

Planprogram för

DEL AV NORRMALM

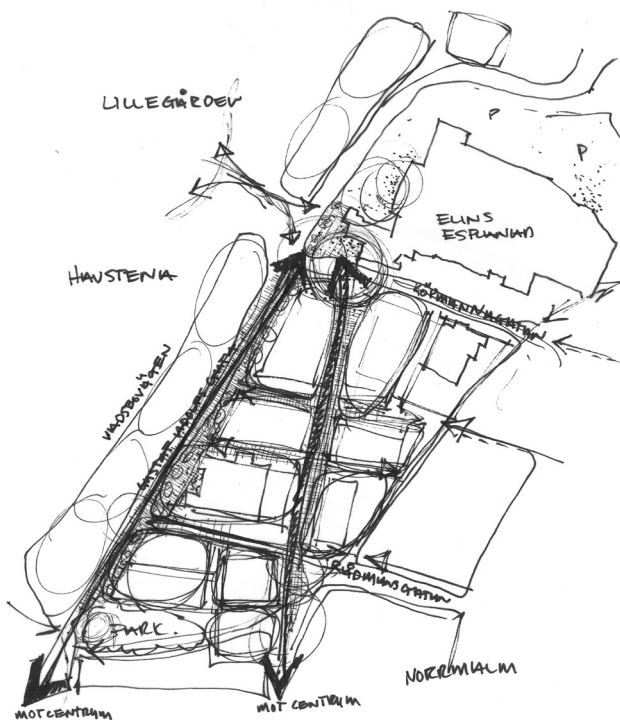
Mossagården, kv. Städet samt Norrmalms
handels- och verksamhetsområde



Samhällsbyggnadsförvaltningen
Skövde kommun

Upprättad 2014-12-02 av Samhällsbyggnadsförvaltningen
Godkänt 2015-02-09 av Kommunstyrelsen





Tidig konceptskiss av Mossagården, kv. Städet samt Norrmalms handels- och verksamhetsområde. Skissen visar på en uppdelning av de storskaliga industrikvarteren inom kv. Hammaren till stadskvarter av normala mått genom att anlägga ett nytt stråk i nord-sydlig riktning mot Elins Esplanad.

Sammanfattning

Planprogrammets syfte är att översiktligt utreda förutsättningar och visa på visioner för utveckling mot en mer blandad bebyggelse inom Mossagården, kv. Städet samt Norrmalms handels- och verksamhetsområde.

Målet är att utveckla området från dagens handels- och verksamhetsområde till ett stadsdelscentra där funktioner som bostäder, skola, service, handel och kontor blandas. I planprogrammet studeras områdets möjliga utveckling utifrån två tidsperspektiv; En visionsbild som beskriver en möjlig önskvärd utveckling fram till år 2040 samt en målbild till år 2020 utifrån konkreta förfrågningar från fastighetsägare.

Planprogrammets huvuddrag:

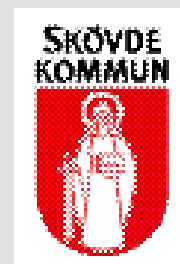
- Målet är att ta tillvara på områdets centrala läge och utveckla det till en attraktiv blandstad. Skapa en länk genom området som kopplar vidare stadskärnan till de närliggande utvecklingsområdena Frostaliden och Aspö.
- Bryta upp områdets storskaliga kvarterstruktur och knyta området bättre till angränsande stadsdelar genom att förstärka områdets gång- och cykeltrafikkopplingar mot stadskärnan, närliggande bostadsområden och grönområden.
- Skapa en tätare och mer funktionsintegrerad stad i kvarter som idag har likartad handels- eller kontorsverksamhet.
- Huvudgator förses med separata cykelvägar och Norrmalms gatunät utvecklas med gator som bildar normala stadskvartersmått.
- Effektiva och stadsmässiga lösningar för biltrafiken föreslås liksom ett mer finmaskigt nät av lokalgator och gångstråk. Målet är att skapa ett sammanhang mellan olika områden och stråk för gång- och cykeltrafik.
- Trafiksystemet i området förbättras genom att en ny koppling skapas till Vadsbovägen.
- Gustav Adolfsgatan ges en tydligare stadskaraktär med trädplantering och gatuparkering.
- Dra nytta av Elins Esplanads potential som halvcentral handelsplats och knutpunkt och tillsammans med fastighetsägaren utveckla verksamheten så att den passar in i visionsbilden.
- Inom programområdet skapas möjligheter till en mer rationell och flexibel markanvändning genom att skrymmande verksamheter flyttas eller integreras i ny bebyggelse.
- Stadens grönstråk genom området och parker i och runtomkring området utvecklas. Då det inom programområdet saknas tydliga park- och grönytor föreslås delar av Mossagårdens tidigare koloniområde omvandlas till en stadsdelspark. Nya pocketparker (fickparker) tillgodoser lek och rekreation i direkt anslutning till bebyggelsen.
- Nya offentliga rum med möjligheter till möten och aktiviteter skapas. En större plats/torg föreslås vid Elins Esplanads sydvästra entré.
- Programområdets karaktär och läge bedöms ge stort utrymme för en variation av exploateringsgrader, höjder och utformning av ny bebyggelse inom de framtida kvarteren.

Sammanfattning	2	Förutsättningar	30
Bakgrund	5	Gällande planer	30
Syfte och mål	5	Politiska styrdokument	31
Tidplan	5	Konsekvenser	35
Bilagor	5	Samhällskonsekvenser	35
Programområdet	6	Bedömning av miljöpåverkan	36
Grönstruktur	9	Miljökonsekvenser	37
Infrastruktur	9	Trafikkonsekvenser	39
Utvecklingsstrategier	12	Ekonomiska konsekvenser	40
Vad är blandstad	12	Genomförande	41
Kommunens politiska målbild	12	Bygglov utan stöd i gällande detaljplan	41
Swot områdesanalys	13	Fortsatta planarbeten, trafikutredningar mm mm	41
Planförslag	14	Gestaltningssprogram	41
Två tidsperspektiv	14		
Visionsbild 2040	14		
Visionens huvuddrag	14		
Grundprinciper	17		
Markanvändning	17		
Kollektivtrafik	18		
Gång- o cykelstråk	20		
Grönstruktur	20		
Trafikstruktur	22		
Parkering	22		
Gatuheirarki	24		
Kvartersstruktur	24		
Stadsrum	26		
Målbild 2020	26		

MEDVERKANDE I PROGRAMARBETET

Projektgrupp:

Ingemar Frid	Planarkitekt, SBF (Handläggare)
Unnar Kristmannsson	Arkitekt, SBF (Planförfattare)
Eva Darolf Linnros	Samhällsbyggnadschef, SBF
Claes Clausen	Stadsarkitekt, SBF



Handlingen är framtagen av Samhällsbyggnadsförvaltningen. Kommunikation och utbyte av information har skett med förvaltningens alla enheter och kommunens övriga berörda förvaltningar.



Programområdets avgränsning (röd), befintliga stråk (gul), områdets entrélägen (gul pil) samt utpekade grönstråk i översiktsplan (grön).

Bakgrund

Byggnadsnämnden gav (2013-10-17 § 174) Samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram ett planprogram för Norrmalms handels- och verksamhetsområde.

Cirka 1,5 kilometer norr om Skövde centrum ligger Norrmalms handels- och verksamhetsområde samt kv. Städet och Mossagården. Med ett strategiskt bra läge i staden och cirka 6000 boende inom en 10-minuters promenad har programområdet goda möjligheter att utvecklas till en stark nod som länkar samman Norrmalm med angränsande stadsdelar och planerade utvecklingsområden.

Plan- och bygglagen (PBL 2010:900) anger att om kommunen bedömer att det behövs för att underlätta detaljplanearbetet, ska kommunen ange planens utgångspunkter och mål i ett särskilt program. Programformen gör det möjligt att tidigt i planprocessen översiktligt presentera idéer och samråda kring dessa med allmänheten, berörda fastighetsägare och allmänna remissinstanser. Ett av byggnadsnämnden godkänt planprogram utgör sedan underlag för detaljplaneläggning inom området där markanvändning, exploateringsnivåer, ansvar etc regleras i detalj.

SYFTE OCH MÅL

”Planprogrammets syfte är att översiktligt utreda förutsättningar och visa på visioner för utveckling mot en mer blandad bebyggelse inom Mossagården, kv. Städet samt Norrmalms handels- och verksamhetsområde.”

Målet med planprogrammet är att utifrån riktlinjer och mål i politiska styrdokument ta fram ett samlat underlag för den fysiska planeringen av Mossagården, Kv. Städet samt Norrmalms handels- och verksamhetsområde. Programmet beskriver förutsättningarna för att utveckla området från ett renodlat handels-, industri- och verksamhetsområde mot en mer blandad stadsdel med bostäder, service, parker, torg och gröna stråk. Programmet behandlar i huvudsak övergripande frågor såsom schematisk placering av bebyggelse, parker, torg samt stråk, gatustrukturer, vägnät och översiktliga utredningar om buller, trafik, handel etc.

TIDPLAN (Planerad)

Beslut om uppdrag, BN 2013-10-17
Information, BN 2014-06-01
Beslut om samråd, BN 2014-09-11
Beslut om godkännande, BN 2014-12-11
Beslut om godkännande, KS 2015-02-09

BILAGOR

A. Behovsbedömning, 2014-09-02
B. Trafikutredning, Ramböll 2014-05-28
C. Handelsutredning, Niras 2014-04-30



Planprogrammets bilagor



PROGRAMOMRÅDET

Större delen av programområdet är idag ett handels-, verksamhets- och industriområde med ett centralt läge. Området har en areal på ca 27ha (270.000m²) och är beläget 1,5 km norr om Skövde centrum, öster om Vadsboleden och söder om Nohlagavägen. Skövde kommun äger Mossagården samt delar av kv. Städet. Resterande kvarter inom programområdet ägs av privata fastighetsägare.

Avgränsning

Programmet avgränsas av Nohlagavägen i norr, Vadsbovägen i väst, Mossagårdens koloniområde i söder samt befintlig gång och cykelväg (fd. banvall)/bostadsområden i öster.

Områdets karaktär

Under de senaste 20 åren har området gradvis utvecklats från ett industriområde mot ett mer handelsorienterat område. Programområdet präglas av stora kvarter med varierande handels- och industribyggnader. I norr ligger Elins Esplanad som är en tydlig markör för hela området. Elins Esplanad och Norrmalms handels- och verksamhetsområde är välbesökt och har ett stort utbud av handel, shopping och verksamheter. Området domineras av stora f.d industribyggnader och stora markparkeringar där utnyttjandet utanför öppettider är mycket lågt.

Befintlig markanvändning

Inom programområdet är kv. Köpmannen 3, (Elins Esplanad) dominerande med ca 71.000 m² markyta, 28.000 m² lokalyta och runt 1000 parkeringsplatser. Kv. Hammaren omfattar en yta på ca 64.000 m² och innefattar en blandning av handel, kontor och verksamheter.

Programområdets västra del mellan Gustav Adolfsgatan och Vadsbovägen, innehåller delvis handel, kontor och verksamheter.

Mossagården och kv. Städet som ligger i programområdets södra del består i dagsläget av ett f.d koloniområde, handel och verksamheter. Inom programområdet finns inga bostäder.

Bebyggelse

Elins Esplanad dominerar området. Byggnaden består av flera sammanlänkade byggnader och f.d. lagerhallar som är ombyggda till ett köpcentrum. Byggnaden är relativt sluten mot omgivningen förutom två entréer som öppnar sig mot de stora parkeringsytorna. I övrigt präglas programområdet av stora öppna verksamhetskvarter med asfalterade gårdsytor.

Omgivande bebyggelse

Bebyggelsen som vuxit fram runt Norrmalms handelsområde har varierande karaktär. Programområdet gränsar i öster till ett villa- och radhusområde samt Mariehovs sjukhem. Bebyggelsen i öster är till största delen enplans- och tvåplanshus i varierande utformning från 1900-talets början fram till 2000-talet. I söder gränsar området till en blandad bostadsbebyggelse med flerbostadshus, villor och radhus. Närmast programområdet i söder ligger bostadsområden från 50-talet. Väster om Vadsbovägen ligger stadsdelarna Havstena, Kåpplunda och Lillegården. Dessa uppfördes under 60-70-talet och präglas av miljonprogrammets stadsbyggnadsprinciper med långa lamellhus, höga punkthus och stora öppna gårdsytor. Stadsdelarna Rosenhaga och Storegården i nordost är två likartade storskaliga miljonprogramsområden från 60-70-talet med långa lamellhus i rätvinklig struktur.

Offentlig service

300 meter väster om programområdet ligger Kåpplundaskolan (åk 1-6), som är en av Skövdes största med ca 500 elever. Ca 500 meter söderut ligger Norrmalmsskolan (åk 1-6). Kommunala förskolor finns norr om programområdet i Rosenhaga och väster om programområdet i Havstena och Kåpplunda (Solrosen, Påfågeln, Uddagården) samt även i anslutning till Norrmalmsskolan i söder (Snäckan).

Cirka 1000 meter sydväst om programområdet ligger Norrmalms/Billingens vårdcentral med distriktsläkare, barnhälsovård och apotek.

Kommersiell service

I programområdets norra del ligger Elins Esplanad med bland annat en större livsmedelsbutik (ICA Maxi) samt ett 30-tal butiker däribland ett apotek. Ytterligare en livsmedelsbutik finns söder om programområdet (ICA Norrmalm). Flera restauranger finns i programområdets norra del, dels i Elins Esplanad och dels utmed Gustav Adolfsgatan. Till Skövde centrum och dess utbud av butiker, restauranger och kultur mm är avståndet 1,2-1,5 kilometer.



Radhus från tidigt 50-tal på Henrik Gjutares gata strax söder om programområdet.



Kv. Strået och Fröet, flerbostadshus från slutet av 40-talet söder om Mossagården.



Havstena (Kv. Grubbagården från 60-talet). Höga punkthus med parkeringar och garage mot Vadsbovägen.



Programområdets befintliga gång- och cykelstråk, busshållplatser (blå), större målpunkter (röd) och grönområden (grön). Cykelväg visas med heldragen gul linje, streckad gul linje innebär cykelväg i körbanan. Grönstråk utpekade i ÖP 2025 redovisas med grön prickad linje.

GRÖNSTRUKTUR

Programområdet består till stor del av hårdgjorda och asfalterade ytor. Det tidigare koloniområdet (Mossagården) är den enda grönytan inom programområdet. Ett gång- och cykelstråk utmed programområdets södra och östra del pryds delvis av en trädallé, stråket är en rest av ett stickspår till Kåpplunda gruva. Nordöst om programområdet mellan Storegården och villabebyggelsen på Norrmalm ligger ett stort öppet grönområde.

Mossagårdens koloniområde har under 2014 inventerats av Samhällsbyggnadsförvaltningens natur och miljöhänsyn och bedöms vara en värdefull yta som har stor potential att utvecklas till en park med olika karaktärsdrag.

Utdrag ur bedömningen:

”Västra entrén angränsar till en viktig mötespunkt för gång- och cykelkommunikation och grönytan är en viktig del av ett stråk. Den gamla banvallen är mycket viktig för att sammanlänka Norrmalms gröna ytor. Mossagården som upplevs som en tyst och skyddad miljö är den enda sammanhängande större grönytan mellan stort bostadsområde i söder och öster samt ett stort handelsområde i norr. Den obefintliga topografin gynnar framkomlighet för funktionshindrade.”

Väster om programområdet ligger Havstenasjön, Kåpplundasjön och i norr Karstorpssjön i Aspö. Båda har goda förutsättningar för rekreation och naturupplevelser.

INFRASTRUKTUR

Gång- och cykeltrafik

Norrmalm nås via gång- och cykelvägar som dels löper parallellt med Gustav Adolfsgatan och dels längs anslutande bostadsområden i öster. Mot stadsdelarna öster och söder om Norrmalm erbjuder området bättre tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter jämfört med stadsdelarna väster och norr om Norrmalm där passagera över Vadsbovägen och Nohlagavägen sker planskilt på sammantaget tre platser.

Kollektivtrafik

Stadstrafikens linje 6 trafikerar Norrmalm och angör hållplatserna Elins Esplanad och Rådmansgatan på Gustav Adolfs gata med halvtimmestrafik under dagtid. På Vadsbovägen trafikerar stadsbussar linje 3 och 13 hållplatsen Norrmalms köpcentrum som också trafikeras av landsortsbussar linje 500, 505, 610 och 613. Nohlagavägen trafikeras av stadsbussar linje 4 och 6,



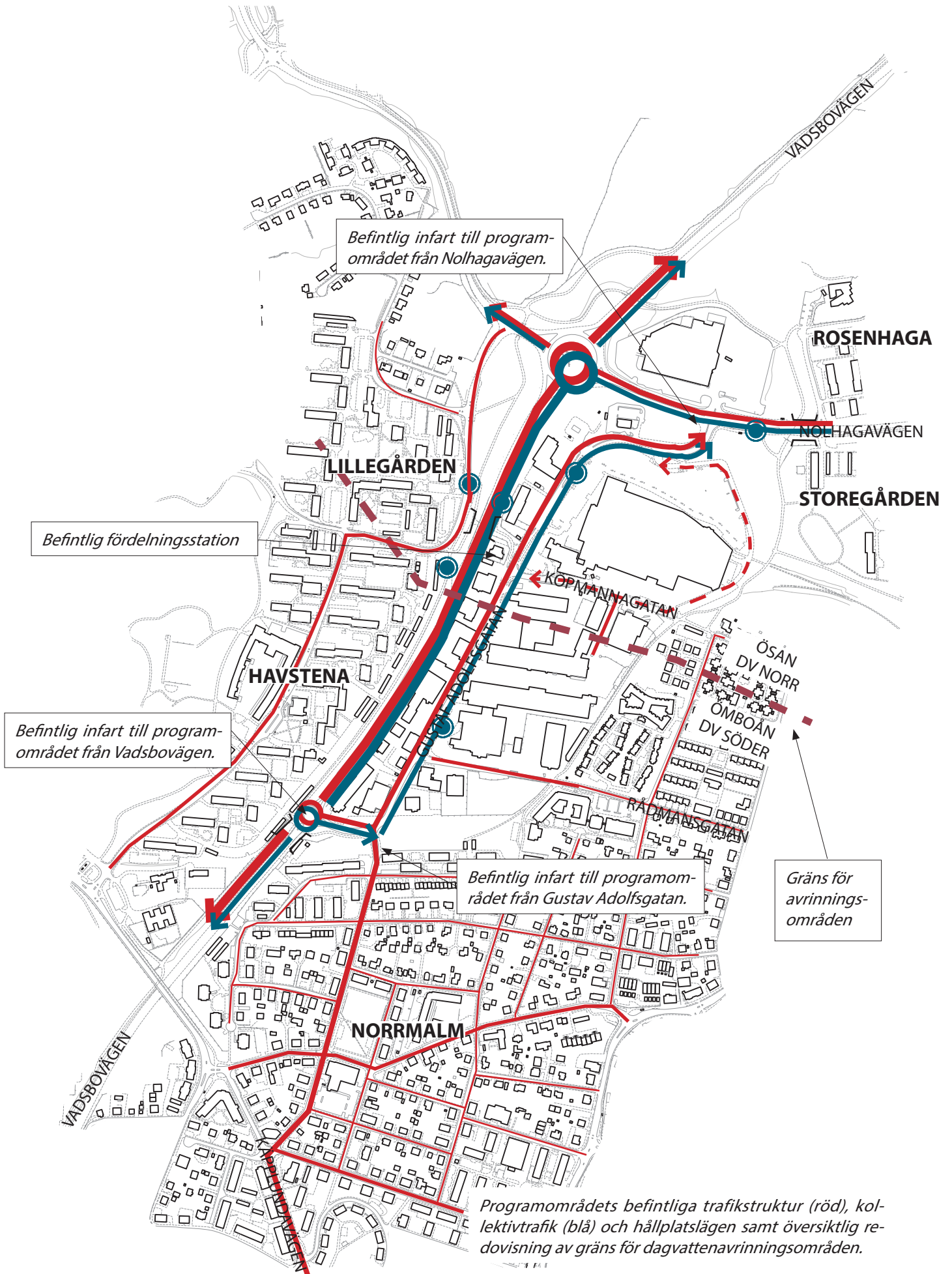
Flygfoto som visar befintlig grönyta inom programområdet vid Mossagården (f.d koloniområde).



Aspö och Karstorpssjön där det finns goda förutsättningar för rekreation och naturupplevelser.



Uppmätta trafikflöden 2014 (vardagsdygnstrafik)



vilka angör hållplatsen Försäljaren strax öster om korsningen Gustav Adolfs gata/Nolhagavägen. Bostadsbebyggelsen runt Norrmalm är relativt tät och flertalet har en busshållplats inom 400 meter vilket är en bra förutsättning för att kollektivtrafiken ska vara ett realistiskt alternativ till övriga färdmedel.

Fordonstrafik

Området är trafikintensivt med stor andel biltrafik och relativt stora trafikflöden (se illustration på sida 9). Verksamheterna inom området genererar stora mängder biltrafik men också tung trafik till handeln och verksamheterna.

Mycket av den tunga trafiken angör och lastar på baksidan av Elins Esplanad. Detta i kombination med flera långa tvärsållda p-ytter med backrörelser ut på Köpmannagatan, öppna breda fastighetsutfarter, och sammantaget många rörelser från sidan gör Köpmannagatan mindre lämplig för större flöden av genomfartstrafik. Gustav Adolfs gatan har jämfört med Köpmannagatan en högre standard och samlar upp trafiken i området. Rådmanngatan försörjer främst bostadsområden, öster om Norrmalm.

Norrmalm trafikmatas till övervägande del från Nolhagavägen och Vadsbovägen men även Gustav Adolfs gata svarar för en viktig väg till stadsdelen. Utöver dessa gator sker ett mindre trafikutbyte via Rådmanngatan. Gustav Adolfsgatan är den uppsamlade gatan genom Norrmalm och ansluter till Vadsbovägen i en relativt liten cirkulationsplats i den södra delen av stadsdelen. Vadsbovägen är en genom- och infartsväg till Skövde och är tillsammans med väg 26 den viktigaste vägen för trafik i nord/sydlig riktning genom staden.

Parkering

I anslutning till enbart Elins Esplanad finns det i nuläget totalt 1000 p-platser, varav 200 i garage. Det är idag långa avstånd mellan gatuanslutningar till parkeringen framför Elins esplanad. Inom kv. Hammaren 14 finns cirka 400 platser kopplade till olika verksamheter och butiker. Inom övriga delar av programområdet har respektive verksamhet/butik ett antal besöks- och personalparkeringar i anslutning till fastighe-

ten. Det finns inga indikationer på parkeringsbrist inom programområdet. Parkeringsbehov och parkeringslösningar bör dock studeras närmare vid exploatering av Elins Esplanad samt exploatering av nya bostadsområden.

VA

Programområdet berörs av två delavrinningsområden. Norr om Köpmannagatan sker huvudsaklig avvattningsösterut i kulverterade och öppna vattensystem via södra Stallsiken och Troendtorp till Ösan. Söder om Köpmannagatan sker avvattningsösterut i kulverterade system till Mörkebacken och vidare österut via Östermalm/Aspelund till Ömboån. Det senare området, som berör en stor del av centrala Skövde, har idag en mycket hög belastning. För att klara framtida klimatförändringar med ökade nederbörds mängder som följd bör möjligheter studeras för att avlasta befintligt ledningsnät söderut mot Mörkebacken. Möjligheterna till fördröjning av dagvatten inom programområdet är generellt goda då marken huvudsakligen består av grusig siltig sand.

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

El/Fiber

Befintlig fördelningsstation matas söderifrån via två 20 kV-ledningar väster om Vadsbovägen. Denna och utgående kablar från stationen ligger mellan Gustav Adolfsgatan och Vadsbovägen. Även fiber finns i detta läge. Därtill behövs troligtvis ett par nya nätstationer i framtiden. Vattenfall har 20kV- och 130kV-ledning längs Vadsbovägen.

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. Det är också viktigt att man i det fortsatta arbetet kring nya trafiklösningar mot Vadsbovägen studera hur dessa eventuellt påverkar Skövde Värmeverks matarledningar till Havstena.

Utvecklingsstrategi

Målet är att utveckla programområdet från ett renodlat handels-, industri- och verksamhetsområde till ett stadsdelscentra som även innehåller bostäder, service, parker, torg och gröna stråk - en blandstad. Detta stäms av mot riktlinjer och översiktliga mål i politiska styrdokument, till höger.

VAD ÄR BLANDSTAD

Blandstaden är enkelt uttryckt en stadsmiljö med en hög grad av blandning. Man brukar dela in blandningen i tre delar: Funktionell blandning, social blandning samt arkitektonisk blandning. Dessa olika former av blandning hänger samman och har effekter på varandra.

Funktionell blandning: Blandstaden är primärt en integrering av olika funktioner som verksamheter, handel, bostäder, service, parker och torg mm. Funktionsintegreringen kräver en småskalighet, helst ner på kvarters- och byggnadsnivå och förutsätter underlag i form av lämpliga lokalytor. För kommersiella verksamheter krävs vanligtvis en hög genomströmning av människor.

Social blandning: I blandstaden finns en variation av offentliga, halvoffentliga, halvprivata och privata platser, och däremellan zoner där människor rör sig vilket skapar möten och möjligheter för socialt liv. Ju högre täthet det råder i blandstaden desto fler tillfällen till möten. Att därtill blanda upplåtelseformer, erbjuda bostäder med olika prisnivåer och storlekar skapar möjlighet för människor av olika åldrar, familjeförhållanden och samhällsklasser att mötas. En befolkningsmässig stor variation ger stabilitet och social hållbarhet.

Arkitektonisk blandning: En variation av byggnadsstilar och åldrar är oftast kännetecknande för blandstaden. Byggnaderna är vanligtvis placerade och utformade så att de bildar ett mönster - en bebyggelsestruktur - som skapar offentliga och halvoffentliga platser.

Blandstaden utvecklas bäst när inte allt byggs på en gång utan att den får växa organisk. Med tiden får vi då stadsmiljöer av olika åldrar. Programområdet bedöms ha denna förutsättning, då dagens verksamheter och byggnader behöver tid att utvecklas och/eller ersättas med nya.

KOMMUNENS POLITISKA MÅLBILD

Nedan redovisas några övergripande politiska mål som utgör utgångspunkter för planprogrammets förslag.

- Människan mer i fokus. Folkhälsa, jämställdhet och människors sociala förutsättningar ska beaktas. Sträva efter att nå en blandad befolkningsstruktur och ökad mångfald. (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)
- Planeringen ska utgå från områdets förutsättningar och ske ur ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart perspektiv. (ÖP 2025)
- Minimera resandeökningen genom förtätning och minska transportbehovet genom att låta ny bebyggelse innefatta många olika funktioner. Låt kollektivtrafiken vara strukturbildande. (Trafikstrategi)
- Öka cykelns och kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. (Trafikstrategi)
- Skapa upplevelser, mötesplatser, utveckla och gestalta torg och gaturum och i allmänhet värna och utveckla den gröna miljön vi har i kommunen. (Grön vision)
- 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)
- I samband med nyexploatering ska i första hand öppen dagvattenhatering och LOD (Lokalt omhändertagande av dagvatten) väljas. Fördröjning av dagvatten görs till exempel genom öppna diken, gröna växtbäckklädda tak osv. (*Dagvattenpolicy*)

SWOT-/OMRÅDESANALYS

Projektgruppen har tagit fram en swotanalys för att identifiera områdets styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Sammanfattningen utgör områdets utvecklingspotential.

STYRKOR (S)

- Strategiskt läge – Skövdes geografiska mittpunkt, ca 1,5 km till Skövde stadskärna / Resecentrum
- Näralligande hög befolkningstäthet – ca 6000 boende och 3.300 bostäder inom 10 minuters promenad
- Bra förbindelser med kollektivtrafik
- Visuell närhet till Billingen
- Tydliga bra stråk för gc-, kollektiv- och biltrafik
- Starka verksamheter - exempelvis Elins Esplanad
- Variation av olika verksamheter
- Besöksmål med extern dragningskraft, exempelvis Elins Esplanad o Skövde stadsmuseum
- Befintligt grönområde (tid. kolonilotter)
- Befintlig teknisk infrastruktur
- Många lättillgängliga parkeringsplatser

MÖJLIGHETER (O)

- Utveckla/förädla områdets olika stråk och mötesplatser så de stärker befintliga aktiviteter/verksamheter och skapar möjligheter för nya
- Stor förändringspotential – fastighetsägare som vill utveckla området
- Utveckla och förädla utbudet av verksamheter och aktiviteter.
- Stora tomtstrukturer och befintlig infrastruktur med utvecklingspotential för att exempelvis skapa mindre kvarter och förbättra gång- och cykeltrafik mm
- Utöka andel bostäder, kontor och icke kommersiella verksamheter för att skapa ett mer dynamisk område
- Utrymme för variation avseende exploateringsgrad, höjder och utformning av ny bebyggelse
- Utveckla grönområden så att de stärker stadens grönstråk

SVAGHETER (W)

- Lite grönytor, lite trädplantering
- Få tydliga mötesplatser (ex. torg, parker, lekplatser) och få icke kommersiella verksamheter
- Få aktiviteter för barn och ungdomar
- Bristande variation/dynamik – exempelvis inga bostäder inom programområdet
- Stora öppna parkeringsytur ur resurs- och miljösynpunkt
- Många in/utfarter till parkeringar o verksamheter på Gustav Adolfs gatan.
- Mycket trafik medför buller, emissioner mm
- Stora hårdgjorda ytor.
- Endast dagbefolkning ger "död stad" kväll/natt

HOT (T)

- Stor ökning av handeln kan konkurrera för mycket med handeln i centrumkärnan
- För stor ökning av befolkning och verksamheter kan leda till ett överexploaterat oattraktivt område med avseende på bl.a. trafik och buller samt avsaknad av grönytor
- Pågående omvandling till ett renodlat handelsområde innebär att området isoleras och medför en "död stad" kväll/natt
- Konflikter mellan olika verksamheter/intressen ex. boende, nöjen och handel.
- Ostrukturerad/oplanerad utveckling medför dåligt markutnyttjande, att området riskerar att tappa kvaliteter och att kopplingar till omgivningen försvåras
- Ointresserade fastighetsägare
- Otydlig politisk vilja
- Större omvärldsförändringar som är hot mot Skövde som stad är även ett hot mot området

SAMMANFATTNING

- Stor potential och drivkraft att utveckla området med mer blandade funktioner som stärker stadsdelen Norrmalm.
- Området kan utvecklas till en stark nod som länkar samman stadsdelarna Norrmalm, Havstena/Käpplunda och Rosenhaga samt utvecklingsområden som Frostaliden och Aspö.
- Mer bostäder skapar ett tryggare område och en mer levande stadsdel dygnet runt.
- En befintlig kvarterstruktur som flexibelt och gradvis skapar möjligheter att utveckla området över tiden.
- Möjlighet till en hållbar utveckling genom att utveckla befintliga strukturer - mycket liten ny mark behöver tas i anspråk.
- Omgivande bebyggelse som medför utrymme för varierande exploateringsgrader, höjder och utformning av ny bebyggelse.
- Bra gång- och cykelförbindelser som kan utvecklas och skapa förutsättningar för hög tillgänglighet och mindre bilberoende.
- Möjligheter att utveckla grönområden i samspel med gång- och cykelvägar som länkar samman området med omgivningen, ökat trivsels och höjer området attraktivitet
- Flera kollektivtrafikstråk genom och angränsande till området som kan ges bättre underlag vid ökad exploatering.

Planförslag

Målet är att utveckla dagens handels-, industri- och verksamhetsområde till ett stadsdelscentra där funktioner som bostäder, skola, service, handel och kontor blandas.

TVÅ TIDSPERSPEKTIV

I planprogrammet studeras områdets möjliga utveckling utifrån två tidsperspektiv. En visionsbild som beskriver en möjlig önskvärd utveckling fram till år 2040 samt en målbild till år 2020 utifrån konkreta förfrågningar från några större fastighetsägare i området.

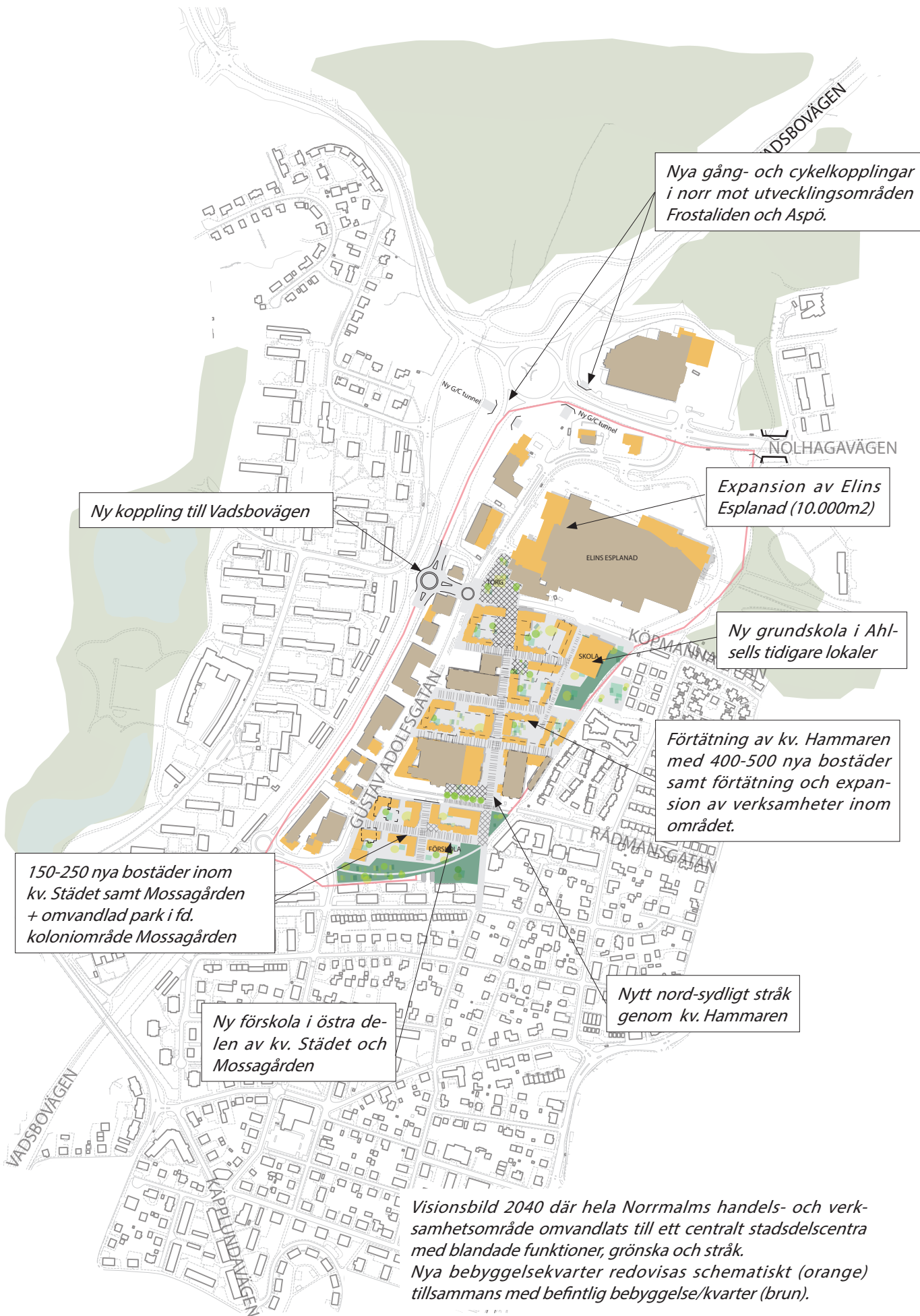
VISIONSBILD 2040

Visionsbilden redovisar ny och kompletterande bebyggelse schematiskt. Bilden visar på en struktur för området som ska tåla nya tillskott och förändringar över en lång tid utan att helhetskaraktären förloras.

Totalt ryms mellan 600-750 nya bostäder inom programområdet varav 150-250 i en första etapp inom Mossagården och kv.Städet (Målbild 2020). Visionen innebär även att handeln kan öka med ca 30.000m² fram till år 2040 (främst genom utbyggnader och förtätningar av befintliga lokaler). Därtill ryms även en utökning av allmän service med ca 3.500m².

VISIONENS HUVUDDRAG:

- Målet är att ta tillvara på områdets centrala läge och utveckla det till en attraktiv blandstad. Skapa en länk genom området som kopplar vidare stadskärnan till de närliggande förnyelseområdena Frostaliden och Aspö.
- Bryta upp områdets storskaliga kvarterstruktur och knyta området bättre till angränsande stadsdelar genom att förstärka områdets gång- och cykeltrafikkopplingar mot stadskärnan, närliggande bostadsområden och grönområden.
- Skapa en tätare och mer funktionsintegrerad stad i kvarter som idag har likartad handels- eller kontorsverksamhet.
- Huvudgator förses med separata cykelvägar och Norrmalms gatunät utvecklas med gator som bildar normala stadskvartersmått.
- Effektiva och stadsmässiga lösningar för biltrafiken föreslås liksom ett mer finmaskigt nät av lokalgator och gångstråk. Målet är att skapa ett sammanhang mellan olika områden och stråk för gång- och cykeltrafik.
- Trafiksystemet i området förbättras genom att en ny korsningspunkt skapas till Vadsbovägen.
- Gustav Adolfsgatan ges en tydligare stadskaraktär med trädplantering och gatuparkering.
- Dra nytta av Elins Esplanads potential som halvcentral handelsplats och knutpunkt och tillsammans med fastighetsägaren utveckla verksamheten så att den passar in i visionsbilden.
- Inom programområdet skapas möjligheter till en mer rationell och flexibel markanvändning genom att skrymmande verksamheter flyttas eller integreras i ny bebyggelse.
- Stadens grönstråk genom området och parker i och runtomkring området utvecklas. Då det inom programområdet saknas tydliga park- och grönytor föreslås delar av Mossagårdens tidigare koloniområde omvandlas till en stadsdelspark. Nya pocketparker (fickparker) tillgodoser lek och rekreation i direkt anslutning till bebyggelsen.
- Nya offentliga rum med möjligheter till möten och aktiviteter skapas. En större plats/torg föreslås vid Elins Esplanads sydvästra entré.
- Programområdets karaktär och läge bedöms ge stort utrymme för en variation av exploateringsgrader, höjder och utformning av ny bebyggelse inom de framtida kvarteren.



Visionsbild 2040 där hela Norrmalms handels- och verksamhetsområde omvandlats till ett centralt stadsdelscentra med blandade funktioner, grönska och stråk. Nya bebyggelsekvarter redovisas schematiskt (orange) tillsammans med befintlig bebyggelse/kvarter (brun).



Fig. 1 Övergripande kvarters- och gatustruktur. Gustav Adolfsgränd utformas som områdets huvudstråk och kompletteras med ett inre lugnare stråk. En ny koppling på Vadsbövägen avlastar befintliga kopplingspunkter. Begränsad möjlighet till genomfart för biltrafik genom områdets norra del.



Fig. 3 Schematisk redovisning av entrélägen för publika och kommersiella lokaler utmed gator samt viktiga entrélägen inom programområdet. Entréer ut mot gata skapar liv och rörelse samtidigt som det bidrar till en ökad trygghet.

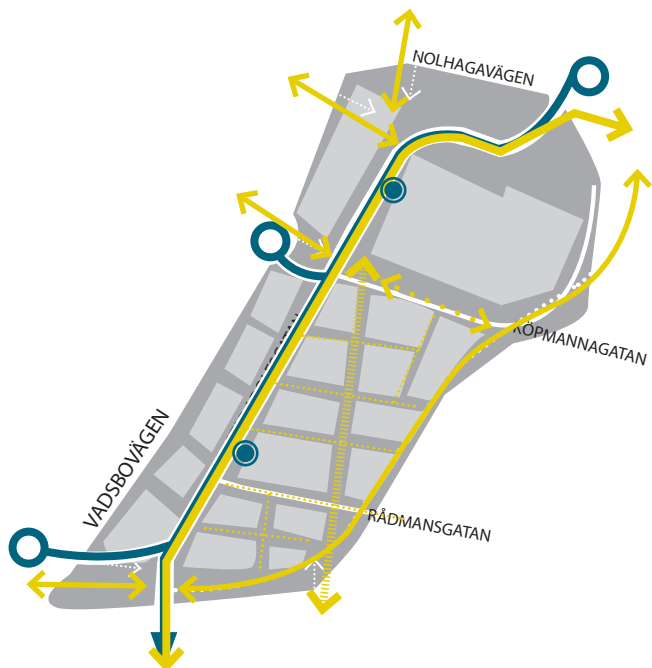


Fig. 2 Strukturbildande kollektivtrafik (blå) och gång- och cykelstråk (gula). Det primära cykelstråket utmed Gustav Adolfsgränd kompletteras med ett inre stråk. Nya kopplingar mot utvecklingsområden i norr samt prioriterad kollektivtrafik med bussgata i höjd med Elins Esplanads västra entré.



Fig. 4 Övergripande grönstruktur. Fd. koloniområdet vid Mossagården omvandlas till en park med öppen dagvattenhantering. Trädplantering utmed programområdets primära gator. Nya gröna bostadsgårdar kan skapas. För att öka grönskan ytterligare i området kan man även anlägga växtbäcklädda väggar och tak. Grönstråket utmed den gamla banvallen utvecklas för att knyta ihop Mossagården med befintliga grönområden i norr.

GRUNDPRINCIPER

1. Kvarter och gatustruktur

Avgörande för att lyckas med utvecklingen är att man bryter upp de stora industrikvarteren i kv. Hammaren och skapar stadsquartier av normala mått. Detta föreslås göras genom att anlägga ett nytt nord-sydligt förbindelsestråk mellan Rådmandsgatan och Köpmannagatan där stråket landar i en ny viktig mål/knutpunkt vid Elins Esplanad. Stråket blir en viktig länk i det övergripande gång- och cykelvägnätet och utformas så att den fungerar som en lokal tillfartsgata (alt. gångfartsgata). Gustav Adolfsgatan utformas som programområdets huvudstråk. Kollektivtrafik och gång- och cykelstråk prioriteras i den norra delen. En ny koppling till Vadsbovägen i Köpmannagatans förlängning avlastar befintliga kopplingspunkter vid Nolhagavägen och i programområdets södra del. (Figur. 1)

2. Kollektivtrafik, Gång- och cykelstråk

Områdets gång- och cykelstråk kompletteras med en tydlig koppling mot utvecklingsområden (Frostaliden och Aspö) i norr samt ett nytt stråk genom programområdet med en tydlig målpunkt vid Elins Esplanads västra entré. Gång- och cykelstråk samt kollektivtrafik prioriteras. I höjd med Elins Esplanads västra entré föreslås Gustav Adolfsgatan endast utgöras av bussgata för att bättre kunna prioritera kollektivtrafiken samt gång- och cykelstråk. Fordonstrafik föreslås endast kunna passera sträckan genom parkeringsquartier. (Figur. 2)

3. Platsbildning och entrélägen

De två stråken genom programområdet stärks stadsmässigt och upplevelsemässigt av den föreslagna kvarterstrukturen. Gustav Adolfsgatan utformas till en grön och stadsmässig gata med trädplantering och gatuparkering. Tydliga stadsrum, mötesplatser och knutpunkter skapas. I dessa lägen ska huvudentréer vändas mot gatan. (Figur. 3)

4. Grönstruktur

Programområdet angränsar till grönområden i norr (Aspö, Karstorp mm) och till Havstena i väst. I översiktsplanen (ÖP2025) finns ett grönstråk

som avslutas i höjd med Elins Esplanad som i visionsbilden föreslås förlängas till Mossagården och vidare mot Havstena. Mossagården fd. koloniområde föreslås omvandlas till en ny park med öppen dagvattenhantering. Huvudgator och stråk planteras med träd. Inom området skapas nya mötesplatser, torg och gaturum som tar hänsyn till och utvecklar den gröna miljö vi har i kommunen. (Figur. 4)

MARKANVÄNDNING

Ambitionen är att skapa en blandstad där bostäder, verksamheter, handel och service kombineras för att skapa rörelse och aktivitet alla tider på dygnet. Blandstaden skapar variationsrika och intressanta miljöer som kan bidra till integration och mångfald samt en ökad trygghetskänsla.

Bostäder

Områdets nya bebyggelsestruktur tillsammans med handel och publika lokaler i bottenvåningar hjälper till att befolka stråken, bygga bort tomma ödsliga bakgator och liva upp stadsdelen. Områdets södra och östra del föreslås omvandlas mot mer bostäder samtidigt som möjligheten att förtäta och utveckla verksamheter ges i områdets norra och västra delar. Kv. Städet och Mossagården föreslås som första etapp exploateras med 150-250 lägenheter i en tät kvartersstruktur (Målbild 2020). En förutsättning för att införa bostäder i området är att bebyggelsen skärmar av buller från Vadsbovägen och Gustav Adolfsgatan och skapar tysta gårdsrum.

Visionsbilden visar på möjligheter för etappvis utveckling av uppemot 400-500 nya bostäder inom kvarteret Hammaren. Den befintliga bebyggelsens karaktär och områdets läge ger stort utrymme för variation av exploateringsgrad, höjder och utformning inom och mellan de olika framtida kvarteren. Ett gestaltungsprogram ska tas fram vid fortsatt planarbete med kv. Hammaren.

Handel och verksamheter

Initialt föreslås en möjlig expansion av områdets handelsytor om ca 10.000 m², främst för Elins Esplanad (Målbild 2020). Därtill en möjlig gradvis utveckling av dagens verksamheter i resterande delar av programområdet mot mer handel och



Elins Esplanads västra entré där det initialt föreslås en expansion.



Skövde stadsmuseum inryms i en tidigare textilfabrik i kv. Hammaren. En allmän utveckling av kultur inom programområdet bör eftersträvas.



Mossagårdens fd. kolonionråde utvecklas till en stadsdelspark. Storlek, karaktär och framtida användningsområde bör studeras närmare.

allmän service. Mellan 2020-2040 bedöms ytterligare uppemot 20.000 m² mer handel, allmän service och andra verksamheter rymmas inom visionsbilden. Inom programområdet skapas möjligheter till en mer rationell och flexibel markanvändning genom att skrymmande verksamheter flyttas eller integreras i ny bebyggelse.

Kultur

Skövde stadsmuseum inryms idag i en tidigare textilfabrik i kv. Hammaren. På Stadsmuseet visas tiotusentals föremål ur Skövdes historia. Museet innehåller utställningar, föremålsmagasin, arkiv och faktarum samt museibutik. Museets funktion bedöms vara viktigt för områdets utveckling till en blandstad. Skövde kommun undersöker idag möjligheten att utveckla denna del av kv. Hammaren med mer kulturellt innehåll.

Även en allmän utveckling av mer kultur inom programområdet bör eftersträvas. Kulturella upplevelser kan även innebära konstinstallationer i parker och på torg.

Offentlig service

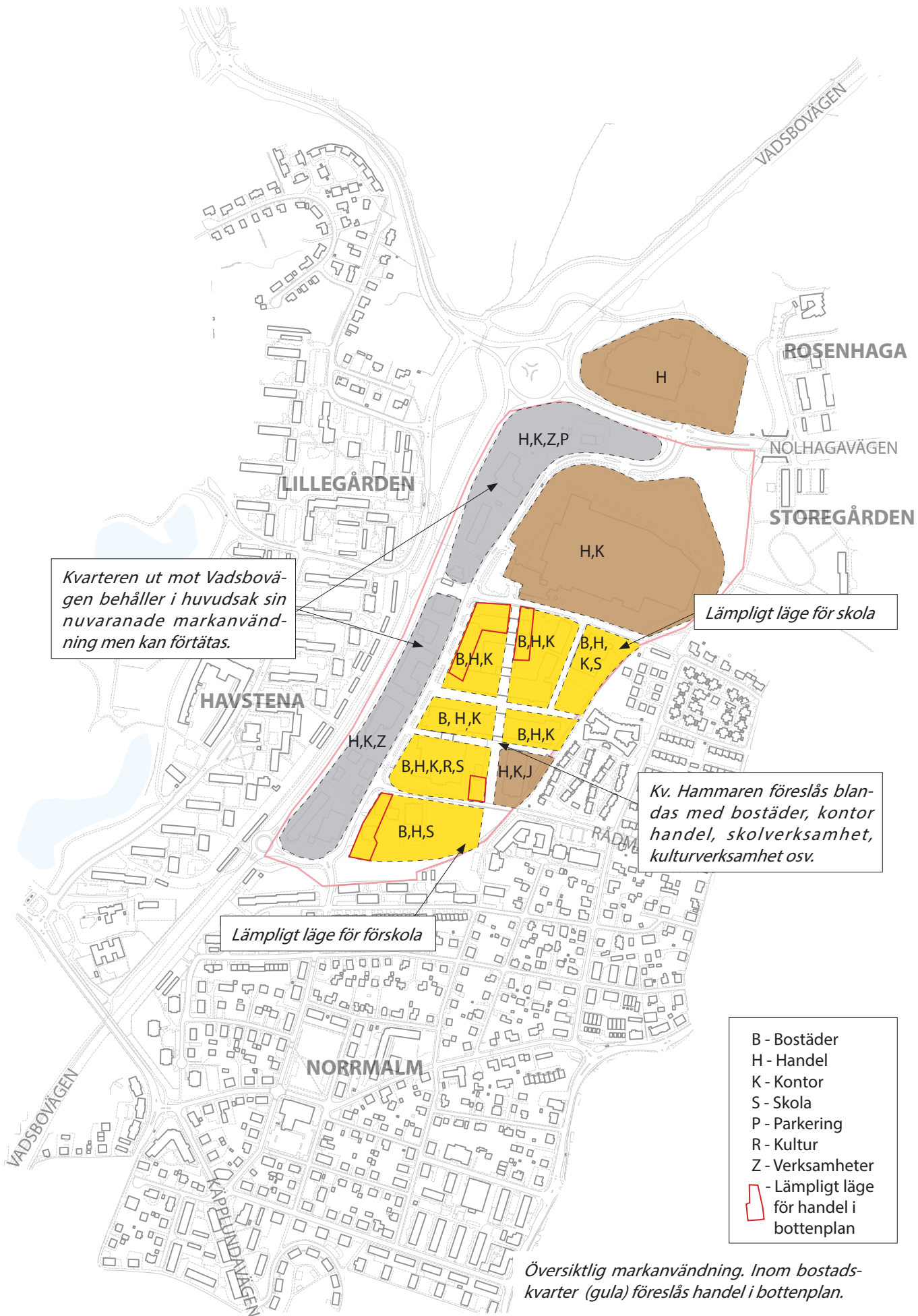
Inom programområdet finns förutsättningar och behov av att lokalisera förskola samt grundskola. Ahlsells tidigare lokaler i kv. Hammaren har översiktligt studerats och bedömts vara lämplig för omvandling för skoländamål. Även inom kv. Städet och Mossagården har möjligheten att placera en förskola översiktligt studerats. Förskolor kan även inrymmas i bottenvåningar på bostadshus där lokalytor inte anses ha ekonomisk bärkraft, vilket är bra ur exploaterings- och samutnyttjandesynpunkt. Det är viktigt att sådana lokaliseringer ger barnen tillgång till grönytor och möjlighet till utomhusvistelse.

Grönytor

Fortsatt planarbete bör säkerställa tillgång till grönytor, grönstråk, pocketparker och övriga offentliga rum. Mossagårdsparkens (fd. kolonionråde) storlek, karaktär och framtida användningsområden bör studeras närmare.

KOLLEKTIVTRAFIK

Trafikalstringen med bil i Norrmalm blir på sikt, tillsammans med ökad biltrafik på de omgivande lederna (Vadsbovägen och Nolhagavägen), ett problem som kräver stora åtgärder. Norrmalms läge i Skövde, den stora mängden befolkning inom närområdet och en möjlig utveckling av området mot en mer blandad markanvändning, talar för att området har förutsättningar för och behov av en gatu- och trafikmiljö som uppmuntrar



och tillåter en större balans mellan biltrafik och mindre ytkrävande trafikslag som gång, cykel och buss. Detta ligger även i linje med antagen trafikstrategi - "Trafikplan i Skövde" från 2012.

Ett mer hållbart resande kan uppnås med bättre utformning för alternativa trafikslag och med ett förbättrat utbud av dessa. Med bra utformning menas att det blir effektivt och smidigt att ta sig till eller passera genom området med flera olika trafikslag. Det är viktigt att gång, cykel, kollektivtrafik har god framkomlighet och tillgänglighet.

Kollektivtrafiken blir attraktivare och konkurrenskraftig om den prioriteras före biltrafiken. Bussarna behöver helt enkelt komma fram lättare och snabbare än bilen och helst inte fastna i några köer. Genom att anlägga busshållplatser nära målpunkter och entréer kan allmänheten lockas att resa kollektivt i högre utsträckning. Ett bra exempel är området Bergvik i Karlstad där bussen lämnar huvudgatan och kör in i parkeringsområdet för att resenärerna ska komma närmare entréerna i området. I området Amhult i Göteborg har kollektivtrafiken tillåtits passera på en gata genom ett tilltänkt "torgområde" medan genomfart för övrig biltrafik är förbjuden. Kollektivtrafiken får status och prioritet på platsen.

GÅNG- OCH CYKELSTRÅK

Liksom för kollektivtrafiken behöver också planeringen för gång- och cykeltrafiken ske med stor omsorg. För ökad attraktivitet behöver både befintlig kapacitet upprätthållas och ny kapacitet skapas genom nya cykel- och gångbanor. Gång- och cykelvägarna i ett område måste vara gena, ha liten höjdskillnad, bra standard och vara välskötta för att attrahera fotgängare och cyklister. För att öka antalet resor med gång- och cykel i framtiden bör ytterligare kopplingar för de oskyddade trafikanterna skapas. En koppling åt nordväst mot utvecklingsområdena Frostaliden och Aspö saknas i dagsläget.

Därför föreslås Gustav Adolfsgatan utvecklas från väg till en stadsmässig gata där alla trafikslag får plats. Gatan föreslås kompletteras med trädplantering och ev. gatuparkering som skiljer körfält och gång- och cykelväg åt. Gång- och cykelvägen ges därmed en tydligare dignitet.

Genom att komplettera Gustav Adolfsgatan med ett inre, lugnare och tystare stråk erhålls bättre genomsikt och kommunikation genom området. Det nya stråket utformas för en lägre hastighet (ev. gångfartsgata) och sträcker sig genom flera offentliga rum vilket ger en varierad och trygg känsla. Stråket ramas in av en tydlig kvartersbebyggelse som ger plats för varierande offentliga rum och parker som förtydligar områdets kombination av grönska och urbana kvaliteter. De båda stråken är sammanbundna av tydliga tvärgator som bidrar till friare sikt och rörelse samtidigt som det stärker känslan av trygghet.

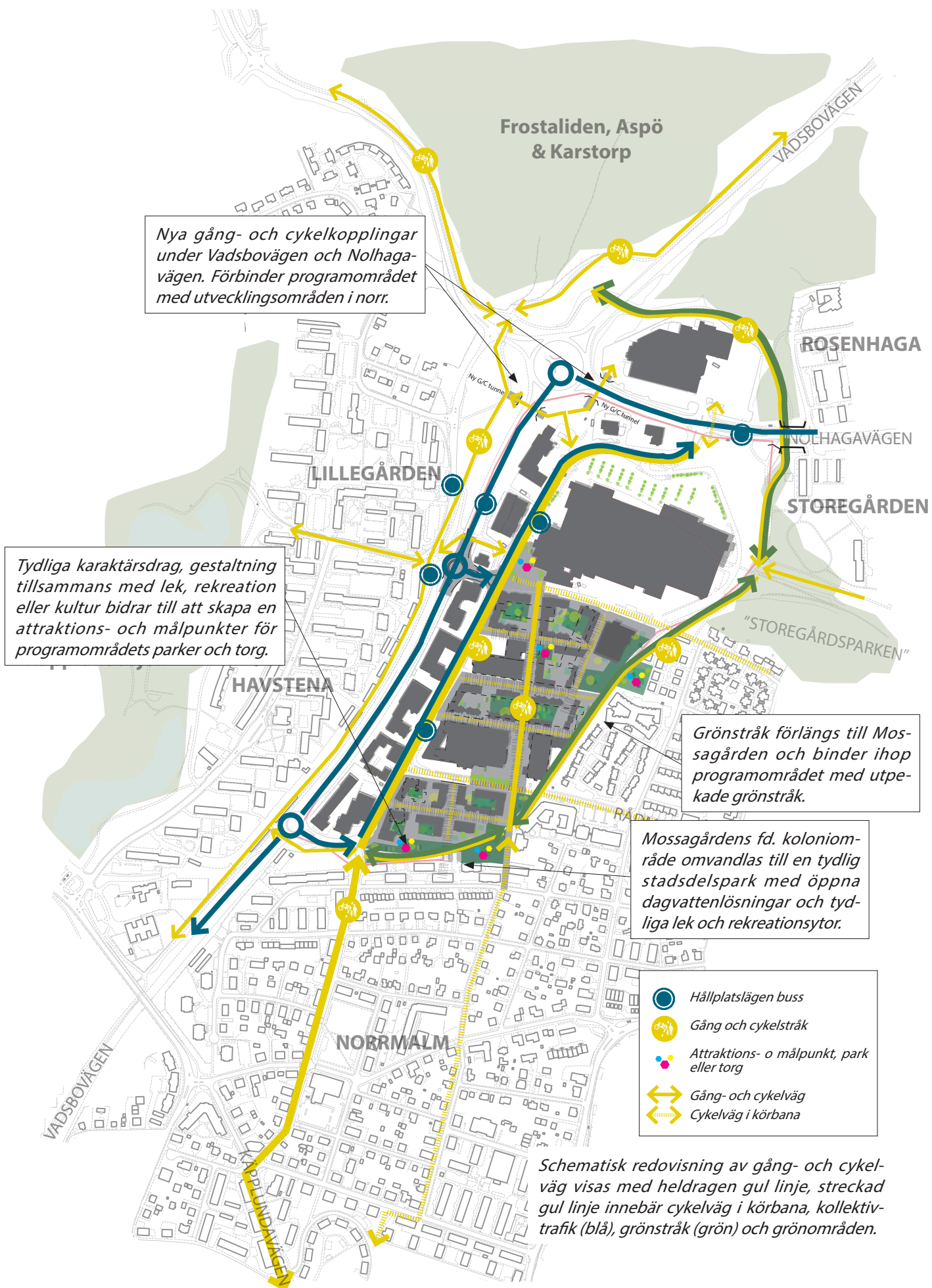
Gång och cykelvägen (f.d banvallen) i öster föreslås kopplas på befintligt grönstråk (ÖP) mot norr och förlängas genom Mossagårdsparken. Genom att skapa nya attraktiva offentliga och gröna rum aktiveras stråket och bidrar till nya målpunkter för lek, rekreation och gemenskap.

Dagens gång- och cykelvägnät till och från programområdet bedöms i huvudsak vara väl utbyggd mot söder och öster medan kopplingar mot norr och väster föreslås förbättras med bland annat två nya gång-/cykeltunnlar. Ambitionen är att nya gång och cykelstråk kopplas ihop med planerad bebyggelse i Aspö och Frostaliden norr om programområdet.

GRÖNSTRUKTUR

Vid en förtätning likt den som föreslås är det mycket viktigt att de grönytor som redan finns i och inom närområdet bevaras och utvecklas.

I pågående arbete med framtagande av en grönplan för centrala delarna av Skövde har det tidigare koloniområdet i Mossagården identifierats som en värdefull grönyta som har en stor potential att utvecklas till en park med olika karaktärer. Mossagården är den enda större grönytan i denna del av Norrmalm och gränsar till flertal bostäder i söder och öster. Den gamla banvallen som löper genom Mossagården bedöms vara mycket viktig för att sammanlänka Norrmalms gröna ytor. Därför föreslås stora delar av det tidigare koloniområdet i Mossagården behållas och utvecklas till en tydligare gestaltad stadsdelspark med inslag av öppna dagvattenlösningar, lek och rekreationsytor.








Nya gång- och cykelkopplingar under Vadsbovägen och Nohlagavägen. Förbinder programområdet med utvecklingsområden i norr.

Tydliga karaktärsdrag, gestaltning tillsammans med lek, rekreation eller kultur bidrar till att skapa en attraktions- och målpunkter för programrådets parker och torg.

Grönstråk förlängs till Mossagården och binder ihop programområdet med utpekade grönstråk.

Mossagårdens fd. koloniområde omvandlas till en tydlig stadsdelspark med öppna dagvattenlösningar och tydliga lek och rekreationsytor.

-  Hållplatslägen buss
-  Gång och cykelstråk
-  Attraktions- o målpunkt, park eller torg
-  Gång- och cykelväg
-  Cykelväg i körbana

Schematisk redovisning av gång- och cykelväg visas med heldragen gul linje, streckad gul linje innebär cykelväg i körbana, kollektivtrafik (blå), grönstråk (grön) och grönområden.

Den stora grönytan i nordöst som ligger mellan Norrmalms villabebyggelse och Storegården är mycket viktig att bevara som närreklamationsområde för nuvarande, framtida innevånare och verksamma i området. Den tidigare banvallen, idag gång- och cykelväg, i östra plangränsen kan utvecklas till ett nästintill bilfritt och ganska bullerfritt, kombinerat gång-, cykel- och parkstråk som förbinder "Storegårdsparken" med den nya stadsdelsparken vid Mossagården.

Stråken, tvärgatorna och den tydliga kvartersstrukturen bidrar till en friare sikt och tydliga siktlinjer vilket kan bidra till en ökad trygghetskänsla och orienterbarhet. Den visuella kontakten med Billingen bör även utvecklas.

TRAFIKSTRUKTUR

Parallellt med framtagandet av visionsbilden har olika trafikalternativ och scenarior studerats av trafikconsulten Ramböll (bilaga B). I detta avsnitt redovisas en sammanfattning av trafikutredningen.

Ramböll har på uppdrag av Skövde kommun översiktligt studerat konsekvenserna för 5 olika alternativ för framtida trafik- och gatustrukturer till och genom programområdet; alternativ 1A, 1B, 2A, 2B och 3. I tre av alternativen (1A, 2A, 3) studeras en ny koppling till Vadsbovägen i Köpmannagatans förlängning.

Sammantaget för alla trafikslag (bil, gång/cykel och kollektivtrafik) förordas trafikutredningen alternativ 2A. I alternativ 2A förslås en ny koppling mellan Vadsbovägen i Köpmannagatans förlängning. Gustav Adolfs gata trafikeras i sin helhet även fortsättningsvis av gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. Biltrafiken är dock endast tillåten på Gustav Adolfs gata söder om Köpmannagatan. Norrut hänvisas biltrafiken till Köpmannagatan och vidare öster om Elins Esplanad. Alternativ 2A förordas eftersom det är det väg- och trafiknätsalternativ som både ger positiva effekter på biltrafikens totala trafikarbete och tid i köer. Samtidigt innebär alternativet att övriga trafikslag, framförallt gång-/cykeltrafik och buss, ges förutsättningar till en positiv utveckling. Det gäller särskilt vid området kring Elins Esplanad.

Kollektivtrafikens lokalisering och närhet till entréerna på Elins Esplanad är viktig för att förstärka kollektivtrafikens status och attraktivitet. Ny koppling för gång-/cykeltrafik mot nordväst förordas.

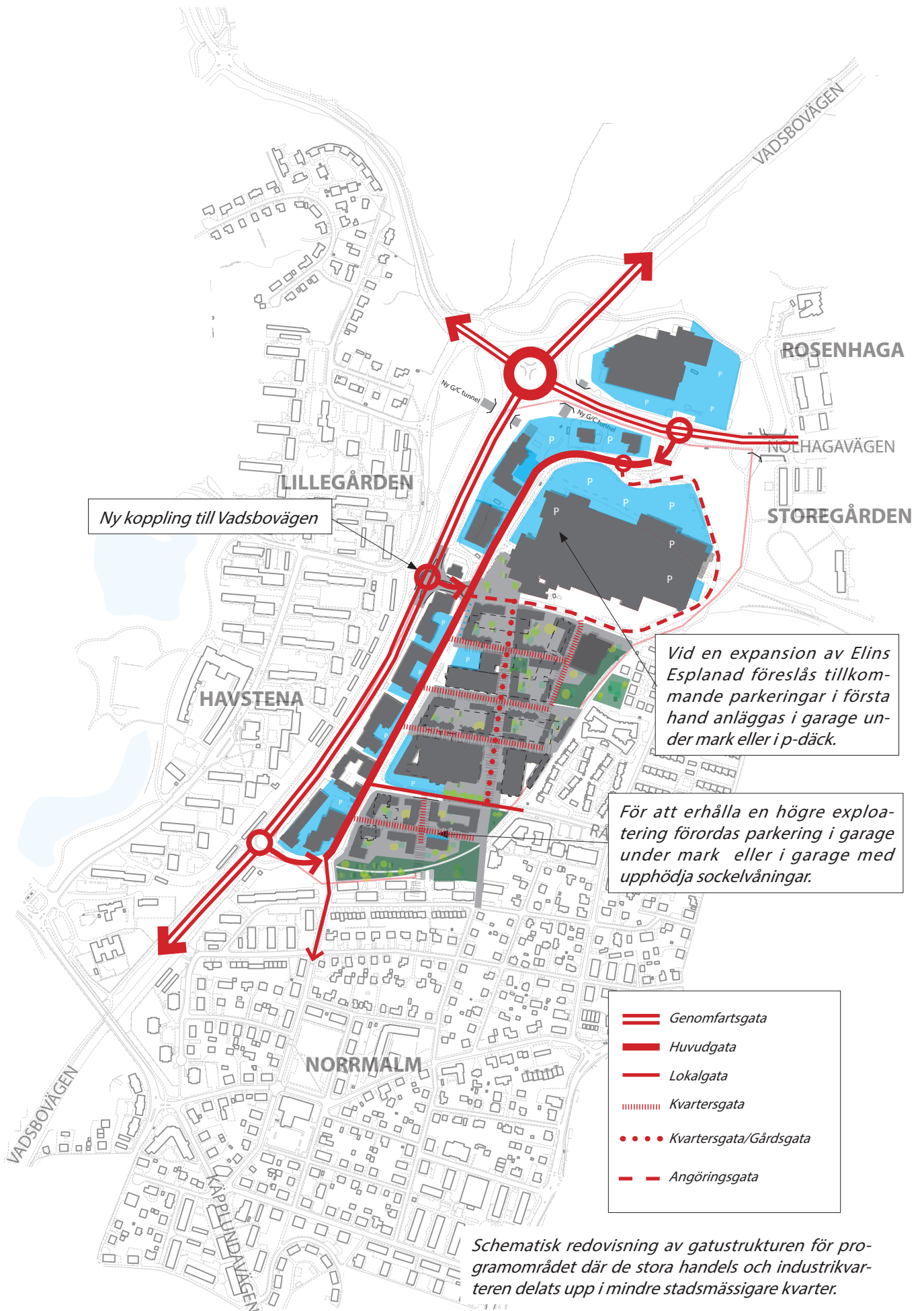


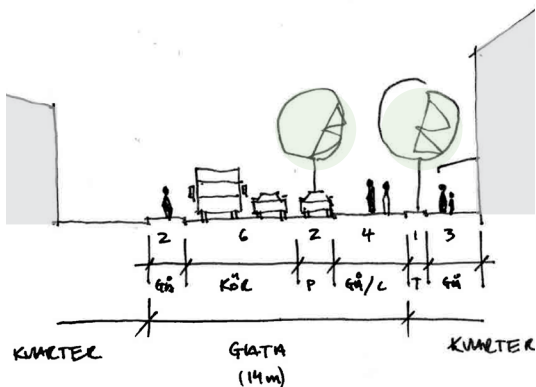
Maxtimmesflöden år 2020 utifrån trafikutredningens alternativ 2A med ny koppling från Vadsbovägen som förordas i trafikutredningen.

Alternativ 2A med en ny koppling till Vadsbovägen medför att dagens huvudinfarter till programområdet, liksom den södra delen av Gustav Adolfs gatan, får betydligt mindre trafikflöden än om ingen ny koppling skapas. För att minimera trafikflödet och undvika tillkommande miljöproblem på Köpmannagatan bör gatan i framtiden utformas så att trafikanterna väljer Vadsbovägen och Nolhagavägen i första hand. För att skapa ett flexibelt trafiksystem kan det också behövas lösningar som tar om hand den biltrafik som idag går på Gustav Adolfs gata och som inte naturligt använder Köpmannagatan öster om Elins Esplanad.

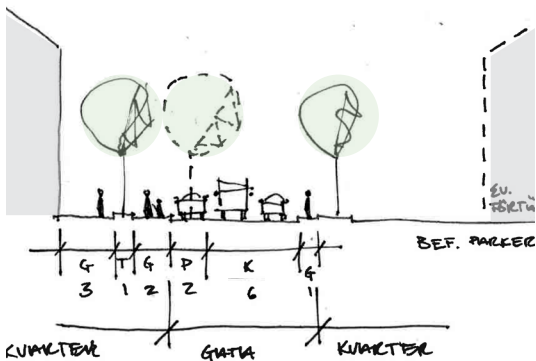
PARKERING

Programförslagets mål om ett högre markutnyttjande medför att flera av dagens stora öppna markparkeringar behöver tas i anspråk. Tillkommande parkering måste i större omfattning än idag förläggas i garage under mark och/eller i parkeringsdäck. Lämpligt utrymme och omfattning för parkering, lastning och lossning av fordon mm ska i huvudsak anordnas på fastigheten. Parkeringslösningar ska studeras vidare i kommande detaljplanarbeten.

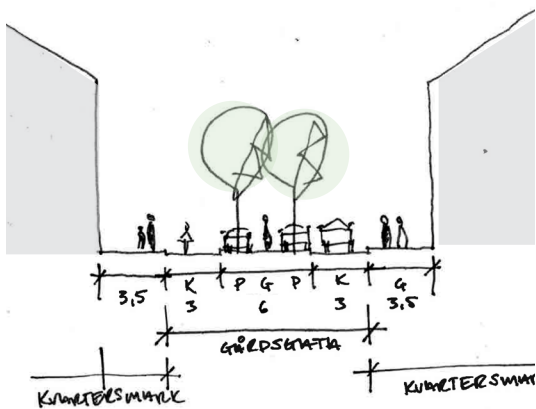




Gustav Adolfsgratan - Exempelsektion för huvudgata med breda trottoarer för gång och cykelstråk. Förgårdar på kvartersmark med offentlig prägel samt rumsbildande trädplantering.



Rådmanngatan - Exempelsektion för lokalgata med trädplantering och offentliga förgårdar på kvartersmark samt kantstensparkering och smalare körfält.



Programområdets nya stråk - Exempelsektion som visar på tät kvartersbebyggelse, trädplanterade gator och en kombination av trafikslag.

GATUHIERARKI

Ambitionen är att skapa gatumiljöer och stadsrum som är inbjudande, intressanta och trygga att vistas i. Viktigt är att ge det offentliga rummet tydliga siktlinjer/ orienterbarhet, entréer placerade ut mot gatan och gång-/cykelvägar. Gatan är en koppling mellan platser och funktioner och får inte bli en barriär i området. En tydlig hierarki av gatutyper bidrar till trygghet och orienterbarhet.

Huvudgata

Gustav Adolfsgratans gestaltning föreslås förändras till en mer stadsmässig och grön gata med plats för alla trafikslag. Gatan kantas i öster av en tydligare kvartersbebyggelse och trädplantering som varierar med öppna platser/torg/parkrum. Stadsmässigt körbana med kantstensparkering, gång- och cykelbana, trottoar samt trädplantering och förgård på kvartersmark.

Lokalgata

Gator som ansluts till Gustav Adolfsgratan (Rådmanngatan och Köpmannagatan) utformas som mindre stadsgator med körbana, kantstensparkering och trottoar på vardera sida. Cykling sker i körbanan.

Kvartersgata

Gustav Adolfsgratan kompletteras med ett nytt lugnare stråk som främst är till för angöringstrafik samt gång- och cykel i nord-sydlig riktning genom den nya kvartersbebyggelsen. Variation i offentliga rum bidrar till upplevelsen av stråket. God sikt mellan stråken och verksamheter i hörnlägen stärker känslan av trygghet. Stråket kan utformas som gårdsgata, där cyklar och bilar får förekomma fast på de gåendes villkor (gångfartsgata). Här ska det även finnas möjlighet för leveranser till verksamheter, skolor osv. Här bör även gatans utformning och/eller material användas för att sänka hastigheten.

KVARTERSTRUKTUR

Målet är en tydlig kvartersstruktur där stråket och gatan avgränsas tydligt av bebyggelsen. Kvarteren utmed Gustav Adolfsgratan stödjer inte bara ett tydligt gaturum utan bidrar även till att aktivera och befolka gatan samtidigt som det skyddar gårdar mot buller. Det är därför viktigt att byggnader bidrar till ett inbjudande och livfullt gaturum och bör vara utformade med entrésida ut mot gatan. Byggnader kan placeras i kvartersgräns eller indragna med halvvärdig förgårdsmark på en till fyra meter som

kan användas för verksamheter, cykelparkering, bredare gångstråk etc.

Programområdets läge och karaktär bedöms ge stort utrymme för en variation av exploateringsgrader, höjder och utformning av ny bebyggelse inom de framtida kvarteren. Viktigt är dock bebyggelsens relationen till gatan, eventuella förgårdar och tydlig entrésidor ut mot gatan. God arkitektur ska tillåtas ta plats. Viktigt är att gestaltningen tillåts variera, med olika arkitektkontor och byggherrar som aktivt uppmantras att använda sig av olika arkitektoniska uttryck.

STADSRUM

Målsättningen är att skapa offentliga rum och utemiljöer som är intressanta, välkomnande och trygga. Stråken, de tydliga tvärgatorna och kvarterstrukturen ger friare sikt och tydliga siktlinjer vilket bidrar till en ökad trygghet och orienterbarhet. Siktlinjer, rumssekvenser, gång- och cykelstråk samt en medveten placering av entréer bidrar till att understryka en offentlig prägel och skapar trygghet.

Park

Programmet föreslår en ny stadsdelspark i Mossagårdens tidigare koloniområde. Parken blir en viktigt rekreations- och samlingspunkt för hela programområdet och närliggande befintliga bostadskvarter. Programmet föreslår även ett flertal mindre sk. pocketparker för att tillgodose lek och rekreation i direkt anslutning till bebyggelsen. Pocketparker varierar i storlek, är oftast små men med en egen tydlig karaktär och funktion, exempelvis för lek, sport, vila osv.

Torg

Programmet föreslår ett torg eller ny plats utanför Elins Esplanads sydvästra entré. Här samlas kollektivtrafik, gång- och cykelstråk i en tydlig mötespunkt för hela området. Här finns goda förutsättningar för en offentlig plats med utåtriktade verksamheter.



Området bedöms ha ett stort utrymme för variation av exploateringsgrader, höjder, utformning etc. Viktigt är att arkitekturen får ta plats och att gestaltningen tillåts variera.



Pocketparker kan variera i storlek och karaktär. Viktigt är dock att de fyller en funktion eller har något som attraherar besökare ex. lekställningar, parkbänkar osv.



Kvarterstrukturen bidrar till att aktivera och befolka gatan. Viktigt är att byggnader utformas med en entrésida ut mot gatan för att bidra till ett inbjudande och livfullt gaturum.



Illustration av målbild 2020 för Gustav Adolfs gatan mot Elins Esplanad och kv. Städet samt Mossagården.



Befintligt utseende av Gustav Adolfs gatan mot Elins Esplanad samt kv. Städet och Mossagården.



Exempel på öppna dagvattenlösningar som även fungerar som visuellt tilltalande element i Mossagårdsparken. (Foto: Veg Tech AB)

MÅLBILD 2020

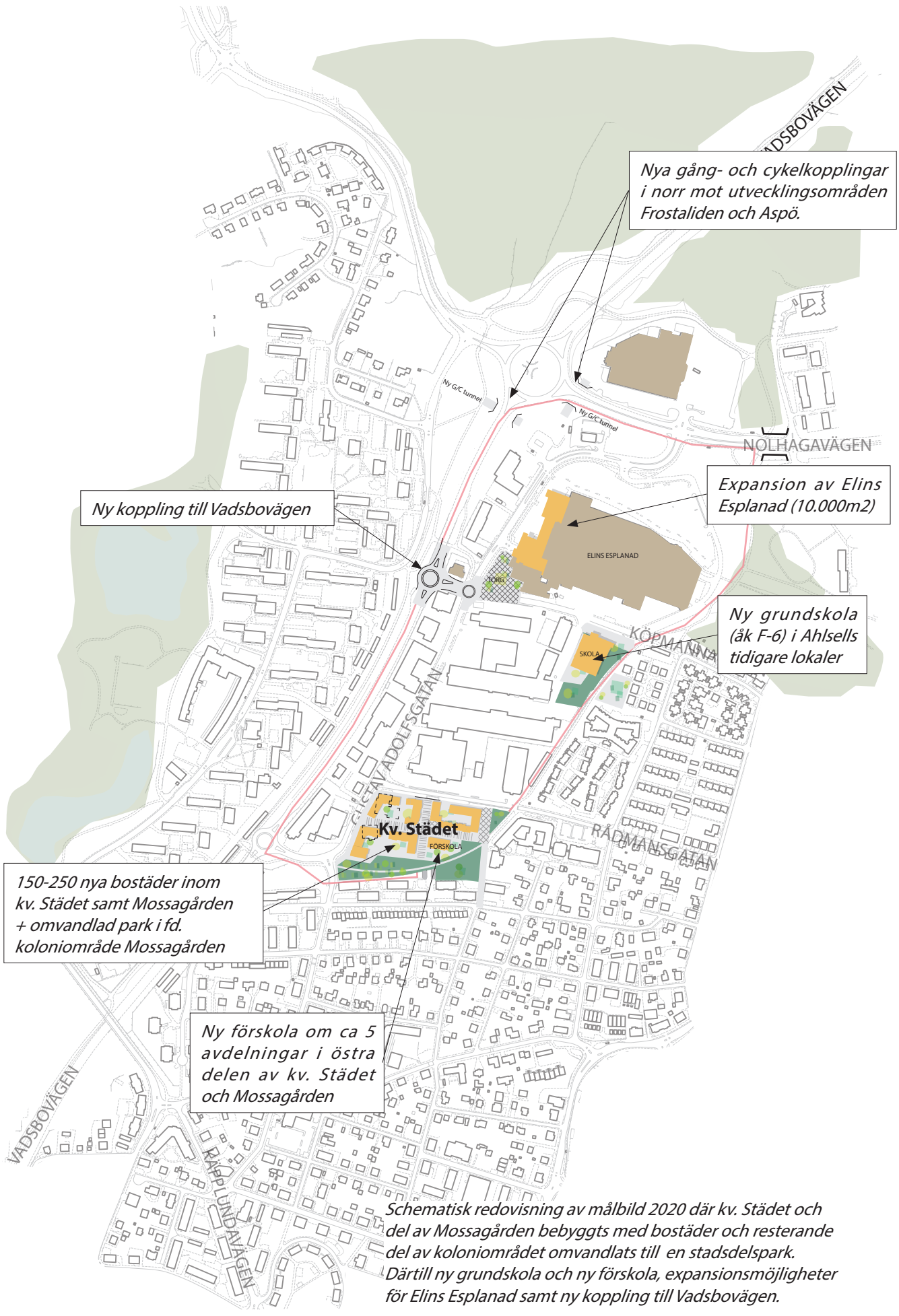
Målbilden redovisar ideér och förslag utifrån några konkreta förfrågningar från större fastighetsägare inom programområdet. Målbilden är en första etapp på vägen mot Visionsbilden 2040 som redovisats på föregående sidor.

Kv. Städet och Mossagården

Mossagården som tidigare varit ett industri- och handelsområde pekas ut i kommunens översiktsplan (ÖP 2025) som en möjlig plats för bostadsexploatering. Ett genomförande är planerat till runt 2020. I pågående inventering av Skövdes grönytor utpekas det f.d koloniområdet som viktigt för kommande bostadsutveckling då det råder brist på grönytor inom programområdet. Delar av det f.d koloniområdet föreslås därför omvandlas till en stadsdelspark.

Mossagårdsparken (f.d. koloniområde)

Vid en förtätning som föreslås med många nya lägenheter är det viktigt att de grönytor som redan finns i och inom närområdet bevaras och utvecklas. Därför föreslås stora delar av det tidigare koloniområdet i Mossagården behållas och utvecklas till en tydligare gestaltad park med inslag av öppna dagvattenlösningar och möjlighet till lek och motion. Den tidigare banvallen, idag gång- och



Nya gång- och cykelkopplingar i norr mot utvecklingsområden Frostaliden och Aspö.

Ny koppling till Vadsbovägen

Expansion av Elins Esplanad (10.000m²)

Ny grundskola (åk F-6) i Ahlsells tidigare lokaler

150-250 nya bostäder inom kv. Städet samt Mossagården + omvandlad park i fd. koloniområde Mossagården

Ny förskola om ca 5 avdelningar i östra delen av kv. Städet och Mossagården

Schematisk redovisning av målbild 2020 där kv. Städet och del av Mossagården bebyggs med bostäder och resterande del av koloniområdet omvandlats till en stadsdelspark. Därtill ny grundskola och ny förskola, expansionsmöjligheter för Elins Esplanad samt ny koppling till Vadsbovägen.



Skisserna redovisar olika typer av bebyggelse och exploatering för kv. Städet och Mossagården. Gemensamt för skisserna är att de slutna fasaderna/kvarteren ut mot Gustav Adolfsgatan bidrar till att skyddar mot buller och skapar tysta gårdssidor samtidigt som de stärker och aktiverar stråket.

Genom att förlägga parkeringar i garage under mark ökar man möjligheten till att uppnå en maximal exploateringsgrad om cirka 250 lägenheter. Skisserna visar även på olika möjligheter för Mossagårdsparken i kombination med en förskola.

cykelväg i östra plangränsen, utvecklas till ett nästintill bilfritt, och ganska bullerfritt, kombinerat gång-, cykel- och parkstråk som förbinder Mossagårdsparken med befintliga grönområden i norr.

Bostäder i kv. Städet o Mossagården

Området som föreslås för bostäder inom kv. Städet och Mossagården är ca 17.000 m² och bedöms rymma en exploatering om cirka 150-250 lägenheter. En sluten kvartersbebyggelse bedöms vara en förutsättning för att kunna hantera trafikbuller från Vadsbovägen och Gustav Adolfsgatan. En sluten kvartersbebyggelse bidrar även till att stärka stråken utmed Gustav Adolfsgatan och det framtida nya stråket upp mot Elins Esplanad.

Inom kvarteren finns stort utrymme för variation av exploateringsgrader, höjder och utformning. En blandning av upplåtelseform, typologier och arkitektonisk gestaltning inom de nya kvarteren bör eftersträvas. Exempelvis kan stadsvillor och stadsradhus byggas in i ett kvarter med flerbostadshus för att skapa större variation. Viktigt är att gestaltningen blir varierad. Olika arkitektkontor och byggherrar bör uppmuntras att använda sig av olika arkitektoniska uttryck.

Parkering/exploatering

Ambitionen är att skapa en tät blandstad, vilket förutsätter att en del av områdets parkeringar förläggs i garage under mark eller i upphöjda våningsplan/parkeringsdäck. Exempelskisser på denna sida visar på olika grader av exploatering som direkt följd av parkeringslösning där en högre exploatering kan tillåtas om parkering förläggs i garage under mark. Utmed Gustav Adolfsgatan och Rådmansgatan bör möjligheter till kantstensparkering studeras. I fortsatt planarbete ska behov, riktlinjer och parkeringslösningar analyseras närmare.

Förskola

Behovet av en förskola inom denna del av Norrmalm är stort. Därför föreslås att en förskola om ca 5 avdelningar etableras inom kv. Städet och Mossagårdens östra del med angöring från Rådmansgatan. God tillgänglighet för gång- och cykel erhålls från befintlig passage i öster. Den nya parken utgör ett bra komplement till förskolegården och fortsatt planarbete ska avgöra om parkytorna kan samutnyttjas för förskoleändamål, lekplats och rekreation för området som helhet. Som komplement till detta bör även studeras om förskolelokaler kan förläggas i bottenvåning inom kv. Städet/Mossagården. Förskolor som förläggs i bottenvåningarna på bostadshus vid platser där lokalytor inte anses ha ekonomisk bärkraft är bra

ur exploaterings- och samutnyttjandesynpunkt. Det är viktigt att sådan lokalisering ger barnen god tillgång och närhet till utomhusmiljöer av hög kvalitet.

Elins Esplanad

Fastighetsägare Eurocommercial har inkommit med förfrågan om expansion av Elins Esplanad med cirka 10.000m². I handelsutredningen (bilaga C) har konsulten NIRAS kommit fram till att det till år 2020 finns utrymme för ökad handel inom Norrmalm, exempelvis genom utbyggnad av Elins Esplanad. Utredningen visar att det parallellt med detta även finns utrymme för handeln i stadskärnan att växa förutsatt att man gör satsningar på gemensamma öppettider, utökade evenemang, samt förtätning av butiker och restauranger m m.

En viktig förutsättning för programområdet är att entréläget in till Elins Esplanad placeras i anslutning till de planerade stråken och skapar en ny plats/torg.

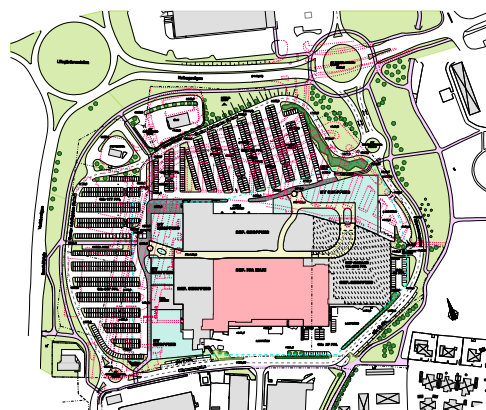
Skola i kv. Hammaren

Behovet av en grundskola inom Norrmalm med närområde är stort. Att placera denna inom programområdet bedöms vara lämpligt med avseende på det goda kommunikationsläget och det stora antalet bostäder som finns i närområdet. En tomt i nordöstra delen av kv. Hammaren har identifierats som lämplig då den ligger en bit från de mest trafikbulerutsatta miljöerna och nära befintlig gång- och cykelväg. Fastighetsägaren har fått en förfrågan från Raoul Wallenbergsskolan om att få etablera en F-6 skola i detta område. Detaljplanläggning föreslås ske parallellt med planprogrammet, se vidare *Fortsatt planarbete mm* på sidan 41.

Ny koppling till Vadsbovägen

Skövde kommun har låtit trafikkonsulten Ramböll översiktligt studera effekterna av Målbild 2020 och Visionsbilden 2040. För att fördela trafiken bättre och för att avlasta befintliga tillfarter in till området från Vadsbovägen, Nolhagavägen och Gustav Adolfsgatan, så föreslås en ny koppling med Vadsbovägen i Köpmannagatans förlängning. Resultatet av en ny koppling blir också att trafikmängderna och därmed även trafikbullret reduceras längs de kvarter där bostäder planeras.

Fördjupade studier kring utformning, exakt läge och konsekvenser för berörda fastigheter mm ska vidtas. Val av utformning (cirkulationsplats eller ljussignal) berörs även av pågående studier kring Vadsbovägens framtida funktion och utformning.



Skiss som redovisar Eurocommercial's idéer för expansion av Elins Esplanad.



Skiss för omvandling av del av Kv. Hammaren (f.d. Ahlsells) till en F-6 skola



Alt. 2A i Rambölls trafikutredning där en koppling till Vadsbovägen förordas i Köpmannagatans förlängning. Den nya kopplingen avlastar befintliga tillfarter in till området och reducerar trafikmängder och trafikbuller till de kvarter där bostäder planeras.

Förutsättningar

GÄLLANDE PLANER

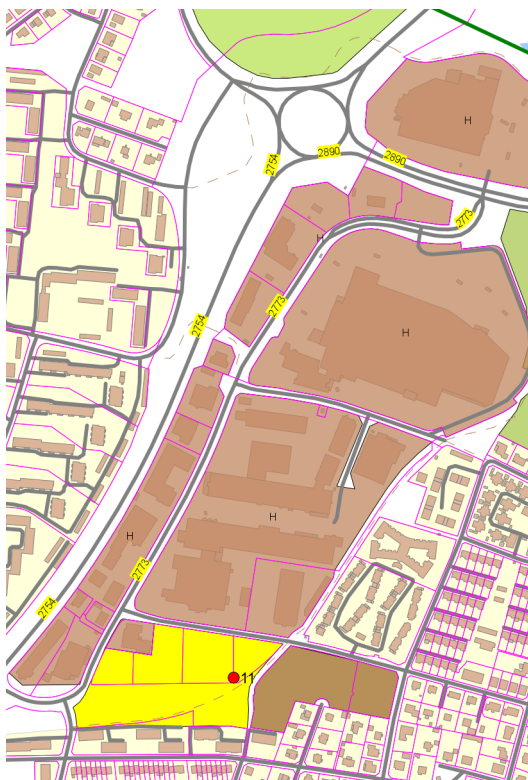
ÖP2025

Översiktsplanen anger handel som föreslagen markanvändning för programområdet, undantaget kv. Städet och Mossagården där nya bostäder föreslås.

I översiktsplanen framgår förutsättningar och riktlinjer för området Mossagården:

”Området ligger i stadsdelen Norrmalm på östra sida av Gustav Adolfs gata och norr om Henrik Gjutares gata. Området användes tidigare som koloniområde och för verksamheter.

Vissa delar av verksamhetsområdet avses att omställas till bostadsbebyggelse. Området avses för bostäder i flerbostadshus. En viss del av området bör utformas som boende för äldre, t ex i form av seniorbostäder. Byggnaderna ska på ett balanserat sätt anpassas till omgivande bebyggelse volymer, men bör spegla dagens arkitektur. Detaljplanen bör skapa möjlighet för bra grönytor.”



Utdrag ur ÖP 2025, Mossagården (11) - utpekade område för bostäder.

Detaljplaner

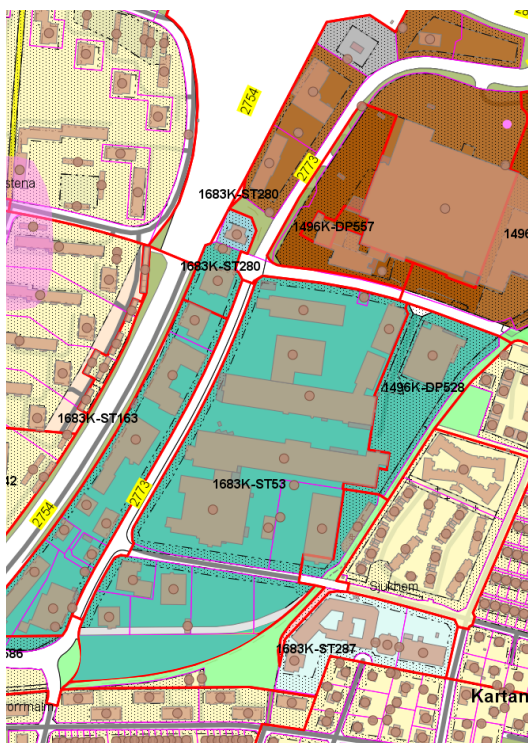
Planområdet berörs av totalt av 8 detaljplaner (DP 586, DP 446, DP 487, DP 557, DP 528, ST53, ST 280, ST 287). Där ändamålet på kvartersmark norr om Köpmannagatan huvudsakligen är Handel och Handel/Kontor. Inom kvartersmark söder om Köpmannagatan är ändamålet industri, småindustri samt mark för kolonitradgårdsändamål (Mossagården).

Inom programområdet finns därtill fyra äldre tomtindelningar, Ti 9:22, Ti 7:67 inom kv Städet, Ti 5:66 inom kv Släggan samt Ti 194 kv. Hammaren.

Hantering av gällande detaljplaners inriktning.

Planprogrammet har en relativt lång tidshorisont (5-25 år) och dagens användning kan med stöd av gällande detaljplaner tänkas komma ändras innan det blir aktuellt med nya detaljplaner för den inriktning som planprogrammet föreslår.

För stora delar av programområdet (kv Hammaren, kv Städet samt kv Släggan) gäller idag en äldre stads-/detaljplan (ST53) från 1946 där tillåten markanvändning är industri eller småindustri. Genomförandetiden för



Gällande detaljplaner inom programområdet.

den gamla stadsplanen har gått ut och pågående verksamheter inom kvarteren har också gradvis under de senaste 20 åren ändrats till att idag huvudsakligen innefatta handel, kontor, service och lager. Det återstår idag mycket lite verksamhet inom programområdet som kan beskrivas vara av industriell karaktär. Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår att ev. störningar från dessa ska konsekvensbeskrivas vid framtida detaljplanläggningen av varje specifikt delområde. Vid behov kan då även den tillåtna markanvändningen i angränsande kvarters komma att ändras.

Samhällsbyggnadsförvaltningen avser därtill vid en eventuell förfrågan om bygglov för etablering av ny industriverksamhet inom 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 detta planarbete ska då ta stöd i planprogrammets inriktning mot målet att skapa en stadsdel med blandade funktioner såsom bostäder, service, handel, parker mm, där inte någon ny industriverksamhet ryms.

POLITISKA STYRDOKUMENT

Nedan följer en sammanfattning utdrag ur politiska styrdokument som stämts av mot visionsbilden.

Vision 2025

För att få en tydlig färdriktning och framtidsbild fattade Skövde kommunfullmäktige år 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 Norrmalm 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.



Visionsbilden har stämts av utifrån riktlinjer och mål i politiska styrdokument som exempelvis ÖP 2025 och Boendestrategiskt program.



En förutsättning för bra stadsliv är upplevelsen av grönska och tillgången till grönområden.



Torg, stråk och gröna platser är stadsbyggnadselement som bidrar till en bra, levande och hållbar stad.



Exempel på gröna växtbeklädda tak, Västra hamnen i Malmö. (Foto: Veg Tech AB)



Exempel på öppen dagvattenhantering, Västra hamnen i Malmö. (Foto: Veg Tech AB)

Boendestrategiskt program

Boendestrategiskt program för Skövde kommun - Antaget av kommunfullmäktige 2012-09-24 §117.

Visionen är att det bor 60 000 invånare i Skövde kommun år 2025 och bostadsplanering sker ur ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart perspektiv. Målsättningen är 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.

Då behövs valfrihet och mångfald där varierande boendeformer skapar förutsättning för blandad befolkning vilket i sin tur skapar förutsättningar för gemenskap och tryggare boendemiljöer.

Ny bebyggelse ska i möjligaste mån komplettera befintlig bebyggelse och utnyttja befintlig infrastruktur så effektivt som möjligt. Förutsättningar ska skapas för goda kommunikationer, goda bil- och cykelvägar, cykel och gångvägar till och från centrum, attraktiva bostadsområden, centrala områden med tillgång till utbud och kommunikationer, grönska och närhet till centrum.

Grönstruktur

Grön vision - Målsättningen är att skapa upplevelser, mötesplatser, utveckla och gestalta torg och gaturum och i allmänhet värna och utveckla den gröna miljö vi har i kommunen. Grönskan är en av de viktigaste byggstenarna för att få en attraktiv stad. Den bidrar till att försköna, mjukar upp det urbana, sänker bullernivåer, bidrar till bättre mikroklimat och har en positiv inverkan på stadens karaktär.

För att kunna utveckla Skövde är det viktigt att stärka sociala och ekologiska aspekterna i de offentliga rummen, det är rent av en förutsättning för att stadsdelen ska bli långsiktigt ekonomiskt hållbar. Parkområden ska locka till utevistelse och aktivitet i vardagen. Detta är viktigt för alla åldrar, men särskilt för barn och ungdomar.

Dagvattenhantering

Riktlinjer för dagvattenhantering i Skövde kommun - antagen av kommunstyrelsen 2011-02-14 redovisar hur avledning och uppsamling av dagvatten ska ske inom planlagda områden eller områden i övrigt som omfattas av lagen om allmänna vattentjänster (2006:412). Genom utveckling och ett rätt utnyttjande av dagvattenhanteringen fås ett ökat miljövärde, biologiskt och ekologiskt värde, estetiskt, rekreativt och pedagogiskt värde.

Ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter påverkas av frågorna kring dagvattenhantering. Dagvattenproblematiken växer i takt med högre exploatering och bebyggelsens utbredning. Klimatförändringen påverkar den ursprungliga avrinningen med ökande regnvolymer och därmed ökad risk för översvämningar. I samband med nyexploatering ska i första hand öppen dagvattenhantering och LOD (Lokalt omhändertagande av dagvatten) väljas. Fördröjning av dagvatten åstadkoms till exempel genom öppna diken, gröna växtbäcklädda tak mm.

Trafikstrategi

Trafik i Skövde - Trafikstrategi 2012-03-01. Att förtäta bebyggelsen istället för att exploatera i stadens utkant är ett sätt att minimera resandeökningen. Att ny bebyggelse innefattar många olika funktioner (Blandstad) är ett annat sätt att minska transportbehovet. För att minska det individuella bilresandet är ett mål att fler ska resa med kollektivtrafik. För att kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen ska öka krävs bland annat bättre restidskvoter, ökad turtäthet och att gångavståndet till närmsta hållplats är acceptabelt.

Cykeln är ett hållbart färdmedel som har stor potential att ersätta en del av de korta bilresor som kan betraktas som onödiga. På grund av Skövdes storlek är cykel det alternativ till bilen som framförallt kan betraktas som rimligt. Cykelparkeringsfrågorna behöver lyftas som en viktig del av ett hållbart transportsystem. Dels för att öka attraktiviteten för cykel som transportmedel och dels för att förbättra möjligheten till kombinerade resor, cykling till och från kollektivtrafik.

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 som försörjer planerat område ses över. Hur sammanhängande och gena gång- och cykelvägar kan skapas inom området bör studeras i ett tidigt skede. Till sist bör områdets biltrafikförsörjning planeras. Först efter att förutsättningarna för infrastrukturen är kartlagd och planeringen av samtliga trafiknät påbörjad bör bebyggelsen planeras och beslutas.

Strategin syftar till att öka cykelns och kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen.



Cykeln är ett hållbart färdmedel som har stor potential att ersätta många av våra kortare bilresor.

Bilplatsbehov, bilpl/1000 m2 BTA	Inom stadskärnan	Utanför stadskärnan
Bostäder, flerbostadshus	8	12
Bostäder, grupphus bilpl/hus	1,5	1,5
Bostäder, villor bilpl/villa	2	2
Kontor	15	25
Butiker, dagligvaror	35	40
Butiker, sällanköpsvaror	25	30
Bank	25	30
Restaurang	60	70
Hotell	25	30
Industri, tillverkning	10	15
Industri, lager eller grossist	6	8
Industri, serviceföretag	15	20

Skövdes parkeringsnorm för olika typer av verksamheter.



Flygfoto som visar hur närområdet kring Elins Esplanad domineras av öppna parkeringstomter.

Parkeringsnorm - riktlinjer

Hur man hanterar parkeringsfrågorna är en viktig del av samhällsplaneringen och måste därför hela tiden stå i överensstämmelse med grundläggande samhällskrav och medverka till en hållbar utveckling. Lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon ska i skälig utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna. Parkeringsbehovet varierar över tid och är beroende av fastighetens läge. Utgångspunkten för bedömning av bilplatsbehovet är Skövde kommuns parkeringsnorm, se bild till vänster.

Energi och klimatplan

Ambitionen är att miljömedvetenheten ska öka och att kommunen ska verka för att såväl individer som organisationer lever resurssnålt och ansvarsfullt, med kommande generationer i åtanke. Målbilden för kommunen är att Skövde 2050 inte ska bidra med några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Målbilden innebär att utsläppen av växthusgaser bör minska med 85 procent till 2050, jämfört med 1990, vilket motsvarar utsläpp som är mindre än ett ton per invånare. På kortare sikt är målet att utsläppen per invånare ska ha minskat med 40 procent från 1990 till 2020.

Konsekvenser

Detta kapitel redovisar övergripande konsekvenser av ett genomförande av programförslaget. I de detaljplaner som följer på planprogrammet kommer frågorna att belysas mer detaljerat.

SAMHÄLLSKONSEKVENSER

Planprogrammets mål - Blandstaden - ger en mångsidighet och närhet då olika målpunkter ligger bredvid varandra. Staden kan befolkas dygnet runt, blir därmed trivsammare och tryggare att vistas i samt ger både besökare, arbetande och boende närhet till service. Den täta blandstaden är resurseffektiv då den ger en jämnare trafikbelastning, mindre bilberoende och goda förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik. En tät stad hushållar 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.

Bostadspolitiska konsekvenser

Programförslaget uppfyller krav och riktlinjer tagna i kommunens översiktsplan och boendestrategiska programmet om att förtäta staden, att bostadsplanering sker ur ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart perspektiv. Programförslaget ger möjlighet till konstnärlig gestaltning i olika former och mötesplatser.

Programförslaget kompletterar befintlig bebyggelse och utnyttjar befintlig infrastruktur. De åtgärder som redovisas i programmet bidrar till att underlätta för kommunikationer och skapar bra gång- och cykelvägar till och från centrum. Programförslaget ger möjlighet att skapa attraktiva, centrala bostadsområden med tillgång till utbud och kommunikationer, grönska och närhet till centrum.

Kommunal service

Programområdet planeras för en bred målgrupp varför behovet av för- och grundskola är viktig. I programförslaget föreslås en förskola om ca 5 avdelningar inom Mossagården och en F-6 skola i Ahsells f.d. lokaler i norra änden av kv. Hammaren.



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.

Kommersiell service

Programförslaget medger en utveckling av handeln i området, till år 2020 utgående från framtagen handelsutredning.

Samhällsfunktioner - Kultur

Planprogrammet föreslår rent allmänt en utveckling av mer kulturella verksamheter inom området.

Samhällsfunktioner - Mötesplatser

Översiktsplanen anger att möjligheter ska ges till mötesplatser, konstnärlig gestaltning i olika former och möjlighet till spontanidrott. Programförslaget bedöms uppfylla dessa mål genom redovisade parkytor (Mossagården), pocketparker och torgytor.

Barn- och ungdomsperspektiv

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 i kombination med en generell samhällstrend kommer innebära en ökning av antalet barn inom programområdet och Skövdes centrala delar. Genom föreslagna närparker (pocketparker) och omgestaltning av befintliga grönområden (Mossagården) tillgodoser visionen behovet av ett jämnt fördelat utbud av lekmiljöer.

Programmet föreslår även trafiklösningar och gaturaktörer som främjar ett trafiksäkerhetsmedvetande vilket ger fördelar ur ett barnperspektiv.

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. God tillgänglighet till kollektivtrafik och gång- och cykelvägar främjar jämställdhet.

Trygghet

Förslaget uppfyller 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. Programförslagets gestaltning av gator, entrélägen och platsbildningar har en medveten trygghetsaspekt genom tydliga siktaxlar och visuella kontakter.

BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

Kommunen ska enligt plan- och bygglagen (PBL 4 kap. 34 §) och miljöbalken (MB 6 kap. 12-13 §) genomföra en miljöbedömning för alla detaljplaner och planprogram som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Vid kommunens ställningstagande till om planens 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.

I samband med framtagande av planprogrammet har en handelsanalys och en trafikutredning gjorts som båda beskriver konsekvenser av föreslagen utveckling av området. Därtill redovisar planprogrammet resultatet för programområdet för pågående arbeten med en grönplan samt dagvattenpolicy för Skövde tätort. En ny bullerkartering för Skövde tätort utgör också underlag. Under kapitlet Konsekvenser redovisas en sammanfattning av de delar av dessa utredningar som berör programområdet.

Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer utifrån framtagen behovsbedömning (bilaga A) att ett genomförande av planprogrammet och kommande detaljplaner inom programområdet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Byggnadsnämnden föreslås därav vid sitt sammanträde 2014-09-11 besluta att genomförandet av planförslaget inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan vilket medför att det inte behöver göras en miljöbedömning.

MILJÖKONSEKVENSER

Ett genomförande av programförslaget bedöms bidra till en hållbar utveckling bl.a. genom att befintligt halvcentralt köpcentrum kompletteras med täta funktionsintegrerade kvarter och att föreslagen trafikstruktur utgår ifrån de oskyddade trafikanternas behov med förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken mm.

Miljö kvalitetsnormer

Programförslaget bedöms inte medverka till att några miljö kvalitetsnormer för luft eller vatten överskrids. Länsstyrelsen i Västra Götaland har i sitt samrådsyttrande meddelat att man delar denna uppfattning.

Riksintresse & natura 2000

Programområdet berörs inte av några riksintresse eller natura 2000-område.

Naturmiljö

Programmet uppfyller mål i ÖP 2025 om att grönområdena ska förvaltas, vårdas och vidareutvecklas på ett sådant sätt att Skövdes karaktär bevaras och förstärks.

Förslaget innebär att en del av f.d koloniområdet i Mossagården tas i anspråk för bebyggelse. Den förlorade grönytan och lövmassan kan ersättas inom de nya kvarteren. Detta kan främst ske genom att skapa nya gröna gårdsrum men kan även vara grönytor på tak och väggar då exploateringen är hög och bebyggelsen tät.

Det befintliga grönstråket i nordöst förlängs och utvecklas för att inkludera en ny park i Mossagården.

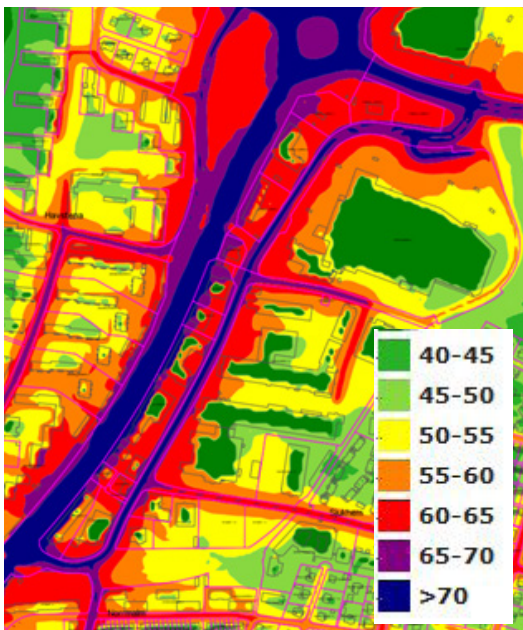
Hushållning med resurser

Ny bebyggelse kompletterar befintlig bebyggelse och utnyttjar befintlig infrastruktur så effektivt som möjligt. Programområdets centrala läge och förslag till kollektivtrafik och gång- och cykelstråk ger goda förutsättningar för att bidra till en tät och hållbar stadsutveckling.

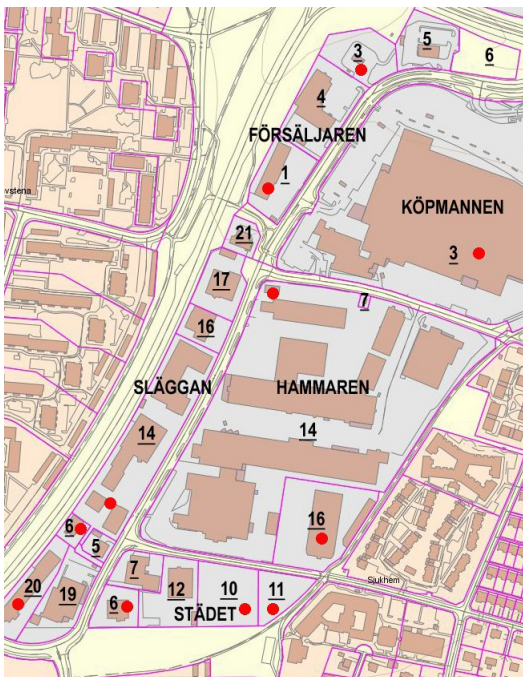
Stadsbild

Programförslaget innebär en förändrad stadsbild i och med en förtätning av nya kvarter med högre byggnader. Förslaget innebär att nya byggnader ramar in gator och stråk som tillsammans med entreér ut mot gatan bidrar till en ökad stadsmässighet inom programområdet.

Den nya bygglesestrukturen med tydliga stråk och platsbildningar bidrar till att området som helhet får tydligare stadskvaliteer.



Ekvivalenta nivåer – Gränsen för riktvärdet 55 dBA ligger i snittet gul-orange färgmarkering



Bilden visar fastigheter som har eller har haft en markanvändning som medför att fastigheten potentiellt kan vara förorenad. Riktvärden för föroreningarna i fråga och dels en eventuell kontroll av föroreningarnas spridning behövs utföras innan markanvändningen ändras.

Trafikbuller

Ramböll har på uppdrag av Skövde kommun under våren 2014 tagit fram en trafikbullerkartering för Skövde stad. Denna visar på bullersituationen utifrån dagens trafiksituation och aktuella trafikflöden fördelat på ekvivalenta och maximala ljudnivåer. Ett utsnitt över programområdet för de ekvivalenta nivåerna redovisas till vänster.

Av trafikbullerkarteringen framgår att gränsen för riktvärde för ekvivalent bullernivå gentemot bostäder (55 dBA) går mellan 15 – 50 meter in på kvartersmarken längs Gustavs Adolfsgata vilken är den mest trafikerade gatan i programområdet. Motsvarande gräns för riktvärde avseende maximal bullernivå (70 dBA) går mellan 15 -30 meter in på kvartersmarken. Av trafikutredningens rekommenderade alternativ 2A vet vi att trafikflödena kommer att minska längs den södra delen av Gustav Adolfsgata och därmed även trafikbullret.

Genom att placera de föreslagna nya bostäderna i en kvartersform som sluter sig mot Gustav Adolfsgata bedöms det finnas goda möjligheter att skapa en ljuddämpad gårdssida. Boverkets avstegsfall från riktlinjerna bedöms vara tillämpliga då det rör sig om ny kvartersbebyggelse med ett bra kollektivtrafikläge och närhet till service, arbetsplatser och centrumfunktioner.

Analys över trafikbuller och förslag till åtgärder ska fördjupas i framtida detaljplanarbeten.

Markföreningar & markradon

Det finns ett tiotal fastigheter inom programområdet som har eller har haft en markanvändning som medför att fastigheten potentiellt kan vara förorenad, se bild till vänster. Därtill kan ev. en oljefylld elkabel ligga i den f.d. banvallen som löper längs programområdet östra och södra gräns. Fastigheterna Stådet 10-11 har sanerats och kan användas för mindre känslig markanvändning (MKM). Miljösamverkan Östra Skaraborg (MÖS) konstaterar att kvarvarande förorening för vissa ämnen är högre än vad som är lämpligt för känslig markanvändning (KM). Detta innebär att när nu markanvändningen föreslås ändras till KM, i detta fall för bostäder/skola, kan dels en kontroll av föroreningssituationen mot gällande riktvärden för föroreningarna i fråga och dels en eventuell kontroll av föroreningarnas spridning, behöva utföras innan markanvändningen ändras. Denna utredning/undersökning ska genomföras senast under kommande detaljplanarbete för fastigheterna. Resultatet av denna får visa om det blir aktuellt med en kompletterande sanering.

Även för övriga fastigheter ska det, senast under detaljplanearbetet, utredas om tidigare användning av fastigheten kan medföra att fastigheten kan vara förorenad och om utredning av markförorening ska utföras.

Hela programområdet ligger inom högriskområde för markradon vilket medför att byggnader ska utformas radonsäkra.

TRAFIKONSEKVENSER

Programförslaget innebär att nya anslutningar till det befintliga gatunätet och det befintliga gång- och cykelnätet anordnas. Förslaget bedöms medverka till en generell sänkt hastighet, bl.a. genom nya platsbildningar, gatuparkeringar och trädplanteringar utmed huvudstråken. Sänkt hastighet ökar säkerheten för oskyddade trafikanter samtidigt som den sänker bullernivåerna.

Förslaget lägger fokus på att prioritera kollektivtrafik samt gång- och cykelstråk. Några gator kan komma att utformas så att prioritering ges till fotgängare och cyklister, sk. gångfartsgator vilka är att föredra framför helt trafikseparerade lösningar som riskerar att skapa ödliga och otrygga stråk.

Områdets närhet till Elins Esplanad ger kollektivtrafiken goda förutsättningar för ökad turtäthet, nya busslinjer och hållplatser vilket i sin tur leder till goda möjligheterna för befintliga och nya bostadsområden att välja kollektivtrafiken.

Det planerade bostadsområdet vid Mossagården gynnas av lägre trafikmängder. De lägsta trafikmängderna fås enligt simuleringarna i alternativen med en ny koppling till Vadsbovägen i Köpmannagatans förlängning.

Genom att endast tillåta kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik på Gustav Adolfs gatan i höjd med Elins Esplanad prioriteras dessa trafikslag på den aktuella sträckan. Genom att höja statusen på dessa trafikslag på den aktuella sträckan blir de attraktiva alternativ till bilen.

Trafikutredningen i sin helhet finns som bilaga B till planprogrammet.

Maxtimmesflöden 2020, alternativ 2A (Eftermiddag)



Maxtimmesflöden 2020 alternativ 2A med ny koppling från Vadsbovägen.

Skillnad i maxtimmesflöden 2020, jämförelse mellan alt 2A och 0Alt (eftermiddag)



Skillnad i maxtimmesflöden 2020 mot 0 - alternativ 2A med ny koppling från Vadsbovägen.

ØKONOMISKA KONSEKVENSER

En stor del av marken som programförslaget omfatter ägs av privata fastighetsägare. Delar av dessa kommer behöva förvärvas för att gjennomføre förslaget. Investeringar i infrastruktur, flytt av virksomheter og service mm kan utgre andre utgiftsposter.

De investeringar og kede driftskostnader som oppstår bedöms oppvgas på relativt kort sikt gjennom ett effektivere markutnyttjande.

I den tte staden kan ett lägre energiuttag stdkommas gjennom kortare resvägar, bra mikroklimat og hög servicenivå. På inntktssidan finns även fler arbeidstillfllen fr kommersielle og offentlige virksomheter. I stort stärker förslaget även Skövde som bostads og etableringsort. Mycket pekar på at den tte staden også år den hllbara staden om även en god livsmiljø kan skapas, plass fr sosialt liv, utevistelse og natur.

NIRAS Handelsutredning

En expansion av handelsytor av den föreslagna omftningen kan ge store konsekvenser på handel i andre delar av Skövde og regionen. Fr at få en bättre bild av mjliges konsekvenser har Skövde kommune låtit NIRAS gjennomføre en handelsutredning.

Handelsutredningen viser på den langsiktige potentialen för Skövdes detaljhandel. Utredningen strkker sig fram till r 2020 med utblikker fram emot r 2025. Till r 2020 viser utredningen at utrymme finns för at handelen inom Normalm, i hovedsak gjennom utbyggnad av Elins Esplanad, kan Åke med 7.000 m² handelsytte, vilket motsvarer ca 10.000 m² total lokalytte. Utredningen viser at det parallellt med dette även finns utrymme för handelen i stdskrnan at vxe förutsatt at man gr satsninger på gemensamme öppettider, utkede evenemang, samt förtätning av butikker og restauranger gjennom omvandling av befintlige lokaler m m.

Handelsutredningen finns som bilaga C till planprogrammet.



NIRAS handelsutredning finns som bilaga C till planprogrammet.

Genomförande

Ett genomförande mot visionsbild 2040 förutsätter en etappvis utbyggnad under en längre tidsperiod och kräver samverkan mellan områdets olika fastighetsägare och Skövde kommun.

BYGGLOV UTAN STÖD I GÄLLANDE DETALJPLAN

Pågående markanvändning har under de senaste 20-30 åren successivt omvandlats till handel och service utan att det funnits direkt stöd i gällande detaljplaner. Ändring av markanvändning utan större konsekvenser får under en övergångsperiod prövas som liten avvikelse från gällande detaljplaner. Större omvandlingar av kvarteren ska dock föregås av en ny detaljplan, se nedan.

FORTSATTA PLANARBETEN, TRAFIK- UTREDNINGAR MM

En etappvis detaljplanering är nödvändig. Avgränsning av de framtida detaljplanerna får avgöras från fall till fall.

Det ska senast vid detaljpanelägningen finnas underlag som beskriver ev. markföreningar och vilka åtgärder som behövs för att marken ska vara lämplig för den markanvändning som då föreslås. Även studier kring framtida trafikbuller behöver fördjupas och konsekvensbeskrivas i kommande detaljplaneskeden.

Trafikutredningen som gjorts i samband med programarbetet bedöms utgöra ett bra underlag i detta planeringsskede för att bedöma konsekvenser av föreslagen exploatering men trafiksituationen kommer att behöva utredas vidare.

Den trafiklösning som planprogrammet föreslår med en ny koppling till Vadsbovägen i Köpmanagatans förlängning ska fortsätta att analyseras, bl.a. i pågående översyn av Vadsbovägen framtida funktion och utformning.

Även trafikutredframtida trafiklösningar för genomfart, angöring och parkering för en expansion av Elins Esplanad behöver fördjupas.

Parallellt med framtagande av detta planprogram har pågått detaljpaneläggning för en F-6 skola inom del av kv. Hammaren (Ahlshells tidigare lokaler). Samråden kring dessa arbeten har samordnats och till största del skett parallellt. Beslutet att ställa ut detaljplaneförslaget på granskning har sammanfallit med byggnadsnämndens beslut om att godkänna planprogrammet.

GESTALTNINGSPROGRAM

Som underlag för den etappvisa omvandlingen mot visionsbild 2040 för kv. Hammaren behöver ett gestaltungsprogram tas fram. Programmet ska beskriva en tydlig gestaltungsidé för hela kvarteret och ha som mål att inom ramen för visionsbilden 2040 skapa en variationsrik bebyggelse. Såväl byggnadshöjder som exploateringsgrader och gestaltning mellan de nya stadskvarteren bör kunna tillåtas variera. Gestaltungsprogrammet ska redovisa idéer för hur de nya offentliga rummen ska länkas samman och utformas, samt hur de nya grönområden bäst utformas, var de placeras och vilken karaktär/innehåll de ska ha mm.



Samhällsbyggnadsförvaltningen
Skövde kommun 541 83 SKÖVDE
0500-498000 www.skovde.se
