

Beskrivning tillhörande förslag till stadsplan för

del av området Södra Ryd i Skövde, etapp I.

SKARABORGS LÄNS

LÄNSSTYRELSEN

17 JUN 1968

Läge och planförhållanden.

Stadsplaneområdet är beläget c:a 4,5 km norr om stadens centrum och ingår i det i Skövde generalplan 1965-1990 planerade Rydsområdet innehållande bostäder av varierande typ för c:a 15.000 människor, skolor, barnstugor, affärer, lekplatser samt i framtiden även ett större regionalt centrum, gymnasium m.m. Väster om Rydsområdet och Mariestadsvägen skall kärnsjukhuset byggas.

För hela Rydsområdet med omgivningar har en dispositionsplan upprättats av byråchef Tomas Friberger, Statens Planverk.

För den södra hälften av Rydsområdet (Södra Ryd) har en stadsplaneskiss upprättats av arkitekt SAR Jan-Erik Eggnell, KF:s stadsplanebyrå.

Markförhållanden.

För hela Rydsområdet har en översiktlig grundundersökning utförts. För Södra Rydsområdet har dessutom en mer detaljerad undersökning utförts. Stadsplaneskissen har utarbetats med ledning av undersökningsresultaten. Det har emellertid ansetts befogat att ytterligare undersöka vissa partier inom området och stadsplaneskissen kan komma att behöva detaljjusteras då slututlåtandet föreligger. Av denna anledning framlägges nu stadsplaneförslag för ett område längst i söder där grundundersökningsresultaten är klara. Stadsplaneförslag för den resterande delen av Södra Ryd kommer att utarbetas så snart de kompletterade grundundersökningarna slutförts.

Inom det aktuella stadsplaneområdet är grundförhållandena goda. Grunden utgöres av ett ytlager finmo samt därunder sand och grus. Grundvattennivån ligger under normal källarnivå.

SKÅNSKA
17 1968

Skövde stad äger all mark inom planområdet.

Trafik.

Den översiktliga trafikplaneringen för Rydsområdet frångår av dispositionsplan och stadsplaneskiss.

Primärleder: Mariestadsvägen, som i framtiden breddas åt väster till stadsmotorvägstandard.

Nya Törebodavägen (arbetsplan under arbete).

Sekundärleder: Från plankorsning med Nya Törebodavägen; en slinga söder och väster om flerfamiljshus, stadsdelscentrum, skolor m.m.; en slinga söder och öster om villa-, kedjehus- och radhusområden utmed järnvägen.

Matarleder: För det aktuella planområdet: en matarled med vändslinga för snöröjningsfordon m.m.

Bostadsgator: På tomtmark (enl. illustrationsplan).

Gatusystemet i Rydsområdet har utarbetats av trafikkonsult. (H. Hulthéns Ingenjörbyrå AB, Karlstad).

Bullerskyddszoner.

Mot Mariestadsvägen (blivande stadsmotorväg): min. 100 meter från vägmitt. Enligt stadsplaneförslaget kommer endast ett hörn på ett av bostadshusen att ligga på 100 metersavståndet. Dessutom har garagebyggnader placerats så att de utgör bullerskydd samtidigt som de avskärmar bostadsområdet från den större parkeringsplatsen.

Minsta avstånd från bostadshus till vägmitt på sekundärled är 40 meter. Även här gäller avståndet endast ett hushörn och garage utgör extra bullerskydd.

Området mellan sekundärleden och Nya Törebodavägen ¹⁹⁶⁸ avsätts att användas för serviceanläggningar (t.ex. bilvårdsanläggning). Planförslag omfattande nämnda område och de stora trafiklederna kommer att utarbetas när den planskilda korsningen (Mariestadsvägen - Nya Törebodavägen) blivit detaljstuderad.

Trafikseparering.

Stadsplaneförslaget har utformats som en s.k. elastisk plan men har bundits i de avseenden som erfordras för att säkra full åtskillnad av gång- och cykelvägar samt lekytor från biltrafik. En gångtunnel under sekundärled (och Nya Törebodavägen) ger gång- och cykelförbindelse med området Lunden-Rosenhaga osv.

Biluppställning.

Enligt illustrationsskiss

gångavstånd från angörings-	
plats till bostadsentré	min. 20 m max. 100 m (ett fåtal lgh)
gångavstånd från bilupp-	
ställningsplats till	
bostadsentré	min. 30 m max. 125 m

Utredning ang. antal erforderliga bilplatser.

1. Enligt parkeringsnormerna (1960)

Planeringsnorm.

Total v.y. = 33.200 m²

En lgh = 80 m² v.y. ger 415 lgh

300/1000 1,2 x 415 = 496 platser

400/1000 1,6 x 415 = 662 platser

Parkeringsnormerna av år 1960 anses idag föråldrade och nya normer är under utarbetande.

2. Antal trapphus c:a 76 st.

17 1968

4 lgh/trapphus 4 x 76 = 304 lgh (109 m² v.y./lgh)

5 lgh/trapphus 5 x 76 = 380 lgh (87 m² v.y./lgh)

Antalet 380 lägenheter är det mest sannolika. Med utgångspunkten att alla lägenheter skall ha en biluppställningsplats + 0,2 besöksplatser erhålles:

$$1,2 \times 380 = \underline{465 \text{ platser som minimum.}}$$

3. Uträkning baserad på inv/re samt biltäthet (jmf stadspanesplan Södra Ryd).

	boende/re	biltäthet	bil/re
1970	0,70	300/1000	0,21
1975	0,65	365/1000	0,24
1980	0,62	440/1000	0,27
1985	0,58	500/1000	0,29

Total v.y. 33.200 m² = 1.328 rumsenheter (re)

1985 erfordras: 1.328 x 0,29 = 385 platser för de boende. Antages att den ökade biltätheten motiverar 0,3 besöksplatser/boendeplats erfordras 0,3 x 385 = 115 besöksplatser.

Totalt behov: 500 bilplatser.

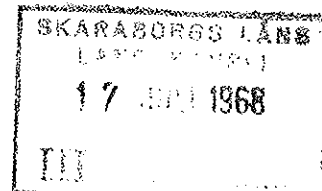
4. Enligt Planstandard 1965.

en lgh = 95 m² v.y.

33.200 m² v.y. = 350 lgh

Antal erforderliga platser vid biltätheten

$$400 - 500/1000 = 1,2 \times 350 = 420 \text{ platser.}$$



Resultat:

1. min. 496 max. 662
2. min. 465
3. medel 500
4. min. 420

På illustrationskartan redovisas 500 platser.

Om man antager att byggnadsrätten för garage på Pg-områdena utnyttjas endast till 50 % kan antalet platser ökas till c:a 550 st.

Det sannolika maximiantalet lägenheter torde vara 380 och varje lägenhet kommer alltså att disponera minst $500/380 = 1,32$ platser.

Områdets användning och planens utformning.

Det aktuella planområdet föreslås i dispositionsplanen att användas för bostadsändamål, flerfamiljshus. I stadsplaneskissen för Södra Ryd föreslås området för bostadsändamål, tät tvåvånings radhusbebyggelse av typ tvåplans hyreslägenhet med direkt markkontakt. I föreliggande stadsplaneförslag föreslås en kombination av ovanstående nämligen - tvåplans flerfamiljshus utformade så att lägenheter i bottenplanet i största möjliga utsträckning ges direkt markkontakt i form av en mindre "radhustäppa". Den föreslagna utformningen avser att möjliggöra en mer varierad fördelning av lägenhetsstorlekarna än vad som är möjligt enligt stadsplaneskissen.

Vid detaljstudering av vägsträckningar, markförhållanden m.m. har områdets omfattning utökats i jämförelse med stadsplaneskissen. Utnyttjandegraden är dock oförändrad, $e = 0,42$.

SKA 64 10285 1176
17 11 1962

Hushöjden föreslås maximerad till 6,0 meter. Avsikten härmed är att hushöjden skall hållas så låg att sockelhöjden utmed ena långsidan av byggnad kan göras minimal så att lägenheter i bottenplan kan ges direkt markkontakt. Höjdbestämmelsen bör alltså tolkas som en bestämmelse om låg sockelhöjd utmed ena långsidan av byggnad.

Förläggning av byggnader enligt illustrationskartan har översiktligt studerats betr. anpassning till befintlig terräng. Vissa massförflyttningar måste företagas men dessa är måttliga och marken relativt lätt bearbetbar.

Någon kontakt med exploatör eller projektör har inte kunnat ske under stadsplanearbetet och bestämmelseplanen har därför utformats som en s.k. elastisk plan. Husens lägen är således ej fastlåsta och illustrationsplanen visar endast en av flera möjligheter till husgruppering. Området beräknas inrymma c:a 1000 personer.

Byggnadsrätt för enplans byggnader för s.k. bostadskollektivt ändamål har inlagts i planförslaget. Avsikten är att bereda möjlighet att ordna välbelägna hobby- och fritidslokaler m.m. för området. Den byggnad som föreslås i närheten av matargatans vändslinga skulle med fördel kunna utformas som en mindre "servicecentral" där områdets vaktmästare hade sin fasta punkt och där tjänster av olika slag kunde förmedlas.

Panncentral. Utredning ang. ev. fjärrvärmeverk för Rydsområdet och Kärnsjukhusområdet pågår. Om utredningen förordar och beslut fattas om byggande av fjärrvärmeverk eller stadsdelscentral bör det föreslagna Pc-området användas för provisorisk värmecentral.

Läget på Pc-området har valts så att värmeleverans till bostadsområdet sker från samma riktning antingen värmen produceras i provisorisk central, stadsdelscentral eller fjärrvärmeverk.

17 JUN 1968

Avlopp. Området ges anslutning till huvudavloppsledning med självfall till pumpstation i grönområde nordost om bostadsområdet. Spillvattenledning från H -området förutsättes bli ansluten till bostadsområdets avloppsnät. Från pumpstationen lägges tryckledning på parkmark öster om bostadsområdet.

**Skolor,
service
m.m.**

I nästkommande stadsplaneetapp beräknas ingå stadsdelscentrum, högstadieskola, ev. låg- och mellanstadieskola, barnstuga samt bostäder. Intill dess att underlag finnes för byggande av permanenta skollokaler för låg- och mellanstadiet kan skollokaler anordnas i flyttbar skolpaviljong, vilken placeras på parkmark. Föreslagen första placering: på parkmark i planområdets nordvästra del.

I anslutning till busshållplats (vid gångtunnel) föreslås en större kiosk. Om i denna även kunde försäljas de nödvändigaste dagligvarorna skulle de boende redan från början kunna erhålla den nödvändigaste servicen i avvaktan på färdigställande av stadsdelscentrum.

Samråd. Vid utarbetandet av stadsplaneförslaget har samråd skett med länsarkitekten, arkitekt SAR J.E. Egnell samt planberedningen

Tillhör länsstyrelsens i Skövde länsplaneringsorgan mellan byggnadsnämnd och drätselkammare). Betr.

beslut den 15 okt 1968; betygar

På tjänstens vägnar:

vägfrågor har samråd skett mellan vägförvaltning, stadens byggnadskontor och trafikkonsult.

Skövde den 28 mars 1968.

Rikard Hagerborg
Stadsplanearkitekt

Tillhör byggnadsnämndens i Skövde
beslut den 30/5 1968 § 215

betygar

På tjänstens vägnar:

Byggnadsnämndens sekreterare

Tillhör stadsfullmäktiges i Skövde be
slut den 17/6 1968 § 24

betygar

På tjänstens vägnar:

Stadsfullmäktiges sekreterare