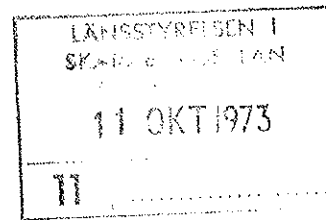


ORIGINAL



Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för
NOLHAGAOMRÅDET m m i Skövde

B E S K R I V N I N G

och

B E S T Ä M M E L S E R

S T A D S P L A N E B E S K R I V N I N G

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för
NOLHAGAOMRÅDET m m i Skövde

Läge och omfattning

Planområdet är beläget väster om Rosenhaga- och Storegårdsområdena, norr om Grubbavägen och öster om Lillegårdsområdet.

Det omfattar:

- a) Ett område för trafikändamål (Ta), omfattande del av Vadsboleden och Nollhagaleden samt planskild korsning mellan dessa leder. Nollhagaleden är en ny led från Vadsboleden österut, mellan Södra Rosenhaga och Storegårdsområdena, till gamla Mariestadsvägen, under västra stambanan, till Östra leden (jmf. generalplanekartan).
- b) Ett område för småindustriändamål (Jm) söder om Nollhagaleden, norr om Grubbavägen. Detta område är delvis bebyggt (Hakonbolaget och Prippts) men inte tidigare planlagt. Småindustriändamål i stadsplanesammanhang är ett ganska vittomfattande begrepp som innefattar olika slags tillverkning, lager, kontor och serviceanläggningar med den gemensamma nämnaren att verksamheterna inte medför störningar för närboende.
- c) Ett område för handelsändamål (H) norr om Nollhagaleden. Detta område är avsett för stormarknad (Domus).

d) Ett område för bilserviceanläggning (Gt) i anslutning till Gustav Adolfsgatans förlängning norrut.

e) Ett område för Energiverkets norra fördelningsstation (Es) (befintlig).

f) Gatumark, parkmark samt järnvägsområde (industrispår).

Gällande planer

För planområdet och angränsande områden gäller:

Stadsplan samt ändring i stadsplan för NORRA NORRMALM i Skövde stad, fastställd den 15 februari 1946.

Utvidgning av Norrmalms stadsplan NORR GRUBBAVÄGEN i Skövde stad, fastställd den 12 maj 1955.

Ändring av stadsplanen för del av stadsdelen NORRMALM i Skövde (del av kv Hammaren) fastställd den 24 april 1961.

Stadsplan för STOREGÅRDEN i Skövde stad, fastställd den 17 oktober 1963.

Ändring och utvidgning av stadsplanen för område kring VADSBOVÄGEN i Skövde, fastställd den 30 april 1964.

Stadsplan för området HAVSTENA i Skövde, fastställd den 26 augusti 1966.

Stadsplan för del av området ROSENHAGA i Skövde, fastställd den 31 oktober 1966.

Stadsplan för norra delen av området ROSENHAGA i Skövde fastställd den 29 mars 1968.

Utomplansbestämmelser för Skövde kommun fastställda den 22 oktober 1971.

Ägoförhållanden

Skövde kommun äger delar av planområdet. Övriga ägare av större arealer är Konsumtionsförening Skaraborg, ekonomisk förening samt AB Hakon Swensson. Se i övrigt särskild markägareföreteckning.

Generalplaneförutsättningar

Planförslaget överensstämmer med Skövde generalplan 1968 - 1990 med undantag av stormarknad på "Nolhagaområdet". I generalplanen är detta område avsett för "småindustri- hantverks- och serviceanläggningar" vilket inte kan sägas innefatta stormarknad.

Lokalisering och dimensionering av stormarknader bör prövas från en rad olika synpunkter. I vissa kommuner har externa

stormmarknader och överetableringar inom vissa branscher medfört negativa konsekvenser. Dessa förhållanden har uppmärksamats alltmer under senare tid, bl a har Statens Planverk påpekat att att stormarknadsetableringar bör kontrolleras och föregås av utredningar, helst på länsnivå.

Den aktuella stormmarknaden i Nollhagaområdet får inte de enorma dimensioner som är vanliga vid externetableringar och läget är inte externt utan "halvexternt" eller om man så vill "internt" mellan Skövde centrum och de stora utbyggnadsområdena i Ryd. Detta innebär dock inte att en stormmarknad i Nollhagaområdet kan betraktas som en stadsdelsbutik eller närbutik. Det rör sig om en stor anläggning som till övervägande delen är baserad på bilkunder men som dessutom har ett visst närunderlag i angränsande bostadsområden. En stormmarknad i Nollhagaområdet har utan tvekan inverkan på etablerad och planerad handel och får dessutom stor inverkan på trafiken på intilliggande trafikleder.

En statlig utredning ang "Kommunal planering och detaljhandel" har nyligen avgett sitt betänkande, SOU 1973:15. Nedanstående citat är hämtade från utredningen och avses i någon mån belysa problematiken.

"Stormmarknader brukar ibland betecknas som en särskilt rationell butiksform, främst därför att de som regel kan hålla förhållandevis låga priser. Emellertid hävdas också den åsikten att det inte är så billigt att handla i stormmarknader som det förefaller, därför att konsumenterna underskattar kostnaderna för att besöka stormmarknaden.

Det vill synas som om stormmarknadskunderna räknar med en låg bilkostnad, sannolikt endast bensinkostnaden. Den andra åsiktsriktningen torde i allmänhet hävda att stormmarknadsköpen bör bära sin andel även av de andra bilkostnaderna (avskrivningskostnad, skatt, försäkring, underhåll m m). Avgörande för på vilket sätt beräkningarna skall ske bör vara konsumentens ändamål med bilinnehavet. Den konsument som måste ha bilen för sitt arbete synes ha goda skäl att betrakta bilkostnaderna för stormmarknadsinköpen som marginella och därför räkna med i stort sett endast bensinkostnaden. Den som fäster betydande avseende vid att ha bil för att kunna handla i stormmarknader har anledning att lägga högre andel av bilkostnaderna på stormarknadsinköpen.

En form av strukturrationalisering i företag där detalj- och partihandelsfunktionerna är integrerade består i en homogeni-

sering av butiksstrukturen så att vissa partihandelsfunktioner kan förbilligas. Det är billigare att ha lika stora lastfordon, lika stora distributionsförpackningar etc än att använda olika storlekar. Det är naturligtvis också billigare med få och stora transporter och förpackningar än många och små. De nya stora butikernas distributionsförutsättningar blir därför lätt normgivande och distributionstekniken anpassas efter dessa butiker. Härigenom framstår de gamla små butikerna såsom mindre rationella.

Det nu sagda talar för att sådana företag som börjat etablera butiker av en viss typ, exempelvis stora supermarkets, blir benägna att "rationalisera" företagets egen butiksstruktur, något som torde vara ägnat att leda till snabbare nedläggning av småbutikerna."

"I och för sig skulle man tänka sig att de befintliga butikerna skulle klara sig bättre i en starkt expanderande region än i en där köpkraften spåds på för långsamt. Är köpkrafttillskottet stort borde detta ju räcka till såväl nyetableringar som en viss expansion för äldre butiker.

Troligen löper emellertid äldre butiker minst lika stora risker att slås ut om de ligger i en expansiv region som om de befinner sig i en region med mera dämpad köpkraftutveckling. En expansiv region drar till sig nyetableringar av skilda slag. Eftersom nyetableringar ofta brukar vara stora konkurrenskraftiga butiker, kan man räkna med att utbudssidan utvecklas språngvis. När en stor ny butik öppnas stiger utbudet hastigt. Efterfrågeutvecklingen brukar däremot beskriva en jämnare kurva. Följden kan bli att utbudet under en tid efter den nya butikens öppnande överstiger efterfrågan i ganska betydande grad. Kommer inte någon ytterligare nyetablering på en tid, hinner visserligen efterfrågan kanske stiga så mycket att de tidigare relationerna mellan utbud och efterfrågan återställs. Dessförinnan utsätts emellertid de bestående butikerna för betydande påfrestningar och en eller annan kanske läggs ned."

"Från detaljhandelsföretagens sida brukar ofta varnas för "överetablering". Det synes här böra påpekas att överetablering är ett värdeladdat ord med i princip negativ klang. Troligen associerar de flesta, när de hör ordet, till en butiksstruktur där utbudet överstiger efterfrågan. I själva verket torde det förhålla sig så att utbudet alltid överstiger efterfrågan i den meningen att praktiskt taget alla butiker strävar att öka sin omsättning. Det som närmast torde åsyftas med överetablering är emellertid att den totala försäljningsytan är så stor

i förhållande till efterfrågan att genomsnittsberäkningar av omsättningen per m² försäljningsyta (yteffektiviteten) visar resultat som med hänsyn till gängse bedömningar tyder på svag lönsamhet.

Överetablering är ett tillstånd som knappast kan bestå under längre tid. Om inga ingrepp rubbar konkurrensförhållandena är det sannolikt att överetableringen blir temporär och får sitt huvudsakliga uttryck i en ökad strukturomvandlingshastighet. Genomsnittsberäkningar som, under förutsättning av att viss etablering kommer till stånd, visar låga yteffektivitetsvärden i en region får sålunda inte uppfattas så att alla butiker får dålig lönsamhet. De effektivaste butikerna kan som regel ändå uppnå god lönsamhet.

På grund härav kan man inte räkna med att företag som är inriktade på etablering av nya konkurrenskraftiga butiker avhåller sig från att etablera sig i en viss region därför att prognoser för den regionen pekar på överetablering. Tror sig företagen ha tillräcklig konkurrenskraft etablerar man ändå och räknar med att den tillfälliga obalansen mellan total försäljningsyta och total omsättning kommer att reglera sig av sig själv genom att ett antal andra butiker faller bort. När det gäller butiker med mindre stark konkurrenskraft får man emellertid räkna med återhållsamhet. I en region där temporär överetablering råder etableras inte butiker som saknar "tillräckligt" stark konkurrenskraft.

Till det nyss gjorda påståendet att de konkurrenskraftiga butikerna kan etableras trots överetablering i regionen därför att de kan räkna med att följderna går ut över någon annan måste emellertid fogas en betydelsefull reservation. Det block eller storföretag som har betydande investeringar i det befintliga butiksbeståndet kan givetvis inte resonera på detta sätt. Beslut om att etablera t ex stormarknader måste i sådana block eller storföretag föregås av en avvägning mellan fördelarna av nyinvesteringen och nackdelarna för de äldre butikerna av att dessa utsätts för konkurrens från den nya butiken."

"Utvecklingen går mot att de bostadsorienterade dagligvarubutikerna av äldre typ förlorar en allt större andel av den köpkraft som representeras av hushållen i den omgivande bostadsbebyggelsen. Denna köpkraft fångas i stället upp av de regionala utbudet, såsom stadskärnor och andra centra, stormarknader etc.

Dessa regionala utbud utövar ett konkurrenstryck mot de bostadsorienterade dagligvarubutikerna genom att de håller uppe en viss nivå på konkurrensen i hela regionen. När nya offensiva utbud tillkommer trappas konkurrensnivån upp.

Som följd härav sjunker lönsamheten i många butiker och ägarna av dessa behöver finna motdrag för att behålla eller få tillbaka sina gamla kunder. Man har då som regel att välja mellan flera olika konkurrensåtgärder. Man kan sänka priset, förbättra servicen, försöka med intensifierade säljfrämjande åtgärder såsom reklam etc. Givetvis försöker man samtidigt sänka sina kostnader genom rationaliseringsåtgärder. Många butiker hittar inte sällan ganska goda motdrag i form av konkurrensinsatser av annan art än den som nykomligen satsat på."

"Konkurrenstrycket från starka offensiva dagligvaruutbud såsom stormarknader och varuhus leder som anförts i det föregående till sådana förändringar i konkurrensmiljön att möjligheterna att etablera och driva bostadsorienterade dagligvarubutiker minskar. De konsumenter som använder sig av dessa starka utbud och får del av deras i vissa avseenden goda utbudsegenskaper bidrar således till att försvåra möjligheterna att åstadkomma bostadsorienterad dagligvaruhandel för de konsumenter som vill ha sådan.

Det förhåller sig emellertid också så, att konkurrenstrycket från stormarknader, varuhus och andra starka utbud fyller en viktig uppgift när det gäller den bostadsorienterade handeln genom att hålla priserna nere och verka för att sortimentet är varierat och av god kvalitet. Här finns alltså en intressegemenskap som måste beaktas samtidigt med den nyssnämnda intressemotsättningen.

I sammanhanget måste dessutom tas hänsyn till ytterligare en intressegemenskap. De konsumenter som normalt inte begagnar sig av en nära bostaden belägen närhetsbutik utan föredrar att handla i ett längre bort beläget centrum eller i en externa stormarknad behöver då och då göra kompletterande inköp. I sådana situationer har de nytta av närhetsbutiken. För sådana konsumenter är det därför av värde att andra konsumenter håller bostadsorienterade dagligvarubutiker vid liv genom att göra sina dagligvaruinköp där.

De nu beskrivna intressekonflikterna och intressegemenskaperna gäller inte bara skilda konsumenter utan också skilda intressen hos samma konsument, nämligen för det fall att en konsument vill fördela sina inköp mellan exempelvis en stormarknad och

en bostadsorienterad dagligvarubutik nära bostaden."

"Det kan inträffa att i äldre bebyggelse etableras stora regionala utbud. Sålunda har förekommit att stormarknader etablerats i fabrikslokaler eller i lokaler som förut använts för handel av helt annan karaktär, exempelvis bilförsäljning. Än så länge är kännedomen om verkningarna av sådana "interna" stormarknader relativt begränsad. Det är därför svårt att göra några generella uttalanden om deras inverkan på omgivande handel. Sannolikt blir verkningarna likartade dem som följer av de externa stormarknaderna. Detta behöver dock inte nödvändigtvis innebära att butikerna i den allra närmaste omgivningen slås ut.

Erfarenheter från externa stormarknader - häri innefattas även stormarknader belägna inom förortsregioner men utanför den egentliga bostadsbebyggelsen - visar att de negativa effekterna på de närmast omgivande butikerna är ganska måttliga, och i vissa fall har man kunnat iaktta hur mindre konkurrenter till stormarknaden klarat sig bra intill denna. De negativa följderna synes uppkomma ett stycke ifrån stormarknaden."

"Man bör dock undvika att tillskriva enstaka utbud en alltför stor betydelse. Konkurrenstrycket är en följd av ett dynamiskt samspel mellan i stort sett alla butiker i regionen. Stora detaljhandelskoncentrationer i t ex stadskärnor och andra centra utgör i många fall offensiva utbud med stor kraft. En sanering av en stadskärna torde kunna öka konkurrenstrycket avsevärt mera än en etablering av en stormarknad i regionen."

"Mot vissa tendenser i detaljhandelns utveckling har riktats kritik. Från konsumenthåll har sagts att minskningen av antalet närhetsbutiker innebär en allvarlig olägenhet. Det ökade avståndet mellan bostad och närmaste butik har försvårat hemtransporten av varor för många konsumenter. Särskilt bekymmersamt har det blivit för handikappade, men över huvud taget har de som saknar tillgång till bil vid inköpen missgynnats av utvecklingen.

Särskilt servicen med dagligvaror på nya bostadsområden har kritiserats. En successiv försämring har där fortgått länge på det sättet, att gångavståndet till närmaste butik för de längst bort i bostadsområdet boende som regel blivit allt längre för varje nytt bostadsområde som byggs.

Inte sällan har kritikerna velat lägga skulden till utvecklingen på detaljhandeln. Denna sägs ha övervältrat transportarbetet

på konsumenterna. Särskilt stark kritik har riktats mot stormarknaderna. De sägs utarma annan handel; detta kan indirekt leda till förslumning av stadskärnorna.

Andra kritiker har lagt skulden till de negativa dragen i utvecklingen på konsumenterna själva. Man har sagt att de inte förstår sitt eget bästa. Många har förlagt sina inköp till stormarknaderna därför att de tror att stormarknadsinköpen är billiga. Konsumenterna glömmar då, menar man, transportkostnaderna.

Röster har emellertid också höjts till försvar för utvecklingen. Detaljhandeln sägs ha anpassat sig till konsumenternas önskemål och behov. Följden har enligt denna uppfattning blivit en differentiering av butiksstrukturen, som motsvarar vad dagens konsumenter vill ha. Flertalet moderna livsmedelsbutiker ersätter egentligen flera butiker av äldre typ såsom speceri-, mjölk- och charkuteributiker. Det har också anförts att ett tätare butiksnät skulle fordra högre varupriser och att stormarknaderna är en effektiv och prisbillig distributionsform."

Frågan om stormarknad skulle tillåtas eller ej i Nollhagaområdet behandlades för flera år sedan av planberedning, kommunstyrelse och byggnadsnämnd i samband med vissa markaffärer. Bedömningen av lämpligheten av stormarknad i Nollhagaområdet resulterade i att man var beredd att revidera generalplanen betr Nollhagaområdet med omgivningar. Plankontoret fick i uppdrag att närmare undersöka de stadsplanemässiga förutsättningarna för etablering av stormarknad i Nollhagaområdet d v s miljö- och trafikförhållanden, inpassning i terräng och i förhållande till befintlig och planerad bebyggelse.

Stadsplaneförutsättningar

De förberedande diskussionerna ang stormarknad i Nollhagaområdet var klara när trafikprognosen till generalplanen utfördes 1970. Hänsyn kunde alltså tas till den tänkta ändringen av markanvändningen contra generalplanen och i trafikprognosen ingår således den påverkan på biltrafikströmmarna som en stormarknad i Nollhaga medför.

Vid bearbetningen av trafikfrågorna har samarbete skett med Vägförvaltningen och Statens Vägverks centralförvaltning. Inledningsvis skisserades olika förslag beträffande trafikförläggning, infart till stormarknaden, utformning av trafikplats vid Vadsboleden och trafikmatning till Södra Rosenhaga och Storegårdsområdena. Slutresultatet, som granskats av Vägverkets centralförvaltning, innebär bibehållen trafikförläggning till

bostadsområdena, separat in- och utfart till stormarknaden samt ett förslag till slutlig utformning av trafikplats vid Vadsboleden plus förslag till etapplösning.

Bearbetningen av trafikfrågorna medförde bl a att det ursprungligen skisserade området för stormarknad måste minskas. Föreslagna trafikleder, anslutningar etc framgår av illustrationsplan tillhörande planförslaget.

Etapplösningen framgår av utredningsförslag upprättat 1972.04.11 av plankontoret, ritningar nr 101 och 102 bilaga nr 8:II och 8:III.

Etapplösningen innebär att Grubbavägens anslutning österifrån till Vadsboleden slopas, Gustav Adolfsgatan förlänges norrut till Nollhagaleden vilken i sin tur anslutes till Vadsboleden. Resultat: Två T-anslutningar till Vadsboleden med cirka 380 meters avstånd istället för nuvarande, otillfredsställande utformning med fyrvägskors Vadsboleden - Grubbavägen.

Den skiss till anläggning som Konsum Skaraborg i ett tidigt skede presenterade för bebyggelsen på Nollhagaområdet omfattade ca 10.000 kvm våningsyta och avsågs bli utbyggd i etapper. Vid detaljbearbetningen har hänsyn till trafik, nivåförhållanden, vegetation, parkering m m lett till att i planförslaget föreslås att max 7.500 kvm våningsyta får bebyggas.

Enligt KFAI:s utredningsmaterial, bilaga nr 8:IV kommer denna yta att disponeras på följande sätt:

Specialvaror	1.800	kvm	vy
Möbler	2.300	"	"
Livsmedel	1.700	"	"
Bygge - bostad	1.500	"	"
Installationer m m	200	"	"

Biltrafik

Trafikföringen framgår av illustrationsplan samt bilagorna nr 8:II och 8:III. För Vadsboleden, Nollhagaleden och framtida trafikplats föreslås trafikområde (Ta) vars gränser studerats med hänsyn till ramper, slänter, diken etc. Infart till förslaget II-område för Domus stormarknad sker från Ta-området. Detta innebär att höjdläget vid infarten inte fixeras i plansplanen. Arbetsplan för de nya trafiklederna har inte ännu utarbetats. Enligt de utredningsritningar som gjorts betr etapplösning och slutlig utformning vid Nollhagaleden - Vadsboleden kan Nollhagaledens nivå vid föreslagen infart till stor-

marknaden vara densamma i etapplösningen som vid den slutliga utbyggnaden. Nivån kommer att ligga ungefär på +146,0 men den exakta nivån kan inte anges förrän arbetsplan fastställts. För det fortsatta förberedande projekteringsarbetet betr stor- marknadsområdet torde den ungefärliga nivåangivelsen vara tillfyllest (jmf KFAI:s utredningsmaterial).

I planförslaget föreslås avstängning av Grubbavägens anslutning till Vadsboleden samt "säckning" av Grubbavägen vid industrispåret söder om Pröppts anläggningar. Dessa avstängningar är förberedelser för de ändringar i trafikföringen som kan genomföras successivt i samband med olika utbyggnads- etapper av vägnätet inom och i anslutning till planområdet.

"Säckningen" vid industrispåret kan genomföras när Nollhaga- leden och anslutande gator blir utbyggda. Den tunga trafik som idag går på Grubbavägens östra del genom bostadsområden kan därvid tas bort helt.

Gång- och cykelvägar

När Grubbavägens anslutningar till Vadsboleden kan tagas bort avses i stället en gång- och cykeltunnel bli anlagd under Vadsboleden. Under Nollhagaleden avses en gång- och cykeltunnel bli anlagd väster om Storegårds- och Rosenhagaområdena. Norr om förslaget stormarknadsområde finns redan en gång- och cykeltunnel under Vadsboleden.

Nämnda tunnlar kan förbindas med ett gång- och cykelvägnät enligt illustrationsplanen. Nätet kan anslutas till Domus blivande stormarknad i norra delen, se illustrationsplan samt KFAI:s utredningsritning, bilaga nr 8:IV.

Det illustrerade gång- och cykelvägnätet kan nordväst om Södra Rosenhagaområdet anslutas till det stora gång- och cykelvägnät som är under utbyggnad i norra delen av Skövde: Lundenområdet, Rydsområdet, Kärnsjukhusområdet m m. (Se dispositionsplan för Havstena - Ryd samt detaljplaner i resp områden.)

Avsikten är att detta nät skall kunna byggas vidare in mot centrum men den definitiva utformningen är inte klar och ju närmare centrum och de äldre bebyggda områdena man kommer ju svårare blir det, naturligtvis, att anlägga ett separat gång- och cykelvägnät. Det torde bli nödvändigt att omforma vissa befintliga gator och trafikreglera i de äldre områdena in mot centrum.

Parkering

Stormarknaden

Vid bilplatsbehovsberäkningen har bilkundsandelen antagits bli hög, ca 90% under dimensionerande tid. Med beaktande av yteffektivitet för olika slags försäljningsytor, normtal för olika slag av försäljning m m har det totala bilplatsbehovet för anläggningen beräknats uppgå till ca 440 platser år 1990. I planförslaget redovisas ca 460 platser i markparkering vilket ungefär skulle motsvara behovet år 1990.

Beräkning av framtida bilplatsbehov baseras, liksom alla prognoser, på en rad mer eller mindre osäkra antaganden. I föreliggande fall är det speciellt besvärligt eftersom Planverkets riktlinjer för beräkning av bilplatsbehov anger ett medelvärde för "utanförliggande köpcentrum" på 70 pl/1000 kvm vy med spridningsintervall, kvartiler på 40 - 100 pl/1000 kvm vy, kundunderlaget stort och företrädesvis bilburet.

Planverkets riktlinjer ger, för 7.500 kvm vy, medelvärdet 525 platser. (kvartiler 300 resp 750).

Eftersom parkeringsplatser för kunder och personal endast kommer att finnas inom själva stormarknadsområdet är det självfallet viktigt för byggherren - Konsum Skaraborg att bilparkeringen dimensioneras rätt i förhållande till försäljningsenheterna. KF:s stadsplanebyrå i Stockholm, som har stor erfarenhet i dessa frågor, har därför anmodats göra en detaljberäkning av bilplatsbehovet för den tänkta anläggningen. Beräkningen framgår av bilaga 8:IV och det totala bilplatsbehovet 1980 beräknas bli ca 440 platser.

Vadsboleden

Vadsbolåden är och kommer att vara en av de mest trafikerade lederna i Skövde. Det hårdast belastade avsnittet väntas bli från Rydsområdet och söderut. Utbyggnad av Nohagaleden och Östra leden kommer att delvis avlasta den del av Vadsboleden som går utmed den tunga bostadsbebyggelsen Havstena - Lillegårdsområdet. Redan idag kan konstateras att trafikmängden på Vadsboleden ger höga bullernivåer vid nämnda bostadsbebyggelse. Ökande trafik ger ökande buller - dock icke till den grad som man kanske tror. När man hör uppgifter om att trafiken kommer att bli dubbelt så stark i framtiden är det lätt att rent instinktivt föreställa sig att det skulle bli dubbelt så störande buller i framtiden men dubblad trafikmängd ger faktiskt inte mer än 3 dB(A) i bullertillskott och för örat är detta knappast hörbart! Om trafikmängden idag är ca

15.000 bilar/åmd och väntas bli ca 30.000 bilar/åmd i framtiden så är bullerstörningen, som örat uppfattar den, alltså ungefär densamma idag som den kommer att bli i framtiden! (Förutsatt samma hastighet, samma körfält, samma kapacitet.)

Betr Vadsboleden är kapaciteten den avgörande faktorn. Skulle nämligen kapaciteten på de nuvarande två körfälten bli för låg blir en utbyggnad till fyra körfält aktuell och en sådan utbyggnad måste ske mot väster d v s trafiken skulle ledas närmare bostadshusen. Detta i kombination med en ev höjd dignitet på leden till stadsmotorväg, 90 km/tim skulle innebära en klar höjning av bullerstörningarna vid bostadsbebyggelsen. Kapaciteten hos en led är som regel inte i första hand avhängig antalet körfält utan korsningarnas utformning, antal och avstånd. I föreliggande stadsplaneförslag, liksom i flera redan fastställda stadsplaner, har utrymme garderats för en utbyggnad av Vadsboleden till stadsmotorvägstandard (primärled typ 1 enl SCAFT:s riktlinjer). En sådan utbyggnad bör av både bullerstörningsskäl och ekonomiska skäl inte ske förrän andra medel prövats.

Ett är att se till att trafiken kan flyta jämnt utan skarpa retardationer och accelerationer vilket kan åstadkommas genom få och väl utformade väganslutningar.

Ett annat är att inte tillåta högre hastighet än den nuvarande vid bostadsbebyggelsen eller rentav att sänka hastigheten på en sträcka. Hastighetssänkning ger bullersänkning.

Ett annat är att bygga ut Östra leden och Nollhagaleden till hög kapacitet och att dirigera den tunga genomfartstrafiken via Östra leden åtminstone nattetid då det är speciellt viktigt med låg bullernivå. (Östra leden avses bli utbyggd vidare norrut, se generalplanekartan.)

Ett annat är att byta fönstren, i första hand sovrumsfönstren mot Vadsboleden i Havstena och Lillegårdssområdena, mot fönster med mycket hög ljudisoleringsförmåga. Kostnaden för en sådan åtgärd är mycket liten jämförd med kostnaden för utbyggnad av trafikleder. (Betr kostnadsansvar hänvisas till det s k Partillefallet och pågående statlig bullerutredning.)

Ett annat sätt är att under ett antal år acceptera att kapaciteten på Vadsboleden sjunker, bilisterna får det lite mindre bekvämt, men varför inte?

Ovanstående uppräknings avses kortfattat belysa att den utbyggnad av Vadsboleden som gärdats i olika stadsplaner bör kunna förskjutas långt fram i tiden. På mycket lång sikt torde dock utbyggnad av Vadsboleden bli nödvändig om Rydsområdet, Frösve - Stöpen och Timmersdala m fl områden skall expandera och om biltätheten ökar så kraftigt i framtiden som man tror idag - men det är ju inte helt säkert. Tendenser till oljebrist finns redan. Eldrivna bilar är tystare än explosionsmotordrivna. Kollektivtrafiken kan och bör utvecklas och kan kanske bli konkurrenskraftig med enskild trafik o s v.

Bilserviceanläggning

Föreslaget område har funnits med i preliminära skisser sedan lång tid tillbaka (före 1967). Området är avsett som ersättning för en gammal och omodern anläggning inom Norrmalmsområdet.

Befintlig vegetation

I anslutning till det område som föreslås för Domus stormarknad finns vegetation som bör bevaras. Nordväst om området finns en trädbevuxen, markant slänt ned mot en befintlig gångtunnel under Vadsboleden. Norr om området finns likaså vegetation i en slänt ned mot ett område som är lämpligt för anläggande av lek- och bollplaner till angränsande bostadsbebyggelse. Ännu viktigare är det att bevara trädridån utmed den östra gränsen på H-området. Denna är belägen på västra sidan om en djup terrängsvacka och kommer att effektivt avskärma bostadsbebyggelsen i Södra Rosenhagaområdet från de stora parkeringsytorna på stormarknadsområdet.

Nivåstudier har utförts så att ovannämnda vegetation kan bevaras trots de terrängarbeten och ändringar av nuvarande marknivå som kommer att erfordras inom stormarknadsområdet.

Betr nivåer och vegetation hänvisas till bilaga nr 8:V resp 8:VI.

Markbeskaffenhet

Detaljerad grundundersökning har ej utförts. Med ledning av erfarenheter från byggande inom angränsande områden, t ex Södra och Norra Rosenhaga, torde grundförhållandena och markbeskaffenheten vara mycket goda inom de högt belägna terrängavsnitten. Detaljundersökning bör dock utföras i samband med projektering.

Vatten och avlopp

Anslutning sker till kommunala nätet, se separata handlingar.

Samråd

Vid utarbetandet av planförslaget har samråd skett med länsarkitekten, vägförvaltningen och Statens Vägverks centralförvaltning, med planberedningen (kommunstyrelsen - byggnadsnämnden) samt med Konsum Skaraborg, KFAI:s stadsplanebyrå och Hakonbolaget.

Skövde 1973-03-26

Rikard Hagerborg
Rikard Hagerborg
Planarkitekt

Tillhör byggnadsnämndens i Skövde
beslut den16.8....19.73... §.419.;
betygar

På tjänstens vägnar:

Ammon Hagerborg
Byggnadsnämndens sekreterare

Denna beskrivning gäller oförändrad
för det den.....9.8.....1973.
reviderade stadsplaneförslaget.

Tillhör kommunfullmäktiges i Skövde be-
slut den17.9.....19.73..., §.146.;
betygar

På tjänstens vägnar:

Ammon Hagerborg
Kommunfullmäktiges sekreterare

Tillhör länsstyrelsen i Skaraborgs län
beslut den...10.12.73; betyg:

På tjänstens vägnar:

Georg Hergert
Georg Hergert

S T A D S P L A N E B E S T Ä M M E L S E R

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för
NOLHAGAOMRÅDET m m i Skövde

1 §. STADSPLANEOMRÅDETS ANVÄNDNING

1 mom A l l m ä n p l a t s

Med Ta betecknat område får användas endast för gatu-
trafik och därmed samhörigt ändamål.

2 mom B y g g n a d s k v a r t e r

a) Med H betecknat område får användas endast för handels-
ändamål.

b) Med Jm betecknat område får användas endast för småindustri-
ändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas
olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och
trevnad.

c) Med Gt betecknat område får användas endast för bensin-
försäljning och därmed samhörigt motorserviceändamål.

3 mom S p e c i a l o m r å d e n

a) Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägs-
trafik och därmed samhörigt ändamål.

b) Med Es betecknat område får användas endast för transfor-
matorstation och därmed samhörigt ändamål.

2 §. MARK SOM ICKE FÅR BEBYGGAS

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

3 §. SÄRSKILD FÖRESKRIFT ANGÅENDE OMRÅDE FÖR ALLMÄN TRAFIK

Med x betecknad del av järnvägsområde skall hållas
tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.

4 §. DEL AV TOMT SOM FÅR BEBYGGAS

Av tomt som omfattar med Jm betecknat område får högst
en tredjedel bebyggas.

5 §. BYGGNADSYTA PÅ TOMT

Inom med siffra i rektangel betecknat område får byggnader uppföras med högst den byggnadsyta i kvadratmeter som siffran anger. Sådant område får icke indelas till mer än en tomt.

6 §. VÅNINGSENTAL

På med romersk siffra betecknat område får byggnad uppföras med högst det antal våningar som siffran anger.

7 §. BYGGNADS HÖJD

1 mom På med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran anger.

2 mom På med plus jämte siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter över grundkartans nollplan som siffran anger.

8 §. TAKLUTNING

På med H, Jm, Gt och Es betecknat område får tak ges en lutning mot horisontalplanet av högst 10°.

9 §. UTFARTSFÖRBUD

Utfart må icke anordnas över områdesgräns som jämväl betecknats med ofyllda cirklar.

Skövde 1973-03-26

Rikard Hagerborg
Rikard Hagerborg
Planarkitekt

Tillhör byggnadsnämndens i Skövde
beslut den ...16.8...19.73... §.419.;

betygar

På tjänstens vägnar:

Emilia Persson
Byggnadsnämndens sekreterare

Dessa stadsplanebestämmelser gäller oförändrade för det den ...9.8...19.73... reviderade stadsplaneförslaget.

Tillhör länsstyrelsens i Skaraborgs län
beslut den ...10.12...19.73...; betygar

På tjänstens vägnar:

Georg Hergert
Georg Hergert

Tillhör kommunfullmäktiges i Skövde beslut den17.9.....19.73..., §.146.;

betygar

På tjänstens vägnar:

Walter Persson
Kommunfullmäktiges sekreterare