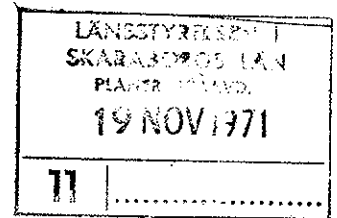
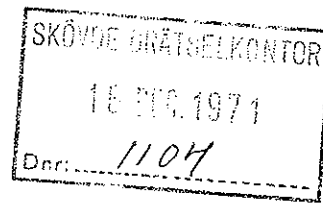


3a 04
ORIGINAL



Förslag till ändring av stadsplanen för kv. BOKTRYCKAREN 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

Förslag till ändring av stadsplan för kv. BOKTRYCKAREN m.m. i Skövde.

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

1 §. STADSPLANEOMRÅDETS ANVÄNDNING.

By g g n a d s k v a r t e r.

- a) Med HG betecknat område får användas endast för handels- och garageändamål.
- b) Med H betecknat område får användas endast för handelsändamål.
- c) Med k betecknat område skall utgöra reservat för befintlig, kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

2 §. SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR ALLMÄN TRAFIK.

Inom med x betecknat område inom byggnadskvarter får icke bebyggas på sätt som hindrar att området i jämnhöjd med angränsande gator och till en fri höjd av minst 3.5 meter används för allmän gångtrafik.

3 §. VÅNINGSAANTAL.

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

4 §. BYGGNADS HÖJD.

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

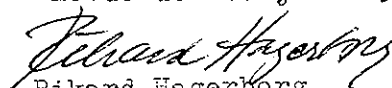
5 §. TAKLUTNING.

Tak får ges en lutning mot horisontalplanet av högst 5°.

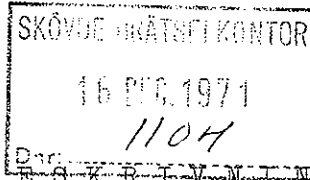
6 §. UTFARTSFÖRBUD.

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

Skövde den 10 juni 1971


Rikard Hagerborg
Planarkitekt

ORIGINAL



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

Förslag till ändring av stadsplanen för kv. BOKTRYCKAREN m.m. i Skövde.

- Omfattning Planförslaget omfattar sydvästra delen av innerstaden i Skövde, kvarteren Boktryckaren, Målaren, Glasmästaren samt Helénsområdet med tillhörande parkanläggning samt angränsande gator.
- Gällande planer För planområdet gäller "ändring av stadsplanen för del av det centrala området i Skövde stad", fastställd den 5.2.1965 samt "förslag till ändring av stadsplanen för del av Badhusgatan m.m.", vilket för närvarande ligger hos länsstyrelsen för fastställelseprövning.
- Beskrivning Planförslaget innebär att befintliga byggnader inom kvarteren Boktryckaren, Målaren, Glasmästaren och Smeden rives och ersättes med varuhus - parkeringshus samt affärs - kontorshus. Området kring Peter Helénstugan iordningställes och i anslutning till Helénsområdet anlägges en park.
- Besökare som kommer till Skövde centrum via Kungsgatan möts idag av en bedrövlig anblick - provisoriskt iordningställda parkeringsplatser, tillfälliga kiosker och affischering mellan enstaka byggnader i mer eller mindre bedrövligt skick. Att planområdet bebygges och att angränsande områden blir iordningställda är därför säkerligen efterlängtat av många. Förläggningen av ett varuhus till denna del av centrum, utmed Storgatan, återställer den balans som varit rubbad i och med att centrumtyngdpunkten för närvarande är förskjuten mot norr. Ett varuhus vid södra delen av Storgatan ökar förutsättningarna för att Storgatan i framtiden skall kunna bli gånggata.
- Enligt gällande stadsplan är Helénsgården och närliggande byggnader "k-märkta" och skall ingå i omgivande parkanläggning som ett kulturhistoriskt reservat. De byggnader som ingår i "k-området" bildar en liten gård omgiven av stora träd och det bör finnas goda möjligheter att bevara denna grupp som ett intressant inslag i den blivande parken.
- Helénsgården och intilliggande byggnader är små och kommer enligt plan-

förslaget (liksom enligt gällande plan) att stå i hård kontrast till de stora och moderna byggnader som föreslås bli byggda och som för närvarande bygges i angränsande kvarter.

Denna kontrastverkan behöver inte vara till nackdel utan, enligt min mening, snarare till fördel eftersom intrycket av Helémsgården som en liten och anspråkslös byggnad från äldre tider härigenom förstärkes. Någon möjlighet att anpassa tillkommande byggnader till Helémsgårdens skala finns inte. Alternativet vore att kring gården utforma en stor park med mycket stora avstånd till nya byggnader. Detta är inte genomförbart i centralt läge. Att flytta Helémsgården och några av de intilliggande byggnaderna till mindre centralt läge vore inte någon bra lösning eftersom Helémsgårdens största värde ligger i att den står kvar från branden 1759 med bibehållen placering enligt dåvarande gatusystem.

Utmed Kyrkogatan, väster om Helémsgården, finns enligt gällande stadsplan två områden avsedda för samlingslokaler vilka överensstämmer med lägena för två äldre byggnader. Den östligaste av dessa har rivits. Den kvarvarande byggnaden, i hörnet Kyrkogatan - Fredsgatan, måste enligt planförslaget antingen flyttas eller rivas. Den aktuella byggnaden har varit föremål för ingående diskussioner. Eftersom Skövde har ovanligt lite byggnader av gammalt datum i centrum har önskemål framförts att det som finns kvar borde bevaras - oavsett alla andra faktorer. En så kategorisk inställning är inte realistisk. Man bör istället se till helheten - utformningen av ett större område och därefter bedöma vad som bör göras i det enskilda fallet varvid även den ekonomiska sidan måste beaktas.

Gatusystemet i Skövde centrum är i stora delar helt olämpligt för dagens biltrafik. En av målsättningarna för centrumplaneringen bör vara att separera gång- och cykeltrafik från biltrafik samt att förbättra framkomligheten för den kollektiva trafiken. Detta innebär att den allmänna biltrafiken i princip inte bör tillåtas gå genom centrum. Den vanligaste lösningen i medelstora städer är att biltrafiken hänvisas till en ring runt centrum från vilken man på vissa punkter kan åka in till parkeringsanläggningar. Gång- cykel- och kollektiv trafik kan härigenom få disponera egna gator i centrumbäddarna och de gamla kvartersindelningarna och smala gatorna kan härigenom bibehållas inom stora delar av centrum. Vid denna separering måste kravet vara att tillrättalägga för biltrafik där sådan skall förekomma samt att utforma de gator som reserveras i huvudsak för fotgängare och cyklister speciellt för denna stora grupp. I det senare fallet finns möjligheter att skapa en

trivsamt miljö när buller, avgaser och olycksrisker från den allmänna biltrafiken är eliminerade.

Korsningen Badhusgatan - Kungsgatan kommer enligt trafikprognos att bli en av de hårdast belastade i centrum. I den gällande stadsplanen föreslogs infart till parkeringshus i kv. Glasmästaren + Målaren från Badhusgatan via Kyrkogatan (mycket kort korsningsavstånd) samt från Kungsgatan via Lögegatan. En sådan trafikföring skulle medfört stor trafik förbi Helénsgården.

Innan arbetet med föreliggande planförslag påbörjades gjordes en särskild utredning beträffande trafikföringen i sydvästra delen av centrum (VIAK). Förutsättningarna var att Storgatan och Hertig Johans gata i framtiden skulle kunna bli i huvudsak reserverade för gång- och cykeltrafik samt att Helénsområdet skulle bibehållas och att den omgivande parken om möjligt skulle kunna sammanknyttas med kvarteren norr om Hertig Johans gata d.v.s. med det område som reserverats för framtida förvaltningsbyggnader. Vidare förutsattes att kvarteren Boktryckaren, Glasmästaren, Målaren skulle användas för i princip samma ändamål som i gällande plan d.v.s. parkeringshus samt lokaler för handel och kontor.

I utredningen rekommenderas att Kungsgatans och Badhusgatans kapacitet ökas i jämförelse med gällande stadsplan vilken utfördes innan trafikprognos fanns tillgänglig. Lögegatans och Kyrkogatans anknäytningar till Kungsgatan resp. Badhusgatan slopas. Alternativa trafikföringar redovisas i utredningen för området kring Helénsområdet och parken. Av de redovisade alternativen har planberedningen och byggnadsnämnden förordat ett med följande trafikföring: Avfart från Badhusgatan ca 130 m norr om korsningen Badhusgatan - Kungsgatan och därefter biltrafik i en dubbelriktad slinga Fredsgatan - Kyrkogatan - Lögegatan till vändplan söder om Hertig Johans gata. Med denna trafikföring möjliggöres trafikseparering samtidigt som parken vid Helénsområdet kan ges direkt anknäytning till området norr om Hertig Johans gata. Om in- och utfart till parkeringshuset koncentreras till Fredsgatan (hörnet Fredsgatan - Kyrkogatan) kommer trafiken på Kyrkogatan förbi Helénsgården endast att bestå av trafik till och från kvarteret Muraren, leveranstrafik till kvarteret Boktryckaren samt angöringstrafik till de framtida gånggatorna - Hertig Johans gata, Storgatan samt del av Kyrkogatan. I jämförelse med gällande plan innebär således det nya förslaget mindre trafik förbi Helénsområdet. Den valda trafiklösningen innebär, i motsats till gällande plan, att en del av Fredsgatan användes för biltrafik vilket är en förutsättning för att erhålla en god lösning av biltrafikringen runt centrum.

Genomförandet av ovannämnda principer och förslag till lösningar vilka är i linje med de allmänna målsättningarna för centrumplaneringen försvåras i mycket hög grad om den befintliga byggnaden i hörnet Kyrkogatan - Fredsgatan bibehålles på nuvarande plats - den borde, om möjligt, flyttas alternativt rivas. På ett tidigt stadium av planarbetet har dessa förutsättningar redovisats i planberedning och byggnadsnämnd, även kulturnämnden och landsantikvariären har informerats. Planberedningen rekommenderade att planarbetet kunde fortsätta med förutsättningen att den aktuella byggnaden inte skulle diktera detaljutformningen inom en viktig del av Skövde centrum.

Om det visar sig ekonomiskt möjligt att bevara den aktuella byggnaden för framtiden borde det, enligt min mening, vara en fördel att flytta den till en plats norr om Helénsområdet där den kunde samverka med övriga byggnader kring ett lungt och trivsamt gångstråk genom Helénsområdet och parken. (Se vidare nedan.)

Efter samråd med länsarkitekt, vägförvaltning, planberedning och byggnadsnämnd har planarbetet fortsatt i samarbete med projektör för det aktuella byggnadsprojektet i kv. Boktryckaren. Ett stort antal skisser har utarbetats och kontinuerligt samråd har skett med berörda förvaltningar.

Planförslaget innebär att kvarteren Boktryckaren, Målaren och Glasmästaren sammanslås till en enhet innehållande varuhus samt parkeringsanläggning. Varuhuset kommer att förläggas mot Storgatan medan parkeringshuset förlägges mot Badhusgatehållet. Undantag utgör varuhustaket vilket avses bli utnyttjat för öppen parkering. Samråd har skett med hälsovårdskontoret ang. denna fråga. Föreslagen taklisthöjd medger att fasadmurarna kan dragas upp ovan varuhustakets nivå ca 1.8 m vilket bör ställas som krav vid byggnadslovsprövningen (se vidare nedan).

Infart till parkeringsanläggningen koncentreras till Fredsgatan. Leveranstrafik till varuhuset föreslås gå genom byggnaden från Kyrkogatan till Kungsgatan. Leveranstrafiken kommer således att gå enkelriktat österut på Kyrkogatan - genom byggnaden och ut på Kungsgatan med tvång att svänga åt höger, Kungsgatan västerut. Genom denna lösning, som studerats noga av gatukontoret, undviks de stora och förfulande lastintag och de besvärliga och hindrande backningsmanövrer som är vanliga vid varuhus och större butiker. Den valda lösningen innebär en nackdel vid avlastningen inomhus i varuhuset. På grund av nivåförhållandena kan lastkaj ej anordnas, avlastning kommer istället att utföras med gaffel-

truck. Den nuvarande Kyrkogatsbacken vid Peter Helénsgården kommer att ges en avsevärt förbättrad profil - krysset Lögegatan - Kyrkogatan höjes och krysset Fredsgatan - Kyrkogatan sänkes. Detta möjliggöres av att den befintliga byggnaden vid Fredsgatan - Kyrkogatan förutsatts bli flyttad. Den nya profilen innebär bättre överensstämmelse med marknivån vid Peter Helénsgården än den profil som finns i den gällande stadsplanen.

I många stora städer anser man att de stora parkeringsanläggningar man byggt i centrala lägen medfört nackdelar. Parkeringshusen i sig själva alstrar ingen trafik men medför koncentration av biltrafikströmmarna med besökare till angränsande verksamheter vilket i dessa större städer inneburit stora nackdelar (buller, köbildning, avgasproblem etc.). Trots att man byggt många parkeringsanläggningar är bristen på parkeringsplatser konstant i dessa stora städer. Bristen på parkeringsplatser har medfört ökad onödigt trafik och dålig kapacitet på tillfarterna till parkeringshusen har medfört köbildningar, vilket i sin tur medfört ökade avgasproblem och hindrat de kollektiva transportmedlen (buss - spårvagn). Dessa erfarenheter från centra i stora städer kan inte utan vidare överföras till ett centrum av Skövdes storlek. Andelen kollektivtrafikåkande i Skövde kan aldrig bli av samma storleksordning som i de stora städerna oavsett vilka åtgärder man vidtager för att minska det enskilda bilnyttjandet och överföra resande till kollektiva transportmedel. I en stad med 1 miljon invånare kan andelen kollektivtrafikåkande vara så hög som 50%. I småstäder med ca 50.000 invånare kan man svårigen nå högre andel än c:a 25%.

Om man i Skövde inte bygger några parkeringshus i centrala lägen inom bekvämt gångavstånd från resmål i centrum kommer en stor zon runt centrum att utnyttjas för parkering. På grund av att centrum i Skövde har mycket blygsamma mått i jämförelse med de stora städernas ligger en stor zon runt centrum fortfarande inom gångavstånd och andelen kollektivtrafikåkande skulle därför ökas ganska lite. En riktigare princip bör därför vara att bygga parkeringsanläggningar på lämpliga ställen med bekväma gångavstånd till centrums olika delar och att samtidigt införa parkeringsrestriktioner och avgifter inom en stor zon runt centrum. Härigenom ökas bl.a. framkomligheten på leder till centrum. En annan lösning vore att förlägga parkeringshus i zonen runt centrum. Härigenom skulle visserligen en stor grupp människor få det något obekvämare - längre gångavstånd, men i gengäld skulle centrumkärnan kunna bli i det närmaste helt reserverad för fotgängare, cyklister och

kollektivtrafik. Den effektiva våningsytan i centrum skulle dessutom kunna ökas.

I den aktuella delen av Skövde centrum saknas dock möjlighet att anlägga parkeringshus utanför trafikringen. Enda tänkbara tomt skulle vara "gamla badhustomten - elverkstomten", i övrigt är närliggande områden inte disponibla. Det torde dröja lång tid innan nämnda mark kunde disponeras för byggande av ett parkeringshus och saneringskostnaderna skulle bli betydande. Elverkets nuvarande byggnad är dessutom, enligt min mening, en av de äldre byggnader som kan vara värd att bibehålla i framtiden, varför detta alternativ till förläggning av parkeringshus förefaller tveksamt och svårgenomförbart.

Om man i Skövde centrum inte skulle bygga några ytterligare parkeringshus skulle andelen besökande förmodligen minska och förutsättningarna för näringslivet i centrum skulle påverkas i högre grad än i de stora städerna där andelen kollektivtrafikåkande är stor. Alla gator och torg skulle behövas för parkeringsändamål. Motståndet från köpmannahåll till gånggator kunde förväntas öka och viljan att istället för etablering i centrum söka externa lägen kunde antagas öka.

Om man i framtiden vill ha trafikseparering genomförd och ett centrum som främst genom att det erbjuder en intressantare och trivsammare miljö kan konkurrera med externa anläggningar, gäller det att åstadkomma en lämplig avvägning mellan tillgång och efterfrågan på parkeringsplatser. Behovet av parkeringsplatser regleras inte enbart genom antalet tillgängliga platser utan även genom tillfarternas kapacitet, avgiftens storlek, tidsbegränsning, läge, kollektivtrafikens standard och lokalisering av verksamheter i och utanför centrum.

En parkeringsutredning ang. Skövde centrum utfördes 1967. I denna har man kommit till slutsatsen att "fri biltrafik" till centrum skulle innebära ett tillskottsbehov av ca 2500 parkeringsplatser i Skövde centrum fram till år 1980. Detta vore, enligt min mening, att i alltför hög grad tillrättalägga för privatbilism på bekostnad av den stora grupp som ej disponerar bil. Handeln ställer krav på hög bilkundandel - stor tillgång på parkeringsplatser. Med mycket hög tillgång på parkeringsplatser blir de allmänna färdmedlen endast ett "reservsystem" som endast utnyttjas i full utsträckning av dem som inte har tillgång till bil. Hur den lämpliga avvägningen bör vara är en politisk fråga. Utredning pågår för att ge underlag för bedömning av kollektivtrafik och nya parkeringsnormer.

En nyligen genomförd parkeringsräkning i centrum visar att det för närvarande finns tillgång på parkeringsplatser även vid toppbelastning. Trots detta kör många runt i stora delar av centrum för att finna en uppställningsplats utan avgift och orsakar därigenom onödig biltrafik i centrum. Att i framtiden bibehålla en så generös tillgång på parkeringsplatser samt låga avgifter är troligen inte rimligt. Det torde dock stå klart att en ytterlighet åt andra hållet - mycket knapp tillgång på parkeringsplatser i centrala lägen, mycket höga parkeringsavgifter och långa gångavstånd skulle innebära en omvälvning som kunde få negativa effekter. Det lämpligaste för Skövdes förhållanden torde vara någon slags medelväg.

Det föreslagna parkeringshuset överensstämmer i princip med gällande stadsplan och är beläget invid den bullrande trafikringen med ett läge som innebär korta gångavstånd till stora delar av centrum. Parkerings- och varuhusets tillkomst kan innebära ett steg mot ett trivsammare centrum under förutsättning att den utnyttjas till att genomföra förbättringar t.ex. borttagande av misspyrdande parkeringar på rivnings- tomter, anläggande av park vid Helénsområdet och början till anläggandet av ett gånggatesystem i centrum.

Det nya varuhuset kommer att byggas av NK -Turitz. Avtal har träffats mellan företaget och kommunen. NK - Turitz flyttar från nuvarande läge vid Rådhusgatan. Parkeringshuset kommer att sortera under kommunens parkeringsbolag.

Sammanslagningen av de tre kvarteren till en enhet innebär kvarters- yttermått som är betydligt större än de normala i Skövde centrum. Det "storkvarter" som föreslås i planförslaget måste därför ägnas särskild omsorg beträffande fasadutformningen. De befintliga byggnaderna utmed södra sidan av Kungsgatan (kvarteren Häggen och Rönnen) är sins emellan mycket olika och bildar en relativt orolig gatufasad varför det kan vara en fördel om den norra gatufasaden (kv. Boktryckaren m.m.) ges en mer enhetlig och lugnare utformning. Planförslaget är utformat så att den västra delen har högre taklisthöjd än den östra (följer i princip Kungsgatans lutning). Utmed Kungsgatan föreslås en arkad. I de byggnadsskisser som utarbetats parallellt med stadsplaneförslaget har kravet på olika taklisthöjd, arkad mot Kungsgatan samt kvarterets djupmått visat sig medföra vissa svårigheter vilka dock kunnat bemästras. Förutsättningarna för att byggnadskomplexet skall kunna ges en utformning som utgör ett tillskott i stadsbilden trots kvarterets dimensioner kan därför anses goda. Vid den definitiva utformningen av byggnaden

måste materialval och fasadutformning ägnas stor omsorg.

I en stadsplan ges endast förutsättningarna för hur byggnaden kan utformas. Detaljerade krav hur byggnaden skall utformas kan inte skrivas in i stadsplanebestämmelser annat än i alldeles speciella fall. Med tanke på planområdets läge vid en av infarterna till centrum är det särskilt viktigt att de kommande byggnaderna får en tilltalande utformning. Det har därför varit särskilt värdefullt att den största byggnaden i planförslaget skisserats parallellt med stadsplanearbetet. Inte mindre än elva olika skissförslag har utarbetats och berörda förvaltningar har på ett tidigt stadium kunnat framföra önskemål och synpunkter även ang. detaljer.

En detalj som slutligen bör nämnas är byggnadens utformning mot parken och Helénsområdet. Den bästa lösningen hade, enligt min mening, varit att anordna kontorslokaler utmed Kyrkogatan. En sådan lösning har dock ansetts ogenomförbar (försvårad parkeringslösning och icke helt idealisk kontorslösning). Den del av byggnaden som gränsar mot parken kommer att användas i huvudsak för parkeringsändamål (samma förhållande som i gällande stadsplan) och det är därför mycket viktigt att byggnaden ges en tilltalande utformning mot parken. I den skiss som kunnat läggas till grund för stadsplaneförslaget (efter samråd med planberedning och byggnadsnämnd) har en av huvudtrapporna samt hissar till parkeringshuset förlagts mot Kyrkogatan mitt emot Helénsgården. Många som har resmål i centrum norr eller nordost om kv. Boktryckaren får således den kortaste gångsträckan om de väljer att gå genom parken och Helénsområdet. Denna detalj bör observeras då parken anlägges.

Med hälsovårdskontoret har samråd skett angående buller, avgaser och andra störningar. Avsikten är att även taket övanpå varuhusdelen skall kunna användas för parkering. Med tanke på närheten till bostäder i kv. Muraren kräver detta speciella åtgärder för att nämnda parkering inte skall bli störande. Varuhustakets nivå beräknas ligga på ca +154.25. Minimikrav på skyddsbarriär enligt SBN är 1.10 meter d.v.s. överkantbarriär +155.35. I planförslaget föreslås emellertid att fasadliv (taklisthöjd) inom denna del av kvarteret bör vara +156.10 d.v.s. att en skyddsbarriär - uppdragning av fasadmur över varuhustakets nivå - kan vara ca 1.80 meter hög. Med en sådan lösning erhålles fullständigt insynsskydd till takparkeringen även från de högst belägna lägenheterna i nybyggnaden kv. Muraren tomt nr 10. Den ger dessutom fullständig avskärmning av ljus från bilstrålkastare samtidigt som solljusinfallsvinkeln i lägenheterna i kv. Muraren blir fullt acceptabel. Även stads-

bildsmässigt vore det lämpligt att nybyggnaden i sin östra del uppfördes till ca +156.10. Angränsande byggnader i kv. Muraren, Gylfe och Vidar har taklisthöjder varierande mellan +156.40 och +157.60. Undantag utgör den befintliga byggnaden i kv. Muraren tomt nr 9, där dock i gällande stadsplan föreskrives max. 10 m hushöjd. Med stöd av ovanstående redogörelse, anser jag att man vid genomförandet av stadsplanen bör kunna ställa krav att föreslagna taklisthöjder uppfylles och att parkeringen ovanpå varuhuset bör utföras i princip som ovan beskrivits under förutsättning att byggnadsnämnden vid byggnadslovsprövningen inte finner att alla de ingående faktorerna kan bli bättre beaktade med annan detaljutformning.

Kyrkogatan på delen mellan Lögegatan och Storgatan föreslås bli avstängd för biltrafik vilket blir till fördel för de boende utmed denna del av Kyrkogatan eftersom bullerstörningar elimineras. Pågående och kommande nybyggnader inom denna del av kv. Muraren har lösts på sådant sätt att nämnda gatudel ej erfordras för leveranstrafik.

Mellan Badhusgatan och Fredsgatan föreslås ett område för handels- och kontorsändamål. Trafikmängderna på Badhusgatan och Kungsgatan kommer att bli stora. På grund härav måste fönsterkonstruktion i arbetslokal med fasad mot Badhusgatan ge minst 10 dB(A) bättre reduktion än ett vanligt standardfönster om Statens Planverks förslag till riktlinjer med hänsyn till vägtrafikbuller skall uppfyllas. Eftersom det för närvarande inte är klarlagt hur man i en stadsplan skall kunna införa absoluta krav på bullerskyddsåtgärder bör ovannämnda påpekande beträffande fönsterkonstruktion istället kunna bli beaktat i samband med byggnadslovsprövning och krav bör inskrivas i kommande tomträttsavtal. Den föreslagna byggnaden utmed Badhusgatan har planmått som medger t.ex. utställningslokaler i bottenplanet och storrumskontor i övre planen.

De föreslagna byggnaderna, varuhus - parkeringshus utmed Kungsgatan och affärs - kontorshus utmed Fredsgatan kommer att utgöra ett gott bullerskydd för parken och Helénsområdet. Utan dessa byggnader som bullerskydd skulle bullereffektnivån vid t.ex. Helénsgården kunna bli ca 65 dB(A) p.g.a. buller från trafiken på Kungsgatan och Badhusgatan. En så hög bullernivå skulle de flesta besökande i parken uppfatta som mycket störande. Beräkningen är mycket ungefärlig och hänsyn har inte tagits till ökat buller i form av reflektion från byggnader utmed gatorna eller den signalreglerade korsningens inverkan genom ökat buller vid acceleration. Beräkningen visar dock att man för att få en trivsam miljö i parken och vid Helénsområdet samt i bostäder i kv. Muraren kommer att ha god nytta av det bullerskydd som byggnaderna

enligt planförslaget utgör.

Inom den del av den föreslagna parken som ligger närmast Fredsgatan kommer trafiken till och från parkeringshuset att medföra visst buller. Skälen till den valda trafiklösningen och därmed sammanhängande faktorer har tidigare redovisats varför här bara påpekas att man vid utformandet av parken bör observera konsekvenserna av stadsplaneförslagets detaljer.

Diverse

Arkad utmed Kungsgatan bör ges en fri höjd av 3.90 m (min. 3.50 m) för att möjliggöra uppsättande av trafikskyltar m.m.

Bestämmelse ang. upplåtelse av x-områden enligt planförslaget finns i avtal mellan kommunen och NK - Turitz.

Den föreslagna byggnaden mellan Badhusgatan och Fredsgatan är belägen med byggnadslinje i kvartersgräns = gräns till parkmark i söder. Avståndet till byggnadsområde markerat HG I, avsett för skärmtak eller annan låg överbyggnad vid in- och utfart till parkeringshuset är endast 6 m. Planutformningen innebär enligt gällande bestämmelser att brandmur skall anläggas i gräns mot parkmarken eftersom avståndet till närmaste byggnad är mindre än 9 m. I särskilda fall kan i stadsplan intagas föreskrifter om rätt att anordna fönster i gräns mot granntomt. I föreliggande planförslag har bestämmelse ang. fönsterrätt utmed den aktuella södra fasaden inte medtagits eftersom det bör vara möjligt att pröva denna fråga på annat sätt (grannars samtycke, godkännande från brandmyndighet, byggnadsnämnd och hälsovårdsnämnd).

Grundförhållanden och markbeskaffenhet

Skövde kommun äger all mark inom området. Grundförhållandena har ej undersökts inom de aktuella byggnadskvarteren. Med ledning av arbeten och grundundersökningar för intilliggande områden kan man dock antaga att grundvattennivån inom vissa partier kan ligga nära normal källargolvsnivå och att svårigheter kan uppstå vid djupa schaktningsarbeten. Detaljerad undersökning är därför nödvändig att utföra i samband med projektering.

Vatten och avlopp

Se särskild utredning.

Bilagor

Illustrationsplan.

Sektion genom kv. Boktryckaren - Muraren.

Trafikprognoskarta 1990.

PM ang. trafiktekniska förutsättningar för ny bebyggelse i kv. Boktryckaren m. fl.

Skissritningar betr. byggnad å kv. Boktryckaren, förslag nr 11,
Turitz Göteborg.

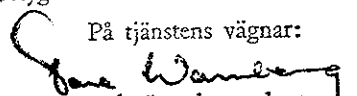
Samråd

Vid utformandet av stadsplaneförslaget har samråd skett med läns-
arkitekten, vägförvaltningen, planberedningen, byggnadsnämnden och
hälsovårdskontoret samt med projektörer för varuhus - parkeringshus.

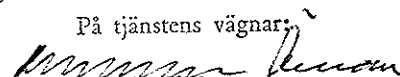
Skövde den 10 juni 1971


Rikard Hagerborg
Planarkitekt

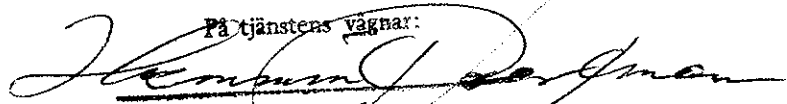
Tillhör byggnadsnämndens i Skövde
beslut den 14.10.1971, § 440.;
betygar

På tjänstens vägnar:

Byggnadsnämndens sekreterare

Tillhör kommunfullmäktiges i Skövde be-
slut den 8.11.1971, § 208.;
betygar

På tjänstens vägnar:

Kommunfullmäktiges sekreterare

Tillhör länsstyrelsens i Skaraborgs län
beslut den 15.12.1971; betygar

På tjänstens vägnar:

Hemming Bergman