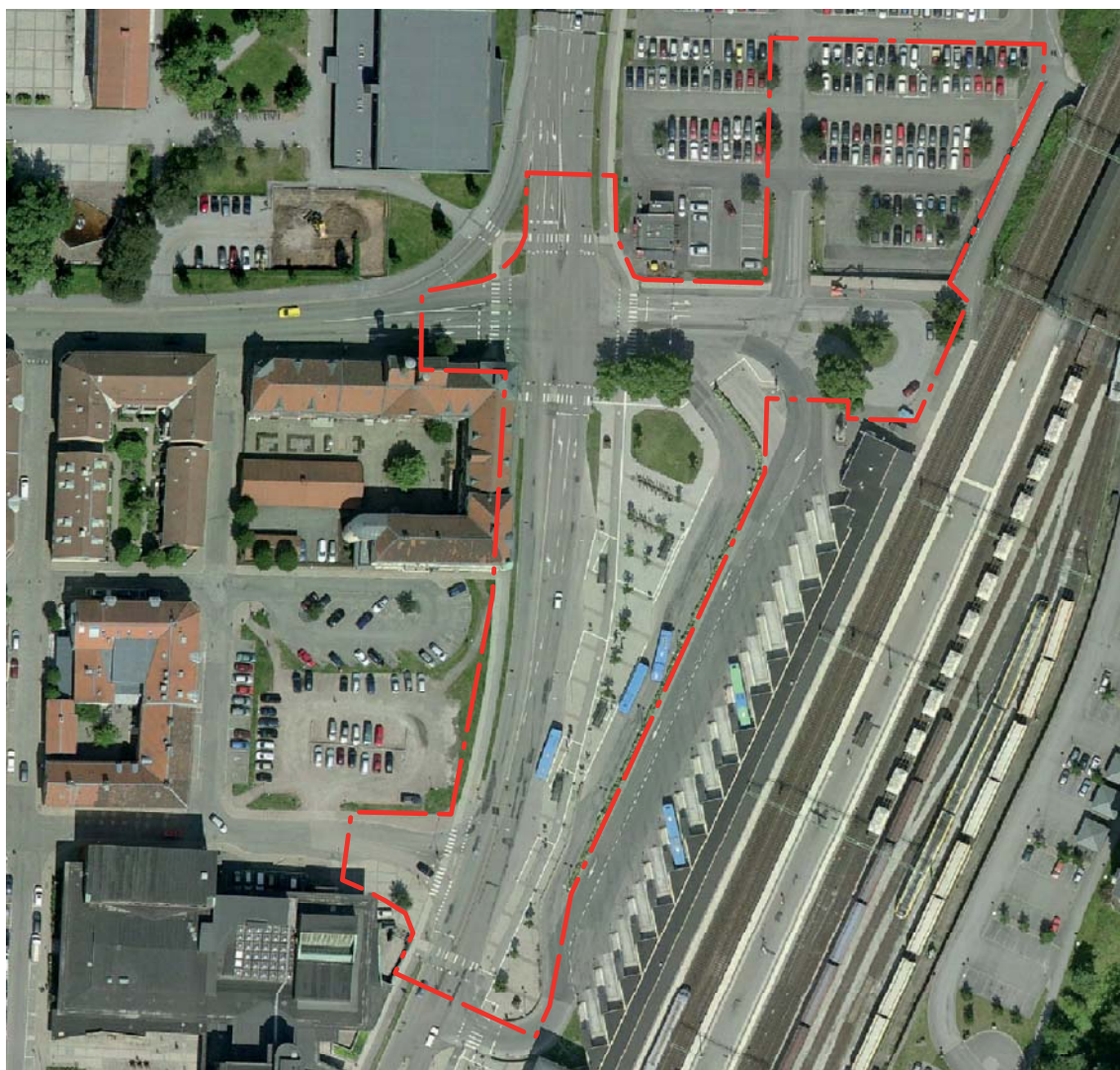


Detaljplan för

Del av kv MODE mm

Skövde stad, Skövde kommun, Västra Götalands län



PLANBESKRIVNING

Upprättad 2014-10-21
Samhällsbyggnadsförvaltningen



Antagandehandling

Antagen av BN 2014-10-30
Laga kraft 2014-11-24



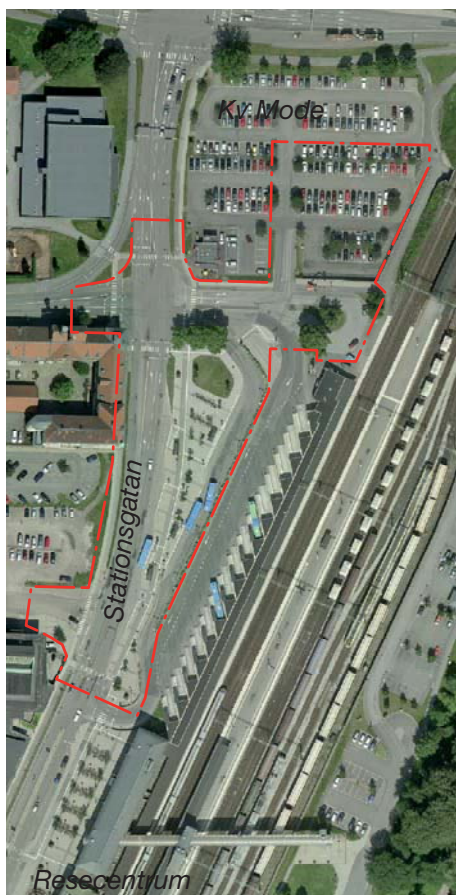
INNEHÅLL

TIDPLAN (bedömd)	3
PLANHANDLINGAR	4
PLANBILAGOR	4
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	4
AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN	4
PLANDATA	5
<i>Lägesbeskrivning</i>	
<i>Areal</i>	
<i>Markägförhållanden.</i>	
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	5
<i>Översiktsplan 2025</i>	
<i>Målbild Resecentrum - Markanvändning</i>	
<i>Fördjupning av översiktsplanen för centrum (FÖP C)</i>	
<i>Detaljplaner</i>	
<i>Riksintresse</i>	
<i>Trafikutredning Stationsgatan</i>	
<i>Trafikanalys Stationsgatan</i>	
PLANENS HANDLÄGGNING	10
<i>Förfarande</i>	
<i>Planprogram</i>	
<i>Miljöbedömning och Miljökonsekvensbeskrivning</i>	
<i>Kommunala beslut i övrigt</i>	
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRING	11
<i>Mark och vegetation</i>	
<i>Geotekniska förhållanden mm</i>	
<i>Radon</i>	
<i>Föroreningar</i>	
<i>Fornlämningar och kulturmiljöer</i>	
SOCIAL HÅLLBARHET	13
BEBYGGELSEOMRÅDEN	13
<i>Befintlig bebyggelse</i>	
<i>Planerad bebyggelse</i>	
<i>Tillgänglighet</i>	
<i>Skyddsrum</i>	
<i>Gestaltning</i>	
GATOR OCH TRAFIK	15
<i>Gatunät, gång- och cykeltrafik</i>	
<i>Kollektivtrafik</i>	
<i>Parkering</i>	
<i>Ljussättning</i>	
TEKNISK FÖRSÖRJNING	17
<i>Vatten och avlopp (VA)</i>	
<i>Dagvatten</i>	
<i>El, tele och fiber</i>	
<i>Fjärrvärme</i>	

MILJÖBESKRIVNING/STÖRNINGAR	17
<i>Risikanalys farligt gods</i>	
<i>Markföroreningar</i>	
<i>Radon</i>	
<i>Klimatanpassningsåtgärder</i>	
<i>Miljökvalitetsnorm</i>	
GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	24
<i>Organisatoriska frågor</i>	
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	
<i>Ekonomiska frågor</i>	
<i>Teknisk försörjning</i>	
<i>Utredningar</i>	
AVGIFTER OCH TAXOR	26
<i>Bygglov, bygganmälan och planavgift</i>	
<i>Lantmäteriförrättning</i>	
ADMINISTRATIVA FRÅGOR	27
<i>Genomförandetid</i>	
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	27

TIDPLAN (bedömd)

10/12	BU
19/12	BN - Beslut om uppdrag
14/4- 14	Tjänstemannaberedning
29/4	BU
8/5	BN - Samrådsbeslut
V 21-24	Samråd och remiss (19/5 - 16/6)
18/6	Länsstyrelsens beredning
V 33	Samrådsredogörelse
18/8	Tjänstemannaberedning
2/9	BU
11/9	BN - Granskningsbeslut
V38-41	Granskning (17/9 - 13/10)
6/10	Tjänstemannaberedning
13/10	KS
14/10	Granskningsutlåtande
21/10	BU
30/10	BN - Beslut om antagande
	3 veckor överklagandetid
ca 24/11	Laga kraft



Planområdets läge och avgränsning.

PLANHANDLINGAR

Plankarta med bestämmelser
Planbeskrivning

PLANBILAGOR

- A. Behovsbedömning 2014-02-11
- B. Riskanalys för kv Mode i Skövde, COWI AB, Göteborg 2011-04-20
- C. PM Geoteknik, kv Mode, BGAB Bygg- och Geokonsult AB, Skövde 2011-03-31
- D. Målbild Resecentrum - Markanvändning, KS Stab 2012-03-21
- E. Trafikutredning Stationsgatan, Skövde, Trivector 2013-01-31
- F. Trafikanalys Stationsgatan, Ramböll 2013-06-28
- G. Gestaltungsprogram - Delen P-däck, Atkins Arbetsmaterial 2014-02-31
- H. Projektering - Skövde busstorg, Atkins, material och utrustning 2014-05-27

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att planlägga området för allmänplats gata, busstrafikändamål och parkering. Planläggningen ska samordnas med FÖP C Skövde, bl a vad avser utformning av Stationsgatan.

Detaljplanen är en första etapp i en större ombyggnad. Bussarna står i dag uppställda på en tillfällig regleruppställning på gamla "Q8-tomten" vid Mörkekorset tills bussdäcket och parkeringsytan är iordningställd enligt den nya detaljplanen.

Planändringen avses ske genom normalt förfarande.

Detaljplanen ska skapa möjlighet för en utökad buss-terminal vid Skövde Resecentrum med reglerhållplatser för ca 7 bussar genom att möjliggöra byggande av ett däck för bussar över nuvarande personbilsparkeringen inom en del av kv Mode. I planen ingår även att skapa utrymme för fler hållplatser för stadsbusstrafiken i anslutning till Stationsgatan.

Som underlag för planförslaget ligger "Målbild Resecentrum - Markanvändning", framtagna av Kommunstyrelsens Stab 2012-03-21.

AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN

Planförslaget bedöms vara förenligt med miljöbalkens grundläggande hushållningsbestämmelser (MB 3 och

4 kap). Området bedöms vara lämpligt för gatumark, parkeringsändamål samt område för busstrafik.

PLANDATA

Lägesbeskrivning

Planområdet är beläget i Skövde centrum i anslutning till Resecentrum och gränsar i väster till kvarteren Oden, Sleipner och Saga och i öster till västra stambanan.

Areal

Planområdet omfattar en total areal av cirka 1,35 hektar.

Markägförhållanden

Planområdet berör fastigheterna Skövde 4:305, 4:310 och Sleipner 3. Skövde kommun äger all mark inom planområdet.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan 2025

I ÖP 2025 utpekas planområdet som område för centrumbebyggelse.

Västra stambanan öster om planområdet är av riksintresse. Längs stambanan ska ett 30 meter brett bebyggelsefritt område finnas. Framtida markberedskap för ett tredje spår utmed Västra stambanan ska beaktas vid all planläggning och bygglovhantering.

Resecentrum utpekas i Översiktsplan 2025 som ett område som kräver utredning och ingår i det pågående arbetet med en fördjupning av översiktsplanen för centrala delarna av Skövde.

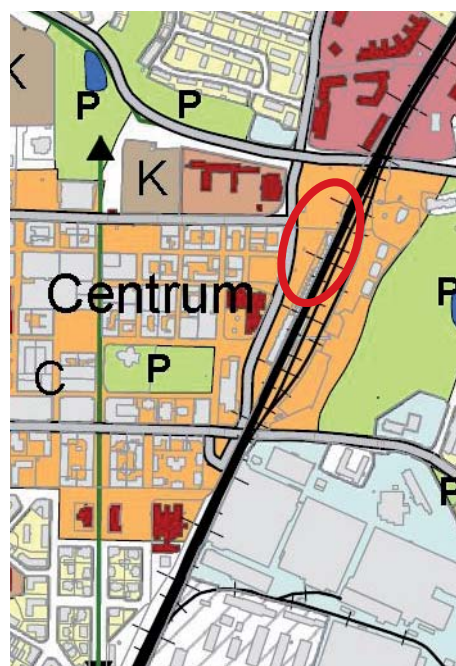
Det nya bussdäcket kan anses vara en del av resecentrum och motiverar avsteget från att ett 30 meter bebyggelsefritt område ska finnas längs stambanan.

Under rubriken Infrastruktur anges:

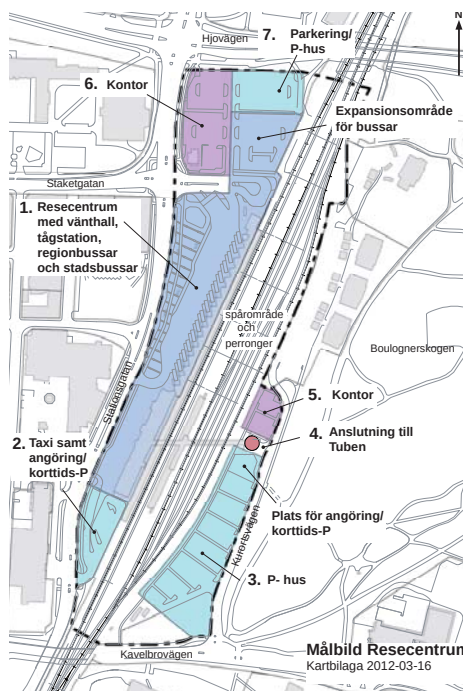
I det regionala perspektivet är en väl fungerande infrastruktur särskilt viktig. Skövde är ett kommunikationscentrum i Skaraborg vilket ställer krav på god framkomlighet för alla trafikslag. Resecentrums utvecklingsbehov måste beaktas i kommande planering.

Under rubriken Kollektivtrafik anges:

Skaraborgs kommunalförbund har i samarbete med Västra Götalandsregionen och Västtrafik arbetat fram en målbild för kollektivtrafiken år 2025 i Skaraborg, där



Utsnitt ur Översiktsplan 2025



Målbild Resecentrum -
Markanvändning

man beskriver en ökad kundnöjdhet och ett ökat resande med 50 % fram till år 2025.

Successivt kommer tillgängliga resurser att koncentreras till stråk med stort resandeunderlag som motiverar hög turtäthet. Detta förutsätter god samplanering av övrig linjetrafik, närtrafik och färdtjänst i områden med svagt resandeunderlag. Strategiska platser ska lokaliseras utefter stråken där omstigning kan ske mellan buss, bil och gång- och cykeltrafik. Målsättningen är att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken i befintliga och planerade områden.

Resecentrum är en knutpunkt för kollektivtrafiken och det är därmed av stor vikt att värna om och skapa fortsatta utvecklingsmöjligheter för dess funktion och roll.

Målbild Resecentrum - Markanvändning

Näring- och samhällsbyggnadsenheten fick i uppdrag av kommunstyrelsen 2011-04-11 att genomföra en utredning över Resecentrum och närliggande område.

Arbetet med målbilden genomfördes som en förstudie där fokus var att titta på markbehov och Resecentrums strategiskt viktiga läge och funktion som nod i det regionala och nationella resandet för Skövde och Skaraborg. Syftet med förstudien var att ta fram en målbild som beskriver områdets struktur och markanvändning ur ett långsiktigt perspektiv och därmed få ett bättre planeringsunderlag för kommande beslut och ställningstaganden.

Framtagandet av målbilden för markanvändningen vid Resecentrum ska ses som en del i arbetet med frågorna kring området vid Resecentrum. Nästa del bör vara att fördjupa sig i trafikfrågorna med trafikflöden och korsningspunkter.

I Målbild för kollektivtrafiken 2025 finns uppsatta mål som ska resultera i ett ökat resande med 50 % fram till år 2025. Ett attraktivt resande är en viktig faktor för att nå målet. En ökad turtäthet till 15-minuterstrafik med regionbussarna ger ett troligt behov av minst 10 nya gater för regionbussar. Det behövs ca 6 regleringshållplatser för regionbussarna. Dessutom kan det finnas behov av reglerhållplatser även för stadsbussarna. Det är beroende av hur busslinjenätet ser ut.

Byten mellan regionbuss och stadsbuss ska vara korta och smidiga. Detsamma gäller vid byte mellan buss och tåg.

Skövde resecentrum är idag en viktig nod i det regionala resandet. Skövde station är den station i regionen där flest tåg stannar, både regionala och nationella. Från

resecentrum utgår bussarna i stjärntrafik med samtidig avgång kopplat till tågen. Detta medför att antalet hållplatslägen blir stort och samnyttjandegraden blir låg.

FÖP Centrum

Arbetet med att ta fram en fördjupning av översiktsplanen för centrum pågår. Syftet med FÖP C är att skapa förutsättningar för fortsatt utveckling och tillväxt i de centrala delarna av Skövde.

Några av de uppsatta målen för FÖP C som direkt berör den nu aktuella detaljplanen är:

- tydligare gång- och cykelstråk
- lägre andel biltrafik i stadskärnan
- många platser för möten

Som ett led i FÖP C pågår arbetet med att ta fram en ortsanalys (nulägesbeskrivning) där området kring Resecentrum utpekas som en viktig huvudnod som knutpunkt för gång, cykel, bil, buss och tågtrafik med byten mellan samtliga trafikslag. För innerstadsmiljön bör trafikslagen prioriteras i följande ordning; gående, cykel, kollektivtrafik, biltrafik.

Resecentrum utpekas också som en av Skövdes viktigaste platser vars utveckling är avgörande för Skövdes framtid.

Resecentrum har ca 3,8 miljoner besökare per år (2013). Mer än 200 tåg och ett stort antal bussar har mål här dagligen.

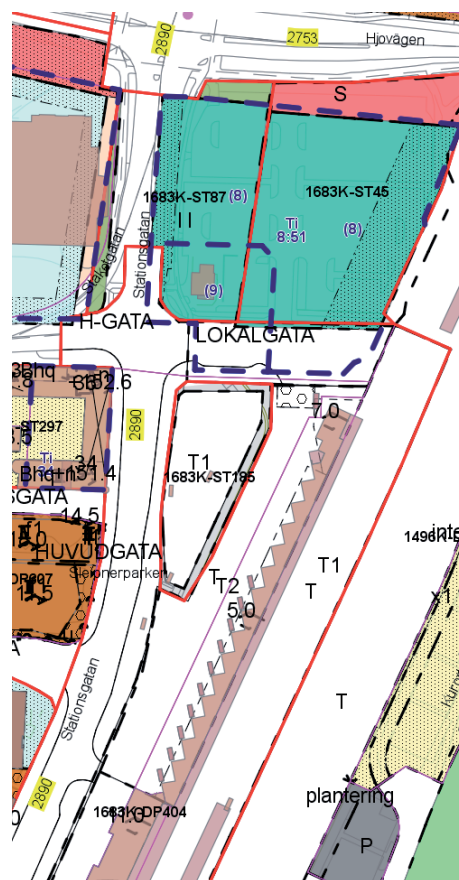
Både Stationsgatan och västra stambanan utpekas i förslaget till ortsanalys som två tydliga gränsbarriärer för den naturliga kontakten med östra delarna av Skövde.

Enligt tidplanen för FÖP C så ska samrådet pågå under hösten 2014 och med ett beräknat antagande av kommunfullmäktige i september 2015.

Detaljplaner

Gällande detaljplaner som ligger helt eller delvis inom planområdet:

Plannummer	Namn	Beslutsdatum
1683K-ST45	Västra Fältet	1944-02-11
1683K-ST185	Järnvägsområdet	1967-10-16
1683K-DP404	Resecentrum etapp I	1992-10-09
1496K-DP607	Sleipner 3, utökning	2008-08-04



Gällande detaljplaner för och angränsande till planområdet.



Trafikutredning Stationsgatan,
Trivector 2013

Nedan anges detaljplaner som gränsar till planområdet. Innehållet i dessa varierar från småindustriändamål, föreningslokaler, allmänt ändamål, bostäder, kontor och handel.

Plannummer	Namn	Beslutsdatum
1683K-ST87	Del av Mode	1954-02-09
1683K-ST234	Kv Oden	1972-09-21
1683K-ST297	Tor och Saga	1985-07-15
1496K-DP478	Kurorten	2000-10-26

Riksintresse

Planområdet ingår inte i något riksintresseområde. Västra stambanan, öster om planområdet är av riksintresse.

Trafikutredning Stationsgatan

På uppdrag av Skövde kommun har Trivector gjort en utredning för området kring Resecentrum och Stationsgatan (bilaga E). I samråd med beställaren formulerades projektets mål genom att tydliggöra funktioner och prioriteringar av trafikslagen i konfliktpunkterna till förmån för fotgängare och kollektivtrafiken. Även cykeltrafiken tilldelades hög prioritet.

Enligt utredningens analys av nuvarande förhållanden för planområdet så räcker inte resecentrums nuvarande kapacitet till. Fler hållplatser behövs omgående. För att fler bussar ska kunna angöra Resecentrum måste även utfarten därifrån effektiviseras något. Ibland måste bussar som kör norrut stanna för samma fotgängare vid två olika övergångsställen.

Det förekommer kollisionsrisk i området kring lokalbusshållplatserna. Ibland är det resenärer som går mellan regionbussar och lokalbussar på den yta där regionbussarna backar och kör ut från Resecentrum. Det råder även en kollisionsrisk vid cykelbanan som passerar hållplatslägena för lokalbussar på den östra sidan av Stationsgatan. Väntande resenärer uppehåller sig i cykelbanan där cyklister stundtals passerar i hög hastighet. Området är idag svårorienterat för besökare och inte tillräckligt välkomnande.

De förslag till lösningar som utredningen pekar på är bl a ombyggnad av Stationsgatan.

Utdrag ur trafikutredningen

"Den bärande idén med den nya utformningen av Stationsgatan är att genomfartstrafiken ska minska väsentligt och att den trafiken som finns kvar har mål i området och kör betydligt långsammare än idag. Det är viktigt

att detta åstadkoms eftersom den nya utformningen har busshållplatser på båda sidor om Stationsgatan, vilket medför en ökning av korsande fotgängartrafik över denna del av gatan. För att åstadkomma hastighetsdämpningen och därmed minskning av genomfartstrafiken, utförs Stationsgatan som en lågfartsgatan från korsningen med Staketgatan till korsningen med Hertig Johans gata.

För att dämpa hastigheten anläggs lätt upphöjda gångpassager på strategiska platser, samtidigt som körytan smalnar av. På båda sidor om gatan mellan Långgatan och Staketgatan anläggs busshållplatser”.

Vidare i trafikutredningen behandlas förslag till lösningar under rubriker som: Flytt av övergångsställen, tidsbestämd lastzon, huvudentré resecentrum, ytor, belysning, cykelparkering, avskild cykelbana, omstrukturering av busshållsplatser, ändrad signalprioritering, nya reglerhållplatser mm.

Trafikanalys Stationsgatan

Ramböll Sverige AB har på uppdrag av Skövde kommun utfört en trafikanalys (bilaga F) med syftet att visa på vilka konsekvenser trafiken kan få med olika åtgärder på Stationsgatan för att minska genomfartstrafiken. I utredningen analyserades tre olika framtidsscenarion - nollalternativ (utan åtgärder på Stationsgatan), med begränsad framkomlighet på Stationsgatan och ett alternativ med Stationsgatan helt av stängd för genomfartstrafik.

Åtgärder på Stationsgatan får konsekvenser på parallella huvudleder. En avstängning av Stationsgatan innebär att mera trafik flyttas över till Henriksbergsgatan och Badhusgatan. Vid en begränsning av framkomligheten på Stationsgatan fördelas trafiken genom centrum mera likvärdigt mellan Badhusgatan, Stationsgatan och Henrikbergsgatan. Åtgärder på Stationsgatan innebär också att Mariestadsvägen inte kommer att bli en lika attraktiv rutt jämfört med nollalternativet.

Korsningsanalysens slutsats visar att en hel avstängning av Stationsgatan för genomfartstrafik ger oacceptabel framkomlighet i flera andra korsningspunkter i centrum. En begränsning av trafiken eller nollalternativet påverkar korsningspunkterna mera likvärdigt där framkomligheten bedöms acceptabel för alla korsningar utom i korsningen Hjovägen/Henriksbergsgatan.



Flygbild över området kring resecentrum

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

Det tidigare kravet i gamla plan- och bygglagen (PBL 1987:10) om att en detaljplan, om det inte är onödigt, skall grundas på ett program som anger utgångspunkter och mål för planen, finns inte kvar i nya PBL.

Några andra skäl till att detaljplanen ska föregås av ett programskede bedöms inte finnas.

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 skall en miljöbedömning göras och resultatet redovisas i form av en miljökonsekvensbeskrivning.

Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer utifrån framtagen behovsbedömning (bilaga A) att ett genomförande av planen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen i Västra Götaland har vid samråd 2014-02-13 framfört att man delar kommunens bedömning i frågan.

Kommunala beslut i övrigt

KSAU 2012-03-21 § 73

Kommunstyrelsens arbetsutskott godkänner "Målbilden Resecentrum - Markanvändning" daterad 2012-03-21. Naring- och samhälls-byggnadsenheten får samtidigt i uppdrag att fortsätta arbetet kring Resecentrum, genom att utreda och ta fram åtgärdsförslag angående förbättringar av trafiksituationen med trafikflöden och korsningspunkter på Stationsgatan. Åtgärdsförslag vid korsningen Stationsgatan/Hertig Johans gata ska priori-

terass tidsmässigt. Målbilden för resecentrum ska utgöra ett av planeringsunderlagen.

KS 2013-02-11 § 16

Kommunstyrelsen ger Närings- och Samhällsbyggnadsenheten i uppdrag att i samråd med Tekniska förvaltningen och Plan, Bygg och Lantmäteriförvaltningen utreda konsekvenser av ändrade trafikrörelser på grund av Resecentrumsområdets framtida förändring och utveckling och fördjupning av ÖP i centrum. Kostnad för utredningen uppskattas till 300 000 kronor. Finansiering sker via kommunstyrelsens utvecklingsmedel.

BN 2013-12-19 § 215

Byggnadsnämnden beslutar ge samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta detaljplan för del av kvarteret Mode mm.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRING

Mark och vegetation

Marken sluttar från +140 m i söder ner mot +134 i nordöstra hörnet.

Hela planområdet är i princip hårdgjort med asfaltytor och plattläggning.

Planområdet berörs inte av Natura 2000-områden eller naturreservat, inte heller av naturvårdsprogram eller naturmiljöinventeringar.

Längs Stationsgatan mellan Resecentrum och kv Mode finns 4 stora lindar som är ca 10 meter höga. Träden har inventerats med avseende på befintliga skador och tillstånd. Alla fyra träden har skador från motorfordon eller gräsklippning och står "trångt" nära hårdgjorda ytor. Linden närmast korsningen kan eventuellt tas bort och ersättas med annat träd på annan mer lämplig grönyta om inte utrymmet kring stammen kan utökas.

För de inventerade träden gäller generellt att de behöver mera utrymme och förbättring av växtbädden.

Den återkommande skötseln är beskärning för att hålla träden i samma storlek som idag, ca 10 meter höga.

Inom parkeringsområdet på Mode finns även ett stort antal träd som kommer att behöva tas bort i samband med genomförandet av planförslaget.



Befintliga uppväxta lindar



Befintlig uppväxt lind

Geotekniska förhållanden mm

En geoteknisk undersökning har tagits fram av Bygg- och Geokonsult AB (BGAB) 2011-03-31 i samband med tidigare planer på att uppföra ett parkeringshus inom området. En kort sammanfattning av denna redovisas nedan. Undersökningen biläggs i sin helhet (Bilaga C).

Jorden består under ytskiktet/ fyllningen delvis av friktionsjord som vilar på för utförda sonderingar fast botten – troligen morän, block eller berg. Inom delar av området förekommer finsediment såsom silt och lera och i en provtagningspunkt utgörs fyllningen ner till 0,9 m djup av grusig siltig sand, härunder innehåller fyllningen grusig siltig sand/ siltig sand/ gyttjig siltig sand som delvis innehåller organiskt material ner till 4,8 m djup. Mellan 4,8 – 6,2 m påträffades torv. Underliggande jord utgörs av lerig silt.

Grundvattennivån har uppmätts till +131,8 som motsvarar 2,7 meter under befintlig markyta.

Den geotekniska utredningen visar att grundläggning ska ske med pålning. I samband med grundläggning påpekas att artesiskt grundvatten kan förekomma och att jorden är erosionsbenägen.

För närmare Information kring tjälfarlighet, sättningar, grundläggning, schaktning m m hänvisas till bilaga C.

Radon

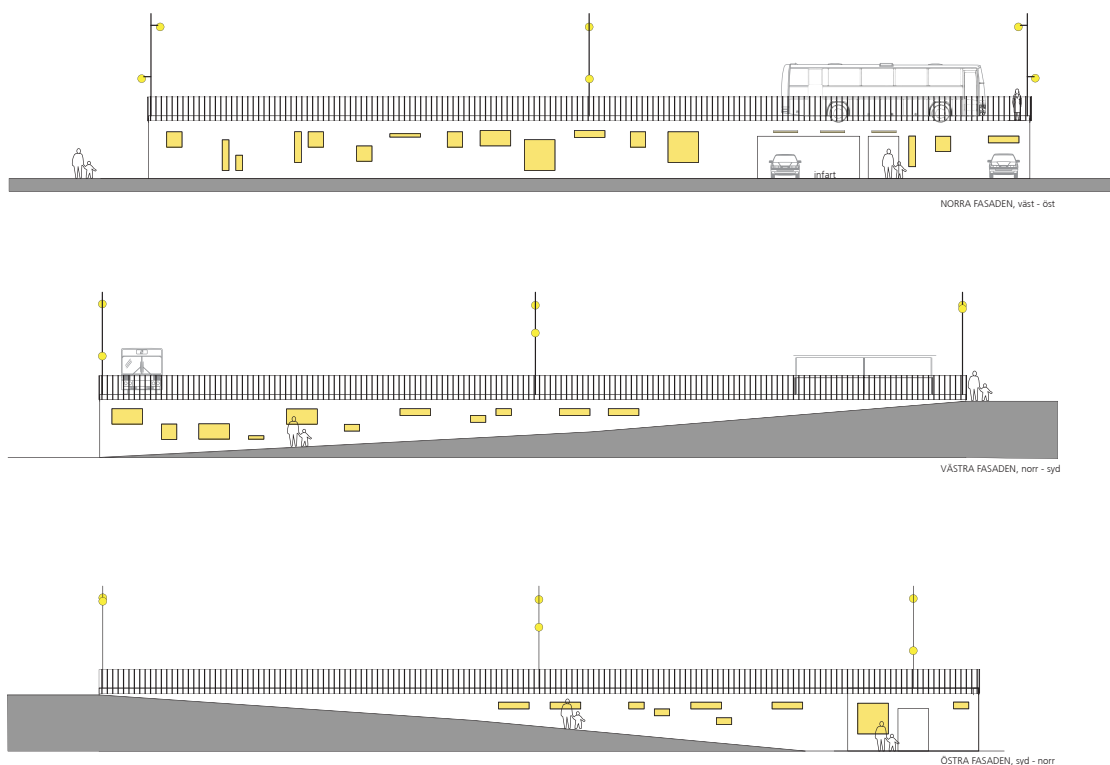
Någon radonmätning har inte utförts. Inom planområdet avses inte uppföras byggnader där människor visas någon längre tid därför har inte någon radonmätning för planområdet ansetts nödvändig.

Föroreningar

Vid den geotekniska undersökningen framkom oljeliknande lukt i en av provtagningspunkterna (nr 8, som ligger i nordöstra delen av planerat parkeringsdäck) varvid prov uttogs för miljöanalys på laboratorium (Alcontroll). Analysresultaten påvisar en halt av PAH, för summan av PAH med hög- och medelhög molekylvikt, som överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för s.k. mindre känslig markanvändning (MKM).

Provet innehöll även alifater, av fraktionen C16-C35, i halter som överstiger riktvärdet för s.k. KM (känslig markanvändning) men inte för MKM.

Då det uppdagats markföroreningar inom området för planerat parkeringsdäck ska en kompletterande miljö-



*Utdrag från Gestaltningsprogrammet
(Arbetsmaterial, Atkins bilaga G)*

smides- och reparationsverkstaden "Auto". Byggnaderna har rivits och marken iordningställt för parkeringsändamål.

Den norra delen av Kv Mode har tidigare bl a använts för handelsträdgårdsändamål.

Planerad bebyggelse

Inom planområdet ska byggas ett parkeringsdäck för bussar över den nuvarande personbilsparkeringen inom en del av kv Mode. Bussarna angör parkeringsdäcket från Staketgatan och personbilsparkeringen under däcket angörs via nuvarande parkeringsytan, norrifrån. Bussdäcket planeras för ca 8 reglerhållplatser för bussar. Bussdäcket kommer att användas av ca 40-50 bussar dagligen mellan ca 06:00 och 21:00.

Bussarna står i dag uppställda på Mariesjöterminalen. En tillfällig uppställning på gamla "Q8-tomten" vid Mörkekorset kommer att ske fr.o.m. juni 2014 till dess marken är iordningställd enligt den nya detaljplanen.

Den nu planerade planläggningen och utbyggnaden av bussdäcket är en första etapp i utbyggnaden av kv Mode. Byggnaden ska därför grundläggnings- och konstruktionsmässigt förberedas för en eventuell på-

byggnad med ytterligare parkeringsdäck. Tillbyggnad med parkeringsdäck över bussdäcket kräver ändring av den nu pågående detaljplanen.

Tillgänglighet

Tillgängligheten inom kvartersmark ska följa gällande byggregler. En speciell studie kring tillgängligheten kommer att genomföras inför ombyggnaden av Stationsgatan och området kring Resecentrum.

Skyddsrum

Skyddsrum behöver inte byggas. I direkt anslutning till planområdet finns ett befintligt underjordiskt skyddsrum för ca 100 personer som ägs av Skövde kommun.

Gestaltning

Ett gestaltungsprogram för buss och parkeringsdäcket har tagits fram av Atkins på uppdrag av Skövde kommun och Västtrafik AB. Utdrag från gestaltungsprogrammet (Bilaga G Arbetsmaterial):

"Det är av stor vikt att parkeringshuset upplevs säkert och tryggt under hela dygnet. Det skapas delvis med god belysning kring och inuti parkeringshuset men det skapas även genom att utformningen är attraktiv och att parkeringshuset blir välanvänt. Parkeringshuset skall med sin gestaltning passa in i omgivande stadsmiljö och ha ett släktskap med Skövde resecentrum."

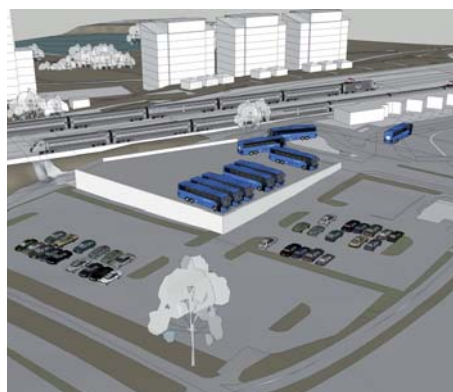
GATOR OCH TRAFIK

Gatunät, gång- och cykeltrafik

Stationsgatan mellan Långgatan och Staketgatan ingår i planområdet, uppmätt trafikmängd enligt genomförd trafikutredning (Trivector 2012) är ca 9400 fordon per årsmedeldygn. Trafiksituationen har förändrats under senare år där utökad busstrafik blandats med gång-, cykel- och biltrafik, vilket skapar konflikter mellan de olika trafikslagen. Viss del av trafiken bedöms även vara genomfartstrafik utan mål vid Stationsgatan.

Gång- och cykelbanor finns på båda sidor längs med Stationsgatan. Stationsgatan har ett körfält i vardera riktningen och reglerad hastighet är 50 km/h.

En ombyggnad av Stationsgatan planeras som innebär att genomfartstrafiken ska minska väsentligt och att utformningen av gatan ska medföra att trafiken kör betydligt långsammare än idag. Den nya utformningen har



Vy från Norrmalm



Vy från Centrum

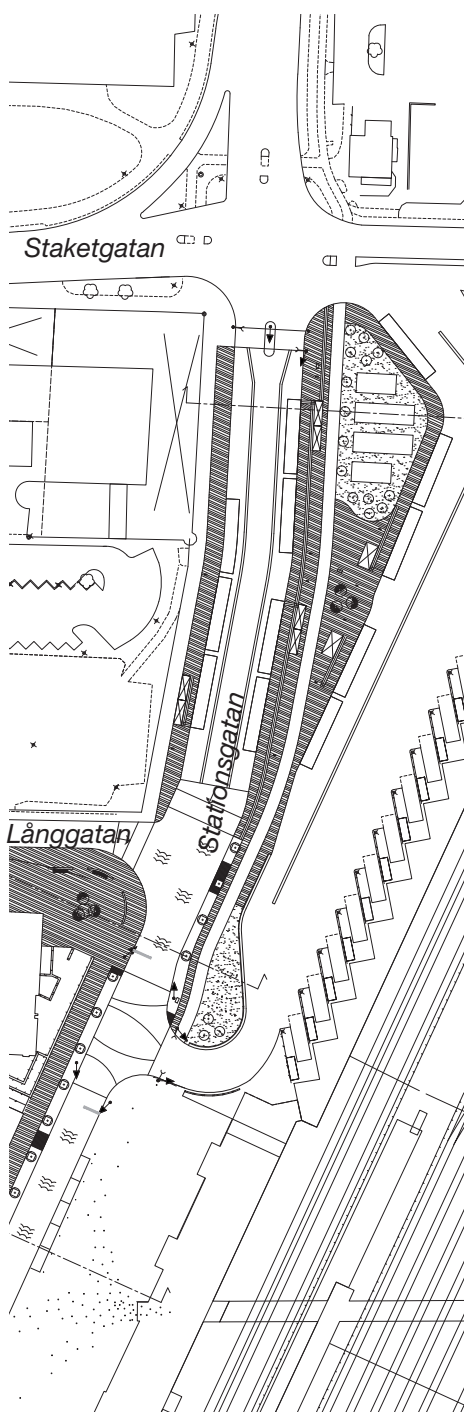


Från Mörkekorset



Från Resecentrum

Modellskisser



Översikt, Atkins
Arbetsmaterial april 2014

busshållsplatser på båda sidor om Stationsgatan vilket medför ökad gångtrafik över gatan.

Atkins Sverige AB har på uppdrag av Skövde kommun påbörjat arbetet med att upprätta projekteringshandlingar. Handlingarna ingår i planhandlingarna (Bilaga H).

Gång- och cykelstråket från Resecentrum och norrut mot Högskolan har i det pågående arbetet med fördjupning centrum (FÖP C) utpekats som ett mycket viktigt stråk.

I anslutning till gång- och cykelstråket ska anläggas cykelparkeringar. I den norra delen av området för buss- trafik möjliggör planförslaget att ett låsbart cykelgarage kan uppföras, exempel se bild vidstående sida.

Kollektivtrafik

Resecentrum i Skövde är knutpunkt för en stor del av kollektivtrafiken i Skaraborgs län och erbjuder anslutning till fjärrtåg, regiontåg, region- och lokalbussar.

Från utfarten från Resecentrum avgår 625 turer per normalmedeldygn med ett medelvärde på 33 bussar per timme.

De bussar som avgår från Resecentrum rör sig sedan både söder- och norrut på Stationsgatan. Högst belastning i området återfinns i korsningen Stationsgatan/Staketgatan med 967 bussar per normalmedeldygn. Att fler bussar trafikerar korsningen Stationsgatan/Staketgatan än utfarten från Resecentrum beror på att flera busslinjer använder hållplatslägen längs Stationsgatan.

Vid ombyggnaden av Stationsgatan kommer nya busshållsplatser att anläggas på båda sidor om gatan. Väntlägena för bussarna föreslås utföras som "flytande" hållplatslägen med samlade påstigningsytor.

Parkering

Inom kv Mode finns idag parkeringsplatser för 215 personbilar. För den del av kvarteret som ingår inom planområdet berörs ca 70-talet parkeringsplatser, flertalet av dessa återställs under bussdäcket.

Ljussättning

Målet är att åstadkomma en ljussättning som skapar säkerhet, trygghet, som gör det lätt att orientera sig samt skapar atmosfär.

Förslag till ljussättning ingår i program- och projekteringshandlingarna för Stationsgatan och bussdäcket.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp (VA)

Befintliga vatten- och spillvattenledningar finns i Stationsgatan. Längs den östra sidan av kv Mode finns en spillvattenledning som kräver omläggning i nytt läge vid nybyggnaden av bussdäcket. Befintliga vattenledningar påverkas inte i nuvarande planetapp.

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för vatten och spillvatten.

Dagvatten

Dagvatten ska omhändertas i enlighet med kommunens riktlinjer för dagvattenhantering, antagna av kommunstyrelsen 2011-02-14. Planområdet är idag anslutet till kommunens dagvattensystem som via ledningar leds till Mörkebäcken, norr om planområdet, som ingår i Ömboåns avrinningsområde.

I samband med projekteringen av Stationsgatans ombyggnad och i bygghandlingarna för bussdäcket ska dagvattenhanteringen från planområdet redovisas.

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för dagvatten.

El, tele och fiber

Inom planområdet finns befintliga el, tele och fiberkablar. För utbyggnaden av bussdäcket krävs flyttning av elkablar för gatubelysning m m.

Fjärrvärme

Befintliga fjärrvärmeledningar finns längs Stationsgatans östra sida och längs Hjovägens södra sida. Fjärrvärmeledningar finns även från befintlig gångport under stambanan mitt på kv Mode och norrut. Bestämmelse om U-område för befintlig ledning har införts i plankartan.

MILJÖBESKRIVNING/StÖRNINGAR

Risikanalys farligt gods

Cowi AB har inför ett tidigare planförslag gjort en risikanalys för ett kontorshus och garage på kv Mode. Parkeringsdäcket kan till viss grad likställas med garaget i risikanalysen för kv. Mode (Cowi AB 2011-04-20). Risikanalysen bifogas planbeskrivningen, bilaga B.

Utdrag ur rapportens sammanfattning (kursiv stil):



Befintliga VA-ledningar
 röd - spillvatten
 blå - vatten
 grön - dagvatten



Cykelgarage, exempel från Växjö

"Inledning/Bakgrund

Skövde kommun arbetar med att ta fram en ny detaljplan för kv. Mode i centrala Skövde. Området ligger intill Västra stambanan där stora mängder av farligt gods transporteras varför en riskanalys skall genomföras. Skövde kommun har gett COWI AB i uppdrag att utföra detta arbete. Syftet med riskanalysen är att undersöka om olycksriskerna är acceptabla med den markanvändning som föreslås. Genom en riskanalys kan möjliga olyckor identifieras och bedömas och eventuella skydd som minskar risknivån kan därmed rekommenderas.

De transporter som förväntas förekomma på järnvägen och som bedöms kunna påverka risknivån för området är explosiva ämnen, brandfarliga, giftiga eller kemiskt instabila gaser, brandfarliga vätskor samt oxiderande ämnen.

Resultat/Diskussion

Jämfört med acceptanskriterier som diskuteras i denna rapport hamnar både individrisken och samhällsriskerna på nivåer där skyddsåtgärder skall vidtagas ifall det är kostnadsmässigt rimligt. Jämfört med kriterier som används i Göteborgsområdet hamnar samhällsrisknivån under den gräns som anses acceptabel för arbetsplatser.

Parkeringshuset planeras på kortare avstånd än 30 meter ifrån järnvägen vilket inte stämmer överens med de kriterier som diskuterats ovan. Risken med avseende på farligt gods är som störst närmast järnvägen. Att järnvägen ligger på bank/ovan planområdet är i detta sammanhang också negativt då risken för mekanisk påverkan i samband med urspårning ökar. Dessutom kan utsläpp av vätska i samband med en olycka lättare rinna in på området och exempelvis kan en pölbrand därmed förväntas ske direkt intill parkeringshuset om inga åtgärder vidtas.

Personer som befinner sig inom området 0-50 meter ifrån järnvägen förväntas dock vara där under korta perioder (lämnar och hämtar sina bilar). Till viss del kan det anses att dessa personer fortfarande befinner sig på sin resa till eller från sitt mål och därmed utsätts de inte för någon ökad risk i förhållande till den risk de utsätts för under själva bilfärden till och från området.

Utifrån beräknad individ- och samhällsrisk, planerad markanvändning och uppsatta kriterier föreslås att man vid fortsatt projektering tar hänsyn till följande:

- Mekanisk påverkan
- Brand och explosion.

Förslag på skyddsåtgärder

Mekanisk påverkan på parkeringshuset:

Sannolikheten för urspårning längs med aktuell sträcka bedöms vara låg. Brobalk som finns norr ut samt per-rong som finns söder ut verkar som skydd i händelse av urspårning och därmed är det på en relativt kort sträcka som en urspårning bedöms kunna påverka omgivningen rent mekaniskt. Med tanke på det korta avståndet mellan järnvägen och parkeringshuset och den branta slänten bör dock risken för urspårning beaktas.

Kommunen bör, tillsammans med Räddningstjänsten och Trafikverket, undersöka/diskutera rimliga åtgärder som kan förhindra att urspårad vagn kommer i konflikt med planerat parkeringshus. Man bör i ett tidigt skede vara överens om hur frågan om mekanisk påverkan skall hanteras. Nedan följer två förslag på åtgärder som kan diskuteras/utredas vidare.

- *Öka avståndet mellan parkeringshuset och järnvägen. Om parkeringshus placeras på längre avstånd än 30 meter ifrån det närmsta spåret görs bedömningen att inga ytterligare åtgärder krävs, med undantag från skydd mot spridning av vätska in på området. Mellan spår och parkeringshus kan ytparkering finnas.*

- *Möjligheten att förlänga befintlig brobalk så att det blir ett kontinuerligt skydd av samma typ från bro och vidare förbi parkeringen och fram till plattformen.*

Brand och explosion:

I samband med liknande planärenden där nya byggnader planeras på kortare avstånd än 30 meter ifrån en plats där olycka med farligt gods kan inträffa ställs ofta krav på att byggnaden skall motstå dimensionerande pölbrand och ha en konstruktion som säkerställer att fortskridande ras inte sker i samband med en gasmolnsexplosion. Detta är krav som även anses tillämplbara i detta planärende. Som dimensionerande scenarion för brand används ofta en pölbrand med diesel eller bensin på ca 200 m² och en varaktighet på minst 30 minuter. Som dimensionerande scenario för explosion används ofta 10 kg gasol. Med den placering av parkeringshuset som föreslås skall fasad mot järnväg vara tät och i obrännbart material. Byggnadens stomme skall utföras att stå emot fortskridande ras utifrån dimensionerande explosionslast.”

Förslaget som redovisas i riskanalysen att öka avståndet mellan järnvägen och parkeringshuset är i planförslaget inte något alternativ.

Det nu aktuella planförslaget innefattar inte ett parkeringshus som var förutsättningen i riskanalysen utan ett däck för 7-8 bussar med personbilsparkering under.

Antalet personer som vistas på bussdäcket är ytterst begränsat.

I samband med tidigare planer på att bygga ett parkeringshus inom planområdet så lämnade Räddningstjänsten Östra Skaraborg ett förhandsbesked (2007-11-26, B 1490) enligt följande:

” Räddningstjänsten avger följande yttrande:

Ett uppförande av parkeringshus enligt redovisade skisser innebär i sig ett avsteg från ÖP och de där stipulerade 30 m (en vagnslängd) mellan byggnad och järnvägsspår. Regeln är dock tillkommen primärt för att minska risken för skada på människoliv varför avsteg bör kunna göras i detta fall, då p-huset normalt rymmer endast ett fåtal människor under begränsad tid.

Ett avsteg förutsätter dock att åtgärder vidtas så att tiden som människor vistas i den del av p-huset som ligger inom 30 m zonen. Exempelvis bör trapphus och andra passager förläggas till andra delar av p-huset liksom p-automater.

I övrigt görs brandskyddsbedömning av byggnaden i samband med bygglovsprövningen.

Räddningstjänsten Östra Skaraborg”

I enlighet med riskanalysens rekommendationer har en diskussion förts mellan företrädare för Räddningstjänsten Östra Skaraborg (RÖS), Trafikverket och Skövde kommun kring säkerhetshöjande åtgärder med anledning av planförslaget. Vid mötet framkom att det redovisade förslaget med en förlängning av den befintliga brobalken är mycket svårt att bygga på grund av utrymmesskäl och att det kan medföra svårförutsägbara konsekvenser för befintlig banvall. Mötet enades om att eventuella åtgärder på banvallen mot urspårning är komplicerade och troligtvis mycket dyra att genomföra och får anses som ej försvarbara att utföra.

Räddningstjänsten Östra Skaraborg vill att man vid konstruktionen av byggnaden dimensionerar denna så att den står emot fortskridande ras vid urspårning. Detta ska beaktas vid projekteringen och som det står i riskanalysen utföras om det är kostnadsmässigt

rimligt.

Vid mötet påpekades att det är viktigt är att införa i planen att väggen mot järnvägen utförs tät och med obrännbart material och att byggnaden konstrueras för att stå emot fortskridande ras utifrån dimensionerande explosionslast.

I planförslaget har en bestämmelse införts om att fasaden mot järnvägsområdet ska vara tät och i obrännbart material samt att byggnadens stomme och grundläggning ska utföras att stå emot fortskridande ras utifrån dimensionerande explosionslast.

Bestämmelse har även införts om att utrymningsväg ska anordnas mot väster från bussdäcket och personbilspareringen under däcket.

Markföroreningar

Vid den geotekniska undersökningen framkom oljeliknande lukt i en av provtagningspunkterna (nr 8, som ligger i nordöstra delen av planerat parkeringsdäck) varvid prov uttogs för miljöanalys på laboratorium (Alcontroll). Analysresultaten påvisar en halt av PAH, för summan av PAH med hög- och medelhög molekylvikt, som överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för s.k. mindre känslig markanvändning (MKM).

Provet innehöll även alifater, av fraktionen C16-C35, i halter som överstiger riktvärdet för s.k. KM (känslig markanvändning) men inte för MKM.

Då det uppdagats markföroreningar inom området för planerat parkeringsdäck ska en kompletterande miljöteknisk markundersökning utföras för att analysera om markföroreningen härrör från den tidigare nu nedlagda verkstaden "Auto" eller fanns med i fyllnadsmassorna. Undersökningen avseende markföroreningar har påbörjats.

Radon

Planområdet innefattar inga byggrätter där människor vistas mer än tillfälligt varför ev radonförekomster inte är relevant för planförslaget.

Klimatanpassningsåtgärder

En klimatanpassningsstudie som kan analysera effekterna av ett förändrat klimat (ökad nederbörd, värmeböljor, stormar mm) behöver utarbetas för hela kommunen. De slutsatser och åtgärder som framkommer i ett sådant

arbete bör ligga till grund för bedömningar av enskilda exploateringsområden.

Planområdets läge innebär ingen risk för förväntade höjda vattenstånd.

Befintliga uppväxta träd ska så långt som möjligt bevaras. Dagvattenhanteringen ska ske genom lokalt omhändertagande.

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 NO₂, PM₁₀ och bensen i Skövde ligger väl under gällande miljö kvalitetsnormer. Enligt Naturvårdsverkets föreskrifter som innefattar PM₁₀, NO₂, NO_x, O₃, SO₂, bensen, bly och CO är det egentligen bara PM₁₀ som behöver kontrolleras i Skövde. Av resultatet från mätningar genomförda 2010 på mötesplatsen Kulturhuset vid Stationsgatan framgår att uppmätta halter av PM₁₀ 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 (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.

Miljösamverkan Östra Skaraborgs ansvar för mätning av partikelhalterna PM_{10} kommer att utökas och även innefatta halterna av $PM_{2,5}$.

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.

Planområdets avvattning sker via Mörkebäcken innan det ca 4 km senare, mynnar i Ösan.

Detaljplanens genomförande bedöms inte inverka 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 en mycket 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 2014 med samråd (maj-juni) och granskning (sept-okt) av planförslaget. Byggnadsnämnden beräknas anta detaljplanen den 30 okt 2014 (för detaljerad tidplan se sidan 3). Under 2015 beräknas arbetet med bussdäcket att påbörjas. Ombyggnaden av Stationsgatan beräknas att påbörjas under 2016.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 10 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.

Tekniska förvaltningen ansvarar för allmänna VA-ledningar. Samhällsbyggnadsförvaltningen ansvarar för allmänna ytor som gatumark. SkövdeNät AB ansvarar för det kommunala elnätet. Skövde Stadsnät (TEF) svarar för fiberkablar inom planområdet. Skövde Värmeverk AB ansvarar för fjärrvärmenätet.

Inom kvartersmark ansvarar fastighetsägaren för projektering och genomförande av ny bebyggelse samt ansvarar för anläggande och framtida drift av servisledningar på kvartersmarken.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Planförslaget innebär att en fastighetsreglering krävs för en mindre del av Sleipner 3, delar av fastigheten ska överföras till Skövde 4:310.



Tomtindelning

Gällande tomtindelning Ti 8:51 ska upphävas i sin helhet.

Gemensamhetsanläggningar

Befintlig truck-, gång- och cykeltunnel under västra stambanan i planområdets norra del ägs av trafikverket. Enligt aktnummer 1496K-2798 har Skövde kommun rätt att utnyttja tunneln och västra rampen för gång- och cykeltrafik.

Västtrafik AB har servitut enligt aktnummer 1496K-3278 rätt att behålla, underhålla och förnya trafikinformationsanläggning på nedgång till skyddsrum samt har rätt att använda angivet område längs terminalbyggnaden för utfart till gata. Servitutet för väg (1496K-3278.2) ska anpassas (ändras) till den nya kvartersavgränsningen av T området.

Ledningsrätt

Inom Sleipner 3 finns ledningsrätter 1496K-3645.2 och 1496K-3645.3 för befintliga el-, tele- och VA-ledningar som berörs av planförslaget.

Upplåtelse av mark för allmänna underjordiska ledningar inom kvartersmark ska säkerställas genom ledningsrätter och servitut inom reserverade områden, på plankartan markerade med u.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Ombyggnaden av bussterminal och del av Stationsgatan för stadsbusshållplatser samt bussdäcket ingår i Västra Götalandsregionens regionala plan. Projektet är beräknat till 51 milj varav Skövde kommun bidrar med 50% (25,5 milj).

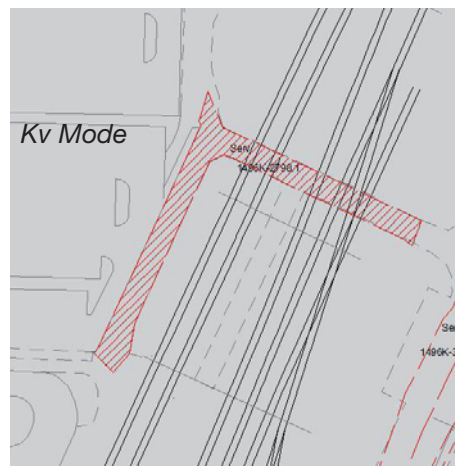
Detaljplanekostnader

Kostnaderna för framtagande av detaljplan har reglerats i avtal mellan Skövde kommuns Tekniska förvaltning och Samhällsbyggnadsförvaltningen.

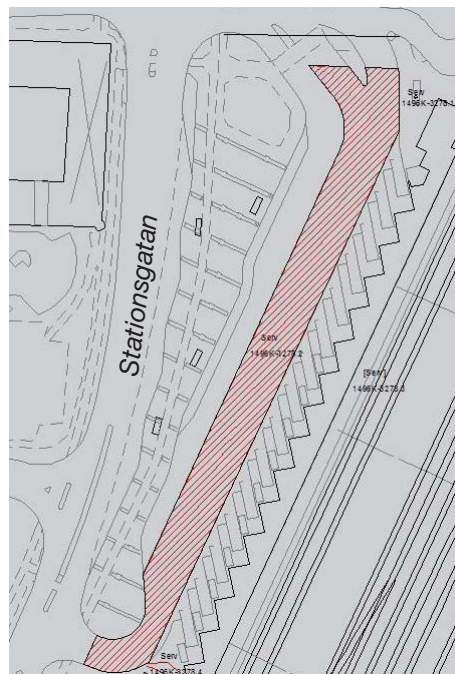
Teknisk försörjning

Gator, gång- och cykel

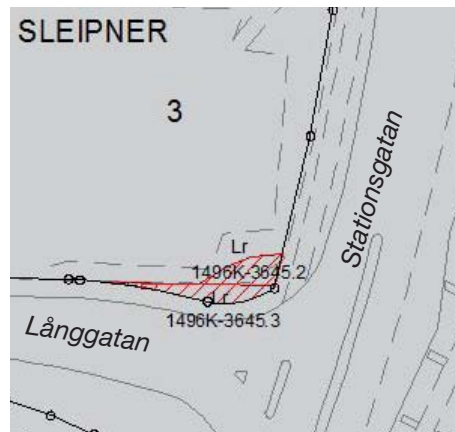
I projektet ingår ombyggnad av Stationsgatan inkl ny sträckning av gång- och cykelvägen från korsningen med Långgatan till korsningen med Staketgatan. I ombyggnaden ligger även ny signalreglering i korsningen Stationsgatan/Staketgatan samt för bussutfarten från resecentrum till Stationsgatan där kameran ska bytas ut mot kabeldetektering i marken.



Rättighet 1496K-2798



Rättighet 1496K-2798



Ledningsrätter 1496K-3645.2 och 1496K-3645.3

Vatten och avlopp (VA)

För byggandet av bussdäcket krävs flyttning av en spillvattenledning, kostnaden för flyttningen ingår i projektet.

Dagvatten

Omhändertagandet av dagvatten från planområdet ska redovisas i de projekteringshandlingar som Aktins utarbetar på uppdrag av Skövde kommun.

Elförsörjning

Fastighetsägaren ska hålla med schakt och kanalisation åt eldistributören SkövdeNät AB ifrån elrum till anslutning som SkövdeNät AB anvisar. Elrum ska placeras mot yttervägg.

Tele och fiber

Ev flyttningar av tele- och fiberkanalisationer som krävs under byggtiden belastar projektet.

Fjärrvärme

Vid byggandet av bussdäcket är det viktigt att skydda befintliga fjärrvärmeledningar. Kontakta Skövde Värmeverk innan byggstart. Kostnader för skydd av fjärrvärmeledningarna bekostas av fastighetsägaren.

Utredningar

De geotekniska undersökningar som gjorts är tillräckliga för överväganden i plansammanhang. Inför detaljprojektering av kvartersmarken kan det erfordras ytterligare undersökningar.

Då det uppdagats markföroreningar inom området för planerat parkeringsdäck behöver en kompletterande miljöteknisk markundersökning utföras för att analysera om markföroreningen härrör från den tidigare nu nedlagda verkstaden "Auto" eller fanns med i fyllnadsmassorna. En miljöteknisk markundersökning har påbörjats av BG&M Konsult AB.

AVGIFTER OCH TAXOR

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

Avgift för lantmäteriförrättning i enlighet med den kommunala lantmäterimyndighetens taxa.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 10 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.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I arbetet med denna detaljplan har medverkat:
Stig Johansson, Peter Nyström, Ing-Marie Tibblin, Per-Ove Andersson, Anna Möller, Marie S Larsson, Unnar Kristmannsson och Anna-Lena Nilsson Samhällsbyggnadsförvaltningen (SBF), och Mattias Lång SkövdeNät AB samt Jan-Ove Johansson Miljöförvaltningen Östra Skaraborg (MÖS) .

Atkins Sverige AB har utarbetat förslaget till busstdäck och ombyggnad av Stationsgatan som ligger till grund för planförslaget.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Eva Darolf Linnros
Samhällsbyggnadschef

Inger Holm
Fysisk planerare



Samhällsbyggnadsförvaltningen

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