

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	
- Markägförhållanden		- 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	Etappvis 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**

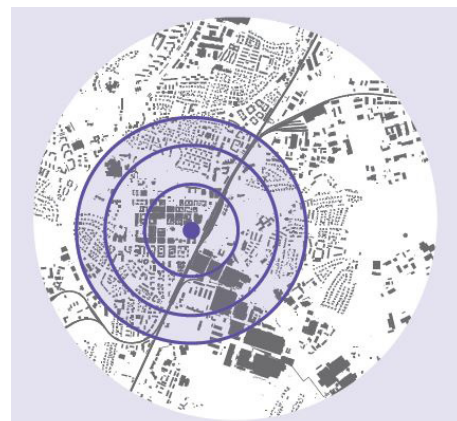
Området ingår i en kreativ utvecklingszon som sammanlänkar Mariesjö och Högskolan i Skövde med stadskärnan och resecentrum. Här finns Science Park Skövde (f.d. GSP) som en kreativ plats där studenter och företag möts.

- **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/oppethusmariesjo



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).

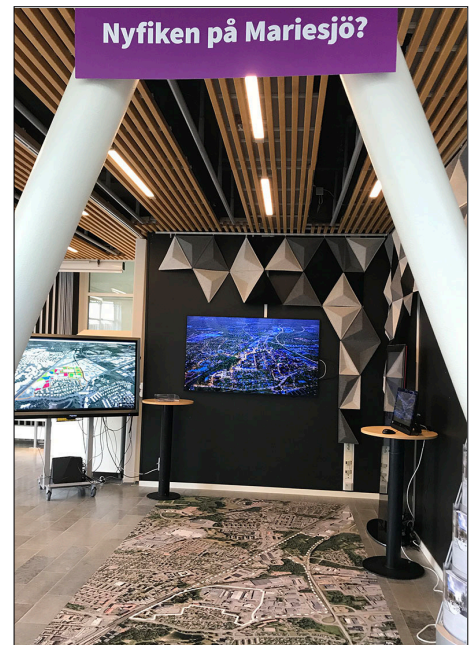
Parallellt med planprogrammet har upprättas två detaljplaner, en för nya bostäder i det allra sydligaste kvarteret, Bostället 23-24, och en för nytt verksamhetsområde inom Stallsiken Södra.

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

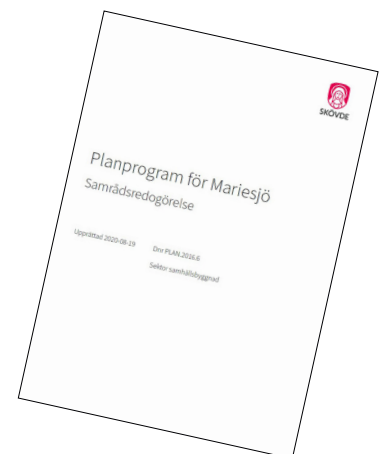
Fortsatt planering och tidplan

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 nyttillskottet 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



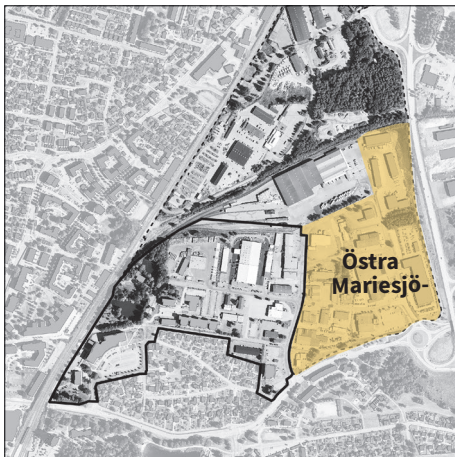
Portalen, Science Park Skövde



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



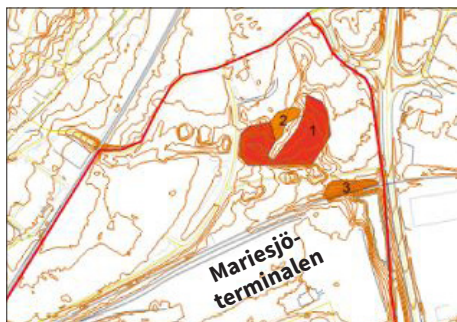
Befintlig grönstruktur.
Programområdet markerat.



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.

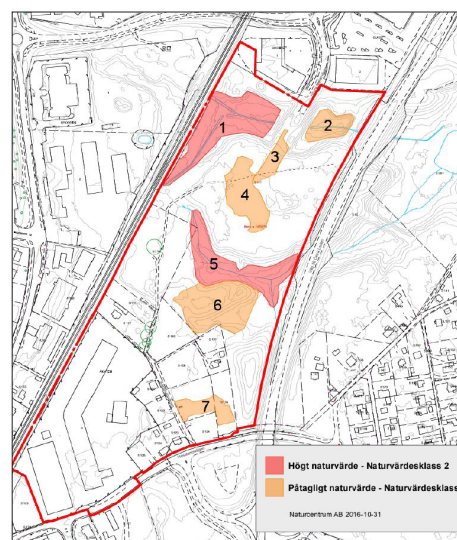
Totalt identifierades sju naturvärdesobjekt, två stycken med *högt naturvärde* (naturvärdesklass 2) och fem stycken med *påtagligt naturvärde* (naturvärdesklass 3), se bild till höger. Inte heller inom Stallsiken Södra har några naturvärdesobjekt i naturvärdesklass 1 - *högsta naturvärde* - påträffats.

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

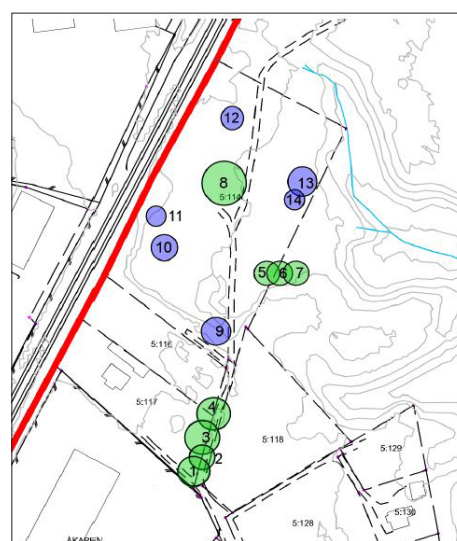
- Objekt 1 utgörs av västra delen av en bäckravin från järnvägen i väster till en utfyllnad och kulvert som anlagts i öster. I ravinens botten rinner en mindre bäck med klart vatten. På båda sidor av ravinen finns spridda källflöden som bildar små källkärr. I kärren växer kamtuffmossa som är en typisk art i källkärr. Skogen i ravinen är relativt ung och domineras av björk, rönn, klipbal 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 klipbal, 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, bäckbräsma, 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.

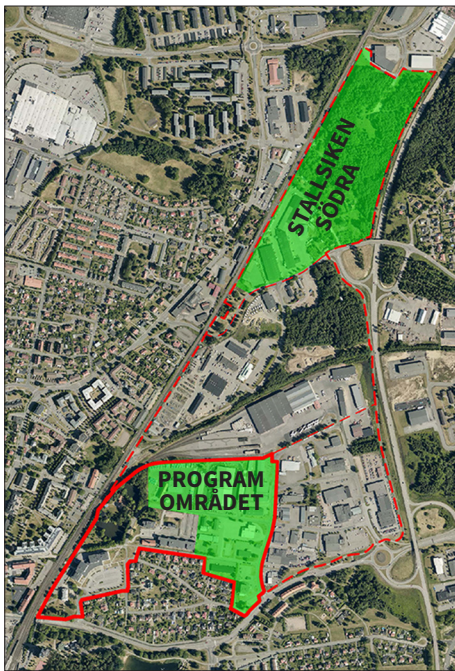
Utöver de avgränsade naturvärdesobjekten pekats även 14 gamla eller grova lövträd (ek och sälg) i områdets västra del ut som värdeelement, se bild till höger. Dessa träd växer utanför de identifierade naturvärdesobjekten, men har ändå betydelse för den biologiska mångfalden. Därtill har åtta olika naturvårdsarter 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. Friktingsjorden 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 sättningkänsliga lerskikt förekommer och fyllningens sammansättning bedöms kunna variera kraftigt. För större och tyngre byggnader samt sättningkänsliga 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 sättningssänsliga lerskikt förekommer och fyllningens sammansättning bedöms kunna variera kraftigt. För större och tyngre byggnader samt sättningssänsliga 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.

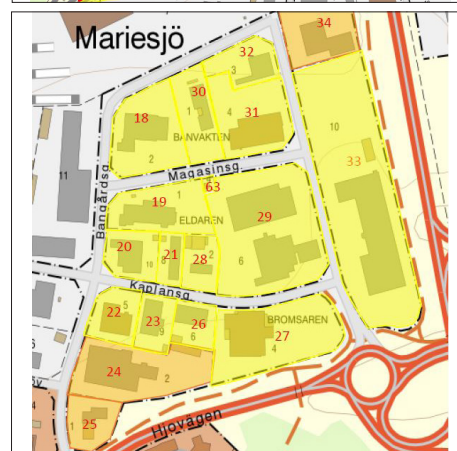
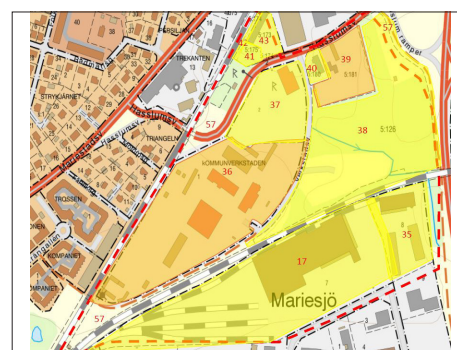


Bedömning av markens lämplighet utifrån föroreningsituationen. Bilaga 6 till utredning för detaljplaneområde Stallsiken Södra.

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.

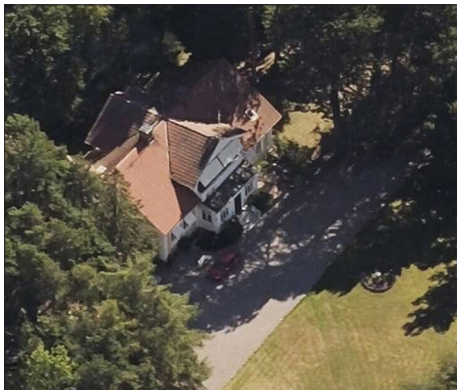
Gul = Risk för föroreningar

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.



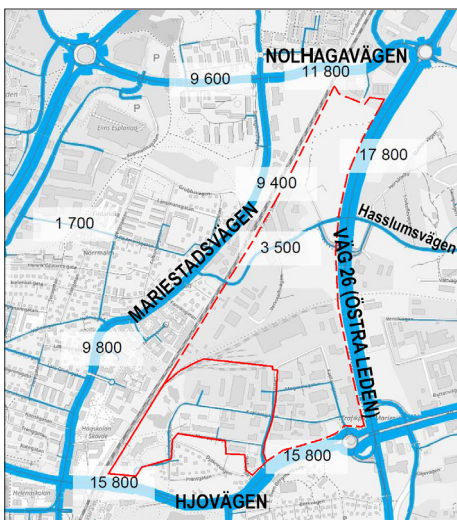
Från bullerutredningen, bilaga H. Beräknat trafikbuller från järnväg och väg (sammanslagen ekvivalent nivå) för programområdet vid full utbyggnad år 2040. All planerad bostadsbebyggelse har goda förutsättningar att klara trafikbullerförordningens riktvärden. Av bilden framgår tydligt att den slutna kvartersbebyggelsen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



Gång- och cykelvägar (orange)



Kollektivtrafik med hållplatsläge (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 översiktsbild 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 översiktsbild 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

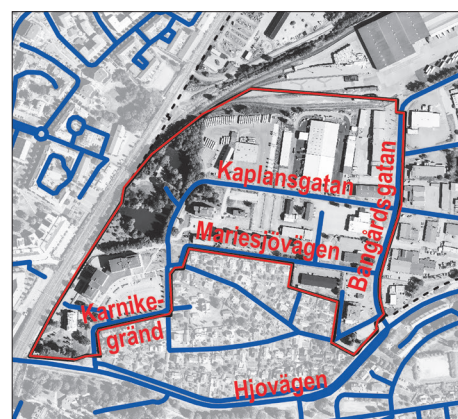
Inom programområdet ligger VA- och dagvattenledningar huvudsakligen i områdets gator. Om dessa har tillräcklig kapacitet för att klara ökad exploatering kommer att studeras mer ingående i kommande detaljplaner.

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.

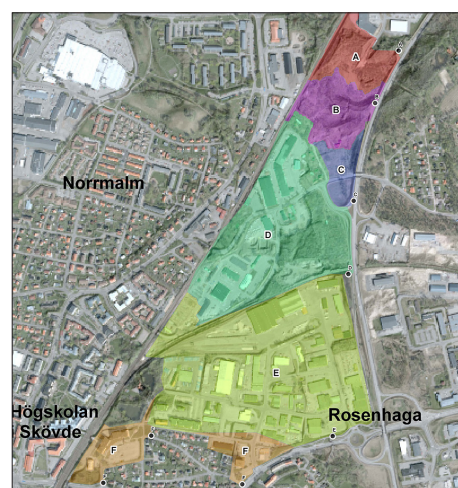
Befintliga avrinningsområden, se bild till höger, avgränsas främst av dagvattenledningsnätet inom programområdet och de centrala delarna av utvecklingsområdet. Då detta område idag i huvudsak utgörs av hårdgjord industrimark kommer avrinningen att minska när fler ytor möjliggör infiltration inom exempelvis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

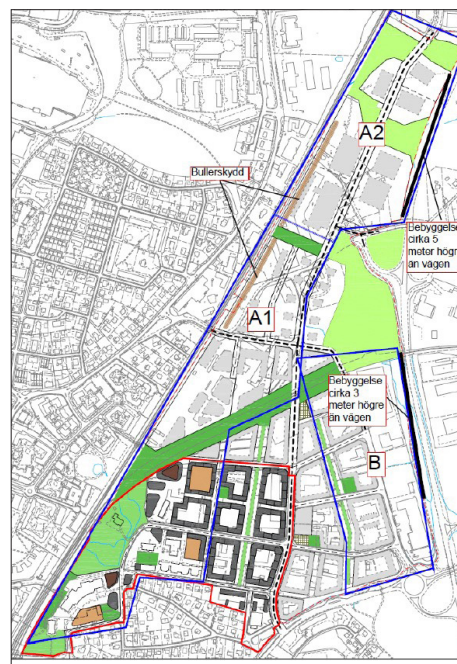
- Ventilation på byggnader inom 150 meter från transportled för farligt gods (väg 26) bör placeras högt och bort från leden.
- Utrymning bör vara möjlig bort från transportleder för farligt gods (väg 26) på byggnader inom 150 meter från transportleden.

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 Mariesjö
Illustration Okidoki Arkitekter



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



FÖP Centrala Skövde. Område K - Mariesjö

UTVECKLINGSSTRATEGIER

Utvecklingsstrategin för programområdet kan enkelt uttryckas som en önskan att dels expandera Skövde centrum innerstad till Mariesjö och dels koppla samman befintliga och nya grönytor i Mariesjöområdet 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. Fördröjning 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 Mariesjöområdet ha en nyckelroll i arbetet att förstärka centrum öster om järnvägen. Området ingår i en kreativ utvecklingszon som sammanlänkar Mariesjö 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.

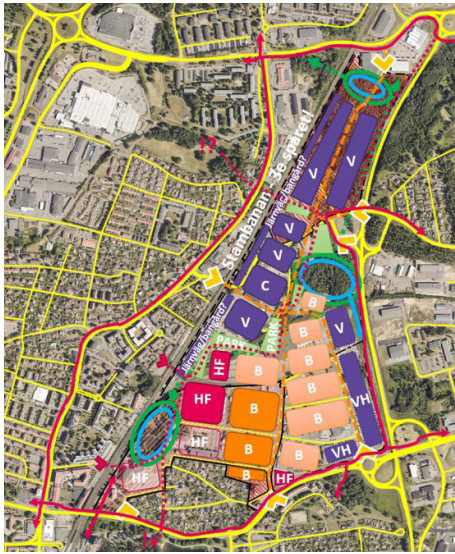
HOT (T)

- 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

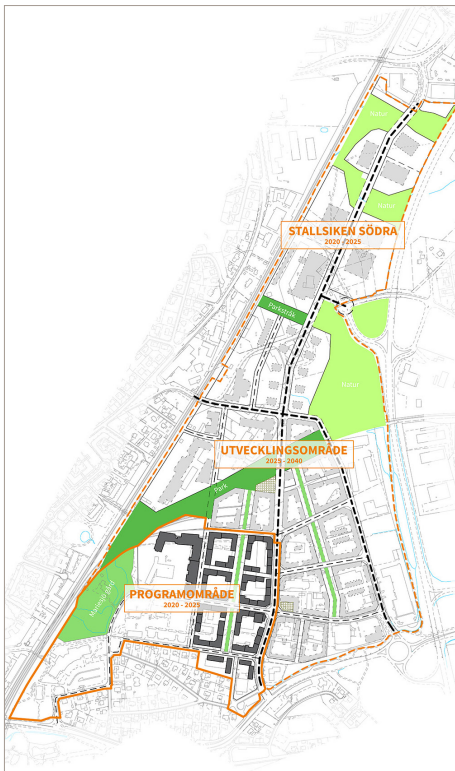
MÅLBILD FÖR PLANPROGRAMMET

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 TIDSPERSPEKIV (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 samhällsbyggnads planenhet utveckla skissen till en strukturplan för hela området, se bild nedan till höger och på sidan 5.

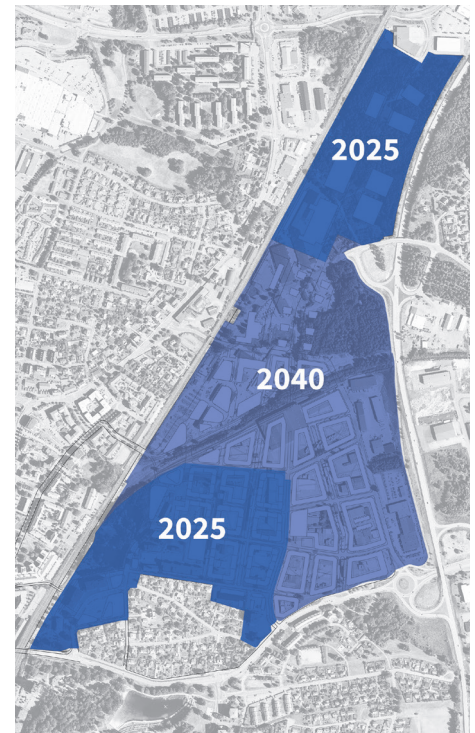
Därtill fick Okidoki i uppdrag att visualisera programförslaget till samrådet i syfte att tydliggöra målbilden för program- och utvecklingsområdet. Efter samrådsperioden har Okidoki reviderat visualiseringarna utifrån de förändringar av planprogrammet som föreslagits (bilaga M).

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.



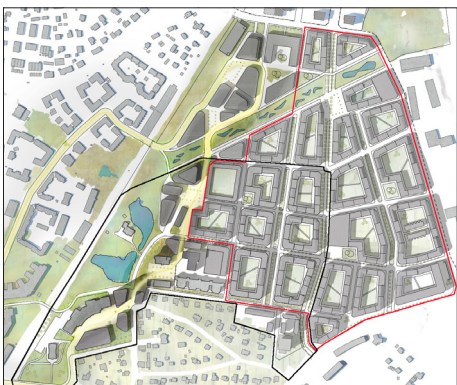
Strukturplan 2040. Områdets olika innehåll och karaktärer. Programområde markerat med svart linje



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.

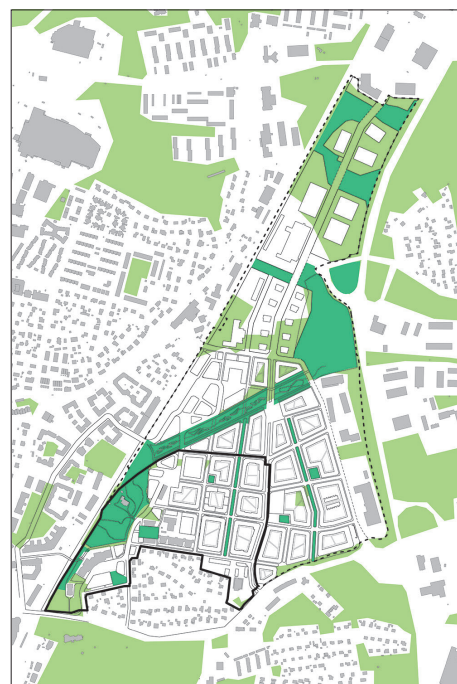
En kvartersgemensam bostadsgård utgör invånarnas halvprivata uterum medan rörelserna inom stadsdelen leds ut och samlas på gatan. Attraktiva och välutformade gaturum uppmuntrar till gång när man ska förflytta sig på kort distans, men är även effektiva för cykling längs längre sträckor. Orienterbarheten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

Kvartersstaden kan sägas utgöra stadsdelens ramverk där gator, platser och parker skapar stadga och därmed medger att en stor variationsrikedom kan tillåtas inom kvartersmarken. 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.

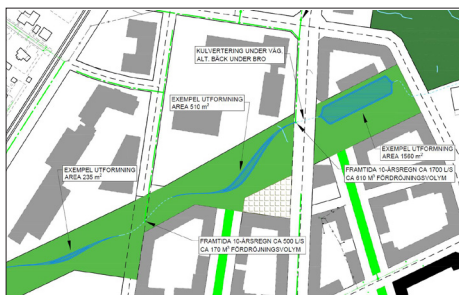
Målsättningen för planeringen av Mariesjö är att inom 200 meter från bostaden hitta en grön park för lek eller naturupplevelser och en plats att vila på, samt att det inom 500 meter från bostaden finns en större park med blomsterprakt och möjlighet till spontana aktiviteter, fritt bollspel och dylikt.

Stadsdelsparken, som beskriv 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 kvartersstadens 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.

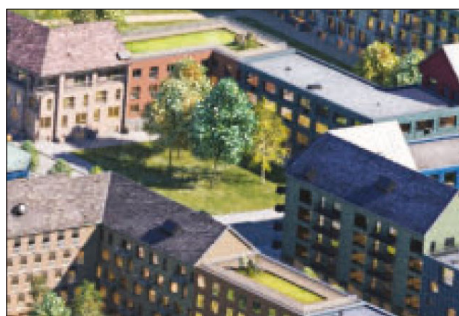


Bild över en mindre park, s.k. pocket-park i ett kvartershörn, ca 500 - 1000 m². Illustration Okidoki Arkitekter

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 Hjovägen 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.

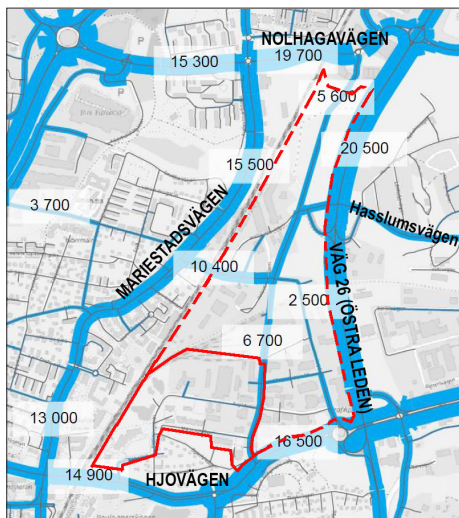
Del 1 (maj 2018) analyserar översiktligt skillnader i trafikslag för tre olika strukturer i syfte att utgöra underlag för att välja en av dessa. Utredningen studerar bl.a. hur stora trafikflöden de olika alternativen genererar, hur stor risken är för smittrafik mellan stadsdelarna mm. Resultatet av den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

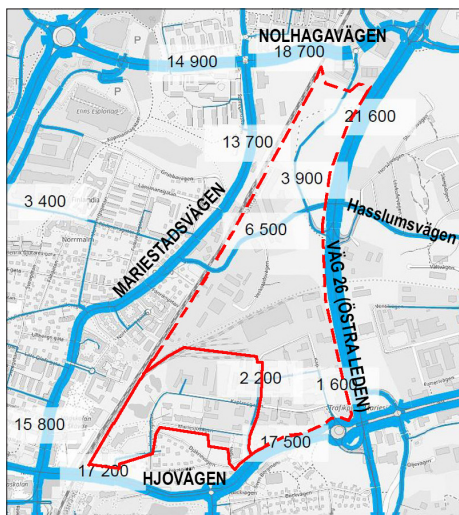


Gatustruktur och gathierarkier.

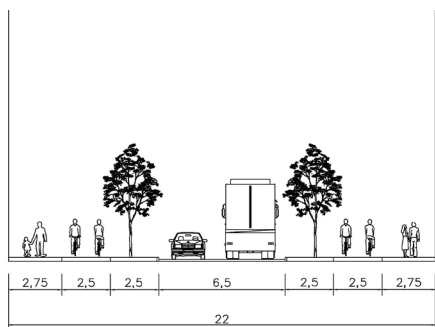
- Stadshuvudgata
- - - Matargata
- . . . Lokalgata
- . - . Parkeringsgata



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 trafikinätet. Gatuhierkierna för Mariesjö redovisas på sidan 35.

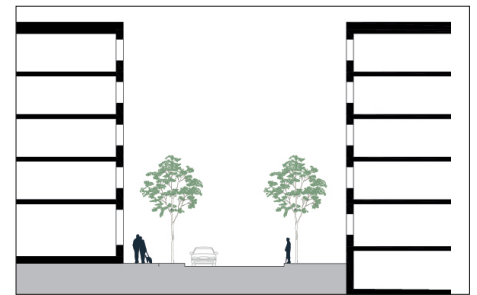
Stadshuvudgatan står överst i hierarkin där alla trafikslag ska ha god säkerhet och framkomlighet. Efter stadshuvudgatan följer hierarkiskt *matargatan*, vars huvudsyfte är att fördela trafiken från stadshuvudgatan till större målpunkter i närområdet, i Mariesjös fall exempelvis till Science Park Skövde. 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

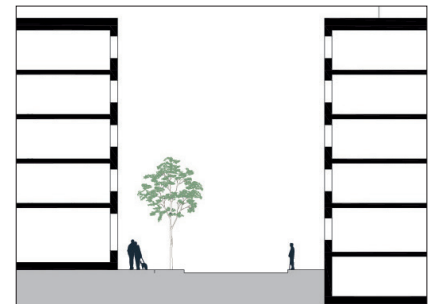
Tre större korsningspunkter har studerats, se bild till höger, för att bedöma belastningsgrader, körlängder och fördröjningar.

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.

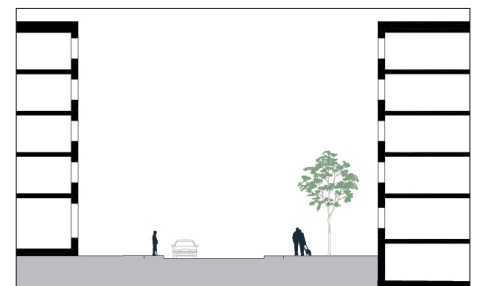
För bästa kapacitet i stadshuvudgatans möte med ny anslutning mot Mariestadsvägen (pkt. 2) föreslår trafikutredningen en cirkulationsplats. Möjligheten att förse fyrvägs-korsningen med ljusreglering och vänstersvängande körfält väster- och



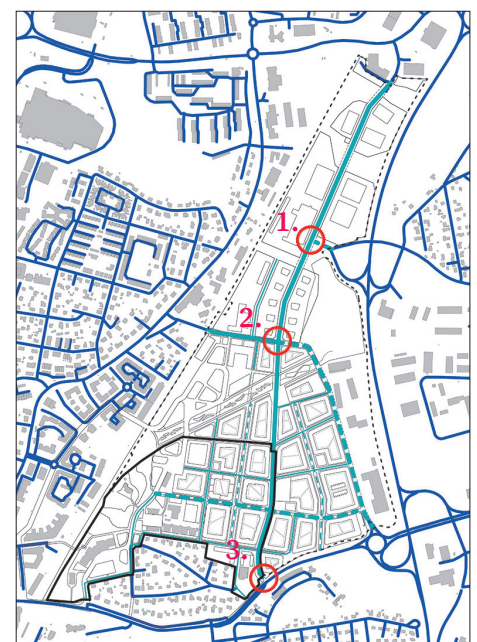
Matargata, totalt 16 meter



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.

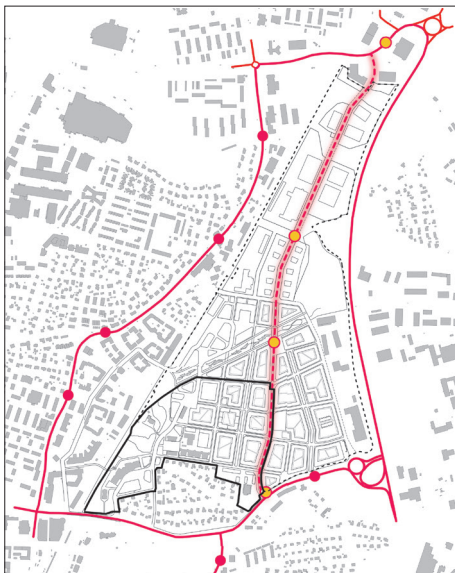
Stadshuvudgatans många målpunkter och sträckning bedöms ha goda förutsättningar att bli ett framtida gent kollektivtrafikstråk mellan översiktsplanens utbyggnadsområden i nordöst (Trädgårdsstaden, Stadskogen mm) och Skövde centrum och större arbetsplatser, exempelvis Volvo.

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.

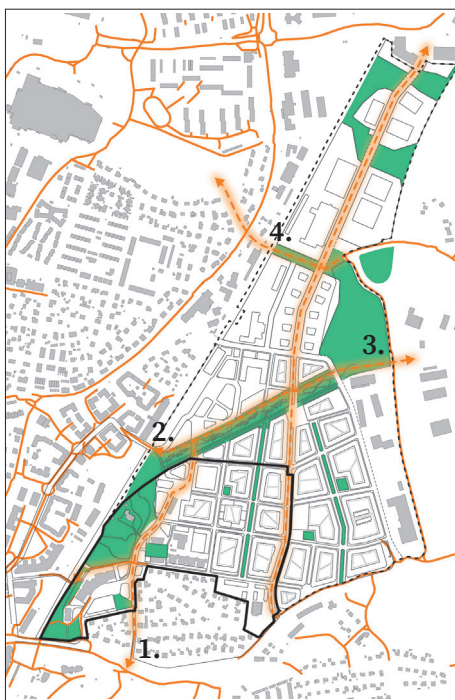
Gång och cykel

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.

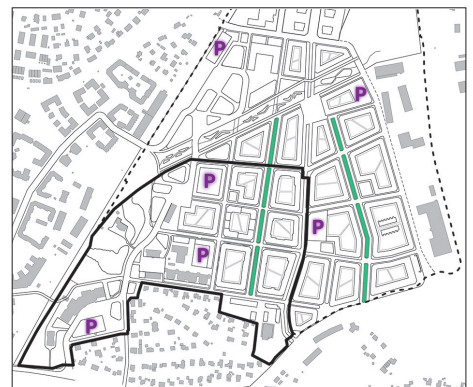
En möjlighet i Mariesjö är att nyttja angränsande kvarters ofta stora öppna ytor för tillfällig markparkering tills behov och ekonomi finns att bygga parkeringshus. Gestaltningmässigt rekommenderas att parkeringshusen ges ytterligare funktion än att bara fungera som parkeringshus och/eller att de rymmer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

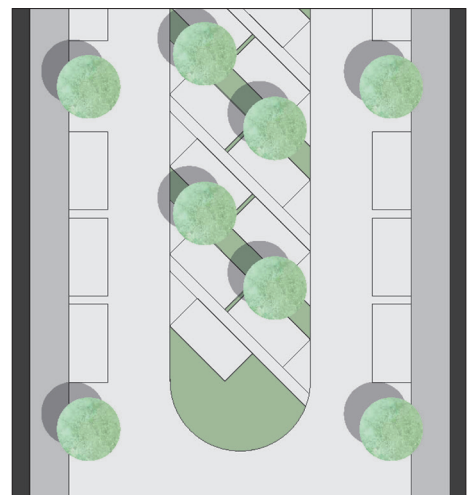
Som komplement till parkeringsgarage i kvartersstaden och för att öka tillgängligheten för tillfälliga besökare föreslås markparkering i särskilda parkeringsgator. Markparkeringen bedöms på detta sätt kunna klara ca 15 - 25 procent av det totala behovet av bilplatser inom kvartersstaden. Parkeringsgatorna 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).



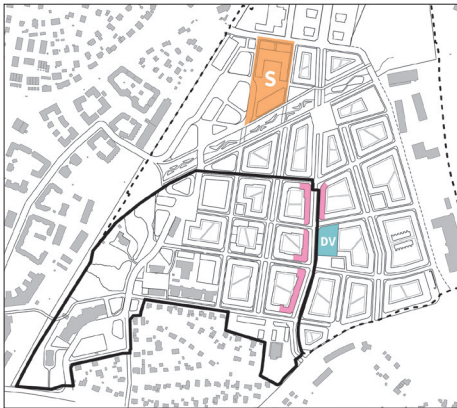
Exempel på utformning av parkeringsgata



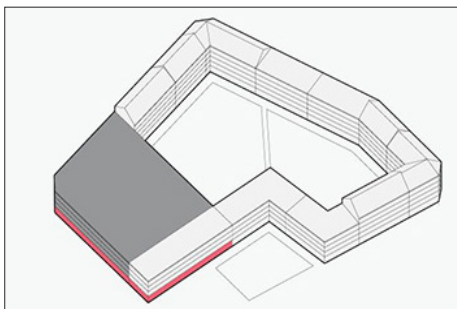
Visionsbild över en grön parkeringsgata med öppen dagvattenhantering. Bild Okidoki Arkitekter



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

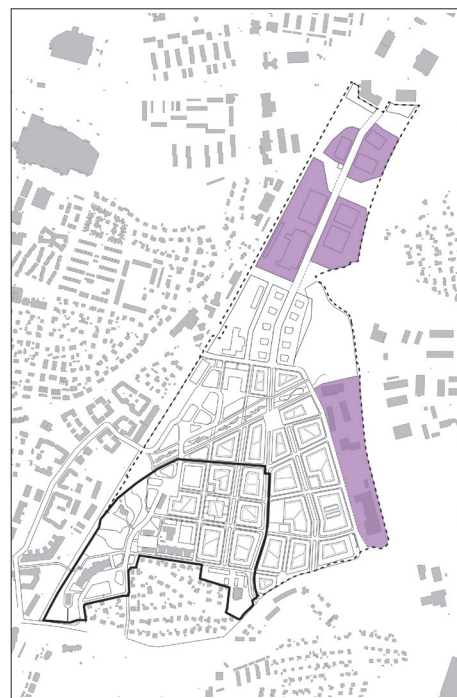
Återvinningsstationer och insamling av hushållsavfall, nät- och NOD-stationer mm placeras företrädesvis på egen mark alternativt utomhus inom kvartersmark eller integrerat i byggnaderna. Exakta lägen får avgöras vid detaljplaneläggningen.

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.

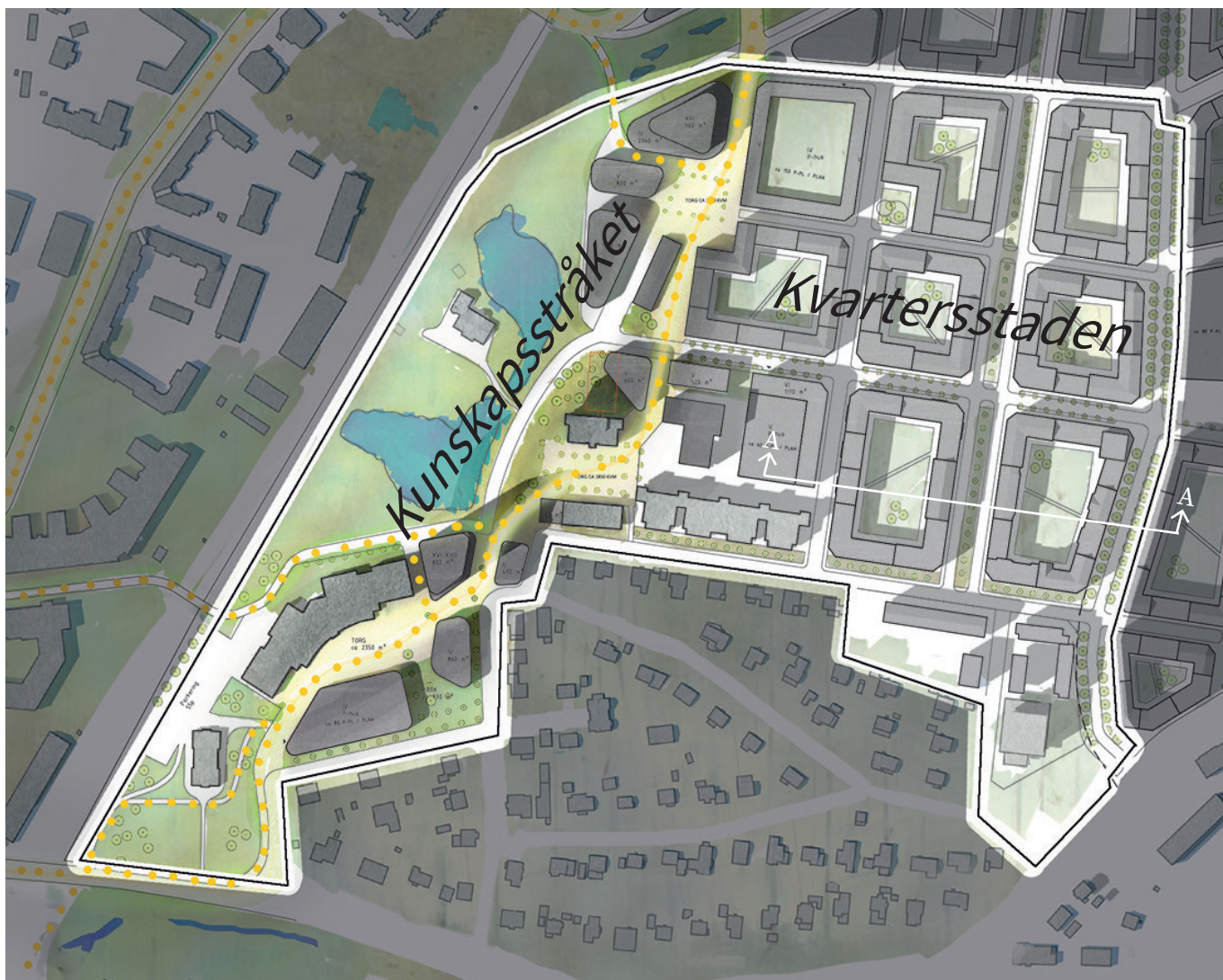
Målet ska vara att åstadkomma en ljussättning som skapar en god atmosfär, säkerhet, trygghet och som gör det lätt att orientera sig i stadsdelen under dygnets mörkare timmar.



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 kvarterstaden 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



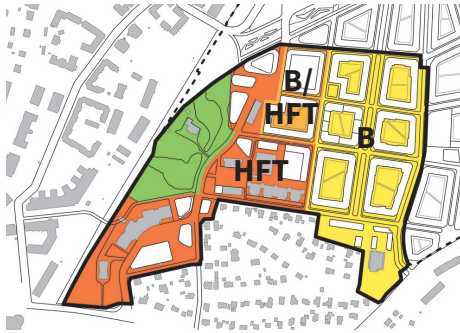
Ny plats i mötet mellan Kvarterstaden t.v. och Kunskapsstråket t.h.
Illustration Okidoki Arkitekter



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.

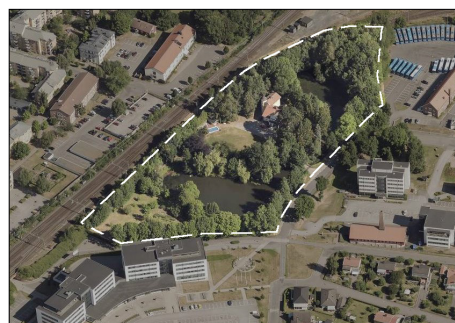
Inom HFT-kvarteren föreslås även tre parkeringshus om sammanlagt drygt 30.000 m², vilket ger ca 1 200 - 1 300 bilplatser.

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.

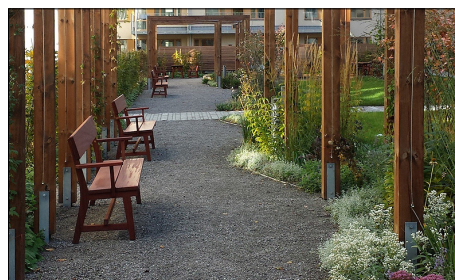
Mariesjö Gård föreslås fortsatt kunna fungera som privatbostad. Förutsättningarna för att utveckla användningen som bostad genom tillbyggnad etc bedöms dock vara begränsad med avseende på närheten till Västra stambanan (risk och buller) samt strandskyddet runt dammarna.



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.

Gränszonen 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



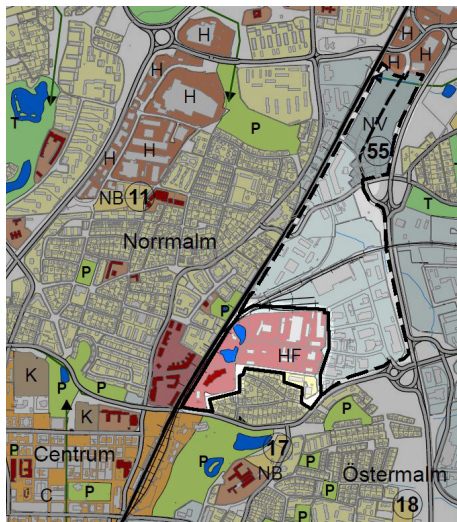
Parkeringshus, Vallastaden Linköping



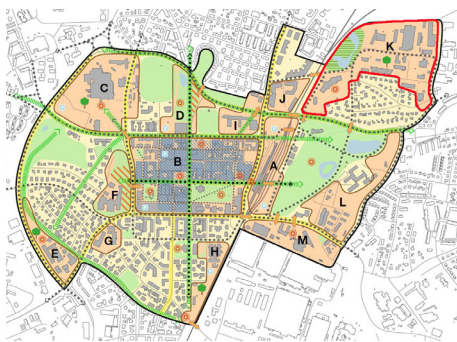
P-hus som byggs runt och på med flerbostadshus, Larsbergs Centrum Lidingö
Planillustration Andersson & Jönsson
Landskapsarkitekter



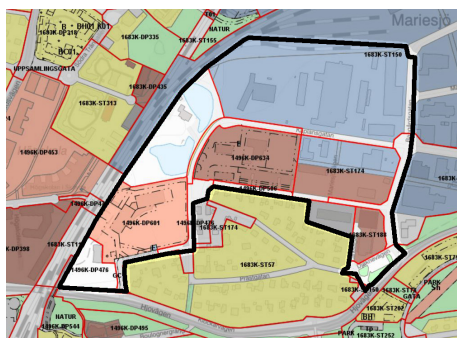
Parkeringshus med bostäder
Illustration Okidoki Arkitekter



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; Högskola/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 Högskolan 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.

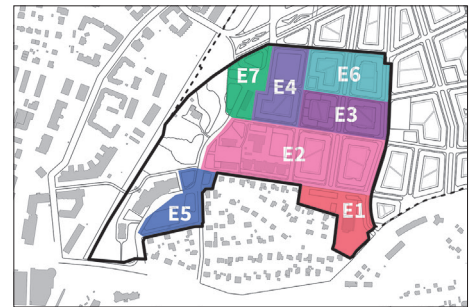
- Belysningsprogram som redovisar belysningsprinciper, armaturer och lämpliga belysningskällor mm för stadsdelens gator, parker och torg.
- Möbleringsprogram för möbler på allmän platsmark, d.v.s. gator parker och torg.
- Gestaltningensprogram med enkla men tydliga principer för utformning av kvarteren 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 utpekad 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 genar stråk 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 /miljö kvalitetsnormer 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 befinna 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 befinna 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 befinna 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.

Risknivåerna 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 miljö kvalitetsnormerna behövs både beräkningar av dagvattnets framtida förorenings- och närsaltshalter och utredningar av planprogrammets påverkan på miljö kvalitetsnormerna 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 kvartersmark, 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 (Hjövägen, Östra leden, Nolhaga-vägen).

Vid planerad utbyggnad planeras områdets gatustruktur byggas upp kring en stadshuvudgata från Hjövägen i söder som på sikt ska ansluta till Nolhagavägen 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

Planprogram för Mariesjö

Samrådsredogörelse

Upprättad 2020-08-19

Dnr PLAN.2016.6

Sektor samhällsbyggnad

INNEHÅLL

FÖRSLAG TILL BESLUT	4	MINNESANTECKNINGAR FRÅN ÖPPNA SAMRÅDSMÖTEN DEN 27 MAJ OCH 4 JUNI 2019	42
HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS	4	Bakgrund	42
INKOMNA YTTRANDE OCH BEMÖTANDEN	6	27 MAJ, PORTALEN, SCIENCE PARK SKÖVDE	42
Länsstyrelsen	6	Närvarande	42
Länsstyrelsen Västra Götalands län		Minnesanteckningar	42
Kommunala nämnder, sektorer, bolag och kommunalförbund	11	Allmänt om planprogrammet	
Servicenämnd		Parkeringshuset/höghuset vid science park	
Barn- och utbildningsnämnd		Trafikfrågor	
Kultur- och fritidsnämnd		Tidplaner	
Sektor socialtjänst		Ekonomi	
Vård- och omsorgsnämnd		Övriga frågor om innehåll och konsekvenser av förslaget till planprogram	
Kreativa Hus AB		Planeringsprocessen mm	
Skövdebostäder AB		27 MAJ, PORTALEN, SCIENCE PARK SKÖVDE	46
Miljösamverkan Östra Skaraborg (MÖS)		Närvarande	46
Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS)		Minnesanteckningar	46
Räddningstjänsten Östra Skaraborg (RÖS)		Allmänt om planprogrammet	
Övriga remissinstanser	18	Parkeringshuset/höghuset vid science park	
Skanova		Trafikfrågor	
Trafikverket region väst		Tidplaner	
Västtrafik AB		Ekonomi	
Västarvet		Övriga frågor om innehåll och konsekvenser av förslaget till planprogram	
Hyresgästföreningen		Planeringsprocessen mm	
Högskolan i Skövde		SAMMANFATTANDE BEDÖMNING	50
Science Park Skövde		Planprogrammet	
Fastighetsägarna		Bilaga B - Miljökonsekvensbeskrivning	
Försvarsmakten		Bilaga H - Bullerutredning	
Luftfartsverket		Bilaga K - Riskutredning	
Studentkåren		Bilaga M - Visualisering och gestaltning	
Västfastigheter			
Socialdemokraterna i Skövde			
Privatpersoner	31		
Sammanfattas under rubrikerna nedan:			
• 1. Planprogrammet som helhet			
• 2. Höghuset/landmärket och P-huset vid Portalen			
• 3. Utöka sakägarkretsen och/eller förläng samrådsperioden			
• 4. Omfattning och placering av P-hus			
• 5. Trafik - allmänna synpunkter			
• 6. Saknar barnperspektivet			
• 7. Dålig anpassning till kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och naturvärden			
• 8. För många frågetecken			
• 9. Höghus - allmänt			
• 10. Planprogrammet strider mot gällande detaljplan för området vid Portalen (Ringaren 6)			
• 11. Kommunens egenintresse (markägare/exploatör - jävsituation?)			
• 12. Koppla ihop (integrera) villaområdet bättre med omgivningen - exkludera oss inte			
• 13. Saknar genomförandeanalys			
• 14. Mer grönytor och PARK i stället för parkering vid Portalen			
• 15. Övriga synpunkter - Enstaka skrivelser			

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunullmäktige föreslås godkänna redogörelsen över samrådet enligt nedan och godkänna planprogrammet för Mariesjö.

HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

Kommunstyrelsen beslutade 2019-05-06 § 91/19 att ge sektor samhällsbyggnad i uppdrag att genomföra samråd gällande förslag till planprogram för Mariesjö.

Samråd har hållits mellan den 13 maj - 28 juni 2019. Inbjudan har skickats ut med e-post den 10 maj enligt upprättad samrådskrets.

Inbjudan till samrådet infördes den 13 maj 2019 i SLA där inbjudan till två öppna samrådsmöten annonserades. Samrådsmöte nr 1 hölls i Portalen, Science Park Skövde den 27 maj och samrådsmöte nr 2 hölls i Växthuset, Science Park Skövde den 4 juni 2019. Minnesanteckningar från båda samrådsmötena redovisas sist i denna samrådsredogörelse (sidorna 42-49).

Programhandlingarna har under samrådstiden funnits utställda i stadshusets entréplan samt funnits tillgängliga på Skövde kommuns hemsida. Sista dag för att lämna synpunkter har varit den 28 juni 2019.

De remissinstanser som beretts tillfälle att yttra sig redovisas i matrisen på sidan 4-5.

Instans	Yttrande utan synpunkt	Yttrande med synpunkt	Yttrande mot förslaget
Länsstyrelsen		x	
Lantmäterimyndigheten i Skövde	x		
Kommunala nämnder, bolag och kommunalförbund			
Serviceämnd		x	
Barn- och utbildningsnämnd		x	
Kultur- och fritidsnämnd		x	
Socialnämnd		x	
Vård- och omsorgsnämnd		x	
Skövde Energi AB			
Kreativa Hus AB		x	
Skövdebostäder AB		x	
Balthazar Science Center AB			
Next Skövde Destinationsutveckling AB			
Miljösamverkan Östra Skaraborg (MÖS)		x	
Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS)		x	
Räddningstjänsten Östra Skaraborg (RÖS)		x	
Skaraborgs kommunalförbund			
Skövde stadsnät (opto)			
Kommunala råd			
Brottsförebyggande rådet			
Kommunala pensionärsrådet			
Rådet för funktionshinder			
Övriga remissinstanser			
Skanova (TeliaSonera)		x	
Vattenfall Eldistribution AB	x		
Trafikverket region Väst		x	
Västtrafik AB		x	
Polismyndigheten			
PostNord			

Instans	Yttrande utan synpunkt	Yttrande med synpunkt	Yttrande mot förslaget
forts. Övriga remissinstanser			
Västergötlands museum			
Västarvet		x	
Hyresgästföreningen		x	
Naturskyddsföreningen i Skövde			
Skövde hembygdsförening			
Högskolan i Skövde		x	
Akademiska Hus AB			
Science Park Skövde		x	
Skövde Näring			
Näringslivsforum			
Fastighetsägarna		x	
Försvarmakten		x	
Luftfartsverket		x	
Skövde Flygplats	x		
Studentkåren		x	
Västfastigheter		x	
Socialdemokraterna i Skövde		x	
Sammanräkning	3	24	
Ägare till fastigheter i närområdet			32
Privatpersoner övriga		2	5
Totalt	3	26	37

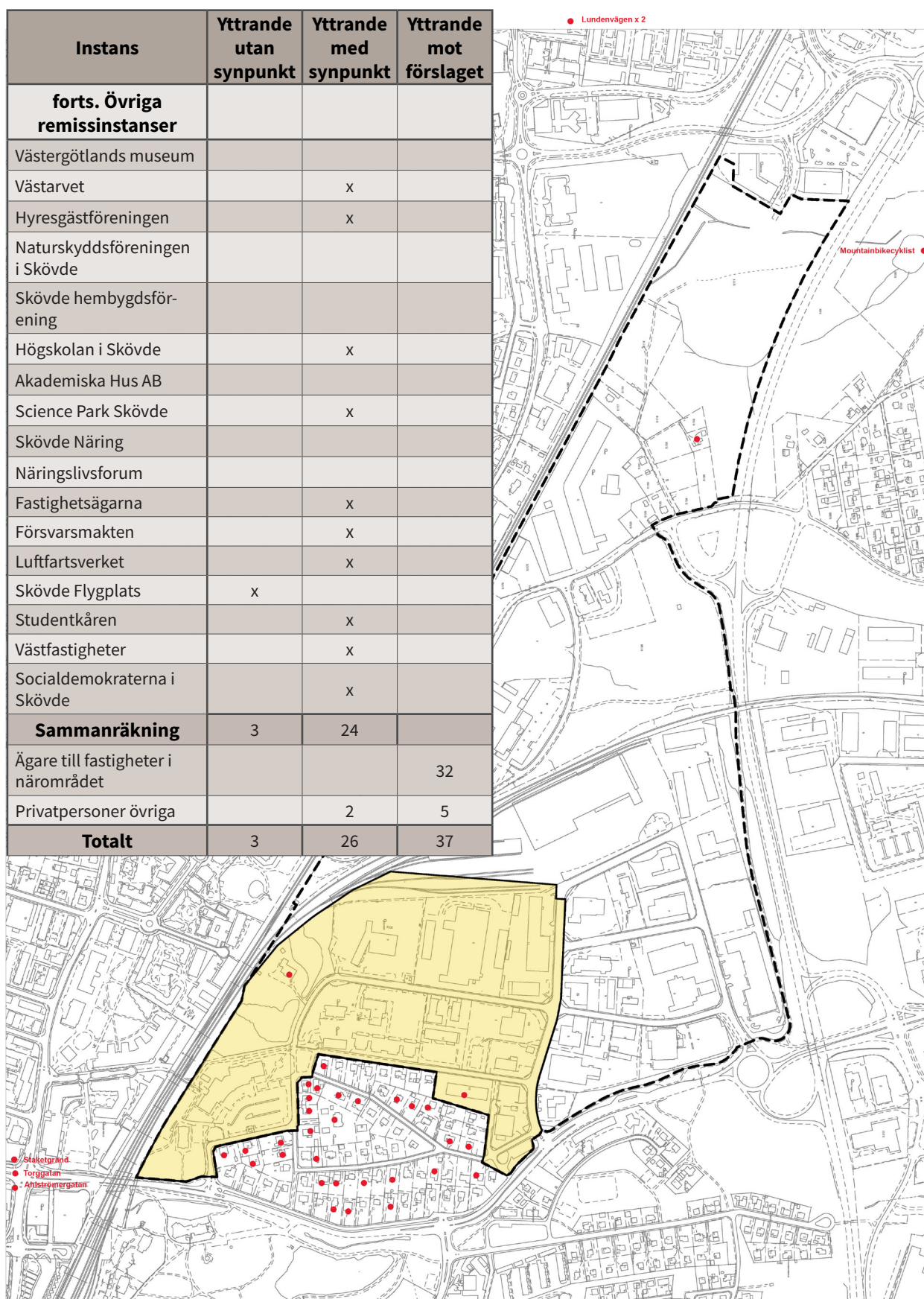


Bild 1. Ägare till fastigheter och övriga privatpersoner som inkommit med yttranden i samrådsskedet.

INKOMNA YTTRANDE OCH BEMÖTANDEN

Nedan följer en sammanfattning av inkomna skrivelser med anmärkning, synpunkt och/eller erinran. Hela skrivelser, stycken eller citat redovisas i kursiv stil. Sektor samhällsbyggnads bemötande av skrivelserna markeras med grå ruta.

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsen Västra Götalands län

Yttrandet redovisas i sin helhet:

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen anser att kommunen har tagit fram ett väl genomarbetat program för Mariesjö. De mål och visioner som ligger till grund för framtida detaljplanearbetet har tydligt beskrivits. Kommunens redovisade underlagsarbete stödjas i överlag av Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen vill genom en närmare beskrivning av sina synpunkter här nedan lyfta upp de utmaningar som Länsstyrelsen vill att kommunen ska beakta i efterföljande arbetet.

Strukturplanen likväl utvecklingsområden sträcker sig fram till år 2040 och kommunen har med redovisning av nödvändiga kopplingar med de omgivande stadsdelarna lyft upp övergripande frågor och hanterat dem i all väsentlighet. Länsstyrelsen konstaterar att ambitionen för denna omvandling är hög medan en del osäkerhetsfaktorer, sett från Länsstyrelsens sida, skuggar över sammanhanget. Faktorer som berör ex. omvandlingen av den befintliga verksamheter ska göras över en lång tid samtidigt som en förutsättning för exempelvis iordningställandet av god bebyggd miljö för de planerade bostäderna är denna omvandling. Länsstyrelsen anser vidare att övertagandet av Mariesjö terminalen för omvandling till grönområde är å ena sida positivt men å andra sida kan äventyra målet att uppnå en acceptabel bullernivå och bidrar till främjandet av järnvägstransporter som kan minska utsläppen av luftföroreningar från transporter i ett hållbart samhälle.

Programmets syfte

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 till omgivande stadsdelar.

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 lokaler för verksamheter och service. Målsättningen är att attrahera unga medborgare och företagare samt stärka nya branschers närvaro och utveckling. Utvecklingsstrategin för programområdet är att expandera Skövdes innerstad till Mariesjö och koppla samman befintliga och nya grönytor till ett grönt stråk som länkas till Boulognerskogen.

Planprogrammet följer fördjupningen av översiktsplanen för centrala Skövde - FÖP centrala Skövde - som beskriver att området ingår i en kreativ utvecklingszon vilken sammanlänkar Mariesjö och högskolan med stadskärnan och resecentrum. I FÖP centrala Skövde föreslås lämplig framtida markanvändning vara kontor, verksamheter, utbildning, bostäder, studentbostäder och park.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

- *Riksintresse (både MB kap 3 och 4)*
- *Mellankommunala frågor och regionala förhållanden*
- *Miljö kvalitetsnormer (MKN) (MB 5 kap, luft och vatten)*
- *Strandskydd (MB 7kap)*
- *Hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion (buller, strålning, risk för olyckor, översvämning, erosion).*

Råd enligt PBL och MB

Plan och bygglagen (2010:900) anger i 2 kap att planläggning enligt denna lag ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter, bl.a. genom en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt.

I 2 kap. PBL finns alltså en rad olika frågor som tas upp. Nedan presenteras ett urval. Ta bara med de rubriker nedan som är relevant i det aktuella ärendet.

Väg och järnvägstransporter

Främjandet av järnvägstransporter är en viktig miljöfråga och bidrar till att minska utsläppen av luftföroreningar från transporter. För att minska transportsektorns klimatpåverkan måste fordonen bli mer energieffektiva och andelen fordon som drivs med förnybara bränslen öka. Det kommer enligt forskning och utredningar dock inte att vara tillräckligt. Trafiken behöver också minska och fler behöver välja alternativ till bil- och flygresor respektive lastbilstransporter. För att minska transporternas miljöpåverkan behöver den transportinfrastruktur - vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser - och det transportsystem som redan finns, användas så energieffektivt och yteffektivt som möjligt. I planering av transportinfrastruktur anges ofta i direktiv från regeringen att den så kallade fyrstegsprincipen ska användas. Det betyder att i första hand ska åtgärder väljas som kan minska efterfrågan på transporter eller påverka valet av transportsätt så att det transportsystem som redan finns kan utnyttjas mer effektivt. Först i tredje hand ska ombyggnader av vägar och järnvägar övervägas, och som sista steg byggande av ny infrastruktur. Det finns risk att inte kunna utveckla Västra stambanan och Mariesjö terminalen om det byggs fler bostäder i nära anslutning till järnvägen och terminalen.

Möjligheten att utveckla transporter på järnvägen generellt i ett längre perspektiv i harmoni med den planerade bostadsbebyggelsen bör därför utredas närmare. Länsstyrelsen skulle vilja se ett förslag som gör det möjligt att utveckla järnvägstransporterna på Västra stambanan med Mariesjö terminalen, såväl generellt som för enskilda företagens behov, som inte hindras av planerad bebyggelsen.

Skövde är en expansiv ort där flera företag planerar att utöka sin verksamhet, i sammanhanget

kan Volvo nämnas. Vid en lokaliseringsprövning av nya verksamheter och utökning av befintliga verksamheter vägs möjligheten till miljövänliga transporter in som en grund för etablering. Finns inte järnvägstransporter som ett möjligt alternativ kan Skövde som etableringsort väljas bort. I planhandlingarna anges Falköping som ett alternativt att hänvisa transporter till men Länsstyrelsen befarar att det finns en risk för ökade lastbilstransporter med en sådan lösning.

I planförslaget föreslås ett grönstråk där Mariesjö terminalen är etablerad. Skapande av grönstråk är i grunden positivt men i detta sammanhang anser Länsstyrelsen att intresset att det finns möjlighet till järnvägstransporter från Skövde väger tyngre än intresset att skapa ett grönstråk till de två dagvattendammarna längs med järnvägen.

Buller

Länsstyrelsen vill upplysa om att vid upprättande av detaljplan krävs bullerberäkningar för att säkerställa att riktvärden för buller från vägar, järnväg och verksamheter klaras. Vidare bör en bullerutredning omfatta ett resonemang kring lågfrekvent buller och eventuella förslag till åtgärder.

Farligt gods m.m.

Programområdet ligger vid Västra stambanan och kan påverkas av risker från farligt gods. En riskutredning har tagits fram som tittat på risker från verksamheter och transportleder för farligt gods i hela utvecklingsområdet.

Riskutredningen visar på lämpliga skyddsavstånd och föreslår riskreducerande åtgärder som kan hanteras i kommande detaljplaner.

Riskerna med farligt gods bedöms som godtagbara under förutsättning att föreslagna åtgärder genomförs. Länsstyrelsen noterar att behovet av skyddsåtgärder kommer att utredas vidare i detaljplaneskedet.

Det är en bra tanke att lägga mindre känslig verksamhet nära farligt godsleder och att ha en mer känslig verksamhet som bostäder på ett längre avstånd från dessa riskkällor. Skyddsavstånd kan kanske inte alltid räknas från spårmit. Riskerna från järnvägen kan vara acceptabla på ett visst avstånd från järnvägen, men det förutsätter att urspårning och utsläpptfarligt gods kvarstannar i anslutning till järnvägen. Länsstyrelsen anser

generellt att det alltid ska eftersträvas en minst 30 meters byggnadsfri zon till transportleder för farligt gods. Det stämmer också överens med det avstånd som Trafikverket vill se till järnvägar. Skyddsavstånd är alltid det bästa skyddet. Att riskerna bedöms som acceptabla på ett visst avstånd innebär inte alltid att det är en bra planering att lägga bebyggelsen på det avståndet. Planeringen bör vara så robust i ett långt perspektiv att en framtida förändring i flöden inte leder till att synen på bebyggelsens lämplighet förändras.

Länsstyrelsen har endast tittat på risker kopplat till programområdet och tolkar materialet som att det inte krävs några skyddsåtgärder vid programområdet. Länsstyrelsen anser dock att det kan vara aktuellt med vissa åtgärder inom hela riskhantlingsområdet på 150 meter. Det kan handla om ventilationsåtgärder som till exempel högt placerade friskluftsintag riktade bort från järnvägen på byggnader där det vistas mycket människor. Åtgärder som föreslås för utvecklingsområdet i stort har inte bedömts och kommenteras inte här.

Kommunen tar upp att den del av programområdet som angränsar till Mariesjöterminalen inte ska bebyggas innan terminalen är flyttad. Det är bra att kommunen är tydliga med att risker ska beaktas inom 150 meter från rangerbangården.

Planprogrammet tar upp slutsatser från riskutredningen som berör hela utvecklingsområdet. Det borde på ett tydligare sätt lyfts fram vad som gäller för riskbild i det aktuella programområdet. Det framgår till exempel att Västra stambanan ligger på samma eller högre nivå än utvecklingsområdet men inte hur nivån är vid programområdet.

Översvämning till följd av skyfall

Skyfall i form av ett 100-årsregn har studerats översiktligt i en dagvatten och skyfallsutredning och det har tagits fram ett förslag på skyfallshantering. Det är viktigt att de åtgärder som föreslås eller förutsätts för att hantera större regnmängder tas med i det fortsatta arbetet och om möjligt regleras med planbestämmelser för att säkerställa att åtgärderna kommer till stånd.

Naturmiljö

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att så mycket yta av naturvärdesobjekten i området Mariesjö Norr sparas som naturområden. Detta görs också enligt strukturplanen vilket är positivt.

I stallsiken Södra bevaras ravinmiljöerna i naturvärdesobjekten där de högsta naturvärdena bedöms finnas. Detta är också mycket viktigt. Samtidigt kommer dessa områden delvis utnyttjas för planerat dagvattensystem vilket kan påverka dem negativt ur naturvärdessynpunkt. Utformningen av dagvattensystemet behöver därför tas fram i samråd med biologisk expertis för att minimera påverkan på naturvärdena och kanske istället gynna/öka naturvärdena.

Viktigt att värna naturvärdena i lövskogsmiljöerna. De är till stor del lämnade som grönytor (utom i delar av Stallsiken Södra) men det är viktigt att dessa inte transformeras till allt för mänskligt påverkade parkmiljöer utan att man behåller de så orörda som möjligt.

Grönstråk bör skapas med syfte att förstärka möjligheterna för arter att kunna sprida sig mellan grönytor.

Skyddsvärda träd bör sparas. Allén vid Högskolan omfattas av generellt biotopskydd och är därmed skyddad. Åtgärder som kan skada naturvärdena i allén kräver dispens.

Gällande strandskyddet kring dammarna måste kommunen beskriva vilket särskilt skäl för upphävande av strandskyddet finns att åberopa i kommande planarbete och motivera detta.

Vatten

Vattenavdelningen ser positivt på att dagvattenutredningen omfattar hela området, både det nu aktuella planprogrammet och det större utvecklingsområdet. För omhändertagande av dagvatten är det ur ett hållbarhetsperspektiv viktigt att ha ett helhetstänkande i planeringen för att kunna utnyttja ytorna mer effektivt och vid behov även ta med angränsande befintliga områden där det kan finnas problem med dagvatten.

Dagvattenutredningen redovisar fler lösningar för omhändertagande av dagvatten gröna tak, regnrabatter, genomsläppliga hårda ytor med underliggande magasin i makadam öppna dammar mfl lösningar för att minska mängden dagvatten, infiltration där så är möjligt och fördröjning i öppna magasin.

Dagvattenutredningen pekar på risk för allvarliga översvämningar innan alla delar, översvämningssystem och avledningsvägar är färdigställda. Vad händer om exploateringen av någon anledning bromsas upp eller drar ut på tiden?

Kulturmiljö

Planhandlingens beskrivning av områdets kulturmiljövärden koncentreras till en handfull utpekade/namn-givna byggnader. Utpekande och kulturhistorisk bedömning hänvisas till bebyggelseregistret och kommunens kulturmiljöunderlag. Resonemangen är dock inte helt tydliga – exempel tegelugnen nämns som kulturhistoriskt intressant, men fortsatta beskrivningen indikerar ett lågt värde p.g.a. ombyggnader. Oavsett ändringarna är byggnaden läsbar som tegelugn och har därmed betydande värden för historiska förståelsen och områdets kontinuitet. De byggnader som namnges i den kulturhistoriska beskrivningen bör förses med skydds- och/eller varsamhetsbestämmelser. Förståelsen för byggnaderna bör säkerställas genom lämplig hänsyn när ny bebyggelse föreslås i närheten. I sammanhanget utgör gården Mariesjö en viktig och central miljö för områdets kulturhistoria. Även platsnamnet är viktigt för den historiska kontinuiteten. Tegelbruket som låg under Mariesjö och som tillverkat teglet till byggnader i området utgör en kulturhistorisk resurs som kan utgöra inspiration för områdets utveckling.

Länsstyrelsen noterar att planhandlingen inte har en tillhörande bilaga för allmänna intresset kulturmiljövärden (allmänt intresse tillsammans med ex. naturvärden enligt PBL och MB). Länsstyrelsen uppmantrar kommunen att även titta på byggnader i övriga områden, och som utifrån olika kulturhistoriska värden kan bevaras och utgöra karaktärs- och identitetsskapande inslag i den nya stadsdelen. Exempelvis tegelladan (bussgaraget/verkstaden) skulle kunna vara en av dessa byggnader. Ladan har dessutom nära koppling till Mariesjö och tegelbruket.

Planhandlingen beskriver till största delen stadsmiljön och stadslandskapet inom den nya stadsdelen. Mänskliga skalan och gatumiljön ges extra fokus. Länsstyrelsen vill uppmantra kommunen att även göra analys och bedömning av (främst de högre byggnadernas) påverkan/tillskott i stadsmiljölandskapet i stort – i förhållande till centrala Skövde och även i förhållande till närliggande villakvarter. Inom området utpekade som utvecklingsområde finns i norr (Stallsiken) ett stort grönområde som ej är detaljplanelagt. En arkeologisk utredning kommer att utföras här inför detaljplan, resultat av

denna ska samrådast med kulturmiljöenheten inför utveckling av detta område.

De fasta fornlämningar inom utvecklingsområdet ska tas hänsyn till. Samråd med kulturmiljöenheten ska ske om arbete inom fornlämningsområdet sker.

Trafik

Trafikverket skickade in (2019-06-12) synpunkter om det nu aktuella programmet till Länsstyrelsen. Synpunkterna har samtidigt skickats även till Skövde kommun.

Länsstyrelsen anser det viktigt att Trafikverkets synpunkter ska beaktas i det fortsatta arbetet. Synpunkterna berör flertal aspekter på ett övergripande och väl balanserat synsätt som stöds av Länsstyrelsen.

En sammanfattning av vad Trafikverket framfört i sammanhanget citeras här nedan:

”Trafikverket ser sammantaget positivt på den föreslagna omvandlingen av Mariesjöområdet. Det finns dock behov av fortsatta utredningar vid detaljplane-läggning gällande bland annat buller, vibrationer, geoteknik och dagvatten samt trafikpåverkan på statlig infrastruktur. Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.”

Luftfart

Luftfartsverket (LFV) har inkommit med ett remiss-svar till Länsstyrelsen och Skövde kommun (2019-05-12). Av remissvaret framgår att LFV har i egen-skap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot planprogrammet. LFV vill dock påminna om att de högsta byggnaderna i planprogrammet som Portalen kan kräva flyghinderanalys.

Samtliga flygplatser inom 60 km radie från Skövde centrum skall remitteras i ärendet, dessa är Skövde flygplats och Karlsborg (Försvarmakten).

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Länsstyrelsen vill för Skövde kommun påtala vikten av att verkets synpunkter ska beaktas i det fortsatta arbetet.

Behovsbedömning

Kommunen bedömde (2018-05-22) att förslaget kunde komma att innebära betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delade kommunens åsikt (2018-06-13). Samråd har redan hållits med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning.

Länsstyrelsen anser att kommunens redovisade avgränsning och omfattning av miljökonsekvensbeskrivningen var relevant och uppfyllde kravet på en godtagbar miljökonsekvensbeskrivning.

Till handlingarna har bifogats även en miljökonsekvensbeskrivning som Länsstyrelsen haft tillgång till inför sitt yttrande över programmet till kommunen.

Synpunkter i övrigt

Länsstyrelsen har i övrigt inga ytterligare synpunkter att tillföra planen.

Bemötande och kommentarer:

Länsstyrelsens samlade bedömning

Ett av programmets största syften är att visa allmänhet, fastighetsägare och verksamma i området samt allmänna remissinstanser på Skövde kommuns långsiktiga målbild för omvandlingen av Mariesjö. Målsättningen med detta är att skapa tilltro och trygghet till planerna för omställningen av Mariesjö från verksamhetsområde till blandstad. En tydlig målbild ger goda förutsättningar för att vi därefter gemensamt under omvandlingsarbetet kan hitta lösningar på ev. konflikter mellan befintliga verksamheter och föreslagna nya stadskvarter i varje detaljplanearbete. På detta sätt bedöms en god bebyggd miljö kunna säkerställas i varje skede av omvandlingsarbetet.

Avvägningen mellan intressen om att skapa en god bebyggd miljö och möjligheterna att utveckla järnvägstransporter redovisas nedan under *Väg- och järnvägstransporter*.

Råd enl. PBL och MB

Väg- och järnvägstransporter

En förutsättning för en utveckling av Mariesjöområdet i enlighet med uppdraget att skapa expansionsutrymme för högskolan, Science Park Skövde

och nya bostäder i en levande tät stadsmiljö är att Mariesjöterminalen flyttas ut ur området.

Om terminalen ligger kvar i Mariesjö medför omgivningspåverkan (trafik, verksamhetsbuller, riskfrågor mm) att den önskvärda omvandlingen av Mariesjö allvarligt försvåras och den viktiga nord-sydliga kopplingen mellan Stallsiken och Mariesjö riskerar att utebli. Bara riskpåverkan skulle medföra att bostäder skulle vara svåra att uppföra inom 150-meters avstånd från terminalen. Det alternativa förslag som Länsstyrelsen efterlyser med en omvandling av Mariesjö till en blandstad OCH ett bevarande av Mariesjöterminalen bedöms därför inte vara möjligt.

Fastighetsägaren till Mariesjöterminalen och Skövde kommun är överens om denna bedömning.

Mariesjöterminalens spår är därtill lågt utnyttjade. Orsaken till detta är att de inte är elektrifierade, vilket försvårar rangering, och spåren är för korta för en effektiv hantering av gods. Utredning (bilaga D) visar på att det finns fyra alternativa lägen som alla sammantaget bedöms ha bättre förutsättningar än godsterminalen i Mariesjö att i framtiden hantera omlastning av gods mellan väg och järnväg. Kostnaden för investering i ny godsterminal i dessa alternativ bedöms ligga mellan 95 - 230 Mkr. En uppgradering av Mariesjöterminalen bedöms ligga runt 130 Mkr. Samtidigt är det alternativa markvärdet för en omvandling av Mariesjö till en ny blandstad mycket stort.

Utredningen kring alternativ lokalisering av en godsterminal avses fördjupas.

Buller

Trafikbullerutredningen är översiktlig och bygger på antaganden om placering av byggnader och höjder. Men den ger en god uppfattning om hur bullersituationen kommer se ut. Bl.a. visar den med tydlighet att bostäder i *Kvarterstaden* har mycket goda förutsättningar att klara gällande riktvärden. Där dessa riskerar att överskridas kommer trafikbullerutredningen att fördjupas vid detaljplanläggningen. Även resonemang kring lågfrekvent buller och vibrationer kan då vara aktuellt.

Farligt gods m.m.

Programförslaget har utgått från en byggnadsfri zon om 30 meter till farligt godsled. Programförslaget tar även höjd för två framtida extra spår på Västra stambanan utmed hela program- och

utvecklingsområdet. Trafikbullerprognoser för järnvägstrafiken (bil. H) bygger på indata från Trafikverkets sammanställning ”*Trafikuppgifter järnväg T18 och bullerprognos 2040*” samt från NJDB. Programförslaget bedöms därmed vara så robust inför framtida förändringar i tågtrafiken som man kan kräva i detta skede.

Även beskrivningen av riskbilden för programområdet bedöms vara tillräcklig för ett programskede. Framtida detaljplaner kommer hantera dessa frågor mer ingående.

Översvämning till följd av skyfall

Dagvattenutredningen redovisar ett flertal principlösningar för dagvattenhanteringen. Flera av dessa kan vara lämpliga. Val av lösningar kommer troligtvis att variera för de olika kvarteren och över tiden. Målet är dock att hantera dagvattnet i öppna eller slutna anläggningar på allmänplats. Endast i undantagsfall, där det är stora svårigheter att hantera dagvattnet på allmän plats, föreslås krav (planbestämmelser) om fördröjning av dagvatten att införas på kvartersmarken.

Naturmiljö

Dagvattensystemet i Stallsken Södra, som bl.a. berör bäckraviner med dokumenterade naturvärden, ska projekteras internt i samråd med kommunekologen och utifrån de råd som naturvärdesinventering anger.

Avsikten är att befintliga naturområden fortsatt ska skötas som naturmark och att nya parkmiljöer skapas som kopplar samman dessa till ett sammanhängande grönstråk. Grönstråket gör det möjligt att öka förutsättningarna för spridning av flora och fauna mellan naturområden.

Idag råder strandskydd kring dagvattendammarna på Mariesjö Gård (Skövde 5:193). Strandskyddet berör idag endast fastigheten 5:193. När/om ny planläggning sker i anslutning till dammarna inträder det generella strandskyddet om 100 meter från dessa (enligt 10 a § lag (1998:811) om införande av miljöbalken). Avsikten är att i dessa nya detaljplaner beskriva förutsättningarna för strandskyddet och ange särskilda skäl enligt miljöbalken 7 kap. 18c för att åter upphäva skyddet.

Vatten

Marken inom programområdet utgörs idag huvudsakligen av hårdgjord industrimark. Avrinningen från denna kommer att minska när fler ytor möjliggör infiltration inom exempelvis framtida stadskvarter och parker. Möjligheten att hantera dagvatten och översvämningar på grund av skyfall kommer alltså kontinuerligt att förbättras allt eftersom kvarteren omvandlas.

Kulturmiljö

Byggnader som utpekats som kulturhistoriskt värdefulla har sparats i programförslaget och ska beaktas vid framtida omvandling. Vid detaljplaneläggning avses fördjupade analyser göras kring hur dessa värden bäst vidmakthålls. Detta kan utmynna i skydds- och/eller varsamhetsbestämmelser.

Mariesjö Gård är en viktig kulturmiljö som avses bevaras. Gårdsnamnet är synonymt med stadsdelen och det finns inga planer på att ändra på detta. Tegelladan, idag kontor för Västrafik, återfinns i programförslaget som en viktig byggnad och kulturbärare i det planerade Kunskapstråket.

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar konsekvenserna av programförslaget för stadsbilden. Där framgår att stadsbildens karaktär kommer helt att förändras inom programområdet. Omvandlingen sker genom ökad täthet av kvartersstrukturen snarare än genom höga hus. Detta bedöms minska påverkan på övriga delar av Skövde då byggnaderna inte avtecknar sig mot horisonten på samma sätt som höga hus gör. De höga hus som föreslås i programförslaget och som reser sig över kvartersstadens 4-7 våningar ska markera centrala stadsrum i Mariesjö och utgöra viktiga landmärken för att nå dessa. Bl.a. med anledning av inkomna yttranden från Hyresgästföreningen och många närboende har programförslaget revideras avseende det föreslagna höga byggnaden/landmärket framför Portalen. Denna har flyttats längre norrut, se vidare bemötande av Hyresgästföreningens yttrande på sidorna 24-25.

Trafik

Se bemötande på Trafikverkets yttrande.

Luftfart

Se bemötande på Luftfartsverkets yttrande.

KOMMUNALA NÄMNDER, SEKTORER, BOLAG OCH KOMMUNALFÖRBUND

Sektor service (delegation från servicenämnden)

Sektorn har en fibersite på fastigheten Ringaren 4 som eventuellt måste flyttas, tillsammans med andra fiberstråk. Detta arbete kräver ganska lång förberedelsestid, vilket vi förutsätter att sektor samhällsbyggnad tar hänsyn till i det fortsatta arbetet med områdets utveckling.

Bemötande och kommentarer:

Noteras.

Barn- och utbildningsnämnd (BUN)

BUN positivt på att tomtyta för förskola och skola avsätts inom området, då det ses som en förutsättning för att klara det behov av barn- och elevplatser som följer av utvecklingen av Mariesjöområdet.

Med en uppskattning av uppemot 4000 boende (s. 40) i stadsdelen skulle detta motsvara ett behov av ca 300 platser för förskola (jmf. Trädgårdsstaden).

Planen anger att mindre enheter för förskola kan inrymmas i delar av stadskvarterets bottenvåningar alternativt ta ett helt stadskvarter i anspråk inom programområdet. BUN har i funktionsprogram för förskola angett att storleken på förskolor bör vara minst 100 barn bl.a. ur kvalitets- och driftsperspektiv. Små enheter är svåra/dyra att driva, inte minst ur ett kostnadsperspektiv med flera små kök. SBU förordar därför att kvarterstomter avsätts för tillräckligt antal förskolor om minst 100 barn inom stadsdelens olika områden så att ibruktagande kan ske i takt med befolkningsökningen och behov av förskoleplatser. En samordning av förskolans utemiljö och möjlighet till lokal grönyta för boende som omnämns i planen kan ske, men fråntar inte förskolans behov av en egen förskolemiljö i enlighet med kommunens lokala ordningsföreskrifter som anger att förskoletomt inte är allmän plats.

För skola har avsatts en tomt om 12 000 kvm, vilket skulle kunna ökas till 17 000 kvm. Motsvarande jämförelse med ovan möjliga befolkningsutveckling och Trädgårdsstadens elevutvecklingsprognos ger att det skulle kunna motsvara ca 500 - 600 elever i åk. F-9 som kommer att bo i stadsdelen. Som referens

har Billingskolan (F-6) en kapacitet på 525 elever på en yta av 26 500 kvm och då en friyta på ca 28 kvm/elev. I denna yta ingår såväl yta för parkering som idrottshall.

Enligt senaste befolkningsprognosen (2019) med en något minskad ökningstakt av befolkning än tidigare beräknats ger tätortens totalbehov av elevplatser inte ett behov av ny skola 2025 som anges i programmet, utan bedöms kunna framskjutas ytterligare i tiden.

I planen anges vidare att yta för idrott och kultur, såsom sporthall, bibliotek etc bör avsättas. SBU förordar att det bör övervägas/utredas om dessa ytor och servicefunktioner kan samordnas med skolans behov.

Bemötande och kommentarer:

Målet om 4000 nya invånare gäller för hela Mariesjöområdet är en grov uppskattning som bygger på ett antagande om att det uppförs ca 2000 bostäder av varierande storlekar. Av dessa bedöms programområdet kunna rymma ca 1000 bostäder. Jämförelsen med Trädgårdsstaden haltar något då en stor del av de bostäder som uppförs där är markbostäder där det kan förväntas bo barnfamiljer av större omfattning än i Mariesjö.

Mindre förskolor som inryms i delar av kvarteren kan utgöra alternativ till större enheter bl.a. för att successivt förse stadsdelen med förskoleplatser.

Det är svårbedömt när det finns behov av en ny grundskola i Mariesjö. Det beror bl.a. på hur snabbt det byggs bostäder i Mariesjö, vilka hushåll som väljer att bosätta sig här, vilken potential (förändring, utbyggnad mm) och efterfrågan som finns i övriga skolor i Skövde och vem som är huvudman (kommunal eller privat) etc. Även ytbehovet för skolan är svårt att bedöma i nuläget. Exempelvis har en F-6 skola ett större behov av friyta/elev än en 7-9 skola. Syftet har därför varit att i programarbetet hitta ett kvarter som ligger centralt i stadsdelen, nära framtida kollektivtrafik och grönområde och som kan vara flexibel till sin storlek. Sektor samhällsbyggnad håller med om att en samordning/samlokalisering med annan allmän service som idrottshall, bibliotek etc är att föredra.

Planprogrammet justeras så att det framgår att sektor barn- och utbildning bedömer att behovet av en ny grundskola finns först efter år 2025.

Kultur- och fritidsnämnd

Kultur- och fritidsavdelning ser det som prioriterat att platser för idrott och kultur planeras in och pekas ut i planområdet i tidigt skede. Kultur och fritidsanläggningar är identitetskapande och av stor vikt i ett kreativt och innovativt område. Att avdelningen i tidigt skede är med i planeringsprocessen ses som en viktig del i Skövde kommuns utveckling.

Hänsyn och bevarande av de kulturhistoriska byggnader som nämns i planprogrammet bör beaktas. Detsamma gäller befintliga idrottsanläggningar inom planområdet.

Bemötande och kommentarer:

Planprogrammet anger att det är viktigt för stadsdelen att ha tillgång platser för idrott och kultur (sid. 41). Vilka typer anläggningar som behövs och när i tid dessa efterfrågas är idag svårbedömt. Förslagen struktur gör det möjligt att komplettera med denna service allt eftersom stadsdelen omvandlas.

Byggnader som utpekats som kulturhistoriskt värdefulla har sparats i programförslaget och ska särskilt beaktas vid framtida omvandling. Vid detaljplaneläggning avses fördjupade analyser göras kring hur dessa värden bäst vidmakthålls. Detta kan utmynna i skydds- och/eller varsamhetsbestämmelser.

Sektor socialtjänst

Det är viktigt att sociala hållbarhetsaspekter bevakas vid skapandet av nya bostadsområden. Förutom att det bör vara en blandning av dyra och billiga bostäder för att öka integrationen mellan olika grupper i samhället bör det även finnas möjligheter till fritidsaktiviteter och rekreation i närområdet även för de målgrupper som inte är ekonomiskt starka. Det är även viktigt att samhällsfunktioner så som förskola, skola och fritidshem finns i närheten och/eller är lätta att ta sig till med kollektivtrafik eller via cykel- och gångvägar för att inte exkludera kommuninvånare utan körkort och bil.

Bemötande och kommentarer:

Målbilden för planprogrammet är att skapa en levande stadsdel med blandat innehåll av olika bostäder, arbetsplatser och service i vid bemärkelse. Förslaget innehåller även centrala nya stråk för kollektiv-, gång- och cykeltrafik.

Sektor vård och omsorg

En viktig aspekt för sektorns målgrupper är graden av tillgänglighet och möjlighet till att enkelt kunna förflytta sig till och från området samt inom närområdet och till samhällsfunktioner och service.

Sektorn anser i denna del att planprogrammet väl beskriver hur kommunikationsvägar är tänkt att binda ihop stadsdelen, både beträffande promenad/cykelvägar samt med fordon/bussvägar. Möjligheten att nyttja allmänna kommunikationer med lagom avstånd mellan hållplatser inom området är av väsentlig betydelse.

För rullstolsburna personer och för personer som för sin förflyttning är i behov av hjälpmedel, bör även beaktas höjd och nivåskillnader i promenadstråken för att möjliggöra framkomlighet och självständighet för dessa.

Målgruppen äldre

Planprogrammet borde beskriva framtida behov av s.k. vård och omsorgsboende för äldre fram till planperioden 2025-2030. I framtida detaljplanarbetet bör därför mark reserveras till denna typ av boendeform för cirka 40-50 lägenheter.

Övriga bostäder behöver utformas så att kvarboende är möjligt även upp i högre åldrar.

Målgruppen personer med funktionsnedsättning

Personer med funktionsnedsättning ökar och därmed även behovet av bostäder i form av bostad med särskild service (gruppboende eller serviceboende). Idag har vi svårigheter med att verkställa beslut om bostad med särskild service. Därför ser sektorn att framtida detaljplanarbetet måste innehålla bostäder även för denna målgrupp. Det framgår av LSS-lagstiftning att kommunen ska främja jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhällslivet för de som omfattas av lagen. Målet är att den enskilde får möjlighet att leva som andra. Därmed är det viktigt att bostaden inrättas i en miljö som ger de boende förutsättningar för ett aktivt deltagande i samhällslivet.

Bemötande och kommentarer:

Områdets relativt flacka topologi medför att det finns goda förutsättningar att åstadkomma god tillgänglighet för alla. Tillgängligheten för rullstolsburna m.fl. beaktas vid projektering och anläggande av gator och allmänna platser.

Målgruppen äldre samt personer med funktionsnedsättning

Avsikten är att alla typer av boenden ska rymmas inom kvartersstaden Mariesjö. Planprogrammet pekar inte ut någon särskild boendeform, undantaget förslaget med mindre lägenheter (studentbostäder) längs kunskapsstråket. Behovet av särskilt vård- och omsorgsboende samt särskilt boende i grupp- eller servicebostad får studeras vid framtagandet av framtida detaljplaner inom kvarterstadens olika kvarter.

Kreativa Hus AB

Det är med stort intresse Kreativa Hus Skövde tagit del av det framsynta planprogrammet. Bolaget stödjer visionen om ett 24/7-område med blandad bebyggelse och en helt ny stadsdel.

Visualiseringarna

Visualiseringarna är inspirerande men oro finns att de bli befästa och att man får svårt att tänka utanför ramarna när behoven av vad som verkligen behövs inom just det området blir tydligare.

Vi önskar att man fortsatt också är öppen för andra lösningar än de presenterade om det kommer fram under processens gång, utan att ändra i grundförutsättningarna med kvartersstrukturer etc.

Konkret önskar vi att man inte begränsar "de gula" kvarteren till enbart blandkvarter. Låt högskola/teknikpark vara en del av blandkvarteren genom att lägga till texten "alternativt högskola och teknikpark" i övriga kvarter, även om det skulle kunna rymmas inom ordet kontor. Då låser man sig inte om det skulle komma fram tex 3-dimensionella samarbeten på ytor som är redo tidigare än andra att omvandlas. Detta också för att inte tappa fart eller möjligheter med utvecklingen av planprogrammet.

Blandkvarter, nya former av ägande?

Vi ser det som positivt att bygga lokaler för teknikparken i samverkan med annan verksamhet, såsom bostäder, handel, etc. Bra att man tänker i nya banor och vill nyttja ett p-husens takvåningar eller bottenvåningar. Kan man blanda ägandet genom s.k 3-dimensionellt byggande? Dels också för att "takta" boende och verksamheter, eftersom större kontorshus behöver ha en bärighet för att någon ska våga bygga. Kreativa Hus Skövde är öppna för att vara med i samarbeten.

P-lösning

Att lösa parkering på rätt sätt är viktigt, liksom vem som ska äga och förvalta anläggningarna. Finns det planer för hur man kan organisera detta? Vi ser dock inte att det är Kreativa Hus Skövde som ska bygga, äga eller förvalta p-lösningar. Däremot är vi som vi skriver öppna för samarbeten där vi kan bistå med lokaler.

Kollektivtrafik

Snåla inte på hållplatser, tre känns som få, vi föreslår en till vid Bangårdsgatan/Kaplansgatan för att underlätta för människor som har teknikparken som arbetsplats att ta bussen.

Egna fastigheter

Kreativa Hus Skövde har under senaste åren köpt in tre närliggande fastigheter med tanke på framtiden. Vi önskar få möjlighet att utveckla de fastigheter som vi själva har rådighet över, främst Mariesjö 4, men är öppna för andra lösningar på sikt på Mariesjö 11 och Tegelbruket 4.

Stråket/grönstruktur

Kreativa Hus föreslår en omdragning av Kunskapsstråket för att få en mer naturlig dragning via teknikparken och vidare norrut mellan Växthuset och den nybyggda Pergolan. Befintlig parkeringsplats framför Växthuset skulle kunna utvecklas till grönyta/lund ingående i Kunskapsstråket när det finns andra parkeringslösningar att tillgå (se bild nedan).

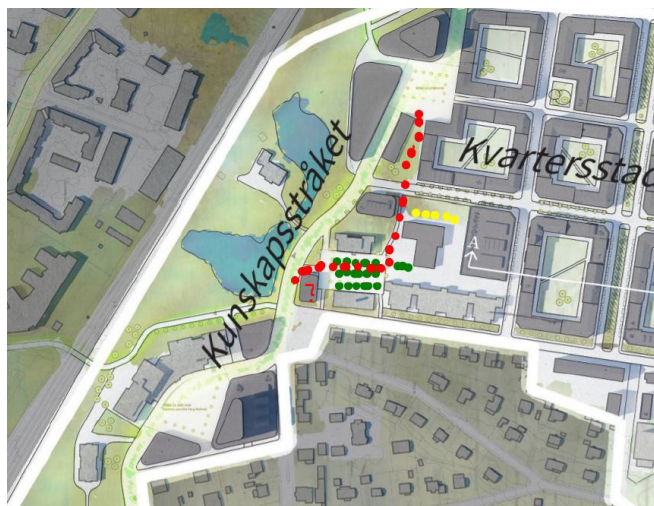


Bild 2: Föreslagen väg för stråket (rött). Föreslagen lund samt befintligt grönt tak på cykelparkering utanför Pergolan (grönt) samt 10 elbilsplatser som skulle kunna vara kvar på längre sikt (gult).

Allmänt kan det vara svårt att bygga hus precis efter placeringarna i visualiseringarna i planprogrammet, men vi ser det som en möjlighet och vision och hoppas på öppenhet för alternativ när detaljplaner tas fram.

Planprogram Mariesjö är mycket attraktivt och Kreativa Hus Skövde ser fram emot att vara en del av utvecklingen i Mariesjö även i framtiden.

Bemötande och kommentarer:

Visualiseringarna

Det huvudsakliga syftet med illustrationerna i planprogrammet är ge en bild av hur Mariesjö kan komma att se ut i framtiden. De ska inte vara styrande i detalj utan visar snarare på en ambitionsnivå för utformningen av den nya bebyggelsen.

Uppdelningen i *Kunskapsstråk* för utveckling av högskolan i Skövde (HIS) och Science Park Skövdes (SPS) verksamheter och en *Kvartersstad* för bostäder, kontor och service är en bärande idé i planprogrammet. Syftet är att stärka respektive identitet. Närheten mellan och koncentration av HIS och SPS verksamheter till ett stråk, helst med en eget formspråk, bedömer vi stimulerar företagsamheten i kunskapsekonomin.

Planprogrammet har, i samråd med bl.a. Kreativa Hus, justerats så att det finns expansionsmöjligheter för både HIS och SPS längs Kunskapsstråket både i närtid och på längre sikt.

Blandkvarter, nya former av ägande?

3-dimensionellt ägande ska vara möjligt och är troligtvis även en förutsättning för att kunna klara av att exempelvis inrymma P-hus i delar av kvarteren men även för att blanda kontor, service och bostäder på kvartersnivå. Om detta behöver regleras så kommer det att beskrivas i detaljplaneskedet.

P-lösning

Planprogrammets kapitel om parkering har konkretiserats något. För att klara tillgänglighetskrav och en etappvis utbyggnad av kvarteren i *kvartersstaden* föreslås parkering huvudsakligen ske i garage under respektive kvarter samt med markparkering i särskilda parkeringsgator som komplement (ca 15-25% av det totala behovet).

För *kunskapsstråket* bedöms fortsatt en lösning med parkeringshus vara det mest optimala. Det skapar flexibilitet och är det mest yt- och kostnads-effektiva nyttjandet av marken.

Kollektivtrafik

De tre förslag till hållplatser som programmet redovisar innebär att alla målpunkter nås inom ca 300 meter, vilket understiger det normala planeringsmålet om högst 400 meter. Var hållplatslägena längs stadshuvudgatan placeras kan komma att variera över tid då omvandlingen sker etappvis och det i dagsläget är oklart var exempelvis stora målpunkter kommer lokaliseras. Västtrafik, som ansvarar för kollektivtrafiken, håller med om att stadshuvudgatan kan bli ett viktigt starkt kollektivtrafikstråk samt att exakta hållplatslägen inte går att ange i detta skede av planeringen.

Egna fastigheter

Mariesjö 4 ligger inom *Kunskapsstråket* medan Mariesjö 11 och Tegelbruket 4 ligger inom *Kvartersstadens* föreslagna avgränsning. Planprogrammets strukturbild har främst utformats i syfte att skapa nya kvarter med en storlek som är bättre anpassade för den nya användningen utifrån befintliga kvarters-/fastighetsgränser och mindre utifrån den aktuella fastighetsägaresituationen.

Stråkets/grönstruktur

Planprogrammet har, i samråd med bl.a. Kreativa Hus, justerats så att kunskapsstråkets dragning föreslås förläggas mellan Science Park Skövdes byggnader Växthuset och Pergolan. Planprogrammet har också tagit fasta på idén om att omvandla befintlig parkeringsplats vid Växthuset till en ny grönyta/lund som kan ingå i Kunskapsstråket.

Skövdebostäder AB (fastighetsägare Bostället 23) AB Skövdebostäder ställer sig i grunden mycket positiv till planprogrammet och har nedanstående synpunkter:

- *En kvartersstad ger byggnader med lokaler i bottenplan alternativt bostäder, som av integritetsskäl lyfts upp en halvtrappa från markplan. Det är viktigt att i tidigt skede analysera marknadsbehovet av lokaler för området, då byggnadernas medelhöjd planeras till 5 våningar. Det innebär att 20% av byggnadens användbara yta ovan mark ligger nära marknivå. Bostadsmarknadens efterfrågan på centrala lägenheter med direkt anslutning till trottoar är obefintlig.*

- *För att skapa en hållbar stadsdel bör balans råda mellan bostadsrätter, privata och allmännyttiga hyresrätter. Vidare bör planen möjliggöra en alternativ hämtning av matavfall, hushållssopor och övrig förpackningsinsamling i underjordiska kärl. En översiktlig exploateringskalkyl bör göras, där markförsäljning anpassas till rådande markpriser i Skövde.*
- *Då planprogrammet ska hålla över lång tid är det viktigt att planen medger en flexibilitet över tid. Marknadsmässiga, tekniska och ekonomiska villkor kommer förändras, vilket kan innebära nya förutsättningar för området.*
- *De praktiska och ekonomiska förutsättningarna för bilgarage/parkeringshus behöver studeras vidare tillsammans med huvudmannskapet för parkeringshus. Bland annat kan kvarterens storlek behöva anpassas till parkeringsgaragens utformning, för att få en rationell garagelösning under mark.*

Bemötande och kommentarer:

Kvarterstaden föreslås huvudsakligen innehålla bostäder med större eller mindre inslag av kontor, service mm, företrädesvis i bottenvåningarna. Ju närmare Kunskapsstråket kvarteret ligger desto större blir troligen inslaget av kontorslokaler. Lokaler för service föreslås förläggas i bottenvåningarna längs stadshuvudgatan som löper genom hela stadsdelen. Bostäder i kvarterens bottenvåningar bedöms var mest lämpligt mot den föreslagna gröna parkeringsgatorna som delar kvarteren i nord-sydlig riktning.

Målsättningen är att ha en variation av olika upplåtelseformer i kvarterstaden. Synpunkten med avfallslösningar under jord noteras och ska övervägas som alternativ vid framtida detaljplanläggning av kvarteren.

En översiktlig exploateringskalkyl finns som behandlar hela Mariesjöområdet. Inkomsterna i en sådan kalkyl, där markförsäljningarna är den viktigaste posten, utgår alltid från marknadsmässiga bedömningar. På samma sätt försöker vi uppskatta utgifterna där de större posterna är marklösen och infrastruktur. Parkeringslösningen för området är en del av infrastrukturen som studeras extra noggrant eftersom den ger en direkt inverkan på de möjliga inkomsterna för markförsäljningarna.

Planprogrammets syfte är främst att skapa en tydlig struktur för en långsiktig utveckling och omvandling av Mariesjö. För *kvarterstaden* föreslås en sluten kvartersbebyggelse för att bl.a. kunna skapa bra bostadsgårdar som klarar riktvärden för trafikbuller mm. Däremot är innehållet, våningshöjder, materialval etc mer flexibla, primärt för att skapa variation i stadsbebyggelsen men också för att kunna möta framtida behov som vi i dagsläget inte helt kan förutse.

I kvarterstaden bedöms parkering företrädesvis lösas i parkeringsgarage under delar av kvarteren och i de parkeringsgator som föreslås. Planprogrammet förtydligas i detta avseende.

Miljösamverkan Östra Skaraborg

Skövde kommun har tagit fram ett gediget och väl underbyggt förslag till hur Mariesjö och Södra Stallsiken kan utvecklas fram till år 2040. Fördelarna är flera med att förtäta centralt belägna befintliga strukturer, bl.a. gång- och cykelavstånd till centrum och större underlag för service och kollektivtrafik. Även om det inte framgår hur stor täthet som området kommer att få, verkar åtminstone programområdet uppfylla UN-Habitats fem principer för hållbar stadsutveckling.

Det finns även nackdelar med förtätning, framför allt när det gäller buller och luftkvalitet. Ökade trafikmängder och trafikbuller längs den förlängda Bangårdsgatan bedöms kunna hanteras i framtida detaljplaner men behöver bevakas. Det är ett väl utvecklat och bra underlagsmaterial om omgivningsbuller i programhandlingarna. Miljönämnden föreslår dock att om man planerar för olika typer av ljud, så kallad soundscaping, kan man uppmuntra olika former av aktiviteter.

Ur hushållningssynpunkt är det lämpligt att så långt som möjligt bevara befintlig bebyggelse i ett exploateringsområde, exempelvis att Xenia-huset föreslås bevaras men även befintlig bebyggelse inom kv. Åkaren (f.d. Olsson Åkeri) vore bra om det gick att spara.

De utredningar som ligger till grund för bedömningarna av föroreningar inom programområdet är väl genomförda och tillräckliga för programskedet. Under detaljplanering och inför exploatering kan kompletterande undersökningar behöva göras.

Detta eftersom det finns mycket fyllnadsmassor inom området och eftersom man även stött på formsand. På fastigheten Tegelbruket 5 påträffades petroleumföreningar vid markarbeten. På fastigheten Åkaren 3 har det så vitt miljönämnden vet inte genomförts någon slutundersökning av den före detta drivmedelsstationen. Den torv med höga halter arsenik som påträffats inom Stallsiken Södra behöver hanteras på lämpligt sätt.

Föreslagna stadskvarter med parkeringsgarage under kvarteren kommer ge upphov till stora mängder schaktmassor. Plats för mellanlagring för ev. återanvändning på platsen bör sökas lokalt.

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) beskriver på ett bra sätt de konsekvenser som programförslaget kan antas medföra. Men avsnittet om samlad bedömning om betydande miljöpåverkan kan utvecklas ytterligare med förslag på åtgärder som kan förstärka den positiva miljöpåverkan och minska den negativa.

MKB:n behöver även kompletteras med uppgifter enligt punkt 6 (MB 6 § 11), "en sammanfattning av de överväganden som har gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes".

Programhandlingens slutsatser om att dagvattnet delvis renas innan det når recipienterna nedströms bör följas upp genom kartläggning av kvantitet och kvalitet på dagvattnet från området. För att åstadkomma detta krävs att nuläget undersöks och beskrivs, bland annat genom provtagning av dagvatten, uppströms och nedströms program- och utredningsområdet. Avsnittet om uppföljning i miljökonsekvensbeskrivningen behöver kompletteras med åtgärder för uppföljning och övervakning av dagvatten enligt ovan.

Eftersom buller från trafik och verksamheter bedöms få små till stora negativa konsekvenser, behöver även bullersituationen följas upp.

Miljönämnden anser att programhandlingarna även bör beskriva utvecklingen mot de regionala miljö kvalitetsmålen samt de globala målen. Framför allt delmålen som rör hållbara städer och samhällen.

Bemötande och kommentarer:

Illustrationerna och underlaget för analyser och beräkningar har utgått ifrån en exploateringsnivå om ungefär 2,0. Detta innebär en genomsnittlig byggnadshöjd om ca 5 våningar. Denna relativt höga täthet uppfyller tillsammans med ett väl utvecklat gatusystem och en flexibel användning av stadskvarter med bostäder, kontor samt service i bottenplan UN-Habitats fem principer för hållbar stadsutveckling.

De översiktliga trafikbulerutredningarna visar på att det finns goda möjligheter att skapa miljöer som klarar gällande riktlinjer och förordningar kring buller. I det fortsatta planeringsarbetet ska möjligheterna att arbeta med soundscaping, dvs ljudlandskapet med naturliga akustiska miljöer (ljud från vatten och naturliv, musik, samtal mm) - att studeras.

Föreningarna av petroleum inom Åkaren 3 och den torv med höga halter av arsenik som påträffats inom Stallsiken Södra beskrivs och förslag till åtgärder anges i pågående arbete med detaljplan för denna del - *Detaljplan för Stallsiken Södra*.

Rådet om att söka mellanlagringsplatser lokalt och återanvändning av schaktmassor noteras.

Synpunkter på Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB)

MKB:n kompletteras med fler förslag på åtgärder som kan förstärka den positiva miljöpåverkan och minska den negativa.

Programförslaget har stöd i både ÖP 2025 och FÖP Centrala Skövde där frågan om centrumutveckling i Skövde stad och dess inverkan på miljön i stort, s.k. systemeffekter, beskrivs och konsekvensanalyseras. Därmed prövas och konsekvensbeskrivs endast den utbyggnad av bostäder, kontor och verksamheter som dessa föreslår.

Inom ramen för programarbetet har det sedan studerats olika alternativ för områdets struktur där man även lyft övergripande frågor och studerat olika kopplingar med den omgivande staden. Workshops med SWOT-analyser har genomförts med ansvariga politiker och styrgrupp för att identifiera områdets förutsättningar och möjligheter. Lokalisering samt val av innehåll och struktur för programarbetet bedöms därmed vara väl utredd och förankrad. Av ovan skäl studerar MKB:n endast

programförslagets huvudalternativ samt nollalternativet, dvs. konsekvenserna av att föreslagen utbyggnad inte sker. Allt detta framgår av kapitlen 4.1 och 4.4 i MKB:n.

Att få till en kartläggning av dagvattnet som ger entydigt svar på effekten av åtgärderna ser vi som mycket svårt. Omvandlingen av Mariesjöområdet kommer att pågå under många år och under denna tid kommer förhållanden utöver omvandlingen påverka kvalitet och kvantitet för dagvattnet så att resultatet av kartläggningen blir svårtolkat. Att få en representativ provtagning av dagvatten är inte helt enkelt. Enstaka prover riskerar att ge en felvisande bild. För att kunna dra slutsatser av genomförda åtgärder behövs en kontinuerlig mätning med elektriska provtagare och flödesmätare och ett flertal analyser, dvs omfattande arbete och kostnad. Skövde VA arbetar med att bygga upp en kunskapsbas om dagvattnets kvalitet uppströms och nedströms Skövde tätort. Vi har valt att börja jobba med det större perspektivet innan vi går ner och tittar på enskilda områden.

Bullersituationen, d.v.s. hur man uppfyller förordning och riktlinjer för olika typer av buller, redovisas alltid vid detaljplanläggningen.

Miljöbalken ställer inga krav på att en MKB ska innehålla en avstämning mot de regionala miljömålen. eller de globala miljömålen (Agenda 2030). Många av de regionala tilläggsmålen är en regional kvantifiering av olika delmål vilket är svårt att följa upp i ett enskilt programarbete. MKB kompletteras med en mer utförligt förklaring av detta och stämmer även av planprogrammet mot det globala miljömålet nr 11 - *Hållbara städer och samhällen*.

Avfallshantering Östra Skaraborg

För att uppfylla reglerna renhållningsföreskrifterna gäller nedan:

För genomförande av soptömning ska vägen till hämtningsplatsen ha en fri höjd på minst 3,65 meter, ha en fri bredd på minst 3 meter samt ha en bärighet för ett fordon på 18 ton. Vid hämtningsplatsen ska yta finnas med en bredd på minst 4,5 meter, fri längd på minst 14 meter samt ha en fri höjd på minst 5 meter. För återvändsgator ska det finnas en vändyta med diameter 18 meter samt en fri remsa på ca 1,5 meter utanför vändytan. Säker-

heten vid hämtning är ytterst viktigt och backning med hämtningsfordon ska inte förekomma.

Vi ber er även studera "Handbok för avfallsutrymmen" som finns att läsa på vår hemsida.

Bemötande och kommentarer:

Programförslagets kvarterstruktur med ett sammanhängande gatusystem innebär en god tillgänglighet för alla typer av fordon.

Räddningstjänsten Östra Skaraborg

Åtkomsten för räddningsfordon i området ska säkerställas, liksom tillgång till brandvattenförsörjning via brandposter.

Säkerhetshöjande åtgärder beskrivna i framtagna riskutredning ska beaktas. Skyddsavstånd mellan järnväg och närmsta bebyggelse i planområdet, 30 meter, bör utgå från gränsen till det område som är reserverat för fler järnvägsspår, dvs. skyddsavståndet 45 meter bör användas från befintligt spår närmast planområdet till närmsta bebyggelse i planområdet.

Bemötande och kommentarer:

Programförslagets kvarterstruktur med ett sammanhängande gatusystem innebär en god tillgänglighet för alla typer av fordon. Brandvattenförsörjning via brandposter ska beaktas vid VA/gatuprojektering av nya och befintliga gator.

De säkerhetshöjande åtgärderna som riskutredningen förslår, liksom bebyggelsefritt avstånd om 45 meter till nuvarande järnvägsspår, föreslås beaktas vid framtida detaljplanläggning.

ÖVRIGA REMISSINSTANSER

Skanova

Har inget att invända mot planförslaget.

Inom berört område har Skanova anläggningar (kanalisation/kablar/teleskåp). Om dessa blir berörda får diskussion göras vid varje tillfälle vid nya detaljplaner som görs.

Bemötande och kommentarer:

Noteras.

Trafikverket region Väst

Planområdet gränsar i väster till Västra stambanan vilken är utpekad som riksintresse av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T nätet. Banan är mycket viktig för person- och godstrafik och ingår även i det utpekade strategiska godsnetet.

I norr går även den nu nedlagda Karlsborgsbanan. Karlsborgsbanan är oelektrifierad och kommer på sikt att fysiskt avvecklas. Den västra delen av Karlsborgsbanan (mellan Västra stambanan och väg 26) kan under kommande år ha funktionen uppställningsspår/sidospår till Skövde station.

Trafikverket är även väghållare för riksväg 26 ca 400 meter öster om planområdet. Riksväg 26 är utpekad som riksintresse för kommunikation och även som funktionellt prioriterad väg för såväl godstransporter som långväga och dagliga personresor samt kollektivtrafik. Väg 26 är också primärväg för farligt gods. Trafikmängden uppmättes år 2018 till 18 387 fordon/dygn, varav 1 767 tunga. Hastigheten är 80 km/h förbi programområdet. För information har den totala trafikmängden ökat med ca 15 % sedan 2014 och den tunga trafiken har ökat med ca 10 % under samma period.

Trafikverket har tillsammans med kommunen genomfört en studie med syftet att öka tillgängligheten på det övergripande vägnätet i Skövde. Som ett resultat av den studien kommer Trafikverket att genomföra en rad åtgärder på väg 26 som trimmar den befintliga infrastrukturen och underlättar för kollektivtrafik. Bland annat kommer Trafikplats Mariesjö att byggas om.

Trafikverkets synpunkterHållbara resor

Programområdet med sitt centrala läge, kopplat till både cykelvägar och kollektivtrafik i form av buss och tåg är väl lämpat för exploatering/förtätning. För att verkligen dra nytta av detta är det viktigt att infrastrukturen för de hållbara färdmedlen byggs ut i takt med att omvandlingen sker. Erfarenheten visar att det är när inflyttning sker till ett område

som förutsättningarna att skapa goda vanor är som störst.

Fortsatt dialog kring busstrafikering av programområdet kopplat till behovet av en nord-sydlig bussförbindelse längs väg 26 krävs mellan kommunen, Västtrafik och Trafikverket.

Biltrafik

Trafikverket har tagit del av de trafikanalyser som gjorts inom ramen för programarbetet. Eftersom osäkerheterna och antagandena är många så finns det anledning att följa trafikutvecklingen och eventuellt revidera analyserna i takt med att området omvandlas. Trafikverket har annars inte några synpunkter på analyserna i sig. De är tvärtom bra att analyserna har gjorts för ett så stort område att hela trafiksystemet i den östra delen av centrala Skövde kan följas.

Den nya nord-sydliga kopplingen genom området kommer rimligen att avlasta riksväg 26, något som analyserna visar, eller åtminstone motverka ökningen av trafiken på den statliga vägen. Fortsatt ser vi dock att trafikmängderna i och kring Skövde ökar mer än de generella prognoserna, varför fortsatt satsning på hållbara resor krävs.

Avstånd till järnväg

Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen. Ett sådant avstånd ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka, och det möjliggör en viss utveckling av järnvägsanläggningen. För bostäder blir ofta hänsyn till trafikbuller avgörande för vilket avstånd som bör hållas till järnvägen.

Det finns idag inte några beslutade planer på att bygga ytterligare spår genom Skövde, men det är likväl positivt ifall kommunen håller ny bebyggelse på ett sådant avstånd att det skulle vara möjligt. Planeringen för nya förbigångsspår mellan Laxå och Alingsås är påbörjad och platser som är aktuella är bland annat Moholm och Väring. Dessa platser är även aktuella inom ramen för arbetet med att skapa utrymme för längre, tyngre och större tåg, då även tillsammans med Regumatorp.

Den del av Karlsborgsbanan som ligger mellan Västra stambanan och väg 26 omedelbart utanför programområdet kan upplysningsvis ges funktionen uppställningsspår eller sidospår till Skövde station under kommande år. En fortsatt dialog kring denna funktion krävs.

Geoteknik

Generellt bör kompletterade geotekniska undersökningar göras i samband med detaljplaneläggning av området närmast Västra stambanan för att säkerställa att järnvägen inte påverkas av byggnationen. Detta gäller främst i kommande delar av utredningsområdet.

Buller och vibrationer

Hela Mariesjöområdet är mer eller mindre påverkat av trafikbuller och till viss del även av vibrationer från järnvägen. Hur buller och vibrationer påverkar planerade byggnader och verksamheter måste utredas vidare inom ramen för respektive detaljplan.

Farligt gods

Planprogrammet och riskutredningens förslag till åtgärder kopplade till farligt gods på järnväg och väg 26 är rimliga och bör säkras vid kommande detaljplaneläggning.

Dagvatten

Trummor under statlig väg eller järnväg ska vara dimensionerade för 50-årsregn. Vägkropp eller banvall får inte användas som fördämning eller vall för utjämningsmagasin. Eftersom väg 26 är av riksintresse för kommunikation måste det i den fortsatta planläggningen säkerställas att vägen inte riskerar att översvämmas till följd av kommunens exploatering.

Luftfart

Luftfartsverkets yttrande ska beaktas och flyghinderanalys kan krävas för högre byggnader i kommande planläggning.

Sammanfattning av synpunkter

Trafikverket ser sammantaget positivt på den föreslagna omvandlingen av Mariesjöområdet. Det finns dock behov av fortsatta utredningar vid detaljplaneläggning gällande bland annat buller, vibrationer, geoteknik och dagvatten samt trafikpåverkan på statlig infrastruktur. Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Bemötande och kommentarer:

De föreslagna åtgärderna på väg 26 (planskild cirkulation vid Nolhagavägen samt ny cirkulation vid trafikplats Mariesjö) är medtagna i den analys

som presenteras i trafikutredningarna till planprogrammet (bilagorna L1-L3).

Hållbara resor

Avsikten är att nytt stråk för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik ska ligga så tidigt som är möjligt i genomförandet av omvandlingen av Mariesjö.

Sektor samhällsbyggnad önskar också en kontinuerlig dialog med Västtrafik och Trafikverket i syfte att stärka kollektivtrafikens möjligheter.

Biltrafik

Trafikanalyserna måste uppdateras kontinuerligt allt eftersom Mariesjö utvecklas. Sektor samhällsbyggnad har som mål att stärka hållbara resor av alla slag.

Avstånd till järnväg

Ett bebyggelsefritt avstånd om 45 meter till nuvarande järnvägsspår, föreslås beaktas vid framtida detaljplaneläggning. En förutsättning för genomförande av planprogrammets är att kvarvarande del av Karlsborgsbanan och Mariesjöterminalen på sikt (5-10 år) utgår och ersätts av nya stadskvarter. Se även bemötande på yttrande från Länsstyrelsen.

Geoteknik

Det är högst troligt att det blir nödvändigt att fördjupa den översiktliga geotekniska utredningen vid framtida detaljplaneläggning längs järnvägen.

Buller och vibrationer

Förhållandet avseende buller och vibrationer ska redovisas (och vid behov utredas) vid framtida detaljplanläggning.

Farligt gods

Riskutredningens förslag till åtgärder ska utredas vidare i detaljplaneskedena.

Dagvatten

Trafikverket synpunkter kring dagvatten ska beaktas vid projektering av dagvattensystemet samt vid framtida detaljplanläggning. Synpunkter vidarebefordras till gata- och naturenheten.

Luftfart

Luftfartsverkets yttrande ska beaktas. Se bemötande på deras yttrande nedan (sidan 29).

Västtrafik AB

Västtrafiks yttrande utgår i första hand från de mål och strategier som beskrivs i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland 2017–2020 och i Kollektivtrafikplan för Skövde år 2025 – med utblick 2035. Den senare har nyligen politiskt antagits av Skövde kommun och Västra Götalandsregionen.

Regionala målbilder

Västra Götalandsregionens långsiktiga mål för persontransporter är att andelen hållbart resande ska öka och kollektivtrafikresandet fördubblas. En fördubbling av antalet resor är ett av delmålen fram till 2025. För att åstadkomma detta behöver förutsättningarna för att resa kollektivt förbättras. En grundläggande faktor för ett ökat kollektivt resande är att invånarna i regionen i allt större utsträckning bor nära de gemensamt prioriterade kollektivtrafikstråken.

Kollektivtrafiken är ofta – men inte alltid – det hållbara alternativet, ekonomiskt och miljömässigt. Ett viktigt utvecklingsområde är att kombinera färdstätt smartare och målet är att det hållbara resandet ska öka, där gång och cykel är en viktig del, både som hel resa och del av resa.

Kollektivtrafikplan Skövde

Kollektivtrafiken är idag en bärande del av en enklare vardag för fler och en förutsättning för en hållbar stads- och regionutveckling i framtiden. Om kollektivtrafiken ska vara attraktiv och kunna ta hand om fler resenärer i stadstrafiken såväl som i regionbusstrafiken, behöver den utvecklas och förstärkas efter behov och i samverkan med kommunens utbyggnadsplaner.

Kommunen behöver också i stads- och infrastrukturplaneringen skapa förutsättningar för att marknadsandelen för de hållbara färdstättarna ska kunna öka.

Därför har Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Skövde kommun i nära samarbete med kollektivtrafikföretaget Nobina tagit fram en gemensam kollektivtrafikplan för hur Skövdes stadstrafik ska utvecklas fram till 2025 med utblick mot 2035.

Kollektivtrafikplanen nämns som ett av de politiska styrdokument som stämts av mot programförslag 2025 och strukturbild 2040, men vi ser inte att dess mål om en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken, på ett tillräckligt tydligt sätt har legat till

grund för framtagandet eller utgjort underlag till de tillhörande trafikutredningarna.

En hållbar stadsdel - från början

Mariesjö har alla förutsättningar för att utvecklas till en hållbar stadsdel, särskilt när det gäller val av färdstätt. Programområdet är centralt placerat i staden och med gång- och cykelavstånd till service, centrum och resecentrum, så finns det goda möjligheter för boende och verksamma i området att klara en stor del av vardagsresorna utan bil.

Den politiska målbilden är att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande för programförslag 2025 och för strukturbild 2040 och att cykelns och kollektivtrafikens konkurrenskraft ska öka i förhållande till bilen. Den målbilden skapar en bra grund att stå på inför planeringen av stadsdelen Mariesjö, men vi saknar beskrivning av vilka åtgärder som ska göras för att bilda den strukturen.

Så vitt vi kan se så kommer det skapas lika bra förutsättningar att röra sig inom och igenom området för de som kör bil, vilket inte kommer att leda till ett förändrat beteende och ett ökat hållbart resande.

Det är i planeringen av staden det finns möjligheter att förändra människors val att resa. Det innebär att det krävs konkreta åtgärder, både i gatuinfrastrukturen, stadsplaneringen, parkeringsmöjligheter mm, för att de hållbara färdstättarna ska vara det naturliga valet när man reser.

En viktig faktor är att det från början skapas möjligheter för boende och verksamma i programområdet, att klara sin vardag utan att vara beroende av bil, så att de goda vanorna att resa hållbart, finns med redan från start.

Det nämns i planprogrammet att det på kortare sikt (år 2025), när större delarna av programområdet beräknas kunna vara bebyggt, men innan stadshuvudgatan är helt utbyggd, kan finnas en möjlighet att bygga en tillfällig koppling mellan de norra och södra delarna, eftersom dessa har ett kortare tidsperspektiv än det mellersta området.

Vi ser att denna möjlighet behöver synkas med exploateringen av de södra och norra delarna för att i ett så tidigt skede som möjligt kunna bygga en sammanhängande fungerande infrastruktur för buss och gång/cykel som binder samman Hjövågen med Nohagavägen. Det skulle ge möjligheter att tidigare skapa snabba attraktiva resmöjligheter

med kollektivtrafik mellan Resecentrum – Mariesjö – Stallsiken och Trädgårdstaden. Det är dock viktigt att denna koppling inte görs möjlig att nyttja för biltrafiken, utifrån tidigare resonemang om konkurrens fördelar för kollektivtrafik och cykel.

Huvudgatan, som sträcker sig genom program- och utvecklingsområdet, ska koppla samman de södra delarna av planområdet med de norra delarna av staden, och det ger goda förutsättningar för ett ökat hållbart resande både med cykel och kollektivtrafik. Men om den gatan möjliggör samma genare smöjligheter med bil som med cykel och kollektivtrafik, då finns det inte förutsättningar för en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken, eftersom cykelns och kollektivtrafikens konkurrenskraft, i förhållande till bilen, inte har ökats.

De trafikutredningar som gjorts har inte heller tagit med alternativet med bussgata på del av huvudgatan som ett alternativ, inte heller har trafikutredningarna utgått från målen i Kollektivtrafikplan Skövde eller den tillhörande resvaneundersökningen. Beräkningarna och analyserna är gjorda utifrån att ingen förändring i resvanor kommer att ske i framtiden eller har skett sedan 2011.

Västtrafik anser att det behöver göras ytterligare analyser utifrån dagens resvanor och utifrån de politiskt beslutade målbilderna som ligger till grund för planprogrammets utformning. Analyserna behöver kunna svara på frågan: Vilka åtgärder krävs för att minska biltrafikens marknadsandel?

Västtrafik har vid de möten vi haft med kommunen framfört ovanstående synpunkter. Vi har också framfört att vi ser att stråket Resecentrum – Mariesjö – Stallsiken – Trädgårdsstaden – Södra Ryd – Sjukhuset med största sannolikhet kommer att bli ett av de starkaste, om inte det starkaste, kollektivtrafikstråket i staden. Det ställer krav på en hög turtäthet, snabba och gena körvägar, prioriterad framkomlighet för kollektivtrafik, optimalt placerade hållplatser, bra och säkra gång- och cykelvägar till hållplatser, cykelställ och väderskydd på hållplatser o.s.v. Exakt var hållplatser ska placeras i program- och utvecklingsområdet (och i dess närhet) för att gynna så många som möjligt, är idag för tidigt att säga, eftersom linjenätsförändringar, infrastruktur, resandeunderlag mm inte är analyserat. Utrymmet för vägsektionen längs huvudgatan bör därför utformas på ett sådant sätt att det inte begränsar möjligheterna att skapa utrymme för

centralt placerade och attraktiva hållplatser med plats för väderskydd, cykelställ mm. Det kan också bli nödvändigt med hållplatsförändringar utanför de nu aktuella områdena, för att skapa bästa möjliga helhetslösning.

Att beakta är också att framtiden, när det gäller kollektivtrafik i staden, med stor sannolikhet kommer att innebära att stadsbussarna kommer att vara elbussar, vilket får ytterligare positiv påverkan på miljön och bullernivåer.

Innan det är möjligt att på ett gent sätt köra igenom programområdet och vidare till andra målpunkter, så ser vi att boende och verksamma i området får hänvisas till befintlig kollektivtrafik och hållplatser. Det är då viktigt att gång- och cykelstråk tydligt och attraktivt binder samman programområdet med resecentrum och andra närliggande hållplatser.

Att möjliggöra fler bilrörelser, inom och igenom området, varken minskar barriärerna eller skapar en trygg stadsdel för människor att röra sig i. Huvudgatan riskerar att bli en parallell genomfartsgata till väg 26. En sådan utformning bidrar inte heller till ett ökat hållbart resande och minskad trängsel i staden. Det är människorna som ska kunna röra sig inom och mellan stadsdelar, och detta ska i huvudsak ske genom gång, cykel eller kollektivtrafik, inte genom att flytta med sig bilen. I en stad som växer och där varje yta är värdefull är det av största vikt att också gynna de yteffektiva färdmedlen, såsom buss och cykel, framför bilen.

Vi ställer oss tveksamma till behovet av ytterligare parkeringshus inom HFT-området med tanke på dess närhet till resecentrum (knappt 5 minuter promenad), där det idag finns ett nytt parkeringshus med gott om lediga platser. Med tanke på att målet är att minska bilen marknadsandel i staden, så bör parkeringsmöjligheterna, i direkt närhet till målpunkter, i första hand vara till för de som har fysiskt svårt att ta sig fram på annat sätt.

Det är viktigt att det HFT-området på ett tydligt sätt än idag, binds samman med resecentrum. Upplevelsen av avståndet mellan stationsområdet och HFT-området påverkas stort av hur utformningen av gångstråk och kringmiljöer sker. Idag upplever man att avståndet är längre än det är, då det inte finns ett synligt, tydligt stråk som binder samman målpunkterna den genaste vägen.

Bussdepån

Västtrafik anser att bussdepån idag har ett det närmaste optimalt läge. Flyttas denna ökar kostnaderna för kollektivtrafiken (tomkörning, ökad miljöpåverkan mm) som utan tillskott av ekonomiska resurser påverkar möjlig utveckling och utökning av kollektivtrafiken. Även möjlig framtida elektrifiering av busstrafiken kräver nära laddningsmöjligheter. *Dessa faktorer gör att det är viktigt att en ny depå, primärt för stadsbussarna, säkerställs på ett nära avstånd från Skövde resecentrum, när programområdet omvandlas.* Dialog om detta pågår med kommunen och det är viktigt att en ny bussdepå finns på plats innan den befintliga tas bort.

Fortsatt arbete

Skövde kommun har med detta programförslag och strukturbild chansen att ta ytterligare kliv i riktning mot en hållbar stadsutveckling, under förutsättning att de hållbara färdslagen får en tydligare prioritet och blir strukturbildande för området.

Västtrafik ser fram mot ett aktivt deltagande i det fortsatta arbetet, då omvandlingen av Mariesjö har en avgörande betydelse för utvecklingen av kollektivtrafiken i hela Skövde tätort.

Bemötande och kommentarer:

Kollektivtrafikplan Skövde

Kollektivtrafikplan Skövde från september 2018 antogs efter att Trafikutredningens del 1 färdigställdes (maj 2018). Det är huvudskälet till att denna inte utgjorde underlag för Trafikutredningens första del.

Vid den senare avstämningen av programförslaget mot politiska styrdokument, där *Kollektivtrafikplan Skövde* är ett av många dokument, gjordes bedömningen att förslaget innebar stora möjligheter att utveckla ett tydligt stråk med gen linjedragning och god framkomlighet. Detta skulle i sin tur medföra att det gav goda förutsättningar om att uppnå *Kollektivplan Skövdes* översiktliga mål om att stödja en hållbar region och stadsutveckling, att öka andelen hållbara resor med kollektivtrafik, gång och cykel samt att underlätta för ett enkelt vardagsliv.

En hållbar stadsdel - från början

En av de politiska målbilderna för omvandlingen av Mariesjö är skapa bättre förutsättningar för

kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik inom de östra delarna av Skövde (sid 29 i planprogrammet). I Trafikstrategin står därtill att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande. Därför valdes bl.a. det alternativ (nr 3) för stadshuvudgatan som innebar den genaste möjliga sträckningen mellan Nolhagavägen och Hjovägen. Stadshuvudgatan genom planområdet kan därmed i ett större perspektiv vara strukturbildande för exempelvis resenärer mellan Trädgårdsstaden/Stallsiken och Resecentrum/Skövde centrum. Målsättningen är att stadshuvudgatan ska utformas så att det främjar de hållbara trafikslagen (buss, gång och cykel). Utformningen av gatan ska underlätta för dessa trafikslag och detta skulle även kunna innebära att genomfart för biltrafik blir mindre attraktivt, exempelvis genom att anlägga dubbel stopphållplats för kollektivtrafiken på ett eller flera ställen. Möjlighet finns också att helt stänga av gatan för biltrafik för genomfart. Detta kan i så fall göras med lokala trafikföreskrifter (och skyltning). Vad som är mest lämpligt kan därmed avgöras från en tid till annan.

Att trafikutredningarna utgått ifrån att gatan trafikerades av alla trafikslag syftar till att bedöma hur trafikflödena blir i just det fallet, vilket kan bedömas som "worst scenario" för de hållbara trafikslagen.

Planprogrammet anger på sidan 36 att det ska studeras om en tillfällig nord-sydlig koppling mellan Mariesjö och Stallsiken Södra kan realiserars innan stadshuvudgatan är färdigställd. Sektor samhällsbyggnad tar med sig Västtrafiks önskemål om att denna enbart ska kunna nyttjas för de hållbara trafikslagen.

Busshållplatsernas föreslagna lägen ligger i de knut- och målpunkter som kan identifieras i programförslaget. Därtill med en möjlighet att nå dessa inom 300 meter från hela program- och utvecklingsområdet. Naturligtvis måste detta följas upp och korrigeras utifrån framtida analyser kring linjenätsförändringar, infrastruktur, resandeunderlag mm, precis som Västtrafik konstaterar. Texten i planprogrammet kompletteras så att detta framgår.

Behovet av parkering, vilket huvudsakligen föreslås lösas i parkeringshus och parkeringsgarage, utgår primärt ifrån dagens parkeringsbehov och de riktlinjer som finns för att möta detta behov. Som framgår av planprogrammet på sidan 47 så kan

behovet och riktlinjerna se annorlunda ut i framtiden. Fördelar med att då bygga parkeringshus är att de är möjliga att konvertera/ersätta med annat om/när behovet av bilplatser minskar i framtiden.

Närheten till parkeringshuset i Mode kommer beaktas, och möjligheterna att nyttja detta för verksamheter längs kunskapsstråket ska underlättas. Primärt har dock parkeringshuset i Mode till syfte att fungera som bussgarage för kollektivtrafiken samt erbjuda parkeringsplats för besökare till Skövde stadskärna, Resecentrum och Regionens Hus.

Bussdepån

Frågan om bussdepåns lokalisering ägs av Västra Götalandsregionens fastighetsförvaltare Västfastigheter. Diskussion om lösningar och placering för framtida bussdepå måste till mellan kommunen, fastighetsägaren och Västtrafik.

Västarvet

I det underlag till kulturmiljöprogram som Västergötlands museum/Västarvet i samverkan med Skövde kommun tidigare utarbetat, och som bl.a. resulterat i boken "Skövde kulturmiljöer", uppmärksammas inte stadsdelen Mariesjö. Detta beror främst på att *området inte uppvisade en tillräckligt sammanhållen och enhetlig karaktär. I stadsdelen uppmärksammades emellertid några enstaka objekt, bl.a. Ringaren 5 och Skövde 5:193, som ligger inom planområdet och som mycket riktigt nämns i planprogrammet. De två andra kulturhistoriskt värdefulla objekten inom planområdet som nämns i planprogrammet, Mariesjös tegelugn och Xenia-huset, uppmärksammades inte i underlaget till kulturmiljöprogram då de ansågs vara allt för förändrade. Västarvet instämmer emellertid i bedömningen att även dessa två byggnader är kulturhistoriskt värdefulla och att de därför bör bevaras i den stadsdel som planeras. Även om ingen uppmärksammas kulturmiljö ligger inom det planerade planområdet är det enligt Västarvet viktigt att beakta hur närliggande kulturmiljöer, såsom Boulognerskogen och Forsbergs äng, påverkas, liksom stadsbilden i stort.*

Bemötande och kommentarer:

Önskemålet noteras.

Hyresgästföreningen

Vi tycker att hela planen är en bra framtidsvision om hur ett ganska "centralt" område i Skövde kan bli en ny stadsdel. Planen "knyter" på ett bra sätt ihop östra delen av staden med mera centrala delar. Järnvägen är en fast led som har delat staden. Med den här planen upplever vi att östra sidan blir en mer påtaglig del av Skövde.

Planens långsiktiga perspektiv är bra då det ger möjlighet till dialog med berörda, omställning av verksamheter och att erbjuda alternativ för denna. *Ett långsiktigt och viktigt arbete.*

Idéerna kring hur trafiken ska hanteras och ge fördelar för gång, cykel och kollektivtrafik verkar genomarbetat, liksom gröna stråk och grönområden nära bostäderna. *Det är bra.*

Indelningen med Kunskapsstråk, Landmärken, Kvarterstad mm är intressant bara man inte riskerar att "bygga in" Högskolan och Science Park Skövde och bromsar deras utvecklingsmöjligheter. *Viktigt att vi värnar och vårdar denna "framtidsindustris" utvecklingsmöjligheter.*

Landmärken är positivt och de vi har idag (ex-vis Studentskrapan, Frostaliden) fungerar bra men *det som är planerat att ligga vid parkeringen framför Science Park Skövde är totalt felplacerat. Dels för att det förstör det positiva intrycket av Science Park Skövde och dels förstör det eftermiddagarna för villaområdet som ligger mellan det blivande Kunskapsstråket och Hjovägen.*

Ett annat Landmärke ligger längre norrut utmed järnvägen. Det har en bra placering. Sen kan man se Xenia som ett Landmärke. Kanske något för få våningar men strategiskt placerat och känt av "alla".

Det är även viktigt att bygga på ett ekologiskt och hållbart/återvinningsbart sätt. Det gäller både husen och hur vi anlägger parkeringar, promenad- och cykelstråk m.m. *Ta tillvara de erfarenheter som finns runt om i landet och ha med detta när planerna ska sättas i verket och tilldelningen sker.*

Bemötande och kommentarer:

Parallellt med programarbetet pågår en dialog med fastighetsägare och verksamheter som berörs av planprogrammets förslag. Initialt gäller det huvudsakligen kontakter med de verksamheter som ligger inom programområdets gränser, d.v.s.

väster om Bangårdsgatan. Samtalen handlar bl.a. om alternativa lokaliseringar för verksamheterna.

Högskolan och Science Park Skövde har varit med tidigt i processen och lämnat information om sin verksamhet och beskrivit sina utvecklingsplaner mm. Uppföljning och avstämningar kring hur arbetet fortlöper sker kontinuerligt med dessa viktiga intressenter.

Det är många, framförallt närboende, som haft starka invändningar på planprogrammets förslag till ett nytt högt landmärket framför Portalen. Planprogrammet har därför reviderats i denna del.

Landmärket flyttas norrut, längre från villabebyggelsen. Det innebär att byggnaden inte skymmer Portalen. Därtill är påverkan på solförhållanden och insyn gentemot villabebyggelsen betydligt mindre, se bilder nedan samt bemötande på yttrande från närboende på sidan 31.



Ny placering av bebyggelsen vid Portalen, där det höga landmärket flyttas norrut och placeras brevid Portalen.



Flygbild över förslaget till ny bebyggelse vid Portalen.

Högskolan i Skövde

Generellt sett ser Högskolan i Skövde mycket positivt på planprogrammet för Mariesjöområdet. En förutsättning för att Högskolan ska kunna växa i Skövde, snarare än via t.ex. ett ökat utbud av distansutbildning, är att det finns expansionsyta för utbildnings- och forskningslokaler i direkt anslutning till nuvarande campusområde. Mariesjöområdet ger en unik möjlighet för en sådan expansion.

Mariesjöområdet erbjuder möjlighet att utveckla två mycket viktiga förutsättningar för Högskolan; 1). närhet till innovationsinriktade företag inom samma ämnesmässiga profil som Högskolan samt 2). tillgång till utökad utbud av studentbostäder.

Närhet till och samverkan med innovationsinriktade och utvecklingsorienterade företag är nödvändig för att skapa tillväxt inom Högskolan inom dessa verksamhetsgrenar och ett utökad utbud av studentbostäder en förutsättning för att kunna expandera studentvolymen.

Dagspendling till studierna är inte möjligt för det stora flertalet studenter då ca 80 procent kommer från kommuner utanför Skaraborg, och 60 procent kommer från kommuner utanför Västra Götaland. *Redan idag är tillgången till studentbostäder, även inkluderande planerad utveckling, inte tillräcklig för att Skövde kommun ska komma väl ut i Sveriges förenade studentkårers (SFS) bostadsrapport.*

Kommunen ligger sedan ett antal år tillbaka på SFS så kallade röda lista. Att få studenterna att flytta till Skövde är inte bara en nödvändighet för Högskolans utveckling av den campusförlagda utbildningen utan även Science Park Skövdes utveckling, då den absoluta merparten av företagen i parken är startade av studenter från Högskolan. Redan idag är tillgången till studentbostäder, även inkluderande planerad utveckling, inte tillräcklig för att Skövde kommun ska komma väl ut i Sveriges förenade studentkårers (SFS) bostadsrapport.

Att inflyttning inför studierna och etablering efter studierna skapar tillväxt i Skövde kan enkelt konstateras genom att analysera studenternas migrationsmönster. Underlag från SCB visar att 196 studenter av de som examinerades från något av Högskolans utbildningsprogram 2015/2016 kom från Skövde kommun. 2018-01-01 bodde 334 av de studenter som examinerades 2015/2016 i Skövde, dvs ett nettotillskott till kommunen om 138 individer. Ett ökat

inflöde och en ökad aktivitet i Science Park torde skapa än bättre möjligheter för en ökad etablering. En expansion av Högskolan, ökade möjligheter till studentboende och en expansion av Science Park kan således i väsentligt grad bidra till att Skövde kommun når sin vision om 60 000 invånare 2025.

Högskolan har även, vilket också framgår av planprogrammet, uttryckt behovet av att ha ett tydligt avgränsat område gentemot andra verksamheter, i syfte att skapa en tydlig akademisk miljö och campusidentitet. En sådan identitet kan dock med fördel, förutom utbildning och forskning, inkludera Science Parks innovationsmiljö, under förutsättning att denna har motsvarande tydliga avgränsning.

Planprogrammet belyses i det följande utifrån ovanstående perspektiv.

Högskolans expansion och närheten till Science Park Skövde

Högskolan tycker att programbeskrivningen inte tillräckligt tydlig anger att det både är Science Park Skövde och Högskolan i Skövde som ska kunna expandera inom det föreslagna Kunskapsstråket. Högskolan vill därför tydliggöra att vi ser bilden på sidan 5 som central, eftersom den synliggör att kunskapsstråket är en gemensam expansionsyta för Högskolan och teknikparken. En sådan gemensam yta skapar förutsättningar för expansion av såväl teknikpark som Högskola.

Högskolan vill också tydliggöra att vi redan bedriver en betydande verksamhet på östra sidan om järnvägen, med ett tydligt fokus mot Informationsteknologiska och Ingenjörsvetenskapliga ämnesområden. Företagen i Science Park är i allt väsentligt inriktade mot samma ämnesområden, varför en vidare expansion av Högskolan inom dessa områden bör göras på vårt campus på östra sidan järnvägen, dvs i det föreslagna Kunskapsstråket, för att skapa en utökad gemensam och attraktiv utbildnings-, forsknings- och innovationsmiljö.

Det höghus som är illustrerat på nuvarande parkering framför Portalen kommer få en stor skuggverkan på nuvarande byggnader. Det är önskvärt att denna byter plats med den lägre byggnad som föreslås norr om denna.

Tillgången till studentbostäder

Högskolan anger att det är en brist att programmet inte särskilt pekar ut var studentbostäder är planerade. För att värna Campusidén önskar Högskolan

att dessa lokaliseras inom kunskapsstråket eller inom existerande campus. En möjlighet skulle kunna vara att nyttja den södra delen av Kunskapsstråket som är planerad för expansion 2025 - 2040. En annan möjlighet är att befintliga bostäder på västra sidan av järnvägen gradvis konverteras till studentbostäder. En tredje möjlighet skulle kunna vara att delar av Exploateringsnivå 4 (E4) nyttjas för studentboende, även om det är ett sämre alternativ.

Campusområdet

Ett tydliggjort campusområde inklusive studentboende ger identifikationsfördelar och skulle även minimera de störningar som eventuellt skulle kunna uppkomma om studentboendet i stället integreras med "vanliga" bostäder. Högskolan önskar därför att E4 reserveras enbart för Högskola/teknikpark – inte som alternativ för vanliga bostäder. Bättre då att (om det behövs) låta vanliga bostadskvarter fortsätta växa norrut i Kvarterstadens riktning.

Parkeringsmöjligheter

Parkering för tillresta studenter önskas lösas genom förmånlig parkering i Modes P-hus. Det vore även värdefullt om parkering för tillfälliga besökare till Högskolan (gästföreläsare, forskarkollegor, seminaribesökare m.fl.) kunde lösas på Högskoleområdet eller i omedelbar närhet till detta.

Idrottshall/aula/konferenslokal

Idag saknas såväl större utrymme för friskvård, idrott som för konferens och man önskar därför en idrottshall, som vid behov kan konverteras till aula/konferenslokal, skulle därför fylla en viktig funktion för både Högskolan och studenterna och skulle med fördel även kunna nyttjas av boende och andra aktörer på området. I sammanhanget kan nämnas att Högskolan nyligen ansökt hos Riksidrottsförbundet om att få bli ett Elitidrottsvänligt lärosäte (EVL). Det huvudsakliga syftet med EVL är att underlätta för elitidrottare att kombinera idrott på hög nivå med akademiska studier, s k dubbla karriärer.

Bemötande och kommentarer:

Högskolans expansion och närheten till Science Park Skövde

Programhandlingarna kompletteras så att det tydligare framgår att expansionsmöjligheter för högskolan ligger inom Kunskapsstråket.

Det är många som haft synpunkter på samrådsförslaget med ett nytt högt landmärke framför Portalen. Planprogrammet har därför reviderats i denna del, se bl.a bemötande från Hyresgästföreningen på sidan 25.

Tillgången på studentbostäder

Planprogrammet anger att "område E4" kan nyttjas för bostäder, kontor & service mm (B) alternativt för högskola, forskning och innovation, teknikpark (HFT). Det innebär att E4-kvarteren skulle kunna innehålla studentbostäder. Den alternativa användningen för dessa kvarter föreslås därför kvarstå. En annan möjlighet som planprogrammet föreslås möjliggöra är om delar av höghuset/landmärket vid Portalen skulle kunna inrymma studentboende. Om halva höghuset innehåller studentbostäder så motsvarar det ca 200 smålägenheter om 30-35 m². Den reviderade bullerutredningen visar på att studentbostäderna i så fall klarar riktlinjerna trafikbuller till små lägenheter (65 dBA vid fasad). Närheten till järnvägen ställer dock även krav på att kunna hantera riskfrågor. Riskutredningen (bil K) anger förslag till skyddsåtgärder som bör utredas vidare i detaljplaneskedet.

Parkeringsmöjligheter

Önskemålet noteras.

Idrottshall/aula/konferenslokal

Planprogrammet anger att en omvandling av kvarteren närmast Östra leden är lämpligt för exempelvis större idrottslokaler med krav på god tillgänglighet och annonsering mm (sidan 41). Byggnader exklusivt för aula/konferens ska kunna rymmas/placeras inom Kunskapsstråket.

Science Park Skövde

Det föreslagna programmet är ett attraktivt program som väl matchar de bedömningar av behovet och utformningen av en framtida science park och kunskapsstad som Science Park Skövde AB gör. Science Park Skövdes vision är att skapa en hållbar innovationsmiljö och utgöra ett centralt verktyg i transformationen av näringslivet med utgångspunkt i framtidens behov och utmaningar. En science park är en innovationsmiljö för utveckling av kunskap, kompetens och företag och en plats för möten

mellan företag där deras medarbetare inspireras och utvecklas tillsammans.

I en stark trend av urbanisering, såväl nationellt som internationellt, är vår bedömning att det behövs en attraktiv "micro urban miljö" som blandar arbete, lärande, fritid och boende. Det kan attrahera framtidens talanger och företag att vilja utvecklas i vår region.

Generella synpunkter på planprogrammet

Höga signaturbyggnader är attraktivt och ger karaktär. Dock finns en affärsmässig utmaning i att få dessa genomförda. Utgångspunkten för att se detta som en utmaning är att det troligtvis förutsätter ett momentant stort hyresgästunderlag. Science Park Skövde har historiskt vuxit hållbart och organiskt och bedöms även i fortsättningen växa på detta sätt.

Behovet och anvisningen av studentbostäder skulle också kunna uttryckas klarare och tydligare i, och i anslutning till, kunskapsstråket.

Science Park Skövde är inte angelägna om att Science Park-byggnationerna får ett allt för särpräglat arkitektoniskt uttryck – som föreslås på sidan 43 – då detta bedöms skapa inträdesbarriärer och minskad inkludering.

Specifika synpunkter på planprogrammet

Utifrån den planerade expansionen, tidsplaner och tillgänglighet är det av vikt att kvarteret som idag innehåller Makerspace, boulehall, bilprovning etc. benämns: "Högskola och teknikpark alternativt blandkvarter", och även illustreras som sådant i exempelvis bild på sidan 5. (bild). Den organiska expansionen är också här ett av de bärande argumenten för att definiera kvarteren, omnämnda ovan som, Högskola och teknikpark samt blandkvarter. Science Park Skövde AB ser en risk i att expansionen av Science Park Skövde skulle försenas och begränsas om dessa kvarter inte kan tas i anspråk i närtid. Det skulle kunna göras och ändå bibehålla planprogrammets förslag på arkitektonisk gestaltning av dessa kvarter.

Bemötande och kommentarer:

Generella synpunkter på planprogrammet

Det blir en särskild utmaning att säkra ett tillräckligt stort hyresgästunderlag för att kunna påbörja byggnation av de höga signalbyggnader som plan-

programmet föreslår. Det krävs sannolikt både nya hyresgäster och befintliga som flyttas dit. Därtill kanske möjligheter för andra verksamheter och service att etablera sig i byggnaden. Flera fastighetsägare (3-dimensionell fastighetsbildning) som delar på kostnader och förvaltning är också en möjlighet som bör studeras. Planprogrammet kompletteras med att även studentboende kan också vara ett alternativ. Se även bemötande på yttrande från högskolan i Skövde ovan.

Behovet för Science Park Skövde och högskolan i Skövde att växa organsikt bedöms fortsatt vara möjligt, bl.a. genom att även mindre byggrätter längs Kunskapsstråket föreslås i planprogrammet.

Sektor samhällsbyggnad bedömer att det är viktigt att byggnaderna längs Kunskapsstråket samlas kring ett gemensamt arkitektoniskt formspråk som skiljer sig från övriga Mariesjö. Detta stärker kunskapsstråkets identitet och skapar ett tydligt möte kvartersstadens kvarter. Mellan dessa kvarter skapas samlande och händelserika platser som har goda förutsättningar att bli intressanta att vistas vid.

Specifika synpunkter på planprogrammet

Uppdelningen i *kunskapsstråk* för utveckling av högskolan i Skövde (HIS) och Science Park Skövdes (SPS) verksamheter och en *kvartersstad* för bostäder, kontor och service är en bärande idé i planprogrammet. Syftet är som tidigare nämnts att stärka respektive identitet. Planprogrammet har, i samråd med bl.a. Kreativa Hus och Science Park Skövde, justerats så att det finns expansionsmöjligheter för Science Park Skövde och högskolan längs kunskapsstråket både i närtid och på längre sikt.

Fastighetsägarna

Vi är i grunden positiva till planprogrammet och dess bidrag till utvecklingen av Skövde som det kan leda till. Det är viktigt att skapa möjlighet för bostäder nära centrum och den föreslagna omvandlingen av industriområde är positivt.

Vi har följande synpunkter:

- *Delplaner/kvarter – önskvärt är mindre reglerade och styrande detaljer i detta skede, för att skapa förutsättningar till kreativitet. Ej för*

mycket begränsningar kring antal våningar på husen, struktur på kvarter m.m.

- *Kollektivtrafik, det ska vara lätt och tryggt att förflytta sig mellan platserna. Fler hållplatser och tydligare stråk för gående till dessa efterlyses.*
- *Central punkt, se över den centrala platsen i planområdet, möjligt att kärnan behöver förflyttas något för att komplettera befintlig stadskärna.*
- *En analys av marknadsbehovet för lokaler och andra affärsverksamheter bör genomföras. Vi är inte behov av ett ytterligare centrum i Skövde, utan bör sträva efter att komplettera den stadskärna vi redan har.*

Bemötande och kommentarer:

Planprogrammets syfte är att skapa en tydlig struktur för en långsiktig utveckling och omvandling av Mariesjö. För *Kvartersstaden* föreslås en sluten kvartersbebyggelse för att bl.a. kunna skapa goda bostadsgårdar som klarar riktvärden för trafikbuller mm. Våningshöjder föreslås varieras, liksom materialval och de olika byggnadernas uttryck. Det bedöms därmed finnas stort utrymme för kreativa lösningar vad avser teknik och gestaltning.

Busshållplatsernas föreslagna lägen ligger i de knut, stråk- och målpunkter som kan identifieras i programförslaget. Därtill med en möjlighet att nå dessa inom 300 meter från hela program- och utvecklingsområdet. Som Västtrafik påpekar i sitt yttrande (sidan 22) så måste hållplatsernas läge och antal följas upp och korrigeras utifrån framtida analyser av linjenätsförändringar, underlag mm.

De verksamheter som föreslås längs Kunskapsstråket syftar främst till att skapa expansionsutrymmen åt högskolan och Science Park Skövde. För *Kvartersstaden* föreslås huvudsakligen service av mer lokal karaktär. Detta är inget som direkt bedöms konkurrera med verksamheter och service i Skövde stadskärna/centrum.

Försvarmakten

Ur ett totalförsvarsperspektiv ser Försvarmakten att Mariesjöterminalen fyller en viktig funktion och det är nödvändigt att följande krav tas med i den kommande planprocessen:

- Vid en eventuell avveckling av Mariesjöterminalen måste en annan, redan driftsklar plats finnas på plats.
- En eventuellt ny lokalisering av Mariesjöterminalen måste lokaliseras inom en radie på 30 km från Skövde.

Under förutsättning att ovanstående kriterier är uppfyllda, anser Försvarmakten att det kan vara gynnsamt att en ny terminal lokaliseras utanför Skövde tätort.

Bemötande och kommentarer:

Utredning (bilaga D) visar på att det finns fyra alternativa lägen som alla sammantaget bedöms ha bättre förutsättningar än godsterminalen i Mariesjö att i framtiden hantera omlastning av gods mellan väg och järnväg. Utredningen kring alternativ lokalisering av en godsterminal avses fördjupas. Alla utredningens alternativ ligger inom en radie av 30 km från Skövde centrum.

Luffartsverket

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot planprogrammet. LFV vill dock påminna om att de högsta byggnaderna i planprogrammet som Portalen kan kräva flyghinderanalys.

Samtliga flygplatser inom 60 km radie från Skövde centrum skall remitteras i ärendet, dessa är Skövde flygplats och Karlsborg (Försvarmakten).

Detta yttrande gäller på utfördandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Bemötande och kommentarer:

Planprogrammet har remitterats till både Skövde flygplats och Försvarmakten.

Studentkåren

Inledning

I sin helhet ser Studentkåren i Skövde många fördelar med planprogrammet för Mariesjöområdet. Det är väl genomtänkt att lyfta fram Högskolan i Skövde och Gothia Science Park som viktiga aktörer i området tillsammans med att skapa en levande stadsmiljö. Däremot anser inte Studentkåren i Skövde att Planprogrammet för Mariesjöområdet utnyttjar den möjlighet som finns för att hantera studentbostadsfrågan, utvecklandet av ett berikat student/campus område och den omsättning av studenter som förväntas ske till följd av Högskolans utveckling och Skövde Kommuns vision 2025.

Studentsituation

Idag finns det ca 1 040 st studentlägenheter i Skövde. Samtliga av dessa studentbostäder tecknas upp under kort tid då mängden sökande är stort vilket gör det svårt för nya studenter att hitta ett boende. Det är planerat att bygga 132 st nya studentlägenheter på Kurorten men i realiteten räcker det inte.

Skövde har sedan 2015 varit rödlistade enligt SFS bostadsrapport 1 när det gäller tillgängligheten av studentlägenheter som grundar sig i den brist som funnits genom åren. Högskolan i sin profilering inom IT, Spel och Data har utmärkt sig som unik i landet vilket har lett till ett ökat söktryck som även det påverkar bostadssituationen.

Högskolan har även i sin årsredovisning 2018 visat på att verksamheten fortsätter att växa. Det registrerades till exempel över 8 000 st studenter i någon form av utbildning (distans, kurs, program) vid Högskolan. En ökning på ca 1 000 registreringar från föregående år och bedöms att fortsatt öka nästkommande åren vilket talar för en starkt växande verksamhet.

Skövde Kommuns vision 2025 påverkar även det studentbostadssituationen. Ett ökat invånarantal till 60 000 gör till exempel att flera personer i närområdet önskar utbilda sig vid Högskolan i Skövde som ett närbeläget lärosäte.

Studentbostadsfrågan behövs således hanteras. Inte enbart för de tidigare årens brist på lägenheter som är den situation vi har idag men även för att det ska finnas förutsättningar att Skövde stad ska kunna växa. Det är värdefullt att ta tillfället och nyttja Mariesjöområdets närhet till Högskolan och

utnyttja den trafik av studenter som attraheras till Skövde. Hur annars skulle planerna se ut i framtiden att lösa den studentbostadsfråga som finns idag och förväntas att komma 2025 när invånarantalet blir 60'000 enligt Skövde Kommuns vision?

Förslag

Studentkåren i Skövde föreslår därför att planprogrammet kan utvecklas vidare genom att utse ett delområde i Mariesjöområdet som kan bli ett campus och studentbostadsområde som kan fortsätta att växa även 2025.

Antalet studentbostäder går inte att sätta en exakt siffra på då det hela tiden förändras. Under 2018 var det ca 3 000 studenter som genomförde heltidsstudier på campus och vi vet att behovet kommer att öka. Siffrorna idag pekar mot att ca 1/3 – 1/4 av studenterna kan erbjudas någon form av studentboende vilket har lett till att Skövde rödlistats av SFS.

Behovet av studentbostäder är stort och förväntas att öka inom de kommande åren. Högskolan verksamhet växer och omsättningen av studenter kommer även det att öka. Om vi tillsammans vill att studenter ska söka sig till Skövde och bidra till ett växande samhälle bör satsningar göras för att lösa studentbostadsfrågan. En identitet av ett gemensamt campus och studentbostadsområde är det som kan göra Skövde till en mer attraktiv studentstad. I framtiden kan det även bidra till Skövdes vision om ett välkänt varumärke.

Ett varumärke där de som studerat på Högskolan talar väl om de upplevelser, möjligheter och känslor de haft under sin tid i Skövde.

Bemötande och kommentarer:

Planprogrammet pekar ut ett kvarter längs kunskapsstråket som kan nyttjas för bostäder, kontor & service mm (B) alternativt för högskola, forskning och innovation, teknikpark (HFT). Här skulle det kunna vara lämpligt med ett större inslag av studentbostäder.

En annan möjlighet som planprogrammet föreslås öppna för är om delar av höghuset/landmärket vid Portalen skulle kunna inrymma studentboende. Se vidare bemötande på yttrande från högskolan i Skövde, sidan 26-27.

Västfastigheter

Västra Götalandsregionen önskar etablera en ny vårdcentral, öster om järnvägen, i anslutning till Resecentrum. Mariesjö kan vara ett tänkbart område för en sådan etablering. Vi tänker oss en enplansbyggnad på ca 2000 m2.

Vi vill på detta sätt framföra Regionens behov, vid framtagande av nya planer.

Bemötande och kommentarer:

Noteras.

Socialdemokraterna i Skövde

Socialdemokraterna i Skövde samtycker i stora delar till planprogrammet. Däremot tycker vi att man i det fortsatta arbetet behöver beakta den påverkan planen får på villakvarteret i den södra delen av kunskapsstråket. Placeringen av ett parkeringshus och ett höghus som landmärke kommer få en alltför stor påverkan för de boende i villakvarteret. Behovet och placeringen av dessa byggnader bör inte vara av en sådan art att de kan betraktas som strategiskt viktiga. Det finns redan ett parkeringshus och ett landmärke (studentskrapan) placerat ca 250 meter från berörd plats redan idag. Möjligheterna att placera byggnaderna på annan plats är goda då man väljer att bebygga ett tidigare geografiskt stort industriområde som inte får någon större negativ inverkan för de redan boende i området.

Bemötande och kommentarer:

Det är många som haft synpunkter på samrådsförslaget med ett nytt högt höghus/landmärke framför Portalen. Planprogrammet har därför reviderats så att landmärket flyttas norrut, längre från villabebyggelsen. Se även bemötande från Hyresgästföreningen på sidan 25 och från privatpersoner på nästa sida.

PRIVATPERSONER

Nedan följer en sammanfattning av de 42 skrivelser med yttrande som inkommit från ägare till sammantaget 32 fastigheter i närområdet samt ytterligare 7 privatpersoner i Skövde, se bild 1 sidan 5. Skrivelserna har bestått av både enskilda yttranden och gemensamma yttranden undertecknade av flera.

En ”mall” till skrivelse har cirkulerat i villakvarteret som flera använt sig av. En annan gemensam skrivelse har undertecknats av 14 fastighetsägare. Många har därtill skrivit egna yttranden och/eller kompletterat ”mallen” med egna kommentarer och/eller ytterligare invändningar. Två (ej närboende) är enbart positiva till planprogrammet.

Yttrandena och kommunens bemötande av dessa som följer nedan är sorterade efter teman där de vanligast förekommande synpunkterna och invändningarna mot samrådsförslaget anges först.

1. Planprogrammet som helhet

De allra flesta inkomna yttranden håller med om att Mariesjöområdet behöver omvandlas och flertalet tycker att programförslaget i stora drag är bra.

2. Höghuset/landmärket & P-hus vid Portalen.

Nästan samtliga yttranden (ca 95%) berör detta. Invändningarna mot denna delen av samrådsförslaget är mycket stora och berör huvudsakligen nedan frågeställningar/konsekvenser.

- Ökad insyn och försämrade ljus-/solförhållanden till villorna närmast öster-/söderut (och Mariesjö Gård norrut). Ljus- och skugganalyser efterfrågas.
- Lokalt mer trafik med konsekvenser för trafiksäkerhet, buller & luft.
- Ökningen av trafiken om 60% (!) på lokalgatan Kanikegränd till det nya landmärket
- Gestaltningmässigt dålig hänsyn/övergång mellan villaområdet och kunskapsstråket.
- Finns redan ett landmärke för Mariesjö i Studentskrapan i Boulognerskogen.
- Förslag om att flytta landmärket norrut.
- Minskat fastighetsvärde.

Bemötande och kommentarer:

En utveckling av platsen/parkeringen framför Portalen är en mycket viktig del i planprogrammets bärande idé om att skapa ett sammanhängande kunskapsstråk längs vilken högskolan i Skövde och Science Park Skövde kan utvecklas.

Programförslaget ändras dock så att det föreslagna höghuset/landmärket flyttas 75 meter norrut jämfört med samrådsförslaget och placeras bredvid Portalen, se bilder nedan.



Ny placering av bebyggelsen vid Portalen, där det höga landmärket flyttas norrut och placeras bredvid Portalen.

Landmärkets nya placering ligger på ett avstånd om ca 30 meter till närmast belägna villa. Höga landmärken ger långa skuggor men har tack vare sin relativt sett ringa bredd en kortare skuggtid.

Landmärkets läge, nord-nordväst om villakvarteren, innebär att skuggningen till de 2-3 närmaste villorna i öster bedöms begränsas till några timmar under sen eftermiddag/kväll. Huvudbyggnaden på Mariesjö Gård, som ligger ca 125 meter norr om landmärket, bedöms inte påverkas av någon skuggning. Delar av gårdens utemiljöer vid den södra dammen påverkas dock några timmar runt lunchtid under höst och vår. Fördjupade studier kring sol-/skuggförhållanden görs i detaljplanskedet när förutsättningarna kring byggnadens läge, utformning och höjd är mer fastlagda.

Mellan de nya byggnaderna söder om Portalen och villabebyggelsen föreslås en park anläggas som både delvis utgör en visuell skärm mellan de nya byggnaderna och villabebyggelsen men också kan nyttjas som närpark för de boende, något som efterfrågats av flera boende i Mariesjö.

Trafiken föreslås ledas till nytt parkeringshus längre västerut, närmare Kanikegränds anslutning till Hjovägen. Detta innebär att färre villor påverkas av trafik till parkeringshuset än i samrådsförslaget. Den ökning av trafiken som sker på denna kortare sträcka av Kanikegränd bedöms inte innebära att några gränsvärden för trafikbuller eller luftkvalitet överskrids gentemot befintlig villabebyggelse. Om det krävs trafiksäkerhetshöjande åtgärder kan detta åstadkommas i gatumiljön. Behov och lösningar för detta får studeras närmare vid framtida detaljplanarbete.

Det reviderade förslaget med ny park och Kanikegränd kantat av träd på dess norra sida innebär samtidigt en mjukare övergång mellan kunskapsstråkets byggnader och den befintliga villabebyggelsen.

Studentskrapan fungerar huvudsakligen som landmärke för resecentrum och Boulognerskogen. Vid en omvandling av Mariesjö har det bedömts vara särskilt viktigt att skapa ett tydligt landmärke vid Portalen för att markera denna centrala plats längs kunskapsstråket.

Det är vanskligt att förutspå framtida utveckling av fastighetsvärden. Generellt sett gäller att en omvandling av områden från verksamheter (småindustri, hantverk, skrymmande handel m.m.) likt Mariesjö till nya kvarter för bostäder och kontor påverkar angränsande områden positivt. På kort sikt kan ev. enstaka objekt, i direkt anslutning till

nya byggnadsvolymer, komma att påverkas men även dessa bedöms att återhämta sig långsiktigt.

3. Utöka sakägarkretsen och/eller förläng samrådsperioden

Många (ca 70 %) anger att samrådstiden för planprogrammet bör förlängas, främst då:

- Det är stor skillnad på samrådsförslaget och det förslag som presenterades på öppet-husutställning i stadshuset den 14 nov 2018. – *Vi är många som känner oss lurade.*
- Hela villaområdet berörs, inte bara de fastigheter som gränsar direkt till programområdet och som fått information om samrådet hemsänt.

Bemötande och kommentarer:

Den Öppet-Husutställning som hölls i stadshuset den 14/11 2018 visade en översiktlig *skiss till strukturbild* för Mariesjö. Syftet med utställningen var att beskriva:

1. Varför vi önskade utveckla Mariesjö.
2. Var i arbetet vi var just då.
3. Vilka utmaningarna var med omvandlingen.
4. Vad som återstod innan vi hade ett färdigt samrådsförslag.

Vi befann oss då mitt i planeringen och det framgick klart att detta inte var något färdigt samrådsförslag vi presenterade.

Efter Öppet-Husutställningen utgjorde *skissen till strukturbild* underlag för flertalet utredningar (trafik, risk, buller, geoteknik, markföroreningar etc) samt underlag till det uppdrag som gick till Okidoki arkitekter att i samverkan med sektor samhällsbyggnads planenhet utveckla skissen till strukturbild. I den processen utvecklades den tidiga skissen till den *strukturplan* som presenterades i samrådshandlingarna. Okidoki Arkitekter fick även i uppdrag att visualisera strukturplanen i syfte att tydliggöra målbilden för program- och utvecklingsområdet.

Denna process beskrivs också i planprogrammet på sidorna 10-11 samt 30-31. Öppet-Husutställningen var alltså ett **extra tillfälle** för allmänheten att få ta del av och lämna synpunkter på planeringen av Mariesjö **innan** det fanns ett färdigt förslag att hålla samråd kring. Planscherna från Öppet-

Husutställning har hela tiden funnits med som bilaga (bil. C) till planprogrammet.

Formellt finns en skyldighet enligt plan- och bygglagen att brevlades informera de som ingår i programområdet eller de vars fastigheter gränsar direkt till programområdet. Underlag för detta utskick, en s.k. fastighetsförteckning, tas alltid fram av Lantmäterimyndigheten.

Därtill har både Öppet-Husutställningen den 14 november 2018 och programsamrådet 13 maj - 28 juni 2019 annonserats (kungjorts) i SLA, på kommunens hemsida och i sociala medier. Det har under hela samrådstiden funnits en stor samrådsutställning med flertalet skärmar i stadshusets foajé direkt innanför huvudentrén. De båda samrådsmötena (27 maj och 4 juni 2019) var välbesökta och många har tagit möjligheten att skicka in synpunkter på programförslaget. SLA och SN har därtill gjort reportage om samrådsförslaget. Sektor samhällsbyggnad bedömer därav att väldigt många Skövdebor, både boende i närområdet och övriga, givits möjlighet att ta del av och lämna synpunkter på samrådsförslaget.

Någon utökad samrådstid eller samrådsrets har utifrån ovan beskrivning inte ansetts nödvändig.

4. Omfattning och placering av P-hus

Många av skrivelserna (ca 65 %) ifrågasätter även behovet och placeringen av P-hus, beroende på:

- Närheten till P-huset i Mode och Resecentrum borde medföra mindre behov av P-hus i området, särskilt runt Portalen.
- Bättre placering i direkt anslutning till huvud-/matargator.
- Parkeringshus är inget framtidsstänk som uppfyller mål om minskat bilberoende.

Bemötande och kommentarer:

Parkeringshuset i Mode har primärt som uppgift att fungera som bussgarage för kollektivtrafiken samt erbjuda parkeringsplats för besökare till Skövde stadskärna, Resecentrum och Regionens Hus. Idag finns en överkapacitet i Mode-parkeringen som under de närmaste åren kan fungera även för besökare till Science Park Skövde och högskolan men på sikt, och allt eftersom dessa

verksamheter växer, så måste permanenta parkeringslösningar finnas för dessa verksamheter inom Mariesjö.

Läget för det föreslagna parkeringshuset söder om Portalen har flyttats så att det ligger närmare Hjovägen och medför att färre villor berörs av trafik till/från detta.

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.

5. Trafik allmänna synpunkter

Många av skrivelserna (ca 60 %) har uttryckt oro över ökad trafik som samrådsförslaget orsakar, nedan sammanfattat i punktform.

- Ökad trafik 2025 på Hjovägen – risk för trafikstockning.
- Vad händer om det inte blir en förlängning av Bangårdsgatan (Stadshuvudgatan)?
- Stor risk för mer genomfartstrafik och parkering på lokalgatorna i villakvarteren. – *Det är illa redan idag.*
- Ökad trafik skapar trafiksäkerhetsproblem och sämre luft, särskilt lokalt.
- Ökad trafik ger ökat trafikbuller från redan höga nivåer.

Bemötande och kommentarer:

Enligt trafikutredningen (bilaga L2) trafikeras Hjovägen söder om villakvarteren i nuläget av ca 15.800 fordon rörelser/dygn (f/d).

Prognosen för år 2025, när programområdet (Västra Mariesjö) är färdigbyggt, är ca 17.200 f/d i samma punkt. När hela Mariesjö - Stallsiken är utbyggt och sammankopplade med den nya stadshuvudgatan så innebär det en avlastning av Hjovägen och trafikmängderna beräknas då sjunka tillbaka till ca 14.900 f/d i samma punkt.

Enligt trafikräkningar så har trafiken längs Hjovägen sedan 1990-talets början legat runt 15.000 f/d med en topp på nästan 17.000 f/d år 2015.

Om man sammanfattar siffrorna ovan så beräknas trafikmängderna längs Hjovägen fortsatt att ligga runt 15.000 f/d, med en topp på ca 17.000 f/d ett par

år i slutet runt 2025 när hela Västra Mariesjö är omvandlat men innan stadshuvudgatan är utbyggd.

Risken för ökad genomfartstrafik och parkering i villaområdet bedöms som liten. Om detta ändå skulle uppstå så kan det lösas med lokala åtgärder i gatumiljön, d.v.s. med farthinder, skyltning mm.

Som nämns ovan så beräknas trafikmängderna ligga ganska konstant runt 15.000 f/d fram till 2040. Det pågår samtidigt kontinuerligt åtgärder i trafikmiljön för att förbättra framkomlighet och säkerhet mm. Just nu (april 2015) anläggs bl.a. nya trafikljus i korsningen Hjovägen - Henriksbergsgatan. Samtidigt justeras korsningen Hjovägen - Bangårdsgatan där nya smartare trafikljus ersätter de gamla. Gång- och cykelvägnätet längs Hjovägen uppdateras också kontinuerligt.

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen (bilaga B) är luftföroreningshalterna i Skövde idag relativt låga och miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar kommer klaras med stor marginal även i framtiden. Även miljö kvalitetsmålen kommer att underskridas. Ny teknik och nya drivmedel mm bidrar även positivt till den utvecklingen.

Bullernivåerna längs Hjovägen är stundtals ganska höga, dock är de lägre än Naturvårdsverkets riktlinjer i befintlig miljö (65 dBA ekvivalent ljudnivå) och då väghållaren (kommunen) föreslås vidta åtgärder. En relativt konstant framtida trafikmängd (ca 15.000 f/d), de framtida planerade åtgärder i trafikmiljön som reducerar hastigheten på trafiken och ny teknik med tystare fordon bidrar till att ljudnivån snarare bedöms sjunka än öka i framtiden.

6. Saknar barnperspektivet

Många (ca 60 %) påpekar att Barnkonventionen blir lag från år 2020 och att man saknar barnperspektivet i samrådsförslaget.

Bemötande och kommentarer:

I planeringen ingår att utgå ifrån många perspektiv samtidigt. Sektor samhällsbyggnad utgår alltid i all planering från barnperspektivet. Till vår hjälp finns bl.a. en checklista att tillgå.

Under rubriken *KONSEKVENSER* (sidan 54ff) i planprogrammet beskrivs kortfattat konsekvenserna av förslaget ur ett flertal perspektiv, bl.a. *barnperspektivet*.

7. Dålig anpassning till kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och naturvärden

Ungefär hälften av skrivelserna tycker att samrådsförslaget tar för liten hänsyn till kultur- och naturvärden och önskar bl.a.

- Lägre bebyggelse i mötet med villakvarteren
- Spara det lilla gröna som finns

Bemötande och kommentarer:

Planprogrammet föreslås revideras så att en ny mindre park kan anläggas på delar av dagens parkering närmast villabebyggelsen längs Kanikegränd. Tillsammans med att Kanikegränd föreslås kantas av en grönzon med träd på dess norra sida innebär detta en mjukare övergång mellan kunskapstråkets byggnader och den befintliga villabebyggelsen.

Inom programområdet (västra Mariesjö) befintlig grönska sparas och ny tillkomma. Även inom övriga delar av utvecklingsområdet föreslås totalt sett mer grönska än vad som finns idag.

8. För många frågetecken

Ungefär hälften anger, bl.a. i gemensam skrivelse, att programförslag 2025 förutsätter att även de norra delarna bebyggs, att terminalen flyttas etc och att det råder oklarhet om detta i dagsläget.

Bemötande och kommentarer:

En omvandling av dagens industri- och verksamhetskvarter till nya kvarter för bostäder, kontor och service förutsätter främst att Mariesjöterminalen flyttas ut ur området. Om terminalen ligger kvar i Mariesjö medför omgivningspåverkan (trafik, verksamhetsbuller, riskfrågor mm) att den önskvärda omvandlingen av Mariesjö allvarligt försvåras och den viktiga nord-sydliga kopplingen mellan Stallsiken och Mariesjö riskerar att utebli. Bara frågan avseende risker kring terminalen skulle medföra att bostäder skulle vara svåra att uppföra inom ett 150-meters avstånd från terminalen. Fastighetsägaren till Mariesjöterminalen och Skövde kommun är överens i denna bedömning.

Utredning kring Mariesjöterminalen (bilaga D) visar på att det finns fyra alternativa lägen som alla sammantaget bedöms ha bättre förutsättningar än

godsterminalen i Mariesjö att i framtiden hantera omlastning av gods mellan väg och järnväg.

Ett av programmets största syften är att visa Skövde kommuns långsiktiga målbild för omvandlingen av Mariesjö för allmänheten, fastighetsägare och verksamma i området samt de allmänna remissinstanserna. Målsättningen med detta är att skapa tilltro och trygghet till planerna för omställningen av Mariesjö från ett verksamhetsområde till ny blandstad. En tydlig målbild ger goda förutsättningar för att vi därefter gemensamt under omvandlingsarbetet kan hitta lösningar på ev. konflikter mellan befintliga verksamheter och föreslagna nya stadskvarter i varje etapp/detaljplanarbete.

9. Höga hus - allmänt

Knappt hälften (ca 40 %) berör frågan om höga hus, främst det vid Portalen (se pkt 2) men också mer allmänt, sammanfattat nedan.

- Det är OK med höga hus, men de bör ligga längre (norrut) från befintlig bebyggelse.
- Höga hus är kostsamma och orsakar mörka, dragiga och otrivsamma miljöer.

Bemötande och kommentarer:

De högre husen (landmärken) föreslås huvudsakligen ligga i de nya kvarteren en bit norr om Mariesjövägen - Kanikegränd och påverkar därmed inte villabebyggelsen i någon större omfattning. Landmärket vid Portalen flyttas något norrut, se pkt 2 under detta avsnitt.

Höga hus kräver särskilda ekonomiska förutsättningar. Utformningen av höga hus är också viktig för att undvika dragvind, kallras och turbulens som kan uppstå intill fasaden och vindtunnlar som kan skapas längs med kvarteren i gatunivå. Utformningen av bottenvåningen är därför särskilt viktig. Detta måste studeras i planeringsstadiet och kommer att redovisas senast vid detaljplaneläggningen.

10. Planprogrammet strider mot gällande detaljplan för området vid Portalen (Ringaren 6 mm).

Knappt hälften (ca 40%) anger bl.a. i en gemensam skrivelse att gällande detaljplan för området framför

Portalen inte medger den byggnation som planprogrammet föreslår.

Bemötande och kommentarer:

Det är riktigt att planprogrammets förslag inte ryms inom de bestämmelser som anges i gällande detaljplan för Ringaren 6 mm. Detta gäller även för det absoluta flertalet av de kvarter som berörs av planprogrammet. Vad de gällande detaljplanerna rymmer för bebyggelse och användning redovisas översiktligt i planprogrammet på sidan 48.

De allra flesta av de gällande detaljplanerna inom programområdet är gamla och genomförandetiden för dessa har gått ut. Avsikten är därför att upprätta nya detaljplaner för de kvarter/fastigheter som berörs av programförslaget. De nya detaljplanerna ersätter då de gamla. Detta kommer göras etappvis allt eftersom stadsdelen omvandlas. Planprogrammet kommer då utgöra underlag för dessa nya detaljplaner. Detta framgår också av planprogrammet på sidan 11.

11. Kommunens egenintresse (markägare/exploatör – jävsituation?)

I en annan punkt i en gemensam skrivelse anger också knappt hälften (ca 40 %) att det föreligger en jävssituation då kommunen äger mark i området där byggnader föreslås uppföras. Detta menar man skulle öppna för att berörda fastighetsägare i villaområdet ska kunna överklaga framtida bygglov.

Bemötande och kommentarer:

Skövde kommun äger utöver gatorna två mindre fastigheter (Tegelbruket 6 och 14) som utgör ca 5% av den totala kvartersmarken inom programområdet. Via det kommunala bolaget Kreativa Hus Skövde AB äger Skövde kommun ytterligare tre fastigheter (Mariesjö 4 och 11, samt Tegelbruket 5) motsvarande ca 30% av kvartersmarken. Kreativa Hus Skövde AB:s verksamhet består av att äga och förvalta fastigheter för allmänt främjande av näringslivet i Skövde. Skövdebostäder AB äger en fastighet (Bostället 23) motsvarande ca 3% av kvartersmarken. Övriga drygt 60 % av kvartersmarken inom programområdet är i privat ägo.

Enligt plan- och bygglagen (PBL) har kommunen planmonopol. Detta innebär att kommunen har

både en rättighet och en skyldighet att bestämma hur mark ska användas och bebyggas. De reglerade planprocesserna (översiktsplan, detaljplan m.fl.) säkerställer att samråd med berörda sker samt att planeringen bl.a. görs utifrån de olika allmänna intressen som PBL anger. Staten har via Länsstyrelsen bl.a. i uppdrag att bevaka att särskilt utpekade riksintressen inte påtagligt skadas, att miljö kvalitetsnormer följs och att bebyggelsen inte blir olämplig med avseende på människors hälsa och säkerhet mm. Att kommunen planerar den egna marken är alltså tillåtet och mycket vanligt.

En jävssituation kan endast uppstå om ansvarig handläggare eller enskilda förtroendevalda beslutsfattare gör någon personlig vinning eller dylikt av förslaget.

12. Koppla ihop (integrera) villaområdet bättre med omgivningen – exkludera oss inte.

Flera skrivelser (ca 40 %) anser att villaområdet direkt söder om programområdet är för dåligt integrerat med de kvarter och stråk som planprogrammet föreslås omvandlas och ges nytt innehåll.

Bemötande och kommentarer:

Nya kopplingar från Lärkstigen/Djäknevägen till Mariesjövägen och Hjövägen föreslås i den sydöstra delen av programområdet. I övrig föreslås inga direkta förändringar i tillgängligheten till/från villaområdet. En ökad tillgänglighet riskerar att öka genomfartstrafiken, vilket flera boende är oroliga för. Att begränsa tillgängligheten genom att stänga av någon/några tillfarter till villaområdet har heller inte bedömts vara nödvändigt.

13. Saknar genomförandeanalys

En knapp 1/4-del anger att de saknar beskrivning av konsekvenserna vid genomförandet för pålning, buller, damm, byggtrafik, vibrationer etc.

Bemötande och kommentarer:

Detta är inget som man vanligtvis beskriver i ett programarbete eller i en miljökonsekvensbeskrivning. Pålning för högre bebyggelse kommer troligtvis att krävas inom flertalet av de utpekade kvar-

teren inom programområdet. Fastighetsägaren/exploatören är ansvarig för detta arbete och måste vidta åtgärder (undersökning, mätning, information etc) i samband med detta för att försäkra sig om att grannfastigheterna inte skadas vid arbetet. Byggtrafik kommer naturligtvis förekomma men målsättningen i alla exploateringsområden är att hitta vägar för denna som påverkar lokaltrafiken och närboende så lite som möjligt.

14. Mer grönytor och PARK i stället för parkering vid Portalen

Några av skrivelserna (ca 15 %) önskar mer grönt vid Portalen, bl.a. av skälen nedan:

- Stort behov/närhet till park för befintlig villabebyggelse finns redan idag – Idag används exempelvis parkeringen som lekyta på helgerna.
- Lättare att knyta ihop grönstrukturen och skapa en attraktiv plats (stöd i FÖP Centrala Skövde)

Bemötande och kommentarer:

Planprogrammet revideras och föreslår att en ny mindre park kan anläggas på delar av parkeringen närmast villabebyggelsen. Avsikten är att denna även ska kunna nyttjas som närpark för boende i villaområdet.

Programförslaget föreslår även efter revideringen fler parkmiljöer längs kunskapsstråket. Detta bidrar även till att stärka grönstrukturen i området.

15. Övriga synpunkter - Enstaka skrivelser

- Misstolkat de uppsatta målen.

Kommunen har missat det egna målet om att skapa en klimatsmart, levande urban miljö och gestalta en stadsdel med egen identitet. Beaktat den rådande miljödebatten och närheten till centrum så bör man inte bygga parkeringshus utan främja ett mer bilfritt område. Även målet att bygga ihop staden har misstolkas då villaområde inte integreras med det nya Mariesjö.

Bemötande och kommentarer:

Planprogrammet bygger huvudsakligen på två olika strukturer (Kunskapsstråk och Kvarterstad) som medger flexibelt innehåll och ger plats för alla typer av trafikslag. Behovet av parkering för alla de bostäder, kontor etc som planprogrammet redovisar utgår från den parkeringsnorm som gäller idag (se planprogrammet, sidan 47). Sannolikt kommer parkeringsnormen i framtiden revideras nedåt, d.v.s. att kravet minskar. Fördelen med parkeringshus är att de erbjuder väderskydd, säkerhet och är ett yteffektivt nyttjande av marken. Motsvarande bilplatser i öppna markparkeringar kräver stora ytor som i sig innebär längre avstånd till målpunkterna och en utglesning av bebyggelsen (d.v.s lågt markutnyttjande, sämre ekonomi och mindre upplevelse av stad). Därtill är parkeringshusen konverterbara och skulle kunna nyttjas/ersättas med andra funktioner om/när behovet av bilplatser minskar i framtiden.

Målet att bygga ihop staden - i planprogrammet formulerat som ”koppla samman angränsande stadsdelar” - görs framförallt norrut mot Stallsiken genom förslaget med en ny stadshuvudgata mellan Hjovägen och Nolhagavägen. Detta ger också bättre möjligheter till genare passager från Skövdes nordöstra delar till och från Skövde centrum. Nya fysiska kopplingar mot centrum är svårare att åstadkomma då både Hjovägen och järnvägen är svåra barriärer att överbrygga. Kopplingen till centrum stärks dock genom att utveckla vitala personintensiva arbetsplatser, servicefunktioner och besöksmål i Mariesjö vilka bättre hör hemma i de centrala delarna av staden än de verksamheter som finns idag i Mariesjö.

Mariesjös villaområde föreslås i stort ha kvar befintliga kopplingar till övriga Mariesjö. En större integrering genom att exempelvis öppna upp fler tillfarter till villaområdet innebär risk för mer genomfartstrafik, något som flertalet närboende uttryckt oro över.

- Inte tagit hänsyn till boende i Stallsiken Södra.

Bemötande och kommentarer:

Befintliga bostäder längs Hasslumsvägen och Karlshultsvägen i Stallsiken Södra är utsatta för

trafikbuller samt risker med farligt godstransporter på både järnvägen och väg 26. Området bedöms inte långsiktigt vara lämpligt för bostäder. Både Skövde kommuns översiktsplan (ÖP2025) från 2012 och planprogrammet för Mariesjö föreslår bl.a. därför att området i stället omvandlas till nytt verksamhetsområde. Representanter för sektor samhällsbyggnads mark- och exploateringsenhet har vid ett flertal tillfällen de senaste åren uppvaktat fastighetsägarna och förklarat situationen och planerna samt erbjudit sig att köpa in fastigheterna.

- Följa det Boendestrategiska programmet.

Mål om en god boendemiljö från kommunens *Boendestrategisk program* ska beaktas även för befintliga bostäder. Där anges bl.a. att Skövdes boendemiljöer ska vara trygga, säkra, tillgängliga och stimulerande. De ska ha god tillgång till grönska, vara jämlika och hälsofrämjande. Aspekter som berör barn- och folkhälsoperspektivet ska särskilt beaktas mm.

Bemötande och kommentarer:

Det *Boendestrategiska programmet* syftar till att skapa förutsättningar för att alla kommuninvånare ska kunna bo i attraktiva boendemiljöer och att Skövde ska kunna växa med nya bostäder i enlighet med målet i Vision 2025 om att Skövde ska ha 60.000 invånare år 2025. Nya invånare förutsätter nya bostäder, utökad service och fler arbetsplatser. Attraktivt boende är bl.a. närhet till service och arbetsplatser. I Mariesjö finns möjlighet att både skapa centrala bostäder med närhet till service och att utveckla två av Skövdes viktigaste arbets- och mötesplatser - högskolan i Skövde och Science Park Skövde. Det boendestrategiska programmet anger också att man ska utnyttja befintlig infrastruktur och eftersträva en god variation av boendestorlekar och upplåtelseformer inom våra olika stadsdelar, vilket planprogrammet för Mariesjö tagit fasta på.

För att bl.a. möta befintlig villabebyggelse på ett bättre sätt revideras planprogrammet så att en ny mindre park kan anläggas på delar av parkeringen närmast villabebyggelsen. Tillsammans med att Kanikegränd föreslås kantas av träd på dess norra/västra sida innebär detta en mjukare övergång mellan kunskapsstråket och den befintliga villabebyggelsen.

- Mötesplats vid Portalen.

Samrådsförslaget strider mot de riktlinjer för mötesplatser som anges i fördjupningen av översiktsplanen för centrala Skövde (FÖP Centrala Skövde). Denna anger generella riktlinjer om att exempelvis utveckla befintliga mötesplatser framför att skapa nya, att skapa fler lekmöjligheter och behovet av att ta fram gestaltungsprogram för det offentliga rummet. Specifikt för närområdet vid Gothia Science Park (numera Science Park Skövde) anges att särskilt närområdet vid Portalen borde få en mer välkomnande gestaltning med entréplatser som symboliserar innehållet i byggnaderna bättre.

Bemötande och kommentarer:

Planprogrammet tar fasta på de riktlinjer om mötesplatser som anges i FÖP Centrala Skövde. Platsen framför Portalen, som idag består av ett något upphöjd entrérum närmast byggnaden men i övrigt mest av parkeringsplatser, är ett tydligt exempel på detta. Planprogrammet önskar utveckla platsen vid Portalen så att denna är mer omsluten, markerad, välkomnande och intressant att vistas vid. Detta görs genom att nya byggnader avgränsar rummet och medger plats för nya verksamheter som gör platsen mer befolkad och intressant. Ett högre landmärke föreslås markera platsen. Efter samrådsperioden har programhandlingarna justerats bl.a. så att platsen vid Portalen även innehåller en park placerad mot den befintliga villabebyggelsen.

Planprogrammet föreslår att ett gestaltungsprogram ska tas fram för bl.a. de offentliga rummen (gator, torg och parker), se planprogrammet sid 52.

- Kanikegränd.

Utforma lokalgatan Kanikegränd likt programmetts förslag för Mariesjövägen med förgårdsmark om 5-7 meter. Förlägg inte infarten till parkeringen till Portalen längre österut än idag. Genomför åtgärder som minskar genomfarts-trafiken på Kanikegränd.

Bemötande och kommentarer:

Planprogrammet föreslås justeras så att ny bebyggelse vid Portalen placeras med 5-7 meters grön

förgårdsmark till Kanikegränd. På förgårdsmarken föreslås befintliga träd behållas alternativt att det planteras nya träd. Infarten till föreslaget parkeringshus placeras vid dagens infart till den öppna parkeringen. Detta medför att den trafik som har Portalen som målpunkt inte dras längre in på Kanikegränd än nödvändigt.

Planprogrammet kompletteras med illustrationer och en beskrivning som visar hur detta kan se ut.

Om Kanikegränd nyttjas för genomfarts trafik och det uppstår problem med obehörig trafik, för höga hastigheter eller dylikt kan det bli aktuellt att utforma lokalgatan med fysiska trafik hinder eller förbjuda vissa trafikslag. Detta regleras då bäst med lokala trafikföreskrifter.

- Trafikbuller kring Kanikegränd.

Vidta åtgärder så att även befintlig bebyggelse klarar förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggande (2015:216). Gör en sammanvägd bedömning av maximal ljudnivå från väg- och järnvägstrafik. Genomför bullerutredning för år 2025 och utifrån 1,5 metersnivån. Behåll träden längs Kanikegränd så blir gaturummet mindre hårt och bullrigt. Sätt exempelvis upp transparenta skydd mot järnvägen.

Bemötande och kommentarer:

Förordningen om trafikbuller (2015:216) gäller enbart för ny bebyggelse. En sammanvägning av trafikbullret ska endast göras för det ekvivalenta trafikbullret. För maximalt trafikbuller gäller att man klarar den högsta värdet från väg eller järnvägen. För befintlig bebyggelse finns gränsvärden/rekommendationer om möjligheten att söka bidrag för bullerreducerande åtgärder från väghållaren om den ekvivalenta ljudnivån överstiger 65 dBA. För maximal trafikbuller finns inga gränsvärden gentemot befintlig bebyggelse.

Bullerutredningen har gjorts utifrån den nordiska beräkningsmodellen för vägtrafik med programmet SoundPLAN, vilket är en av de programmodeller som rekommenderas av trafikverk, myndigheter m.fl. Mäthöjden 2.0 meter över marken är enligt bullerkonsulten den vanligaste. Då trafikbuller från järnvägen är den klart dominerande bullerkällan gentemot villabebyggelsen vid Kanikegränd så har skillnaden i biltrafik mellan år 2025 och år 2040 (ca 5%) endast marginell betydelse

för den sammanvägda ekvivalenta bullernivån från de två bullerkällorna. Trafikbullerutredningen bedöms vara tillräcklig i programsammanhang. Länsstyrelsen som bl.a. har att bevaka trafikbuller (hälsofrågor) i detaljplaner och planprogram har heller inte haft några synpunkter på val av modell eller höjredovisning.

Vid framtida detaljplanläggning där uppgifter kring trafikflöden, husplaceringar och höjder mm är mer givna kommer fördjupade analyser över trafikbullersituationen troligtvis behövas.

Träden längs Kanikegränd föreslås behållas alternativt nyplanteras. Behov av och förslag till åtgärder för att reducera trafikbuller från exempelvis järnvägen kan bli aktuellt först vid detaljplanläggning eller vid ett genomförande av program-/detaljplaneförslag.

- Politiska målsättningar.

I planprogrammet beskrivs bl.a. målsättningen att öka cykelns konkurrenskraft gentemot bilen. Programmet hänvisar även till *grön visions* mål om att skapa upplevelser och mötesplatser etc samt att i allmänhet värna den gröna miljön. Vidare står att grönska ska användas för att försköna, mjuka upp det urbana, sänka bullernivåer och bidra till bättre mikroklimat mm. Det parkeringshus m.m. som planeras vid Portalen är ett steg bort ifrån dessa målbilder. Utforma i stället området vid Portalen till en grön mötesplats där såväl studenter, företagare och närboende kan mötas. Detta skulle även bidra till det gröna stråkets sammanlänkning med Boulognerskogen.

Bemötande och kommentarer:

Planprogrammet har tagit fasta på synpunkterna om att ge plats för mer grönt/park vid Portalen. Programmet har därför efter samrådet reviderats så att byggrätterna flyttats och reduceras något för att istället ge plats för en park mellan den nya platsen framför Portalen och villabebyggelsen i sydöst.

Dagens ca 160 markparkeringar framför Portalen måste tillsammans med ett utökat parkeringsbehov för de nya föreslagna byggnaderna lösas i ett parkeringshus. Läget för parkeringshuset har dock flyttats längre västerut och infart föreslås i höjd med dagens infart till befintlig markparkering.

- Lokalbehovet för Science Park Skövde (SPS) & Högskolan i Skövde (HIS)?

Planprogrammet redovisar inte hur stort det framtida behovet av lokaler för SPS och HIS bedöms vara. Tillskottet om ny lokalyta på 55.000 - 85.000 m² är uppemot fyra gånger större än dagens ca 20.000 m² lokalyta. Vi ifrågasätter därför behovet av att bygga kontorsytor i den omfattning som föreslås i programmet.

Bemötande och kommentarer:

Planprogrammet medger en hög exploatering av nya kontors-/utbildningsytor inom kunskapsstråket och bostäder, service mm inom kvarterstaden.

Med den nyligen uppförda Pergolan (2019) finns idag närmare 30 000 m² lokaler för SPS och HIS. Beträffande behovet för SPS och HIS så anges i samrådsförslaget till planprogrammet att SPS målsättning är att antalet anställda ska öka från dagens 1000 till 1600 år 2030 (sid 13). SPS har efter samrådet förtydligat att de ser ett behov av ca 1.500 m² kontorslokaler årligen, vilket innebär ca 15.000 m² till år 2030. HIS, som idag (2019) har drygt 500 anställda och ca 9.000 studenter har tidigare angivit som mål att öka detta med 30% under de närmaste tre åren och fördubbla antalet studenter till 2030. Det är svårt att direkt omsätta detta i lokalbehov, men uppskattningsvis ligger behovet för HIS på mellan 5.000 - 10.000 m² lokalyta till år 2030. Totalt för SPS och HIS finns då ett behov av uppemot 25.000 m² till år 2030.

Efter reducering av föreslagna byggnader vid Portalen redovisas inom programområdet ca 65.000 m² för byggnaderna längs kunskapsstråket. Av dessa står höghuset/landmärket vid Portalen ensamt för ca 20.000 m². Önskemål har också framkommit från HIS, SPS och Studentkåren (se yttrande sidan 25-29) om mer studentboende inom Kunskapsstråket. En möjlighet som vi ser är att bl.a. inrymma dessa studentbostäder i delar av höghuset/landmärket. Om studentlägenheterna utgör halva ytan av höghuset så sjunker den totala byggnadsvolymen för kontor-/utbildning längs kunskapsstråket till ca 55.000 m². Det är fortfarande dubbelt upp mot vad man ser som behov idag till år 2030.

En slutsats utifrån ovan beskrivning är att HIS och SNS har expansionsmöjligheter inom programområdet som kan sträcka sig längre bort än till 2030.

Det illustrerade förslaget ska dock ses som en highest (worst) case scenario, ett högt mål som kanske inte riktigt kommer uppnås men som bedöms vara möjlig. Det är också detta scenario som planprogrammet beskriver konsekvenserna (trafikflöden, p-behov etc) för. Blir det verkliga utfallet att det byggs mindre lokaler för HIS och SNS än de redovisade så blir också konsekvenserna mindre.

- Bostadsmarknad mm.

Hur ser framtidsprognosen ut för att bygga en ny stadsdel? Vem ska bo där? Behöver Skövde växa mer? Påverkas inte Skövde av pågående avmattning? Bygg inte fler lägenheter – bygg villor!

Bemötande och kommentarer:

Sektor samhällsbyggnad jobbar långsiktigt och strategisk för att försöka uppfylla de politiska mål som finns fastlagda för utvecklingen av Skövde. När det gäller befolkningsökning så finns mål kopplat till kommunens övergripande måldokument *Vision Skövde 2025* om att Skövde ska ha en befolkning om 60.000 invånare år 2025. Vid årsskiftet 2019/2020 var vi lite drygt 56.000 invånare och målet om 60.000 år 2025 bedöms vara inom räckhåll. För att möta en befolkningsutveckling som de senaste 5 åren legat på i snitt ca 650 personer / år så behöver vi bygga nya bostäder. Under samma 5-årsperiod har det också byggts i snitt ca 440 nya bostäder per år. Resultatet för det senaste året (2019) är att Skövdes befolkning ökade med ca 630 personer och det byggdes knapp 400 bostäder. Befolkningsprognosen för de 10 kommande åren ligger på knappt 800 personer / år och för att möta detta bedöms det behövas ca 400 nya bostäder / år. Omvandlingen av Mariesjö är en mycket viktig del för att klara det behovet.

Inom programområdet för Mariesjö (väster om Bangårdsgatan), som beräknas kunna vara utbyggt till år 2030, rymmer det mellan 1.000 och 1.400 bostäder i form av lägenheter, d.v.s. mellan 25-35% av det totala behovet av bostäder i Skövde under samma period. Resten av behovet beräknas fyllas inom andra delar av Skövde, där exempel på några andra större omvandlingsområden är Skövde centrum (lägenheter), Norrmalm (lägenheter), Trädgårdsstaden (markbostäder och lägenheter) och Stöpen (markbostäder).

I det senaste årtiondets byggnation har upplåtelseformerna i Skövde bestått av ca 50% hyresrätter, 20% bostadsrätter och 30% äganderätter (vanligtvis villor/markbostäder). Prognosen för framtiden är att utfallet bland de olika upplåtelseformerna blir något liknande.

- Efterlyser garantier för att ALLT blir genomfört innan marken framför Portalen byggs.

Bemötande och kommentarer:

Planprogrammet redovisar en trolig etappindelning inom programområdet (sid 53). Där ligger byggnationen vid Portalen som etapp 5 av de redovisade 7 större etapperna.

- P-huset vid Portalen klarar inte gällande parkeringsnorm för nya kontorsytor.

Bemötande och kommentarer:

De nya byggnaderna som föreslås runt Portalen har reducerats något i volym. Samtidigt har parkeringshuset flyttats västerut och givits en annan utbredning. Ett parkeringshus i fyra våningar + källare bedöms rymma ca 340 bilplatser, vilket om innehållet i höghuset är 50% studentboende och 50% kontor bedöms kunna uppnå redovisat parkeringsbehov. Omvandlingen av området vid Portalen bedöms troligen ligga tidigast mellan åren 2025 - 2030 (etapp 5, se föregående fråga). Noggrannare studier kring parkeringsbehovet görs vid framtida detaljplaneskede när storlek och användning av de olika byggnaderna är mer klarlagt och då mot då gällande parkeringsnorm.

- Det är dåliga markförhållanden vid höghuset. Det kommer krävas pålningsarbeten.

Bemötande och kommentarer:

Synpunkten noteras.

Inför detaljplaneläggningen och byggandet av Portalen gjordes 1999 en geoteknisk undersökning av markförhållandena. Undersökningen rekommenderade att byggnaden grundlades på pålar. Pålstoppet beräknades ligga på nivå +100 meter till +102 meter, d.v.s. på ca 30 meters djup.

Det kommer krävas nya, fördjupade geotekniska studier kring markförhållandena senast vid detaljplaneskedet för att studera lämpligheten och konsekvenserna av att bygga ett höghus vid Portalen.

- Höghuset kommer ligga inom strandskyddet för dammarna på Mariesjö Gård. Det kommer krävas särskild dispens för byggnationen vilket vi kommer motsätta oss.

Bemötande och kommentarer:

Strandskyddet för dammarna på Mariesjö Gård sträcker sig idag endast fram till befintlig fastighetsgräns. Utanför fastighetsgränsen, inom detaljplanlagd mark, finns inget strandskydd.

När/om ny detaljplan tas fram i anslutning till dammarna inträder det generella strandskyddet om 100 meter från dessa (enligt 10 a § lag (1998:811) om införande av miljöbalken). Avsikten är att i dessa nya detaljplaner beskriva förutsättningarna för strandskyddet och ange särskilda skäl enligt miljöbalken 7 kap. 18c för att åter upphäva skyddet. Se även Länsstyrelsens yttrande sidan 8.

- Hänvisningar till miljöbalken (MB) och plan- och bygglagen (PBL).

De fyra byggnaderna vid Portalen är inte en lämplig markanvändning och stämmer inte med att kommunen ska främja *”en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder (PBL 2 kap. 3 § 1 pkt).*

Inte heller stämmer det överens med PBL 1 kap. 1 § som anger att *”bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktig hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer”*. Skälen som hänvisas till är huvudsakligen ökad trafik, ökat trafikbuller och sämre trafiksäkerhet på såväl befintliga lokalgator som Hjävägen.

Bemötande och kommentarer:

Det står även i PBL att planläggning *”ska syfta till att mark- och vattenområden används för det el-*

ler de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning (PBL 2 kap 2 §)”.

Vid all planläggning görs avvägningar mellan olika allmänna och enskilda intressen. I detta fall bedöms det vara ett stort allmänt intresse och god hushållning med mark att Skövde kan utveckla/omvandla ett centralt lågutnyttjat industriområde till en ny stadsdel med många nya bostäder, utökad service och utvecklingsmöjligheter för två av Skövdes viktigaste aktörer - Science Park Skövde och högskolan i Skövde.

Programförslaget föreslås justeras runt Portalen så att den högsta bebyggelsen flyttas något norrut och att en park anläggs mellan de nya byggnaderna och villabebyggelsen i sydöst, se också bemötande på pkt 2, sidan 31.

Planprogrammets inriktning överensstämmer med vad fördjupningen av översiktsplanen för Skövde stad anger för utvecklingen av Mariesjö. Sektor samhällsbyggnad bedömer att man gjort en lämplig avvägningar mellan olika intressen.

Beträffande trafikfrågorna se bemötande under rubriken pkt 5 på sidan 33.

- Mountainbikeleder i Stallsiken Södra
Önskemål om att de mountainbikeleder som finns inom norra delen av utvecklingsområdet ska bevaras vid omvandlingen.

Bemötande och kommentarer:

De norra delarna av programarbetets utvecklingsområde - *Stallsiken Södra* - föreslås omvandlas till nytt verksamhetsområde (storskalig handel mm). En ny stadshuvudgata föreslås dras från Nollhagavägen söderut genom program-/utvecklingsområdet till Hjävägen för att bl.a. koppla samman Skövdes nordöstra delar med Skövde centrum. Stöd för nytt verksamhetsområde i Stallsiken Södra finns även i Skövde kommuns översiktsplan (ÖP2025). Parallellt med programarbetet pågår också detaljpanelläggning av Stallsiken Södra med ovan inriktning. Möjligheter att inrymma mountainbikeleder i det nya verksamhetsområdet är starkt begränsat.

MINNESANTECKNINGAR FRÅN SAMRÅDS- MÖTEN DEN 27 MAJ OCH 4 JUNI 2019.

BAKGRUND

Sektor samhällsbyggnad inbjöd per brev och annons i SLA in sakägare, remissinstanser och allmänhet till öppna samrådsmöten den 27/5 kl. 18:00 i Portalen Science Park Skövde samt den 4/6 kl. 18:00 i Växthuset, Science Park Skövde.

27 MAJ, PORTALEN, SCIENCE PARK SKÖVDE

NÄRVARANDE

Vid mötet deltog ca 50 personer, varav flertalet var närboende.

Från sektor samhällsbyggnad närvarade Ingemar Frid (planarkitekt/föredragande), Hanna Asp (planarkitekt/minnesanteckningar), Maria Bolin (kommunikatör) samt Bo Sandin (mark- och exploateringsingenjör). Därtill deltog kommunalråden Katarina Johnsson (M) och Ulrika Johansson (C).

MINNESANTECKNINGAR

Planarkitekt Ingemar Frid hälsade alla välkomna och presenterade närvarande tjänstemän och politiker. Kommunalrådet Katarina Jonsson berättar först om varför omvandlingen av Mariesjö är viktig för Skövde kommuns utveckling. Därefter beskriver Ingemar Frid hur planprocessen fungerar, vad ett planprogram är, vilka handlingar som tillhör planprogrammet, förutsättningarna för programförslaget, programförslagets innehåll och utformning samt de avvägningar kring allmänna och enskilda intressen som gjorts i programarbetet mm.

Frågor och synpunkter som uppstod sammanfattas nedan under några samlande rubriker. Sektor samhällsbyggnads/kommunalrådets svar redovisas i kursiv indragen text.

Allmänt om planprogrammet

Varför vill ni bygga så tätt? Tror ni att alla vill ha det?

Mycket forskning visar på att attraktivitet bl.a. skapas av närhet till service, arbete och andra boende. (Katarina Jonsson).

Har ni bara tittat på omvandling av rena industriområden som inspiration?

Nej, vi har fler referenser.

Har ni tänkt köpa in Mariesjö gård? Ni säger att området är en viktig del i det gröna stråket ni vill skapa, men det är ju stängsel runt fastigheten.

Om vi erbjuds köpa Mariesjö Gård så kan det troligtvis vara aktuellt. Men Mariesjö Gård är viktig i sin egenskap av befintligt större grönt område längs det grönastråk som föreslås. Den är viktig för upplevelsen av det gröna och den biologiska mångfalden mm.

Fr.o.m. år 2020 gäller barnkonventionen, har ni gjort någon barnanalys?

Ja, vi har studerat trygghet, närhet till grönområdet och gc-vägar mm. Det framgår av planprogrammet.

Behövs verkligen fler kontor?

Ja, om vi vill att Skövde och Science Park Skövde ska kunna utvecklas (Katarina Jonsson).

Ska det byggas ännu mer? Vi har redan problem med de byggnader som anlagts. Bygg i centrum och gör sånt som håller ungdomarna kvar istället.

Vi har en stor fördel i Skövde, jämfört med andra Städer, att ha tillgång till en central stadsdel där vi kan utveckla både Science Park Skövde, högskolan och skapa plats för mer bostäder (Katarina Jonsson).

Parkeringshuset/höghuset vid science park

Vad hände med synpunkterna som vi lämnade på mötet i november (Öppet Husutställning)? Den höga skyskrapan har kommit till efter detta fast vi redan då lämnade synpunkter bl.a. på risk för skuggning. Vad är tanken med det höga huset?

Efter Öppet Husutställningen utvecklades den strukturbild som då presenterades. Okidoki Arkitekter anlätades och förde fram idén om att utveckla ett Kunskapsstråk för att förstärka skillnaden mellan Science Park Skövde/högskolan och de föreslagna nya bostadskvarter österut. Höghuset ska fungera som ett landmärke och markera den viktiga platsen längs Kunskapsstråket. Upp-

draget har hela tiden bestått i att hitta plats för högre byggnader.

Vi kommer få en betongvägg som granne med våra bostäder?

Höghuset är viktigt för Skövde, högskolan och Science Park Skövde (Katarina Jonsson). Gestaltningen av både parkeringshus och höghuset kommer bli en viktig uppgift. Detta kommer utvecklas vid framtida detaljplanläggning då ni ges möjligheter att komma med nya synpunkter.

Varför behövs parkeringshus, det är ju tomt i Mode och parkeringsutredningen visar att det inte behövs mer parkering i Skövde på länge samt att ni vill att man ska åka mer kollektivt.

Vi har räknat med ett framtida något lägre parkeringsbehov än vad nuvarande parkeringsnorm anger. Vi vet idag inte det exakta framtida behovet så varken höjder på p-huset eller antal parkeringsplatser är fastställt, det görs vid framtida detaljplanläggning när alla förutsättningarna är mer säkra.

Känns som kommunen gått bakom ryggen på oss, vi förstår att Skövde måste växa och att det ska göras i Mariesjö, men inte att det ska vara ett parkeringshus mot villorna. I informationen som gått ut står det inte tillräckligt tydligt att det är stora förändringar från det förslag vi sett innan (Öppet Hus-utställningen i november).

Det var inget färdigt förslag som ställdes ut i november, det var endast en möjlighet för allmänheten att ta del av hur långt vi kommit i arbetet just då. Det är först nu som det finns ett färdigt förslag att tycka till om. Vi har inte försökt lura er på något sätt. (Katarina Jonsson).

Har arkitekterna från Okidoki ens varit här?

Ja, självklart har de varit här vid ett flertal tillfällen och studerat områdets förutsättningar.

Stämningen nu jämfört med i november är mycket mer negativ och det är endast på grund av parkerings- och höghuset vid Portalen. Ta till er detta!

Ja, det gör vi absolut, det är därför vi är här idag (Ulrika Johansson).

Kan inte skyskrapan flyttas mer norrut?

Vi ska studera detta ytterligare, men ambitionen kvarstår om att skapa en koncentration av byggnader/verksamheter vid Portalen.

Alla här på mötet är för utvecklingen av Mariesjö men inte parkerings- och höghuset vid Portalen. Kommer ni bry er om våra åsikter?

Ja, vi tar självklart till oss det ni säger och ser om vi kan tillmötesgå det (Katarina Jonsson).

Den gamla detaljplanen visar att det var föreslaget en byggnad närmare oss men som sedan flyttades längre bort från villorna. Det var därför vi köpte vår tomt.

Ja, det kanske stämmer och gällande detaljplan (från 2008) medger bara byggrätt där Portalen nu står.

Trafikfrågor

Om ni bygger ett parkeringshus där ni föreslår vid Portalen, blir inte sikten i kurvan dålig och trafiksituationen för ansträngd där då?

Det är delvis detaljfrågor som kommer studeras närmare vid framtida detaljplanläggningen men trafikkonsulten har verifierat att alla befintliga korsningspunkter, exempelvis Kanikegränd-Hjovägen kommer att fungera med utökad trafik.

Fler kommer leta parkering på våra bostadsgator.

Avsikten är att så snart som möjligt få in bilar i de planerade parkeringshusen utan att leda trafiken för långt in på lokalgatorna.

Tidplaner

När fattas beslut om parkeringshus och höghus?

Under hösten (2019) planeras ett reviderat planprogram godkännas av kommunfullmäktige. Planprogrammet fungerar sedan som ett inriktningsbeslut inför detaljplanläggning. Det är först i detaljplanen som byggrätter för ev. parkerings-/höghus kommer föreslås. Då vet vi mer kring förutsättningarna och behov av parkering etc.

När byggs parkeringshuset?

Det är inte bestämt idag. Det beror på konjunkturen, markägarens önskemål, i vilken takt och hur Science Park Skövde och högskolan önskar utvecklas, flytt av verksamheter mm.

Mariesjöterminalen måste väl bort enligt förslaget, när flyttar den?

Ja, för att frigöra de norra kvarteren av planprogrammets område så måste Mariesjöterminalen läggas ned. Utredningar visar att det finns alternativa lokaliseringar men det är ett politiskt beslut kring vart och när terminalen ska flyttas. Fastigheten är i privat ägo och det finns hyresgäster med hyrskontrakt som vi måste ta hänsyn till.

Ekonomi

Har kommunen satt en budget för att köpa loss alla berörda fastigheter?

Nej, det är svårt i detta tidiga skede att lägga fast en budget och inte heller riktigt relevant eftersom planprogrammet är en målbild som ska räkna långt fram i tiden och det är inte ännu klart vilka som önskar vara med och omvandla stadsdelen (Katarina Jonsson).

Finns det någon finansiell plan?

Mark- och exploateringskontoret räknar på detta kontinuerligt. Kommunen har inte för avsikt att köpa in all mark, utan ser gärna att fastighetsägarna är med och utvecklar stadsdelen tillsammans med kommunen.

Finns det ekonomi för att bygga om gatorna?

Det finns budgeterat pengar för att bygga om Mörkerkorset, ny korsning Hjövågen-Henriksbergsgatan och Stallsikenrondellen vilket kommer ge bättre kapacitet i närområdet (Katarina Jonsson).

Blir det billigare för butiker att hyra här, det finns redan tomma lokaler i centrum?

Ny service och nya butiker är främst tänkt för att täcka det lokala behov inom Mariesjö. Det är inte avsikten att verksamheter eller butiker från Skövde centrum ska flytta hit. Det är svårt svara på om/vilka butiker som har råd att flytta hit, vi försöker bara skapa goda förutsättningar för att det ska vara möjligt.

Jag förstår att du är orolig för att centrum ska dö ut, oron för centrumdöd finns i alla Sverige städer. Detta är till för att förstärka centrum, inte för att utarma det. Med fler som bor och arbetar nära centrum ökar möjligheterna för befintliga etableringar att finnas kvar (Katarina Jonsson).

Övrigt frågor om innehåll och konsekvenser mm av förslaget till planprogram

Blir det hyresrätter eller bostadsrätter?

Det beslutar vi inte i om det här planprogrammet eller i detaljplanerna, men vi önskar en blandning av båda upplåtelseformerna. (Katarina Jonsson)

Om man bygger högt, måste man påla då?

Ja, det är troligt, så är det oftast överallt i Skövde.

Är Portalen pålad?

Nej, men Växthuset (svar från en närvarande).

Vad gör ni med de K-märkta byggnaderna?

De kulturhistoriskt värdefulla byggnader som finns inom programområdet avser vi bevara.

Hur mycket skyddsrum byggs i ny bebyggelse?

Det finns sedan flera år tillbaka inte längre några krav på att uppföra skyddsrum till ny bebyggelse, men MSB (Myndigheten för skydd och beredskap) har blivit mer restriktiva till att riva befintliga skyddsrum.

Skövde växer, när får vi ett nytt reningsverk?

Vi bygger efter behov, det finns en plan för detta (Katarina Jonsson).

Ska de utpekade träden bevaras?

Ja, de träd som bedömts vara skyddsvärda i naturinventeringen avses bevaras.

Planeringsprocessen mm

Kan man få tillgång till presentationen?

Ja, vi kommer publicera ett urval av presentationsmaterialet på webben så fort som möjligt.

Varför skickades inte information till alla närboende i villaområdet?

Lagkravet är att endast de som direkt gränsar till programområdet är sakägare och ska få information hemskickade. Det är Lantmäterimyndigheten som tar fram och ansvarar för detta underlag. Övriga Skövdebor når vi genom annonser i dagspressen och via Facebook mm.

När ska vi senast protestera/lämna synpunkter?

Skriftligt senast 28 juni. Avsikten med samrådsmötenas tider var att förslaget först skulle vara känt och att det efter mötena fanns gott om tid att lämna skriftliga synpunkter på förslaget.

Kan vi skicka in en protest tillsammans med andra?

Ni kan absolut gå samman och skicka in gemensamma synpunkter på programförslaget.

Varför ska vi ange diarienummer?

För att förenkla administrationen och så att era synpunkter med större säkerhet kommer rätt.

Hur får vi återkoppling?

Kommunen sammanställer och bemöter inkomna synpunkter i en samrådsredogörelse och föreslår eventuella förändringar i planprogrammet inför beslut av Kommunfullmäktige att godkänna planprogrammet. Avsikten är att planprogram och samrådsredogörelse kommer finnas tillgängliga på hemsidan inför dessa beslut.

Går det att protestera mot beslutet att godkänna planprogrammet?

Planprogrammet är inte juridisk bindande utan beskriver en målbild, en politisk viljeinriktning för omvandlingen av Mariesjö. Beslutet att godkänna programmet går därför inte att överklagas. Nästa steg, detaljplanläggningen av de olika kvarteren, som ska redovisa byggrätter mm är juridiska dokument. Beslutet att anta dem är möjligt att överklaga.

4 JUNI, VÄXTHUSET, SCIENCE PARK SKÖVDE

NÄRVARANDE

Vid mötet deltog ca 15 personer, varav flertalet var närboende.

Från sektor samhällsbyggnad närvarade Ingemar Frid (planarkitekt/föredragande), Maria Bolin (kommunikatör/minnesanteckningar) samt Daniel Lindh (enhetschef gata och park). Från sektor medborgare och samhällsutveckling närvarade Christian Johansson (näringslivsutvecklare). Därtill deltog kommunalråden Ulrika Johansson (C) och Johan Ask (S).

MINNESANTECKNINGAR

Ingemar Frid hälsade alla välkomna och presenterade närvarande tjänstemän och politiker. Kommunrådet Ulrika Johansson berättar först om varför omvandlingen av Mariesjö är viktig för Skövde kommuns utveckling. Därefter beskriver Ingemar Frid hur planprocessen fungerar, vad ett planprogram är, vilka handlingar som tillhör planprogrammet, förutsättningarna för programförslaget, programförslagets innehåll och utformning samt de avvägningar kring allmänna och enskilda intressen som gjorts i programarbetet mm.

Frågor och synpunkter som uppstod sammanfattas nedan under några samlande rubriker. Sektor samhällsbyggnads svar redovisas i kursiv indragen text.

Allmänt om planprogrammet

Er referensbild med omvandling av ett industriområde från Göteborg gränsar ju inte till ett villaområde.

Nej, det stämmer, men till storlek, innehåll, kvarterstruktur mm så är området bra som referens för omvandlingen av Mariesjö.

Finns det referensexempel från andra ställen, där befintliga bostadsområden gränsar till nya stora exploateringsområden av denna typ?

Exempelvis i Varberg. Ett centrumnära verksamhets-/hamnområde som ska omvandlas till stadskvarter med blandat innehåll.

Vällingby är ett bra (äldre) exempel på att man kan blanda bostäder, arbetsplatser och service (Johan Ask)

Du inledde med att säga att Mariesjö inte ska vara så tyst som idag, utan kunna leva dygnet runt - "24/7". Är det bara på parkeringsytan det går att bygga höghus, hur har ni dragit den slutsatsen?

Det är inte bara där det går att bygga höghus, men det är där det bedöms vara mest lämpligt för att förstärka och markera platsen framför Portalen och det Kunskapsstråk vi önskar skapa. En intressant, upplevelserik och intensiv plats för möten.

Idag omvandlar vi ju kontorsfastigheter till bostäder på andra platser i Skövde. Hur har man kommit fram till att vi behöver fler kontor på just denna plats?

Science Park Skövde och högskolan önskar fortsätta expandera och behöver mer lokaler.

Den gröna pilen som redovisas längs med järnvägen för att knyta ihop grönstråken går nu över Mariesjö Gård. Denna är ju privat?

Ja, det stämmer. Det är önskvärt men inte alltid helt nödvändigt att grönstråken är tillgängliga för allmänheten. Grönstråkens funktionen för transport av biologisk mångfald och vatten mm är viktig oavsett vem som äger marken. Mariesjö Gård tillför ju även upplevelsen av grönt område när man rör sig längs med området.

Parkeringshuset/höghuset vid Science Park

Angående FÖP:en, vad symboliserar den orangea pricken - en mötesplats? Vi frågade i höstas (vid Öppet-Husutställningen) vad planerna var för platsen framför Portalen men fick som svar att nej, det kommer inte hända något där. Vill ha förklaring till varför det stod att det inte kom in synpunkter från sakägare vid det tillfället.

Jag var på Öppet-Husutställningen i november. Då sa ni att nej, det kommer inte byggas något på parkeringen. Det känns som att vi tipsade er att bygga parkering på platsen genom att vi frågade om det skulle byggas något på parkeringen då.

Vad har hänt under de 6 månader som gått sedan i november? Varför skedde det en förändring från Öppet-Husutställningen? Man blir ju misstänksam att ni dolde detta medvetet.

Platsen/parkeringen, den orangea pricken, var inte studerad vid tillfället för Öppet-Husutställningen, så det stämmer att ingen lämnade några

synpunkter på det då. Efter Öppet Husutställningen utvecklades den strukturbild som presenterades där. Okidoki Arkitekter anlätades och förde fram idén om att utveckla ett Kunskapsstråk för att förstärka skillnaden mellan Science Park Skövde/högskolan och de föreslagna nya bostadskvarter österut. Höghuset ska fungera som ett landmärke och markera den viktiga platsen längs Kunskapsstråket.

Öppet-Husutställningen hade till syfte att visa hur långt vi hade kommit i planeringen vid den tidpunkten. Utställningen syftade inte till att berätta exakt hur det skulle bli - det fanns inget färdigt förslag färdigt då. Avsikten var inte att mörklägga något. Förslaget har kontinuerligt utvecklats, både innan och efter Öppet-Husutställningen fram till detta samrådsförslag.

Syftet med både Öppet-Husutställningen och detta samråd är att lyssna in era kollektiva erfarenheter och kunskaper för att förbättra förslaget. Detta är inga stentavlor vi ristat in i framtiden i, det kommer säkerligen ske förändringar efter de yttranden som kommer in. Jag blir bekymrad om du tror att vi mörklägt något (Johan Ask).

Men gör en fantastisk park här istället med cykelvägar genom området! Mer parkeringsplatser kommer inte behövas, P-huset i Mode står ju tomt.

Erfarenheter visar att det tar normalt mellan 6 mån till ett år tills bilisterna ställt om vanor och ett nytt parkeringshus får ett normalt flöde. Man är van vid sina rutiner, beteenden är svåra att ändra snabbt (Johan Ask).

Jag tycker det är positivt att Mariesjö omvandlas. Mina stora bekymmer är Kanikegränd och byggnationen på parkeringsplatsen. Landmärken verkar vara en profilfråga för kommunen. Vad finns det för referenser där? Gör ett lägre och snyggare landmärke! Studentskrapan finns redan som landmärke.

Landmärket avser markera stadsdelen Mariesjö, de högteknologiska verksamheterna kring Portalen och det framtida Kunskapsstråket. Därtill utgöra ett orienteringsmärke i största allmänhet. Man brukar nyttja landmärken för att markera en viktig plats eller funktion och i detta fall är uppfyller landmärket båda kriterierna.

Vi partier kommer också ha åsikter kring förslaget, exempelvis kring landmärket (Johan Ask)

Det lilla huset vid Mariesjö Gård, det närmast Portalen. Hur kommer landmärket/höghuset påverka det under vinterhalvåret?

Landmärket ligger söder om Mariesjö Gård, men på ett ganska långt avstånd till bostadshuset. Sol/skuggstudier görs i detaljplaneskedet när placering, utbredning och höjder mm på landmärket är mer givna.

Finns det någon alternativ plats för höghuset?

Platsen framför Portalen är viktig att markera. Förslaget visar på en koncentration av nya byggnader (verksamheter) vid Portalen i syfte att skapa en mer intensiv och intressant mötesplats.

Hur höga är de övriga husen (exkl. höghuset) som föreslås vid Portalen?

Parkeringshuset och övriga kontorsbyggnader vid Portalen föreslås vara runt 4-5 våningar.

Trafikfrågor

Hur kommer trafiken att bli? Det är ju redan omöjligt att ta sig fram som det är idag. Det är bäst att sätta igång med det redan nu. Ni borde bygga en tunnel under hela området.

Trafiken är en stor fråga för planprogrammet. Vi kommer ta upp det senare under dragningen när vi går igenom planförslaget.

Hjovägen, matarvägen (Bangårdsgatan), samt antal lokalgator; vore det inte bättre ur ett bullerperspektiv att anlägga en ny lokalgata mellan området som ligger här och parkeringshuset? Och använda lokalgatorna till cykel osv. Hur tänker man med den lilla vägen, som är cykelvägen här utanför?

Avsikten är att man ska fånga upp bilburna besökare till verksamheterna längs Kunskapsstråket så fort som möjligt från Hjovägen och leda dem till de planerade parkeringshusen.

Trafikbullerproblemet beror inte främst på den nya bebyggelsen som planprogrammet föreslår. Högt trafikbuller kommer redan idag huvudsakligen från Hjovägen, järnvägen och Östra leden.

Klockargränd(vägen). Det är ett helvete att bo där. Det har blivit värre och värre med åren. Besökare till Portalen och högskolan sneddar igenom vårt område.

Då kan det kanske behövas en trafikreglering där.

Hur jobbar ni med att minska genomfartstrafiken på Hjovägen?

Det är ganska lite trafik om är ren genomfarts- trafik, mellan exempelvis Skara - Tibro/Hjo. Det är centrala Skövde som oftast är målet/noden dit alla ska. Trafikverket har flera åtgärder planerade på 26:an som kommer avlasta övriga större gator inom Skövde, exempelvis Hjovägen.

Man ska få folk att stanna kvar här också. Vilka åtgärder har ni gjort för att ta hänsyn till kringliggande bostäder. Ni vill ju ta ett helhetsgrepp. Enligt utredningen är det rött (=bullrigt) på min fastighet. Då behöver man antingen minska lokalgatans buller eller buller från järnvägen.

Merparten av trafiken hamnar inte på lokalgatorna, det visar våra utredningar. Trafikbullret på lokalgatorna är långt under riktvärdena. Vi har redan en del bullerproblem på Hjovägen och järnvägen, som det nog behöver vidta åtgärder för. Men bullret på Hjovägen ökar inte med utbyggnationen av Mariesjö. Det bedöms vara i stort samma trafikmängder idag som i framtiden på Hjovägen. Det krävs ganska stora förändring i trafikflödet för att det ska påverka bullernivåerna.

Det är redan kaos idag vid Portalen när alla slutar för dagen.

Men det beror främst på att trafiken längs Hjovägen inte fungerar så bra. När vi får till en ljusreglerad korsning vid Henriksbergsgatan så kommer det även att avhjälpa situationen vid infarten till Kanikegränd.

Borde finnas möjligheter att sätta upp snygga bullerplank mot Hjovägen. När tänker ni göra det? Det skulle förbättra situationen för oss som bor här. En enkel åtgärd.

Vi utgår ifrån Naturvårdsverkets riktlinjer för trafikbuller gentemot befintliga bostäder när vi bedömer om det krävs några åtgärder. Passerar vi dessa riktlinjer måste vi försöka åtgärda detta på något sätt (Daniel Lindh).

Du nämnde 60-procentig trafikökning på Kanikegränd. Räcker det? Det stämde inte sist när ni gjorde bedömningar.

Det gäller sträckan fram till P-huset vid Portalen. Det omöjligt att veta exakt vilken ökning, men vi

har tagit hjälp av trafikkonsult som gjort denna bedömning.

Många parkerar redan nu på våra gator, de kommer inte parkera i parkeringshuset. Ni måste hitta en lösning för detta.

Parkeringsutredningen från RSD (framtagen för Skövde centrum) visar ju att vi klarar oss med befintliga parkeringsplatser i centrala Skövde fram till år 2030.

Det var en bedömning för Skövde centrum/stadskärna inte för Mariesjö. Parkeringsnormen ska ses över i framtiden. Den är lite för grov i sin uppdelning som den är just nu.

Tidplaner

Vad är tidplanen för flytt av bussterminalen (Nobina) och Mariesjöterminalen?

Ca 5-6 år för båda.

Ekonomi

En fråga till kommunalråden; hur stor budget har ni lagt för det här området, det är ändå ett område i närtid.

Det är ju inte kommunen själva som ska bygga husen. Beträffande infrastruktur, d.v.s. gator, ledningar osv, så finns det endast översiktliga kalkyler. Vi är fortfarande i ett tidigt planskede. Dessa kommer fördjupas i senare skeden (Ulrika Johansson).

Men med tanke på det så måste väl politiken ändå ha en plan för kommande investeringar?

Det kostar naturligtvis alltid att växa men just i Mariesjö, där vi har mycket befintlig infrastruktur som vi kan bygga vidare på, är det mycket effektivt använda pengar. Det arbetas på en grov kalkyl från mark och exploateringsenhetens sida.

Det beror på konjunkturen osv, men det är ett tillväxtområde för Skövde, som är viktigt för oss att satsa på för att växa som kommun (Ulrika Johansson).

Det dyraste vi kan göra är att inte växa. Vår utmaning är bl.a. att locka till oss människor i arbetsför ålder för att kunna klara våra demografiska utmaningar. Skulle man göra en affärsmässig bedömning av detta är det en vinstaffär. (Johan Ask)

Övriga frågor om innehåll och konsekvenser av förslaget till planprogram

Kommer det vara bli några grönområden här, eller bara massa hus?

Norr om programområdet, där Mariesjöterminalen ligger idag, planeras på längre sikt ett stort sammanhängande grönområde/park för hela stadsdelen Mariesjö-Stallsiken. Därtill planeras ett flertal mindre parker (500-1000m²) inom kvartersstaden.

Bilprovningen drar mycket trafik. Kommer den flyttas?

Ja, det är en förutsättning för att genomföra programförslaget. Det pågår redan förhandlingar om att flytta den. Det är många fler förändringar och flytt av befintliga verksamheter som måste lösas.

Planeringsprocessen mm

När det har kommit så långt som till en detaljplan så kan man väl inte lämna synpunkter på en byggnads placering, utan bara detaljer kring hur hög den ska vara osv? Det är väl bara nu i programsamrådet som vi kan påverka ATT det blir ett höghus precis just på den platsen.

Man kan lämna synpunkter på allting även i detaljplaneskedet, inte bara nu. Men det är bra att framföra synpunkterna tidigt i planprocessen när det finns större möjligheter för oss att väga dessa mot andra enskilda och allmänna intressen.

Blir det godkänt i planprocessen med alla bygglov osv?

Nej, bygglov för nya byggnader och ändrad användning/innehåll enligt programförslaget kan ges först efter att det finns nya detaljplaner för de olika kvarteren.

Om vi motsätter oss placeringen av en ny byggnad först i detaljplaneskedet så det för sent, eller?

Vi borde väl därför lägga allt krut i detta programskedet?

Ni kan lämna synpunkter både nu och senare i detaljplaneskedena. Men ju tidigare desto bättre.

SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Nedan redovisas de större förändringar planprogrammet och bilagor som föranletts av inkomna synpunkter under samrådet:

PLANPROGRAMMET

- Justerats så att det finns goda expansionsmöjligheter inom *kunskapsstråket* för Science Park Skövde och högskolan i Skövde både i närtid och på längre sikt.
- Kapitel om parkering har konkretiserats så att det för *kvartersstaden* föreslås att parkering huvudsakligen sker i garage under respektive kvarter. För *kunskapsstråket* bedöms parkeringshus fortsatt vara den mest flexibla samt yt- och kostnadseffektiva lösningen.
- Kunskapsstråkets sträckning föreslås dras mellan Science Park Skövdes byggnader Växtuset och Pergolan.
- Förtydligas så att det framgår att slutligt val av hållplatslägen för kollektivtrafiken längs stadshuvudgatan ska föregås av fördjupade analyser kring linjenätsförändringar, infrastruktur, resandeunderlag mm.
- Landmärket/höghuset framför Portalen flyttas norrut och placeras bredvid Portalen, längre från villabebyggelsen.
- Lägre byggnader i 3-4 våningar placeras på parkering framför Portalen med en bred trädplanterad förgårdsmark mot Kanikegränd.
- Kompletteras med möjligheten att delar av höghuset/landmärket vid Portalen skulle kunna inrymma studentboende.
- Parkeringshuset framför Portalen flyttas västerut så att det den trafik som har Portalen som målpunkt inte dras längre in på Kanikegränd än nödvändigt.

Därutöver har uppdateringar, förtydliganden och redaktionella justeringar som uppdagats under samrådet inarbetats i planprogrammet.

BILAGA B - MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING (MKB)

MKB:n har uppdaterats utifrån de förändringar som föreslagits i planprogrammet efter samrådet, se punkter under *PLANPROGRAMMET* ovan. Det innebär bl.a. att kapitlen i MKB:n om risk, buller, stadsbild, rekreation och kultur uppdaterats.

MKB:n har därtill kompletteras utifrån det yttrande under samrådet som inkom från Miljösamverkan Östra Skaraborg enligt nedan.

- Förslag på åtgärder som kan förstärka den positiva miljöpåverkan och minska den negativa.
- Avstämning mot de regionala miljömålen och relevant globalt mål..

BILAGA H - BULLERUTREDNING

Bullerutredningen har uppdaterats utifrån de förändringar som föreslagits i planprogrammet efter samrådet, se punkter under *PLANPROGRAMMET* ovan.

BILAGA K - RISKUTREDNING

Riskutredningen har uppdaterats utifrån de förändringar som föreslagits i planprogrammet efter samrådet, se punkter under *PLANPROGRAMMET* ovan.

BILAGA M - VISUALISERING OCH GESTALTNING

Materialet för visualisering och gestaltning, framtaget av Okidoki Arkitekter, har justerats utifrån de förändringar som föreslagits i planprogrammet efter samrådet, se punkter under *PLANPROGRAMMET* ovan.

Synpunkter som framförts bedöms ha tillmötesgått i den omfattning som kan hanteras i planprogrammet.

De synpunkter, som framförts under programarbetet, har avvägts mot intresset att planlägga området. Även allmänna intressen har därvid beaktats. Sektor samhällsbyggnad bedömer att förslaget till planprogram innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Skövde 2020-08-19

SKÖVDE KOMMUN

Sektor samhällsbyggnad

Unnar Kristmannsson
Planchef

Ingemar Frid
Planarkitekt



SKÖVDE

Sektor samhällsbyggnad

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