

Mobilitetsutredning och utformning för Arenaområdet och Badhusgatan

Inom planprogram för Arenaområdet, Skövde kommun

Dokumentinformation

Titel:	Mobilitetsutredning och utformning för Arenaområdet och Badhusgatan – Inom planprogram för Arenaområdet
Projektnummer:	25040
Rapportnummer:	2025:83
Författare:	Caroline Mattsson, Anton Florén, Anna-Sofia Sjöoquist
Medverkande:	Francisco Caron Malucelli, Cristoffer Collander
Kvalitetsgranskning:	Caroline Mattsson
Beställare:	Skövde kommun
Kontaktperson:	Nazanin Keshipour, Linda Kjerfve, Malin Gyllspång

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.3	2025-11-03	Första utkast	Beställare
0.4	2026-01-22	Revideringar efter kommentarer	Internt
1.0	2026-02-13	Slutrapport	Beställare

Förord

Trivector Mobility har under 2025 på uppdrag av Skövde kommun genomfört en mobilitetsanalys och tagit fram utformningsförslag för utveckling av området vid Arena Skövde och längs med Badhusgatan som en del av Planprogram för Arenaområdet.

Göteborg, 13 februari 2026

Caroline Mattsson
Trivector Mobility AB

Sammanfattning

Skövde kommun håller på att ta fram ett planprogram för arenaområdet i Skövde, inklusive Badhusgatan. Badhusgatan och Arenaområdet utgör en viktig länk mellan stadskärnan, resecentrum, utbildningsmiljöer och större evenemangsmål i Skövde. Denna rapport presenterar förslag till utformning av Badhusgatan ur ett trafikalt perspektiv och redovisar en mobilitetsutredning för arenaområdet. Utvecklingen av området behöver ta ett samlat grepp där trafiklösningar, klimatanpassning och utformning av det offentliga rummet samverkar. Genom ett multifunktionellt gaturum kan området utvecklas för att möta framtida behov och samtidigt bidra till en mer sammanhängande, trygg och hållbar stadsmiljö, där besökare, boende och verksamma ges möjlighet och uppmuntras till att gå, cykla och resa kollektivt. Sex mål har formulerats för att ge riktning till uppdraget:

1. Tydliga, sammanhängande och attraktiva gång- och cykelstråk skapas som uppmuntrar till vardagsrörelse och vistelse.
2. Framkomligheten för kollektivtrafiken på Badhusgatan ska vara mycket god.
3. Badhusgatan ska i första hand utformas för lokala resor och tillgänglighet till målpunkter i området, snarare än som genomfartsled.
4. Arenaområdet ska utvecklas som en tillgänglig och effektiv nod för evenemang, vardagsresor och parkering i centrala Skövde.
5. Utvecklingen av Badhusgatan och Arenaområdet ska bidra till stadens klimatanpassning och till en mer robust och attraktiv livsmiljö.
6. Tung trafik ska i möjligaste mån separeras från gående och cyklister för ökad tillgänglighet och säkerhet.

Förslag parkeringslösning för cykel och bil

Varje vecka sker någon typ av evenemang på Arena Skövde som drar besökare från närområdet. Det mest återkommande scenariot är i form av en handbollsmatch på en vardagskväll samtidigt med regelbundna besökare till badet, gym eller andra aktiviteter. Mobilitetsanalysen bedömer efterfrågan på antalet parkeringsplatser från besökare till Arena Skövde samt den kommande exploatering som planeras. Efterfrågan från besökare till Skövde centrum, anställda med arbetsplats i närheten och pendlare som i dagsläget ställer sig vid Arena Skövde har inte bedömts eftersom det saknas underlag för hur stor den andelen är.

Analysen bygger på flera antaganden och det råder fortfarande osäkerheter kring den kommande exploaterings omfattning och innehåll. Därför presenteras den bedömda efterfrågan på parkering i flera intervall.

Tabell 1-1 Intervall över bedömd efterfrågan på parkering för bil och cykel.

	Antal bpl	Antal cpl
Scenario A – högre bilandel, lägre cykelandel	688	222
Scenario B – lägre bilandel, högre cykelandel	448	265
Fall 1 – hög andel bostäder	611-752	1 534-1 888
Fall 2 – samma andel bostäder/kontor	748-920	1 398-1 720

Som jämförelse kan nämnas att P-hus Mode har en kapacitet på 600 bilparkeringsplatser, vilket nätt och jämnt skulle vara tillräckligt för Fall 1 med den lägre exploateringen och övervägande andel bostäder eller tillgodose efterfrågan från besökare till arenan.

Förslag lösning för gods- och leveranstransporter

Förslaget till gods- och leveranstransportlösning bygger dels på att samla gods- och avfallshanteringen i så stor utsträckning som möjligt, dels på att skapa tydliga transportvägar som inte korsar fotgängar- och cyklistflöden till och från anläggningen. Den huvudsakliga utmaningen ligger i den interna logistiken, bland annat krävs sannolikt ombyggnation för att lösa restaurangens leveranser och tömning med slambil.

Logistikanläggningen föreslås utformas för ett enkelriktat genomgående fordonsflöde med infart från Badhusgatan söder om arenan och utfart till Badhusgatan norr om arenan. Det möjliggör en mer yteffektiv anläggning eftersom vändningar med större fordon kräver stor plats. Förslaget medför, förutom en bra lösning för transportörer, få konfliktpunkter mellan besökare och tung trafik.

Om det inte är möjligt att flytta restaurangens leveranser och avfallshantering så måste angöring säkerställas med en till- och frånfartsväg. Den stora nackdelen med förslaget är att det korsar gång- och cykelstråk till och från arenan samt att en vändyta behöver tillskapas vid angöringsplatsen.

Förslag trafikutformning för Badhusgatan

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

I arbetet med utformningen har konceptet Smarta gatan¹ setts som en guide att utgå från. Konceptet innebär en helhetssyn på gaturummet som en mångfunktionell och hållbar resurs, snarare än en yta enbart för biltrafik. Huvudidén är att gatan ska vara levande, långsam, ekologisk och flexibel för att möta nutida utmaningar som urbanisering, segregation och klimatförändringar.

Genom att definiera ytor för gång- och cykeltrafik skapas ett mer förutsägbart och tryggt gaturum för människan. En breddning av stråken för oskyddade trafikanter ger mer utrymme och därmed en minskad risk för olyckor mellan fotgängare och cyklister. Hastighetssäkrade passager på sträckan bidrar till en förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Busshållplatserna föreslås centreras i korsningen Badhusgatan – Staketgatan/Norra Bergvägen vilket medför en förenkling för resenärer till och från arenan, oavsett varifrån de kommer med buss. Det förenklar även för eventuellt byte mellan linjer. Konsekvensen blir att vissa resenärer får längre avstånd till och från hållplatsen. Det befintliga diagonala stråket från korsningen Badhusgatan – Staketgatan/Norra Bergvägen bibehålls och bussnoden blir då en viktig del i att förstärka och tillgängliggöra detta stråk.

Genom de föreslagna förändringarna kommer tillgängligheten och framkomligheten till området fortsatt vara god i och med att befintlig struktur nära nog bibehålls. De gröna zonerna är strategiskt viktiga för att subtilt styra bilister till lägre hastigheter eftersom trädtrader och växtbäddar skapar en visuellt tightare och smalare upplevelse av körfältet.

Den föreslagna zonen för träd och belysning fungerar som en skyddande barriär mellan fordon och fotgängare, vilket gör gatan till en trivsammare miljö att vistas i. Integrerade lösningar för grönska och dagvatten bidrar till en mer levande stadsmiljö, medan den balanserade utformningen säkerställer att gatan fungerar effektivt för både boende, besökare och genomfartstrafik.

¹ Designguide för Smarta gator, VTI, Chalmers et.al., 2022
[Lund](#) | [Göteborg](#) | [Stockholm](#) | [Luleå](#)

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	7
1.1. Övergripande mål	8
1.2. Planområdet idag	9
2. Nulägesbeskrivning	12
2.1. Tillgänglighet inom planområdet	12
2.2. Parkering i Skövde.....	16
2.3. Befintlig mobilitetssituation på Arenaområdet.....	22
3. Förslag mobilitetslösning Arenaområdet	26
3.1. Kommunala styrdokument för parkering.....	26
3.2. Bedömd efterfrågan för bil- och cykelparkering	26
3.3. Övergripande principer och förhållningssätt för bilparkering och hållbar mobilitet.....	31
3.4. Gods- och leveranstransporter	31
4. Förslag trafikutformning – omvandling till stadsgata	35
4.1. Förutsättningar, och övergripande principer, för utformning	35
4.2. Badhusgatan söder.....	39
4.3. Staketgatan och Norra Bergvägen	42
4.4. Badhusgatan norr.....	47
4.5. Konsekvensanalys för planprogramområdet	48

1. Inledning

Skövde kommun håller på att ta fram ett planprogram för arenaområdet i Skövde, inklusive Badhusgatan. Området innehåller i dagsläget bland annat ett upplevelsebad samt idrotts- och evenemangshallar vilka är viktiga målpunkter för besökare i Skövde med omnejd. Verksamheterna i Arena Skövde genererar kraftiga men tidsbegränsade flöden med besökare under hela året. Arenaområdet finns utpekad i den fördjupade översiktsplanen för centrum. Badhusgatan, Norra Bergvägen och Staketgatan utgör viktiga anslutningsvägar till arenaområdet. Badhusgatan pekas även ut som en blivande stadsgata med grönstruktur i den fördjupade översiktsplanen. Marken runtomkring arenan består idag till stor del av markparkering som nu ska förädlas och förtätas till en ny stadsdel.

Planprogrammet för arenaområdet påbörjades redan 2016. Vissa förutsättningar har ändrats sedan dess och det finns behov av att ta fram ett samlat strategiskt dokument för att skapa goda förutsättningar för mobilitetslösningar, hitta smart och effektivt nyttjande av mark, främja hållbara transportalternativ och förbättra flöden och trafiksäkerhet för alla trafikanter. Skövde kommun har tagit fram en ny översiktsplan som påtalar behovet av en uppdaterad trafikstrategi för hela Skövde. Då detta ännu inte finns framtaget behöver det för arenaområdet och Badhusgatan genomföras en mobilitetsanalys för planprogrammet, som kan påvisa behov, begränsningar, risker och möjlighet till förändring.

Badhusgatan och Arenaområdet utgör en viktig länk mellan stadskärnan, resecentrum, utbildningsmiljöer och större evenemangsmål i Skövde. Området har idag flera konkurrerande funktioner – genomfart, angöring, leverans, parkering och vistelse – samtidigt som kraven på trafiksäkerhet, tillgänglighet, klimatanpassning och stadsmiljö kvalitet ökar.

Denna rapport presenterar förslag till utformning av Badhusgatan ur ett trafikalt perspektiv och redovisar en mobilitetsutredning för arenaområdet. I uppdraget har gällande praxis och planeringsstöd använts för att skapa de bästa lösningarna för att uppnå god framkomlighet, tillgänglighet, trygghet, mm för kollektivtrafik², gång och cykel³.

² SKR, Handbok för attraktiv kollektivtrafik, 2022, https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_006201_006300/Publikation_006297/SKR_A4_Handbok-for-attraktiv-kollektivtrafik.pdf

³ Trafikverket och SKR, Mobilitet för gående, cyklister och mopedister: En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning, 2022, <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1679156/FULLTEXT01.pdf>

1.1. Övergripande mål

Utvecklingen av området behöver ta ett samlat grepp där trafiklösningar, klimatanpassning och utformning av det offentliga rummet samverkar. Genom ett multifunktionellt gaturum kan området utvecklas för att möta framtida behov och samtidigt bidra till en mer sammanhängande, trygg och hållbar stadsmiljö, där besökare, boende och verksamma ges möjlighet och uppmuntras till att gå, cykla och resa kollektivt.

Utformningen av området präglas av ett angreppssätt som är långsiktigt och resurseffektivt, där gatans funktion, stadsliv, grönstruktur och dagvattenhantering integreras för att skapa ett robust och hållbart gaturum.

Det övergripande målet genomsyrar det förslag som presenteras i rapporten. Sex delmål preciserar riktningen för mobilitetsutredningen och utformningsförslaget. Målen baseras på Översiktsplan 2040 Skövde, Fördjupad översiktsplan Centrala Skövde,⁴ genomförda dialoger och möten under utredningen.

1. Gång-, cykel- och vistelsemiljöer

Tydliga, sammanhängande och attraktiva gång- och cykelstråk ska skapas mellan Arena Skövde, stadskärnan och Västerhöjdsgymnasiet, högskolan och Skövde Science City (SSC).

Stråken ska utformas med hög trafiksäkerhet, god orienterbarhet och upplevd trygghet, med särskilt fokus på barn, unga och äldre. Utformningen ska bidra till en stadsmiljö som uppmuntrar till vardagsrörelse och vistelse.

2. Kollektivtrafikens framkomlighet

Framkomligheten för kollektivtrafiken på Badhusgatan ska vara mycket god. Detta betyder att i korsningen Badhusgatan/Staketgatan ska kollektivtrafikens prioritet säkerställas, utan att försämra gång- och cykeltrafikens kontinuitet, trafiksäkerhet eller attraktivitet. Kollektivtrafikens funktion ska stärkas som ett konkurrenskraftigt och tillgängligt färd sätt till Arenaområdet och centrala Skövde.

3. Biltrafik och genomfart

Badhusgatan ska i första hand utformas för lokala resor och tillgänglighet till målpunkter i området, snarare än som genomfartsled. Detta kan nås bland annat genom att minska genomfartstrafiken med bil.

⁴ Centrala Skövde – Fördjupning av översiktsplan, Laga kraft 2016-06-28

Tillgängligheten med bil till viktiga funktioner och verksamheter ska bibehållas. Samtidigt ska utformningen tydligt prioritera gång, cykel- och kollektivtrafik, vilket kan innebära att framkomligheten med bil *upplevs* som lägre.

4. Arenaområdet som tillgänglig och effektiv nod

Arenaområdet ska utvecklas som en tillgänglig och effektiv nod för evenemang, vardagsresor och parkering i centrala Skövde. Markanvändningen ska effektiviseras med särskilt hänsyn till Arena Skövdes behov och funktion.

Området ska även fortsättningsvis utgöra en viktig parkeringsresurs i centrala Skövde för besökare och verksamma, samtidigt som goda förutsättningar ges till uppställningsplatser och angöring för andra färdmedel än privatbil för att underlätta ett mer hållbart resande.

5. Klimatanpassning, multifunktionalitet och stadsmiljö

Utvecklingen av Badhusgatan och Arenaområdet ska bidra till stadens klimatanpassning och till en mer robust och attraktiv livsmiljö. Gaturummet och angränsande ytor ska utformas med ett multifunktionellt perspektiv, där trafiklösningar samverkar med åtgärder för dagvattenhantering, grönstruktur och mikroklimat vilket förbättrar vistelsekvaliteten.

6. Trafiksäkerhet och logistik

Tung trafik ska i möjligaste mån separeras från gående och cyklister för ökad tillgänglighet och säkerhet. Trafiklösningar ska utformas för att minska konflikter mellan olika trafikslag, särskilt vid större evenemang, och bidra till en trygg och säker miljö både till vardags och vid hög belastning.

1.2. Planområdet idag

Arenaområdet är beläget direkt nordväst om centrala Skövde, enbart ett fåtal hundra meter från stadskärnan, se Figur 1-1. Planprogrammet för arenaområdet innefattar utöver Arena Skövde och tillhörande parkeringsytor, även Badhusgatan och Norra Bergvägen.



Figur 1-1 Planprogrammet för Arenaområdets geografiska utsträckning och lokalisering i centrala Skövde.

Arena Skövde är ett av kommunen utpekat besöksmål för idrott, utbildning och rekreation. Här finns utöver badhus även handbollsarena, konferenshallar, bowlinghall, rehabiliteringsmottagning och restauranger. Arenan är en plats i staden där stora evenemang ofta anordnas, exempelvis; idrottsmästerskap, festivalområde och studentfiranden. Det innebär att området tar emot olika typer av och mängder besökare vid flera olika tider om dagen, under veckan och om året. Trots att arenaområdet är centralt beläget i Skövde så är den bebyggda miljön inom planområdet idag inte stadsmässig till sin karaktär. Flera barriärer och svaga kopplingar till centrum gör att arenaområdet i dagsläget upplevs som avsides och perifert, trots det korta euklidiska⁵ avståndet till stadskärnan. Arena Skövde är omgärdat av flera stora parkeringsplatser, sammanlagt cirka 800 platser.

Generellt är krontäckningsgraden låg inom planområdet, särskilt i förhållande till mängden transportinfrastruktur, parkeringsytor och andra impermeabla⁶ ytor. Låg krontäckningsgrad och avsaknad av träd och växtlighet innebär en bullrigare och mer ogästvänlig miljö, men kan även bidra till att platsen upplevs som avsides och perifer.

Inom planområdet finns även lokaler för Sveriges Radio, restauranger samt en brandstation i den nordöstra delen av området. Brandstationen föreslås att flyttas till en annan del av

⁵ Rakaste vägen eller fågelvägen.

⁶ Ytor som är ogenomträngliga, släpper inte igenom vatten.

staden (cirka år 2027). Ställverket i den nordöstra delen är flyttat. Det finns i dagsläget planbesked för nya bostäder på denna yta.

2. Nulägesbeskrivning

2.1. Tillgänglighet inom planområdet

Biltrafik

Planområdet genomskärs av flera stora arteriella⁷ bilvägar, dels Norra Bergvägen-Staketgatan från öst till väst, dels Badhusgatan som går från norr till söder. Båda gatorna används som genomfartsvägar för bil- och kollektivtrafik i centrala Skövde. Många av stadens största arbetsplatser genererar trafik på gatorna. Trafikmängderna på gatorna inom området återfinns i Tabell 2-1 nedan.⁸

Tabell 2-1 Trafikmängder på gator inom planområdet.

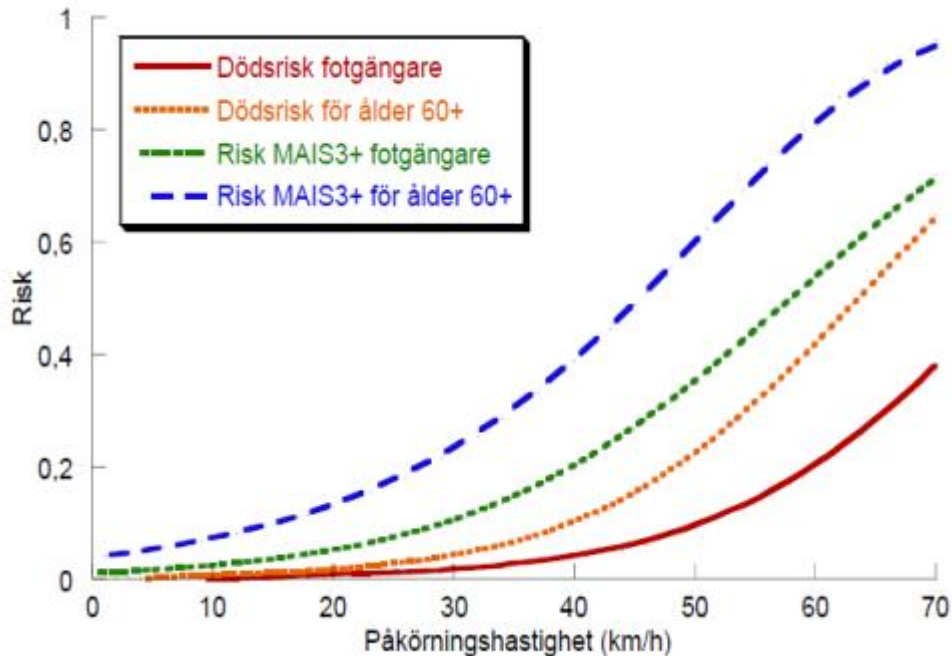
Gata	Trafikflöde (f/d)
Badhusgatan söder	Ca 10 850
Badhusgatan norr	Ca 8 750
Staketgatan	Ca 3 450
Norra Bergvägen	Ca 5 850

Gatorna inom området är olika utformade med två körfält i vardera riktningen (plus svängfält) i Badhusgatans södra del och ett körfält i vardera riktningen (plus svängfält) på Staketgatan och Norra Bergvägen. Utrymmet för motorfordon medför att gaturummet (inklusive träd och ytor för fotgängare och cyklister) bitvis är ca 25-30 meter. Staketgatan och Norra bergvägen är något smalare med ca 20-22 meter brett gaturum.

Gatorna inom planområdet har hastighetsbegränsning 40km/h. Gaturummets utformning med breda asfaltsytor, bitvis avsaknad av vegetation eller fasader som ramar in gatan, vägmärkesportaler och mittbelysning, samt att hastighetssäkring utmed gatorna saknas, möjliggör högre hastigheter trots hastighetsbegränsningen. En högre hastighet medför en större trafiksäkerhetsrisk, se Figur 2-1 nedan.

⁷ Som utgör huvudvägnätet.

⁸ Trafikutredning Badhusgatan, Cowi, 2024-09-19



Figur 2-1 Krockvårdskurva som visar uppskattad viktad risk att dödas och skadas allvarligt (MAIS 3+) vid olika påkörningshastigheter för alla fotgängare och för fotgängare äldre än 60 år⁹

Gång- och cykelnät

Parallellt med bilvägarna längs med Badhusgatan och Norra Bergvägen finns gemensamma gång- och cykelbanor. Gång- och cykeltrafiken är separerad från biltrafiken med antingen kantsten eller en bredare grönyta. Gång- och cykelbanorna är mellan 2 och 4 meter breda. Stort utrymme för motorfordon, relativt höga trafikflöden, väntetider vid trafiksignaler och förhållandevis långt avstånd mellan övergångsställen bidrar till att gatan utgör en barriär för fotgängare och cyklister mellan stadskärnan och arenaområdet eller Västerhöjdsgymnasiet.

Det saknas tydliga stråk och siktlinjer för gång- och cykeltrafik mellan stadskärnan och arenan. Det finns en diagonal allé inne på arenaområdet upplåten till enbart gångtrafik, men den har svaga kopplingar till centrum, och korsningen Badhusgatan-Norra Bergvägen-Staketgatan innebär här fortsatt en barriär.

Västerhöjdsgymnasiet i den södra delen av planområdet utgör en betydande målpunkt för gångtrafik från Skövde station och stadskärnan. I syfte att stävja genande gångtrafikanter till gymnasiet och höja trafiksäkerheten har ett mitträcke installerats på den södra delen av Badhusgatan. Detta förstärker samtidigt ytterligare barriäreffekten som gatan genererar.

⁹ Nya krockvårdskurvor för fotgängares risker vid påkörning av bil, TRV, 2012-10-05

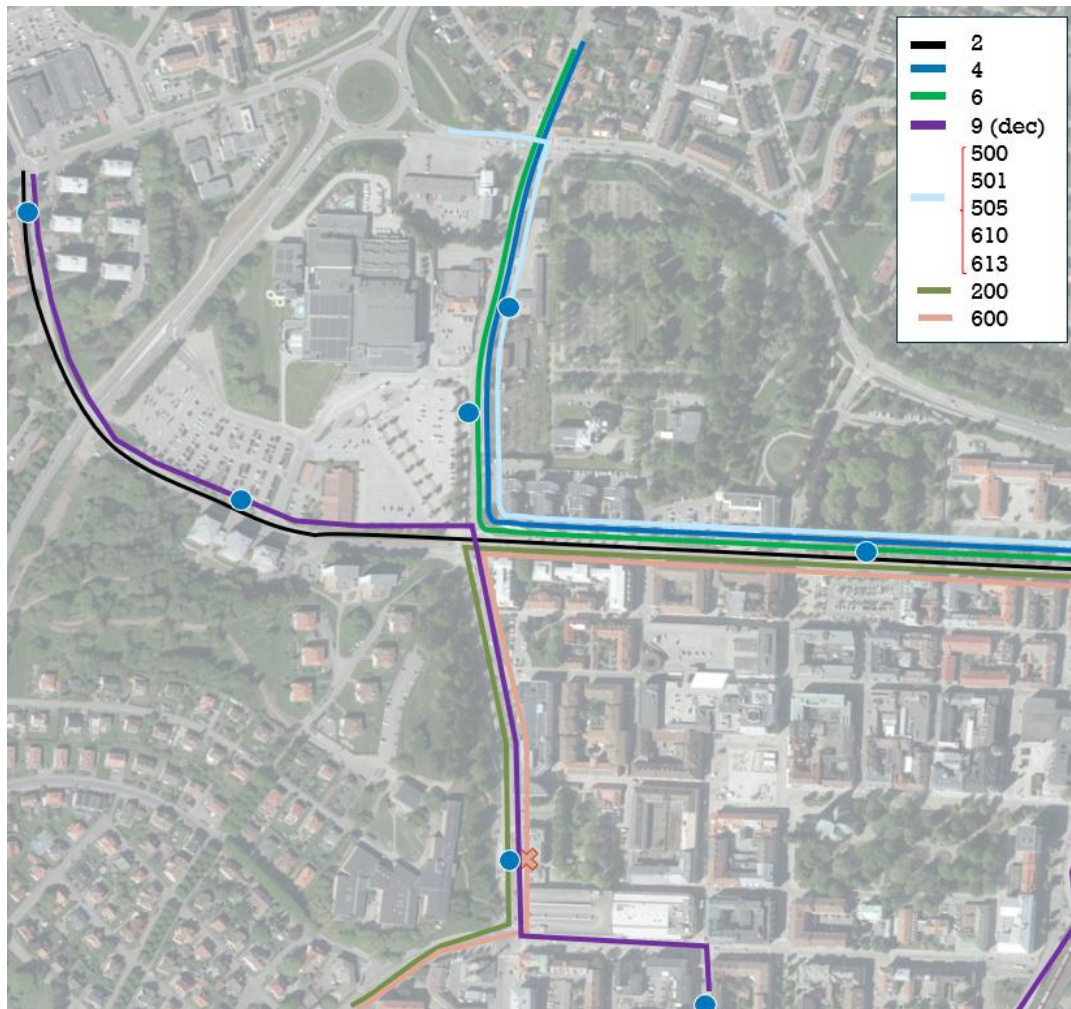
Det finns inga trafikmätningar som visar hur stora gång- och cykelflödena är på gatorna inom området.

Kollektivtrafik

Inom planområdet finns det tre busshållplatser; Skövde Arena, Skövde Arena Syd samt Skövde Stadshuset. Hållplatserna betjänas av flera linjer från Skövdes stadstrafik, såväl som ett antal regionlinjer. Skövde Arena är den största och mest trafikerade hållplatsen i området med fyra stadsbusslinjer och sex regionala linjer. De övriga två hållplatserna betjänas enbart av två stadsbussar respektive en regionbusslinje. Från och med den 18 augusti 2025 skedde en förändring av linjenätet för Skövde stadstrafik, vilket har inneburit en relativ förbättring för turtäthet och målpunktstillgänglighet med kollektivtrafik inom planområdet.

Tabell 2-2. Tillgång till kollektivtrafik för planområdet. Avser hållplats Arena Skövde och Arena Skövde syd efter linjenätsförändringen 18 augusti.

Färdmedel	Linje	Målpunkter	Turtäthet vardagar
Stadsbusslinjenätet	Linje: 2, 4, 6 och 9	Tillgänglighet till stor del av tätorten Skövde	Cirka 15 till 30-minuterstrafik
Regionalbussar	Linje: 200, 500, 501, 505 610 och 613	Tillgänglighet till bl.a Mariestad, Töreboda, Skara och Ulvåker	Mariestad: 30-minuterstrafik Lerdala: 60-minuterstrafik Lidköping: 30 till 60-minuterstrafik



Figur 2-2 Buslinjer och hållplatser inom området (tidtabell vintern 2025).

Från arenan är det cirka 15 minuters promenad till Skövde Centralstation, där ytterligare tågförbindelser, både regionala och nationella, finns tillgängliga. Sammanfattningsvis innebär det att tillgängligheten med kollektivtrafik inom planområdet är mycket goda.

Utformningen av hållplatserna inom området är körbanehållplatser (Arena Skövde Syd, och södergående Arena Skövde) och fickhållplatser (norrgående Arena Skövde och Stadshuset). I morgontrafiken kan bussar bli stående i kö till hållplatsläget norrut på Badhusgatan, hållplats Arena Skövde. På norrgående hållplats Arena Skövde har det begränsade utrymmet medfört att väderskyddet är något skymt samt att både gång- och cykeltrafik färdas på avsedd perrong, vilket medför en trafiksäkerhetsrisk.

Gaturummets karaktär

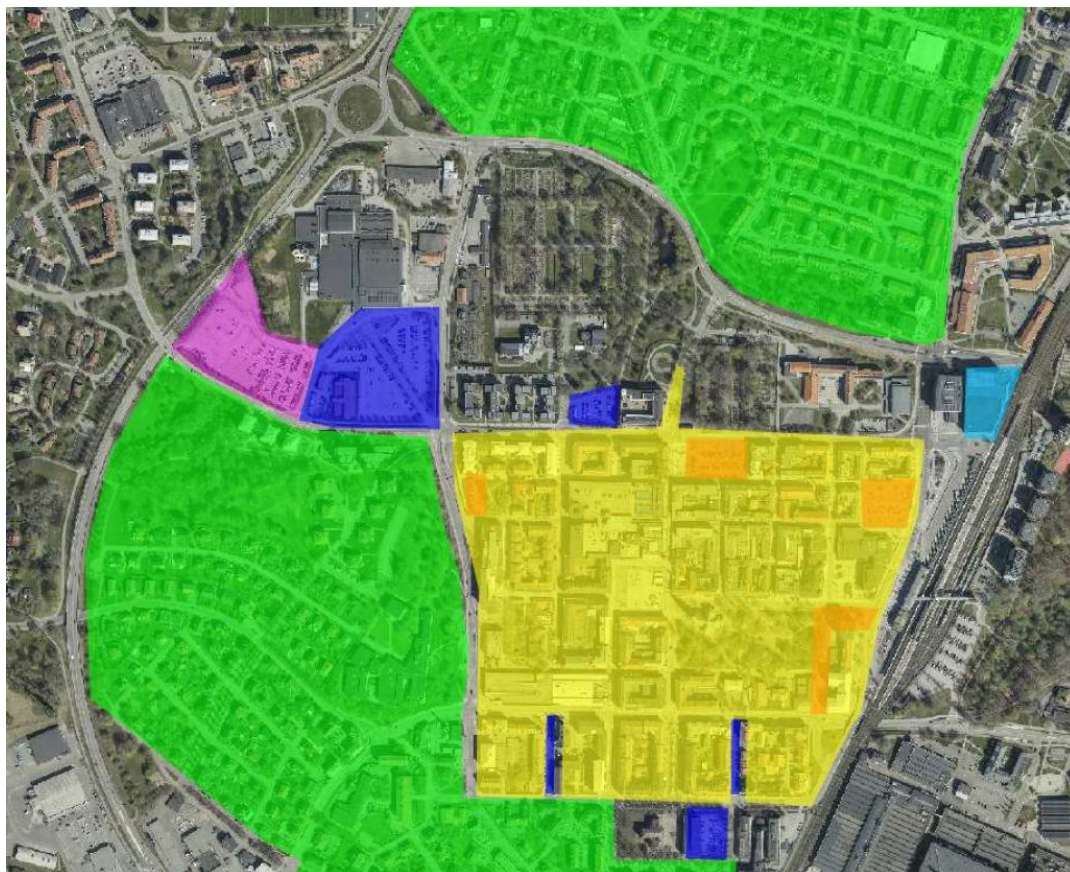
Gatorna inom planområdet präglas idag av en storskalig infrastruktur som prioriterar genomströmning framför vistelse. Den breda utformningen, med bitvis två körfält i vardera riktning och stora vägmärkesportaler, skapar tillsammans med avsaknaden av grönska och fasadnära miljöer en storskalig karaktär. Denna utformning fungerar som en påtaglig barriär i landskapet och signalerar en miljö anpassad för höga hastigheter. Bristen på hastighetssäkrade passager begränsar dessutom möjligheten att röra sig tryggt både längs med och tvärs över gatan. Resultatet är ett renodlat transportrum som fungerar som en genomfart snarare än en integrerad del av stadsbebyggelsen.

2.2. Parkering i Skövde

I de centrala delarna av Skövde kommun, finns i dagsläget cirka 3 200 parkeringsplatser tillgängliga för allmänheten, vilket innefattar bland annat parkeringsytorna vid Arena Skövde, men även de tre parkeringshusen Mobilitetshuset Mode, Commerce och Vasaporten samt långtidsparkeringen öster om järnvägen.

Parkeringsanläggningarna är strategiskt lokaliserade i centrala Skövde och tillgängligheten är god, både för motorfordons tillgänglighet och anläggningarnas närhet till målpunkter. Parkeringsanläggningarna har olika reglering, vilket i kombination med deras storlek och placering i förhållande till målpunkter i staden påverkar hur de används.

I anslutning till Arena Skövde finns tre parkeringsområden: öst, väst och norr. Parkeringsytan *arena väst* är avgiftsfri med tidsbegränsning 24 timmar och de två övriga parkeringsytorna vid arenan; *öst* och *norr* är avgiftsbelagd 10-18 på vardagar med tidsreglering 24-timmar. Övriga parkeringsytor i centrum, både kantstensparkering och i anläggning, har olika variationer av avgiftsbelagd parkering, se Figur 2-3.



Figur 2-3 Översikt av parkeringszoner och deras villkor. För legend se Tabell 2-3. Karta: Skövde Kommun (2024) Inventering parkeringszoner 2024.

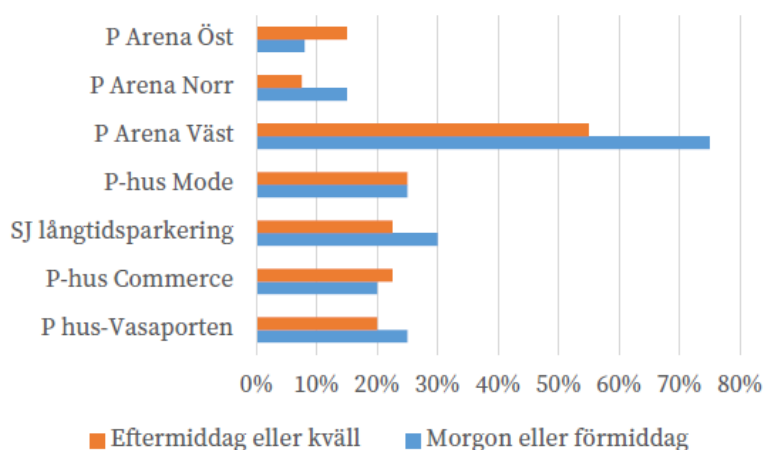
Tabell 2-3 Legend för parkeringsområden i centrala Skövde.

Färg	Tidsbegränsning	Avgift	Övrigt
Rosa	24 timmar	Avgiftsfri	
Blå	24 timmar	Avgift vardagar 10-18	
Turkos	Obegränsad tid	Avgift	
Grön	24 timmar	Avgift/Avgiftsfri	Boendeparkering 7 dygn
Gul	1 timma	Avgift	
Orange	2 timmar	Avgift	Kortare än 1 timma avgiftsfri

Skövde Kommun genomförde 2024 en inventering av stadens parkeringszoner. Studiens övergripande slutsatser är att beläggningen generellt sett är mycket låg i stadens centrala delar (cirka 44% dagtid och 49% kvällstid, vardagar 2024¹⁰). Det innebär att det i genomsnitt finns minst cirka 1 600 parkeringsplatser lediga i centrala Skövde. Vad som framkommer är

¹⁰ Skövde kommun (2024) Inventering parkeringszoner 2024

att de större anläggningarna, särskilt parkering arena öst och norr, har lägre belägningsgrad än genomsnittet i centrala Skövde, medan arena väst sticker ut över genomsnittet (se Figur 2-4).

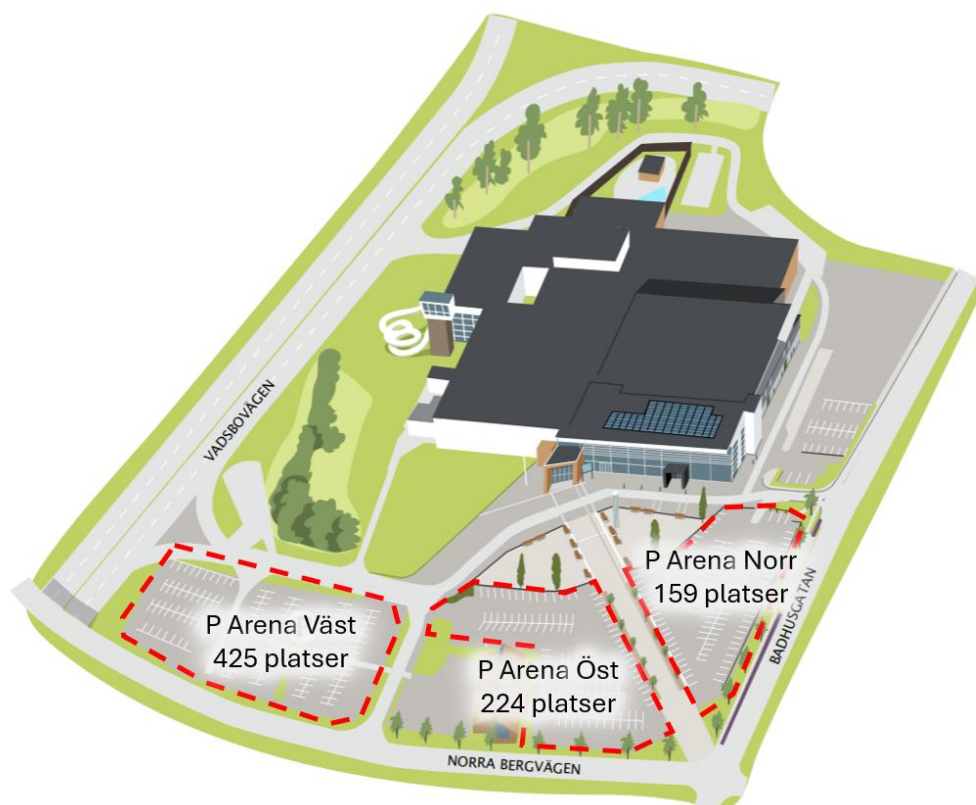


Figur 2-4 Beläggning för större parkeringsanläggningar, centrala Skövde (Data avser vardagar), 2024.

Det finns ett femtiotal cykelparkeringsplatser i direkt anslutning till huvudentrén för Arena Skövde. Uppgifter om hur den används saknas.

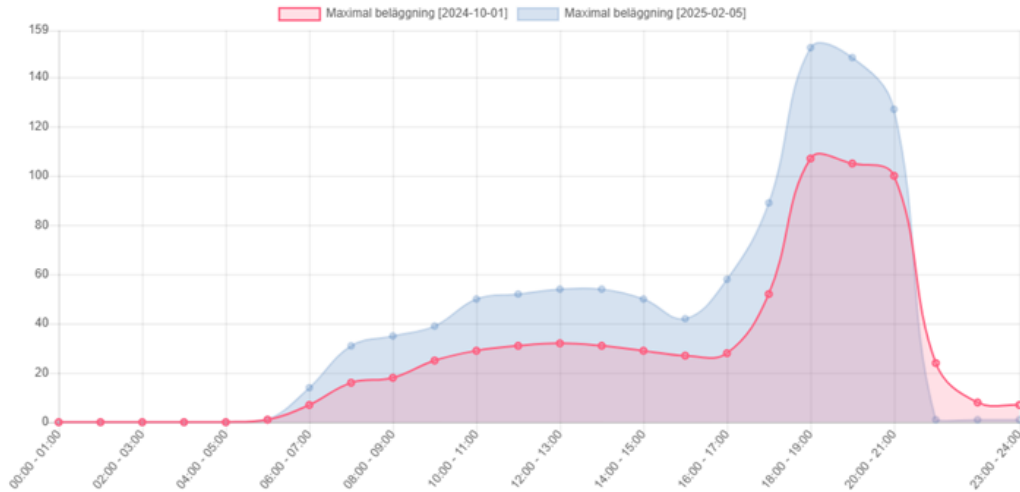
Användning av bilparkering vid Arena Skövde

Arenaområdets parkeringsanläggningar används i dagsläget av många olika medborgare och olika typer av ändamål. De används dels av besökare till arenan och de verksamheter och event som verkar där, dels av besökare som har centrum som målpunkt och dels av verksamma som arbetar inom gångavstånd till arenan. Dessutom nyttjas platsen som pendelparkering för att resa vidare med kollektivtrafik på grund av det stora utbudet av bussar som finns. Allt detta innebär att nyttjandegraden avseende parkering varierar kraftigt beroende på tid på dygnet, veckodag och tid på året.

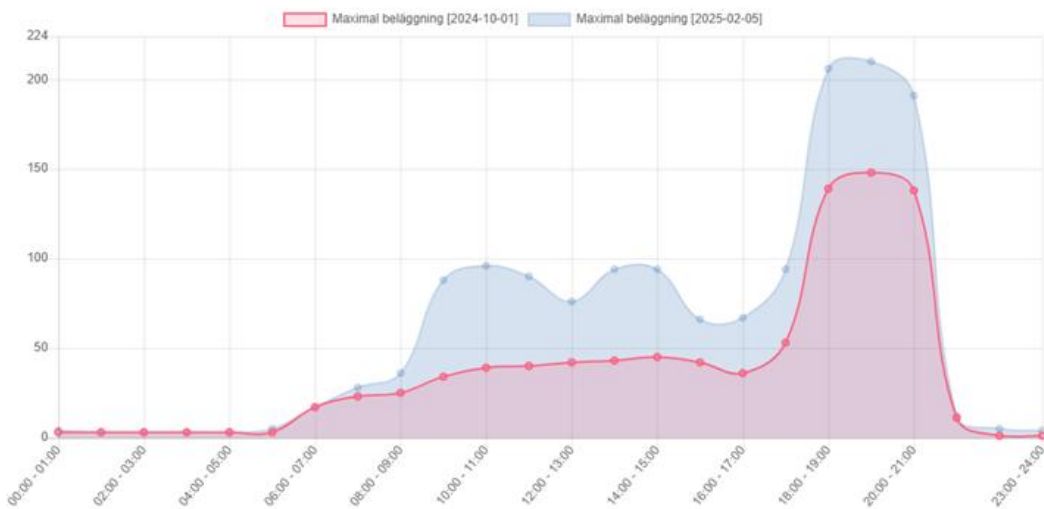


Figur 2-5 Parkeringsytor i anslutning till Skövde Arena. Källa. Skövde Kommun

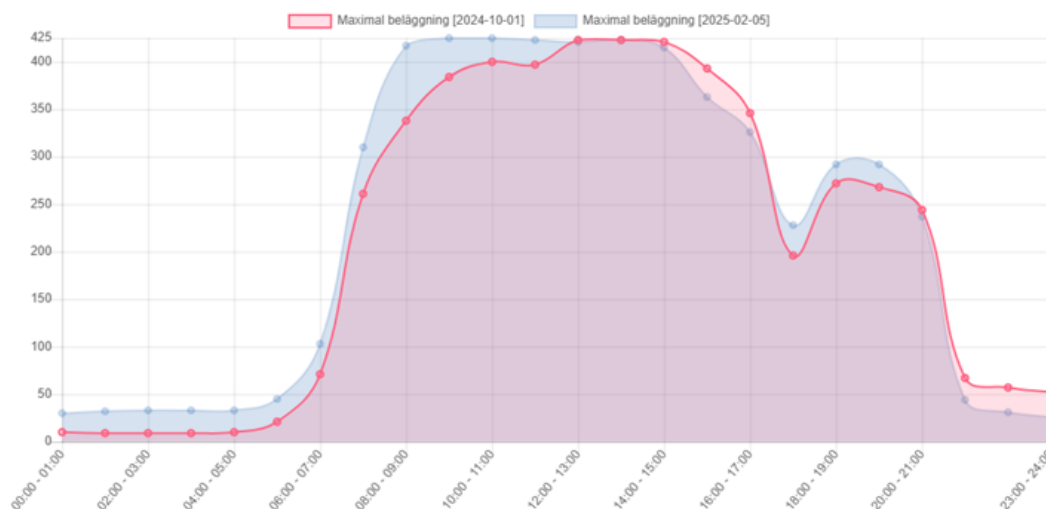
Det finns tre huvudsakliga parkeringsytor i anslutning till arenan; Arena Väst, Öst och Norr, se Figur 2-5 med sammanlagt runt 800 parkeringsplatser. Parkeringsytan Arena Väst är störst, är enbart tidsreglerad och har gratis parkering i 24 timmar. Arena Öst och Norr är utöver en tidsreglering på 24 timmar även en avgiftsbelagda. Det innebär att användningen av parkeringsytorna varierar inte enbart som en konsekvens av tid på dygnet, utan också till följd av variationer av regleringen.



Figur 2-6 Variationer i dygnsbeläggning för Arena Norr, tisdagen den 1 oktober 2024 (rosa) & torsdagen 5 februari 2025 (blå).



Figur 2-7 Variationer i dygnsbeläggning för Arena Öst, tisdagen den 1 oktober 2024 (rosa) & torsdagen 5 februari 2025 (blå).



Figur 2-8 Variationer i dygnsbeläggning för Arena Väst, tisdagen den 1 oktober 2024 (rosa) & torsdagen 5 februari 2025 (blå).

Figur 2-6, Figur 2-7 och Figur 2-8 visar hur beläggningen varierar vid de tre olika parkeringsytorna under ”typiska” vardagar med en handbollsmatch på kvällstid, den 1 oktober 2024 respektive den 5 februari 2025. Data i figuren visar att beläggningen varierar tydligt över dagen och uppvisar två huvudsakliga inriktningar. Den första syns i Figur 2-8 och uppstår ungefär mellan klockan 09:00 och 16:00, vilket indikerar att den förutom att serva besökare som har arenan som målpunkt under dagtid, även används av yrkesverksamma som arbetar i närheten. På kvällen, ungefär mellan klockan 19.00 och 21.00 syns en topp som kan kopplas till träningar, matcher (handboll) och andra fritidsaktiviteter efter arbetstid. För andra dagar utan handbollsmatch saknas kvällstoppen i beläggningen, men i övrigt uppvisar användningen ett liknande mönster.

Under natten står parkeringsytorna i princip tomma, vilket antyder att anläggningarna används av besökare som har arenan och centrala Skövde som målpunkt under dagen.

Arena Väst är den största avgiftsfria parkeringsytan i centrala Skövde, vilket gör att den trots sitt förhållandevis perifera läge i centrala Skövde attraherar bilister som har andra målpunkter men som är beredda att gå en längre sträcka för att kunna parkera gratis. Detta skapar ett asymmetriskt parkeringsmönster i centrala Skövde där bilisternas målpunkter inte korrelerar med deras val av parkeringsyta. Konsekvensen av denna asymmetri är en oproportionerligt hög beläggning för arenans parkering i förhållande till det faktiska parkeringsbehovet.

2.3. Befintlig mobilitetssituation på Arenaområdet

Som konstaterades i kapitel 2.1 så är den övergripande tillgängligheten för bil och kollektivtrafik till arenaområdet i Skövde mycket god. Även tillgängligheten för gång- och cykeltrafik är god, men det finns vissa utmaningar och begränsningar i orienterbarhet och trygghet. I detta avsnitt riktas fokus mot arenaområdet specifikt, med tonvikt på parkeringsfrågan.

Det finns ett flertal olika verksamheter på Arena Skövde som lockar besökare hela dagen. Det rör sig om allt från bad, gym och träning i föreningar, bowling, restaurang, konferenser och mässor samt konserter och inte minst idrottsmatcher. Anläggningen öppnar kl. 6.30 på morgonen och stänger kl. 22.00. Antalet besökare varierar över dagen och över året. För att kunna bedöma vilka situationer som är dimensionerande för antalet besökare, dvs. största antalet besökare vid återkommande tillfällen, har olika besökssituationer skapats i dialog med ansvariga på Arena Skövde.

Besökssituation 1: Stor konsert/handbollsmatch/idrottscup

En handbollsmatch, ett stort konsertevenemang eller en idrottscup kan samla upp till 3 000 besökare samtidigt på arenan. Dessa evenemang genomförs i regel på vardagskvällar mellan klockan 18.00 och 22.00 och lördagar och lockar besökare från i första hand Skövde kommun och omkringliggande kommuner med ett upptagningsområde på ca tio mil. I nuläget arrangeras omkring tio konserter och ett femtiotal handbollsmatcher eller större evenemang per år, vilket innebär att det i genomsnitt hålls minst ett större evenemang varje vecka. Evenemangen är utspridda över hela året, men med viss tyngdpunkt under hösten och våren. Idrottscuper är däremot relativt jämnt fördelade. I vissa fall kan en större handbollsmatch kombineras med en mindre match som lockar omkring 400 besökare, även om detta inte sker särskilt ofta.

Det finns inga exakta uppgifter om besökarnas färdmedelsval, men andelen bilresor bedöms vara relativt hög, omkring 65 procent. Vid handbollsmatcher är andelen bilresor något lägre, omkring 55 procent, eftersom en större del av publiken då kommer från Skövde tätort. Möjligheterna att öka andelen resor med kollektivtrafik bedöms som goda. Andelen cykelresor är låg, omkring fem procent, vilket främst beror på att många evenemang hålls kvällstid, på vinterhalvåret och att upptagningsområdet är stort. För handbollsmatcher kan dock cykelandelen vara något högre, då både upptagningsområdet och målgruppen i större utsträckning är lokal och yngre. Det saknas exakta uppgifter för Arena Skövde, men samåkningsgraden för idrottsevenemang och konserter är generellt hög, omkring tre personer per bil. Den är särskilt hög vid idrottsevenemang, medan konsertbesökare ofta använder arenans parkering som mötesplats för att därefter besöka restauranger eller andra aktiviteter före konserten.

Eftersom många evenemang äger rum kvällstid, ofta efter klockan 18.00, sammanfaller de i viss utsträckning med badhusets populära kvällsverksamhet, särskilt på vardagar. Under helger är överlappningen mindre. De sker trots allt med en återkommande regelbundenhet vilket har betydelse för dimensioneringen av mobilitet och parkering.

Besökssituation 2: Löpande verksamhet på vardagskvällar

En vanlig vardagskväll präglas av ett jämnt flöde av besökare som kommer till arenan för att motionssimma, träna på gymmet, delta i föreningsidrott eller besöka restaurang och bowling. Badverksamheten utgör en betydande del av besöken och lockar under vanliga veckor mellan 3 000 och 5 000 gäster. På högsäsongen under höstterminen och jullovet kan antalet besökare öka till 4 500–5 500 per vecka, och under lovveckor uppgå till omkring 9 000 gäster. En genomsnittlig vardag innebär cirka 650 besökare, med som mest omkring 200 personer samtidigt i badet. Besökstiden i badet är ofta 2,5–3 timmar. Även motionssim är populärt, med omkring 150 besökare redan från tidig morgon klockan 6.30, där vistelsetiden vanligen är 1–1,5 timmar. Gymmet lockar ytterligare en kontinuerlig ström av besökare under hela eftermiddagen och kvällen. Uppskattningsvis rör det sig om omkring 700-800 besökare under dagen, med som mest cirka 300 besökare samtidigt under maxtimmen vilken tenderar att infalla mellan klockan 16.00 och 18.00.

När det gäller resmönster bedöms andelen bilresor vara hög, minst 40 procent av besökarna bedöms anlända med bil, trots att målgruppen huvudsakligen är lokalt boende under vardagar. Under lovveckor kommer fler besökare från andra orter vilket medför en högre bilandel. Samtidigt bedöms cykelandelen vara förhållandevis hög, omkring 20 procent, tack vare att många besökare bor i närområdet. Samåkningsgraden för den här typen av fritidsaktiviteter på vardagar är däremot generellt låg, i genomsnitt 1,5 personer per bil, eftersom vardagliga tränings- och motionsbesök i hög utsträckning sker individuellt.

Denna vardagsverksamhet är i stort sett konstant och kan betraktas som en basnivå av besökare som nästan alltid samexisterar med andra aktiviteter på arenan. Därför har den en direkt betydelse för bedömningen av dimensionerande situation för behov av mobilitet och parkering vid Arena Skövde.

Besökssituation 3: Mässa

Arenan används även för mässor, omkring fem till tio gånger per år. En mässa på arenan genomförs i regel under dagtid, ofta på fredagar mellan klockan 10.00 och 16.00, även om det varierar. Besökarantalet varierar också kraftigt beroende på typ av mässa, veckodag och evenemangets längd, men lockar i genomsnitt omkring 1 000 besökare under en dag. Besökarna är spridda över dagen, men mellan klockan 12.00 och 14.00 förväntas cirka 40 procent av det totala antalet, motsvarande omkring 400 personer, vara samtidigt på plats på arenaområdet. Huvudsakligen kommer besökarna från närregionen, men ibland även från längre avstånd.

Besökarnas färdmedelsval bedöms variera beroende på mässans inriktning, med en bilandel på mellan 35 och 50 procent. Det förekommer viss samåkning mellan kollegor och vänner men generellt är samåkningsgraden för den här typen av resor låg, ca 1,5 personer per bil. Många resenärer anländer från närregionen med bil, samtidigt som en del väljer att resa kollektivt, inte minst med tåg. Cykelresandet bedöms generellt vara lågt, omkring fem procent, men kan vara högre vid lokalt förankrade mässor.

En mässa på dagtid kan överlappa med flera andra aktiviteter på arenan. Under vardagar vistas gymnasieelever från Västerhöjds gymnasiet regelbundet i lokalerna för idrottsundervisning, och badverksamheten är öppen för allmänheten. Efter lunch ökar dessutom besöken till både gym och simhall. Detta kan skapa tillfälliga besökstoppar till området. Trots detta kategoriseras mässor som en oregelbunden händelse som mobilitet och parkering inte bör dimensioneras för.

Besökssituation 4: Skolverksamhet

Arena Skövde används av Västerhöjds gymnasium och Volvogymnasiet för sin idrottsverksamhet. Även andra skolor nyttjar arenan, t.ex. för simning. Skolverksamheten bidrar med några 100 besökare per dag fördelat över hela dagen.

Bilandelen är generellt låg för skolungdomarna, uppskattningsvis omkring 10 procent. Ungdomarna från Västerhöjds gymnasium går i stor utsträckning, medan ungdomar från Volvogymnasiet till stor del reser med moped, cykel eller elsparkcykel. Cykelresandet bedöms därmed vara förhållandevis högt, omkring 25 procent, vilket speglar både målgruppens ålder och den lokala förankringen. Övriga skolor färdas ofta i abonnerade bussar.

På eftermiddagen utgörs biltrafik till stor del av skjutsning vid lämning och hämtning till fritidsaktiviteter, vilket innebär kortare stopp snarare än behov av parkering. Samåkningsgraden är låg, i genomsnitt 1,5 personer per bil, men den varierar sannolikt mellan de olika verksamheterna.

Situationen innebär en samlad belastning av flera parallella aktiviteter och kan medföra en högre andel trafikrörelser än vad antalet parkerade bilar antyder. Detta ökar risken för köbildning och kan påverka trafiksäkerheten i området, särskilt kring angöring och hämtning. Denna typ av vardagssituation kan inträffa samtidigt som andra evenemang, exempelvis en mässa.

Gods- och leveranstransporter

Godstrafiken till Skövde Arena är i nuläget utspridd till flera leveranspunkter. I sydvästra hörnet finns en restaurang som tar emot leveranser och där det även finns en fettsug och slamtömning. I norra delen tar badet emot leveranser. Den primära inlastningen till stora

hallen sker från öster, direkt in i hallen. Lastning och lossning upplevs ej som optimal eftersom det saknas lastbrygga på den här sidan. Det är även en utmaning att det saknas förvaringsyta utan godset måste förvaras utomhus eller inne i hallen. Infart med transporter sker från Badhusgatan och direkt höger där lastning och lossning sker, därefter kör godsfordonen ut norr om arenan och ut på Vadsbovägen.

Norr om arenan finns en miljöstation vars placering inte är ändamålsenlig eftersom det är en höjdskillnad från verksamheternas entréer till miljöstationen och eftersom sopbilar behöver backa för att angöra på ett optimalt sätt. Miljöstationens placering utgör ett potentiellt arbetsmiljöproblem.

Antalet godstransporter uppskattas till ett fåtal per dag totalt sett. Vid ett fåtal tillfällen sammanfaller kvällsverksamheten med godstransporter till arenan.



297 mm

Figur 2-9 Schematisk skiss över hur leveranser sker, samt godstransporternas infart och utfart.

I övrigt upplevs anläggningen fungera väl, även om uppställningsytor efter lossning och vändytor generellt upplevs som otydliga och undermåliga.

3. Förslag mobilitetslösning Arenaområdet

3.1. Kommunala styrdokument för parkering

Skövde kommun har en riktlinje för att beräkna parkeringsbehov från 2010, vilket utgör grunden för den nuvarande parkeringsnormen¹¹. Parkeringsnormen fastställer minimikrav för antalet bilplatser beroende på upplåtelseform. Den innehåller vissa inslag av hållbarhetsaspekter såsom samnyttjande, friköp och cykelparkering, men den saknar bland annat vägledning för bilpooler, gröna resplaner och moderna krav på elbilsladdning.

En utvärdering genomförd av Skövde kommun¹² visar att gällande riktlinjer upplevs som otydligt och svårt att tillämpa, särskilt vad gäller definitioner av geografiska lägen, ombyggnationer och äldre detaljplaner. Utvärderingen betonar därför behovet av en uppdaterad, mer användarvänlig riktlinje med tydligt fokus på hållbar mobilitet, cykelparkering och mikromobilitet. Den nya riktlinjen bör fungera som ett praktiskt stöd i handläggningen och bidra till en effektiv hantering av parkering utan att kompromissa med tillgången till friytor och hållbara transportlösningar. Skövde kommun arbetar med att ta fram nya riktlinjer för parkering och att parkeringsbehovet i framtida detaljplaner ska baseras på de då gällande riktlinjerna.

3.2. Bedömd efterfrågan för bil- och cykelparkering

Följande avsnitt bedömer efterfrågan på antalet parkeringsplatser från besökare till Arena Skövde samt den kommande exploatering som planeras. Efterfrågan från besökare till Skövde centrum, anställda med arbetsplats i närheten och pendlare som i dagsläget ställer sig vid Arena Skövde har inte bedömts eftersom det saknas underlag för hur stor den andelen är.

Dimensionerande scenario för Arena Skövde

Baserat på besökssituationerna beskrivna i 2.3 bedöms den dimensionerande händelsen vid Arena Skövde infalla en vardagskväll, måndag-torsdag mellan klockan 18.00 och 19.00. Var och varannan vecka är det någon typ av evenemang på vardagskvällar samtidigt som det är regelbundna besökare till badet, gym eller annan aktivitet på arenan. Publikkapaciteten för arenan är 3 000 besökare. Även om det är ett mål att ha en fullsatt arena har den dimensionerande kapaciteten bedömts till 80% av den fulla kapaciteten, dvs. 2 400 personer. En handbollsmatch, som är det vanligaste evenemanget på vardagskvällar, börjar oftast kl. 19.00 och besökare börjar anlända ca 1 timma innan. Utöver detta finns det vid denna

¹¹ Skövde kommuns riktlinje för att beräkna parkeringsbehov (2010)

¹² Skövde kommun (2024) Parkering i Skövde — Projekt Framtidens parkering

tidpunkt uppskattningsvis ca 300 besökare till badet och andra aktiviteter. Antalet besökare minskar efter kl. 19.00. Vid den dimensionerande händelsen bedöms det även finnas 62 anställda och spelare på plats¹³.

I Skövde kommuns riktlinjer för parkering saknas det parkeringstal för idrottsverksamhet och evenemang. Därför används en metod som tillämpas i flera kommuner¹⁴ för att uppskatta antalet bil- och cykelparkeringsplatser som efterfrågas av besökare till arenan. Den baseras på färdmedelsfördelning med bil och cykel, samt antalet personer som samåker i bil. Följande indikatorer har satts för resandet till arenan:

- ▷ Färdmedelsandel bilresor: 45-50% för besökare till evenemang och 35% för besökare till bad och övriga aktiviteter. Andelen ger en riktning mot en minskad andel bilresor jämfört med nuläget.
- ▷ Samåkningsgrad med bil: 2-3 personer för besökare till evenemang och 1,5 personer för besökare till bad och övriga aktiviteter.¹⁵
- ▷ Färdmedelsandel cykelresor: 7-8% för besökare till evenemang och 15-20% för besökare till bad och övriga aktiviteter. Andelen ger en riktning mot en ökad andel cykelresor jämfört med nuläget.

Anledningen till att besökare till bad och övriga aktiviteter har en lägre färdmedelsfördelning för bilresor och högre för cykelresor är för att besökarna bedöms komma från närområdet i högre utsträckning. De har med andra ord mycket goda förutsättningar för att gå, cykla eller resa kollektivt. Bedömningen bygger på diverse utredningar från liknande verksamheter i hela Sverige, samt diskussioner om dess relevans för Skövde i allmänhet och Arena Skövde i synnerhet.

Antal bil- och cykelparkeringsplatser för arenans verksamhet

Eftersom värdena presenterade ovan är antaganden har antalet parkeringsplatser som efterfrågas av besökare till arenan beräknats för två scenarier, ett med högre bilandel och lägre cykelandel (A) och ett med lägre bilandel och högre cykelandel (B). De två scenarierna speglar rimliga utfall och visar ett intervall av parkeringsbehovet för bil och cykel. I bedömningen ingår endast trafik som genereras av besökare och anställda till arenan. Besökare till stadskärnan i Skövde som väljer att parkera vid arenan ingår inte.

¹³ Uppskattning baserat på utredningar gjorda för Valhallabadet och Scandinavium i Göteborg.

¹⁴ Bl.a. Sundsvall, Göteborg och Kungälv.

¹⁵ Samåkningsgraden baseras på utredningar för idrottshallar, konserter, mässor, mm från Göteborg och Nacka, samt diskussioner med verksamhetsansvariga om tillämpbarheten för Skövde Arena.

Tabell 3-1 Bedömd efterfrågan på antal parkeringsplatser för bil och cykel, scenario A.

Scenario A	Antal besökare	Maxtimme (personer)	Mål bilandel	Mål cykelandel	Samåkningsgrad	Antal bilparkeringsplatser	Antal cykelparkeringsplatser
Besökare till stort evenemang	3 000	2 400	50%	7%	2	600	168
Besökare till gym/bad	300	300	35%	15%	1,5	70	45
Anställda		62	35%	15%	1,2	18	9
Summa	3 300	2 762				688	222

Tabell 3-2 Bedömd efterfrågan på antal parkeringsplatser för bil och cykel, scenario B.

Scenario B	Antal besökare	Maxtimme (personer)	Mål bilandel	Mål cykelandel	Samåkningsgrad	Antal bilparkeringsplatser	Antal cykelparkeringsplatser
Besökare till stort evenemang	3 000	2 400	45%	8%	3	360	192
Besökare till gym/bad	300	300	35%	20%	1,5	70	60
Anställda		62	35%	20%	1,2	18	12
Summa	3 300	2 762				448	264

I scenario A är efterfrågan 688 bilparkeringsplatser och 222 cykelparkeringsplatser och i B 448 bilparkeringsplatser och 264 cykelparkeringsplatser.

Om det i framtiden skulle bli aktuellt med en fördubbling av arenan så innebär det, med samma antaganden som ovan, en efterfrågan på bilparkering i storleksordningen 820-1 300 platser och för cykelparkering 400-465 platser, vilket innebär en ökning med ca 45% för respektive färdmedel.

Antal bil- och cykelparkeringsplatser för tillkommande exploatering

Den planerade exploateringen bedöms bli mellan 65 000 och 80 000 m² BTA. I det ingår verksamheter och bostäder i områdets östra och södra del. En eventuell utveckling av själva arenan ingår inte, liksom inte heller utvecklingen i nordost eller planerade parkeringslösningar. Anledningen är att det är stora osäkerheter kring omfattningen och utvecklingen av dessa områden.

Planprogrammet är i ett tidigt skede varför det saknas detaljer om vilka typer av verksamheter som planeras eller fördelningen mellan exempelvis bostäder och verksamheter. För att beräkna efterfrågan på parkering för bil och cykel används

kommunens parkeringsnorm som har en relativt detaljerad kategorisering med parkeringstal för olika typer av bostäder och verksamheter.

Med anledning av planprogrammets tidiga skede och för att ge en bild av hur stor påverkan typen av upplåtelseform har några antaganden för beräkningar gjorts:

- ▷ Fördelningen mellan bostäder och verksamheter beräknas för två fall:
 - ▷ Fall 1: 80% bostäder och 20% verksamheter.
 - ▷ Fall 2: 50% bostäder och 50% verksamheter.
- ▷ Verksamheter har kategoriserats till "kontorslokaler" med ett bilparkeringstal på 15 platser per 1000 m² BTA och ett cykelparkeringstal på 18 platser per 1000 m² BTA.
- ▷ Bostäder har kategoriserats som "flerbostadshus" med ett bilparkeringstal på 8 platser per 1000 m² BTA och ett cykelparkeringstal på 25 platser per 1000 m² BTA (omräknat från 2,5 platser per lägenhet där varje lägenhet är 100 m²).

För den tillkommande exploateringen bedöms efterfrågan på bilparkering vara i intervallet 611-752 platser i Fall 1 och 748-920 platser i Fall 2. För cykelparkering är efterfrågan 1 534-1 888 platser i fall 1 och 1 398-1 720 platser i Fall 2. En exploatering med större andel verksamheter leder med andra ord till ett högre antal parkeringsplatser för bil och ett lägre antal parkeringsplatser för cykel.

Tabell 3-3 Bedömd efterfrågan på bil- och cykelparkering för tillkommande exploatering.

	BTA kontor	BTA bostad	Antal bpl kontor	Antal bpl bostad	Totalt antal bpl	Antal cpl kontor	Antal cpl bostad	Totalt antal cpl
Fall 1 (lägre expl)	13 000	52 000	195	416	611	234	1 300	1 534
Fall 1 (högre expl)	16 000	64 000	240	512	752	288	1 600	1 888
Fall 2 (lägre expl)	32 500	32 500	488	260	748	585	813	1 398
Fall 2 (högre expl)	40 000	40 000	600	320	920	720	1 000	1 720

Beräkningen bygger på flera antaganden och det finns ytterligare faktorer som kan påverka efterfrågan på parkering:

- ▷ För grupphusbostäder är kravet på bilparkering mycket lägre, 1,5 platser per hus.
- ▷ Om det planeras för butik, restaurang eller hotell är efterfrågan på både bilparkering och cykelparkering högre. Rekommendationen är att göra en särskild bedömning om det skulle bli aktuellt.

Totalt antal bil- och cykelparkeringsplatser

Arenans verksamhet har ett beräknat behov av 448-688 bilparkeringsplatser och 222-265 cykelparkeringsplatser under den dimensionerande händelsen på vardagskvällar klockan 18.00-19.00. Därtill kommer en efterfrågan från tillkommande exploatering på 611-920 bilparkeringsplatser och 1 398-1 888 cykelparkeringsplatser. Ett visst samnyttjande av parkeringsplatser mellan besökare, boende och verksamma kan bli aktuellt vilket kan reducera antalet bilparkeringsplatser. Däremot har inte parkeringsplatsernas funktion som pendelparkering eller parkering för besökare till stadskärnan inkluderats. Om parkeringen även i framtiden ska fungera som en parkeringsnod som avlastar stadskärnan bör det inkluderas i det sammanlagda antalet bilparkeringsplatser.

Tabell 3-4 Sammanlagt beräknat antal parkeringsplatser för bil och cykel.

	Antal bpl	Antal cpl
Scenario A – högre bilandel, lägre cykelandel	688	222
Scenario B – lägre bilandel, högre cykelandel	448	265
Fall 1 – hög andel bostäder	611-752	1 534-1 888
Fall 2 – samma andel bostäder/kontor	748-920	1 398-1 720

En bilparkeringsplats upptar en yta av ca 20 m², inkl. kör- och vändytor, vilket innebär att det krävs ca 12 000-18 000 m² för Arena Skövdes verksamhet och ungefär lika mycket för tillkommande exploatering. Med ett parkeringshus med en yta av 6 000 m² behövs minst 4 våningsplan för att täcka behovet av bilparkering.

Som jämförelse kan nämnas att P-hus Mode har en kapacitet på 600 bilparkeringsplatser, vilket nätt och jämnt skulle vara tillräckligt för Fall 1 med den lägre exploateringen och övervägande andel bostäder eller tillgodose efterfrågan från besökare till arenan. Då är inte en eventuell utveckling i nordost medräknad och inte heller efterfrågan från besökare till stadskärnan som nyttjar arenaområdet som en parkeringsnod.

För cykelparkering är ytbehovet ca 2,25 m² per fordon (ej inkluderat lastcyklar eller andra skrymmande cyklar) vilket innebär drygt 500 m² för arenans behov och 3 100-4 200 m² för tillkommande exploatering. Cykelparkeringshuset i Gamlestaden i Göteborg, som är ett av de större i Sverige, har 600 platser fördelat på tre våningar, flertalet cykelparkeringsplatser i tvåvåningsställ. Det skulle täcka ca en tredjedel av behovet vid arenan. Tvåvåningsställ har fördelen att de kräver mindre utrymme men nackdelen att det är krångligare att parkera.

3.3. Övergripande principer och förhållningssätt för bilparkering och hållbar mobilitet

Arenans placering medför att den har en stor påverkan på parkeringssituationen, och mobiliteten, i centrala Skövde. Genom en strategisk ansats kan platsen bli en möjlighet för hur trafiken ordnas. Några punkter som rekommenderas är:

- ▷ Visa hur parkeringsplatser används i Skövde genom att kartlägga antalet och hur beläggningen varierar både på allmän plats, kvartersmark och i anläggningar. Det ger en god grund för vilka insatser som behöver genomföras på vilken plats för att uppnå en balans både i trafikflöden och i hur parkeringsanläggningar används.
- ▷ Ta fram en strategi för tids- och avgiftsreglering i hela Skövde där bilister ser det som fördelaktigt att använda befintliga anläggningar framför att parkera på gatan. Inför parkeringsavgifter på Arena Väst och se över regleringen på Arena Öst och Norr som samspelar med övriga utbudet.
- ▷ Undersök behovet av långtidsparkering och ta fram en strategi för hur det ska hanteras och vilken roll Skövde kommun har. Det kan omfatta både besökare, boende och verksamma.
- ▷ Utveckla ett parkeringsledningssystem för parkeringsanläggningar som underlättar för besökare att hitta en ledig parkeringsplats och minskar söktrafik.
- ▷ Ta fram en kommunikationsstrategi för att resa till Arena Skövde och visa på möjligheterna att i första hand resa med kollektivtrafik, cykel och gång, samt vilka parkeringsanläggningar som är lämpliga. Om det inte finns kapacitet vid Arena Skövde, kommunicera tydligt vilka andra anläggningar som finns.

3.4. Gods- och leveranstransporter

Förslaget till gods- och leveranstransportlösning bygger dels på att samla gods- och avfallshanteringen i så stor utsträckning som möjligt, dels på att skapa tydliga transportvägar som inte korsar fotgängar- och cyklistflöden till och från anläggningen.

Att samla gods- och avfallshandling i en större logistikyta är en bra ambition ur ett trafiktekniskt perspektiv.

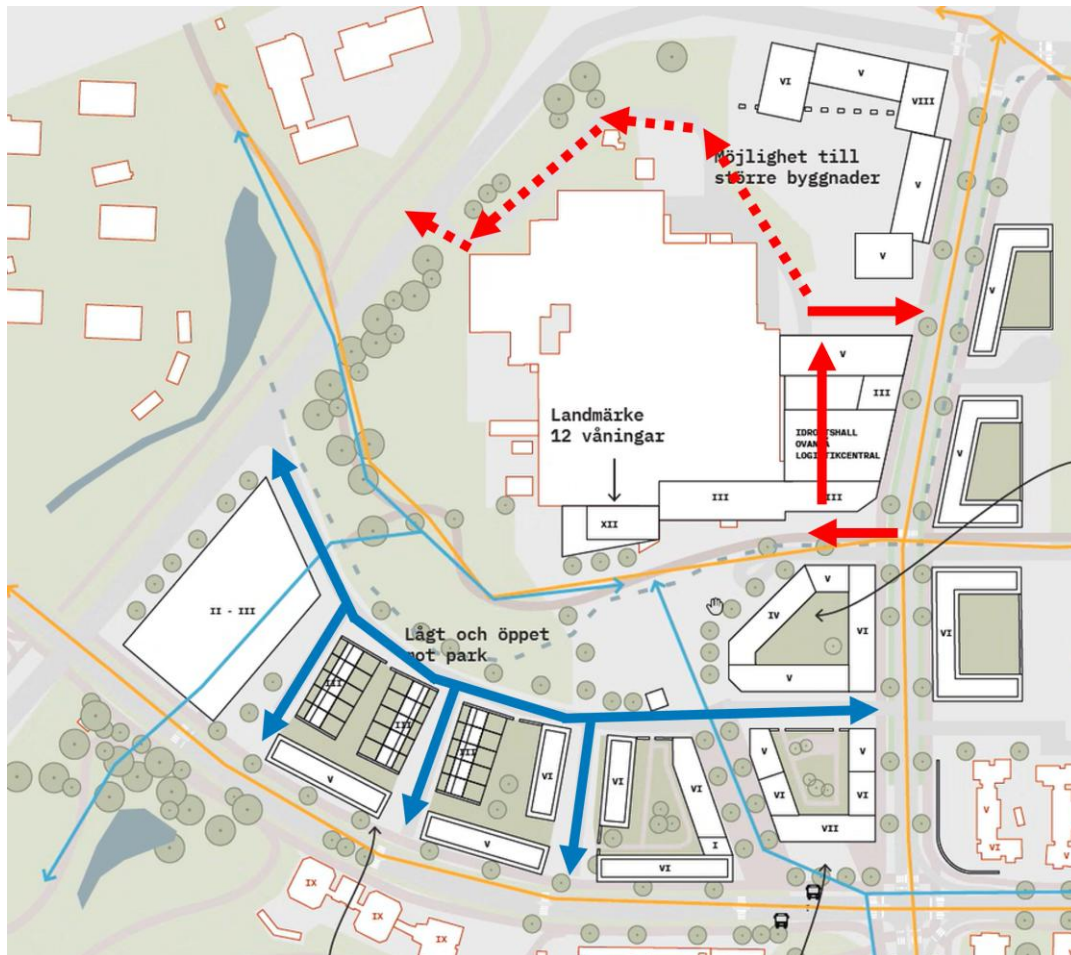
- ▷ Det medför tydlighet för transportörer och minskar 'söktrafik'.
- ▷ Det underlättar en mer anpassad och funktionell godshantering.
- ▷ Det är i linje med ambitionen att minska tung trafik genom området
- ▷ Det möjliggör mer småskaliga strukturer och mindre störande buller från exempelvis godshantering i stora delar av området, vilket gör det mer attraktivt.

- ▷ En logistikyta i östra delen (alt. norra om brandstation flyttas) är lämpligt då det är önskvärt att öka attraktiviteten för besökare i områdets västra, sydvästra och södra delar.

Den huvudsakliga utmaningen ligger i den interna logistiken, då både avfall och gods behöver transporteras mellan logistikytan och olika verksamheter inom arenabyggnaden, vilket leder till en ökad intern logistik jämfört med idag. Den största utmaningen är troligen att flytta leveranser till restaurangen och tömning med slambil från dagens läge i sydvästra hörnet till östra sidan. För att lösa det krävs sannolikt större ombyggnader inom arenan.

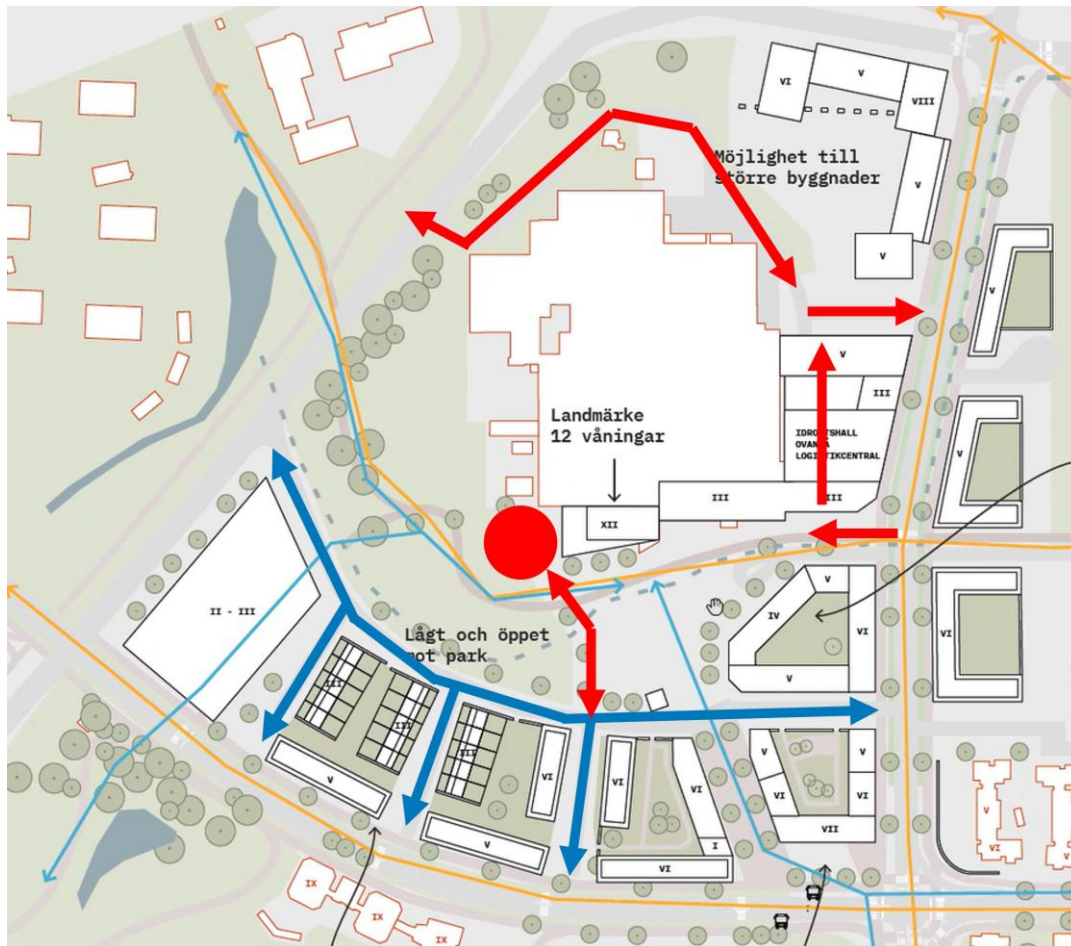
Två förslag presenteras nedan. Figur 3-1 visar den föredragna lösningen där all gods- och avfallshantering samlas i en ny logistikyta med till- och frånfarter (i rött). Figur 3-2 visar ett förslag på angöring där restaurangens leveranser och avfallshantering är kvar som i dagsläget och övrig logistik hänvisas till i första hand östra sidan av arenabyggnaden (i rött). I båda fallen visas även godstrafik till kommande bostäder och verksamheter (i blått), i huvudsak bestående av avfallsinsamling och hemleveranser.

I den föredragna lösningen föreslås logistikanläggningen utformas för ett enkelriktat genomgående fordonsflöde med infart från Badhusgatan söder om arenan och utfart till Badhusgatan norr om arenan. Det möjliggör en mer yteffektiv anläggning eftersom vändningar med större fordon kräver stor plats. Logistikytan, där lastning och lossning sker, byggs i förslaget in i en eventuell utbyggnad av arenan. Förslaget medför, förutom en bra lösning för transportörer, få konfliktpunkter mellan besökare och tung trafik. En möjlig utfart med detta förslag är att fortsätta runt arenan på samma sätt som idag med utfart på Vadsbovägen.



Figur 3-1 Förslag på körvägar för gods- och leveranstransporter i den föredragna lösningen. Röda linjer visar rekommenderad körväg till och från logistikytan. Streckad röd linje visar alternativ utfart på Vadsbovägen. Blå linjer visar leveransvägar till bostäder och verksamheter. Baserat på utkast på skiss från gestaltungsprogrammet 2025-09-23.

Om det inte är möjligt att flytta restaurangens leveranser och tömning med slambil från västra sidan till östra, så måste angöring säkerställas med en till- och frånfartsväg. Den stora nackdelen med förslaget är att det korsar gång- och cykelstråk till och från arenan samt att en vändyta behöver tillskapas vid angöringsplatsen. Körbanan bör tillåta att fordon kan mötas för att undvika backande rörelser. I övrigt föreslås en liknande lösning som ovan med infart från Badhusgatan, en samlad logistikyta öster om arenan och utfart till Badhusgatan. Om viss angöring fortsatt måste ske till norra delen av arenan (vid Badhuset), så bör dubbelriktad godstrafik tillåtas från Vadsbovägen.



Figur 3-2 Förslag på körvägar för gods- och leveranstransporter. Röda linjer visar rekommenderad körväg till och från logistikytan, samt restaurangen. Den röda cirkeln illustrerar vändytan. Blå linjer visar leveransvägar till bostäder och verksamheter. Baserat på utkast på skiss från gestaltungsprogrammet 2025-09-23.

4. Förslag trafikutformning – omvandling till stadsgata

I detta kapitel beskrivs det, i arbetet, framtagna utformningsförslaget för gatustrukturen för planprogrammet. De förutsättningar och övergripande principer som legat till grund beskrivs också. Utformningsförslaget är en bearbetning av tidigare, av Cowi, framtagna handling och ses delvis som en förutsättning för utformningsförslaget. Sektionen för Badhusgatan är densamma som i den handlingen.

4.1. Förutsättningar, och övergripande principer, för utformning

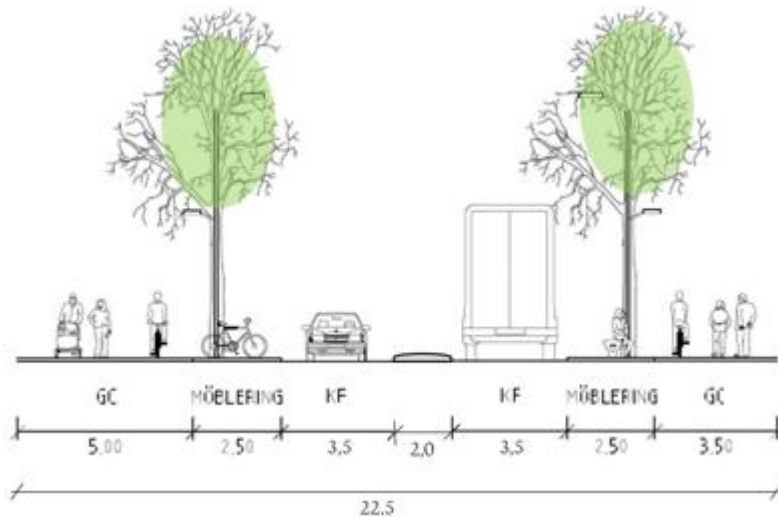
Trafikutredning 2024

Under 2024 arbetade Cowi fram ett utformningsförslag för delar av planprogrammets gatustruktur. Detta arbete hade som mål ”att visa på behov av utrymme/markanspråk för Badhusgatan och de två korsningarna Badhusgatan – Staketgatan/Norra Bergvägen och Badhusgatan – Varnhemsgatan/Kungsgatan som underlag till samordning med annan kommunal planering respektive framtida projektering och ombyggnad.”. Önskemålet i uppdraget var att möjliggöra en mer stadsmässig gata, med mindre fokus på genomgående biltrafik, men fortsatt god framkomlighet för buss- och biltrafik, och i stället skapa utrymme för gång- och cykeltrafik, samt med mer grönstruktur längs gatan.

I utredningen utfördes trafikräkningar och baserat på dessa gjordes trafikanalyser för respektive korsning. Därtill har en prognos för år 2040, med Trafikverkets uppräkningsstal (trafikutveckling på 1,0% per helår) genomförts. Det anges i utredningen att, i och med att kommunens önskemål är att trafikflödena på gatan ej ska öka, denna prognos snarare ska ses som en känslighetsanalys av kapaciteten i förslag till trafikutformning.

Utredningen visar på att, utifrån befintlig struktur samt kapacitetsanalyserna, är en omdaning av gatan möjlig. Denna omdaning innebär minskat antal körfält, från två till ett på en stor del av sträckan, och minskade ytor för svängfält, vilket möjliggör breddning av utrymme för oskyddade trafikanter och grönska/träd (Se sektion i Figur 4-1 nedan). Avskiljning mellan körfält görs med en överkörningsbar refug. Att möjliggöra en trädrad som ramar in gatan är en väsentlig del i att skapa en mer stadsmässig karaktär än dagens situation.

Trafikutformningsförslaget som togs fram inom utredningen ligger till grund för arbetet i denna utredning. Denna utredning utgår i sin helhet från den framtagna sektionen. I vissa delar, som beskrivs i kommande stycken, bearbetas trafikutformningsförslaget.



Figur 4-1 Sektion för framtaget trafikutförningsförslag (Cowi). Sektion framtagen i föreliggande utredning.

Principer för Smarta gatan och stadsgata

I arbetet med utformningen har konceptet Smarta gatan¹⁶ setts som en guide att utgå från. Konceptet innebär en helhetssyn på gaturummet som en mångfunktionell och hållbar resurs, snarare än en yta enbart för biltrafik. Huvudidén är att gatan ska vara levande, långsam, ekologisk och flexibel för att möta nutida utmaningar som urbanisering, segregation och klimatförändringar. En central del är att prioritera människors behov och stadsliv framför motorfordonstrafik. Detta uppnås genom att omfördela ytan där gående får högst prioritet, följt av cykel och kollektivtrafik. Genom att sänka hastigheterna, exempelvis genom gångfarts- och lågfartsgator, ökas säkerheten, tillgängligheten och yteffektiviteten. Konceptet betonar även vikten av ekologiska funktioner, som att integrera träd och vegetation för att hantera dagvatten och förbättra den biologiska mångfalden. Slutligen förespråkas flexibla ytor och temporära lösningar som snabbt kan anpassas efter skiftande behov, vilket gör gatan mer resilient och bidrar till en rikare stadsmiljö.

För att dessa funktioner ska ges rätt förutsättningar krävs en förståelse för att en gata inte bara karaktäriseras av sin markyta, utan i hög grad av sina "väggar" – det vill säga hur byggnadernas fasader möter gatan. Genom att placera bebyggelsen nära gaturummet skapas en tydlig rumsbildning som ger trygghet och orienterbarhet, en inramning som är avgörande för att förvandla ett tidigare öppet transportstråk till en plats med mänsklig skala – en stadsgata. När fasaderna aktiveras med entréer och fönster skapas en social kontroll och en visuell kontakt mellan inne- och utemiljö, vilket är en förutsättning för ett levande stadsliv. Stadsgatans karaktär förstärks ytterligare genom att proportionerna mellan gatans bredd och byggnadernas höjd balanseras; en tätare inramning bidrar naturligt till att sänka

¹⁶ Designguide för Smarta gator, VTI, Chalmers et.al., 2022

fordonshastigheter och bjuder in till vistelse. I detta sammanhang blir trädraderna en förlängning av arkitekturen, som både mjukar upp rumsbildningen och fungerar som en klimatskapande barriär mellan de olika trafikslagen.

Mot denna bakgrund har ambitionen i arbetet med utformningen varit att, så långt det är tekniskt och fysiskt möjligt, närma sig en förenig av principerna för Smarta gatan och den klassiska stadsgatans rumsliga kvaliteter. Genom att använda dessa två koncept som vägledande inriktningar strävar förslaget efter att balansera tekniska krav på infrastruktur och dagvattenhantering med behovet av en attraktiv och sammanhängande stadsmiljö för personer som vistas och rör sig i området.

Trafikutformningsförslaget

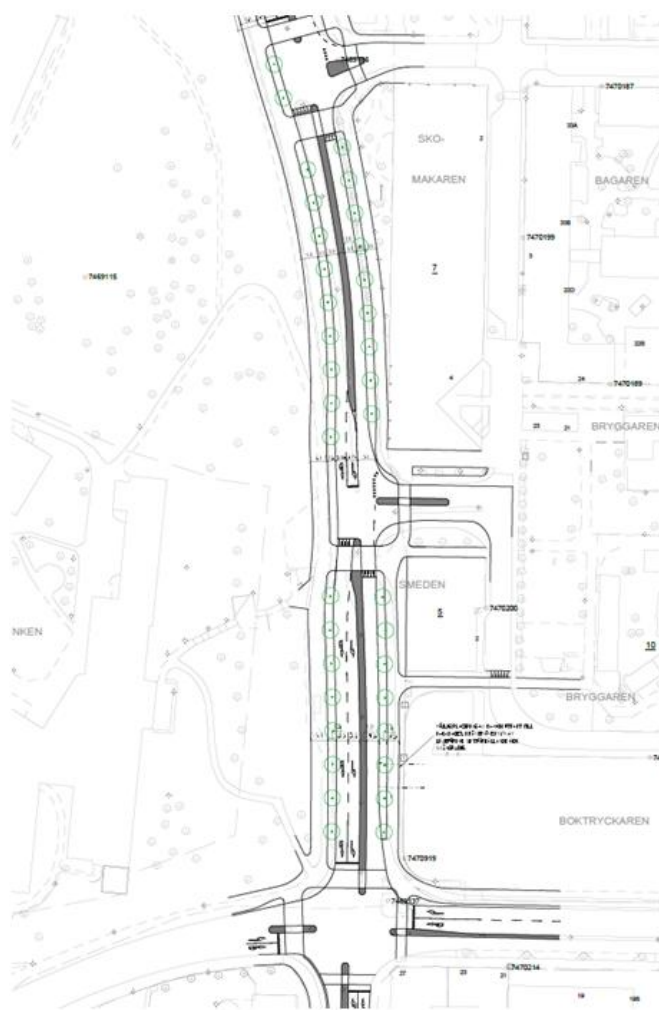
Nedanstående trafikutformningsförslag har tagits fram i tidigare utredning. I denna utredning görs ett antal förändringar, vilka beskrivs i kommande stycken. Området delas in i tre delområden; Badhusgatan söder, Staketgatan/Norra Bergsvägen inklusive hållplatsnod samt Badhusgatan norr, se Figur 4-2, och beskrivs mer ingående, avseende utformning och konsekvenser, i kommande stycken. För bättre upplösning av utformningsförslaget, se skiss i bilaga.



Figur 4-2 Indelning av framtaget trafikutförningsförslag.

4.2. Badhusgatan söder

Tidigare framtagen sektion bibehålls för denna sträcka, se Figur 4-3. I plan har vissa förändringar skett.



Figur 4-3 Trafikutformningsförslag Badhusgatan söder

I sektionen möjliggörs med denna utformning bredare gång- och cykelstråk på gatans båda sidor, med fokus för cykeltrafik (5 meter bred dubbelriktad gång- och cykelbana) på den västra sidan och för fotgängare på östra sidan (3,5 meter bred gångbana). Passager för fotgängare och cyklister möjliggörs på sträckan vid Petter Heléns gata (hastighetssäkrad) och Långgatan (norra passagen signalreglerad och södra passagen hastighetssäkrad), samt i befintlig korsning med

Genomgående föreslås ett körfält (3,5m) i vardera riktningen, med vänstersvängfält, på sträcka, vid korsningarna Petter Heléns gata respektive Långgatan. Dessa svängfält rymmer ca 2-3 bilar. Ett samlat hållplatsläge vid korsning Staketgatan/Norra Bergvägen, (beskrivs i kommande kapitel 4.3) medför förändringar för biltrafiken. Flytten av busshållplats Stadshuset norrut mot korsning Staketgatan/Norra Bergvägen ger en något ökad kapacitet i södergående riktning då dagens busstrafik använder södergående högersvängfält för angöring – detta körfält blir då tillgängligt för alla motorfordon. Mellan körfälten föreslås en överkörningsbar refug (bredd 2 m), vilket ger en bättre linjeföring och tar upp yta mellan körfälten som skapas av vänstersvängfälten på sträckan, se Figur 4-4.



Figur 4-4 Bild på överkörningsbar mittrefug - Bild från Google (Sollentunavägen - Sollentuna)

Kungsgatan (signalreglerad). Befintliga gångstråk till Västerhöjdsgymnasiet bibehålls. Hastighetssäkring av passagerna behöver utformas med hänsyn till Badhusgatan som skyfallsled. De kan utformas med vägkuddar före de passager där det är möjligt med hänsyn till trafikrörelser. En annan lösning kan vara att anlägga en ränna parallellt med kantstenen vid passagen, där vattnet får flöda. Denna lösning är dock beroende av bedömt vattenflöde. Den sista möjligheten är att ej

ha hastighetssäkring vid passagerna utmed Badhusgatan. Det skulle kunna antas att motortrafiken ej kommer upp i för höga hastigheter i och med den omgestaltning som görs med mittrefug och träd utmed gatan. Men möjligheten att komma upp i för höga hastigheter kvarstår dock och medför en trafiksäkerhetsrisk.

Mellan körfält och gångstråk, respektive gång- och cykelstråk möjliggörs en 2,5 meter bred yta. I dessa ytor föreslås trädrader för att rama in gaturummet samt belysning för gatan. Ytan kan även användas för möblering; cykelparkering, bänkar, skyltsättning, etc.

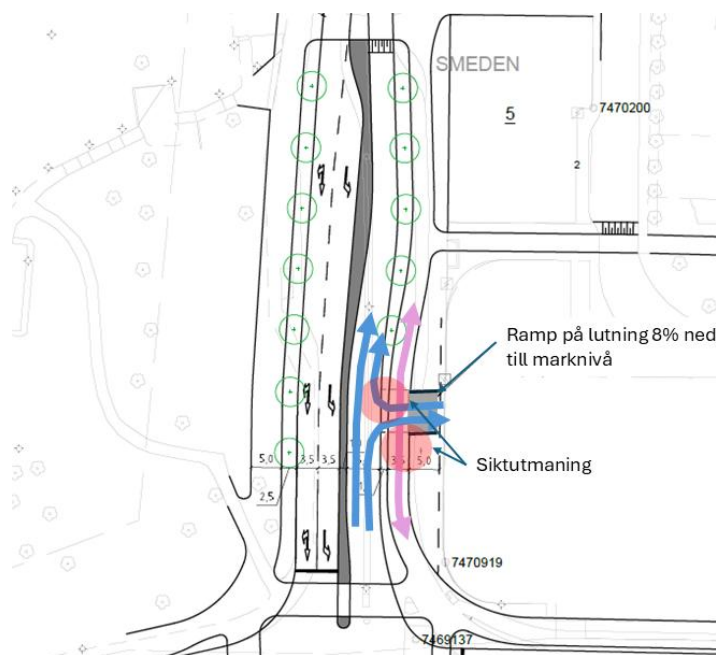
Den tillgängliga ytan om 2,5 meter är också idealisk för att integrera hållbar dagvattenhantering genom en så kallad LOD-lösning (Lokalt Omhändertagande av Dagvatten), ofta utformad som en regnbädd eller ett biofilter. Denna metod ersätter eller kompletterar traditionella underjordiska ledningar genom att efterlikna naturens processer. Vattnet från körbanan leds direkt in i planteringsytan, som byggs upp med en särskild biofilterjord och ett underliggande makadammagasin. Denna uppbyggnad möjliggör både rening av föroreningar (via jord och växter) och fördröjning av vattenflödet. Resultatet är minskad belastning på det kommunala dagvattennätet vid skyfall, förbättrad vattenkvalitet och en ökad stadsmässighet och vistelsekvalitet genom frodig grönska och träd.

Vasaporten

Det finns önskemål om att möjliggöra in- och utfart från Badhusgatan till befintligt parkeringshus (Vasaporten) i södra delen av området. En lösning har tagits fram som bedöms medföra flera utmaningar ur både utformnings-, trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv.

Parkeringsgaraget är inte ursprungligen utformat för in- och utfart mot Badhusgatan. Det saknas i dagsläget tillräcklig klarhet kring hur fordonsflöden och interna rörelsemönster fungerar inne i garaget samt huruvida ett nytt angoringsläge kan fungera på ett trafiksäkert och funktionellt sätt utan omfattande anpassningar. Detta innebär en osäkerhet kopplad till såväl drift som trafiksäkerhet.

Lösningen innebär också betydande utmaningar kopplade till nivåskillnader. Enligt COWIs¹⁷ analys krävs en ramp som delvis hamnar utanför fastighetsgränsen för att möjliggöra anslutning till Badhusgatan, se Figur 4-5.



Figur 4-5 Illustration över konfliktsituation vid in- och utfart till parkeringshus Vasaporten. Blå streck avser motorfordonstrafik, rosa streck avser gång- och cykeltrafik och orange cirklar avser siktutmaningar.

Rampen upp till närmaste våningsplanet behöver enligt analysen ges en lutning om cirka 8 % (1:12). Detta överstiger exempelvis rekommenderade värden från Göteborg¹⁸, där maximal tillåten lutning de sista 5 meterna före anslutning till allmän gata är 5 % (1:20). Ramplutningen bedöms vara problematisk, särskilt i ett läge med gång-, cykel- och kollektivtrafik. För att ge plats åt rampen och samtidigt behålla gång- och cykelbanan i marknivå förskjuts Badhusgatan västerut, vilket innebär att gång- och cykelbanan behöver ledas runt rampen.

Utformningen av rampens avgränsning, såsom murar eller staket, kräver noggrann studie då dessa kan medföra siktbegränsningar och därmed påverka trafiksäkerheten.

In- och utfarten är placerad precis efter en korsning, på en sträcka med busstrafik och möjligen även trafik med långa och tunga lastbilar. Placeringen innebär begränsade siktförhållanden och ökad risk för konflikter mellan fordon samt mellan fordon och oskyddade trafikanter. Närheten till korsningen förstärker denna riskbild och ger upphov till tveksamheter ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Slutligen utformas in- och utfarten som höger in och höger ut, vilket medför begränsade vägval till och från parkeringsgaraget. Detta försämrar tillgängligheten för motorfordon och kan leda till omvägar och ökat vägtrafikarbete i det lokala gatunätet, med risk för oönskad trafik i närliggande känsliga miljöer.

¹⁷ Trafikutredning Badhusgatan, Cowi, 2024-09-19

¹⁸ Göteborgs stads Vägledning för byggnation i anslutning till allmän platsmark

Sammantaget bedöms den föreslagna lösningen inte utgöra ett realistiskt alternativ, vare sig ur trafiksäkerhets- eller framkomlighetssynpunkt.

Funktionell vinst/konsekvenser av förslag Badhusgatan söder

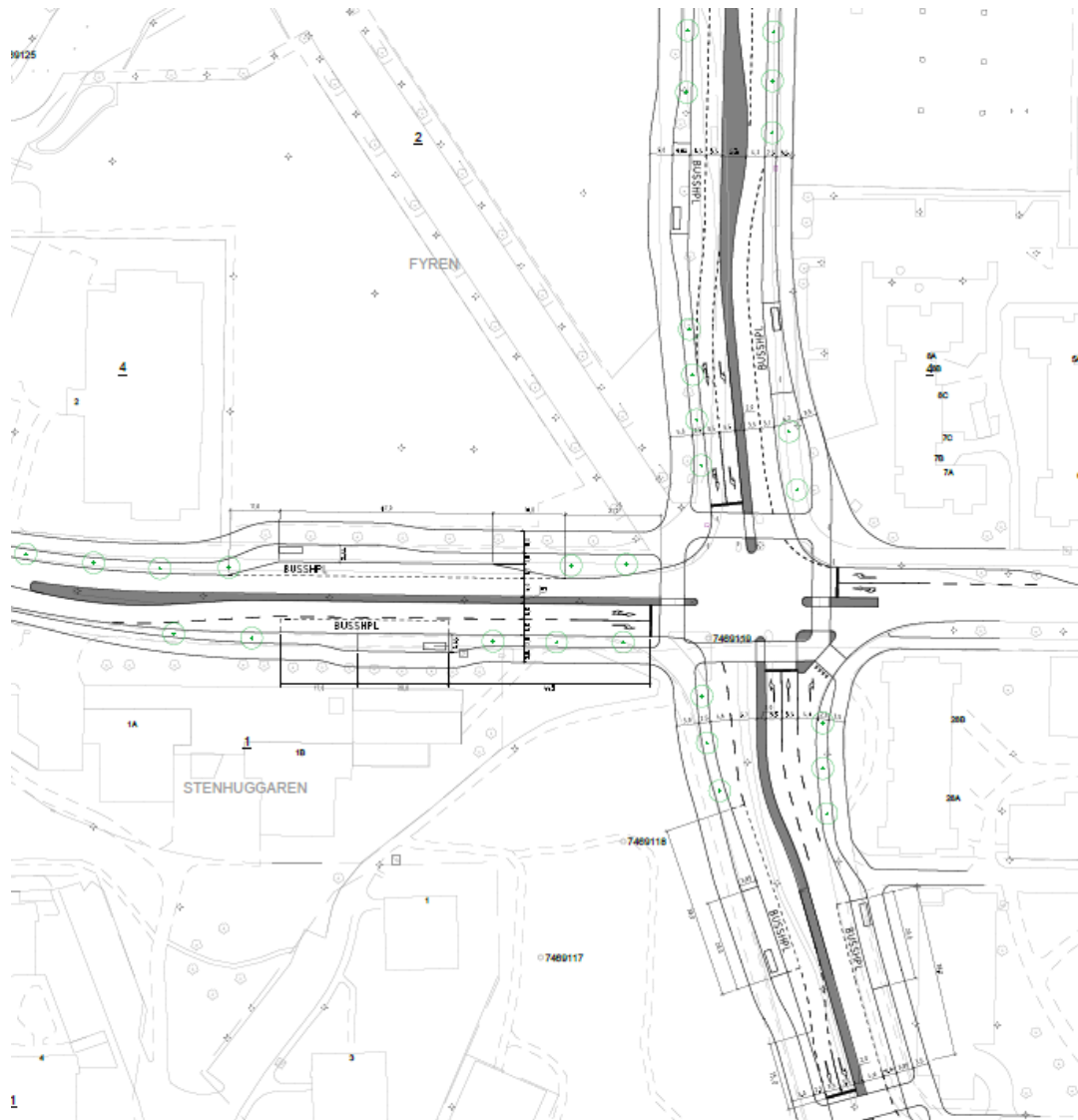
Tillgängligheten till området är fortsatt god genom förslaget, i och med att befintlig struktur nära nog bibehålls. Dock kan tilläggas att kollektivtrafikresenärer till och från Västerhöjdsgymnasiet får något längre gångväg till hållplatsen (ca 300 meter i stället för dagens 100 meter), vilket bidrar till en sämre tillgänglighet för dem. Samtidigt får andra, exempelvis besökare till arenan, en förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik. I gatans norra del förbättras tillgängligheten då ytterligare en passage över Badhusgatan föreslås.

Framkomligheten till området, och framför allt till arenan, är fortsatt god.

Med hastighetssäkrade passager på sträckan bidrar omdaning till en förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Hastighetssäkringarna bidrar även till att risken för allvarliga olyckor mellan motorfordon minskar. En breddning av stråken för oskyddade trafikanter ger mer utrymme och därmed en minskad risk för olyckor mellan fotgängare och cyklister.

4.3. Staketgatan och Norra Bergvägen

Tidigare framtagen sektion bibehålls även för denna sträcka, se Figur 4-6. I plan har vissa förändringar skett.



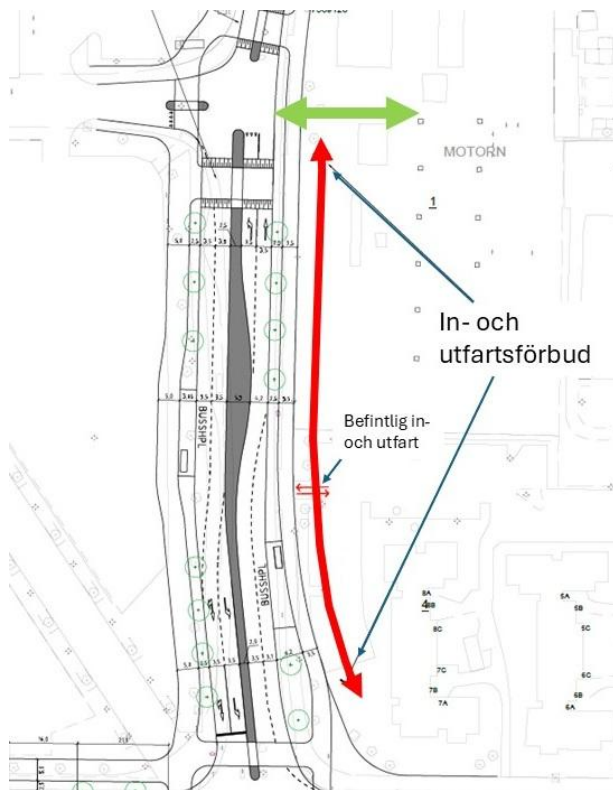
Figur 4-6 Trafikutformningsförslag för korsningen Staketgatan/Norra Bergvägen/Badhusgatan.

Tidigare framtaget förslag avseende biltrafik har bibehållits. Förslaget visar på ett minskat ytbehov. Detta på grund av att högersvängen från Norra Bergvägen söderut till Badhusgatan snävas till, samt att refugen mellan vänstersvängfält och norrgående körfält på Badhusgatan norrut tas bort. Korsningen är även fortsättningsvis signalreglerad med prioritet för kollektivtrafiken.

I dagsläget är de befintliga busshållplatserna i planprogramområdet utspridda i söder, väster och norr. I detta förslag till trafiklösning visas ett samlat hållplatsläge/nod, vid korsningen Badhusgatan – Staketgatan/Norra Bergvägen vilket skiljer sig från den tidigare utredningen (Cowi). En centrering av busshållplatserna medför att befintliga hållplatslägen, i söder, väster och norr, tas bort. Hållplatserna är utformade som

körbanelinor respektive fickhallplatser. Längden på hållplatserna på Badhusgatan medger att två bussar kan stå i rad. I övrigt är samtliga hållplatser utrustade med väderskydd, mm. Vid hållplats Stadshuset kan hållplats och gångstruktur kombineras med en grönyta eller park för att förstärka vistelsekvaliteter.

På Norra Bergvägen föreslås gångbana på södra sidan och gång- och cykelbana på den norra sidan. Detta för att förenkla för cyklister till arenan och övriga framtida verksamheter och bostäder på den norra sidan. Gång- och cykelbanan ansluter mot befintlig struktur innan den västra infarten till arenaområdet. Korsningens passager är signalreglerade och ej hastighetssäkrade. Passagerna är förlagda vinkelrätt (i de snitt där det är möjligt) för att möjliggöra en rak passage över gatan, vilket medför förenklad passage för personer med synnedsättning. Samtliga passager föreslås utföras utifrån krav avseende personer med funktionshinder.



Figur 4-7 In- och utfartslösning utmed Badhusgatan till Kv Motorn.

Befintlig in- och utfart till Staketgränd behöver stängas om busshållplatsen placeras i detta läge, se Figur 4-7. Om en buss står vid hållplatsen försämras sikten för fordon som kör ut ur fastigheten, vilket kan leda till trafiksäkerhetsproblem. Samma situation kan uppstå för fordon som kör in i till fastigheten, där sikten begränsas av bussar vid hållplatsen och risken för konflikt med cyklister och fotgängare ökar.

En ny detaljplan tas fram för Kv Motorn 1, vilket skulle kunna möjliggöra en gemensam lösning för in- och utfart mellan de två fastigheterna. Det rekommenderas att en sådan gemensam in- och utfart utformas som ett fjärde ben i

korsningen Badhusgatan / Egnells väg. En alternativ lösning "Höger in - höger ut" till de båda kvarteren (Motorn) på sträckan är möjlig, men det kan skapa framkomlighetsproblem för trafik som vill söderut från kvarteren, samt för trafik som kommer norrifrån och vill nå fastigheterna. Därutöver kan separata in- och utfarter för de båda fastigheterna medföra kapacitets- och framkomlighetsproblem på Badhusgatan på grund av det relativt höga trafikflödet. En lösning i den befintliga korsningen bedöms därför som mer lämplig ur både framkomlighets och trafiksäkerhetssynpunkt.

Ytterligare en möjlig lösning är att använda den befintliga in- och utfarten vid Lögegatan/Staketgränd och ta bort bommen som finns i Staketgränd. Det skulle ge tillgång till samtliga parkeringsplatser på fastigheten. En fråga som behöver studeras närmare i detta fall är möjligheten till vändning för sopbilar och leveransfordon.

Även längs denna sträcka, likt Badhusgatan söder, kan det anläggas lösningar för lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) i ytorna som tillskapas mellan körbana och gång- och cykelbana. Ytorna bör därtill innehålla träd och belysning för gatan.

Funktionell vinst/konsekvenser av förslag Staketgatan och Norra Bergvägen

En centrering av busshållplatserna medför en förenkling för resenärer till och från arenan, oavsett varifrån de kommer med buss. Det förenklar även för eventuellt byte mellan linjer. Konsekvensen blir att vissa resenärer får längre avstånd till och från hållplatsen, se Figur 4-8. Det befintliga diagonala stråket från korsningen Badhusgatan – Staketgatan/Norra Bergvägen bibehålls och bussnoden blir då en viktig del i att förstärka och tillgängliggöra detta stråk. Vid hållplatsen vid Stadshusparken kan en plats tillskapas vilket kan stärka stadsmässigheten och möjligheten till vistelse.



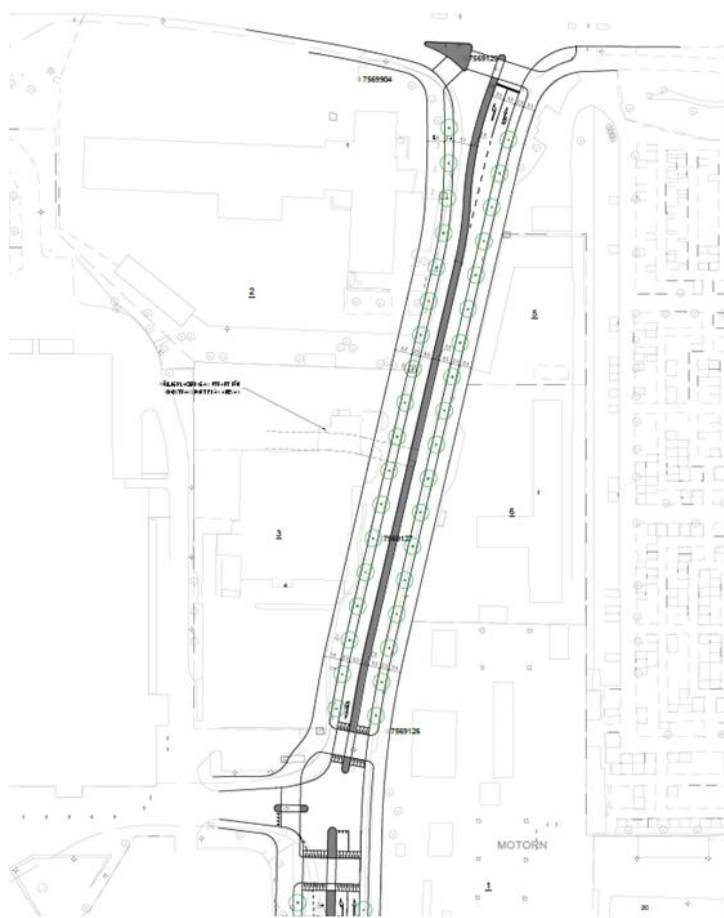
Figur 4-8 Påverkan på infrastruktur för buss, samt sträcka till nytt hållplatsläge. Röda kryss är befintliga hållplatslägen som föreslås tas bort till förmån för centrerad hållplats. Blå ring är befintliga hållplatser som bibehålls och blåa ovaler är förslag till ny placering av hållplatslägen.

Vid stora bussflöden kan det, med anledning av dess prioritet, fortsatt bli relativt långa väntetider för fotgängare och cyklister i korsningen Staketgatan/Norra Bergvägen/Badhusgatan. Men, med fler passager i söder och norr kan flertalet oskyddade trafikanter passera åtminstone en relation.

Då samtliga körfält bibehålls och passagera inte är hastighetssäkrade utan enbart signalreglerade, så kan det antas att det fortsatt finns en viss trafiksäkerhetsrisk, både för oskyddade trafikanter och för motorfordon i korsningspunkten. Dock möjliggörs i förslaget en större bredd för fotgängare och cyklister utmed gatan, vilket minskar risken för olyckor mellan dessa två trafikantgrupper.

4.4. Badhusgatan norr

Tidigare framtagen sektion, för Badhusgatan söder appliceras även på denna sträcka, se Figur 4-9. I förslaget möjliggörs fortsatt ett körfält (3,5 meter) för fordon på sträcka, med tillagda svängfält i korsningspunkterna. Befintliga korsningspunkter bibehålls.



Figur 4-9 Trafikutformningsförslag för Badhusgatan norr

I korsningen med Majorsgatan sker inga förändringar för biltrafiken. Även för oskyddade trafikanter bibehålls den framtagna sektionen. Denna innebär, likt Badhusgatan söder, en gångbana (3,5 meter) på den östra sidan och en gång- och cykelbana (5 meter) på den västra sidan. Det bör fortsatt studeras hur gång- och cykelbanan på västra sidan, på ett stadsmässigt vis, sammankopplas med kommande exploatering. I framtaget förslag föreslås två hastighetssäkrade passager över Badhusgatan vid Egnells väg. Med hänsyn tagen till att Badhusgatan är skyfallsled kan dessa passager, likt de tidigare beskrivna, hanteras på olika sätt. Antingen löses de med fartgupp på vardera sidan om korsningen, eller med rännor parallellt med kantstenen invid passagen. Vilken lösning som är mest lämplig är beroende av det vattenflöde som bedöms uppstå. Beroende på hur kommande exploatering föreslås på både västra och östra sidan, kan båda eller den ena passagen utgå, alternativt förstärkas.

Mellan körfält och gångstråk, respektive gång- och cykelstråk möjliggörs en 2,5 meter bred yta. I dessa ytor föreslås trädrader för att rama in gaturummet, samt belysning för gatan. Ytan kan även användas för möblering; cykelparkering, bänkar, skyltsättning, etc.

Förslagsvis regleras gatan mot arenans huvudentré, som gångfartsområde eller gågata. Skillnaden mellan de båda är att på gågata är motortrafik i princip helt förbjuden, förutom för kortvarig passage och leveranser. På gångfartsområde tillåts genomfart. På båda gatutyperna prioriteras fotgängare men gågatan är mer restriktiv mot motorfordon. Det är viktigt att ha med sig, framför allt i utformningen av gatan, att leveranstrafik föreslås angöra via denna gata. Den behöver begränsas i hastighet men inte i framkomlighet. Leveranstrafiken föreslås sedan, som tidigare nämnts i kapitel 3.4 köra ut mot Badhusgatan norr om befintlig byggnad. Denna anslutning behöver utformas på ett trafiksäkert sätt, med god sikt runt eventuella fastigheter, samt med farthinder mot gång- och cykelväg. Leveranser föreslås endast kunna köra ut norrut.

Även på denna sträcka finns möjlighet att integrera en så kallad LOD-lösning (Lokalt Omhändertagande av Dagvatten) i trädraden mellan körfält och gångbana respektive gång- och cykelbana.

Funktionell vinst/konsekvenser förslag norra Badhusgatan

Genom att definiera ytor för gång- och cykeltrafik skapas ett mer förutsägbart och tryggt gaturum för människan. Den föreslagna zonen för träd och belysning fungerar som en skyddande barriär mellan fordon och gående, vilket gör gatan till en trivsammare miljö att vistas i. Samtidigt bibehålls bilarnas framkomlighet utmed gatan.

Säkerheten för de oskyddade trafikanterna höjs genom hastighetssäkrade passager, utan att hindra fordonens rörlighet eller leveranstrafikens behov. Integrerade lösningar för grönska och dagvatten bidrar till en mer levande stadsmiljö, medan den balanserade utformningen säkerställer att gatan fungerar effektivt för både boende, besökare och genomfartstrafik.

4.5. Konsekvensanalys för planprogramområdet

I detta kapitel redogörs för samlade konsekvenser av trafikutformningsförslaget för planområdet som helhet.

Värde för stadslivet (stadsmässighet)

Genom att omfördela gatans sektion och prioritera utrymme för oskyddade trafikanter framför körfält för motorfordonstrafik, förändras gaturummets fysiska karaktär. Denna strukturella förändring är en förutsättning för att etablera en stadsmässig miljö där rörelsemönstren skiftar från genomfart till lokal närvaro.

Den nya utformningen definieras av en grön zon bestående av trädrad/möblering och LOD-lösningar. Denna zon fungerar både som en estetisk inramning och en fysisk buffert mot trafiken, vilket skapar en tryggare och mer inbjudande miljö för oskyddade trafikanter.

För att möta rekommendationerna från modern gatudesign (enligt Smarta Gatan-principer) är det nödvändigt att hålla nere hastigheterna, rekommenderat till högst 40–50 km/h för en huvudgata. Befintlig gatustruktur har redan idag, som tidigare nämnts, en hastighetsbegränsning på 40 km/h, vilket möter denna rekommendation. De gröna zonerna är här strategiskt viktiga. Trädrader och växtbäddar skapar en visuellt tightare och smalare upplevelse av körfältet. Denna ”friktion” i gaturummet är en av de mest effektiva designåtgärderna för att subtielt styra bilisterna till lägre hastigheter, snarare än enbart genom skyltning.

För att maximera gaturummets attraktivitet rekommenderas att stort fokus läggs vid estetik, materialval och funktioner som bjuder in till vistelse där utrymme finns, samt på platser där det finns potential. Detta kan inkludera integrering av sittmöbler, konst eller ytor lämpliga för uteserveringar. I de delar av området där gatan kan utformas i nära anslutning till fasadlivet skapas en särskilt attraktiv miljö där stadslivet aktiveras direkt mot byggnaderna.

Förslaget innebär att dagens dominerande och barriärskapande vägmärkesportaler över körfälten ersätts med diskret, sidoplacerad skyltsättning utmed gatan, integrerad i den nya gröna zonen vid sidan av körfälten. Denna förändring är en viktig del i omvandlingen till en modern, stadsmässig gata med hög vistelsekvalitet. Vägmärkesportaler signalerar motorväg eller höghastighetstrafik, vilket skapar en hård visuell barriär i stadsrummet. Genom att flytta skyltningen till sidan minskas det visuella brusets och skapar en lugnare, mer sammanhållen stadsmiljö.

Den samlade effekten är en gata som inte bara hanterar trafikflöden, utan som är mångfunktionell, trygg och prioriterar människan i stadsrummet.

Säkerhets- och trygghetsvinster

Den föreslagna omdaning av gatans sektion, med dess fokus på människan och implementeringen av ”Smarta Gatan”-principer, leder till betydande vinster inom trafiksäkerhet och social trygghet. Genom att använda trädraden, LOD-lösningarna och minskade körfältsbredder skapas en utformning som naturligt dämpar trafikens tempo. Utformningen ger ett tydligt budskap om att gatan är en lågfartsmiljö där fordonstrafiken samspelar med stadens övriga funktioner.

Genom att möjliggöra fler planerade passager över gatan minimeras risken för olyckor orsakade av okontrollerat spring över gatan, vilket är särskilt viktigt i närheten av arenan. Även om inte alla passager behöver vara hastighetssäkrade (beroende på platsens funktion), bidrar de planerade övergångarna till att kanalisera och förtydliga flöden. De bredare gång- och cykelstråken ökar säkerhetsmarginalen och minskar konflikter mellan gående och cyklister.

Den sociala tryggheten höjs genom åtgärder som bidrar till ökad rörelse och läsbarhet, i form av belysning och aktivt fasadanvändande:

- ▷ Placering av belysning i den gröna zonen (trädraden) säkerställer en jämn och hög belysningsstandard längs gång- och cykelstråken, vilket är fundamentalt för upplevd trygghet under dygnets mörka timmar.
- ▷ Det är viktigt att notera att den största trygghetsvinsten kan uppnås genom att framtida bebyggelse utformas med aktiva fasader mot gatan. Detta skapar ”ögon på gatan” och en naturlig social kontroll som är avgörande för tryggheten i stadsrummet.

Sammanfattningsvis omvandlar åtgärderna gatan från en yta som upplevs som otrygg till en kontrollerad, mänsklig och väl upplyst del av staden.

Framkomlighets- och tillgänglighetseffekter

Observera att den framtida situationen är beräknad utifrån Trafikverkets prognos om 1,0% ökning av trafikmängderna per helår. Den är därmed inte beräknat utifrån en potentiell minskning av genomfartstrafiken. Det anges, som noteras tidigare, att detta ska ses som en känslighetsanalys för förslaget till utformning. Men, detta innebär att den föreslagna lösningen troligtvis skulle kunna minskas i dimension ytterligare, om genomfartstrafiken minskas. Sannolikt är utrymmet på sträckan optimerat, medan det i korsningspunkterna, då framför allt Badhusgatan/Staketgatan/Norra Bergvägen eventuellt skulle vara möjligt att minska på dimensionen ytterligare. Detta har ej studerats i denna utredning, utan det bearbetade utformningsförslaget som beskrivs under rubrik 0-4.4 utgår från det kapacitetsunderlag som tidigare utredning (Cowi) tagit fram.

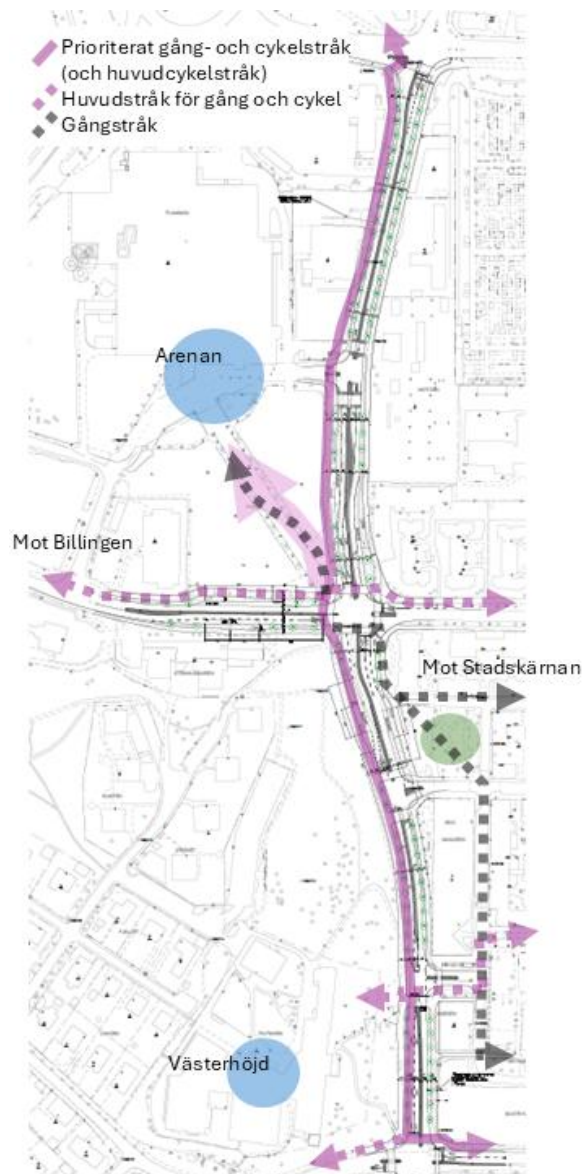
Skyltsättningen/hänvisningen på anslutande gator behöver ses över. Om gatan ej skyltsätts för genomfart så medför detta sannolikt en minskning av viss genomfartstrafik. Omdaning av gatans sektion syftar till att förbättra framkomligheten och tillgängligheten för fotgängare och cyklister. Genom att omfördela gatuytan och skapa starkare och bredare dedikerade stråk, säkerställs en förbättrad och friktionsfri rörelse i området.

Den nuvarande grundstrukturen för gång- och cykelstråken är utformad för att optimera rörelserna i området, men ytterligare tillägg och finjusteringar till denna struktur kan komma att ske i samband med att den framtida bebyggelsestrukturen klargörs. Dessutom finns potential att identifiera och utveckla fler stråk för att ytterligare optimera områdets anslutning till omgivande stadsdelar och därmed förbättra den totala tillgängligheten. För fotgängare och cyklister bidrar denna omdaning till fler möjliga passager och starkare/bredare stråk för att kunna röra sig i området, samt till och från arenan. Den föreslagna strukturen möter också intentionerna i Fördjupningen av Översiktsplanen för Centrala Skövde¹⁹, samt Cykelplanen²⁰, se Figur 4-10.

¹⁹ Centrala Skövde, Fördjupning av översiktsplan, Laga kraft 2016-06-28

²⁰ Cykelplan Skövde, 2018-06-11

Denna strukturella förändring underlättar dels den dagliga pendlingen, men är även kritisk för att hantera persontransporter som sker till och från arenan. De tillkommande passagerna möjliggör fler och effektivare passager över gatan, vilket eliminerar flaskhalsar vid höga flöden.



Figur 4-10 Föreslagen struktur för gång- och cykeltrafik (lila och svarta streck) möter intentionerna från FÖP och Cykelplan.

