna, utöver genomförbarhet och ekonomi, premiera stadsmässiga, resurseffektiva och långsiktigt hållbara kvaliteter i byggandet.

UTFORMNINGS-/KVALITETSPROGRAM

En av de målbilder som redovisas på sidan 29 var att ge Mariesjö en egen identitet. Ett sätt att nå detta mål är att långsiktigt jobba med gestaltningen utifrån gemensamma utformnings-/kvalitetsprogram. Då målet är en variationsrik arkitektur är det särskilt viktigt att utformningen av de allmänna platserna följer en röd tråd. Genom att slå fast en tydlig ambitionsnivå ökar också möjligheterna att alla delprojekten/etapperna under den långa genomförandetiden når målet om en god helhet. Planprogrammet bör därför kompletteras med nedan program, var för sig eller som ett samlat dokument.

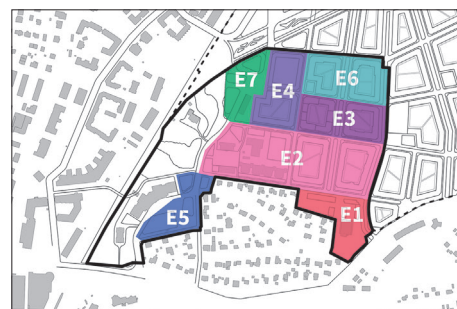
- Belysningsprogram som redovisar belysningsprinciper, armaturer och lämpliga belysningskällor mm för stadsdelens gator, parker och torg.
- Möbleringsprogram för möbler på allmän platsmark, d.v.s. gator parker och torg.
- Gestaltningsprogram med enkla men tydliga principer för utformning av kvarteren men som också lämnar utrymme för att skapa en variationsrik och spännande stadsmiljö. Det är positivt ur ett hållbarhetsperspektiv om delar av byggnationen kan utgöras av trähusbebyggelse.

ETAPPVIS UTBYGGNAD INOM PROGRAMOMRÅDET

Utbyggnaden av programområdet kommer att genomföras i flera etapper och under en längre tid. Etappindelningen i bild till höger och tabell nedan utgår ifrån vad som i dagsläget bedöms rimligt utifrån behov och med avseende på möjlig avveckling av verksamheter i angränsande kvarter.

Exploateringsnivåerna nedan visar ungefärlig bruttoarea (BTA) ovan mark i enlighet med illustrerat programförslag 2025.

- | | |
|----|---|
| E1 | 8 000 m ² för bostäder (Detaljplan för Bostället 23-24) |
| E2 | 39 000 m ² för bostäder, kontor & service mm (B)
13 000 m ² för högskola, forskning, teknikpark (HTF)
9 000 m ² för parkeringshus (ca 310 bpl) |
| E3 | 31 000 m ² för bostäder, kontor & service mm (B) |
| E4 | 23 000 m ² för bostäder, kontor & service mm (B)
och/eller för högskola, forskning, teknikpark (HFT)
16 000 m ² för parkeringshus (ca 600 bpl) |
| E5 | 15 000 m ² för högskola, forskning, teknikpark (HFT)
9 000 m ² för mindre lägenheter (studentboende)
8 000 m ² för parkeringshus (ca 340 bpl) |
| E6 | 30 000 m ² för bostäder, kontor & service mm (B) |
| E7 | 29 000 m ² för högskola, forskning, teknikpark (HFT) |



Etappvis utbyggnad inom programområdet, trolig utbyggnadsordning.

BYGGLOV PÅ ANGRÄNSANDE VERKSAMHETSKVARTER

Markanvändningen i Mariesjö har under de senaste 20-30 åren successivt omvandlats från småindustri och hantverk till mer handel, kontor och service utan att det funnits direkt stöd i gällande detaljplaner. Ändring av markanvändning som leder mot målbilden (sidan 29) och som inte medför större konsekvenser bedöms under en övergångsperiod kunna prövas mot gällande detaljplaner. Större omvandlingar av kvarteren ska dock alltid föregås av en ny detaljplan.

Sektor samhällsbyggnad avser därtill vid en eventuell förfrågan om bygglov för etablering av ny industriverksamhet i anslutning till programområdet att utnyttja möjligheten som PBL 9 kap 28 § ger att besluta om anstånd med avgörandet om lov till dess att en ny detaljplan för området tagits fram. Utgångspunkterna för ett sådant planarbete ska då ta stöd i planprogrammets inriktning mot målet att skapa en stadsdel med blandade funktioner såsom utbildning, kontor, bostäder, service, parker mm, där inte någon ny industriverksamhet ryms.

KONSEKVENSER

Detta kapitel redovisar övergripande konsekvenserna av ett genomförande av programförslaget.

SAMHÄLLSKONSEKVENSER

Planprogrammets mål att bygga en tät stadsdel med blandade funktioner - en blandstad - ger en mångsidighet och närhet då olika målpunkter ligger bredvid varandra. Den kan ge besökare, arbetande och boende närhet till service. Blandstaden befolkas dygnet runt och blir därmed trivsammare och tryggare att vistas i. Arbetsplatser, skola, service och handel befolkar stadsdelen dagtid. Bostäder, fritid och kultur mm genererar rörelser och en ökad känsla av trygghet under kvällar och helger. Den täta blandstaden är resurseffektiv då den ger en jämnare trafikbelastning, mindre bilberoende och bra förutsättningar för gång, cykel- och kollektivtrafik. En tät blandstad hushåller med markresurser, kräver mindre infrastruktur och ger större tillgänglighet och därmed större underlag till offentlig och kommersiell service. Blandstaden är till sin struktur också flexibel och har beredskap för förändringar. Planprogrammet bedöms därmed bidra till att Mariesjö på sikt blir en mer funktionell och attraktiv stadsdel.



Blandstaden utgörs av en stadsmiljö med en hög grad av blandning, främst funktionellt men även arkitektoniskt och socialt. Resultatet blir en resurseffektiv, mångsidig stad, rik på upplevelser och med närhet till det mesta.

Bostadspolitiska konsekvenser

Att omvandla/förtäta inom befintliga industri och verksamhetskvarter medför att befintlig teknisk infrastruktur (vägar och ledningar) kan användas i stor utsträckning. Detta i sin tur bedöms bidra till att framtida exploateringskostnader och hyror mm hålls inom rimliga nivåer. Planprogrammet och strukturplanen medger en bostadsbebyggelse av olika storlekar och upplåtelseformer, dock främst i flerbostadshus. Möjligheten att peka ut hela eller delar av kvarter för en särskild boendekategori (ungdoms-, äldre-, särskild boende mm) är möjligt och förutsättningarna bör därmed vara goda att skapa en stadsdel för alla.

Den föreslagna utvecklingen inom programområdet bedöms kunna bidra till att bostadsbyggandet följer den önskade bostadsökningen i Skövde om 300-400 bostäder per år och utgör ett bra planeringsunderlag för att kunna hålla en god planberedskap.

Social hållbarhet

Boverket har identifierat fem teman, som berör socialt hållbar stadsutveckling i allmänhet. Programförslaget stäms av gentemot dessa nedan:

Helhetssyn

Programområdet är utpekade i ÖP 2025 och i FÖP Centrala Skövde som ett område som ingår i en kreativ utvecklingszon som sammanlänkar Mariesjöområdet och Högskolan i Skövde med stadskärnan och resecentrum. Planprogrammet lyfter även blicken och redovisar ett större utvecklingsområde och studerar samband och möjliga kopplingar med angränsande stadsdelar.

Variation

Programförslaget föreslår en omvandling av ett industri- och verksamhetsområde med dagverksamhet till en blandstad med olika innehåll som befolkas dygnet runt. Målet är en stadsdel med kvarter som innehåller bostäder med olika upplåtelseformer, därtill arbetsplatser och servicefunktioner. Målet är även en stor variation av arkitektoniska uttryck, våningshöjder mm. Olika allmänna platser föreslås, liksom ett stort utbud av social och kommersiell service.

Samband

Utvecklingsstrategin för programområdet är att expandera Skövde innerstad till Mariesjö och koppla samman befintliga och nya grönytor i Mariesjöområdet till ett stråk som länkas till Boulognerskogen. Målet är även att öka andra kopplingar till angränsande stadsdelar. Befintliga stråk för exempelvis gc-nätet förstärks och nya föreslås. Kollektivtrafiken ges möjligheter till ett nytt gent stråk mellan Skövde centrum och utbyggnadsområden i nordöstra Skövde.

Identitet

En egen identitet kopplat till verksamheterna i Science Park Skövde är tydlig och följer målsättningen att attrahera unga medborgare och företagare och stärka nya branschers närvaro och utveckling.

Inflytande och samverkan

Initialt i programarbetet bjöds alla fastighetsägare inom programområdet samt högskolan och representanter för Science Park Skövde in till enskilda möten. Vid mötena beskrevs uppdrag, syfte och alternativa utvecklingar för programarbetet och synpunkter och framtidsplaner inhämtades. Halvvägs in i arbetet bjöds dessa till ett gemensamt avstämningsmöte. Ungefär samtidigt togs kontakter med övriga fastighetsägare inom det större utvecklingsområdet. I november 2018 bjöd sektor samhällsbyggnad in till en öppet husutställning där Skövdeborna under en heldag kunde ta del av det pågående arbetet och lämna synpunkter på detta. Ett 100-tal Skövdebor, varav många närboende, tog denna chans. Samråd kring ett färdigt programförslag hölls därefter i maj-juni 2019.

Barnperspektiv

En trygg trafikmiljö och tillgång till ett väl utvecklat gång- och cykelnät är viktigt för alla, men särskilt för ungdomar och barn. Planförslaget bedöms tillgodose detta. Programmet föreslår även i allmänhet trafiklösningar och gatukaraktärer som främjar trafiksäkerhet och trygghet vilket ger fördelar ur ett barnperspektiv.

Planprogrammets målsättningen om närhet till parker som ska erbjuda olika miljöer och aktiviteter är viktigt ur barnperspektiv. De slutna kvarter-/bostadsgårdarna innebär en trygg lekmiljö för de minsta barnen.

Den föreslagna variationen i stadsdelen som på sikt även kan erbjuda skola, lokal service, handel samt kultur- och fritidsutbud på nära håll stärker också barnperspektivet.

Planförslaget tar hänsyn till att barn och unga vistas i allt högre grad i sin närmiljö. Närheten till olika funktioner såsom skolor, lekplatser, fritidshem och idrottsanläggningar är avgörande för barns hälsa och välmående. Planförslaget bedöms, i kombination med en generell samhällstrend om att fler barnfamiljer söker ett centralt boende, innebära en ökning av antalet barn i centrala stadsdelar likt Mariesjö.

Jämställdhet

Förslaget ger möjlighet till varierande boendeformer och skapar förutsättning för blandad befolkning vilket i sin tur skapar förutsättningar för gemenskap och tryggare boendemiljöer. I fortsatt planarbete ska förutsättningar för variation i boendeform, typ och storlek studeras närmare. Variation av bostadstyper och upplåtelseformer motverkar segregation och uppfyller mål i kommunens översiktsplan. Närheten mellan bostaden och arbetsplatser, rekreation, kommersiell- och samhällsservice mm underlättar vardagspusslet. God tillgänglighet till kollektivtrafik och gång- och cykelvägar är annat som främjar jämställdheten.

Trygghet

Förslaget bedöms uppfylla målsättningar i Skövde kommuns översiktsplan ÖP 2025 och Boendestrategiska programmet om trygga, tillgängliga och hälsosamma boendemiljöer med tillgång till grönska, barns möjlighet att röra sig fritt mm.

Kommunal service

Programområdet planeras för en bred målgrupp och därmed är behovet av för- och grundskola viktigt. I programförslaget finns utrymme för exempelvis förskolor. På lite längre sikt (> 2025) finns inom utvecklingsområdet även plats för grundskola.

Kommersiell service

Programförslaget medger en utveckling av kommersiell handel. I kvarterens bottenvåningar längs stadshuvudgatan inom programområdet föreslås möjligheter att etablera mindre servicebutik och annan lokal service. På lite längre sikt inom utvecklingsområdet, direkt öster programområdet, föreslås ett kvarter vara lämpligt för dagligvaruhandel (livsmedel) och norrut i Stallsiken Södra föreslås bl.a. sällanköphandel.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

För att genomföra programförslaget krävs investeringar i ny infrastruktur, anläggande av allmänna platser samt flytt av verksamheter och servicefunktioner mm.

En stor del av marken som programförslaget omfattar ägs av privata fastighetsägare. Kommunen kommer behöva förvärva delar av denna mark för att genomföra programförslaget men det är även angeläget och nödvändigt att privata intressenter är med och finansierar omvandlingen av Mariesjö.

Det är viktigt med noggrann ekonomisk planering och en etappvis utbyggnad för att sprida ut kostnaderna under en längre tidsperiod. Ändå kommer troligtvis utgifterna initialt överskrida framtida intäkter för markförsäljning. De investeringar och ökade driftskostnader som uppstår på kort sikt bedöms uppvägas på längre sikt genom ett effektivare markutnyttjande och mindre behov av anläggande av helt ny infrastruktur.

Samhällsekonomiskt finns flera vinster. Genom omvandling av ett redan ianspråktaget centralt område till en stadsdel med blandat innehåll kan ett lägre energiuttag åstadkommas genom kortare resvägar, bra mikroklimat och hög servicenivå mm. Genom att knyta samman angränsande stadsdelar skapas förutsättningar för nya genstråk för gång-, cykel- och kollektivtrafik. På den samhällsekonomiska intäktssidan finns även möjligheter för fler arbetstillfällen för kommersiella och offentliga verksamheter. Rent allmänt bedöms även ett genomförande av programförslaget stärka Skövde som bostads- och etableringsort.

MILJÖKONSEKVENSER

Behovsbedömning/Miljöbedömning

Om genomförandet av planer och program kan antas få en betydande miljöpåverkan, ska enligt plan- och bygglagen (PBL 4 kap. 34 §) miljökonsekvenserna redovisas i omfattning och innehåll som följer av 6 kap. 12 § och 13 § första stycket miljöbalken.

Vid kommunens ställningstagande till om planens eller programmets genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan görs en behovsbedömning. Om behovsbedömningen visar på en betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning göras, och resultatet redovisas i form av en miljökonsekvensbeskrivning.

Sektor samhällsbyggnad bedömer utifrån framtagna behovsbedömning (bilaga A) att programförslaget kan komma att medföra betydande miljöpåverkan. Ingen enskild miljöaspekt bedöms ge upphov till betydande miljöpåverkan. Däremot bedöms den sammantagna (kumulativa) påverkan som planprogrammet har på ett flertal miljöaspekter såsom geoteknik, markmiljö, trafik, buller, risker, dagvatten- och skyfallshantering och stadsbild - tillsammans med påverkans gränsöverskridande art och riskerna för miljö och hälsa – kunna medföra betydande miljöpåverkan. Sektor samhällsbyggnad bedömer därför att en miljöbedömning behöver göras och en miljökonsekvensbeskrivning behöver tas fram till planprogrammet för att belysa konsekvenserna av bl.a. ovan miljöaspekter. Vid samråd om behovsbedömningen med Länsstyrelsen i Västra Götaland har i de i sitt yttrande, daterat 2018-06-13, framfört att man delar kommunens bedömning i frågan men anser att kommunen även behöver beskriva påverkan på luftkvalitet, naturmiljö och kulturmiljö.

Miljökonsekvensbeskrivning

Sektor samhällsbyggnad har gett Norconsult AB i uppdrag att genomföra en miljöbedömning och upprätta en miljökonsekvensbeskrivning. Då uppdraget att upprätta planprogrammet togs i april 2016 genomförs miljöbedömningen enligt övergångsreglerna till de lagändringar i 6:e kapitlet i miljöbalken (MB) samt den nya miljöbedömningsförordning (2017:966) som trädde i kraft 2018-01-01.

Miljökonsekvensbeskrivningen ingår i programhandlingarna (bilaga B).

Nedan på sidorna 57 - 65 redovisas först en samlad bedömning av miljökonsekvenserna för programförslaget. Därefter följer en sammanfattning av de enskilda frågorna som konsekvensbeskrivits samt en bedömning av relevanta miljömål och hur de påverkas av planprogrammet.

Samlad bedömning

Programförslaget bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan för någon enskild faktor men däremot bedöms den totala miljöpåverkan kunna bli betydande både i positiv som negativ riktning.

<i>Miljöfaktor</i>	<i>Konsekvenser</i>
Risker	Små till måttligt negativa
Markförhållanden	Små negativa & måttligt positiva
Vattenförhållanden	Måttliga negativa och positiva
Trafik	Stora positiva och negativa
Buller från trafik och verksamheter	Små till stora negativa
Luftmiljö /miljökvalitetsnormer luft	Små negativa
Stadsbild	Små negativa, små positiva
Naturmiljö	Små till stora negativa
Rekreation	Små negativa & måttligt positiva
Kulturmiljö	Obetydliga till små negativa
Övriga miljöfrågor	Obetydligt till små negativa

Samlad bedömning av planprogrammets miljökonsekvenser

Generellt bedöms aktuellt programförslag innebära en mycket omfattande förändring och utbyggnad inom såväl program- som utvecklingsområdet då en helt ny stadsdel byggs upp och ersätter både gammal industrimark och naturmark. Förslaget ligger i linje med den fördjupade översiktsplanens intentioner att låta Skövde innerstad expandera åt nordost samtidigt som kopplingarna mellan innerstaden, Högskolan, Science Park Skövde och omgivande stadsdelar förstärks både via kollektivtrafik och nya grönstråk och GC-stråk.

Sammanfattningsvis bedöms konsekvenserna av planprogrammet - både inom program- och utvecklingsområdet - huvudsakligen som antingen små eller stora i såväl positiv som negativ riktning beroende på miljöfaktor.

Förslaget innebär stor påverkan på stadsbild och grönstruktur både inom programområdet men även i utvecklingsområdet som helhet och i dess koppling till omgivande delar av centrala Skövde. Påverkan bedöms i huvudsak bli positiv genom att gammal industrimark görs om till bostäder och utbildningslokaler i närhet till Skövde Resecentrum. På sikt skapas även goda möjligheter för ny kollektivtrafik kring den nya stadshuvudgatan samtidigt som nya GC-stråk kopplas mot befintligt GC-nät väster om järnvägen. Utbyggnaden innebär även på sikt främst positiv påverkan på rekreationen genom att nya sammanhängande grönstråk skapas genom området. Inledningsvis kommer dock delar av programområdet ha en brist på grönytor då bostadshus gränsar till befintligt verksamhetsområde och befintlig naturmark som delvis utnyttjas för närrekreation i norr ersätts av verksamheter, vilket är negativt. Områdets rekreativvärde och koppling till innerstaden kan förbättras genom åtgärder som att stärka och nyskapas gång- och cykelstråk mot stadsdelarna väster om järnvägen och mot Boulognerskogen, och utveckla parkmiljön i områdets sydvästra del. Vidare bör ett gestaltningsprogram tas fram för såväl program- som utvecklingsområde som tar sikte på år 2040.

Vidare bedöms riskerna med farligt gods och verksamheter som godtagbara under förutsättning att föreslagna åtgärder genomförs. Därmed bedöms de negativa konsekvenserna gällande risker som små - måttliga. För trafik medför planerad utbyggnad - särskilt på lång sikt - stora förändringar i trafikströmmar inom staden, men även inom programområdet ger en utbyggnad en tydlig förändring av trafiksituationen med betydligt mer personbilar än i dagsläget. Dessa förändringar är både positiva och negativa. Även bullersituationen inom Mariesjö förändras tydligt vid en utbyggnad. Inom programområdet bedöms inte riktvärden för trafikbuller överskridas med föreslagen strukturplan medan risk finns för överskridande på ett flertal platser inom utvecklingsområdet, vilket måste utredas vidare i fortsatta planskeden. I området kommer risker finnas för störande buller från verksamheter – åtminstone i de inledande etapperna, men omfattningen av dessa är svårbedömd och bör studeras vidare i senare planskeden. Eventuellt krävs vissa anpassningar av planerad bostadsbebyggelse för att hantera befintlig bullersituation.

Programförslaget medför även omfattande förändringar för områdets mark- och vattenförhållanden i både positiv och negativ riktning. Markförhållandena ställer krav på grundförstärkning och andra åtgärder samtidigt som sanering krävs i vissa delar vilket är positivt från miljösynpunkt. Planerad utbyggnad innebär en stor förändring av flöden och föroreningsbelastning ned till områdets recipienter vilka kan påverkas negativt. Utvecklingsområdet kommer på sikt innefatta en stor variation av olika dagvattensystem som anpassas till delområdenas förutsättningar. I områdets södra och centrala delar bedöms dagvattenflödena minska genom att fler infiltrationsytor skapas i planerad kvarterstad och kunskapsstråk, medan motsatsen gäller för utvecklingsområdets norra delar där befintlig naturmark delvis ersätts med kvartersmark. Förslaget dagvattensystem innebär att vattnet åtminstone delvis renas innan det når recipienter och vattenförekomster nedströms, vilket kan bidra till att minska föroreningsbelastningen. Genom föreslagna åtgärder gällande geoteknik, markmiljö och dagvattenhanteringen kan utbyggnadens påverkan minskas.

Påverkan på naturmiljön varierar från små inom programområdet där endast enstaka träd påverkas, medan påverkan är måttlig till stor i de centrala och norra delarna där naturmark med höga naturvärden försvinner eller påverkas negativt. Påverkan på kulturmiljö, naturresurser bedöms däremot som obetydliga medan risken för vibrationer behöver studeras vidare. För samtliga miljöfaktorer bedöms dock negativa konsekvenser kunna minskas genom de åtgärder som föreslås i MKB:n. Miljöpåverkan av planerad utbyggnad bedöms som inte som betydande för någon enskild faktor men däremot bedöms den totala miljöpåverkan kunna bli betydande både i positiv som negativ riktning.

Risker - farligt gods transporter och verksamheter

En inventering av riskerna både med transportleder för farligt gods inom och i anslutning till området Mariesjö och av de verksamheter som kan medföra risker för omgivningen inom stadsdelen.

Risk transport av farligt gods

En kvantitativ riskanalys har genomförts på grund av områdets närhet till Västra Stambanan och väg 26. Väg 26 är utpekad som rekommenderad primärled för transporter av farlig gods och järnvägar ska alltid betraktas som transportleder för farligt gods. Länsstyrelsens riskpolicy anger att riskfrågor ska beaktas vid fysisk planering inom 150 m från transportleder för farligt gods.

I riskanalyser för den fysiska planeringen skiljs det på individrisk och samhällsrisk. Individrisken är risken för en person att omkomma i en olycka när han/hon befinner sig på en specifik plats i närheten av riskkälla. Personen antas befina sig på denna plats under ett helt år. Risken uttrycks som risken att omkomma i en olycka under det året. Individrisken är ett mått på hur farligt det är på en viss plats och tar inte hänsyn till hur många människor som kommer att befina sig på platsen. Samhällsrisk är ett mått på hur stora olyckor en riskkälla kan orsaka. Detta beror dels på riskkällans farlighet men även på hur många människor som brukar befina sig i riskkällans omgivning. Samhällsrisk anges som sannolikheten för olyckor där minst ett visst antal personer omkommer.

Beräkningarna av risknivåer utifrån transporter av farligt gods visar på att individrisken är acceptabel på ca 18 meters avstånd från Västra stambanan och ca 15 meter från väg 26. Individrisken för urspårningsrisk vid Västra stambanan visar dock på en acceptabel risknivå först vid 30 meter vilket blir dimensionerande. Områden inom dessa avstånd bör inte inbjuda till stadigvarande vistelse.

Riskenivåerna för transporter av farlig gods på Västra stambanan och väg 26 ligger inom ALARP-området, varför tekniskt genomförbara och ekonomiskt rimliga skyddsåtgärder ska genomföras. Området längst i norr påverkas av risker från både Västra stambanan och väg 26 vilket innebär att extra hänsyn behöver tas för risker med transporter av farligt gods förbi detta område. I programområdets östra delar behövs inga skyddsåtgärder för ny bebyggelse pga. det långa avståndet till transportlederna. Utifrån de dimensionerande olyckorna bör följande skyddsåtgärder för ny bebyggelse utredas vidare i detaljplaneskedet för övriga delar av hela utvecklingsområdet. Föreslagna skyddsåtgärder skiljer sig åt beroende på avstånd till transportled för farligt gods, gemensamt för hela området är att för ny bebyggelse bör:

- Ventilation på byggnader inom 150 meter från transportled för farligt gods (väg 26 och Västra stambanan) placeras högt och bort från leden.
- Utrymning vara möjlig bort från transportleder för farligt gods på byggnader inom 150 meter från transportleder för farligt gods (väg 26 och Västra stambanan).
- Svårutrymda lokaler placeras på ett avstånd på över 150 meter från transportleder för farligt gods (Västra stambanan och väg 26).

För området i väst och norr som ligger närmast Västra stambanan bör följande skyddsåtgärder för ny bebyggelse utredas vidare i detaljplaneskedet:

- Brandskydd för fasader inom 150 meter som vetter mot transportleder (Västra stambanan och väg 26).
- Eventuella olyckor med brandfarliga gaser kan leda till explosioner. Dimensionering av byggnader för att förhindra fortskridande ras kan inträffa på byggnader inom 150 meter från transportleder bör därför genomföras.
- Föreslagna bullerskyddsåtgärd i områdets nordvästra del bör utföras i brandklassat material EI 30. Om en bullervall föreslås finns inga krav på materialval.

Risk verksamheter

De främsta riskkällor som identifierats bland verksamheterna är rangering och temporär förvaring av järnvägsvagnar med gasol på Mariesjöterminalen (Mariesjö 7), Preems tankstation (Bromsaren 1), SWEBUS busscentral (Mariesjö 4) och Skövde kommuns verkstad (Skövde 5:178 / Kommun-verkstaden1). Utöver detta finns ett antal mindre verksamheter inom fordonsbranschen som kräver ett visst hänsynstagande.

Rekommenderade skyddsavstånd på grund av pågående verksamheter i området har utretts. Skyddsavstånden gäller generellt från riskkällan, dvs. att vid lagring av brandfarliga gaser och vätskor gäller avstånden från lagringsplatsen. Undantaget är tankstationen där lagring sker under jord och anses vara säkrare. Där anges ofta påfyllningsplatsen för bränslena som punkten som skyddsavståndet ska räknas ifrån. När det gäller Mariesjöterminalen kan inget skyddsavstånd anges förutom att angränsande kvarter inte ska bebyggas innan terminalen är flyttat. En rekommendation är att beakta riskerna inom 150 m från rangerbangården om framtida detaljplanering sker innan terminalen är avvecklad.

Markförhållanden

Geoteknik

De naturliga jordarterna inom såväl utvecklings- som programområdet består generellt av glacial silt, men det finns mindre områden med glaciallera, sandiga isälvsediment och kärrtorv. Jordlagerföljden utgörs av fyllnadsmaterial med underliggande fast ytlager, lera samt friktionsjord. Området ligger inom ett högriskområde för markradon.

Planerade utbyggnader inom såväl programområdet som Stallsiken södra bedöms kunna genomföras under förutsättning att grundförstärkning sker med avseende på sättningar. Planerade utbyggnader kan innebära en risk för påverkan på känsliga anläggningar i omgivningen, t.ex. byggnader, ledningar och vägar. Vid schaktning krävs även försiktighetsåtgärder. I områdets centrala delar krävs ytterligare geotekniska utredningar för att kunna bedöma påverkan. Då området ligger inom ett högriskområde för markradon krävs sannolikt radonskyddat utförande av planerad bebyggelse. I fortsatt planarbete behövs kompletterande geotekniska undersökningar och i byggskedet behövs riskinventeringar, markradonmätningar och utredning av omgivningspåverkan samtidigt som försiktighetsåtgärder behöver tillämpas vid schaktarbeten.

Markföroreningar

Inom området har det funnits ett antal fastigheter som kan ha gett upphov till potentiella föroreningar. Dessa är bl.a. tegelfabrik, bussdepå, träförädlingsfabrik, transformatorstation, järnväg m.m. Föroreningshalterna inom området är generellt låga i jord och grundvatten. Inom de provtagna fastigheterna inom programområdet har ingen allvarlig förorening påvisats, men förhöjda halter av arsenik har påträffats vilka bedöms vara naturliga bakgrundshalter. Även i detaljplaneområdet Stallsiken Södra i norr har halter av arsenik påträffats i två provpunkter som bedöms vara högre än de naturliga bakgrundshalterna.

Generellt bedöms inte föroreningssituationen utgöra ett hinder för planerad markanvändning, men de åtgärder som krävs varierar beroende på fastighet/område, om provtagning har utförts, resultat samt restföroreningar. Inom vissa områden krävs restriktioner eller särskild hänsyn vid schaktarbeten och framtida bebyggelse bör konstrueras radonsäkert pga. naturligt höga halter markradon. I vissa områden krävs även ytterligare utredningar för att kunna bedöma föroreningssituationen.

Vattenförhållanden

Avrinningen från program- och utvecklingsområdet sker idag främst via befintligt ledningsnät i de södra och centrala delarna samt via ytavrinning i befintliga bäckar och diken i norr och vidare ned till recipienterna Ömboån och Ösan. Berörda delar av recipienterna bedöms ha måttlig ekologisk status främst pga. övergödning och hydromorfologiska problem. Vidare bedöms både Ömboån och Ösan ej uppnå god kemisk status. Orsaken är för höga halter av de i Sverige överallt överskridande ämnena kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyletrar (PBDE). I Mariesjöområdet finns idag risk för höga vattennivåer och översvämningar då dagvattensystem inte har tillräcklig kapacitet att avleda dagvattnet vid skyfall.

Planerad utbyggnad av såväl utvecklingsområdet som programområdet kommer leda till förändrade dagvattenflöden. Det totala dagvattenflödet från utvecklingsområdet bedöms bli i samma storleksordning som idag eller högre vid en utbyggnad (om man inkluderar områdena väster om järnvägen), men skiljer sig mellan områdets olika delar, där flödet sannolikt blir lägre i de södra och centrala delarna men högre i de norra. Dagvattenflödena måste fördröjas inom området för att inte överbelasta dagvattensystem nedströms. I områdets södra och centrala delar med industrimark bedöms dagvattenflödena minska genom att fler infiltrationsytor skapas i planerad kvarterstad och kunskapsstråk, medan motsatsen gäller för utvecklingsområdets norra delar där befintlig naturmark delvis ersätts med kvartersmark.

Utvecklingsområdet kommer på sikt innefatta en stor variation av olika dagvattensystem vilka får anpassas till delområdenas förutsättningar. I stora drag kan systemen delas i upp två kategorier, lösningar på allmänna ytor och på kvartersmark. I programområdet med angränsande utvecklingsområden behövs fördröjning på kvartersmark pga. av brist av grönytor, där dagvattnet föreslås fördröjas med lokala åtgärder som gröna tak, regnrabatter, genomsläppliga beläggningar i kombination med underliggande magasinering och mindre stadsanpassade dammar som sedan kopplas på det befintliga dagvattennätet. Detta för att uppnå Svenskt Vattens rekommendationer om att klara fördröjning av ett 10-årsregn. Viss omläggning av ledningsnätet kommer dock behövas för att kunna hantera dagvattnet. I utvecklingsområdets norra del förslås istället öppna dagvattenlösningar som dagvattendammar, bäckar och diken förlagda i naturmark och parker i kombination med dagvattenledningar. Ytterligare utredningar behövs dock i kommande detaljplaner av detalj-utformningen av dagvattensystemet och befintligt ledningsnäts kapacitet, när mer information finns gällande planerad utbyggnad, höjdsättning och vilken typ av fördröjningsåtgärder som kommer väljas.

Planerad utbyggnad av en helt ny stadsdel med bostäder, verksamheter, utbildningslokaler och en ny gatustruktur innebär en stor förändring av flöden och föroreningsbelastning ned till områdets recipienter. Därför går det inte att utesluta att programförslaget kan bidra till att god ekologisk och kemisk status inte uppnås i berörda ytvatten- och grundvattenförekomster. Denna osäkerhet beror främst bero på att det framförallt i områdets södra del inte är bestämt vilka fördröjnings- och reningsanläggningar som ska anläggas och därmed vet man inte heller vilken fördröjnings- och reningsgrad som kommer att uppnås. Förslaget dagvattensystem innebär att vattnet åtminstone delvis renas innan det når recipienter och vattenförekomster nedströms, vilket kan bidra till att minska föroreningsbelastningen på recipienterna Mörkebäcken, Ömboån och Ösan. Vid utbyggnad kommer dagvattnet ändra karaktär men på samma sätt som idag innehålla näringsämnen och olika typer av miljöskadliga ämnen som härstammar från t.ex. tak och vägbeläggning, bilavgaser, drivmedel, korrosion och däckslitage. Planprogrammet bedöms minska risken för föroreningsutsläpp från eventuella markföroreningar genom att eventuella förorenade massor kommer schaktas bort och ersätts med rena massor. Samtidigt kanske det inte är tillräckligt att bara minska föroreningsbelastningen från området för att uppnå god ekologisk och kemisk status i recipienterna utan det kan även krävas andra åtgärder. För att kunna bedöma påverkan på miljökvalitetsnormerna behövs både beräkningar av dagvattnets framtida förorenings- och närsaltshalter och utredningar av planprogrammets påverkan på miljökvalitetsnormerna som omfattar såväl kvalitetsfaktorer gällande närsalt- och föroreningsbelastning som biologiska och hydromorfologiska kvalitetsfaktorer.

Vid en utbyggnad finns risk för översvämning inom såväl utvecklingsområdet som programområdet men även nedströms kring väg 26 om inga åtgärder görs. Instängda områden och lågpunkter där vattnet kan ansamlas vid kraftig nederbörd när ledningsnätet och övriga delar av dagvattensystemet går fullt bör undvikas. Vid en utbyggnad behöver nya avledningsvägar och översvämningsytor skapas som kan hantera vattnet. Det krävs även en noggrann höjdsättning både för att undvika att byggnader och viktiga samhällsfunktioner inte tar skada och skyddas i instängda och låga områden. Generellt bör gatorna i området alltid ligga på lägre nivåer än kringliggande kvartermark, så dagvattnet kan avledas via dessa när dagvattensystemets maxkapacitet överskrids vid extrem nederbörd.

Trafik

Inom utvecklingsområdet förekommer i dagsläget en del trafik inom befintligt verksamhetsområde i områdets södra och centrala delar samt på Hasslumvägen som går i väst-östlig riktning i norr. Den huvudsakliga trafiken sker dock på de vägar som omger området (Hjovägen, Östra leden, Nollhaga-vägen).

Vid planerad utbyggnad planeras områdets gatustruktur byggas upp kring en stadshuvudgata från Hjovägen i söder som på sikt ska ansluta till Nollhagavägen i norr. Stadshuvudgatan får en östlig anslutning till befintlig trafikplats vid väg 26 samt en västlig anslutning till Mariestadsvägen via dagens viadukt under järnvägen. En trafikutredning har tagits fram för program- och utvecklingsområdet. Analysen har gjorts dels för år 2025 då enbart programområdet samt Stallsiken har exploaterats och dels för år 2040 då Mariesjö beräknas vara fullt exploaterad. På kort sikt, år 2025, när större delen av programområdet beräknas vara bebyggt, men innan stadshuvudgatan är helt utbyggd, kommer omgivande genomfartsgator få ett något högre trafikflöde än för år 2040. Planerad stadshuvudgatan bedöms få mellan 5 600 och 6 700 fordon/vardagsdygn år 2040.

Buller från trafik och verksamheter

Idag förekommer höga bullernivåer inom såväl program- som utvecklingsområdet i anslutning till omgivande vägar och Västra Stambanan. Den dominerande bullerkällan utgörs av järnvägstrafiken på Västra Stambanan.

Vid upprättande av detaljplan krävs bullerberäkningar för att säkerställa att riktvärden för buller från vägar, järnväg och verksamheter klaras. Inom programområdet klaras dock riktvärdena för buller från väg och järnväg förutsatt att utbyggnaden sker enligt framtagna strukturplan och att inte det höga punkthuset i Kunskapsstråket planeras innehålla lägenheter större än 35 m². Om husen inte förläggs närmare vägar eller järnväg krävs ingen ytterligare bullerutredning för fortsatt planläggning av programområdet.

En trafikbullerutredning har tagits fram som redovisar beräknade ljudnivåer från väg- och tågtrafik år 2040. Detaljerade beräkningar har gjorts för programområdet medan en övergripande analys av bullersituationen har gjorts för resterande delar av utvecklingsområdet. Inom programområdet beräknas den ekvivalenta ljudnivån inte vid någon bostadsfasad överskridas, dvs, ljudnivån överskrider inte 60 dBA där lägenheter >35 m² planeras eller 65 dBA där lägenheter <35 m² planeras. Därmed innehålls riktvärdet för ljudnivå utomhus vid fasad. Lägenheter inom programområdet kan därmed utformas fritt.

Vid punkthuset i Kunskapsstråket saknas en tillgänglig yta för uteplats i anslutning till byggnad där riktvärden för uteplats klaras. Däremot planeras en friyta i form av en park strax söder om punkthuset. Inom slutna kvarter bedöms hela gårdsytan uppfylla riktvärdena för uteplats, 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Även för de friliggande bostadshusen längst ner i söder bedöms det finnas möjligheter att placera uteplats i anslutning till bostad på större delen av tomten.

Beräkningarna visar att bostäder inom utvecklingsområdet får högst bullernivåer vid fasader mot järnvägen. Riktvärdet överskrids med upptill 6 dBA vid punkthusen väster om planerad stadshuvudgata och med upp-

till 3 dBA öster om planerad stadshuvudgata. Vid flertalet slutna kvarter i södra delen av området beräknas riktvärdet för ekvivalent ljudnivå 60 dBA vid fasad klaras. Undantag är kvarteret i sydväst om korsningen mellan Hasslumsvägen och planerad huvudgata där riktvärdet överskrids med 1-4 dBA för våning 2-5 och kvarteret nordöst om korsningen mellan Hjövägen och planerad huvudgata där riktvärdet överskrids med 1 dBA för våning 1- 3.

Ingen utredning av buller från verksamheter finns framtagen, men en översiktlig inventering av bullrande verksamheter har gjorts. Vilka verksamheter/bullerkällor som kommer att finnas inom utvecklingsområdet vid genomförande av programmet är i nuläget oklart. Bullriga verksamheter bör inte förläggas i närheten av planerad bostadsbebyggelse. Många verksamheter har inte någon direkt bullrig verksamhet utomhus, men dessa kan dock ha fläktar, kylanläggningar etc. som kan ge upphov till höga ljudnivåer. Det kan även vara trafik inom verksamhetsområdet, som i huvudprincip ska bedömas som industribuller, som kan ge upphov till höga ljudnivåer. En förutsättning för utvecklingen av Mariesjöområdet är att terminalen måste flyttas ut ur området. En utredning har tagits fram som analyserar den befintliga verksamhetens behov av transporter idag, för- och nackdelar med att vara kvar på befintlig plats i Mariesjö samt fyra alternativa lägen som bedöms ha bättre förutsättningar än befintlig godsterminal att hantera framtida omlastning av gods mellan väg och järnväg. Om verksamheten ligger kvar inom området bedöms den kunna ge en betydande bullerpåverkan på programområdet. Vid upprättande av detaljplan krävs bullerberäkningar för att säkerställa att riktvärden för buller från vägar, järnväg och verksamheter klaras. Detta bör göras i ett tidigt skede.

Luftmiljö/miljökvalitetsnormer luft

Luftföroreningshalterna i Skövde är så låga att inga överskridanden av miljökvalitetsnormer förväntas på grund av detaljplanens genomförande. Detta tillsammans med programområdets närhet till god kollektivtrafik gör att luftkvaliteten inte försämras.

Stadsbild

I programområdets nordvästra delar domineras bebyggelsestrukturen av tre större verksamheter, Mariesjö tegelbruks gamla tegelugn, Mariesjö gård, samt ladugården. Söder om detta ligger Science Park Skövdes lokaler i form av en modern byggnad (Portalen) samt en äldre tegelbyggnad (Ringaren 6). Programområdets östra delar och angränsande områden i norr och öster utgörs istället av ett verksamhetsområde med relativt låg bebyggelse i en till två våningar och en gatustruktur som saknar rumsbildning. Utvecklingsområdet norra del utgörs av verksamheter och skogsmark. Söder om programområdet finns ett villaområde från 1930-50-tal. Utvecklingsområdet omges av Västra Stambanan i väster, riksväg 26, Östra leden i öster, Hjövägen i söder samt Nohlagavägen i norr.

Programförslaget medför att stadsbildens karaktär förändras helt inom både programområdet och angränsande utvecklingsområden. Det innebär att kvartersstaden tar klivet över järnvägen österut. Förutsättningar för ett levande gatuliv med bostäder och lokaler skapas främst längs stads-huvudgatan, bl.a. med ett torg med plats för livsmedelshandel direkt öster om programområdet. När utvecklingsområdet är utbyggt, år 2040, finns även goda förutsättningar för att olika typer av service utvecklas, såväl kommunal service, fritidsaktiviteter som handel av olika slag. Den nya bebyggelsen skapar en täthet genom kvartersstrukturen snarare än genom höga hus, vilket minskar påverkan på övriga delar av Skövde då byggnaderna inte avtecknar sig mot horisonten på samma sätt som höga hus gör. Området vid Science Park får dock ett höghus som placeras alldeles söder om Mariesjö gård och dess parkområde. Placeringen innebär att befintlig bostadsbebyggelse inte påverkas av skuggning i någon större omfattning.

Gång- och cykelstråken förbättras inom området när projektet genomförs, men järnvägen kommer fortsatt utgöra en barriär i öst-västlig riktning. En ny passage under järnvägen skapas dock på sikt i områdets norra

del och ny övergång över Hjovägen mot Boulognerskogen ska underlätta tillgängligheten söderut. Även en gångväg är föreslagen öster om den administrativa byggnaden, inom området för Science Park, för att förbättra kopplingen mot tågstationen och centrum. Planerad stadshuvudgata ligger i gränsen mellan programområdet som ska genomföras år 2025 och utvecklingsområdet i öster som beräknas vara genomfört till år 2040. Detta tidsglapp ställer stora krav på ett genomtänkt genomförande då stadsgatan kan bli ensidigt bebyggd de första 15 åren.

Även stadsdelsparkens genomförande ligger i utvecklingsfasen år 2040 och är helt beroende av en flytt av Mariesjöterminalen. Parken blir ett viktigt inslag i den nya stadsbilden som på ett mjukt sätt markerar områdets olika karaktärerna norr respektive söder om parkområdet. Innan parken genomförs kommer området istället gränsa till terminalområdet vilket är negativt för boendemiljön. Det är avgörande för områdets helhet att Mariesjöterminalen flyttas eftersom denna negativt påverkar såväl kvarters- som gatustruktur i området.

Naturmiljö, rekreation och kulturmiljö

Inom programområdet är inslaget av naturmiljöer mycket begränsat medan det i utvecklingsområdets centrala och norra delar finns en del skogsmiljöer med naturvärden. Även inslaget av grönytor är begränsat till den mindre parkmiljön i sydvästra hörnet och mindre gräsytor med enstaka träd. Den parkliknande trädgården kring Mariesjö Gård ger en visuell upplevelse av grönyta men är inte tillgänglig för allmänheten. Skogsområdet i norr utnyttjas i viss mån för närrekreation men i övrigt finns inga rekreationsytor i övriga delar av utvecklingsområdet. Områdets kulturmiljövärden utgörs av några kulturhistoriskt värdefulla byggnader inom programområdet samt ett par fornlämningar i utvecklingsområdets centrala delar.

Utbyggnaden kan medföra att enstaka rödlistade almar avverkas eller skadas medan övriga naturvårdsarter inom programområdet inte bedöms påverkas på ett påtagligt sätt av planförslaget. Sammantaget bedöms konsekvenserna för naturmiljön inom programområdet bli små till måttliga till följd av planerad utbyggnad. Genom att spara områdets skyddsvärda träd kan dock påverkan minskas. Konsekvenserna för naturmiljön av planerade utbyggnader i utvecklingsområdets centrala delar, dvs. för Mariesjö Norr, bedöms som måttliga medan planerade utbyggnader i området Stallsiken södra bedöms ge upphov till stora negativa konsekvenser för naturmiljön pga. biotopförluster. Konsekvenserna för naturmiljön kan dock minskas genom att utföra de hänsyns- och förbättringsåtgärder som föreslås. Dessa åtgärder skulle väsentligt kunna höja områdets naturvärden och förbättra den biologiska mångfalden och utföras som en kompensation för de värden som försvinner eller skadas vid en utbyggnad.

Programförslaget innebär förstärkning och utveckling av grönstrukturen i program- och utvecklingsområdena, bl.a. genom ett centralt parkstråk längs befintligt järnvägsspår, pocketparker samt plantering av träd och gräsytor inom den nya stadsmiljön medan kvarvarande skogsmiljöer integreras i dagvattensystem. Vid utbyggnaden skapas nya gång- och cykelstråk i den nya vägstrukturen som kopplas till det centrala parkstråket och till befintliga stråk väster om järnvägen, vilket bidrar till att öka rekreationsmöjligheterna. Även söderut mot Boulognerskogen ska kopplingarna stärkas, vilket kräver förbättrade men gärna fler övergångar över Hjovägen. Utbyggnadsförslaget bedöms sammantaget som positivt från rekreationssynpunkt.

Områdets kulturhistoriska byggnader ska bevaras vid en utbyggnad varvid upplevelsen av dessa kan förändras något när närliggande bebyggelsemiljöer får en ändrad karaktär. Vidare görs en tillbyggnad på den f.d. tegelugnen i sydväst vilket påverkar dess kulturhistoriska värde något. Totalt sett bedöms konsekvenserna för kulturmiljön i området bli små förutsatt att hänsyn tas till områdets kulturhistoriska byggnader vid utbyggnaden. Vid fortsatta planarbeten bör hänsyn tas till befintliga fornlämningar i utvecklingsområdet.

Övriga miljöfrågor

Planerad utbyggnad bedöms inte stå i konflikt med riksintresset Västra stambanan enligt 3 kap 8§ MB under förutsättning att de skyddsåtgärder som rekommenderas i framtiden riskutredning efterlevs. De strandskyddade dammarna kring Mariesjö gård (fastigheten Skövde 5:193) bedöms inte påverkas av planerad utbyggnad men då fastigheten ska ingå i det nya programområdet kan en dispens från alternativt upphävande av strandskyddet enligt 7 kap 18 § MB behövas om eventuella åtgärder krävs som berör det strandskyddade området kring dammarna. Ingen vibrationsutredning har tagits fram inom ramen för programarbetet men kan bli aktuellt i fortsatt planarbete om vibrationskänsliga verksamheter föreslås inom området.

Berörda miljö kvalitetsmål

Planprogrammet har relaterats till de 16 nationella miljö kvalitetsmål som riksdagen beslutat ska utgöra en utgångspunkt för samhällets miljöarbete. De av Länsstyrelsen antagna regionala miljö kvalitetsmålen för Västra Götalands län överensstämmer med de nationella målen men har vissa regionala tilläggs mål som anpassats mer till de regionala förhållandena. Många av tilläggs målen är en regional kvantifiering av olika delmål, dvs. de anger en viss mängd eller procentsats som utsläpp ska minskas eller skydd för t.ex. natur- och kulturmiljöer ska ökas på regional nivå. Länsstyrelsen gör årligen en regional uppföljning av måluppfyllelsen för flertalet mål där bl.a. utvecklingen för dessa tilläggs mål utvärderas. Det är dock svårt att i ett enskilt programarbete försöka kvantifiera hur vissa utsläpp eller procentandelar av ämnen och/eller skyddad natur etc. kommer förändras på regional nivå till följd av trafik, utnyttjande av resurser, markanspråk etc. som uppstår lokalt till följd av en exploatering. Nedan görs istället mer generella bedömningar av hur miljömålen påverkas på såväl lokal som regional och nationell nivå.

Vidare finns det 17 globala mål om hållbar utveckling som världens stats- och regeringschefer har enats om att försöka uppnå till 2030. I samband med planering av nya bostads- och verksamhetsområden kan det vara av intresse att relatera aktuell utbyggnad till mål 11 Hållbara städer och samhällen. Aktuellt planprogram kan anses följa målets intentioner genom att låta en ny blandad stadsdel skapas på tidigare exploaterad mark i tätorten samtidigt som områdets grönstruktur, kollektivtrafik, dagvattenrening etc. förbättras.

De miljömål som bedöms vara relevanta för planen är 1, 2, 4, 6, 8, 11, 12, 15 och 16. I figuren nedan sammanfattas bedömningar av hur de relevanta miljömålen blir påverkade av ett genomförande av program- och utvecklingsområden. Bedömningarna har gjorts med förutsättningen att de skadeförebyggande åtgärder som omnämns i denna MKB vidtas. Bedömningen gäller främst det lokalt begränsade programområdet men översiktligt även hela utvecklingsområdet. Vad gäller programmets effekter i relation till respektive miljö kvalitetsmål innebär minustecken att programmets genomförande medverkar till att målet blir svårare att uppnå, plustecken att det blir lättare.

Miljö kvalitetsmål	Planprogrammets lokala miljöpåverkan*	Riktning mot (+) eller från (-) miljö kvalitetsmålet
1 Begränsad klimatpåverkan	Liten -måttlig	+/-
2 Frisk luft	Liten -måttlig	+/-
4 Giffri miljö	Måttlig	+
8 Levande sjöar och vattendrag	Liten	+/-
12 Levande skogar	Liten	-
15 God bebyggd miljö	Stor	+
16 Ett rikt växt- och djurliv	Liten -måttlig	+/-

* Bedömningen av miljöpåverkan är gjord i en tregradig skala: liten, måttlig, stor.

Bedömning av relevanta miljömål och hur de påverkas av planprogrammet.



*Visionsbild Mariesjö 2040.
Illustration Okidoki Arkitekter*



SKÖVDE

Sektor samhällsbyggnad

Postadress 541 83 SKÖVDE Telefon 0500-49 80 00 Hemsida www.skovde.se