

Mötesbok: Kommunfullmäktige (2020-09-28)

# Kommunfullmäktige

Datum: 2020-09-28

Plats: Elinsalen

Kommentar:

# Dagordning

## Kallelse

Kallelse Kommunfullmäktige 2020-09-28

3

## Val av justerare

## Ärenden

86/20 Fastställande av dagordning	5
87/20 Anmälan av nya ledamöter och ersättare i kommunfullmäktige	6
88/20 Anmälan av nya motioner och medborgarförslag	7
89/20 Frågor och interpellationer	8
90/20 Motion om att genomföra en utredning för att få gång- och cykelvägen längst med Alphyddevägen belyst	9
91/20 Planprogram för Mariesjöområdet Godkännande	18
92/20 Ny bussdepå på Varolavägen, Timboholm	157
93/20 Medfinansiering och beslut om borgensåtagande, Lerdala vägförening gc-väg mellan Lerdala och St Kulhult	174
94/20 Lönepolicy	184
95/20 Avfallstaxa AÖS, ikraftträdande 1 januari 2021	195
96/20 Förlängning av Överenskommelse med Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutna hälso- och sjukvård	227
97/20 Antagande av ny bolagsordning m.m. för Skövde Eldaren AB	243
98/20 Tilläggsavtal mellan Skövde kommun och Host Billingeus i Skövde AB och Tribe Hotel Billingeus AB.	256
99/20 Rapport om gynnande beslut som inte verkställts 2020, kvartal 2	285
100/20 Anmälningsärende till kommunfullmäktige 28 september	291
101/20 Valärenden	298



## Kallelse och ärendelista till

Kommunfullmäktige

Tid: 2020-09-28 kl. 18:00

Plats: Elinsalen

Ledamot som inte kan närvara vid sammanträdet skall själv kontakta gruppledare. Fika kommer inte att serveras i samband med sammanträdet.

<b>Information</b>			
18.05-18.20 Johan Rahmberg, sektorchef informerar om Skövde kommuns arbete under året med anledning av covid-19.			
<b>Inledning</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mötets öppnande</li> <li>- Val av protokolljusterare</li> <li>- Upprop</li> </ul>			
<b>Ärenden</b>			
1.		Fastställande av dagordning	
2.		Anmälan av nya ledamöter och ersättare i kommunfullmäktige	
3.		Anmälan av nya motioner och medborgarförslag	
4.		Frågor och interpellationer	
5.	KS2020.0168	Motion om att genomföra en utredning för att få gång- och cykelvägen längst med Alphyddevägen belyst <i>Politiskt föredragande: Katarina Jonsson (M)</i>	
6.	KS2016.0212	Planprogram för Mariesjöområdet Godkännande Bilagor till planprogrammet finns i mappen " Bilagor till detaljplaner/planprogram Mariesjö" publicerade på Net Publicator. <i>Politiskt föredragande: Katarina Jonsson (M)</i>	
7.	KS2020.0285	Ny bussdepå på Varolavägen, Timboholm	

		<i>Politiskt föredragande: Ulrica Johansson (C)</i>	
8.	KS2020.0284	Medfinansiering och beslut om borgensåtagande, Lerdala vägförening gc-väg mellan Lerdala och St Kulhult <i>Politiskt föredragande: Katarina Jonsson (M)</i>	
9.	KS2018.0471	Lönepolicy <i>Politiskt föredragande: Ulrica Johansson (C)</i>	
10.	KS2020.0079	Avfallstaxa AÖS, ikraftträdande 1 januari 2021 <i>Politiskt föredragande: Martin Odenö (M)</i>	
11.	KS2020.0241	Förlängning av Överenskommelse med Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutna hälso- och sjukvård <i>Politiskt föredragande: Katarina Jonsson (M)</i>	
12.	KS2020.0274	Antagande av ny bolagsordning m.m. för Skövde Eldaren AB <i>Politiskt föredragande: Ulrica Johansson (C)</i>	
13.	KS2020.0287	Tilläggsavtal mellan Skövde kommun och Host Billinge hus i Skövde AB och Tribe Hotel Billinge hus AB. <i>Politiskt föredragande: Katarina Jonsson (M)</i>	
14.	KS2020.0034	Rapport om gynnande beslut som inte verkställts 2020, kvartal 2 <i>Politiskt föredragande: Anna Bergman (M) och Bjarne Medin (S)</i>	
15.	KS2020.0005	Anmälningsärende till kommunfullmäktige 28 september	
16.		Valärenden <i>Politiskt föredragande: Martin Odenö (M)</i>	
17.		Avslutning	

Skövde, 2020-09-17

Conny Brännberg (KD)  
Ordförande

Agneta Tilly  
Sekreterare

Denna behandling '86/20 Fastställande av dagordning' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '87/20 Anmälan av nya ledamöter och ersättare i kommunfullmäktige' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '88/20 Anmälan av nya motioner och medborgarförslag' har inget tjänsteutlåtande.

Denna behandling '89/20 Frågor och interpellationer' har inget tjänsteutlåtande.



## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-08-19

Diarienummer: KS2020.0168-5

Handläggare: Daniel Lindh



Kommunstyrelsens arbetsutskott

# Motion om att genomföra en utredning för att få gång- och cykelvägen längst med Alphyddevägen belyst

## Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att motionen bifalls.

## Bakgrund

Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet vill i en motion att Skövde kommun ska utreda möjligheten till att belysa gång- och cykelvägen längs med Alphyddevägen. Samt om det finns möjlighet att påskynda processen att få det på plats. Gång- och cykelvägen saknar idag belysning vilket gör att den inte används i den utsträckning som den har potential till.

Sektor samhällsbyggnad har sedan tidigare haft med ovan angiven sträckning som en framtida sträcka att belysa med tanke på de investeringar som görs på Billings fritidsområde och utifrån cykelplanen där det framgår att cykelvägar där kommunen är väghållare ska vara belysta.

Sektorn har under innevarande år fått information om att Skövde Energi har ett planerat förstärkningsarbete längs Alphyddevägen vilket gör att det finns goda möjligheter till samförläggning av kablage i samband med detta. Detta arbete är beräknat att utföras någon gång under slutet av 2020.

Det finns flera vinster med att utföra dessa arbeten samtidigt så som mindre omgivningspåverkan och rent ekonomiskt. Med anledning av detta kommer arbetet med cykelvägen att tidigareläggas och utföras samtidigt som Skövde Energi utför sitt arbete.

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-08-19

Diarienummer: KS2020.0168-5

Handläggare: Daniel Lindh



SKÖVDE

Utifrån att arbetet kommer påverkas av berg är belysning av gång- och cykelvägen kostnadsberäknat till 1,7 mnkr. Arbetet finansieras genom de investeringsmedel som är avsatta för gång- och cykelvägar.

### Handlingar

Motion om att genomföra en utredning för att få gång- och cykelvägen längst med Alphyddevägen belyst

2\_ADM\_2020\_194\_Motion.pdf

1\_ADM\_2020\_194\_Svar på motion NY

Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

Motionären

## Billingen

Motion till Skövde Kommunfullmäktige

2020-03-09

Billingsens friluftsområde är ett fantastiskt område för motion och promenader och att ta sig dit till fots är trevligt och hälsosamt.

Det finns spännande stigar i skogen att gå på och sedan finns det två vägar upp som används mer frekvent. Det är den asfalterade gång- och cykelvägen längs Alphydevägen och grusvägen som kallas Strupen.

Dessvärre är det under det mörka halvåret bitvis väldigt mörkt och det finns risk för skada. Alphydevägen har belysning för biltrafiken, den ligger dock för långt från gång- och cykelvägen för att lysa upp den.

Det har diskuterats om att dessa promenadvägar ska ges belysning i samband med den upprustning av Billingsens område som pågår, men vi önskar att det utreds om det finns möjlighet att skynda på processen med att belysa gång- och cykelvägen längs

Alphydevägen. Dels för att locka fler att promenera upp till berget, men även för att det finns en risk att fler skadas på sin promenad i mörkret.

Med den satsning som görs på fritidsområdet anser vi att det är viktigt att vi tillser att vi i mesta möjliga mån underlättar för människor att ta sig dit, även till fots eller på cykel.

Därför vill vi att:

- En utredning genomförs för att undersöka möjligheten att få gång- och cykelvägen längs med Alphydevägen belyst.

---

Janette Leinonen  
Miljöpartiet de gröna Skövde



---

Johan Ask  
Socialdemokraterna Skövde



---

Gabryjel Blom  
Vänsterpartiet Skövde



## TJÄNSTESKRIVELSE YTTRANDE

Datum:

Diarienummer: ADM.2020.194

Handläggare: Daniel Lindh



Kommunstyrelsen

## Svar på Motion om att genomföra en utredning för att få gång- och cykelvägen längst med Alphyddevägen belyst

### Beredning samhällsbyggnads förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att motionen bifalls.

### Sammanfattning

Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet vill i en motion att Skövde kommun ska utreda möjligheten till att belysa gång- och cykelvägen längs med Alphyddevägen. Samt om det finns möjlighet att påskynda processen att få det på plats. Gång- och cykelvägen saknar idag belysning vilket gör att den inte används i den utsträckning som den har potential till.

Sektor samhällsbyggnad har sedan tidigare haft med ovan angiven sträckning som en framtida sträcka att belysa med tanke på de investeringar som görs på Billingsens fritidsområde och utifrån cykelplanen där det framgår att cykelvägar där kommunen är väghållare ska vara belysta.

Sektorn har under innevarande år fått information om att Skövde Energi har ett planerat förstärkningsarbete längs Alphyddevägen vilket gör att det finns goda möjligheter till samförläggning av kablage i samband med detta. Detta arbete är beräknat att utföras någon gång under slutet av 2020.

Det finns flera vinster med att utföra dessa arbeten samtidigt så som mindre omgivningspåverkan och rent ekonomiskt. Med anledning av detta kommer arbetet med cykelvägen att tidigareläggas och utföras samtidigt som Skövde Energi utför sitt arbete.

Utifrån att arbetet kommer påverkas av berg är belysning av gång- och cykelvägen kostnadsberäknat till 1,7 mnkr. Arbetet finansieras genom de investeringsmedel som är avsatta för gång- och cykelvägar.

### Handlingar som ingår i beslutet

Motion

**Skickas till**

Motionären  
Sektor samhällsbyggnad

Sektor samhällsbyggnad

Caroline Hagström  
Samhällsbyggnadschef

Daniel Lindh  
Enhetschef Gata/Natur

**Kommunstyrelsen Skövde  
kommun**

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KS § 167/20

Motion om att genomföra en utredning för att få gång- och cykelvägen längst med Alphyddevägen belyst

**KS2020.0168**

Behandlat av	Datum	Ärende
<b>1 Kommunstyrelsens arbetsutskott</b>	<b>2020-08-26</b>	<b>161/20</b>
<b>2 Kommunstyrelsen</b>	<b>2020-09-07</b>	<b>167/20</b>
<b>3 Kommunfullmäktige</b>	<b>2020-09-28</b>	<b>90/20</b>

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att bifalla motionen.

**Bakgrund**

Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet vill i en motion att Skövde kommun ska utreda möjligheten till att belysa gång- och cykelvägen längs med Alphyddevägen. Samt om det finns möjlighet att påskynda processen att få det på plats. Gång- och cykelvägen saknar idag belysning vilket gör att den inte används i den utsträckning som den har potential till.

Sektor samhällsbyggnad har sedan tidigare haft med ovan angiven sträckning som en framtida sträcka att belysa med tanke på de investeringar som görs på Billings fritidsområde och utifrån cykelplanen där det framgår att cykelvägar där kommunen är väghållare ska vara belysta.

Sektorn har under innevarande år fått information om att Skövde Energi har ett planerat förstärkningsarbete längs Alphyddevägen vilket gör att det finns goda möjligheter till samförläggning av kablage i samband med detta. Detta arbete är beräknat att utföras någon gång under slutet av 2020.

Det finns flera vinster med att utföra dessa arbeten samtidigt så som mindre omgivningspåverkan och rent ekonomiskt. Med anledning av detta kommer arbetet med cykelvägen att tidigare läggas och utföras samtidigt som Skövde Energi utför sitt arbete.

Utifrån att arbetet kommer påverkas av berg är belysning av gång- och cykelvägen kostnadsberäknat till 1,7 mnkr. Arbetet finansieras genom de investeringsmedel som är avsatta för gång- och cykelvägar.

**Handlingar**

Motion om att genomföra en utredning för att få gång- och cykelvägen längst med Alphyddevägen belyst

2\_ADM\_2020\_194\_Motion.pdf  
1\_ADM\_2020\_194\_Svar på motion NY

Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

Motionären

## Kommunstyrelsens arbetsutskottSkövde kommun

## PROTOKOLLSUTDRAG

KSAU § 161/20

Motion om att genomföra en utredning för att få gång- och cykelvägen  
längst med Alphyddevägen belyst  
KS2020.0168

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2020-08-26	161/20
2 Kommunstyrelsen	2020-09-07	167/20

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att bifalla motionen.

### Bakgrund

Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet vill i en motion att Skövde kommun ska utreda möjligheten till att belysa gång- och cykelvägen längs med Alphyddevägen. Samt om det finns möjlighet att påskynda processen att få det på plats. Gång- och cykelvägen saknar idag belysning vilket gör att den inte används i den utsträckning som den har potential till.

Sektor samhällsbyggnad har sedan tidigare haft med ovan angiven sträckning som en framtida sträcka att belysa med tanke på de investeringar som görs på Billingens fritidsområde och utifrån cykelplanen där det framgår att cykelvägar där kommunen är väghållare ska vara belysta.

Sektorn har under innevarande år fått information om att Skövde Energi har ett planerat förstärkningsarbete längs Alphyddevägen vilket gör att det finns goda möjligheter till samförläggning av kablage i samband med detta. Detta arbete är beräknat att utföras någon gång under slutet av 2020.

Det finns flera vinster med att utföra dessa arbeten samtidigt så som mindre omgivningspåverkan och rent ekonomiskt. Med anledning av detta kommer arbetet med cykelvägen att tidigareläggas och utföras samtidigt som Skövde Energi utför sitt arbete.

Utifrån att arbetet kommer påverkas av berg är belysning av gång- och cykelvägen kostnadsberäknat till 1,7 mnkr. Arbetet finansieras genom de investeringsmedel som är avsatta för gång- och cykelvägar.

### Handlingar

Motion om att genomföra en utredning för att få gång- och cykelvägen längst med  
Alphyddevägen belyst  
2\_ADM\_2020\_194\_Motion.pdf



1\_ADM\_2020\_194\_Svar på motion NY

Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

Motionären

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-08-19

Diarienummer: KS2016.0212-12

Handläggare: Ingemar Frid



Kommunstyrelsens arbetsutskott

# Planprogram för Mariesjöområdet Godkännande

Beredning samhällsbyggnads förslag till beslut

Kommunfullmäktige godkänner Planprogram för Mariesjö

### Sammanfattning

Planprogrammets syfte är att översiktlig utreda förutsättningar och redovisa förslag på hur Mariesjöområdet kan utvecklas, utifrån bl.a. infrastruktur, grönområden, bostadsbebyggelse och verksamheter. Området är utpekat i fördjupningen av översiktsplanen för centrala Skövde (FÖP C) som ett förtätningsområde.

Planprogrammet har varit utställt för samråd mellan den 13 maj - 28 juni 2019.

Under samrådsperioden inkom totalt 27 yttranden från allmänna remissinstanser och 42 skrivelser från ägare till 28 fastigheter i närområdet samt ytterligare 9 privatpersoner i Skövde. Inkomna synpunkter redovisas och bemöts i bifogad samrådsredogörelse.

### Bakgrund

Kommunstyrelsen beslutade 2016-05-02 (KS § 98/16) att ge sektor samhällsbyggnad i uppdrag att upprätta planprogram för Mariesjö.

Mariesjö har ett strategiskt läge med ca 1 km till Skövdes stadskärna och resecentrum.

Enligt fördjupningen av översiktsplanen för centrala Skövde, kallad FÖP Centrala Skövde, spelar Mariesjö en nyckelroll när det gäller att förstärka centrum öster om järnvägen. Området ingår i en kreativ utvecklingszon som sammanlänkar Mariesjö och högskolan i Skövde med stadskärnan och resecentrum.

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-08-19

Diarienummer: KS2016.0212-12

Handläggare: Ingemar Frid



I uppdraget ingick att planprogrammet skulle utarbetas utifrån intentioner och riktlinjer i FÖP Centrala Skövde samt att arbetet skulle ske i ett brett samarbete mellan kommunen, fastighetsägare, verksamhetsutövare och andra intressenter.

Programarbetet påbörjades under vinter 2017/2108 med ett flertal översiktliga studier kring möjligheter att koppla samman Mariesjö norrut med Stallsiken. Studierna resulterade i tre översiktliga förslag till struktur för ett större utvecklingsområde. En översiktlig trafikutredning beställdes där de tre förslagen studerades. Parallellt genomfördes under våren 2018 enskilda möten med alla berörda fastighetsägare inom programområdet där uppdrag, syfte och alternativa utvecklingar beskrevs och synpunkter inhämtades. De tre översiktliga strukturförslagen utvärderades därefter och ett av dessa valdes ut för fortsatta fördjupade analyser. Detta resulterade i september 2018 i en skiss till strukturbild för program- och utvecklingsområdet.

Skissen till strukturbild för program- och utvecklingsområdet utgjorde därefter underlag för flertalet utredningar och upprättande av en miljökonsekvensbeskrivning. En avstämning kring strukturbilden gjordes även med fastighetsägarna inom programområdet.

Den 14 november 2018 anordnades en öppet hus-utställning i stadshuset där det pågående arbetet och skissen till strukturbild presenterades för allmänheten och synpunkter inhämtades.

Sektor samhällsbyggnad utvecklade därefter tillsammans med Okidoki Arkitekter skissen till en strukturbild för programområdet och strukturplan för det större utvecklingsområdet.

Under programarbetets gång har kontinuerliga avstämningar skett med kommunstyrelsens beredande planorgan - beredningen för samhällsbyggnad (BSB) - kring val av struktur, målbilds-arbete, återkoppling från möten med berörda fastighetsägare mm. Resultatet av arbetet presenterades även för en större politikergrupp den 28 februari 2019. Därefter färdigställdes ett samrådsförslag till planprogram och kommunstyrelsen beslutade 2019-05-06 (§ 91/19) att ge sektor samhällsbyggnad i uppdrag att genomföra samråd kring detta förslag.

### Motivering till beslut

Samråd har hållits mellan den 13 maj - 28 juni 2019. Under samrådsperioden hölls två öppna samrådsmöten i Mariesjö som tillsammans samlade ca 65 personer, varav flertalet var boende i närområdet. Programhandlingarna har under samrådet funnits utställda i stadshusets entréplan samt funnits tillgängliga på Skövde kommuns hemsida. Sista dag för att lämna synpunkter har varit den 28 juni 2019.

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-08-19

Diarienummer: KS2016.0212-12

Handläggare: Ingemar Frid



SKÖVDE

Under samrådsperioden inkom totalt 27 yttranden från allmänna remissinstanser och 42 skrivelser från ägare till 28 fastigheter i närområdet samt ytterligare 9 privatpersoner i Skövde. Inkomna synpunkter redovisas och bemöts i bifogad samrådsredogörelse. Nedan redovisas en kort sammanfattning av de större synpunkter och/eller invändningar mot förslaget som inkommit. Därefter vilka förändringar och tillägg till planprogrammet som föreslås samt vilka bilagor som uppdaterats.

Länsstyrelsen skriver att planprogrammet är väl genomarbetat och redovisar höga ambitioner för omvandlingen av Mariesjö men ställer också frågor kring de utmaningar för bl.a. en flytt av Mariesjöterminalen och hur man säkerställer omvandlingen under den långa genomförandetiden.

Kreativa Hus AB stöder i stort visionen för Mariesjöområdet men önskar bl.a. en alternativ dragning av kunskapsstråket och bättre möjligheter att utveckla de egna fastigheterna i närtid.

Miljösamverkan Östra Skaraborg (MÖS) skriver att Skövde kommun har tagit fram ett gediget och väl underbyggt förslag till hur Mariesjö kan utvecklas i framtiden, att utredningar kring buller och föroreningar är väl genomförda och tillräckliga för programskedet. MÖS tycker även att miljökonsekvenserna är väl beskrivna men önskar förslag på åtgärder som kan förstärka den positiva miljöpåverkan och minska den negativa, därtill vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ samt åtgärder för uppföljning och övervakning av hur dagvattnet påverkas.

Trafikverket anger att områdets centrala läge, kopplat till både cykelvägar och kollektivtrafik i form av buss och tåg är väl lämpat för exploatering/förtätning men påminner om att geoteknik, buller, vibrationer och riskfrågor med avseende på närheten till järnvägen måste utredas vidare.

Västtrafik skriver att Mariesjö har alla förutsättningar att utvecklas till en hållbar stadsdel, särskilt när det gäller val av färdstätt, men att planprogrammet inte fullt ut nyttjar denna möjlighet och att förslaget inte heller stämmer överens med målsättningar i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland eller Kollektivtrafikplanen för Skövde. Västtrafik vänder sig främst mot att förutsättningarna för bil tycks bli lika bra som den för kollektivtrafik samt gång- och cykel, något som inte innebär ett ökat hållbart resande. Man önskar bland annat att den planerade stadshuvudgatan enbart ska kunna trafikeras av kollektivtrafik samt gång- och cykel. Därtill anger man att det är ett för tidigt skede i planeringen att föreslå hållplatslägen och att ett nytt läge för bussdepån bör säkerställas på nära avstånd från Skövde resecentrum.

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-08-19

Diarienummer: KS2016.0212-12

Handläggare: Ingemar Frid



Högskolan i Skövde och studentkåren ser mycket positivt på förslaget till planprogram men önskar att programmet tydligare anger att högskolan kan utvecklas inom kunskapsstråket och att särskilda kvarter/byggnader för studentboende lokaliseras kring detta stråk.

Science Park Skövde (SPS) tycker att programförslaget är attraktivt och väl matchar de bedömningar kring behov och utformning som SPS själva gör. Man påpekar dock att höga signalbyggnader är en affärsmässig utmaning att genomföra och att SPS önskar växa organisk och hållbart samt att byggnaderna inom kunskapsstråket inte bör få ett alltför särpräglad arkitektoniskt uttryck. Behovet av studentbostäder borde även uttryckas tydligare.

Totalt inkom 42 skrivelser från närboende och privatpersoner. Nästan samtliga skrivelser håller med om att Mariesjöområdet behöver omvandlas men de allra flesta framförde även kraftiga invändningar mot samrådsförslagets placering av ett landmärke/höghus framför Portalen vid nuvarande Science Park Skövde. Oron var mycket stor för att placeringen av höghuset skulle innebära ökad insyn och skuggning av de närmast belägna villorna samt medföra mer trafik och därmed mer buller, större olycksrisker och sämre luft i villaområdets närhet. Man önskade i stället mer park och en lägre bebyggelse i mötet med villabebyggelsen. Många saknade även barnperspektivet samt önskade se en utökad sakägarkrets och samrådstid.

Efter samrådsperioden har alla inkomna synpunkter under hösten 2019 redovisats och diskuterats med beredningen för samhällsbyggnad (BSB). Därtill har workshop kring förslag till förändringar med avseende på inkomna yttranden hållits med de större fastighetsägarna inom programområdet samt med högskolan i Skövde och Science Park Skövde.

Med anledning av under samrådet inkomna synpunkter, föreslås nedan större förändringar göras i planprogrammet och i några av dess bilagor:

### Planprogrammet

- Justeras så att det finns goda expansionsmöjligheter inom kunskapsstråket för Science Park Skövde och högskolan i Skövde både i närtid och på längre sikt.
- Kapitel om parkering har konkretiserats så att det för kvartersstaden föreslås att parkering huvudsakligen sker i garage under respektive kvarter. För kunskapsstråket bedöms parkeringshus fortsatt vara den mest flexibla samt yt- och kostnadseffektiva lösningen.

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-08-19

Diarienummer: KS2016.0212-12

Handläggare: Ingemar Frid



- Kunskapsstråkets sträckning föreslås dras mellan Science Park Skövdes byggnader Växthuset och Pergolan.
- Planprogrammet förtydligas så att det framgår att slutligt val av hållplatslägen för kollektivtrafiken längs stadshuvudgatan ska föregås av fördjupade analyser kring linjenätsförändringar, infrastruktur, resandeunderlag mm.
- Landmärket/höghuset framför Portalen flyttas norrut, längre från villabebyggelsen, och placeras bredvid Portalen.
- Lägre byggnader i 3-4 våningar placeras på parkeringen framför Portalen med en bred trädplanterad förgårdsmark mot Kanikegränd. En mindre park föreslås i hörnet Kanikegränd - Kaplansgatan
- Planprogrammet kompletteras med möjligheten att delar av höghuset/landmärket vid Portalen skulle kunna inrymma studentboende.
- Parkeringshuset framför Portalen flyttas västerut så att det den trafik som har Portalen som målpunkt inte dras längre in på Kanikegränd än nödvändigt.
- Därutöver har uppdateringar, förtydliganden och redaktionella justeringar som uppdragats under samrådstitiden inarbetats i planprogrammet.

### Bilaga B - Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

- MKB:n har uppdaterats utifrån de förändringar som föreslagits i planprogrammet efter samrådet, se punkter under Planprogrammet ovan. Det innebär bland annat att kapitlen i MKB:n om risk, buller, stadsbild, rekreation och kultur uppdaterats.

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

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

### Bilaga H - Bullerutredning

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

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-08-19

Diarienummer: KS2016.0212-12

Handläggare: Ingemar Frid



### Bilaga K - Riskutredning

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

### Bilaga M - Visualisering och gestaltning

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

### Handlingar

Planprogram för Mariesjöområdet Godkännande

3\_PLAN\_2016\_6\_Samrådsredogörelse PP Mariesjö NY

3\_PLAN\_2016\_6\_Samrådsredogörelse PP Mariesjö NY efter KS.pdf

Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

## TJÄNSTESKRIVELSE

Datum:

Diarienummer: PLAN.2016.6

Handläggare: Ingemar Frid



Kommunstyrelsen

## Planprogram för Mariesjöområdet

### Beredning samhällsbyggnads förslag till beslut

Kommunfullmäktige godkänner Planprogram för Mariesjö

### Sammanfattning

Planprogrammets syfte är att översiktlig utreda förutsättningar och redovisa förslag på hur Mariesjöområdet kan utvecklas, utifrån bl.a. infrastruktur, grönområden, bostadsbebyggelse och verksamheter. Området är utpekad i fördjupningen av översiktsplanen för centrala Skövde (FÖP C) som ett förtättningsområde.

Planprogrammet har varit utställt för samråd mellan den 13 maj - 28 juni 2019.

Under samrådsperioden inkom totalt 24 yttranden från allmänna remissinstanser och 42 skrivelser från ägare till 28 fastigheter i närområdet samt ytterligare 9 privatpersoner i Skövde. Inkomna synpunkter redovisas och bemöts i bifogad samrådsredogörelse.

### Bakgrund

Kommunstyrelsen beslutade 2016-05-02 (KS § 98/16) att ge sektor samhällsbyggnad i uppdrag att upprätta planprogram för Mariesjö.

Mariesjö har ett strategiskt läge med ca 1 km till Skövdes stadskärna och resecentrum.

Enligt fördjupningen av översiktsplanen för centrala Skövde, kallad FÖP Centrala Skövde, spelar Mariesjö en nyckelroll när det gäller att förstärka centrum öster om järnvägen. Området ingår i en kreativ utvecklingszon som sammanlänkar Mariesjö och högskolan i Skövde med stadskärnan och resecentrum.

I uppdraget ingick att planprogrammet skulle utarbetas utifrån intentioner och riktlinjer i FÖP Centrala Skövde samt att arbetet skulle ske i ett brett samarbete mellan kommunen, fastighetsägare, verksamhetsutövare och andra intressenter.

Programarbetet påbörjades under vinter 2017/2108 med ett flertal översiktliga studier kring möjligheter att koppla samman Mariesjö norrut med Stallsiken. Studierna resulterade i tre *översiktliga förslag till struktur* för ett större utvecklingsområde. En översiktlig trafikutredning beställdes där de tre förslagen studerades. Parallellt genomfördes under våren 2018 enskilda möten med alla berörda fastighetsägare inom programområdet där uppdrag, syfte och alternativa utvecklingar beskrevs och synpunkter inhämtades. De tre översiktliga strukturförslagen utvärderades därefter och ett av dessa valdes ut för fortsatta fördjupade analyser. Detta resulterade i september 2018 i en *skiss till strukturbild* för program- och utvecklingsområdet.



Skissen till strukturbild för program- och utvecklingsområdet utgjorde därefter underlag för flertalet utredningar och upprättande av en miljökonsekvensbeskrivning. En avstämning kring strukturbilden gjordes även med fastighetsägarna inom programområdet.

Den 14 november 2018 anordnades en öppet hus-utställning i stadshuset där det pågående arbetet och skissen till strukturbild presenterades för allmänheten och synpunkter inhämtades.

Sektor samhällsbyggnad utvecklade därefter tillsammans med Okidoki Arkitekter skissen till en *strukturbild* för programområdet och *strukturplan* för det större utvecklingsområdet.

Under programarbetets gång har kontinuerliga avstämningar skett med kommunstyrelsens beredande planorgan - beredningen för samhällsbyggnad (BSB) - kring val av struktur, målbildsarbete, återkoppling från möten med berörda fastighetsägare mm. Resultatet av arbetet presenterades även för en större politikergrupp den 28 februari 2019. Därefter färdigställdes ett samrådsförslag till planprogram och kommunstyrelsen beslutade 2019-05-06 (§ 91/19) att ge sektor samhällsbyggnad i uppdrag att genomföra samråd kring detta förslag.

### **Motivering till beslut**

Samråd har hållits mellan den 13 maj - 28 juni 2019. Under samrådsperioden hölls två öppna samrådsmöten i Mariesjö som tillsammans samlade ca 65 personer, varav flertalet var boende i närområdet. Programhandlingarna har under samrådstiden funnits utställda i stadshusets entréplan samt funnits tillgängliga på Skövde kommuns hemsida. Sista dag för att lämna synpunkter har varit den 28 juni 2019.

Under samrådsperioden inkom totalt 24 yttranden från allmänna remissinstanser och 42 skrivelser från ägare till 28 fastigheter i närområdet samt ytterligare 9 privatpersoner i Skövde. Inkomna synpunkter redovisas och bemöts i bifogad samrådsredogörelse. Nedan redovisas en kort sammanfattning av de större synpunkter och/eller invändningar mot förslaget som inkommit. Därefter vilka förändringar och tillägg till planprogrammet som föreslås samt vilka bilagor som uppdaterats.

Länsstyrelsen skriver att planprogrammet är väl genomarbetat och redovisar höga ambitioner för omvandlingen av Mariesjö men ställer också frågor kring de utmaningar för bl.a. en flytt av Mariesjöterminalen och hur man säkerställer omvandlingen under den långa genomförandetiden.

Kreativa Hus AB stöder i stort visionen för Mariesjöområdet men önskar bl.a. en alternativ dragning av kunskapsstråket och bättre möjligheter att utveckla de egna fastigheterna i närtid.

Miljösamverkan Östra Skaraborg (MÖS) skriver att Skövde kommun har tagit fram ett gediget och väl underbyggt förslag till hur Mariesjö kan utvecklas i framtiden, att utredningar kring buller och föroreningar är väl genomförda och tillräckliga för programskedet. MÖS tycker även att miljökonsekvenserna är väl beskrivna men önskar förslag på åtgärder som kan förstärka den positiva miljöpåverkan och minska den negativa, därtill vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ samt åtgärder för uppföljning och övervakning av hur dagvattnet påverkas.

Trafikverket anger att områdets centrala läge, kopplat till både cykelvägar och kollektivtrafik i form av buss och tåg är väl lämpat för exploatering/förtätning men påminner om att geoteknik, buller, vibrationer och riskfrågor med avseende på närheten till järnvägen måste utredas vidare.

Västtrafik skriver att Mariesjö har alla förutsättningar att utvecklas till en hållbar stadsdel, särskilt när det gäller val av färdstätt, men att planprogrammet inte fullt ut nyttjar denna möjlighet och att förslaget inte heller stämmer överens med målsättningar i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland eller Kollektivtrafikplanen för Skövde. Västtrafik vänder sig främst mot att förutsättningarna för bil tycks bli lika bra som den för kollektivtrafik samt gång- och cykel, något som inte innebär ett ökat hållbart resande. Man önskar bl.a. att den planerade stadshuvudgatan enbart ska kunna trafikeras av kollektivtrafik samt gång- och cykel. Därtill anger man att det är ett för tidigt skede i planeringen att föreslå hållplatslägen och att ett nytt läge för bussdepån bör säkerställas på nära avstånd från Skövde resecentrum.

Högskolan i Skövde och studentkåren ser mycket positivt på förslaget till planprogram men önskar att programmet tydligare anger att högskolan kan utvecklas inom kunskapsstråket och att särskilda kvarter/byggnader för studentboende lokaliseras kring detta stråk.

Science Park Skövde (SPS) tycker att programförslaget är attraktivt och väl matchar de bedömningar kring behov och utformning som SPS själva gör. Man påpekar dock att höga signalbyggnader är en affärsmässig utmaning att genomföra och att SPS önskar växa organisk och hållbart samt att byggnaderna inom kunskapsstråket inte bör få ett alltför särpräglat arkitektoniskt uttryck. Behovet av studentbostäder borde även uttryckas tydligare.

Totalt inkom 42 skrivelser från närboende och privatpersoner. Nästans samtliga skrivelser håller med om att Mariesjöområdet behöver omvandlas men de allra flesta framförde även kraftiga invändningar mot samrådsförslagets placering av ett landmärke/höghus framför Portalen vid nuvarande Science Park Skövde. Oron var mycket stor för att placeringen av höghuset skulle innebära ökad insyn och skuggning av de närmast belägna villorna samt medföra mer trafik och därmed mer buller, större olycksrisker och sämre luft i villaområdets närhet. Man önskade i stället mer park och en lägre bebyggelse i mötet med villabebyggelsen. Många saknade även barnperspektivet samt önskade se en utökad sakägarkrets och samrådstid.

Efter samrådsperioden har alla inkomna synpunkter under hösten 2019 redovisats och diskuterats med beredningen för samhällsbyggnad (BSB). Därtill har workshop kring förslag till förändringar med avseende på inkomna yttranden hållits med de större fastighetsägarna inom programområdet samt med högskolan i Skövde och Science Park Skövde.

Med anledning av under samrådet inkomna synpunkter, föreslås nedan större förändringar göras i planprogrammet och i några av dess bilagor:

#### Planprogrammet

- Justeras så att det finns goda expansionsmöjligheter inom *kunskapsstråket* för Science Park Skövde och högskolan i Skövde både i närtid och på längre sikt.
- Kapitel om parkering har konkretiserats så att det för *kvarterstaden* föreslås att parkering huvudsakligen sker i garage under respektive kvarter. För *kunskapsstråket* bedöms parkeringshus fortsatt vara den mest flexibla samt yt- och kostnadseffektiva lösningen.

- *Kunskapsstråkets* sträckning föreslås dras mellan Science Park Skövdes byggnader Växthuset och Pergolan.
- Planprogrammet förtydligas så att det framgår att slutligt val av hållplatslägen för kollektivtrafiken längs stadshuvudgatan ska föregås av fördjupade analyser kring linjenätsförändringar, infrastruktur, resandeunderlag mm.
- Landmärket/höghuset framför Portalen flyttas norrut, längre från villabebyggelsen, och placeras bredvid Portalen, .
- Lägre byggnader i 3-4 våningar placeras på parkering framför Portalen med en bred trädplanterad förgårdsmark mot Kanikegränd.
- Planprogrammet kompletteras med möjligheten att delar av höghuset/landmärket vid Portalen skulle kunna inrymma studentboende.
- Parkeringshuset framför Portalen flyttas västerut så att det den trafik som har Portalen som målpunkt inte dras längre in på Kanikegränd än nödvändigt.
- Därutöver har uppdateringar, förtydliganden och redaktionella justeringar som uppdragats under samrådtiden inarbetats i planprogrammet.

#### Bilaga B - Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

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

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

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

#### Bilaga H - Bullerutredning

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

### Bilaga K - Riskutredning

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

### Bilaga M - Visualisering och gestaltning

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

### **Handlingar som ingår i beslutet**

Sektor samhällsbyggnad

Caroline Hagström  
Samhällsbyggnadschef

Unnar Kristmannsson  
Planchef



# Planprogram för Mariesjö

Godkännandehandling

Dnr PLAN.2016.6

Upprättad 2020-09-07

Sektor samhällsbyggnad



Godkännandehandling 2020-09-07

---

### **Beställare/Uppdrag:**

Kommunstyrelsen gav 2016-05-02 § 98/16, sektor samhällsbyggnad i uppdrag att ta fram ett planprogram för Mariesjöområdet.

### **Medverkande**

#### *Projektägare*

- Caroline Hagström, chef sektor samhällsbyggnad

#### *Projektbeställare*

- Unnar Kristmannsson, planchef

#### *Styrgrupp:*

- Ledningsgruppen för sektor samhällsbyggnad

#### *Projektgrupp:*

- Ingemar Frid, planarkitekt (programförfattare)
- Bodil Lorentzon, planarkitekt
- Bo Sandin, mark- och exploateringsingenjör
- Daniel Lindh, gatu- och naturchef
- Jan Bremer, infrastrukturstrateg
- Christian Johansson, näringslivsutvecklare

Handlingen är framtagen av sektor samhällsbyggnads planenhet. Kommunikation och utbyte av information har kontinuerligt skett med kommunens övriga berörda sektorer.

Okidoki Arkitekter har bistått med analyser och råd kring gestaltning samt de illustrationer som framgår av handlingen.

**Bilagor**

- A Behovsbedömning, 2018-05-22 och Länsstyrelsens yttrande 2018-06-13
- B Miljökonsekvensbeskrivning, 2020-03-30
- C Planscher till Öppet Hus, 14 nov 2017
- D Mariesjöterminalen, 2018-10-08
- E1 Naturvärdesinventering Mariesjö, 2018-10-09
- E2 Naturvärdesinventering Södra Stallsiken, 2016-10-31
- F Geoteknik Mariesjö, 2018-11-29
- G1 Miljöhistorisk inventering och markmiljöundersökning Mariesjö, 181221 rev 190130
- G2 Miljöhistorisk inventering och markmiljöundersökning Stallsiken S, 181221 rev 190130
- G3 Miljöhistorisk inventering Utvecklingsområde, 1-2 190228
- H Bullerutredning Mariesjö, 2020-03-05
- I PM Dagvattenutredning Mariesjö, 2018-12-14
- J Tredje spår genom Skövde, 2018-10-08
- K Riskutredning inför planprogram Mariesjö 2020-03-31
- L1 Trafikutredning Mariesjö, 2018-05-03 (del 1)
- L2 Trafikutredning Mariesjö, 2019-01-21 (del 2)
- L3 PM Trafikanalys Kanikegränd, 2019-03-21
- M Visualisering och gestaltning Mariesjö, Justering efter samråd 2020-02-21

## SAMMANFATTNING

I den mycket centralt belägna stadsdelen Mariesjö pågår sedan flera år en kontinuerlig omvandling från ett område för småindustri- och verksamheter till kvarter för kontor, utbildning, försäljning och service mm.

Skövde kommun önskar ta ett samlat grepp över omvandlingen, där målet är att skapa en levande tät stadsmiljö med egen identitet, nya mötesplatser, friare arkitektur och högre hus. Därtill att stötta Science Park Skövde och högskolan med nya lokaler för utbildning och växande företag. Målsättningen är att attrahera unga medborgare och företagare samt stärka nya branschers närvaro och utveckling. Utvecklingsstrategin är att expandera Skövdes innerstad till Mariesjö och koppla samman grönytor till ett grönt stråk som länkas till Boulognerskogen.

Planprogrammets syfte är att utreda förutsättningar och redovisa förslag på hur Mariesjöområdet kan utvecklas, utifrån infrastruktur, grönområden, bostadsbebyggelse och verksamheter mm. Därtill ska planprogrammet översiktligt studera framtida utvecklingsområden öster- och norrut med målet att identifiera och redovisa möjliga kopplingar med omgivande stadsdelar.

Planprogrammet redovisar förslag till en etappvis omvandling av Mariesjöområdet till en *kvartersstad* med blandat innehåll av bostäder, kontor och service samt ett *kunskapsstråk* med lokaler för utbildning, forskning och teknikpark i anslutning till nuvarande Science Park Skövde och Högskolan i Skövde.

Programområdet innehåller bl.a. ca 1000 bostäder och nya byggnader med lokaler motsvarande lite drygt 55 000 m<sup>2</sup> BTA för Science Park Skövde och högskolan. Målsättningen är ett genomförande av detta under den närmaste 10-årsperioden.

På längre sikt, till runt år 2040, redovisar planprogrammet en strukturplan för fortsatt utbyggnad av kunskapsstråk och kvartersstaden från programområdet via en ny stadshuvudgata som förbinder Hjovägen i söder med Nohlagavägen i norr.

Planprogrammet följer både översiktsplanen (ÖP 2025) och den fördjupade översiktsplanen för centrala Skövde (FÖP centrala Skövde). I dessa beskrivs området ingå i en kreativ utvecklingszon som sammanlänkar Mariesjö och Högskolan med stadskärnan. I FÖP centrala Skövde föreslås lämplig framtida markanvändning vara kontor, verksamheter, utbildning, bostäder, studentbostäder och park.

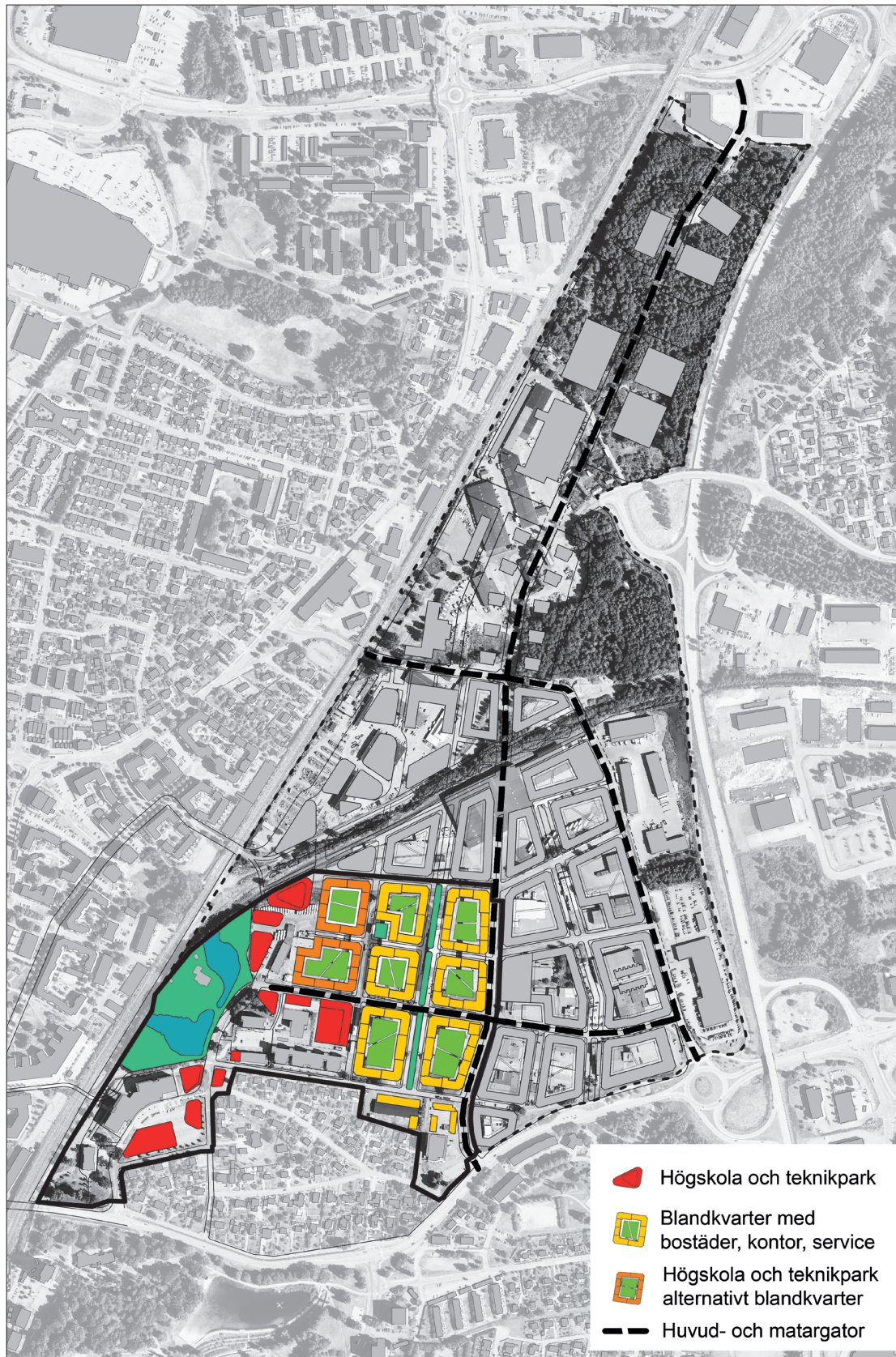
Planprogrammet avser både att styra och att inspirera till att långsiktigt utveckla stadsdelen och bidra till en god livsmiljö för människor. Planprogrammet ska utgöra underlag för framtida detaljplaneläggning för de enskilda kvarteren men även vara ett hjälpmedel för kommande projektering, bygglovshantering, byggande och förvaltning av bebyggelsen och anläggningar inom programområdet.

Ett genomförande av planprogrammet kräver investeringar i en del ny infrastruktur, anläggande av allmänna platser samt flytt av verksamheter och service mm. Kommunen kommer därtill behöva förvärva delar av marken för att genomföra programförslaget men det är både önskvärt och nödvändigt att privata intressenter är med och deltar i omvandlingen av Mariesjö. Samhällsekonomiskt finns flera vinster med att omvandla ett centralt område från lågutnyttjade verksamhetskvarter till nya kvarter med blandat innehåll av bostäder, kontor och service.

Samråd hölls mellan den 13 maj - 28 juni 2019 kring ett förslag till planprogram för Mariesjö daterat 2019-04-05. Inkomna yttranden, bemötande av dessa, minnesanteckningar från öppna samrådsmöten samt förslag till förändringar redovisas i en *Samrådsredogörelse 2020-08-19* som tillhör planprogrammets handlingar.



Godkännandehandling 2020-09-07



Strukturplan 2040 med planprogrammets område markerat.  
Underlag är ortofoto från 2017.

Godkännandehandling 2020-09-07



*Mariesjö 2025. Programområdet markerat  
Illustration Okidoki Arkitekter*



*Mariesjö 2040. Program- och utvecklingsområden markerade  
Illustration Okidoki Arkitekter*

Godkännandehandling 2020-09-07



*Kvartersstaden. Nya stadshuvudgatan (nuvarande Bangårdsgatan)  
Illustration Okidoki Arkitekter*



*Kvartersstadens möte med Kunskapstråket  
Illustration Okidoki Arkitekter*

## INNEHÅLL

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>	<b>FÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>48</b>
<b>BAKGRUND</b>	<b>9</b>	Översiktsplan 2025/FÖP Centrala Skövde	
Syfte		- ÖP2025	
Varför önskar vi utveckla Mariesjö?		- FÖP Centrala Skövde	
Vad är ett planprogram?		Detaljplaner	
Beslutsprocess, dialoger, samråd och fortsatt planering		Riksintressen	
- Uppdrag, tidiga dialoger mm		Politiska styrdokument	
- Samrådsförslag		- Vision 2025	
- Fortsatt planering och tidplan		- Boendestrategiskt program	
Program-/utvecklingsområdet		- Riktlinjer för dagvattenhantering	
- Markägoförhållanden		- Cykelstrategi och cykelplan	
- Bebyggelse och verksamheter		- Kollektivtrafikplan Skövde 2025	
- Omgivande bebyggelse		- Trafikstrategi	
- Offentlig service		- Parkeringsnorm	
- Kommersiell service		- Energi- och klimatplan	
- Grönstruktur och naturvärden		- Risk- och sårbarhetsanalys / Klimatanpassningsplan	
- Geoteknik		- Folkhälsopolitiskt program	
- Markmiljö		- Kulturpolitiskt program	
- Fornlämningar och kulturmiljöer		<b>GENOMFÖRANDE</b>	<b>52</b>
- Trafikbuller		Samarbete fastighetsägare - kommun	
- Infrastruktur		Kommunen som markägare	
- Risker		Utformnings-/kvalitetsprogram	
<b>UTVECKLINGSSTRATEGIER</b>	<b>28</b>	Ettappvis utbyggnad inom programområdet	
Politiska målbilder		Bygglov på angränsande verksamhetskvarter	
FÖP Centrala Skövde		<b>KONSEKVENSER</b>	<b>54</b>
SWOT/områdesanalys		Samhällskonsekvenser	
Målbild för planprogrammet		- Bostadspolitiska konsekvenser	
<b>PLANFÖRSLAG</b>	<b>30</b>	- Social hållbarhet	
Två tidsperspektiv (2025 och 2040)		- Barnperspektiv	
Strukturplan 2040		- Jämställdhet	
- Huvuddrag		- Trygghet	
- Kvarterstruktur inom Mariesjö		- Kommunal service	
- Grönstruktur		- Kommersiell service	
- Bebyggelse		Ekonomiska konsekvenser	
- Allmän platsmark		Miljökonsekvenser	
- Trafik		- Behovsbedömning/Miljöbedömning	
- Kollektivtrafik		- Miljökonsekvensbeskrivning	
- Gång och cykel			
- Parkering			
- Social och kommersiell service			
- Verksamheter			
- Idrott och kultur			
- Tekniska anläggningar			
- Belysning			
Programförslag 2025			
- Markanvändning			
- Kvartersutformning			

## BAKGRUND

### SYFTE

”Planprogrammets syfte är att översiktlig utreda förutsättningar och redovisa förslag på hur Mariesjöområdet kan utvecklas, utifrån bl.a. infrastruktur, grönområden, bostadsbebyggelse och verksamheter. Området är utpekat i fördjupningen av översiktsplanen för centrala Skövde (FÖP C) som ett förtätningsområde.

Det är viktigt att planprogrammet identifierar och redovisar nödvändiga kopplingar med de omgivande stadsdelarna och lyfter övergripande frågor som berör planområdet. Det gäller både frågor som berör direkt, men också indirekt, frågor som sätter området i ett större sammanhang och i ett större perspektiv.”

Text från planuppdraget från kommunstyrelsen (KS § 98/16)

### VARFÖR ÖNSKAR VI UTVECKLA MARIESJÖ?

Det finns huvudsakligen fyra skäl till varför Skövde kommun önskar utveckla Mariesjö:

- **Närheten**

Mariesjö ligger ett stenkast från Resecentrum, centrala Skövde med handel och restaurangutbud, Högskolans campusområde och Boulognerskogen i sydväst samt handelsområdet Stallsiken i norr.

- **Science Park Skövde**

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

- **Bygga ihop staden**

Mariesjös placering mellan centrumfunktionerna i väst och bostads- och verksamhetsområden i öst ger möjlighet att bygga ihop staden. Mariesjö spelar en nyckelroll när det gäller att förstärka centrum öster om järnvägen.

- **Centrala bostäder**

Det finns behov av nya bostäder i centrala Skövde. I Mariesjöområdet finns potential att utveckla en tät blandstadsbebyggelse med bostäder och verksamheter. En sådan förtätning ger flera fördelar, som minskat upplevt avstånd och minskat bilberoende mm.



## VAD ÄR ETT PLANPROGRAM?

Markens användning och bebyggelsens utformning regleras genom så kallade detaljplaner. Innan detaljplaner för ett område tas fram kan helheten behöva utredas och illustreras i ett större geografiskt område. Då tar kommunen fram ett *planprogram*. Ett planprogram är inte juridiskt bindande, men visar på kommunens mål och visioner med ett område samt redovisar övergripande förutsättningar för önskad utveckling.

Då utbyggnaden av Mariesjöområdet kommer att ske under en relativt lång tid är planprogrammet ett verktyg för att säkra att de kvaliteter som eftersträvas finns med under projektets gång.

Planprogrammet utgör som framgår ovan främst underlag för framtida detaljplanläggning av kvarteren, men är även ett hjälpmedel för kommande projektering, bygglovshantering, byggande och förvaltning av bebyggelsen och anläggningar inom programområdet.

Syftet med planprogrammet är både att styra och att inspirera till att utveckla stadsdelen långsiktigt och att bidra till en god livsmiljö för människor.

## BESLUTSPROCESS, DIALOGER, SAMRÅD OCH FORTSATT PLANERING

### *Uppdrag, tidiga dialoger mm*

Sektor samhällsbyggnad fick 2016 i uppdrag att påbörja arbetet med att upprätta ett planprogram för Mariesjö (KS § 98/16). Programarbetet inleddes under vintern 2017/2108 med ett flertal översiktliga studier kring möjligheter att koppla samman Mariesjö norrut med Stallsiken. Under våren 2018 hölls informations-/dialogmöten med Högskolan i Skövde, Science Park Skövde samt fastighetsägare inom programområdet. Vid mötena beskrevs uppdrag, syfte och alternativa utvecklingar mm och synpunkter och önskemål om framtida utveckling inhämtades. En gemensam målbild formulerades och skiss till strukturbild togs därefter fram. Mötena följdes upp med avstämningsmöten under hösten 2018 då även enskilda kontakter togs med övriga fastighetsägare inom utvecklingsområdena.

Utöver mötena ovan och interna möten hölls det under 2018 tre möten med länsstyrelsen (s.k. kommunsamråd) där uppdrag, inriktning, strukturbilder och avgränsning av MKB-arbete mm diskuterats. Under hösten 2018 hölls därtill informations-/dialogmöten med Västtrafik, Trafikverket och Skövde Energi m.fl.

Den 14 november 2018 hölls en öppet hus-utställning i stads-huset kring uppdraget, förslag till strukturbild, vilka huvudfrågorna var, hur planprocessen såg ut mm. Totalt deltog ca 100 personer, varav många var bosatta i villakvarteren söder om programområdet. Responsen var huvudsakligen positiv.



**Hur kan Mariesjö se ut i framtiden?**

Just nu arbetar vi med att ta fram ett planprogram för Mariesjö. Planprogrammet ska visa på hur området kan komma att omvandlas på kort och lång sikt.

Är du nyfiken på att se hur långt vi har kommit i arbetet och vilka utmaningarna är? Har du idéer om vilket innehåll som Mariesjö bör fyllas med i framtiden?

**Välkommen på öppet hus!**

**Tid:** onsdagen den 14 november kl. 10-19  
**Plats:** Stadshuset, plan 1 (till vänster vid entrén)

skovde.se/oppethusmariesjo



*Inbjudan införd i SLA till den öppet hus-utställning som hölls i november 2017*

De boende efterlyste en livsmedelsbutik och mer parkmiljöer men oroade sig också för ökad trafik och för hög ny bebyggelse. Material från utställningen utgör bilaga C till planprogrammet.

Under hösten/vintern 2018 beställdes ett flertal utredningar och undersökningar inklusive en miljökonsekvensbeskrivning som underlag för planprogrammet. Ett förslag till planprogram fanns framtaget i april 2019 och den 6 maj beslutade kommunstyrelsen (§ 91/19) att ge sektor samhällsbyggnad i uppdrag att hålla samråd kring detta.

### *Samrådsförslag*

Samråd kring ett förslag till planprogram för Mariesjö hölls mellan den 13 maj - 28 juni 2019. Annons om samrådet infördes i SLA och inbjudan skickades till sakägare och remissinstanser. Programhandlingarna fanns under samrådstiden utställda i stadshusets entréplan samt på Skövde kommuns hemsida. Två öppna och välbesökta samrådsmöten hölls i Science Park Skövde den 27 maj respektive den 4 juni 2019. Under samrådsperioden inkomna yttranden, bemötande av dessa samt minnesanteckningar från samrådsmötena ovan redovisas i en separat samrådsredogörelse som tillhör programhandlingarna.

Under hösten 2019 och vintern 2020 bereddes inkomna synpunkter politiskt, och förslag till förändringar av planprogrammet diskuterades med Högskolan i Skövde, Science Park Skövde samt större fastighetsägare inom programområdet. Därefter uppdaterades planprogrammet, miljökonsekvensbeskrivning och ett par av bilagorna inför planerat beslut om godkännande av planprogrammet av kommunfullmäktige i maj 2020.

Arbetet med planprogrammet har kontinuerligt under hela processen ovan stämts av med kommunstyrelsens beredande planorgan, BSB (Beredningen för samhällsbyggnad).

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

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

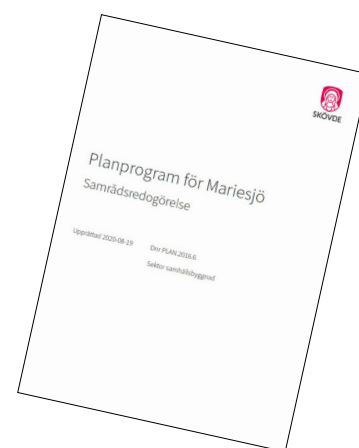
### *Fortsatt planering och tidplan*

Ett av kommunfullmäktige godkänt planprogram utgör underlag för detaljpaneläggning av planprogrammets olika kvarter. Detaljplanerna reglerar med rättsverkan genomförandet av den planerade bebyggelsen.

Detaljpaneläggning av områdets olika delar beräknas preliminärt ske från hösten 2020 med start i de södra kvarteren och avslutas med kvarteren närmast Mariesjöterminalen. Etappindelning och avgränsning är i dagsläget inte helt klarlagda, men ett förslag finns redovisat på sidan 53. Det bedöms ta mellan 5-10 år att planlägga hela programområdet.



Samrådsutställningen i stadshusets entré



Samrådsredogörelsen som tillhör planprogrammets handlingar.



Programområde och utvecklingsområden



Programområdet



Program- och utvecklingsområden

Fastighetsgränser inom programområdet  
Ortoto 2019

## PROGRAM-/UTVECKLINGSOMRÅDET

### Programområde

Programområdet är beläget ca 1 km från Skövde centrum. Totalt omfattar programområdet en yta av 18 hektar.

I väster och norr gränsar programområdet till Västra stambanan och Trafikverkets f.d. bangård - Mariesjöterminalen. På andra sidan stambanan ligger Högskolan i Skövde. Söder om programområdet finns ett äldre villakvarter och i öster, där programområdet avgränsas av Bangatan, finns industrikvarter med blandade verksamheter.

Programområdet är i väster bebyggt med lokaler för högskolan och Science Park Skövde och i öster med kvarter för olika verksamheter. Programområdet rymmer även en större privat bostadsfastighet (Mariesjö Gård) omgiven av en stor trädgård med två dammar. Se vidare sidan 13.

### Utvecklingsområden

I uppdraget och syftet med planprogrammet ingick att identifiera och redovisa nödvändiga kopplingar med de omgivande stadsdelarna, att lyfta övergripande frågor som berör programområdet och studera området i ett större sammanhang. Planprogrammet beskriver därför översiktligt ett större *utvecklingsområde* öster och norr om programområdet.

Utvecklingsområdet, som består av flera delområden, är tillsammans med programområdet totalt ca 70 ha stort. Området gränsar i väster till stambanan, i öster till väg 26 (Östra leden) och i norr till Stallsikens handelsområde

Utvecklingsområdena utgörs i öster av ett industri-/verksamhetsområde från 1960-talet och framåt. Norrut ligger Mariesjöterminalen och Kommunverkstaden och norr om dessa finns områden med naturmark, vägar, delar av trafikplatser samt enstaka bostadsfastigheter. Delar av utvecklingsområdet utgörs därmed av stora byggnader på hårdgjorda ytor medan naturmarken utgörs av lövskog, spridda dungar och raviner.

### *Markägoförhållanden*

Programområdet berör 17 fastigheter.

Skövde kommun äger fem av dessa fastigheter (en gatu-, två teknik- och två bebyggda fastigheter). Det kommunala fastighetsbolaget Kreativa Hus AB äger tre bebyggda fastigheter, AB Skövdebostäder äger en och resterande åtta är privatägda.



## Bebyggelse och verksamheter

### Programområdet - Västra Mariesjö

1869 anlades Mariesjö tegelbruk och ungefär samtidigt uppfördes huvudbyggnaden på Mariesjö gård. Tegelbruket var i drift till slutet av 1960-talet. Utöver huvudbyggnaden återstår från tiden som tegelbruk endast den ombyggda tegelugnen och den f.d. ladugården. Idag är de kontorslokaler för Science Park Skövde resp. kontor och verkstad mm för bussbolaget Nobina.

Från mitten av 1960-talet etablerades i Mariesjö ett industri- och verksamhetsområde. Lorentzon Bygg (idag Beijers) var en av de första som etablerade sig, se bild till höger. Fram till idag har Mariesjö genomgått en ganska vanlig omvandling för ett centralt industriområde, där lager och småindustrier gradvis ersatts av kontor och storskalig handel mm. Idag finns inom programområdet bilverkstad, bilprovning, bygghandel, bouleklubb, busscentral, kontor, studentbostäder, restaurang mm.

1999 startade teknik- och forskningsparken Gothia Science Park - GSP, idag Science Park Skövde, i de västra delarna av Mariesjö. Här samverkar företag, organisationer, högskola och samhälle i en dynamisk innovationsmiljö. Science Park Skövde har vuxit kontinuerligt sedan starten och idag finns knappt 100 företag och närmare 1000 anställda.

Science Park Skövdes huvudbyggnaden Portalen från 2009 rymmer drygt 10 000 m<sup>2</sup> lokaler för uthyrning av kontor, konferenser mm. Det senaste nyttillskottet är Pergolan, ett 7-vånings kontorshus på 7 000 m<sup>2</sup>. Alla lokalytor är i dag princip fullt uthyrda. Totalt finns inom teknikparken idag ca 30 000 m<sup>2</sup> lokaler.

Framgången med Science Park Skövde är mycket viktig för Skövdes näringsliv och det bedöms fortsatt finnas ett stort behov av mer lokalyta för högskolan och för expanderande och nya företag i teknikparken. Science Park Skövdes målsättning är att området ska rymma 1 600 arbetsplatser år 2030.

### Mariesjöterminalen

Mariesjöterminalen ligger norr om programområdet. Terminalen har en järnvägsanslutning till Skövde bangård. Sedan 2016 är terminalen privatägd och verksamheten, som idag bedrivs av Ohlssons Åkeri AB, utgörs av omlastning av gods mellan väg och järnväg där det huvudsakliga godset består av papper och returpapper till Holmsund (Umeå), men även i mindre omfattning av bildelar och motorer mm till/från Volvo.

Terminalen är inte elektrifierad, vilket innebär att rängering av gods från och till Skövde bangård måste ske med diesellok. Därtill är de nuvarande spåren för få och för korta för en effektiv hantering av gods. Det finns även behov av mer lokaler



Programområdet. Ortofoto, sent 1960-tal.  
1. Mariesjö gård  
2. Tegelugnen (idag Science Park Skövde)  
3. Ladugården (idag Nobinas kontor mm)  
4. Lorentzon Bygg (idag Beijers)



F.d. ladugården till Mariesjö gård.  
Idag kontor och verkstad mm för Nobina



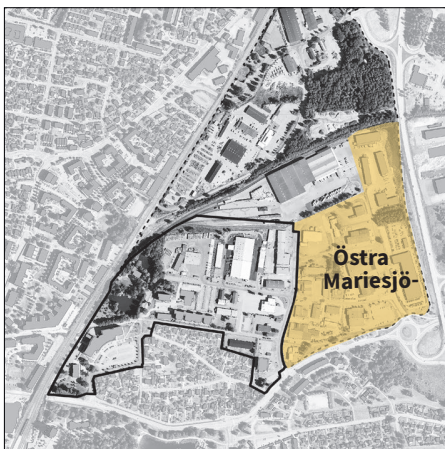
Portalen, Science Park Skövde



Science Park Skövde inom kv Tegelbruket.  
Växthuset, Tegelugnen och Pergolan.



Mariesjöterminalen. Delar av fastigheten berörs av norra delen av programområdet.



Östra Mariesjö



Kommunverkstaden

för verksamheten. För att utveckla verksamheten krävs investeringar i både ny järnväg och nya terminalbyggnader.

En förutsättning för en utveckling av Mariesjöområdet i enlighet med uppdraget att skapa expansionsutrymme för högskolan, Science Park Skövde och bygga nya bostäder mm, är samtidigt att Mariesjöterminalen måste flyttas ut ur området. Om terminalen ligger kvar medför dess omgivningspåverkan (trafik, verksamhetsbuller, riskfrågor mm) att omvandlingen av Mariesjö allvarligt försvåras och den önskade nord-sydliga kopplingen mellan Stallsiken och Mariesjö riskerar att utebli. Fastighetsägaren till Mariesjöterminalen och Skövde kommun är överens om denna bedömning.

En utredning har därför tagits fram som analyserar den befintliga verksamhetens behov av transporter idag, för- och nackdelar med att vara kvar på Mariesjöterminalen samt studerar alternativa möjliga lokaliseringar. Utredningen, *Mariesjöterminalen, 2018-10-08 (Bilaga D)*, visar på att det finns fyra alternativa lägen som sammantaget bedöms ha bättre förutsättningar än godsterminalen i Mariesjö att i framtiden hantera omlastning av gods mellan väg och järnväg. Tre av dessa ligger i Skövde kommun och en ligger i Falköpings kommun. Utredningen visar också på att de investeringar som uppstår vid en flytt ligger i paritet med de investeringar som på sikt behöver göras i Mariesjöterminalen.

### Östra Mariesjö

Ett industri-/verksamhetsområde som började byggas ut under 1960-talet. Området har gradvis omvandlats från småindustri/hantverk till olika servicefunktioner och handel. Idag finns här bl.a. bilhandel/service, däckhotell, städservice, radio- och telefonservice, möbeltillverkning, VVS-butik, möbelförsäljning, färgbutik, lagerlokal, tryckeri, åkeriverksamhet, sporthall, kontor och bensinstation mm.

### Kommunverkstaden

Norr om Mariesjöterminalen ligger Kommunverkstaden som är Skövde kommuns entreprenadenhet för park- och gatuskötsel. Här finns kontor, verkstad, förråd, upplag och transportpool mm. Här finns även Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS) som är ett kommunalförbund med ansvar för insamling och behandling av hushållsavfall för Skövde och 8 andra kommuner i östra Skaraborg.

## Stallsiken Södra

Området innehåller oexploaterad naturmark i norr, ett f.d. bostadsområde längs Karlshultsvägen med enstaka kvarvarande villor samt i sydväst ett industrikvarter med olika verksamheter, bl.a. bilvårdsanläggning och fordonsverkstad.

## *Omgivande bebyggelse*

### Högskolan i Skövde

Högskolan i Skövde är en viktig drivkraft för Skövde och Skaraborg. Högskolan har fem institutioner, erbjuder drygt 50 grundutbildningsprogram och har ca 300 fristående kurser. 2019 hade högskolan drygt 500 anställda och ca 9 000 registrerade studenter, varav ca 3 700 helårsstudenter. Högskolans campus ligger väster om järnvägen, men man samverkar även med Science Park Skövde i lokaler öster om järnvägen inom programområdet. Syftet med samverkan är att skapa ett ömsesidigt utbyte mellan högskolan och näringslivet. Forskningen bidrar till utveckling av företag, och företagen bidrar till att förbättra högskolans forskning.

Högskolans målsättning är att växa ytterligare med ca 30% de närmaste 3 åren. Målet är också att skapa fler företagskluster och miljöer med utvecklingskraft kopplat till Science Park Skövde. Samtidigt önskar man värna campustanken och fortsatt vara en "stad i staden". Behovet av mer studentbostäder är stort och en viktig faktor för att locka fler studenter till Skövde.

### Villabebyggelse

Mellan programområdet och Hjövägen ligger en villabebyggelse om ca 75 bostäder, huvudsakligen uppförd omkring åren 1930-1950. I den västra delen finns flera byggnader beskrivna i Skövde kommuns kulturmiljöprogram från år 2011.

## *Offentlig service*

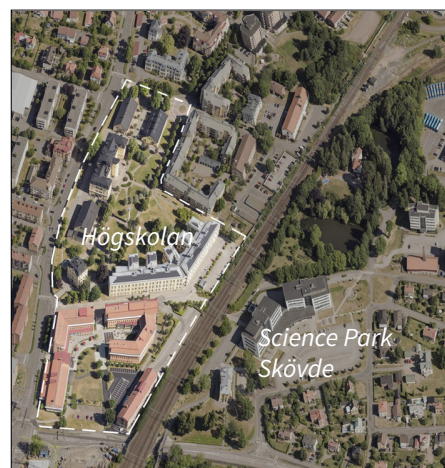
Närmaste vårdcentral ligger i Skövde centrum, på ca 1 kilometers avstånd. Det finns två förskolor i närområdet; Trängens förskola och Ekedals förskola. "Närmaste grundskolor är Norrmalmsskolan (F-6) och Helanaskolan (7-9), ca 800 meter fågelvägen och Eriksdalskolan (F-9), ca 1200 meter fågelvägen.

## *Kommersiell service*

Den kommersiella service som finns i närområdet idag ligger huvudsakligen inom de östra delarna av Mariesjö, se sidan 14. I Skövde centrum på ca 1 km avstånd finns en livsmedelsbutik samt ett stort utbud av butiker, restauranger och annan kommersiell service mm.



Stallsiken Södra



Högskolan i Skövde har sin huvudsakliga verksamhet (campus) väster om järnvägen.



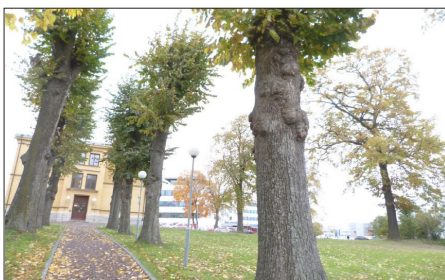
Villabebyggelsen mellan Mariesjövägen och Hjövägen



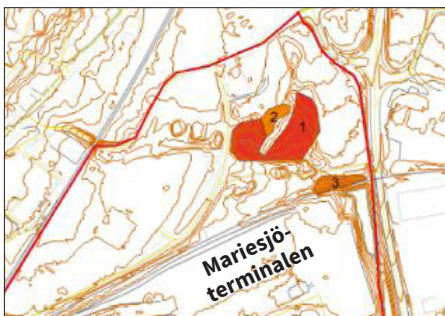
Befintlig grönstruktur.  
Programområdet markerat.



Värdeelement inom programområdet  
Från Naturvärdesinventeringen, sid 14.



Allé av almar nedanför Science Park



Naturvärdesobjekt i skogsmarken norr  
om Mariesjöterminalen. Röd=högt natur-  
värde. Orange=påtagligt naturvärde.  
Från Naturvärdesinventeringen, sid 9.

### Grönstruktur och naturvärden

De största naturvärdena i programområdet finns på Mariesjö Gård samt området söder om Science Park Skövdes huvudbyggnad Portalen, vilka tillsammans utgör en smal, men viktig grön länk söderut mot Boulognerskogen. Förutom dessa områden består programområdet huvudsakligen av hårdgjorda och asfalterade ytor.

En naturvärdesinventering (NVI) har utförts av Naturcentrum AB inom Mariesjö, *Naturvärdesinventering Mariesjö 2018-10-09 (Bilaga E1)*.

#### Programområdet

Inom programområdet har inventeringen identifierat 23 värdeelement i form av gamla eller grova ädellövträd i och runt Science Park Skövde. Alla träden står i parkmiljö eller utmed Kaplansgatan se bilder till vänster. Samtliga träd har undersökts och vid två av dem, en ek och en alm, hittades en oxtungsvamp (rödlistad art) respektive en koloni med blandsvart trämyra.

Någon inventering av parkmiljön inom Mariesjö Gård har inte skett. Runt dammarna på Mariesjö gård råder strandskydd som berör hela fastigheten men sträcker sig inte utanför denna.

#### Norr om programområdet

Utanför programområdet, norr om Mariesjöterminalen, har inventeringen identifierat tre naturvärdesobjekt ett med *högt naturvärde* (naturvärdesklass 2) och två med *påtagligt naturvärde* (naturvärdesklass 3), se bild till vänster. Alla naturvärdesobjekt utgörs av olika typer av skogsmark, främst lövsumpskog.

Lövsumpskogen, som har *högt naturvärde*, domineras av klibbal med inslag av björk, sälg, lönn, asp, fågelbär, ask, lind samt tall och gran. Spritt i hela naturvärdesobjektet finns det gott om små källor. Funna naturvårdsarter är bl.a. glansfläck, stubbspretmossa, vågig sidenmossa, tibast, bäckbräsmå, skärmstarr och lind. Tibast är fridlyst i Västra Götaland men förbudsbestämmelserna gäller för uppgrävning av plantor och plockning för kommersiellt bruk. Naturvärdesobjektet rymmer även ett rikt fågelliv och sannolikt en artrik häckfågelfauna.

Naturvärdesobjekten med det lägre värdet *påtagligt naturvärde* består dels av ett aspbestånd med enstaka asplågor dels av en bäckravin (område 2 resp. 3 i bild till vänster). Bäckravinen kantas av ett blandlövsskogsbestånd där sälg är det dominerande trädslaget. Marken utmed ravinens branter är stenig med inslag av enstaka större block och innehåller en del klen död lövved. Bäckan är rätad och sannolikt delvis grävd och kan i nuläget närmast beskrivas som ett dike. Upp- och nedströms om objektet rinner bäcken/diket genom trummor och kulvertar. Funna naturvårdsarter är skärmstarr, skavfräken och ask.

Några naturvärdesobjekt i naturvärdesklass 1 - *Högsta naturvärde* - har inte påträffats inom Mariesjöområdet.

### Stallsiken Södra

För utvecklingsområdet längs i norr - Stallsiken Södra - finns en Naturvärdesinventering från 2016, även den utförd av Naturcentrum AB, *Naturvärdesinventering Södra Stallsiken 2016 -10-31 (Bilaga E2)*. En sammanfattning av denna följer nedan.

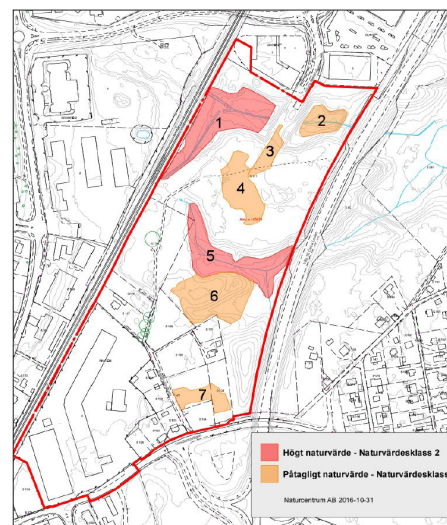
Totalt identifierades sju naturvärdesobjekt, två stycken med *högt naturvärde* (naturvärdesklass 2) och fem stycken med *påtagligt naturvärde* (naturvärdesklass 3), se bild till höger. Inte heller inom Stallsiken Södra har några naturvärdesobjekt i naturvärdesklass 1 - *högsta naturvärde* - påträffats.

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

- Objekt 1 utgörs av västra delen av en bäckravin från järnvägen i väster till en utfyllnad och kulvert som anlagts i öster. I ravinens botten rinner en mindre bäck med klart vatten. På båda sidor av ravinen finns spridda källflöden som bildar små källkärr. I kärren växer kamtuffmossa som är en typisk art i källkärr. Skogen i ravinen är relativt ung och domineras av björk, rönn, klibbal och gran. Marken har ett utvecklat fältskikt med örter och gräs med arter så som nejlikrot och bäckveronika. Här och var finns det klen död ved. Identifierade naturvårdsarter i ravinen är kamtuffmossa och skavfräken.
- Objekt 5 är en längre bäckravin med flera små och ett större källflöde. Källvattnet formar en liten bäck i ravinens botten. I ravinen växer en lövdominerad blandskog med klibbal, rönn, björk, asp och skogsalm. I västra delen av ravinen finns ett litet parti med mycket grova, frodvuxna granar. Några av dem har dött och bildat stora lågor och grova stubbar. På några ställen finns kraftiga järnoxidutfällningar i källflödena. Mitt i ravinen finns en större källa som på grund av en fördämning bildat en damm med kristallklart vatten. Identifierade naturvårdsarter i denna ravin är kamtuffmossa, bäckbräsma, åkergröda, tibast och skogsalm.

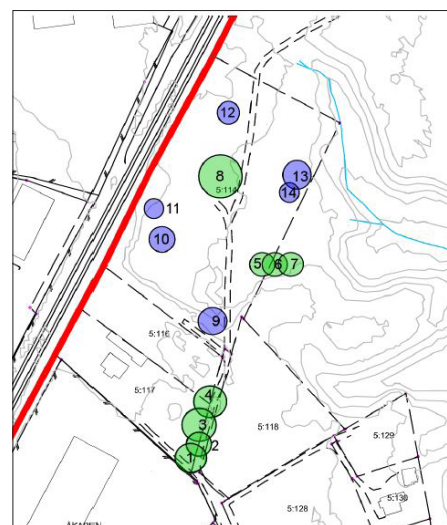
Övriga naturvärdesobjekt med *påtagligt värde* (klass 3) är en bäckravin (nr 2), öppen sandmark (nr 3), ängsmark (nr 4), lövskogslund (nr 6) samt sandig tomtmark (nr 7). De två öppna sandmarkerna har en rik insektsfauna.

Utöver de avgränsade naturvärdesobjekten pekas även 14 gamla eller grova lövträd (ek och sälg) i områdets västra del ut som värdeelement, se bild till höger. Dessa träd växer utanför de identifierade naturvärdesobjekten, men har ändå betydelse för den biologiska mångfalden. Därtill har åtta olika naturvårdsarter observerats. Tre av dessa är fridlysta, tre signalarter enligt Skogsstyrelsen, en är rödlistad och en är lokalt naturvårdsintressant. Alla de fridlysta arterna och två av signalarterna förekommer i områden med *höga naturvärden* (klass 2).



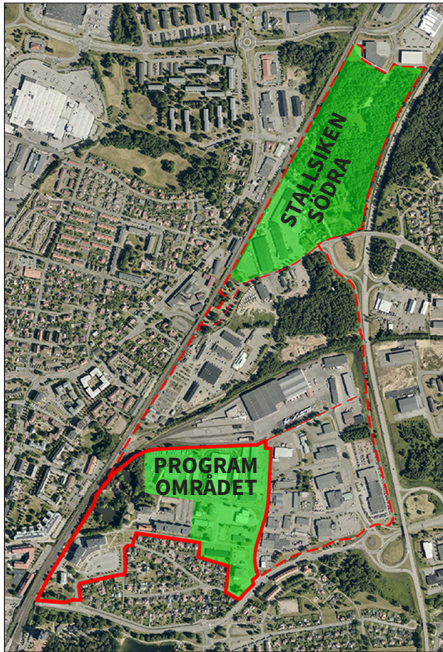
Naturvärdesobjekt inom Stallsiken Södra. Röd=högt naturvärde. Orange=påtagligt naturvärde.

Från Naturvärdesinventeringen, sid 7.



Värdeelement inom Stallsiken Södra. Grön=ekar. Blått=sälgr.

Från Naturvärdesinventeringen, sid 15.



En sammanställning av befintliga geotekniska undersökningar har skett inom hela program- och utvecklingsområdet. I de markerade delarna har nya kompletterande provtagningar genomförts.

### Geoteknik

Berggrunden inom Mariesjö består av grå till rödgrå gnejs. Marken i väster och nordost utgörs av svallavsättningar, det vill säga naturligt skiktade jordarter bestående av sand, grus och sten. I sydost består marken av lerområden.

Bohusgeo har sammanställt tidigare undersökningar och utfört kompletterande undersökningar, *Geoteknik Mariesjö, 2018-11-29 (Bilaga F)*. Kompletterande undersökningar har främst skett i östra delen av programområdet samt för Stallsiken Södra, se bild till vänster. Övriga delar har studerats mer översiktligt. En sammanfattning av utredningen följer nedan.

### Programområdet

Inom programområdet bedöms jordlagren vara skiktade och utgörs, under ytskiktet, från markytan räknat i huvudsak av:

- fast ytlager (delvis fyllning)
- lera och/eller lerig silt (liten omfattning i ett ca 1 m tjockt lager)
- friktionsjord

De sonderingar som gjorts har inte tagit stopp mot varken stenblock eller berg. De övre 3-6 metrarna utgörs av ett fast ytlager bestående av främst grusig siltig sand och siltig sand/grus. Uppskattningsvis utgörs de två översta 1-2 metrarna av fyllning. Silten är mycket tjällyftande och starkt flytbenägen.

Inom delar av området återfinns lera eller lerig (sandig) silt i ett upp till ca 1 m tjockt lager med början mellan ca 3 och ca 10 m djup under markytan. Under leran finns friktionsjord med en mäktighet på mellan 7-15 meter. Friktionsjorden är skiktad och utgörs i huvudsak av silt och sand.

Grundvattennivån har i en tidigare utförd undersökning mitt i programområdet (fastigheten Tegelbruket 5) uppmätts vara belägen ca 2 m under markytan.

Nivåskillnaderna inom planområdet är små och släntstabiliteten bedöms vara tillfredsställande.

Det kan inte uteslutas att tunna sättningskänsliga lerskikt förekommer och fyllningens sammansättning bedöms kunna variera kraftigt. För större och tyngre byggnader samt sättningskänsliga byggnader bedöms en fribärande platta och pålning till fast botten preliminärt som lämpligt. För att bestämma de enskilda byggnadernas grundläggning behövs kompletterande sonderingar samt mer detaljerade undersökningar av fyllningens tjocklek och sammansättning göras i samband med projektering och byggande.

Vid schaktningsarbeten bör speciellt beaktas att jorden delvis är mycket flytbenägen.

Marken klassas preliminärt som normal- till högradonmark.

För övriga delar av programområdet visar äldre undersökningar på att det för fastigheten Tegelbruket 5 råder liknande förhållanden som redovisats för programområdet på föregående sida. För fastigheten Ringaren 6 m.fl, längst västerut i programområdet, har det inte funnits någon äldre undersökning att tillgå. För denna del föreslås att området undersöks vid en eventuell detaljplanläggning eller exploatering.

#### Stallsiken Södra

Inom Stallsiken Södra bedöms jordlagren vara skiktade och utgörs, från markytan räknat i huvudsak av siltig sand (delvis fyllning, främst i södra delen). Samtliga sonderingar har stoppat i friktionsjorden utan att berg har påträffats. Ställvis inom naturmarkens låglänta delar har torvlager påträffats.

Den övre grundvattenytan är belägen ca 2 – 2,5 m under markytan och med en hydrostatisk tryckfördelning.

Släntstabiliteten har beräknats i en sektion genom en ravin där läget bedömts som mest ogynnsamt med resultatet att släntstabiliteten bedöms under nuvarande och för planerade förhållanden vara tillfredsställande.

Det kan inte uteslutas att tunna sättningkänsliga lerskikt förekommer och fyllningens sammansättning bedöms kunna variera kraftigt. För större och tyngre byggnader samt sättningkänsliga byggnader bedöms en fribärande platta och pålning till fast botten preliminärt som lämpligt. Kompletterande undersökningar krävs i samband med projektering och byggande.

Vid schaktningsarbeten bör speciellt beaktas att jorden delvis är mycket flytbenägen.

Marken klassas preliminärt som normal- till högradonmark.

#### Övriga utvecklingsområden

Inom de övriga delar av utvecklingsområdet visar äldre undersökningar att marken i östra delen av Mariesjö och Mariesjöterminalen utgörs av friktionsjord men med lösare skikt, sannolik bestående av lera. För delar av marken norr om Mariesjöterminalen består jordlagren av sand eller silt, men även av gyttja och torv med upp till 5 meters mäktighet. I det äldre underlaget har en urgrävning av torven föreslagits. Om detta är utfört eller inte är oklart och eventuell torvs utbredning bör klarläggas. För naturmarken och marken runt kommunverkstaden har det inte funnits något geotekniskt underlag att tillgå.

Då det underlag som finns mestadels är från 1960-talet och förhållandena avseende bl.a. fyllningar kan ha förändrats sedan dess, föreslås kompletterande undersökningar inför eventuell planläggning och/eller exploatering av all mark ingående i områdena ovan.

## Markmiljö

Jordnära miljökonsult AB har utfört en miljöhistorisk inventering inom området med efterföljande miljötekniska markundersökningar inom program- och utvecklingsområdena med syftet att översiktligt beskriva föroreningsituationen i undersökningsområdet samt bedöma markens lämplighet för planerad markanvändning. Undersökningen har resulterat i tre rapporter; *Miljöhistorisk inventering och miljöteknisk markundersökning (MMU) för Programområde Mariesjö*, för *Detaljplaneområde Södra Stallsiken, 2019-01-30* samt för *Utvecklingsområde 1 och 2 (Bilagorna G1 och G2 och G3)*.

Vid den historiska inventeringen har en genomgång gjorts av handlingar i kommunens bygglovsarkiv, fastighetsregistret, cisternregistret/tillstånd för brandfarlig vara, samt arkivet på Miljösamverkan Östra Skaraborg. Information har hämtats från bl.a. bygglovshandlingar, tidigare miljötekniska och geotekniska undersökningar, tillsynsrapporter, mm, tillsammans med information från öppna källor på internet, länsstyrelsen och kommunen. Platsbesök har gjorts i områdena. Provtagningar har sedan baserats på framtagen bakgrundsinformation om verksamheter som har bedrivits på fastigheterna. Uppmätta halter har jämförts med Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM; bostäder, park) och mindre känslig markanvändning (MKM; industri, kontor, mm).

Föroreningshalterna är generellt låga och inom de provtagna fastigheterna har inte någon allvarlig förorening påvisats. Provtagning har inte genomförts på samtliga fastigheter. Föroreningsituationen utgör generellt inte ett hinder för planerad markanvändning inom området.

En sammanfattning av rapporternas slutsatser och rekommendationer redovisas nedan. För detaljerad information på fastighetsnivå hänvisas till respektive utredning.

### Programområdet

Miljötekniska provtagningar har framförallt utförts på fastigheter inom planprogrammets östra delar där bostäder föreslås som markanvändning.

Vid en samlad bedömningen av markens lämplighet gentemot föreslagen markanvändning anger utredningen att för områden markerade med blått i bilden till vänster så bedöms inte föroreningsituationen utgöra ett hinder för planerad markanvändning (KM). För områden markerade med orange finns indikation på föroreningar utifrån den miljöhistoriska inventeringen. Ingen förändrad markanvändning föreslås här. För områden markerade med rosa bedöms föroreningshalten inte vara tillräckligt utredd för att bedöma om föreslagen markanvändning är lämplig eller om åtgärd krävs.

Allmänt gäller att schaktning i förorenad jord är en anmälningspliktig verksamhet (28 § SFS 1998:899).



Bedömning av markens lämplighet utifrån föroreningsituationen. Bilaga 6 till utredning för programområdet Mariesjö.

**Blå** = Restriktioner vid schaktarbeten eller andra särskilda hänsyn till förorenad mark.

**Orange** = Indikation på föroreningar föreligger. Markanvändning idag i stort avgjord. Ingen planerad exploatering eller förändrad markanvändning utöver utveckling av befintlig markanvändning. Vid eventuella större markarbeten, schakter och ändrad markanvändning ska särskild hänsyn tas.

**Rosa** = Föroreningsituationen bedöms ej vara tillräckligt utredd för att bedöma om föreslagen markanvändning är lämplig eller om åtgärd krävs.



### Stallsiken Södra

Vid en samlad bedömning av markens lämplighet gentemot föreslagen markanvändning anger utredningen att för områden markerade med grått i bilden till höger så bedöms inte föroreningsituationen utgöra ett hinder för planerad markanvändning och marken bedöms inte heller omfattas av några restriktioner för schaktarbeten p.g.a. förorenad mark. För område markerat med blått bedöms inte föroreningsituationen utgöra ett hinder för planerad markanvändning. Då det upptäckts föroreningar på fastigheterna gäller vissa restriktioner för schaktarbete eller andra hänsyn som anges i rekommendationen för respektive fastighet.

För områden markerade med rosa bedöms föroreningsituationen inte vara tillräckligt utredd för att bedöma om föreslagen markanvändning är lämplig utifrån föroreningsituationen eller om åtgärd krävs. Osäkerheten beror främst på att man inom området på två ställen har påträffat arsenik i jord som överstiger riktvärdena för MKM och som är högre än de naturliga bakgrundshalterna. Inom området (Åkaren 3) finns också en tidigare dokumenterad restförorening av olja överstigande MKM.

I samband med detaljplaneläggning av Stallsiken Södra under 2019-2020 gjordes en kompletterande miljöteknisk markundersökning (2019-10-29) för några punkter inom planområdet.

Allmänt gäller att schaktning i förorenad jord är en anmälningspliktig verksamhet (28 § SFS 1998:899).

### Övriga utvecklingsområden

För övriga delar av de framtida utvecklingsområdena, norra och östra Mariesjö, har en inventering avseende risken för föroreningar i marken gjorts. Inga provtagningar har genomförts.

Rapportens slutsatser är att det förekommer risk för förekomst av föroreningar i mark och grundvatten inom de inventerade områdena. Framför allt beror risken på förekomst av fyllnadsmassor, däribland gjutsand, samt den långa verksamhetshistoriken. På ett antal av fastigheterna finns även kända restföroreningar och det bedöms troligt att fler lokala föroreningar förekommer. I bilden till höger presenteras en översikt av bedömd risk för förekomst av föroreningar på kvarters-/fastighetsnivå. I inventeringen har dock ingen information om mycket allvarliga föroreningar eller risker framkommit.

Rapportens rekommendation är att en översiktlig miljöteknisk markundersökning ska utföras i samband med framtida detaljplanläggning av kvartersmarken i dessa delområden.

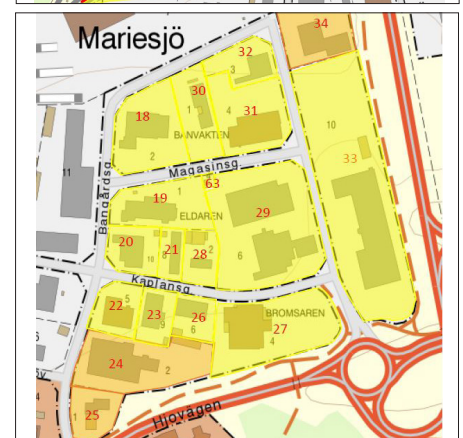
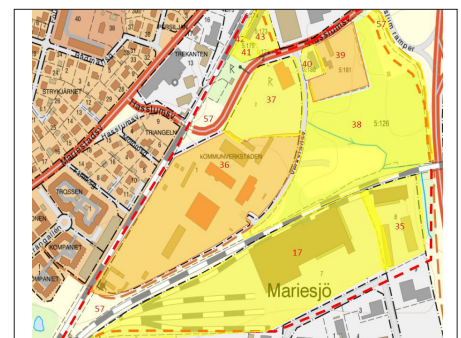


Bedömning av markens lämplighet utifrån föroreningsituationen. Bilaga 6 till utredning för detaljplaneområde Stallsiken Södra.

Grå = Utan restriktioner eller hänsyn till förorenad mark.

Blå = Restriktioner vid schaktarbete eller andra hänsyn till förorenad mark.

Rosa = Föroreningsituationen bedöms ej vara tillräckligt utredd för att bedöma om föreslagen markanvändning är lämplig eller om åtgärd krävs.



Norra respektive östra Mariesjö. Översiktlig bedömning av markens lämplighet utifrån föroreningsituationen.

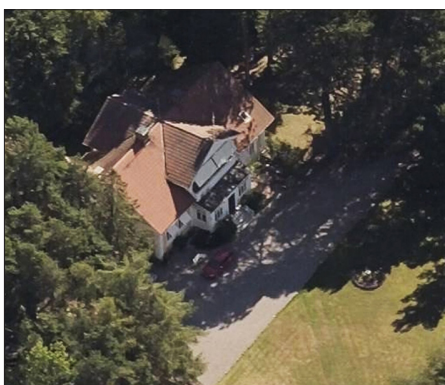
Gul = Risk för föroreningar

Orange = Stor risk för föroreningar

### Fornlämningar och kulturmiljöer

Det finns inga byggnadsminnen inom programområdet. Flera av byggnaderna finns dock beskrivna i Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister. Flera av de byggnader som påträffas i bebyggelseregistret finns även representerade i Skövde kommuns kulturmiljöprogram från år 2011. Bilderna till vänster och tabellen nedan visar på vilka fastigheter inom programområdet som det finns noteringar i bebyggelseregistret respektive i kulturmiljöprogrammet.

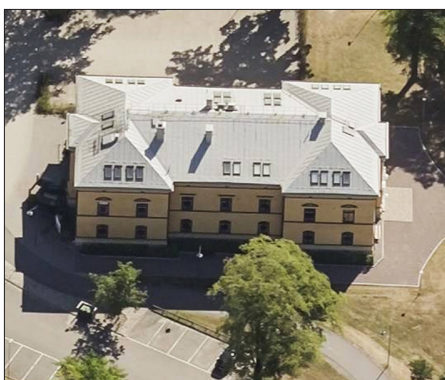
Fastighet	Bebyggelse- registret (klass)	Kulturmiljö- program 2011
Skövde 5:193	x	x
Tegelbruket 5	x	
Ringaren 6		x
Bostället 24	x	



Skövde 5:193, klass 1, byggnadsår 1870



F.d tegelugnen, numera kontorsbyggnad på fastigheten Tegelbruket 5



Ringaren 6, byggnadsår 1887

Enligt kulturmiljöprogrammet byggdes den f.d. huvudbyggnaden på stadsländeriet Mariesjö (Mariesjö gård/Skövde 5:193) troligen någon tid efter att Mariesjö tegelbruk anlagts 1869. Tegelstommen har slätputsad fasad med en sparsmakad indelning av listverk och gavelfält. Husets sexdelade plan anknyter till det sena 1800-talets huvudbyggnader på stora bondgårdar. Ca 1900 tillkom nu befintlig veranda samt 1905 en sidoflygel och ett tornkrönt runt trapphus. Karaktären från 1900-talets början finns fortfarande i behåll. Huset omges av en stor parkträdgård.

Den f.d. tegelugnen (s.k. ringugn) har byggts om flera gånger. Den ursprungliga överbyggnaden på tegelugnen har rivits och blivit ersatt med en ny påbyggnad för kontor med i stort samma taklutning och volym som den ursprungliga. Utbyggnaden på ugnens norra sida har rivits så att fasaden har frilagts och en spånlada väster om ringugnen har också rivits. Endast en begränsad del av de invändiga delarna av ugnen har kunnat bevaras. Byggnadens ursprungliga kulturhistoriska värde bedöms därmed avsevärt minskat. Kulturmiljöprogrammet från 2011 pekar inte särskilt ut byggnaden som kulturhistorisk intressant och klassningen (klass 1) i Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister härrör sig troligtvis till innan ombyggnaden.

Ringaren 6 omnäms i kulturmiljöprogrammet som en ståtlig monumentalbyggnad i avskild parkmiljö. Huset uppfördes 1887-88 av Statens Järnvägstrafiks pensionsinrättning att användas som bostäder för järnvägstjänstemän. Därefter har det används som kontor för Västra Milostaben och numera inrymmer det lokaler för högskolan. Exteriören har fortfarande en väl bibehållen karaktär av 1880-tal. Tegelhuset har gulvit slätputsadfasad med tidstypisk fasadutsmäckning i form av fönsteröverstycken och hörnens rustikkedjor samt ursprungliga helfranska dörrar.

Höghuset på Bostället 24, Xenia-huset, är uppfört år 1967 som industrihotell och bedöms ha ett mycket stort kulturhistoriskt värde (klass 1) enligt Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister, men är inte utpekad i Skövde kommuns kulturmiljöprogram. Byggnaden, som är ritad av arkitekt Hans-Erland Heineman, har en kvadratisk byggnadskropp med indragen bottenvåning och till synes friliggande tak, vilket innebär att vad som är bärande och buret är visuellt osäkert. Fasadtegllet är från Mariesjö tegelbruk och vertikaliteten i fasaden utgörs av svängda utanpåliggande järntrappor på södra och norra fasaden samt indragna balkonger mot väster och öster. I det detaljplanearbete för bl.a. Bostället 24 som genomfördes under 2019-2020 infördes en varsamhetsbestämmelse som slår vakt om byggnadens kulturvärden. De karaktärsdrag som anses viktiga att behålla är bl.a. fasadmaterialet, den indragna bottenvåningen, fönsterplaceringen, de vita lodräta pilastrarna och det friliggande taket.

Alla kulturhistorisk värdefulla byggnader bedöms ha goda förutsättningar att inordna sig i planprogrammets föreslagna omvandling. Hänsyn ska tas till byggnadernas kulturvärde vid framtida detaljplanläggning.

I samband med detaljpaneläggning av Stallsiken Södra under 2019-2020 genomfördes en arkeologisk utredning (2019-10-15). Vid undersökningen identifierades bl.a. två stensträngar och ett odlingsröse i de östra delarna av delområdet.

Programområdet ligger inte inom riksintresseområde för kulturmiljö och det finns inga kända fornlämningar inom programområdet.

### Trafikbuller

Den översiktliga vägbullerkarteringen för Skövde från 2014 visar att bullernivåerna varierar inom Mariesjö. Högst värden finns utmed de större vägarna, se bild till höger. Den dominerande bullerkällan för program- och utvecklingsområdena utgörs dock av järnvägstrafiken på västra stambanan. Denna finns inte redovisad i karteringen.

För att studera den sammanslagna effekten av trafikbuller från tåg- och vägtrafiken har en utredning tagits fram av Ramböll, *Bullerutredning Mariesjö 2020-03-05 (Bilaga H)*. Trafikbullerutredningen utgår ifrån prognosticerade trafikmängder på väg och järnväg när hela program- och utvecklingsområdet bedöms kunna vara utbyggt runt år 2040. Utredningen visar det är buller från järnvägen som har störst påverkan men att det inom programområdet generellt finns goda förutsättningar att uppfylla riktvärden enligt trafikbullerförordningen. Bullerutredningen finns som bilaga och konsekvenserna för programförslaget presenteras i en separat miljökonsekvensbeskrivning som också utgör en bilaga till planprogrammet.

En sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen återfinns på sidorna 57-65 i denna programhandling.



Bostället 24, klass 1, byggnadsår 1967



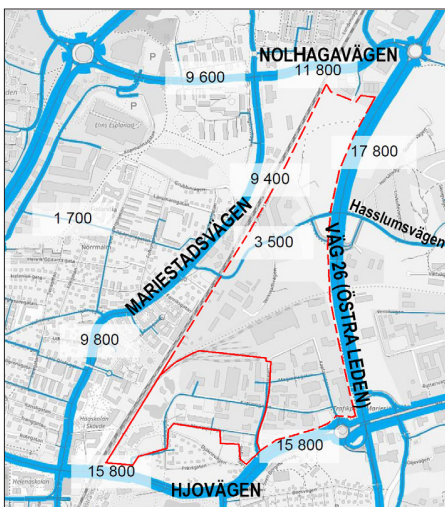
Från bullerutredningen, bilaga H.  
Beräknat trafikbuller från järnväg och väg (sammanslagen ekvivalent nivå) för programområdet vid full utbyggnad år 2040. All planerad bostadsbebyggelse har goda förutsättningar att klara trafikbullerförordningens riktvärden. Av bilden framgår tydligt att den slutna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



Gång- och cykelvägar (orange)



Kollektivtrafik med hållplatslägen (röd) närmast programområdet.



Angränsande huvud- och genomfartsgator med vardagsmedeldygnstrafik (VDT), 2017. Från Trafikutredning Mariesjö - Kapacitets- och utformningsanalys, 2019-01-21 (bil L2).

## Infrastruktur

### Gång- och cykel

Gång- och cykelvägar (gc-vägar) som ingår i huvudcykelnätet sträcker sig utmed Hjovägen, väg 26 (Östra leden) och Hasslumsvägen österut, samt längs Nolhagavägen i norr. Två gc-vägar ansluter västerifrån till området via portar under järnvägen till Verkstadsgatan respektive till Mariesjövägen. Ytterligare två gc-vägar ansluter till området söderifrån från Hjovägen via Kanikegränd samt till Kaplansgatan. I övrigt saknas helt vägar för gc-trafik inom Mariesjö. Se bild till vänster.

### Kollektivtrafik

Programområdet är beläget ca 1 km från Skövde järnvägsstation/resecentrum, varifrån alla Västtrafiks bussar och tåg utgår. Närmaste hållplatsläge - *hpl Mariesjö* - för stadstrafikens bussar finns längs Hjovägen, ca 100 meter sydöst om programområdet. Här angör i dagsläget stadsbussar mot/från sjukhuset, Ryd, Hasslum, Trädgårdsstaden och Skultorp. Här angör även regionbussar mot/från Igelstorp, Tibro-Karlsborg, Hjo och Töreboda. Se översiktsbild till vänster.

### Fordonstrafik

Program- och utvecklingsområdena ligger mellan huvud- och genomfartsgatorna Hjovägen i söder, väg 26 i öster, Nolhagavägen i norr samt Mariestadsvägen i väster. Hasslumsvägen förbinder väg 26 med Mariestadsvägen via en port under järnvägen. Se översiktsbild med trafikflöden nedan till vänster.

Angöring till Mariesjö sker idag söderifrån från Hjovägen via lokalgatorna Kanikegränd, Bangårdsgatan eller Kaplansgatan. Från Hasslumsvägen sker angöring till några verksamhetskvarter i norr samt via Verkstadsgatan till Kommunverkstaden i söder.

Gatorna i Mariesjö är mellan 12-15 meter breda med smala trottoarer på båda sidorna. Kurvradierna är stora och fastigheterna har öppna breda in-/utfarter. Bangårdsgatan är den bredaste gatan och kan betraktas som huvudinfart till Mariesjö.

Verksamheterna inom området genererar både personbilstrafik till kontor, butiker, servicefunktioner etc och tung trafik till godsmottagning/omlastningcentraler mm.

Planprogrammets område, d.v.s. västra Mariesjö, trafikmatas huvudsakligen från Hjovägen via Bangårdsgatan. En sekundär infart finns även från Kanikegränd, se bild överst på nästa sida.

Trafikkonsulten Ramböll har på uppdrag av sektor samhällsbyggnad tagit fram tre trafikutredningar för program- och utvecklingsområdet. Del 1 (maj 2018) analyserar skillnader i trafikslag för tre olika strukturer i syfte att utgöra underlag

för att välja en av dessa för fortsatt analys. Del 2 (jan 2019) och PM Kanikegränd (mars 2019) syftar till att utifrån vald struktur analysera trafikflöden på en djupare nivå samt studera olika korsningstyper och gatusektioner mm. Resultatet av utredningarna presenteras under kapitlet *Trafik och parkering* på sidorna 35 - 39.

### Parkering

Parkeringsbehovet löses huvudsakligen i öppna markparkeringar inom respektive fastighet/verksamhet. Parkering till restaurangen i Xenia-huset sker dock på kommunalt ägd mark inom ett särskilt parkeringskvarter. Pågående omvandling från tidigare verksamheter och småindustri till kontor, kunskapsföretag och utbildning ställer högre krav på parkeringsytor. Möjligheten att lösa parkeringsbehovet i markparkering på den egna fastigheten har gradvis försvårats allteftersom området omvandlats och förtätats.

### VA & dagvatten

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

Norconsult har utfört en dagvatten- och skyfallsutredning, *Mariesjö PM Dagvatten 2018-12-14 (Bilaga 1)*. Syftet med utredningen är att klargöra befintliga dagvattenförhållanden och studera hur den framtida exploateringen av området kan påverka det befintliga ledningsnätverket och nedströms naturliga vattenflöden. I utredningen har även skyfall studerats översiktligt och förslag på skyfallshantering tagits fram. En kort sammanfattning av utredningen följer nedan.

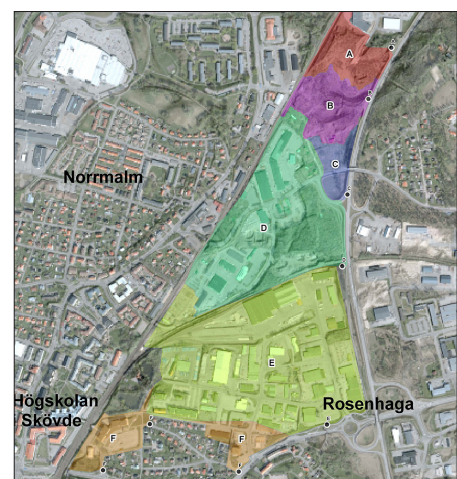
Befintliga avrinningsområden, se bild till höger, avgränsas främst av dagvattenledningsnätet inom programområdet och de centrala delarna av utvecklingsområdet. Då detta område idag i huvudsak utgörs av hårdgjord industrimark kommer avrinningen att minska när fler ytor möjliggör infiltration inom exempelvis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

I norr avgränsas avrinningsområdena främst av markförhållanden och naturlig avrinning inom naturmark. Här planeras bl.a. nya verksamhetskvarter och marken kommer bli mer hårdgjord vilket ställer krav på en öppen dagvattenhanteringen i enlighet med Skövde kommuns dagvattenriktlinjer.

Planerade parker och naturområden föreslås utformas med bäckar och dammar, vilket utöver fördröjning även bidrar till rening genom sedimentationsprocesser. Parker och naturmarker kan även utgöra översvämningsytor för skyfallshantering. Utformning av gator måste ta hänsyn till potentiella instängda områden så att ytlig avrinning vid skyfall kan ske till dessa översvämningsytor när ledningskapaciteten överskrids.



Gatustystem inom programområdet



Befintliga avrinningsområden.  
Dagvattenutrednings bilaga 1.



Skyfallskartering, 15 min efter kulmen.  
Utsnitt över programområdet från  
Dagvattenutrednings bilaga 3.



Nätstation vid Portalen (Ringaren 4).

### El/fiber

Inom programområdet ligger befintliga el- och fiberledningar huvudsakligen i gatorna. Två större nätstationer (Ringaren 4, Mariesjö 5) samt en mindre (Bostället 24) kan komma att påverkas av programförslaget. Nya lägen för dessa får i så fall sökas när nya detaljplaner upprättas.

### Fjärrvärme

Befintliga fjärrvärmeledningar finns i området, både matarledningar och serviser in till olika fastigheter. Matarledningarna är till största delen förlagda i gatumark. Ökad exploatering inom programområdet medför att en översyn av kapaciteten i fjärrvärmenätet behöver utredas.

### Västra stambanan

Längs Mariesjöområdet finns reservat för ett tredje spår. För att studera det framtida behovet av detta reservat har en utredning tagits fram, *Tredje spår genom Skövde, 2018-10-08 (Bilaga J)*. En kort sammanfattning av denna följer nedan.

Den stora kapacitetsbristen på Västra stambanan ligger huvudsakligen på sträckan Skövde - Göteborg. Utredningen bedömer dock att det även kan finnas framtida behov av snabba persontransporter i stråken Mälardalen - Västsverige samt Värmland - Jönköping och söderut, båda via Skövde. Detta medför att det fortsatt bör finnas reservat för att kunna bygga tre- eller fyrspar söderut och norrut från Skövde. Utredningen föreslår att man behåller reservatet och tillåter bebyggelse på 45 meters avstånd (15 meter fysiskt reservat och 30 meters skyddsavstånd).



Västra stambanan mellan högskolan och Science Park Skövde på var sin sida.

### Risker

Norconsult AB har på uppdrag genomfört en inventering av verksamheter inom stadsdelen Mariesjö som kan medföra risker för omgivningen, *Riskutredning inför planprogram Mariesjö, 2020-03-31 (bilaga K)*. Riskutredningen beskriver även risker och föreslår åtgärder med avseende på närheten till Västra stambanan och väg 26 som båda är transportleder för farligt godstrafik. Utredningens resultat sammanfattas nedan.

### Verksamheter

De främsta riskkällor som identifierats bland verksamheterna är mellanlagring av järnvägsvagnar med gasol på Mariesjöterminalen, Preems tankstation, Nobinas bussterminal och Kommunverkstaden. Utöver detta finns några mindre verksamheter inom fordonsbranschen som kräver ett visst hänsynstagande. Se bild överst på nästa sida (sid 27) för lägen och skyddsavstånd.

Avseende Mariesjöterminalen kan inget skyddsavstånd anges, förutom att angränsande kvarter inte ska bebyggas innan terminalen är flyttad. En rekommendation är att beakta riskerna inom 150 m från rangerbangården om framtida detaljplanering sker innan terminalen är avvecklad.



Nobinas metangasstation (Mariesjö 4).

## Farligt gods transporter

Västra stambanan ligger på samma eller högre nivå än området. I beräkningarna antas avståndet vara cirka 30 meter mellan Västra stambanan och bebyggelse. I föreslagen utformning finns ett bullerskydd föreslaget som är gynnsamt ur riskhänseende för området. Väg 26 ligger på långa sträckor på en lägre nivå än utvecklingsområdet, vilket är gynnsamt ur riskperspektiv.

Beräkningar av risknivåer för transporter av farligt gods visar på att individrisken är acceptabel på ca 18 meters avstånd från Västra stambanan och ca 15 meter från väg 26. Individrisken för urspårningsrisk vid Västra stambanan visar dock på en acceptabel risknivå först vid 30 meter vilket blir dimensionerande. Områden inom dessa avstånd bör inte inbjuda till stadigvarande vistelse.

Riskenivåerna för transporter av farlig gods på Västra stambanan och väg 26 ligger inom ALARP-området, vilket innebär att tekniskt genomförbara och ekonomiskt rimliga skyddsåtgärder ska genomföras. Område A2 påverkas av risker från både Västra stambanan och väg 26 vilket innebär att extra hänsyn behöver tas för risker med transporter av farligt gods förbi detta område. Utifrån de dimensionerande olyckorna bör nedan skyddsåtgärder för ny bebyggelse inom område A (A1 och A2) utredas vidare i detaljplaneskedet:

- Brandskydd för fasader som vetter mot transportleder (Västra stambanan och väg 26).
- Eventuella olyckor med brandfarliga gaser kan leda till explosioner. Dimensionering av byggnader för att förhindra fortskridande ras kan inträffa på byggnader inom 150 meter från transportleder bör därför genomföras.
- Utrymning bör vara möjlig bort från transportleder för farligt gods (Västra stambanan och väg 26) på byggnader inom 150 meter från transportleder för farligt gods.
- Ventilation på byggnader inom 150 meter från transportleder för farlig gods (Västra stambanan och väg 26) bör placeras högt och bort från lederna.
- Föreslagen bullerskyddsåtgärd i områdets nordvästra del bör utföras i brandklassat material EI 30. Om en bullervall föreslås finns inga krav på materialval.
- Svårutrymda lokaler bör placeras på ett avstånd på över 150 meter från transportleder för farligt gods (Västra stambanan och väg 26).

I område B är risknivåerna lägre än i område A och påverkas endast av risker från transporter av farligt gods på väg 26. För ny bebyggelse i område B bör nedan skyddsåtgärder genomföras:

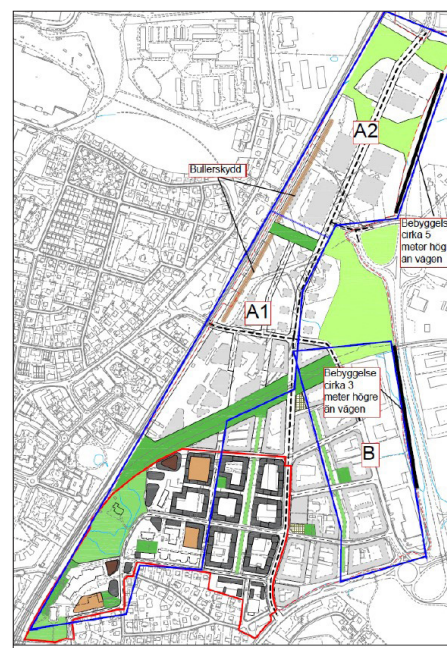
- Ventilation på byggnader inom 150 meter från transportled för farligt gods (väg 26) bör placeras högt och bort från leden.
- Utrymning bör vara möjlig bort från transportleder för farligt gods (väg 26) på byggnader inom 150 meter från transportleden.

Programområdets östra stadskvarter berörs inte av ovan krav på skyddsåtgärder.



Befintliga riskkällor och skyddsavstånd i meter till nya bostäder. Programområdet är rödmarkerat.

1. Nobina (metan, gasol mm) - 50m
2. Preem (bensin, etanol, diesel) - 50m
3. Caparol (färg, lösningsmedel) - 25m
4. Bilservice (olja, acetylen mm) - 25m
5. Preem/Såifa (diesel) - 12m
6. Kommunverkstaden (bensin, diesel, gasol mm) - 50m
7. Mariesjöterminalen (tankvagnar med gasol) - Påverkar närmaste kvarteren. Rekommendation att beakta riskerna inom 150 meter.



Risikutredningens delområden. Programområdet är rödmarkerat.

- A1 - risker från Västra stambanan
- A2 - risker från Västra stambanan och väg 26
- B - risker från väg 26



Strategi 1: Innerstadens kvarterstad expanderar till Mariesjö  
Illustration Okidoki Arkitekter



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

Illustration Okidoki Arkitekter



FÖP Centrala Skövde. Område K - Mariesjö

## UTVECKLINGSSTRATEGIER

Utvecklingsstrategin för programområdet kan enkelt uttryckas som en önskan att dels expandera Skövde centrum innerstad till Mariesjö och dels koppla samman befintliga och nya grönytor i Mariesjöområdet till ett stråk som länkas till Boulognerskogen. Se konceptbilder till vänster.

## POLITISKA MÅLBILDER

Nedan redovisas några övergripande politiska mål som utgör utgångspunkter för planprogrammets förslag. De dokument som dessa hämtats ifrån presenteras utförligare under kapitlet *POLITISKA STYRDOKUMENT* sidorna 49-51.

- Attraktiva boendemiljöer ska skapas som är anpassade till människors intressen och behov. Sträva efter att nå en blandad befolkningsstruktur och ökad mångfald. Planeringen ska utgå från områdets förutsättningar och ske ur ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart perspektiv. (ÖP 2025)
- Öppenhet och beredskap för framtida utveckling och trygga, tillgängliga och hälsosamma boendemiljöer med tillgång till grönska, barns möjlighet att röra sig fritt, konstnärlig gestaltning i olika former, mötesplatser och möjlighet till spontanidrott. (Boendestrategiskt program)
- Minimera resandeökningen genom förtätning och minska transportbehovet genom att låta ny bebyggelse innefatta många olika funktioner. Låt kollektivtrafiken vara strukturbildande. Öka cykelns och kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. (Trafikstrategi/Kollektivtrafikplan)
- Skapa upplevelser, mötesplatser, utveckla och gestalta torg och gaturum och i allmänhet värna och utveckla den gröna miljö vi har i kommunen. Trivsamma stadsmässiga gaturum ska eftersträvas och grönska ska användas för att försköna, mjuka upp det urbana, sänka bullernivåer, bidra till bättre mikroklimat och ge en positiv inverkan på stadsdelens karaktär. (Grön vision)
- Vid nyexploatering ska i första hand öppen dagvattenhantering och LOD (Lokalt omhändertagande av dagvatten) väljas. Fördröjning av dagvatten görs till exempel genom öppna diken, gröna växtbeksädda tak osv. (Dagvattenpolicy)

## FÖP CENTRALA SKÖVDE

I fördjupningen av översiktplanen för centrala Skövde anges västra Mariesjöområdet ha en nyckelroll i arbetet att förstärka centrum öster om järnvägen. Området ingår i en kreativ utvecklingszon som sammanlänkar Mariesjö och högskolan med stadskärnan och resecentrum. Lämplig inriktning för ny markanvändning är kontor, verksamheter, utbildning, bostäder, studentbostäder och park.

Se vidare kapitlet *ÖP 2025 / FÖP CENTRALA SKÖVDE* sid 48.



## SWOT/OMRÅDESANALYS

I syfte att identifiera områdets styrkor, svagheter, möjligheter och hot genomfördes under våren 2018 workshops med projektets styrgrupp (Ledningsgruppen för sektor samhällsbyggnad) samt med kommunstyrelsens beredande planorgan BSB (beredningen för samhällsbyggnad). Resultatet presenteras nedan:

### STYRKOR (S)

- Strategisk läge nära stadskärnan, Resecentrum, GSP/Högskolan mm
- Befintlig infrastruktur att bygga vidare på
- Etablerade verksamheter & flöden
- Omvandlingsbara kvarter
- Behov av omställning och förnyelse

### SVAGHETER (W)

- Området ligger mellan två barriärer (väg 26 och västra stambanan)
- Ingen kommunal samhällsservice
- Litet kommunalt markinnehav
- Svaga kopplingar till omgivningen, särskilt i öst-västlig riktning
- Omfattning av förorenad mark är oklart

### MÖJLIGHETER (O)

- Skapa en levande (24/7 - dygnet runt) tät stadsmiljö med nya mötesplatser
- Skapa en stadsdel med egen identitet, friare arkitektur och högre hus
- Stötta GSP/Högskolan med bostäder och lokaler för verksamheter och service
- Attrahera unga företagare/medborgare och stärka nya branschers närvaro och utveckling
- Utveckla Skövde centrum och koppla samman angränsande stadsdelar
- Förändra övergripande trafikstruktur, avlasta omkringliggande genomfarter och skapa förutsättningar för förbättrad kollektivtrafik och mindre bilberoende.

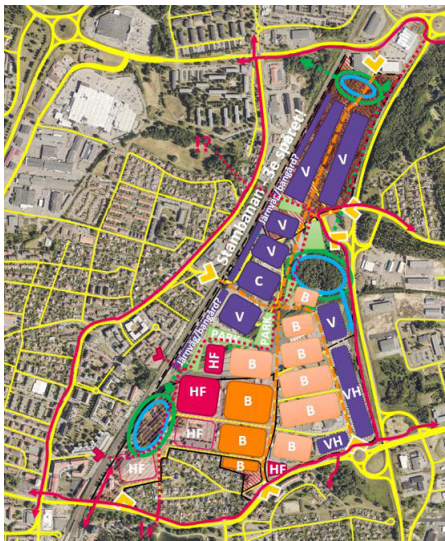
### HOT (T)

- Otydlig målbild/vision och ett innehåll som konkurrerar med centrum
- Ovilja hos fastighetsägare och/eller svårigheter att hitta ersättningsmark
- För slätstruken arkitektur och likformighet
- Svag koppling mot centrum och svårigheter att övervinna barriärerna
- Svår omställning och dyra exploateringskostnader
- Höga trafikflöden på fel ställen
- Gentrifiering
- Kvarter med höga fristående hus som riskerar att motverka målet om en urban tät stadsmiljö

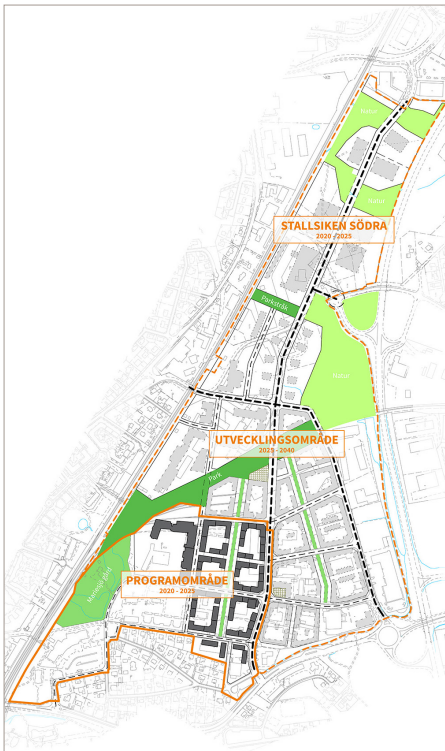
## MÅLBILD FÖR PLANPROGRAMMET

Med utgångspunkt i resultatet av SWOT-analysen ovan formulerades nedan målbild för programområdet.

- Skapa en levande (24/7) tät stadsmiljö med nya mötesplatser
- Forma nya stadskvarter med blandat innehåll av bostäder, kontor och service
- Gestalta en stadsdel med egen identitet, friare arkitektur och högre hus
- Stötta Science Park Skövde (f.d. GSP) och högskolan med bostäder och lokaler för verksamheter och service
- Attrahera unga medborgare och företagare och stärka nya branschers närvaro och utveckling
- Utveckla Skövde centrum och koppla samman angränsande stadsdelar
- Förändra/komplettera övergripande trafikstruktur och skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik inom östra delen av Skövde



Översiktlig strukturanalys - alternativ 3 (febr 2018) som legat till grund för strukturbilden nedan.



Skiss till strukturbild (sept 2018) som bl.a. presenterades vid en öppet hus-utställning den 14 nov 2018 i stadshuset som besöktes av ett drygt 100 personer.

## PLANFÖRSLAG

I uppdraget för planprogrammet ingick att planförslaget skulle utgå från befintlig kvarterstruktur, grönområden, bebyggelse och verksamheter mm. Därtill att identifiera och redovisa nödvändiga kopplingar med de omgivande stadsdelarna, att lyfta övergripande frågor som berör programområdet och studera området i ett större sammanhang.

Programarbetet påbörjades under vinter 2017/2018 med ett flertal översiktliga studier kring möjligheter att koppla samman Mariesjö norrut med Stallsiken via ett planerat nytt handels- och verksamhetsområde - Stallsiken Södra. Studierna resulterade i tre översiktliga förslag till struktur för ett större utvecklingsområde. Konsekvenserna av de tre alternativen studerades därefter översiktligt i en trafikutredning - *Trafikutredning del 1, Ramböll 2018-05-03* - som återfinns som bilaga L1 till planprogrammet. Parallellt med trafikanalysen togs under våren 2018 enskilda kontakter/möten med alla berörda fastighetsägare inom programområdet där uppdrag, syfte och alternativa utvecklingar beskrevs och synpunkter inhämtades. Samtidigt började även en målbild för planprogrammet formuleras tillsammans med styrgruppen och beredningen för samhällsbyggnad (BSB), vidare se kapitlet *SWOT-/OMRÅDESANALYS*, sid 29. Därtill studerades goda exempel från liknande omvandlingsarbeten.

Utvärdering av de tre principmodeller till struktur för program- och utvecklingsområdena skedde under maj-juni 2018 och utgick i huvudsak ifrån hur väl alternativen fungerade utifrån:

- Trafikstruktur för alla trafikslag
- Naturvärden/Klimathänsyn/Grönstruktur
- Exploaterings-/genomförandefrågor

Resultatet av utvärdering blev att alternativ 3 skulle ligga till grund för en strukturbild/-plan för framtida utveckling. De största förtjänsterna var att alternativ 3 gav förutsättningar till en tydlig kvartersstruktur med en genomgående stadshuvudgata för snabb kollektivtrafik och gena gång- och cykelstråk, en framtida rak anslutning under järnvägen till Mariestadsvägen och en något bättre exploateringsekonomi än övriga alternativ.

Med alternativ 3 som underlag tog sektor samhällsbyggnad i september 2018 fram en skiss till strukturbild för program- och utvecklingsområdet, se bild till vänster. Denna stämde av med BSB (beredningen för samhällsbyggnad) och presenterades därefter vid en öppet hus-utställning den 14/11 i stadshuset. Responsen från de drygt 100-talet besökarna av utställningen var huvudsakligen positiv.

Skiss till strukturbild utgjorde underlag för flertalet av de tidiga utredningar som togs fram under hösten-vintern 2018/2019 samt till den *Strukturplan 2040* som presenteras på nästa sida.

## TVÅ TIDSPERSPEKTIV (2025 OCH 2040)

Programarbetet studerar områdets möjliga utveckling utifrån två tidsperspektiv, se bild till höger. Dels översiktligt i den strukturplan för hela området som har ett framtida mållår runt år 2040, kallat *Strukturplan 2040* nedan, dels mer fördjupat för det egentliga programområdet som bedöms kunna genomföras inom den närmaste 10-årsperioden, nedan presenterat på sidorna 42-47 som *Programförslag 2025*.

Inom strukturplanens nordligaste del - Stallsiken Södra - har en detaljplan tagits fram parallellt med planprogrammet. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en utbyggnad av verksamheter och viss handel söder om Stallsikens handelsområde samt att i första steg knyta samman Nolhagavägen med Haslumsvägen och i framtiden med även med Hjövägen.

## STRUKTURPLAN 2040

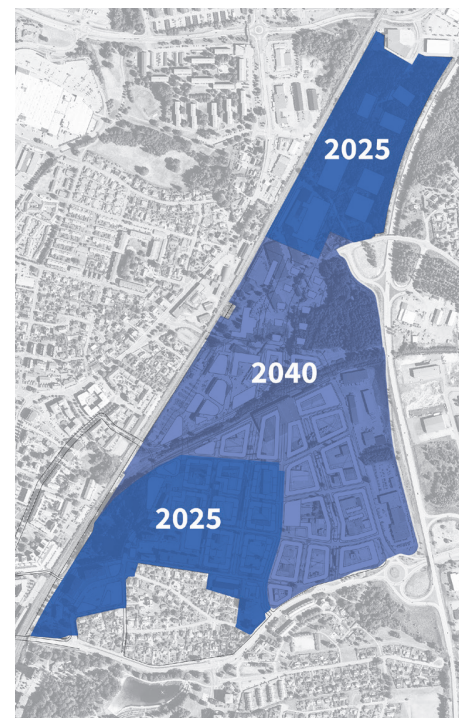
Efter framtagandet av skissen till strukturbild hösten 2018 fick Okidoki Arkitekter i uppdrag att tillsammans med sektor samhällsbyggnads planenhet utveckla skissen till en strukturplan för hela området, se bild nedan till höger och på sidan 5. Därtill fick Okidoki i uppdrag att visualisera programförslaget till samrådet i syfte att tydliggöra målbilden för program- och utvecklingsområdet. Efter samrådsperioden har Okidoki reviderat visualiseringarna utifrån de förändringar av planprogrammet som föreslagits (bilaga M).

### Huvuddrag

Den södra delen - Mariesjö norrut t.o.m. Mariesjöterminalen/Kommunverkstaden - byggs som en *kvartersstad* utifrån befintliga kvarter och fastighetsindelning för att möjliggöra en etappvis utbyggnad och nyttja befintlig infrastruktur. Här föreslås huvudsakligen ett blandat kvartersinnehåll av bostäder, kontor, service i de centrala delarna och ett *kunskapsstråk* med utbildning, forskning och teknikpark i de västra delarna mot nuvarande Science Park Skövde och Högskolan i Skövde.

Norr om Kommunverkstaden bryts den täta stadsstrukturen upp och ersätts av ett öppnare byggnadssätt som mer anpassas efter de topografiska förutsättningarna och befintliga grönområden. Verksamheter och kontor föreslås närmast järnvägen och bostäder längre österut. Genomförandet av denna del ligger längre fram i tiden, troligtvis runt år 2030 - 2040 och inriktningen för markanvändning kan därmed komma att justeras utifrån ändrade framtida förutsättningar och behov.

Längst norrut, i Stallsiken Södra, övergår markanvändningen i renodlade verksamhets-/handelskvarter. Inom denna del har det parallellt med programarbetet tagits fram en detaljplan för verksamheter och handel med skrymmande varor.



Arbetets olika tidshorizenter. Inom programområdet och Stallsiken Södra bedöms genomförandet ligga inom den närmaste 10-årsperioden. För övriga delar ligger ett troligt genomförande mellan åren 2025 - 2040.



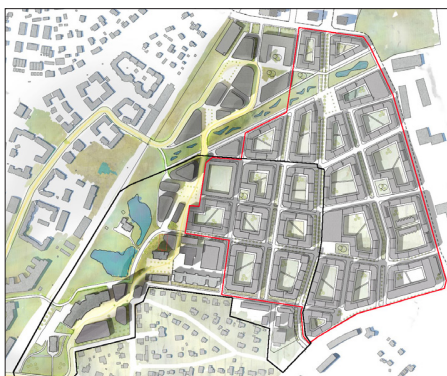
Strukturplan 2040. Områdets olika innehåll och karaktärer. Programområde markerat med svart linje



Kunskapsstråkets möte med Kvartersstaden  
Illustration Okidoki Arkitekter



Kunskapsstråket  
Illustrationsunderlag Okidoki Arkitekter



Kvartersstaden  
Illustrationsunderlag Okidoki Arkitekter

## *Kvarterstruktur inom Mariesjö*

### Två områden

Mariesjö har idag en tydlig kvarterstruktur i de östra och centrala delarna som gradvis löses upp västerut i mötet med Mariesjö Gård och de öppna parkeringsytor framför Science parks byggnad Portalen.

Utgångspunkten är att tydligöra de två karaktärerna med målet att stärka deras identitet och skapa ett så tydligt möte som möjligt mellan dessa. Se principbild ovan till vänster.

### Kunskapsstråket

Kunskapsstråket är ett utvecklingsområde för Science Park Skövde och högskolan i Skövde, med plats för lärande, forskning och företag med fokus på utveckling och innovation. Verksamheterna är viktiga för Skövde och ska nyttjas som en drivkraft i stadsutvecklingen av Mariesjö.

Kunskapsstråket utgår från Science Parks byggnad Portalen, där en ny entréplats skapas mellan befintliga och nya byggnader. En hög signalbyggnad föreslås fungera som ett landmärke för Kunskapsstråket och Mariesjö. Norrut upplevs stråket rumsligt som en slingrande gata kantad av fler nya karaktärsfulla byggnader och befintliga och nya park-/grönområden. Längs stråket finns flera mindre platsbildningar och torg dit rörelser och möten koncentreras. Gatan är huvudsakligen till för gångtrafik, men kan behöva nyttjas för service-/biltrafik för att nå viktiga målpunkter. Stråket vänder tillbaka söder-/västerut via befintlig gång-/cykeltunnel under järnvägen till Trångallén och vidare söderut genom högskoleområdet. Därifrån antingen via befintlig gång-/cykeltunnel i Högskolevägens förlängning eller via Hjövägen under järnvägen tillbaka till Portalen, se bild t.v.

### Kvartersstaden

Med sina raka gator och slutna kvarter har Kvartersstaden ett tydligt formspråk. Här skapas en urban miljö att bo och arbeta i med tydlig åtskillnad mellan privata gårdar och offentliga rum. Kvartersstrukturen utgår från befintliga fastighetsgränser inom dagens verksamhetsområde. Avsikten med det är att en utbyggnad gradvis kan växa fram tillsammans med det befintliga.

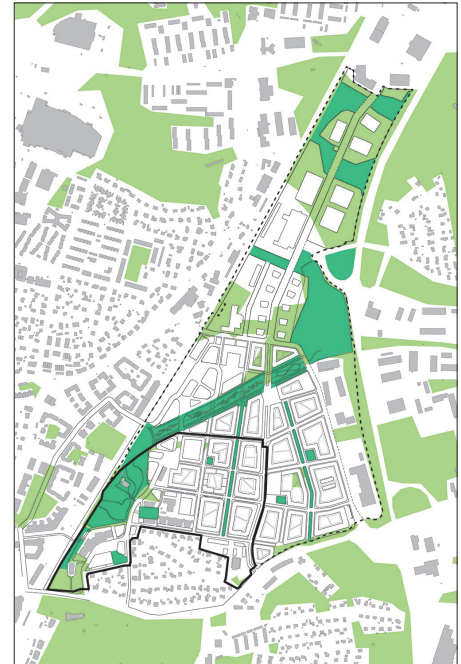
En kvartersgemensam bostadsgård utgör invånarnas halvprivata uterum medan rörelserna inom stadsdelen leds ut och samlas på gatan. Attraktiva och välutformade gaturum uppmuntrar till gång när man ska förflytta sig på kort distans, men är även effektiva för cykling längs längre sträckor. Orienterbarheten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

Kvarteren innehåller huvudsakligen bostäder med större eller mindre inslag av kontor, service mm. Ju närmare Kunskapsstråket kvarteret ligger desto större blir troligtvis inslaget av kontorslokaler. Servicelokaler ligger företrädesvis längs stads-huvudgatan som löper genom hela stadsdelen.

## Grönstruktur

Ett nytt sammanhängande centralt parkstråk skapas längs den tidigare banvallen. Det nya parkstråket har goda möjligheter att utvecklas till en stadsdelspark för hela Mariesjö. Parkstråket avses även nyttjas som resurs för öppen dagvattenhantering. Det sammanfaller därtill med förslag till ett tvärgående gång- och cykelstråk och har därmed god tillgänglighet (se sidan 38).

Parkstråket kopplar samman befintliga naturmarker i öster och norr med Mariesjö gårds parkmiljö i väster. Mariesjö gård är idag privatägd men är en viktig del för upplevelsen av ett sammanhängande grönt stråk och utgör även en spridningskorridor för växt- och djurliv. Om dagens parkeringsytor mellan järnvägen och Portalen ersätts med nya gröna miljöer kan grönstråket sedan fortsätta söderut mot Boulognerskogen som är ett centralt viktigt parkområde i Skövde centrum. Kunskapsstråket föreslås även innehålla trädplanerade platser och passager som förstärker ovan gröna stråk. Grönstrukturen kompletteras därtill av trädplanterade stadsgator och gröna parkeringsgator som leder mot parkstråket, se bild till höger.



Föreslagen grönstruktur

## Bebyggelse

En stadsdel som ska vara till för många kan åstadkommas genom att erbjuda en variationsrik miljö med olika typer av byggnader, innehåll, utbud och platser. Arkitekturen föreslås därför få variera både inom och mellan kvarteren. Byggnaderna är dock inte bara till för sig själva utan ambitionen ska hela tiden vara att deras uttryck och innehåll ska bidra till platsen och sammanhanget som de befinner sig vid.

### Typologier & upplåtelseformer

Målsättningen är att skapa stads kvarter med blandat innehåll av bostäder, kontor och service, friare arkitektur och olika våningshöjder. En blandning av byggnadstypologier inom kvarteret bidrar till att attrahera olika människor. Bostäder, kontor och lokaler i samma kvarter höjer även intresset för att etablera serviceverksamheter i området och bidrar tillsammans till att göra stadsdelen levande dygnet runt. Olika upplåtelseformer (hyresrätt, bostadsrätt, äganderätt) bidrar till att minska segregationen och är en förutsättning för att skapa en levande stad.

### Högre hus

En annan målsättning med planprogrammet är att skapa plats för högre hus i Mariesjö. Dessa föreslås huvudsakligen placeras så att de utgör landmärken för kunskapsstråket och/eller för att markera viktiga platser och funktioner inom stadsdelen. Kunskapsstråket har två sådana platser inom programområdet, varav en ligger intill Science Park Skövdes huvudbyggnad Portalen, se bild till höger. Här utgör den både ett landmärke för stadsdelen Mariesjö och för kunskapsstråket.



Typkvarter som visar på målsättningen med en stor variation av byggnadstyper, höjder och innehåll.



Ett nytt landmärke för stadsdelen och Kunskapsstråket föreslås vid nuvarande Portalen.

### Allmän platsmark

Gatorna, torgen och parkerna är plats för kommunikation, rekreation men kanske framför allt för möten. Det som många människor lockas av i äldre innerstadsmiljöer är en variation i uttryck och mångfald av olika aktiviteter. Detta bör vara målet även för Mariesjö. Tätheten skapar goda förutsättningar för ett varierat utbudet och liv längs gator, på torg och i parker men ställer också krav på att materialval av god kvalitet väljs.

### Stadsdelens ramverk

Kvartersstaden kan sägas utgöra stadsdelens ramverk där gator, platser och parker skapar stadga och därmed medger att en stor variationsrikedom kan tillåtas inom kvartersmarken. Genom att successivt byta ut vissa av dagens verksamheter och byggnader mot nya stadskvarter, kommer stadsdelen att gradvis växa fram tillsammans med det redan bebyggda.

### Parker och platser

Det är väldokumenterat att tillgången till grönska påverkar människors hälsa och välmående positivt. Forskning visar att 300 meter är ett gränsvärde för hur långt man är beredd att gå till ett grönområde för att det ska användas ofta.

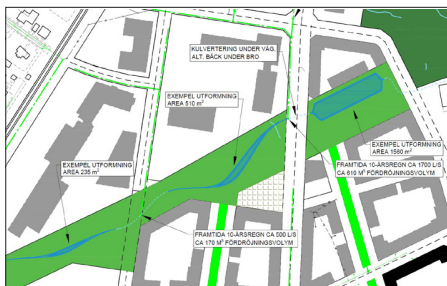
Målsättningen för planeringen av Mariesjö är att inom 200 meter från bostaden hitta en grön park för lek eller naturupplevelser och en plats att vila på, samt att det inom 500 meter från bostaden finns en större park med blomsterprakt och möjlighet till spontana aktiviteter, fritt bollspel och dylikt.

Stadsdelsparken, som beskriv ovan under *Grönstruktur*, har stor potential att utformas för olika behov och ligger centralt i området så att den kan nås av alla planerade bostäder inom 500 meter. Stadsdelsparken föreslås få en urban gestaltning som kontrast till naturmarken i öster och Mariesjö Gårds karaktär av trädgårdspark. Stadsdelsparken föreslås innehålla öppna vattenytor och flera gröna rum för olika aktiviteter.

För att klara ovan målsättning om närhet till en lokal park inom 200 meter föreslås lägen för några mindre pocketparker bl.a. i några av kvartersstadens hörn, se förslag till platser och bild till vänster. Pocketparkerna kan ges olika gestaltning, men bör innehålla plats för både lek och vila.

### Gator

Gemensamt för hela stadsdelen är byggnadernas placering direkt till gatan. Det rum som skapas mellan byggnaderna - gaturummet - är en av stadsdelens viktigaste mötesplatser. För att skapa en aktiv urban miljö krävs flöden av människor. Genom att vända stadskvarterens entréer mot gatan och koppla på pocketparker och andra målpunkter koncentreras alla flöden till gaturummet. Gatan är tillsammans med torg och parker platser att ses och bli sedd i, platser för aktiviteter och möten.



Stadsdelsparken. Principbild och storlek för föreslagna dagvattendammar. Från dagvattenutredningen, bilaga I.



Förslag till platser (ljusblå) och mindre pocketparker (grön) som uppfyller behovet av närpark inom 200 meter.

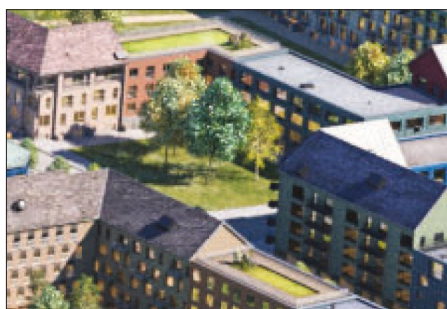


Bild över en mindre park, s.k. pocket-park i ett kvartershörn, ca 500 - 1000 m². Illustration Okidoki Arkitekter

Stadsdelens sammanhängande rutnät av gator ger goda förutsättningar att kunna rör sig på olika sätt genom den. Några gator fungerar som naturliga huvudstråk för alla typer av trafik. Andra gator erbjuder en lugnare miljö och leder till gångstråk, platser, bostäder, förskolor mm.

### Möblering

Sittplatser, lekutrustning, belysning, mm bör ha en hög kvalitet och väljas så att de är identitetsskapande för den nya stadsdelen. För att underlätta en vardag utan bil bör det finnas rikligt med sittmöbler och gott om cykelparkering i anslutning till stråk och offentliga rum. Ett möbleringsprogram bör tas fram för den nya stadsdelen.

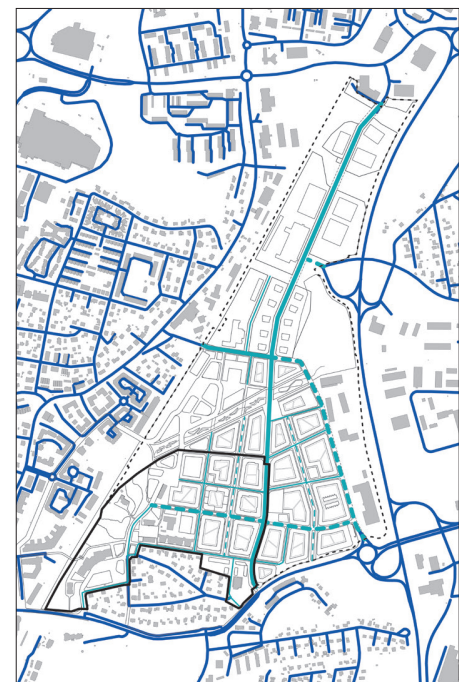
### *Trafik*

Planförslaget föreslår en genomgående ny stadshuvudgata mellan Hjovägen i söder till Nolhagavägen i norr. I den södra delen utgörs denna av Bangårdsgatan och i norr av Södra Metallvägen. Stadshuvudgatans sträckning skapar bra möjligheter för nya kollektivtrafik- och gc-stråk mellan Skövdes framtida expansionsområden i nordost (Trädgårdsstaden, Stadsskogen) mot stadskärnan, Volvo, Skaraborgs regemente och andra större målpunkter i söder. Stadshuvudgatan får en östlig anslutning till befintlig trafikplats vid väg 26 samt en västlig anslutning till Mariestadsvägen via dagens viadukt under järnvägen. Bilden till höger beskriver områdets gatustruktur och koppling till det övergripande gatunätet.

Trafikkonsulten Ramböll har på uppdrag av sektor samhällsbyggnad tagit fram tre trafikutredningar för program- och utvecklingsområdet, *Trafikutredning Mariesjö - del 1, 2018-05-03*, *Trafikutredning Mariesjö - Kapacitets- och utformningsanalys, 2019-01-21* samt *PM Trafikanalys Kanikegränd, 2019-03-21*. Utredningarna finns som bilagor till planprogrammet, bilaga L1, L2 och L3. För detaljerad information om trafik-/beräkningsmodeller, alternativa vägdragningar, utformningskrav mm se dessa. En sammanfattning av utredningarnas resultat och råd till utformning mm följer nedan.

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

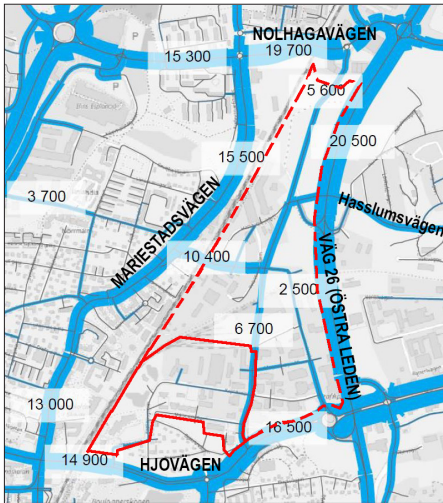
Del 2 (jan 2019) syftar till att utifrån den valda strukturbilden beräkna och analysera trafikflöden på en mer detaljerad nivå samt att studera olika korsningstyper och gatusektioner mm för program- och utvecklingsområdet. Del 3 (mars 2019) är en kompletterande PM för korsningen Kanikegränd - Hjovägen.



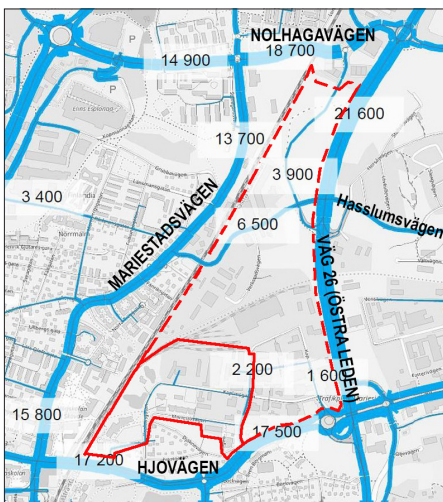
*Gatustruktur och gatuhierarkier.*

- Stadshuvudgata
- - - Matargata
- Lokalgata
- · · Parkeringsgata

## Godkännandehandling 2020-09-07



Beräknad vardagsmedeldygnstrafik (VDT) 2040 fullt utbyggt med ny stadshuvudgata. Från Trafikutredning Mariesjö - Kapacitets- och utformningsanalys, 2019-01-21 (bil L2).



Beräknad vardagsmedeldygnstrafik (VDT) 2025 med programförslaget genomfört men utan utbyggt stadshuvudgata. Från Trafikutredning Mariesjö - Kapacitets- och utformningsanalys, 2019-01-21 (bil L2).



Bangårdsgatan blir ny stadshuvudgata

Den beräknade trafikstringen för år 2040, d.v.s. när den nya stadshuvudgatan och hela program- och utvecklingsområdena beräknas kunna vara utbyggda framgår av bilden till vänster. Stadshuvudgatan bedöms då ha ca 6700 vardagsdygnstrafik (VDT), vilket är normalt för denna typ av gata, men det ställer krav på att fotgängare och cyklister separeras från motortrafiken. Stadshuvudgatan avlastar Mariestadsvägen och väg 26 något då den även kommer trafikeras av viss genomfartstrafik. Trafikflödet på den nya stadshuvudgatan beräknas dock bli betydligt lägre än på exempelvis Mariestadsvägen och Nollhagavägen.

Anslutning till Mariestadsvägen via nuvarande tunnel under järnvägen är ca 3,8 meter hög. För att öka tillgängligheten till/från området kan det vara lämpligt att utreda om tunneln på sikt ska byggas om så att även kollektivtrafiken kan nyttja den.

På kortare sikt (år 2025), när större delarna av programområdet beräknas kunna vara bebyggt, men innan stadshuvudgatan är helt utbyggd, kommer omgivande genomfartsgator få ett något högre trafikflöde än för år 2040, se bild till vänster. Möjligheten bedöms då finnas att vid behov bygga en tillfällig koppling i Kaplansgatans förlängning öster om Mariesjöterminalen till Verkstadsgatan och vidare norrut. Detta skulle avlasta Hjövägen med ca 600 VDT, Mariestadsvägen med ca 1500 VDT och väg 26 med ca 1000 VDT.

### Stadshuvudgatan

Stadshuvudgatans roll i den nya stadsdelen är att samla samtliga trafikantgrupper i ett gaturum och erbjuda goda transportmöjligheter på lika villkor. Fotgängare och cyklister ska erbjudas en bra standard och det ska finnas goda möjligheter att korsa gatan på utvalda platser både längs sträckan och i samband med korsningar. Miljön kring en stadshuvudgata ska vara inbjudande och tillgänglig för samtliga trafikanter och vara en plats som bidrar till liv och rörelse i området. Den symmetriska sektionen som stadshuvudgatan föreslås få, se bild nedan till vänster, ger samma förutsättningar för verksamheter på båda sidorna och ger samtliga trafikantgrupper förutsättningar för att kunna ta sig fram med en god standard. Planteringszonen med träd är tillräckligt bred för att kunna ha olika användningsområden såsom cykelparkering och långsgående parkeringsplatser för bil mm. De två trädraderna mjukar upp stadshuvudgatans raka sträckning och kan ta om hand dagvatten, snö mm. Trädraden ger en tydlig och positiv separering mot fotgängare och cyklister och det skapas en inbjudande miljö för samtliga trafikanter längs gatan. Trafikutredningen rekommenderar en något bredare gatusektion än programförslaget med en gång- och cykelbana om 3 + 3 meter men konstaterar samtidigt att ur kapacitetssynpunkt är en 2,5 meter bred cykelbana tillräckligt.



Den föreslagna sektionen för stadshuvudgatan gäller primärt genom Mariesjö (inom programområdet) där målet är att bygga en kvartersstad med slutet gaturum. Inom Stallsiken Södra i den norra delen av utvecklingsområdet, där gatan kantas av verksamhets- och handelskvarter, kan gatan ges en enklare och något smalare sektion. Viktigt är dock att utrymme finns för god framkomlighet och säkerhet för gång-, cykel- och kollektivtrafik även på denna sträcka.

### Övriga gator inom Mariesjö

Gatustrukturen är hierarkiskt uppbyggd, där gatornas bredd, innehåll och gestaltning underlättar orientering och beskriver för trafikanterna vilken funktion och roll gatan har i trafiknätet. Gatuhierkierna för Mariesjö redovisas på sidan 35.

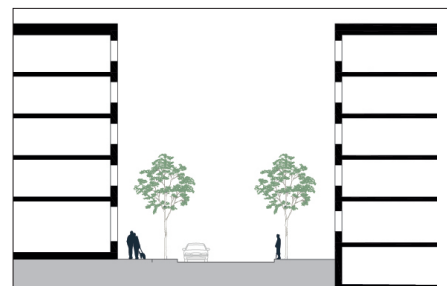
Stadshuvudgatan står överst i hierarkin där alla trafikslag ska ha god säkerhet och framkomlighet. Efter stadshuvudgatan följer hierarkiskt *matargatan*, vars huvudsyfte är att fördela trafiken från stadshuvudgatan till större målpunkter i närområdet, i Mariesjö fall exempelvis till Science Park Skövde. Matargatan föreslås ges en total bredd om 16 meter, ha dubbelsidiga träd/möbleringzoner med längsgående parkering och med trottoarer på båda sidorna. Denna typ av gata har normalt en trafik om högst 2000 VDT och kan därmed tillåta cykling i körbana. Den tredje hierarkiska nivån är *lokalgatan* med tillgänglighet till de enskilda kvarteren. Lokalgatorna föreslås ha en total bredd om 14 meter och rymma trottoarer på båda sidorna, varav en trottoar är åtskild med en träd-/möbleringszon med möjlighet till längsgående parkering. Mariesjövägen och Kanikegränd är lokalgator som idag har ett breddmått på ca 10 meter, i den östra delen av Mariesjövägen inkl. smala trottoarer på båda sidorna. Förslaget är att denna gatusektion behålls, men att ny bebyggelse förläggs indragen med 5-7 meters förgårdsmark. Detta resulterar i att gatan och kvarterens bottenvåningar kan få tillräckligt dagsljus samtidigt som förgårdsmarken exempelvis kan planteras med träd. *Parkeringsgatan* är en form av lokalgata vars syfte även är att försörja stadskvarteren med besöksparkering. Läs mer under rubriken *Parkering* nedan.

### Korsningspunkter

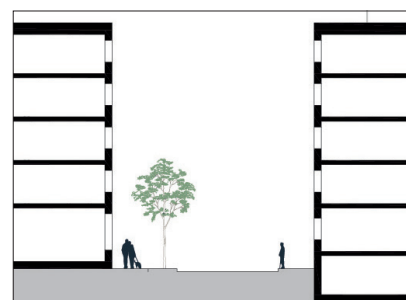
Tre större korsningspunkter har studerats, se bild till höger, för att bedöma belastningsgrader, körlängder och fördröjningar.

För den nya stadshuvudgatans anslutning till Hasslumsvägen och trafikplatsen vid väg 26 (pkt. 1) föreslås två stycken tre-vägs-korsningar. Uformningen håller god kvalitet kapacitetsmässigt och risken för köbildning på rampen på väg 26 är mycket liten.

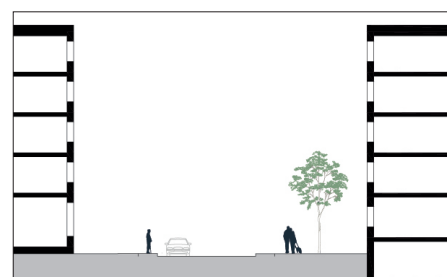
För bästa kapacitet i stadshuvudgatans möte med ny anslutning mot Mariestadsvägen (pkt. 2) föreslår trafikutredningen en cirkulationsplats. Möjligheten att förse fyrvägs-korsningen med ljusreglering och vänstersvängande körfält väster- och



Matargata, totalt 16 meter



Lokalgata, totalt 14 meter



Lokalgata - Mariesjövägen, totalt 10 m + förgårdsmark om 5-7 meter



Gatustruktur. 3 studerade korsningar.

norrifrån är ett annat alternativ, men innebär en högre belastningsgrad och enligt utredningen ökad risk för köbildning.

För stadshuvudgatans möte med Hjovägen (pkt 3.) visar utredningen att dagens utformning med trafikljus och egna svängande körfält även i framtiden kan fungera. Fördelen med signalreglerad korsning är att man kan skapa prioritet för kollektivtrafiken och man kan jämna ut trafikflöden. Bäst ur kapacitetssynpunkt är dock även här en cirkulationsplats.

I övrigt gäller att alla korsningspunkter behöver utformas med stor omsorg och prioritera de oskyddade trafikanterna.

### *Kollektivtrafik*

Att gå till hållplaster ska vara lätt och nära för stadsdelens invånare. Målsättningen är att resor med kollektivtrafik ska vara ett effektivt transportalternativ.

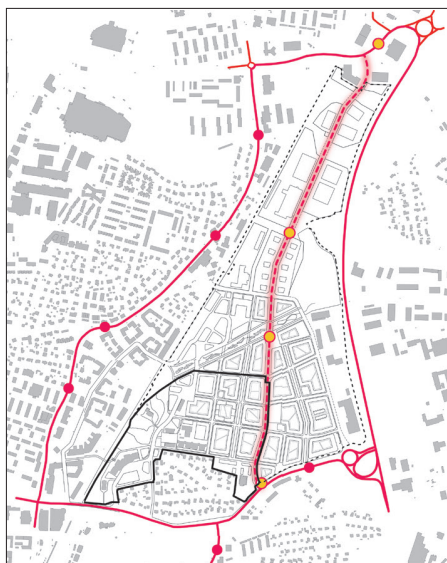
Stadshuvudgatans många målpunkter och sträckning bedöms ha goda förutsättningar att bli ett framtida gent kollektivtrafikstråk mellan översiktsplanens utbyggnadsområden i nordöst (Trädgårdsstaden, Stadsskogen mm) och Skövde centrum och större arbetsplatser, exempelvis Volvo.

Planprogrammet redovisar förslag till nya hållplatser längs stadshuvudgatan, se bild ovan till vänster. Två stycken utmed den nya stadshuvudgatan och en vid korsningen med Hjovägen. Därtill planeras i närtid en ny hållplats på Nolhagavägen längs i norr. Med denna placering får nästan alla mindre än 300 meter till närmaste hållplats. Vid hållplatslägena längs stadshuvudgatan är det naturligt att ge plats för torg och park. Den nordligaste hållplatsen är placerad intill en park och ett troligt framtida väst-östligt cykelstråk. Den mittersta hållplatsen ligger vid ett möjligt framtida lokalt stadelsentrum. Hållplatsen vid Hjovägen kan ge möjlighet till omstigning mellan stadsbuss och regionbussar. Det krävs dock fördjupade analyser kring framtida linjenätsförändringar, resandeunderlag mm för att hitta de rätta hållplatslägena. Västtrafik har det huvudsakliga ansvaret för dessa analyser.

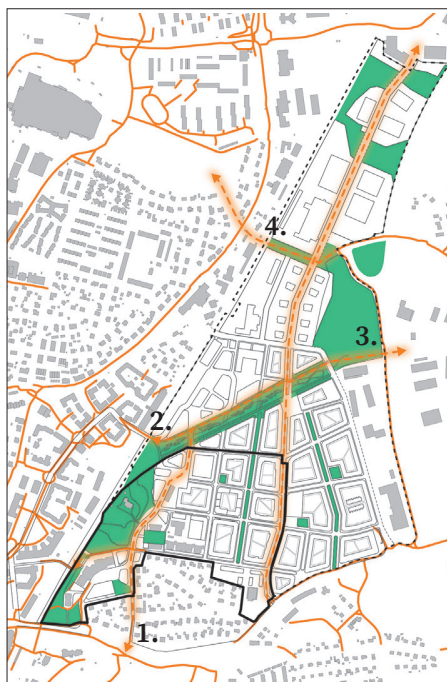
### *Gång och cykel*

Att planera för god tillgänglighet för gång- och cykeltrafiken medför en ökad rörelsefrihet för alla, en bättre folkhälsa och mindre miljöpåverkan. Stadsdelens centrala läge tillsammans med gatornas och gc-stråkens flacka topologi medför att gå eller cykla bedöms kunna vara ett bra alternativ för många.

Förslaget innebär att nya gc-stråk knyts ihop med angränsande befintliga gc-stråk till ett väl utvecklat och tillgängligt system, se bild till vänster. Det nord-sydliga stråket längs stadshuvudgatan, med dess förslag till framtida tvärförbindelser, innebär dessutom förbättrade möjlighet för boende öster om järnvägen



Förslag till nytt kollektivtrafikstråk med nya hållplatslägen längs stadshuvudgatan



Förslag till gång- och cykelvägnät inom området. Det nya nord-sydliga stråket med befintliga samt nya och/eller förbättrade förslag för kopplingar till omgivande stadsdelar.

att nå till viktiga målpunkter (handel, arbete, skola mm). Idag måste man ofta ta stora omvägar och röra sig fram och tillbaka under järnvägen för att nå dessa.

Förutom stadshuvudgatans gc-stråk föreslås nya och nygamla gc-kopplingar, se bild sidan 38, mellan:

1. Kaplansgatan - Boulognerskogen. Finns idag, men behöver en egen tydligare koppling tvärs Hjälvägen, förslagsvis med refuger för säkrare passage.
2. Nya parkstråket - västerut mot Trängallén. Finns idag och föreslås bl.a. ingå i kunskapsstråket, se sidan 32.
3. Nya parkstråket österut över väg 26 och vidare på gamla banvallen genom Hasslum. Denna koppling kan möta upp den gc-väg från Igelstorp till Skövde som Trafikverket för närvarande planerar och där sista delen in mot Skövde eventuellt kan gå längs gamla banvallen.
4. Från nya stadshuvudgatan/Hasslumsvägen västerut i ny port under järnvägen och vidare mot Storegårdsparken samt handelsområden, skolor och befintliga och planerade bostäder mm på Norrmalm.

### Parkering

Parkeringsbehovet för kunskapsstråket föreslås i huvudsak lösas i tre parkeringshus inom programområdet, se bild till höger. Fördelen med parkeringshus är att de erbjuder väderskydd, säkerhet och är ett yteffektivt nyttjande av marken. Därtill är de konverterbara om behovet av bilplatser minskar i framtiden. Nackdelen är kostnaden och behovet av samordning.

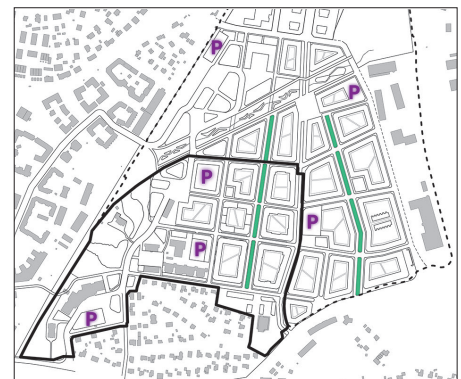
En möjlighet i Mariesjö är att nyttja angränsande kvarters ofta stora öppna ytor för tillfällig markparkering tills behov och ekonomi finns att bygga parkeringshus. Gestaltningmässigt rekommenderas att parkeringshusen ges ytterligare funktion än att bara fungera som parkeringshus och/eller att de rymmer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

För kvartersstaden löses parkeringen i parkeringsgarage under delar av stadskvarteren. Kvartersgårdar bör inte upplåta plats för markparkering. Om de organisatoriska förutsättningarna finns kan det även, som alternativ till parkeringsgarage, vara lämpligt med parkeringshus inom kvartersstaden.

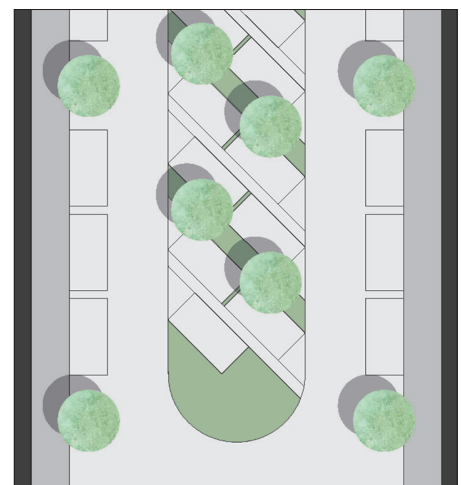
Som komplement till parkeringsgarage i kvartersstaden och för att öka tillgängligheten för tillfälliga besökare föreslås markparkering i särskilda parkeringsgator. Markparkeringen bedöms på detta sätt kunna klara ca 15 - 25 procent av det totala behovet av bilplatser inom kvartersstaden. Parkeringsgatorna bör även ha ett stort inslag av grönt och kan eventuellt även vara en del av ett öppet dagvattensystem för att tillföra biologiska och upplevelsemässiga värden, se bilder till höger.



Bild från stadshuvudgatans (Bangårdsgatan) södra del i höjd med programområdet. Illustration Okidoki Arkitekter



Exempel på möjlig placering av parkeringshus (P) samt föreslagna lägen för parkeringsgator med markparkering (grönt).



Exempel på utformning av parkeringsgata



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

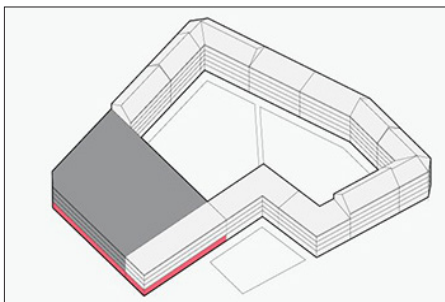


Exempel där en större förskola (5-6 avd) nyttar ett helt stadskvarter.

Bild Okidoki Arkitekter



Lämplig plats för framtida grundskola (S) och dagligvaruhandel (DV) i Mariesjö. Rosa markeringar anger lämpliga lägen för andra servicefunktioner i kvarterens bottenvåningar inom programområdet.



Kvarter med dagligvaruhandel i bottenvåningen (rött) mot stadshuvudgatan, parkering (grått) och bostäder/kontor (vitt)



Bild från stadshuvudgatans (Bangårdsgatan) södra del i höjd med programområdet med läget för en dagligvarubutik skymtandes på andra sidan gatan. Illustration Okidoki Arkitekter

## Social och kommersiell service

En ny stadsdel som på längre sikt kanske rymmer uppemot 4 000 boende och lika många arbetsplatser har behov av och skapar underlag för både social och kommersiell service. Svårigheten ligger i just detta att både utbud och efterfrågan är beroende av varandra. Läget nära större trafikerade vägar som Hjovägen och väg 26 innebär dock att servicen även kan vända sig till en större kundkrets utanför Mariesjö.

## Skolor

Utifrån nuvarande prognos för befolkningstillväxt (2019) bedömer sektor barn- och utbildning att det finns underlag för en ny grundskola om 500 - 750 elever först efter år 2025. En lämplig placering av denna skulle kunna vara i Mariesjöområdet. Beroende på vilken inriktning skolan har (årskurs F-6, 7-9 etc) så är ytbehovet olika stort.

Möjlig placering för ny grundskola i Mariesjö redovisas i bilden till vänster. Kvarteret som är ca 12 000 m<sup>2</sup> stort ligger nära planerade allmänna kommunikationer, gång- och cykelstråk och granne med parkstråket. Behövs större yta kan även kvarteret österut tas i anspråk och ger då en skoltomt om ca 17 000 m<sup>2</sup>.

Förskolor om mindre enheter bedöms kunna inrymmas i delar stadskvarterens bottenvåningar. Tillräcklig friyta utomhus för lek är viktigt. Vid behov av större förskolor finns möjlighet att ta ett helt stadskvarter i anspråk. Kvarterets storlek ligger vanligtvis på drygt 5 000 m<sup>2</sup>, vilket skulle kunna rymma en förskola på 5-6 avdelningar. Ett renodlat förskolekvarter kan antingen placeras längs det genomgående parkstråket med den öppna gårdsidan vänd mot parken, alternativt mellan de slutna stadskvarteren och då utgöra en lokal grönyta för dessa. Material- och gestaltningsmässigt ges förskolekvarteret då gärna ett utseende som skiljer sig från övriga stadskvarter, se exempel ovan till vänster.

## Handel

Något som efterfrågas redan idag av boende i villaområdet söder om programområdet är närheten till en livsmedelsbutik. På sikt bedöms det också finnas underlag lokalt för en dagligvarubutik (livsmedel), dock troligtvis efter att bebyggelsen inom programområdet står färdig. En lämplig plats för denna föreslås vara strax öster om programområdet. Här finns plats för en större butik (drygt 2 000 m<sup>2</sup>), med parkeringshus ovan och med lägenheter mot ett södervänt torg, se bilder till vänster.

## Kommersiell service i övrigt

Bilden ovan till vänster pekar även ut lämpliga lägen i kvarterens bottenvåningar för annan mer småskalig och lokalt anknuten service som exempelvis närbutik, restaurang, hårfrysör, kiosk, mm. Kvarterets storlek och innehåll i övrigt sätter förutsättningarna för omfattningen av servicefunktionerna.

### *Verksamheter*

I kvarteren närmast väg 26 och Västra stambanan, där annonsläget och oftast tillgängligheten är bra, men där bullerkrav mm medför svårigheter att anordna bostäder, föreslås markanvändningen vara olika typer av verksamheter. Lämplig verksamhet kan vara kontor, försäljning, utbildning mm.

För den norra delen - Stallsiken Södra - pågår detaljpaneläggning för olika typer av verksamheter och storskalig handel.

### *Idrott och kultur*

Tillgången till idrott och kultur är viktigt för en ny stadsdel av denna storlek. Strukturplanen pekar dock inte ut några särskilda kvarter eller platser med detta innehåll. Orsaken till detta är att behov och läge får växa fram allteftersom stadsdelen utvecklas och infogas i strukturen genom att ta hela eller delar av kvarteren i anspråk för exempelvis en sporthall, bibliotek, konsthall etc. Ytor i parkstråket bör kunna nyttjas för utomhusaktiviteter. Zonen närmast väg 26 kan även vara lämplig för dessa ändamål då både tillgänglighet och annonsering av verksamheterna har bra förutsättningar.

### *Tekniska anläggningar*

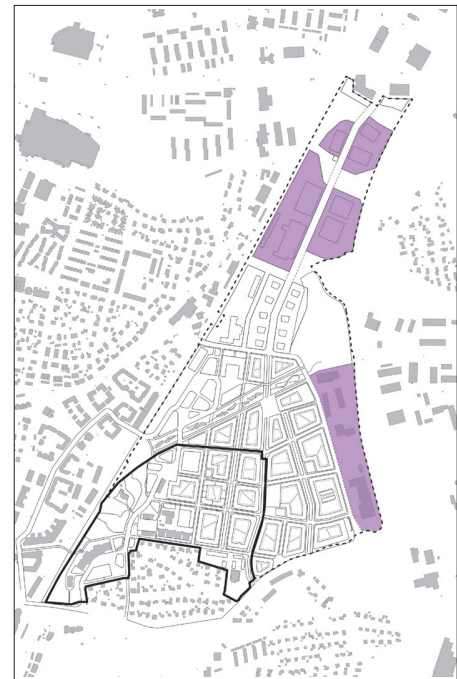
Återvinningsstationer och insamling av hushållsavfall, nät- och NOD-stationer mm placeras företrädesvis på egen mark alternativt utomhus inom kvartersmark eller integrerat i byggnaderna. Exakta lägen får avgöras vid detaljpaneläggningen.

### *Belysning*

Längs stadshuvudgatans båda sidor förslås belysning på dubbelarmade belysningstolpar. Detta för att åstadkomma en bra ljusbild som stöttar gatans symmetriska utformning.

En särskild belysningsplan för den nya stadsdelen bör tas fram som anger belysningsprinciper, armaturer och belysningskällor mm för stadsdelens gator, parker och torg.

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

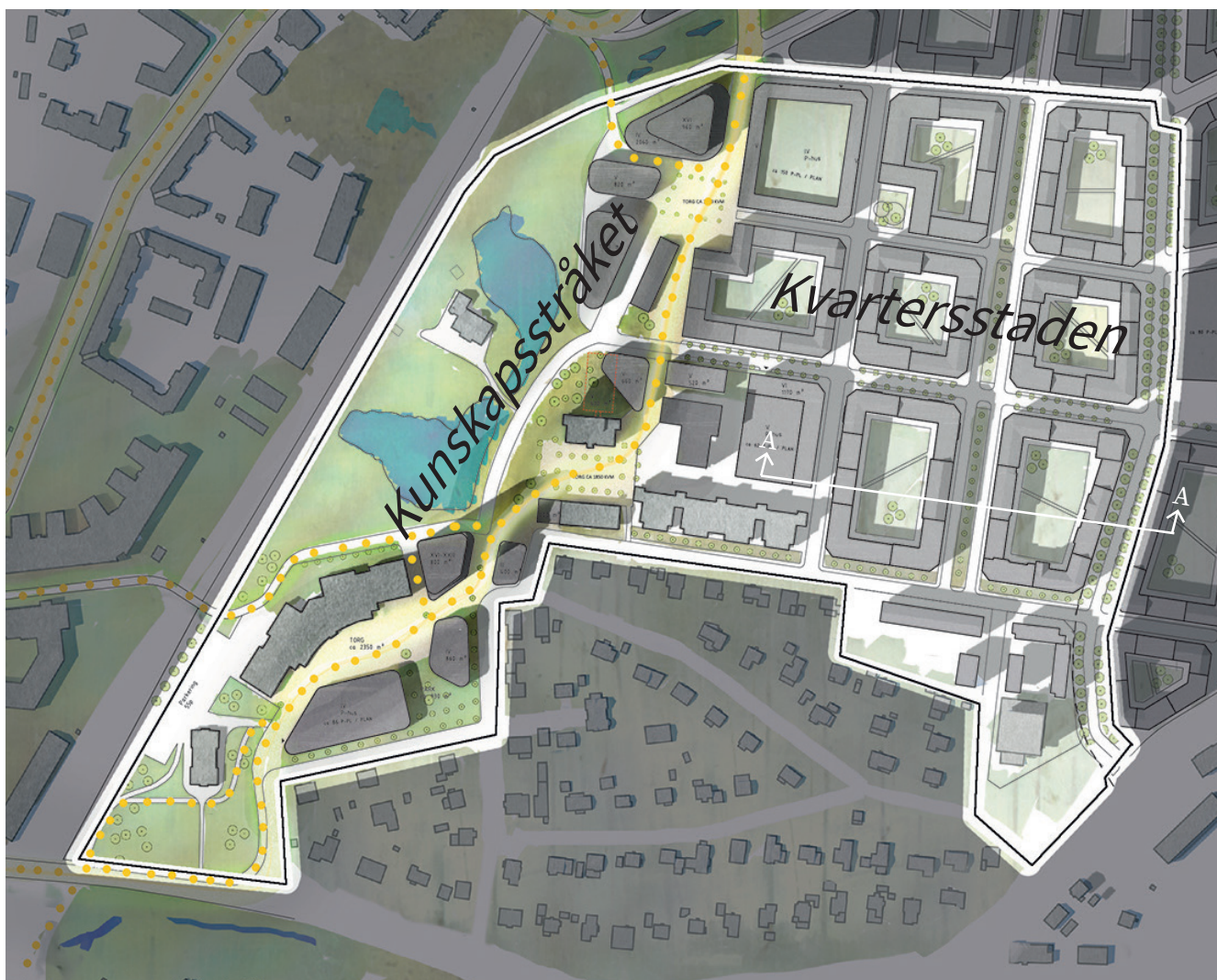


Områden som gränsar till väg 26 och Västra stambanan och som lämpar sig bra för kvarter för verksamheter och eventuellt för idrott och kultur.

Godkännandehandling 2020-09-07

## PROGRAMFÖRSLAG 2025

Programförslaget utgörs av de västra delarna av Mariesjö och är det område som uppdraget att ta fram ett planprogram för huvudsakligen avser, se sidan 12 under rubriken *PROGRAM-/utvecklingsområdet*.



Programförslaget har utgått ifrån att inom de östra delarna skapa en *kvartersstad* genom att behålla befintlig kvarterstruktur och dela upp dagens stora industri och verksamhetskvarteren i mer fattbara kvarter med normala stadsmått. Detta medför att omvandlingen kan ske etappvis där dagens verksamheter kan fortgå under en övergångsperiod och därtill för att utnyttja det ekonomiska värdet i den infrastruktur som redan finns. Resultatet blir kvartersmått för de nya stadskvarteren med bredd på mellan 80-90 meter och djup på mellan 90-120 meter. Kvartersmåttan medger både goda möjligheter att få till bra bostadsgårdar och att rymma lite djupare kontorsbyggnader. Kvarterens utbredning ligger i nord-sydlig riktning vilket bl.a. ger bra förutsättningar för att få soliga bostadsgårdar. Kvartersstaden är en urban plats att bo och arbeta i med tydlig gräns mellan den privata kvarterstaden och den publika gatan.

I den västra delen av programområdet - *Kunskapsstråket* - föreslås få en mer uppbruten form med befintlig och ny bebyggelse placerade längs en slingrande gata som kopplar ihop Science Park Skövde med högskolan på andra sidan om järnvägen. Längs gatan skapar byggnaderna platser och parker dit rörelser och möten kan koncentreras. Ny och befintlig bebyggelse längs Kunskapsstråket är huvudsakligen mellan 3 - 5 våningar, förutom på två ställen där bebyggelsen tillåts skjuta i höjden och utgöra tydliga landmärken för hela området. Den högre av dessa föreslås placeras vid Science Park Skövdes byggnad Portalen, se illustrationer på sidan 42.

För att förstärka kontrasterna mot kvartersstaden och ge kunskapsstråket en tydlig identitet föreslås byggnaderna inom kunskapsstråket ges ett eget arkitektoniskt uttryck. Detta kan exempelvis åstadkommas genom mer organiska former som illustrationerna och exemplet från Chalmers till höger visar på.

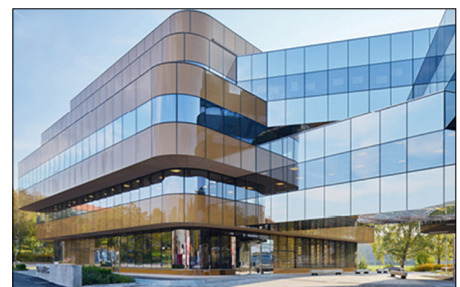
Kvartersstadens och kunskapsstråkets olika karaktärer och innehåll gör mötet dem emellan extra tydligt och platserna som skapas vid mötet har goda förutsättningar att bli intressanta att vistas vid.



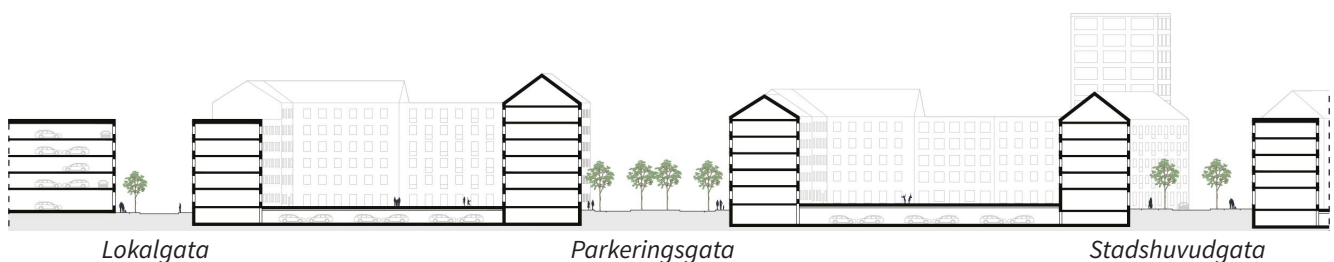
*Kvartersstaden. Nya stadshuvudgatan (nuvarande Bangårdsgatan)*  
Illustration Okidoki Arkitekter



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



*Chalmers, Göteborg*  
Foto Okidoki Arkitekter



*Lokalgata*

*Parkeringsgata*

*Stadshuvudgata*

*Sektion A - A från öster till väster genom kvartersstaden inom programområdet*  
Illustration Okidoki Arkitekter



Förslag till markanvändning inom programområdet.

**B** - Blandkvarter med bostäder, kontor, olika typer av servicefunktioner mm.

**HFT** - Kvarter för högskolan, forskning och innovationsföretag, teknikpark (Science Park Skövde) med inslag av mindre bostäder för studenter m.fl.

Grönt - Mariesjö Gård / Park.

## Markanvändning

Den översiktliga beskrivningen av framtida markanvändning som presenterats i Strukturplanen 2040 preciseras nedan för programområdets olika kvarter.

### Blandkvarter (B)

I stadskvarteren eftersträvas en stadsmiljö med en hög grad av funktionell blandning. Resultatet blir en resurseffektiv, mångsidig stadsdel med närhet till det mesta. I stadskvarteren tillåts bostäder, kontor och olika typer av servicefunktioner och lokalt anknuten handel i bottenvåningarna (café, restaurang, mindre närköpsbutik). Mindre förskoleenheter kan utgöra delar av ett stadskvarter. Vid behov av större förskolor (5-6 avd eller mer) bör det även kunna prövas att ta ett helt kvarter i anspråk för detta ändamål. Se kapitlet *Skolor* under *Social och kommersiell service* på sidan 40.

Med ett genomsnitt på 5 våningar innehåller de illustrerade stadskvarteren inom programområdet ca 140 000 m<sup>2</sup> byggrätt (BTA), vilket innebär en exploateringsgrad på runt 2,0. Med en genomsnittlig fördelning på 70 procent bostäder, 20 procent kontor och 10 procent servicefunktioner motsvarar det ca 1 000 nya bostäder inom programområdet. Är behovet av kontor eller servicefunktioner större, exempelvis för en förskola, blir det något färre bostäder.

### Högskola, forskning och innovation, teknikpark (HFT)

Att skapa utvecklingsmöjligheter för Högskolan i Skövde och Science Park Skövde är mycket viktigt för Skövde och kanske det enskilt största målet med utvecklingen av Mariesjö. Högskolan har som mål att fördubbla antalet studenter till 2030. Science Park Skövde mål är att gå från dagens ca 1 000 arbetstillfällen till ca 1 600 år 2030. Man önskar fortsatt växa organiskt ser idag ett utökat lokalbehov om ca 1500 m<sup>2</sup>/år.

De illustrerade byggnaderna längs Kunskapsstråket (HFT-kvarter) inom programområdet motsvarar lite drygt 55 000 m<sup>2</sup> yta för kontor, utbildningslokaler mm. Jämfört med dagens ca 30 000 m<sup>2</sup> motsvarar det ett tillskott på knappt 200 procent. Högskolan och studentkåren m.fl. har även önskemål om mindre bostäder längs kunskapsstråket. Förslaget är att det högre landmärket vid Portalen ska kunna rymma ca 200 mindre lägenheter för bl.a. studenter. Det motsvarar ca 11 våningsplan. En förutsättning är att det går att hantera närheten till västra stambanan med avseende på farligt gods transporter och buller.

Inom HFT-kvarteren föreslås även tre parkeringshus om sammanlagt drygt 30.000 m<sup>2</sup>, vilket ger ca 1 200 - 1 300 bilplatser.

Därtill kan stadskvarteren närmast kunskapsstråket (B/HFT) i bilden ovan till vänster, beroende på efterfrågan, helt eller delvis nyttjas för Science Park och/eller högskolans behov. De två kvarteren rymmer tillsammans drygt 20 000 m<sup>2</sup> BTA.



Delar av landmärket vid Portalen skulle, utöver kontor och utbildningslokaler, även kunna rymma små lägenheter för bl.a. studenter. Om man avsatte 11 våningsplan för detta ändamål motsvarar det ca 200 bostäder.

Illustration Okidoki Arkitekter.



## PARK - Mariesjö Gård

Mariesjö Gård fungerar idag som en lokal privat park. Den utgör en spridningskorridor för växt- och djurliv och är en viktig del för möjligheten att skapa ett sammanhängande grönt stråk genom Mariesjö mot Boulognerskogen.

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

## *Kvartersutformning*

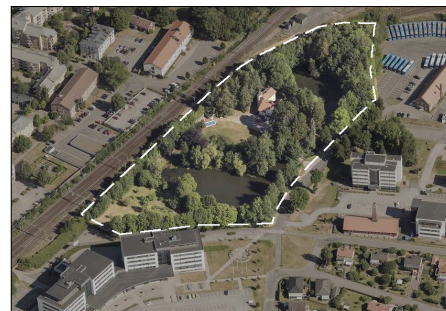
Utformningen av stadskvarteren ska huvudsakligen vara med helt slutna bostadsgårdar. Detta stänger effektivt ute trafikbuller och skapar de bästa förutsättningarna att skapa en halvprivat, trygg och omhändertagen miljö närmast bostaden. På bostadsgårdarna kan utrymme skapas för gemensamma platser för lek och umgänge, odling, trädplantering mm. Bostäder med uteplatser på bottenvåning kan ges möjlighet att sätta sin egen prägel på dessa. På gårdar med garagebjälklag säkerställs ett planteringsdjup som ger bra förutsättningar för gröna gårdar.



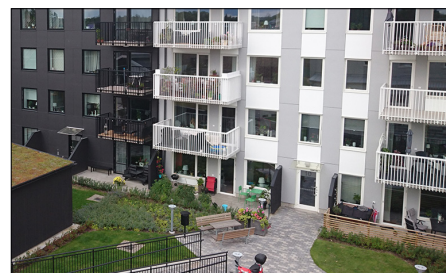
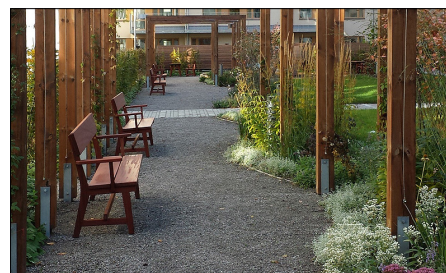
*Typkvarter för kvarterstaden  
Illustration Okidoki Arkitekter*

## Placering

Inom kvarterstaden ska byggnader huvudsakligen placeras direkt i gatulivet. Mindre förskjutningar i fasadlivet kan skapa små platser och variation, men husen ska alltid gränsa direkt till gatumarken. Detta är särskilt viktigt längs stadshuvudgatan. Mot parkeringsgatorna kan det prövas med mindre förgårdsmark om högst 2-3 meter.



*Mariesjö Gård*



*Exempel på bostadsgårdar*



*Exempel på fasadförskjutning för att ge plats för en uteservering.  
Kv Klyvaren, Malmö (Link Arkitekter)*



Exempel på stadsradhus, Göteborg



En grön takterass gemensam för alla boende i fastigheten.



Exempel på varierande fasader.  
Kv Klyvaren, Malmö (Link Arkitekter)



Vårt fokus ligger på bottenvåningarna.  
Bild Gehl Architects

### Höjder

Byggnadernas höjder föreslås variera från 4 till 6-7 våningar. I syfte att markera en viktig plats, innehåll eller dylikt kan enstaka kvartershörn tillåtas skjuta upp till 12 våningar. Den högre bebyggelsen placeras företrädesvis i den nordöstra delen av kvarteret för att inte skugga verksamheter eller gårdar dagtid. För att utvidga utbudet av bostadstyper kan även trevånings stadsradhus vara möjligt mot de mindre lokalgatorna.

Variationen i höjder inom kvarteret skapar en intressant miljö på både gård och längs gatan. Det ger därtill en möjlighet att sänka byggnadshöjden i andra lägen utan att påverka det totala antalet bostäder.

### Taklandskapet

Målet om en bebyggelse med olika utformning (typologi) på kvartersnivå medför samtidigt skilda förutsättningar för de olika byggnadernas tak. Möjligheten att anordna gröna tak för att bl.a. fördröja dagvatten, öka den biologiska mångfalden och kanske skapa privata eller fastighetsgemensamma takterasser mm välkomnas. Naturligtvis är även solcellspaneler välkomna, men då helst integrerade i takfallen.

Med olika typologier, takmaterial och varierande byggnadshöjder blir taklandskapet - den femte fasaden - en viktigt del av kvarterets gestaltning. Taklandskapet utgör även utsikten för de som bor i de högre husen i kvarteret. Utformning av taken är därför viktigt att beakta.

### Fasader, material, balkonger

Val av fasadmaterial ska vara genomtänkt för att ge byggnaden/kvarteret rätt identitet. Betong ger ett stabilt intryck, tegel ett påkostat gediget intryck och trä ett lättare och kanske mer miljövänligt dito etc. En variation av material och hög detaljeringsgrad är viktigt där målet är en karaktär för varje trapphus.

Balkonger mot gatan påverkar mycket hur en stadsmiljön upplevs. Balkonger bör därför inte kraga ut över gatan mer än ca 2 meter. Önskas djupare balkonger än så får balkongen dras in, helt eller delvis, i huskroppen. Om husen har förhöjd bottenvåning kan balkonger anordnas från våning två och uppåt, i annat fall först från våning 3.

### Bottenvåningar och entréer

Den mänskliga upplevelsen av omgivningen sker i ögonhöjd. Ca 75 procent av våra sinnesintryck får vi via synen, från ögonhöjd upp till ca 3 meter. Det är därför viktigt att bottenvåningen på husens gatufasader ägnas särskild omsorg. De kan med fördel markeras med ett eget material och/eller ges eget uttryck. Detta hjälper även till att bryta ned skalan på bebyggelsen. Längs stadshuvudgatan bör bottenvåningens höjd vara ca 1,5

gångar normalplanet för att kunna inrymma verksamheter och servicefunktioner. En högre bottenvåning med en utformning och/eller materialval som avviker från huset övriga våningar ger byggnaden samtidigt en tydlig bas.

Gränszonen mellan byggnad och gata är en viktig del av utformningen av gaturummet och måste gestaltas med omsorg. Byggnadernas entréer ska vara tydligt synliga. Detta kan åstadkommas genom material, färg och form och/eller en lokal livförskjutning av fasaden. En livförskjutning skapar dessutom möjligheter till cykelparkering nära entrén, sittplatser, olika inslag av grönska och planteringar etc.

Portgångar in till bostadskvarteren är ett alternativ till entréer direkt vid gatan. Detta skapar mer utrymme för möblering, parkering av exempelvis cykel och entréer till barnvagnsrum och förråd mm. Portgången skapar också en intressant visuell kopplingen mellan kvartersgården och gatan utanför, vilket även gör den till en upplevelse i gaturummet.

### Parkering

Parkering föreslås enligt ovan (sid. 39) i huvudsak lösas i parkeringshus och/eller parkeringsgarage under stadskvarteren. För att öka tillgängligheten för besökare föreslås som komplement till detta markparkering längs gatorna och i särskilda parkeringsgator. Kvartersgårdar bör inte upplåta plats för markparkering, undantaget för enstaka handikapp-platser.

Programområdets centrala läge med närhet till stadskärnans serviceutbud och allmänna kommunikationer vid Resecentrum medför att Skövde kommuns parkeringsnorm för stadskärnan enligt nedan även bör gälla för programområdet:

- Bostäder, flerbostadshus 8 bpl / 1000m<sup>2</sup> BTA
- Bostäder, stadsradhus 1,5 bpl / lägenhet
- Kontor 15 bpl / 1000m<sup>2</sup> BTA
- Restaurang 60 bpl / 1000m<sup>2</sup> BTA
- Butik, dagligvaror 35 bpl / 1000m<sup>2</sup> BTA
- Butik, sällanköp 25 bpl / 1000m<sup>2</sup> BTA

För mindre bostäder (<35 m<sup>2</sup>), exempelvis studentbostäder, föreslås inga krav ställas på bilparkering. För övriga ändamål som föreslås i planprogrammet (utbildning, service mm) anger parkeringsnormen inga riktlinjer. För dessa föreslås en bedömning göras i detaljplanarbetet. Detta gäller även de servicefunktioner som planprogrammet önskar se i bottenvåningarna längs stadshuvudgatan. Under förutsättning att det finns allmänt tillgängliga parkeringsplatser i närheten föreslås det inte ställas krav på parkeringsplatser för exempelvis den lokala kvartersrestaurangen, den lilla servicebutiken, frisören etc.

Parkeringsnormen är från 2011 och bygger på de behov och mål för parkering som gällde vid den tidpunkten. När denna revideras ska den nya normen gälla även för programområdet.



Markerad, fasadförskjuten entré.  
Illustration Okidoki Arkitekter



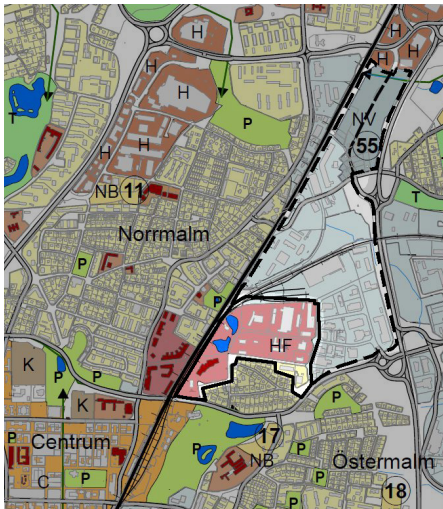
Parkeringshus, Vallastaden Linköping



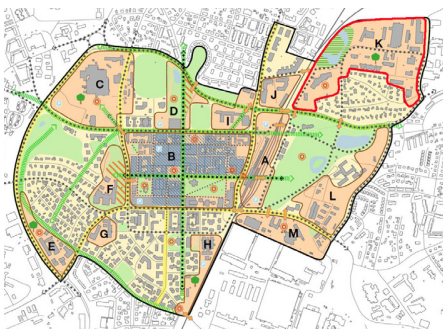
P-hus som byggts runt och på med flerbostadshus, Larsbergs Centrum Lidingö  
Planillustration Andersson & Jönsson  
Landskapsarkitekter



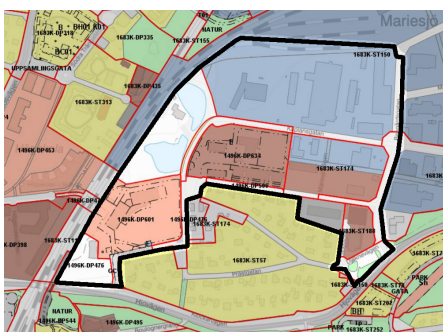
Parkeringshus med bostäder  
Illustration Okidoki Arkitekter



Utsnitt ur ÖP 2025.  
Program- och utvecklingsområden  
markerade



FÖP Centrala Skövde. Översikt alla förtättningsområden A - M. Mariesjö är område K. Avgränsningen av område K sammanfaller med programområdet för Mariesjö i rött.



Översikt över gällande detaljplaner inom programområdet. Markanvändning se nedan.  
Gråblå - Småindustri  
Brun/rödbrun - Kontor, Skola, Handel, Hotel  
Grå - Garageändamål

## FÖRUTSÄTTNINGAR

### ÖVERSIKTSPLAN 2025 / FÖP CENTRALA SKÖVDE

#### ÖP 2025

I Skövde kommuns översiktsplan från 2012, ÖP 2025, beskrivs Mariesjöområdet som ett utvecklingsområde för Gothia Science Park (numera Science Park Skövde), växande småföretag och flerbostadshus för studentboende. Utvecklingen kan ske långsiktigt genom omställning av lokaler i kombination med nybyggnation. Ett planprogram föreslås tas fram för hela området.

ÖP 2025 anger tre olika typer av framtida markanvändning för programområdet; Högskola/Forsknings och innovationsföretag (HF), befintliga bostäder (gul) samt befintliga verksamheter (gråblå), se bild till vänster.

#### FÖP CENTRALA SKÖVDE

I fördjupningen av översiktsplanen för centrala Skövde från 2016, förkortat FÖP Centrala Skövde, beskrivs Mariesjöområdet (område K) spela en nyckelroll när det gäller att förstärka centrum öster om järnvägen. Området ingår i en kreativ utvecklingszon som sammanlänkar Mariesjöområdet och Högskolan i Skövde med Stadskärnan och resecentrum.

Riktlinjer för markanvändningen inom området är kontor, verksamheter, utbildning, bostäder, studentbostäder och park.

FÖP Centrala Skövde anger att det är nödvändigt att utveckla kvartersstrukturen och integrera den med omkringliggande kvarter. Gång- och cykelstråk mot stadskärnan och resecentrum ska prioriteras, exempelvis vid entrén till Science Park Skövde, och samlokalisering av förskola och bostadsbebyggelse ska studeras mm. Vidare ska verksamheter placeras som en skyddande barriär mot järnvägen och behovet av en uppställningsplats för fordon med farligt gods hanteras.

Lämplig utveckling, innehåll mm ska studeras i ett särskilt program som förutsätter ett brett deltagande av aktörer och där genomförandefrågorna är viktiga att ha med parallellt i arbetet.

#### DETALJPLANER

Programområdet berör flera detaljplaner, se bild till vänster.

I nordöstra delen gäller två äldre stadsplaner (1961 resp 1965) som anger småindustri- och järnvägsändamål (gråblå) resp. handel (brun) som markanvändning. I väster finns nyare detaljplaner från 2000 respektive 2008 för skola och kontor (rödbrun). Centralt i området finns detaljplan från 2011 för kontor och skola (brun). I sydöst finns äldre stadsplaner från 1955 respektive 1966 för garageändamål (grå) samt hotell (brun).

Fastigheten Skövde 5:193 (Mariesjö Gård) är inte planlagd.

## RIKSINTRESSEN

Programområdet ligger inom ett MSA-område som är ett riksintresse för totalförsvaret. Inom MSA-området ska flygtrafiken garanteras hinderfrihet. I programförslaget finns förslag till högre bebyggelse på upp till 22 våningar, ca 70 meter.

Programområdet gränsar både i väster och i öster till riksintressen för kommunikationer (Västra stambanan respektive väg 26). Programförslaget bedöms beakta båda dessa intressen.

## POLITISKA STYRDOKUMENT

Nedan följer några relevanta politiska styrdokument som stämts av mot programförslag 2025 och stukturbild 2040.

### *Vision Skövde 2025*

För att få en tydlig färdriktning och gemensam framtidsbild fattade Skövde kommunfullmäktige 2010 beslut om en gemensam vision för kommunens arbete. Visionen utgår från sex prioriterade utvecklingsområden som ska vara styrande för utvecklingen de kommande åren. För Mariesjö innebär det dels att skapa attraktiva boendemiljöer som är anpassade till människors olika intressen och behov. Dels utveckla former för att mötas och samverka på alla nivåer så att alla invånare ska kunna känna delaktighet oavsett ålder, kön eller ursprung. Mångfald, tolerans samt ett rikt och varierat kulturliv ska bidra till ökad livskvalitet.



### *Boendestrategiskt program*

Det boendestrategiska programmet från 2012 anger som mål att kommunen ska ha 60 000 invånare 2025. Det ska finnas bra bostäder för alla i attraktiva boendemiljöer som ger förutsättningar för både välfärd och tillväxt i hela Skövde kommun. Bostadsplaneringen ska ske på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt. Det bostadspolitiska målet är att det kan byggas i genomsnitt 360 bostäder per år. För att möta tillfälliga upp- och nedgångar kan det årliga målet variera mellan 300 - 400 bostäder.

Bostadsbyggandet ska präglas av hållbarhet och varsamhet med miljön och naturen. Den nya bebyggelsen ska även i möjligaste mån komplettera befintlig bebyggelse och utnyttja befintlig infrastruktur så effektivt som möjligt. Vid planering av större bostadsområden ska de ges tydliga attraktionsvärden och karaktärsdrag.

Det boendestrategiska programmet anger att vi ska eftersträva en god variation av bostadsstorlekar och upplåtelseformer i Skövdes bostadsområden. Detta för att ge möjlighet till valfrihet och en bred gemenskap. Det är en stor efterfrågan på tre- till fyrrumslägenheter i centrala lägen, både bostadsrätter och





hyresrätter. Behov finns även av små, billiga hyreslägenheter med två rum eller färre samt av stora hyreslägenheter med fem rum eller fler. Utöver detta finns ett behov av boende för äldre.

Att stödja ungdomars möjligheter att etablera sig på den ordinarie bostadsmarknaden, stimulera rörligheten på bostadsmarknaden, säkerställa fortsatt nybyggnation av hyresrätter och värna nytillskottet av små, kostnadseffektiva lägenheter är andra mål som anges i programmet.

### *Riktlinjer för dagvattenhantering*

De riktlinjer för dagvattenhantering som antagits av kommunstyrelsen 2011 anger att man vid nyexploatering i första hand använda sig av LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten). Utgångspunkten för riktlinjerna är att avrinningen från området inte ska öka vid en nyexploatering.

### *Cykelstrategi och cykelplan*

I Skövde kommuns Cykelstrategi och Cykelplan från 2018 redovisas en målbild om att så många som möjligt ska ta cykeln hela resan eller på någon sträcka när de ska ta sig till/från arbete, skola och fritidsaktiviteter. Cykelstrategin fastslår fyra övergripande strategier som ska genomsyra kommunens trafik- och samhällsplanering. De fyra strategierna är: 1) Eftersträva ett sammanhängande cykelnät. 2) Ta fram minst ett prioriterat cykelstråk. 3) Prioritera arbetspendling med cykel. 4) Prioritera cykelvägar till och från skolor.

### *Kollektivtrafikplan Skövde år 2025*

Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Skövde kommun har i september 2018 tagit beslut om en gemensam kollektivtrafikplan för hur Skövdes stadsbusstrafik ska utvecklas fram till 2025 med utblick mot 2035.

Målet är bl.a. att utveckla ett tydliga stråk med gena linjedragningar och god framkomlighet. Kollektivtrafiken ska bidra till att skapa en tydlig struktur för framtidens Skövde tätort och stads- och kollektivtrafikutvecklingen ska ske samordnat. Genom att lägga service, förskola, skola och handel i anslutning till hållplatser skapas närhet till kollektivtrafiken.

### *Trafikstrategi*

Skövdes trafikstrategi från 2012 anger bl.a. att alla trafikslag ska behandlas på ett jämställt och balanserat sätt i planeringen. Utgångspunkten är att samhällsplaneringen ska stödja ett förändrat beteende som på lång sikt är hållbart. Detta exemplifieras med välutvecklade cykelnät och busstrafik som kan erbjuda restider jämförbara med bilens. Förtätning och en bebyggelseplanering som i allmänhet bidrar till minsta möjliga resandeökning med bil eftersträvas.

För att åstadkomma en god tillgänglighet till nya områden är planeringen av infrastrukturen i ett tidigt skede en nyckelfråga. Genom att låta kollektivtrafiken vara strukturbildande skapas förutsättningar för en god kollektivtrafikförsörjning med god tillgänglighet. För att nya områden med lätthet ska kunna nås med cykel bör behovet av att huvudcykelnätet försörjer planerat område ses över. Hur sammanhängande och gena gång- och cykelvägar kan skapas inom området bör studeras i ett tidigt skede.

### *Parkeringsnorm*

Skövde kommuns parkeringsnorm från 2011 för stadskärnan föreslås huvudsakligen gälla. Se avsnitt *Parkering* sidan 47.

### *Energi- och klimatplan*

En målsättning i Skövde kommuns Energi- och klimatplan är att Skövde år 2050 inte ska bidra till några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. För att nå detta behöver samhällsplaneringen bidra till minskad energianvändning och minskade utsläpp av växthusgaser. Ett led i detta är att skapa fler bostäder i centrum, och att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik.

### *Risk- och sårbarhetsanalys / Klimatanpassningsplan*

Klimatförändringarna påverkar i stort sett alla områden i samhället, som ekosystem, natur- och kulturmiljö och vår hälsa. Kommunerna är nyckelaktörer när det gäller klimatanpassningsåtgärder då man bl.a. är ansvarig för den fysiska planeringen. Skövde kommun har via Sweco tagit fram en Risk- och sårbarhetsanalys ur ett klimatförändringsperspektiv. Studien är ett kunskapsunderlag för den fysiska planeringen och kommunens riskberedskap och ska bl.a. ligga till grund för framtagande av en Klimatanpassningsplan för kommunen.

### *Folkhälsopolitiskt program 2015-2018*

Programmet bygger vidare på Vision Skövde 2025 och förtydligar inriktningen för folkhälsoarbetet. Levnadsvanor baseras på individers egna val. Det vi som kommun kan göra är att utforma livsvillkor och livsmiljöer på ett sätt som indirekt bidrar till goda levnadsvanor. Tre av visionens utvecklingsområden lyfts fram i programmet: *attraktiva boendemiljöer, kunskapsutveckling och arbete, samt tillsammans*. De delar som är aktuella i arbetet med Mariesjö handlar främst om delaktighet i planeringen. Utöver det ska vi arbeta för en aktiv och hållbar områdesutveckling med fokus på livsvillkor och livsmiljö.

### *Kultur- och fritidspolitiskt program*

Skövde kommuns antagna kultur- och fritidspolitiska program (2018) anger bl.a. att vi ska erbjuda platser som stimulerar möten, ta tillvara kulturmiljöer och tillgängliggöra vår natur.



## GENOMFÖRANDE

### **SAMARBETE FASTIGHETSÄGARE - KOMMUN**

Ett genomförande av planprogrammet förutsätter en etappvis utbyggnad under en längre tidsperiod och kräver fortsatt stor samverkan mellan områdets olika fastighetsägare, Skövde kommun och intresserade exploatörer.

### **KOMMUNEN SOM MARKÄGARE**

Där kommunen är markägare och avser att sälja marken ska man verka för att det finns goda konkurrensförhållanden på marknaden. Mark för bostadsbyggnation kan enligt de *Riktlinjer för markanvisning, Skövde kommun 2015-11-24* som gäller fördelas enligt tre olika modeller; direktanvisning, intresseförfrågan eller tävling.

För större projekt, likt i Mariesjö, där flera aktörer kan förväntas vara intresserade och/eller där utformning, innehåll mm är särskilt viktigt för stadens utveckling gäller i huvudsak intresseförfrågan alternativt tävlingsförfarandet. I båda fallen görs valet av exploatör utifrån inlämnade förslag som bedöms utifrån olika och på förhand bestämda kriterier.

Vid markanvisningar för de framtida kvarteren inom programområdet förelås bedömningskriterierna, utöver genomförbarhet och ekonomi, premiera stadsmässiga, resurseffektiva och långsiktigt hållbara kvaliteter i byggandet.

### **UTFORMNINGS-/KVALITETSPROGRAM**

En av de målbilder som redovisas på sidan 29 var att ge Mariesjö en egen identitet. Ett sätt att nå detta mål är att långsiktigt jobba med gestaltningen utifrån gemensamma utformnings-/kvalitetsprogram. Då målet är en variationsrik arkitektur är det särskilt viktigt att utformningen av de allmänna platserna följer en röd tråd. Genom att slå fast en tydlig ambitionsnivå ökar också möjligheterna att alla delprojekten/etapperna under den långa genomförandetiden når målet om en god helhet. Planprogrammet bör därför kompletteras med nedan program, var för sig eller som ett samlat dokument.

- Belysningsprogram som redovisar belysningsprinciper, armaturer och lämpliga belysningskällor mm för stadsdelens gator, parker och torg.
- Möbleringsprogram för möbler på allmän platsmark, d.v.s. gator parker och torg.
- Gestaltningsprogram med enkla men tydliga principer för utformning av kvarteren men som också lämnar utrymme för att skapa en variationsrik och spännande stadsmiljö. Det är positivt ur ett hållbarhetsperspektiv om delar av byggnationen kan utgöras av trähusbebyggelse.

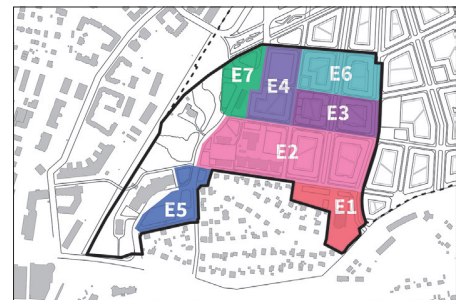


## ETAPPVIS UTBYGGNAD INOM PROGRAMOMRÅDET

Utbyggnaden av programområdet kommer att genomföras i flera etapper och under en längre tid. Etappindelningen i bild till höger och tabell nedan utgår ifrån vad som i dagsläget bedöms rimligt utifrån behov och med avseende på möjlig avveckling av verksamheter i angränsande kvarter.

Exploateringsnivåerna nedan visar ungefärlig bruttoarea (BTA) ovan mark i enlighet med illustrerat programförslag 2025.

E1	8 000 m <sup>2</sup> för bostäder (Detaljplan för Bostället 23-24)
E2	39 000 m <sup>2</sup> för bostäder, kontor & service mm (B) 13 000 m <sup>2</sup> för högskola, forskning, teknikpark (HTF) 9 000 m <sup>2</sup> för parkeringshus (ca 310 bpl)
E3	31 000 m <sup>2</sup> för bostäder, kontor & service mm (B)
E4	23 000 m <sup>2</sup> för bostäder, kontor & service mm (B) och/eller för högskola, forskning, teknikpark (HFT) 16 000 m <sup>2</sup> för parkeringshus (ca 600 bpl)
E5	15 000 m <sup>2</sup> för högskola, forskning, teknikpark (HFT) 9 000 m <sup>2</sup> för mindre lägenheter (studentboende) 8 000 m <sup>2</sup> för parkeringshus (ca 340 bpl)
E6	30 000 m <sup>2</sup> för bostäder, kontor & service mm (B)
E7	29 000 m <sup>2</sup> för högskola, forskning, teknikpark (HFT)



*Etappvis utbyggnad inom programområdet, trolig utbyggnadsordning.*

## BYGGLOV PÅ ANGRÄNSANDE VERKSAMHETSKVARTER

Markanvändningen i Mariesjö har under de senaste 20-30 åren successivt omvandlats från småindustri och hantverk till mer handel, kontor och service utan att det funnits direkt stöd i gällande detaljplaner. Ändring av markanvändning som leder mot målbilden (sidan 29) och som inte medför större konsekvenser bedöms under en övergångsperiod kunna prövas mot gällande detaljplaner. Större omvandlingar av kvarteren ska dock alltid föregås av en ny detaljplan.

Sektor samhällsbyggnad avser därtill vid en eventuell förfrågan om bygglov för etablering av ny industriverksamhet i anslutning till programområdet att utnyttja möjligheten som PBL 9 kap 28 § ger att besluta om anstånd med avgörandet om lov till dess att en ny detaljplan för området tagits fram. Utgångspunkterna för ett sådant planarbete ska då ta stöd i planprogrammets inriktning mot målet att skapa en stadsdel med blandade funktioner såsom utbildning, kontor, bostäder, service, parker mm, där inte någon ny industriverksamhet ryms.

## KONSEKVENSER

Detta kapitel redovisar övergripande konsekvenserna av ett genomförande av programförslaget.

### SAMHÄLLSKONSEKVENSER

Planprogrammets mål att bygga en tät stadsdel med blandade funktioner - en blandstad - ger en mångsidighet och närhet då olika målpunkter ligger bredvid varandra. Den kan ge besökare, arbetande och boende närhet till service. Blandstaden befolkas dygnet runt och blir därmed trivsammare och tryggare att vistas i. Arbetsplatser, skola, service och handel befolkar stadsdelen dagtid. Bostäder, fritid och kultur mm genererar rörelser och en ökad känsla av trygghet under kvällar och helger. Den täta blandstaden är resurseffektiv då den ger en jämnare trafikbelastning, mindre bilberoende och bra förutsättningar för gång, cykel- och kollektivtrafik. En tät blandstad hushåller med markresurser, kräver mindre infrastruktur och ger större tillgänglighet och därmed större underlag till offentlig och kommersiell service. Blandstaden är till sin struktur också flexibel och har beredskap för förändringar. Planprogrammet bedöms därmed bidra till att Mariesjö på sikt blir en mer funktionell och attraktiv stadsdel.



*Blandstaden utgörs av en stadsmiljö med en hög grad av blandning, främst funktionellt men även arkitektoniskt och socialt. Resultatet blir en resurseffektiv, mångsidig stad, rik på upplevelser och med närhet till det mesta.*

### Bostadspolitiska konsekvenser

Att omvandla/förtäta inom befintliga industri och verksamhetskvarter medför att befintlig teknisk infrastruktur (vägar och ledningar) kan användas i stor utsträckning. Detta i sin tur bedöms bidra till att framtida exploateringskostnader och hyror mm hålls inom rimliga nivåer. Planprogrammet och strukturplanen medger en bostadsbebyggelse av olika storlekar och upplåtelseformer, dock främst i flerbostadshus. Möjligheten att peka ut hela eller delar av kvarter för en särskild boendekategori (ungdoms-, äldre-, särskild boende mm) är möjligt och förutsättningarna bör därmed vara goda att skapa en stadsdel för alla.

Den föreslagna utvecklingen inom programområdet bedöms kunna bidra till att bostadsbyggandet följer den önskade bostadsökningen i Skövde om 300-400 bostäder per år och utgör ett bra planeringsunderlag för att kunna hålla en god planberedskap.

### Social hållbarhet

Boverket har identifierat fem teman, som berör socialt hållbar stadsutveckling i allmänhet. Programförslaget stäms av gentemot dessa nedan:

#### Helhetssyn

Programområdet är utpekade i ÖP 2025 och i FÖP Centrala Skövde som ett område som ingår i en kreativ utvecklingszon som sammanlänkar Mariesjöområdet och Högskolan i Skövde med stadskärnan och resecentrum. Planprogrammet lyfter även blicken och redovisar ett större utvecklingsområde och studerar samband och möjliga kopplingar med angränsande stadsdelar.

### Variation

Programförslaget föreslår en omvandling av ett industri- och verksamhetsområde med dagverksamhet till en blandstad med olika innehåll som befolkas dygnet runt. Målet är en stadsdel med kvarter som innehåller bostäder med olika upplåtelseformer, därtill arbetsplatser och servicefunktioner. Målet är även en stor variation av arkitektoniska uttryck, våningshöjder mm. Olika allmänna platser föreslås, liksom ett stort utbud av social och kommersiell service.

### Samband

Utvecklingsstrategin för programområdet är att expandera Skövde innerstad till Mariesjö och koppla samman befintliga och nya grönytor i Mariesjöområdet till ett stråk som länkas till Boulognerskogen. Målet är även att öka andra kopplingar till angränsande stadsdelar. Befintliga stråk för exempelvis gc-nätet förstärks och nya föreslås. Kollektivtrafiken ges möjligheter till ett nytt gent stråk mellan Skövde centrum och utbyggnadsområden i nordöstra Skövde.

### Identitet

En egen identitet kopplat till verksamheterna i Science Park Skövde är tydlig och följer målsättningen att attrahera unga medborgare och företagare och stärka nya branschers närvaro och utveckling.

### Inflytande och samverkan

Initialt i programarbetet bjöds alla fastighetsägare inom programområdet samt högskolan och representanter för Science Park Skövde in till enskilda möten. Vid mötena beskrevs uppdrag, syfte och alternativa utvecklingar för programarbetet och synpunkter och framtidsplaner inhämtades. Halvvägs in i arbetet bjöds dessa till ett gemensamt avstämningsmöte. Ungefär samtidigt togs kontakter med övriga fastighetsägare inom det större utvecklingsområdet. I november 2018 bjöd sektor samhällsbyggnad in till en öppet husutställning där Skövdeborna under en heldag kunde ta del av det pågående arbetet och lämna synpunkter på detta. Ett 100-tal Skövdebor, varav många närboende, tog denna chans. Samråd kring ett färdigt programförslag hölls därefter i maj-juni 2019.

### *Barnperspektiv*

En trygg trafikmiljö och tillgång till ett väl utvecklat gång- och cykelnät är viktigt för alla, men särskilt för ungdomar och barn. Planförslaget bedöms tillgodose detta. Programmet föreslår även i allmänhet trafiklösningar och gatukaraktärer som främjar trafiksäkerhet och trygghet vilket ger fördelar ur ett barnperspektiv.

Planprogrammets målsättningen om närhet till parker som ska erbjuda olika miljöer och aktiviteter är viktigt ur barnperspektiv. De slutna kvarter-/bostadsgårdarna innebär en trygg lekmiljö för de minsta barnen.

Den föreslagna variationen i stadsdelen som på sikt även kan erbjuda skola, lokal service, handel samt kultur- och fritidsutbud på nära håll stärker också barnperspektivet.

Planförslaget tar hänsyn till att barn och unga vistas i allt högre grad i sin närmiljö. Närheten till olika funktioner såsom skolor, lekplatser, fritidshem och idrottsanläggningar är avgörande för barns hälsa och välmående. Planförslaget bedöms, i kombination med en generell samhällstrend om att fler barnfamiljer söker ett centralt boende, innebära en ökning av antalet barn i centrala stadsdelar likt Mariesjö.

### *Jämställdhet*

Förslaget ger möjlighet till varierande boendeformer och skapar förutsättning för blandad befolkning vilket i sin tur skapar förutsättningar för gemenskap och tryggare boendemiljöer. I fortsatt planarbete ska förutsättningar för variation i boendeform, typ och storlek studeras närmare. Variation av bostadstyper och upplåtelseformer motverkar segregation och uppfyller mål i kommunens översiktsplan. Närheten mellan bostaden och arbetsplatser, rekreation, kommersiell- och samhällsservice mm underlättar vardagspusslet. God tillgänglighet till kollektivtrafik och gång- och cykelvägar är annat som främjar jämställdheten.

### *Trygghet*

Förslaget bedöms uppfylla målsättningar i Skövde kommuns översiktsplan ÖP 2025 och Boendestrategiska programmet om trygga, tillgängliga och hälsosamma boendemiljöer med tillgång till grönska, barns möjlighet att röra sig fritt mm.

### *Kommunal service*

Programområdet planeras för en bred målgrupp och därmed är behovet av för- och grundskola viktigt. I programförslaget finns utrymme för exempelvis förskolor. På lite längre sikt (> 2025) finns inom utvecklingsområdet även plats för grundskola.

### *Kommersiell service*

Programförslaget medger en utveckling av kommersiell handel. I kvarterens bottenvåningar längs stads huvudgatan inom programområdet föreslås möjligheter att etablera mindre servicebutik och annan lokal service. På lite längre sikt inom utvecklingsområdet, direkt öster programområdet, föreslås ett kvarter vara lämpligt för dagligvaruhandel (livsmedel) och norrut i Stallsiken Södra föreslås bl.a. sällanköphandel.

## **EKONOMISKA KONSEKVENSER**

För att genomföra programförslaget krävs investeringar i ny infrastruktur, anläggande av allmänna platser samt flytt av verksamheter och servicefunktioner mm.

En stor del av marken som programförslaget omfattar ägs av privata fastighetsägare. Kommunen kommer behöva förvärva delar av denna mark för att genomföra programförslaget men det är även angeläget och nödvändigt att privata intressenter är med och finansierar omvandlingen av Mariesjö.

Det är viktigt med noggrann ekonomisk planering och en etappvis utbyggnad för att sprida ut kostnaderna under en längre tidsperiod. Ändå kommer troligtvis utgifterna initialt överskrida framtida intäkter för markförsäljning. De investeringar och ökade driftskostnader som uppstår på kort sikt bedöms uppvägas på längre sikt genom ett effektivare markutnyttjande och mindre behov av anläggande av helt ny infrastruktur.

Samhällsekonomiskt finns flera vinster. Genom omvandling av ett redan ianspråktaget centralt område till en stadsdel med blandat innehåll kan ett lägre energiuttag åstadkommas genom kortare resvägar, bra mikroklimat och hög servicenivå mm. Genom att knyta samman angränsande stadsdelar skapas förutsättningar för nya genstråk för gång-, cykel- och kollektivtrafik. På den samhällsekonomiska intäktssidan finns även möjligheter för fler arbetstillfällen för kommersiella och offentliga verksamheter. Rent allmänt bedöms även ett genomförande av programförslaget stärka Skövde som bostads- och etableringsort.

## MILJÖKONSEKVENSER

### *Behovsbedömning/Miljöbedömning*

Om genomförandet av planer och program kan antas få en betydande miljöpåverkan, ska enligt plan- och bygglagen (PBL 4 kap. 34 §) miljökonsekvenserna redovisas i omfattning och innehåll som följer av 6 kap. 12 § och 13 § första stycket miljöbalken.

Vid kommunens ställningstagande till om planens eller programmets genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan görs en behovsbedömning. Om behovsbedömningen visar på en betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning göras, och resultatet redovisas i form av en miljökonsekvensbeskrivning.

Sektor samhällsbyggnad bedömer utifrån framtagna behovsbedömning (bilaga A) att programförslaget kan komma att medföra betydande miljöpåverkan. Ingen enskild miljöaspekt bedöms ge upphov till betydande miljöpåverkan. Däremot bedöms den sammantagna (kumulativa) påverkan som planprogrammet har på ett flertal miljöaspekter såsom geoteknik, markmiljö, trafik, buller, risker, dagvatten- och skyfallshantering och stadsbild - tillsammans med påverkans gränsöverskridande art och riskerna för miljö och hälsa – kunna medföra betydande miljöpåverkan. Sektor samhällsbyggnad bedömer därför att en miljöbedömning behöver göras och en miljökonsekvensbeskrivning behöver tas fram till planprogrammet för att belysa konsekvenserna av bl.a. ovan miljöaspekter. Vid samråd om behovsbedömningen med Länsstyrelsen i Västra Götaland har i de i sitt yttrande, daterat 2018-06-13, framfört att man delar kommunens bedömning i frågan men anser att kommunen även behöver beskriva påverkan på luftkvalitet, naturmiljö och kulturmiljö.

### *Miljökonsekvensbeskrivning*

Sektor samhällsbyggnad har gett Norconsult AB i uppdrag att genomföra en miljöbedömning och upprätta en miljökonsekvensbeskrivning. Då uppdraget att upprätta planprogrammet togs i april 2016 genomförs miljöbedömningen enligt övergångsreglerna till de lagändringar i 6:e kapitlet i miljöbalken (MB) samt den nya miljöbedömningsförordning (2017:966) som trädde i kraft 2018-01-01.

Miljökonsekvensbeskrivningen ingår i programhandlingarna (bilaga B).

Nedan på sidorna 57 - 65 redovisas först en samlad bedömning av miljökonsekvenserna för programförslaget. Därefter följer en sammanfattning av de enskilda frågorna som konsekvensbeskrivits samt en bedömning av relevanta miljömål och hur de påverkas av planprogrammet.

### Samlad bedömning

Programförslaget bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan för någon enskild faktor men däremot bedöms den totala miljöpåverkan kunna bli betydande både i positiv som negativ riktning.

<b>Miljöfaktor</b>	<b>Konsekvenser</b>
Risker	Små till måttligt negativa
Markförhållanden	Små negativa & måttligt positiva
Vattenförhållanden	Måttliga negativa och positiva
Trafik	Stora positiva och negativa
Buller från trafik och verksamheter	Små till stora negativa
Luftmiljö /miljökvalitetsnormer luft	Små negativa
Stadsbild	Små negativa, små positiva
Naturmiljö	Små till stora negativa
Rekreation	Små negativa & måttligt positiva
Kulturmiljö	Obetydliga till små negativa
Övriga miljöfrågor	Obetydligt till små negativa

*Samlad bedömning av planprogrammets miljökonsekvenser*

## Godkännandehandling 2020-09-07

---

Generellt bedöms aktuellt programförslag innebära en mycket omfattande förändring och utbyggnad inom såväl program- som utvecklingsområdet då en helt ny stadsdel byggs upp och ersätter både gammal industrimark och naturmark. Förslaget ligger i linje med den fördjupade översiktsplanens intentioner att låta Skövde innerstad expandera åt nordost samtidigt som kopplingarna mellan innerstaden, Högskolan, Science Park Skövde och omgivande stadsdelar förstärks både via kollektivtrafik och nya grönstråk och GC-stråk.

Sammanfattningsvis bedöms konsekvenserna av planprogrammet - både inom program- och utvecklingsområdet - huvudsakligen som antingen små eller stora i såväl positiv som negativ riktning beroende på miljöfaktorer.

Förslaget innebär stor påverkan på stadsbild och grönstruktur både inom programområdet men även i utvecklingsområdet som helhet och i dess koppling till omgivande delar av centrala Skövde. Påverkan bedöms i huvudsak bli positiv genom att gammal industrimark görs om till bostäder och utbildningslokaler i närhet till Skövde Resecentrum. På sikt skapas även goda möjligheter för ny kollektivtrafik kring den nya stadshuvudgatan samtidigt som nya GC-stråk kopplas mot befintligt GC-nät väster om järnvägen. Utbyggnaden innebär även på sikt främst positiv påverkan på rekreationen genom att nya sammanhängande grönstråk skapas genom området. Inledningsvis kommer dock delar av programområdet ha en brist på grönytor då bostadshus gränsar till befintligt verksamhetsområde och befintlig naturmark som delvis utnyttjas för närrekreation i norr ersätts av verksamheter, vilket är negativt. Områdets rekreativvärde och koppling till innerstaden kan förbättras genom åtgärder som att stärka och nyskapas gång- och cykelstråk mot stadsdelarna väster om järnvägen och mot Boulognerskogen, och utveckla parkmiljön i områdets sydvästra del. Vidare bör ett gestaltningsprogram tas fram för såväl program- som utvecklingsområde som tar sikte på år 2040.

Vidare bedöms riskerna med farligt gods och verksamheter som godtagbara under förutsättning att föreslagna åtgärder genomförs. Därmed bedöms de negativa konsekvenserna gällande risker som små - måttliga. För trafik medför planerad utbyggnad - särskilt på lång sikt - stora förändringar i trafikströmmar inom staden, men även inom programområdet ger en utbyggnad en tydlig förändring av trafiksituationen med betydligt mer personbilar än i dagsläget. Dessa förändringar är både positiva och negativa. Även bullersituationen inom Mariesjö förändras tydligt vid en utbyggnad. Inom programområdet bedöms inte riktvärden för trafikbuller överskridas med föreslagna strukturplan medan risk finns för överskridande på ett flertal platser inom utvecklingsområdet, vilket måste utredas vidare i fortsatta planskeden. I området kommer risker finnas för störande buller från verksamheter - åtminstone i de inledande etapperna, men omfattningen av dessa är svårbedömd och bör studeras vidare i senare planskeden. Eventuellt krävs vissa anpassningar av planerad bostadsbebyggelse för att hantera befintlig bullersituation.

Programförslaget medför även omfattande förändringar för områdets mark- och vattenförhållanden i både positiv och negativ riktning. Markförhållandena ställer krav på grundförstärkning och andra åtgärder samtidigt som sanering krävs i vissa delar vilket är positivt från miljösynpunkt. Planerad utbyggnad innebär en stor förändring av flöden och föroreningsbelastning ned till områdets recipienter vilka kan påverkas negativt. Utvecklingsområdet kommer på sikt innefatta en stor variation av olika dagvattensystem som anpassas till delområdenas förutsättningar. I områdets södra och centrala delar bedöms dagvattenflödena minska genom att fler infiltrationsytor skapas i planerad kvarterstad och kunskapsstråk, medan motsatsen gäller för utvecklingsområdets norra delar där befintlig naturmark delvis ersätts med kvartersmark. Förslaget dagvattensystem innebär att vattnet åtminstone delvis renas innan det når recipienter och vattenförekomster nedströms, vilket kan bidra till att minska föroreningsbelastningen. Genom föreslagna åtgärder gällande geoteknik, markmiljö och dagvattenhanteringen kan utbyggnadens påverkan minskas.

Påverkan på naturmiljön varierar från små inom programområdet där endast enstaka träd påverkas, medan påverkan är måttlig till stor i de centrala och norra delarna där naturmark med höga naturvärden försvinner eller påverkas negativt. Påverkan på kulturmiljö, naturresurser bedöms däremot som obetydliga medan risken för vibrationer behöver studeras vidare. För samtliga miljöfaktorer bedöms dock negativa konsekvenser kunna minskas genom de åtgärder som föreslås i MKB:n. Miljöpåverkan av planerad utbyggnad bedöms som inte som betydande för någon enskild faktor men däremot bedöms den totala miljöpåverkan kunna bli betydande både i positiv som negativ riktning.

## Risker - farligt gods transporter och verksamheter

En inventering av riskerna både med transportleder för farligt gods inom och i anslutning till området Mariesjö och av de verksamheter som kan medföra risker för omgivningen inom stadsdelen.

### **Risk transport av farligt gods**

En kvantitativ riskanalys har genomförts på grund av områdets närhet till Västra Stambanan och väg 26. Väg 26 är utpekad som rekommenderad primärled för transporter av farlig gods och järnvägar ska alltid betraktas som transportleder för farligt gods. Länsstyrelsens riskpolicy anger att riskfrågor ska beaktas vid fysisk planering inom 150 m från transportleder för farligt gods.

I riskanalyser för den fysiska planeringen skiljs det på individrisk och samhällsrisk. Individrisken är risken för en person att omkomma i en olycka när han/hon befinner sig på en specifik plats i närheten av riskkälla. Personen antas befinna sig på denna plats under ett helt år. Risken uttrycks som risken att omkomma i en olycka under det året. Individrisken är ett mått på hur farligt det är på en viss plats och tar inte hänsyn till hur många människor som kommer att befinna sig på platsen. Samhällsrisk är ett mått på hur stora olyckor en riskkälla kan orsaka. Detta beror dels på riskkällans farlighet men även på hur många människor som brukar befinna sig i riskkällans omgivning. Samhällsrisk anges som sannolikheten för olyckor där minst ett visst antal personer omkommer.

Beräkningarna av risknivåer utifrån transporter av farligt gods visar på att individrisken är acceptabel på ca 18 meters avstånd från Västra stambanan och ca 15 meter från väg 26. Individrisken för urspåringsrisk vid Västra stambanan visar dock på en acceptabel risknivå först vid 30 meter vilket blir dimensionerande. Områden inom dessa avstånd bör inte inbjuda till stadigvarande vistelse.

Risknivåerna för transporter av farlig gods på Västra stambanan och väg 26 ligger inom ALARP-området, varför tekniskt genomförbara och ekonomiskt rimliga skyddsåtgärder ska genomföras. Området längst i norr påverkas av risker från både Västra stambanan och väg 26 vilket innebär att extra hänsyn behöver tas för risker med transporter av farligt gods förbi detta område. I programområdets östra delar behövs inga skyddsåtgärder för ny bebyggelse pga. det långa avståndet till transportlederna. Utifrån de dimensionerande olyckorna bör följande skyddsåtgärder för ny bebyggelse utredas vidare i detaljplaneskedet för övriga delar av hela utvecklingsområdet. Föreslagna skyddsåtgärder skiljer sig åt beroende på avstånd till transportled för farligt gods, gemensamt för hela området är att för ny bebyggelse bör:

- Ventilation på byggnader inom 150 meter från transportled för farligt gods (väg 26 och Västra stambanan) placeras högt och bort från leden.
- Utrymning vara möjlig bort från transportleder för farligt gods på byggnader inom 150 meter från transportleder för farligt gods (väg 26 och Västra stambanan).
- Svårutrymda lokaler placeras på ett avstånd på över 150 meter från transportleder för farligt gods (Västra stambanan och väg 26).

För området i väst och norr som ligger närmast Västra stambanan bör följande skyddsåtgärder för ny bebyggelse utredas vidare i detaljplaneskedet:

- Brandskydd för fasader inom 150 meter som vetter mot transportleder (Västra stambanan och väg 26).
- Eventuella olyckor med brandfarliga gaser kan leda till explosioner. Dimensionering av byggnader för att förhindra fortskridande ras kan inträffa på byggnader inom 150 meter från transportleder bör därför genomföras.
- Föreslagna bullerskyddsåtgärd i områdets nordvästra del bör utföras i brandklassat material EI 30. Om en bullervall föreslås finns inga krav på materialval.

## Risk verksamheter

De främsta riskkällor som identifierats bland verksamheterna är rangering och temporär förvaring av järnvägsvagnar med gasol på Mariesjöterminalen (Mariesjö 7), Preems tankstation (Bromsaren 1), SWEBUS busscentral (Mariesjö 4) och Skövde kommuns verkstad (Skövde 5:178 / Kommun-verkstaden1). Utöver detta finns ett antal mindre verksamheter inom fordonsbranschen som kräver ett visst hänsynstagande.

Rekommenderade skyddsavstånd på grund av pågående verksamheter i området har utretts. Skyddsavstånden gäller generellt från riskkällan, dvs. att vid lagring av brandfarliga gaser och vätskor gäller avstånden från lagringsplatsen. Undantaget är tankstationen där lagring sker under jord och anses vara säkrare. Där anges ofta påfyllningsplatsen för bränslena som punkten som skyddsavståndet ska räknas ifrån. När det gäller Mariesjöterminalen kan inget skyddsavstånd anges förutom att angränsande kvarter inte ska bebyggas innan terminalen är flyttat. En rekommendation är att beakta riskerna inom 150 m från rangerbangården om framtida detaljplanering sker innan terminalen är avvecklad.

## Markförhållanden

### Geoteknik

De naturliga jordarterna inom såväl utvecklings- som programområdet består generellt av glacial silt, men det finns mindre områden med glaciallera, sandiga isälvssediment och kärrtorv. Jordlagerföljden utgörs av fyllnadsmaterial med underliggande fast ytlager, lera samt friktionsjord. Området ligger inom ett högriskområde för markradon.

Planerade utbyggnader inom såväl programområdet som Stallsiken södra bedöms kunna genomföras under förutsättning att grundförstärkning sker med avseende på sättningar. Planerade utbyggnader kan innebära en risk för påverkan på känsliga anläggningar i omgivningen, t.ex. byggnader, ledningar och vägar. Vid schaktning krävs även försiktighetsåtgärder. I områdets centrala delar krävs ytterligare geotekniska utredningar för att kunna bedöma påverkan. Då området ligger inom ett högriskområde för markradon krävs sannolikt radonskyddat utförande av planerad bebyggelse. I fortsatt planarbete behövs kompletterande geotekniska undersökningar och i byggskedet behövs riskinventeringar, markradonmätningar och utredning av omgivningspåverkan samtidigt som försiktighetsåtgärder behöver tillämpas vid schaktarbeten.

### Markföroreningar

Inom området har det funnits ett antal fastigheter som kan ha gett upphov till potentiella föroreningar. Dessa är bl.a. tegelfabrik, bussdepå, träförädlingsfabrik, transformatorstation, järnväg m.m. Föroreningshalterna inom området är generellt låga i jord och grundvatten. Inom de provtagna fastigheterna inom programområdet har ingen allvarlig förorening påvisats, men förhöjda halter av arsenik har påträffats vilka bedöms vara naturliga bakgrundshalter. Även i detaljplaneområdet Stallsiken Södra i norr har halter av arsenik påträffats i två provpunkter som bedöms vara högre än de naturliga bakgrundshalterna.

Generellt bedöms inte föroreningssituationen utgöra ett hinder för planerad markanvändning, men de åtgärder som krävs varierar beroende på fastighet/område, om provtagning har utförts, resultat samt restföroreningar. Inom vissa områden krävs restriktioner eller särskild hänsyn vid schaktarbeten och framtida bebyggelse bör konstrueras radonsäkrat pga. naturligt höga halter markradon. I vissa områden krävs även ytterligare utredningar för att kunna bedöma föroreningssituationen.



## Vattenförhållanden

Avrinningen från program- och utvecklingsområdet sker idag främst via befintligt ledningsnät i de södra och centrala delarna samt via ytavrinning i befintliga bäckar och diken i norr och vidare ned till recipienterna Ömboån och Ösan. Berörda delar av recipienterna bedöms ha måttlig ekologisk status främst pga. övergödning och hydromorfologiska problem. Vidare bedöms både Ömboån och Ösan ej uppnå god kemisk status. Orsaken är för höga halter av de i Sverige överallt överskridande ämnena kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyletrar (PBDE). I Mariesjöområdet finns idag risk för höga vattennivåer och översvämningar då dagvattensystem inte har tillräcklig kapacitet att avleda dagvattnet vid skyfall.

Planerad utbyggnad av såväl utvecklingsområdet som programområdet kommer leda till förändrade dagvattenflöden. Det totala dagvattenflödet från utvecklingsområdet bedöms bli i samma storleksordning som idag eller högre vid en utbyggnad (om man inkluderar områdena väster om järnvägen), men skiljer sig mellan områdets olika delar, där flödet sannolikt blir lägre i de södra och centrala delarna men högre i de norra. Dagvattenflödena måste fördröjas inom området för att inte överbelasta dagvattensystem nedströms. I områdets södra och centrala delar med industrimark bedöms dagvattenflödena minska genom att fler infiltrationsytor skapas i planerad kvarterstad och kunskapsstråk, medan motsatsen gäller för utvecklingsområdets norra delar där befintlig naturmark delvis ersätts med kvartersmark.

Utvecklingsområdet kommer på sikt innefatta en stor variation av olika dagvattensystem vilka får anpassas till delområdenas förutsättningar. I stora drag kan systemen delas i upp två kategorier, lösningar på allmänna ytor och på kvartersmark. I programområdet med angränsande utvecklingsområden behövs fördröjning på kvartersmark pga. av brist av grönytor, där dagvattnet föreslås fördröjas med lokala åtgärder som gröna tak, regnrabatter, genomsläppliga beläggningar i kombination med underliggande magasinering och mindre stadsanpassade dammar som sedan kopplas på det befintliga dagvattennätet. Detta för att uppnå Svenskt Vattens rekommendationer om att klara fördröjning av ett 10-årsregn. Viss omläggning av ledningsnätet kommer dock behövas för att kunna hantera dagvattnet. I utvecklingsområdets norra del föreslås istället öppna dagvattenlösningar som dagvattendammar, bäckar och diken förlagda i naturmark och parker i kombination med dagvattenledningar. Ytterligare utredningar behövs dock i kommande detaljplaner av detalj-utformningen av dagvattensystemet och befintligt ledningsnäts kapacitet, när mer information finns gällande planerad utbyggnad, höjdsättning och vilken typ av fördröjningsåtgärder som kommer väljas.

Planerad utbyggnad av en helt ny stadsdel med bostäder, verksamheter, utbildningslokaler och en ny gatustruktur innebär en stor förändring av flöden och föroreningsbelastning ned till områdets recipienter. Därför går det inte att utesluta att programförslaget kan bidra till att god ekologisk och kemisk status inte uppnås i berörda ytvatten- och grundvattenförekomster. Denna osäkerhet beror främst bero på att det framförallt i områdets södra del inte är bestämt vilka fördröjnings- och reningsanläggningar som ska anläggas och därmed vet man inte heller vilken fördröjnings- och reningsgrad som kommer att uppnås. Förslaget dagvattensystem innebär att vattnet åtminstone delvis renas innan det når recipienter och vattenförekomster nedströms, vilket kan bidra till att minska föroreningsbelastningen på recipienterna Mörkebäcken, Ömboån och Ösan. Vid utbyggnad kommer dagvattnet ändra karaktär men på samma sätt som idag innehålla näringsämnen och olika typer av miljöskadliga ämnen som härstammar från t.ex. tak och vägbeläggning, bilavgaser, drivmedel, korrosion och däckslitage. Planprogrammet bedöms minska risken för föroreningsutsläpp från eventuella markföroreningar genom att eventuella förorenade massor kommer schaktas bort och ersätts med rena massor. Samtidigt kanske det inte är tillräckligt att bara minska föroreningsbelastningen från området för att uppnå god ekologisk och kemisk status i recipienterna utan det kan även krävas andra åtgärder. För att kunna bedöma påverkan på miljökvalitetsnormerna behövs både beräkningar av dagvattnets framtida förorenings- och närsaltshalter och utredningar av planprogrammets påverkan på miljökvalitetsnormerna som omfattar såväl kvalitetsfaktorer gällande närsalt- och föroreningsbelastning som biologiska och hydromorfologiska kvalitetsfaktorer.

## Godkännandehandling 2020-09-07

---

Vid en utbyggnad finns risk för översvämning inom såväl utvecklingsområdet som programområdet men även nedströms kring väg 26 om inga åtgärder görs. Instängda områden och lågpunkter där vattnet kan ansamlas vid kraftig nederbörd när ledningsnätet och övriga delar av dagvattensystemet går fullt bör undvikas. Vid en utbyggnad behöver nya avledningsvägar och översvämningssytor skapas som kan hantera vattnet. Det krävs även en noggrann höjdsättning både för att undvika att byggnader och viktiga samhällsfunktioner inte tar skada och skyddas i instängda och låga områden. Generellt bör gatorna i området alltid ligga på lägre nivåer än kringliggande kvartersmark, så dagvattnet kan avledas via dessa när dagvattensystemets maxkapacitet överskrids vid extrem nederbörd.

### Trafik

Inom utvecklingsområdet förekommer i dagsläget en del trafik inom befintligt verksamhetsområde i områdets södra och centrala delar samt på Hasslumvägen som går i väst-östlig riktning i norr. Den huvudsakliga trafiken sker dock på de vägar som omger området (Hjovägen, Östra leden, Nolhaga-vägen).

Vid planerad utbyggnad planeras områdets gatustruktur byggas upp kring en stadshuvudgata från Hjovägen i söder som på sikt ska ansluta till Nolhagavägen i norr. Stadshuvudgatan får en östlig anslutning till befintlig trafikplats vid väg 26 samt en västlig anslutning till Mariestadsvägen via dagens viadukt under järnvägen. En trafikutredning har tagits fram för program- och utvecklingsområdet. Analysen har gjorts dels för år 2025 då enbart programområdet samt Stallsiken har exploaterats och dels för år 2040 då Mariesjö beräknas vara fullt exploaterad. På kort sikt, år 2025, när större delen av programområdet beräknas vara bebyggt, men innan stadshuvudgatan är helt utbyggd, kommer omgivande genomfartsgator få ett något högre trafikflöde än för år 2040. Planerad stadshuvudgatan bedöms få mellan 5 600 och 6 700 fordon/vardagsdygn år 2040.

### Buller från trafik och verksamheter

Idag förekommer höga bullernivåer inom såväl program- som utvecklingsområdet i anslutning till omgivande vägar och Västra Stambanan. Den dominerande bullerkällan utgörs av järnvägstrafiken på Västra Stambanan.

Vid upprättande av detaljplan krävs bullerberäkningar för att säkerställa att riktvärden för buller från vägar, järnväg och verksamheter klaras. Inom programområdet klaras dock riktvärdena för buller från väg och järnväg förutsatt att utbyggnaden sker enligt framtagen strukturplan och att inte det höga punkthuset i Kunskapsstråket planeras innehålla lägenheter större än 35 m<sup>2</sup>. Om husen inte förläggs närmare vägar eller järnväg krävs ingen ytterligare bullerutredning för fortsatt planläggning av programområdet.

En trafikbullerutredning har tagits fram som redovisar beräknade ljudnivåer från väg- och tågtrafik år 2040. Detaljerade beräkningar har gjorts för programområdet medan en övergripande analys av bullersituationen har gjorts för resterande delar av utvecklingsområdet. Inom programområdet beräknas den ekvivalenta ljudnivån inte vid någon bostadsfasad överskridas, dvs, ljudnivån överskrider inte 60 dBA där lägenheter >35 m<sup>2</sup> planeras eller 65 dBA där lägenheter <35 m<sup>2</sup> planeras. Därmed innehålls riktvärdet för ljudnivå utomhus vid fasad. Lägenheter inom programområdet kan därmed utformas fritt.

Vid punkthuset i Kunskapsstråket saknas en tillgänglig yta för uteplats i anslutning till byggnad där riktvärden för uteplats klaras. Däremot planeras en friyta i form av en park strax söder om punkthuset. Inom slutna kvarter bedöms hela gårdsytan uppfylla riktvärdena för uteplats, 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Även för de friliggande bostadshusen längst ner i söder bedöms det finnas möjligheter att placera uteplats i anslutning till bostad på större delen av tomten.

Beräkningarna visar att bostäder inom utvecklingsområdet får högst bullernivåer vid fasader mot järnvägen. Riktvärdet överskrids med upp till 6 dBA vid punkthuset väster om planerad stadshuvudgata och med upp-

till 3 dBA öster om planerad stadshuvudgata. Vid flertalet slutna kvarter i södra delen av området beräknas riktvärdet för ekvivalent ljudnivå 60 dBA vid fasad klaras. Undantag är kvarteret i sydväst om korsningen mellan Hasslumsvägen och planerad huvudgata där riktvärdet överskrids med 1-4 dBA för våning 2-5 och kvarteret nordöst om korsningen mellan Hjovägen och planerad huvudgata där riktvärdet överskrids med 1 dBA för våning 1-3.

Ingen utredning av buller från verksamheter finns framtagen, men en översiktlig inventering av bullrande verksamheter har gjorts. Vilka verksamheter/bullerkällor som kommer att finnas inom utvecklingsområdet vid genomförande av programmet är i nuläget oklart. Bullriga verksamheter bör inte förläggas i närheten av planerad bostadsbebyggelse. Många verksamheter har inte någon direkt bullrig verksamhet utomhus, men dessa kan dock ha fläktar, kylanläggningar etc. som kan ge upphov till höga ljudnivåer. Det kan även vara trafik inom verksamhetsområdet, som i huvudprincip ska bedömas som industribuller, som kan ge upphov till höga ljudnivåer. En förutsättning för utvecklingen av Mariesjöområdet är att terminalen måste flyttas ut ur området. En utredning har tagits fram som analyserar den befintliga verksamhetens behov av transporter idag, för- och nackdelar med att vara kvar på befintlig plats i Mariesjö samt fyra alternativa lägen som bedöms ha bättre förutsättningar än befintlig godsterminal att hantera framtida omlastning av gods mellan väg och järnväg. Om verksamheten ligger kvar inom området bedöms den kunna ge en betydande bullerpåverkan på programområdet. Vid upprättande av detaljplan krävs bullerberäkningar för att säkerställa att riktvärden för buller från vägar, järnväg och verksamheter klaras. Detta bör göras i ett tidigt skede.

### Luftmiljö/miljökvalitetsnormer luft

Luftföroreningshalterna i Skövde är så låga att inga överskridanden av miljökvalitetsnormer förväntas på grund av detaljplanens genomförande. Detta tillsammans med programområdets närhet till god kollektivtrafik gör att luftkvaliteten inte försämras.

### Stadsbild

I programområdets nordvästra delar domineras bebyggelsestrukturen av tre större verksamheter, Mariesjö tegelbruks gamla tegelugn, Mariesjö gård, samt ladugården. Söder om detta ligger Science Park Skövdes lokaler i form av en modern byggnad (Portalen) samt en äldre tegelbyggnad (Ringaren 6). Programområdets östra delar och angränsande områden i norr och öster utgörs istället av ett verksamhetsområde med relativt låg bebyggelse i en till två våningar och en gatustruktur som saknar rumsbildning. Utvecklingsområdet norra del utgörs av verksamheter och skogsmark. Söder om programområdet finns ett villaområde från 1930-50-tal. Utvecklingsområdet omges av Västra Stambanan i väster, riksväg 26, Östra leden i öster, Hjovägen i söder samt Nohlagavägen i norr.

Programförslaget medför att stadsbildens karaktär förändras helt inom både programområdet och angränsande utvecklingsområden. Det innebär att kvartersstaden tar klivet över järnvägen österut. Förutsättningar för ett levande gatuliv med bostäder och lokaler skapas främst längs stads-huvudgatan, bl.a. med ett torg med plats för livsmedelshandel direkt öster om programområdet. När utvecklingsområdet är utbyggt, år 2040, finns även goda förutsättningar för att olika typer av service utvecklas, såväl kommunal service, fritidsaktiviteter som handel av olika slag. Den nya bebyggelsen skapar en täthet genom kvartersstrukturen snarare än genom höga hus, vilket minskar påverkan på övriga delar av Skövde då byggnaderna inte avtecknar sig mot horisonten på samma sätt som höga hus gör. Området vid Science Park får dock ett höghus som placeras alldeles söder om Mariesjö gård och dess parkområde. Placeringen innebär att befintlig bostadsbebyggelse inte påverkas av skuggning i någon större omfattning.

Gång- och cykelstråken förbättras inom området när projektet genomförs, men järnvägen kommer fortsatt utgöra en barriär i öst-västlig riktning. En ny passage under järnvägen skapas dock på sikt i områdets norra

## Godkännandehandling 2020-09-07

---

del och ny övergång över Hjovägen mot Boulognerskogen ska underlätta tillgängligheten söderut. Även en gångväg är föreslagen öster om den administrativa byggnaden, inom området för Science Park, för att förbättra kopplingen mot tågstationen och centrum. Planerad stadshuvudgata ligger i gränsen mellan programområdet som ska genomföras år 2025 och utvecklingsområdet i öster som beräknas vara genomfört till år 2040. Detta tidsglapp ställer stora krav på ett genomtänkt genomförande då stadsgatan kan bli ensidigt bebyggd de första 15 åren.

Även stadsdelsparkens genomförande ligger i utvecklingsfasen år 2040 och är helt beroende av en flytt av Mariesjöterminalen. Parken blir ett viktigt inslag i den nya stadsbilden som på ett mjukt sätt markerar områdets olika karaktärerna norr respektive söder om parkområdet. Innan parken genomförs kommer området istället gränsa till terminalområdet vilket är negativt för boendemiljön. Det är avgörande för områdets helhet att Mariesjöterminalen flyttas eftersom denna negativt påverkar såväl kvarters- som gatustruktur i området.

### Naturmiljö, rekreation och kulturmiljö

Inom programområdet är inslaget av naturmiljöer mycket begränsat medan det i utvecklingsområdets centrala och norra delar finns en del skogsmiljöer med naturvärden. Även inslaget av grönytor är begränsat till den mindre parkmiljön i sydvästra hörnet och mindre gräsytor med enstaka träd. Den parkliknande trädgården kring Mariesjö Gård ger en visuell upplevelse av grönyta men är inte tillgänglig för allmänheten. Skogsområdet i norr utnyttjas i viss mån för närrekreation men i övrigt finns inga rekreationsytor i övriga delar av utvecklingsområdet. Områdets kulturmiljövärden utgörs av några kulturhistoriskt värdefulla byggnader inom programområdet samt ett par fornlämningar i utvecklingsområdets centrala delar.

Utbyggnaden kan medföra att enstaka rödlistade almar avverkas eller skadas medan övriga naturvårdsarter inom programområdet inte bedöms påverkas på ett påtagligt sätt av planförslaget. Sammantaget bedöms konsekvenserna för naturmiljön inom programområdet bli små till måttliga till följd av planerad utbyggnad. Genom att spara områdets skyddsvärda träd kan dock påverkan minskas. Konsekvenserna för naturmiljön av planerade utbyggnader i utvecklingsområdets centrala delar, dvs. för Mariesjö Norr, bedöms som måttliga medan planerade utbyggnader i området Stallsiken södra bedöms ge upphov till stora negativa konsekvenser för naturmiljön pga. biotopförluster. Konsekvenserna för naturmiljön kan dock minskas genom att utföra de hänsyns- och förbättringsåtgärder som föreslås. Dessa åtgärder skulle väsentligt kunna höja områdets naturvärden och förbättra den biologiska mångfalden och utföras som en kompensation för de värden som försvinner eller skadas vid en utbyggnad.

Programförslaget innebär förstärkning och utveckling av grönstrukturen i program- och utvecklingsområdena, bl.a. genom ett centralt parkstråk längs befintligt järnvägsspår, pocketparker samt plantering av träd och gräsytor inom den nya stadsmiljön medan kvarvarande skogsmiljöer integreras i dagvattensystem. Vid utbyggnaden skapas nya gång- och cykelstråk i den nya vägstrukturen som kopplas till det centrala parkstråket och till befintliga stråk väster om järnvägen, vilket bidrar till att öka rekreationsmöjligheterna. Även söderut mot Boulognerskogen ska kopplingarna stärkas, vilket kräver förbättrade men gärna fler övergångar över Hjovägen. Utbyggnadsförslaget bedöms sammantaget som positivt från rekreationssynpunkt.

Områdets kulturhistoriska byggnader ska bevaras vid en utbyggnad varvid upplevelsen av dessa kan förändras något när närliggande bebyggelsemiljöer får en ändrad karaktär. Vidare görs en tillbyggnad på den f.d. tegelugnen i sydväst vilket påverkar dess kulturhistoriska värde något. Totalt sett bedöms konsekvenserna för kulturmiljön i området bli små förutsatt att hänsyn tas till områdets kulturhistoriska byggnader vid utbyggnaden. Vid fortsatta planarbeten bör hänsyn tas till befintliga fornlämningar i utvecklingsområdet.

## Övriga miljöfrågor

Planerad utbyggnad bedöms inte stå i konflikt med riksintresset Västra stambanan enligt 3 kap 8§ MB under förutsättning att de skyddsåtgärder som rekommenderas i framtagna riskutredning efterlevs. De strandskyddade dammarna kring Mariesjö gård (fastigheten Skövde 5:193) bedöms inte påverkas av planerad utbyggnad men då fastigheten ska ingå i det nya programområdet kan en dispens från alternativt upphävande av strandskyddet enligt 7 kap 18 § MB behövas om eventuella åtgärder krävs som berör det strandskyddade området kring dammarna. Ingen vibrationsutredning har tagits fram inom ramen för programarbetet men kan bli aktuellt i fortsatt planarbete om vibrationskänsliga verksamheter föreslås inom området.

## Berörda miljö kvalitetsmål

Planprogrammet har relaterats till de 16 nationella miljö kvalitetsmål som riksdagen beslutat ska utgöra en utgångspunkt för samhällets miljöarbete. De av Länsstyrelsen antagna regionala miljö kvalitetsmålen för Västra Götalands län överensstämmer med de nationella målen men har vissa regionala tilläggs mål som anpassats mer till de regionala förhållandena. Många av tilläggs målen är en regional kvantifiering av olika delmål, dvs. de anger en viss mängd eller procentsats som utsläpp ska minskas eller skydd för t.ex. natur- och kulturmiljöer ska ökas på regional nivå. Länsstyrelsen gör årligen en regional uppföljning av måluppfyllelsen för flertalet mål där bl.a. utvecklingen för dessa tilläggs mål utvärderas. Det är dock svårt att i ett enskilt programarbete försöka kvantifiera hur vissa utsläpp eller procentandelar av ämnen och/eller skyddad natur etc. kommer förändras på regional nivå till följd av trafik, utnyttjande av resurser, markanspråk etc. som uppstår lokalt till följd av en exploatering. Nedan görs istället mer generella bedömningar av hur miljö målen påverkas på såväl lokal som regional och nationell nivå.

Vidare finns det 17 globala mål om hållbar utveckling som världens stats- och regeringschefer har enats om att försöka uppnå till 2030. I samband med planering av nya bostads- och verksamhetsområden kan det vara av intresse att relatera aktuell utbyggnad till mål 11 Hållbara städer och samhällen. Aktuellt planprogram kan anses följa målets intentioner genom att låta en ny blandad stadsdel skapas på tidigare exploaterad mark i tätorten samtidigt som områdets grönstruktur, kollektivtrafik, dagvattenrening etc. förbättras.

De miljö mål som bedöms vara relevanta för planen är 1, 2, 4, 6, 8, 11, 12, 15 och 16. I figuren nedan sammanfattas bedömningar av hur de relevanta miljö målen blir påverkade av ett genomförande av program- och utvecklingsområden. Bedömningarna har gjorts med förutsättningen att de skadeförebyggande åtgärder som omnämns i denna MKB vidtas. Bedömningen gäller främst det lokalt begränsade programområdet men översiktligt även hela utvecklingsområdet. Vad gäller programmets effekter i relation till respektive miljö kvalitetsmål innebär minustecken att programmets genomförande medverkar till att målet blir svårare att uppnå, plustecken att det blir lättare.

Miljö kvalitetsmål	Planprogrammets lokala miljö påverkan*	Riktning mot (+) eller från (-) miljö kvalitetsmålet
1 Begränsad klimatpåverkan	Liten -måttlig	+/-
2 Frisk luft	Liten -måttlig	+/-
4 Giffri miljö	Måttlig	+
8 Levande sjöar och vattendrag	Liten	+/-
12 Levande skogar	Liten	-
15 God bebyggd miljö	Stor	+
16 Ett rikt växt- och djurliv	Liten -måttlig	+/-

\* Bedömningen av miljö påverkan är gjord i en tregradig skala: liten, måttlig, stor.

Bedömning av relevanta miljö mål och hur de påverkas av planprogrammet.



*Visionsbild Mariesjö 2040.  
Illustration Okidoki Arkitekter*



**SKÖVDE**

Sektor samhällsbyggnad

Postadress 541 83 SKÖVDE Telefon 0500-49 80 00 Hemsida [www.skovde.se](http://www.skovde.se)



# Planprogram för Mariesjö

## Samrådsredogörelse

Upprättad 2020-08-19

Dnr PLAN.2016.6

Sektor samhällsbyggnad

2020-08-19

---



## INNEHÅLL

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

2020-08-19

## FÖRSLAG TILL BESLUT

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

## HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

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

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

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

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

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

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

2020-08-19

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

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

2020-08-19

## INKOMNA YTTRANDEN OCH BEMÖTANDEN

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

### LÄNSSTYRELSEN

*Länsstyrelsen Västra Götalands län*

Yttrandet redovisas i sin helhet:

#### **Länsstyrelsens samlade bedömning**

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

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

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

### **Programmets syfte**

*Planprogrammets syfte är att utreda förutsättningar och redovisa förslag på hur Mariesjöområdet kan utvecklas, utifrån infrastruktur, grönområden, bostadsbebyggelse och verksamheter mm. Därtill ska planprogrammet översiktligt studera framtida utvecklingsområden öster- och norrut med målet att identifiera och redovisa möjliga kopplingar till omgivande stadsdelar.*

*Målet är att skapa en levande tät stadsmiljö med egen identitet, nya mötesplatser, friare arkitektur och högre hus. Därtill att stötta Science Park Skövde och högskolan med lokaler för verksamheter och service. Målsättningen är att attrahera unga medborgare och företagare samt stärka nya branschers närvaro och utveckling. Utvecklingsstrategin för programområdet är att expandera Skövdes innerstad till Mariesjö och koppla samman befintliga och nya grönytor till ett grönt stråk som länkas till Boulognerskogen.*

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

### **Motiv för bedömningen**

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

### **Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§**

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

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

### **Råd enligt PBL och MB**

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

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

#### Väg och järnvägstransporter

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

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

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

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

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

#### Buller

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

#### Farligt gods m.m.

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

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

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

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

2020-08-19

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

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

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

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

#### Översvämning till följd av skyfall

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

#### Naturmiljö

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

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

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

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

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

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

#### Vatten

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

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

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

### Kulturmiljö

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

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

Planhandlingen beskriver till största delen stadsmiljön och stadslandskapet inom den nya stadsdelen. Mänskliga skalan och gatumiljön ges extra fokus. Länsstyrelsen vill uppmanar kommunen att även göra analys och bedömning av (främst de högre byggnadernas) påverkan/tillskott i stadsmiljölandskapet i stort – i förhållande till centrala Skövde och även i förhållande till närliggande villakvarter.

Inom området utpekade som utvecklingsområde finns i norr (Stallsiken) ett stort grönområde som ej är detaljplanelagt. En arkeologisk utredning kommer att utföras här inför detaljplan, resultat av

denna ska samrådas med kulturmiljöenheten inför utveckling av detta område.

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

### Trafik

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

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

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

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

### Luftfart

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

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

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

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

2020-08-19

**Behovsbedömning**

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

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

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

**Synpunkter i övrigt**

*Länsstyrelsen har i övrigt inga ytterligare synpunkter att tillföra planen.*

*Bemötande och kommentarer:***Länsstyrelsens samlade bedömning**

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

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

**Råd enl. PBL och MB****Väg- och järnvägstransporter**

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

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

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

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

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

**Buller**

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

**Farligt gods m.m.**

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



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

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

### Översvämning till följd av skyfall

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

### Naturmiljö

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

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

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

### Vatten

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

### Kulturmiljö

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

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

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

### Trafik

Se bemötande på Trafikverkets yttrande.

### Luftfart

Se bemötande på Luftfartsverkets yttrande.

2020-08-19

## KOMMUNALA NÄMNDER, SEKTORER, BOLAG OCH KOMMUNALFÖRBUND

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

### Bemötande och kommentarer:

Noteras.

### *Barn- och utbildningsnämnd (BUN)*

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

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

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

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

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

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

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

### Bemötande och kommentarer:

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

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

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

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

### *Kultur- och fritidsnämnd*

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

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

#### Bemötande och kommentarer:

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

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

### *Sektor socialtjänst*

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

#### Bemötande och kommentarer:

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

### *Sektor vård och omsorg*

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

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

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

#### Målgruppen äldre

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

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

#### Målgruppen personer med funktionsnedsättning

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

#### Bemötande och kommentarer:

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

2020-08-19

### Målgruppen äldre samt personer med funktionsnedsättning

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

### Kreativa Hus AB

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

### Visualiseringarna

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

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

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

### Blandkvarter, nya former av ägande?

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

### P-lösning

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

### Kollektivtrafik

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

### Egna fastigheter

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

### Stråket/grönstruktur

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

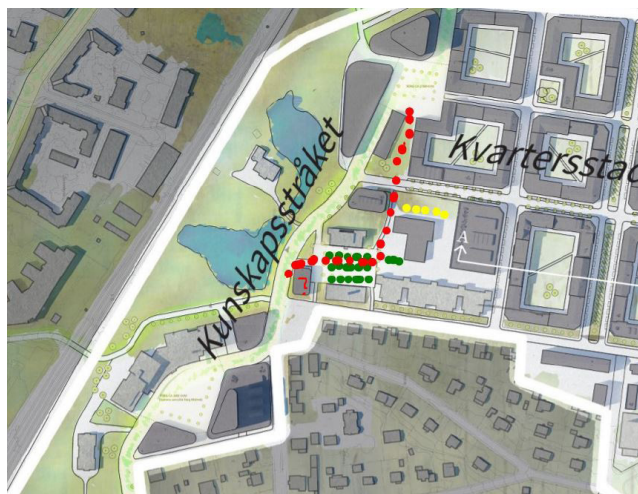


Bild 2: Föreslagen väg för stråket (rött). Föreslagen lund samt befintligt grönt tak på cykelparkering utanför Pergolan (grönt) samt 10 elbilsplatser som skulle kunna vara kvar på längre sikt (gult).

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

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

#### *Bemötande och kommentarer:*

##### **Visualiseringarna**

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

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

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

##### **Blandkvarter, nya former av ägande?**

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

##### **P-lösning**

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

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

##### **Kollektivtrafik**

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

##### **Egna fastigheter**

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

##### **Stråkets/grönstruktur**

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

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

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

2020-08-19

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

#### Bemötande och kommentarer:

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

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

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

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

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

#### *Miljösamverkan Östra Skaraborg*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Bemötande och kommentarer:

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

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

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

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

#### **Synpunkter på Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB)**

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

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

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

2020-08-19

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

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

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

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

### *Avfallshantering Östra Skaraborg*

För att uppfylla reglerna renhållningsföreskrifterna gäller nedan:

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

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

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

#### Bemötande och kommentarer:

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

### *Räddningstjänsten Östra Skaraborg*

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

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

#### Bemötande och kommentarer:

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

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

## ÖVRIGA REMISSINSTANSER

### *Skanova*

Har inget att invända mot planförslaget. *Inom berört område har Skanova anläggningar (kanalisation/kablar/teleskåp). Om dessa blir berörda får diskussion göras vid varje tillfälle vid nya detaljplaner som görs.*



Bemötande och kommentarer:

Noteras.

**Trafikverket region Väst**

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

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

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

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

**Trafikverkets synpunkter**Hållbara resor

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

som förutsättningarna att skapa goda vanor är som störst.

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

Biltrafik

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

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

Avstånd till järnväg

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

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

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

2020-08-19

### Geoteknik

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

### Buller och vibrationer

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

### Farligt gods

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

### Dagvatten

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

### Luftfart

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

### Sammanfattning av synpunkter

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

### Bemötande och kommentarer:

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

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

### **Hållbara resor**

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

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

### **Biltrafik**

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

### **Avstånd till järnväg**

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

### **Geoteknik**

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

### **Buller och vibrationer**

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

### **Farligt gods**

Riskutredningens förslag till åtgärder ska utredas vidare i detaljplaneskedena.

### **Dagvatten**

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

### **Luftfart**

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

## Västtrafik AB

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

### Regionala målbilder

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

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

### Kollektivtrafikplan Skövde

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

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

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

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

grund för framtagandet eller utgjort underlag till de tillhörande trafikutredningarna.

### En hållbar stadsdel - från början

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

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

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

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

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

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

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

2020-08-19

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Bussdepån

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

### Fortsatt arbete

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

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

### *Bemötande och kommentarer:*

#### **Kollektivtrafikplan Skövde**

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

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

#### **En hållbar stadsdel - från början**

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

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

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

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

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

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

2020-08-19

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

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

### Bussdepån

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

### Västarvet

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

### Bemötande och kommentarer:

Önskemålet noteras.

### Hyresgästföreningen

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

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

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

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

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

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

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

### Bemötande och kommentarer:

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

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

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

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

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



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



Flygbild över förslaget till ny bebyggelse vid Portalen.

### Högskolan i Skövde

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

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

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

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

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

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

2020-08-19

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

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

*Planprogrammet belyses i det följande utifrån ovanstående perspektiv.*

#### Högskolans expansion och närheten till Science Park Skövde

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

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

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

#### Tillgången till studentbostäder

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

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

#### Campusområdet

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

#### Parkeringsmöjligheter

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

#### Idrottshall/aula/konferenslokal

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

#### *Bemötande och kommentarer:*

#### **Högskolans expansion och närheten till Science Park Skövde**

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



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

### Tillgången på studentbostäder

Planprogrammet anger att "område E4" kan nyttjas för bostäder, kontor & service mm (B) alternativt för högskola, forskning och innovation, teknikpark (HFT). Det innebär att E4-kvarteren skulle kunna innehålla studentbostäder. Den alternativa användningen för dessa kvarter föreslås därför kvarstå. En annan möjlighet som planprogrammet föreslås möjliggöra är om delar av höghuset/landmärket vid Portalen skulle kunna inrymma studentboende. Om halva höghuset innehåller studentbostäder så motsvarar det ca 200 smålägenheter om 30-35 m<sup>2</sup>. Den reviderade bullerutredningen visar på att studentbostäderna i så fall klarar riktlinjerna trafikbuller till små lägenheter (65 dBA vid fasad). Närheten till järnvägen ställer dock även krav på att kunna hantera riskfrågor. Riskutredningen (bil K) anger förslag till skyddsåtgärder som bör utredas vidare i detaljplaneskedet.

### Parkeringsmöjligheter

Önskemålet noteras.

### Idrottshall/aula/konferenslokal

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

### Science Park Skövde

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

*mellan företag där deras medarbetare inspireras och utvecklas tillsammans.*

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

### Generella synpunkter på planprogrammet

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

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

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

### Specifika synpunkter på planprogrammet

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

*Bemötande och kommentarer:*

### **Generella synpunkter på planprogrammet**

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

2020-08-19

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

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

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

#### Specifika synpunkter på planprogrammet

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

#### Fastighetsägarna

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

*Vi har följande synpunkter:*

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

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

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

#### Bemötande och kommentarer:

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

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

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

## Försvarsmakten

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

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

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

### Bemötande och kommentarer:

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

## Luftfartsverket

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

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

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

### Bemötande och kommentarer:

Planprogrammet har remitterats till både Skövde flygplats och Försvarsmakten.

## Studentkåren

### Inledning

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

### Studentsituation

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

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

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

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

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

2020-08-19

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

#### Förslag

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

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

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

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

#### Bemötande och kommentarer:

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

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

#### Västfastigheter

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

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

#### Bemötande och kommentarer:

Noteras.

#### Socialdemokraterna i Skövde

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

#### Bemötande och kommentarer:

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

## PRIVATPERSONER

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

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

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

### 1. Planprogrammet som helhet

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

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

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

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

### Bemötande och kommentarer:

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

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



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

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

2020-08-19

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

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

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

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

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

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

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

### 3. Utöka sakägarkretsen och/eller förläng samrådsperioden

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

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

#### *Bemötande och kommentarer:*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4. Omfattning och placering av P-hus

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

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

##### Bemötande och kommentarer:

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

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

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

Fördelen med parkeringshus är att de erbjuder väderskydd, säkerhet och är ett yteffektivt nyttjande av marken. Därtill är de konverterbara om behovet av bilplatser minskar i framtiden. Nackdelen är kostnaden och behovet av samordning.

#### 5. Trafik allmänna synpunkter

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

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

##### Bemötande och kommentarer:

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

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

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

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

2020-08-19

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

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

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

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

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

## 6. Saknar barnperspektivet

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

### Bemötande och kommentarer:

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

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

## 7. Dålig anpassning till kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och naturvärden

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

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

### Bemötande och kommentarer:

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

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

## 8. För många frågetecken

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

### Bemötande och kommentarer:

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

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



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

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

## 9. Höga hus - allmänt

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

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

### *Bemötande och kommentarer:*

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

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

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

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

Portalen inte medger den byggnation som planprogrammet föreslår.

### *Bemötande och kommentarer:*

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

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

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

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

### *Bemötande och kommentarer:*

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

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

2020-08-19

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

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

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

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

### Bemötande och kommentarer:

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

## 13. Saknar genomförandeanalys

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

### Bemötande och kommentarer:

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

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

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

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

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

### Bemötande och kommentarer:

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

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

## 15. Övriga synpunkter - Enstaka skrivelser

- Misstolkat de uppsatta målen.

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

Bemötande och kommentarer:

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

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

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

- Inte tagit hänsyn till boende i Stallsiken Södra.

Bemötande och kommentarer:

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

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

- Följa det Boendestrategiska programmet.

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

Bemötande och kommentarer:

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

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

2020-08-19

- Mötesplats vid Portalen.

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

#### *Bemötande och kommentarer:*

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

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

- Kanikegränd.

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

#### *Bemötande och kommentarer:*

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

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

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

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

- Trafikbuller kring Kanikegränd.

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

#### *Bemötande och kommentarer:*

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

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

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

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

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

- Politiska målsättningar.

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

Bemötande och kommentarer:

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

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

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

Planprogrammet redovisar inte hur stort det framtida behovet av lokaler för SPS och HIS bedöms vara. Tillskottet om ny lokalyta på 55.000 - 85.000 m<sup>2</sup> är uppemot fyra gånger större än dagens ca 20.000 m<sup>2</sup> lokalyta. Vi ifrågasätter därför behovet av att bygga kontorsytor i den omfattning som föreslås i programmet.

Bemötande och kommentarer:

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

Med den nyligen uppförda Pergolan (2019) finns idag närmare 30 000 m<sup>2</sup> lokaler för SPS och HIS. Beträffande behovet för SPS och HIS så anges i samrådsförslaget till planprogrammet att SPS målsättning är att antalet anställda ska öka från dagens 1000 till 1600 år 2030 (sid 13). SPS har efter samrådet förtydligt att de ser ett behov av ca 1.500 m<sup>2</sup> kontorslokaler årligen, vilket innebär ca 15.000 m<sup>2</sup> till år 2030. HIS, som idag (2019) har drygt 500 anställda och ca 9.000 studenter har tidigare angivit som mål att öka detta med 30% under de närmaste tre åren och fördubbla antalet studenter till 2030. Det är svårt att direkt omsätta detta i lokalbehov, men uppskattningsvis ligger behovet för HIS på mellan 5.000 - 10.000 m<sup>2</sup> lokalyta till år 2030. Totalt för SPS och HIS finns då ett behov av uppemot 25.000 m<sup>2</sup> till år 2030.

Efter reduktion av föreslagna byggnader vid Portalen redovisas inom programområdet ca 65.000 m<sup>2</sup> för byggnaderna längs kunskapsstråket. Av dessa står höghuset/landmärket vid Portalen ensamt för ca 20.000 m<sup>2</sup>. Önskemål har också framkommit från HIS, SPS och Studentkåren (se yttrande sidan 25-29) om mer studentboende inom Kunskapsstråket. En möjlighet som vi ser är att bl.a. inrymma dessa studentbostäder i delar av höghuset/landmärket. Om studentlägenheterna utgör halva ytan av höghuset så sjunker den totala byggnadsvolymen för kontor-/utbildning längs kunskapsstråket till ca 55.000 m<sup>2</sup>. Det är fortfarande dubbelt upp mot vad man ser som behov idag till år 2030.

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

2020-08-19

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

- Bostadsmarknad mm.

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

#### Bemötande och kommentarer:

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

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

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

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

#### Bemötande och kommentarer:

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

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

#### Bemötande och kommentarer:

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

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

#### Bemötande och kommentarer:

Synpunkten noteras.

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

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

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

#### Bemötande och kommentarer:

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

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

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

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

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

#### Bemötande och kommentarer:

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

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

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

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

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

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

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

#### Bemötande och kommentarer:

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

2020-08-19

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

### BAKGRUND

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

### 27 MAJ, PORTALEN, SCIENCE PARK SKÖVDE

#### NÄRVARANDE

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

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

#### MINNESANTECKNINGAR

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

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

#### Allmänt om planprogrammet

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

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

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

*Nej, vi har fler referenser.*

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

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

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

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

Behövs verkligen fler kontor?

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

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

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

#### Parkeringshuset/höghuset vid science park

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

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



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

Vi kommer få en betongvägg som granne med våra bostäder?

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

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

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

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

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

Har arkitekterna från Okidoki ens varit här?

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

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

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

Kan inte skyskrapan flyttas mer norrut?

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

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

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

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

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

### Trafikfrågor

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

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

Fler kommer leta parkering på våra bostadsgator.

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

### Tidplaner

När fattas beslut om parkeringshus och höghus?

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

2020-08-19

När byggs parkeringshuset?

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

Mariesjöterminalen måste väl bort enligt förslaget, när flyttar den?

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

### Ekonomi

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

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

Finns det någon finansiell plan?

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

Finns det ekonomi för att bygga om gatorna?

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

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

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

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

Övrigt frågor om innehåll och konsekvenser mm av förslaget till planprogram

Blir det hyresrätter eller bostadsrätter?

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

Om man bygger högt, måste man påla då?

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

Är Portalen pålad?

*Nej, men Växthuset (svar från en närvarande).*

Vad gör ni med de K-märkta byggnaderna?

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

Hur mycket skyddsrum byggs i ny bebyggelse?

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

Skövde växer, när får vi ett nytt reningsverk?

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

Ska de utpekade träden bevaras?

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

Planeringsprocessen mm

Kan man få tillgång till presentationen?

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

Varför skickades inte information till alla närboende i villaområdet?

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

När ska vi senast protestera/lämna synpunkter?

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

Kan vi skicka in en protest tillsammans med andra?

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

Varför ska vi ange diarienummer?

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

Hur får vi återkoppling?

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

Går det att protestera mot beslutet att godkänna planprogrammet?

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

2020-08-19

## 4 JUNI, VÄXTHUSET, SCIENCE PARK SKÖVDE

### NÄRVARANDE

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

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

### MINNESANTECKNINGAR

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

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

#### *Allmänt om planprogrammet*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Parkeringshuset/höghuset vid Science Park*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Finns det någon alternativ plats för höghuset?

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

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

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

#### Trafikfrågor

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

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

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

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

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

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

*Då kan det kanske behövas en trafikreglering där.*

2020-08-19

Hur jobbar ni med att minska genomfartstrafiken på Hjovägen?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*har tagit hjälp av trafikkonsult som gjort denna bedömning.*

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

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

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

### Tidplaner

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

*Ca 5-6 år för båda.*

### Ekonomi

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

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

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

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

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

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

### Övriga frågor om innehåll och konsekvenser av förslaget till planprogram

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

*Norr om programområdet, där Mariesjöterminalen ligger idag, planeras på längre sikt ett stort sammanhängande grönområde/park för hela stadsdelen Mariesjö-Stallsiken. Därtill planeras ett flertal mindre parker (500-1000m<sup>2</sup>) inom kvartersstaden.*

Bilprovningen drar mycket trafik. Kommer den flyttas?

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

### Planeringsprocessen mm

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

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

Blir det godkänt i planprocessen med alla bygglov osv?

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

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

Vi borde väl därför lägga allt krut i detta programskedet?

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

2020-08-19

## SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

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

### PLANPROGRAMMET

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

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

### BILAGA B - MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING (MKB)

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

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

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

### BILAGA H - BULLERUTREDNING

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

### BILAGA K - RISKUTREDNING

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

### BILAGA M - VISUALISERING OCH GESTALTNING

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



2020-08-19

---

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

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

Skövde 2020-08-19

SKÖVDE KOMMUN

Sektor samhällsbyggnad

Unnar Kristmannsson

Planchef

Ingemar Frid

Planarkitekt



**SKÖVDE**

*Sektor samhällsbyggnad*

*Postadress 541 83 SKÖVDE Telefon 0500-49 80 00 Hemsida [www.skovde.se](http://www.skovde.se)*

## Kommunstyrelsen Skövde kommun

## PROTOKOLLSUTDRAG

KS § 170/20

Planprogram för Mariesjöområdet Godkännande

**KS2016.0212**

Behandlat av	Datum	Ärende
<b>1 Kommunstyrelsens arbetsutskott</b>	<b>2020-08-26</b>	<b>164/20</b>
<b>2 Kommunstyrelsen</b>	<b>2020-09-07</b>	<b>170/20</b>
<b>3 Kommunfullmäktige</b>	<b>2020-09-28</b>	<b>91/20</b>

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att godkänna Planprogram för Mariesjö med tillägg att under stycket Utformning-/Kvalitetsprogram i Planprogrammet komplettera sista stycket med texten ” Det är positivt ur ett hållbarhetsperspektiv om delar av byggnationen kan utgöras av trähusbebyggelse”.

### Yrkanden

Ulrica Johansson (C) yrkar i enlighet med KSAU:s förslag med tillägget att under stycket Utformning-/Kvalitetsprogram i Planprogrammet komplettera sista stycket med texten ” Det är positivt ur ett hållbarhetsperspektiv om delar av byggnationen kan utgöras av trähusbebyggelse”.

### Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att det finns ett förslag till beslut och ett tilläggsyrkande och att kommunstyrelsen beslutar i enlighet med KSAU:s förslag och Ulrica Johanssons (C) tilläggsyrkande.

### Sammanfattning

Planprogrammets syfte är att översiktlig utreda förutsättningar och redovisa förslag på hur Mariesjöområdet kan utvecklas, utifrån bl.a. infrastruktur, grönområden, bostadsbebyggelse och verksamheter. Området är utpekad i fördjupningen av översiktsplanen för centrala Skövde (FÖP C) som ett förtättningsområde.

Planprogrammet har varit utställt för samråd mellan den 13 maj - 28 juni 2019.

Under samrådsperioden inkom totalt 27 yttranden från allmänna remissinstanser och 42 skrivelser från ägare till 28 fastigheter i närområdet samt ytterligare 9 privatpersoner i Skövde. Inkomna synpunkter redovisas och bemöts i bifogad samrådsredogörelse.

### Bakgrund

Kommunstyrelsen beslutade 2016-05-02 (KS § 98/16) att ge sektor samhällsbyggnad i uppdrag att upprätta planprogram för Mariesjö.

Mariesjö har ett strategiskt läge med ca 1 km till Skövdes stadskärna och resecentrum.

Enligt fördjupningen av översiktsplanen för centrala Skövde, kallad FÖP Centrala Skövde, spelar Mariesjö en nyckelroll när det gäller att förstärka centrum öster om järnvägen. Området ingår i en kreativ utvecklingszon som sammanlänkar Mariesjö och högskolan i Skövde med stadskärnan och resecentrum.

I uppdraget ingick att planprogrammet skulle utarbetas utifrån intentioner och riktlinjer i FÖP Centrala Skövde samt att arbetet skulle ske i ett brett samarbete mellan kommunen, fastighetsägare, verksamhetsutövare och andra intressenter.

Programarbetet påbörjades under vinter 2017/2108 med ett flertal översiktliga studier kring möjligheter att koppla samman Mariesjö norrut med Stallsiken. Studierna resulterade i tre översiktliga förslag till struktur för ett större utvecklingsområde. En översiktlig trafikutredning beställdes där de tre förslagen studerades. Parallellt genomfördes under våren 2018 enskilda möten med alla berörda fastighetsägare inom programområdet där uppdrag, syfte och alternativa utvecklingar beskrevs och synpunkter inhämtades. De tre översiktliga strukturförslagen utvärderades därefter och ett av dessa valdes ut för fortsatta fördjupade analyser. Detta resulterade i september 2018 i en skiss till strukturbild för program- och utvecklingsområdet.

Skissen till strukturbild för program- och utvecklingsområdet utgjorde därefter underlag för flertalet utredningar och upprättande av en miljökonsekvensbeskrivning. En avstämning kring strukturbilden gjordes även med fastighetsägarna inom programområdet.

Den 14 november 2018 anordnades en öppet hus-utställning i stadshuset där det pågående arbetet och skissen till strukturbild presenterades för allmänheten och synpunkter inhämtades.

Sektor samhällsbyggnad utvecklade därefter tillsammans med Okidoki Arkitekter skissen till en strukturbild för programområdet och strukturplan för det större utvecklingsområdet.

Under programarbetets gång har kontinuerliga avstämningar skett med kommunstyrelsens beredande planorgan - beredningen för samhällsbyggnad (BSB) - kring val av struktur, målbilds-arbete, återkoppling från möten med berörda fastighetsägare mm. Resultatet av arbetet presenterades även för en större politikergrupp den 28 februari 2019. Därefter färdigställdes ett samrådsförslag till planprogram och kommunstyrelsen beslutade 2019-05-06 (§ 91/19) att ge sektor samhällsbyggnad i uppdrag att genomföra samråd kring detta förslag.

Motivering till beslut

Samråd har hållits mellan den 13 maj - 28 juni 2019. Under samrådsperioden hölls två öppna samrådsmöten i Mariesjö som tillsammans samlade ca 65 personer, varav flertalet var boende i närområdet. Programhandlingarna har under samrådstiden funnits utställda i stadshusets entréplan samt funnits tillgängliga på Skövde kommuns hemsida. Sista dag för att lämna synpunkter har varit den 28 juni 2019.

Under samrådsperioden inkom totalt 27 yttranden från allmänna remissinstanser och 42 skrivelser från ägare till 28 fastigheter i närområdet samt ytterligare 9 privatpersoner i Skövde. Inkomna synpunkter redovisas och bemöts i bifogad samrådsredogörelse. Nedan redovisas en kort sammanfattning av de större synpunkter och/eller invändningar mot

förslaget som inkommit. Därefter vilka förändringar och tillägg till planprogrammet som föreslås samt vilka bilagor som uppdaterats.

Länsstyrelsen skriver att planprogrammet är väl genomarbetat och redovisar höga ambitioner för omvandlingen av Mariesjö men ställer också frågor kring de utmaningar för bl.a. en flytt av Mariesjöterminalen och hur man säkerställer omvandlingen under den långa genomförandetiden.

Kreativa Hus AB stöder i stort visionen för Mariesjöområdet men önskar bl.a. en alternativ dragning av kunskapsstråket och bättre möjligheter att utveckla de egna fastigheterna i närtid.

Miljösamverkan Östra Skaraborg (MÖS) skriver att Skövde kommun har tagit fram ett gediget och väl underbyggt förslag till hur Mariesjö kan utvecklas i framtiden, att utredningar kring buller och föroreningar är väl genomförda och tillräckliga för programskedet. MÖS tycker även att miljökonsekvenserna är väl beskrivna men önskar förslag på åtgärder som kan förstärka den positiva miljöpåverkan och minska den negativa, därtill vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ samt åtgärder för uppföljning och övervakning av hur dagvattnet påverkas.

Trafikverket anger att områdets centrala läge, kopplat till både cykelvägar och kollektivtrafik i form av buss och tåg är väl lämpat för exploatering/förtätning men påminner om att geoteknik, buller, vibrationer och riskfrågor med avseende på närheten till järnvägen måste utredas vidare.

Västtrafik skriver att Mariesjö har alla förutsättningar att utvecklas till en hållbar stadsdel, särskilt när det gäller val av färdstätt, men att planprogrammet inte fullt ut nyttjar denna möjlighet och att förslaget inte heller stämmer överens med målsättningar i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland eller Kollektivtrafikplanen för Skövde. Västtrafik vänder sig främst mot att förutsättningarna för bil tycks bli lika bra som den för kollektivtrafik samt gång- och cykel, något som inte innebär ett ökat hållbart resande. Man önskar bland annat att den planerade stadshuvudgatan enbart ska kunna trafikeras av kollektivtrafik samt gång- och cykel. Därtill anger man att det är ett för tidigt skede i planeringen att föreslå hållplatslägen och att ett nytt läge för bussdepån bör säkerställas på nära avstånd från Skövde resecentrum.

Högskolan i Skövde och studentkåren ser mycket positivt på förslaget till planprogram men önskar att programmet tydligare anger att högskolan kan utvecklas inom kunskapsstråket och att särskilda kvarter/byggnader för studentboende lokaliseras kring detta stråk.

Science Park Skövde (SPS) tycker att programförslaget är attraktivt och väl matchar de bedömningar kring behov och utformning som SPS själva gör. Man påpekar dock att höga signalbyggnader är en affärsmässig utmaning att genomföra och att SPS önskar växa organisk och hållbart samt att byggnaderna inom kunskapsstråket inte bör få ett alltför särpräglat arkitektoniskt uttryck. Behovet av studentbostäder borde även uttryckas tydligare.

Totalt inkom 42 skrivelser från närboende och privatpersoner. Nästan samtliga skrivelser håller med om att Mariesjöområdet behöver omvandlas men de allra flesta framförde även kraftiga invändningar mot samrådsförslagets placering av ett landmarke/höghus framför Portalen vid nuvarande Science Park Skövde. Oron var mycket stor för att placeringen av

höghuset skulle innebära ökad insyn och skuggning av de närmast belägna villorna samt medföra mer trafik och därmed mer buller, större olycksrisker och sämre luft i villaområdets närhet. Man önskade i stället mer park och en lägre bebyggelse i mötet med villabebyggelsen. Många saknade även barnperspektivet samt önskade se en utökad sakägarkrets och samrådstid.

Efter samrådsperioden har alla inkomna synpunkter under hösten 2019 redovisats och diskuterats med beredningen för samhällsbyggnad (BSB). Därtill har workshop kring förslag till förändringar med avseende på inkomna yttranden hållits med de större fastighetsägarna inom programområdet samt med högskolan i Skövde och Science Park Skövde.

Med anledning av under samrådet inkomna synpunkter, föreslås nedan större förändringar göras i planprogrammet och i några av dess bilagor:

#### Planprogrammet

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

#### Bilaga B - Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

- MKB:n har uppdaterats utifrån de förändringar som föreslagits i planprogrammet efter samrådet, se punkter under Planprogrammet ovan. Det innebär bland annat att kapitlen i MKB:n om risk, buller, stadsbild, rekreation och kultur uppdaterats.

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

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

Bilaga H - Bullerutredning

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

Bilaga K - Riskutredning

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

Bilaga M - Visualisering och gestaltning

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

Handlingar

Planprogram för Mariesjöområdet Godkännande

1\_PLAN\_2016\_6\_Tjänsteskrivelse Godkännande Kf NY

2\_PLAN\_2016\_6\_Planprogram Inför Godkännande NY

3\_PLAN\_2016\_6\_Samrådsredogörelse PP Mariesjö NY

Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

**Kommunstyrelsens  
arbetsutskottSkövde kommun**

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KSAU § 164/20

Planprogram för Mariesjöområdet Godkännande

**KS2016.0212**

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2020-08-26	164/20
2 Kommunstyrelsen	2020-09-07	170/20

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att godkänna Planprogram för Mariesjö

**Sammanfattning**

Planprogrammets syfte är att översiktlig utreda förutsättningar och redovisa förslag på hur Mariesjöområdet kan utvecklas, utifrån bl.a. infrastruktur, grönområden, bostadsbebyggelse och verksamheter. Området är utpekad i fördjupningen av översiktsplanen för centrala Skövde (FÖP C) som ett förtättningsområde.

Planprogrammet har varit utställt för samråd mellan den 13 maj - 28 juni 2019.

Under samrådsperioden inkom totalt 27 yttranden från allmänna remissinstanser och 42 skrivelser från ägare till 28 fastigheter i närområdet samt ytterligare 9 privatpersoner i Skövde. Inkomna synpunkter redovisas och bemöts i bifogad samrådsredogörelse.

**Bakgrund**

Kommunstyrelsen beslutade 2016-05-02 (KS § 98/16) att ge sektor samhällsbyggnad i uppdrag att upprätta planprogram för Mariesjö.

Mariesjö har ett strategiskt läge med ca 1 km till Skövdes stadskärna och resecentrum.

Enligt fördjupningen av översiktsplanen för centrala Skövde, kallad FÖP Centrala Skövde, spelar Mariesjö en nyckelroll när det gäller att förstärka centrum öster om järnvägen. Området ingår i en kreativ utvecklingszon som sammanlänkar Mariesjö och högskolan i Skövde med stadskärnan och resecentrum.

I uppdraget ingick att planprogrammet skulle utarbetas utifrån intentioner och riktlinjer i FÖP Centrala Skövde samt att arbetet skulle ske i ett brett samarbete mellan kommunen, fastighetsägare, verksamhetsutövare och andra intressenter.

Programarbetet påbörjades under vinter 2017/2108 med ett flertal översiktliga studier kring möjligheter att koppla samman Mariesjö norrut med Stallsiken.



Studierna resulterade i tre översiktliga förslag till struktur för ett större utvecklingsområde. En översiktlig trafikutredning beställdes där de tre förslagen studerades. Parallellt genomfördes under våren 2018 enskilda möten med alla berörda fastighetsägare inom programområdet där uppdrag, syfte och alternativa utvecklingar beskrevs och synpunkter inhämtades. De tre översiktliga strukturförslagen utvärderades därefter och ett av dessa valdes ut för fortsatta fördjupade analyser. Detta resulterade i september 2018 i en skiss till strukturbild för program- och utvecklingsområdet.

Skissen till strukturbild för program- och utvecklingsområdet utgjorde därefter underlag för flertalet utredningar och upprättande av en miljökonsekvensbeskrivning. En avstämning kring strukturbilden gjordes även med fastighetsägarna inom programområdet.

Den 14 november 2018 anordnades en öppet hus-utställning i stadshuset där det pågående arbetet och skissen till strukturbild presenterades för allmänheten och synpunkter inhämtades.

Sektor samhällsbyggnad utvecklade därefter tillsammans med Okidoki Arkitekter skissen till en strukturbild för programområdet och strukturplan för det större utvecklingsområdet.

Under programarbetets gång har kontinuerliga avstämningar skett med kommunstyrelsens beredande planorgan - beredningen för samhällsbyggnad (BSB) - kring val av struktur, målbilds-arbete, återkoppling från möten med berörda fastighetsägare mm. Resultatet av arbetet presenterades även för en större politikergrupp den 28 februari 2019. Därefter färdigställdes ett samrådsförslag till planprogram och kommunstyrelsen beslutade 2019-05-06 (§ 91/19) att ge sektor samhällsbyggnad i uppdrag att genomföra samråd kring detta förslag.

Motivering till beslut

Samråd har hållits mellan den 13 maj - 28 juni 2019. Under samrådsperioden hölls två öppna samrådsmöten i Mariesjö som tillsammans samlade ca 65 personer, varav flertalet var boende i närområdet. Programhandlingarna har under samrådstiden funnits utställda i stadshusets entréplan samt funnits tillgängliga på Skövde kommuns hemsida. Sista dag för att lämna synpunkter har varit den 28 juni 2019.

Under samrådsperioden inkom totalt 27 yttranden från allmänna remissinstanser och 42 skrivelser från ägare till 28 fastigheter i närområdet samt ytterligare 9 privatpersoner i Skövde. Inkomna synpunkter redovisas och bemöts i bifogad samrådsredogörelse. Nedan redovisas en kort sammanfattning av de större synpunkter och/eller invändningar mot förslaget som inkommit. Därefter vilka förändringar och tillägg till planprogrammet som föreslås samt vilka bilagor som uppdaterats.

Länsstyrelsen skriver att planprogrammet är väl genomarbetat och redovisar höga ambitioner för omvandlingen av Mariesjö men ställer också frågor kring de utmaningar för bl.a. en flytt av Mariesjöterminalen och hur man säkerställer omvandlingen under den långa genomförandetiden.

Kreativa Hus AB stöder i stort visionen för Mariesjöområdet men önskar bl.a. en alternativ dragning av kunskapsstråket och bättre möjligheter att utveckla de egna fastigheterna i närtid.

Miljösamverkan Östra Skaraborg (MÖS) skriver att Skövde kommun har tagit fram ett gediget och väl underbyggt förslag till hur Mariesjö kan utvecklas i framtiden, att utredningar kring buller och föroreningar är väl genomförda och tillräckliga för programskedet. MÖS tycker även att miljökonsekvenserna är väl beskrivna men önskar förslag på åtgärder som kan förstärka den positiva miljöpåverkan och minska den negativa, därtill vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ samt åtgärder för uppföljning och övervakning av hur dagvattnet påverkas.

Trafikverket anger att områdets centrala läge, kopplat till både cykelvägar och kollektivtrafik i form av buss och tåg är väl lämpat för exploatering/förtätning men påminner om att geoteknik, buller, vibrationer och riskfrågor med avseende på närheten till järnvägen måste utredas vidare.

Västtrafik skriver att Mariesjö har alla förutsättningar att utvecklas till en hållbar stadsdel, särskilt när det gäller val av färdstätt, men att planprogrammet inte fullt ut nyttjar denna möjlighet och att förslaget inte heller stämmer överens med målsättningar i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland eller Kollektivtrafikplanen för Skövde. Västtrafik vänder sig främst mot att förutsättningarna för bil tycks bli lika bra som den för kollektivtrafik samt gång- och cykel, något som inte innebär ett ökat hållbart resande. Man önskar bland annat att den planerade stadshuvudgatan enbart ska kunna trafikeras av kollektivtrafik samt gång- och cykel. Därtill anger man att det är ett för tidigt skede i planeringen att föreslå hållplatslägen och att ett nytt läge för bussdepån bör säkerställas på nära avstånd från Skövde resecentrum.

Högskolan i Skövde och studentkåren ser mycket positivt på förslaget till planprogram men önskar att programmet tydligare anger att högskolan kan utvecklas inom kunskapsstråket och att särskilda kvarter/byggnader för studentboende lokaliseras kring detta stråk.

Science Park Skövde (SPS) tycker att programförslaget är attraktivt och väl matchar de bedömningar kring behov och utformning som SPS själva gör. Man påpekar dock att höga signalbyggnader är en affärsmässig utmaning att genomföra och att SPS önskar växa organisk och hållbart samt att byggnaderna inom kunskapsstråket inte bör få ett alltför särpräglat arkitektoniskt uttryck. Behovet av studentbostäder borde även uttryckas tydligare.

Totalt inkom 42 skrivelser från närboende och privatpersoner. Nästan samtliga skrivelser håller med om att Mariesjöområdet behöver omvandlas men de allra flesta framförde även kraftiga invändningar mot samrådsförslagets placering av ett landmärke/höghus framför Portalen vid nuvarande Science Park Skövde. Oron var mycket stor för att placeringen av höghuset skulle innebära ökad insyn och skuggning av de närmast belägna villorna samt medföra mer trafik och därmed mer buller, större olycksrisker och sämre luft i villaområdets närhet. Man önskade i

stället mer park och en lägre bebyggelse i mötet med villabebyggelsen. Många saknade även barnperspektivet samt önskade se en utökad sakägarkrets och samrådstid.

Efter samrådsperioden har alla inkomna synpunkter under hösten 2019 redovisats och diskuterats med beredningen för samhällsbyggnad (BSB). Därtill har workshop kring förslag till förändringar med avseende på inkomna yttranden hållits med de större fastighetsägarna inom programområdet samt med högskolan i Skövde och Science Park Skövde.

Med anledning av under samrådet inkomna synpunkter, föreslås nedan större förändringar göras i planprogrammet och i några av dess bilagor:

#### Planprogrammet

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

Bilaga B - Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

- MKB:n har uppdaterats utifrån de förändringar som föreslagits i planprogrammet efter samrådet, se punkter under Planprogrammet ovan. Det innebär bland annat att kapitlen i MKB:n om risk, buller, stadsbild, rekreation och kultur uppdaterats.

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

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

Bilaga H - Bullerutredning

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

Bilaga K - Riskutredning

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

Bilaga M - Visualisering och gestaltning

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

Handlingar

Planprogram för Mariesjöområdet Godkännande  
1\_PLAN\_2016\_6\_Tjänsteskrivelse Godkännande Kf NY  
2\_PLAN\_2016\_6\_Planprogram\_Inför Godkännande NY  
3\_PLAN\_2016\_6\_Samrådsredogörelse PP Mariesjö NY

Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-08-19

Diarienummer: KS2020.0285-1

Handläggare: Mario Figueredo



Kommunstyrelsens arbetsutskott

# Ny bussdepå på Varolavägen, Timboholm

Berdnings samhällsbyggnads förslag till beslut

Kommunstyrelsens föreslår kommunfullmäktige att besluta att ge Västra Götalandsregionen en markreservation till och med den 30 september 2021 för cirka 43 500 kvadratmeter av fastigheten Skövde 5:177 med syfte att projektera inför uppförande av bussdepå.

### Sammanfattning

Bussdepån vid Kaplansgatan i Mariesjö måste flyttas på grund av kommunens utvecklingsplaner för området. Nobina Sverige AB, som är Västtrafiks bussoperatör, hyr den nuvarande depån av kommunens bolag Västfast i Skaraborg AB till och med juni 2024. Västra Götalandsregionen har ansökt om en ettårig markreservation för ny bussdepå vid Varolavägen i Timboholm på del av fastigheten Skövde 5:177 där kommunen upprättat detaljplan för ändamålet. Den långa reservationstiden motiveras med de beslutprocesserna hos Västra Götalandsregionen är tidskrävande vid stora fastighetsinvesteringar. Reservationen sträcker sig till den 30 september 2021.

### Bakgrund

Nobina Sverige AB, som är Västtrafiks bussoperatör, har i dag en bussdepå på fastigheten Mariesjö 4 som ligger vid Kaplansgatan i Mariesjö. Fastigheten ägs av Skövde kommun via koncernbolaget Västfast i Skaraborg AB. Hyresavtalet löper till och med juni 2024.

För Mariesjö pågår framtagandet av ett planprogram som är tänkt att överlämnas till kommunfullmäktige för antagande hösten 2020. Planprogrammets utvecklingsstrategi avser, bland annat, att expandera Skövde innerstad till Mariesjö.

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-08-19

Diarienummer: KS2020.0285-1

Handläggare: Mario Figueredo



Utvecklingen enligt programmet följer sedan tidigare områdets omvandling från ett område för småindustri- och verksamheter till kvarterstad med blandat innehåll av bostäder, kontor och service. Därmed är ytterst angeläget för den tilltänkta statsutvecklingen att bussdepån flyttas därifrån.

Redan innan planprogrammets arbete inletts har kommunen och Västtrafik fört dialog kring en ny depå för stadstrafikens behov.

Kommunen antog därför redan år 2011 en detaljplan för att tillgodose detta behov vid Varolavägen i Timboholm (Detaljplan för Timboholm, utökning av kv Risatorp (bussdepå mm), antagande 2011-12-15, laga kraft 2012-01-09).

Eftersom detaljplanen särskilt togs fram för att möjliggöra etablering av ny bussdepå har genomförandet och försäljningen av mark väntat i avvaktan på besked om flytt.

Efter att Västtrafik nyligen fastställde en ny målbild avseende strategiska bussdepåer, vilket innebär att Västtrafik är angelägen att skapa långsiktig rådighet över bussdepåer för stadstrafiken i regionens pendlingsnav, har diskussioner om ny etableringen av den lokala bussdepån återupptagits mellan parterna.

Med anledning av detta har Västra Götalandsregionen, genom Västfastigheter, inkommit med en begäran om markreservation på en del av detaljplanen avsedd för ändamålet. Västfastigheter avser att uppföra och långsiktig förvalta en ny bussdepå, som också inkluderar möjligheter till expansion för ett utökat utbud av kollektivtrafik. Även lokaliseringen av bussdepån i Skövde har kommit att bli än mer viktig i samband med antagen *Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland*.

Eftersom Regionen har tidskrävande beslutsprocesser vid större fastighetsinvesteringar behöver markreservationen utsträckas till ett år med möjlighet till vidare förlängning.

Det reserverade området uppgår till cirka 43 500 kvadratmeter av fastigheten Skövde 5:177. Reservationsområdets figur stämmer inte helt med den begärda reservationen. Skälet där till är att den mark som planlagts som kvartersmark skall säljas på ett sådant sätt att inte rester uppkommer som svårigen kan användas till annat.

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-08-19

Diarienummer: KS2020.0285-1

Handläggare: Mario Figueredo



Enligt Skövde kommuns riktlinjer för markanvisning avseende verksamheter sker dessa genom direktanvisning (KF § 158, 2015-12-14, dnr KS2015.0527). I normalfallet anvisas mark som redan är detaljplanelagd för ändamålet. I dessa fall ges en tre månader lång reservationstid. Då marken inte är detaljplanelagd kan reservationstid medges upp till maximalt 18 månader. I detta fall finns en antagen detaljplan, men den önskade reservationstiden är överstiger tre månader.

### Motivering av beslut

Bussdepån måste flytta från Mariesjö för att den planerade stadsutvecklingen inte skall försvåras. Detaljplanen på Timboholm har särskilt tagits fram för att möjliggöra en genomtänkt framtida placering.

Den långa reservationstiden på markreservationen motiveras med de långa beslutprocesser hos Västra Götalandsregionen för att få fram en ny bussdepå.

Under reservationstiden fram till den 26 augusti 2021 kan projekteringsarbete samt beslutsprocessen hos exploatören bedrivs och förhoppningsvis kan ett köpeavtal godkännas av kommunen innan tiden gått ut.

Skulle en förlängning av reservationstiden krävas kan en sådan beslutas av mark- och exploateringschefen i enlighet med gällande delegationsordning.

### Handlingar

Ny bussdepå på Varolavägen, Timboholm

2\_MEX\_2020\_49\_Begäran om markreservation.pdf

1\_MEX\_2020\_49\_Tjänsteskrivelse KF markreservation detaljplanelagd mark.pdf

3\_MEX\_2020\_49\_NY Karta reservationsområde pdfA

Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

TJÄNSTESKRIVELSE  
Datum: 2020-08-05  
Diarienummer: MEX.2020.49  
Handläggare: Mikael Zsiga



Kommunstyrelsens arbetsutskott/Kommunstyrelsen

## Ny bussdepå på Varolavägen, Timboholm

### Beredning samhällsbyggnads förslag till beslut

Kommunstyrelsens föreslår kommunfullmäktige att besluta att ge Västra Götalandsregionen en markreservation till och med den 30 september 2021 för cirka 43 500 kvadratmeter av fastigheten Skövde 5:177 med syfte att projektera inför uppförande av bussdepå.

### Sammanfattning

Bussdepån vid Kaplansgatan i Mariesjö måste flyttas på grund av kommunens utvecklingsplaner för området. Nobina Sverige AB, som är Västtrafiks bussoperatör, hyr den nuvarande depån av kommunens bolag Västfast i Skaraborg AB till och med juni 2024. Västra Götalandsregionen har ansökt om en ettårig markreservation för ny bussdepå vid Varolavägen i Timboholm på del av fastigheten Skövde 5:177 där kommunen upprättat detaljplan för ändamålet. Den långa reservationstiden motiveras med de beslutprocesserna hos Västra Götalandsregionen är tidskrävande vid stora fastighetsinvesteringar. Reservationen sträcker sig till den 30 september 2021.

### Bakgrund

Nobina Sverige AB, som är Västtrafiks bussoperatör, har i dag en bussdepå på fastigheten Mariesjö 4 som ligger vid Kaplansgatan i Mariesjö. Fastigheten ägs av Skövde kommun via koncernbolaget Västfast i Skaraborg AB. Hyresavtalet löper till och med juni 2024.

För Mariesjö pågår framtagandet av ett planprogram som är tänkt att överlämnas till kommunfullmäktige för antagande hösten 2020. Planprogrammets utvecklingsstrategi avser, bland annat, att expandera Skövde innerstad till Mariesjö.

Utvecklingen enligt programmet följer sedan tidigare områdets omvandling från ett område för småindustri- och verksamheter till kvarterstad med blandat innehåll av bostäder, kontor och service. Därmed är ytterst angeläget för den tilltänkta statsutvecklingen att bussdepån flyttas därifrån.

Redan innan planprogrammets arbete inletts har kommunen och Västtrafik fört dialog kring en ny depå för stadstrafikens behov.

Kommunen antog därför redan år 2011 en detaljplan för att tillgodose detta behov vid Varolavägen i Timboholm (Detaljplan för Timboholm, utökning av kv Risatorp (bussdepå mm), antagande 2011-12-15, laga kraft 2012-01-09).



Eftersom detaljplanen särskilt togs fram för att möjliggöra etablering av ny bussdepå har genomförandet och försäljningen av mark väntat i avvaktan på besked om flytt.

Efter att Västtrafik nyligen fastställde en ny målbild avseende strategiska bussdepåer, vilket innebär att Västtrafik är angelägen att skapa långsiktig rådighet över bussdepåer för stadstrafiken i regionens pendlingsnav, har diskussioner om ny etableringen av den lokala bussdepån återupptagits mellan parterna.

Med anledning av detta har Västra Götalandsregionen, genom Västfastigheter, inkommit med en begäran om markreservat på en del av detaljplanen avsedd för ändamålet. Västfastigheter avser att uppföra och långsiktigt förvalta en ny bussdepå, som också inkluderar möjligheter till expansion för ett utökat utbud av kollektivtrafik. Även lokaliseringen av bussdepån i Skövde har kommit att bli än mer viktig i samband med antagen *Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland*.

Eftersom Regionen har tidskrävande beslutsprocesser vid större fastighetsinvesteringar behöver markreservatet utsträckas till ett år med möjlighet till vidare förlängning.

Det reserverade området uppgår till cirka 43 500 kvadratmeter av fastigheten Skövde 5:177. Reservatets omfattning stämmer inte helt med den begärda reservatet. Skälet där till är att den mark som planlaga som kvartersmark skall säljas på ett sådant sätt att inte rester uppkommer som svårligen kan användas till annat.

Enligt Skövde kommuns riktlinjer för markanvisning avseende verksamheter sker dessa genom direktanvisning (KF § 158, 2015-12-14, dnr KS2015.0527). I normalfallet anvisas mark som redan är detaljplanlagd för ändamålet. I dessa fall ges en tre månader lång reservatstid. Då marken inte är detaljplanlagd kan reservatstid medges upp till maximalt 18 månader. I detta fall finns en antagen detaljplan, men den önskade reservatstiden är överstiger tre månader.

### **Motivering av beslut**

Bussdepån måste flytta från Mariesjö för att den planerade stadsutvecklingen inte skall försvåras. Detaljplanen på Timboholm har särskilt tagits fram för att möjliggöra en genomtänkt framtida placering.

Den långa reservatstiden på markreservatet motiveras med de långa beslutprocesser hos Västra Götalandsregionen för att få fram en ny bussdepå.

Under reservationstiden fram till den 26 augusti 2021 kan projekteringsarbete samt beslutsprocessen hos exploatören bedrivs och förhoppningsvis kan ett köpeavtal godkännas av kommunen innan tiden gått ut.

Skulle en förlängning av reservationstiden krävas kan en sådan beslutas av mark- och exploateringschefen i enlighet med gällande delegationsordning.

### **Handlingar**

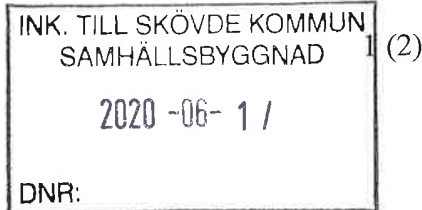
Karta reservationsområde  
Begäran om markreservation

### **Skickas till**

Sektor samhällsbyggnad

Caroline Hagström  
Samhällsbyggnadschef

Mikael Zsiga  
Mark- och exploateringschef



2020-05-26  
FAST 2019-00193

Sektor samhällsbyggnad  
Skövde kommun  
Att: Mikael Zsiga  
"MEX.2020.49"  
541 83 Skövde

För kännedom: Västtrafik AB

## Begäran om markreservation av del av fastigheten Skövde 5:177

Den befintliga bussdepån för stadstrafiken i Skövde är belägen i centralt läge, på Kaplansgatan (fastighet MARIESJÖ 4). Bussdepån ägs idag av ett av Skövde kommun ägt bolag. Depån har sedan lång tid varit planerad att avvecklas, till förmån för annan stadsutveckling. Således krävs en ny depå, primärt för stadstrafikens behov.

Skövde kommun har 2012 antagit en ny detaljplan som avser en ny bussdepå på Varolavägen. Markområdet ägs av kommunen och är beläget ca 4 km resväg från Skövde Resecentrum.

Under 2012-2013 fördes dialog mellan Västtrafik och Skövde kommun om lämpliga och möjliga lösningar för att förverkliga en ny depå. Diskussionerna omfattade juridiska, ekonomiska, organisatoriska samt genomförandemässiga frågeställningar. Västtrafik inledde parallellt med kommundialogen ett projekt och producerade en förstudie för området vid Varolavägen. Projektet avbröts med omedelbar verkan då Nobina, ett av Västfastigheter upphandlat trafikföretag, tecknade ett nytt hyresavtal på den befintliga bussdepån med den dåvarande privata fastighetsägaren. Det nya hyresavtalet tecknades för hela den kommande trafikperioden om minst 8 år.

Västtrafiks styrelse fastställde i april 2020 en ny målbild avseende strategiska bussdepåer. Denna innebär bland annat att Västtrafik är angelägen att skapa långsiktig rådighet över bussdepåer för stadstrafiken i regionens pendlingsnav.

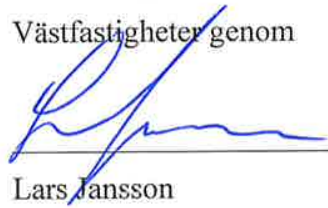
Lokaliseringen av en framtida bussdepå i Skövde har kommit att bli än mer viktig i och med antagen *Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland*. Strategin innehåller bland annat målsättningar avseende ökad elektrifiering av bussar i stadstrafik.

Med stöd från ovan önskar Västra Götalandsregionen, genom Västfastigheter, en markreservation av ca 43 500 kvm av del av fastigheten Skövde 5:177. Ytan, enligt bilaga, är en preliminär bedömning av den mark som erfordras för att Västfastigheter ska kunna uppföra och långsiktigt förvalta en ny bussdepå, som också inkluderar möjligheter till expansion för ett utökat utbud av kollektivtrafik. Marken är idag planlagd för bussdepå genom detaljplan för Timboholm, utökning av kv Risatorp (bussdepå m.m.), antagen 2011-12-15 och laga kraft 2012-01-09, belägen vid Varolavägen i stadsdelen Timboholm. Västfastigheter är medveten om att mindre planjusteringar kan bli aktuella att genomföra för att erhålla en för ändamålet lämplig fastighet.

Pga att markreservationen omfattar detaljplanelagd mark anger Skövde kommuns riktlinjer att reservationen endast kan göras för *maximalt 3 månader*. Med tanke på Västra Götalandsregionens tidskrävande beslutsprocesser vid större fastighetsinvesteringar ber vi dock om att denna tid kan utsträckas till 1 år med möjlighet till vidare förlängning enligt särskild överenskommelse.

Med vänliga hälsningar

Västfastigheter genom



---

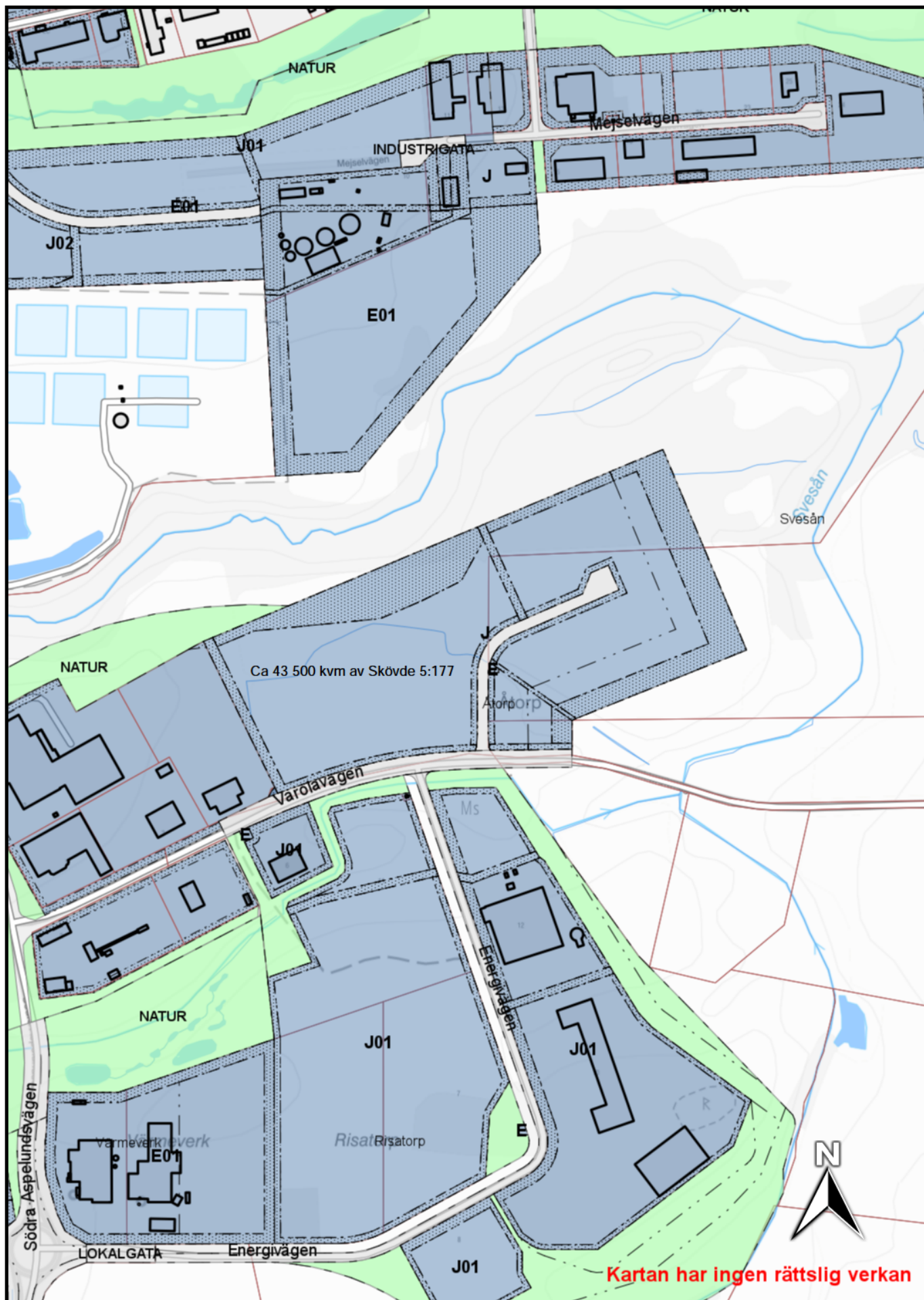
Lars Jansson

## BILAGA

Schematiska skisser, inom planområdet, ca 43 500 m<sup>2</sup>.







## Kommunstyrelsen Skövde kommun

## PROTOKOLLSUTDRAG

KS § 172/20

Ny bussdepå på Varolavägen, Timboholm

**KS2020.0285**

Behandlat av	Datum	Ärende
<b>1 Kommunstyrelsens arbetsutskott</b>	<b>2020-08-26</b>	<b>166/20</b>
<b>2 Kommunstyrelsen</b>	<b>2020-09-07</b>	<b>172/20</b>
<b>3 Kommunfullmäktige</b>	<b>2020-09-28</b>	<b>92/20</b>

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att ge Västra Götalandsregionen en markreservation till och med den 30 september 2021 för cirka 43 500 kvadratmeter av fastigheten Skövde 5:177 med syfte att projektera inför uppförande av bussdepå.

### Sammanfattning

Bussdepån vid Kaplansgatan i Mariesjö måste flyttas på grund av kommunens utvecklingsplaner för området. Nobina Sverige AB, som är Västtrafiks bussoperatör, hyr den nuvarande depån av kommunens bolag Västfast i Skaraborg AB till och med juni 2024. Västra Götalandsregionen har ansökt om en ettårig markreservation för ny bussdepå vid Varolavägen i Timboholm på del av fastigheten Skövde 5:177 där kommunen upprättat detaljplan för ändamålet. Den långa reservationstiden motiveras med de beslutprocesserna hos Västra Götalandsregionen är tidskrävande vid stora fastighetsinvesteringar. Reservationen sträcker sig till den 30 september 2021.

### Bakgrund

Nobina Sverige AB, som är Västtrafiks bussoperatör, har i dag en bussdepå på fastigheten Mariesjö 4 som ligger vid Kaplansgatan i Mariesjö. Fastigheten ägs av Skövde kommun via koncernbolaget Västfast i Skaraborg AB. Hyresavtalet löper till och med juni 2024.

För Mariesjö pågår framtagandet av ett planprogram som är tänkt att överlämnas till kommunfullmäktige för antagande hösten 2020. Planprogrammets utvecklingsstrategi avser, bland annat, att expandera Skövde innerstad till Mariesjö.

Utvecklingen enligt programmet följer sedan tidigare områdets omvandling från ett område för småindustri- och verksamheter till kvarterstad med blandat innehåll av bostäder, kontor och service. Därmed är ytterst angeläget för den tilltänkta statsutvecklingen att bussdepån flyttas därifrån.

Redan innan planprogrammets arbete inletts har kommunen och Västtrafik fört dialog kring en ny depå för stadstrafikens behov.

Kommunen antog därför redan år 2011 en detaljplan för att tillgodose detta behov vid Varolavägen i Timboholm (Detaljplan för Timboholm, utökning av kv Risatorp (bussdepå mm), antagande 2011-12-15, laga kraft 2012-01-09).



Eftersom detaljplanen särskilt togs fram för att möjliggöra etablering av ny bussdepå har genomförandet och försäljningen av mark väntat i avvaktan på besked om flytt.

Efter att Västtrafik nyligen fastställde en ny målbild avseende strategiska bussdepåer, vilket innebär att Västtrafik är angelägen att skapa långsiktig rådighet över bussdepåer för stadstrafiken i regionens pendlingsnav, har diskussioner om ny etableringen av den lokala bussdepån återupptagits mellan parterna.

Med anledning av detta har Västra Götalandsregionen, genom Västfastigheter, inkommit med en begäran om markreservation på en del av detaljplanen avsedd för ändamålet. Västfastigheter avser att uppföra och långsiktig förvalta en ny bussdepå, som också inkluderar möjligheter till expansion för ett utökat utbud av kollektivtrafik. Även lokaliseringen av bussdepån i Skövde har kommit att bli än mer viktig i samband med antagen *Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland*.

Eftersom Regionen har tidskrävande beslutsprocesser vid större fastighetsinvesteringar behöver markreservationen utsträckas till ett år med möjlighet till vidare förlängning.

Det reserverade området uppgår till cirka 43 500 kvadratmeter av fastigheten Skövde 5:177. Reservationsområdets figur stämmer inte helt med den begärda reservationen. Skälet där till är att den mark som planlagts som kvartersmark skall säljas på ett sådant sätt att inte rester uppkommer som svårligen kan användas till annat.

Enligt Skövde kommuns riktlinjer för markanvisning avseende verksamheter sker dessa genom direktanvisning (KF § 158, 2015-12-14, dnr KS2015.0527). I normalfallet anvisas mark som redan är detaljplanelagd för ändamålet. I dessa fall ges en tre månader lång reservationstid. Då marken inte är detaljplanelagd kan reservationstid medges upp till maximalt 18 månader. I detta fall finns en antagen detaljplan, men den önskade reservationstiden är överstiger tre månader.

#### Motivering av beslut

Bussdepån måste flytta från Mariesjö för att den planerade stadsutvecklingen inte skall försvåras. Detaljplanen på Timboholm har särskilt tagits fram för att möjliggöra en genomtänkt framtida placering.

Den långa reservationstiden på markreservationen motiveras med de långa beslutprocesser hos Västra Götalandsregionen för att få fram en ny bussdepå. Under reservationstiden fram till den 26 augusti 2021 kan projekteringsarbete samt beslutsprocessen hos exploitören bedrivs och förhoppningsvis kan ett köpeavtal godkännas av kommunen innan tiden gått ut.

Skulle en förlängning av reservationstiden krävas kan en sådan beslutas av mark- och exploateringschefen i enlighet med gällande delegationsordning.

#### Handlingar

Ny bussdepå på Varolavägen, Timboholm

2\_MEX\_2020\_49\_Begäran om markreservation.pdf

1\_MEX\_2020\_49\_Tjänsteskrivelse KF markreservation detaljplanelagd mark.pdf

3\_MEX\_2020\_49\_NY Karta reservationsområde pdfA

Skickas till  
Sektor samhällsbyggnad

**Kommunstyrelsens  
arbetsutskottSkövde kommun**

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KSAU § 166/20

Ny bussdepå på Varolavägen, Timboholm

**KS2020.0285**

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2020-08-26	166/20
2 Kommunstyrelsen	2020-09-07	172/20

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att ge Västra Götalandsregionen en markreservation till och med den 30 september 2021 för cirka 43 500 kvadratmeter av fastigheten Skövde 5:177 med syfte att projektera inför uppförande av bussdepå.

**Sammanfattning**

Bussdepån vid Kaplansgatan i Mariesjö måste flyttas på grund av kommunens utvecklingsplaner för området. Nobina Sverige AB, som är Västtrafiks bussoperatör, hyr den nuvarande depån av kommunens bolag Västfast i Skaraborg AB till och med juni 2024. Västra Götalandsregionen har ansökt om en ettårig markreservation för ny bussdepå vid Varolavägen i Timboholm på del av fastigheten Skövde 5:177 där kommunen upprättat detaljplan för ändamålet. Den långa reservationstiden motiveras med de beslutprocesserna hos Västra Götalandsregionen är tidskrävande vid stora fastighetsinvesteringar. Reservationen sträcker sig till den 30 september 2021.

**Bakgrund**

Nobina Sverige AB, som är Västtrafiks bussoperatör, har i dag en bussdepå på fastigheten Mariesjö 4 som ligger vid Kaplansgatan i Mariesjö. Fastigheten ägs av Skövde kommun via koncernbolaget Västfast i Skaraborg AB. Hyresavtalet löper till och med juni 2024.

För Mariesjö pågår framtagandet av ett planprogram som är tänkt att överlämnas till kommunfullmäktige för antagande hösten 2020. Planprogrammets utvecklingsstrategi avser, bland annat, att expandera Skövde innerstad till Mariesjö.

Utvecklingen enligt programmet följer sedan tidigare områdets omvandling från ett område för småindustri- och verksamheter till kvarterstad med blandat innehåll av bostäder, kontor och service. Därmed är ytterst angeläget för den tilltänkta statsutvecklingen att bussdepån flyttas därifrån.

Redan innan planprogrammets arbete inletts har kommunen och Västtrafik fört dialog kring en ny depå för stadstrafikens behov.

Kommunen antog därför redan år 2011 en detaljplan för att tillgodose detta behov vid Varolavägen i Timboholm (Detaljplan för Timboholm, utökning av kv Risatorp (bussdepå mm), antagande 2011-12-15, laga kraft 2012-01-09).

Eftersom detaljplanen särskilt togs fram för att möjliggöra etablering av ny bussdepå har genomförandet och försäljningen av mark väntat i avvaktan på besked om flytt.

Efter att Västtrafik nyligen fastställde en ny målbild avseende strategiska bussdepåer, vilket innebär att Västtrafik är angelägen att skapa långsiktig rådighet över bussdepåer för stadstrafiken i regionens pendlingsnav, har diskussioner om ny etableringen av den lokala bussdepån återupptagits mellan parterna.

Med anledning av detta har Västra Götalandsregionen, genom Västfastigheter, inkommit med en begäran om markreservation på en del av detaljplanen avsedd för ändamålet. Västfastigheter avser att uppföra och långsiktig förvalta en ny bussdepå, som också inkluderar möjligheter till expansion för ett utökat utbud av kollektivtrafik. Även lokaliseringen av bussdepån i Skövde har kommit att bli än mer viktig i samband med antagen *Miljö- och klimatstrategi för kollektivtrafiken i Västra Götaland*.

Eftersom Regionen har tidskrävande beslutsprocesser vid större fastighetsinvesteringar behöver markreservationen utsträckas till ett år med möjlighet till vidare förlängning.

Det reserverade området uppgår till cirka 43 500 kvadratmeter av fastigheten Skövde 5:177. Reservationsområdets figur stämmer inte helt med den begärda reservationen. Skälet där till är att den mark som planlagts som kvartersmark skall säljas på ett sådant sätt att inte rester uppkommer som svårigen kan användas till annat.

Enligt Skövde kommuns riktlinjer för markanvisning avseende verksamheter sker dessa genom direktanvisning (KF § 158, 2015-12-14, dnr KS2015.0527). I normalfallet anvisas mark som redan är detaljplanelagd för ändamålet. I dessa fall ges en tre månader lång reservationstid. Då marken inte är detaljplanelagd kan reservationstid medges upp till maximalt 18 månader. I detta fall finns en antagen detaljplan, men den önskade reservationstiden är överstiger tre månader.

Motivering av beslut

Bussdepån måste flytta från Mariesjö för att den planerade stadsutvecklingen inte skall försvåras. Detaljplanen på Timboholm har särskilt tagits fram för att möjliggöra en genomtänkt framtida placering.

Den långa reservationstiden på markreservationen motiveras med de långa beslutprocesser hos Västra Götalandsregionen för att få fram en ny bussdepå. Under reservationstiden fram till den 26 augusti 2021 kan projekteringsarbete samt beslutsprocessen hos exploatören bedrivs och förhoppningsvis kan ett köpeavtal godkännas av kommunen innan tiden gått ut.

Skulle en förlängning av reservationstiden krävas kan en sådan beslutas av mark- och exploateringschefen i enlighet med gällande delegationsordning.

## Handlingar

Ny bussdepå på Varolavägen, Timboholm

2\_MEX\_2020\_49\_Begäran om markreservation.pdf

1\_MEX\_2020\_49\_Tjänsteskrivelse KF markreservation detaljplanelagd mark.pdf

3\_MEX\_2020\_49\_NY Karta reservationsområde pdfA

## Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-08-19

Diarienummer: KS2020.0284-1

Handläggare: Daniel Lindh



Kommunstyrelsens arbetsutskott

# Medfinansiering och beslut om borgensåtagande, Lerdala vägförening gc-väg mellan Lerdala och St Kulhult

Beredning samhällsbyggnads förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige besluta att;

1. medfinansiera 25 procent verifierade projektkostnader, dock maximalt 1,0 miljoner kronor.
2. medel för medfinansiering belastar kommunens finansbudget.
3. Skövde kommun ställer en borgen på 4,0 miljoner kronor tills projektet är slutredovisat och föreningen fått slutliga bidragsintäkter.

## Bakgrund

Lerdala vägförening har länge jobbat för att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter längs väg 2747. Föreningen vill nu bidra till detta syfte genom att separera gång- och cykeltrafik från väg 2747 på en sträcka från Lövsångarvägen till St Kulhult (ca 1500 m).

Projektet är kostnadsbedömt till maximalt 4 mnkr (se bilaga) och genomförandet, utöver medfinansiering från Skövde kommun, förutsätter också att det beviljas ett 65 % EU-bidrag för landsbygdsutveckling. Att medfinansieringen betalas ut kräver således att stöd för genomförande har beviljats från staten.

Föreningarna har haft många ingående kontakter med fastighetsägare, finansiärer och väghållare och bedömningen är att förutsättningarna för förverkligande är mycket goda. Kontakter har också tagits med Trafikverket för att möjliggöra korsningar över statlig väg vilket har bemöts väl hos Trafikverket.

## Handlingar

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-08-19

Diarienummer: KS2020.0284-1

Handläggare: Daniel Lindh



Medfinansiering och beslut om borgensåtagande, Lerdala vägförening gc-väg  
mellan Lerdala och St Kulhult

2\_ADM\_2020\_235\_Budgetkalkyl GC-väg Lerdala.pdf.pdf

1\_ADM\_2020\_235\_Tjänsteskrivelse KSAU-KS-KF NY

### Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

Ekonomichef

Redovisningschef  
Budget och Analys

Enhet

## Budgetkalkyl GC väg Lerdala (Lövsångarvägen) infart golfbana, ca 1500 m

Asfaltbredd 3m
Stödremsa 2x0,25m
ABT 11-40mm
Bärlager 0.35, 160mm
Förstärkningslager 0-90, 300mm
Geotextil

Projektering, markinlösen, relationsritningar	192 000 kr
Arbetsplatsomkostnader	590 000 kr
Förberedande arbeten	26 000 kr
Schakt- och fyllnadsarbeten	415 000 kr
Överbyggnad	994 000 kr
Beläggningsarbeten	528 000 kr
EL-arbeten	20 000 kr
Trafikanordningar	23 000 kr
Dagvattenavledning	15 000 kr
Återställning	106 000 kr
Summa	2 909 000 kr
Entreprenörsarvode 10%	290 900 kr
Summa inkl. entreprenörsarvode	3 199 900 kr
Moms	799 975 kr
<b>Summa inkl. moms</b>	<b>3 999 875 kr</b>



## TJÄNSTESKRIVELSE

Datum:

Diarienummer: ADM.2020.235

Handläggare: Daniel Lindh



Kommunstyrelsen

## Medfinansiering och beslut om borgensåtagande, Lerdala vägförening gc-väg mellan Lerdala och St Kulhult

### Beredning samhällsbyggnads förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige besluta att;

- 1) medfinansiera 25 procent verifierade projektkostnader, dock maximalt 1,0 miljoner kronor.
- 2) medel för medfinansiering belastar kommunens finansbudget.
- 3) Skövde kommun ställer en borgen på 4,0 miljoner kronor tills projektet är slutredovisat och föreningen fått slutliga bidragsintäkter.

### Bakgrund

Lerdala vägförening har länge jobbat för att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter längs väg 2747. Föreningen vill nu bidra till detta syfte genom att separera gång- och cykeltrafik från väg 2747 på en sträcka från Lövsångarvägen till St Kulhult (ca 1500 m) (fig 1 nedan).

Projektet är kostnadsbedömt till maximalt 4 mnkr (se bilaga) och genomförandet, utöver medfinansiering från Skövde kommun, förutsätter också att det beviljas ett 65 % EU-bidrag för landsbygdsutveckling. Att medfinansieringen betalas ut kräver således att stöd för genomförande har beviljats från staten.

Föreningarna har haft många ingående kontakter med fastighetsägare, finansiärer och väghållare och bedömningen är att förutsättningarna för förverkligande är mycket goda. Kontakter har också tagits med Trafikverket för att möjliggöra korsningar över statlig väg vilket har bemöts väl hos Trafikverket.



Figur 1. Sträcka som vägföreningen avser iordningställa för gång- och cykeltrafik.

### Handlingar

Budgetkalkyl GC-väg Lerdala.pdf

### Skickas till

Sektor samhällsbyggnad  
Ekonomichef  
Enhet Budget och Analys  
Redovisningschef

Caroline Hagström  
Chef sektor samhällsbyggnad

Maria Vaziri Hamedani  
Ekonomichef

Daniel Lindh  
Chef enhet Gata/Natur

**Kommunstyrelsen Skövde  
kommun**

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KS § 171/20

Medfinansiering och beslut om borgensåtagande, Lerdala vägförening gc-väg mellan Lerdala och St Kulhult

**KS2020.0284**

Behandlat av	Datum	Ärende
<b>1 Kommunstyrelsens arbetsutskott</b>	<b>2020-08-26</b>	<b>165/20</b>
<b>2 Kommunstyrelsen</b>	<b>2020-09-07</b>	<b>171/20</b>
<b>3 Kommunfullmäktige</b>	<b>2020-09-28</b>	<b>93/20</b>

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige besluta att;

1. medfinansiera 25 procent verifierade projektkostnader, dock maximalt 1,0 miljoner kronor.
2. medel för medfinansiering belastar kommunens finansbudget.
3. Skövde kommun ställer en borgen på 4,0 miljoner kronor tills projektet är slutredovisat och föreningen fått slutliga bidragsintäkter.

**Bakgrund**

Lerdala vägförening har länge jobbat för att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter längs väg 2747. Föreningen vill nu bidra till detta syfte genom att separera gång- och cykeltrafik från väg 2747 på en sträcka från Lövsångarvägen till St Kulhult (ca 1500 m).

Projektet är kostnadsbedömt till maximalt 4 mnkr (se bilaga) och genomförandet, utöver medfinansiering från Skövde kommun, förutsätter också att det beviljas ett 65 % EU-bidrag för landsbygdsutveckling. Att medfinansieringen betalas ut kräver således att stöd för genomförande har beviljats från staten.

Föreningarna har haft många ingående kontakter med fastighetsägare, finansiärer och väghållare och bedömningen är att förutsättningarna för förverkligande är mycket goda. Kontakter har också tagits med Trafikverket för att möjliggöra korsningar över statlig väg vilket har bemöts väl hos Trafikverket.

**Handlingar**

Medfinansiering och beslut om borgensåtagande, Lerdala vägförening gc-väg mellan Lerdala och St Kulhult

2\_ADM\_2020\_235\_Budgetkalkyl GC-väg Lerdala.pdf.pdf

1\_ADM\_2020\_235\_Tjänsteskrivelse KSAU-KS-KF NY

**Skickas till**

Sektor samhällsbyggnad

Ekonomichef

Redovisningschef  
Budget och Analys

Enhet



**Kommunstyrelsens  
arbetsutskottSkövde kommun**

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KSAU § 165/20

Medfinansiering och beslut om borgensåtagande, Lerdala vägförening  
gc-väg mellan Lerdala och St Kulhult  
KS2020.0284

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2020-08-26	165/20
2 Kommunstyrelsen	2020-09-07	171/20

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige besluta att:

1. medfinansiera 25 procent verifierade projektkostnader, dock maximalt 1,0 miljoner kronor.
2. medel för medfinansiering belastar kommunens finansbudget.
3. Skövde kommun ställer en borgen på 4,0 miljoner kronor tills projektet är slutredovisat och föreningen fått slutliga bidragsintäkter.

**Bakgrund**

Lerdala vägförening har länge jobbat för att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter längs väg 2747. Föreningen vill nu bidra till detta syfte genom att separera gång- och cykeltrafik från väg 2747 på en sträcka från Lövsångarvägen till St Kulhult (ca 1500 m).

Projektet är kostnadsbedömt till maximalt 4 mnkr (se bilaga) och genomförandet, utöver medfinansiering från Skövde kommun, förutsätter också att det beviljas ett 65 % EU-bidrag för landsbygdsutveckling. Att medfinansieringen betalas ut kräver således att stöd för genomförande har beviljats från staten.

Föreningarna har haft många ingående kontakter med fastighetsägare, finansiärer och väghållare och bedömningen är att förutsättningarna för förverkligande är mycket goda. Kontakter har också tagits med Trafikverket för att möjliggöra korsningar över statlig väg vilket har bemöts väl hos Trafikverket.

**Handlingar**

Medfinansiering och beslut om borgensåtagande, Lerdala vägförening gc-väg mellan Lerdala och St Kulhult

2\_ADM\_2020\_235\_Budgetkalkyl GC-väg Lerdala.pdf.pdf

1\_ADM\_2020\_235\_Tjänsteskrivelse KSAU-KS-KF NY

**Skickas till**

Sektor samhällsbyggnad

Ekonomichef

Redovisningschef  
Budget och Analys

Enhet



## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-05-15

Diarienummer: KS2018.0471-4

Handläggare: Daniel Strandberg



Kommunstyrelsens arbetsgivarutskott

# Lönepolicy

## Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsgivarutskott föreslår Kommunstyrelsen föreslå Kommunfullmäktige att anta ny lönepolicy.

## Bakgrund

Under löneöversyn 2020 genomfördes en pilotomgång med en ny lönepolicy. Piloten kommer att utvärderas avseende hur deltagande verksamheter upplevt tillämpningen av synsättet i policyn och användandet av de nya lönekriterierna. Löneöversynen i deltagande verksamheter har dock ej kunnat slutföras med delgivning av ny lön på grund av avsaknad av centrala löneavtal, där den centrala förhandlingen på grund av coronaviruset förskjutits till hösten 2020. Arbetet med ny lönepolicy behöver dock fortsätta med målsättning att användas i hela kommunen i löneöversyn 2021. Beredning av ärendet till kommunfullmäktige fortsätter därmed utan att pilotstudien är helt avslutad.

Lönepolicyn i övrigt har utarbetats efter principen att de regleringar som finns ska tillämpas på ett enhetligt sätt.

Policyn kommer att samverkas med fackliga parter innan beslut i kommunfullmäktige.

## Handlingar

Lönepolicy

Lönepolicy 20200601



## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-05-15

Diarienummer: KS2018.0471-4

Handläggare: Daniel Strandberg



Skickas till

HR-chef

Förhandlingschef

Sektorchefer

Daniel Strandberg

Arbetsgivarenheten



SKÖVDE

Program

» Policy

Plan

Riktlinjer

Regler

# Policy för lön

Beslutad av kommunfullmäktige  
datum månad år, § XX. Dnr XXXXX.XXXX

# Innehåll

1	Lönepolicy för Skövde kommun.....	3
1.1	Löneprinciper .....	3
1.1.1	Delegation att sätta lön.....	3
1.1.2	Sätta rätt lön vid anställning.....	3
1.1.3	Sätta rätt lön i årlig löneöversyn.....	4
1.2	Årlig löneöversynsprocess.....	4
1.2.1	Roller och stöd i Löneprocessen .....	5

**Dokumenttyp:** Policy

**Dokumentet gäller för:** Skövde kommun

**Diarienummer:** XXX

**Reviderad:** Ej reviderad

**Giltighetstid:** Tillsvidare

**Tidpunkt för aktualitetsprövning:** 1 gång per mandatperiod

**Dokumentansvarig:** Arbetsgivarenheten

**Andra tillhörande dokument:** ---

# 1 Lönepolicy för Skövde kommun

Skövde kommun vill vara en attraktiv arbetsgivare. Lön och löneutveckling är en av flera saker som påverkar hur attraktiva vi är och ett viktigt medel för att attrahera och behålla medarbetare. Lönepolicyn är vårt styrdokument inom området.

Genom lönebildning och lönesättning ska medarbetare stimuleras att bidra till att satta mål uppfylls samt att utveckla verksamheten med fokus på effektivitet, produktivitet och kvalitet. Lönen ska vara individuell och differentierad för att avspegla uppnådda mål och resultat.

## 1.1 Löneprinciper

Skövde kommuns lönestrategiska ambition är att kommunen ska erbjuda löner som står sig i konkurrensen över tid. Utifrån analys av lönekartläggning och bedömning av framtida rekryterings-möjligheter fattas beslut om prioriteringar. Vid nyanställningar tas hänsyn till lönebild på enhets-, avdelnings-, sektors- och kommunnivå för att undvika oönskade förskjutningar i lönestrukturen. Skövde kommun har fokus på individuell bedömningslön och chefer ska våga differentiera löneutfallet.

All lönesättning ska vila på sakliga grunder och med beaktande av löneavtalens intentioner. Samma lönesättningsprinciper ska gälla för samtliga medarbetare oberoende av kön, ålder, etnisk eller kulturell bakgrund, sexuell läggning, funktionsnedsättning, anställningsform, facklig tillhörighet eller annan osaklig grund. Skövde kommun strävar mot målet "Lika lön för lika och likvärdigt arbete".

### 1.1.1 Delegation att sätta lön

Delegation att sätta lön ligger på närmsta chef. Om lönen kraftigt avviker från lönestrukturen för aktuell befattning ska lönen stämmas av med närmast överordnad chef och HR-chef.

I de fall lönesättning sker på en befattning som återfinns på flera sektorer och det finns en "funktionsägare", ska en dialog föras med den som äger funktionen. Överordnad chef eller "funktionsägare" tar inte över ansvaret från lönesättande chef, men ska göra en rimlighetsbedömning och en bedömning av om lönesättningen kan skapa problem i andra delar i organisationen. Lön får inte meddelas innan denna dialog har genomförts.

Chef har ansvar för att främja en lönesättning som är fri från diskriminering utifrån diskrimineringslagens grunder. Det vill säga att sätta lön på lika villkor och efter kompetens.

### 1.1.2 Sätta rätt lön vid anställning

Lön ska sättas med stöd av lönepolicyn, den kommungemensamma lönekartläggningen och aktuellt löneläge för befattningen. Hänsyn ska tas till marknadsläget och vägas mot rådande lönebild. Lönen ska vara överenskommen innan anställningen påbörjas.

Är det fråga om en befattning där övertidsersättning ingår i överenskommen lön, ska detta framgå av anställningsavtalet. Sådana avtal tecknas med chefer och vissa specialistfunktioner där arbetets förläggning inte är starkt schemabundet eller på annat sätt bundet till tydligt avgränsade tidsperioder.

Vid nyanställning vid ett årsskifte kan beslut tas om att sätta lön i kommande års löneläge. Medarbetaren ingår då inte i löneöversynen det aktuella året.

De faktorer som ska beaktas vid lönesättning av anställd är:

- Arbetsvärdering, vilket innebär befattningens krav på kunskap och färdigheter, ansvar, ansträngning och arbetsförhållande.
- Utbildningsbakgrund och om det förekommer krav på utbildning i befattningen.
- Erfarenhet i yrket, i övriga arbetslivet samt andra relevanta erfarenheter.
- Aktuellt löneläge för motsvarande eller likvärdiga befattningar i Skövde kommun.
- Bedömning av personlig lämplighet.
- Marknadsfaktorer såsom tillgång och efterfrågan på aktuell arbetskraft.

### 1.1.3 Sätta rätt lön i årlig löneöversyn

Medarbetarens lön utgår ifrån strukturell och individuell lönesättning. Detta innebär att varje chef ska väga samman dessa delar vid bedömning och kommunicera resultatet som ny lön. Beroende på medarbetarens löneläge och sammanvägd bedömning uppnås rätt lön över tid.

Den strukturella delen av lönesättning tar hänsyn till lönepolitiken som innehåller löneavtal, lönestruktur, marknad och arbetsvärdering. Den strukturella delen fördelas vanligtvis individuellt och differentierat. Avsteg från kommunens lönestruktur ska bara göras i undantagsfall. Beslut om sådana avsteg ska beredas i kommundirektörens ledningsgrupp (KDLG).

Den individuella lönesättningen utgår från de antagna lönekriterierna. Oavsett var i kommunen medarbetaren är anställd, ska lönekriterierna och principerna som styr lönesättningen vara kända. Vägledande vid bedömning av den individuella och differentierade lönen ska vara medarbetarens bidrag till att nå verksamhetens mål, det vill säga medarbetarens uppnådda resultat. Löneutvecklingen ska spegla medarbetarens effektivitet, produktivitet och kvalitet i arbetet. Bedömning görs av chef efter dialog med medarbetaren i de obligatoriska medarbetar- och lönesamtalen.

## 1.2 Årlig löneöversynsprocess

Löneprocessen har sin grund i lönepolitik och arbetsvärdering och kopplas till kommunens budget. Efter kommuncentral löneanalys och beslut av kommundirektör efter beredning i kommundirektörens ledningsgrupp (KDLG) och Arbetsgivarutskottet (KSAG) fördelas budgeten för löneöversyn till nämnderna.

I den årliga löneöversynsprocessen ingår alla tillsvidareanställda medarbetare. Inför löneöversyn ska varje chef genomföra medarbetar- och lönesamtal med sina medarbetare. Chef ska även genomföra ett delgivningssamtal eller resultat-samtal där motivering till ny lön lämnas innan löneprocessen avslutas. Utvärdering av löneöversynsprocessen görs i ledningsgrupp samt i dialog med fackliga representanter.



I princip ska inga lönejusteringar ske mellan de årliga löneöversynerna. Förändringar av arbets-innehåll och ansvarstagande är en naturlig utveckling i många befattningar. Om en lönejustering ska ske mellan löneöversynsprocesserna, ska det vara uppenbart att arbetets innehåll förändrats på ett sätt som ligger utanför en naturlig utveckling inom befattningen. Överenskommelse om ny lön ska inte enbart bero på att en medarbetare erbjudits anställning hos en annan arbetsgivare.

Lönetillägg eller extra ersättning ska normalt inte förekomma. Lönetillägg kan förekomma då det är ett tydligt avgränsat uppdrag som ligger utanför den ordinarie befattningens ansvarsområde och utförs under en tidsbegränsad period.

Beslut om lönejustering mellan de årliga löneöversynerna samt lönetillägg ska ske i samråd med förhandlingschef eller HR-chef.

### 1.2.1 Roller

I löneprocessen har politiker, tjänstemän och fackliga företrädare olika roller:

- Politiker beslutar om de övergripande strategierna i lönepolitiken.
- Kommundirektören beslutar om arbetsgivarens arbetsätt, inriktning och prioriteringar.
- Chefer företräder arbetsgivaren och arbetsgivarens ställningstaganden i förhållande till medarbetarna.
- Förhandlingschefen ansvarar för löneöversynsprocessen och HR-partner utgör det nära stödet till chefer i lönebildningsarbetet.
- Medarbetare bidrar till att nå uppsatta mål i verksamheten. Genom att ha en engagerad dialog med sin chef får medarbetarna bättre förståelse för hur arbetsgivarens förväntningar på prestation, resultat och måluppfyllelse påverkar lönen.
- Fackliga parter är involverade i löneprocessens olika faser i lönebildningsarbetet.

**KommunstyrelsenSkövde  
kommun**

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KS § 173/20  
Lönepolicy  
**KS2018.0471**

<b>Behandlat av</b>	<b>Datum</b>	<b>Ärende</b>
<b>1 Kommunstyrelsens arbetsgivarutskott</b>	<b>2020-06-01</b>	<b>21/20</b>
<b>2 Kommunstyrelsen</b>	<b>2020-09-07</b>	<b>173/20</b>
<b>3 Kommunfullmäktige</b>	<b>2020-09-28</b>	<b>94/20</b>

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens arbetsgivarutskott beslutar föreslå kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige att anta ny lönepolicy.

**Bakgrund**

Under löneöversyn 2020 genomfördes en pilotomgång med den nya lönepolicyen. Piloten skulle utvärdera hur deltagande verksamheter upplevt tillämpningen av synsättet i policyen och användandet av de nya lönekriterierna. Löneöversynen i deltagande verksamheter har dock ej kunnat slutföras med delgivning av ny lön på grund av avsaknad av centrala löneavtal, där den centrala förhandlingen på grund av coronaviruset förskjutits till hösten 2020. Arbetet med ny lönepolicy behöver dock fortsätta med målsättning att användas i hela kommunen i löneöversyn 2021. Beredning av ärendet till kommunfullmäktige fortsätter därmed utan att pilotstudien är helt avslutad.

Lönepolicyen i övrigt har utarbetats efter principen att de regleringar som finns ska tillämpas på ett enhetligt sätt.

Policyen kommer att samverkas med fackliga parter innan beslut i kommunstyrelse och kommunfullmäktige.

**Handlingar**

Lönepolicy  
Ny lönepolicy

Skickas till

HR-chef  
Förhandlingschef  
Sektorchefer





**Kommunstyrelsens  
arbetsgivarutskott** Skövde kommun

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KSAG § 21/20  
Lönepolicy  
KS2018.0471

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsgivarutskott	2020-06-01	21/20

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsgivarutskott beslutar föreslå kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige att anta ny lönepolicy.

Bakgrund

Under löneöversyn 2020 genomfördes en pilotomgång med den nya lönepolicyen. Piloten skulle utvärdera hur deltagande verksamheter upplevt tillämpningen av synsättet i policyen och användandet av de nya lönekriterierna. Löneöversynen i deltagande verksamheter har dock ej kunnat slutföras med delgivning av ny lön på grund av avsaknad av centrala löneavtal, där den centrala förhandlingen på grund av coronaviruset förskjutits till hösten 2020. Arbetet med ny lönepolicy behöver dock fortsätta med målsättning att användas i hela kommunen i löneöversyn 2021. Beredning av ärendet till kommunfullmäktige fortsätter därmed utan att pilotstudien är helt avslutad.

Lönepolicyen i övrigt har utarbetats efter principen att de regleringar som finns ska tillämpas på ett enhetligt sätt.

Policyen kommer att samverkas med fackliga parter innan beslut i kommunstyrelse och kommunfullmäktige.

Handlingar

Lönepolicy  
Ny lönepolicy

Skickas till

HR-chef  
Förhandlingschef  
Sektorchefer



## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-05-20

Diarienummer: KS2020.0079-5

Handläggare: Camilla Arvidsson



Kommunstyrelsens arbetsutskott

# Avfallstaxa AÖS, ikraftträdande 1 januari 2021

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att anta förslag till ny gemensam avfallstaxa för Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS), att träda i kraft den 1 januari 2021.

Kommunfullmäktiges beslut gäller under förutsättning att samtliga medlemskommuner i AÖS fattar beslut i enlighet med förslaget.

### Bakgrund

Efter avgörande av Högsta Förvaltningsdomstolen i december 2013 har beslut om avfallstaxor flyttats från kommunalförbundets direktion till medlemskommuners fullmäktigeförsamlingar. För att upprätthålla principen om likställda avgifter för solidarisk finansiering av gemensamma kostnader inom AÖS krävs därför likalydande beslut av samtliga medlemmars fullmäktige.

AÖS gör årliga underskott sedan år 2013 vilket är en konsekvens av den utbyggnad av insamling av matavfall som påbörjades under 2011. Som planerat har avgifterna varit oförändrade under perioden 2011 — 2018 och den utökade verksamheten tillsammans med generella kostnadsökningar har istället finansierats genom att minska eget kapital. Möjligheten till fortsatt finansiering via eget kapital är begränsad. Enligt föreliggande förslag till avfallstaxa för 2021 ökar intäkterna för grundavgifter och hämtningsavgifter med ca 6,4 mnkr. Intäkterna för tömning av latrin samt små avloppsanläggningar ökar samtidigt med ca 0,3 mnkr.

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-05-20

Diarienummer: KS2020.0079-5

Handläggare: Camilla Arvidsson



### *Förvaltningens bedömning*

Förvaltningen ställer sig bakom direktionens bedömning och föreslår kommunfullmäktige att anta förslag till ny gemensam avfallstaxa för Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS), att träda i kraft den 1 januari 2020.

### Handlingar

Avfallstaxa AÖS, ikraftträdande 1 januari 2021

Protokollsutdrag §13 Avfallstaxa 2021

7.1.2 Skrivelse avfallstaxa 2021 - reviderad efter direktionsmöte 2020-05-18

7.2.2 Avfallstaxa AÖS 2021

### Skickas till

Avfallshantering Östra

Skaraborg

Maria Vaziri, ekonomichef

Annelie Nyman, redovisningschef

Camilla Arvidsson

# Avfallstaxa AÖS



Avfallshantering Östra Skaraborg

Gäller från 2021-01-01



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1. ALLMÄNNA BESTÄMMELSER .....</b>	<b>4</b>
<b>2. PRINCIPER .....</b>	<b>4</b>
2.1 Återvinningscentraler (ÅVC) .....	4
2.2 Samordning .....	4
<b>3. UTFORMNING .....</b>	<b>5</b>
3.1 Grundavgift .....	5
3.2 Hämtningsavgift .....	5
3.3 Speciella avgifter .....	5
<b>4. FASTIGHETSÄGARENS ANSVAR.....</b>	<b>6</b>
4.1 Betalning .....	6
<b>5. AVGIFTER.....</b>	<b>6</b>
5.1 Grundavgifter .....	6
5.2 Hämtningsavgifter .....	7
5.3 Övriga avgifter.....	15
5.4 Små avloppsanläggningar .....	18

## Avfallstaxa AÖS

---

### 1. Allmänna bestämmelser

Kommunalförbundet Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS) ansvarar för avfall som kommer från hushåll samt därmed jämförligt avfall från annan verksamhet enligt 15 kap. 20 § miljöbalken. I detta dokument benämns detta som hushållsavfall. AÖS ansvar och denna avfallstaxa omfattar inte det avfall som producenterna har ansvar för enligt 15 kap. 12 § i miljöbalken.

Bestämmelser för hanteringen av avfallet finns i avfallsföreskrifter för AÖS.

Denna taxa träder i kraft den 1 januari 2021.

### 2. Principer

Avfallstaxan ska bidra till att styra mot målen i avfallsplanen och vara utformad så att incitament ges till ökat kundengagemang med förbättrad arbetsmiljö och miljöriktigt beteende som följd (Miljöbalken 27 kap 4-6 §§).

Avfallstaxan ska finansiera genomförandet av det kommunala renhållningsansvaret.

Avfallstaxan ska successivt anpassas till de ökade miljökrav som tillkommer i alla led inom avfallshanteringen.

Avfallstaxan ska vara tydlig och enkel att förstå, tillämpa och kommunicera.

Avfallstaxan ska följa likabehandlingsprincipen så att lika avgifter tas ut för lika abonnemang i samtliga medlemskommuner.

Avfallstaxan tillämpas när samtliga medlemskommuners fullmäktige har fattat likalydande beslut om att anta taxan.

#### 2.1 Återvinningscentraler (ÅVC)

Hushållens avlämning vid ÅVC ska i huvudsak finansieras av grundavgiften men avgifter kan tillämpas för avlämning av till exempel bygg- och rivningsavfall från icke yrkesmässig verksamhet.

#### 2.2 Samordning

När ny medlem tillkommer i förbundet sker samordning av den nya kommunens taxa med förbundets taxa. Arbetet med samordningen genomförs successivt och AÖS direktion föreslår nödvändiga avgifts- och abonnemangsförändringar för att taxorna ska kunna samordnas.



## Avfallstaxa AÖS

---

### 3. Utformning

I denna taxa regleras avgifter för sophämtning, tömning av små enskilda avloppsanläggningar, hämtning av latrin samt övriga avgifter såsom till exempel tillägg för gångavstånd, byte av kärl och hämtning av grovavfall mm.

Den totala avgiften består av en grundavgift och en hämningsavgift. Tilläggsavgifter kan debiteras vid gångavstånd till behållare, vid försvårad hämtning eller vid andra omständigheter som anses försvårande.

#### 3.1 Grundavgift

Grundavgiften syftar till att finansiera drift av kommunalförbundets återvinningscentraler samt övergripande kostnader såsom information, planering, fakturering och annan administration.

Grundavgiften debiteras alla fastigheter där hushållsavfall kan uppstå.

Grundavgift debiteras enligt fastighetens taxering i fastighetsregistret.

- alla småhus (inkl. fritidshus). När flera småhus finns på samma fastighet utgör antalet småhusbyggnader grund för fakturering av antal grundavgifter.
- alla lägenheter i flerbostadshus som har möjlighet till eget hushåll. Detta innebär förutom vanliga lägenheter även seniorboenden och studentlägenheter men inte sjukhus, ålderdomshem, hotell, vandrarhem och liknande verksamheter.
- alla verksamheter som har lokaler utformade med några slags personalutrymmen eller utgör samlingslokal eller har återkommande behov av sophämtning. Med personalutrymmen avses kontor, fikarum eller dylikt.

Grundavgiften faktureras även i de fall uppehåll eller befrielse från sophämtning beviljats.

#### 3.2 Hämningsavgift

Hämningsavgiften syftar till att finansiera kommunalförbundets kostnader för insamling och behandling av hushållsavfallet. Hämningsavgiftens storlek bestäms av behållarstorlek, hämningsintervall, behandlingskostnad samt eventuella tillägg för gångavstånd, mm.

#### 3.3 Speciella avgifter

För tjänster som inte är avgiftssatta eller där speciella förhållanden råder beslutar AÖS om avgift från fall till fall med bland annat ledning av tim- och behandlingskostnader etc.

## Avfallstaxa AÖS

---

### 4. Fastighetsägarens ansvar

Begreppet fastighetsägare definieras i bilaga 1 i avfallsföreskrifter för AÖS.

Fastighetsägaren är ytterst ansvarig för allt avfall som uppkommer på fastigheten och är den som är ansvarig för att teckna abonnemang med AÖS för den del av avfallet som utgörs av hushållsavfall. AÖS kan godkänna att samfällighet, vägförening eller liknande får teckna abonnemang i fastighetsägares ställe.

Fastighetsägaren ska snarast anmäla antingen till AÖS, dess entreprenörer eller till av AÖS anlitat faktureringsföretag ändring av ägandeförhållanden eller abonnemangets omfattning, placering av behållare etc. Har fastighetsägaren inte anmält förändring som medför högre avgift, kan denna påföras retroaktivt.

#### 4.1 Betalning

Fastighetsägaren ska betala avgifter till AÖS eller till av AÖS anlitat faktureringsföretag enligt betalningsuppgift på fakturan. Avgifter kan debiteras i förskott. Debiterade avgifter ska betalas vid de tidpunkter som anges på fakturan. Betalas inte avgiften inom tid som anges på fakturan tillkommer en påminnelseavgift samt dröjsmålsränta enligt räntelagen från den dag betalning skulle ha skett. Om betalning ändå inte sker, går ärendet vidare till inkasso.

### 5. Avgifter

**Alla avgifter anges inklusive mervärdesskatt.**

För att beräkna totalavgiften för abonnemanget adderas grundavgift, hämtningsavgift och eventuella tillägg (t.ex. gångavstånd eller avgift för försvårad hämtning).

#### 5.1 Grundavgifter

<b>Småhus och verksamheter</b>	<b>800 kr per år</b>
<b>Fritidshus och lägenhet i flerbostadshus</b>	<b>400 kr per år</b>

## Avfallstaxa AÖS

## 5.2 Hämtningsavgifter

## Småhus - sortering av matavfall

<b>Matavfall 1 gång / 2 veckor Restavfall 1 gång / 4 veckor</b>	Grundavgift	Hämtnings- avgift	Summa avgift (kr/år)
Kärl 130-140 liter för restavfall + Kärl 140 liter för matavfall	800 kr	715 kr	<b>1 515 kr</b>
Kärl 190 liter för restavfall + Kärl 140 liter för matavfall	800 kr	1 105 kr	<b>1 905 kr</b>
Kärl 240 liter för restavfall + Kärl 140 liter för matavfall	800 kr	1 430 kr	<b>2 230 kr</b>
Kärl 370 liter för restavfall + Kärl 140 liter för matavfall <i>(kan ej nytteknas)</i>	800 kr	2 120 kr	<b>2 920 kr</b>

<b>Matavfall 1 gång / 2 veckor Restavfall 1 gång / 2 veckor</b> <i>Enbart för familjer med blöjbarn upp till 4 år eller då särskilda behov finns till följd av sjukdom.</i>	Grundavgift	Hämtnings- avgift	Summa avgift (kr/år)
Kärl 130-140 liter för restavfall + Kärl 140 liter för matavfall	800 kr	1 015 kr	<b>1 815 kr</b>
Kärl 190 liter för restavfall + Kärl 140 liter för matavfall	800 kr	1 405 kr	<b>2 205 kr</b>
Kärl 240 liter för restavfall + Kärl 140 liter för matavfall	800 kr	1 730 kr	<b>2 530 kr</b>
Kärl 370 liter för restavfall + Kärl 140 liter för matavfall <i>(kan ej nytteknas)</i>	800 kr	2 420 kr	<b>3 220 kr</b>

## Avfallstaxa AÖS

Alla fastigheter som beviljats delat kärl betalar var sin grundavgift för småhus medan hämtningsavgiften delas mellan deltagande fastigheter.

<b>Matavfall 1 gång / 2 veckor Restavfall 1 gång / 4 veckor</b>	<b>Hämtningsavgift (kr/år)</b>
<u>Delat kärl</u> 130-140 liter för restavfall <u>Delat kärl</u> 140 liter för matavfall	<b>715 kr</b>
<u>Delat kärl</u> 190 liter för restavfall <u>Delat kärl</u> 140 liter för matavfall <i>(kan ej nytecknas)</i>	<b>1 105 kr</b>
<u>Delat kärl</u> 240 liter för restavfall <u>Delat kärl</u> 140 liter för matavfall <i>(kan ej nytecknas)</i>	<b>1 430 kr</b>

<b>Godkänd varmkompost + restavfall 1 gång / 4 veckor</b>	Grundavgift	Hämtningsavgift	<b>Summa avgift (kr/år)</b>
Kärl 140 liter	800 kr	715 kr	<b>1 515 kr</b>
Kärl 190 liter <i>(kan ej nytecknas)</i>	800 kr	1 105 kr	<b>1 905 kr</b>

<b>Årshämtning restavfall</b> <i>(endast vid beviljat undantag för års- hämtning*)</i>	Grundavgift	Hämtningsavgift	<b>Summa avgift (kr/år)</b>
Kärl 190 liter Permanentboende, 2 gånger/år	800 kr	95 kr	<b>895 kr</b>

\* Vid beviljat undantag för årshämtning ska kärlet endast ställas fram då hämtning beställts.

## Avfallstaxa AÖS

**Avgifter för småhus som väljer att inte sortera ut sitt matavfall.**

<b>Brännbart avfall 1 gång / 2 veckor</b>	Grundavgift	Hämtningsavgift	Summa avgift (kr/år)
Kärl 130-140 liter	800 kr	1 285 kr	<b>2 085 kr</b>
Kärl 190 liter	800 kr	1 675 kr	<b>2 475 kr</b>
Kärl 240 liter	800 kr	2 000 kr	<b>2 800 kr</b>
Kärl 370 liter ( <i>kan ej nytecknas</i> )	800 kr	2 690 kr	<b>3 490 kr</b>

**Delat kärl hämtning brännbart avfall 1 gång / 2 veckor**

*Två närboende fastighetsägare kan ansöka om att dela kärl.*

*Alla fastigheter som beviljats delat kärl betalar var sin grundavgift för småhus medan hämtningsavgiften delas mellan deltagande fastigheter.*

**Miljöstyrande avgift om 570 kr tillkommer per deltagande fastighet.**

	Summa hämtningsavgift (kr/år)
Kärl 130-140 liter	715 kr
Kärl 190 liter ( <i>kan ej nytecknas</i> )	1 105 kr
Kärl 240 liter ( <i>kan ej nytecknas</i> )	1 430 kr

<b>Gemensamma behållare</b> Permanentboende, abonnemang i gemensam behållare*.	Grundavgift	Hämtningsavgift	Summa avgift (kr/år)
Hämtning sker 1 gång / 2 veckor året om.	800 kr	1 285 kr	<b>2 085 kr</b>

\* AÖS bestämmer storlek på behållare som beräknas efter 140 liter per kund. Avgifterna anges i kr/kund.

**Extrakärl** (gäller endast för småhus som väljer att inte sortera ut sitt matavfall)

<b>Extrakärl för brännbart avfall</b>	Hämtningsavgift (kr/år)
140 liter brännbart avfall 1 gång/2 veckor	<b>715 kr</b>
190 liter brännbart avfall 1 gång/2 veckor	<b>1 105 kr</b>
240 liter brännbart avfall 1 gång/2 veckor	<b>1 430 kr</b>

## Avfallstaxa AÖS

## Fritidshus

## Sommarabonnemang för fritidshus under perioden maj – september

Hämtningsintervall 1 gång / 2 veckor	Grundavgift	Hämtningsavgift	Summa avgift (kr/år)
Kärl 120-140 liter	400 kr	455 kr	855 kr
Kärl 190 liter	400 kr	665 kr	1 065 kr
Kärl 240 liter	400 kr	830 kr	1 230 kr

Alla fastigheter som beviljats delat kärl betalar grundavgift för fritidshus medan hämtningsavgiften delas mellan deltagande fastigheter. Delade kärl kan endast nytecknas i storlek 140 liter.

Årshämtning restavfall under perioden maj-sep (endast vid beviljat undantag för årshämtning)	Grundavgift	Hämtningsavgift	Summa avgift (kr/år)
Kärl 190 liter 2 gånger per år	400 kr	95 kr	495 kr

\* Vid beviljat undantag för årshämtning ska kärlet endast ställas fram då hämtning beställts.

Hämtning restavfall 1 gång/4 veckor under perioden maj-sep (kräver godkänd varmkompost)	Grundavgift	Hämtningsavgift	Summa avgift (kr/år)
Kärl 140 liter	400 kr	280 kr	680 kr
Kärl 190 liter (kan ej nytecknas)	400 kr	390 kr	790 kr

Gemensamma behållare	Grundavgift	Hämtningsavgift	Summa avgift (kr/år)
Sommarboende, abonnemang i gemensam behållare. * Hämtning 1 gång / 2 veckor under perioden maj-september.	400 kr	455 kr	855 kr

\* AÖS bestämmer storlek på behållare som beräknas efter 140 liter per kund. Avgifterna anges i kr/kund.

## Avfallstaxa AÖS

### Hämtning av latrin

Latrinabonnemang	Hämningsavgift
Permanentboende (26 latrinkärl ingår i abonnemanget)	4 275 kr
Sommarboende maj – september (6 latrinkärl ingår i abonnemanget)	3 090 kr

Information om hämtningstillfällen meddelas direkt till kund.

### Försäljning av extra latrinkärl

Extra latrinkärl kan beställas hos AÖS mot avgift enligt nedan. Försäljning av latrinkärl medges endast till kund med latrinabonnemang.

Försäljning extra latrinkärl	Pris/kärl
Extra latrinkärl (kr/st.)	250 kr

## Avfallstaxa AÖS

**Sortering av matavfall i flerbostadshus**

Hämtning av matavfall ska kombineras med abonnemang för restavfall. AÖS avgör minsta antalet kärl.

Kärl 140 liter för matavfall	Hämningsavgift matavfall (kr/år)
Matavfall 1 gång/2 veckor	190 kr
Matavfall 1 gång/vecka	398 kr

För flerbostadshus som inte sorterar matavfall tillkommer en miljöavgift per lägenhet.

Miljöavgift	Avgift per lägenhet och år i flerbostadshus
Gäller flerbostadshus som <u>inte</u> sorterar matavfall	570 kr

**Brännbart avfall eller restavfall vid flerbostadshus och verksamheter etc.**

Hämningsavgift (kr/behållare och år)				
Brännbart avfall eller restavfall	Hämningsintervall 1 gång / 2 veckor	Hämningsintervall 1 gång / vecka	Hämningsintervall 2 gånger / vecka	Hämningsintervall 3 gånger / vecka
Kärl 120-140 liter	715 kr <i>(kan ej nytecknas)</i>	-	-	-
Kärl 190 liter	1 105 kr	2 320 kr	-	-
Kärl 240 liter	1 430 kr	3 005 kr	6 310 kr <i>(kan ej nytecknas)</i>	-
Kärl 370 liter	2 335 kr	4 905 kr <i>(kan ej nytecknas)</i>	10 300 kr <i>(kan ej nytecknas)</i>	-
Kärl 660 liter	3 310 kr	6 950 kr	14 595 kr	30 650 kr <i>(kan ej nytecknas)</i>
Säck 160-240 liter	1 055 kr <i>(kan ej nytecknas)</i>	2 795 kr <i>(kan ej nytecknas)</i>	-	-
Container 3-4 kbm	20 505 kr	-	-	-
Container 6 kbm	23 880 kr	50 150 kr	-	-
Container 8 kbm	26 130 kr	54 875 kr	115 240 kr	-
Container 10 kbm	28 415 kr	59 670 kr	125 310 kr	270 840 kr



## Avfallstaxa AÖS

---

### Underjordsbehållare

Innan underjordsbehållare installeras ska AÖS kontaktas. Observera att särskilt regelverk för underjordsbehållare ska följas.

Matavfall i underjordsbehållare	Hämtningsavgift (kr/år)	
	Tömning varannan vecka	Tömning varje vecka
Underjordsbehållare 0–3 kbm	15 855 kr	32 505 kr

Restavfall i underjordsbehållare	Hämtningsavgift (kr/år)	
	Tömning varannan vecka	Tömning varje vecka
Underjordsbehållare 0–3 kbm	16 320 kr	33 455 kr
Underjordsbehållare 3,1–5 kbm	19 315 kr	39 595 kr

Extratömning av underjordsbehållare för mat

se avsnitt 5.3 Övriga avgifter

## Avfallstaxa AÖS

**Matavfall vid restauranger, storkök och andra verksamheter**

Gäller endast efter särskilt godkännande av AÖS.

*Hämtning av matavfall ska kombineras med abonnemang för restavfall.*

*Kunder som har behov av andra påshållare och påsar än de som tillhandahålls för hushållen anskaffar och betalar själv erforderliga hållare, påsar eller säckar helt i papper.*

Kärl 140 liter för matavfall Hämtningsintervall	Hämningsavgift (kr/kärl och år)
1 gång/2 veckor	950 kr
1 gång/vecka	1 995 kr
2 gånger/vecka (kan ej nytecknas)	4 190 kr

**Hämtning av restavfall**

Abonnemang tecknas i enlighet med abonnemang för hämtning av restavfall vid flerbostadshus, verksamheter etc.

**Korttidsabonnemang för hämtning av brännbart avfall och latrin vid festivaler, evenemang etc.**

Tecknas efter överenskommelse med AÖS.

Storlek	Hämningsavgift (kr/st. och hämtningstillfälle)
Kärl 140-240 liter	510 kr
Kärl 660 liter	645 kr
Container 6 kbm	1 790 kr
Container 8 kbm	2 235 kr
Container 10 kbm	2 680 kr
Latrinkärl	350 kr

Utöver hämningsavgift ovan tillkommer avgift för utställning, hemtagning och rengöring enligt nedan.

Kärl (kr/st.) 320 kr (maximalt faktureras avgift för 5 st. kärl)

Container (kr/st.) 1 500 kr

## Avfallstaxa AÖS

## 5.3 Övriga avgifter

### Extra hämtningar

Extra hämtningar medges endast till kund.

Avgift för hämtning av extra säckar på ordinarie hämtningsdag	Hämtningsavgift kr/gång
Säck 160-240 liter Kr/säck och hämtning	85 kr

Avgift för planerad extrahämtning	Hämtningsavgift (kr/gång)
<i>Hämtning sker på dag som fastställs av AÖS eller dess entreprenörer.</i>	
Kärl 140 – 240 liter för restavfall Kr/kärl och hämtning	85 kr

Avgift för extra hämtning av kärl och container på annan dag än ordinarie hämtningsdag	Hämtningsavgift (kr/gång)
Kärl 120 - 660 liter Kr/behållare och hämtning	520 kr
Container 3-10 kbm Kr/behållare och hämtning	2 870 kr
Underjordsbehållare 0-5 kbm	3 040 kr

Avgift för hämtning av kärl och container som inte varit tillgänglig på ordinarie hämtningsdag	Hämtningsavgift (kr/gång)
Kärl och container, 120 liter – 10 kbm Kr/behållare och hämtning	520 kr

### Komprimerat avfall

Hämtning av komprimerat avfall i befintliga behållare ska vara godkänt av AÖS och prissätts från fall till fall beroende på tidsåtgång, volymvikt mm. *(Kan ej nytecknas)*

## Avfallstaxa AÖS

### Tillägg för gångavstånd

Kärl och säckar	Avgift/hämtning och behållare
6-15 meter	32 kr
16-25 meter	85 kr
Över 26 meter	170 kr

Gångavstånd kan i undantagsfall medges upp till maximalt 45 meter.

### Tillägg för försvårad hämtning

Kärl, säck och container	Avgift/ hämtställe och gång
Hämtning i utrymmen med trösklar, trånga utrymmen etc. som ej uppfyller "Anvisningar om hämtning av hushållsavfall" eller på annat sätt är försvårande.	380 kr
Avser hämtning av container som behöver dras fram innan de kan hämtas, dvs står placerade under tak eller dylikt. (Kan ej nytecknas)	150 kr

### Plockanalys (kvalitetskontroll)

Kärlstorlek	Pris per kärl (kr/kärl och tillfälle)
140 liter - 660 liter	245 kr

### Felsorteringsavgift underjordsbehållare

Underjordsbehållare	Pris per behållare och tillfälle
Matavfall	1 500 kr

## Avfallstaxa AÖS

### Annor hämtning och mottagning av hushållsavfall

Hämtning vid fastighet	Pris per tillfälle
Komprimerande sopbil med chaufför	2 045 kr
Paketbil med chaufför	1 370 kr
Extra medföljande personal	635 kr

Hämtning av grovavfall sker endast i markplan och på den plats som AÖS godkännt. För större städningar kan container för utsorterat brännbart avfall beställas hos av AÖS utsedd entreprenör. Farligt avfall och elavfall etc. får ej läggas tillsammans med annat avfall.

Mottagning vid återvinningscentraler	Avgift per styck
Hushållens sorterade grovavfall	0 kr
Blandade säck- och kärlosopor (endast vid Falevi ÅVC)	100 kr

#### Fastighetsrelaterat avfall lämnat av hushåll

Mängder överstigande 1 kbm per besök är avgiftsbelagda. Se separata avgifter för verksamhetsavfall.

Endast mindre mängder asbest tas emot i AÖS regi vid Bångahagen, Falevi och Risängen avfallsanläggning. Med mindre mängd avses enstaka bitar av sådan storlek att kunden av egen kraft kan lägga det i behållaren. Asbest ska vid avlämnandet vara inplastat och uppmärkt. Större mängder asbest hänvisas direkt till aktörer med tillstånd att hantera avfallet.

### Byte och hemtagning av kärl och containrar

Fastighetsägarens eget byte av rengjort kärl sker på av AÖS anvisade platser. Vid avlämnandet ska kontakt tas med personal på plats. Innan byte av container tas kontakt med AÖS.

Byte av behållarstorlek, hemtagning och rengöring av behållare	Avgift per kärl och container
Fastighetsägaren ombesörjer rengöring och byte av behållare	0 kr
AÖS ombesörjer byte av kärl	320 kr
AÖS ombesörjer byte av container	1 430 kr
Hemtagning av container	1 430 kr

## Avfallstaxa AÖS

## 5.4 Små avloppsanläggningar

## Tömning av minireningsverk, slamavskiljare och slutna tankar

Tömning av minireningsverk/slamavskiljare/sluten tank	Avgift per tillfälle
Storlek upp till 3,0 kbm	960 kr
Storlek 3,1 – 5,0 kbm	1 220 kr
Storlek 5,1 – 8,0 kbm	1 770 kr
För slamavskiljare/sluten tank större än 8 kbm tillkommer för varje ytterligare kbm	200 kr
Avgift för beställd tömning som ej kan utföras pga. hinder	400 kr

Tömning av kompletterande slamavskiljare (t.ex. BDT-brunn) i samband med tömning av fastighetens ordinarie slamavskiljare/sluten tank	Avgift per tillfälle
Storlek upp till 1 kbm	440 kr
Storlek 1,1 – 3,0 kbm	740 kr

## Tilläggsavgifter

Tilläggsavgifter debiteras utöver ordinarie tömningsavgift	Avgift per tillfälle
Vid beställning av akut tömning att utföras inom 24 timmar från beställning tillkommer utöver ordinarie tömningsavgift.	
Vardag kl. 07-16	705 kr
Vardag kl. 16-07	1 250 kr
Helg	1 500 kr
Storhelg	2 200 kr

## Avfallstaxa AÖS

---

### Tömning av fosforfällor

Beställning av hämtning av filtermaterial ska göras minst 5 vardagar innan hämtning.

Hämtning och behandling av fosforfällor	Pris per tömning
Hämtning av filtermaterial i säck upp till 500 kg med kranbil <i>Säcken ska placeras inom 5 meter från farbar väg</i>	2 700 kr
Hämtning av filtermaterial i säck över 500 kg med kranbil <i>Säcken ska placeras inom 5 meter från farbar väg</i>	3 300 kr
Hämtning av filtermaterial upp till 500 kg med sugbil	2 700 kr
Hämtning av filtermaterial över 500 kg med sugbil	3 300 kr



Handläggare

Datum  
2020-05-19

Beteckning

Er beteckning

Direktionen för AÖS

## Skrivelse avfallstaxa 2021 – reviderad efter direktionens möte 2020-05-18

### Bakgrund

Efter avgörande av Högsta Förvaltningsdomstolen i december 2013 har beslut om avfallstaxor flyttats från kommunalförbundets direktion till medlemskommuners fullmäktigeförsamlingar. För att upprätthålla principen om likställda avgifter för solidarisk finansiering av gemensamma kostnader inom AÖS krävs därför likalydande beslut av samtliga medlemmars fullmäktige.

AÖS gör årliga underskott sedan år 2013 vilket är en konsekvens av den utbyggnad av insamling av matavfall som påbörjades under 2011. Som planerat har avgifterna varit oförändrade under perioden 2011 – 2018 och den utökade verksamheten tillsammans med generella kostnadsökningar har istället finansierats genom att minska eget kapital. Direktionen har därför årligen beslutat att inte återställa underskotten med hänvisning till förbundets goda finansiella ställning.

Möjligheten till fortsatt finansiering via eget kapital är begränsad. Inför avfallstaxa 2020 presenterades ett förslag om en successiv intäktsökning med 5 procent per år för att minska de årliga underskotten och för att inom en femårsperiod nå ett positivt resultat. Samtidigt redovisades ett antal osäkerhetsfaktorer som kan påverka behovet av ytterligare avgiftshöjningar. Planen accepterades av direktionen och medlemskommunerna fastställde avfallstaxan för 2020.

### Effektivisering och besparingar

Besparingar och effektivisering av verksamheten är ett ständigt pågående arbete inom AÖS. En del åtgärder går att genomföra snabbt med omedelbar effekt som exempelvis rullkross på ÅVC. Andra åtgärder är mer komplicerade att genomföra och det tar lång tid innan besparingseffekter uppstår. Exempel på det är förbättrad sorteringskvalité av restavfallet som bedöms ha stor besparingspotential.



## Föreslagna ändringar i avfallstaxa 2021

Enligt föreliggande förslag till avfallstaxa för 2021 ökar intäkterna för grundavgifter och hämtningsavgifter med ca 6,6 mnkr. Intäkterna för tömning av latrin samt små avloppsanläggningar ökar samtidigt med ca 0,3 mnkr.

Grundavgifterna för småhus och verksamheter höjs med 50 kr per år till 800 kr. Grundavgifterna för lägenheter i flerbostadshus och fritidshus höjs med 25 kr per år till 400 kr. Dessa höjningar ökar intäkterna med ca 2,8 mnkr.

Hämtningsavgifterna höjs enligt exempel nedan och den miljöstyrande avgiften för de som inte sorterar matavfall föreslås höjas med 50 kr till 570 kr för både småhus och flerbostadshus. Förändringarna innebär intäktsökning med ca 3,8 mnkr.

Nedan ges exempel på de vanligaste abonnemangen och hur förändringen ser ut.

### Småhus, exempel

Matavfallsabonnemang	År 2020	År 2021	Skillnad kr/år	Skillnad kr/mån	Skillnad %
Grundavgift småhus	750	800	50	4	6,7%
Kärl 190 liter med mat	1 060	1 105	45	4	4,2 %
<b>Årsavgift, kr</b>	<b>1 810</b>	<b>1 905</b>	<b>95</b>	<b>8</b>	<b>5,3%</b>

Blöjabonnemang	År 2020	År 2021	Skillnad kr/år	Skillnad kr/mån	Skillnad %
Grundavgift småhus	750	800	50	4	6,7%
Kärl 190 liter med mat + blöj	1 360	1 405	45	4	3,3%
<b>Årsavgift, kr</b>	<b>2 110</b>	<b>2 205</b>	<b>95</b>	<b>8</b>	<b>4,5%</b>

Ej sortering av mat	År 2020	År 2021	Skillnad kr/år	Skillnad kr/mån	Skillnad %
Grundavgift småhus	750	800	50	4	6,7%
Kärl 190 liter utan mat	1 580	1 675	95	8	6,0%
<b>Årsavgift, kr</b>	<b>2 330</b>	<b>2 475</b>	<b>145</b>	<b>12</b>	<b>6,2%</b>

**Flerbostadshus, exempel**

Nedanstående exempel är två mellanstora flerbostadshus med 48 lägenheter varav det ena sorterar matavfall och det andra har valt att inte sortera.

Med sortering av matavfall	Antal	År 2020	År 2021	Skillnad kr/år	Skillnad kr/mån	Skillnad %	Ökning per lägenhet
Grundavgift flb.	48	18 000	19 200	1 200	100	6,7%	
Kärl 660 liter rest 26 tömn	5	15 950	16 550	600	50	3,8%	
Kärl 140 liter mat 26 tömn	4	716	760	44	4	6,1%	
<b>Årsavgift, kr</b>		<b>34 666</b>	<b>36 510</b>	<b>1 844</b>	<b>154</b>	<b>5,3%</b>	38 kr

Utan sortering av matavfall	Antal	År 2020	År 2021	Skillnad kr/år	Skillnad kr/mån	Skillnad %	Ökning per lägenhet
Grundavgift flb.	48	18 000	19 200	1 200	100	6,7%	
Kärl 660 liter 26 tömn	5	15 950	16 550	600	50	3,8%	
Miljöavgift*	48	24 960	27 360	2 400	200	9,6%	
<b>Årsavgift, kr</b>		<b>58 910</b>	<b>63 110</b>	<b>4 200</b>	<b>350</b>	<b>7,1%</b>	88 kr

\*Miljöavgiften föreslås höjas från 520 kr till 570 kr per lägenhet och år

**Underjordsbehållare**

Underjordsbehållare blir allt vanligare i framför allt Skövde. De återfinns främst vid flerfamiljshus men även vid förskolor och andra kommunala anläggningar. En underjordsbehållare är en nedgrävd behållare med en inkastanordning ovan jord. Behållaren lyfts och töms med en kranbil.

För närvarande finns underjordsbehållare av storlek 3 kbm för matavfall och 5 kbm för restavfall. Både veckotömning och tömning varannan vecka förekommer. Priset för tömning av underjordsbehållare är något högre än tömning av en container vilket beror på att det än så länge finns relativt få underjordsbehållare som ska bära kostnaden för en särskild kranbil.

Matavfall i underjordsbehållare	Tömning varannan vecka	Tömning varje vecka
Underjordsbehållare 0–3 kbm	15 855 kr/år	32 505 kr/år

Restavfall i underjordsbehållare	Tömning varannan vecka	Tömning varje vecka
Underjordsbehållare 0–3 kbm	16 320 kr/år	33 455 kr/år
Underjordsbehållare 3,1–5 kbm	19 315 kr/år	39 595 kr/år

## Små enskilda avloppsanläggningar

Avgifterna för tömning av små avloppsanläggningar föreslås höjas med 4 procent vilket motsvarar ca 0,4 mnkr i ökade intäkter. Avgifterna höjs på grund av ökade kostnader för behandling av slam vid reningsverken.

Storlek	År 2020 kr/tömningstillfälle	År 2021 kr/tömningstillfälle	Skillnad i kr
Upp till 3 kbm	923	960	37
3,1-5,0 kbm	1 169	1 220	51
5,1-8,0 kbm	1 704	1 770	66

## Latrin

Latrinavgifterna föreslås höjas med tre procent för att fortsatt ha kostnadstäckning för tjänsten. Det innebär en ökning med 125 kr per år för permanentboende och 90 kr per år för sommarboende. Totalt berörs ca 260 kunder.

## Omvärldsfaktorer som påverkar eller kan komma att påverka avfallstaxan

### Avfallsförbränningsskatt

Skatt på avfallsförbränning gäller från 1 april 2020 och skatten innebär en ungefärlig kostnadsökning för AÖS med 3,2 mnkr år 2020 och ytterligare 2,5 mnkr år 2021 och 1,5 mnkr år 2022.

### Slopat producentansvar för tidningar

Om producentansvaret för tidningar avvecklas och kommunerna får ansvar för insamlingen innebär det sannolikt att avfallsmängderna kommer att öka, därmed även behandlingsskostnaderna och förbränningsskatten. Uppskattningsvis med 2,5 mnkr. Eventuella ökade kostnader för insamling är inte medräknat.

### Åtgärder för att förebygga hushållsavfall

Ny lagstiftning under senare delen av 2020 förväntas innebära att det blir möjligt att låta avfallstaxan finansiera åtgärder för att förbygga hushållsavfall. I samband med den blivande avfallsplanen har medlemskommunernas representanter angett att förebyggande åtgärder är angelägna. Påverkan på avfallstaxan är relaterat till omfattningen av det förebyggande arbetet.

## Förankring med kommundirektörer

Vid ägarsamrådet i januari 2018 beslutades att avfallstaxan ska förankras med respektive kommuns kommundirektör vilket också skett sedan dess. Den 29 januari 2020 träffade AÖS kommundirektörerna för att presentera förslag till ny avfallstaxa för 2021. Inga särskilda synpunkter på förslaget framkom under mötet. Efter mötet har inga synpunkter inkommit förutom

5 (5)

en skrivelse den 11 februari från Hjo kommun med bland annat synpunkter på förslaget till avfallstaxa. Sammanfattningsvis handlar Hjos synpunkter om att betalningen till medlemskommunerna för avfallsrelaterad verksamhet bör fortsätta samt att avfallskollektivet bör svara för den högre avgiftshöjningen om ca 10 procent som förbränningsskatten innebär.

## § 13

**Avfallstaxa, ikraftträdande 1 januari 2021****Beslut**

Direktionen föreslår kommunfullmäktige i AÖS medlemskommuner att anta förslag till ny gemensam avfallstaxa inklusive nedanstående tilläggsyrkanden att träda i kraft 1 januari 2021.

Avfallstaxan träder i kraft under förutsättning att samtliga medlemskommuner fattar beslut i enlighet med utformat förslag.

**Yrkande**

Karola Svensson (C) yrkar att den miljöstyrande avgiften höjs till 570 kr. Bifalls av direktionen.

Karola Svensson (C) yrkar om förtydligande i punkt 4 angående vart kunder ska vända sig med ändringar. Bifalls av direktionen.

Lars Glad (M) yrkar att förslag om att sluta betala för avfallsrelaterad verksamhet i kommuner stryks. Bifalls av direktionen.

**Bakgrund**

Efter avgörande av Högsta Förvaltningsdomstolen i december 2013 har beslut om avfallstaxor flyttats från kommunalförbundets direktion till medlemskommuners fullmäktigeförsamlingar. För att upprätthålla principen om likställda avgifter för solidarisk finansiering av gemensamma kostnader inom AÖS krävs därför likalydande beslut av samtliga medlemmars fullmäktige.

AÖS gör årliga underskott sedan år 2013 vilket är en konsekvens av den utbyggnad av insamling av matavfall som påbörjades under 2011. Som planerat har avgifterna varit oförändrade under perioden 2011 – 2018 och den utökade verksamheten tillsammans med generella kostnadsökningar har istället finansierats genom att minska eget kapital. Möjligheten till fortsatt finansiering via eget kapital är begränsad. Enligt föreliggande förslag till avfallstaxa för 2021 ökar intäkterna för grundavgifter och hämtningsavgifter med ca 6,4 mnkr. Intäkterna för tömning av latrin samt små avloppsanläggningar ökar samtidigt med ca 0,3 mnkr.

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Sammanträdesdatum  
2020-05-18

12

**Handlingar**

Avfallstaxa med ikraftträdande 1 januari 2021  
Avfallstaxa – skrivelse 2020-05-04

**Delges**

Kommunfullmäktige i samtliga medlemskommuner

**Kommunstyrelsen Skövde  
kommun**

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KS § 165/20

Avfallstaxa AÖS, ikraftträdande 1 januari 2021

**KS2020.0079**

<b>Behandlat av</b>	<b>Datum</b>	<b>Ärende</b>
<b>1 Kommunstyrelsens arbetsutskott</b>	<b>2020-06-17</b>	<b>153/20</b>
<b>2 Kommunstyrelsen</b>	<b>2020-09-07</b>	<b>165/20</b>
<b>3 Kommunfullmäktige</b>	<b>2020-09-28</b>	<b>95/20</b>

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att anta förslag till ny gemensam avfallstaxa för Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS), att träda i kraft den 1 januari 2021.

Kommunfullmäktiges beslut gäller under förutsättning att samtliga medlemskommuner i AÖS fattar beslut i enlighet med förslaget.

**Bakgrund**

Efter avgörande av Högsta Förvaltningsdomstolen i december 2013 har beslut om avfallstaxor flyttats från kommunalförbundets direktion till medlemskommuners fullmäktigeförsamlingar. För att upprätthålla principen om likställda avgifter för solidarisk finansiering av gemensamma kostnader inom AÖS krävs därför likalydande beslut av samtliga medlemmars fullmäktige.

AÖS gör årliga underskott sedan år 2013 vilket är en konsekvens av den utbyggnad av insamling av matavfall som påbörjades under 2011. Som planerat har avgifterna varit oförändrade under perioden 2011 — 2018 och den utökade verksamheten tillsammans med generella kostnadsökningar har istället finansierats genom att minska eget kapital. Möjligheten till fortsatt finansiering via eget kapital är begränsad. Enligt föreliggande förslag till avfallstaxa för 2021 ökar intäkterna för grundavgifter och hämtningsavgifter med ca 6,4 mnkr. Intäkterna för tömning av latrin samt små avloppsanläggningar ökar samtidigt med ca 0,3 mnkr.

**Förvaltningens bedömning**

Förvaltningen ställer sig bakom direktionens bedömning och föreslår kommunfullmäktige att anta förslag till ny gemensam avfallstaxa för Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS), att träda i kraft den 1 januari 2020.

**Handlingar**

Avfallstaxa AÖS, ikraftträdande 1 januari 2021

Protokollsutdrag §13 Avfallstaxa 2021

7.1.2 Skrivelse avfallstaxa 2021 - reviderad efter direktionsmöte 2020-05-18

7.2.2 Avfallstaxa AÖS 2021

Skickas till  
Avfallshantering Östra Skaraborg  
Maria Vaziri, ekonomichef  
Annelie Nyman, redovisningschef



## Kommunstyrelsens arbetsutskottSkövde kommun

## PROTOKOLLSUTDRAG

KSAU § 153/20  
Avfallstaxa AÖS, ikraftträdande 1 januari 2021  
KS2020.0079

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2020-06-17	153/20

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att anta förslag till ny gemensam avfallstaxa för Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS), att träda i kraft den 1 januari 2021.

Kommunfullmäktiges beslut gäller under förutsättning att samtliga medlemskommuner i AÖS fattar beslut i enlighet med förslaget.

### Bakgrund

Efter avgörande av Högsta Förvaltningsdomstolen i december 2013 har beslut om avfallstaxor flyttats från kommunalförbundets direktion till medlemskommuners fullmäktigeförsamlingar. För att upprätthålla principen om likställda avgifter för solidarisk finansiering av gemensamma kostnader inom AÖS krävs därför likalydande beslut av samtliga medlemmars fullmäktige.

AÖS gör årliga underskott sedan år 2013 vilket är en konsekvens av den utbyggnad av insamling av matavfall som påbörjades under 2011. Som planerat har avgifterna varit oförändrade under perioden 2011 — 2018 och den utökade verksamheten tillsammans med generella kostnadsökningar har istället finansierats genom att minska eget kapital. Möjligheten till fortsatt finansiering via eget kapital är begränsad. Enligt föreliggande förslag till avfallstaxa för 2021 ökar intäkterna för grundavgifter och hämtningsavgifter med ca 6,4 mnkr. Intäkterna för tömning av latrin samt små avloppsanläggningar ökar samtidigt med ca 0,3 mnkr.

### Förvaltningens bedömning

Förvaltningen ställer sig bakom direktionens bedömning och föreslår kommunfullmäktige att anta förslag till ny gemensam avfallstaxa för Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS), att träda i kraft den 1 januari 2020.

### Handlingar

Avfallstaxa AÖS, ikraftträdande 1 januari 2021  
Protokollsutdrag §13 Avfallstaxa 2021  
7.1.2 Skrivelse avfallstaxa 2021 - reviderad efter direktionsmöte 2020-05-18  
7.2.2 Avfallstaxa AÖS 2021

### Skickas till

Avfallshantering Östra Skaraborg

Maria Vaziri, ekonomichef  
Annelie Nyman, redovisningschef

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-06-03

Diarienummer: KS2020.0241-3

Handläggare: Camilla Arvidsson



Kommunstyrelsens arbetsutskott

# Förlängning av Överenskommelse med Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutet hälso- och sjukvård

## Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar föreslå kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige anta förlängning av Överenskommelse mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutet hälso- och sjukvård till och med 2021-12-31.

## Bakgrund

En rekommendation från Skaraborgs kommunalförbund har inkommit om att förlänga överenskommelsen mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutet hälso- och sjukvård för att hinna utvärdera dess utfall.

Nuvarande överenskommelse gäller från och med 2018-09-25 till och med 2020-11-30. Inför ställningstagande om ny överenskommelse skulle överenskommelsen under 2020 utvärderas i sin helhet, både var det gäller betalansvaret och in- och utskrivningsprocess. Uppföljning och dialog var tänkt att vara underlag till eventuella förändringar.

Mellan 2018-09-25 till och med 2020-03-31 har en successiv nedtrappning av betalningsansvarsdagar skett inom psykiatrin. Den 1 april 2020 gäller samma överenskommelse inom psykiatrin som inom somatiken. För att utvärdera överenskommelsen i sin helhet finns därför ett behov av att förlänga den för att få tid att utvärdera eventuella konsekvenser framför allt inom psykiatrin.

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-06-03

Diarienummer: KS2020.0241-3

Handläggare: Camilla Arvidsson



Det politiska samrådsorganet, SRO, ställde sig 2020-03-06 bakom en förlängning av överenskommelsen.

VästKoms styrelsen ställer sig bakom en förlängning av Överenskommelse mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutet hälso- och sjukvård till och med 2021-03-06 och rekommenderar kommunalförbunden rekommendera kommunerna att ta beslut om förlängning.

2020-05-08 beslutade Direktionen att förlänga Överenskommelsen mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutet hälso- och sjukvård till och med 2021-03-06 samt att rekommendera kommunerna att ta beslut om förlängning av överenskommelsen.

### *Förvaltningens bedömning*

Förvaltningen rekommenderar, efter avstämning med sektorcheferna för berörda sektorer, att kommunfullmäktige antar den av direktionen föreslagna förlängningen av Överenskommelse mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutet hälso- och sjukvård till och med 2021-12-31.

### Handlingar

Förlängning av Överenskommelse med Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutet hälso- och sjukvård

Överenskommelse Samverkan vid in- och utskrivning Västra Götalandsregionen

§ 29 Protokollsutdrag Förlängning av överenskommelse om samverkan vid in- och utskrivning

### Skickas till

Skaraborgs

kommunalförbund

Vård- och omsorgsnämnden

Socialnämnden

Camilla Arvidsson

## SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

<b>Tid och plats</b>	Fredagen den 8 maj 2020, via Teams
<b>Beslutande</b>	<p>Katarina Jonsson, Skövde, ordf.          Jonas Sundström, Lidköping, 1:e vice ordf.          Anna-Karin Skatt, Tidaholm, 2:e vice ordf          Daniel Andersson, Essunga          Adam Johansson, Falköping          Kent Larsson, Grästorp          Carina Gullberg, Gullspång          Susanne Andersson, Götene          Catrin Hulmarker, Hjo          Catarina Davidsson, Karlsborg          Ida Ekeröth, Mariestad          Ylva Pettersson, Skara (kl 09:00 § 27)          Rolf Eriksson, Tibro          Bengt Sjöberg, Töreboda          Gabriela Bosnjacovic, Vara</p>
<b>Övriga deltagare</b>	<p>Johan Ask, Skövde          Runo Johansson, Tidaholm          Peter Andreasson, Essunga          Ingvor Bergman, Falköping          Björn Thodenius, Gullspång          Åsa Karlsson, Götene          Per-Olof Andersson, Tibro          Karin Arvidsson, Töreboda          Leif Lagergren, utbildningschef, Götene (§ 27)          Yvonne Härling, ekonom, Lidköping (§ 27)          Caroline Swarén, ekonom, Karlsborg (§ 27)          Frida Jolsgård, Skaraborgs Kommunalförbund (§ 27)          Hillevi Larsson, Skaraborgs Kommunalförbund (§ 27)          Kerstin Söderlund, Skaraborgs Kommunalförbund (§ 28)          Malin Swärd, Skaraborgs Kommunalförbund (§ 29)          Claes Fahlgren, Skaraborgs Kommunalförbund (§ 31)          Robin Ahlm, Skaraborgs Kommunalförbund (§ 32)          Thomas Boström, Skaraborgs Kommunalförbund (§ 34)</p>



Jan Malmgren, Skaraborgs Kommunalförbund

**Utses att justera** Kent Larsson

Sekreterare

Siv Adamson

Paragrafer 23 - 38

Ordförande

Katarina Jonsson

Justerande

Kent Larsson

### § 23

Ordförande Katarina Jonsson hälsar alla välkomna och öppnar mötet.

### § 24

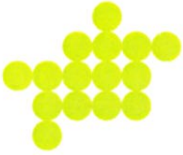
Till att justera dagens protokoll väljs Kent Larsson.

### § 25

Punkt 9, "fyllnadsval", föreslås att behandlas efter denna punkt "fastställande av dagordning".

### Direktionen beslutar

att fastställa dagordningen enligt ovanstående förslag.



## § 29

### **Förlängning av överenskommelse mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutet hälso- och sjukvård**

Föredragande: Malin Swärd

Överenskommelsen gäller från och med 2018-09-25 till och med 2020-11-30. Inför ställningstagande om ny överenskommelse, efter 2020-11-30, ska överenskommelsen under 2020 utvärderas i sin helhet, både vad gäller reglering av betalansvaret och in- och utskrivningsprocess. Uppföljning och utvärdering ska vara underlag för dialog om eventuella förändringar.

Mellan 2018-09-25 t o m 2020-03-31 har en successiv nedtrappning av betalningsansvars dagar skett inom psykiatrin. Den 1 april 2020 gäller samma överenskommelse inom psykiatrin som inom somatiken. För att utvärdera överenskommelsen i sin helhet finns därför behov att förlänga den för att få tid att utvärdera eventuella konsekvenser framförallt inom psykiatrin.

Det politiska samrådsorganet, SRO, ställde sig 20-03-06 bakom en förlängning av överenskommelsen.

VästKoms styrelse ställer sig bakom att förlänga *Överenskommelsen mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutet hälso- och sjukvård* t o m 2021-12-31 och rekommenderar kommunalförbunden att rekommendera kommunerna att ta beslut om förlängning.

#### **Direktionen beslutar**

att förlänga *Överenskommelsen mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutet hälso- och sjukvård* t o m 2021-12-31 samt  
att rekommendera kommunerna att ta beslut om förlängning av överenskommelsen.

Gällande från och med 2018-09-25 till och med 2020-11-30



# Överenskommelse mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från sluten hälso- och sjukvård



2018-09-25



## Innehållsförteckning

1. Inledning .....	2
2. Parter .....	2
3. Gemensam målsättning .....	2
4. Giltighetstid .....	2
5. Målgrupp .....	3
6. Parternas ansvar .....	3
7. Kommuners betalningsansvar somatisk vård .....	4
8. Kommuners betalningsansvar psykiatrisk vård .....	4
9. Utvecklingsåtagande .....	5
10. Uppföljning .....	5
11. Ändringar i gemensam riktlinje .....	5
12. Avvikelser .....	6
13. Tvist .....	6

2018-09-25



## 1. Inledning

Överenskommelse mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutenvård grundar sig i lagen om samverkan vid utskrivning från slutenvård och sjukvård (lag 2017:612), och bygger på *Hälso- och sjukvårdsavtalet i Västra Götaland 2017-2020*.

Som bilaga till denna överenskommelse finns *Gemensam riktlinje om in- och utskrivning från slutenvård i Västra Götaland*, som beskriver processen och berörda verksamheters ansvar i varje processteg.

## 2. Parter

Parterna i denna överenskommelse är var och en av kommunerna i Västra Götaland och Västra Götalandsregionen.

## 3. Gemensam målsättning

Samverkan vid utskrivning är en ny ansats för att stärka den enskildes rätt till en trygg och effektiv utskrivning, och stärka samordningen mellan huvudmän och verksamheter. Arbetet ska vara tillitsskapande och utgå ifrån den enskildes behov.

Västra Götalandsregionen och länets kommuner är överens om att enskilda personer som inte längre har behov av slutenvårdens resurser omgående ska kunna skrivas ut därifrån, på ett tryggt och säkert sätt. Antalet dagar som enskilda är kvar inom slutenvården efter att de bedömts som utskrivningsklar ska minska, tillsammans med undvikbar slutenvård och oplanerade återinläggningar. Parterna är också överens om att det genomsnittsvärde som styr om och när kommunens betalansvar infaller successivt ska sänkas i Västra Götaland.

Västra Götalandsregionen och länets kommuner är överens om målsättningen att betalningsansvaret ska regleras lika för somatisk och psykiatrisk vård.

## 4. Giltighetstid

Överenskommelsen gäller från och med 2018-09-25 till 2020-11-30.

Inför ställningstagande om ny överenskommelse, efter 2020-11-30, ska denna överenskommelse utvärderas i sin helhet, både vad gäller reglering av betalningsansvaret och in- och utskrivningsprocess. Uppföljning och utvärdering ska vara underlag för dialog om eventuella förändringar, och för sänkning av genomsnittsvärdet.

2018-09-25



Uppsägningstiden för avtalet är nio månader. Om någon part säger upp avtalet gäller lag (2017:612) om samverkan vid utskrivning, om parterna inte kommer överens om något annat.

## 5. Målgrupp

Personer i alla åldrar som efter utskrivning från slutna hälso- och sjukvård behöver insatser från socialtjänsten, den kommunalt finansierade hälso- och sjukvården eller den landstingsfinansierade öppna vården omfattas av denna överenskommelse.

## 6. Parternas ansvar

Kommunerna och Västra Götalandsregionen har i hälso- och sjukvårdsavtalet enats om en gemensam värdegrund för samverkan som även gäller för samarbetet enligt denna överenskommelse.

Samarbetet ska kännetecknas av att:

- Den enskildes behov, inflytande och självbestämmande alltid är utgångspunkt för hälso- och sjukvården
- Utifrån den enskildes perspektiv ska vården vara lättillgänglig, effektiv och säker med god kvalitet och gott bemötande
- Varje medarbetare aktivt bidrar med sin kunskap och kompetens samt samarbetar så att hälso- och sjukvården upplevs som en välfungerande helhet

Parterna har ett gemensamt ansvar för att in- och utskrivning vid slutna hälso- och sjukvård är trygg, säker och effektiv för den enskilde. Kommunal verksamhet, slutenvård och landstingsfinansierad öppenvård ska alla bidra till att tiden inom slutenvården efter att en enskild bedömts som utskrivningsklar blir så kort som möjligt.

Om genomsnittsvärdet för en kommun överskrider ska en gemensam åtgärdsplan på kommun- eller stadsdelsnivå tas fram. Åtgärdsplanen är ett gemensamt ansvar och alla berörda parter kan ta initiativ till en sådan.

Parterna ska säkerställa att berörda verksamheter:

- Följer överenskommelse och riktlinje om in- och utskrivning vid slutna hälso- och sjukvård
- Använder anvisade IT-system och följer gemensamma rutiner
- Arbetar med förbättringar av in- och utskrivningsprocessen

2018-09-25



## 7. Kommuners betalningsansvar somatisk vård

En kommuns betalningsansvar inträder när det genomsnittliga antalet dagar i slutna vård efter utskrivningsklar överskrider 3,0 kalenderdagar per kommun under en kalendermånad. Villkoren enligt Lag (2017:612) om samverkan vid utskrivning från slutna hälso- och sjukvård och den gemensamma riktlinjen ska vara uppfyllda. Dessa villkor är:

- Slutenvården ska ha skickat inskrivningsmeddelande
- Slutenvården ska ha meddelat att den enskilde är utskrivningsklar
- Om SIP ska göras ska öppenvården ha kallat till sådan

Kommunens betalningsansvar ska inte inträda om den enskilde inte kan skrivas ut från den slutna vården på grund av att sådana insatser som den landstingsfinansierade öppna vården är ansvarig för inte är tillgängliga, eller det inte är klarlagt om sådana insatser är tillgängliga.

Ekonomisk modell för att beräkna betalningsansvaret

- Kommunens betalningsansvar inträder om man har ett genomsnitt över 3,0 kalenderdagar under en kalendermånad.
- En kommun betalar retroaktivt för mellanskillnaden mellan genomsnittligt antal kalenderdagar och 3,0. (Mellanskillnaden \* Antal utskrivna personer som omfattas av denna överenskommelse \* Fastställt belopp)
- Genomsnittet summeras efter varje månad.
- För personer som ligger kvar inom slutenvården längre än 7 kalenderdagar efter bedömning om utskrivningsklar övergår genomsnittsberäkningen till individuell beräkning från dag 8. Kommunen betalar då för de dagar som överskrider 3 kalenderdagar, det vill säga från dag 4, per individ. Dessa personer ska inte räknas med i månadens genomsnitt.

Beloppet fastställs årligen av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, och motsvarar genomsnittskostnaden i riket för ett vårddygn i den slutna vården.

## 8. Kommuners betalningsansvar psykiatrisk vård

Från och med 2019-01-01 till och med 2019-12-31 inträder kommunens betalningsansvar för enskilda som vårdats inom slutna psykiatrisk vård och som

2018-09-25



omfattas av denna överenskommelse, 15 kalenderdagar efter att slutenvården meddelat att den enskilde är utskrivningsklar. (individberäkning)

Från och med 2020-01-01 t o m 2020-03-31 inträder kommunens betalningsansvar 7 kalenderdagar efter att slutenvården meddelat att den enskilde är utskrivningsklar. (individberäkning)

Från och med 2020-04-01 regleras betalningsansvaret på samma sätt oavsett om den enskilde vårdats i psykiatrisk eller somatisk vård.

Villkoren för att kommunens betalansvar ska inträda är de samma som gäller för somatisk vård.

## 9. Utvecklingsåtagande

Parterna ska vidareutveckla planeringsprocessen för en säker, trygg och effektiv in- och utskrivning från slutenvård. Detta innefattar att:

- Vidareutveckla en digital lösning för utdata för gemensam uppföljning
- Vidareutveckla gemensamt IT-stöd för att stödja in- och utskrivningsprocessen
- Arbeta vidare med vad i dagens remisshantering mellan öppenvård och slutenvård som behöver överföras till gemensamt IT-stöd
- Bevaka att verksamheternas anslutning till Nationell patientöversikt (NPÖ) fortskrider
- Arbeta vidare med hanteringen av hur insatser som den landstingsfinansierade öppna vården är ansvarig för ska identifieras när betalningsavtalet inte ska övergå till kommunen på grund av uteblivande av dessa insatser.

## 10. Uppföljning

De delregionala vårdssamverkansgrupperna lämnar rapport årligen till Vårdssamverkan Västra Götaland. Rapporten ska innehålla:

- Följsamhet till överenskommelsen och gemensam riktlinje med förslag till gemensamma förbättringar

## 11. Ändringar i gemensam riktlinje

Ändringar i *Gemensam riktlinje om in- och utskrivning från slutenvård i Västra Götaland* får hanteras på tjänstemannanivå, så länge dessa ändringar ryms inom denna överenskommelse. Ändringen initieras och godkänns

2018-09-25



då av Västra Götalandsregionens hälso- och sjukvårdsdirektör och direktören på VästKom efter förankring i Vårdsamverkan Västra Götaland och sedvanlig förankring i respektive huvudmannaled.

## 12. Avvikelser

Avvikelser från åtagande enligt denna överenskommelse hanteras i enlighet med *Hälso- och sjukvårdsavtalet i Västra Götaland 2017-2020*.

## 13. Tvist

Tvist mellan parternas tolkning av överenskommelsens innebörd ska hanteras i enlighet med *Hälso- och sjukvårdsavtalet i Västra Götaland 2017–2020*.

**Kommunstyrelsen Skövde  
kommun**

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KS § 166/20

Förlängning av Överenskommelse med Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutna hälso- och sjukvård  
**KS2020.0241**

<b>Behandlat av</b>	<b>Datum</b>	<b>Ärende</b>
<b>1 Kommunstyrelsens arbetsutskott</b>	<b>2020-06-17</b>	<b>152/20</b>
<b>2 Kommunstyrelsen</b>	<b>2020-09-07</b>	<b>166/20</b>
<b>3 Kommunfullmäktige</b>	<b>2020-09-28</b>	<b>96/20</b>

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige anta förlängning av Överenskommelse mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutna hälso- och sjukvård till och med 2021-12-31.

**Bakgrund**

En rekommendation från Skaraborgs kommunalförbund har inkommit om att förlänga överenskommelsen mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutna hälso- och sjukvård för att hinna utvärdera dess utfall.

Nuvarande överenskommelse gäller från och med 2018-09-25 till och med 2020-11-30. Inför ställningstagande om ny överenskommelse skulle överenskommelsen under 2020 utvärderas i sin helhet, både vad gäller betalansvaret och in- och utskrivningsprocess. Uppföljning och dialog var tänkt att vara underlag till eventuella förändringar.

Mellan 2018-09-25 till och med 2020-03-31 har en successiv nedtrappning av betalningsansvarsdagarna skett inom psykiatrin. Den 1 april 2020 gäller samma överenskommelse inom psykiatrin som inom somatiken. För att utvärdera överenskommelsen i sin helhet finns därför ett behov av att förlänga den för att få tid att utvärdera eventuella konsekvenser framför allt inom psykiatrin. Det politiska samrådsorganet, SRO, ställde sig 2020-03-06 bakom en förlängning av överenskommelsen.

VästKoms styrelsen ställer sig bakom en förlängning av Överenskommelse mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutna hälso- och sjukvård till och med 2021-03-06 och rekommenderar kommunalförbunden rekommendera kommunerna att ta beslut om förlängning.

2020-05-08 beslutade Direktionen att förlänga Överenskommelsen mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning

från slutet hälso- och sjukvård till och med 2021-03-06 samt att rekommendera kommunerna att ta beslut om förlängning av överenskommelsen.

#### Förvaltningens bedömning

Förvaltningen rekommenderar, efter avstämning med sektorcheferna för berörda sektorer, att kommunfullmäktige antar den av direktionen föreslagna förlängningen av Överenskommelse mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutet hälso- och sjukvård till och med 2021-12-31.

#### Handlingar

Förlängning av Överenskommelse med Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutet hälso- och sjukvård

Överenskommelse Samverkan vid in- och utskrivning Västra Götalandsregionen  
§ 29 Protokollsutdrag Förlängning av överenskommelse om samverkan vid in- och utskrivning

#### Skickas till

Skaraborgs kommunalförbund

Vård- och omsorgsnämnden

Socialnämnden



**Kommunstyrelsens  
arbetsutskott** Skövde kommun

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KSAU § 152/20

Förlängning av Överenskommelse med Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutna hälso- och sjukvård  
**KS2020.0241**

Behandlat av	Datum	Ärende
<b>1 Kommunstyrelsens arbetsutskott</b>	<b>2020-06-17</b>	<b>152/20</b>

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige anta förlängning av Överenskommelse mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutna hälso- och sjukvård till och med 2021-12-31.

**Bakgrund**

En rekommendation från Skaraborgs kommunalförbund har inkommit om att förlänga överenskommelsen mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutna hälso- och sjukvård för att hinna utvärdera dess utfall.

Nuvarande överenskommelse gäller från och med 2018-09-25 till och med 2020-11-30. Inför ställningstagande om ny överenskommelse skulle överenskommelsen under 2020 utvärderas i sin helhet, både vad gäller betalansvaret och in- och utskrivningsprocess. Uppföljning och dialog var tänkt att vara underlag till eventuella förändringar.

Mellan 2018-09-25 till och med 2020-03-31 har en successiv nedtrappning av betalningsansvarsdagar skett inom psykiatrin. Den 1 april 2020 gäller samma överenskommelse inom psykiatrin som inom somatiken. För att utvärdera överenskommelsen i sin helhet finns därför ett behov av att förlänga den för att få tid att utvärdera eventuella konsekvenser framför allt inom psykiatrin. Det politiska samrådsorganet, SRO, ställde sig 2020-03-06 bakom en förlängning av överenskommelsen.

VästKoms styrelsen ställer sig bakom en förlängning av Överenskommelse mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutna hälso- och sjukvård till och med 2021-03-06 och rekommenderar kommunalförbunden rekommendera kommunerna att ta beslut om förlängning.

2020-05-08 beslutade Direktionen att förlänga Överenskommelsen mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutna hälso- och sjukvård till och med 2021-03-06 samt att rekommendera kommunerna att ta beslut om förlängning av överenskommelsen.

### Förvaltningens bedömning

Förvaltningen rekommenderar, efter avstämning med sektorcheferna för berörda sektorer, att kommunfullmäktige antar den av direktionen föreslagna förlängningen av Överenskommelse mellan Västra Götalands kommuner och Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutet hälso- och sjukvård till och med 2021-12-31.

### Handlingar

Förlängning av Överenskommelse med Västra Götalandsregionen om samverkan vid in- och utskrivning från slutet hälso- och sjukvård

Överenskommelse Samverkan vid in- och utskrivning Västra Götalandsregionen  
§ 29 Protokollsutdrag Förlängning av överenskommelse om samverkan vid in- och utskrivning

### Skickas till

Skaraborgs kommunalförbund  
Vård- och omsorgsnämnden  
Socialnämnden

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-07-15

Diarienummer: KS2020.0274-1

Handläggare: Emma Danielsson



Kommunstyrelsens arbetsutskott

# Antagande av ny bolagsordning m.m. för Skövde Eldaren AB

## Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår Kommunfullmäktige besluta att:

- anta ny bolagsordning för Skövde Eldaren AB,
- det ska råda personunion mellan styrelserna i Skövde Eldaren AB och Kreativa Hus Skövde AB,
- fastställa utlåningsram för Skövde Eldaren AB för år 2020 om 5 miljoner kronor,
- instruera stämmombudet att på bolagsstämma i Skövde Eldaren AB framlägga och anta den av fullmäktige godkända bolagsordningen, anmäla de av kommunfullmäktige utsedda styrelseledamöter och lekmannarevisor samt rösta för förslag av styrelsens föreslagna revisor.

## Bakgrund

Kreativa Hus Skövde AB har förvärvat en fastighet genom förvärvet av Skövde Eldaren AB, 559256-4032. Nu gällande bolagsordning uppfyller inte kommunallagens krav på bolagsordning för ett kommunalt bolag. I nuvarande bolagsordning saknas bl.a. reglering av kommunstyrelsens inspektionsrätt, kommunfullmäktiges möjlighet att yttra sig i principiella frågor och att verksamheten ska bedrivas enligt gällande kommunalrättsliga principer. Föreslagen bolagsordning uppfyller kommunallagens krav och har även anpassats efter Kreativa Hus Skövde AB:s två övriga dotterbolags bolagsordningar (Mariesjö Kreativa Hus AB och VästFast i Skaraborg AB). Förslag på ny bolagsordning framgår av bilaga till detta utlåtande.

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-07-15

Diarienummer: KS2020.0274-1

Handläggare: Emma Danielsson



För att säkerställa att bolaget har tillräcklig kassalikviditet för löpande drift föreslås en maximal låneram om 5 miljoner kronor. Utlåning genom koncernbanken höjer skuldsättningsnivån för kommunen eftersom det är kommunen som lånar upp finansiella medel för att sedan låna ut dessa till kommunala bolagen. För att ha kontroll över kommunens skuldsättning och de därmed förknippade risker måste kommunfullmäktige därför årligen fastställa maximala utlåningsramar till sina kommunala bolag samt till anknutna kommunalförbund och stiftelser.

### Handlingar

Ny bolagsordning för Skövde Eldaren AB

### Skickas till

Kreativa Hus Skövde AB

Skövde Stadshus AB

Emma Danielsson,

kommunjurist

Emma Danielsson

# Bolagsordning

- § 1 Företagsnamn**  
Aktiebolagets företagsnamn är Startplattan 190406 Aktiebolag.
- § 2 Styrelsens säte**  
Styrelsen har sitt säte i Karlstad kommun.
- § 3 Verksamhet**  
Bolaget ska äga och förvalta fast och lös egendom samt därmed förenlig verksamhet.
- § 4 Aktiekapital**  
Aktiekapitalet ska vara lägst 25000 och högst 100000 sek.
- § 5 Antal aktier**  
Antal aktier ska vara lägst 250 och högst 1000.
- § 6 Styrelse**  
Styrelsen ska bestå av lägst 1 och högst 9 ledamöter med lägst 0 och högst 5 suppleanter.
- § 7 Revisorer**  
Bolaget ska inte ha revisor. Bolagsstämman kan dock enligt reglerna i aktiebolagslagen välja att ändå utse revisor.
- § 8 Ärenden på årsstämma**  
På årsstämman ska följande ärenden behandlas.
1. Val av ordförande.
  2. Upprättande och godkännande av röstlängd.
  3. Val av en eller två justeringsmän.
  4. Prövande av om stämman blivit behörigen sammankallad.
  5. Godkännande av dagordning.
  6. Framläggande av årsredovisningen och, när det krävs, revisionsberättelsen.
  7. Beslut om följande.
    - a) Fastställande av resultaträkningen och balansräkningen.
    - b) Disposition av aktiebolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen.
    - c) Ansvarsfrihet åt styrelseledamöterna och verkställande direktören när sådan förekommer.
  8. Fastställande av arvoden till styrelsen och i vissa fall revisorerna.
  9. Val till styrelsen och i vissa fall av revisorer.
  10. Annat ärende, som ska tas upp på stämman enligt aktiebolagslagen (2005:551) eller bolagsordningen.
- § 9 Räkenskapsår**  
Räkenskapsår är 1 jan - 31 dec.
- § 10 Kallelse**  
Kallelse sker genom brev med posten inom den tid som anges i aktiebolagslagen.
- § 11 Hembud**  
Har en aktie övergått från en aktieägare till en person som inte är aktieägare i bolaget har övriga aktieägare rätt att lösa aktien. Lösningsrätten ska kunna utnyttjas även för ett mindre antal aktier än erbjudandet omfattar. Den nye ägaren av aktien ska genast skriftligen anmäla övergången till aktiebolagets styrelse. Han ska också visa på vilket sätt han har fått äganderätt till aktien. När anmälan om en akties övergång har gjorts ska styrelsen genast meddela detta till varje lösningsberättigad vars postadress är känd för aktiebolaget. Styrelsen uppmanar de lösningsberättigade att skriftligen framställa lösningsanspråk hos aktiebolaget, senast inom två månader räknat från anmälan hos styrelsen om övergången.

Anmäler sig fler än en lösningsberättigad, ska samtliga aktier så långt det är möjligt fördelas mellan de lösningsberättigade i förhållande till deras tidigare innehav av aktier i aktiebolaget. Återstående aktier fördelas genom lottnings av aktiebolagets styrelse eller, om någon lösningsberättigad begär det, av notarius publicus.

Har en aktie som är underkastad lösningsrätt överlåtits mot vederlag, ska lösenbeloppet motsvara vederlaget, om inte särskilda skäl föranleder annat. Lösenbeloppet ska erläggas inom en månad från den tidpunkt lösenbeloppet blev bestämt.

Talan i en fråga om hembud måste väckas inom två månader från den dag då lösningsanspråket framställdes hos aktiebolaget.



# Bolagsordning för Skövde Eldaren AB

Beslutad av kommunfullmäktige  
2020-09-28. Dnr KS2020.0274

Antagen på bolagsstämma **XXX**

**Dokumenttyp:** Bolagsordning

**Dokumentet gäller för:** Skövde Eldaren AB

**Diarienummer:** KS2020.0274

**Reviderad:** 2020-09-28

**Giltighetstid:** Till dess nytt beslut tas

**Tidpunkt för aktualitetsprövning:** Varje mandatperiod

**Dokumentansvarig:** Kommunjurist

**Andra tillhörande dokument:** -



# Bolagsordning för Skövde Eldaren AB, 559256-4032

Nedanstående bolagsordning har godkänts av Skövde kommunfullmäktige den 28 september 2020 och fastställts vid bolagets bolagsstämma den XXXX.

## § 1 Firma

Bolagets firma är Skövde Eldaren AB.

## § 2 Säte

Styrelsen ska ha sitt säte i Skövde kommun, Västra Götalands län.

## § 3 Verksamhetsföremål

Bolaget ska äga och förvalta fastigheter samt därmed förenlig verksamhet.

## § 4 Ändamålet med bolagets verksamhet

Bolaget ska, inom ramen för den kommunala kompetensen och med iakttagande av gällande kommunalrättsliga principer, främja lokalförsörjningen för teknik- och forskningsparken Science Park Skövde för att främja och stimulera till nya företag och affärsidéer samt främja lokalförsörjningen för hantverksföretag, småindustri, tjänste- och handelsföretag samt företag inom turistnäringen. Verksamheten ska, vad gäller uthyrning av lokaler, drivas på affärsmässig grund.

Likvideras bolaget ska dess behållna tillgångar tillfalla bolagets aktieägare.

## § 5 Aktiekapitalet

Aktiekapitalet ska utgöra lägst 25 000 kronor och högst 100 000 kronor.

## § 6 Antalet aktier

I bolaget ska finnas lägst 250 aktier och högst 1 000 aktier.

## § 7 Fullmäktiges rätt att ta ställning

Bolaget ska bereda kommunfullmäktige i Skövde kommun möjlighet att ta ställning innan sådana beslut i verksamheten som är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt fattas.

## § 8 Styrelse

Styrelsen ska bestå av sju ledamöter, oräknat ledamöter som utses med stöd av lagen (1987:1245) om styrelserepresentation för privatanställda.

Styrelsen, jämte ordförande och vice ordförande, utses av kommunfullmäktige i Skövde kommun för tiden från den årsstämma som följer närmast efter det val till kommunfullmäktige förrättas intill slutet av den årsstämma som följer efter nästa val till kommunfullmäktige. Av de styrelseledamöter som utses kan två vara externa ledamöter, som ej är förtroendevalda politiker i Skövde kommun.

## § 9 Revisorer och årsredovisning

För granskning av aktiebolagets årsredovisning och räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning ska bolagsstämman utse en revisor och en revisorssuppleant. Uppdraget gäller till slutet av den bolagsstämma som hålls första räkenskapsåret efter valet av revisor.

## § 10 Lekmannarevisorer

För samma mandatperiod som gäller för bolagets styrelseledamöter ska kommunfullmäktige i Skövde kommun utse en lekmannarevisor med suppleant.

## § 11 Kallelse till bolagsstämma och extra bolagsstämma

Kallelse till bolagsstämma ska ske genom brev eller e-post till aktieägarna tidigast sex veckor och senast två veckor före stämman. Kallelsetiden gäller även om den extra bolagsstämman ska behandla fråga om ändring av bolagets bolagsordning.

## § 12 Ärende på ordinarie bolagsstämma (Årsstämma)

På årsstämman ska följande ärenden förekomma till behandling:

1. Stämmans öppnande
2. Val av ordförande vid stämman
3. Upprättande och godkännande av röstlängd.
4. Val av en eller två protokolljusterare
5. Godkännande av dagordning
6. Prövning om stämman blivit behörigen sammankallad
7. Framläggande av årsredovisningen, revisionsberättelsen och lekmannarevisorernas granskningsrapport
8. Beslut om
  - a) Fastställelse av resultat- och balansräkning
  - b) Dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen
  - c) Ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och verkställande direktören

9. Fastställande av arvoden åt styrelsen, revisorn och lekmannarevisorn med suppleanter
10. Val av revisor och revisorssuppleant
11. Information om kommunfullmäktiges val av styrelse och lekmannarevisor med suppleant (i förekommande fall)
12. Annat ärende som ankommer på stämman enligt aktiebolagslagen eller bolagsordningen.

## § 13 Räkenskapsår

Kalenderår ska vara bolagets räkenskapsår.

## § 14 Firmateckning

Styrelse får ej bemyndiga annan än styrelseledamot eller verkställande direktör att teckna bolagets firma. Sådant bemyndigande får endast avse två personer i förening.

## § 15 Inspektionsrätt

Kommunstyrelsen i Skövde kommun äger ta del av bolagets handlingar och räkenskaper samt i övrigt inspektera bolaget och dess verksamhet. Detta gäller endast i den mån det ej möter hinder på grund av författningsreglerad sekretess.

## § 16 Ändring av bolagsordning

Denna bolagsordning får ej ändras utan godkännande av kommunfullmäktige i Skövde kommun.

**Kommunstyrelsen Skövde  
kommun**

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KS § 168/20

Antagande av ny bolagsordning m.m. för Skövde Eldaren AB

**KS2020.0274**

<b>Behandlat av</b>	<b>Datum</b>	<b>Ärende</b>
<b>1 Kommunstyrelsens arbetsutskott</b>	<b>2020-08-26</b>	<b>162/20</b>
<b>2 Kommunstyrelsen</b>	<b>2020-09-07</b>	<b>168/20</b>
<b>3 Kommunfullmäktige</b>	<b>2020-09-28</b>	<b>97/20</b>

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att:

- anta ny bolagsordning för Skövde Eldaren AB,
- det ska råda personunion mellan styrelserna i Skövde Eldaren AB och Kreativa Hus Skövde AB,
- fastställa utlåningsram för Skövde Eldaren AB för år 2020 om 5 miljoner kronor,
- instruera stämmombudet att på bolagsstämma i Skövde Eldaren AB framlägga och anta den av fullmäktige godkända bolagsordningen, anmäla de av kommunfullmäktige utsedda styrelseledamöter och lekmannarevisor samt rösta för förslag av styrelsens föreslagna revisor.

**Bakgrund**

Kreativa Hus Skövde AB har förvärvat en fastighet genom förvärvet av Skövde Eldaren AB, 559256-4032. Nu gällande bolagsordning uppfyller inte kommunallagens krav på bolagsordning för ett kommunalt bolag. I nuvarande bolagsordning saknas bl.a. reglering av kommunstyrelsens inspektionsrätt, kommunfullmäktiges möjlighet att yttra sig i principiella frågor och att verksamheten ska bedrivas enligt gällande kommunalrättsliga principer. Föreslagen bolagsordning uppfyller kommunallagens krav och har även anpassats efter Kreativa Hus Skövde AB:s två övriga dotterbolags bolagsordningar (Mariesjö Kreativa Hus AB och VästFast i Skaraborg AB). Förslag på ny bolagsordning framgår av bilaga till detta utlåtande.

För att säkerställa att bolaget har tillräcklig kassalikviditet för löpande drift föreslås en maximal låneram om 5 miljoner kronor. Utlåning genom koncernbanken höjer skuldsättningsnivån för kommunen eftersom det är kommunen som lånar upp finansiella medel för att sedan låna ut dessa till kommunala bolagen. För att ha kontroll över kommunens skuldsättning och de därmed förknippade risker måste kommunfullmäktige därför årligen fastställa maximala utlåningsramar till sina kommunala bolag samt till anknutna kommunalförbund och stiftelser.

**Handlingar**

Ny bolagsordning för Skövde Eldaren AB

Skickas till

Kreativa Hus Skövde AB Skövde  
Stadshus AB Emma  
Danielsson, kommunjurist

**Kommunstyrelsens  
arbetsutskottSkövde kommun**

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KSAU § 162/20

Antagande av ny bolagsordning m.m. för Skövde Eldaren AB  
KS2020.0274

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2020-08-26	162/20
2 Kommunstyrelsen	2020-09-07	168/20

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att:

- anta ny bolagsordning för Skövde Eldaren AB,
- det ska råda personunion mellan styrelserna i Skövde Eldaren AB och Kreativa Hus Skövde AB,
- fastställa utlåningsram för Skövde Eldaren AB för år 2020 om 5 miljoner kronor,
- instruera stämooombudet att på bolagsstämma i Skövde Eldaren AB framlägga och anta den av fullmäktige godkända bolagsordningen, anmäla de av kommunfullmäktige utsedda styrelseledamöter och lekmannarevisor samt rösta för förslag av styrelsens föreslagna revisor.

**Bakgrund**

Kreativa Hus Skövde AB har förvärvat en fastighet genom förvärvet av Skövde Eldaren AB, 559256-4032. Nu gällande bolagsordning uppfyller inte kommunallagens krav på bolagsordning för ett kommunalt bolag. I nuvarande bolagsordning saknas bl.a. reglering av kommunstyrelsens inspektionsrätt, kommunfullmäktiges möjlighet att yttra sig i principiella frågor och att verksamheten ska bedrivas enligt gällande kommunalrättsliga principer. Föreslagen bolagsordning uppfyller kommunallagens krav och har även anpassats efter Kreativa Hus Skövde AB:s två övriga dotterbolags bolagsordningar (Mariesjö Kreativa Hus AB och VästFast i Skaraborg AB). Förslag på ny bolagsordning framgår av bilaga till detta utlåtande.

För att säkerställa att bolaget har tillräcklig kassalikviditet för löpande drift föreslås en maximal låneram om 5 miljoner kronor. Utlåning genom koncernbanken höjer skuldsättningsnivån för kommunen eftersom det är kommunen som lånar upp finansiella medel för att sedan låna ut dessa till kommunala bolagen. För att ha kontroll över kommunens skuldsättning och de därmed förknippade risker måste kommunfullmäktige därför årligen fastställa maximala utlåningsramar till sina kommunala bolag samt till anknutna kommunalförbund och stiftelser.

Handlingar

Ny bolagsordning för Skövde Eldaren AB

Skickas till  
Kreativa Hus Skövde AB  
Skövde Stadshus AB  
Emma Danielsson,  
kommunjurist

Koncernstaben  
TJÄNSTEUTLÅTANDE  
Datum: 2020-08-20  
Diarienummer: KS2020.0287-1  
Handläggare: Monica Schelander



Kommunstyrelsens arbetsutskott

## **Tilläggsavtal mellan Skövde kommun och Host Billingeus i Skövde AB och Tribe Hotel Billingeus AB.**

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att godkänna "Tilläggsavtal mellan Skövde kommun och Host Billingeus i Skövde AB samt Tribe Hotel Billingeus AB". Tilläggsavtalet avser tidsförlängning av åtagande enligt samarbetsavtalet samt tidsförlängning av åtaganden enligt reversen fram till den 31 december 2022.

Kommunfullmäktige ger kommunstyrelsens ordförande i uppdrag att underteckna ovanstående avtal.

### Bakgrund

Kommunen och Host Billingeus i Skövde AB samt Tribe Hotel Billingeus AB har ingått ett samarbetsavtal avseende samarbete och utveckling av Billingen och Billingeus.

Enligt punkten 4.1 i samarbetsavtalet ska parternas åtaganden enligt samarbetsavtalet vara utförda senast den 30 juni 2021, med reservation för att ändringar av detaljplaner, områdesbestämmelser samt bygglovshantering kan förskjuta tidplanen. Enligt punkten 15 i Samarbetsavtalet gäller detta från och med parternas undertecknande till och med den 30 juni 2021 eller den längre tid som föranleds av omständigheter utanför parternas kontroll.

I anslutning till samarbetsavtalet har kommunen förvärvat del av Fastigheten Billingeus 1 (Blå hallen och badet). Betalning för förvärvet ska erläggas enligt villkor i en mellan parterna upprättad revers.



Koncernstaben  
TJÄNSTEUTLÅTANDE  
Datum: 2020-08-20  
Diarienummer: KS2020.0287-1  
Handläggare: Monica Schelander



På grund av de restriktioner som både svenska och utländska beslutsfattare har meddelat med anledning av samhällspridningen av Covid-19, har kommunens och Hosts/Tribes förutsättningar att fullgöra sina åtaganden enligt den tidplan som anges i samarbetsavtalet och reversen väsentligen förändrats. Mot bakgrund av det förslås en tidsförlängning av parternas åtaganden till den 31 december 2022.

#### Handlingar

Tilläggsavtal mellan Skövde kommun och Host Billinge AB i Skövde AB och Tribe Hotel Billinge AB.  
Revers Skövde kommun och Host 170424  
Bilaga 1. Tilläggsavtal till Samarbetsavtal Skövde kommun och Host Billinge AB i Skövde AB och Tribe Hotel Billinge AB  
Samarbetsavtal mellan Skövde kommun och Host Tribe

#### Skickas till

Host Billinge AB i Skövde AB  
Tribe Hotel Billinge AB  
Sektor service  
Ekonomiavdelningen  
Sektor medborgare & samhällsutveckling  
Kommunikationschef  
Koncernstab

Monica Schelander

## **TILLÄGGSAVTAL**

mellan

**SKÖVDE KOMMUN**

och

**HOST BILLINGEHUS I SKÖVDE AB  
TRIBE HOTEL BILLINGEHUS AB**

daterat

**DEN [ ] SEPTEMBER 2020**

**DETTA TILLÄGGSAVTAL TILL SAMARBETSAVTAL** (detta "Tilläggsavtalet") har ingåtts mellan

- (1) **SKÖVDE KOMMUN**, 212000-1710, 541 83 Skövde ("**Kommunen**")
- (2) **HOST BILLINGEHUS I SKÖVDE AB**, 556548-1776, c/o Host Hoteleendom AS, Dronningens Gate 13, N-0152 Oslo, Norge ("**Host Billingeus**") och
- (3) **TRIBE HOTEL BILLINGEHUS AB**, 556984-9366, c/o Host Hoteleendom AS, Dronningens Gate 13, N-0152 Oslo, Norge ("**Tribe Billingeus**").

## **1 BAKGRUND**

- 1.1 Kommunen och Host har ingått ett samarbetsavtal avseende samarbete och utveckling av Billingen och Billingeus ("**Samarbetsavtalet**"). Samarbetsavtalet bifogas som Bilaga 1. De definitioner som gäller enligt Samarbetsavtalet gäller även för detta Tilläggsavtal.
- 1.2 Enligt punkten 4.1 i Samarbetsavtalet ska parternas åtaganden enligt Samarbetsavtalet vara utförda senast den 30 juni 2021, med reservation för att ändringar av detaljplaner, områdesbestämmelser samt bygglovshantering kan förskjuta tidplanen. Enligt punkten 15 i Samarbetsavtalet gäller detta från och med parternas undertecknande till och med den 30 juni 2021 eller den längre tid som föranleds av omständigheter utanför parternas kontroll.
- 1.3 I anslutning till Samarbetsavtalet har Kommunen förvärvat del av Fastigheten Billingeus 1 (Blå hallen och badet) genom förvärv av Hosts samtliga aktier i Skövde Billingen AB. Betalning för aktierna ska erläggas enligt villkor i en mellan Parterna upprättad revers ("**Reversen**"), Bilaga 2.
- 1.4 På grund av de restriktioner som både svenska och utländska beslutsfattare har meddelat med anledning av samhällspridningen av Covid-19, har Kommunens och Hosts förutsättningar att fullgöra sina åtaganden enligt den tidplan som anges i Samarbetsavtalet och Reversen väsentligen förändrats.
- 1.5 Enligt punkten 17 i Samarbetsavtalet ska ändringar och/eller tillägg till Samarbetsavtalet, för att vara bindande, avfattas skriftligen och vara undertecknade av behöriga ställföreträdare för parterna.
- 1.6 Om inte annat uttryckligen framgår av Tilläggsavtalet gäller Samarbetsavtalet och Reversen på oförändrade villkor.
- 1.7 Parterna har mot den ovan redovisade bakgrunden ingått Tilläggsavtalet enligt nedan angivna villkor.

## **2 TIDSFÖRLÄNGNING AV ÅTAGANDEN ENLIGT SAMARBETSAVTALET**

- 2.1 Parterna förlänger tiden för parternas åtaganden enligt punkten 4.1 samt avtalstiden i punkten 15 i Samarbetsavtalet till den 31 december 2022. Även tiden för fas 2 i punkten 6.1.2 i Samarbetsavtalet förlängs till den 31 december 2022.

## **3 TIDSFÖRLÄNGNING AV ÅTAGANDEN ENLIGT REVERSEN**

- 3.1 Kommunen medger tidsförlängning av Hosts åtaganden enligt punkt 5.1 och 7.1 i Reversen fram till den 31 december 2022.

#### 4 TVIST

Tvist i anledning av detta avtal ska lösas i enlighet med tvistelösningsbestämmelserna i Samarbetsavtalet.

#### 5 ÖVRIGT

Detta avtal är för sin giltighet beroende av att det godkänns av kommunfullmäktige i Skövde kommun.

---

Detta Tilläggsavtal till Samarbetsavtal har upprättats i tre (3) likalydande exemplar varav parterna har tagit del av varsitt.

Skövde den / 2020

**SKÖVDE KOMMUN**

**HOST BILLINGEHUS I SKÖVDE AB**

\_\_\_\_\_  
[Namnförtydligande]

\_\_\_\_\_  
[Namnförtydligande]

\_\_\_\_\_  
[Namnförtydligande]

\_\_\_\_\_  
[Namnförtydligande]

**TRIBE HOTEL BILLINGEHUS AB**

\_\_\_\_\_  
[Namnförtydligande]

\_\_\_\_\_  
[Namnförtydligande]

**Bilagor:** 1. Samarbetsavtalet  
2. Revers daterad 2017-04-24

**SAMARBETSAVTAL**

mellan

**SKÖVDE KOMMUN**

och

**HOST BILLINGEHUS I SKÖVDE AB  
TRIBE HOTEL BILLINGEHUS AB**

avseende

**SAMARBETE OCH UTVECKLING AV  
BILLINGEN OCH BILLINGEHUS**

daterat

**[\*\*] DECEMBER 2016**



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BAKGRUND.....	3
2	HOSTS ÅTAGANDEN – UTVECKLING AV HOTELLVERKSAMHETEN.....	3
3	KOMMUNENS ÅTAGANDEN – UTVECKLING AV FRITIDSOMRÅDET .....	4
4	TIDPLAN OCH SAMVERKANSTRUKTUR .....	5
5	KOORDINERINGSGRUPP .....	5
6	GENOMFÖRANDESTRUKTUR.....	5
7	ANSVARSFÖRDELNING.....	6
8	VÄXELVERKAN OCH FÖRTIDA UPPHÖRANDE .....	6
9	CHANGE OF CONTROL .....	6
10	FORCE MAJEURE.....	7
11	MYNDIGHETSTILLSTÅND .....	7
12	SEKRETESS.....	7
13	KOSTNADER OCH ERSÄTTNING .....	8
14	ÖVERLÅTELSE .....	8
15	AVTALSTID.....	9
16	VILLKOR.....	9
17	ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG.....	9
18	JURISDIKTION .....	9

## BILAGOR

BILAGA 2.1.1	PRINCIPBESKRIVNING KONGRESSHALL
BILAGA 3.1.1	OMRÅDE FÖR UTBYGGNAD AV BILLINGEBACKEN
BILAGA 3.1.3	OMRÅDE INOM VILKET VASALOPPSCENTER SKA PLACERAS

Detta samarbetsavtal ("**Samarbetsavtal**") har ingåtts mellan

- (1) **SKÖVDE KOMMUN**, 212000-1710, 541 83 Skövde ("**Kommunen**"),
- (2) **HOST BILLINGEHUS I SKÖVDE AB**, 556548-1776, c/o Host Hoteleindeom AS, Dronningens Gate 13, N-0152 Oslo, Norge ("**Host Billingeus**"), och
- (3) **TRIBE HOTEL BILLINGEHUS AB**, 556984-9366, c/o Host Hoteleindeom AS, Dronningens Gate 13, N-0152 Oslo, Norge ("**Tribe Billingeus**").

Host Billingeus och Tribe Billingeus är gemensamt benämnda ("**Host**") och Kommunen, Host Billingeus och Tribe Billingeus är för sig benämnda ("**Part**") samt gemensamt ("**Parterna**").

## 1 BAKGRUND

- 1.1 Host Billingeus äger fastigheten Skövde Billingeus 1.
- 1.2 Tribe Billingeus driver enligt ett hyresavtal med Host Billingeus hotellverksamhet på fastigheten Skövde Billingeus 1.
- 1.3 Kommunen äger marken i anslutning till och i närområdet till Fastigheten vilket bl.a. omfattar ett fritidsområde med motions-, skidspår och Billingebacken ("**Fritidsområdet**").
- 1.4 Parterna har fört diskussioner hur en satsning på och utveckling av Billingen genom ett offentligt och privat samarbete skulle kunna gynna Parterna, Skövde kommuns invånare, besökare och näringsliv då Billingen är en unik, strategisk och värdefull tillgång för kommunen för att kunna uppnå "Vision Skövde 2025".
- 1.5 Parternas gemensamma satsning har formaliserats i en Avsiktsförklaring ("**Avsiktsförklaringen**") som antogs av Kommunfullmäktige den 17 maj 2016, varefter Parterna efter förhandlingar ingått det nu aktuella Samarbetsavtalet och överlåtelseavtal avseende Blå Hallen och Friluftsbadet jämte markområde i form av överlåtelse av aktierna i Skövde Billingen AB ("**Aktieöverlåtelseavtalet**"). Driftsavtalet ("**Driftsavtalet**") skall undertecknas mellan Skövde Billingen AB och Tribe Billingeus när och under förutsättning att villkoren för tillträde av aktierna i Skövde Billingen AB uppfylls.
- 1.6 Parternas gemensamma satsning benämnes i detta Samarbetsavtal ("**Billingeprojektet**").

## 2 HOSTS ÅTAGANDEN – UTVECKLING AV HOTELLVERKSAMHETEN

- 2.1 I syfte att genomföra sin del av Billingeprojektet ska Host investera ca SEK 200 miljoner kronor i ny kongresshall och hotellverksamheten enligt följande:

- 2.1.1 En modern kongresshall ska byggas i anslutning till hotellanläggningen med plats för ca 1 200 sittande deltagare. Kongresshallen, som även ska inrymma erforderliga mötes- och "break-out" ytor framgår av principbeskrivning **Bilaga 2.1.1**;
- 2.1.2 Den befintliga hotellanläggningen, bestående av hotellrum, SPA anläggning, konferensrum, restaurant och gemensamhetsutrymmen ska renoveras så att de får en modern standard; samt
- 2.1.3 Ca 100 nya hotellrum ska byggas till i eller intill existerande hotellanläggning.

### 3 KOMMUNENS ÅTAGANDEN – UTVECKLING AV FRITIDSOMRÅDET

- 3.1 I syfte att genomföra sin del av Billingeprojektet ska Kommunen investera ca SEK 150 miljoner i Fritidsområdet inklusive markförvärv enligt punkterna 3.1.1 – 3.1.8:
  - 3.1.1 Billingebacken ska förlängas och ytterligare en nedfart ska skapas med utgångspunkt från den skiss som framgår av **Bilaga 3.1.1**. Parterna är införstådda med att förändringar kan komma att behöva göras på grund av tekniska, geologiska eller miljömässiga orsaker. Befintlig liftanläggning kompletteras alternativt ersätts med en därtill anpassad stollift för vinter- och sommaraktiviteter. Beträffande liftanläggningens angöring mot hotellanläggningen ska samråd ske mellan Parterna;
  - 3.1.2 Befintliga längdskidspår byggs ut och det skapas ett 10 km sammanhängande skidspår med möjligheter till konstsnö på hela sträckan;
  - 3.1.3 I anslutning till hotellverksamheten och Blå Hallen byggs alternativt skapas ett nytt Vasaloppscenter inom markerat område, **Bilaga 3.1.3**;
  - 3.1.4 Utveckla de tre discipliner som ingår i konceptet "Vasaloppscenter" (skidåkning, löpning och cykling) inom Fritidsområdet och Billingebacken;
  - 3.1.5 Förvärva Blå Hallen jämte därtill hörande markområde, enligt Aktieöverlåtelseavtalet;
  - 3.1.6 Förvärva friluftsbadet jämte därtill hörande markområde samt ombesörja upprustning av anläggningen, enligt Aktieöverlåtelseavtalet och Driftsavtalet;
  - 3.1.7 Medverka till att skapa förutsättningar för en sådan infrastruktur till och från Fritidsområdet och hotellanläggningen som behövs för syftet med detta Samarbetsavtal;
  - 3.1.8 Det antecknas att punkterna 3.1.5 och 3.1.6 sker genom att Host avstycker överenskomna byggnader och mark som överläts till ett för ändamålet nybildat bolag – Startplattan 166829 AB u.n.ä till Skövde Billingen AB – som förvärfvas av Kommunen enligt Aktieöverlåtelseavtalet.



#### 4 TIDPLAN OCH SAMVERKANSTRUKTUR

- 4.1 Parterna ska växelvis och i samverkan genomföra sina respektive åtaganden enligt punkterna 2 och 3 och samtliga insatser skall med reservation enligt nedan vara utförda 2021-06-30. Parterna är införstådda med att åtgärderna kan komma att kräva antagande och ändringar av detaljplaner, områdesbestämmelser, bygglovshantering och att tidplanen därför kan komma att förskjutas i motsvarande grad.

#### 5 KOORDINERINGSGRUPP

- 5.1 Parterna ska gemensamt inrätta en koordineringsgrupp ("Koordineringsgruppen") som kommer att ingå som en del i Kommunens organisationsstruktur för Billingeprojektet.
- 5.2 Koordineringsgruppen ska bestå av 4 personer av vilka Kommunen och Host utser hälften vardera.
- 5.3 Koordineringsgruppen är av central betydelse för planläggningen och tidsprioriteringar för Parternas genomförande av sina respektive åtaganden.
- 5.4 För beslutsförhet i koordineringsgruppen krävs att minst en deltagare från respektive Part är närvarande vid mötet.
- 5.5 Billingeprojektet ska präglas av öppenhet och transparens med den höga ambitionsnivå som kommit till uttryck i Avsiktsförklaringen. Koordineringsgruppen ska omgående efter Samarbetsavtalets undertecknande ha ett startmöte och fastställa mötesplan till och med den 30 juni 2017.

#### 6 GENOMFÖRANDESTRUKTUR

- 6.1 Parternas utförande av Billingeprojektet skall indelas i följande huvudfaser:

6.1.1 **Fas 1 (Avtalsdagen – 2017-06-30)**

Beredningsperiod med startmöte och upprättande av huvudtidplan, detaljplanläggning och bygglovsinventering, upprättande av exploateringsavtal för anläggande av gator, vägar och andra allmänna platser samt av anläggningar för vattenförsörjning och avlopp, fastställande av placering av Vasaloppscenter samt eventuellt övriga beredningsfrågor i anledning av Billingeprojektet.

6.1.2 **Fas 2 (2017-07-01 – 2021-06-30)**

Genomförandeperiod med detaljprojektering, upprättande av detaljtidsplan, plan- och bygglovshantering, upphandling av teknik, arkitektur och entreprenadtjänster samt Parternas utförande av sina åtaganden enligt punkterna 2 och 3.

## 7 ANSVARSFÖRDELNING

- 7.1 Parterna är av varandra oberoende juridiska personer och bär således ett självständigt ansvar gentemot anställda, anlidade konsulter och entreprenörer för utförande av sina respektive åtaganden enligt detta Samarbetsavtal.
- 7.2 Ingen av Parterna äger således rätt att med stöd av detta Samarbetsavtal företräda eller rättsligt binda den andra Parten mot tredje man.

## 8 VÄXELVERKAN OCH FÖRTIDA UPPHÖRANDE

- 8.1 Parterna ska i möjligaste mån och på mest kostnadseffektiva sätt synkronisera sina åtgärder i Billingeprojektet.
- 8.2 Om Part inte fullgör sina åtaganden enligt av Parterna fastställd detaljtidsplan äger den andra Parten rätt att innehålla sina prestationer i avvaktan på att så sker. Är dröjsmålet väsentligt äger Part rätt att genom meddelande till den andra Parten häva detta Samarbetsavtal.
- 8.3 Part äger även rätt att i förtid frånträda Samarbetsavtalet genom hävning vid annat väsentligt avtalsbrott. Såsom väsentligt avtalsbrott anses exempelvis att Part ställer in betalningarna, ansöker om företagsrekonstruktion, försätts i konkurs eller av annan befogad anledning kan antas vara på obestånd.
- 8.4 Som väsentligt avtalsbrott anses även att överlåtelse av aktier sker i strid mot punkt 9.1 eller att Host huvudsakligen förändrar den nuvarande hotellverksamheten inom tre (3) år efter Samarbetsavtalets undertecknande utan att dessförinnan ha inhämtat Kommunens skriftliga samtycke till åtgärden.
- 8.5 Som huvudsaklig förändring enligt punkt 8.4 anses inte att Host Billingehus överlåter fastigheten Skövde Billingen 1 till extern köpare. I händelse av överlåtelse av fastigheten ska Kommunens/ Skövde Billingehus nyttjanderätt till Hosts värmeanläggning förbehållas.
- 8.6 Om det hävningsgrundande avtalsbrottet är att hänföra till Host äger Kommunen rätt att även häva Driftsavtalet.

## 9 CHANGE OF CONTROL

- 9.1 Om nuvarande ägare till Host Billingehus och Tribe Billingehus avser att överlåta aktier motsvarande mer än hälften av rösterna i Host Billingehus eller Tribe Billingehus, skall samtycke inhämtas från Kommunen innan sådan överlåtelse sker. Samtycke får inte förvägras utan saklig grund.

## 10 FORCE MAJEURE

- 10.1 Part är befriad från påföljd för underlåtenhet att fullgöra viss förpliktelse enligt detta Avtal, om underlåtenheten har sin grund i omständighet av det slag som anges nedan och omständigheten förhindrar, försvårar eller försenar fullgörandet därav. Såsom befriande omständighet ska anses bl.a. myndighets åtgärd eller underlåtenhet, nytillkommen eller ändrad lagstiftning, konflikt på arbetsmarknaden, blockad, brand, översvämning, knapphet på transportmedel, varor eller energi eller olyckshändelse av större omfattning samt fel i eller försening av leverans från underleverantör orsakad av sådan befriande omständighet.
- 10.2 Part som påkallar befrielse enligt bestämmelserna ovan ska utan dröjsmål underrätta andra Parten därom. Vid försenad underrättelse har den andra Parten rätt till ersättning för skador som hade kunnat undvikas.

## 11 MYNDIGHETSTILLSTÅND

- 11.1 Parterna är införstådda med att nuvarande vattendom medger uttag ur Hållsdammen med 30 000m<sup>3</sup> vatten per år. Kommunen bedömer att uttaget av vatten ur Hållsdammen behöver utökas samt att ytterligare vatten som är lämpligt för snösprutning behöver tas ut på annat sätt. Den totala vattenförsörjningen bedöms vara cirka 100 000m<sup>3</sup> per år.
- 11.2 Kommunen åtar sig att aktivt verka för att erforderliga myndighetstillstånd meddelas för att kunna utöka uttag av vatten enligt ovan. Om inte kommunens utlovade investeringar kan försörjas med vatten i nödvändig omfattning är parterna ense om att i god anda diskutera alternativ vattenförsörjning. Om alternativ vattenförsörjning inte kan arrangeras på kostnadseffektivt sätt ska utbyggnad av Billingebacken prioriteras och parterna ska gemensamt bestämma alternativa lösningar för att uppnå intentionerna i Avtalet.
- 11.3 Parterna är eniga om att angivna omständigheter och eventuella justeringar i kommunens åtagande inte utgör avtalsbrott eller grund för skadestånd.

## 12 SEKRETESS

- 12.1 Parterna förbinder sig att inte för utomstående röja information eller kunskap som utgör annan Parts konfidentiella information och som Part får del av som en följd av detta Avtal. Part ska heller inte använda eller kopiera konfidentiell information för annat ändamål än som omfattas av detta Samarbetsavtal.
- 12.2 Parterna åtar sig att vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att konfidentiell information inte görs tillgänglig för annan än den som har rätt att få del av informationen för de ändamål som omfattas av detta Samarbetsavtal.
- 12.3 Part förbinder sig vidare att inte för utomstående röja information hänförlig till förhandlingarna mellan Parterna.

- 12.4 Part ska ha rätt att tillhandahålla konfidentiell information till sina juridiska och finansiella rådgivare under förutsättning att varje sådan person som mottar informationen är bunden av samma eller liknande sekretessåtaganden som Parterna enligt detta Samarbetsavtal.
- 12.5 Åtagandena enligt denna punkt 12 omfattar inte information vilken:
- 12.5.1 avser detta Samarbetsavtal;
  - 12.5.2 vid tidpunkten för överlämnandet eller därefter blir allmänt tillgänglig utan att detta skett genom brott mot detta Samarbetsavtal från den mottagande Partens sida eller något annat avtal eller sekretessåtagande med en annan Part;
  - 12.5.3 redan var känd för den mottagande Parten eller på annat sätt tillgänglig för Parten vid den tidpunkt Parten fick del av informationen i enlighet med detta Samarbetsavtal;
  - 12.5.4 var eller blir tillgänglig för mottagande Part från en tredje part som inte är eller var bundna av något sekretessåtagande;
  - 12.5.5 Part utvecklat självständigt och utan samband med någon information erhållen enligt detta Samarbetsavtal; eller
  - 12.5.6 den mottagande Parten är skyldig att avslöja enligt lag, förordning, domstols eller annan myndighets beslut eller børsreglering; dock under förutsättning att övriga Parter i möjligaste mån underrättas härom före offentliggörandet och att offentliggörandet begränsas till vad som följer av lag.
- 12.6 Parternas åtaganden enligt denna punkt 12 ska gälla för en tid av ett (1) år efter utgången av Samarbetsavtalet.

### **13 KOSTNADER OCH ERSÄTTNING**

- 13.1 Vardera Parten ska stå sina egna kostnader som uppstått i samband med detta Samarbetsavtal.

### **14 ÖVERLÅTELSE**

- 14.1 Part får varken överlåta sina rättigheter eller skyldigheter enligt detta Samarbetsavtal utan den andra Partens skriftliga medgivande.
- 14.2 Detta gäller dock inte vid överlåtelse av Parts rättigheter till sådan juridisk person som direkt eller indirekt kontrollerar eller kontrolleras av den överlåtande Parten, dock under förutsättning att den överlåtande Parten solidariskt med den juridiska person till vilken överlåtelsen sker efter överlåtelsen svarar för samtliga förpliktelser enligt detta Samarbetsavtal.

## 15 AVTALSTID

- 15.1 Samarbetsavtalet gäller från och med Parternas undertecknande av det till och med den 30 juni 2021 eller den längre tid som föranleds av omständigheter utanför Parternas kontroll.

## 16 VILLKOR

- 16.1 Detta Samarbetsavtal är för sin giltighet beroende av godkännande från Kommunfullmäktige och Hosts styrelser. Host åtar sig att till Kommunen lämna bindande och oåterkalleligt besked omgående efter det att Kommunstyrelsens Arbetsutskott (KSAU) fattat beslut angående Avtalet.

## 17 ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG

- 17.1 Eventuella ändringar och/eller tillägg till detta Samarbetsavtal ska, för att vara bindande, avfattas skriftligen och vara undertecknade av behöriga ställföreträdare för Parterna.

## 18 JURISDIKTION

- 18.1 Tvister som uppstår i anledning av detta Samarbetsavtal ska med tillämpning av svensk lag avgöras i första instans av Skaraborgs tingsrätt.

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

## SIGNATURSIDA

Detta Samarbetsavtal har upprättats i tre likalydande exemplar varav Parterna har tagit del av var sitt exemplar.



Skövde den 13/12-2016

### SKÖVDE KOMMUN

  
[Namnförtydligande]

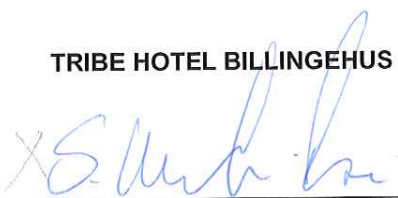
KATARINA JONSSON  
[Namnförtydligande]


### HOST BILLINGEHUS I SKÖVDE AB

 —   
[Namnförtydligande]

ASMUND HAARE / ANDERS G. MOE  
[Namnförtydligande]

### TRIBE HOTEL BILLINGEHUS AB

  
[Namnförtydligande] STEPHEN WEINICH-BREHIC

  
[Namnförtydligande] KJETIL ENGUM

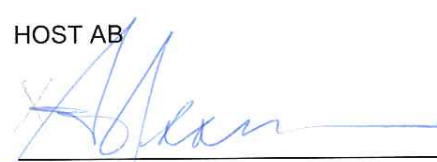
Godkännes punkt 9.1 såsom nuvarande ägare till Host Billingshus Skövde AB och Tribe Billingshus AB

### TRIBE HOTEL SVERIGE AB

  
[Namnförtydligande]

STEPHEN WEINICH-BREHIC

### HOST AB

 —   
[Namnförtydligande]

ASMUND HAARE / ANDERS G. MOE



Billaga 2.1.1

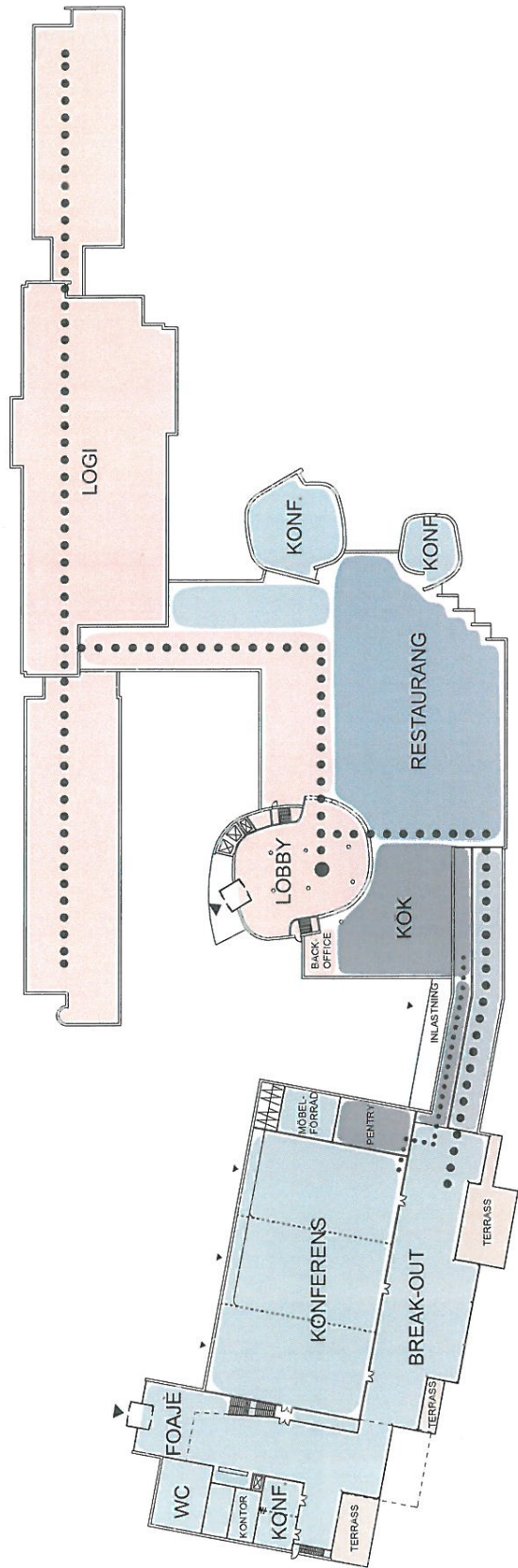
SITUATIONSPLAN BLIVANDE UTSEENDE



FIRST HOTEL BILLINGEHUS SKÖVDE

KROOK & TJÄDER

# Bilaga 2.1.1



ENTRÉPLAN BLIVANDE UTSEENDE



FIRST HOTEL BILLINGEHUS SKÖVDE

KROOK & TJÄDER



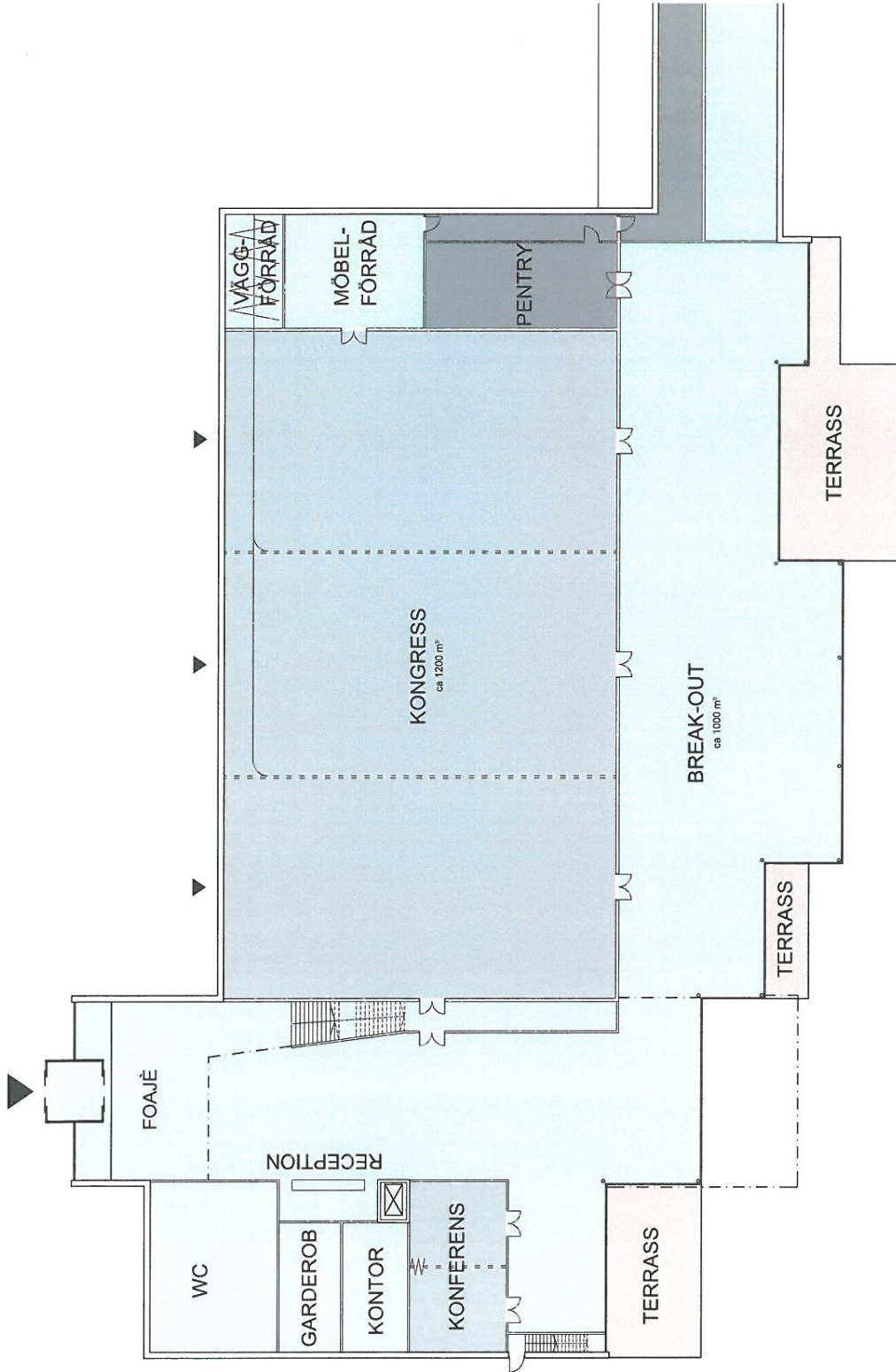
## Bilaga 2.1.1



FIRST HOTEL BILLINGEHUS SKÖVDE

KROOK & TJÄDER

Bilaga 2.1.1



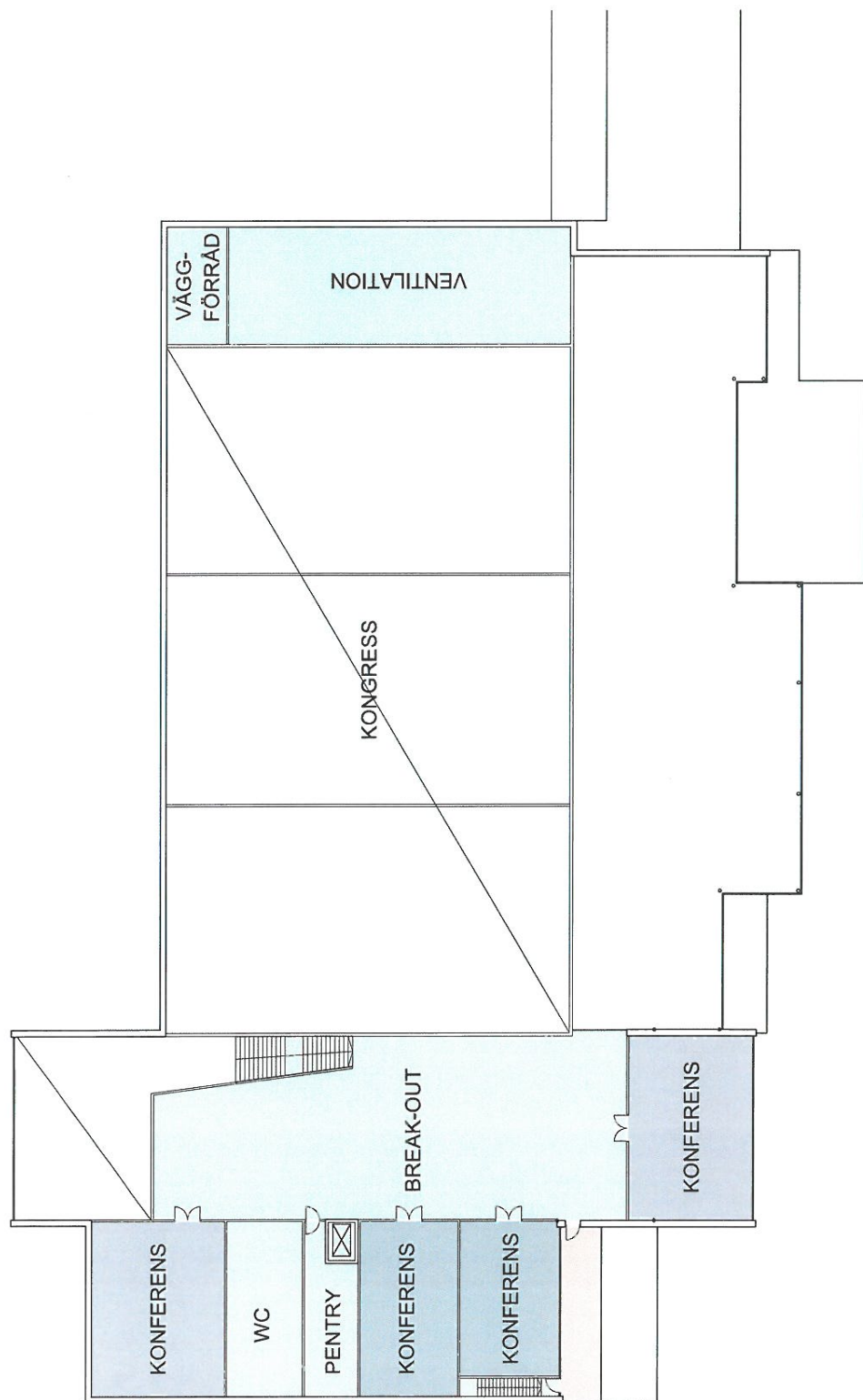
ENTRÉPLAN KONGRESS



FIRST HOTEL BILLINGEHUS SKÖVDE

KROOK & TJÄDER

# Bilaga 2.1.1



PLAN 2 KONGRESS



FIRST HOTEL BILLINGEHUS SKÖVDE

KROOK & TJÄDER



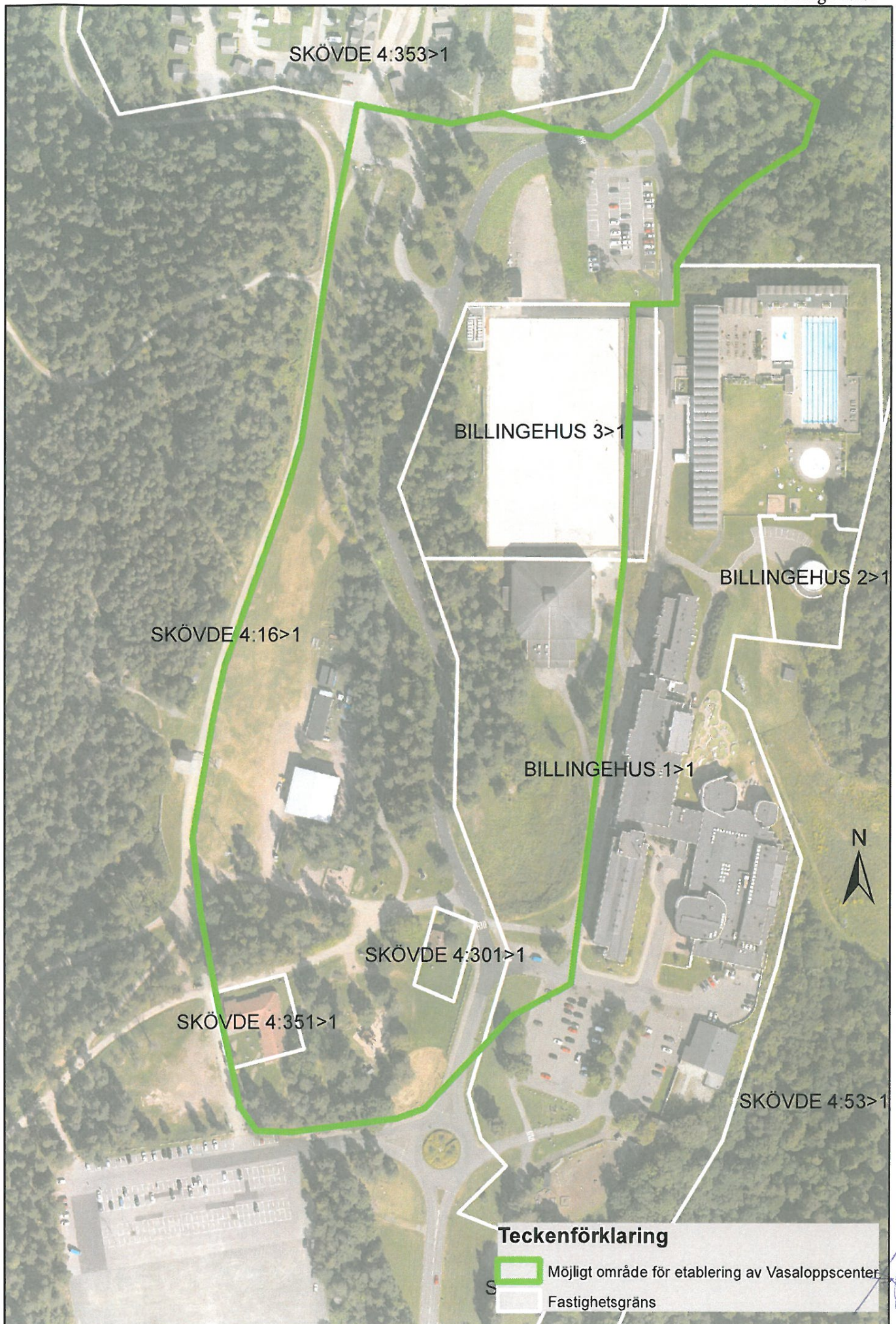
Bilaga 2.1.1



FIRST HOTEL BILLINGEHUS SKÖVDE

KROOK & TJÄDER ■





# REVERS

## 1. PARTER

- 1.1 Skövde kommun, 212000-1710, 541 83 Skövde, ("Köparen")
- 1.2 Host Billingeus i Skövde AB, 556548-1776, c/o Host Hoteleendom As, Dronningens Gate 13, N-0152 Oslo, Norge ("Säljaren")
- 1.3 Köparen och Säljaren benämnes nedan gemensamt ("Parterna").

## 2. BAKGRUND

- 2.1 Säljaren har till Köparen överlåtit samtliga aktier i Skövde Billingen AB enligt ett Aktieöverlåtelseavtal ("Aktieöverlåtelseavtalet") till vilket denna Revers utgör bilaga. Enligt Aktieöverlåtelseavtalet ska Köpeskillingen för aktierna erläggas enligt denna per Tillträdesdagen daterade Revers.

## 3. REVERSBELOPP

- 3.1 Köparen skall till Säljaren utge ett kapitalbelopp om TRETTIOÄTTAMILJONERFYRAHUNDTRÄTUSENDELVA (38 403 011) SEK enligt nedan närmare angivna villkor.
- 3.2 Det antecknas att kapitalbeloppet enligt punkt 3.1, tillika Köpeskillingen, kan komma att justeras i enlighet med Aktieöverlåtelseavtalet om det uppkommer skillnad mellan i Aktieöverlåtelseavtalet angiven Proformabalansräkning och Tillträdesbokslut.
- 3.3 Det antecknas vidare att den skuld Skövde Billingen AB har till Host Billingeus i Skövde AB enligt den till Aktieöverlåtelseavtalet bifogade Proformabalansräkningen ska löpa med ränta och amorteras enligt de villkor och förutsättningar som följer av denna Revers.

## 4. RÄNTA

- 4.1 På kapitalbeloppet utgår ränta med 0,5 % årligen fr.o.m. dagen för undertecknande av Reversen. Räntan förfaller till betalning årligen med början 2017-12-31.
- 4.2 Ränta ska betalas oberoende av villkoret i punkt 5.1 men med beaktande av den tidsbegränsning som följer av punkt 7.1.



## 5. BETALNING

- 5.1 Kapitalbeloppet förfaller till betalning i sin helhet när Säljaren uppfört och slutbesiktigat ny kongresshall för ca 1200 personer i enlighet med vad som närmare framgår av principbeskrivning i mellan Parterna träffat Samarbetsavtal (2.1.1).
- 5.2 Med godkänd slutbesiktning avses besiktning enligt 7 kap. 12 § AB04.

## 6. DRÖJSMÅLSRÄNTA

- 6.1 Om Köparen inte erlägger kapitalbeloppet i sin helhet vid förfallotidpunkten skall utgå dröjsmålsränta från denna förfallotidpunkt med från var tid gällande referensränta med tillägg av 8 procentenheter till dess full betalning sker.

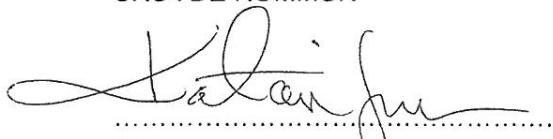
## 7. LÖPTID

- 7.1 Om villkoret enligt 5.1 inte uppfylls senast fyra (4) år från undertecknande av denna Revers annulleras Reversen automatiskt och Säljaren äger därefter ingen rätt att göra någon fordran gällande mot Köparen med stöd av Reversen eller överlåtelsen av aktierna i Skövde Billingen AB.

Denna revers ersätter tidigare utfärdade revers, bilaga till aktieöverlåtelseavtal daterat 13 december 2016.

Skövde den 24 april 2017

SKÖVDE KOMMUN

  
.....  
Katarina Jonsson

HOST BILLINGEHUS I SKÖVDE AB

  
.....  
Jorunn Caruthers ent. fullmakt



## Kommunstyrelsen Skövde kommun

## PROTOKOLLSUTDRAG

KS § 169/20

Tilläggsavtal mellan Skövde kommun och Host Billingeus i Skövde AB och Tribe Hotel Billingeus AB.

**KS2020.0287**

Behandlat av	Datum	Ärende
<b>1 Kommunstyrelsens arbetsutskott</b>	<b>2020-08-26</b>	<b>163/20</b>
<b>2 Kommunstyrelsen</b>	<b>2020-09-07</b>	<b>169/20</b>
<b>3 Kommunfullmäktige</b>	<b>2020-09-28</b>	<b>98/20</b>

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att godkänna "Tilläggsavtal mellan Skövde kommun och Host Billingeus i Skövde AB samt Tribe Hotel Billingeus AB".

Tilläggsavtalet avser tidsförlängning av åtagande enligt samarbetsavtalet samt tidsförlängning av åtaganden enligt reversen fram till den 31 december 2022.

Kommunfullmäktige ger kommunstyrelsens ordförande i uppdrag att underteckna ovanstående avtal.

### Bakgrund

Kommunen och Host Billingeus i Skövde AB samt Tribe Hotel Billingeus AB har ingått ett samarbetsavtal avseende samarbete och utveckling av Billingen och Billingeus.

Enligt punkten 4.1 i samarbetsavtalet ska parternas åtaganden enligt samarbetsavtalet vara utförda senast den 30 juni 2021, med reservation för att ändringar av detaljplaner, områdesbestämmelser samt bygglovshantering kan förskjuta tidplanen. Enligt punkten 15 i Samarbetsavtalet gäller detta från och med parternas undertecknande till och med den 30 juni 2021 eller den längre tid som föranleds av omständigheter utanför parternas kontroll.

I anslutning till samarbetsavtalet har kommunen förvärvat del av Fastigheten Billingeus 1 (Blå hallen och badet). Betalning för förvärvet ska erläggas enligt villkor i en mellan parterna upprättad revers.

På grund av de restriktioner som både svenska och utländska beslutsfattare har meddelat med anledning av samhällspridningen av Covid-19, har kommunens och Hosts/Tribes förutsättningar att fullgöra sina åtaganden enligt den tidplan som anges i samarbetsavtalet och reversen väsentligen förändrats. Mot bakgrund av det förslås en tidsförlängning av parternas åtaganden till den 31 december 2022

### Handlingar

Tilläggsavtal mellan Skövde kommun och Host Billingeus i Skövde AB och Tribe Hotel Billingeus AB.

Revers Skövde kommun och Host 170424

Bilaga 1. Tilläggsavtal till Samarbetsavtal Skövde kommun och Host Billingeus Skövde AB  
och Tribe Hotel Billingeus AB  
Samarbetsavtal mellan Skövde kommun och Host Tribe

Skickas till

Host Billingeus i Skövde AB

Tribe Hotel Billingeus AB

Sektor service

Ekonomiavdelningen

Sektor medborgare & samhällsutveckling

Kommunikationschef

Koncernstab

**Kommunstyrelsens  
arbetsutskottSkövde kommun**

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KSAU § 163/20

Tilläggsavtal mellan Skövde kommun och Host Billingeus i Skövde AB och Tribe Hotel Billingeus AB.

**KS2020.0287**

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2020-08-26	163/20
2 Kommunstyrelsen	2020-09-07	169/20

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att godkänna ”Tilläggsavtal mellan Skövde kommun och Host Billingeus i Skövde AB samt Tribe Hotel Billingeus AB”. Tilläggsavtalet avser tidsförlängning av åtagande enligt samarbetsavtalet samt tidsförlängning av åtaganden enligt reversen fram till den 31 december 2022.

Kommunfullmäktige ger kommunstyrelsens ordförande i uppdrag att underteckna ovanstående avtal.

**Bakgrund**

Kommunen och Host Billingeus i Skövde AB samt Tribe Hotel Billingeus AB har ingått ett samarbetsavtal avseende samarbete och utveckling av Billingen och Billingeus.

Enligt punkten 4.1 i samarbetsavtalet ska parternas åtaganden enligt samarbetsavtalet vara utförda senast den 30 juni 2021, med reservation för att ändringar av detaljplaner, områdesbestämmelser samt bygglovshantering kan förskjuta tidplanen. Enligt punkten 15 i Samarbetsavtalet gäller detta från och med parternas undertecknande till och med den 30 juni 2021 eller den längre tid som föranleds av omständigheter utanför parternas kontroll.

I anslutning till samarbetsavtalet har kommunen förvärvat del av Fastigheten Billingeus 1 (Blå hallen och badet). Betalning för förvärvet ska erläggas enligt villkor i en mellan parterna upprättad revers.

På grund av de restriktioner som både svenska och utländska beslutsfattare har meddelat med anledning av samhällspridningen av Covid-19, har kommunens och Hosts/Tribes förutsättningar att fullgöra sina åtaganden enligt den tidplan som anges i samarbetsavtalet och reversen väsentligen förändrats. Mot bakgrund av det förslås en tidsförlängning av parternas åtaganden till den 31 december 2022

**Handlingar**

Tilläggsavtal mellan Skövde kommun och Host Billingeus i Skövde AB och Tribe

Hotel Billingeus AB.  
Revers Skövde kommun och Host 170424  
Bilaga 1. Tilläggsavtal till Samarbetsavtal Skövde kommun och Host Billingeus  
Skövde AB och Tribe Hotel Billingeus AB  
Samarbetsavtal mellan Skövde kommun och Host Tribe

Skickas till  
Host Billingeus i Skövde AB  
Tribe Hotel Billingeus AB  
Sektor service  
Ekonomiavdelningen  
Sektor medborgare & samhällsutveckling  
Kommunikationschef  
Koncernstab

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-08-17

Diarienummer: KS2020.0034-7

Handläggare: Camilla Arvidsson



Kommunstyrelsens arbetsutskott

# Rapport om gynnande beslut som inte verkställts 2020, kvartal 2

## Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att lägga rapporterna till handlingarna.

## Bakgrund

Gynnande beslut som enligt 4 kap 1 § Socialtjänstlagen (SoL) och enligt LSS som inte verkställts inom tre månader från dagen för beslut ska rapporteras till IVO, kommunrevisorerna och fullmäktige enligt 16 kap 6 § Fh (SoL). Rapporteringen gäller även beslut som inte verkställts på nytt efter att verkställighet avbrutits.

SSO, Gynnande beslut som inte verkställts inom tre månader enligt Socialtjänstlagen 16 kap. § 6 F·h: 6

SVO, Gynnande beslut som inte verkställts inom tre månader enligt Socialtjänstlagen 16 kap. § 6 F·h: 22

Gynnande beslut som inte verkställts inom tre månader enligt Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade § 28 F·g: 205

## Handlingar

Rapport om gynnande beslut som inte verkställts 2020, kvartal 2

Rapporteringsskyldighet 2020 Q2

Rapport till kommunfullmäktige\_IVO av ej verkställda beslut LSS kvartal 2, 2020..pdf

## TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-08-17

Diarienummer: KS2020.0034-7

Handläggare: Camilla Arvidsson



Rapport till kommunfullmäktige\_IVO av ej verkställda beslut SoL  
kvartal 2, 2020..pdf

Skickas till

Camilla Arvidsson



## Statistikrapport, 2020 kvartal 2

Gynnande beslut enligt 4 kap 1 § Socialtjänstlagen (SoL) som inte verkställts inom tre månader från dagen för beslutet skall rapporteras till IVO, kommunrevisorer och fullmäktige enligt 16 kap 6 § F-h SoL. Rapporteringen gäller även beslut som inte verkställts på nytt efter att verkställighet avbrutits.

Sex beslut gällande daglig sysselsättning har rapporterats som avbrott i verkställighet då de inte har verkställts inom tre månader. De avbrott i verkställighet som skett har grundat sig att verksamheter stängt ned pga covid-19. Personerna har erbjudits alternativa aktiviteter men inte i en omfattning som kan ersätta sysselsättningen fullt ut. Dessa har i samband att statistikrapport fortfarande inte lämnas verkställts.

SEKTOR SOCIALTJÄNST

Skövde 13 augusti 2020

Anna Bjugård  
Samordnare  
Mottagningsteamet

Sektor vård och omsorg  
Niklas Börjesson  
planeringsledare

2020-07-22



## Rapportering enligt Socialtjänstlagen 16 kap. § 6 f – h , 2020 kvartal 2.

Rapportering av gynnande biståndsbeslut enligt 4 kapitlet 1 § socialtjänstlagen som ej verkställts inom tre månader från dagen för beslutet. Rapporten gäller även beslut som inte verkställts på nytt efter det att verkställigheten avbrutits. (Statistikrapport till kommunfullmäktige).

**Period:** 2020-04-01—2020-06-30.

	Antal	
<b>Gynnande beslut som ej verkställts inom tre månader enligt Sol.</b>	22	
<b>Typ av beslut:</b>		<b>Antal dagar från beslut:</b>
Särskilt boende	19*	277, 257, 237, 237, 215, 214, 183, 158, 140, 132, 130, 120, 118, 109, 108, 106, 99, 98, 98.
Regelbunden korttid	3*	212, 133, 115.
<b>Kvinnor</b>	16	
<b>Män</b>	6	

\*Av dessa beslut har 8 beslut verkställts eller avslutats under perioden.

Antal



Sektor vård och omsorg  
Niklas Börjesson  
planeringsledare

2020-07-22



SKÖVDE

<b>Avbrott i verkställighet och där biståndet enligt Sol inte åter verkställts inom 3 månader.</b>	97	
<b>Typ av beslut:</b>		<b>Antal dagar från avbrott i verkställighet:</b>
Regelbunden korttid	37*	109 dagar för samtliga.
Dagverksamhet	60*	109 dagar för samtliga
<b>Kvinnor</b>	31	
<b>Män</b>	66	



## Rapportering LSS (lag om stöd och service till vissa funktionshindrade) 28 f, g § av ej verkställda beslut enligt 9 §, 2020 Q2

Rapportering av gynnande biståndsbeslut enligt LSS som ej verkställts inom tre månader från dagen för beslutet. Rapporten gäller även beslut som inte verkställts på nytt efter det att verkställigheten avbrutits (statistikrapport till kommunfullmäktige).

**Period: 2020-04-01—2020-06-30**

	Antal	
<b>Gynnande beslut som ej verkställts inom tre månader enligt LSS</b>		
<b>Typ av beslut:</b>		<b>Antal dagar från beslut:</b>
Kontaktperson	20	1368, 1276, 1276, 1245, 1245, 1194, 1156, 1149, 1105, 1064, 1048, 1033, 973, 880, 852, 821, 787, 711, 687, 638
Korttidsvistelse	1	208
Bostad med särskild service	6	742, 641, 369, 292, 195, 186
Personlig assistans	1	228
Daglig verksamhet	177	109
Kvinnor	89	
Män	116	

Sektor styrning och verksamhetsstöd  
TJÄNSTEUTLÅTANDE  
Datum: 2020-06-04  
Diarienummer: KS2020.0005-8  
Handläggare: Agneta Tilly



Kommunfullmäktige

## Anmälningsärende till kommunfullmäktige 28 september

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att godkänna nedanstående handlingar som anmälda.

Bakgrund

Följande handlingar har inkommit och anmäls till kommunfullmäktige.

Handlingar

Anmälningsärende till kommunfullmäktige 28 september

Beslut KS, 2020-06-15, Ärende 133/20, Medborgarförslag om förbud mot nedskräpning med konfetti

Beslut KS, 2020-09-07, Ärende 150/20, Svar Medborgarförslag om att Billingeleden utökas runt Simsjön

Beslut KS, 2020-09-07, Ärende 151/20, Svar på Medborgarförslag om att anordna en beachvolleyplan vid Simsjöns badplats

Beslut KS, 2020-09-07, Ärende 152/20, Svar på Medborgarförslag om upprättande av rutin vid skydds jakt på kommunal mark

Skickas till

Agneta Tilly

Sektor styrning och verksamhetsstöd

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2020-06-04

Diarienummer: KS2020.0005-8

Handläggare: Agneta Tilly



SKÖVDE

**KommunstyrelsenSkövde  
kommun**

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KS § 133/20

Medborgarförslag om förbud mot nedskräpning med konfetti  
**KS2019.0361**

Behandlat av	Datum	Ärende
<b>1 Kommunstyrelsens arbetsutskott</b>	<b>2020-06-03</b>	<b>131/20</b>
<b>2 Kommunstyrelsen</b>	<b>2020-06-15</b>	<b>133/20</b>

**Beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att medborgarförslaget är besvarat med hänvisning till att frågor om nedskräpning regleras i miljöbalken.

**Bakgrund**

Kommunmedborgaren Malkom Jonegård har inkommit med förslag om förbud mot nedskräpning med konfetti.

Det finns kommuner som förbjudit konfetti i studentkorteger. Det har då vanligen skett genom skolan, när de anordnat firande och/eller efter synpunkter från miljönämnd.

Av miljöbalkens 29 kap 7 § följer att den som med uppsåt eller av oaktsamhet skräpar ned utomhus på en plats som allmänheten har tillträde eller insyn till döms för nedskräpning. Av 29 kap kap 7 a § MB följer att den som begår en gärning som avses i 7 § döms för nedskräpningsförseelse till penningböter om nedskräpningen är att anses som mindre allvarlig. I lagförarbeten anges att detta tar sikte på t.ex. bortslängda snabbmatsförpackningar eller andra föremål som inte normalt slängs på marken. I praxis har detta återspeglats bl.a. genom att en individ dömts för att ha rivit bort en remsa folie från en falafel och slängt på marken (Svea Hovrätts dom 2016-04-26 i mål nr B4886-15) och i ett annat dömdes en individ för att ha slängt motsvarande fyra till sex A4-blad (Hovrätten över Skåne och Blekinge dom 2017-12-21 i mål nr B 2602-17). Utanför det straffbara området faller enstaka mindre föremål som t.ex. en cigarettfimp eller äppelskrott.

Även om inget fall som sådant lyfter frågan om konfetti torde, i vart fall om det rör sig om produkter av miljöfarlig art, lagrummet kunnat aktualiseras. I vart fall såvitt det inte rör sig om ett enstaka fall som sker i ett sammanhang där det skulle kunna anses föreligga en social adekvans för agerandet.

Eftersom det m.a.o. finns en lagstiftning som förbjuder nedskräpning saknas skäl för kommunen att särskilt reglera frågan. Frågan bör dock hanteras av sektor barn- och utbildning så att sektorn, i vad mån denna anordnar eller medverkar vid anordnandet av studentfirande, kan vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa att detsamma kan ske på ett sätt som inte orsakar olägenhet på allmän plats.

Med hänsyn till ovanstående är förvaltningens förslag att medborgarförslaget anses besvarat.

### **Handlingar**

Medborgarförslag om förbud mot nedskräpning med konfetti

Medborgarförslag om förbud mot nedskräpning med konfetti

KF § 86/19 Anmälan av nytt medborgarförslag om förbud mot nedskräpning med konfetti

KSAU § 203/19 Remittering och beredning av motioner och medborgarförslag

### **Skickas till**

Medborgarförslagsställaren, Barn-  
och utbildningsnämnden

**Kommunstyrelsen Skövde  
kommun**

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KS § 150/20

Svar Medborgarförslag om att Billingeleden utökas runt Simsjön  
**KS2019.0309**

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2020-06-17	144/20
2 Kommunstyrelsen	2020-09-07	150/20

**Beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att medborgarförslaget anses besvarat.

**Bakgrund**

Ett medborgarförslag har inkommit där förslaget är att Billingeleden ska utökas runt Simsjön.

Som en del i sitt arbete med att utveckla Skövde som destination arbetar Next Skövde tillsammans Sektor samhällsbyggnad kontinuerligt med att se över vandringsleder som exempelvis Billingeleden.

En översiktlig idé för ett stråk runt Simsjön har redan innan medborgarförslaget inkom tagits fram. Idén är dock inte detaljstuderad och det är flera delar som behöver utredas innan det fattas beslut om en eventuell sträckning. Delar som exempelvis behöver utredas är markåtkomst, påverkan för boende och ekonomiska konsekvenser. Samråd behöver också genomföras med de som har fastigheter utmed den tänkta leden.

I dagsläget finns det inte någon plan för genomförande av en omdragning av leden runt Simsjön då den bör tas med i ett fortsatt arbete med utvecklingen av Simsjöområdet. Simsjöområdet är exempelvis utpekade i Skövde kommuns översiktsplan som ett utredningsområde. Förslaget tas med in i detta framtida arbete.

**Handlingar**

Svar Medborgarförslag om att Billingeleden utökas runt Simsjön  
Handling\_Svar på medborgarförslag\_1167469.pdf  
Handling\_Medborgarförslag\_1167310.pdf

Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

Förslagshållaren

**KommunstyrelsenSkövde  
kommun**

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KS § 151/20

Svar på Medborgarförslag om att anordna en beachvolleyplan vid  
Simsjöns badplats

**KS2019.0463**

Behandlat av	Datum	Ärende
<b>1 Kommunstyrelsens arbetsutskott</b>	<b>2020-06-17</b>	<b>145/20</b>
<b>2 Kommunstyrelsen</b>	<b>2020-09-07</b>	<b>151/20</b>

**Beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att medborgarförslaget avslås.

**Bakgrund**

Ett medborgarförslag har inkommit där förslagslämnaren önskar att en volleybollplan anläggs vid Simsjön.

Sektor samhällsbyggnad har samrått förslaget med Kultur- och fritidsavdelningen som har undersökt möjligheterna att anlägga en plan. Marken som lutar kraftigt behöver grävas ur och fundament behöver gjutas.

Vidare så bedöms ytan runt den stora badplatsen behövas för de som solar och fikar. Utrymme för dessa aktiviteter skulle vid anläggande av en plan begränsas.

Med anledning av Kultur och fritidsavdelningens svar föreslår Sektor samhällsbyggnad att medborgarförslaget ska avslås.

**Handlingar**

Svar på Medborgarförslag om att anordna en beachvolleyplan vid Simsjöns badplats

Handling\_Svar på medborgarförslag\_1167072.pdf

Handling\_E-postmeddelande Medborgarförslag\_1153802.pdf

Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

Förslagshållaren



**Kommunstyrelsen Skövde  
kommun**

**PROTOKOLLSUTDRAG**

KS § 152/20

Svar på Medborgarförslag om upprättande av rutin vid skydds jakt på kommunal mark

**KS2019.0311**

Behandlat av	Datum	Ärende
<b>1 Kommunstyrelsens arbetsutskott</b>	<b>2020-06-17</b>	<b>146/20</b>
<b>2 Kommunstyrelsen</b>	<b>2020-09-07</b>	<b>152/20</b>

**Beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att bifalla medborgarförslaget och därigenom ge Sektor samhällsbyggnad i uppdrag att upprätta en rutin.

**Bakgrund**

Ett medborgarförslag har inkommit där förslagslämnaren vill att Skövde kommun ska upprätta rutiner för hur skydds jakt inom kommunen ska bedrivas.

Skövde kommun saknar idag tydliga rutiner för hur skydds jägare ska utföra sitt uppdrag på detaljplanelagd mark. Rutiner skulle tydliggöra exempelvis hur jägarna påvisar att de arbetar på uppdrag av Skövde kommun, hur vilt ska omhändertas och hur rapportering ska ske.

Sektor samhällsbyggnad bör få i uppdrag att upprätta en rutin för skydds jakt.

**Handlingar**

Svar på Medborgarförslag om upprättande av rutin vid skydds jakt på kommunal mark  
2\_ADM\_2019\_336\_Medborgarförslag, upprättande av rutin vid skydds jakt.pdf  
1\_ADM\_2019\_336\_Svar på medborgarförslag.pdf

Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

Förslagshållaren

Denna behandling '101/20 Valärenden' har inget tjänsteutlåtande.