



Strukturskiss för verksamhetsområdet Hasslum

Utställningsförslag

Upprättad 2026-05-28

Dnr PLAN.2024.2

Sektor samhällsbyggnad



SKÖVDE

Innehåll

Sammanfattning	5
Inledning	6
Syfte	6
Varför strukturskiss	6
Avgränsning	6
Förutsättningar	7
Befintliga styrdokument och detaljplaner	7
Verksamheter	10
Förutsättningar för trafiksituationen	11
Blå- och grönstruktur	15
Tekniska förutsättningar	17
Förslag	18
Markanvändning	20
Biltrafik	21
Parkering	30
Gång- och cykelvägar och kollektivtrafik	31
Blå- och grönstruktur	34
Storlek på fastigheter	37
Motorblocket	38
Slutsats	40
Fortsatt arbete	42
Etapper	42
Beslut om planuppdrag	43
Dialog med Trafikverket	43
Ekonomi	43

Beställare/Uppdrag

Kommunstyrelsen gav 2024-03-11 § 34/24, sektor samhällsbyggnad i uppdrag att ta fram ett planprogram för Hasslum. Som underlag för fortsatt arbete och planering har sektor samhällsbyggnad 2025-05-01 avtalat om en strukturskiss för södra delen av Hasslum, referensnr 170432, med QPG Arkitektur.

Medverkande

Projektägare

Johan Elgh, chef sektor samhällsbyggnad

Projektbeställare

Johanna Eriksson, planchef

Styrgrupp

Ledningsgruppen för sektor samhällsbyggnad

Projektgrupp

- Patrik Igelström, planarkitekt
- Joakim Anden, planarkitekt
- Claes Clausen, stadsarkitekt
- Christian Johansson, marknadsutvecklare
- Magnus Bisi, gruppchef, mark och exploatering
- Peter Svensson, gatu- och naturchef

Sektor samhällsbyggnads planenhet har kontinuerligt kommunicerat arbetet och utbyte av information har skett med kommunens övriga berörda sektorer.

En konsultgrupp med ledning av QPG Arkitektur har tillsammans med Rådhuset Arkitekter och Ramböll Sverige bistått med analyser och råd kring gestaltning samt de illustrationer som framgår av handlingen.

- Petter Lodmark & Ida Högström, QPG Arkitektur
- Johan Wahlström, Rådhuset Arkitekter
- Vidar Glette, Ramböll (mobilitet) Inledning



*Vy över Kylarvägen med
Billingen som fond.*

Sammanfattning

Strukturskissen för Hasslum södra visar hur området kopplas starkare till omgivande stadsdelar och lyfter fram den potential till vidareutveckling och ökad exploatering som ryms inom området och i synnerhet kvarteret Motorblocket.

Hasslum nås idag söderifrån via väg 49 och från nordväst via väg 26. Hasslumsvägen är områdets inre huvudstråk för tillfart till lokalgator och fastigheter. Tung trafik leds söderut mot väg 49 för att undvika negativ påverkan på bostadsområden i norr. Nuvarande korsning mellan Hasslumsvägen och väg 49 är kapacitetsmässigt begränsad, särskilt för vänstersvängande fordon mot Hasslum. Detta påverkar möjligheten att utveckla området med fler verksamheter. Strukturskissen föreslår därför nya kopplingar mot väg 49 och väg 26 samt olika kapacitetshöjande åtgärder och förbättringar för gående, cyklister och kollektivtrafik som kan bli aktuella att studera närmare i takt med en stegvis utveckling av området.

Området föreslås utvecklas i etapper med prioritet att förtäta det befintliga Hasslumområdet och den västra delen och sedan den östra delen med den stora markresursen på Motorblocket.

Strukturskissen syftar också till att höja områdets attraktionskraft för mellanstora företag, där nya möjligheter för service som lunchrestauranger bidrar till en mer dynamisk miljö. Parallellt med den urbana utvecklingen prioriteras hållbarhet genom en utvecklad grönmiljö och sammanhängande gröna stråk som främjar både rekreation och ekosystemtjänster. Hela området säkras dessutom genom en genomtänkt plan för dagvatten- och skyfallshantering, vilket skapar en trygg och hållbar livsmiljö.

Analysmaterial, bakgrund och hänvisningar till andra kommunala dokument sammanfattas i denna rapport.

Utvecklingen av Hasslum bygger på principen om ett effektivt och samordnat markutnyttjande där gemensamma lösningar för parkering och dagvatten frigör byggbar yta och höjer exploateringsgraden från 40 % upp mot 60 %. Genom att integrera en blå-grön infrastruktur skapas naturliga mervärden i form av skyfallssäkring och en attraktiv utemiljö, samtidigt som en finmaskig kvartersstruktur säkerställer flexibilitet för framtida fastighetsbildning. Området transformeras från traditionell industri till en modern stadsdel genom att prioritera inre kopplingar för gång-, cykel- och kollektivtrafik som knyter samman Hasslum med omgivande stadsdelar.

Inledning

Syfte

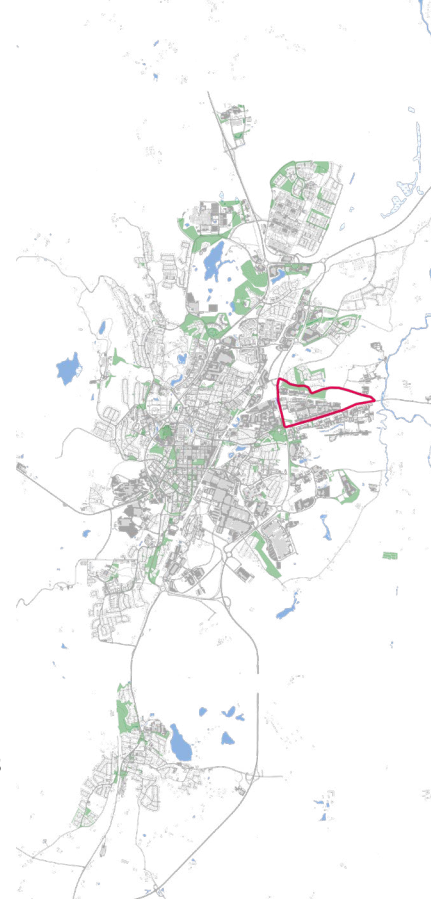
Strukturskissens syfte är att översiktligt utreda förutsättningar och redovisa förslag på hur området kring Hasslum kan utvecklas, utifrån infrastruktur och verksamheter men även grönstruktur. Strukturskissen ska identifiera och redovisa nödvändiga kopplingar med omgivande stadsdelar och lyfta övergripande frågor som berör planområdet i ett större sammanhang och perspektiv.

Varför strukturskiss

Som ett komplement till den kommunala planeringen har en strukturskiss tagits fram för att samordna förutsättningar och ambitioner i ett tidigt skede. Skissen föreslås fungera som ett vägledande dokument för områdets inriktning och kan ligga till grund för kommande planprogram eller detaljplanering. Syftet är att visualisera hur infrastruktur och stadsmiljö kan integreras för att skapa ett bra beslutsunderlag.

Avgränsning

Det cirka 70 hektar stora planområdet i Hasslum ligger ungefär 2,5 km från Skövde centrum. Strukturskissen fokuserar på Hasslums verksamhetsområde med den utbredning det har idag och den intilliggande exploaterbara fastigheten Motorblocket 1. Närliggande områden som övningsfältet och nyligen utbyggda bostadsområden som Trädgårdsstaden ingår inte i studien. I strukturskissen kommer även områdets kopplingar till omgivningarna att studeras.



Figur 1 - Visar avgränsningen för strukturskissen.

Förutsättningar

Befintliga styrdokument och detaljplaner

Översiktsplanens inriktning

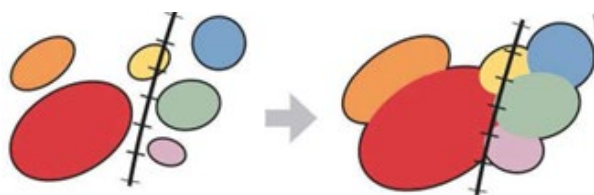
Denna planering utgår från Skövdes översiktsplan 2040 och övriga strategiska program.

Verksamhetsområdet omnämns i översiktsplanen och beskrivs som att det finns bland annat företagsverksamhet, kontor, undervisningslokaler, bygghandel, bilverkstad, biltvätt, plats reserverad för ny brandstation samt Hasslums övningsområde. Det centrala läget ger goda möjligheter för utveckling nära bostäder och service i Skövde Science City (Mariesjö). På fastigheten Motorblocket 1 pågår utfyllnad med sotsand. Därefter kan ytan ställas i ordning för verksamhetsetablering. Inom område Hasslum-Mejselvägen finns verksamheter som i dag kan hamna i konflikt sinsemellan på grund av expansionsbehov, transportbehov och säkerhet. Utmaningarna kan vara svåra att lösa i gällande detaljplaner. Det ställer krav på att ändra och skapa nya detaljplaner.

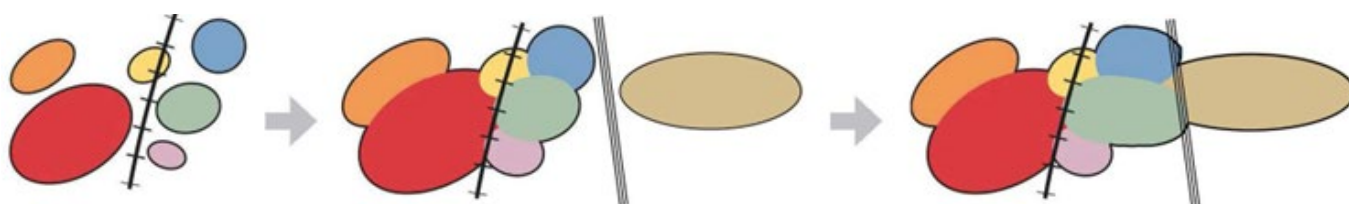
I FÖP Centrum beskrivs det hur staden ska växa österut och kopplas samman över västra stambanan för att ta bort den barriär som järnvägen utgör. På så sätt knyts stadskärnan starkare ihop

med den nya stadsdelen Mariesjö Science City, (se bild nedan). I strukturskissen för Hasslum används samma tankesätt. Här ser vi hur väg 26 utgör nästa barriär som behöver hanteras för att knyta Hasslum närmare staden och framför allt till det nya Mariesjö. Visionen är att Skövdes stadslandskap ska sträcka sig över Hasslum ända fram till Ösan. En viktig del i detta är att vägarnas utformning anpassas efter stadens krav på närhet och fungerar bra för alla, från fotgängare till tunga transporter.

Genom strukturskissen kan vi i ett tidigt skede lyfta viktiga frågor och basera framtida vägval på en bredare helhetssyn. Dokumentet fungerar som ett strategiskt samtalsstöd som skapar transparens mellan kommunens olika offentliga och privata aktörer, där alla får en gemensam bild av planeringen och målen. Detta underlättar samverkan både internt och i dialog med externa parter som invånare och näringsliv. Dokumentet är inte juridiskt bindande, utan utgör en vision för hur kommunen idag ser att området kan utvecklas. Det fungerar därmed som ett stöd till de lagstadgade beslutsprocesserna för exempelvis detaljplaner och infrastrukturprojekt.



Figur 2 och 3. Den övre bilden är ett utdrag ur FÖP Centrum som visar hur områden i centrala Skövde länkas samman. Bilden nedan är en reviderad illustration på hur även Hasslum är tänkt att länkas samman med centrala Skövde på ett tydligare sätt.



Styrdokument

Riktlinjer för dagvatten

I Skövde kommuns riktlinjer för dagvattenhantering anges att avrinningen från ett bebyggt område i möjligaste mån ska vara densamma som innan området bebyggdes. I riktlinjen anges att dagvatten ska tas omhand så nära källan som möjligt. I samband med nyexploatering förespråkar kommunen öppna dagvattenlösningar och lokalt omhändertagande av dagvatten.

Recipientens känslighet och planerad markanvändning avgör tillsammans om och i vilken omfattning dagvattnet ska behandlas och renas. Om recipienten är känslig och planerad markanvändning innebär höga föroreningshalter, bland annat stora parkeringsplatser (>50 platser) och verksamhetsområden, ska dagvattnet behandlas och oljeavskiljning användas.

Parkeringsnorm

Enligt Skövdes parkeringspolicy för halvcentrala lägen finns idag ett teoretiskt underskott på ca 130 platser i området. Vid en framtida förtätning till 40 % exploateringsgrad beräknas behovet öka med ytterligare 850 platser.

Dialogen med fastighetsägarna visar dock att den faktiska efterfrågan på fler platser är låg, vilket tyder på att nuvarande parkeringsnorm inte fullt ut speglar verksamheternas behov. För att möjliggöra en högre exploatering utan att binda upp

värdefull mark för parkering, är en bärande princip för Hasslum att utreda anpassade parkeringsnormer och gemensamma mobilitetslösningar som alternativ till fastighets specifika lösningar.

Förutsättningar i befintliga detaljplaner

Hasslums verksamhetsområde är idag indelat i 39 fastigheter i varierande storlek från ca 1700m² (Cylindern 5) till 40 000m² (Kylaren 1) och det verkar ca 90 företag i området. Enligt gällande detaljplaner får samtliga fastigheter bebyggas med en tredjedel förutom Cylindern 1, Ventilen 1 och 2 och Väghyveln 1 som alla har andra bestämmelser. Inom gällande detaljplaner kvarstår ca 14 400m² byggrätt då sammanlagd byggnadsarea är ca 92 800m² men detaljplanerna medger 107 200m². Detaljplanerna tillåter en relativt låg bebyggelse där den vanligast förekommande höjdangivelsen är byggnadshöjd eller totalhöjd om 8 meter. Inom Kvarteret Ventilen 2 tillåts en högre höjd om 15,5 meter (totalhöjd).

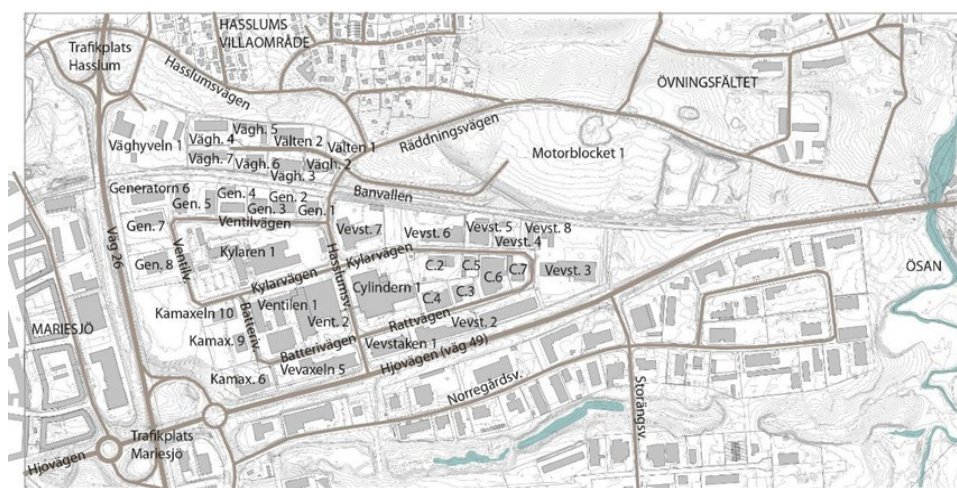
Det finns 16 gällande detaljplaner eller ändringar av detaljplaner för det befintliga verksamhetsområdet. Majoriteten av dessa har användningen industriändamål med variationer som småindustri eller verksamheter med ringa eller inte störande påverkan för omgivningen.



Vy över fastigheten Motorblocket 1 som idag är oexploaterad.

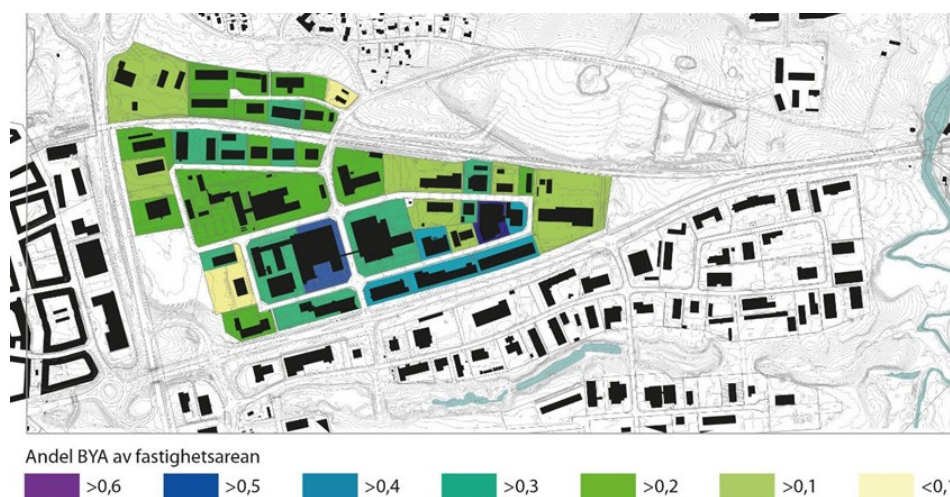
Tre detaljplaner väster om Hasslumsvägen skiljer från detta:

- För fastigheten Ventilen 1 och 2: ÄDP 492, Skoländamål
- För fastigheten Ventilen 6: ÄDP 572 Verksamheter, Kontor och Studentbostäder, i en smal remsa mot Batterivägen inom DP 608, användningen Skola.
- För området mellan Ventilen 9 och 10 och väg 26: DP 608, Brandstation.



Figur 4. Orientering, karta med fastighetsbeteckningar och vägnamn i Hasslum

Figur 5. Grafik över utnyttjningsgrad av detaljplanens tillåtna BYA per fastighet



Verksamheter

Den mest frekvent förekommande byggnadstypen inom området är byggnader om en eller två våningsplan där de flesta byggnader med ett våningsplan har en hög invändig takhöjd. Byggnaderna har generellt platt eller låglutande tak ibland med sarg på gavlarna. Fasaderna är i plåt oftast i form av korrugerad plåt, plåtkassetter eller plåtbeklädda sandwichelement. Kulören är generellt i gråskala. De få undantag från detta är skolbyggnaderna på Ventilen 1 som består av rött tegel och röd korrugerad plåt samt kommunens byggnader på Kylaren 1 som är av gult tegel med rött takavslut samt gul träpanel. I övrigt finns det byggnadsdelar av rött tegel på Cylindern 1 och Vevstaken 2 samt ett hus med svart träpanel på Väghyveln 5.

Vanligt förekommande verksamheter är inom bygg- och bilbranschen. Sammantaget ger detta att området upplevs homogent vad gäller byggnadshöjder, fasadmateriell och kulörer.

De senaste företagsetableringarna är nybyggnader kring Vältgatan i norra delen av verksamhetsområdet och det är de som har flest företag inom samma adress. Det har varit vanligt att en exploater utvecklat och byggt inom en fastighet och sedan hyr ut delar av ytorna för att delfinansiera

projektet. I södra delen återfinns de äldre företagen i Hasslum och här är det färre företag inom samma fastighet.

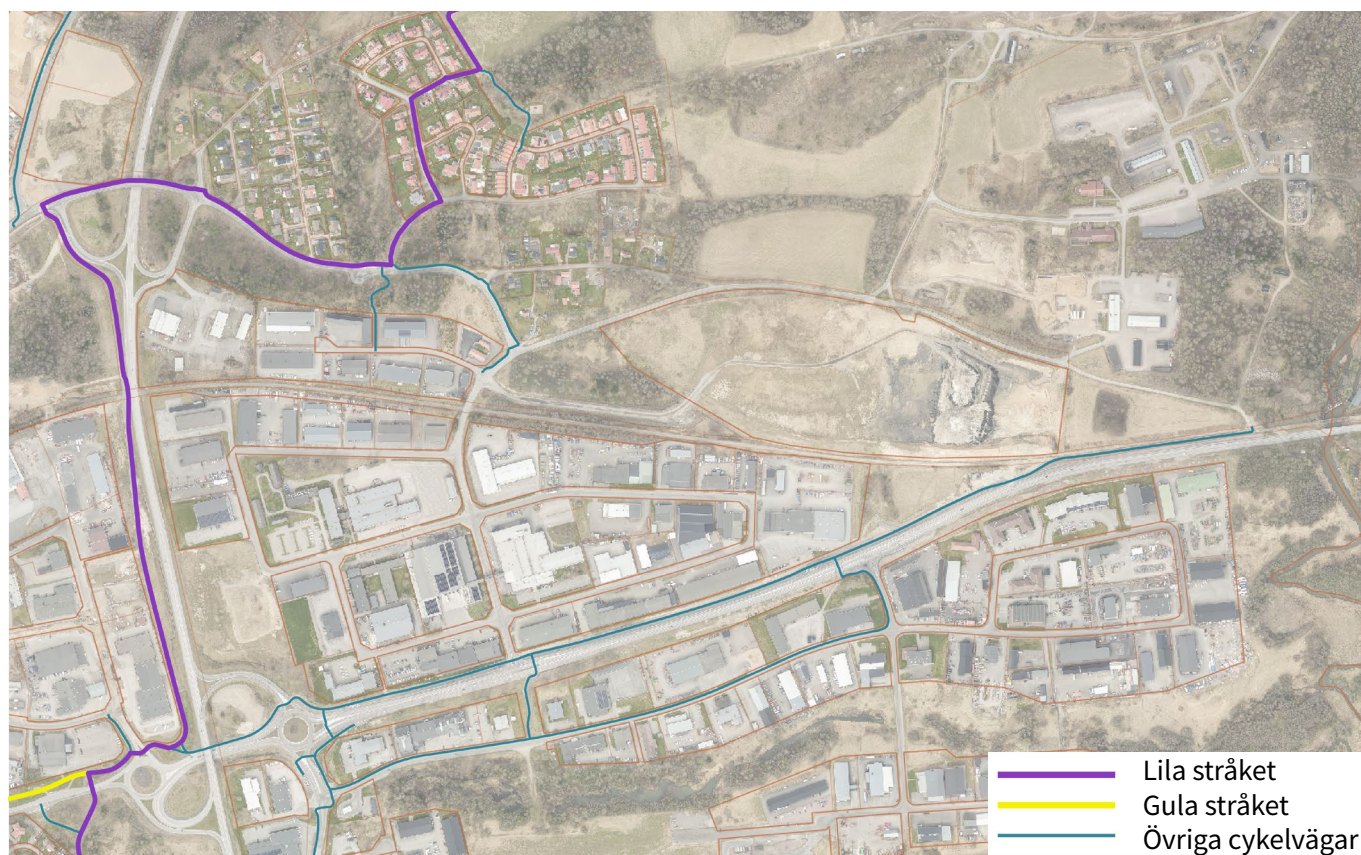
Genom att skatta data från SCB arbetade det 2020 ca 1000 personer i området och enligt information som framkom på dialogmötet under hösten 2025 bedöms skolans elever och övrig verksamhet uppgå till cirka 500 personer.

Hasslums verksamhetsområde är idag indelat i 39 fastigheter i varierande storlek från ca 1700 m² till 40 000 m².

Företaget CEJN har idag fastigheterna Cylindern 1 och Ventilen 2 och det finns planer på att de ska förvärva även hela eller delar av Kylaren 1. Om så blir fallet kommer CEJN äga en fastighetsyta om ca 75 100m².



Vy över Vältvägen.



Figur 6 - Visar cykelvägar

Förutsättningar för trafiksituationen

Cykelvägar

Från Hasslum tar det ca 10 minuter att cykla till centrala Skövde. Närmaste utpekade cykelstråk går på norra delen av Hasslumsvägen vidare över väg 26 och sedan söderut på västra sidan av väg 26 och vidare in mot centrum. Genom området och söder om området löper mindre cykelvägar som delvis innebär cykling i körbanan.

Dagens cykelkopplingar norrut går längs Södra Metallvägen mot Butiksområdet Stallsiken och längs Insatsvägen, Slangvägen och Horsåsvägen (Gul och Lila led) mot Trädgårdsstaden. Kopplingen österut mot Igelstorp sker längs Hjovägen där det nyligen byggts cykelbana på sträckan mellan väg 26 och Ösan. Trafikverket planerar att fortsätta cykelvägen fram till Igelstorp. Det finns inga mätningar av gång- eller cykeltrafiken i området, men den nya cykelvägen parallellt med

väg 49 mot centrum har ökat attraktiviteten för pendlingscykeltrafik längs detta stråk.

Cykelkopplingen in mot centrum löper vid sidan av Hjovägen (Gul led) och söderut finns det kopplingar via Norra Aspelundsvägen öster om väg 26/49 (lila) och via en separerad cykelbana på västra sidan om väg 26/49 (gul).

Barriärer

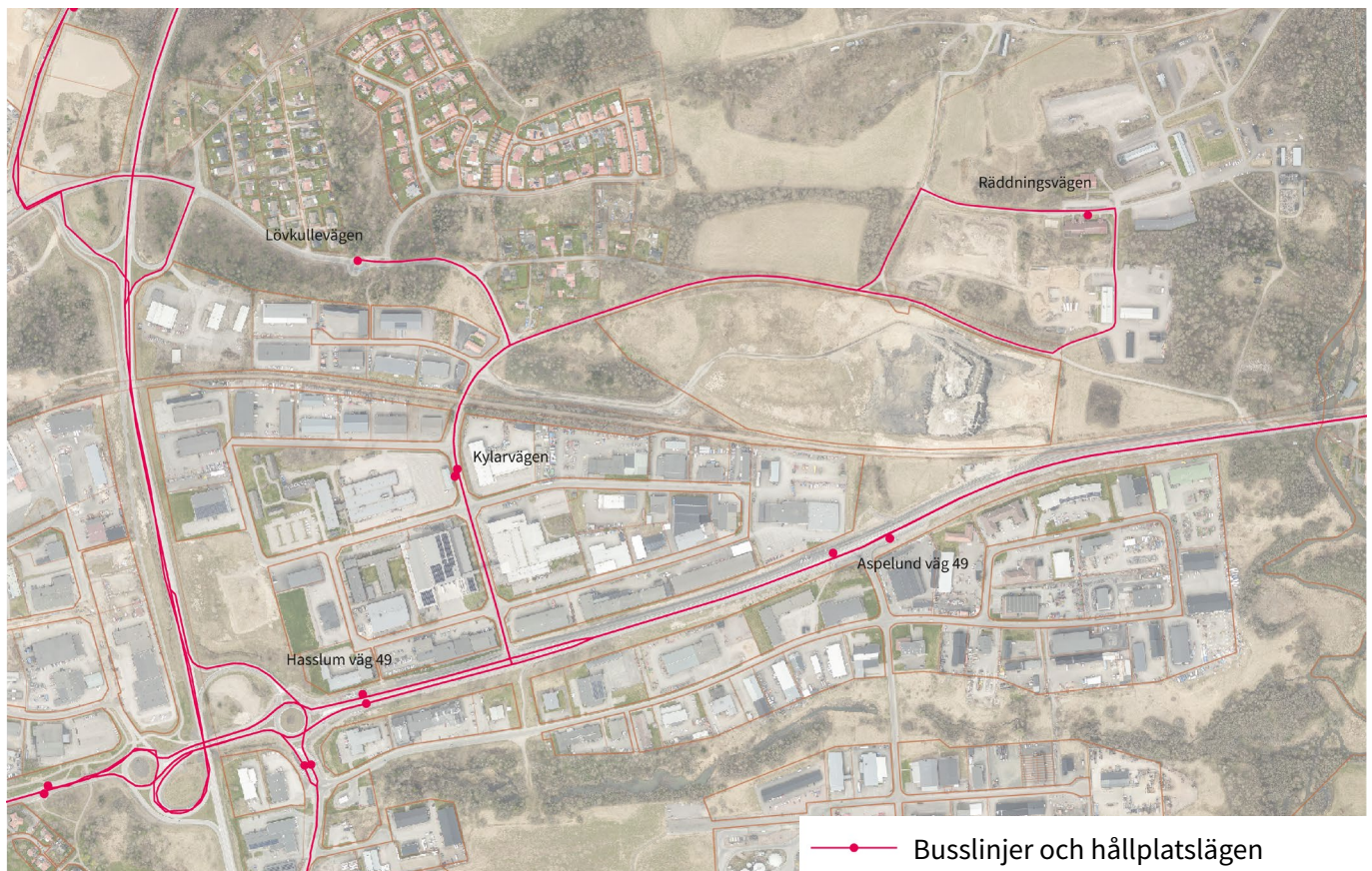
Större vägar innebär ofta en barriär för gång- och cykeltrafikanter då det kan vara långt mellan övergångsställen och man kan därför behöva ta omvägar för att komma till sitt mål. I Hasslum är väg 26 en påtaglig barriär för alla trafikslag för kopplingarna mot staden, men särskilt för gång- och cykeltrafikanter då det är långt mellan trafikplatserna Mariesjö och Hasslum. Väg 49 är också en barriär för gång- och cykeltrafikanter, om än inte lika påtaglig som väg 26, då det även längst denna väg är glest mellan övergångsställena.

På grund av gjutsandsupplaget skapas en brant upp på kvarteret Motorblocket från väg 49, denna utgör också en barriär som kommer påverka användningen av Motorblocket. Vidare norrut finns en annan typ av barriär i form av övningsfältet som hindrar vidareutveckling av verksamhetsområdet och kopplingar från Hasslum norrut.

Kollektivtrafik

Genom området går busslinje 4 som har sin ändhållplats vid Lövkullevägen på norra delen av Hasslumsvägen. Bussen går längs med Hasslumsvägen söderut för att sedan köra västerut mot

centrum och vidare mot Hasselbacken. Från hållplatsen Hasslum v49 går bussar österut mot Hjo och Karlsborg . Busslinje 4 trafikeras med en turtäthet om fyra gånger i timmen i rusningstid och övrig tid och helgdagar går bussen två gånger i timmen. Regional busstrafik (linje 400) trafikerar med 4 avgångar i timmen under rusningstid morgon och eftermiddag (och 1 avgång i timmen övriga tider) mot Skövde resecentrum i väst och Karlsborg i öst. Under lördagar och söndagar avgår bussar varannan timme.



Figur 7 - Visar kollektivtrafik

Bil

Under denna rubrik beskrivs trafikflödet i nuläget förbi och inom området.

Längs väg 26, norr om trafikplats Hasslum, uppgår trafikflödet till cirka 19 100 fordon per dygn och längs väg 49 öster om Hasslumsvägen till cirka 12 500 fordon per dygn (år 2022).

Längs Hasslumsvägen genom Hasslums verksamhetsområde uppgår trafikflödet till mellan 2 500 och 3 100 fordon/dygn (år 2023). Den tunga trafiken utgör här mellan 13-16 % av den totala trafiken. Längs den norra delen av Hasslumsvägen trafikerar cirka 2 900 fordon/dygn (år 2022). Av dessa utgörs cirka 2 % av tung trafik. Dessa trafikmängder hanteras av ett vägnät där, då Hasslum kopplas till omgivningen via väg 49 (Hjovägen) som passerar i öst-västlig riktning förbi området i söder, och via väg 26 som passerar i nord-sydlig riktning väster om området. Dessa vägar utgör det statliga vägnätet i området. Vid Trafikplats Mariesjö (där väg 49 och väg 26 delas/möts) är av- och påfartsramper också under statligt väghållarskap. Vid korsningen mellan Hasslumsvägen och väg 26 längre norrut är av- och påfartsramper del av det kommunala vägnätet. Söder om Trafikplats Mariesjö sammanfaller väg 26 och väg 49 på en ca 3 km lång sträcka fram till Segerstorp. Hjovägen fortsätter som kommunal väg i förlängningen av väg 49 väster om trafikplatsen, med formellt vägnummer 2753.

När det kommer till hastighetsgränserna var tidigare hastighetsgränsen på väg 49 50 km/h förbi Hasslum för att övergå till 80 km/h strax öster om området. I samband med ombyggnad av väg 49 under 2025 ändrades hastighetsgränsen förbi verksamhetsområdet till 60 km/h, samtidigt som sträckan med denna hastighetsgräns förlängdes österut förbi korsningen mot Storängsvägen. Väg 26 har hastighetsgräns 80 km/h förbi hela området. I anslutning till detta angör Hasslumsvägen väg 49 via en trevägskorsning cirka 300 meter öster om Trafikplats Mariesjö, och är genomgående i området. Norr om banvallen viker Hasslumsvägen av mot väst och lutar uppåt förbi ett område med småhusbebyggelse mot en plan-skild korsning över väg 26 i nordväst, med möjlighet till av- och påfart i båda riktningar. Gällande trafiksituationen har korsningen mellan Has-

slumsvägen och väg 49 har varit högt belastad under max-timmarna på morgonen och på eftermiddagen. Det gäller framför allt vänstersvängen från Hasslumsvägen mot väg 49 österut. Som följd av detta stängdes vänstersvängen i samband med ombyggnad av väg 49 under 2025. I stället behöver dessa trafikanter nu göra en u-sväng i den nya cirkulationsplatsen vid Trafikplats Mariesjö. En ytterligare begränsande punkt gällande det inre vägnätets sårbarhet är den smala kvarterstorleken som finns mellan väg 49 och Batterivägen/Rattvägen. Kvarteren är 60 meter djupa mot väg 49 vilket innebär att endast två långträdare får plats i det magasin (det uppställningsutrymme som finns för fordon norr om korsningen) som leder från och till korsningen sett till Hasslumområdet.

Själva utformningen av Hasslumsvägen är cirka 570 meter lång, utformad som tvåfältsväg och har en skyltad hastighet om 40 km/h, med lägre rekommenderad hastighet på delar av sträckan. För att minska störningar mot närliggande bostäder finns hastighetsdämpande åtgärder samt begränsning för genomfart med tunga fordon. Som en avslutande punkt kan nämnas att där Hasslumsvägen viker västerut norr om banvallen finns också Räddningsvägen som en fortsättning österut, med koppling mot det så kallade "övningsområdet" där flera aktörer är verksamma.

Befintliga trafikutredningar

En trafikutredning för Hasslumsvägen togs fram år 2023 av COWI på uppdrag från Skövde kommun. Syftet med utredningen var att kartlägga framtida lösningar för Hasslumsvägen med möjlighet att hantera angöring för tung trafik till området.

I samband med utredningen gjordes kapacitetsberäkningar för korsningen mellan Hasslumsvägen och väg 49 baserat på framtida prognoser. Beräkningarna gjordes både för ett jämförelsesscenario (med dagens utformning) och för olika framtida utformningar, bland annat med tillkommande korsningar mot väg 49 längre österut, och en ny koppling mot väg 26 som ansågs mer lämpad för tung trafik.

COWIs kapacitetsanalyser baserades på "trafikflöden för maxtimtrafiken morgon och eftermiddag

för nuläget år 2023 respektive för prognosåret år 2040. Svängandelar i korsningarna [antogs] baserat på en likvärdig riktningsfördelning i hela system som för väg 49. Det vill säga med ungefär 70% västerut och ungefär 30 % österut under maxtimmen på morgonen respektive ungefär 33 % västerut och ungefär 67 % österut under maxtimmen eftermiddag. Prognosticerade trafikflöden [togs] fram genom uppräkningsår [2022 och 2023 års] flöden till år 2040 med hjälp av Trafikverkets trafikuppräkningsstal.”

God kapacitet innebär att högsta belastningsgraden är lägre än 0,8. Tillräcklig kapacitet innebär att högsta belastningsgraden är lägre än 1,0. Otillräcklig kapacitet finns då högsta belastningsgraden är högre än 1,0. Analysen indikerar att korsningen kan hantera framtida trafikflöden med tillräcklig kapacitet, givet att vänstersväng tas bort (vilket gjordes i förbindelse med ombyggnaden år 2025). Lösningen klarar dock inte "god kapacitet".

Det är också viktigt att nämna att analysen baseras på en uppräkningsår av befintliga trafikflöden enligt Trafikverkets prognoser för 2040, men att eventuell förtätning eller annan tillkommande bebyggelse inom området inte inkluderas. Korsningen mellan Hasslumsvägen och väg 49 kan

Tabell: Resultat av Capcal-analyser för år 2040 från COWIs utredning.

Alternativ	Högsta belastningsgrad		Största fördröjning (s)	
	FM	EM	FM	EM
Jämförelsealternativet med vänstersväng	>1,0	>1,0	>60	>60
Jämförelsealternativet utan vänstersväng	0,85	0,67	34	11

Bilplatsbehov, bpl/1000 m ² BTA	Centralt läge	Halvcentralt läge
Kontor	15	25
Butiker, dagligvaror	35	40
Butiker, sällanköp	25	30
Restaurang	60	70
Industri, tillverkning	10	15
Industri, lager/grossist	6	8
Industri, serviceföretag	15	20

också anses vara känslig för andra förändringar som kan påverka belastningen, särskilt under förmiddagens maxtimme (exempelvis en ny etablering med många arbetsplatser).

För att möjliggöra för befintliga och nya verksamheter inom området att utvecklas krävs att trafiklösningen kan hantera en ökad mängd fordon samt att vägnätet blir mer robust genom fler kopplingar till omgivande stadsdelar.

Bilparkering

I området finns ca 1200 parkeringsplatser varav 300 är lokaliserade på skolområden. Utöver dessa finns 10 fastigheter utan målade parkeringsrutor där det parkerar ca 120 fordon. Sammanlagt finns det alltså ca 1300 parkeringsplatser i området, vilket ger ett p-tal på ca 1,3 plats/arbetande. Skolans elever och personal rör sig främst via kollektivtrafik, cykel och till fots.

Skövde kommuns riktlinjer för att beräkna parkeringsbehov (parkeringsnorm) anger minimikrav för antalet bilplatser för olika ändamål. Beroende på om fastigheten bedöms vara lokaliserad i centralt läge eller halvcentralt läge och verksamhetens storlek ställs olika krav på antal bilplatser. Antalet bilplatser beräknas som bilplatser per 1000 m² BTA.

För planområdets del bedöms hela området ligga inom halvcentralt läge.

Under arbetet med skissen har det tagits fram information om byggnadsarea (BYA) men ej om bruttoarea (BTA), detta då det kräver en utförlig byggnadsinventering. Det innebär att vi vet ett minsta antal parkeringar som behövs för att uppfylla parkeringsnormen men att det sannolikt kan behövas ytterligare platser. Om området är att betrakta som ett halvcentralt läge skulle området behöva ha minst 1450 parkeringsplatser för att uppfylla p-normen. vilket innebär att det i dagsläget saknas minst 130 parkeringsplatser för att uppfylla p-normen.

Blå- och grönstruktur

Grönstruktur

I Skövde kommuns Översiktsplan 2040 illustreras var det finns större parker, grönområden eller anlagda områden för fritidsaktiviteter i kommunen. I Hasslums närområde anges området kring Ösan samt det nya parkstråket genom Mariesjö ut som en del av de större och viktiga stråken för Skövdes gröna infrastruktur. Den gröna infrastrukturen visar på det som är viktiga spridningskorridorer för djur och natur, dessa sammanfaller ofta men inte alltid med rekreativstråk för människor.

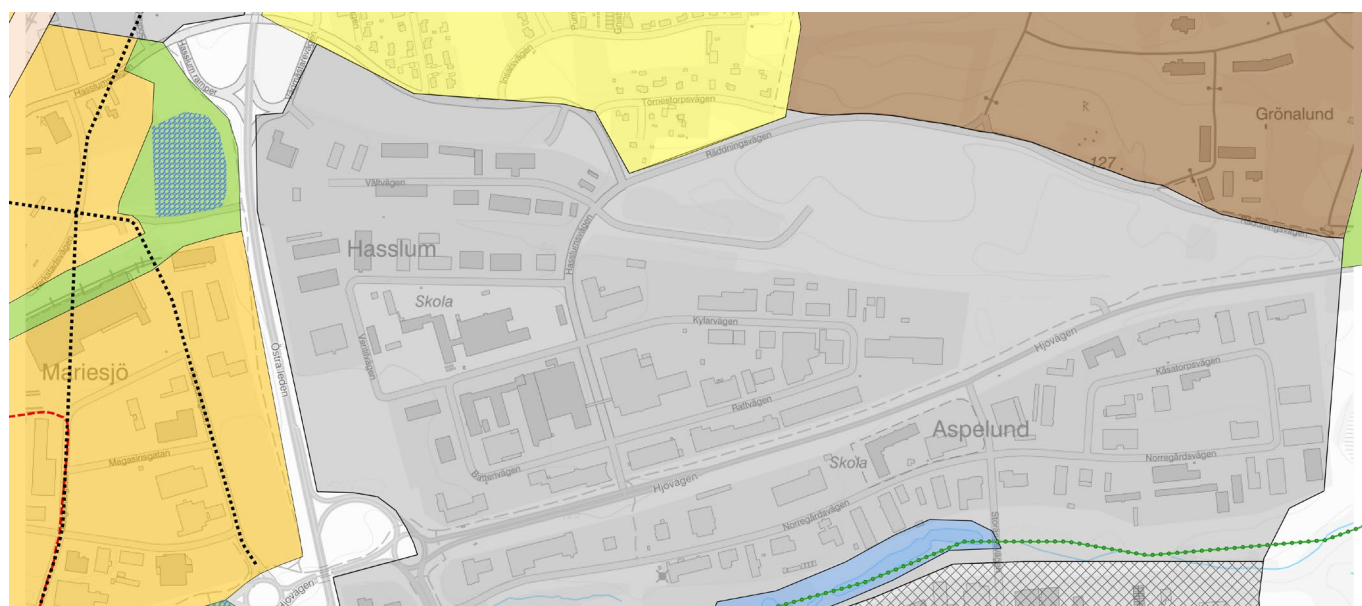
Inom strukturskissens avgränsningsområde finns inga grönområden eller grönstråk utpekade i översiktsplanens mark- och vattenanvändnings-

karta men det innebär inte att det inte finns viktiga naturområden inom området.

Det gröna området består till stor del av högväxta tallar, lövträd och tät undervegetation. Inom det blå området utgörs marken av gles björk- och aspskog samt en del ängsmark. Genom landskapet löper ett sankstråk som tidigare var biotopskyddat. En stor solitär ek med bevarandebestämmer enligt gällande detaljplan finns också inom området. Detta område fyller dessutom en viktig funktion som grön barriär mot bostäderna. Det gula området består av odlingsmark.



Figur 8- Karta från Översiktsplanen 2040



Figur 9 - Karta från Översiktsplanen 2040. Hela strukturskissområdet är utpekade som område för verksamheter.

Blåstruktur

Som underlag till beskrivningen av skyfallshantering har Skövde kommuns skyfallskartering av ett 100-årsregn använts. I de fall områden påverkar samhällsviktiga funktioner ska även ett 400-årsregn analyseras. För det aktuella planområdet har det inte identifierats några samhällsviktiga funktioner och därför ska effekterna av ett 100-årsregn analyseras.

Skyfallskarteringen visar att delar av området översvämmas vid ett 100-årsregn. Centralt i området finns det enligt karteringen instängda områden där vatten riskerar att bli stående. Markens låga genomsläpplighet bidrar till att vattnet rinner undan långsamt. Det är därför av stor vikt att arbeta med områdets höjdsättning för att leda vatten bort från bebyggelse till närliggande naturmark och vattendrag.

Recipient

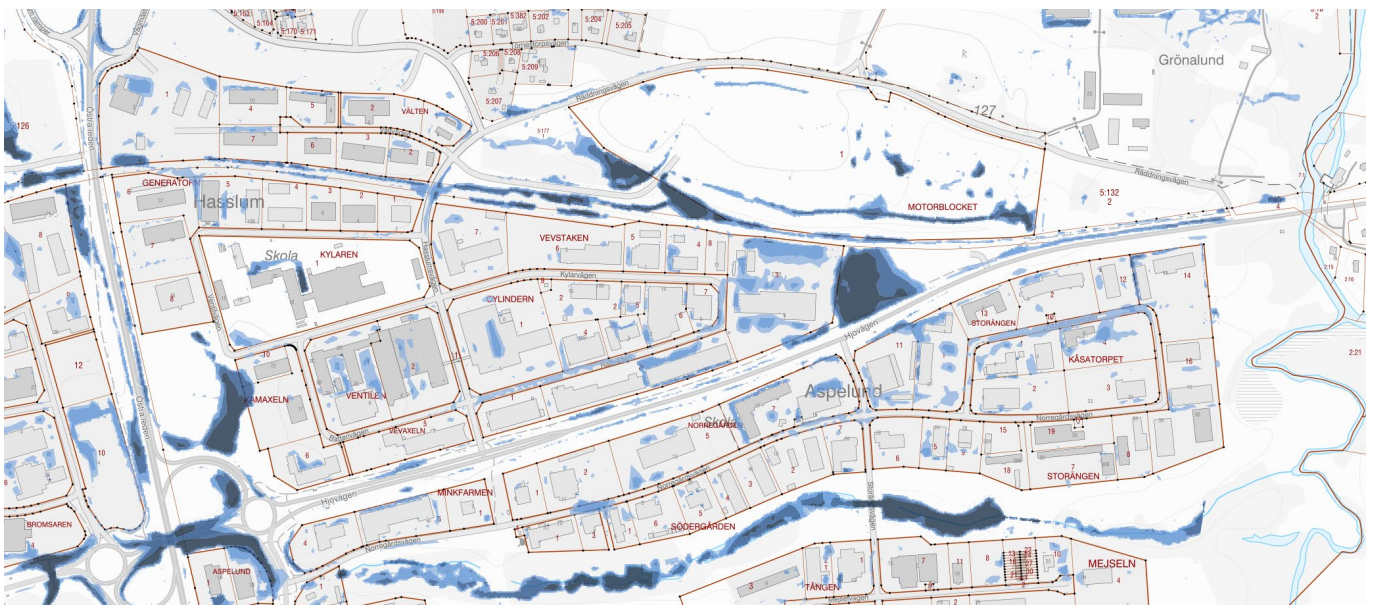
Större delen av planområdet ligger inom avrinningsområdet för Ömboån för ytvatten. Avrinningen från området längst österut sker direkt till Ösan.

Recipient för dagvatten från planområdet är Ösan, delen Frösve till Skövde (WA21654150).

Vattenförekomsten är klassad till måttlig ekologisk status där kvalitetsfaktorerna fisk och näringsämnen är utslagsgivande för bedömningen. Den kemiska statusen i Ösan uppnår ej god status med avseende på flera prioriterade ämnen. Bland annat överskrids värdena av benso(a)pyren, vilket används som en indikator för PAH:er och är ett miljögift som kan finnas i närliggande förorenade områden. Med bakgrund i recipientens klassificering och de möjliga påverkanskällorna i närområdet bedöms recipienten till känslig.

Dikningsföretag

Delar av området ligger inom båtudsområdet för dikningsföretaget Hasslum Nolgården. Enligt de handlingar som åtföljer dikningsföretaget var syftet att avhjälpa tidigare anläggnings alltför små dimensioner så att möjlighet ges till en ändamålsenlig torrläggning av markerna. Delar av dikningsföretagets marker ligger i områden som detaljplanlagts för och sedan omvandlats till verksamhetsområden.



Figur 10- Utdrag från Skövde kommun skyfallskartering.

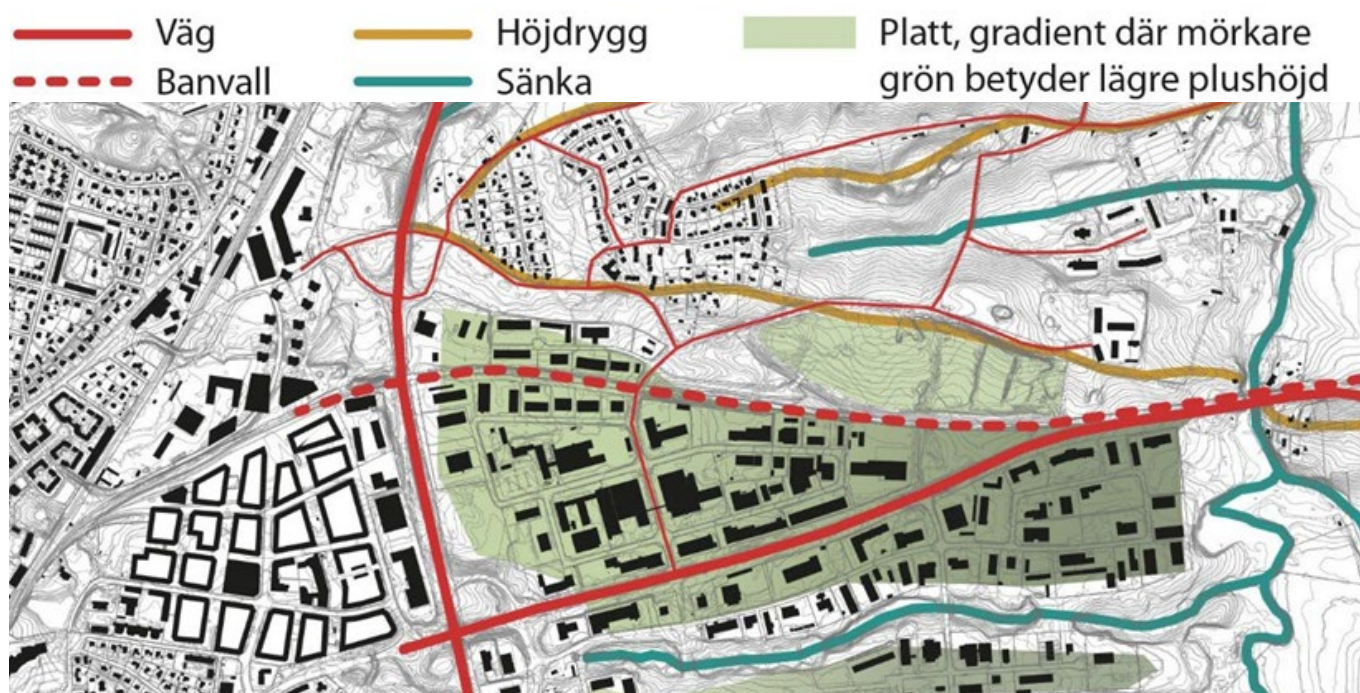
Tekniska förutsättningar

Marken inom planområdet lutar, som tidigare beskrivits, från norr till söder, samt från väst till öster. Lägsta delen av området är i det östra hörnet där Räddningsvägen och Hjovägen möts. Banvallen som går genom området är en tydlig barriär för avrinningen i området där vatten från högre partier i norr fångas upp av banvallen och leds till stor del därefter öster ut mot Ösan. Marken norr om banvallen är generellt högre än marken söder om banvallen med vissa undantag. Landskapet mellan väg 26 och ån Ösan är relativt kuperat med höjdryggar och sänkor i öst-västlig riktning där sänkorna mynnar ut i Ösan som har en nord-sydlig riktning. Där Räddningsvägen och Hjovägen möts ligger plushöjden på +113 och 1,5km västerut där Hjovägen möter väg 26 ligger plushöjden på +120. Områdets norra del, vid Hasslumsvägens överfart över väg 26 ligger plushöjden på +130. Området för nyetablering, kvarteret Motorblocket, ligger som en plåtå där större delen ligger på plushöjder mellan +122 och +127 för att sedan slänta brant ned mot Hjovägen och Ösan.

Motorblocket har sedan 2013/2014 använts av Volvo som upplag av gjutsand och områdets marknivåer är påverkat av det och fortsätter

förändras i och med detta . Det finns även ett löfte till Volvo att fortsätta fylla gjutsand även i den östligaste kilen där Räddningsvägen och banvallen möts vid Ösan. Fastigheten följer den naturliga strukturen i landskapet med en utbredning i öst-västlig riktning av plattare mark. Tidigare genomförda fältmätningar vid utfyllnadsområden i Skövde visar att fornsanden har viss påverkan på dagvattnet med avseende på molybden, men det har inte konstaterat påverka recipienten .

Enligt SGU:s genomsläpplighetskarta består området framför allt av glacial lera vilket har låg genomsläpplighet. Delar av området består även av morän vilket har hög genomsläpplighet. Genomsläppligheten är som bäst i de norra delarna av området som även är de högst belägna delarna. De södra delarna, som också är de lägst liggande, har sämst genomsläpplighet. Genomsläppligheten tillsammans med områdets topografi innebär att de lägre delarna av området riskerar att få stående vatten vid kraftig nederbörd. I de bebyggda delarna av området är genomsläppligheten låg då stora delar av ytorna är hårdgjorda.



Figur 11 - Topografien där höjdryggar och sänkor i huvudsak går i öst-västlig riktning.

Förslag

Förslaget för Hasslum innebär en utveckling av området där befintliga kvartersmarker utnyttjas mer effektivt samtidigt som nya ytor görs tillgängliga för etablering. Genom att höja den tillåtna exploateringsgraden till 40 procent får företag bättre möjligheter att expandera inom sina egna fastigheter. Tillsammans med utvecklingen av Motorblocket 1 i söder innebär detta att den totala byggnadsarean i området kan öka betydligt.

För att hantera denna utveckling föreslås förändringar i trafikstrukturen. Målet är att minska dagens flaskhalsar och skapa bättre trafikflöden. Bland annat planeras nya anslutningar till väg 26 och väg 49 samt en tydligare intern struktur som i större utsträckning skiljer tung trafik från gång- och cykeltrafik. Samtidigt prioriteras gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik för att stärka

kopplingen mellan Hasslum, staden och arbetsplatserna i området.

Utbyggnaden kombineras också med en utvecklad grön- och blåstruktur. Nya dagvattendammar och gröna stråk planeras för att hantera skyfall och förbättra miljön i området. Dessa inslag bidrar både till bättre dagvattenhantering och till att skapa mer attraktiva miljöer.

Sammantaget skapar åtgärderna förutsättningar för att Hasslum ska kunna utvecklas till ett modernt och långsiktigt hållbart verksamhetsområde.





- BEFINTLIGA BYGGNADER
- ILLUSTRATION - FÖRESLAGEN EXPLOATERING 40%
- BEFINTLIGA BILVÄGAR
- FÖRESLAGNA NYA BILVÄGAR
- FÖRESLAGNA NYA GÅNGSTRÅK
- BEFINTLIGA CYKELBANOR
- FÖRESLAGNA NYA CYKELBANOR
- DAGVATTENDAMMAR OCH -DIKEN

Illustrationsplan

Utveckling av infrastruktur, verksamheter och grönstruktur

SKALA A3 = 1:5000

Markanvändning

Principen för framtida markanvändning är att bevara och stärka förutsättningarna för befintliga verksamheter och möjliggöra plats för nya verksamheter av likvärdig karaktär och skala. Med likvärdig karaktär menas i huvudsak handel, service och småindustri med begränsad omgivningspåverkan.

I den västra delen av verksamhetsområdet finns en skolverksamhet som föreslås vara kvar. Skolverksamheten bedöms kunna bidra med andra rörelsemönster och exempelvis skapa ett bättre underlag för kollektivtrafiken. Det finns också ett värde i att den västra delen av Hasslum möjliggör en mer blandad markanvändning för att skapa ett tydligare samband med Mariesjö Science City. Tillsammans med en ny koppling över väg 26 är målsättningen att den barriäreffekt som väg 26 utgör idag ska upplevas som mindre påtaglig.

Interna servicenoder

Strukturskissen föreslår att man på utvalda platser, vid så kallade noder, verkar för att komplettera verksamhetsområdet med annan typ av service som lunchrestauranger, servicebutiker, torg- och platsbildningar. En nod kan beskrivas som ett läge i stadsdelen där vägar strålar

samman och där man kan förvänta sig större livlighet och att människor möts. En plats som har extra potential när det kommer till läge för service och funktioner som vänder sig till många i stadsdelen. I dialogprocessen framkom önskemål om lunchrestaurang.

Exploatering

Strukturskissen har möjlighet att bana väg för utvecklingen av området där ökad exploatering är en drivande faktor för att starta planprocesser och ta investeringsbeslut. På dialogmötet med fastighetsägarna framkom en önskan om att få möjlighet att exploatera sina fastigheter ytterligare. Nuvarande detaljplaner för området medger att 35 av 39 fastigheter får bebyggas till en tredjedel av fastighetsytan, de övriga fyra fastigheterna har andra bestämmelser. Ett sätt att möjliggöra för utveckling inom området är att tillåta ökad förtätning.

En av grundprinciperna i strukturskissen är att höja tillåten exploateringsgrad i befintligt verksamhetsområde till 40% från dagens 33% som gäller för nästan samtliga verksamheter enligt nu gällande detaljplaner. Detta för att möjliggöra utveckling av de verksamheter som finns i området, då många företag/fastighetsägare, i samråd med kommunen, uttryckt ett behov av större lokaler. I arbetet med strukturskissen har



Figur 12 - Illustration över hur 40% exploateringsgrad skulle kunna se ut.

även 50% exploateringsgrad undersökts men det har bedömts som olämpligt. Det grundar sig bland annat på behovet av dagvattenhantering och tillhandahållande av parkering som ställer ytkrav vilka inte bedöms kan bli tillgodosedda med så hög exploateringsgrad.

En föreslagen ökad exploateringsgrad av befintligt verksamhetsområde från 30% till 40% skulle innebära att den totala möjliga byggnadsarean skulle bli ca 135 800 m². En ökning med 28 600 m² från dagens tillåtna 107 200 m². En utveckling av kvarteret Motorblocket med samma exploateringsgrad skulle innebära ytterligare ca 36 040 m². Siffran baseras på skissad fastighetsindelning i denna strukturskiss och ska ses med den noggrannheten. Total byggnadsarean för ett förtätat befintligt verksamhetsområde i Hasslum tillsammans med utvecklingen av Motorblocket skulle alltså landa på ca 172 000 m².

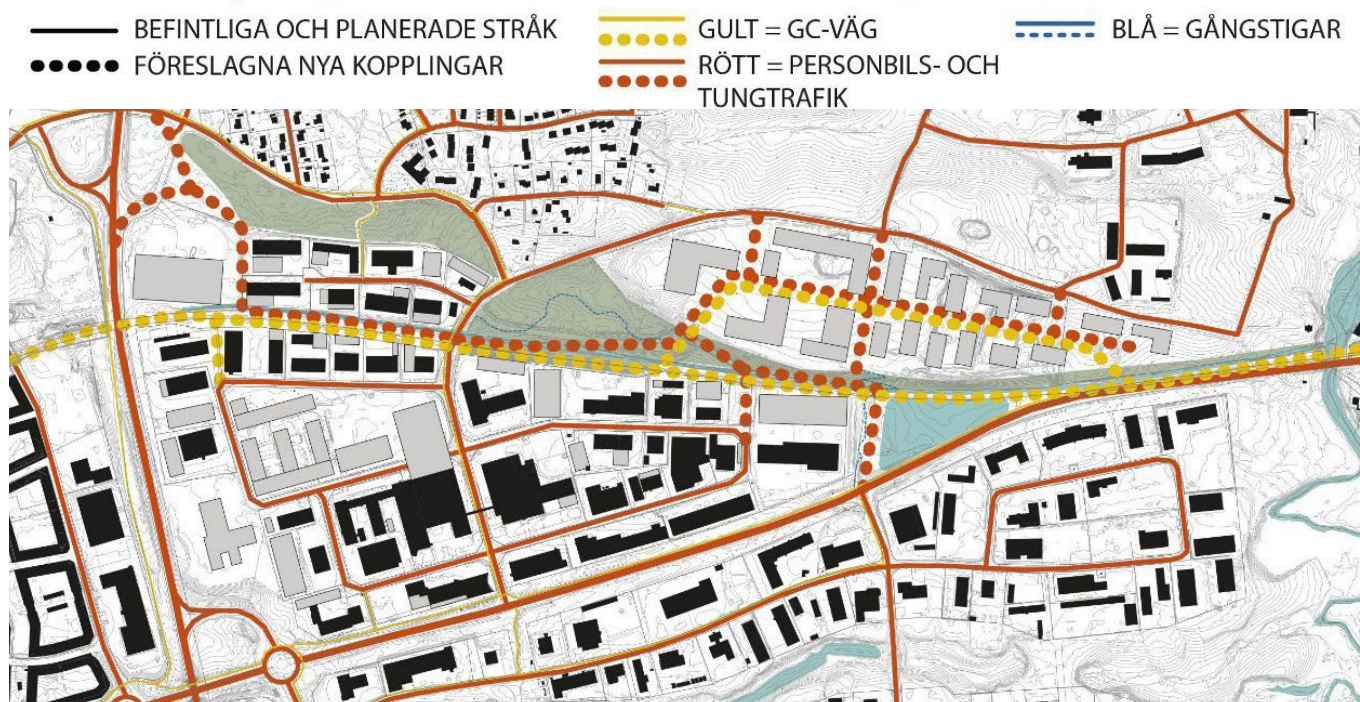
För ny exploatering på Motorblocket föreslås samma exploateringsgrad för att skapa likvärdiga förutsättningar för alla fastighetsägare i området. I figur 12 nedan redovisas hur utbredningen av bebyggelse kan se ut, i befintligt verksamhetsområde liksom Motorblocket, med 40% exploateringsgrad.

Biltrafik

Principer

För att möjliggöra utveckling av Hasslum och Motorblocket krävs en förändrad trafikstruktur. I beräkningen kopplas nuvarande trafik till den exploatering som finns inom området i dag, med en befintlig byggnadsarea på 92 500 kvadratmeter. Framtida förtätning baseras på strukturskissens rekommendation att möjliggöra förtätning upp till en exploateringsgrad på 40 procent. Detta innebär en tillkommande byggnadsarea på ytterligare 43 000 kvadratmeter, eller en ökning på cirka 46 procent jämfört med dagens etablering. I tillägg inkluderas framtida utveckling inom fastigheten Motorblocket 1 med en uppskattad byggnadsarea på 36 000 kvadratmeter.

Med ökad kapacitet i korsningen Hasslumsvägen och väg 49 kan motsvarande förtätning ske som beskrivs under möjligheter med nuvarande trafiklösning. Resultatet av kapacitetsberäkningarna visar att befintlig korsningsutformning mellan Hasslumsvägen och väg 49 endast kan hantera en liten del av strukturskissens identifierade potential för förtätning inom befintliga fastigheter eller tillkommande bebyggelse inom Motorblocket 1. Den begränsade faktorn är



Figur 13 - Illustrationsplan över föreslagen utveckling av områdets infrastruktur.

vänstersvängande fordon från väg 49 mot Hasslumsvägen.

Både förtätningen inom befintliga fastigheter och utvecklingen inom Motorblocket 1 förväntas rymma verksamheter som liknar de som finns etablerade i området i dag, åtminstone på kort till medellång sikt. Detta innebär att framtida trafikflöden beräknas genom ett påslag på tidigare framtagna prognoser för 2040 baserat på förväntad ökning i byggnadsarea inom området.

Med nuvarande trafiklösningar är det möjligt att förtäta Hasslumsområdet under förutsättningar att kapaciteten i de yttre kopplingarna är tillräcklig. Trafikutredningar som påvisar detta är trolig-

gen ett minimikrav för att kommunen ska kunna göra en sådan bedömning.

Utveckling av Motorblocket bedöms inte som lämplig utan att förbättringar sker gällande kapacitet i de yttre kopplingarna.

Kopplingar

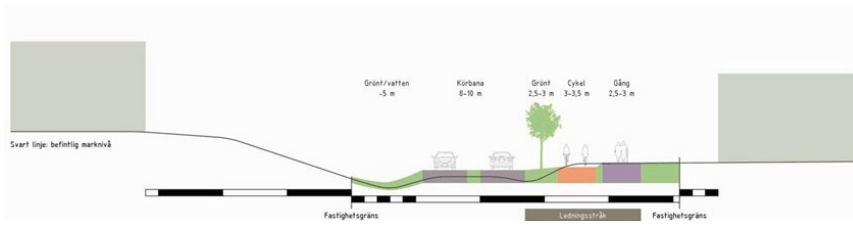
Då de äldsta delarna av Hasslums verksamhetsområde i söder i dag endast kan angöras via Hasslumsvägen innebär det en sårbarhet. Att koppla banvallen via en förlängning av Rattvägen med en ytterligare bilväg skulle gynna robustheten och säkerställa trafikförsörjningen även om det sker en störning på Hasslumsvägen.

Som ett led att avlasta den redan idag högt belastade Hasslumsvägen föreslås ytterligare en koppling från söder. Att omvandla trevägskorsningen mellan Hjovägen och Storängsvägen till en fyrvägskorsning som sedan ansluter till Banvallen skulle markant öka tillgängligheten till området. Detta läge har, av de i skissen utredda tänkbara nya sydliga kopplingspunkterna, minst negativ påverkan på Hjo-vägens trafikflöde och kommer bidra mycket för att förbättra trafiksituationen i Hasslum.

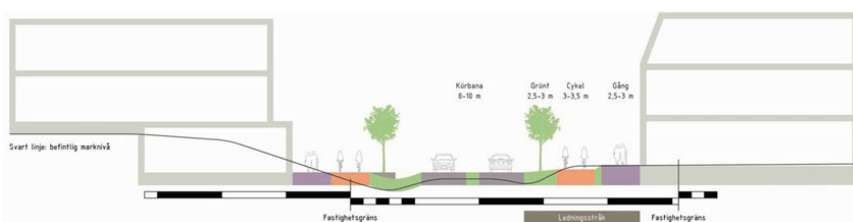
Den gamla banvallen har en betydande potential att bli en ny pulsåder för området. Banvallen kommer också delvis ha en multianvändning för personbils- och lastbilstrafik. I detta avseende möjliggör den för att leda tung trafik till området



Figur 14 - Montage av detaljplan samt flygbild över del av banvallen. Avser området väster om Hasslumsvägen.



Figur 15 - Figur ovan visar förslag på vägsektion genom banvallen väster om Hasslumsvägen och figuren nedan visar en vägsektion genom banvallen vid eventuell framtida förtätning.



och inom området och på så vis freda Hasslums villaområde från de störningar i form av buller och vibrationer som tung trafik innebär. Detta samtidigt som det tillskapas en gen infartsväg från norr och väg 26 utan att göra för stort intrång i den gröna barriär som skogsområdet norr om Vältvägen skapar mellan bostadsområdet och verksamhetsområdet. Det innebär dock att denna nya infart gör intrång på fastigheten Väghyveln 1 som då får en minskad fastighetsyta men får samtidigt en starkare koppling och inte blir så perifer i förhållande till det övriga verksamhetsområdet.

Förslag inre kopplingar

I strukturskissens förslag föreslås att Banvallen utvecklas till en ny pulsåder genom området. Den framtida utformningen kommer vara viktig för att inte denna ska bli ytterligare en barriär.

Vägen på banvallen blir den främsta infarten till de nya kvarteren på Motorblocket och kopplas ihop med Räddningsvägen för transporter norrut. Eftersom terrängen är svårframkomlig på grund av gjutsandsutfyllnad, är det svårt att anlägga nya vägar för bilar och lastbilar utöver de befintliga. Gång- och cykelvägar har däremot lättare att hantera höjdskillnaderna, och därför föreslås nya

kopplingar för dessa i söder och öster mot banvallen.

Banvallen A1

Genom hela området löper banvallen efter den nedmonterade Karlsborgsbanan. Eftersom spåren togs bort och marken sanerades så sent som 2023 är området fortfarande detaljplanelagt som område för järnvägsändamål och därmed är ytan ännu obebyggd och löper som ett kontinuerligt stråk genom hela området.

Banvallen har därmed potential att bli en ny pulsåder genom området och få en multianvändning genom att nyttjas av både personbilar, tung trafik, cykel och gång. Banvallen kan då bli länken som möjliggör för fler kopplingspunkter i nord-sydlig samt öst-västlig riktning. Den bidrar då till att skapa ett finmaskigare vägnät vilket ökar robustheten, skapar flexiblare fastigheter kan nås från fler håll samt är en viktig länk för att separera verksamhetsområdets tunga trafik från bostadsområdet i norr. Då Kylarvägen kommer skäras av efter CEJNs expansion kan Banvallen även delvis kompensera för detta (se punkt A7).

Att spara Banvallen som ett fortsatt stråk för mobilitet genom landskapet har också ett bety-



Figur 16 - Tänkbara punkter och stråk för inre kopplingar inom befintligt verksamhetsområde för ökad kapacitet och robusthet av vägnätet.

dande kulturhistoriskt värde som ett minne av järnvägen.

Den del av banvallen som ligger väster om Hasslumsvägen har en bredd mellan fastigheterna som ligger på 25,5 till 27,5 meter. Ett ledningsstråk (prickmark i ovan bild) följer banvallen längs dess södra sida och har en bredd om 9 meter och själva banvallen ligger i områdets norra del. I den södra delen har verksamhetsytorna förflyttats norrut utanför fastighetsgränserna och ligger i viss grad ovanpå det utpekade ledningsstråket i detaljplanen.

Banvallen sluttar åt öster med en plushöjd på +127 vid kvarteret Väghyveln i väst och ned mot +123 där banvallen korsar Hasslumsvägen. Avrinning sker åt öst i huvudsak på norra sidan om banvallen.

Om körbanan förläggs ovanpå banvallen undviker man det befintliga ledningsstråket samt möjliggör för gång- och cykelbanan att lokaliseras på södra sidan om körbanan. Med den ordningen skapar man färre korsningsanspråk då de flesta målpunkter ligger på den södra sidan om banvallen, vilket är positivt för både framkomligheten och trafiksäkerheten. Gång- och cykelbanorna hamnar då ovanpå ledningsstråket men vid händelse av ledningsarbete är det lättare att etablera alternativa vägar för gång- och cykeltrafik än för biltrafik. Ytor för dagvattenhanteringen norr om banvallen bibehålls

Vid en eventuell framtida förtätning kan ytor för gående och cyklister behövas även på norra sidan, dessa behöver i så fall etableras på fastighetsmark. På södra sidan kan utformningen möjliggöra att bebyggelse sträcker sig längre norrut, dock ej över ledningsstråket. Sammantaget kan denna framtida gaturumsbredd bli cirka 27 meter.

Tänkbara punkter och stråk för inre kopplingar inom befintligt verksamhetsområde för ökad kapacitet och robusthet av vägnätet.

Nya kopplingspunkter längs banvallen ger ökad finmaskighet och innebär fler kopplingar i nord-sydlig så väl som öst-västlig riktning. Finmaskighet innebär större potential för omvandling av Hasslum i framtiden samt att ändra kvartersstrukturen som bygger på 800 meters strukturbyg-

gande element till 300-500 meter ger området en mer stadsmässig karaktär snarare än en väganpassad karaktär. Det medger också en flexiblare tomtanvändning då antalet tänkbara angöringar ökas. Dock kan vissa justeringar i befintligt vägnät behöva göras för att undvika för korta avstånd till korsningar, till exempel vid punkt A3 och Vältvägen.

Mellan punkt A2 och Kylarvägen skulle en ny cykelväg bidra till genare åtkomst in i området från Mariesjö. En bilkoppling försvåras då denna i så fall skulle inkräkta betydligt på fastighetsmark men en cykelkoppling tar mindre yta i anspråk och skulle bidra till att denna del av Kylarvägen blir mer lättillgänglig och mindre som ett bakvatten samt att den skulle kompensera för den avskurna delen av Kylarvägen, se punkt A7. Denna cykelkoppling blir extra betydelsefull för verksamheterna i denna del av området i allmänhet och för skolan i synnerhet.

Punkt A3 är där Hasslumsvägen korsar banvallen och här föreslås det bli en fyrvägskorsning med svängfält eller en cirkulationsplats då områdets två huvudstråk möts i denna punkt. Det är rimligt att anta att en stor del av områdets trafik kommer att passera här.

Vid punkt A4 och Kylarvägen skulle en ny koppling för biltrafik innebära en tredje angöringspunkt till området söder om banvallen. Av den anledningen bidrar den till att skapa en robust vägstruktur och bättre trafikflöde och blir därmed en viktig koppling för området. Kommunen har dessutom rådighet över marken så det bör gå att genomföra en ny koppling här. Dock påverkar kopplingspunkterna A2 och A4 fastighetsytan negativt på fastigheterna Generatoren 6 och Vevstaken 8.

Punkt A5 är ett läge som tidigare utretts av Cowi där man inte haft för avsikt att använda banvallen för trafik, utan vars syfte varit att utreda hur Hasslumsvägen kan byggas ut för att tillskapa en alternativ infart för tung trafik till Hasslum. I jämförelse med banvallens sträckning är denna dock perifer och inkräktar på grönområdet som skärmar av verksamhetsområdet från bostadsområdet. Intrånget i grönområdet skulle bli betydande då vägens bredd skulle bli cirka 22 meter vilket är en tredjedel av grönområdets totala

bredd. Då det finns naturvärden i form av högresta tallar samt att grönområdet har stor betydelse som buffertzona mellan bostadsområdet och verksamhetsområdet talar det emot att denna sträckning skulle vara bättre än banvallens sträckning.

Begränsad biltrafik på befintliga vägar inom området, A6 och A7

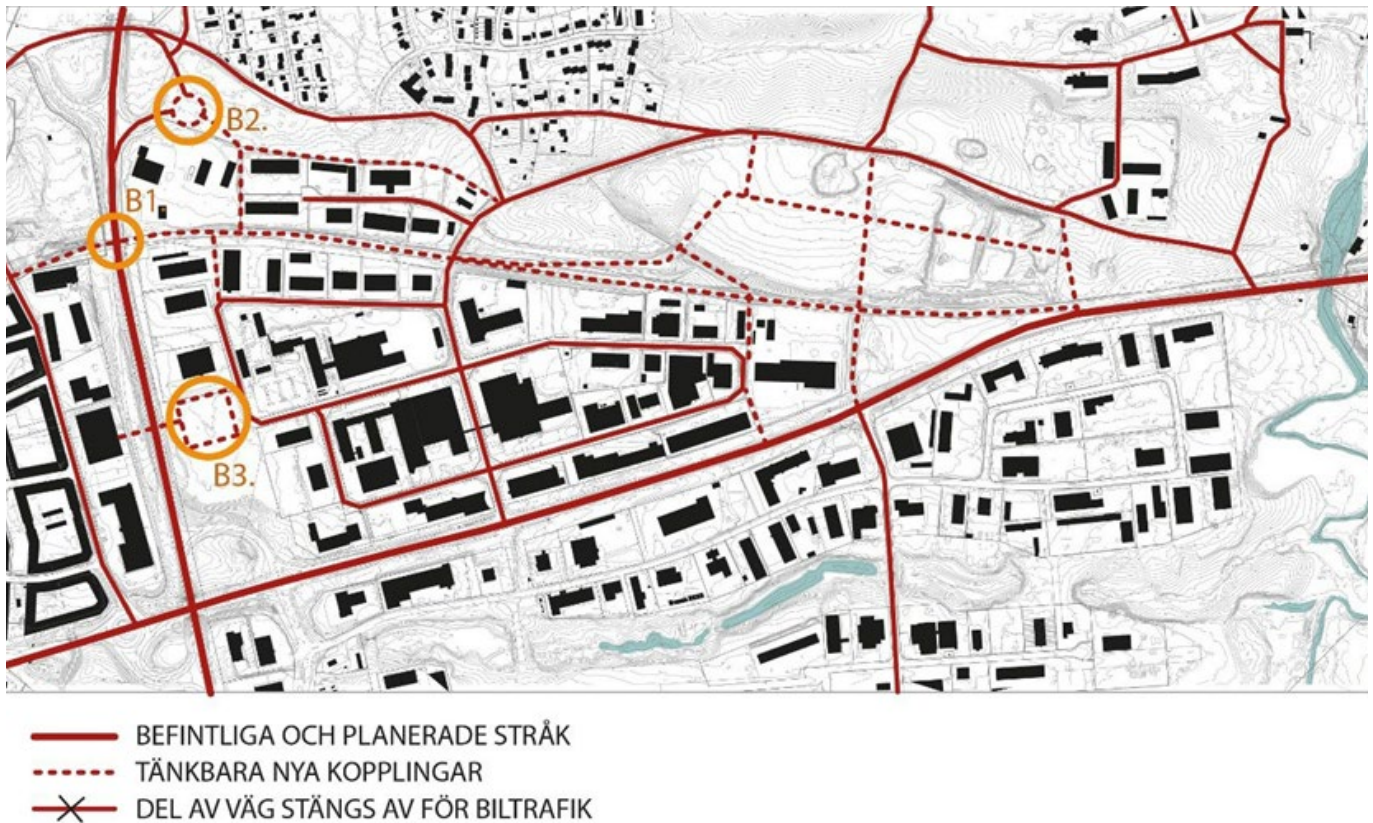
Vid punkt A2 föreslås en ny biltrafikskoppling norrut för påfart på väg 26, detta för att freda bostadsområdet i norr mot tung trafik, se punkt B2 för ytterligare resonemang, samt att tillskapa en ny infart för tung trafik i området. Idag är norra delen av Hasslumsvägen begränsad för genomfart för tyngre fordon än 3,5 ton. Om denna begränsning är tillräcklig även i framtiden får utredas. Men som ett led i att leda om den tunga trafiken så den går inom verksamhetsområdet i så hög utsträckning som möjligt är det viktigt att andra kopplingar mellan bostadsområdet och verksamhetsområdet är begränsade för tung trafik, se punkt A6.

Då företaget CEJN förväntas förvärva fastigheten Kylaren 1 kommer en del av Kylarvägen att stängas av, se punkt A7. Det innebär att avståndet mellan skolans huvudentré och Kylarvägens hållplats ökar från dagens 250 meter till ca 450 meter om endast Batterivägen går att använda. Om en sidoentré i väster kan användas av skolans elever blir avståndet 350 meter. Då en majoritet av skolans elever tar sig till skolan med buss försämrar deras resväg av denna avstängning.

Läggs en hållplats vid korsningen vid Väghyveln 1 och 7 blir avståndet ca 600 meter vilket inte förbättrar skolans situation. För att skolan ska få acceptabla förhållanden skulle busslinje 4 behöva få en förändrad sträckning så att den går i Batterivägen/Ventilvägen i stället för Hasslumsvägen. En extra hållplats och extra 700 meter köravstånd för busslinjen 4 skulle lösa problematiken sett till de som går och åker buss.

Åtgärd A7- Begränsad trafik på Kylarvägen som kommer bli en följdverkan av pågående utveckling inom området kommer innebära att delar av den trafik som tidigare gått via korsningen Has-





Figur 17 - Tänkbara punkter och stråk för öst-västliga kopplingar.

slumsvägen/Kylarvägen istället behöver gå via Hasslumsvägen/Batterivägen.

Sammantaget innebär detta att kraven om att utreda trafiken fortsatt kommer behövas när enskilda fastigheter ges möjlighet att förtätas. Alternativt kan motsvarande problematik utredas inom ramen för arbete att höja kapaciteten för hela Hasslumområdet där påverkan av förtätning analyseras.

Förslag yttre kopplingar

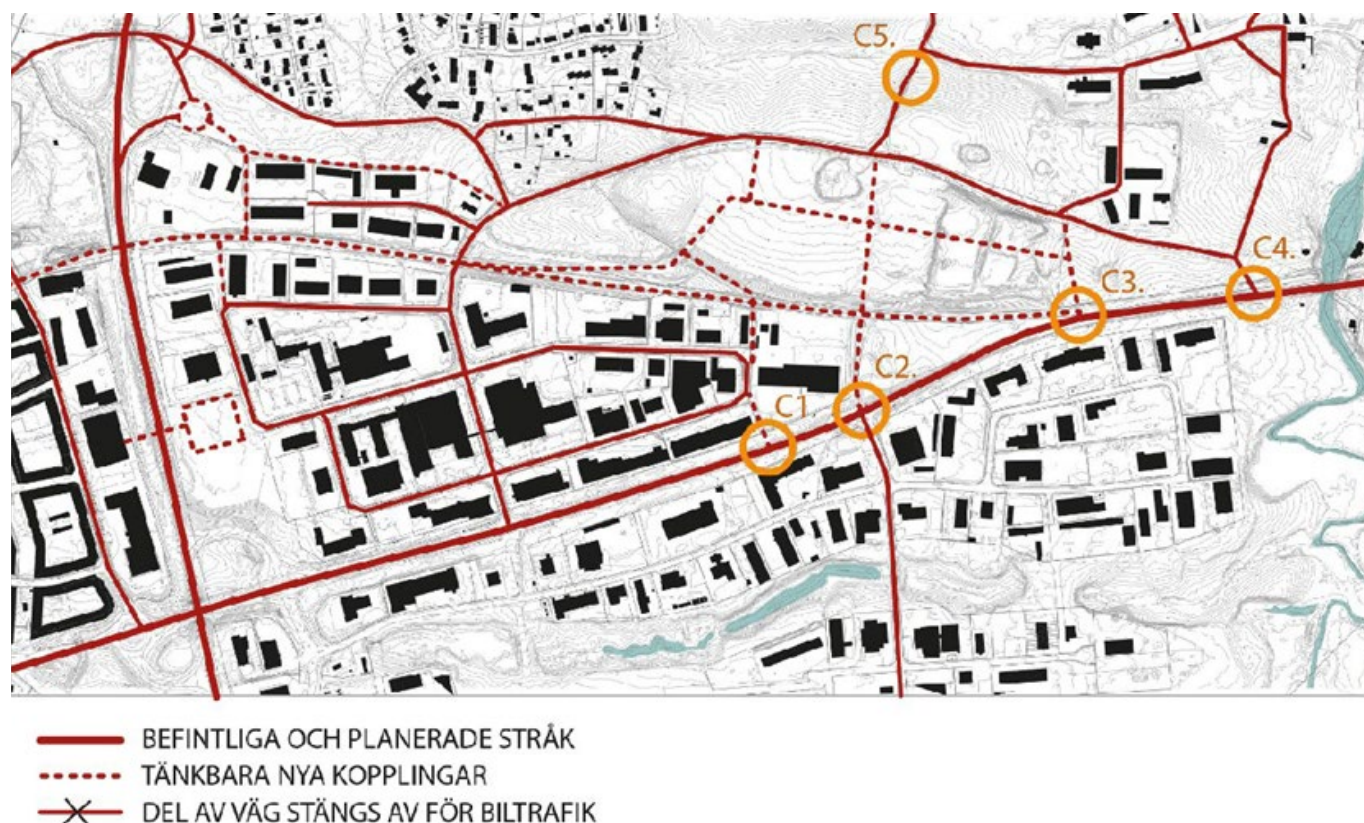
Ny infart från norr, B2

Befintlig infart från väg 26 via Hasslumsvägen innebär stor negativ påverkan i form av buller och vibrationer på bostadsområdet i norr vid händelse av tung trafik. Hasslumsvägen från väg 26 till Räddningsvägen är därför begränsad för fordon tyngre än 3,5 ton. Skövde kommun har under 2023, tillsammans med Cowi, tagit fram en trafikutredning om utbyggnad av Hasslumsvägen

för att den i framtiden ska kunna trafikeras av tung trafik då det finns ett behov av att kunna angöra verksamhetsområdet från norr.

Om banvallen utvecklas till att få en multianvändning och därmed bli som en ny pulsåder genom området finns det stora vinster med att leda ned den tunga trafiken från trafikplats Hasslum ned till banvallen i gränsen mellan fastigheterna Väghyveln 1 och 4. Det innebär i så fall att bostadsområdet fredas helt från tyngre trafik till och från verksamhetsområdet samtidigt som det tillskapas en ny infart för tung trafik från norr. Detta förutsätter dock att fastighetsyta utgår från Väghyveln 1 till förmån för en ny väg.

En studie på tänkbar utformning av cirkulationsplats i detta läge gjordes i samband med Trafikutredningen som Cowi tog fram i september 2023. På sidan 23-24 i den rapporten kan man läsa om det.



Figur 18 - Tänkbara punkter och stråk för de nord-sydliga kopplingarna Kopplingspunkt Hjovägen, C1, C2, C3 och C4

De nordsydliga kopplingarna

Korsningen Hjovägen/Hasslumsvägen är en idag högt belastad infart där det dessutom ofta blir köbildning för påfart på Hjovägen. En komplettering med ytterligare en angoring mellan Hjovägen och banvallen/Räddningsvägen skulle avlasta Hasslumsvägen som enda sydliga infart till området. Kommunens ambition om att staden börjar vid Ösan skulle dessutom gynnas av att denna del av Hjovägen blir mer stadsanpassad genom fler kopplingar till omkringliggande stadsdelar.

Skissen har behandlat flera olika lägen för en kompletterande kopplingspunkt.

Läge C1 innebär möjlighet till vidare koppling norrut via banvallen och Motorblocket. Dock innebär läget intrång i fastigheten Vevstaken 3 samt risk för negativ påverkan på Hjovägen på grund av närhet till befintlig korsning. Då det i

detta läge dessutom är ett trångt vägrum innebär det genomförandesvårigheter. Särskilt med anledning av de två senare argumenten är denna kopplingspunkt olämplig.

Läge C2 innebär att den befintliga trevägskorsningen Hjovägen/Storängsvägen omvandlas till en fyrvägskorsning med svängfält alternativt en cirkulationsplats. Den har alltså en naturlig koppling söderut och detta är även en historisk riktning på platsen. Om korsningen utförs som en cirkulationsplats gynnar det även trafiken till och från Aspelund. Den nya infarten ansluter bra mot banvallen men kan inte gå vidare upp på Motorblocket på grund av topografin. Detta då höjdskillnaden mellan banvallen och Motorblocket är ca fem meter vilket innebär att det förutom vägens bredd och lutning även behöver kompletteras med rasslänter som gör att mycket fastighetsyta utgår. Vägen upp blir dessutom väldigt brant då det krävs åtminstone 8% lutning för att komma upp. En så pass brant backe kan innebära

svårigheter för bussar, personbilar och tung trafik att starta i backe vid halt väglag. Däremot kan Storängsvägen fortsätta som gångväg upp på Motorblocket medan biltrafiken kör västerut för vidare uppfart på Motorblocket via befintlig väg där topografin är mer gynnsam.

Vid läge C3 möter den gamla banvallen väg 49 för att sedan löpa parallellt med vägen över Ösan. I slutet av 2025 fick Volvo tillåtelse att utöka sitt gjutsandsupplag för att även innefatta området mellan Räddningsvägen och väg 49 som ligger öster om fastigheten Motorblocket och väster om Ösan. Då prognosen är att gjutsanden kommer fylla upp till samma höjd som befintligt upplag innebär det att topografin kommer ge samma svårigheter som vid läge C2 att ta sig upp på Motorblocket.

Då det inte finns någon direkt fördel med att ta sig in i området i detta läge då kopplingen upp på Motorblocket inte är görbar samt att det är ekonomisk att bygga mer körbana på banvallen än nödvändigt bör läge C2 vara ett bättre alternativ för en kompletterande infart från söder.

Vid läge C4 har det tidigare funnits en koppling mellan Räddningsvägen och Hjovägen. Denna syns fortfarande i landskapet men kan inte längre användas för av- och påfart till Hjovägen. Då vägsnittet är trångt här är det problematiskt att få plats med en korsning som ansluter till Banvallen med annat än en GC-väg. Det gör att detta läge inte lämpar sig som enda åtkomstpunkt från söder förutom Hasslumsvägen. Läget är dessutom perifert i förhållande till C1, C2 och C3. Däremot om övningsfältet i framtiden bebyggs kan detta läge bli aktuellt för en kopplingspunkt via Räddningsvägen och norrut. Särskilt eftersom det hade skapat en betydligt genare access norrut mot Trädgårdsstaden.

Tillkommande koppling mot väg 49 och väg 26

I samband med trafikutredningen för Hasslum år 2023 studerades både en ny koppling mot väg 26 och en alternativ angöring mot väg 49. Förstnämnda koppling förs vidare i denna strukturskiss, men med en fortsättning via banvallen som alternativ till att göra intrång i grönområdet norr om Vältvägen.

Ett sätt att möjliggöra förtätning eller ny utbyggnad utan att påverka kapaciteten i korsningen mellan Hasslumsvägen och väg 49 kan vara att leda mer trafik mot nordväst och väg 26, givet att en ny vägdragnings uppnås som reducerar påverkan på närliggande bostadsområden.

Baserat på resultat från kapacitetsanalyserna verkar det tydligt att varken förtätning inom området eller utveckling inom fastigheten Motorblocket 1 kan angöras via den befintliga korsningen mellan Hasslumsvägen och väg 49. Samtidigt anses det inte som ett alternativ att stänga denna angöringsmöjlighet på grund av nuvarande funktion för tillgängligheten till befintliga verksamheter i området och för lokal kollektivtrafik.

Strukturskissens föreslagna alternativ är därför att tillskapa en ny korsning mellan Hasslumområdet och väg 49 närmare Ösan. I tidigare utredningar har placeringen av en ny angöring varit i höjd med Storängsvägen, för att skapa en samlad korsningspunkt. Detta läge har också bekräftats som det mest lämpliga i senare dialog mellan kommunen och Trafikverket.

En ny korsning mot väg 49 vid Storängsvägen föreslås som en cirkulation med fyra ben, med god kapacitet för att hantera både genomgående trafik och angöring mot Motorblocket och östra delar av det befintliga verksamhetsområdet. Den trafikstring som en full utbyggnad av Motorblocket skulle innebära (uppskattad till cirka 2200 fordon per dygn) leds med fördel mot denna korsningspunkt för att undvika att belasta kapaciteten i den befintliga korsningen.

En etablering av en cirkulationsplats i detta läge skulle kunna möjliggöra att den utmanande vänstersvängen från väg 49 mot Hasslumsvägen plockas bort, och att korsningen i stället utformas med endast högersväng både vid in- och utfart. Denna lösning skulle kunna utgöra ett "kompromissalternativ" till att stänga kopplingen helt, genom att erbjuda en effektivare koppling ena vägen och en längre resväg åt andra hållet.

Strukturskissens förslag med en tillkommande korsningspunkt i höjd med Storängsvägen har viss negativ påverkan på det nya bussfältets effektivitet genom att skapa ett avbrott med

blandtrafik där inbromsning sker och viss köbildning kan uppstå.

En utmaning med en östligare koppling mot Hasslumområdet och Motorblocket 1 är topografin, där höjdskillnader mellan väg 49 och marknivå efter utfyllnad på Motorblocket skapar hinder för en rak och effektiv koppling. Angöringen behöver antingen skära igenom Motorblocket nästan ända norrut till Räddningsvägen, eller vika av mot öster eller väster vid banvallen och angöra Motorblocket "från sidan".

En tidigare studerad koppling öster om fastighetsgräns har studerats, men hindras av tillstånd till fortsatt utfyllnad i området. En koppling där den befintliga Räddningsvägen möter väg 49 närmare Ösan kan fortfarande vara möjlig, men har begränsad attraktivitet för trafik till och från områden västerut.

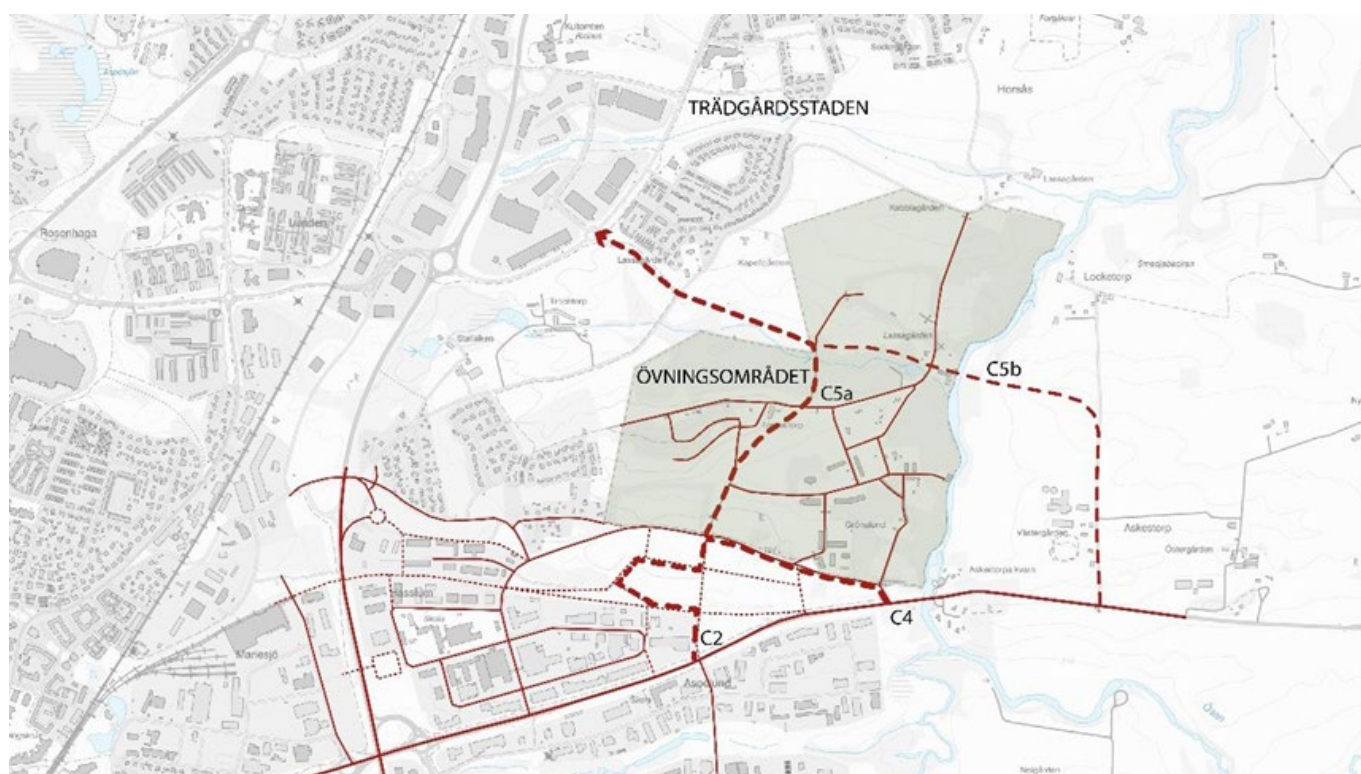
I fortsatt arbete blir det viktigt att hålla möjligheterna öppna för att skapa de kopplingar som strukturskissen identifierar. Samtidigt behöver planer för en etappvis utbyggnad av området

studeras noga i relation till förväntad trafikalsstring och vilka kapacitetshöjande åtgärder som kan behövas. Dessa kapacitetshöjande åtgärder kan innebära både förbättringar eller justeringar av befintlig trafiklösning och tillkommande kopplingar.

En viktig aspekt är ökad attraktivitet för cykel och kollektivtrafik, som kan bidra till att möjliggöra viss ny utveckling inom området genom att avlasta vägnätet.

Kopplingspunkt Trädgårdsstaden, C5

Vägen vid läge C5 innebär en möjlighet att koppla samman Hasslum med Trädgårdsstaden, se figur 19 nedan. En fortsättning på denna väg skulle kunna byggas ihop med Horsåsvägen för att avlasta Hasslumsvägen samt delar av vägarna 26 och 49 och korsningen dessa emellan. Vägen skulle också möjliggöra framtida bebyggelse av övningsfältet. Sträckningen C5a löper mestadels längs befintliga vägar norrut för att sedan vika av efter skogspartiet i höjd med Troentorpsvägen och gå längs skogsbrynet och ansluter sedan till



Figur 19 - Tänkbara vägsträckningar för koppling mellan väg 49 och Trädgårdsstaden.



Figur 20 - Figur ovan visar en eventuell placering av ett parkeringshus

Horsåsvägen. Enligt resonemang ovan om kopplingspunkterna C1 till C4, är C2 den mest lämpliga kopplingspunkten för att avlasta Hasslumsvägen för trafik till och inom Hasslum. Dock när det kommer till vidare koppling norrut till Trädgårdsstaden innebär denna vägsträckning många korsningar varför en utredning kring ytterligare en anslutning till Hjövägen vid läge C4 är bra att genomföra. Läge C5b är en ytterligare tänkbar sträckning för koppling mellan väg 49 och Trädgårdsstaden. Den löper längs befintlig väg öster om Ösan för att sedan korsa ån i höjd med Las-sagården och kopplar an till Horsåsvägen i samma läge som alternativ C5a.

Parkering

Behovet av parkering ska i första hand lösas inom den egna fastigheten. Genom att hålla en exploateringsgrad på cirka 40 % säkerställs att det finns tillräckligt med utrymme för både fordon och lokala dagvattenlösningar på kvartersmark.

Nedan presenteras principerna för hur parkering och mobilitet ska samordnas för att skapa en tillgänglig och välplanerad miljö.

Principer

Skövdes parkeringspolicy delar in stadens områden i centrala respektive halvcentrala lägen och anger antal parkeringsplatser per 1000m² BTA beroende på verksamhetstyp. Då Hasslum sannolikt kommer fortsätta räknas som ett halvcentralt läge skulle det befintliga verksamhetsom-

rådet, vid 40% exploateringsgrad behöva kompletteras med åtminstone 850 parkeringsplatser från dagens 1320 platser till 2170 platser. Dessa siffror baseras på att byggnadsarean är känd men då bruttoarean inte är känd, är detta att betrakta som ett minsta antal parkeringsplatser, sannolikt krävs några fler. Eftersom det redan idag saknas 130 platser enligt parkeringspolicyn är det inte säkert att parkeringsnormen speglar behovet i området. På dialogmötet med fastighetsägarna framkom att endast ett fåtal önskar fler parkeringsplatser än idag samt att några nyttjar parkeringsplatser utanför den egna fastigheten. En vidare utredning huruvida parkeringsnormen behöver justeras behövs för att säkerställa huruvida området behöver kompletteras med andra typer av mobilitetslösningar eller ej.

En ytterligare ökning av exploateringsgraden till 50% skulle innebära att området behöver kompletteras med minst 1400 parkeringsplatser för att nå sammanlagt 2720 platser. Det innebär sannolikt svårigheter för fastighetsägarna att klara dagvattenhantering och parkering på sina egna fastigheter.

Då parkeringspolicyn anger parkeringsnorm beroende på verksamhetstyp är det svårt att uppskatta antalet parkeringar som skulle behövas för Motorblocket. Men om det blir ungefär samma spridning av verksamheter som i det befintliga verksamhetsområdet skulle ett genomsnittligt parkeringstal bli 16,5 p-platser/1000m² BTA.

Förslag - Parkeringshus, B3

På lång sikt, om Hasslum blir fullt ut exploaterat, kan det finnas ett behov av att komplettera parkeringslösningen med ett parkeringshus.

Angöringspunkter till området kan vara lämpliga för gemensamma mobilitetslösningar som parkeringshus. I figur ovan markeras tänkbart läge i orange. De två nya kopplingarna mot norr respektive söder är potentiella platser för parkeringshus då de avlastar det inre trafiknätet men ändå är nära till många målpunkter i området. Angöringspunkter kan också förstärka en koppling ut mot angränsande kvarter. Ett sådant läge kan vara mitt emot den planerade mobilitetshuben i Mariesjö, dessa två skulle i så fall kunna avlasta varandra samtidigt som de skapas ytterligare en koppling mellan stadsdelarna. Det är framför allt betydelsefullt eftersom det är cirka 800 meter mellan trafikplats Mariesjö och trafikplats Hasslum, vilket är långt för fotgängare och cyklister. I dagsläget bedöms det ekonomiskt svårt att genomföra men på lång sikt kan behovet uppkomma. Denna lösning förutsätter dock att denna plats inte blir plats för den nya brandstationen.

Gång- och cykelvägar och kollektivtrafik

Principer

Huvudprincipen för gång- och cykeltrafiken är att öka finmaskigheten och minska barriäreffekterna som uppstår från befintliga trafikleder och den tunga trafiken som är närvarande i området. Det ses även som önskvärt att förbättra kopplingen till Mariesjö som just nu utvecklas till en ny funktionsblandad stadsdel och en naturlig förlängning av Skövdes stadskärna.

Den tidigare banvallen föreslås bli ett centralt huvudstråk för gående och cyklister. Förslaget är även att det nya gång- och cykelstråket kopplas ihop med Mariesjö via en ny gång- och cykelbro över väg 26.

Tillförandet av det nya gång- och cykelstråket medför flera positiva effekter:

- Ökad finmaskighet i trafiknätet.

- Starkare koppling till Mariesjö och centrala Skövde.
- En naturlig länk för den tidigare banvallens omvandling till gång- och cykelväg som planeras både väster om väg 26 (Mariesjö) och öster om planområdet mellan Ösan och Igelstorp. Det sammanlänkade cykelstråket blir ett attraktivt stråk med tydliga gröna inslag som alternativ till cykelstråket längs Hjovägen.
- Ökad tillgänglighet och naturligare rörelsemönster till/genom den planerade Bangårdsparken i Mariesjö.
- Möjlighet att uppföra en prioriterad och trafiksäker gång- och cykelväg genom Hasslum, något som saknas idag.
- Möjlighet att skapa en ny anslutning till Ventilvägen och västra delen av Hasslum direkt från gång- och cykelstråket. Då Kylarvägens koppling mellan Hasslumsvägen och Ventilvägen kommer försvinna är en ny anslutningspunkt viktig för att inte försämra tillgängligheten till den delen av planområdet, framförallt för de gymnasieelever som har skolverksamhet i området.
- Bevarandet av banvallen som ett stråk för transport har ett kulturhistoriskt värde som minne av den nedlagda Karlsborgsbanan

Gällande kollektivtrafik föreslås inga specifika principer. Nuvarande kollektivtrafik bedöms vara ändamålsenlig idag. På sikt finns potential att införa kollektivtrafikkopplingar mellan Hasslum och Trädgårdsstaden men det kräver dialog med Västtrafik och utbyggnad av vägnätet som inte har omfattats av detta arbete.

Förslag - Banvallens fortsättning, B1

I planprogrammet för Mariesjö som godkändes av kommunfullmäktige 2020-09-28 finns kopplingen mellan Mariesjö och Hasslum formulerad som en viktig del i att skapa ett välutvecklat och tillgängligt system för gång och cykel. Det underlättar dessutom för boende norr om Hasslum att nå viktiga målpunkter väster om väg 26.

Skissen har därför utrett en cykelkoppling i läge B1 där både en undergång samt en bro diskuteras.

rats. Då det går ett ledningsstråk längs västra sidan av väg 26 gör det en undergång mer komplicerad och kostsam vilket skulle tala för en cykel förbindelse i form av en bro. Om det i framtiden visar sig vara motiverat med en bilförbindelse kan en cykelbro bidra till att säkerställa ytor för detta. Dessutom finns det inga byggrätter på någon av sidorna som skulle förhindra en sådan förbindelse. Fastighetsytan på Generatortorn 6 påverkas dock negativt av en cykelbro då rampen upp på bron skulle behöva mer utrymme än vad som finns inom banvallens område.

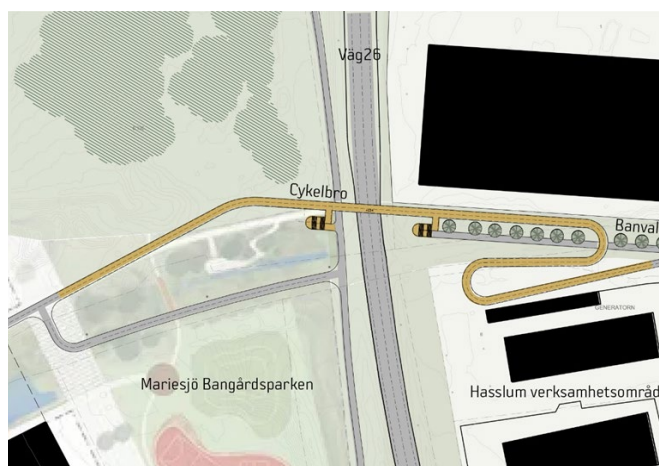
Förslag – Anslutningar till banvallen

Utöver själva banvallen föreslår strukturskissen separata gång- och cykelkopplingar till banvallen för att förbättra finmaskigheten och genheten för gående och cyklister i området.

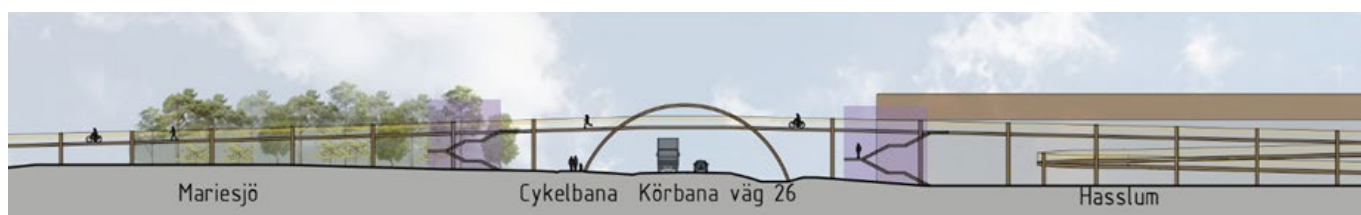
1. En ny GC-koppling föreslås mellan banvallen och Ventilvägen. En förutsättning för denna koppling är att delar av fastigheten Generatortorn 6 kan tas i anspråk
2. En GC-koppling föreslås mellan banvallen och ny vändgata på Motorblocket. På grund av den topografiska skillnaden mellan verksamhetsmarken på Motorblocket och banvallen är inte en koppling för motorfordon möjlig, däremot finns förutsättningar för en GC-koppling.
3. En GC-koppling föreslås mellan banvallen och Motorblockets östra ände där det enligt strukturskissen föreslås en vändplats för motorfordon.



Figur 21 - Illustrationsplan över Bangårdsgatan och Bangårdsparken i Mariesjö. En cykelkoppling från Hasslum skulle ansluta till den del av parken som ligger norr om idrottsplanerna¹⁴.



Figur 22 - Figur ovan visar en cykelbro i skala 1:2000 över väg 26 och figuren nedan visar en sektion, skala 1:1000. Figuren längst ned visar föreslagna gc-stråk.



Figur 23 och 24 - Figur ovan visar en cykelbro i skala 1:2000 över väg 26 och figuren nedan visar en sektion, skala 1:1000. Figuren längst ned visar föreslagna gc-stråk.



Blå- och grönstruktur

Principer

Grönstruktur

Grundprincipen för grönstrukturen i området är att bevara så mycket som möjligt av den befintliga vegetationen. Strukturskissen föreslår att ny vegetation prioriteras i lägen där de kan stärka sambanden mellan befintliga grönytor och så att en sammanhängande grön korridor kan skapas genom planområdet.

De befintliga grönområdena norr om verksamhetsmarken ses även som en viktig grön barriär mellan verksamhetsområdet och bostadsområdet i norr.

Idag använder många av de som arbetar i Hasslum området till att ta lunchpromenader och rasta hunden. Att komplettera området med fler gångstigar till och inom grönområden skulle möta behovet av rekreation och öka lusten till rörelse under arbetsdagens pauser.

Blåstruktur

Strukturskissen har tittat på principer och förslag på dagvatten- och skyfallshantering för ny föreslagna verksamhetsmark på fastigheten Motor-

blocket. Arbetet med blåstruktur har således avgränsats till Motorblocket, då befintligt verksamhetsområde bedöms ha befintliga system och lösningar för omhändertagande av dagvatten och skyfall.

Dagvattenlösning för Motorblocket

Dagvattenlösningar för kommande exploatering behöver studeras och utformas i detalj i samband med kommande planarbete för området. I detta skede beskrivs de övergripande behoven för hantering av dagvatten samt förslag på möjliga lösningar och strukturer på övergripande nivå.

Bedömningen i detta skede är att det finns förutsättningar att fördröja och rena från kvartersmark inom området i enlighet med Skövde kommuns riktlinjer för hantering av dagvatten. Vidare bedöms det vara möjligt att omhänderta och rena dagvatten från området innan vattnet släpps ut till recipienten. De stora ytor som finns tillgängliga för dagvattendamm är sannolikt tillräckliga för att hantera dagvattnet från området så att möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna inte utmanas.

Avgränsningen för bedömningen tillsammans med förslag på övergripande struktur och förutsättningar redovisas i figur 27 .



Figur 25 - Visar grönsstråk genom området.

Exploatering av området innebär ökad belastning på recipienten, till följd av ökad tillförsel av föroreningar och ökade flöden. Ytor som idag är oexploaterade kommer att hårdgöras och bebyggas. För att säkerställa att kommunens riktlinjer för dagvatten efterlevs föreslås att en dagvattendamm anläggs för fördröjning och rening av dagvatten från området. För att säkerställa att det finns tillräcklig yta för anläggningen har övergripande beräkningar för områdets fördröjnings- och reningsbehov gjorts.

Behov av utjämningsvolym har beräknats för ett 10-årsregn med klimatfaktor 1,4 i enlighet med önskemål från Skövde kommun. Beräkning av reningsbehov har gjorts utifrån ett antagande av maximalt reningsbehov, där rekommenderat ytbehov enligt VA-guiden är 250 m²/ha.

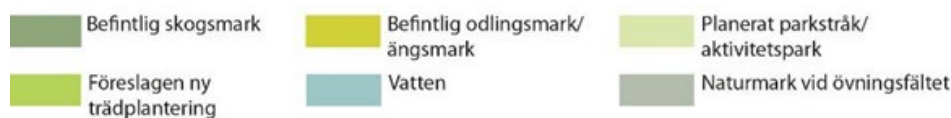
Resultatet visar att det krävs en total utjämningsvolym på cirka 1600 m³ för att inte öka det framtida dagvattenflödet från det exploaterade området. Ytbehovet för rening uppskattas till 2100 m² permanent vattenyta. Dammen föreslås ha ett permanent vattendjup på 1 m samt ett reglerdjup på 0,8 m. Den totala ytan för dagvattendammen med en släntlutning på 1:3 blir då cirka 2500 m².

I beräkningarna är flera parametrar i övrigt osäkra eller okända vilket kan komma att påverka dammens utformning i senare skede. Bedömningen är dock att det finns förutsättningar att både fördröja och rena dagvatten inom området i enlighet med kommunens riktlinjer. Dammen föreslås lokaliseras till en idag obebyggd yta som redan idag används för dagvattenhantering.

Skyfallösning för Motorblocket

Hantering av skyfall i området görs främst genom avledning och styrning där vatten från skyfall avleds ytligt. För att styra vattnet genom området kan vägbulor och kantsten användas. Eftersom marken inom planområdet lutar åt söder och öster kommer skyfallsflödena till största del att rinna åt det hållet.

En kritisk begränsning i ovan redovisade beräkningar är att belastning och behov av fördröjningsvolym från befintligt verksamhetsområde i Hasslum inte är inkluderat. Enligt Skövde kommuns skyfallskartering leds en stor del av ytvattnet i Hasslums verksamhetsområde österut mot samma lågpunkt som vattnet från Motorblocket i samband med kraftiga skyfall. Vid framtida utveckling av Motorblocket behöver man således ta höjd för både befintligt behov och



Figur 26. Befintlig och föreslagen gröstruktur i och omkring Hasslum.

Motorblockets behov vid beräkning och dimensionering av fördröjningsanläggningar.

Förslag

Grönstruktur

Strukturskissen föreslår huvudsakligen ett nytt grönstråk i området. Längs Motorblockets södra gräns, i anslutning till banvallen, föreslås ett nytt grönstråk. Detta för att skapa ett sammanhängande grönstråk som löper från Mariesjö genom hela Hasslum och ned till Ösan. Det är också ett sätt att hantera och binda sandslänten som skiljer Motorblocket från banvallen. Att plantera torktåliga växter till exempel strandråg, sandrör och kryptall längs slänten skulle innebära att växterna med sina djupa rötter binder sanden på ett effektivt sätt samtidigt som de bidrar med biodiversitet och blir ett dekorativt inslag i stadsdelen.

Öster om fastigheten Vevstaken 3, i kilen mellan banvallen och väg 49, föreslås en ny dagvattendamm i anslutning till den sänka som redan idag

tar emot dagvatten från Hasslumsområdet, se avsnittet om "Dagvatten- och skyfallshantering".

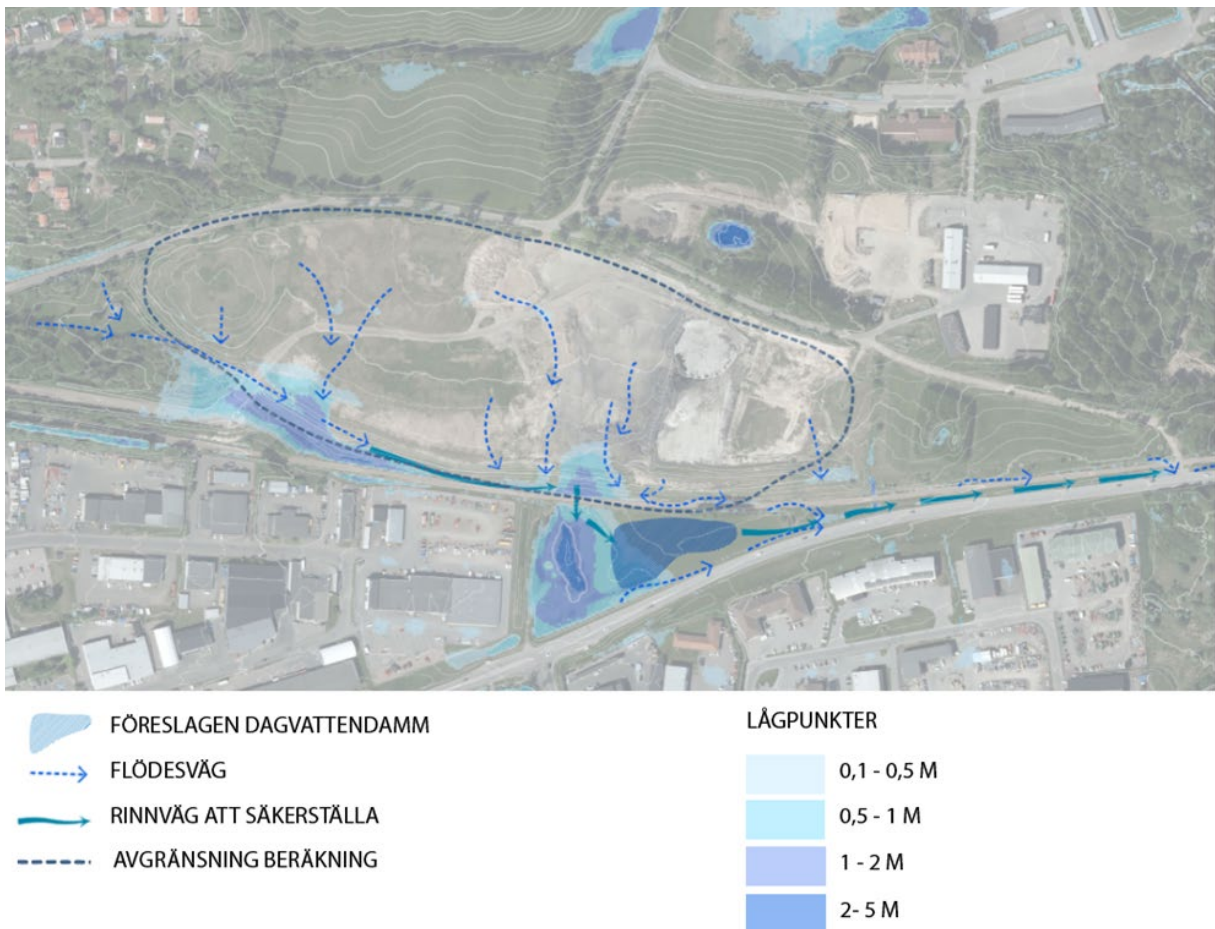
Dagvattenlösningar

Ytan är, med nuvarande dagvattenhantering borträknad, drygt 6000 m² och ligger i en lågpunkt i områdets södra del. Dagvatten föreslås ledas till dammen via både diken och ledningar. Från dammen leds sedan vattnet österut via dike norr om Hjovägen vidare till recipienten Ösan.

Utöver reningen som sker i dammen och diken ska dagvatten inom verksamhetsområdena och eventuella parkeringsplatser behandlas med oljeavskiljning i enlighet med kommunens riktlinjer för dagvatten.

Skyfalllösningar

Ytan för den föreslagna dagvattendammen utgör en av områdets lågpunkter dit mycket vatten beräknas rinna. Det är viktigt att inga barriärer såsom byggnader hindrar avrinningen eller skapar instängda områden.



Figur 27 - Visar lågpunkter som rinnvägar i området.

Instängda områden i närheten av bebyggelse behöver byggas bort och hänsyn till dessa behöver tas i kommande detaljplanearbete. Vatten kan bli stående i mindre lågpunkter inom området och det är viktigt att dessa är på platser som inte skadar bebyggelse eller påverkar framkomligheten på vägar som bedöms viktiga för samhällsviktig verksamhet.

Storlek på fastigheter

För att Hasslum ska kunna utvecklas effektivt krävs en anpassningsbar fastighetsstruktur. Det handlar om att hitta en balans där både mindre lokala företag och större nyetableringar får plats. Nedan beskrivs hur vi ser på fastighetsindelningen och vad som krävs för att använda marken så effektivt som möjligt.

Hasslums verksamhetsområde är idag indelat i 39 fastigheter i varierande storlek från ca 1700 m² (Cylindern 5) till 40 000 m² (Kylaren 1).

Utvecklingen kan också ske genom att allmän platsmark behöver tas i anspråk. Sådan utveckling har redan skett och pågår kring CEJN, därav behovet att begränsa trafiken på Kylarvägen (A7). Deras redovisade utbyggnadsbehov får till följd att Kylarvägen behöver stängas av väster om Ventilvägens korsning med Hasslumsvägen. Detta för följdverkningar förutsättningarna för rörelsemönster och att skalan för området förändras.

Förutsättningar förändras rörande exempelvis tillgänglighet från Hasslumsvägen till enskilda fastigheter längs Kylarvägen, Batterivägen och Ventilvägen, lämplig utformning av vägområden som behöver ta den trafik som tidigare gått på Kylarvägen, placering och utformning av enskilda fastighetsägares utfarter och placeringar av entréer till byggnader. Kvartersindelningen sett till avståndet mellan korsningspunkter på Hasslumsvägen för dess västra delar ändras från 150 meter avstånd till 250 meter.

Förändringar av denna typ förändrar områdets karaktär. Fördelar kan vara att verksamheter kan utvecklas och fortfarande rymmas inom Hasslumsområdet och att tidigare gjorda investeringar i byggnader och logistiklösningar kan utvecklas vidare.

Nackdelarna är att områdets robusthet vad gäller vilken typ av verksamheter som kan rymmas påverkas. Förändras flera kvarter i denna riktning kommer området enbart lämpas för större verksamheter. Synergier som kan finnas av områdets nära placering i förhållande till Mariesjö riskerar att försvinna.

Sammantaget bör försiktighet gällande denna typ av förändringar gälla. Om förändringen ändå bedöms vara nödvändig bör den föregås av detaljplanearbete där konsekvenserna och möjliga kompensationsåtgärder avseende förändrade förutsättningar belyses för omgivande berörda fastigheter. Utredningar som ser på helheten för området vad gäller trafikföring, kollektivtrafik, tillgänglighet behöver genomföras inom ramen för en sådan detaljplan. Konsekvenserna bör beskrivas utifrån att vägkoppling inte kommer vara möjlig att återskapa, särskilt om tidigare väg eller gata delar blivande fastighet. Eventuell placering av byggrätter kan göra ett återskapande möjligt sett till markåtkomst men det ökade ekonomiska värdet kommer försvåra detta i praktiken vid eventuella framtida fastighetsaffärer.

Motorblocket

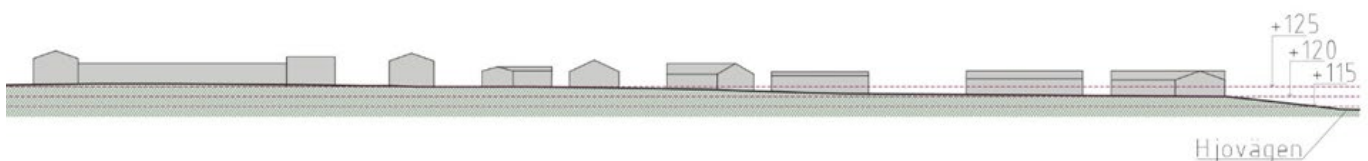
Motorblocket är en fastighet som ligger i nordöst om befintligt verksamhetsområde. Den är planlagd för industri men har aldrig byggts ut. Fastigheten Motorblocket är idag 122 500 m². En stor del av tomten är utfylld och kommer att fyllas med gjutsand eller formsand. Formsand består till största delen av finkornig tvättad naturlig sand med inblandning av 7 % lera (Bentonit) som bindemedel, 4 % malt stenkol och 3 % vatten. Blandningen gör att formsanden blir lätt att kompaktera och den packade sanden blir mycket stabil och tät. Utfyllnad med formsand är anmälningspliktig, en anmälan kommer att inlämnas till Miljösamverkan Östra skaraborg.

För att Motorblocket ska kunna utvecklas behöver sannolikt det yttre vägsystemet kompletteras med en eller flera anslutningspunkter, vilka lokaliseras på ett sätt som undviker att det nuvarande lokala vägnätet i Hasslum överbelastas. Därför föreslår strukturskissen flera nya anslutningspunkter till Motorblocket. Att någon eller några av dessa tillkommer är troligen en förutsättning för att Motorblocket ska kunna utvecklas sett till den begränsade kapaciteten i den befintliga korsningen mellan Hasslumsvägen och Hjovägen samt begränsningar för tung trafik längs Hasslumsvägen norr om banvallen och Räddningsvägen (med hänsyn till närliggande bostäder). Utveckling av Motorblocket kommer också vara beroende av att mark kan tas i anspråk för en gemensam fördröjning och rening av dagvatten från området.

Principer

För att möjliggöra utbyggnaden föreslås följande principer:

- Utveckling bör ske genom att ny detaljplan tas fram för Motorblocket innehållande tillhörande infrastruktur och dagvattenlösningar där dessa frågor och andra med detaljplanen tillhörande frågor behandlas.
- För att säkerställa inriktningen för Motorblocket till ett småskaligt verksamhetsområde bör en grundläggande kvartersindelning ges genom att vägar inom kvarteret anges som allmän plats.
- Om fastigheten utvecklas och exploateras på liknande sätt som övriga verksamhetsområdet med mellanstora företag vars verksamheter inte är störande för omgivningen är en lämplig ny fastighetsindelning tomtstorlekar om cirka 3000-15 000m².
- Infrastruktur. Anslutning till framtida fastigheter medför att Motorblocket behöver kompletteras med en väg i östvästlig riktning. Denna kan antingen förläggas längs fastighetens södra gräns alternativt att den går som ett stråk rakt genom fastigheten. Det första alternativet innebär att även Räddningsvägen behöver användas som primär gata för angöring.
- Nya anslutningspunkter från Hjovägen och väg 26 till området. Någon eller några nya anslutningspunkter är troligen en förutsättning för att Motorblocket ska kunna utvecklas. Den befintliga korsningen Hasslumsvägen – Hjovägen är redan idag kraftigt belastad och den tunga trafiken som trafikerar Hasslumsvägen i nära anslutning



Figur 28 - Bilden ovan är en marksektion genom vägen som går i öst-västlig riktning mitt genom Motorblocket. Skala 1:4 000.

till bostadsområdet bedöms vara ohållbart om ytterligare tung trafik tillkommer.

Förslag

Strukturskissens förslag bygger på en ny central matargata i östvästlig riktning som delar upp Motorblocket på ett sätt som möjliggör indelning av fastigheter föreslagna storlekar om 3000 – 15 000 m².

I nedan figur 30 redovisas hur fastighetsindelningen skulle kunna se ut med en gata som går centralt genom området. Gatan är i illustrationen ritad med 18 meters bredd vilket inkluderar gång- och cykelbana som samlas på ena sidan av körbanorna. Med ett vägnät som ser ut så här kvarstår 81 900 m² fastighetsarea på fastigheten Motorblocket. I kombination med ytan mellan Motorblocket, Räddningsvägen och Hjövågen skulle man kunna få ut cirka 90 100 m² fastighetsarea, vilket i sin tur betyder att det finns möjlighet till 36 040 m² byggnadsarea vid en exploateringsgrad om 40%.

På grund av gjutsandsupplaget är Motorblockets plåtå hyfsat platt och avsikten är att upplaget ska bilda en jämn yta på ungefär samma plushöjd över hela området. Marken släntas sedan ned till omkringliggande vägar.

Fastigheten nås lämpligast från väster och norr. I söder och öster är det branta sluttningar med en kraftig höjdskillnad som gör angöring med motorfordon svårt, däremot är det möjligt att skapa gång- och cykelanslutningar till området från dessa håll då den infrastrukturen tål lite brantare lutning.



Figur 29 - Bilden nedan är marksektioner som illustrerar den befintliga sluttningen för den västliga kopplingen upp på Motorblocket.



Figur 30 - Bild ovan är en tänkbar fastighetsindelning på fastigheten Motorblocket med fastighetsareor mellan 3000 m² och 15 000 m².

Slutsats

En tröskel vad gäller utvecklingen av Hasslumområdet och Motorblocket sätts av den nuvarande övergripande trafiklösningen vad gäller anslutningen till väg 49. Genomförda dialoger visar på en upplevd problembild i rusningstrafik. Bilden förstärks av tidigare gjorda kapacitetsutredningar gällande anslutningen till väg 49 (se avsnittet Principer för trafiklösning). Utredningarna visar på en i dagsläget tillräcklig kapacitet men också att endast en mindre ökning av trafik skulle medföra att korsningen inte längre bedöms tillräcklig. Grunden för all utveckling av området blir därför att öka kapaciteten. Eftersom utbyggnad av området i enlighet med strukturskissen skulle öka byggnadsarean inom området med ca 60 % kan man också förvänta sig att trafiken till och från området ökar i samma storleksordning.

För att öka kapaciteten till området kan korsningen mellan Hasslumsvägen och väg 49 byggas om och utformas på ett sätt som kan hantera större trafikmängder, till exempel med en cirkulationsplats. En sådan lösning bedöms inte vara tillräcklig och skulle innebära att tung trafik fortsatt fördelas utifrån en gemensam punkt med följd att Hasslumsvägen får en ökad belastning.

Utvecklingen av området kan ske på olika sätt; dels genom en förtätning i redan befintligt verksamhetsområde, dels utbyggnad och exploatering av ett nytt verksamhetsområde i kvarteret Motorblocket.

Strukturskissen föreslår därför både att den befintliga kopplingen mot väg 26 förbättras och flyttas för att möjliggöra tung trafik, samt att minst en tillkommande koppling mot väg 49 tillskapas för att öka kapaciteten. De yttre kopplingar är spridda så att de försörjer olika delar av området men kan nyttjas som alternativa vägar när så behövs. På så vis ges ett mer robust trafiksystem med flera möjliga reservvägar om hinder eller köbildningar skulle uppstå i någon av de yttre länkarna.

Med ökad kapacitet i korsningen Hasslumsvägen och väg 49 kan motsvarande förtätning ske som

beskrivs under möjligheter med nuvarande trafiklösning.

En begränsande punkt gällande det inre vägnätets sårbarhet är den smala kvarterstorleken som finns mellan väg 49 och Batterivägen/Rattvägen. Kvarteren är 60 meter djupa mot väg 49 vilket innebär att endast två långtradare får plats i det magasin (det uppställningsutrymme som finns för fordon norr om korsningen) som leder från och till korsningen sett till Hasslumområdet.

Åtgärder för att öka kapaciteten består förutom de yttre kopplingarna även av inre kopplingar som berör de vägar kommunen är väghållare för. För att full funktion ska ges av de yttre kopplingarna behöver de inre kopplingarna också stärkas.

Med nuvarande trafiklösningar är det möjligt att förtäta Hasslumsområdet under förutsättningar att kapaciteten i de yttre kopplingarna är tillräcklig. Trafikutredningar som påvisar detta är troligen ett minimikrav för att kommunen ska kunna göra en sådan bedömning.

Utveckling av Motorblocket bedöms inte som lämplig utan att förbättringar sker gällande kapacitet i de yttre kopplingarna.

Förtätning kan ske genom detaljplaneändringar för de berörda fastigheterna eller att nya detaljplaner tas fram med utgångspunkten att exploateringsgraden ligger runt 40 % av fastighetens yta. En ökad exploateringsgrad utöver 40 % kan medges om gemensamma mobilitetslösningar för parkering samt gemensamma lösningar för dagvattenhantering är möjlig att lösa. Att påvisa detta kommer då ingå som en del av de planarbeten som följer på förändringsbehovet. Denna typ av utveckling kan förhindra gemensamma finansieringslösningar både vad gäller de inre och yttre kopplingarna.

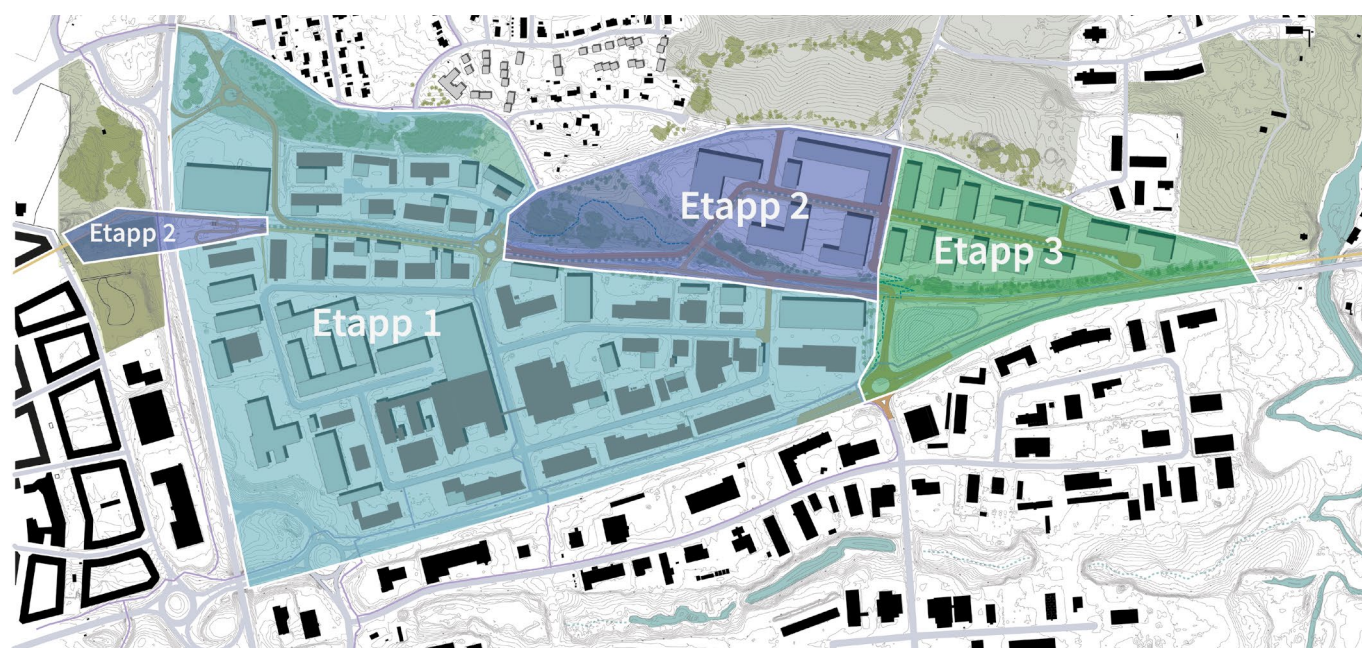
Utvecklingen av Hasslum innebär att området blir mer knutet till centrala Skövde. Detta medför att strukturen kan behöva kompletteras med ett bredare serviceutbud utöver traditionell industri och verksamhet. Redan idag rymmer området en

variation av funktioner, inklusive kontor och undervisningslokaler. I takt med omvandlingen av Mariesjö och närheten till den nya stadsdelen, öppnas möjligheter för en utveckling där mjuka värden såsom kontor, service och utbildning ges ett större utrymme

En ny infart från norr ger främst den ger möjlighet till en utbyggnad inom Väghyveln 1 och andra fastigheter som angörs av den nya kopplingen utan att överbelasta korsningen mot väg 49. En ny koppling mot väg 26 har också potential att frigöra viss kapacitet i korsningen mellan Hasslumsvägen och väg 49, särskilt för fordon som redan färdas på väg 26. Det innebär att den västra delen av Hasslumområdet troligen erhåller (sambandet har inte studerats i detalj) en ökad ökad kapacitet avseende trafik in och ut från området samt en ökad robusthet i vägstrukturen. Med denna åtgärd ges möjligheter till främst förtätning av Hasslumområdets befintliga verksamheter. Den föreslagna kopplingen längs banvallen mot väg 26 inte bedöms tillräcklig för att möjliggöra en exploatering av Motorblocket, eftersom

trafiken från Motorblocket förväntas fördelas mot väg 49 och väg 26 på liknande sätt som det befintliga verksamhetsområdet, där minst 50 procent angör via Hjälvägen/väg 49. Beroende av hur yttre och inre åtgärder ska finansieras finns några olika möjligheter till utveckling.

Sammantaget kommer dessa åtgärder att nå eller besöka området och att röra sig inom det. Gång och cykel har prioriterats samt att skapa bättre angöringsmöjligheter för tung trafik utan att inverka negativt på omkringliggande områden. Strukturen möjliggör olika framtida händelseutvecklingar och ökad exploatering samt en utveckling av områdena norr om verksamhetsområdet.



Figur 31 - Förslag på etappindelning.

Fortsatt arbete

Etapper

Då utvecklingsmöjligheterna inom området är starkt beroende av att nya yttre och inre kopplingar och möjligheterna att finansiera dessa finns olika lämpliga etappindelningar. En annan strukturerande förutsättning är att uppfyllnaden av Motorblocket inte är färdig, arbete med att fortsatt markbereda detta område pågår. Utfyllnaden sker från väster till öster vilket innebär att tung trafik med sotsand har kontinuerligt behov av att kunna nyttja vägarna i området. Av praktiska skäl kan därför utvecklingen av detta område inte ske förrän det arbetet slutförts. Det förhindrar dock inte att en planläggning av området utifrån de nya förutsättningar som finns genomförs. Beroende av detta arbete kan det ses som lämpligt att åtgärder för att kunna förtäta Hasslumområdet prioriteras.

Eftersom både robustheten och kapaciteten i området ökar vad gäller trafikföring om B2- ny infart från norr anläggs bör detta vara det första steget att möjliggöra en utveckling i enlighet med strukturskissen. I samband med detta bör även vidare utredning kring kostnadsbild och finansieringsmöjligheter av åtgärden B1- banvallens förlängning inkluderas och om det är möjligt att se detta som ett paket.

Beroende på och de finansieringsmöjligheter som finns bör detta följas av arbeten som har till mål att säkerställa de inre kopplingarna, antingen som detaljplaner som enbart berör framtida vägområden och gång- och cykelvägar eller att verksamhetsområden inkluderas i detaljplanarbetet.

Som en andra etapp föreslås påbörjad utveckling av Motorblocket och en ny gång- och cykelkoppling över till Mariesjö. Full utbyggnad av Motorblocket bedöms kunna ske först när en ny kopplingspunkt till väg 49 är realiserbar.

Etapp 3 innefattar en ny koppling till väg 49. Först när en ny koppling till väg 49 är genomförd bedöms infrastrukturnätet ha tillräcklig kapacitet att hantera full utbyggnad på Motorblocket.

Trafikverket har i dialog under arbetet med strukturskissen varit skeptiska till nya kopplingar mot väg 49. Detta är förståeligt med tanke på de investeringar som nyligen gjorts längs sträckan och den planerade kapacitetshöjningen längre österut på denna väg. Ett förslag från denna dialog om att samlokalisera en ny koppling norrut med den befintliga kopplingen söderut mot Storängsvägen speglas i strukturskissen. I dialogen har även inspel kommit om att stänga den befintliga korsningen mellan Hasslumsvägen och väg 49 i samband med att en ny koppling tillkommer. Detta bedöms dock inte gynna befintliga verksamheter i området och bägge kopplingarna finns därför redovisade i strukturskissen.

Det är möjligt att kapaciteten för vänstersvängande trafik från väg 49 mot Hasslumområdet kan lösas genom att bygga om den befintliga korsningen mot Hasslumsvägen till en cirkulationsplats, men det kan anses vara en bättre investering att lägga den nya cirkulationsplatsen längre österut och låta den befintliga korsningen ligga kvar. En kompromiss kan också vara att leda vänstersvängande trafik mot Hasslum via en ny cirkulationsplats i höjd med Storängsvägen, på motsvarande sätt som vänstersvängande trafik ut från området nu vänder vid Trafikplats Mariesjö. Att utreda dessa samband bör därför komma tidigt i de fortsatta processerna kring möjligheterna att förtäta nuvarande Hasslumområdet och att omvandla Motorblocket till ett småskaligt verksamhetsområde.

Strukturskissen har identifierat kopplingar som kan vara av betydelse för en långsiktig utveckling av området som balanserar tillgänglighet och framkomlighet. I kommande planering kan en mer detaljerad underlag tas fram i dialog mellan kommunen och Trafikverket som beskriver vilka utredningar som kan behövas för olika steg i processen. Det kan exempelvis vara mer detaljerade simuleringar av hur en samlad trafiklösning med nya tillfarter både från väg 49 och väg 26 fungerar i kombination med Hasslumsvägens korsning vid olika utbyggnadsalternativ (där

lösning med stängning, med höger-in-höger-ut och med nuvarande utformning studeras). I det arbetet bör utgångspunkten vara att Skövde växer österut i samband med utvecklingen av Mariesjö och att Hasslumområdet hamnar mer centralt i relation till bostäder och målpunkter. På sikt är det därför rimligt att tänka sig en fortsatt utveckling, omvandling och förtätning som gör att resande till Skövde möter staden längre österut än i dag. Det bör kunna innebära möjlighet att se över både angöringsbehovet och hastighetsgränsen längs denna del av väg 49. Samtidigt kan det vara värt att understryka att omvandlingen inte börjar nu, utan att det handlar om att planera för vad som händer med Motorblocket efter utfyllnad.

När utredningarna gällande den övergripande trafiklösningen är genomförda och uppfyllnaden av området är slutförd kan genomförandet påbörjas med utbyggnad av de inre kopplingarna och de gemensamma dagvattenlösningarna. Eventuellt kan detta ske tidigare om processen med att bygga ut området och samtidigt fylla de östra delarna är möjligt att göra parallellt.

Beslut om planuppdrag

För att fortsätta utvecklingen av området krävs flera nya detaljplaner. Idag pågår ett planarbete för Kylaren 1, och planbesked finns för bland annat Ventilen 1 och Väghyveln 1. Nya detaljplaner krävs även för att möjliggöra förtätning samt för att utveckla motorblocket och vägnätet.

Dialog med Trafikverket

Trafikverket har i dialog under arbetet med strukturskissen varit skeptiska till nya kopplingar mot väg 49. Detta är förståeligt med tanke på de investeringar som nyligen gjorts längs sträckan och den planerade kapacitetshöjningen längre österut på denna väg.

Strukturskissen har identifierat kopplingar som kan vara av betydelse för en långsiktig utveckling av området som balanserar tillgänglighet och framkomlighet. I kommande planering kan en mer detaljerade underlag tas fram i dialog mellan kommunen och en fördjupad dialog med Trafikverket som beskriver vilka utredningar som kan behövas för olika steg i processen.

Ekonomi

Finansiering av inre åtgärder

Det finns flera alternativ för att finansiera de inre åtgärderna som är nödvändiga för att få en fungerande koppling mot den nya norra infarten.

Kommunen tar alla kostnader

Denna modell innebär genomförandemässigt att utbyggnad av infrastrukturen i området hanteras i en separat detaljplaneprocess. Detaljplanearbetet kan avgränsas till de områden där en omvandling ska ske, det vill säga banvallen och kopplingar till denna. Efter att vägar byggts ut kan förtätning och utveckling av fastigheterna i området ske, antingen på initiativ av enskilda fastighetsägare eller att flera fastighetsägare går ihop och delar på kostnaderna för ändring av detaljplanen eller detaljplanarbete.

Det är även möjligt för kommunen att genom ett eget initiativ möjliggöra för en förtätning av större områden genom ett inkludera befintliga verksamhetsområden inom ramen detaljplanearbetet.

Bidrag genom exploateringavtal eller tomtförsäljning

För att kunna erhålla exploateringsbidrag förutsätts att några villkor uppfylls. Det viktigaste av dessa villkor är att åtgärden ska vara nödvändig för att detaljplanen ska kunna genomföras. För Hasslumområdet innebär detta att det bör finnas en utredning som visar att kapaciteten är otillräcklig för att kommunen ska ha rätt att via exploateringsavtal avtala om exploateringsbidrag för att kunna finansiera tillkomsten av de inre åtgärderna.

Nödvändigheten av åtgärden är enkel att påvisa om hela området ska ha möjlighet att förtätas. Det är svårare att visa på nödvändigheten vad gäller en enskild fastighet, särskilt om förtätningen enbart visar på en mindre förändring i jämförelse med nuläget. Det är inte heller möjligt för kommunen, att efter åtgärden genomförts avtala om detta. Det vill säga kostnaderna kan inte tas ut i efterskott på samma sätt som medfinansieringsalternativet för de yttre åtgärderna. Undantag finns i de fall detaljplanen avser ett steg

i en etappvis utbyggnad. Med etappvis utbyggnad avses att exempelvis att detaljplanen är en av flera planer som ingår i arbetet med att planlägga ett område som omfattas av ett och samma detaljplaneprogram.

Ska denna typ av finansiering användas kan det vara en fördel att använda sig av större planområden som inkluderar flera fastigheter och att planarbetet sker i tydligt indelade etapper. Avseende denna handling kan genomförandet av strukturskissen delas upp i två tydliga etapper. Förtätning av nuvarande verksamhetsytor inom Hasslumområdet respektive utveckling av kvarteret Motorblocket till ett småskaligt verksamhetsområde. De inre åtgärderna bör därför kunna avtals om inom exploateringsavtal om förtätning av Hasslumområdet sker inom ramen för ett eller flera större detaljplaner. Denna modell innebär flera utmaningar, bland annat att skriva ett exploateringsavtal med alla berörda fastighetsägare.

Så länge kommunen är ägare till Motorblocket finns ytterligare finansieringsmöjligheter till både yttre och inre åtgärder genom försäljning av tomter och på så sätt få igen de kostnader som uppstått.

Om kommunen låter Motorblocket utvecklas i annan regi bör flera av de föreslagna åtgärderna kunna finansieras genom exploateringsbidrag, då området ej kan utvecklas utan att nya lösningar vad gäller tillfarter och dagvattenhantering genomförs.

Gatukostnadsutredning

Ett tredje alternativ till att bekosta åtgärder förknippade med att anlägga eller förbättra en gata finns angivet i plan- och bygglagens 6 kapitel 24 § om ersättning för gatukostnader. Det finns villkor kopplade till denna finansieringsmöjlighet; kommunen ska vara huvudman för allmän plats, det är endast åtgärder som är avsedda att tillgodose områdets behov som ska bekostas, det ska inte vara högre standard än nödvändigt och en gatukostnadsutredning måste göras av kommunen.

Processen kring en gatukostnadsutredning liknar den som följer en detaljplan, med ett samrådsstadium och ett granskningsstadium där möjlighet att yttra sig ska ges för de som har väsentligt intresse

av förslaget. Flera osäkerheter vad gäller villkoren för att kunna ta ut kostnader på detta vis finns och möjligheten används alltmer sällan.

Finansiering av yttre kopplingar

Medfinansiering

För att skapa förutsättningar för utbyggnad av infrastrukturen är medfinansiering en möjlig lösning. Medfinansiering innebär att en ersättning kan tas ut gentemot en byggherre av kommunen i samband med genomförandet av en detaljplan. Byggherren åtar sig att betala en del av en kommuns kostnad för bidrag till korsningen för dess utökade kapacitet. Förutsättningen för att en sådan ersättning ska kunna tas ut är, enligt plan- och bygglagens 6 kapitel 40 § att "...den väg som kommunen bidrar till medför att den fastighet eller de fastigheter som omfattas av detaljplanen kan antas öka i värde". Vidare ska byggherrens åtagande stå i rimligt förhållande till dennes nytta av planen. En ökad exploateringsgrad för fastigheterna bör kunna möta lagkravet om fastigheten i fråga kan sägas ha ökat i värde.

Villkoret om värdeökning för de fastigheter som planläggs uppfylls i hög grad vad gäller motorblocket. Vad gäller förtätning av övriga Hasslumområdet kan ett samband med värdeökning finnas även där om planläggning sker inom det området som möjliggörs genom att C2- ny kopplingspunkt till Hjövägen tillkommer. Men det kan vara beroende av om åtgärd B2- Ny infart från norr tillkommit eller ej.

En annan förutsättning för att kunna arbeta med medfinansiering är också att kommunen har ingått ett avtal med stat (eller region) om finansiering av utbyggnad av en statlig väg. Det är troligt att staten ensamt inte kommer vilja stå för kostnaden av en kapacitetshöjning av korsningen. Kommunen bör därför ingå ett sådant avtal om denna typ av utveckling planeras. Det ger också möjlighet för kommunen att kunna påverka tidplaner och utbyggnadstakt på ett annat sätt än om enbart staten finansierar ombyggnationen. Liknande resonemang gäller för de yttre åtgärder som berör statlig infrastruktur och som föreslås i strukturskissen (det vill säga B2 ny infart från norr och C2 ny kopplingspunkt mot Hjövägen).

Ytterligare en förutsättning är att det är enbart fastigheter som ingår i ny planläggning som kommunen kan ålägga ägarna att bidra till kommunens kostnader. Medfinansiering kan avse redan vidtagna åtgärder. Någon begränsning i tid finns inte. Det innebär att det också är möjligt för kommunen att stegvis få in bidrag från de enskilda exploatörerna i området vars fastigheter kan sägas ha ökat i värde. Det vill säga för varje planändring eller ny detaljplan som görs med inriktning mot en ökad exploateringsgrad kan det vara möjligt för kommunen att få bidrag till att finansiera ombyggnationen av korsningen.

Utveckling av Motorblocket bedöms inte som lämplig utan att ytterligare förbättringar sker gällande kapacitet i de yttre kopplingarna men utifrån vidare undersökningar kan detta omprövas.

Möjligheter till medfinansiering finns för projekteten:

- Korsningen Hasslumsvägen/Väg 49 berör väg 49 där staten är väghållare. Vad gäller statliga vägar finns möjlighet för kommunen och staten att komma överens via ett exploateringsavtal om medfinansiering.
- Ett sätt är att utvecklingen sker organiskt utifrån att enskilda fastighetsägare ser ett behov av att förtäta vilket i sin tur möjliggörs genom att de då initierar denna förändring genom en planändring eller ett detaljplanarbete. Kommunens möjlighet till medfinansiering blir då beroende av det verkliga omvandlingstrycket i området. Utvecklingen inom förtätningsområdet kan ske inom egen fastighet eller genom sammanslagning av fastigheter. Ändring av enskilda detaljplaner kan ske under förutsättning att tillkommande anspråk vad gäller exempelvis dagvattenlösning och parkering kan lösas inom den egna fastigheten. Detta förutsätter att exploateringsgraden är på en balanserad nivå vilket bedöms vara omkring 40 % av fastighetsytan. Exploateringsgrad utöver 40% kan medges om gemensamma mobilitetslösningar för parkering och gemensamma lösningar för dagvattenhantering där behovet möts ingår som del i planarbetet. Om behov uppstår av att slå samman fastigheter bör detta kunna utan problem

under förutsättning att inte allmän platsmark korsas, det vill säga inom det egna kvarteret.

- Ett annat sätt är att ta ett samlat grepp om området där kommunen är initiativtagare till detaljplanarbete som inkluderar alla fastigheter som bedöms kunna beröras av en värdeökning. Avgränsningen för en sådan plan skulle kunna vara området väster om Hasslumsvägen, men sett till att den begränsande faktorn för hela området är nuvarande koppling Hasslumsvägen/väg 49 kan även hela området (undantaget de detaljplaner som inte berörs av bestämmelser om att tredjedel av fastigheten får bebyggas) ses som en rimlig avgränsning för ett sådant detaljplanarbete. Att arbete med hela det nuvarande verksamhetsområdet rekommenderas om exploateringsgraden ska vara högre än 40%. Det motiveras då med att gemensamma mobilitets- och dagvattenlösningar behöver lösas.



SKÖVDE

Sektor samhällsbyggnad

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