

Detaljplan för

Resecentrum 1 m.m.

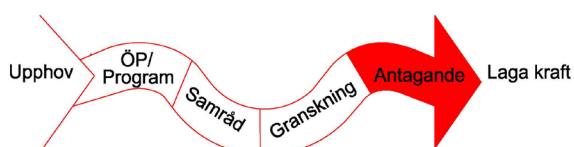
Skövde stad, Skövde kommun, Västra Götalands län



PLANBESKRIVNING

Upprättad 2013-08-20
Plan, Bygg o Lantmäteriförvaltningen

Antagen av BN 2013-08-29
Laga kraft 2013-09-21



Antagandehandling



INNEHÅLL

PLANBESKRIVNING	1
TIDPLAN (bedömd)	3
PLANHANDLINGAR	4
PLANBILAGOR	4
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	4
AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN	4
PLANDATA	4
<i>Lägesbeskrivning</i>	
<i>Areal</i>	
<i>Markägoförhållanden.</i>	
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	4
<i>Översiktsplan 2025</i>	
<i>Detaljplaner</i>	
<i>Riksintresse</i>	
PLANENS HANDLÄGGNING	5
<i>Förfarande</i>	
<i>Planprogram</i>	
<i>Miljöbedömning och Miljökonsekvensbeskrivning</i>	
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRING	6
<i>Mark och vegetation</i>	
<i>Geotekniska förhållanden mm</i>	
<i>Radon</i>	
<i>Föroreningar</i>	
BEBYGGELSEOMRÅDEN	8
<i>Planerad bebyggelse</i>	
<i>Byggnadskultur och gestaltning</i>	
<i>Tillgänglighet</i>	
<i>Skyddsrum</i>	
FRIYTOR	12
<i>Lek och rekreation</i>	
<i>Naturmiljö</i>	
GATOR OCH TRAFIK	12
<i>Gatunät och angöring</i>	
<i>Gång och cykeltrafik</i>	
<i>Parkering</i>	
<i>Varutransporter</i>	
<i>Kollektivtrafik</i>	
<i>Ljussättning</i>	
TEKNISK FÖRSÖRJNING	16
<i>Vatten och avlopp (VA)</i>	
<i>Dagvatten</i>	
<i>El, tele och opto</i>	
<i>Värme</i>	
<i>Avfall</i>	

MILJÖBESKRIVNING/STÖRNINGAR	17
<i>Väg- och tågtrafikbuller</i>	
<i>Vibrationer</i>	
<i>Transport av farligt gods</i>	
<i>Volvo Powertrain</i>	
<i>Miljökvalitetsnorm</i>	
GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	23
<i>Organisatoriska frågor</i>	
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	
<i>Ekonomiska frågor</i>	
<i>Teknisk försörjning</i>	
<i>Utredningar</i>	
AVGIFTER OCH TAXOR	27
<i>Vatten och avlopp</i>	
<i>Bygglov, bygganmälan och planavgift</i>	
<i>Lantmäteriförrättning</i>	
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	27

TIDPLAN (bedömd)

26/2	Byggnadsnämndens beredningsutskott (BU)
7/3	Byggnadsnämnden (BN) - Samrådsbeslut och behovsbedömning
v13-16	Samråd och remiss (28/3 - 25/4)
v17-18	Samrådsredogörelse
14/5	BU
23/5	BN - Granskningsbeslut
v22-25	Granskning och remiss (27/5 - 24/6)
3/6	KS
v26	Granskningsutlåtande
20/8	BU
29/8	BN - Antagande
	3 veckor överklagandetid
21/9	Laga kraft ca

PLANHANDLINGAR

Plankarta med bestämmelser

Planbeskrivning

Samrådsredogörelse, 2013-05-14

Granskningsutlåtande, 2013-08-20

PLANBILAGOR

A. Behovsbedömning, 2013-02-27

B. Översiktlig geoteknisk undersökning, BGAB, 2008-08-18

C. Parkeringsanalys, Jernhusen, 2013-02-12

D. Riskanalys, Cowi, 2013-02-14

E. Trafikanalys, Ramböll 2013-04-26

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att göra det möjligt att uppföra ett kontors- och parkeringshus med koppling till Skövde Resecentrum.

AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN

Planförslaget bedöms vara förenligt med miljöbalkens grundläggande hushållningsbestämmelser (MB 3 och 4 kap). Området bedöms vara lämpligt för föreslaget kontors- och parkeringshus

PLANDATA

Lägesbeskrivning

Planområdet ligger centralt i Skövde direkt öster om stationsområdet, norr om Kavelbrovägen och väster om Boulognerskogen.

Areal

Planområdet omfattar en total areal av cirka 1,6 hektar.

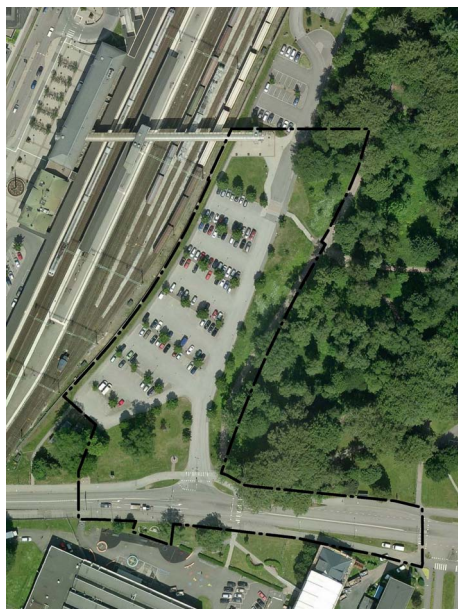
Markägoförhållanden

Planområdet berör helt delområde av fastigheten Resecentrum 1 samt delar av fastigheterna Skövde 5:250, Skövde 6:1 och Penta 8. Kommunen äger fastigheten Skövde 5:250, resterande fastigheter är privatägda.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan 2025

I ÖP 2025 utpekas huvudsakligen planområdet som område för centrumbebyggelse och väg, se bild till vänster.



Planområdets läge och avgränsning.



Utsnitt ur ÖP 2025. Planområde markerat i rött

Detaljplaner

Gällande detaljplaner som ligger helt eller delvis inom planområdet:

Plannummer	Namn	Beslutsdatum
DP 478	Kurorten	2000-09-25
DP 404	Resecentrum, etapp 1	1992-09-17
ST 308	Hultdalsg-Henrikbergsg mm	1987-05-25
ST 60	Kv Penta	1947-06-19

Merparten av föreslaget planområde berör DP 404 där markanvändningen huvudsakligen är P (parkeringskvarter), PARK och H-GATA (huvudgata). I norr berörs DP 478 med markanvändningen TORG, LOKALGATA och PARK. I syfte att skapa byggrätt för nytt trapphus från planerad gångbro över Kavelbrovägen till Volvos område berörs även en mindre del av den äldre stadsplanen ST 60 med markanvändning för industriändamål. Berörd del av ST 308 utgörs av gatumark.

Riksintresse

Västra stambanan är enligt miljöbalken ett riksintresse för kommunikationer. Genomförandet av planförslaget bedöms inte på något påtagligt sätt skada det intresset. Avståndet mellan föreslagen ny kontors- och parkeringshus och närmast liggande genomgående spår (spår 2) varierar mellan 43 och 55 m.

PLANENS HANDLÄGGNING

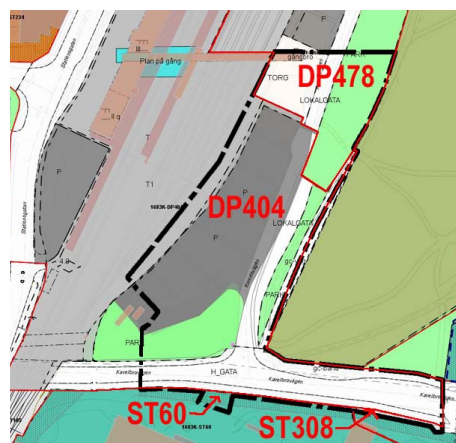
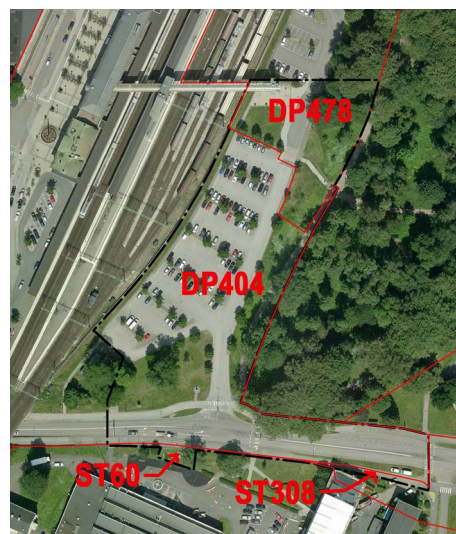
Förfarande

Detaljplanearbetet sker med utgångspunkt från reglerna i den nya plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Med hänsyn till det allmänna intresset handläggs detaljplanen med normalt planförfarande.

Planprogram

Nya Plan- och bygglagen (PBL 2010:900) anger att om kommunen bedömer att det behövs för att underlätta detaljplanearbetet, ska kommunen ange planens utgångspunkter och mål i ett särskilt program.

Något planprogram kommer i detta fall inte att föregå detaljplanen. Förslaget har stöd i Skövde kommuns nyligen (2012) antagna översiktsplan - ÖP 2025 och några andra skäl till att detaljplanen bör föregås av ett programskede bedöms inte heller finnas.



Gällande detaljplaner för planområdet.

Miljöbedömning och Miljökonsekvensbeskrivning

Om genomförandet av planen 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 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.

Plan, Bygg och Lantmäteriförvaltningen bedömer utifrån framtagna behovsbedömning (bilaga A) att ett genomförande av planen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Byggnadsnämnden beslutade vid sammanträde 2013-03-07 § 31 att genomförandet av planförslaget inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan varför något behov av en miljöbedömning inte föreligger.

Länsstyrelsen i Västra Götaland har i yttrande, daterat 2013-03-08, framfört att man delar kommunens bedömning i frågan. Länsstyrelsen saknar uppgifter om en äldre källa (Lejonbrunnen) som ligger i direkt anslutning till planområdet. Denna måste beaktas i det fortsatta arbetet.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRING

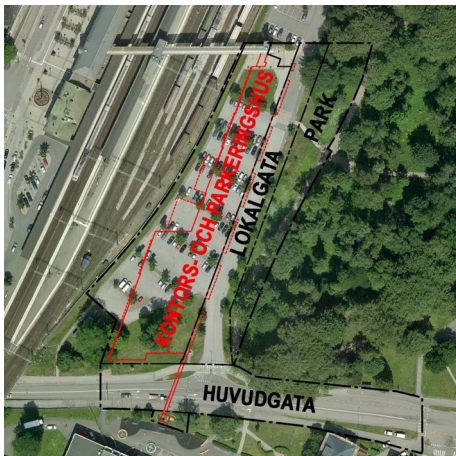
Mark och vegetation

Marken inom planområdet sluttar från +139 m i norr och väster ner mot +136 m i söder mot Kavelbrovägen och +134 m i öster vid befintlig gångväg i Boulognerskogen.

Planområdet berörs inte av Natura 2000-områden eller naturreservat. De delar av planområdet öster om slänten nedanför Kurortsvägen vilken idag utgörs parkmark (Boulognerskogen) utpekade ha ett högt värde i kommunens naturvårdsprogram. Dessa delar påverkas inte av föreslagen exploatering och marken föreslås fortsatt vara parkmark. Vegetationen i de delar av Boulognerskogen som ingår i planområdet består huvudsakligen av högresta exemplar av alm, bok, lind, ek och lönn. Dessa inryms huvudsakligen inom det område som fortsatt föreslås vara parkmark, se bild till vänster. Yngre lindar på parkeringen samt på Kurortsvägens östra sida kommer att behöva tas ned för att ge plats åt föreslagen byggnad och en ev. breddning av Kurortsvägen. Även träd ner mot Kavelbrovägen kommer att påverkas av exploateringen.



Flygbild över närområdet med Studentbostäder i nordost och Volvos område i söder.



Lodbild över planområdet med kvartergränser (svart) och föreslagen byggnad (rött) inlagd.

Geotekniska förhållanden mm

En översiktlig geoteknisk undersökning har tagits fram för parkeringsytan av Bygg- och Geokonsult AB (BGAB) 2008-08-18. En kort sammanfattning av denna redovisas nedan. Undersökningen biläggs i sin helhet (Bilaga B).

Jorden består under ytskiktet/fyllningen av friktionsjord som vilar på för utförda sonderingar fast botten – troligen fast lagrad friktionsjord. Ytskiktet består i provtagningspunkterna av ett 0,2 – 0,3 m tjockt lager av fyllning (grusig sand). Härunder följer i provtagningspunkt 2 & 3 fyllning siltig, grusig sand/något grusig, siltig sand till 0,8 resp. 0,5 m djup. I borrhål 2 påträffades mellan 0,8 – 1,1 m djup ett skikt av något mullhaltig, siltig sand. Den underliggande friktionsjorden utgörs huvudsakligen av siltig sand/något siltig sand delvis finsand. Jorden innehåller delvis skiffer. Jorden bedöms som fast lagrad. Trycksondens nedträngningsdjup varierade mellan 3,0 och 6,0 m.

I provtagningspunkterna påträffades inget vatten vid undersökningstillfället.

Grundläggning ska ske på frostskyddad nivå med sulor, alternativt förstyvad bottenplatta, på naturligt lagrad jord eller väl packad fyllning. Grundläggning kan utföras enligt BKR geoteknikklass GK1. Tillåtet grundtryck fd sättes till 150 kPa. Grundsulor får ej utföras smalare än 0,5 m. Alternativt kan grundläggning ske enligt GK2.

Schaktning i friktionsjord kan över grundvattenytan ske med en släntlutning av 1:1 å 1:1,5. Vid schaktning i siltig jord finns risk för ytuppmjukning och utflytning av slänter vid vattenöversmättnad genom t. ex. regn. För att begränsa utflytning av slänter kan dessa övertäckas vid regnväder.

Radon

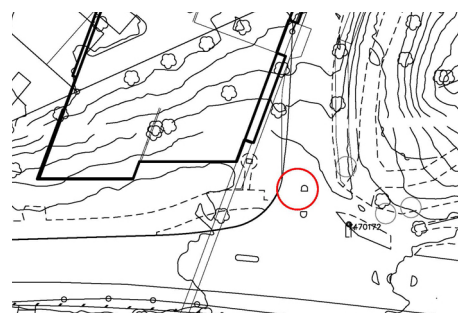
Planområdet är beläget inom område där gammastrålningen i berggrunden och/eller i jordlagren kan överstiga 30 uR/h.

Föroreningar

Markföroreningar bedöms inte förekomma.

Fornlämningar och kulturmiljöer

Inom planområdet finns enligt Riksantikvarieämbetets underlag en lämning - *källa med tradition* - vari man historiskt tvättat sig, druckit eller offrat gåvor. På källan fanns tidigare en springbrunn - *Lejonbrunnen* - placerad. Denna var en viktig del av Kurortsanstalten i Boulognerskogen under slutet av 1800-talet. Lejonbrunnen flyttades längre in Boulognerskogen då Kurortsvägen fick ny infart under 1990-talet, se bild till höger.



Källans ungefärliga läge (röd ring) under nuvarande infart till Kurortsvägen.

Planområdet ligger utanför det område av Skövde centrum som Länsstyrelsen har avgränsat för fast fornlämning (Skövde medeltida stad).

BEBYGGELSEOMRÅDEN

Området utgörs idag huvudsakligen av en större parkeringsplats som primärt används för pendelparkering. Norr om denna finns en angöringsplats till Tubens trapphus och söderut parkmark ned till Kavelbrovägen.

Planerad bebyggelse

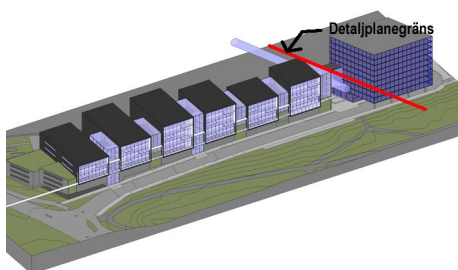
Skövdes roll som lokalt regioncentra (Skövdere regionen) och som en av noderna i Västragötalands regionen stärks kontinuerligt. I "Vision Skövde 2025", antagen av kommunfullmäktige 2010, finns målet att Skövde ska stärka denna roll för att locka fler människor och verksamheter till Skövdere regionen. Skövde centrum med sitt goda kommunikationsläge är och kommer fortsättningsvis att vara en mycket attraktiv plats för etablering av verksamheter. Aktuellt planområde, ett stenkast mellan Resecentrum och Boulognerskogen, är en av de mest attraktiva platserna i centrum och bedöms vara mycket lämpat för de personalintensiva verksamheter och centrumnära parkering som föreslås, se nedan.

Kontors- och parkeringshus

Jernhusen stationer AB har till Skövde kommun framfört önskemål om att uppföra ett kontors- och parkeringshus i 5-7 våningar, huvudsakligen belägen på nuvarande långtidsparkering söder om Tubens östra entré. Byggnaden föreslås dockas via nytt trapphus direkt till Tuben – vilken idag leder in till Skövde Resecentrum. Projektet har därefter utvecklats i samråd med Skövde kommuns berörda förvaltningar och resulterat i nu föreliggande detaljplaneförslag.

Totalt rymmer drygt 500 bilplatser i byggnadens 3 första våningar + källarplan. Ovanpå detta i 2-4 våningar ca 500 arbetsplatser i olika kontorsdelar om sammantaget ca 10.000 m².

I Jernhusens projekt ingår även att i en nära framtid komplettera med en hotellbyggnad som dockas till Tubens norra sida. Denna detaljplan berör dock bara kontors- och parkeringshuset med omgivande mark. Hotellbyggnaden ligger i en senare etapp då hotellets utformning är ännu inte given. Detta bl.a. beroende av att en operatör saknas i nuläget. En särskild detaljplan för hotelldelen ska tas fram senare. Den aktuella detaljplanen för kontors- och parkeringshuset kommer dock längre fram i planbeskrivningen att behandla frågor som bl.a. rör angöring mm till hotellbyggnaden.



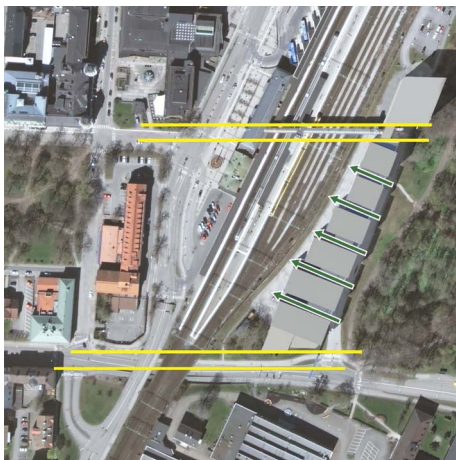
Översikt över projektets olika delar. Planerat kontors- och parkeringshus som ingår i denna detaljplan samt hotellet som kommer att behandlas i en framtida detaljplan.



*Vy från Hertig Johans Gatas möte med Stationsgatan.
Det nya kontorshuset olika enheter med befintlig stationsbyggnad i förgrunden.
Fotomontage: Monsén arkitekter*



*Vy från Stationsgatan.
Kontorshusets uppdelning i sex enheter bryter ned den stora byggnadens skala. Längs till vänster ses den
framtida hotellbyggnaden vilken i dagsläget inte är färdig till form, gestaltning och utbredning.
Fotomontage: Monsén arkitekter*



Byggnadernas utformning och placering ska hjälpa till att stärka den visuella riktningen mellan stadskärnan och Boulognerskogen.



De sex kontorsboxarna bryter visuellt upp den långa byggnaden. Mellanliggande uppglasade trapphus släpper igenom ljus och ska hjälpa till att "dra" Boulognerskogen genom byggnaden och visa spår av den mot staden.

Byggnadskultur och gestaltning

Föreslagen kontors- och parkeringsbyggnad kommer att utgöra ett betydelsefullt inslag i stadsbilden med sin höjd, långa utbredning och arkitektoniska uttryck. Alla sidor av byggnaden kommer att vara exponerade mot publika stadsrum. Mot stationsområdet blir det första mötet med Skövde för tågresenärer. Mot Kavelbrovägen och Boulognerskogen utgör den mötet med Skövde centrum och från norr där Tuben slutar blir den en av fasaderna i en ny torgplats. Det exponerade läget medför att särskild stor vikt ska läggas på fasadernas utformning och val av fasadmateriell mm, se planbestämmelse (f) på plankartan.

Projektet, vars arbetsnamn är "Skövde office park", har som mål att genom bebyggelsens utformning och riktning förstärka den visuella riktningen mellan Skövde stadskärna och Boulognerskogen. Det långa kontors- och parkeringshuset bryts visuellt upp i sex mindre enheter med mellanliggande uppglasade trapphus.

Byggnadens utformning har utgått ifrån sitt läge mellan det storskaliga stationsområdet och Boulognerskogen. Höjd och volym på det föreslagna kontors- och parkeringshuset bedöms samverka med omgivande byggnader - i norr studentbostäderna i kv Kurorten och i väster pågående ombyggnation av fastigheten Hermod vid Stationsgatan. Söderut mot Kavelbrovägen och Volvos äldre fabriksbyggnader trappas byggnaden ner till 3 våningar + souterrängvåning, se fotomontage och sektion på nästa sida.

Entré till byggnaden sker från nytt trapphus vid Tuben samt via två uppglasade trapphus från Kurortsvägen.

För att kunna hantera säkerhets- och riskfrågor ges garagevåningarna mot järnvägsområdet en sluten fasad, se vidare under kapitlet *Transport med farligt gods*, sidan 17. Mot Kurortsvägen och Kavelbrovägen föreslås garagevåningarna få en "halvöppen" fasad. Detta ger ett mer livaktigt intryck och en möjlighet att lösa ventilationen genom självdrag.

Skyddsrum

Något behov av skyddsrum finns inte. Skyddsrum byggs först i ett s.k. anpassningsskede.

Tillgänglighet

Byggnad ska utformas så att tillgänglighet i enlighet med gällande byggregler följs. Markplaneringen ska utföras så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan nå målpunkter utan problem. Möjligheten att anlägga en handikappanpassad ramp mellan Boulognerskogen och Resecentrum ska studeras i projektet.



*Vy från Kavlebrovägen österut.
Byggnadens våningsantal trappas ned mot Kavelbrovägen.
Fotomontage: Monsén arkitekter.*



*Vy från Kavelbrovägen västerut.
Även i vinterskrud kommer Boulognerskogen att till stora delar skymma den föreslagna byggnaden.
Fotomontage: Monsén arkitekter.*



Östelevation. Byggnadens olika delar och trappningar mot Kurortsvägen/Boulognerskogen

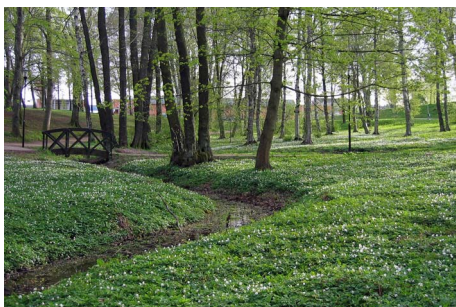
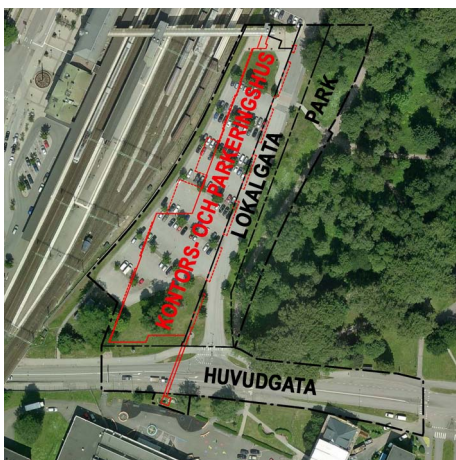
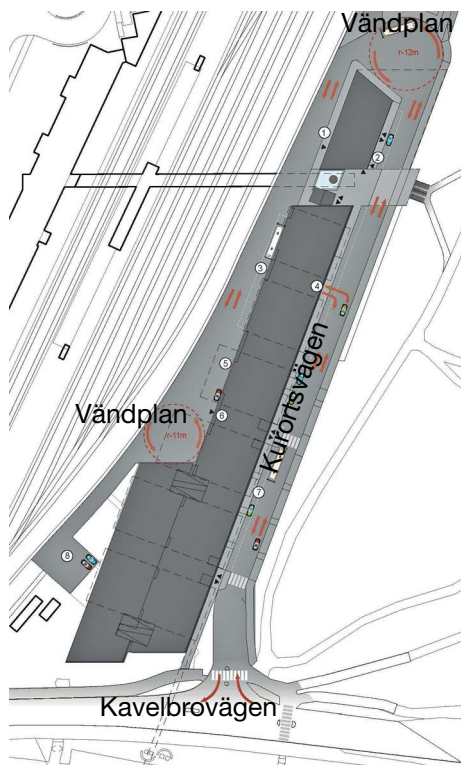


Foto från naturparksdelen av Boulognerskogen som ligger direkt öster om planområdet.



Ortofoto med kvartersgränser (svart) och föreslagen byggnad (rött).



Översikt över trafikföringen.

FRIYTOR

Rekreation

Närheten till Boulognerskogen medger stora möjligheter till lunchpromenader och avkoppling mm för de som arbetar i den nya kontorsbyggnaden. Verksamheten bidrar till att befolka Boulognerskogen och därmed göra den tryggare. Byggnaden utgör dessutom en tydlig avgränsning av parken i denna del och ett utmärkt bullerskydd västerut gentemot väg- och spårtrafik.

Naturmiljö

Den vegetation som berörs av förslaget är företrädesvis yngre lindar på parkeringen samt på Kurortsvägens östra sida. Några större träd i norra delen av Kurortsvägen samt i söder mot Kavelbrovägen påverkas också. Den för Boulognerskogen viktigaste vegetationen inryms inom naturmarken i öster. Angränsande till planen i sydväst, i slänten ned mot Kavelbrovägen, lämnas en mindre bit parkmark med högresta träd som bedöms vara värdefull för stadsbilden. Se kvartersgränser i bild till vänster.

GATOR OCH TRAFIK

Projektet generar ny trafik som kommer innebära att näraliggande gator får en högre trafikbelastning. Det är heller inte otroligt att dagens angöringstrafik till Skövde resecentrum i större omfattning än idag kommer att söka sig till denna sidan av järnvägen. Trafikmängder på omgivande gator är enligt senast genomförda mätningar för Kavelbrovägen 8700 fordon/dygn (f/d), Kungsgatan 7600 f/d och Stationsgatan mellan 5700-7300 f/d.

Gatunät och angöring

Kvarteret angörs söderifrån från Kavelbrovägen-Kurortsvägen. Parkeringsgaraget, som innehåller drygt 500 bilplatser (bpl), varav ca 350 ska vara allmänna, nås via en till-/utfart från Kurortsvägen. Därtill föreslås parkeringsplatser för korttidsparkering (angöring) längs Kurortsvägens västra sida, se sektion genom Kurortsvägen på sidan 14. För att nå dessa behöver man köra upp till nuvarande vändplan som ligger norr om det planerade hotellet och tillbaka längs Kurortsvägen. Vändplanen föreslås utökas så att den får en diameter på 24 meter och därmed kan hantera alla typer av fordon. Kurortsvägen fortsätter sedan i samma sträckning som idag norrut till studentbostäderna i kv Kurorten mm.

Trafikkonsulten Ramböll har efter samrådet tagit fram en trafikanalys (Bilaga E) som redovisar trafiksituationen på angränsande gator utifrån ett värsta scenario med



Vy längs Kurortsvägen norrut.

Kurortsvägen blir angöringsgata till hela kvarteret. Vägen fortsätter norrut under planerad hotellbyggnad till studentbostäderna i kv Kurorten mm.

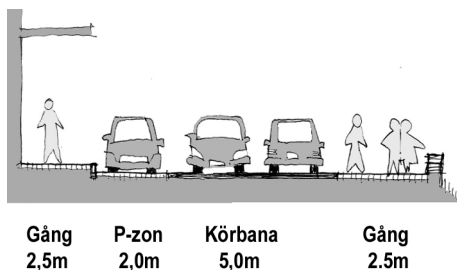
Fotomontage: Monsén arkitekter



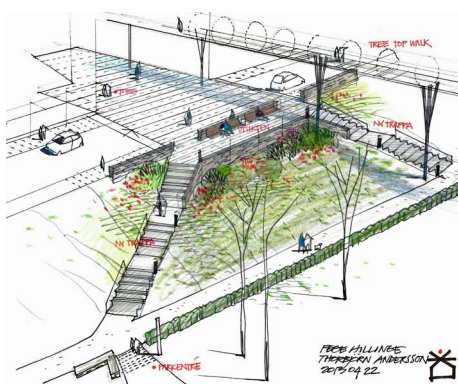
Vy längs Kurortsvägen söderut.

Nytt trapphus kopplas till Tuben och en loftgång - "Volvogången" - integreras i den nya byggnadens fasad.

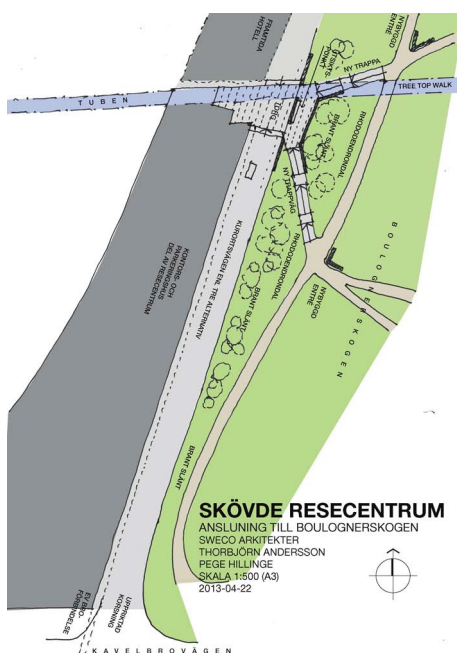
Fotomontage: Monsén arkitekter



*Sektion genom Kurortsvägen.
Möjlig utformning. Ska samordnas med
gestaltningsidéer för Boulognerskogen.*



Mötet mellan torgplatsen och Boulognerskogen tas upp i en utsiktsplats med sittmöjligheter, varifrån trappor leder ner till parkens befintliga stigsystem. Nedan en översikt över hela Kurortsvägen. Illustrationer SWECO Architects



maxbeläggning av parkeringshuset. Analysen visar att exploateringsområdet som mest bedöms generera ca 2250 fordon vardagsmedeldygn till korsningen Kurortsvägen/Kavelbrovägen. Trafiken bedöms inte medföra några större problem för framkomligheten i korsningen Kurortsvägen/Kavelbrovägen eller för trafiken längs Kavelbrovägen. Kölängden under dimensionerande timme (morgon och eftermiddag) bedöms bli 2-3 bilar. Om förutsättningar i trafikinätet i övrigt förändras i framtiden och det visar sig bli svårigheter att komma ut på Kavelbrovägen i rusningstid så finns utrymme att förse korsningen med vänstersvängande fält. Även trafikljus kan i så fall vara en möjlig åtgärd.

Varutransporter

Alla varutransporter till- och från byggnaden (och det framtida hotellet) angör via kvartermark på byggnadens västra sida mot järnvägen. Här planeras även några uppställningsplatser för större fordon (bussar mm).

Gång- och cykeltrafik

Tuben från Resecentrum ansluts till nytt trapphus som blir tillgängligt för allmänheten under stationshusets öppettider. Trapphuset landar i en liten plats som föreslås sträcka sig över Kurortsvägen och via en utsiktsplats med sittmöjligheter kopplas ihop med Boulognersskogen, se perspektiv till vänster.

Kurortsvägen kan behöva breddas något så att det ges bra gångmöjligheter på båda sidor vägen. Se sektion för möjlig utformning av Kurortsvägen ovan till vänster.

Önskemål har framförts från Volvo om att kunna skapa en väderskyddad och trafiksäker gångförbindelse mellan Resecentrum och Volvos område öster om Kavelbrovägen. Detaljplanen medger därför att en loftgång kan anläggas ovan gatumark, integrerat i fasaden på kontors- och parkeringshuset. Loftgången - Volvogången - följer hela långfasaden ner till och över Kavelbrovägen för att avslutas i ett trapphus inne på Volvos område.

Cykelbana finns utmed Kavelbrovägen. Någon särskild cykelbana längs Kurortsvägen föreslås inte.

Parkering

Befintlig parkering innehåller knappt 150 bilplatser (bpl), varav ca 50 bpl hyrs ut till en hyrbilsfirma. Resterande fungerar huvudsakligen som pendelparkering.

Verksamheternas behov av parkering ska tillgodoses i parkeringshuset. Som underlag för bedömning av antalet parkeringsplatser används vanligtvis Skövde kommuns

riktlinjer för parkeringsbehovet. I centrala lägen gäller enligt denna;

Kontor : 15 bpl/1000 m² BTA

Hotell : 25 bpl/1000 m² BTA

Projektets omedelbara närhet till Resecentrum och allmänna kommunikationer av skilda slag bedöms dock medge möjlighet att reducera dessa riktlinjer något.

Jernhusen har låtit ta fram en analys över parkeringsbehovet (bilaga C) där man gör jämförelser med parkeringsnormer i kollektivtrafiknära lägen i medelstora och större städer i landet. Slutsatsen av den jämförelsen är att parkeringsbehovet för kontor i detta läge kan reduceras till 10 bpl/1000 m² BTA. Analysen visar också på möjligheten att samutnyttja parkeringsplatser, främst mellan kontor och ett framtida hotell, där behovet skiljer sig åt över tiden. Behovet av parkeringsplatser för kontor och hotell skulle med ett samutnyttjande enligt analysen under dagtid mån - fre vara ca 152 bpl, under kväll/natt mån-fre ca 190 bpl (dimensionerande) och på helgen ca 93 bpl. Ett parkeringshus i tre plan ovan mark beräknas rymma 436 bpl. Förses huset med källarplan ger det ytterligare ca 90 bpl. För ett parkeringshus som även inrymmer bedömt behov för ett framtida hotell medför detta att det då minst återstår mellan 246 - 336 bpl (3 resp. 4 plan med parkering) för allmänhetens behov.

Skövdes parkeringsnorm anger även riktlinjer för uppställningsplatser för cykel (cpl) enligt nedan;

Kontor : 13 cpl/1000 m² BTA

Cykelparkering för kontorens behov (ca 130 cpl) föreslås lösas i garagets souterrängplan med infart från cykelbanan norr om Kavelbrovägen.

Behovet av bil- och cykelplatser för verksamheterna bevakas i bygglovskedet.

Kollektivtrafik

Förutom järnvägstrafiken finns busshållplats för tätorts- och regionaltrafiken inom Resecentrums område.

Ljussättning

Då det rör sig om publika rum (gator, torg och park) där angränsande verksamheter till stora delar bara är befolkade kontorstid så är det särskilt viktigt att åstadkomma en ljussättning som skapar säkerhet och trygghet. Ljussättningen ska dessutom göra det lätt att orientera sig i området och skapa atmosfär. Den ljusplan som arbetas fram för Boulognerskogen bör om möjligt även inbegripa belysningsprinciper för Kurortsvägen, torgplatsen och trappen mm som ingår i detta projekt.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp (VA)

Byggnaden ska anslutas till det kommunala ledningsnätet. Befintliga vatten- och spillvattenledningar finns i och norr om Kavelbrovägen.

En spillvattenledning (dim 600) tangerar planerad ny kvartersgräns för kontors- och parkeringshuset. Denna kan därför behöva dras om.

Dagvatten

Dagvattnet ska så långt möjligt tas omhand lokalt i enlighet med antagna riktlinjer för dagvattenhantering.

En dagvattenhanteringsplan ska upprättas och innehållet ska redovisas senast i samband med bygganmälan/byggsamråd.

Några större dagvattenledningar (dim 1000) norr om Kavelbrovägen passerar idag igenom den tänkta byggrätten för kontors- och parkeringshuset. Dessa måste dras om.

El, tele och opto

Ny transformatorstation behövs för att försörja den föreslagna byggnaden. Skövde Elnät önskar ett läge för denna inom parkmark (Boulognerskogen) direkt sydöst om planområdet.

Befintliga servisledningar till Trafikverkets teknikbyggnader vilka ligger angränsande till planområdet i sydväst behöver dras om.

Planområdet kan anslutas till Skövde öppna stadsnät.

Värme

De nya byggnaderna föreslås anslutas till Skövde Värmeverk AB:s fjärrvärmenät. Befintliga fjärrvärmeledningar finns söder om Kavelbrovägen samt i Boulognerskogen, se bild till vänster.

Avfall

Avfallshanteringen ska utformas så att återanvändning och återvinning främjas. Utrymmen för detta nås från byggnadens västra sida mot järnvägen. Vändmöjlighet med en diameter om ca 22 m planeras mitt för kontors- och parkeringshuset, se bild sidan 12.

Samråd kommer att ske mellan byggherren/husprojektören och Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS).



Befintliga VA- och dagvattenledningar som passerar området. Vatten (blå), spillvatten (röd) och dagvatten (grön).



Befintlig fjärrvärmedragning söder och öster om planområdet.

MILJÖBESKRIVNING/StÖRNINGAR

Väg- och tågtrafikbuller

Av Boverkets vägledning för plan- och bygglagen - PBL Kunskapsbanken - framgår att: "Till begreppet kontor (K) räknas i huvudsak vanlig kontorsverksamhet, konferenslokaler och liknande personaltät verksamhet med liten varuhantering. Hotell ingår inte i användningen kontor."

Gränsvärden för cellkontor är enligt Boverkets Byggregler (BBR) 35 dB(A) ekvivalentnivå och 50 dB(A) maximalnivå och för kontorslandskap 35 dB(A) ekvivalentnivå och 55 dB(A) maximalnivå (klass C), se tabell till höger.

Några riktvärden för utomhusnivåer avseende kontors- och hotellbyggnader finns inte.

I samband med detaljplaneläggning för kv Hermod, väster om Stationsgatan, så togs en bullerutredning fram av Akustikverkstaden AB (2011-03-01). Avstånden från de genomgående järnvägsspåren (1 och 2) till kontorslokalerna i kv Hermod understiger med några meter det avstånd som gäller mellan samma spår och det nu föreslagna kontors- och parkeringshuset. Utredningen bedöms därför kunna användas även för detta projekt.

I rapporten konstateras att det är maximalnivåerna från trafiken som är dimensionerande för fasadkonstruktionen. I bilden till höger som redovisar maximalnivåerna för trafikbullret ser man att byggrätten för föreslaget kontors- och parkeringshus ligger längre från spår 1-2 än kv Hermod och utanför gränsen för 85 dB(A) maximal ljudnivå (andra kurvan från spåren räknat). Detta innebär behov av en fasaddämpning som ligger runt 30 dB(A) för kontorslandskap och ca 35 dB(A) för cellkontor.

Frågan kommer att bevakas i samband med byggsamråd.

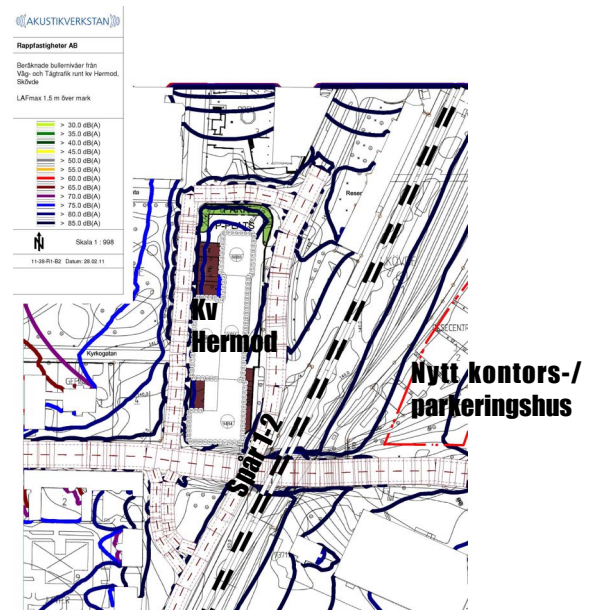
Vibrationer

Järnvägstrafik skapar vibrationer i marken. Erfarenhet visar att man upplever en måttlig störning vid hastigheter mellan 0,4-1,0 mm/s RMS och en sannolik störning >1,0 mm/s RMS, där nivåer över 2 mm/s RMS upplevs som stora vibrationer. Som jämförelse så finns ingen risk för skada på byggnad < 5,0 mm/s RMS. Det finns inte några generellt antagna riktvärden för vibrationer. Naturvårdsverket och f.d. Banverket har dock tagit fram riktlinjer (2006) för nybyggnad av järnvägsinfrastruktur. Enligt dessa bör man klara hastigheter på 0,4 mm/s och acceleration på 14 mm/s² RMS i utrymmen där människor stadigvarande vistas, främst utrymmen för sömn och vila. Möjligheten att klara dessa riktlinjer bedöms vara goda då grundförhållande är bra på platsen samt att byggnad

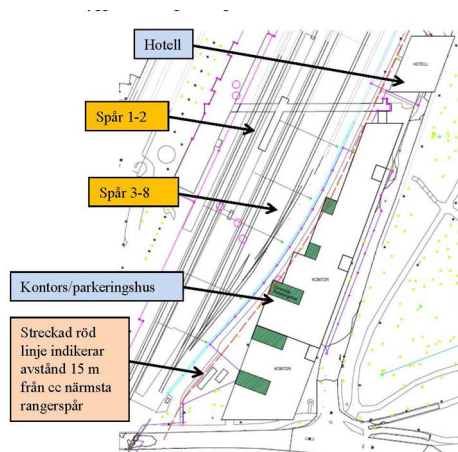
Typ av utrymme	L_{eq} dB(A)	L_{max} dB(A)
Utrymme för presentationer, ex större konferensrum > 20 pers	30	45
Utrymme för enskilt arbete, samtal eller vila, ex cellkontor, mötesrum, vilorum, reception	35	50
Dock i stora utrymmen, exempelvis kontorslandskap, storrumskontor	35	55
Övriga utrymmen där människor vistas mer än tillfälligt, ex restaurang, matsal, pausutrymme, lobby, lounge, restaurangkök	40	-
Utrymme där människor vistas tillfälligt, ex korridor, foajé, kapprum, WC	45	-
Gästrum	30	45
Dock hygienutrymme inom gästrum	40	-

Riktvärden för trafikbullernivåer i hotell och kontor (SS 252 68:2007).

Ljudklassning av utrymmen i byggnader - kontor, hotell.



Beräknade bullernivåer (maximal nivå) för kv Hermod. Kv Hermod ligger närmre bullerkällan (järnvägen) än föreslaget kontors- och parkeringshus, vars byggrätt markeras i rött i höger bildkant.



Översikt över spårområdet med föreslagna kontors- och parkeringshus samt ev. framtida hotell inlagt.

den uppförs med en tung stomme där kontorsdelarna står ovanpå 3 våningar med parkeringsgarage. Om behov skulle föreligga kan stommen i garaget uppföras vibrationsdämpande med exempelvis utvändig isolering mot omgivande mark.

Transport av farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som har sådana egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods.

En stor mängd farligt gods transporteras på Västra stambanan genom Skövde. Under ett normaldygn passerar sammanlagt ca 50 godståg, ungefär hälften i vardera riktning. De flesta transporterarna går tidigt morgon, kväll och natt. Avståndet mellan föreslagen byggnad och närmast liggande genomgående spår (nr2) överstiger 40 m.

COWI har på uppdrag av byggherren Jernhusen tagit fram en kvantitativ riskanalys (2013-02-14). Riskanalysen finns som bilaga D till planhandlingarna och beskriver riskkriterier, förutsättningar mm. Analysen gör bedömningar utifrån både individ- och samhällsrisk samt ger förslag till åtgärder för att hantera dessa. Bedömningarna och åtgärdsförslagen, som även beaktar att projektet i framtiden ev. utökas med ett hotell norr om kontors-/parkeringshuset, sammanfattas nedan.

Västra stambanan utgörs av huvudspåren (1-2) som ligger närmast stationshuset. Spår 3/4 är idag kombinerade spår där spår 4 främst används för ankommande godståg och spår 3 för persontåg. Övriga spår (5-8) används för inkörning till Godsterminal Mariesjö samt för uppställning och tågbildning. På spåren hanteras blandat gods för kunder i närområdet, Cementa, Volvo, SCA med flera. På spår 5-8 gäller max 30 km/h men i praktiken är hastigheten lägre. För att få möta ev. framtida krav på ökad kapacitet genom Skövde har analysen även beaktat att spår 3 kan komma att användas för genomgående godstrafik i framtiden.

Bedömning avseende närhet till Västra Stambanan

Analysen gör jämförelser bl.a. gentemot kvantitativa kriterier framtagna av Det Norske Veritas (DNV) och konstaterar att risknivån för området som helhet kan anses tolerabel om man följer de rekommenderade skyddsåtgärder som anges på nästa sida.

Även jämfört med Länsstyrelsens riktlinjer för riskhanteringsprocessen samt riktlinjer i Göteborg kommuns fördjupade översiktsplan för farligt gods bedöms uppfylla för kontors-/parkeringshuset eftersom detta ligger på ett avstånd av 30 meter från genomfartsspår även beaktat en framtida 3-spårslösning genom Skövde.

Bedömning avseende närhet till rangerspår - mekanisk påverkan

Då det rör som om rangerspår med låga hastigheter bedöms ett avstånd av ca 15 meter mellan spår och byggnad räcka. Då detta avstånd upprätthålls utmed så gott som hela byggnaden anses risk för mekanisk påverkan ej föreligga. Spårområdet avskiljs dessutom från planområdet av en mur med en höjd av en dryg meter, se bild till höger.

Bedömning avseende närhet till rangerspår - farligt gods

Nuvarande hantering av farligt gods utgörs av ca 1 gasolvagn i veckan, detta utgör därmed ca 1% av de transporter av brandfarlig gas som transporteras på stambanan och hastigheten på rangerspårerna är låg. Hanteringen av gasolvagnar på rangerspårerna bedöms därmed i nuläget inte ge ett signifikant bidrag till den totala riskbilden, men bör dock beaktas.

I nuläget sker ingen uppställning av gasolvagnar på rangerspårerna. Detta är en fråga som är svår att reglera avtalsmässigt eftersom alla spår är upplåtna för all trafik inklusive farligt gods och i en framtid kan andra transport/uppställningsbehov uppkomma. Oavsett de nu aktuella planerna på kontor/parkeringshus är det angeläget att farligt gods (ex-vis gasol) inte heller i framtiden ställs upp på rangerspårerna under längre tid. Spårerna ligger centralt i Skövde med närhet till bland annat Resecentrum och uppställning av farligt godsvagnar på ett öppet område medför ökade risker för mindre läckage eller att skada uppkommer. Frågan om hur farligt gods hanteras på rangerspårerna bör bevakas löpande och överenskommelser finnas mellan kommunen och inblandade industrier samt transportföretag.

Rekommenderade skyddsåtgärder

- Ett avstånd om ca 15 meter mellan närmsta rangerspår och byggnad bör eftersträvas. Denna rekommendation kan anses uppfylld med föreliggande förslag där avståndet mellan spår och byggnad uppgår till, eller överstiger, 15 meter utmed så gott som hela fasaden.
- Vätska från en skadad järnvägsvagn ska inte kunna rinna mot området. Denna rekommendation kan anses uppfylld om befintlig mur mot rangerspårerna behålls intakt.
- Området mellan husfasad och mur mot rangerområdet bör hållas fritt från installationer som kan hindra framkomst.



*Befintlig mur mot rangerspårområdet.
Här sedd ifrån norr.*

- Fasad som vetter mot järnvägen ska utformas som en obrännbar, tät fasad. Fasad, fönster och ingående detaljer bör i princip uppfylla krav motsvarande klass EI 30. För kontorsdelen bör detta krav tillämpas på samtliga ytor inom 50 meter från förbifartsspår (spår 3). Denna rekommendation bör utvärderas vidare utifrån ett dimensionerande brandscenario när byggnadens utformning är närmare bestämd. Syftet med fasadutformningen är att i händelse av brand vid huvudspår eller rangerspår säkerställa tid för utrymning och ge tid för räddningstjänstens insats mot farligt godsolyckan.
- Minst en utrymningsväg ska anordnas mot den sida som vetter bort från spårområdet. Detta bedöms i huvudsak uppfyllt i föreliggande förslag där huvudentréer ligger mot parkområdet, men ska säkerställas i den fortsatta projekteringen
- Intag för ventilationsluft ska placeras högt och mot den sida som vetter bort från spårområdet.

Utredningens förslag till åtgärder avseende den föreslagna kontors/parkeringsbyggnadens utformning införs som planbestämmelse (b) ”*Fasad som vetter mot järnvägen ska utformas som en obrännbar, tät fasad. Fasad, fönster och ingående detaljer bör i princip uppfylla krav motsvarande klass EI 30. För kontorsdelen bör detta krav tillämpas på samtliga ytor inom 50 meter från spår 3. Minst en utrymningsväg ska anordnas mot den sida som vetter bort från spårområdet. Intag för ventilationsluft ska placeras högt och mot den sida som vetter bort från spårområdet*”.

Av bl.a. framkomlighetsskäl för räddningstjänsten införs planbestämmelse (n₄) om att marken mellan den föreslagna byggnaden och järnvägen inte får upplåtas för sopkärl, containrar etc. Samma bestämmelse anger också att det ska finnas en mur i gränsen mot spårområdet.

Volvo Powertrain

Planområdet ligger inom område för miljöskydd (skyddsområde 500 m) avseende Volvo Powertrain (lagertank för ammoniak). Räddningstjänsten Östra Skaraborg har meddelat att man fått uppgift från Volvo om att ammoniaktanken inom kort ska flyttas längre bort från området.

Miljö kvalitetsnorm

Miljö kvalitetsnormer (MKN) enligt 5 kap Miljöbalken är föreskrifter om miljö kvalitet för mark, vatten, luft eller miljön i övrigt inom ett geografiskt område. Normerna

reglerar vanligtvis den sämsta miljö kvalitet som får finnas inom ett geografiskt område.

MKN för luft

MKN beträffande luft finns utfärdade för kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, ozon och partiklar. Relevant för detaljplanen är MKN för kväveoxider och partiklar där trafiken är största föroreningskällan.

Mätningar av värden i luft har pågått i Skövde under en femårsperiod ("Utvärdering av luftkvalitetsmätningar i Skövde kommun 1999-2005", mars 2006). De uppmätta halterna av NO_2 , PM_{10} och bensen i Skövde ligger väl under gällande miljö kvalitetsnormer. Enligt Naturvårdsverkets föreskrifter som innefattar PM_{10} , NO_2 , NO_x , O_3 , SO_2 , bensen, bly och CO är det egentligen bara PM_{10} som behöver kontrolleras i Skövde. Av resultatet från mätningar genomförda 2010 på mötesplatsen Kulturhuset vid Stationsgatan framgår att uppmätta halter av PM_{10} understiger miljö kvalitetsnormen med god marginal. Även den nedre utvärderingströskeln underskrids.

En ny luftkvalitetsförordning (2010:477) har trätt i kraft och Naturvårdsverket har beslutat om en ny föreskrift om kontroll av luftkvalitet (2010:8). Enligt Naturvårdsverket innehåller förordningen samma miljö kvalitetsnorm av gränsvärdes- och målsättningskaraktär som tidigare, men har även utökats med miljö kvalitetsnormer för fina partiklar ($\text{PM}_{2,5}$). Kommunerna ansvarar liksom tidigare för att kontrollera flertalet miljö kvalitetsnormer och underrätta Naturvårdsverket och Länsstyrelsen vid överskridande eller risk för överskridande av en miljö kvalitetsnorm.

Miljö samverkan Östra Skaraborgs ansvar för mätning av partikelhalterna PM_{10} kommer att utökas och även innefatta halterna av $\text{PM}_{2,5}$.

MKN för vatten

I december 2009 fastställdes förvaltningsplan, åtgärdsprogram och MKN för Sveriges fem vattendistrikt. Bakgrunden är EU:s ramdirektiv för vatten och det övergripande syftet är att förvalta och förbättra tillståndet i landets sjöar, vattendrag, kustvatten och grundvatten.

Skövde tillhör *Västerhavets vattendistrikt*, där Länsstyrelsen i Västra Götalands län utsetts till att vara vattenmyndighet med uppgift att samordna och lägga fast ramarna för vattenförvaltningen i distriktet.

MKN för vatten uttrycker den kvalitet som en vattenförekomst ska ha uppnått vid en viss tidpunkt. För att bedöma detta har man klassificerat alla större sjöar,

vattendrag mm utifrån aktuell ekologisk och kemisk status. Avsikten är att statusen inte får försämrats och huvudregeln är att alla vattenförekomster, helst före år 2015, ska uppnå minst god status.

För Skövdes och planförslagets del är statusen/miljö-kvalitetsnormen på recipienten Ösan det som är aktuellt. Idag bedöms Ösan, sträckan Frösve (Stöpen) - Skövde, ha en måttlig ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus. Miljökvalitetsnormen (d.v.s. kvalitetskrav och tidpunkt) är att sträckan ska uppnå god ekologisk status år 2021 och fortsatt behålla den goda kemiska ytvattenstatusen år 2015.

Avståndet till Ösan och de åtgärder avseende dagvatten som detaljplanen föreskriver med krav på lokalt omhändertagande alternativt anslutning till kommunalt dagvattensystem bedöms innebära att konsekvenserna av detaljplanens genomförande inte inverkar på det vatten som når Ösan i sådan omfattning att möjligheter att uppnå antagna miljökvalitetsnormer för Ösans vatten påverkas.

Skövde stad berör två stora grundvattenförekomster. Ett av dessa omfattar ett område som sträcker sig från Timmersdala och ca 5,0 mil söder ut och är ca 0,5 mil brett i norr och ca 2,5 mil brett i söder. Planområdet utgör endast liten del av grundvattenområdet och bedöms inte påverka vattnets status.

GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

Organisatoriska frågor

Planprocess

Planprocessen är indelad i tre skeden; samrådsskede, granskningsskede och antagandeskede. Byggnadsnämnden kommer att behandla detaljplanen i samtliga skeden.



Tidplan

Planprocessen beräknas pågå under våren-hösten 2013 med samråd (mars/april månad) och granskning (maj/juni månad) av planförslaget. Byggnadsnämnden beräknas anta detaljplanen den 29/8 2013 (för detaljerad tidplan se sidan 3). Byggstart är planerad till hösten 2013.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 5 år från den dag planen vinner laga kraft. Ändras eller upphävs planen under genomförandetiden har fastighetsägare rätt till ersättning för den skada denne åsamkas. Efter genomförandetiden fortsätter detaljplanen med dess byggrätter att gälla men ändras eller upphävs planen finns det ingen rätt till ersättning för de byggrätter som eventuellt gått förlorade.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Skövde kommun är huvudman för allmänna platser inom planområdet (gator, torg och parkmark).

Tekniska förvaltningen ansvarar för allmänna ytor som park- och gatumark, allmänna vatten-, dag- och spillvattenledningar samt för kanalisation av tele och bredband inom planområdet. Skövde Elnät ansvarar för det kommunala elnätet inom planområdet.

På kvartersmark ansvarar exploatören/fastighetsägaren (Jernhusen) för projektering och genomförande av ny bebyggelse. Denne ansvarar också för anläggande och drift av s.k. servisledningar på kvartersmarken.

Skövde Värmeverk AB ansvarar för anläggande och drift av servisledningar för fjärrvärme fram till ny byggnad.

Avtal

Ett exploateringsavtal/köpekontrakt kommer att upprättas mellan Skövde kommuns Näring- och samhällsbyggnadsenhet och Jernhusen Stationer AB. Utöver marköverföringar, ska i avtalen bl.a. klargöras:

- kostnader för iordningsställande av allmän platsmark.
- kostnader för omdragning av dagvattenledningar.

- förutsättningar för ombildandet av gemensamhetsanläggning för gångbro, trapphus mm.

Exploateringsavtalet/köpekontraktet ska behandlas av kommunstyrelsen innan detaljplanen antas.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Detaljplanen möjliggör nybildning av fastigheter för ändamål som framgår av plankartan.

I syfte att nybilda en fastighet för planerat kontors- och parkeringshus ska fastighetsreglering ske mellan den kommunala fastigheten Skövde 5:250, Jernhusens fastighet Resecentrum 1 samt Trafikverkets fastighet Skövde 6:1.

Detaljplanen ger också stöd för att den del av den privata fastigheten Penta 8 som ligger inom befintlig gata kan överföras till den kommunala fastigheten Skövde 5:250.

En 3-dimensionell fastighetsbildning möjliggörs genom att detaljplanen anger att den allmänna platsen TORG får byggas under med garage för privat ändamål (planbestämmelse n₂) 3-dimensionell fastighetsbildning kan även bli aktuellt för att dela upp byggnaden i en garage- respektive kontorsfastighet och eventuellt även mellan de olika kontorsdelarna.

Därtill kan det bli aktuellt med 3-dimensionell fastighetsbildning för planerat trapphus mellan Tuben och det nya kontors- och parkeringshuset. Alternativ till det senare är att upprätta en gemensamhetsanläggning, se nedan.

Gemensamhetsanläggningar

Befintlig gemensamhetsanläggning (g) för gångbro (Tuben) och trapphus kan kompletteras/ombildas för att reglera dels omfatta ändrad anläggning, dels ny fördelning avseende kostnader och ansvar mm mellan Skövde kommun, Trafikverket och Jernhusen Stationer AB.

Rättigheter

För att möjliggöra byggnation måste vissa ledningar och kablar som är säkerställda med servitut respektive ledningsrätt flyttas. Rättigheter får på motsvarande sätt ändras i samband med övriga fastighetsbildningsåtgärder.

Möjlig loftgång på byggnadens östra fasad och gångbro, båda ovan allmän platsmark, föreslås säkerställas med servitut till förmån för Penta 8 belastande allmän

platsmark Skövde 5:250. Loftgång och gångbro föreslås fastighetsrättsligt vara ett fastighetstillbehör till Penta 8.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Kommunens kostnader i samband med exploateringen ska regleras i exploateringsavtal/köpekontrakt som upprättas av Skövde kommuns Näring- och samhällsbyggnadsenhet, se ovan under avtal.

Kostnader - Intäkter

Kostnaderna ovan ska delvis täckas av intäkter för markförsäljning inom planområdet.

Drift-, underhålls- och kapitalkostnader

Medel finns inte avsatta för ökade drift-, underhålls- och kapitalkostnader.

Detaljplane-kostnader

Kostnaderna för framtagande av detaljplan har reglerats i avtal mellan Plan, Bygg o Lantmäteriförvaltningen och Jernhusen Stationer AB.

Kostnader för fastighetsreglering

Jernhusen Stationer AB ansöker och bekostar behövliga fastighetsbildningsåtgärder.

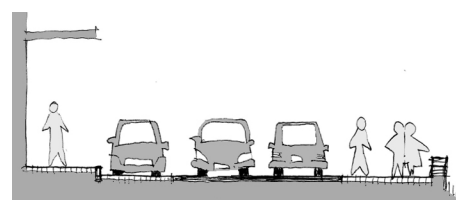
Teknisk försörjning

Vägar och gator

Kurortsvägen byggs om för att klara ökade trafikströmmar av motorfordon och gång-/cykeltrafik. Detaljplanen medger en breddning av vägen i syfte att förse denna med en tillräckligt utrymme för de olika användningarna. Bilden till höger visar på en möjlig utformning för de funktioner som vägen ska rymma. Gestaltning och utformning ska samordnas med gestaltningsidéer för pågående omvandling av Boulognersskogen.

Vatten och avlopp (VA)

Byggnaden föreslås anslutas till befintliga ledningar norr om Kavelbrovägen. En spillvattenledning (dim 600) tangerar planerad ny kvartersgränsen för kontors- och parkeringshuset. Denna kan därför behöva dras om.



Gång	P-zon	Körbana	Gång
2,5m	2,0m	5,0m	2,5m

*Sektion genom Kurortsvägen.
Möjlig utformning. Ska samordnas med
gestaltningsidéer för Boulognersskogen.*

Dagvatten

Några större dagvattenledningar (dim 1000) norr om Kavelbrovägen passerar idag igenom den tänkta byggrätten för kontors- och parkeringshuset. Dessa måste dras om.

Elförsörjning

Ny transformatorstation behövs för att försörja den föreslagna byggnaden. Skövde Elnät önskar ett läge för denna inom parkmark (Boulognerskogen) direkt sydöst om planområdet.

Befintliga servisleddningar till Trafikverkets teknikbyggnader vilka ligger angränsande till planområdet i sydväst behöver dras om.

Fastighetsägaren/Exploatören ska hålla med schakt och kanalisation åt eldistributören Skövde Elnät ifrån elrum till tomtgräns dit Skövde Elnät anvisar. Elrum ska placeras mot yttervägg.

Tele och opto

Planområdet kan anslutas till anslutas till Skövde öppna stadsnät.

Uppvärmning

De nya byggnaderna föreslås anslutas till Skövde Värmeverk AB:s fjärrvärmenät. Befintliga fjärrvärmeledningar finns söder om Kavelbrovägen samt i Boulognerskogen. Samråd ska ske med Skövde Värmeverk AB

Avfallshantering

Utrymmen för avfallshantering nås från byggnadens västra sida mot järnvägen. Vändmöjlighet med en diameter om ca 22 m planeras mitt för kontors- och parkeringshuset, se bild sidan 12.

Samråd kring utformning och placering av avfallslösning ske mellan exploatören, Plan, Bygg o Lantmäteriförvaltningen, och Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS).

Utredningar

De geotekniska undersökningar som gjorts är tillräckliga för överväganden i plansammanhang. Inför detaljprojektering av kvartersmarken (grundläggning, ev uppfyllnader mm) kan det att erfordras ytterligare undersökningar.

AVGIFTER OCH TAXOR

Vatten och avlopp

Avgifter för vatten och avlopp i enlighet med tekniska förvaltningens taxa.

Bygglov, bygganmälan och planavgift

För bygglov och bygganmälan erläggs avgifter enligt taxa för byggnadsnämndens verksamhet. Någon särskild planavgift tas inte ut (se detaljplanekostnader ovan).

Lantmäteriförrättning

Avgifter för avstyckning och fastighetsreglering i enlighet med den kommunala lantmäterimyndighetens taxa.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I arbetet med denna detaljplan har medverkat:

Stig Johansson och Per Isaksson Naring- och samhällsbyggnadsenheten (NSE), Peter Nyström, Daniel Johansson och Eva Hellström Plan, Bygg o Lantmäteriförvaltningen (PBLF), Anna Möller, Roland Jonsson, Marie S Larsson och Mattias Lång, Tekniska förvaltningen (TEF), samt Jan Ove Johansson, Miljöförvaltningen Östra Skaraborg (MÖS) .

Monsén arkitekter har utarbetat förslaget till kontors- och parkeringshuset som ligger till grund för planförslaget.

Plan, Bygg o Lantmäteriförvaltningen

Tina Karling Hellsvik
Planchef

Ingemar Frid
Planarkitekt



Plan, Bygg o Lantmäteriförvaltningen

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