



SKÖVDE KOMMUN
Plan, Bygg o Lantmäterikontoret

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för området

Kurorten

Skövde stad, Skövde kommun, Västra Götalands län

Upprättad av Plan, Bygg o Lantmäterikontoret, Skövde kommun

Datum 2000-06-08

Planförfattare: Planchef Lars Johan Ekelöf

Planingenjör Christer Johnsson

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR	Samråd	Utställning	Antagande
Plankarta med bestämmelser	☒	☒	☒
Planbeskrivning	☒	☒	☒
Genomförandebeskrivning	☒	☒	☒
Illustrationskarta	☒	☒	☒
Lista över samrådskretsen med fastighetsförteckning	☒		
Lista över utställningskretsen med fastighetsförteckning		☒	
Samrådsredogörelse		☒	☒
Utställningsutlåtande			☒

PLANBILAGOR

- A. Utbyggnad av högskolan - lokalbehov mm.
- B. Resecentrum, Skövde – situationsplan, White Arkitekter AB, NCC 920131
- C. Illustrationsmaterial
- D. Miljökonsekvensbeskrivning - Kv. Kurorten, upprättad av FB ENGINEERING AB, 1997-03-06 (rev. 1997-04-04) och uppdaterad 2000-05-04.
- E. Enkätundersökning avseende buller- och luftstörningar och spridningsberäkning avseende stoft för fastigheten Skövde 5:250, Skövde kommun.
- F. Översiktskarta i skala 1:2000.
- G. Tjänsteutlåtande – Förhandsremiss, Miljökonsekvensbeskrivning för Kurorten (1998-03-11)
- H. Beräkning av fasadisolering, AKUSTIKverkstan, 2000-05-25.
- I. Grundundersökning, BGAB, Bygg- och Geokonsult AB, 1996-12-19.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planläggningen är att göra det möjligt att bygga bostäder (studentbostäder) i form av tre punkthus i åtta våningar plus två suterrängvåningar med tillsammans c. 240 lägenheter i slänten strax öster om bangårdsområdet och väster om Boulognerskogen vid Resecentrum. Området öster om spårområdet inom bangårdsområdet används idag för parkering (provisorisk). Den södra delen av slänten mot Boulognerskogen är trädbevuxen och kommer att bevaras som parkmark (elva högväxta bokar) medan resterande delen av vegetationen utmed slänten kommer att behöva tas ner.

AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN

Planförslaget bedöms vara förenligt med Miljöbalkens grundläggande hushållningsbestämmelser (MB 3 och 4 kap.). Området bedöms vara lämpligt för bostäder och exploateringen kommer att medföra en från allmän synpunkt god hushållning.

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet är beläget öster om Resecentrum och väster om Boulognerskogen och gränsar i norr till Hjälvägen och i söder till Kurortsvägen.

Areal

Planområdet omfattar en total areal på ca 2,9 ha.

Markägförhållanden

Marken inom spårområdet ägs av SJ fastigheter och resterande mark inom planområdet ägs av Skövde kommun. Skövde kommun har för avsikt att förvärva mark från SJ i enlighet med planförslaget.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan 90

Enligt översiktsplan 90 är området avsett för centrumbebyggelse. Ny bebyggelse får tillkomma om denna prövats lämplig i en detaljplan.

Detaljplaner

För planområdet gäller detaljplanerna nr 57 fastställd 1947-08-01, nr 185 fastställd 1967-10-16 och nr 404 fastställd 1992-10-09.

Program för planområdet

Enligt plan- och bygglagen (PBL 5:18) skall en detaljplan grundas på ett program som anger utgångspunkter och mål för planen, om det inte är onödigt. Ett program enligt plan- och bygglagens mening har inte upprättats för planområdet men däremot har det gjorts en

utredning om högskolans utbyggnad från 2001 fram till 2005 (lokalbehov och förslag till lokalisering) som även inbegriper behovet av studentbostäder.

Utbyggnad av högskolan

Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med näringslivsenheten, stadskansliet, tekniska kontoret och högskolan genomfört en utredning om lokalbehov och förslag till lokalisering av högskolelokaler från 2001 t o m 2005. Utredningen redovisar också behovet av studentlägenheter.

Högskolans lokalbehov och behovet av studentlägenheter grundar sig på antagandet att det skall finnas ca 6000 heltidsstuderande studenter år 2005. Antalet heltidsstuderande studenter bedöms vara ca 3500 år 2001 och behovet av lokaler för dessa studenter tillgodoses genom befintliga lokaler. Behovet av lokaler för tillkommande 2500 studenter under perioden från 2001 (höstterminen) till 2005 uppskattas till ca 20000 m² BTA (bruttoarea) plus 1000 m² för en aula. Utredningen redovisar också förslag till lokalisering av lokaler för högskolan, teknikföretag och studentlägenheter.

Av utredningen framgår också att ca 40 % av studenterna pendlar mellan Skövde och annan tätort utanför kommunen och att resterande 60 % av studenterna har behov av en bostad i Skövde. Av de studenter som behöver en bostad i Skövde antas ca 40 % ha behov av en särskild studentlägenhet. Det bör påpekas att andelen pendlare varierar från termin till termin.

Planberedningen har diskuterat innehållet i utredningen och rekommenderar att nästkommande utbyggnad av studentlägenheter skall vara i området Kurorten. Utredningen redovisas i tabellform och framgår av bilaga A.

Kommunfullmäktige har informerats om utredningens innehåll och byggnadsnämnden har informerats kontinuerligt under arbetets gång.

Skövdebostäder AB

Skövdebostäder AB har det yttersta ansvaret för studentbostadsförsörjningen inom kommunen. Bostadsbolaget har med kommunens utredning som underlag gjort en grundligare analys och egen bedömning av det framtida behovet av studentbostäder.

Resultatet från undersökningen visar bl a

att ca 20% av studenterna är i behov av särskilda studentbostäder

att år 2005 uppskattas behovet av studentbostäder till 1.140 lgh

att antal befintliga studentbostäder år 2001(hösten) kommer att vara 637 st.

att nybyggnadsbehovet fram till år 2005 kommer att vara ca 500 studentbostäder

att bostadsbolagets ordinarie lägenhetsbestånd skall utnyttjas maximalt för att på så vis om möjligt minska nybyggnadsbehovet.

Skövdebostäder har tillsammans med Högskolan och genom en enkätundersökning försökt kartlägga var och hur studenterna bor, omflyttning inom centralorten och önskemål om framtida boende. Sammanställningen av enkätsvaren visar bl a

att 70 % av studenterna flyttar mins en gång från en lägenhet till en annan under studietiden.

att studenterna prioriterar närhet till skolan, umgänge (studentliv), låg hyra och datauppkoppling till högskolan.

att 60 % kan tänkas bosätta sig i en lägenhet ur bolagets ordinarie lägenhetsbestånd om lägenheten ligger i närheten av högskolan.

Kommunala beslut mm

Resecentrum - tävlingsförslag

En markanvisningstävling för utbyggnad av ett resecentrum i Skövde genomfördes under 1991 / 1992. Tre konsortier deltog i tävlingen (Wallenstam mm, Skanska och NCC). En tävlingsjury föreslog NCC:s förslag som det vinnande och kommunfullmäktige godkände juryns förslag vid sitt sammanträde 1992-06-15.

Tävlingsområdet omfattade området mellan Stationsgatan från Kavelbrovägen till Hjovägen och järnvägen men även ett område för bostäder öster om bangården. Förslaget som framgår av bilaga B redovisar sex punkthus för bostäder i sex våningar plus två souterrängvåningar och en parkeringsplats utmed bangårdsområdet.

Detaljplaneförslaget avviker från tävlingsförslaget på så vis att de tre sydligast belägna punkthusen har tagits bort för att spara värdefull vegetation, bl a elva högväxta bokar.

Avgränsningen mot Boulognerskogen är den samma som i tävlingsförslaget (bef. grusväg).

Planeringsförutsättningar

Plan, Bygg o Lantmäterikontoret har tillsammans med stadskansliets mark- och exploateringsavd. miljö- och hälsoskyddskontoret och tekniska kontoret upprättat planeringsförutsättningar som underlag för mark- och husprojektering inom kvarteret. CONTEKTON arkitekter har utifrån planeringsförutsättningarna utarbetat ett förslag till utbyggnad vilket framgår av bilaga C.

Utbyggnaden kommer att ske i två etapper med två byggnader och tillsammans 160 lägenheter i första etappen och en byggnad med 80 lägenheter i en andra etapp. Lägenheterna i första etappen kommer att vara färdigställda till augusti 2002 och byggstart är planerad till våren 2001.

Miljökonsekvensbeskrivning

Enligt plan- och bygglagen (PBL 5:18) skall en miljökonsekvensbeskrivning upprättas om detaljplanen medger en användning av mark eller av byggnader eller andra anläggningar som innebär betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållning med naturresurser.

När planeringsförutsättningar sattes upp för projektet med studentlägenheter i området Kurorten (stadsbyggnadskontoret, 1996-10-22) konstaterades, i samråd med länsstyrelsen, räddningstjänster, miljö- och hälsoskyddskontoret och stadskansliet, att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behövde göras. MKB:n skulle ge underlag för en samlad bedömning av lämpligheten att bebygga området med tanke på de boendes hälsa och säkerhet. MKB:n skulle också redovisa vilken inverkan genomförandet av projektet får för vegetationen och för Boulognerskogen som rekreatjonsområde.

Stadsbyggnadskontoret uppdrog åt NCC att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning utifrån de givna planeringsförutsättningarna.

Flygfältsbyrån i Göteborg har utarbetat en MKB som behandlar frågor beträffande tågtrafikbuller, vibrationer, farligt gods, radon, utsläpp från Volvos gjuteri, vegetation, rekreation mm vilket framgår av bilaga D.

Representanter från länsstyrelsen, räddningstjänsten, miljö- och hälsoskyddskontoret, stadskansliet och tekniska kontoret har följt arbetet med MKB:n.

MKB:n med tillägg utgör ett viktigt underlag för detaljplanen.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Geotekniska förhållanden

BGAB, Bygg- och Geokonsult AB har utfört en geoteknisk undersökning inom planområdet. Av undersökningen framgår bl a att: "Jorden består under ytskiktet i den västra delen av fyllning, härunder följer friktionsjord som vilar på för trycksondering fast botten, troligen fast lagrad friktionsjord. I östra delen av området (nedanför slänten) består jorden under ytskiktet av friktionsjord som vilar på lera och silt som via skikt av friktionsjord vilar på för tryck- och slagsondering fast botten, troligen morän, block eller berg. Inom delar av området påträffas torv."

"Grundvattnet ligger mellan 1,2 m och 2,0 m under markytan i den östra delen av området."

"Grundläggningen skall ske frostskyddad nivå med sulor, alternativt förstывad bottenplatta, på naturligt lagrad jord eller väl packad fyllning (sedan först allt organiskt material borttagits)."

Fornlämningar

Inom området finns inga kända fasta fornlämningar.

Bebyggelseområde

Befintlig bebyggelse

Inom planområdet finns inga byggnader.

Planerad bebyggelse

Den planerade bebyggelsen utgörs av tre punkthus med tillsammans 240 lägenheter.

CONTEKTON arkitekter är husprojektör och beskriver sitt förslag på följande sätt:

"De nya studentbostäderna är centralt och strategiskt belägna i omedelbar närhet till Högskolan och Resecentrum men ändå inbäddade i Boulognerskogens frodiga grönska – där byggnaderna markerar Boulognerskogens avslutning mot stadskärnan i väster.

Placeringen i slänten ger husen olika byggnadshöjd på de två långsidorna. Mot parken har byggnaderna full höjd, tio våningar varav två souterrängvåningar, men mot stadskärnan i väster enbart åtta våningar.

Byggnadernas placering i slänten ger även husen dubbla entrésidor med olika karaktär och därmed olika möjligheter till träffpunkter för social samvaro mm.

Boulognerskogens frodiga grönska och stora gräsytor inbjuder till en typ av spontana aktiviteter såsom lekar, spel, pick-nick mm. Studenternas närvaro och olika aktiviteter bidrar till att skapa en "befolkad" Boulognerskog fylld av liv och rörelse.

Entrésidan mot väster får en annan och mer ordnad karaktär eftersom den samtidigt är huvudentré för cykel- och biltrafik. Bilangöringen sker via tillfartsvägen till SJ's parkering som avslutas med en vändplats. Efter vändplatsen svänger gatan svagt och övergår till att bli studentbostädernas entrégata – förlagd närmast järnvägen i väster.

Bilparkeringen delas i mindre enheter visuellt avgränsade av mellanliggande trädplanteringar. Entrézonen närmast husen reserveras för gång och cykeltrafik avskilda från bilparkeringen av en rad småskaliga uthus/skärmtak för sophus och cykelparkering.

Cykelparkeringen placeras i direkt anslutning till bostadsentréerna delvis under skyddande skärmtak. Ca 2/3 av parkeringsbehovet tillgodoses på den västra sidan och resterande mot Boulognerskogen.

På entrésidan placeras iordningställda uteplatser i solläge med utsikt mot Billingsslutningen där nivåskillnaderna utnyttjas för att utöka ytan i markplan.

Arbetet med bebyggelseutformning och planlayout pågår parallellt med detaljplanearbetet. Prel. kommer byggnaderna att utföras med fasadtegel (ev. med slammad/säckskurad yta) samt med balkonger till huvuddelen av lägenheterna.

Balkongerna grupperas så att de ger liv och rytm åt fasaderna samtidigt som de tillför lägenheterna en kvalitet.

Översta våningsplanet utförs med stora uteplatser/terrasser i gavelläge. Ambitionen är att husen förses med gemensamma utrymmen på takvåningen så att några av takterrasserna blir tillgängliga för alla.”

Tillgänglighet

De planerade bostäderna skall utformas så att tillgängligheten garanteras.

Gångförbindelsen från de planerade studentbostäderna till Högskolan via gångtunneln under stambana lutar som mest 6,5% på en sträcka av c. 50,0 m.

Skyddsrum

Planområdet ligger inom prioriterat område för skyddsrumsbbyggande (särskilt riskområde). Behovet av skyddsrum skall täckas inom området. Varje byggnad förses med ett skyddsrum med 80 platser alt. förses två byggnader med vardera 120 platser.

Gator och trafik

Angöring och parkering

Planområdet kommer att trafikmatas från Kurortsvägen söderifrån. Bostadsgatan är intern och utgör tillsammans med parkeringen kvartersmark (bostäder) på plankartan.

På illustrationskartan till detaljplanen redovisas 76 p-platser för bostadsparkering och en separat parkering med 26 p-platser till hälften reserverad för SJ.

Kommunfullmäktige har antagit en parkeringsplatsnorm för bostäder (9 p-platser/1000 m² BTA), vanligt boende men inte för specialbostäder som studentbostäder.

Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med Skövdebostäder AB uppskattat behovet till 0,3 platser per lägenhet. Parkeringsplatsbehovet för de 240 planerade lgh blir 72 p-platser.

Bostadshusen kommer inte att kunna angöras med bil från grusvägen öster om Kurortsvägen (undantag – utryckningsfordon).

Gång- och godstransporttunnel

Gångtunneln under stambanan binder samman högskoleområdet väster om stambanan med föreslagna studentbostäder inom planområdet och Boulognerskogen. Tunneln är också avsedd för järnvägsresenärer och för godstransporter mellan perrongerna.

Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelförbindelser till och från planområdet framgår av bilaga F. De gc-vägar som föreslås på kvartersmark och som skall vara tillgängliga för allmän gång- och cykeltrafiktrafik kommer att säkerställas på detaljplanekartan med ett x (mark tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik). Respektive markägare ansvarar för drift och underhåll inkl. vinterväghållning av gc-vägarna inom kvartersmark (föresätter en överenskommelse mellan den private markägaren och Skövde kommun). Frågan regleras vid förestående lantmäteriförrättning för området.

Cykelparkering

Cykelparkeringar kommer att anläggas i anslutning till byggnadernas entréer. Det är viktigt att cykelparkeringarna får rätt placering och utformning och har tillräckligt många platser.

Kollektivtrafik

Bostäderna ligger på mycket bekvämt gångavstånd till Resecentrum med tåg- och busstrafik.

Teknisk försörjningVatten och avlopp

Området kommer att anslutas till kommunens ledningsnät.

Dagvatten

Dagvatten skall tas omhand lokalt och infiltreras i marken inom exploateringsområdet.

Dagvattenledningen (D1000) öster om slänten mot Boulognerskogen måste läggas om på en sträcka av ca 70,0 m.

El

Bostäderna kommer att anslutas till Skövde elnät. En transformatorstation kommer att byggas strax norr om tennisbanorna .

Tele

Inom planområdet finns inga telekablar (landskablar) som behöver säkerställas på plankartan med ett u-område (område för underjordiska ledningar).

Uppvärmning

De föreslagna byggnaderna kommer att anslutas till fjärrvärmeledningar i Ekedalsgatan ca 200m öster om planområdet. Tekniska kontoret kommer att anvisa en förbindelsepunkt.

U-områden

Läget för va-, fjärrvärmeledningar och el- telekablar kommer att säkerställas med ett u-område på plankartan om det bedöms nödvändigt (område för allmänna underjordiska ledningar).

Avfall

Planerade uthus skall förses med soprum. Avfallshanteringen skall utformas så att återanvändning och återvinning främjas.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Flygfältsbyrån i Göteborg har utarbetat en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för planeområdet och som behandlar frågor beträffande tågtrafikbuller, vibrationer, farligt gods, radon, utsläpp från Volvos gjuteri, vegetation, rekreation mm vilket framgår av bilaga D. Representanter från länsstyrelsen, räddningstjänsten, miljö- och hälsoskyddskontoret, stadskansliet och tekniska kontoret har följt arbetet med MKB:n.

Uppgifter i MKB:n om antalet passerande godståg, typ av farligt gods mm har kontrollerats och kompletterats med aktuella siffror.

Påverkan på boendemiljön

Transport av farligt gods

En stor mängd farligt gods transporteras på järnvägen genom Skövde. Under ett normaldygn passerar sammanlagt c. 45 godståg, ungefär hälften i vardera riktning. De flesta transporterarna går mellan kl. 20.00 och 05.00 och endast 3-4 godståg passerar Skövde under övrig tid. Det vanligaste slaget av farligt gods är gasol och under en vecka passerar 138 gasolvagnar. Övrigt farligt gods är ammoniak, klor, eten, svaveldioxid, saltsyra, natronlut mm. Gasol/propan och eten är brandfarliga kondenserade gaser. Svaveldioxid, klor och ammoniak är kondenserade giftiga gaser. Övriga ämnen anses inte utgöra någon fara för de boende i området Kurorten. Avståndet mellan planerade bostäder och närmaste spår (spår 2) för genomgående trafik är från 70 till 75 m.

I den riskanalys som ingår i MKB:n framförs bl a att: "Ett centralt begrepp inom riskarbetet är att risken behandlas som produkten av händelsefrekvens och konsekvens (risk = händelsefrekvens x konsekvens). I denna analys behandlas händelsefrekvenser som är så låga att de allra flesta människor inte förmår uppfatta dem. Konsekvenserna är emellertid synnerligen påtagliga. Den mycket stora effekten av en propan – BLEVE (mycket kraftig explosion) eller ett klor- eller ammoniakutsläpp kan resultera i ett mycket stort antal döda eller skadade människor." "Händelsefrekvensen för propan-, ammoniak-, klor- och svaveldioxidolyckor är så låga att de överhuvudtaget inte skulle beaktas om konsekvenserna inte hade varit så stora." "Det är svårt att finna jämförelser för den risknivå som diskuteras här". Följande exempel ger en viss uppfattning. "Händelsefrekvensen bedöms ligga på en nivå som är lägre än flygets där statistiken anger en olycka per miljon flygningar."

"Man skiljer mellan individrisk och samhällsrisk. Individrisk är den risk som en enskild person utsätts för. Samhällsrisk är den risk som en eller flera människor (vilka som helst) utsätts för". "Samhället har accepterat hantering av farliga ämnen. Användning av olika varor innebär också transport av dessa mellan olika platser. Man känner idag till de flesta konsekvenser som utsläpp av farligt gods kan innebära. Man har på grund av detta belagt hanteringen med restriktioner och krav på utrustning, bland annat behållarkonstruktion, -material och -kontroll.

Olyckor med utsläpp av farligt gods som följd har låg frekvens. Detta tack vare de restriktioner som råder. Den låga händelsefrekvensen är en viktig parameter som man skall värdera tillsammans med konsekvenserna på ett balanserat sätt".

"Frekvensen för klor- svavel-, och ammoniakutsläpp bedöms till en gång på 500 000 år per km för Västra stambanan vid Skövde station."

"En möjlig konsekvens av antändning av en propan- eller etenjetstråle och en intilliggande behållare som värms upp är en BLEVE. En BLEVE kan orsaka dödliga brännskador inom en radie av 200 m kring olycksplatsen. Sannolikheten för att en BLEVE skall inträffa är i storleksordningen en gång på 700 000 år per km, vilket är något lägre än för klor- och ammoniakutsläpp. Det har historiskt inträffat få BLEVE:s. I Europa har det aldrig inträffat någon BLEVE i samband med järnvägstransporter. I USA har en järnvägsolycka resulterat i BLEVE. I Mexico City inträffade en olycka med BLEVE som resultat då det började brinna i en lagringsanläggning för propan."

Vidare framförs i MKB:n att: "Jämfört med de individrisker en person dagligen utsätter sig/utsätts för, är den ökning i individrisk som det innebär att bo i kvarteret Kurorten i samma storleksordning som att avlida i en lägenhetsbrand. Det största antalet tåg passerar också

nattetid vilket innebär att i princip alla människor som bor i kvarteret är hemma. Detta innebär att många människor kan drabbas vid en olycka. Å andra sidan är, vid denna tid på dygnet, de flesta personer skyddade inomhus.

I kvarteret Kurorten planeras mekanisk frånluftsventilation, dvs att utomhusluft sugas in genom ventiler i varje lägenhet och sedan ut i ett gemensamt utlopp. Vid ett eventuellt utsläpp av giftig gas kommer denna att sugas in i varje lägenhet om frånluftsventilationen inte stängs av. De boende kommer inte att kunna reglera frånluften själva.

För att öka säkerheten kan gaskoncentrationen mätas utomhus på fasaden mot stationsområdet. Gaskoncentrationen kan på ett tillförlitligt sätt mätas med gasdetektorer. Dessa skall vara kopplade till frånluftsventilationen. Gasdetektorerna skall dels larma vid "säkra" gaskoncentrationer och dels skall frånluftsventilationen stängas av.

Människor är ganska skyddade inomhus när ventilationen är avstängd och fönster och ventiler är stängda.

De boende skall vid inflyttning informeras om vad man skall göra vid larm. Detta är av stor betydelse för hur säkert ett larmsystem är. Dessutom bör övningar och provning av larm ske med jämna mellanrum. Speciellt i detta fall där omsättningen av hyresgäster förväntas vara stor. En studerande kan tänkas bo i lägenheten i maximalt tre till fyra år.

En vall mellan järnvägen och bostäderna styr de tunga gaserna, klor och propan i första hand, från kvarteret Kurorten och kan fördröja och eller minska effekterna av ett eventuellt utsläpp. Gaserna styrs norr ut mot ett område där det inte finns några bostäder närmare än 500 m från järnvägen."

Byggnadernas fasader mot spårområdet kommer att förses med gasdetektorer som är kopplade till frånluftsventilationen. Gasdetektorerna skall larma vid giftgasutsläpp och stänga av frånluftsventilationen. Gasdetekteringen skall ske med ett redundant system vilket innebär att frånluftsventilationen skall slås av vid detektion av gas på två detektorer av tre. Plankartan har försetts med en bestämmelse som innebär att fasaderna skall förses med gasdetektorer (redundant system) och att frånluftsventilationen skall slås av automatiskt vid gaslarm.

I MKB:n framförs att övningar och provning av larm bör ske med jämna mellanrum.

Räddningstjänsten har vid samråd framfört att ett direktlarm till brandstationen kombinerat med information till de boende är ett lika bra alternativ som övningar av larm med jämna mellanrum.

Enligt situationsplanen till MKB:n kan en skyddsvallen med tillhörande plank anläggas mellan bangården och parkeringsplatsen till bostäderna alternativt en mur och plank i fastighetsgränsen mellan bangården och bostadskvarteret. Vallen som är en provisorisk lösning var planerad att ligga inom ett område som är avsett för ett eventuellt framtida spår (spår 9).

Banverket har i samrådsyttrande meddelat att det inte längre är aktuellt med reservat för ytterligare ett spår. Exploateringsområdet har därför utökats något mot bangårdsområdet för att bli en erhålla fler p-platser för SJ. Gränsen för område för järnvägstrafik placeras 6,0 m öster om och parallellt med spår 8.

En mur plus plank kommer att placeras i fastighetsgränsen mellan bangården och bostadskvarteret.

Plankartan har försetts med en bestämmelse som anger krav på mur och plank eller annan lösning som bedöms som lämplig.

Bostäderna är avsedda för studenter men kommer också att kunna hyras ut till andra kategorier vid behov (exempel: militären, korttidsboende). Plankartan har försetts med en bestämmelse som anger största tillåtna lägenhetsyta (40 m² bruttoyta).

Inom bangårdsområdet sker ingen uppställning och rangering av vagnar med farligt gods med undantag av leveranser av gasol till Volvo. Gasolleveranserna sker för närvarande med en vagn per vecka. Vagnen står då uppställd en viss tid under dagen på bangården. Säkerheten inom bangårdsområdet har förbättrats. Bl a har signalsäkerhetsanläggningen (ställverk), byggd omkring 1950, ersätts med ett nytt modernt datorställverk (BANUTREDNING, Skövde datorställverk och bangårdsombyggnad 1994-10-24, BANVERKET - Västra regionen).

Det finns inte några generellt fastlagda mått på lämpligt avstånd mellan transportleder för farligt gods och bostäder. En vägledning vid bedömningen kan fås från den översiktsplan som Göteborgs kommun har upprättat för sektorn farligt gods och det granskningsyttrande som avlämnats av länsstyrelsen i Göteborg och Bohuslän. I granskningsyttrandet över översiktsplanen framfördes att tät bostadsbebyggelse kan godtas vid transportled för farligt gods fram till 80 m från järnvägen och att det skall finnas ett byggnadsfritt område fram till 30 m från järnvägen. Vidare framför länsstyrelsen i Göteborg och Bohuslän att det alltid skall upprättas en riskanalys för bostadsbebyggelse i närheten av leder för transporter med farligt gods.

De planerade bostäderna i området Kurorten ligger från 70 till 75,0 m från närmaste huvudspår (spår 2).

Länsstyrelsen i Skaraborgs län framförde i sitt yttrande över MKB:n att: "den tilltänkta lokaliseringen ur risksynpunkt för farligt gods kan accepteras under förutsättning att husen läggs med gaveln mot järnvägen och att avståndet mellan husen ökas, alternativt att avståndet till järnvägen ökas. Dessutom skall den redovisade vallen uppföras och gasdetektorer och larm installeras så att den mekaniska ventilationen på ett driftsäkert och effektivt sätt kan stängas av i bostadshusen. Markanvändningen bör regleras i detaljplanen att enbart gälla studentlägenheter."

Kravet att husen skall vridas 90° är enligt stadsbyggnadskontoret inte särskilt utförligt motiverat i länsstyrelsens yttrande.

I stadsbyggnadskontorets kommentar till länsstyrelsens yttrande över Mkb:n framförs följande:

Förutsättning 1: Husen har sin planform på grund av att varje våningsplan skall innehålla ett visst antal små studentlägenheter som delar på gemensamma utrymmen för samvaro, matlagning m.m.

Förutsättning 2: Byggnaderna bör inte läggas närmare spårområdet.

Konsekvenser:

Om husen skulle orienteras på det sätt som länsstyrelsen kräver uppstår följande konsekvenser:

- ♦ Husen skulle komma att ligga över den befintliga gång- och cykelvägen och inkräkta på Boulognerskogen vilket är helt oacceptabelt. Redan av denna anledning omöjliggörs projektet om inte länsstyrelsens krav omprövas.
- ♦ Ungefär hälften av lägenheterna skulle bli orienterade mot norr (enkelsidiga lägenheter) och de skulle få kraftigt försämrade ljusförhållanden.
- ♦ Endast ett fåtal lägenheter (gavellägenheter) skulle få vacker utsikt i motsats till den föreslagna orienteringen som innebär att nästan samtliga lägenheter har mycket fin utsikt mot Boulognerskogen eller mot centrum och berget Billingen. Gavellägenheterna kan förses med burspråk.

- ♦ Souterränglösningen (två våningar) skulle bli konstig och entréförhållandena komplicerade.
- ♦ Säkerhetsmässigt skulle man uppnå mycket små fördelar eller inga alls. Vid en svår explosion (Bleve) spelar husorienteringen ingen roll. Vid en gasolycka kan länsstyrelsens förslag innebära att nästan samtliga lägenheter påverkas direkt medan ungefär hälften av lägenheterna vänds från spårområdet med den husorientering som redovisas i MKB:n vilket bör vara en fördel. I båda fallen bör dock föreslagna gasdetektorer vara ett bra skydd.
- ♦ Kravet på de bullerdämpande fönstren skulle eventuellt kunna bli något lägre men det blir stor risk för bullerreflektioner mellan byggnaderna som minskar vinsten om det överhuvudtaget blir någon eftersom nästan alla fönster måste ha hög bullerdämpning. Med den av stadsbyggnadskontoret föreslagna husorienteringen ligger ungefär hälften av lägenheterna vända från järnvägen vilket i sig medför en mycket stor bullerdämpning och för de lägenheter som ligger mot järnvägen är det inga problem att klara bullerdämpningen.
- ♦ Merparten av lägenheterna skulle få direkt insyn. Enligt stadsbyggnadskontorets förslag är det bara ett mycket litet antal lägenheter som får insyn.

Länsstyrelsen krav på orientering av husen medför sammantaget så stora försämringar att projektet inte bör komma till utförande.

Mot bakgrund av ovanstående bör länsstyrelsen kunna ompröva sitt krav beträffande husens orientering eftersom det finns alltför många faktorer som talar mot att kravet skulle medföra några fördelar. Däremot medför det så allvarliga nackdelar för projektet att det, enligt vår bedömning, inte kan genomföras.

I Räddningstjänstens remissyttrande framfördes att: ”För att ytterligare minska sannolikheten och därigenom de allvarliga konsekvenser som kan bli fallet vid en farlig godsolycka utmed järnvägsspåret inom Skövde tätort, måste hastigheten på tågseten med farligt gods reduceras när de passerar genom tätbefolkat område. Åtgärder beträffande hur detta skulle kunna genomföras diskuterades med bl.a. länsstyrelsen under planens remisstid. Frågan går ej att lösa lokalt för Skövdeområdet därför föreslår Räddningstjänsten Östra Skaraborg att Skövde kommun kontaktar länsstyrelsen och Statens Räddningsverk för att därigenom tillsammans med SJ komma fram till en acceptabel lösning.”

I stadsbyggnadskontorets kommentar till Räddningstjänstens remissyttrande framförs att frågorna kommer att beaktas i samband med arbetet med att upprätta en detaljplan för området. Stadsbyggnadskontoret föreslår att räddningstjänsten tar initiativet till en träff med länsstyrelsen, Statens Räddningsverk och SJ för att diskutera åtgärder för att förbättra säkerheten vid transport av farligt gods genom tätbefolkat område.

Utsläpp från Volvo

Av MKB:n framgår att: ”En utredning rörande störningar från Volvos anläggningar har genomförts bland boende kring anläggningen. Majoriteten av de boende uppfattar inga störande lukter från fabriken.

I undersökningen har också stoftspridning från Volvos utsläpp beräknats. För området vid kvarteret Kurorten är stoftmängderna mycket låga.

Ur hälsosynpunkt bedöms störning på grund av utsläpp från Volvos anläggning vara försumbar.”

Enligt Boverkets Allmänna råd, 1995:5 – ”Bättre plats för arbete – Planering av arbetsområden med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet.” bör avståndet mellan ett gjuteri av Volvos typ och bostäder vara 500 m (skyddsavstånd).

Avståndet mellan Volvos gjuteri och närmast planerad byggnad är 500 m.

Buller

Av MKB:n framgår att: "Buller definieras som icke önskvärt ljud och störningsgraden från en ljudkälla beror delvis på vilka associationer man omedvetet sätter samman med ljudkällan. Störningsgraden är olika vid olika tider på dygnet. Dagtid kan bullret oftast betraktas som en övergående olägenhet, då det blandas med andra ljud. Nattetid, då bullret i allmänhet bryter tystnaden, kan det ge sömnstörningar, vilket kan ge försämrad hälsa om dessa upprepas ofta."

"För Trängenområdet genomförde Akustikverkstan en undersökning som visar att den maximala bullernivån vid en husvägg 75 m från järnvägsspåret är: 78 dB(A) för uppmätt värde och 84 dB(A) för beräknat värde. Som ett rimligt utgångsvärde för en husfasad på 75 m avstånd från järnvägsspåret har 81 dB(A) valts."

"Naturvårdsverkets riktvärden för maximalbuller inomhus nattetid, enstaka störningar, är satt till 45 dB(A). För att nå denna bullernivå är det inte tillräckligt med den avskärmning som åstadkoms med vall och plank längs järnvägsspåret.

En avskärmning med vall och plank ger cirka 10-15 dB(A) bullerreduktion för de våningar som ligger inom avskärmningen. De övre våningarna kommer inte att få samma avskärmning, varför bullerreduktionen kommer att vara mindre där. För att nå 45 dB(A) inomhus måste fasadreduktionen uppgå till minst 36 dB(A).

En fasadvägg med 120 mm tegel + 195 mm glasfiberisolering och 13 mm gipsplatta har en bullerreducerande förmåga av ungefär 60 dB(A) för tågbuller med spektrum B. Det finns fönster med tätningslist som har en ljuddämpande förmåga av cirka 40 dB(A). Med en fönsterarea av 1,2 m² kan en bullerreduktion av cirka 45 dB(A) erhållas."

Påverkan från tågbuller inomhus kan indelas i sömnstörningar och bullerstörningar. Det riktvärde som Naturvårdsverket rekommenderar för sömnstörningar nattetid i sovrum är 45 dB(A), mätt som maximalnivå. För bullerstörning inomhus dagtid är riktvärdet 30 dB(A), mätt som ekvivalentnivå. För utomhusmiljön skall det finnas tillgång till uteplats (ev. takterrass) där ljudnivån inte överstiger 55 dB(A) ekvivalent nivå.

Preliminära beräkningar visar att fasadens ljuddämpning mot järnvägen behöver vara c. 40 dB(A) vilket är tekniskt möjligt att åstadkomma. Som jämförelse kan nämnas att de elevbostäder som har uppförts i kv. Kasernen, öster om stambanan, ca 100 m öster om Vasaplan har byggts med en kraftigt bullerreducerande fasad mot stambanan. Fasadernas bullerreduktion varierar mellan 45 dBA och 47 dBA. Kortaste avstånd mellan byggnad och närmaste spårmitt är 41 m.

Det bör också framhållas att ventilationen skall utformas med hänsyn till bullerförhållandena

Konsultföretaget AKUSTIKverkstan i Skaraborg AB har gjort en kompletterande bullerutredning för att bl a belysa problemet med en ökad trafikering och tyngre tåg. Av utredningen framgår att: "Trafikmängden är inte så viktig eftersom det är max. nivå från godstågen som kommer att vara den dimensionerande faktorn. Enligt Banverket är det inte troligt att bullernivåerna ökar även om tågen och vagnarna skulle bli tyngre i framtiden. Det förekommer nämligen också utvecklingsarbete på att göra vagnarna tystare. Det är därför i nuläget lämpligt att arbeta med dagens ljuddata." "Fasaden måste isolera 41 dB(A) mot tågbuller."

I utredningen kommenteras också riktvärdet 55 dB(A) (ekvivalent nivå) för balkong / uteplats enligt följande: "Dessa krav är i första hand tänkta för lägenheter som är så stora att de kan ha rum och fönster även mot en "tyst gårdssida". För små studentbostäder finns det inte förutsättningar att klara dessa krav."

Plankartan har försetts med en bestämmelse som anger krav på fasaden ljuddämpning, 41 dB(A).

Vibrationer

Av MKB:n framgår att: "Järnvägstrafik skapar vibrationer i marken. Detta gäller speciellt godståg. Beroende på markens beskaffenhet sprids vibrationer olika. Det har inte tidigare utförts några vibrationsmätningar av Banverket i området, eftersom det inte ansetts nödvändigt."

"Nitor Consult AB genomförde vibrationsmätningar för Trängenområdet.

Markförutsättningarna vid kvarteret Kurorten motsvarar Trängenområdets. Med anledning av detta kan de värden som erhållits vid de genomförda mätningarna också användas för Kurorten.

Nitor Consult AB genomförde en lång- och en korttidsmätning. Mätningarna genomfördes dels på jordspett (10 st) som placerades på en linje med rät vinkel mot järnvägen, 40 – 75 m från spåret och dels i bjälklaget (8 st punkter) i en byggnad 40 m från spåret. Mätningarna genomfördes i betongbjälklag i befintlig byggnad vid spåret, eftersom den planerade bebyggelsen i Trängenområdet, liksom i kvarteret Kurorten, kommer att byggas med sådant bjälklag.

Resultatet från långtidsmätningen som genomfördes under en vecka visar att svängningshastigheten i byggnadens grundmur har uppgått till maximalt 0,48 mm/s. Den vägda svängningshastigheten uppgick till maximalt 0,16 mm/s RMS i vertikalled och 0,11 mm/s RMS i horisontalled.

Enligt Nitro Consults bedömningar för Trängenområdet kommer vibrationer från tågtrafiken för en byggnad med betongbjälklag i platsljuten betong vid vissa tillfällen att överstiga 0,4 mm/s RMS, som är känseltröskel för vibrationer enligt ISO 2631-1, men inte att överstiga nivån för sannolik störning 1,0 mm/s RMS enligt komfortnormen svensk Standard SS 460 48 61.

Eftersom markförhållandena är lika för Trängenområdet och kvarteret Kurorten, samt att kvarteret Kurorten ligger längre från järnvägen än den byggnad där mätningarna genomfördes kan de dragna slutsatserna för Trängenområdet vad det gäller vibrationer också användas för kvarteret Kurorten."

I Banverkets och Naturvårdsverkets policy och tillämpning - Buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik (BVPO 724.001, februari 1997) anges riktvärdet 0,4 mm/s (hastighet) och 14 mm/s (acceleration) vid vibrationsnivån RMS (1-80 Hz). Riktvärdena är framtagna för att eliminera risken för störningar från järnvägstrafik nattetid.

I MKB:n framförs att: "Vibrationer från järnvägstrafiken torde inte orsaka några störningar för boende i kv. Kurorten."

Plankartan har försetts med en bestämmelse som anger att den vägda svängningshastigheten endast i undantagsfall får överstiga 0,4 mm/s.

Konsultföretaget Sycon Teknikkonsult AB har gjort en kompletterande bedömning och lämnat ett utlåtande betr. vibrationer. Av utlåtandet framgår att: "En detaljerad grundundersökning har utförts för det aktuella området. Undersökningen visar att grundförhållandena är bättre än för Trängenområdet men något sämre än för kv. Kasernen. Detta innebär att de antaganden som gjorts i MKB:n (sid. 13) är riktiga. Därför gäller slutsatsen att järnvägen inte kommer att innebära några vibrationsstörningar för den planerade bebyggelsen.

Radon

Av MKB:n framgår att: "Berggrunden i området i och kring Skövde innehåller radon. Detta innebär att det är risk för att boende exponeras för radongas om åtgärder inte vidtas. För byggnationer i Skövde är det vedertaget att göra en tjockare bottenplatta och att använda

tätare betong för att förhindra inläckage av radongas i bostadshus. Detta innebär att risker förknippade med radon elimineras.”

En radonmätning har gjorts för planområdet. Mätningarna visar att: ”Mätvärdena uppgår till 13, 17, 22 samt 36 kBq/m³. Detta betyder att marken klassas som normal radonmark. Normal radonmark ligger i intervallet 10 – 50 kBq/m³. Detta innebär att byggnaderna bör utföras radonskyddade.”

Plankartan innehåller en bestämmelse som anger högsta årsmedelvärde för radon och gammastrålning i inomhusluften. Frågan kommer att följas upp av bygglovavdelningen i samband med byggnadsmålan. Radongashalten och gammastrålningsnivån i inomhusluften får inte överskrida 200 Bq/m³ resp. 0,5 µSv/h. För att kunna konstatera att nämnda värden inte överskrider måste en mätning göras i husen efter färdigställandet.

Magnetfält

Alla elektriska ledningar omges av elektromagnetiska fält

- elektriska och magnetiska fält. Sedan åtminstone början på åttitalet har man diskuterat befarade hälsorisker vid exponering för lågfrekventa magnetiska fält. Farhågorna har främst gällt risk för cancer, graviditetsstörningar och s.k. elöverkänslighet. Diskussionen om hälsoeffekter gäller främst magnetiska fält.

Arbetskyddsstyrelsen, Boverket, Elsäkerhetsverket, Socialstyrelsen och Statens strålskyddsinstitut har get ut en informationsskrift – Magnetfält och eventuella hälsorisker. I skriften framförs bl a att: ”Människan är anpassad till att leva med jordens magnetfält och man har inte kunnat påvisa någon skadlig inverkan ens av mycket starka statiska magnetfält. Växlande magnetfält skapar elektriska strömmar i kroppen. Vid mycket starka fält kan strömmarna bli så stora att de kan innebära en hälsorisk. Det råder idag stor samstämmighet om vilka fältstyrkor som behövs för att ge upphov till omedelbara skadliga effekter som nerv- och muskelretningar. De uppstår direkt när en person utsätts för fält och upphör när exponeringen upphör. De styrkor på fälten som krävs ligger långt över vad som normalt finns i vår omgivning och allmänheten utsätts idag aldrig för så starka magnetfält.

Det har sedan en tid funnits misstankar om att långvarig exponering för svaga magnetfält skulle kunna ge upphov till cancer.

Forskningen fortsätter, men eftersom det kan vara flera faktorer som samverkar i komplicerade processer, kan det dröja många år innan det finns säkra svar.

Tillsammans gör detta att man idag inte kan säga om magnetiska fält kan orsaka cancer eller inte. Ett samband kan dock inte uteslutas och flera myndigheter i Sverige har därför enats om en s k försiktighetsprincip som innebär att man bör undvika långvarig förhöjd exponering för magnetiska fält där det är praktiskt och ekonomiskt försvarligt.”

Människor bör således inte vistas regelbundet och under längre tider på platser (t ex bostäder, skolor, daghem och arbetslokal) där det finns ett konstant magnetfält med förhöjt värde.

Det finns för närvarande inga fastställda gränsvärden för statiska magnetfält vid kraftledningar.

Tekniska kontoret har utfört mätningar vid de planerade byggnadernas fasad mot järnvägen. Resultatet från mätningarna visar att det elektromagnetiska fältets styrka är ca 0,03 mikrotlesla när det inte förekommer någon trafik på järnvägen. När tåg passera genom bangårdsområdet stiger värdet tillfälligt till ca 0,3 mikrotlesla. Som jämförelse kan nämnas att magnetfältets styrka i långfärdstågens passagerarvagnar kan vara upp till 50 mikrotlesla.

Enligt Banverkets informationsbroschyr – Elektromagnetiska fält och järnvägen framgår att: ”Det vanliga när Banverket bygger ny järnväg är att avståndet mellan bebyggelse och järnväg uppgår till minst 25 m (på grund av t ex buller och vibrationer). Vid dessa avstånd är

magnetfälten från järnvägen normalt svagare än de som i medeltal förekommer i svenska bostäder.”

På grund av den låga uppmätta fältstyrkan (0,03 mikrotelsla) och att de planerade bostäderna ligger som närmast 70,0 m från spår 2 bedömer plan, bygg o lantmäterikontoret att frågan inte ytterligare behöver utredas.

Utblickar/vistelsemiljö

Av MKB:n framgår att: ”För dem som kommer att bo i de tänkta bostadsfastigheterna kommer utblicken mot öster att vara enastående med en parkmiljö bestående av uppvuxna träd, gräsmattor och dammar. Souterränglägenheterna kan komma att bli något mörka, då avståndet mellan husen är kort och de höga träden skuggar kraftigt med sina välutvecklade kronor. I lägenheterna mot väster kan komma att krävas avskärmning av de nedersta lägenheterna mot bangården, för de översta lägenheterna däremot kommer Billingen i väster att bilda en vacker utblick.

Rekreationsmöjligheterna är stora med ett flertal aktiviteter i parken såsom minigolf, tennisbana mm.”

Påverkan på Boulognerskogen

Kulturmiljö

Av MKB:n framgår att: ”Området som idag kallas Boulognerskogen var tidigare till största delen skogsbevuxet. Ett förslag kom 1874 om att omföra området till park samt att anlägga en mindre sjö. Kyrkan ägde dock marken och man kunde vid det tillfället skaffa fram lämplig utbytesmark.

1875 blev Skövde stad ägare till marken och anläggandet av parken påbörjades. Vägar anlades, barrträd planterades och gräsmattor såddes, det anslogs 300 kr till detta 1879. 1880 omfattade parken 34 tunnland (170 000 m²). Parkmarken blev snabbt Skövdebornas utflyktsmål. Karnevaler, hembygdsdagar mm anordnades.

1930 stod Sverige inför ekonomisk kris och nödhjälpsarbeten behövde ordnas. Sveriges första konstgjorda badsjö kom så till genom stadskommunala bidrag på 50 000 kr, och sjön var klar 1934. Hopptorn och simskola anordnades, vintertid användes sjön för skridskoåkning.

Badlivet var mycket stort på 40- och 50-talet.”

”Några registrerade fornlämningar finns ej i parken.”

Vidare framförs att: ”Konsekvensen för parkens kulturmiljövärde bedöms bli begränsad, då byggnationen ej påverkar någon fornlämning, kulturhistorisk byggnad eller annan skyddsvärd kulturmiljö.”

Museichefen Göran Lundh har dock i sitt remissyttrande över MKB:n framfört att:

”rekreativsvärdet måste betraktas som en väsentlig del av kulturmiljövärdet. Med andra ord kommer även kulturmiljön att starkt påverkas.”

Naturmiljö – vegetation

Av MKB:n framgår att: ”Befintliga träd planterades med början 1876. Ett bokbestånd finns söder om tennisbanan samt i den södra kanten mot Volvo. Från badsjön i öster till de centralaste delarna av parken finns ek. Björk växer mellan de sydvästra delarna av parken till de centrala delarna (ett litet sankare parti av parken). Kring restaurangen och golfbanan växer tall i huvudsak, på de lite sandigare kullarna.”

”I det område som åtgår för den tänkta byggnationen finns det 5 st större bokträd av stamdiameter ca 75 – 100 m väster om gångbanan vid det hus som är beläget längst åt söder i husgruppen. Slänten upp mot banvallen är i övrigt bevuxen med träd av klenare dimensioner

och av sly. Konsekvenserna av den tänkta byggnationen bedöms bli begränsade, med avseende på vegetationen sett som helhet i parken.”

Planförslaget har ändrats efter samråd tidens utgång. För att kunna bevara samtliga bokträd i slänten mot bangårdsområdet har byggnaden längst i söder tagits bort. Det finns en risk att det bokträd som står strax söder om det sydligaste bostadshuset inte kommer att klara en hård beskärning av grenverket.

Vegetation i slänten mot bangårdsområdet som bedöms värdefull t ex mindre bokar (1,0-6,0 m höga) kommer att flyttas till parkområdet öster om befintlig grusväg.

Parkmarken i planområdets södra del kommer att planteras och slänten göras mjukare.

All vegetation öster om grusvägen inom Boulognerskogen kommer att bevaras men vissa träd kommer troligtvis att behöva beskäras för att få in mer solljus i de lägenheter som ligger i souterrängplan. Beskärningen får inte riskera trädens fortlevnad. De träd inom Boulognerskogen och parkområdet söder om de planerade bostäderna som skall bevaras och riskerar att skadas under byggtiden skall skyddas t ex med en hägnad. Skyddet innefattar även åtgärder för att förhindra marktryck som kan skada träden.

Tre träd kommer att bevaras öster om den byggnad som är placerad längst i norr och skyddas med hjälp av en bestämmelse på plankartan (n1=befintligt träd får inte fällas).

Rekreation

Boulognerskogen utnyttjas av många människor speciellt under sommarmånaderna.

Inom parkområdet finns minigolfbana, fågeldamm, lekplats, restaurang, tennisbana mm.

Under sommaren anordnas bl a stora musikarrangemang och motionsgympa.

Av MKB:n framgår att: ”Parken upplevs som otrygg och mörk kvällstid, särskilt längs det gång/cykelstråk som leder förbi den föreslagna byggnationen och utgör huvudsakligt kommunikationsstråk i parken. De flesta parker har detta problem som skapas av motsättningen mellan önskemålet om en lummig rumsbildande grönska dagtid och genomskinlighet och öppenhet kvällstid.

Kvällstid under vinterhalvåret blir husens lokalisering i parken en förbättring för dem som tycker miljön idag känns otrygg, framförallt för de som nyttjar gång/cykelvägen längs husen. För de som nyttjar parken dagtid för att söka lugn och ro, avskildhet och en naturliknande parkmiljö kommer de tänkta bostadshusen med sin volym att kännas mycket dominerande. Detta gäller för området närmast husen och de öppna gräsytorna väster om fågeldammen. I norra delen av husgruppen är omgivande träd lägre än i södra delen av husgruppen, varför huskropparna här också reser sig över krontaken.

De föreslagna byggnaderna påverkar den västra delen av parken i högre grad än de östra delarna. Då man rör sig österut, norr om dammen och längre bort i parken finns antingen inget fritt siktstråk mot husen eller så är avståndet så stort att man ej upplever dem som något intrång i parkmiljön.

I södra delen av husgruppen ligger huskropparna bättre förankrade i trädvolymerna, framförallt sommartid då parken nyttjas som mest. Vintertid, blir effekten mindre då träden är lövfällande.

För de som använder gång/cykelvägen utmed bostadshusen är det ”offentliga utrymmet” mellan vägen och husen litet. Avståndet varierar mellan 4,0 m och 10,0 m fram till husfasaden längs tre av de fyra huskropparna och ställt mot husens höjd är detta litet.

Vid sammanvägningen av de positiva och negativa konsekvenserna ovan har bedömningen i denna miljökonsekvensbeskrivning grundats på att en parkmiljö i de flesta fall skapats för att

skänka stadens invånare en avskild, lummig, rofylld och naturliknande miljö, och då oftast nyttjas för detta under dagsljus. Nyttjare av en park kvällstid är framförallt de som skall transportera sig genom parken, jogga eller kanske rasta sin hund.

Sammantaget bedöms den föreslagna byggnationen innebära en stor påverkan på parkmiljöns rekreativvärde, framförallt i västra delen av parken.”

Plan, Bygg o Lantmäterikontoret anser att parken genom nybebyggelsen delvis kommer att ändra karaktär men att denna förändring är acceptabel och delvis också medför positiva förändringar genom att skapa liv och rörelse genom att fler människor kommer att vistas i parken under dygnets alla timmar.

Slutsatser och rekommenderade åtgärder

Transport av farligt gods

Av MKB:n framgår att: ”Individerisken avseende farligt godstransporterna för boende i kvarteret Kurorten är jämförbar med sannolikheten att avlida i en lägenhetsbrand. Detta innebär att risken att bo i kvarteret Kurorten är cirka två gånger större än att bo i en lägenhet som är belägen långt från järnvägen, sannolikheten att förolyckas i lägenheten på grund av lägenhetsbrand, BLEVE eller utsläpp av giftig gas är 3 gånger på 500 000 år jämfört med 1 gång på 500 000 år i en lägenhet långt från järnvägen och farligtgodstransporter, där lägenhetsbrand utgör den enda av de nämnda riskerna.

Konsekvensen kan minskas för personer inomhus genom att med gasdetektorer mäta gaskoncentrationen för att dels larma och dels stänga av frånluftsventilationen. Det är emellertid svårt att avgöra hur stor reduktionen är och hur tillförlitliga dessa åtgärder är. Dessa åtgärder minskar inte konsekvensen av en BLEVE eller konsekvensen för personer utomhus kring bostäderna.

Samhällsrisken kommer att öka marginellt eftersom tillskottet av boende längs Västra stambanan är litet.

En vall mellan järnvägen kan förhindra eller fördröja spridningen av giftig gas till bostadshusen.”

Den riskanalys som genomfördes 1997 bygger på uppgifter om transporterat gods från hösten 1996. Flygfältsbyrån har därför uppdaterat MKB:n för att kontrollera att uppgifterna om godstrafiken från 1996 fortfarande är godtagbara att gälla som fullgott underlag för den aktuella risknivån. MKB:n har kompletterats med denna uppdatering (2000-05-04)

Av Flygfältsbyråns komplettering framgår att: ”Antalet godståg på Västra stambanan per dygn var 1996 ca 46. Dessa passerade Skövde företrädesvis under kvällar och nätter. I mars 2000 passerar något färre tåg, 43 per dygn. Dessa passerar inom samma tidsrymd som tidigare.

Sedan 1996 har antalet transporterade vagnar farligt gods av de vanligaste godsslagen ökat. Antalet vagnar med gasol har ökat med ca 80% och antalet klorvagnar har ökat med 150%, dessutom har man börjat transportera bensin, brandfarlig vara klass 1. Godstyper som minskat i antal transporterade vagnar är ammoniak och svaveldioxid. Dessa transporter har minskat med minst 90%. Antalet vagnar med ammoniak var drygt dubbel så många som antalet klorvagnar 1996.

I den senaste statistiken som erhållits utgörs ca 40% av tomma vagnar. I 1996 års statistik framgår ej om det endast är fulla vagnar, eller om de erhållna siffrorna anger summan av lastade och tomma vagnar. Beräkningarna är gjorda utgående från att dessa vagnar är fulla. Det antal som användes i beräkningarna motsvarar antalet fulla gasolvagnar som idag passerar Skövde.”

Flygfälsbyrån kan konstatera att: "de förändringar som skett sedan 1996 inte påverkat den framräknade risknivån för de gods som transporterades då."

Vallen som var tänkt som en provisorisk lösning kommer att ersättas med en mur plus plank (permanent lösning).

Byggnadernas fasader mot spårområdet kommer att förses med gasdetektorer som är kopplade till frånluftsventilationen. Gasdetektorerna skall larma vid giftgasutsläpp och stänga av frånluftsventilationen.

Banverket har i sitt granskningsyttrande framfört att de delar av planhandlingarna som behandlar transporter av farligt gods är uttömmande och välarbetat.

Utsläpp från Volvo

Av MKB:n framgår att: "Volvos anläggning torde inte utgöra någon risk för boende i kvarteret Kurorten."

Enligt Boverkets Allmänna råd, 1995:5 – "Bättre plats för arbete – Planering av arbetsområden med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet." bör avståndet mellan ett gjuteri av Volvos typ och bostäder vara 500 m (skyddsavstånd).

Avståndet mellan Volvos gjuteri och närmast planerad byggnad är 500 m.

Vibrationer

Av MKB:n framgår att: "Vibrationer från järnvägstrafiken torde inte orsaka några störningar för boende i kvarteret Kurorten."

Konsultföretaget Sycon Teknikkonsult AB har gjort en kompletterande bedömning och lämnat ett utlåtande betr. vibrationer. Av utlåtandet framgår att järnvägen inte kommer att innebära några vibrationsstörningar för den planerade bebyggelsen.

Buller

Konsultföretaget AKUSTIKverkstan i Skaraborg AB har gjort en kompletterande bullerutredning. Enligt gjorda beräkningar måste fasaden isolera 41 dB(A) mot tågbuller. I utredningen kommenteras också riktvärdet 55 dB(A) (ekvivalent nivå) för balkong / uteplats enligt följande: "Dessa krav är i första hand tänkta för lägenheter som är så stora att de kan ha rum och fönster även mot en "tyst gårdssida". För små studentbostäder finns det inte förutsättningar att klara dessa krav."

Radon

Av MKB:n framgår att: "Radon förekommer i berggrunden i Skövdeområdet, men torde ej vara något problem, eftersom byggnadstekniska åtgärder vidtas."

Utblickar/vistelsemiljö

Av MKB:n framgår att: "För de boende i de tänkta bostadsfastigheterna kommer utblicken mot öster att vara enastående med en parkmiljö bestående av uppväxta träd, gräsmattor och dammar. Souterränglägenheterna kan komma att bli något mörka, då avståndet mellan husen är kort och de höga träden skuggar kraftigt med sina välutvecklade kronor. Tänkbara åtgärder för att något minska den skuggande effekten kan vara att beskära enstaka grenar på de uppvuxna träden, dock är balansen i trädkronans volym viktig. Avståndet till trädens stammar är så pass kort att trädkronorna skulle behöva halveras för att radikalt öka ljusinsläppet vilket skulle riskera trädets överlevnad samt ge ett onaturligt utseende."

I lägenheterna mot väster kan komma att krävas avskärmning av de nedersta lägenheterna mot bangården, för de översta lägenheterna däremot kommer Billingen i väster att bilda en vacker

utblick. Rekreationsmöjligheterna är stora med ett flertal aktiviteter i parken såsom minigolfbana, tennisbana mm.”

All vegetation öster om grusvägen inom Boulognerskogen kommer att bevaras men vissa träd kommer troligtvis att behöva beskäras för att få in mer solljus i de lägenheter som ligger i souterrängplan.

Kulturmiljö

”Konsekvenserna för parkens kulturmiljövärde bedöms bli begränsad, då byggnationen ej påverkar någon fornlämning, kulturhistorisk byggnad eller annan skyddsvärd kulturmiljö.” Museichefen Göran Lundh har i sitt remissyttrande över MKB:n framfört att: ”rekreationsvärdet måste betraktas som en väsentlig del av kulturmiljövärdet. Med andra ord kommer även kulturmiljön att starkt påverkas.”

Naturmiljö – vegetation

”Slänten upp mot banvallen är i övrigt bevuxen med träd av klenare dimensioner och av sly. Konsekvenserna av den tänkta byggnationen bedöms bli begränsad med avseende på vegetationen sett som helhet i parken.”

Det finns en risk att det bokträd som står strax söder om det sydligaste bostadshuset inte kommer att klara en hård beskärning av grenverket.

Rekreation

”Kvällstid under vinterhalvåret blir husens lokalisering i parken en förbättring för dem som tycker miljön idag känns otrygg, framförallt för de som nyttjar gång/cykelvägen längs husen. För de som nyttjar parken dagtid för att söka lugn och ro, avskildhet och en naturliknande parkmiljö kommer de tänkta bostadshusen med sin volym att kännas mycket dominerande. Detta gäller för området närmast husen och de öppna gräsytorna väster om fågeldammen. De föreslagna byggnaderna påverkar den västra delen av parken i högre grad än de östra delarna. Då man rör sig österut, norr om dammen och längre bort i parken finns antingen inget fritt siktstråk mot husen eller så är avståndet så stort att man ej upplever dem som något intrång i parkmiljön.

För de som använder gång/cykelvägen utmed bostadshusen är det ”offentliga utrymmet” mellan vägen och husen litet.

Vid sammanvägningen av de positiva och negativa konsekvenserna ovan har bedömningen i denna miljökonsekvensbeskrivning grundats på att en parkmiljö i de flesta fall skapats för att skänka stadens invånare en avskild, lummig, rofylld och naturliknande miljö, och då oftast nyttjas för detta under dagsljus. Nyttjare av en park kvällstid är framförallt de som skall transportera sig genom parken, jogga eller kanske rasta sin hund.

Sammantaget bedöms den föreslagna byggnationen innebära en stor påverkan på parkmiljöns rekreativvärde, framförallt i västra delen av parken.”

Plan, Bygg o Lantmäterikontoret anser att parken genom nybebyggelsen delvis kommer att ändra karaktär men att denna förändring är acceptabel och delvis också medför positiva förändringar genom att skapa liv och rörelse genom att fler människor kommer att vistas i parken under dygnets alla timmar.

Förhandsremiss

Miljökonsekvensbeskrivningen har varit utsänd på förhandsremiss för att få eventuella synpunkter på materialet som var avsett att utgöra ett bedömningsunderlag innan det formella detaljplanearbetet påbörjas. De inkomna remissvaren har kommenterats och sammanställts i ett tjänsteutlåtande daterat 1998-03-11 (se bilaga G) som godkänts av byggnadsnämnden

1998-04-02, § 44. MKB:n utgör ett viktigt underlag för detaljplanen.

- Kommunstyrelsen har i protokoll 1997-11-24, § 298 beslutat att godkänna miljökonsekvensbeskrivningen för kv. Kurorten som underlag för det formella detaljplanearbetet
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden har i protokoll 1997-08-19, § 121 framfört att miljökonsekvensbeskrivningen har brister i beskrivningen av ljudnivåer och vibrationer och nämnden ställer sig tveksam till lokalisering av bostäder enligt i MKB:n redovisat förslag.
- Räddningstjänsten, Östra Skaraborg har i skrivelse daterad 1997-10-03 framfört att man från räddningstjänstsynpunkt inte har något att erinra under förutsättning att framkomlighet för utryckningsfordon beaktas, att behov av släckvatten tillgodoses, att en skyddsvall anläggs mellan järnvägsspåren och planerad bebyggelse och att gasdetektorer installeras i anslutning till husen för att dels kunna larma och dels för att stänga av frånluftsventilationen i händelse av utsläpp av giftig gas.
- Banverket, Västra regionen har i skrivelse daterad 1997-09-30 framfört att man inte har något att erinra mot miljökonsekvensbeskrivningen.
- SJ, Godstransportdivision har i skrivelse daterad 1997-09-19 framfört att den planerade bebyggelsen framdeles inte får leda till restriktioner för spårutnyttjandet. Vidare framförs att någon form av skyddsvall bör läggas mellan spår och bebyggelse, både ur buller och skyddssynpunkt.
- Tekniska kontoret har i skrivelse daterad 1997-08-28 framfört synpunkter beträffande befintlig vegetation.
- Fritidskontoret har i skrivelse daterad 1997-09-01 framfört att man i stort stöder förslaget till byggnation. Fritidskontoret anser det angeläget att parken till största utsträckning bevaras och att rekreativvärde beaktas.
- Göran Lundh, museichefen har i skrivelse daterad 1997-10-09 framfört att han inte har några större synpunkter på materialet i sin helhet.

Miljö kvalitetsnorm

Miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap Miljöbalken är föreskrifter om viss miljö kvalitet för mark, vatten, luft eller miljön i övrigt inom ett geografiskt område som skall beaktas vid all planering. En miljö kvalitetsnorm ska ange de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse. Normerna reglerar alltså inte vad som är tillåtet att släppa ut utan den sämsta miljö kvalitet som får finnas inom ett geografiskt område.

Regeringen har i en förordning (1998:897) utfärdat miljö kvalitetsnormer för luft beträffande kvävedioxid, svaveldioxid och bly. Tillåtet högsta värde för kvävedioxid får inte överskridas efter den 31 dec. 2005. Högsta tillåtna värdena för svaveldioxid och bly i luften gäller redan i dag.

Varje kommun skall kontrollera att miljö kvalitetsnormerna uppfylls inom kommunen. Kontrollen skall ske om det bedöms nödvändigt genom mätningar, beräkningar eller annan

uppföljning. Om föreskrivna halter överskrids är kommunen skyldig att upprätta ett åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormerna.

Enligt Naturvårdsverket uppfyller den svenska tätortsluften blynormen med bred marginal, och överskrider svaveldioxidnormerna bara på ett ställe i landet (Säffle). Införandet av katalytisk avgasrening innebär att även kvävedioxidnormerna bör kunna uppfyllas när de träder i kraft efter år 2005 enligt Naturvårdsverket.

Med stöd av ovanstående bedömer vi att man inte behöver göra en speciell utredning i syfte att redovisa om miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid, svaveldioxid och bly uppfylls för planområdet.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden för denna plan är fem år efter det att planen vunnit laga kraft.

Beträffande fastighetsbildning, tomtförsäljning mm hänvisas till genomförandebeskrivningen.

Inlösen av mark för allmänt ändamål behöver göras.

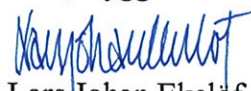
Efter en samlad bedömning föreslås att inom planområdet skall de regler gälla för bygglov, rivningslov och marklov som framgår av 8 kap plan- och bygglagen (PBL).

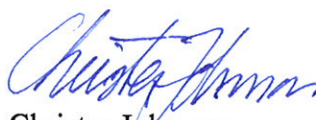
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I arbetet med denna detaljplan har medverkat:

Ove Karlsson, tekniska kontoret, Kent Claesson, stadskansliet, Karin Kjellberg, miljö- och hälsoskyddskontoret och Bo Bergman, plan, bygg o lantmäterikontoret

Plan, Bygg o Lantmäterikontoret


Lars Johan Ekelöf
Planschef


Christer Johnsson
Planingenjör



Detaljplan för området

Kurorten

Skövde stad, Skövde kommun, Västra Götalands län

Upprättad av Plan, Bygg o Lantmäterikontoret, Skövde kommun

Datum 2000-06-08

Planförfattare: Planchef Lars Johan Ekelöf

Planingenjör Christer Johnsson

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Planprocessen

Planprocessen kan uppdelas i tre skeden: samråds-, utställnings- och antagandeskede.

Byggnadsnämnden kommer att behandla detaljplanen i samtliga skeden och kommunfullmäktige beräknas eventuellt anta detaljplanen i september 2000.

Under **samrådsskedet** kommer berörda kommunala förvaltningar m fl. att behandla detaljplanen. Se lista över samråds-kretsen.

Samrådet genomförs under två veckor under tiden 8/5 2000 – 22/5 2000.

Under **utställningsskedet** kommer berörda kommunala nämnder och styrelser m fl att behandla detaljplanen. Se lista över utställningskretsen.

Planutställningen beräknas bli under sju veckor i juni/juli 2000.

Förutsättningar

Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med näringslivsenheten, stadskansliet, tekniska kontoret och högskolan genomfört en utredning om lokalbehov och förslag till lokalisering av högskolelokaler från 2001 t o m 2005. Utredningen redovisar också behovet av studentlägenheter. Planberedningen har diskuterat innehållet i utredningen och rekommenderar att nästkommande utbyggnad av studentlägenheter skall vara i området Kurorten.

Skövdebostäder AB har det yttersta ansvaret för studentbostadsförsörjningen inom kommunen. Bostadsbolaget har med kommunens utredning som underlag gjort en grundligare analys och egen bedömning av det framtida behovet av studentbostäder. Resultatet från undersökningen visar bl a att nybyggnadsbehovet fram till år 2005 kommer att vara c. 500 studentbostäder.

En markanvisningstävling för utbyggnad av ett resecentrum i Skövde genomfördes under 1991 / 1992. Tre konsortier deltog i tävlingen (Wallenstam mfl, Skanska och NCC). En tävlingsjury föreslog NCC:s förslag som det vinnande och kommunfullmäktige godkände juryns förslag vid sitt sammanträde 1992-06-15. Tävlingsområdet omfattade området mellan Stationsgatan från Kavelbrovägen till Hjovägen och järnvägen men även ett område för bostäder öster om bangården. Förslaget redovisar sex punkthus för bostäder i sex våningar plus två souterrängvåningar och en parkeringsplats utmed bangårdsområdet. Detaljplaneförslaget avviker från tävlingsförslaget på så vis att de tre sydligast belägna punkthusen har tagits bort för att spara värdefull vegetation, bl a fem högväxta bokar. Avgränsningen mot Boulognerskogen är den samma som i tävlingsförslaget (bef. grusväg).

Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med tekniska kontoret och stadskansliets mark- och exploateringsavdelning upprättat planeringsförutsättningar som underlag för mark- och husprojektering inom planområdet. CONTEKTON arkitekter har utifrån planeringsförutsättningarna utarbetat ett förslag till bostäder. Förslaget har utgjort underlag för detaljplanen.

Miljökonsekvensbeskrivning

Flygfältsbyrån i Göteborg har utarbetat en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för planområdet och som behandlar frågor beträffande tågtrafikbuller, vibrationer, farligt gods, radon, utsläpp från Volvos gjuteri, vegetation, rekreation mm vilket framgår av bilaga D till planbeskrivningen.

Transport av farligt gods

Uppgifter i MKB:n om antalet passerande godståg, typ av farligt gods mm har kontrollerats och kompletterats med aktuella siffror.

Byggnadernas fasader mot spårområdet kommer att förses med gasdetektorer som är kopplade till frånluftsventilationen. Gasdetektorerna skall larma vid giftgasutsläpp och stänga av frånluftsventilationen. Gasdetekteringen skall ske med ett redundant system vilket innebär att frånluftsventilationen skall slås av vid detektion av gas på två detektorer av tre.

En mur plus plank eller annan utformning som bedöms lämplig föreslås bli uppförd i fastighetsgränsen mellan bangården och bostadskvarteret.

Muren kan förhindra eller fördröja spridningen av giftig gas till bostadshusen.

Vibrationer

Av MKB:n framgår att: "Nitor Consult AB genomförde vibrationsmätningar för Trängenområdet. Markförutsättningarna vid kvarteret Kurorten motsvarar Trängenområdets. Med anledning av detta kan de värden som erhållits vid de genomförda mätningarna också användas för Kurorten." Vidare framförs att:

"Vibrationer från järnvägstrafiken torde inte orsaka några störningar för boende i kvarteret Kurorten."

Konsultföretaget Sycon Teknikkonsult AB har gjort en kompletterande bedömning och lämnat ett utlåtande betr. vibrationer. Av utlåtandet framgår att järnvägen inte kommer att innebära några vibrationsstörningar för den planerade bebyggelsen.

Buller

Naturvårdsverkets riktvärden för maximalbuller inomhus nattetid, enstaka störningar, är satt till 45 dB(A) och dimensionerande vid beräkningen av krav på fasadens ljudisolering.

Konsultföretaget AKUSTIKverkstan i Skaraborg AB har gjort en kompletterande bullerutredning för att bl a belysa problemet med att ökad trafikering och tyngre tåg. Av utredningen framgår att: "Trafikmängden är inte så viktig eftersom det är max. nivå från godstågen som kommer att vara den dimensionerande faktorn. Enligt Banverket är det inte troligt att bullernivåerna ökar även om tågen och vagnarna skulle bli tyngre i framtiden. Det förekommer nämligen också utvecklingsarbete på att göra vagnarna tystare. Det är därför i nuläget lämpligt att arbeta med dagens ljuddata." "Fasaden måste isolera 41 dB(A) mot tågbuller."

I utredningen kommenteras också riktvärdet 55 dB(A) (ekvivalent nivå) för balkong / uteplats enligt följande: "Dessa krav är i första hand tänkta för lägenheter som är så stora att de kan ha rum och fönster även mot en "tyst gårdssida". För små studentbostäder finns det inte förutsättningar att klara dessa krav."

Radon

En radonmätning har gjorts för planområdet. Mätningarna visar att: "Mätvärdena uppgår till 13, 17, 22 samt 36 kBq/m³. Detta betyder att marken klassas som normal radonmark. Normal radonmark ligger i intervallet 10 – 50 kBq/m³. Detta innebär att byggnaderna bör utföras radonskyddade."

Frågan kommer att följas upp av bygglovavdelningen i samband med bygganmälan / byggsamråd.

Mark och vegetation

Av MKB:n framgår att: "I det område som åtgår för den tänkta byggnationen finns det 5 st större bokträd av stamdiameter ca 75 – 100 m väster om gångbanan vid det hus som är beläget längst åt söder i husgruppen. Slänten upp mot banvallen är i övrigt bevuxen med träd av klenare dimensioner och av sly.

Konsekvenserna av den tänkta byggnationen bedöms bli begränsade, med avseende på vegetationen sett som helhet i parken."

Planförslaget har ändrats efter samrådstidens utgång. För att kunna bevara samtliga bokträd i slänten mot bangårdsområdet föreslås att byggnaden längst i söder tas bort. Det finns en risk att det bokträd som står strax söder om det sydligaste bostadshuset inte kommer att klara en hård beskärning av grenverket

De träd inom området för bostäder, som skall bevaras och riskerar att skadas under byggtiden skall skyddas t ex med en hägnad. Skyddet innefattar även åtgärder för att förhindra marktryck som kan skada träden.

Vegetation i slänten mot bangårdsområdet som bedöms värdefull t ex mindre bokar (1,0-6,0 m höga) kommer att flyttas till parkområdet öster om befintlig grusväg.

Parkmarken i planområdets södra del kommer att planteras och slänten göras mjukare.

All vegetation öster om grusvägen inom Boulognerskogen kommer att bevaras men vissa träd kommer troligtvis att behöva beskäras något för att få in mer solljus i de lägenheter som ligger i souterrängplan.

Tekniska kontorets landskapsarkitekt kommer att inventera vilka träd som behöver beskäras. Beskärningen bör göras i början av år 2001.

Övriga frågor

Planerad bebyggelse

Planförslaget omfattar tre punkthus för bostäder i åtta våningar plus två souterrängvåningar och parkeringsplats.

De tre punkthusen innehåller tillsammans 240 lägenheter och kommer att byggas ut i två etapper. Byggstart för den första etappen är planerad till våren 2001 och lägenheterna (160 lgh) skall vara inflyttningsklara i augusti 2002. Resterande lägenheter (80 lgh) skall vara inflyttningsklara i augusti 2003.

Markförvärv

Skövde kommun äger fastigheten Skövde 5:250 och fastigheten Skövde 6:1 ägs av Staten SJ. För detaljplaneförslagets genomförande krävs en markreglering mellan fastigheterna Skövde 5:250 och 6:1.

Spillvatten och vattenledningar

Den föreslagna byggnaderna kommer att anslutas till kommunens va-nät.

Tekniska kontoret anvisar förbindelsepunkt för vatten och avlopp.

Dagvatten

Dagvatten skall tas omhand lokalt och infiltreras i marken inom exploateringsområdet.

Dagvattenledningen (D1000) öster om slänten mot Boulognerskogen måste läggas om på en sträcka av ca 70,0 m.

Värmeförsörjning

De föreslagna byggnaderna kommer att anslutas till kommunens fjärrvärmenät.

Tekniska kontoret kommer att anvisa en förbindelsepunkt.

Elförsörjning

Bostäderna kommer att anslutas till Skövde elnät. En mindre transformatorstation kommer att byggas i den norra delen av planområdet.

Tele

Inom planområdet finns inga telekablar (landskablar) som behöver säkerställas på plankartan med ett u-område (område för underjordiska ledningar).

Gator

Kurortsvägen kommer att förlängas ca 90 m norrut. Planområdet kommer att trafikmatas från Kurortsvägen söderifrån. Bostadsgatan är intern och utgör tillsammans med parkeringen kvartersmark (bostäder) på plankartan.

Parkering

På illustrationskartan till detaljplanen redovisas 76 p-platser för bostadsparkering och en separat parkering med 29 p-platser till hälften reserverad för SJ.

Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med Skövdebostäder AB uppskattat behovet till 0,3 platser per lägenhet. Parkeringsplatsbehovet för de 240 planerade lgh blir 72 p-platser.

Genomförandetid

Genomförandetiden för denna detaljplan är 5 år räknat från den dag planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

NCC kommer att vara byggherre för de planerade bostäderna och CONTEKTON arkitekter kommer troligtvis att vara husprojektör.

NCC ansvarar för bygg- och anläggningsarbeten inom kvartersmark och för att ombyggnaden av dagvattenledningen öster om bostäderna blir genomförd (c. 70,0 m ledning).

NCC svarar för att gc-vägen med tillhörande slänter från planerade bostäder fram till gc-tunneln blir iordningställd.

Skövde kommun svarar för att va-ledningar och fjärrvärmeledningar blir anlagda fram till anvisad förbindelsepunkt.

Skövde kommun svarar för att de träd som skall flyttas från exploateringsområdet till Boulognerskogen blir flyttade.

Skövde elnät svarar för att transformatorstationen blir byggd och att elkablar blir anlagda fram till varje hus.

Huvudmannaskap

Skövde kommun är huvudman för allmän platsmark (gatumark, torgyta, naturmark och parkmark).

Avtal

Avtal kommer att träffas mellan Skövde kommun och Staten SJ ägaren till fastigheten Skövde 6:1 om reglering av mark.

Exploateringsavtal kommer att träffas mellan Skövde kommun och byggherren, NCC.

För området finns ett avtal mellan Skövde kommun och NCC Bygg AB om option till markköp för bostadsbebyggelse (optionsavtal). Avtalet godkändes av kommunfullmäktige vid sitt sammanträde 1992-06-15.

Fastighetsbildning

En eller flera fastigheter för bostadsändamål avses att bildas inom kvartersmark för bostäder. Vissa markregleringar är behövliga för att få fastighetsindelningen att överensstämma med planerad markanvändning.

Rättighetsupplåtelser

För att säkerställa allmän gång- och cykelväg skall servitut upplåtas till förmån för kommunägd allmän platsmarksfastighet belastande berörd bostadsfastighet. På motsvarande sätt behöver säkerställas med ledningsrätt allmänna ledningar för fjärrvärme samt ev. vatten och avlopp.

Den belastande fastigheten ansvarar för drift och underhåll inkl. vinterväghållning av gc-vägen (förutsätter en överenskommelse mellan den private markägaren och Skövde kommun).

Fastighetsplan

Någon fastighetsplan behöver inte upprättas för planområdet, då behövliga förändringar i fastighetsindelningen m.m. kan genomföras på grundval av frivilliga överenskommelser.

EKONOMISKA FRÅGOR

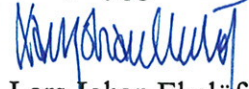
Detaljplanen innebär ekonomiskt för kommunen att intäkterna (mark, va, el) är beräknade till ca 6,5 miljoner kronor. Kostnaderna (gata, park, va, el) är beräknade till ca 1,8 miljoner kronor. Anläggningskostnaden för fjärrvärmeledningar har beräknats till ca 1,75 miljoner kronor. Denna kostnad täcks av de taxor som tillämpas i samband med uttag av förbrukningsavgifter.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

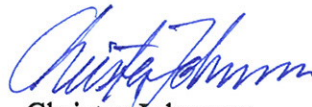
I arbetet med denna detaljplan har medverkat:

Ove Karlsson, tekniska kontoret, Kent Claesson, stadskansliet och Peter Nyström, plan, bygg o lantmäterikontoret,

Plan, Bygg o Lantmäterikontoret



Lars Johan Ekelöf
Planchef



Christer Johnsson
Planingenjör