

DETALJPLAN FÖR
RESECENTRUM, ETAPP I,
SKÖVDE STAD, SKÖVDE KOMMUN, SKARABORGS LÄN

UPPRÄTTAD AV STADSBYGGNADSKONTORET, SKÖVDE KOMMUN

DATUM: 1992-06-04

PLANFÖRFATTARE: Stadsbyggnadschef Rikard Hagerborg
Chefsarkitekt Lars Rosborg
Planingenjör Christer Johnsson
Planingenjör Inger Holm

PLANBESKRIVNING

- Handlingar
- Detaljplanen består av:
- Plankarta i skala 1:1000 med planbestämmelser.
- Till detaljplanen fogas:
- Planbeskrivning
 - Genomförandebeskrivning.
- Under utställningsskedet tillfogas:
- Samrådsredogörelse
- Under antagandeskedet tillfogas:
- Utställningsutlåtande
- Bilagor till planen:
- A. Lista över samrådskretsen med fastighetsförteckning (samrådsskedet).
 - B. Lista över utställningskretsen med fastighetsförteckning (utställningsskedet).
 - C. Illustrationsmaterial White Arkitekter AB, Plantech, NCC 920131.
 - D. Geoteknisk utredning:
Skövde kommun, kvarteret Mode och område vid östra sidan av SJ:s spårområde, planerat resecentrum:
- Fält- och laboratorieundersökningar
- Projekteringsunderlag
Skövde 1990-10-25, AB Jacobson & Widmark.
 - E. Planetapper.
 - F. Ledningskartor. Utställningsskedet.

- G. Tävlingsprogram, Skövde kommun, SJ.
Resecentrum Skövde, Stationsområdet. Markanvisningstävling 1990-91.
- H. Resecentrum Skövde.
Markanvisningstävlingen 1990-91. Protokoll.
- I. Ang Lejonkällan. Skövde Museum 1992-04-27.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplaneförslaget är utformat för att möjliggöra utbyggnad av etapp I av resecentrum med station, bussterminal, byggnad för godshantering, parkering och angöring för privatbilar och taxi, långtidsparkering, gångförbindelse över spårområdet samt ombyggnad av Stationsgatan och del av Kavelbrovägen.

Detaljplaneförslaget bygger på det vinnande förslaget till resecentrum i Skövde, utformat av NCC, White Arkitekter AB och Plantech.

Gällande planer är till stora delar inaktuella, speciellt vad avser avgränsningar.

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet är beläget i östra delen av Skövde centrum. Det avgränsas i väster av kvarteren SAGA, ODEN och HERMOD samt omfattar östligaste delen av kvarteret SLEIPNER. I söder avgränsas det av kvarteret PENTA och omfattar även en mindre del av kvarteret. I öster avgränsas det av Boulognerskogen, omfattar en mindre del av Boulognerskogen samt omfattar spårområdet t o m nuvarande spår 3. I norr omfattar det södra delen av kvarteret MODE. Planområdet omfattar de nu aktuella delarna i utbyggnaden av resecentrum (etapp I) samt ombyggnaden av Stationsgatan och del av Kavelbrovägen. Indelning i planetapper: se bilaga E.

Areal

Planområdet omfattar ca 5.3 ha.

Markägoförhållanden

Huvuddelen av den mark som direkt berörs inom planområdet, ägs av Skövde kommun och staten, SJ. Fastigheten Sleipner 2, som är privatägd ska köpas av Skövde kommun. Fastigheten Penta 6 ägs av Volvo. Se bilaga A.

**TIDIGARE
STÄLLNINGSTAGANDEN**

Detaljplaner För området gäller sedan tidigare:

- | | |
|---------------|---|
| 1683K- St 43 | Ändring av stadsplan för del av Skövde stad
Kungl Maj:ts beslut 1942-04-30. |
| 1683K- St 45 | Ändring i stadsplan för området
Västra Fältet m m i Skövde stad.
Kungl Maj:ts beslut 1944-02-11. |
| 1683K- St 57 | Stadsplan samt ändring i stadsplan för
Östermalm i Skövde stad.
Kungl Maj:ts beslut 1947-08-01. |
| 1683K- St 60 | Ändring i stadsplan för kvarteret Penta
i Skövde stad.
Kungl Maj:ts beslut 1947-12-05. |
| 1683K- St 80 | Ändring och utvidgning av stadsplan för
Pentaporten i Skövde stad.
Kungl Maj:ts beslut 1952-03-28. |
| 1683K- St 87 | Ändring och utvidgning av stadsplan för del
av kv Mode m m i Skövde stad.
Fastställd 1954-02-09. |
| 1683K- St 132 | Ändring och utvidgning av stadsplan för
kv Oden m m i Skövde stad.
Kungl Maj:ts beslut 1960-07-07. |
| 1683K- St 185 | Stadsplan för del av järnvägsområdet jämte
ändring av anslutande stadsplaner i Skövde
stad.
Fastställd 1967-10-16. |
| 1683K- St 199 | Ändring av stadsplanen för kv Pingstliljan
m m i Skövde.
Fastställd 1969-01-09. |
| 1683K- St 308 | Ändring av stadsplan för korsningen Hults-
dalsgatan-Henriksbergsgatan m m, Skövde
centralort, Skövde kommun, Skaraborgs län.
Fastställd 1987-05-25. |

En mindre del är inte planlagd.

För angränsande områden gäller, förutom ovanstående
planer:

- 1683K-St 234 Ändring av stadsplanen för kv Oden i Skövde
Fastställd 1972-09-21.
- 1683K-St 279 Kv Hermod, Njord m m. Skövde tätort, Skövde
kommun, Skaraborgs län. Ändr av stadsplan.
Fastställd 1981-12-09.
- 1683K-St 297 Kv Tor och Saga m m. Skövde centralort,
Skövde kommun, Skaraborgs län. Ändr av
stadsplan.
Fastställd 1985-07-15.

Program för
planområdet

Ett särskilt program utarbetades av Skövde kommun, SJ, Länstrafiken och Banverket som underlag för markanvisningstävlingen. Tävlingsprogrammet som utgör bilaga G till planförslaget har godkänts av kommunfullmäktige.

Tävling

En markanvisningstävling med tre deltagande konsortier har genomförts. Tävlingsjuryn som bestod av representanter för Skövde kommun, SJ, Länstrafiken och Banverket har fattat successiva beslut fram till det slutliga beslutet 1992-03-23 som innebar att SJ och Skövde kommun rekommenderas att uppta slutförhandlingar med NCC om ett genomförande av nytt resecentrum i Skövde.

En komplett omgång av juryprotokollen utgör bil H. Själva bedömningsarbetet har utförts i tre utvärderingsgrupper (utformning, teknik och ekonomi) vilka arbetat var för sig och lagt fram sina synpunkter för juryns bedömning, sammanvägning och beslut. NCC:s förslag ligger till grund för detta detaljplaneförslag.

Kommunala
beslut m m

Tävlingsförslagen (Wallenstam m fl, Skanska och NCC) var utställda för allmänheten i Eric Ugglas skola och därefter i stadshuset under en ganska lång period våren -91.

Tävlingsförslagen och de ganska omfattande bearbetningar som gjorts av dessa har successivt redovisats i KS/AU, planberedningen, byggnadsnämnden och tekniska nämnden.

Kommunfullmäktige informerades i anslutning till sitt sammanträde 1992-04-27, om markanvisningstävlingens resultat och juryns beslut att rekommendera slutförhandling om NCC:s förslag.

Kommunfullmäktige beräknas behandla juryns förslag och avtal m m vid sitt sammanträde 1992-06-15.

De ekonomiska frågorna har behandlats konfidentiellt inom en särskilt utsedd förhandlingsdelegation och inom juryn vid dess slutbehandling av markanvisningstävlingen.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation

Planområdets nordvästra och nordöstra delar ligger på +138 till +139 med ett lägre parti emellan. Stations- och spårområdet i planområdets mitt ligger på +139 till +140. I områdets södra del ligger de lägsta partierna, tunnelns botten respektive vissa delar i kanten av parken, på ungefär +135.

Markytorna inom planområdet består dels av spårområdet med perronger, dels hårdgjorda ytor i anslutning till stationen samt befintlig bussterminal och långtidsparkering på den västra sidan om spårområdet, dels virkesterminalen samt en mindre del parkmark mellan virkesterminalen och Kavelbrovägen på den östra sidan av spårområdet.

I norra delen av planområdet, i anslutningen mot kv Mode, finns en trädrad varav hälften bedöms kunna vara kvar.

I södöstra delen av planområdet, längs Kavelbrovägen, finns en rad stora bokträd. Dessa har mätts in. Detaljstudier pågår av Kavelbrovägens förändring samt utformningen av infarten till långtidsparkeringen för att minimera de ingrepp som blir nödvändiga och för att kunna spara en del av träden.

Geotekniska förhållanden

En geoteknisk utredning gjordes inför tävlingen om resecentrum. Se bilaga D. I samband med projektering av byggnader och anläggningar behöver materialet kompletteras med detaljerade grundundersökningar för att kunna bestämma grundläggningssätt, ev nödvändiga åtgärder mot vibrationer från tågtrafiken på stambanan, men ev även från biltrafiken.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet och inte heller några byggnadsminnen.

Bebyggelseområden

Allmänt

Planförslaget bygger på det vinnande förslaget till resecentrum i Skövde. Se bilaga C.

Stations- byggnaden

Den ursprungliga delen av den befintliga stationsbyggnaden är tänkt att behållas, medan de olika utbyggnaderna mot norr och söder är tänkta att rivas.

Ursprunglig stationsbyggnad är i två våningar. Fasaderna är nu putsade. Ursprungligen var den uppförd med tegelfasader. Byggnaden föreslås få en bestämelse som innebär att den inte får förvanskas.

Mot norr föreslås utbyggnad av stationsbyggnaden med en trevåningsdel med allmänna utrymmen, butiker m m i bottenvåningen och kontorslokaler i de båda övre våningarna. Våningsytan för denna del är ca 2000 m².

Den nya byggnaden kopplas via ett mellanled med vänthall, öppen genom de tre våningarna, och en lägre del öppen i två våningar, till den gamla byggnaden. I anslutning till vänthallen ligger rulltrappor upp till en föreslagen gångbro över spårområdet. Gångbron går igenom stationsbygganden längs ena sidan av vänthallen och tecknar sig på framsidan av byggnaden. Det kommer att bli möjligt att direkt utifrån, från framsidan av stationsbyggnaden, via trappa och hiss nå gångbron.

Den ursprungliga stationsbyggnaden disponeras med allmänna utrymmen i bottenvåningen och kontorslokaler i övre våningen. Den övre våningen är tänkt att kopplas med en brygga till den nybyggda delens plan 2.

I norra ändan av den nybyggda delen föreslås bussvänthall vid övergången till bussterminalen.

Bussterminal landsortstrafik m m

Norr om stationsbyggnaden planeras bussterminalen. Mot perrongen redovisar förslaget en täckt och inglasad gång från stationsbyggnaden till samtliga femton uppställningsplatser för bussar i landsortstrafik m m. Bussterminalen är utformad som en dockningsterminal.

Bussterminal lokaltrafik

Mellan bussterminalen för landsortstrafiken och Stationsgatan planeras hållplats för lokaltrafiken. Denna utformas med tak och avskärmning mot bussterminalens körytor.

Byggnad för
godshantering

I norra änden av bussterminalen invid Staketgatans förlängning mot öster, planeras en byggnad för buss- och resgodshantering.

Gångbro över
spårområdet

Från stationsbyggnaden över spårområdet föreslås en täckt, inglasad gångbro. Se bilaga C. Från gångbron leder trappor och hiss ned på perrongen mellan spår 2 och 3 samt på östra sidan av spårområdet. Via gångbron når man SJ:s långtidsparkering ca (150 pl) på östra sidan av spårområdet. Boulognerskogssidan med bl a kårhus samt aktiviteter av olika slag knyts därmed också närmare centrum. Gångbron ligger med sin riktning i förlängningen av Hertig Johans gatas sträckning.

Trapphus etc på
östra sidan av
spårområdet

Gångbron ansluts på östra sidan av spårområdet med trapphus och hiss till markplanet. Här anordnas en torgyta norr om långtidsparkeringen.

Skärmtak

Perrongen vid spår 1 förses med skärmtak längs hela bussterminalen, förbi stationsbyggnaden fram t o m angöring och parkering för taxibilar och privatbilar. Skärmtaket byggs också ut längs södra gaveln av stationsbyggnaden fram till påstigningspunkten för taxi. Perrongen mellan spår 2 och 3 förses med ett kortare skärmtak. Se bilaga C.

Ställverk

I sydvästra delen av området för järnvägstrafik planeras ett ställverk, för tågtrafiken. Ställverkets gestaltning är viktig p g a det utsatta läget.

Övrig bebyggelse
enligt tävlings-
förslaget

Det vinnande tävlingsbidraget innehåller också förslag på bebyggelse för kontorsändamål mellan bussterminalen och Stationsgatan samt för bostadsändamål m m på den östra sidan av spårområdet, i slänten mellan spårerna och Boulognerskogen. Det ursprungliga tävlingsförslaget innehåller också förslag till parkeringsdäck och kontor i kvarteret Mode, norr om det nu aktuella planområdet.

Dessa delar av tävlingsförslaget är inte medtagna i det nu aktuella detaljplaneförslaget, eftersom genomförandet inte ingår i första etappen av utbyggnaden av resecentrum. Därmed finns det inte heller tillräckligt underlagsmaterial framarbetat för att en detaljplaneläggning av dessa delar ska kunna göras nu. Tidigare planer gäller tills vidare för dessa områden. För området mellan bussterminalen och Stationsgatan anges område för järnvägsändamål. Här ligger idag en kontorsbyggnad med 1½ resp 2 våningar. Byggnaden är tänkt att ligga kvar tills vidare. Detaljplaneetapper se bilaga E.

<u>Arbetsplatser</u>	Rumsprogram, exakt placering av olika funktioner i byggnaderna, placering och utformning av personal-lokaler m m är f n under bearbetning i den fortsatta projekteringen. Byggnaderna kommer att inrymma arbetsplatser för ett stort antal människor.
<u>Etapper</u>	Utbyggnadsetapper både vad avser byggnader och anläggningar framgår av bilaga C.
<u>Offentlig service</u>	Offentlig service av olika slag finns i Skövde centrum, som börjar i omedelbar anslutning väster om planområdet. Närmast ligger bl a kvarteret Oden med kulturhus - bibliotek, konsthall, stadsteater m m.
<u>Kommersiell service</u>	Kommersiell service av olika slag finns också i Skövde centrum i omedelbar anslutning väster om planområdet.
<u>Tillgänglighet</u>	Samtliga byggnader och anläggningar kommer att utformas enligt nybyggnadsreglernas krav på tillgänglighet. Att ett nytt resecentrum fungerar fullt ut för människor med handikapp av olika slag får anses vara mycket viktigt. Frågorna fordrar särskild uppmärksamhet i bygglovskedet, även vad avser detaljer av olika slag.
<u>Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse m m</u>	Den ursprungliga delen av stationsbyggnaden uppfördes 1859, i samband med att västra stambanan anlades. Byggnaden uppfördes ursprungligen med tegelfasader men de är nu putsade. Överbygganden på fasaden är också omändrad. Byggnaden föreslås dock få en bestämmelse till skydd för dess kulturhistoriska värde. Byggnaden beskrivs utförligt i "Skövde, stadsplanering och bebyggelse 1760-1960, kulturhistoriska byggnader och miljöer" av Thomas Carlquist och Lars Bergström, Skaraborgs länsmuseum, Skövde kommun.

På östra sidan av spårområdet invid Kavelbrovägen finns kringbyggnaden till en källa - den s k Lejonkällan. Anordningarna härstammar från tiden för Skövde Vattenkuranstalt på 1870-talet.

I förslaget till resecentrum redovisas den nya uppfartsvägen till långtidsparkeringen m m över källans läge, varför den behöver flyttas. Tävlingsförslaget redovisar ett nytt läge i anslutning till gatukorsningen. Detta läge har av miljöskäl bedömts mindre bra. Ett nytt lämpligt läge inne i parken kommer därför att sökas, i samråd med antikvariska myndigheter. Angående Lejonkällan se bilaga I.

SkyddsrumBefintligt

I norra delen av planområdet, under den föreslagna infarten till bussterminalen från Staketgatans förlängning, finns ett skyddsrum för 87 personer, byggt under 1940-talet. Förutsättningarna för att kunna behålla detta undersöks f n. Skyddsrummets placering i höjddled omöjliggör inte att det behålls. Statik, bärighet, ny överbyggnad, tätskikt etc måste bedömas utifrån de nya förutsättningarna. Sannolikt kan bef trappa ned till skyddsrummet behållas och samordnas med den nya byggnaden för godshantering. Utrymningsvägen, i form av en tunnel mot väster, behöver sannolikt kortas av för att inte komma i konflikt med det framtida kontorshuset mellan bussterminalen och Stationsgatan. Vissa förändringar i detaljutformningen är därutöver nödvändiga.

Tillkommande

Behovet av nyproducerade skyddsrumspplatser för anställda, resande och andra som uppehåller sig inom området har bedömts till 540 st. Ett skyddsrumsbesked har lämnats under tävlingsskedet. Det innehåller beslut om 3 skyddsrum á 180 platser. Dessa skyddsrum skall snabbt och enkelt kunna nås av ovan omnämnda kategorier. En mer detaljerad objektsanalys kommer att genomföras för att mera precist bestämma behovet och ett nytt skyddsrumsbesked kommer därefter att lämnas.

FriytorTorg

Framför stationsbyggnaden och i Hertig Johans gatas förlängning föreslås en torgyta med en bearbetad markbehandling.

På östra sidan av spårområdet där gångbron ansluter med trappor och hiss föreslås också en torgyta med bearbetad markbehandling.

Parkmark

På den östra sidan av spårområdet mellan långtidsparkeringen och Kavelbrovägen respektive mellan den nya uppfarten till långtidsparkeringen och Boulognerskogen blir det mindre, sluttande partier som föreslås som parkmark med planteringar.

Träd-
planteringar

Trädplanteringar föreslås på torgytan framför stationshuset, på ytan för angöring och parkering söder om stationsbyggnaden, i Staketgatans förlängning mot öster, längs den norra delen av Stationsgatan och på långtidsparkeringen öster om spårområdet.

Lek och
rekreation

Ytor för lek och rekreation finns i Boulognerskogen i omedelbar anslutning öster om planområdet.

Naturmiljö

Genom den täckta gångbron över spårområdet blir Boulognerskogens varierade parklandskap lättare tillgängligt för dem som bor och arbetar i centrumområdet.

Tågtrafik

Området för järnvägstrafik begränsas i väster av stationsbyggnaderna samt befintliga perronger. I sydöstra delen föreslås området för järnvägs- trafik avgränsat av nuvarande spårområde. Nuvarande spår tre utgår för att få tillräcklig bredd för perrongen mellan spår två och tre, med skärmtak, trappor, hiss och erforderliga säkerhetsavstånd. Måttförhållanden för perronger, skärmtak, etc framgår i detalj av bilaga C.

Gator och trafik

Allmänt

Principerna för förändringarna av gatunätet m m framgår av bilaga C. Detaljprojektering av förändringarna ska nu påbörjas. Kommunen är väghållare för gator och GC-vägar. Kavelbrovägen och Stationsgatan är statskommunala gator.

Gatunät, gång-
cykel- och
mopedtrafik

Stationsgatan

Stationsgatan är tänkt att byggas om för att anpassas till det nya resecentrum, för att ge plats för den nya bussterminalen och för att fullfölja centrumringen - Stationsgatan, Skolgatan, Badhusgatan, Staketgatan. Centrumringens utbyggnad kommer att innebära att genomfartstrafiken på gatorna inne i centrum minskar. På östra sidan av Stationsgatan planeras en separat gång- och cykelväg. Stationsgatan klassificeras som huvudgata. Korsningen mellan Stationsgatan och Staketgatan kommer att signalregleras. Trafikmängden på Stationsgatan beräknas öka med 2000-2500 fordon per årsmedeldygn.

Staketgatan

Staketgatan byggs ut mot öster fram till järnvägsområdet där en vändplats anläggs.

Kv Sleipner

För att få tillräckligt utrymme för den nya bussterminalen och för Stationsgatans ombyggnad behöver östra delen av fastigheten Sleipner 2 tas i anspråk. Detta innebär att huset på fastigheten måste rivas.

Kommunen har för avsikt att förvärva fastigheten, som nu är privatägd. Kvarteret har sedan tidigare varit av intresse för nyexploatering på sikt, vilket redovisats i det centrumplanearbete som genomfördes i slutet på 1970-talet. Något aktuellt projekt för kvarteret finns inte f n. Kvarteret kommer att ligga som reserv och tills vidare användas för markparkering. P g a kvarterets läge är det angeläget att en viss omsorg läggs ned på utformningen för den tillfälliga användningen t ex med trädplanteringar längs vissa gränser. Kvarteret kommer att detaljplanläggas i samband med en kommande exploatering. Tills vidare gäller nuvarande plan, som anger bostadsändamål för fastigheten Sleipner 2 och allmän plats, parkering, för den västra delen av "kvarteret".

Axvallsbron	Axvallsbron, omedelbart söder om planområdet är tänkt att byggas ut för att bli dubbelriktad och förses med separat gång- och cykelväg. Centrumringen ska här också anslutas till Kungsgatan-Kavelbrovägen. Detta hanteras i en separat planetapp för "nya Axvallsbron m m".
Infartsgata långtids- parkering	En infartsgata planeras från Kavelbrovägen till den nya långtidsparkeringen på östra sidan om spårområdet. Gatan dras fram till vändplats vid torgytan i anslutning till gångbrons trappor och hiss.
Kavelbrovägen	Kavelbrovägen kommer att byggas om och förses med ett separat körfält för vänstersvängande trafik i anslutning till infartsgatan till långtidsparkeringen. Detaljstudier pågår för att så långt möjligt minska ingrepp i befintlig vegetation. Kavelbrovägens tunnel under järnvägen, "Pentaporten", kommer att vara kvar så som den är idag. Tunnelns botten kommer att ligga kvar på befintlig nivå. Fri höjd i porten är 3,5 meter.
<u>Bussterminal</u>	I norra delen av stationsbyggnaden kommer passagerarna att fördela sig till de olika kategorierna. Detaljutformningen är här mycket viktig för att "passagerarströmmarna" naturligt ska hitta rätt.
Landsortstrafik m m	Den nya bussterminalen planeras mellan stationsbyggnaden och kvarteret Mode. Terminalen är utformad som en dockningsterminal med totalt 15 platser för bussar i landsortstrafik m m. Infart sker i norr från Staketgatans förlängning och utfart sker i söder till Stationsgatan. För passagerare och personal

byggs en inglasad gång från stationsbyggnaden fram till samtliga bussuppställningsplatser. Skärmtak redovisas också över bussuppställningsplatsernas främre delar. I norra delen av bussterminalen placeras en byggnad för godshantering.

Tätortstrafik

Kopplingen mellan landsortstrafik med buss, tågtrafik och tätortstrafik med buss är viktig. I anslutningen mellan bussterminalen och Stationsgatan planeras därför hållplatser för bussar i tätortstrafik. En översyn över linjesträckningarna för tätortstrafiken pågår. Hållplatsen bör utformas med uppställningsplatser för tre bussar i vardera riktningen för att inte skapa låsningar vid översynen av linjesträckningar. Hållplatsen förses med skärmtak och avskärmande glasvägg med skjutdörrar mot bussterminalen.

Parkering, angöring och utfart

Angöring och korttids- parkering söder om stationsbygg- naden för privatbilar och taxi

Söder om den kvarvarande delen av stationsbyggnaden ska angöring för privatbilar och taxi, korttidsparkering för privatbilar och en separat väntyta för taxi anläggas. In- och utfart sker mot Stationsgatan. Angöringen får hög komfort med skärmtak i direkt anslutning till körytorna. Korttidsparkeringen får 16 platser.

Långtids- parkering

Den nya långtidsparkeringen med ca 150 platser förläggs på östra sidan av spårområdet, i huvudsak på den f d virkesterrminalen och förbinds med stationsbyggnaden på västra sidan genom den inglasade gångbron över spårområdet.

Kv Mode

Kvarteret Mode norr om planområdet kommer tills vidare, med mindre justeringar, att fungera som parkeringsplats som idag.

Angöring norr om buss- terminalen

Norr om bussterminalen i anslutning till byggnaden för godshantering kommer det att finnas möjlighet att angöra från Staketgatans förlängning.

Kv Sleipner

Kvarteret Sleipner, utanför planområdet, kommer under en övergångsperiod att fungera som parkering.

Cykelparkering

Cykelparkeringar föreslås på tre ställen - framför stationsbyggnaden, invid ställverket i söder och i Staketgatans förlängning mot öster. De är tänkta att

utformas med tak. Gestaltningen är viktig med tanke på de utsatta lägena.

Utfartsförbud Utfartsförbud föreslås från fastigheten Sleipner 2 mot Stationsgatan och Långgatan, från området för järnvägsändamål, i gällande plan, mot Stationsgatan, för del av området för bussterminal mot Stationsgatan samt för fastigheten Penta 6 mot Kavelbrovägen.

Störningar

Allmänt

Miljö- och hälsoskyddskontoret har under tävlingens gång påtalat att krav kommer att ställas betr ljudnivå, vibrationer, radon, ventilation m m. Det åligger byggherren att visa hur kraven kan uppfyllas. Detta innebär t ex att tågbullermätningar behöver göras för att rätt fasadisolering skall kunna dimensioneras. Frågorna kommer att bevakas i bygglovs-skedet.

Vägtrafikbuller

För kontorslokaler och liknande lokaler inom planområdet bör inomhusnivån från trafikbuller, inkl bussterminalen, ej överstiga 35 dBA ekvivalent. Nya bostäder berörs ej av denna plan. I bygglovet skall redovisas val av material och fönster samt vilken bullerreduktion dessa ger.

Befintliga bostäder i kv Saga har idag förstärkt fasadisolering (bra fönster). Trafikmängden på Stationsgatan beräknas öka från 8600 till 10500 fordon per årsmedeldygn mellan Hertig Johans gata och Staketgatan. Denna ökning bör inte ge någon märkbar förändring för de boende i kv Saga.

Tågtrafikbuller

För kontorslokaler och liknande lokaler inom planområdet bör inomhusnivån från tågtrafikbuller ej överstiga 35 dBA ekvivalent.

Nya bostäder berörs ej av denna plan. I bygglovet skall redovisas val av material och fönster samt vilken bullerreduktion dessa ger. Tågtrafikbullret måste undersökas med mätningar/beräkningar. De krav på fasadisolering som behöver ställas för att klara ovanstående inomhusnivå (35 dBA ekv) får definieras inför bygglovskedet.

Vibrationer

I samband med kompletterande grundundersökning måste markens beskaffenhet med avseende på vibrationer undersökas. Vibrationer i byggnaderna bör ej överstiga 0.5 mm/sek. Åtgärder får redovisas i bygglovskedet.

Luftföro-
reningar

Trafiken på Stationsgatan kommer inte att medföra luftföroreningshalter som överstiger gällande riktvärden. Det är dock viktigt att tänka på utformning av ventilationen så att luftintagen placeras optimalt med tanke på vägtrafik. Likaså är det viktigt att avgaser från bussterminalen ej påverkar inomhusklimatet i kringliggande byggnader.

Övrigt

Byggnaderna skall utformas så att gällande gränsvärden för radondotterhalt inte överskrids.

Säkerhetsfrågor

Vid samråd med företrädare för brandförsvaret har påpekats att det inte får ske uppställning av vagnar med farligt gods på bangården.

Vidare har man påpekat att statik och hållfasthet för byggnader och anläggningar bör ägnas särskild uppmärksamhet med tanke på närheten till spåren.

Beträffande brandfrågorna ska material, ytskikt, brandventilation, utrymning etc utformas enligt gällande bestämmelser. Frågorna måste särskilt beaktas mot bakgrund av de föreslagna öppna lösningarna. Ev blir lösningar med sprinkling nödvändiga. I detta sammanhang behöver då också klimatfrågorna beaktas.

Teknisk försörjningAllmänt

Ledningar för de olika systemen finns i princip utbyggda i angränsande gator. Se bilaga F.

I samband med projektering för de olika systemen i de nya byggnaderna och anläggningarna får lämpliga anslutningspunkter, ledningsdragningar och dimensioner bestämmas.

Vatten och
avlopp

Byggnaderna och anläggningarna ansluts till kommunens VA-system.

Värme

De nya byggnaderna förutsätts bli anslutna till kommunens fjärrvärmesystem. Ledningar finns utbyggda i Hertig Johans gata invid kvarteret Oden och i Torggatan invid kvarteret Saga. Utbyggnad ska påbörjas från Torggatan förbi kvarteren Saga och Mode, norrut. Nuvarande stationsbyggnad är ansluten via ledningen i Hertig Johans gata. Anslutningen bedöms preliminärt som för liten för den nya anläggningen.

El

SJ/Banverkets byggnader och tillhörande funktioner planeras såsom idag att matas från Banverkets nät medan övriga byggnader och funktioner är tänkta att matas från energiverkets nät.
Ett nytt ställverk uppförs i södra delen av området för järnvägstrafik.

Avfall

Soprum för anläggningarna skall utformas enligt gällande normer. Avfallshanteringen ska utformas så att återvinning/återanvändning främjas. Frågan kommer att bevakas vid bygglovprövningen - detaljutformning, placering, storlek, angoringsmöjligheter etc.

Administrativa
frågor

Genomförandetiden för detaljplanen föreslås bli fem år från den dag planen vinner laga kraft.

Detaljplanen är baserad på NCC:s vinnande tävlingsförslag. Den är utformad med hänsyn till de preliminära tidplaner som redovisats för byggande och anläggande av de olika delarna i resecentrum.

Genomförandet regleras enligt avtal, se genomförandebeskrivningen. Detaljprojektering ska nu påbörjas. Byggstart planeras preliminärt ske i oktober 1992.

Inlösen av, köp eller överförande av kvartersmark till mark för allmänt gatuändamål erfordras. Se genomförandebeskrivningen.

Gällande tomtindelning för kv Sleipner 2 föreslås bli upphävd. Se genomförandebeskrivningen.

Beträffande fastighetsbildning, avtal, huvudmannaskap, m m hänvisas till genomförandebeskrivningen.

Byggare för de olika delarna är NCC. A-konsult är White Arkitekter AB.

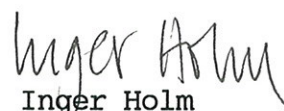
MEDVERKANDE
TJÄNSTEMÄN

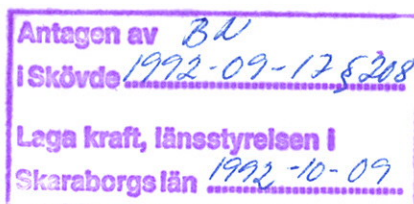
I arbetet med detaljplanen har bl a följande deltagit: stadsingenjör Peter Nyström, Stadsingenjörskontoret, utredare Klaudia Jonermark, Miljö- och hälsoskyddskontoret, projekteringschef Ove Karlsson, Gatukontoret, 1:e mätningssingenjör Bo Bergman, Stadsingenjörskontoret.


Rikard Hagerborg
Stadsbyggnadschef


Lars Rosborg
Chefsarkitekt


Christer Johnsson
Planingenjör


Inger Holm
Planingenjör



DETALJPLAN FÖR RESECENTRUM, ETAPP I
SKÖVDE STAD, SKÖVDE KOMMUN, SKARABORGS LÄN

UPPRÄTTAD AV STADSBYGGNADSKONTORET, SKÖVDE KOMMUN

DATUM: 1992-06-04

PLANFÖRFATTARE: STADSBYGGNADSCHEF RIKARD HAGERBORG
CHEFSARKITEKT LARS ROSBORG
PLANINGENJÖR CHRISTER JOHNSON
PLANINGENJÖR INGER HOLM

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Planprocessen

Planprocessen indelas i tre skeden:

- samrådsskede
- utställningsskede
- antagandeskede

Kommunfullmäktige beräknas kunna anta detaljplanen i oktober, alternativt kan kommunfullmäktige delegera till byggnadsnämnden att anta planen, vilket då kan ske i september.

För att kunna hålla de tider för byggstart som redovisats i det vinnande förslaget erfordras att fullmäktige delegerar till byggnadsnämnden att anta planen. En tidig igångsättning är mycket angelägen. Stadsbidrag finns anslaget för 1992. Kommunfullmäktige har också informerats om förslaget som detaljplanen bygger på.

Markförvärv

SJ och kommunen äger all mark inom planområdet utom den del av Sleipner 2, som skall ingå i Stationsgatan, samt en mindre del av kvarteret Penta 6.

SJ:s och kommunens mark regleras så att huvudmannen för resp anläggning blir ägare till marken. Detta innebär att kommunen köper mark från SJ till gata,

gång- och cykelväg, torg, allmän parkering och buss-terminal omfattande knappt 10.000 m². Endast en mindre del, ca 500 m², regleras från kommunen till SJ avseende långtidsparkering.

Hela fastigheten Sleipner 2 förvärvas av kommunen. Av köpeskillingen anses 25 % utgöra belopp att ingå i statsbidragsunderlaget för Resecentrum/Stationsgatan. Återstoden av Sleipner 2 ligger utanför planområdet, men avses t v utgöra kompletterande markparkering till kv Oden med bl a stadsteater och danslokal efter ombyggnad.

Utöver den direkta markregleringen betalar kommunen ersättning till SJ för att vissa befintliga byggnader/-delar rivs eller annat intrång med anledning av bussterminal m m. Detta gäller även de delar SJ inte äger, men då svarar SJ för uppgörelser med ägarna till byggnaderna (Pressbyrå och Taxi) eftersom SJ f n har arrendeavtal eller motsvarande med dem för marken.

Samtliga villkor för markreglering och annat intrång enligt ovan ingår i förslag till markavtal mellan SJ och kommunen.

VA-ledningar

VA-ledningar finns utbyggda i anslutande gator. Eventuella erforderliga justeringar av systemen kommer att definieras i den fortsatta detaljprojekteringen. Anläggande av serviser erfordras.

Värmeförsörjning

De nya byggnaderna och anläggningarna förutsätts bli anslutna till kommunens fjärrvärmesystem. Systemet finns utbyggt i anslutande gator. Befintlig stationsbyggnad är ansluten. Serviser till de nya anläggningarna erfordras.

Elförsörjning

SJ/Banverkets anläggningar och fastigheter planeras liksom i dag att matas från banverkets nät. Ett nytt ställverk planeras i södra delen av planområdet. Övriga byggnader och anläggningar planeras bli anslutna till kommunens nät. Systemet finns utbyggt i anslutande gator. Anpassning av befintliga system erfordras till de nya anläggningarna. Eventuellt kan en tillkommande transformator behövas. Denna är då tänkt att placeras inom kvarteret Mode norr om planområdet.

Gator

Ombyggnad resp nyanläggning av gator redovisas i planbeskrivningen. Utbyggnadsordning respektive tider redovisas i bilaga C till planbeskrivningen. Genomförandet regleras vidare i aktuella avtal. Se nedan.

Bebyggelse

Utbyggnadsordning och tider redovisas i bilaga C till planbeskrivningen. Byggstart är planerad till sommaren och hösten 1992. I bilaga C redovisas också de provisoriska etapplösningar som erfordras för att områdets funktioner ska kunna upprätthållas under byggnadstiden. Genomförandet regleras även i aktuella avtal. Se nedan.

Uppdelningen i planetapper framgår av bilaga E till planbeskrivningen.

Genomförandetid

Detaljplanen ges en genomförandetid på 5 år då planerad byggstart och genomförandet av här aktuella delar ligger nära i tiden.

Ansvarsfördelning

Ansvaret för genomförandet av detaljplanen regleras i ramavtal för Resecentrum mellan SJ, Banverket och kommunen. Däri tilldelas varje anläggning en huvudman för den framtida driften och ägandet, men en fördelning av investeringsutgifterna sker totalt inom planområdet och i den mån en anläggning brukas gemensamt mellan huvudmännen träffas separata driftavtal (t ex väntutrymmen i bussterminalen), hyresavtal (t ex resgodslokal) eller servitutsavtal (t ex gångbro).

SJ, Banverket och kommunen beställer gemensamt utförandet av anläggningarna från NCC på totalentreprenad genom ett entreprenadkontrakt.

Avtal

Sammanfattningsvis noteras att de avtal enligt ovan som reglerar plangenomförandet är:

- 1) Ramavtal SJ - Banverket - kommunen
- 2) Markavtal SJ - kommunen
- 3) Entreprenadkontrakt NCC - SJ - kommunen - Banverket
- 4) Optionsavtal NCC - kommunen (gäller ingen del av här aktuellt planområde)
- 5) Servitutsavtal (gångbro mm)
- 6) Hyresavtal (resgodslokal)
- 7) Driftavtal (väntutrymmen)

Avsikten är att de grundläggande avtalen skall beslutas av kommunfullmäktige i juni 1992.

FASTIGHETS- RÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighets- bildning m m

Planförslaget innebär att fastighetsindelningen ska anpassas till de nya ändamålsavgränsningarna. Till kommunägda fastigheter ska således överföras delar av SJ-ägd mark som har karaktären av allmän platsmark enligt förslaget (inkl P-plats, Torg och T2 området längs med Stationsgatan). Parkeringen i sydost ska dock tillhöra SJ-ägd mark. I denna del ska viss gränsjustering göras mot kommunägd fastighet.

Viss del av Sleipner 2 samt Penta 6 ska överföras till kommunägd allmän platsmarksfastighet.

Rättigheter

SJ skall genom officialservitut till förmån för en kommunägd fastighet upplåta rätt att i erforderlig omfattning för gångtrafik nyttja den SJ tillhöriga gångbro som uppförs i totalentreprenaden.

Fastighets- plan

Gällande tomtindelning för Sleipner 2 ska upphävas. Ti 1863-07-03, 1683 K-34.

Någon ny fastighetsplan behövs inte. Aktuella marköverföringar kan genomföras på grundval av skriftliga avtal.

EKONOMISKA FRÅGOR

De byggnads och anläggningsarbeten som tillhör planområdet ingår i den upphandling som genomförts som markanvisningstävling. Inom planområdet berörs merparten av entreprenadkontraktet.

Huvudman SJ

1. Resecentrums ny- och ombyggnader
2. Gångbro och plattform
3. Långtidsparkering
4. Ställverksbyggnad
5. Flyttning av virkesterminal

Huvudman kommunen

1. Bussterminal inkl godsbyggnad
2. Stationsgatan, Kavelbrovägen och infart till långtidsparkeringen
3. Markarbeten på allmän platsmark i övrigt (torg väster om stationshuset och öster om gångbron, personbilsangöring och taxi söder om stationshuset och i förlängningen av Staketgatan norr om bussterminalen samt gång- och cykelvägar längs Stationsgatan och i Boulongerskogen).

De ekonomiska transaktionerna mellan SJ, Banverket, kommunen och NCC samt beträffande driftfrågor även Länstrafiken, Taxi, Pressbyrån m fl kan p g a kvarstående slutförhandlingar ännu inte redovisas.

I en preliminär redovisning till vägverket har utgifterna beräknats till 85 milj kr inkl administration, byggherrekostnader och marklösen/-regleringar/-intrång. Däremot ingår i beloppet inte de delar av Resecentrumbyggnaderna som utgör kontor och heller inte Banverkets eventuella flyttning till Drottninggatan. Enligt plan för länstrafikanläggningar skall under åren 1992 -94 statsbidrag utgå med sammanlagt 39 milj kronor uppräknat till samma prisnivå december 1992 för motsvarande anläggningar. Kommunens arbete med ekonomiska flerårsplanen tar hänsyn till konsekvenserna av föreslagna uppgörelser. Åtagandena 1992, framförallt markregleringen med SJ, avses kommunfullmäktige anslå medel till vid junisammanträdet. För 1993 ingår projektet i budgetarbetet.

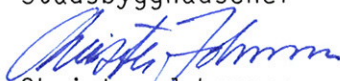
TEKNISKA FRÅGOR

Kompletterande grundundersökningar, bullermätningar och -beräkningar, vibrationsmätningar och -bedömningar behöver genomföras i samband med det fortsatta projekteringsarbetet. Inmätningar och avvägningar pågår för att komplettera kartmaterialet.

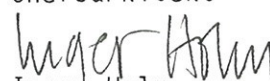
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I arbetet med denna genomförandebeskrivning har bl a stadsingenjör Peter Nyström, stadsingenjörskontoret och planeringschef Rolf Lundell, planeringskontoret, deltagit.


Rikard Hagenborg
Stadsbyggnadschef


Christer Johnsson
Planingenjör


Lars Rosborg
Chefsarkitekt


Inger Holm
Planingenjör

