



Visionsbild över Sälgen. Bild: Scapeous arkitekter AB, 2023

Detaljplan för

Dnr. 2021-000317

Sälgen 22 m.fl.

Som omfattar fastigheten Sälgen 22, samt del av fastigheten SKARA GAMLA STADEN 2:1 och BROGÅRDEN 1:1

Skara kommun, Västra Götalands län

Samrådshandling, september 2023

SKARA

SAMMANFATTNING

- Detaljplanen är ett stadsförnyelseprojekt där befintliga struktur utvecklas med nya rum, bebyggelse och innehåll.
- Nuvarande vårdbyggnad i fyra våningar bevaras i planförslaget och inordnas i en ny bebyggelsestruktur. Förutom vårdändamål tillförs den befintliga byggnaden kompletterande markanvändningar Centrum och Bostäder.
- Den lägre vårdbyggnaden i ett plan rivs i planförslaget och ersätts av ny bebyggelse, gator, gårdar och platsbildningar.
- Planförslaget är flexibelt och möjliggör för två olika alternativa strukturer och innehåll:
 - Alternativ 1: möjliggör för ca 400 nya bostäder (ca 40 000 kvm BTA) uppförda i en kvartersstruktur med bebyggelse på som höst 4 våningar mot omgivningen och som mest 6 våningar i områdets inre delar.
 - Alternativ 2: möjliggör för ca 120 bostäder (ca 12 000 kvm BTA) och ett större skolområde med skolgård, idrottshall på som mest 1 500 kvm BTA och en skolbebyggelse med en maximal samlad volym på 7 500 kvm BTA.
- I både alternativ 1 och 2 möjliggörs för ett handelskvarter invid en ny entré till Skara från Brogårdsvägen. Handelsverksamheten är reglerad till en maximal volym om 2 000 kvm BTA vilket motsvarar en mindre livsmedelsetablering. Inom handelskvarteret möjliggörs för ett nytt parkeringshus om maximalt 6 000 kvm BTA. Parkeringshuset ska täcka både handelns parkeringsbehov och viss del av bostadsbebyggelsens behov.
- Genom den nya bebyggelsens placering utvecklas Malmgatan från ”vägrum” till gaturum.
- Detaljplanen möjliggör anläggandet av ett skyfallsstråk som syftar till att minimera riskerna vid extrema regnmängder i framtiden.
- Detaljplanen är i linje med Skara översiktsplans intention att tätorten innanför ringleden ska utvecklas och persontransporter med bil ska ersättas av fot-, cykel-, och kollektivtrafik.

Planprocessen genomförs med standardförfarande enligt PBL 2010:900.

Innehållsförteckning

INLEDNING	5
BAKGRUND	5
UPPDRAGET	5
PLANENS SYFTE	5
PLANHANDLINGAR	5
UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	6
TIDPLAN	6
PLANDATA	6
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	7
GÄLLANDE DETALJPLANER	7
ÖVERSIKTSPLAN FÖR SKARA 2040	9
RIKSINTRESSE	11
BEFINTLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR	12
BEBYGGELSE	12
OMKRINGLIGGANDE BEBYGGELSE	16
TRAFIK OCH RÖRELSE	16
GRÖNSTRUKTUR OCH VATTEN	18
GEOTEKNIK	19
PLANFÖRSLAGET	20
BEBYGGELSE- OCH RUMSLIG STRUKTUR	20
<i>Alternativ 1-Bostäder</i>	20
<i>Alternativ 2-Skola</i>	21
<i>Bostäder</i>	21
<i>Skolområdet</i>	23
<i>Skolgård</i>	23
<i>Vård</i>	24
<i>Handel</i>	24
TRAFIK OCH RÖRELSE	26
<i>Angöring</i>	26
<i>Ny lokalgata</i>	28
<i>Trafikala förändringar Malmgatan</i>	28
<i>Parkering för bil</i>	29
<i>RHP (parkeringsplats för rörelsehindrad)</i>	32
<i>Parkeringshus</i>	32
<i>Parkering för cykel</i>	33
AVFALLSHANTERING	34
GRÖNSTRUKTUR	36
<i>Gröna bostadsgårdar</i>	36
<i>Gröna gaturum</i>	38
<i>Regnbäddar</i>	40
<i>Skyfallsstråket och skyfallspark</i>	41
<i>Entréparken</i>	44
<i>Dagvatten och skyfallshantering</i>	45
KONSEKVENSER	48
STRUKTURELLA KONSEKVENSER	48
<i>Bebyggelsestruktur</i>	48

<i>Grönstruktur</i>	48
<i>Stadsbild</i>	48
<i>Solstudie</i>	58
<i>Trafikstruktur</i>	60
RISKER	62
<i>Markradon</i>	62
<i>Tekniska olycksrisker</i>	62
<i>Risk för översvämning och skyfall</i>	63
<i>Risk kopplat till luftföroreningar</i>	63
SOCIALA OCH EKONOMISKA KONSEKVENSER	64
<i>Sociala konsekvenser</i>	64
<i>Tillgänglighet</i>	64
<i>Upplevd trygghet</i>	65
<i>Barnkonventionen</i>	65
<i>Handel</i>	65
STÖRNINGAR	66
<i>Ljudmiljö (Trafikbuller)</i>	66
MARK, MILJÖ OCH VATTEN	70
<i>Markföroreningar</i>	70
<i>Geoteknik</i>	72
<i>Vatten</i>	72
<i>Miljömål</i>	73
ÖVRIGA KONSEKVENSER	74
<i>Kulturmiljö</i>	74
<i>Fornlämningar</i>	74
TEKNISK FÖRSÖRJNING	74
<i>Vatten och avlopp</i>	74
<i>Avfallshantering</i>	74
<i>Uppvärmning</i>	74
<i>El-nät</i>	75
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING	76
ORGANISATORISKA FRÅGOR	76
<i>Tidsplan</i>	76
<i>Genomförandetid</i>	76
<i>Ansvar allmänna platser</i>	76
<i>Ansvarsfördelning dagvatten och skyfall</i>	76
<i>Huvudmannaskap</i>	77
<i>Exploateringsavtal</i>	77
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR	77
EKONOMISKA FRÅGOR	77
TEKNISKA FRÅGOR	77
<i>Grundläggning</i>	77
<i>Ledningar</i>	77

Inledning

Bakgrund

Detaljplanen möjliggör för stadsutveckling inom ett område som ligger strax intill odlingslandskapet i norra Skara. Planområdets större fastighet, Sälgen 22, är i dagsläget lågt exploaterad med en byggnadsvolym i ett plan och äldre byggnad i fyra våningar. Bebyggelsen är placerad mitt på fastigheten med större obebyggda markytor mot omgivande gator och områden. För att möta framtida behov önskar fastighetsägaren ett mer flexibelt och effektivt markutnyttjande av fastigheten, som förutom nuvarande vård och skoländamål även möjliggör för bostäder och handel. Öster om Sälgen planerar kommunen för en ny vägkoppling mellan Malmgatan och Brogårdsvägen norr om planområdet.

Uppdraget

Kommunstyrelsen gav den 23 maj 2018 (KS 2018-05-23 § 108) plan- och byggenheten i uppdrag att ta fram en ny detaljplan för Sälgen 22 mfl. Planprocessen genomförs med standardförfarande enligt PBL 2010:900.

Planens syfte

Baserat på platsens fysiska och funktionella förutsättningar är detaljplanens syfte att möjliggöra för en ny flexibel markanvändning innehållande vård, bostäder, skola, handel och centrumändamål inom Sälgen 22 och del av Gamla staden 2:1 och Brogårdsleden 1:1 i norra Skara tätort. Planens intention är att tillskapa en ändamålsenlig struktur med rumsliga kvaliteter, oberoende av vilken markanvändning ett genomförande medför. Vidare syftar planen till att reglera en ny allmän gata och skyfallsstråk genom Sälgen. I planområdets norra del, i gräns mot Brogårdsvägen, finns jordbruksmark som ej är detaljplanelagd, i övrigt är planområdet planlagt sedan tidigare.

Planhandlingar

Planhandlingarna omfattar plankarta med planbestämmelser samt denna plan- och genomförandebeskrivning. Plankartan med bestämmelser är juridiskt bindande och anger vilka områden som ska vara allmän platsmark och vilken mark som ska vara kvartermark. Plankartan anger även hur bebyggelsen får utformas och utgör underlag vid bygglovgivning. Planbeskrivningen ska underlätta förståelsen av plankartan och ge vägledning vid bygglovgivning och tillstånd. Beskrivningen är inte juridiskt bindande. Som underlag till planhandlingarna har en rad utredningar genomförts. Resultatet av utredningarna finns sammanfattade i planbeskrivningen. Nedan finns en lista på utförda utredningar som tagits fram i planprocessen.

1. Undersökning BMP
2. Bullerutredning
3. PM Riskinventering
4. Dag- och skyfallsutredning
5. Handelsutredning
6. Trafik- och parkeringsutredning
7. Volymstudie
8. Sektioner

9. Solstudier

10. Illustrationsplaner, Alternativ 1 och 2.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

En undersökning om betydande miljöpåverkan har genomförts för detaljplanen, 2021 06 28. Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan i enlighet med gällande paragrafer i MB och PBL. En Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska således inte upprättas uppföras. Undersökningen finns som bilaga till planhandlingarna.

Tidplan

Samråd sep 2023

Granskning dec 2023

Antagande mars 2024

Lagakraft april 2024

Plandata

Planområdet är beläget cirka 700 m norr om Skara centrum och har en storlek om ca 4,5 ha (45 000 kvm). Den större delen av planområdet utgör en befintlig kontors-/vårdfastighet med en större solitär byggnad placerad mitt på tomten. Bebyggelsevolymen är uppbyggd av en högre byggnad i fyra våningar och en lägre del i ett plan. Den samlade volymen omgärdas av markparkering för bilar, angoringsvägar, gräsytor och trädplanteringar. Norr ut gränsar planområdet till Brogårdsvägen som är en statlig väg. På den norra sidan vägen breder odlingslandskapet ut sig. Mot söder och väster gränsar planområdet till friliggande småhusbebyggelse i ett till två plan. Mot öster gränsar planområdet till ett gräsbeväxt vägreservat. Marken inom planområdet utgörs av fastigheten Sälgen 22 som ägs av SBB Skara Stenbocken AB, samt Gamla staden 2:1 och Brogården 1:1 som ägs av Skara kommun.



Skara. Planområdet illustrerat i svart linje.

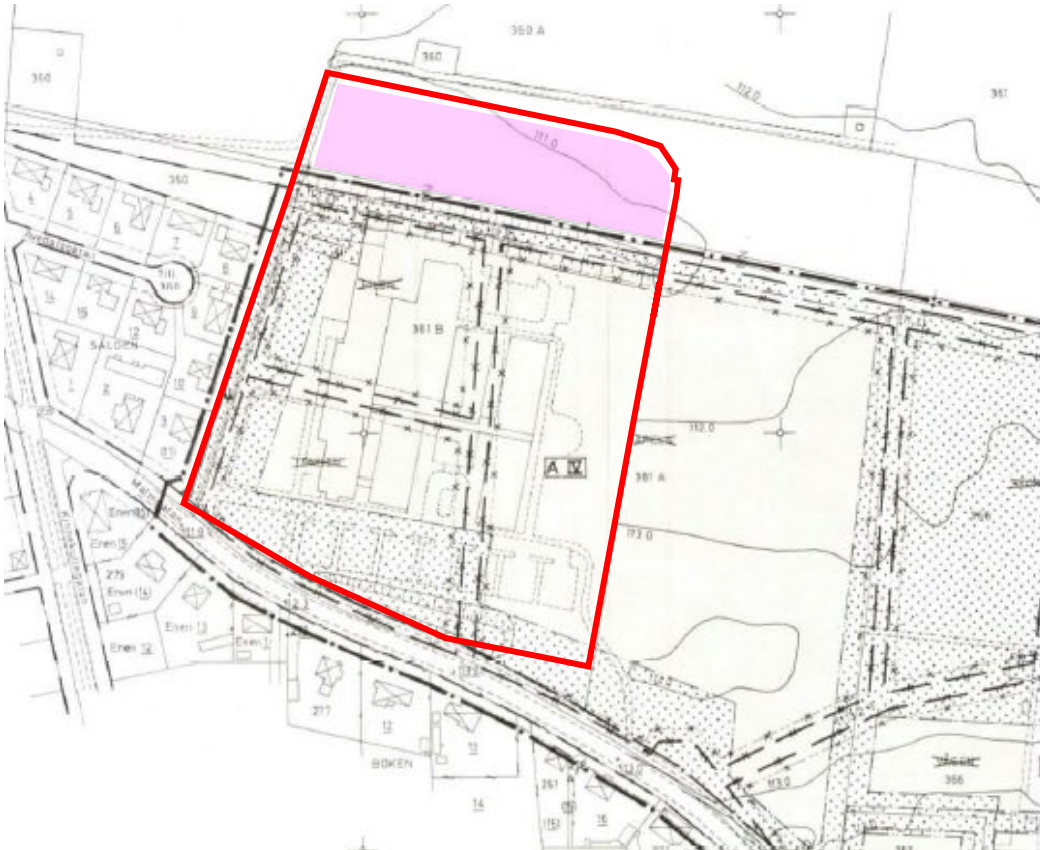


Orienteringskarta över planområdet. Planområdet markerat i vit linje. Fastighetsgränser markerade med gula linjer.

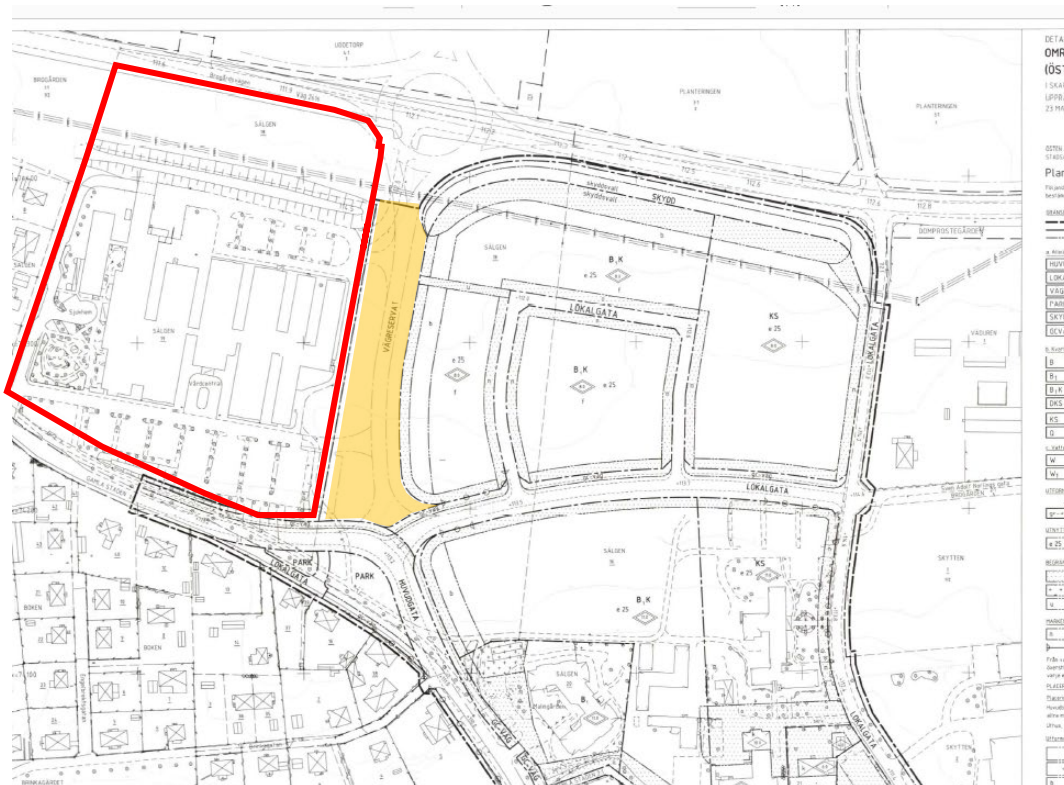
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Gällande detaljplaner

Sälgen 22, vilket utgör större delen av planområdet, ligger inom detaljplan B246 (Lagakraft 1975). Detaljplanen medger allmänt ändamål (A) i som mest fyra våningar. Obebyggd mark på fastighetens västra och södra del är till större delen förlagd med prickmark. Planerade vägkoppling öster om planområdet ligger inom detaljplan B377 (lagakraft 2005) och är planlagd som VÄGRESERVAT. Mellan Sälgen 22 och Brogårdsvägen norr om Sälgen 22 finns ett icke planlagt område som föreslås tas med i den nya detaljplanen, markerat med rosa fält nedan.



Detaljplan B246 (Lagakraft 1975). Planen medger allmänt ändamål (A). Planområdet markerat i röd linje. Sedan tidigare icke planlagd mark norr om Sälgen som ingår i detaljplanen markerad i rosa.



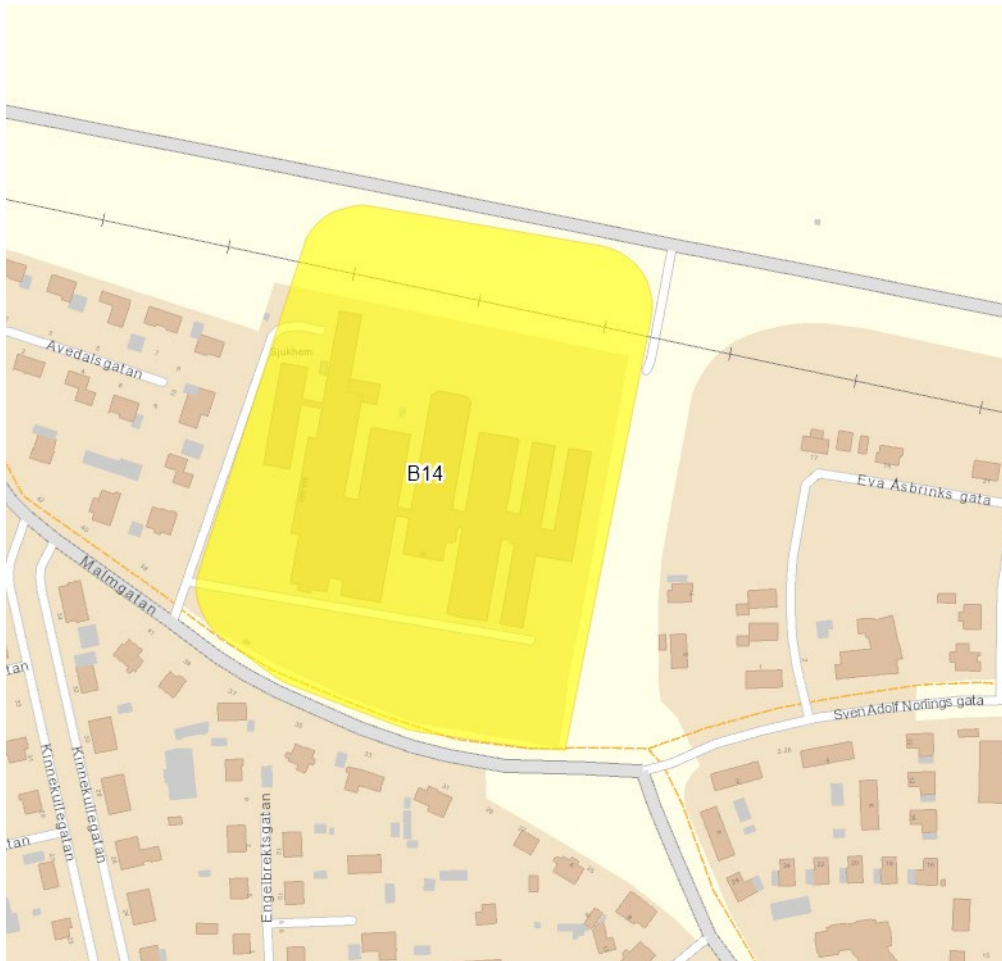
Detaljplan B377 (lagakraft 2005) reglerar planerad väganslutning öster om planområdet för detaljplanen för Sälgen 22 (markerat i röd linje). Vägreservatet markerat i gult.

Översiktsplan för Skara 2040

Arbetet med att ta fram en ny översiktsplan pågår (Översiktsplan för Skara 2040). Samråd för den nya översiktsplanen genomfördes 2021 och hösten 2022 planerar beslut för granskning tas. I förslaget till ny ÖP beskrivs mål och strategier för Skaras utveckling. En viktig utgångspunkt i ÖP är bostadsmålen på 24 000 innevånare till år 2040, vilket är en ökning med 5000 innevånare (beräknat från 2022 års befolkningsmängd). Tillskapandet av nya bostäder beskrivs utifrån en geografisk indelning där de huvudsakliga strategierna innanför de större trafiklederna (område 1 och 2) syftar till att åstadkomma ett utökat bostadsbestånd genom att:

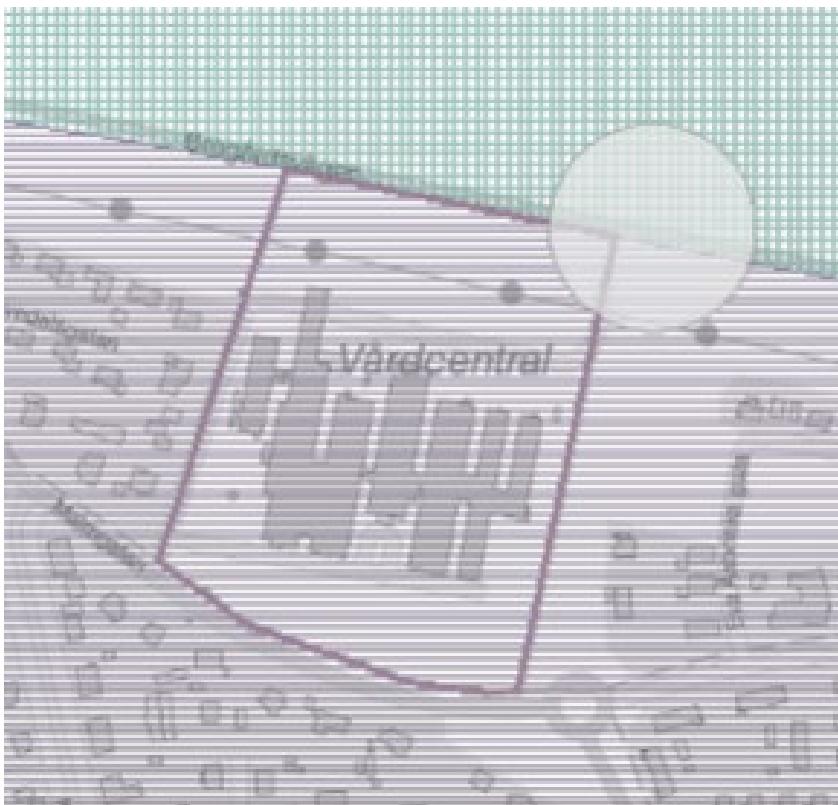
- Omvandla befintliga lokaler och områden till bostäder, alternativt bostadsområden
- Genom påbyggnad av befintlig bebyggelse med fler bostäder
- Ianspråktagande av obebyggda ytor utan särskilda värden
- Rivning för att göra plats åt ny bostadsbebyggelse kan vara lämpligt.

Planområdet, som ligger inom område 2, är utpekad som ett utredningsområde för bostäder, handel och centrumverksamhet, i ÖP kallat ”Brogården”.





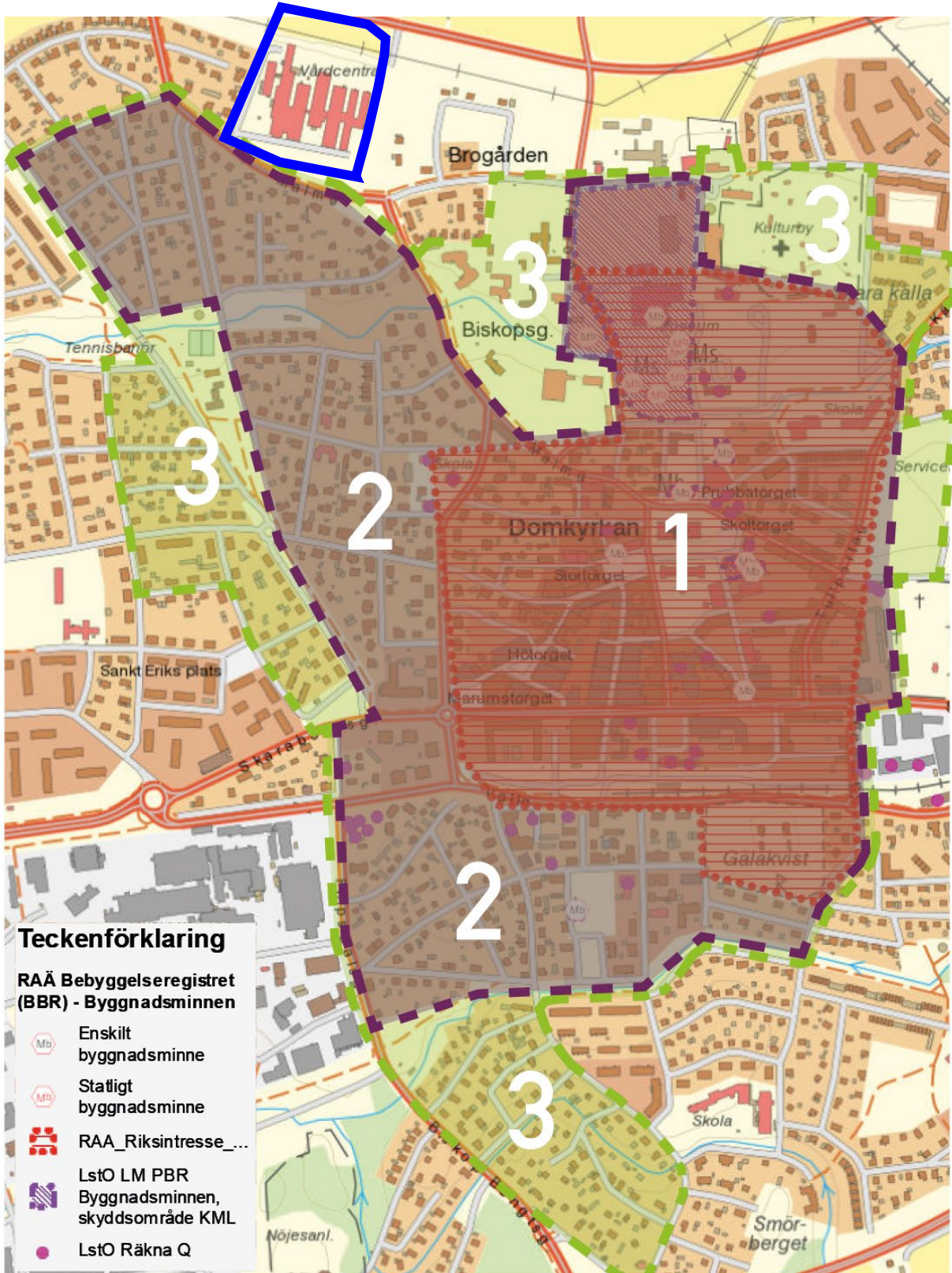
Tv: Utpekat område för sälgen 22 i ÖP 2040, "Brogården", ett utredningsområde för bostäder, handel och centrumområde.
Th: planområdet är utpekat som utredning för handelsområde (markerat i blå cirkel).



Hela planområdet är i ÖP 2040 utpekat som "tätortsbebyggelse".

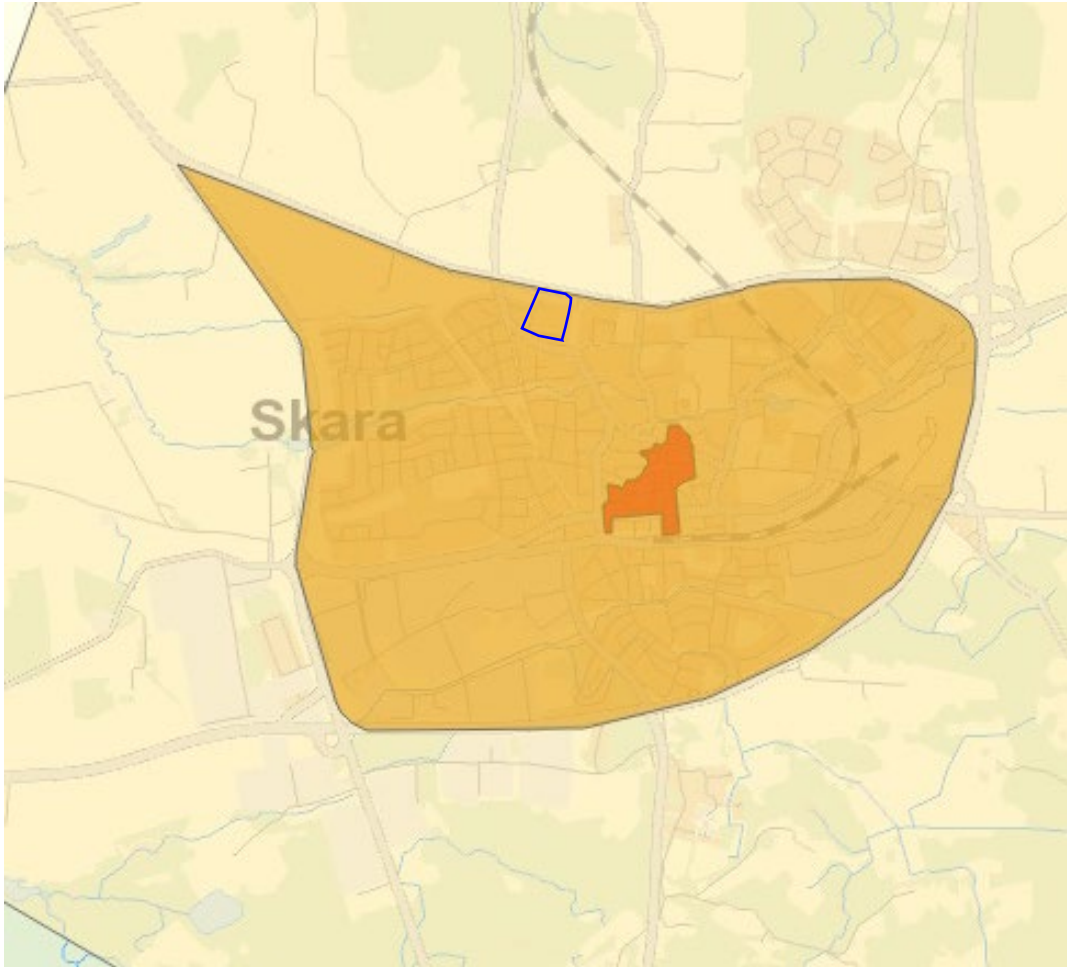
Riksintresse

Det finns inget riksintresse inom planområdet.



Utepekade område hänseende värdefull kulturmiljö. Planområdet är markerat med blå linje.

Område 1 utgör Skaras centrala delar. Området omfattas av Riksintresse för kulturmiljövården (enligt Miljöbalken) och innehåller flera byggnadsminnen (enligt kulturmiljölagen). Området har ett obestridligt kulturhistoriskt värde, så väl ur lokal, regional som nationell synpunkt. Område 2 ligger inte inom riksintresse men är utpekad som värdefullt då det angränsar till riksintresseområdet (område 1). Området utgörs av hela respektive delar av stadsdelarna Brinkagärdet, Oxbacken, Västermalm och Kämpagården. I dessa delar av staden är bebyggelse äldre än 1930-talet påtaglig och karaktärsskapande. Planområdet ligger utanför riksintresse (område 1) samt utanför område som gränsar till riksintresse (område 2). Planområdet markerat med blå linje.



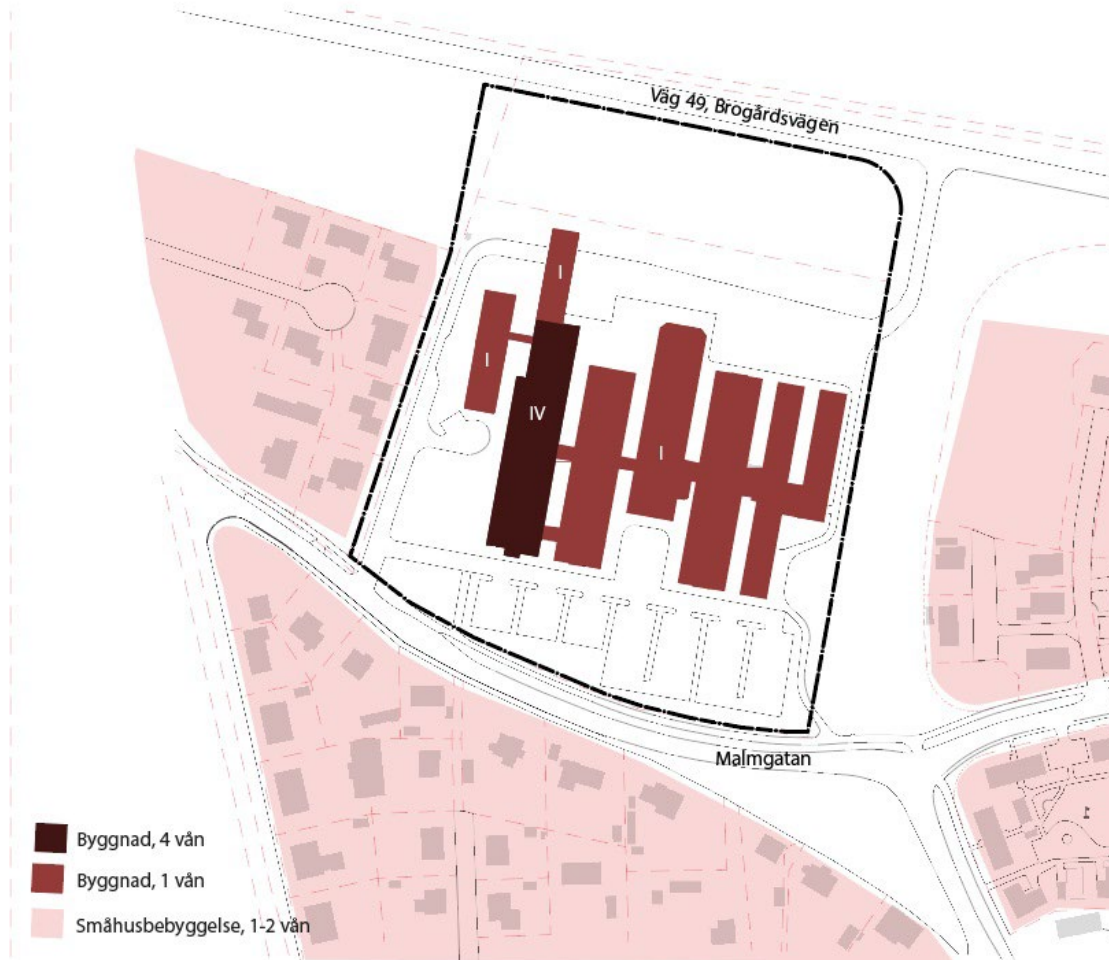
Utsnitt ur förslag till ÖP 2040. Planområdet ligger inom område 2, som tillsammans med område 1 ingår i tätorten innan för "ringmuren" (de större trafiklederna).

Befintliga förutsättningar

Bebyggelse

Bebyggelsen inom Sälgen 22 utgörs av en ensam byggnadsvolym i ett till fyra plan som ligger centralt placerad på tomten. Den högre fyravånings-delen, som också är den äldsta, är uppförd i röd tegelfasad, platt tak och vita fönster. Den högre volymen ska bekräftas i det nya planförslaget och möjliggöras för nytt innehåll. Byggnadens huvudentré ligger vid en angöringsyta väster om byggnaden. I norr och väster kliver volymen ner till två mindre byggnader i ett plan som är sammankopplade med den högre volymen i markplan. Den västra byggnaden ska sparas tillsammans med den högre. Den norra låg-delen föreslås rivras för att

ge plats åt nya byggrätter och angöring inom Sälgen 22. Öster om hög-delen finns en större byggnadsvolym i ett plan. Byggnaden föreslås rivas för att ge plats åt nya byggrätter, bostadsgårdar och angöring.



Bebyggelsestruktur. Planområdet markerat i svart streckad linje.



Befintlig bebyggelse inom Sälgen 22 som föreslås rivas markerad i gul streckad linje. Planområdet markerat i svart streckad linje.



Befintlig bebyggelse i fyra våningar. Huvudentré.



Låg del norr om fyrvåningsbyggnaden som syns till höger i bild. Låg delen föreslås rivas. Befintlig bebyggelse i ett plan öster som föreslås rivas



Sälgens södra entré. Vänster i bild syns hög-delen som planeras att sparas.

Omkringliggande bebyggelse

Väster, öster och söder om Sälgen 22 gränsar planområdet till småhusbebyggelse i ett till som mest två plan. Bebyggelsen har uppväxta trädgårdar som möter kringliggande gator.

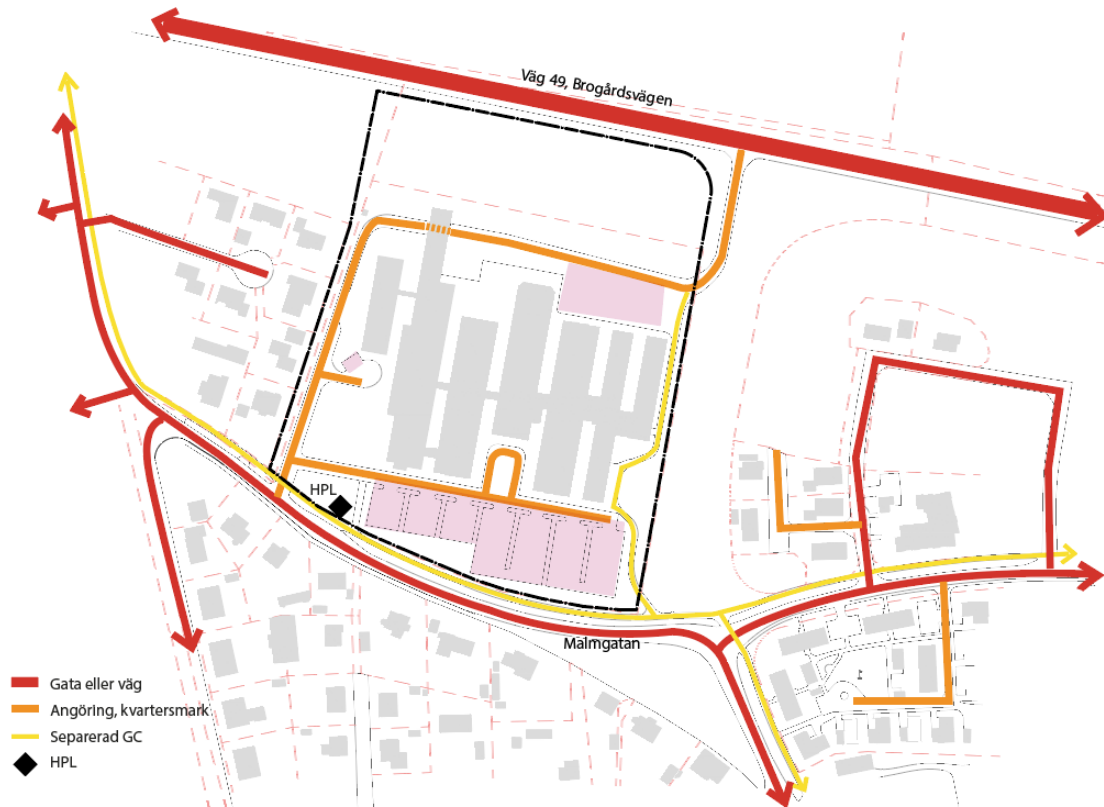
Småhusbebyggelsen söder om planområdet är äldre än 1930-talet och till större delen uppförd i ljus målade träfasader. Bebyggelsen öster om planområdet är uppförd på en nyare detaljplan från 2010.



Tv: Äldre småhusbebyggelse och uppväxta trädgårdar söder om planområdet. Th: Nya småhusbebyggelse öster om planområdet.

Trafik och rörelse

Planområdet ligger strax söder om Väg 49 (Brogårdsvägen) som tillsammans med E20 och Väg 184 utgör den nordliga delen av en ringled kring Skara tätort. och Malmgatan. Brogårdsgatan är tvåfilig med vägren och har ett ÅDT på 5500 (Sälgen PM Trafik, Tyréns). Skyltad hastighet är 70 km/h. I söder tangerar planområdet Malmgatan som kopplar Sälgen och närliggande områden till Skaras mest centrala delar. Malmgatan har en körbana på 7 meter och trottoarer på båda sidor om körbanan. På den norra sidan finns en trädallé med uppväxta träd mellan trottoar och körbana. Intill Sälgens huvudentré vid Malmgatan finns en busshållplats som trafikeras av regionbuss 200 som går mellan Lidköping, Skara och vidare till Skövde. Malmgatan har ett ÅDT på 1800 söder om planområdet. Längs med Sälgens västra gräns finns en angöringsgata som även tangerar fastigheten i norr. Längs gatan nås fastighetens markparkering i söder och norr, samt entréer till befintlig verksamhet. Angöringsgatan har in-/och utfart mot Malmgatan i sydväst samt Brogårdsvägen i norr. Befintlig markparkering för bilar inom fastigheten planeras att bebyggas med ny bebyggelse, bostadsgårdar och gator.



Befintlig trafikstruktur inom planområdet.



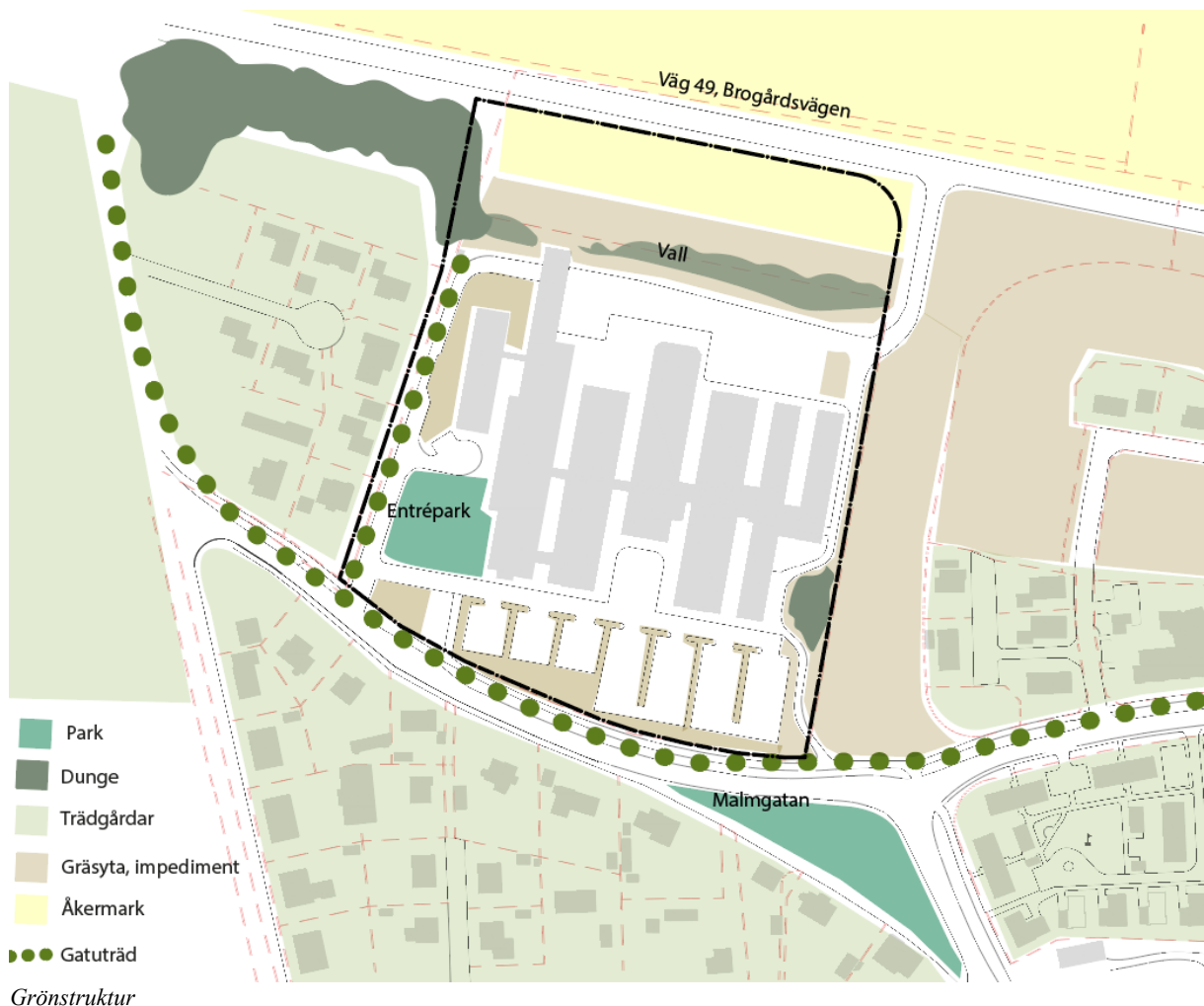
Tv: Cykelbana med trädrad längs Malmgatan. Th: Brogårdsvägen, vid Malmgatans korsning väster om planområdet.



Tv: Markparkering för bilar inom Sälgen. Th: Angöring gata i Sälgens östra gräns. Uppväxt trädallé längs gata.

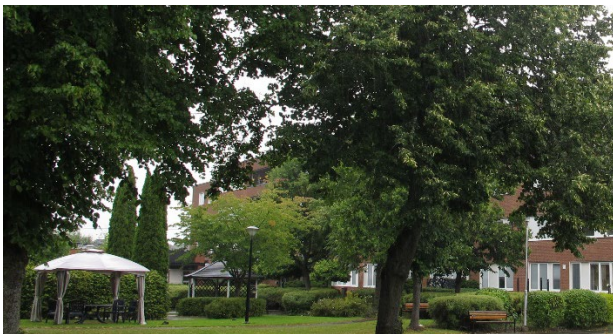
Grönstruktur och vatten

Planområdet ligger på gränsen till odlingslandskapet som breder ut sig norr om Brogårdsvägen. Inom planområdet utgörs den sammanhållna vegetationen till större delen av obebyggda gräsytor i anslutning till markparkering söder och norr om nuvarande bebyggelsen. I den norra delen finns en vall med uppväxta träd mellan Sälgen 22 och åkermark intill Brogårdsvägen som också ingår i planområdet. I gräns mot villaområdet i väster finns en trädallé som följer angöringsvägen från söder till norr. I söder utgör allén en del av ett sammanhållet ”park-rum” av uppväxta träd, perenner och gräsytor intill Sälgens västra huvudentré. Vidare finns större uppväxta träd inom markparkeringen mellan Sälgens bebyggelse och Malmgatan. Längs Malmgatans finns en trädallé som delvis stöds upp av träd på villaträdgårdarna söder om gatan. Vid Malmgatans möte med Sven Adolf Norlings gata finns ett grönområde intill gatan. Väster, söder och öster om planområdet finns uppväxta villaträdgårdar som skapar en grön rygg mot Sälgen och Malmgatan.





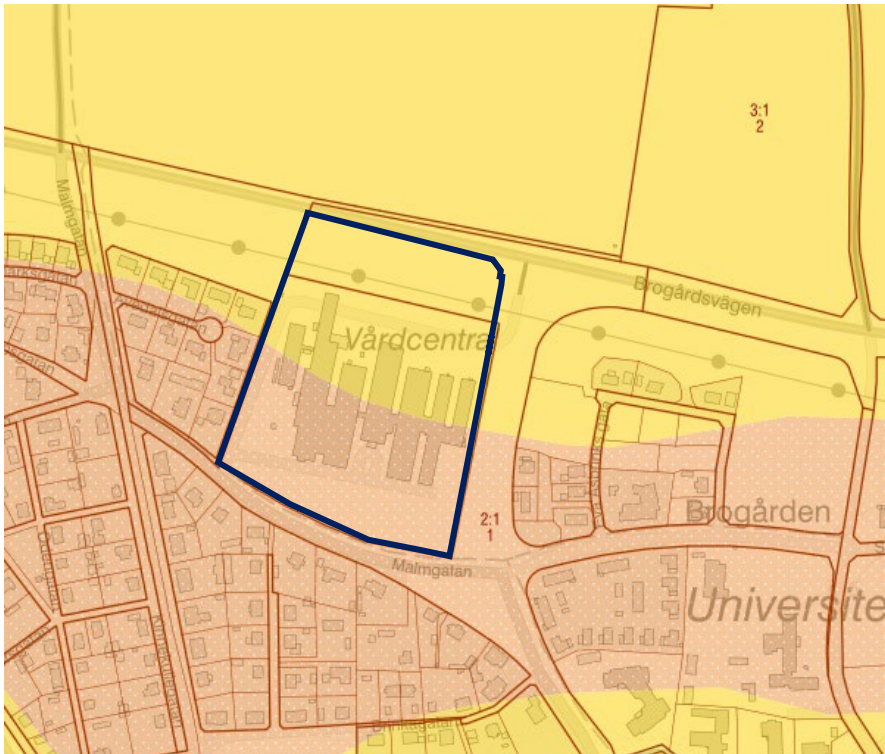
Tv: Trädrad längs Malmgatan söder om Sälgen. Th: Malmgatan söder om planområdet.



Tv: Grönt rum invid entré till Sälgen. Th: Impediment mellan planområdet och villaområde i öster.

Geoteknik

Marken inom planområdet består i söder av glacial finsand. I norr utgörs den geologiska sammansättningen av glacial lera.



Utsnitt från geokartan. Brun färg anger "glacial finsand", gul markering anger "glacial lera". Planområdet markerat i svart linje.

Planförslaget

Bebyggelse- och rumslig struktur

Planförslaget möjliggör för stadsutveckling inom Sälgen och kringliggande gaturum. Detaljplanen möjliggör för olika utvecklingsscenarier. Beroende på vad som genomförs kan området utvecklas mot en övervägande del bostadsbebyggelse eller skolverksamhet. Nedan beskrivs de två olika inriktningarna, som alternativ 1 (bostäder) och 2 (skola). Det två kvarteren norr om den nya lokalgatan ingår både i alternativ 1 och 2. Handelskvarteret beskrivs mer utförligt under avsnitt om handel nedan. Mellan de två kvarteren i norr och den södra delen anläggs en ny lokalgata och ett parallellt skyfallsstråk för hantering av skyfall.

Alternativ 1-Bostäder

Nuvarande vårdbyggnad i ett plan ersätts i alternativ ett av en småskalig kvartersbebyggelse om fem kvarter med gröna bostadsgårdar. Mot omgivande villabebyggelse som gränsar till planområdet i söder och öster kliver bebyggelsen ner till fyra våningar. Mellan de nya bostadstilläggen och befintlig villabebyggelse utvecklas de befintliga gaturum. Malmgatan i söder förtydligas genom den nya bebyggelsens placering intill gatans trottoar och den nya vägkopplingen i öster utvecklas till ett grönt vägrum där den nya bebyggelsens framsidor och entréer vänder sig mot vägrummet. De tydliga framsidorna mot kringliggande gaturum syftar till att skärma ute trafikbuller och skapa goda ljudmiljöer inne på bostadsgårdarna. I områdets inre, där påverkan från buller är mindre, föreslås en något friare form av punkthusbebyggelse i som mest sex våningar. Punkthusbebyggelsens form och placering bidrar till att skapa en varierad balans av å ena sidan tydliga kvarter, och å andra sidan upplösta rum och genomsiktlighet.



Alternativ med större delen bostadsbebyggelse.

Alternativ 2-Skola

Nuvarande vårdbyggnad i ett plan ersätts i detta alternativ av ett. Skolbebyggelsen inom uppförs i som mest tre våningar (12 meter) och placeras på ett sådant sätt att de vänder sin framsida mot kringliggande gator. Skolområdet beskrivs mer ingående underlag avsnittet skolområdet nedan.



Alternativ med skolområde.

Bostäder

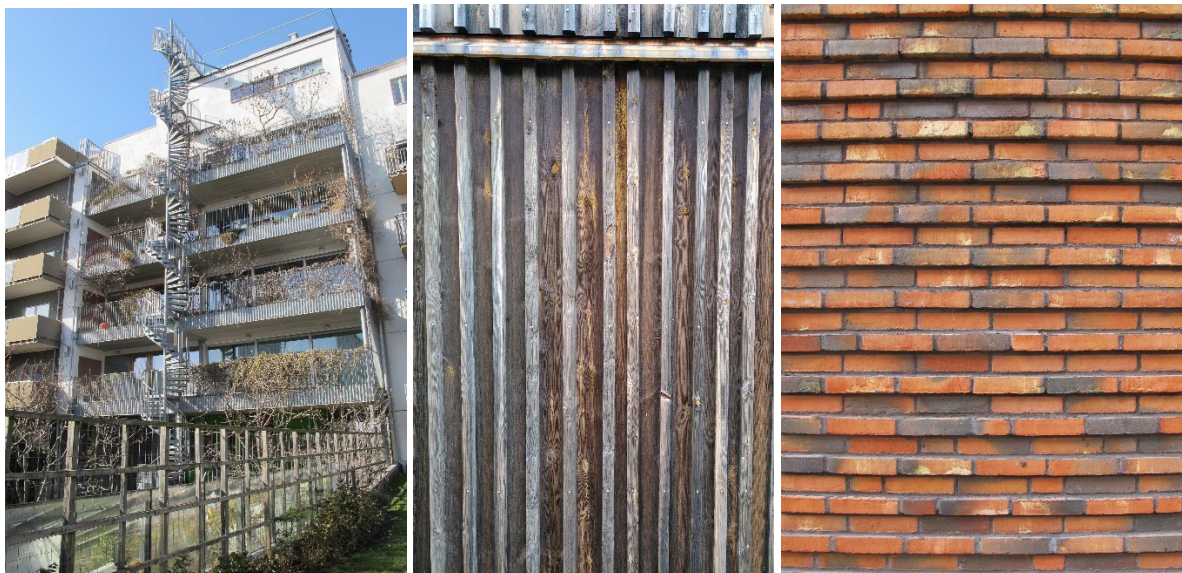
Vid ett fullt utnyttjat planförslag möjliggör planförslaget för ca 40 000 kvm BTA bostäder i alternativ 1 (vilket är det alternativ som innehåller högst andel bostäder. För alternativ 2 är motsvarande volym ca 12 000 kvm BTA). Volymen i alternativ 1 motsvarar ca 400 bostadslägenheter, antalet kan dock bli något högre eller lägre beroende på fördelningen av lägenhetsstorlekar. Volymen är reglerad genom bestämmelser om utnyttjandegrad på plankartan, e_1 som reglerar byggnadsarea och e_2 som reglerar BTA. Nedan beskrivs bostadsbebyggelsens struktur och kvaliteter i Alternativ 1.

Bostadsbebyggelsen i alternativ 1 inordnas i en småskalig kvartersstruktur om fem bostadskvarter. Kvartersindelningen är reglerad med en bestämmelse om "Kvartersgata" på plankartan. Bebyggelsen inom kvarteren placeras så att varje kvarter får en egen bostadsgård som alla bostäder vänder sig mot. En bestämmelse reglerar att bebyggelsen mot de större kringliggande rummen ska placeras i användningsgräns/egenskapsgräns mot gata.

Byggnadshöjden varierar i planförslaget. Mot de kringliggande gatorna medger planen en byggnadshöjd på som högst 13 m, vilket motsvarar ett våningsantal på fyra våningar. I områdets inre, bakom den nya bebyggelsen medges en byggnadshöjd på 19 m, vilket motsvarar 6 våningar. Den lägre höjden mot omgivningen bidrar till att skapa ett balanserat möte till villabebyggelsen söder om Malmgatan. Taklutningen är reglerad i detaljplanen som säger att takvinklar inte får överstiga 45 grader. Möjligheten att uppföra sadeltak bidrar till för visuella kvaliteter då taklandskapet blir synligt i möte med planområdet. Utöver reglerad

byggnadshöjd möjliggör takens reglerade vinkel att detaljplanen öppnar för bostadsyta på vinden under takstolen. Bostadsytan på vinden motsvarar ungefär bostadsytan av ett halvt normalplan. Omfattningen takkupor regleras inte i detaljplanen men kan med fördel uppföras för ytterligare variation, bostadsyta och ljusinsläpp.

Detaljplanen reglerar en rad vedertagna stadsbyggnads-principer som sedan civilisationens begynnelse bidragit till att städer över hela världen upplevs som trygga, levande och inbjudande. Så även fallet i Skaras centrala delar - där gaturummen är tydliga, balkongers påverkan är begränsad och det är tätt med entréer som aktiverar gaturummen. På motsvarande sätt skapas förutsättningar för en liknande situation inom planområdet. Detta möjliggörs genom en planbestämmelse som säger att balkonger inte får sticka ut mer än 0,7m från fasad mot gata och som lägst från våning 3. Mot innergård där påverkan av rummet är mindre känsligt tillåts balkonger sticka ut som mest 1,5m från fasad och som lägst från våning 2. Ny bebyggelse ska placeras i gräns mot gata och bostadsentréer ska vara genomgående och nås från både gatu- och gårdssida.



Detaljplanen reglerar inte fasad- eller takmaterial. Förslagsvis används robusta material som passar in i omgivningen, exempelvis trä, tegel eller putsade fasader, med tak klädda i plåt eller tegel. Tv: djupare balkonger mot innergård. Mitten: Obehandlad träfasad. Th: Röd tegelfasad.



Tv: Referensbild bostadshus i fyrvåningar som en del av kvartersbebyggelse. Malmö. Mitten: Referensbild på punkthus placerat i områdets inre, fem våningar och blå putsad fasad, Stockholm. Th Referensbild putsad fasad med grönska.

Skolområdet

Planförslaget möjliggör för ett större skolområde innehållande en tre parallellig F-6-skola och en idrottshall. Skolområdet avgränsas av den bevarade högre vårdbyggnaden i väster, Malmgatan i söder, den nya lokalgatan i norr och den nya kopplingen till Brogårdsvägen i öster. Marken där skolområdet föreslås utgörs i dagsläget av oexploaterade parkeringsytor för bilar och en lägre envånings-bebyggelse som planeras att rivas vid ett plangenomförande. Den föreslagna bebyggelsens volym är reglerad till en maximal samlad volym om 7 500 kvm BTA, samt ett högsta våningsantal om tre våningar. Beroende på verksamhetens förvaltnings- och funktionskrav kan byggrätten uppföras som en samlad skolbyggnad eller som flera separata där vissa funktioner delas. Den planerade samlade byggrätten möjliggör för en lokalyta om ca 6 000 kvm LOA vilket ger en uppskattad kapacitet om totalt ca 600 elever. Huvudbyggnaden föreslås annonseras mot centrum och den nya gatukorsningen i sydost, där även skolans huvudentré nås från både Malmgatan och befintliga gång- och cykelvägar.

Som ett komplement till skoländamålet möjliggör detaljplanen för en idrottshall inom skolområdet. Byggrätten för idrottshallen ges en tillåten byggnadsarea om maximalt 1 500 kvm BYA och en maximal byggnadshöjd om 12 meter. Idrottshallen kan fungera både för skolverksamhets idrottspedagogik och friskvård, samt för fritids- och idrottsaktiviteter utanför skolans schemalagda tid. Idrottshallen är reglerad genom markanvändningen Y (idrott), samt utnyttjandegrad (es).

Skolgård

Skolgårdar har en viktig funktion för skolor och dess verksamhet. En friyta för skoländamål ska enligt PBL allmänna råd, vara så rymlig att det går att ordna varierande terräng- och vegetationsförhållanden utan risk för omfattande slitage. Skolgården ska upplevas grön och varierad och inbjuda till olika typer av aktiviteter. Sol- och skuggförhållanden ska vara goda och det ska finnas vindskydd. Högst 55 dBA ekvivalentnivå respektive 70 dBA maxvärde ska uppnås på minst 85% av friytan. Miljökvalitetsnormen för luft ska följas.

Det finns inga exakta reglerade siffror på friytors storlek i PBL utan det är upp till varje enskild kommun att bedöma vad en tillräcklig friyta är. Boverket har tagit fram en vägledning där de anger 40 kvm/barn i förskola och 30 kvm/barn i grundskola. I rekommendationerna anges också att en skolgård inte bör understiga en total yta på 3 000 kvm. Många kommuner har tagit fram egna principer där de argumenterar för en lägre friyta än Boverkets vägledningar. Jämförelsevis har Malmö stad tagit fram riktlinjer där deras ambition är en friyta på minst 30 kvm /barn för förskola och minst 15 kvm/barn i grundskola. Skara kommun saknar egna riktlinjer varför eftersträvad friyta får bedömas i varje enskilt fall. Vid bedömningen av friytan i föreliggande detaljplan har beräkningen utgått från Malmö stads riktlinjer, men räknats upp något de Malmö är en större stad och Skara en mindre. Vid ett plangenomförande där byggrätterna (både skolbebyggelsen och idrottshallen, samt tillhörande parkering för bil och cykel) inom skolområdet utnyttjats fullt ut möjliggörs för en samlad skolgård om ca 11 500 – 12 000 kvm, vilket motsvara en friyta på i snitt ca 20 kvm/barn. Ett fullt utbyggt skolområde bedöms generera ett p-behov om ca 40 platser för bil.

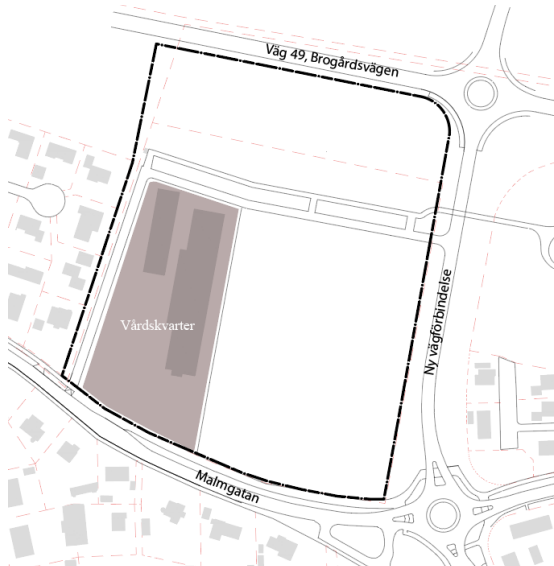


Referens skolgård. En skolgård kan gestaltas på många olika sätt och ha flera olika rum med olika funktioner för både äldre och yngre. Tv: skolgård med lekmöjligheter för mellanstora barn. Th: "vildare" del av skolgården med plats för eld och utomhus föreläsning.

Vård

Den högre befintliga vårdbyggnaden bevaras i planförslaget. Markanvändningen i nuvarande detaljplan (A allmänt ändamål) ersätts i planförslaget av användningen D (Vård). Till byggrätten kopplas även användningarna C och B vilket öppnar för en omvandling mot ett mer blandat innehåll. Om hela byggnaden utgör vård skapas ett teoretiskt parkeringsbehov om ca 160 platser för bilar (p-tal 20 pl / 1000 kvm BTA). Ca 35% av dessa är planerat som markparkering omkring byggnaden, resterande 65% ryms i intilliggande p-hus ovan handelslokalen.

Byggnaden nuvarande avgränsning utgör även avgränsningen för byggrätten vilket är säkerställt med egenskapsgräns och omgärdande prickmark. Tillåten byggnadshöjd är reglerad till 16 meter vilket innefattar befintliga fyra våningar. Byggnadens nuvarande entrésituation från väster avses bibehållas, samt intilliggande rumskapande träd.



Tv: Vårskvarterets läge inom planområdet. Th: Huvudentré, befintlig vårdbyggnad

Handel

För att synliggöra förutsättningarna för handel i planområdet har en handelsutredning genomförts (Niras, 2023). I utredningen har olika spekulativa volymer analyserats – 1 000 kvm, 2 000 och 4 000 kvm BTA handel. Skara är en tuff marknad med flera stora aktörer.

Framtida utveckling borgar dock för behovet av ökad närvaro av dagligvaruhandel i området. En etablering i aktuellt läge skulle höja tillgängligheten för de boende. En närbutik med totalyta om 1 000 kvm bedöms ha bäst förutsättningar att fungera på sikt sett till läge, avstånd och befolkningsstruktur. Men på grund av konkurrensen och något svagare försäljningsunderlag ställs stora krav på en mindre butik. Det krävs troligen en profil som står ut och inte bara lever på sin närmarknad. Även om försäljningsunderlaget i närområdet är för lågt för etablering av 2 000 respektive 4 000 kvm dagligvarubutik, så kan fortfarande potential finnas för yta relaterad till annan handel, restaurang eller annan kommersiell service. Med addering av lokaler för till exempel restaurang eller hårvård/hudvård så ökar potentialen med 100 - 200 kvm. Det kan dessutom finnas intresse för etablering av större butik trots förutsättningarna.

Således är bedömningen i utredningen att det likväl är lämpligt att medge 2 000 kvm yta för handel men att etablering bör ske som tidigast när bostäderna i Sälgen står klara.

Översiktsplanen för Skara kommun har som utgångspunkt att sällanköpshandeln bör koncentreras till kommunens befintliga handelsplatser, vilket varit en bedömning som även görs i handelsutredningen, sett till e-handelns utveckling som gör att fysisk handel under en period kommer fortsätta vara satt under press. Dagligvaruhandeln har fortfarande goda möjligheter att dra nytta av att finnas nära kunden. Därmed skulle lämplig ambitionsnivå för aktuellt läge vara att etablera ett mindre närcentrum med dagligvarubutiken som ankare som kan serva nordvästra delen av staden.

Mot bakgrund av handelsutredningen och detaljplanens intention att skapa en flexibilitet, möjliggör detaljplanen för en handelsvolym på 2 000 kvm BTA inom en samlad byggrätt i planområdets nordöstra hörn. Handelsbyggnaden är reglerad med markanvändningen H (handel) på plankartan. Byggrätten är reglerad genom markanvändningen H och en bestämmelse om utnyttjandegrad på maximalt 2 000 kvm BTA, samt en byggnadshöjd på 14 meter. Förutom handelslokalen i markplan möjliggör byggnadshöjden för uppförande av övre våningsplan innehållande parkering för bilar. Parkeringsanläggningen är reglerad med ändamål P (parkering). All parkering med bilar till handelsverksamheten sker inom byggnaden, antingen i p-anläggningen ovan handelslokalen alternativt i garage under den samma. Parkeringsdelen ovan handelslokalen beskrivs mer ingående under avsnittet ”parkeringshus” nedan. Angöring för leveranser till handelsetableringen samt avfallshantering ordnas genom en separat lastkaj. Lastkajens placering föreslås på motsatt sida byggnaden jämfört med entrén vilket möjliggör för god trafiksäkerhet. Parkeringsplats för rörelsehindrade ordnas i garaget för tillgänglig angöring. Det finns även möjlighet att ordna angöringsplats för rörelsehindrade på ytan framför entrén.

För att möjliggör för mindre verksamheter att etablera sig inom området (exempelvis frisörsalonger, kiosker eller restauranger) möjliggör detaljplanen även för mindre handelslokaler inom kvartersstrukturen. Detta är reglerat med användningen C (Centrum) på plankartan.



Referens på lokal i bottenvåning på hörn av bostadshus. Möjliggörs i planen genom bestämmelse C – centrum.

Trafik och Rörelse

Angöring

Enligt Boverket ska en angöringsplats finnas inom 25 meter från en tillgänglig entré. Om behov uppstår ska även en parkeringsplats för rörelsehindrade kunna ordnas. För bostäder gäller att angöring möjliggöra inom 25 meter från varje trapphusentré, medan det för verksamheter är tillräckligt med att en entré uppfyller avståndskravet.

Bostäder

Angöring till bostadskvarteren möjliggörs huvudsakligen via kvartersgator och angöringsslingor. Två angöringsfickor föreslås längs nya angöringsgatan i östvästlig riktning för att uppfylla kravet om max 25 meter mellan angöring och entré. Angöringsfickorna nås via passager över skyfallsstråket.

Angöringsslingan rund kvarteret i nordväst föreslås enkelriktas med infart i väst. Detta för att anpassa slingan till utfarten från lastkajen bakom handelsbyggnaden.

Dagligvaruhandel

Angöring för leveranser och avfallshantering ordnas genom en separat lastkaj. Lastkajens placering föreslås på motsatt sida byggnaden jämfört med entrén vilket möjliggör för god trafiksäkerhet. Parkeringsplats för rörelsehindrade ordnas i garaget för tillgänglig angöring. Det finns även möjlighet att ordna angöringsplats för rörelsehindrade på ytan framför entrén.

Skola

I alternativ 2 med en skola föreslås en angöringsslinga intill Malmgatan. Angöringsslingan möjliggör för tillgänglig angöring till huvudentré samt angöring för leveranser och

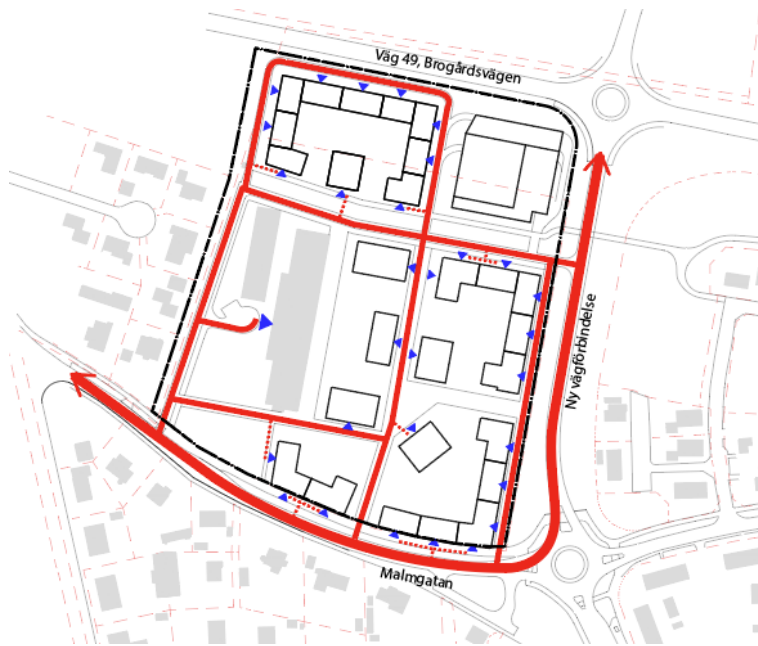
avfallshantering. Det är av stor vikt med tydlig trafikreglering så att hämta/lämna-trafik inte använder ytor markerade för leveranser och/eller rörelsehindrade.

Idrottshall

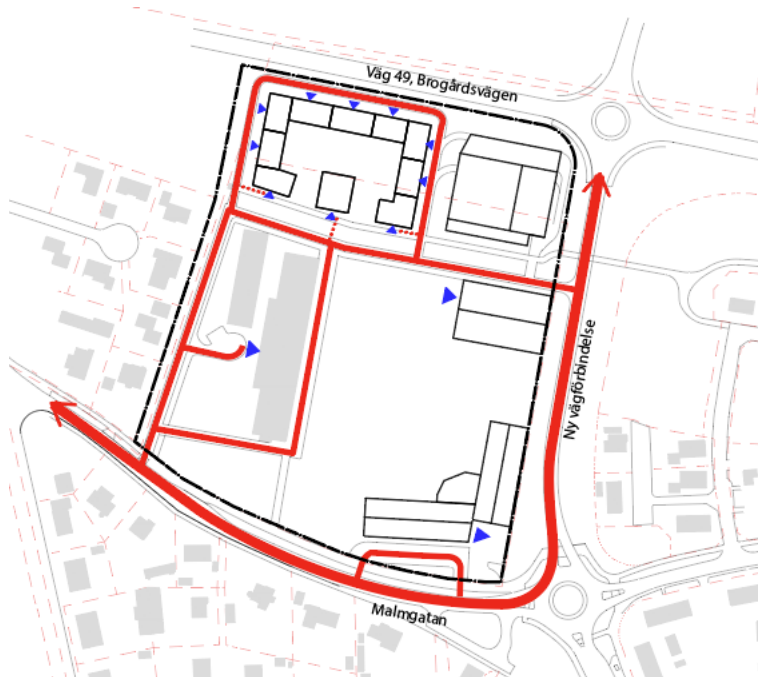
En angöringsplan föreslås intill entrén till idrottshallen. Angöringsplanen möjliggör hämta/lämna-trafik till anläggningen. Hämta och lämna-angöring till idrottshallen är även möjligt via markparkeringen som föreslås intill byggnaden.

Befintlig vårdverksamhet

Befintlig angöringsmöjlighet till vårdverksamheten kvarstår likt idag via lokalgatan i väst.



Angöring Alternativ 1. Alla entréer nås tillgängligt och uppfyller kravet på max 25 meter mellan angöring och entré.



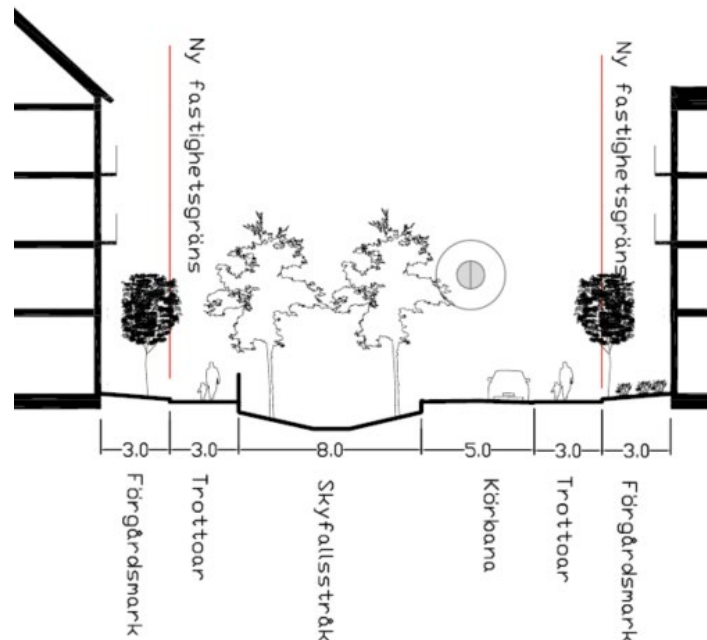
Angöring Alternativ 2. Alla entréer nås tillgängligt och uppfyller kravet på max 25 meter mellan angöring och entré.

Ny lokalgata

Stomme i Sälgens nya struktur utgörs av en ny lokalgata som kopplar ihop området olika delar med omgivande gaturum. Nuvarande gata i planområdets västra gräns övergår från kvartersmark till allmänplats och utgörs lokalgatans koppling till Malmgatan i söder. Vidare norrut ersätts befintlig kvartersgata med en ny koppling åt öster som är placerade strax söder om det nuvarande läget. Syftet med placeringen är att frigöra obebyggd mark som har ett fullgott kvartersdjup norr om den nya gatan. Längs den nya gatan anläggs trottoarer på ömse sidor om körbanan intill den nya bebyggelsens entréer. Längs gatan anläggs ett skyfallsstråk som avleder dagvatten vid extrema flöden. Skyfallsstråket beskrivs mer ingående under avsnitt om grönstruktur och dagvatten- och skyfallshantering.



Utsnitt av illustrationsplanen som visar den nya lokalgatan. I öster kopplar den nya gatan till den nya vänganslutningen till Brogårdsleden (korsning markerad i gult). I väster kopplar den nya gatan till befintlig gata från söder (markerat i grönt). Snitt för gatusektion (nedan) markerat med röd linje.

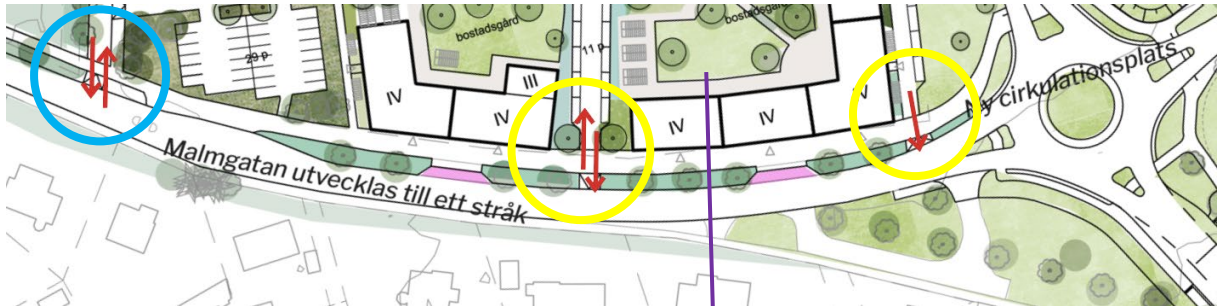


Sektion ny lokalgata genom planområdet. I mitten syns skyfallsstråket.

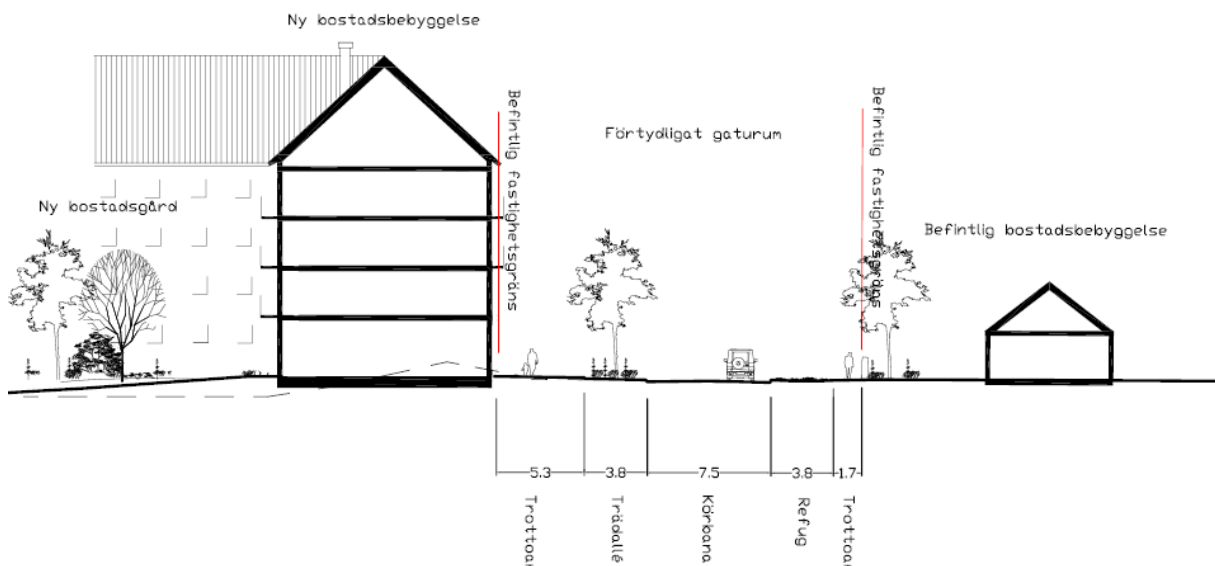
Trafikala förändringar Malmgatan

Malmgatan förändras i planförslaget, från att vara en väg som passerar planområdet till att utvecklas till ett gaturum som en integrerad del av en framtida stadsväg. Förutom bevarandet av den befintliga infartsgata i väster kopplar två nya kvartersgator Malmgatans rörelse till planområdet. Utformningen av de nya korsningspunkterna föreslås bli stadsmässiga med en

gestaltning som prioriterar gångtrafik framför bilar. Detta kan ske genom minimala svängradier för fordonstrafik och upphöjda korsande trottoarer, båda i syfte att skapa låga fordonshastigheter och i sin tur en hög trafiksäkerhet. Längs gatans norra sida anläggs två nya angöringsfickor mellan nuvarande trädallé, en för varje kvarter. Fickornas funktion är att möjliggöra angöring till intilliggande bostäder för personbil, taxi, sopbil och servicebil. Föreslagna förändringarna av gatan ryms inom gällande detaljplan genom planbestämmelse för allmän platsmark (GATA).



Malmgatan söder om planområdet (utsnitt från illustrationsplanen). Två nya kvartersgator kopplas till Malmgatan, markerade i gula cirklar. Möjlig färdriktning för biltrafik markerad med röda pilar. Befintlig infart i väster bevaras, markerad med blå cirkel. Två nya angöringsfickor markerade i rosa fält. Sektions-snitt markerat i lila.

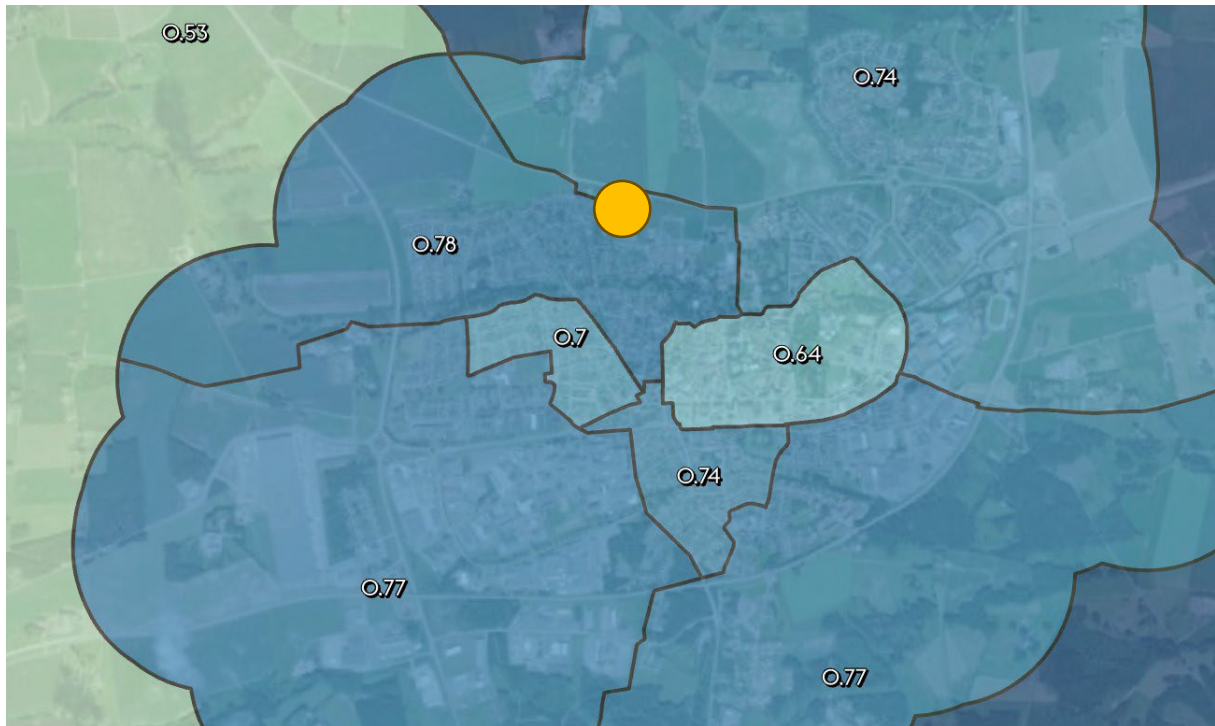


Sektion för Malmgatan söder om planområdet. Vägen utvecklas från en väg till gata i planförslaget i och med den nya bostadsbebyggelsen norr om gatan. Befintliga mått (trottoar, trädallé, körbana, refug och trottoar) på nuvarande allmän platsmark föreslås bevaras.

Parkering för bil

Skara kommun har inga parkeringsnormer eller bilparkeringstal för boende. Med anledning av detta har en separat bedömning av parkeringsbehovet för exploateringen genomförts under planprocessen (PM Trafik, Tyréns). En viktig bedömningsgrund för efterfrågan på parkering är bilinnehavet i befintliga fastigheter i ett område runt till exempel ett exploateringsområde. Detta ger en god indikation över platsens service och kommunikationer, samt hur beroende de boende är av att äga en egen bil. I ett pågående forskningsprojekt studerar Tyréns bland annat statistik över bilägande i demografiska statistikområden (DeSO). Bilinnehavet har analyserats i det aktuella DeSO-området där aktuell detaljplan ligger. Sammanlagt består underlaget av drygt 800 lägenheter i flerbostadshus, det vill säga inga villor eller radhus är inkluderade.

Bilnehavet för lägenheter i aktuellt DeSO-området är i snitt 0,78 bilar per lägenhet. Det innebär att drygt 20 % av hushållen i flerbostadshus saknar tillgång till egen bil.



Karta över genomsnittligt bilnehav per DeSO-områden. Orange prick är Sälgen.

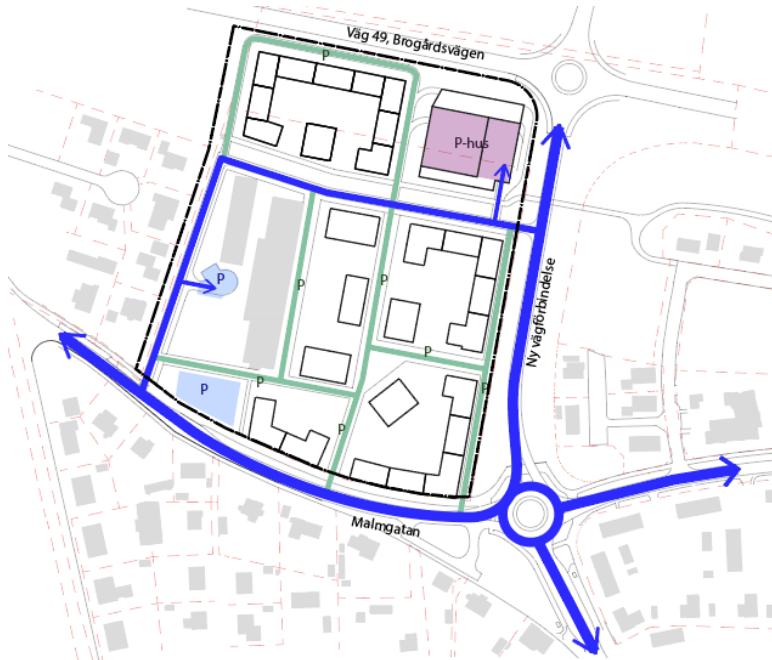
Utgångspunkten i Skara kommuns parkeringsstrategi är att stödja hållbara resmönster och att möjliggöra en tätare stadsbyggnad på gåendes villkor, men med god tillgänglighet för bil och förutsättningar för en växande stad. Utifrån data om befintligt bilnehav samt Skaras parkeringsstrategi är bedömningen att ett bilparkeringstal om 0,66 platser/lägenhet kan tillämpas för exploateringen i Sälgen. I detta parkeringstal ingår besöksparkering motsvarande 10 % (0,06 platser/lägenhet). Då lägenhetsfördelningen inte är fastställd i detta skede uppskattas att varje lägenhet är i snitt 100 kvm BTA. Den faktiska BOA-ytan är något mindre i snitt, eftersom BTA inkluderar även andra ytor i byggnaden. Gällande cykelparkering anger Skaras parkeringsstrategi att det lämpligen ska finnas en cykelplats per person. Behovet beräknas utifrån antagandet om i snitt 2 boende per lägenhet.

Då detaljplanen möjliggör för två olika alternativ, ett med större delen bostadsbebyggelse (ALT1) och ett med skola (ALT 2) har två markeringsbehov beräknats. Med ett p-tal på 0.66 pl/lgh genererar alternativ 1 ett behov på 264 platser för bil och 800 platser för cykel. Motsvarande p-tal för alternativ 2 genererar 81 platser för bil.

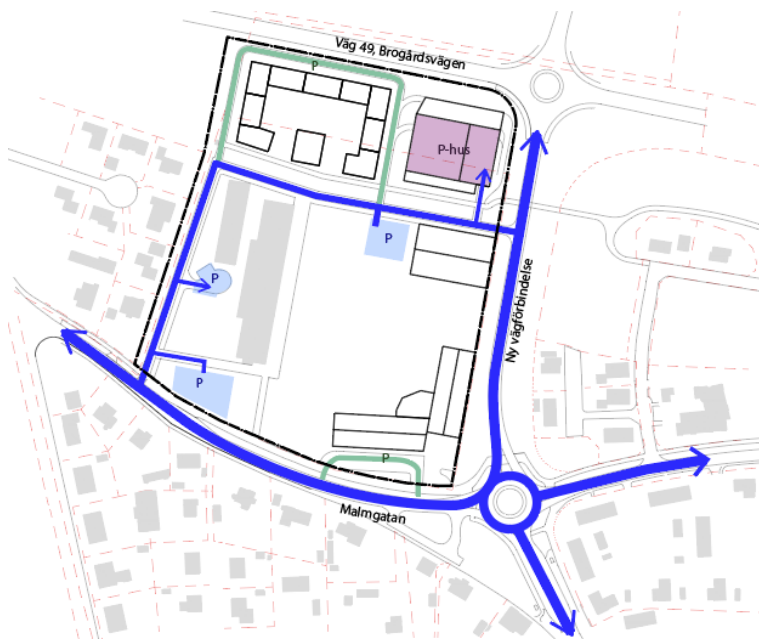
Verksamhet	Parkeringsbehov bil - Alternativ 1	Parkeringsbehov bil - Alternativ 2
Bostäder	264	81
Dagligvaruhandel	44	44
Skola	-	40
Idrottshall	-	10
Sjukhus	160	160
Summa:	468 platser	335

Tabell som visar parkeringsbehovet för bil i de olika alternativen.

Vilken parkeringslösning för bil som tillämpas har stor påverkan på upplevelsen av planområdet. I syfte att begränsa bilparkering för bil på bostadsgårdarna (till förmån för träd och gröna gårdar) reglerar detaljplanen att boendeparkering för bil på kvartersmark enbart får anläggas längs med de nya gator som anläggs kring kvartersbebyggelsen (egenskapsbestämmelse kvartersgata/parkering på plankartan). Förutom de nya parkeringsgatorna inom kvartersmarken möjliggörs även för viss markparkering i anslutning till befintlig bebyggelse som sparas. Därtill skapas förutsättningar för ett nytt fristående parkeringshus, beskrivet nedan.



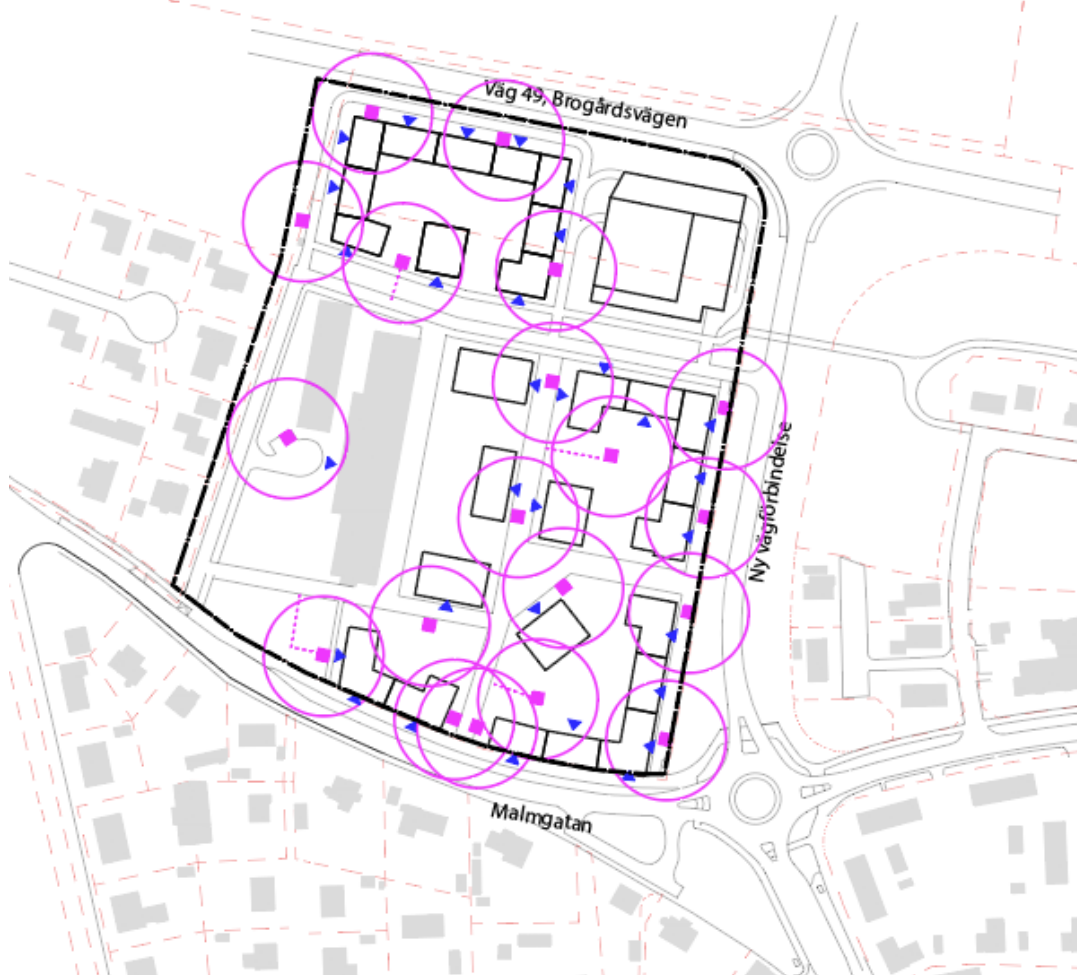
Parkering för bil, alternativ 1. Markparkering för bostadsbebyggelsen möjliggörs längs nya kvartersgator (grön markering ovan, möjliga färdriktningar för bil illustrerade med pilar). Parkering är inte tillåtet inne på innergårdarna vilket säkerställer att störande biltrafik undviks och att gårdarna kan bli gröna.



Parkering för bil, alternativ 2.

RHP (parkeringsplats för rörelsehindrad)

Möjligheten att anlägga RHP (parkeringsplats för rörelsehindrad) inom planområdet har utretts. Vid behov kan plats anläggas på ett avstånd inom 25 meter från samtliga befintliga och nya bostadsentréer. Nedan redovisas placeringar av RHP, tillgängliga entréer och avstånd (25m) till dessa. Kravet kan uppfylls på många olika sätt, bilden nedan visar ett av många möjliga. Slutlig placering och antal redovisas i samband med bygglov. Tillskilland från markparkering för bil får RHP anläggas inne på bostadsgårdar om det inte går uppfylla tillgängligheten på annat sätt.



Princip för RHP (parkeringsplats för rörelsehindrad). Samtliga nya och befintliga bostäder har möjlighet att få tillgång till RHP inom 25 meter från bostadsentré.

Parkeringshus

Detaljplanen möjliggör uppförande av ett parkeringshus utmed Brogårdsleden i planområdets nordöstra hörn. Parkeringshuset bidrar till att koncentrera parkeringsplatser för bil som (med bibehållen exploateringsnivå) skulle behöva placeras någon annanstans inom planområdet om annan lösning än p-hus hade valts. Parkeringshuset bidrar på detta sätt till att frigöra mark till andra ändamål än markparkering - så som mer bostadsbebyggelse, grönska, gårdar, cykelparkering och dagvattenhantering.

Skisserat parkeringshus inrymmer ca 280 platser för bil, vilket tillsammans med reglerad markparkering inom planområdet täcker genererat parkeringsbehov för alternativ 1 (större delen bostadsbebyggelse) och alternativ 2 (skola och bostäder). För alternativ 2 är parkeringsbehovet lägre, varför ett mindre parkeringshus med färre platser kan uppföras än för alternativ 1. Då olika intressenter nyttjar parkeringshuset föreslås det utformas med sektioner så att parkeringsplatser för boende kan särskiljas från övriga parkering. För

parkering anställda (vård, handel, skola mm) och besökare finns möjlighet att samutnyttja platser. Samnyttjande innebär en effektivare användning av platserna eftersom olika verksamheter har olika parkeringsbehov under olika dagar och tider. Till exempel kan parkeringsplatser under dagtid användas främst av butikspersonal, vårdpersonal och eventuell skolpersonal samt besökare till vården, medan samma platser på kvällar och helger kan användas av besökare till bostäder, handeln eller idrottshallen. Genom samnyttjande är det möjligt att reducera det totala antalet parkeringsplatser som behöver anläggas.

Parkeringshuset är reglerat genom en användningsbestämmelse P samt en byggnadshöjd om 14 meter.



Referensbild parkeringshus, Malmö

Parkering för cykel

Parkering för cykel har utretts och utgör underlag för detaljplaneförslaget. I Skaras parkeringsstrategi beskrivs att det lämpligen ska finnas en cykelplats per person, vilket genererar ett behov kopplat till bostadsbebyggelsen om 800 platser i alternativ 1 och ca 250 platser i alternativ 2. Behovet beräknas utifrån antagandet om i snitt 2 boende per lägenhet. Förutom platserna som genereras av bostadsbebyggelsen tillkommer ett behov för cykelplatser vid dagligvaruhandeln, skolverksamheten och befintlig vårdbebyggelse. Totalt genereras ett behov om 900 platser för alternativ 1 och ca 510 platser för alternativ 2. Sammanfattningsvis är behovet av bilparkering lägre i Alternativ 2 med skola, eftersom det innehåller färre bostäder. Gällande cykelparkeringen är behovet istället högre i Alternativ 1 med fler bostäder.

Placeringen av cykelparkering regleras inte i detaljplanen. Parkering placeras lämpligen i bottenvåning av flerbostadshusbebyggelsen i strategiska lägen. Parkering inomhus kan med fördel ha uppglasade fasader mot gata för ökad synlighet. Utvändig cykelparkering kan placeras i anslutning till bostadsentréer på både gårds, och gatusida. Där lämpligt bör skärmtak anläggas över cykelplatserna för ökad komfort. Cykelparkering bör även utformas för att möjliggöra parkering av mer utrymmeskrävande cyklar, till exempel lådcyklar. Samtliga cykelställ bör även möjliggöra ramlåsning. Cykelparkering vid handelsetableringen bör ordnas i direkt anslutning till entrén, samt likt platserna för bostadsbebyggelsen också möjliggöra ramlås, plats för större cyklar och tak/väderskydd. Ytor för cykelparkering för skolverksamheten föreslås dels i direkt anslutning till entrén samt på skolgården intill gång- och cykelbanan längs Malmgatan. Föreslagna ytor rymmer plats för cirka 175 cyklar vilket motsvarar cykelparkering för nästan en tredjedel av skolbarnen. Detta bedöms rimligt med hänsyn till låga klasser (F-åk 6).

Verksamhet	Parkeringsbehov cykel - Alternativ 1	Parkeringsbehov cykel - Alternativ 2
Bostäder	800	246
Dagligvaruhandel	20	20
Skola	-	165
Idrottshall	-	-
Sjukhus	80	80
Summa:	900 platser	511 platser

Tabell som visar behov av cykelparkering. Tyréns trafik-PM.

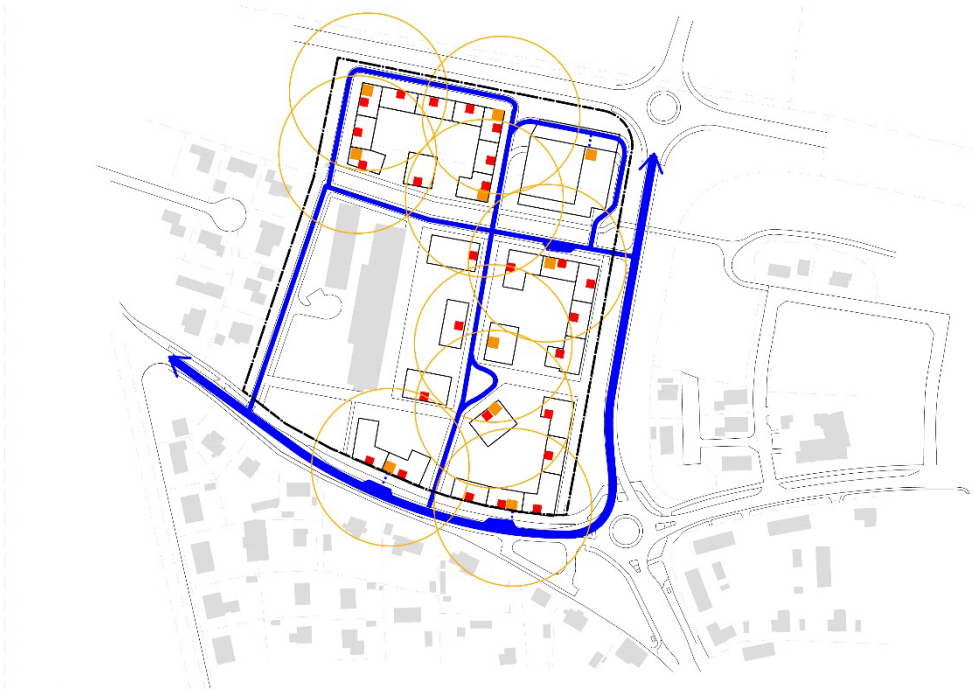


Tv: invändigt cykelförråd i bostadshus, uppglasad fasad mot gatuplan. Th: Cykelparkering på gård i två plan med regnskydd.

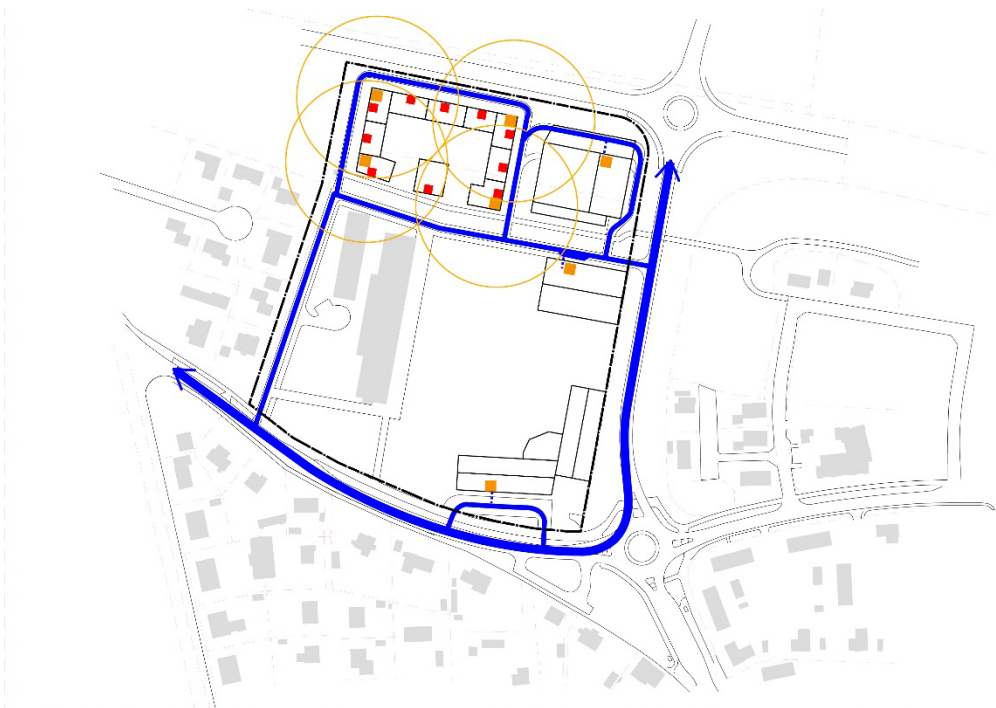
Avfallshantering

I enlighet med PBL ska inte planförslaget reglera val av avfallshantering. Vid kommande bygglovsprövning ska dock avfallslösning redovisas, varför olika lösningar inom planförslaget har utretts. Planen möjliggör för både dragning av kärl och under/överjordsbehållare, eller en kombination av dessa. För att inte skapa onödiga konflikter som under/överjordsbehållare kan skapa med andra funktioner av ytor (träd, planteringar, parkering) så förordas en lösning med dragning av kärl från soprum till gata. Nedan redovisas tillgänglig körväg med sopbil samt schematisk placering av hämtningsplatser som alla ligger på

ett avstånd om som mest 5 meter till körbana. Nya bostadsentréer inom planområdet kan lokaliseras så att 50 meter till soplämningsplats klaras. Exakt placering, storlek och antal hämtningsplatser ska utredas och redovisas i samband med bygglovsprövning.



Avfallshantering alternativ 1. Blått streck tillgänglig körväg för sopbil. Röd fyrkant illustrerar bostadsentré, schematiskt läge för avfallsrum illustrerat med orange fyrkant, cirkel markerar 50 meter.



Avfallshantering alternativ 2. Blått streck tillgänglig körväg för sopbil. Röd fyrkant illustrerar bostadsentré, schematiskt läge för avfallsrum illustrerat med orange fyrkant, cirkel markerar 50 meter.

Grönstruktur

Grönstrukturen i planförslaget är uppbyggd av fyra olika delar som tillsammans bidrar till en utvecklad grönstruktur både inom och utanför planområdet. De fyra olika delarna är Gröna bostadsgårdar, utvecklade gaturum, parken och skyfallstråket. Nedan beskrivs de olika delarnas karaktär och funktion, samt hur de säkerställs i detaljplanen.



Grönstruktur, Alternativ 1. Gröna bostadsgårdar illustrerade med gröna fält. Utvecklade gröna gator illustrerade i grönprickig linje. Skyfallsstråket illustrerat i mörkgrön pil. Parken illustrerat i mörkgrönt.

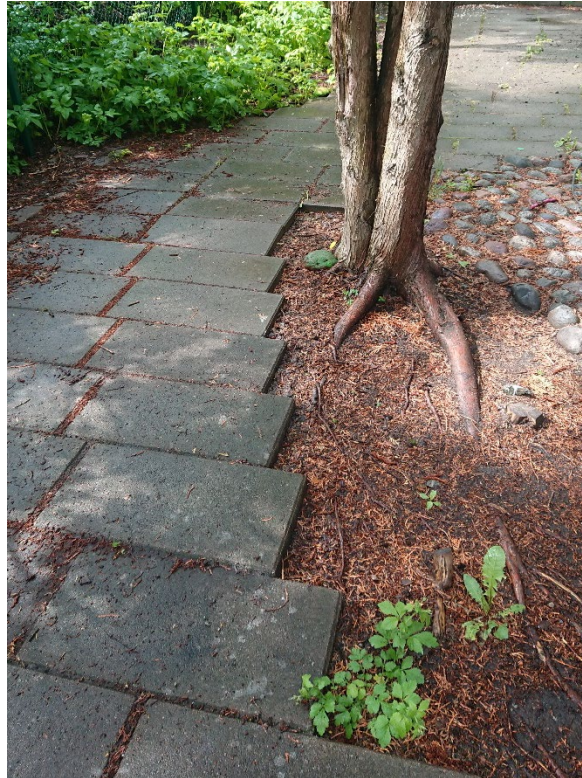
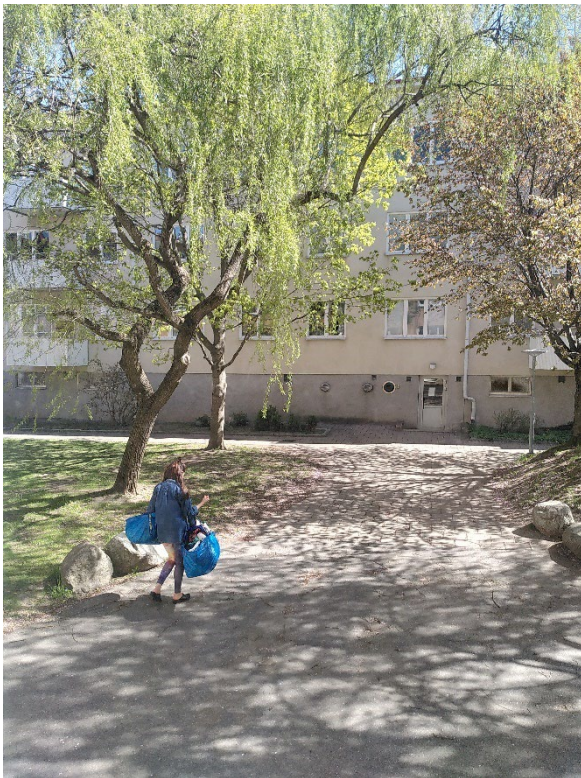
Gröna bostadsgårdar

Planförslaget medför en möjlighet att anlägga gröna bostadsgårdar för de boende att nyttja för umgänge, avkoppling och rekreation. Genom bebyggelsens form och placering får gårdarna en tydlig privat karaktär vilket är en socialkvalitet då steget till att de boende ska ta gården i anspråk inte är så långt. Planförslaget möjliggör för fem bostadsgårdar i alternativ 1. Gården längst norr ut rymms även inom alternativ 2. Markparkering för bilar är reglerat i planförslaget och får endast anläggas längsmed de nya kvartersgatorna. Syftet med bestämmelsen är att skapa gröna gårdar utan hårdgjorda angoringsvägar för biltrafik. En konsekvens av bestämmelsen är även att gårdarna blir tystare och att störande fordonsrörelser på gårdarna minimeras. Gårdarna föreslås planteras med träd, buskar och perenner i plantering som skapar en variation av rumslighet och grönska på gårdarna. En varierad grönska kan bidra till att skapa en ökad biologisk mångfald och ekosystemtjänster i form luft- och vattenrening, samt ett svalare klimat. En planbestämmelse (n₁) säkerställer att innergårdarna blir till minst 60%

genomsläpplig. Planbestämmelsen syftar till att skapa gröna gårdar, samt möjliggör för infiltration och rening av dagvatten.



De gröna innergårdarnas placering i strukturen, Alternativ 1. All ny bostadsbebyggelse gränsar till en privat bostadsgård som nås direkt från bostadshusens trapphus.



Tv: Uppväxta träd skapar skugga. Th: markbeläggning som följer vegetationen.



Tv: Planteringar. Th: Mellan vegetationen på gården och bostadshuset föreslås en halvt hårdgjord-zon av grus som kan fungera som ett entrérum till trapphusens entréer.

Gröna gaturum

Planförslaget möjliggör anläggandet av gröna gaturum inom planområdet. Gatorna inom planområdet får en grön karaktär dels genom förgårdsmark som i vissa fall gränsar till trottoarer och körbanor, dels genom växtbäddar och gatuträd längsmed gatornas körbanor. Alla gator som anläggs inom skol-alternativet (alternativ 2) ryms också inom alternativ 1. Alternativ 1 innebär i sin tur fler gator än i alternativ 2 då alternativ 1 utgör en kvarterstruktur där ett småskaligt gatunät anläggs mellan bebyggelsen. Gatorna inom alternativ 1 förläggs på kvartersmark och säkerställs med en egenskapsbestämmelse ”Kvartersgata/parkering”. Den norra kvartersgatan (som ryms både vid alternativ 1 och 2) sträckning i planområdets nordvästra hörn regleras med egenskapsbestämmelse om prickmark och parkering.



Indelning av gröna gaturum på kvartersmark och allmän platsmark. (Alternativ 1).



Exempel på gaturum där gatuträd varvas med markparkering för bilar längs gatan.

Förutom de interna gatorna på kvartersmark (som utvecklas inom kvarterstrukturen i alternativ 1) så utgör även Malmgatan i söder, den nya lokalgatan genom planområdet och den befintliga gatan med trädallé i väster gröna gaturum med trädplanteringar längs gatan. De planteringszoner under alléerna som idag utgörs av klippt gräs kan med fördel kompletteras med nya växtbäddar, planteringar och ängsmark.

En planbestämmelse (n₂) säkerställer växtbäddar uppförs längs gatorna (både gator på kvartersmark och allmänplatsmark). Förutom säkerställande av gröna gator är syftet med bestämmelsen att säkerställa en god hantering- och rening av dagvatten. Regnbäddarnas tekniska sammansättning och funktion beskrivs mer ingående i avsnitt nedan.



Tv: Förgårdsmark (på kvartersmark) med uppväxta träd och marktäckare. Th: regnbädd för hantering av dagvatten, Malmö.

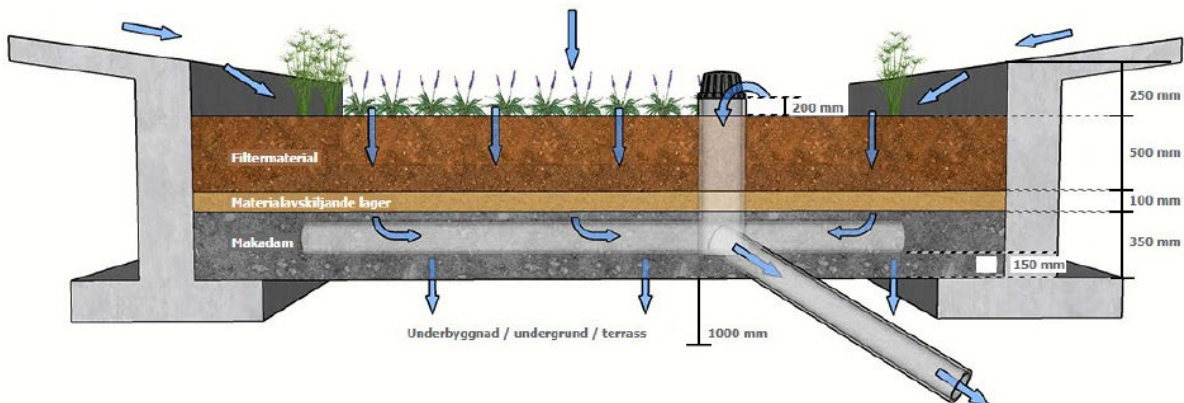


Tv: Befintlig trädallé utmed Malmgatan som tangerar planområdet i söder. Den klippta gräsmattan kan med fördel ges en mer stadsmässig karaktär med planteringar, växt- och regnbäddar. Th: Befintlig gata och trädallé i gräns mot villabebyggelsen väster om planområdet.

Regnbäddar

Regnbäddar föreslås för omhändertagande av dagvatten från tak- och gårdsytor samt markförlagda parkeringar. En regnbädd för dagvatten är en anläggning som består av en planteringsyta, filtermaterial och ett underliggande makadamlager som kan fördröja och rena dagvatten, se exempel på uppbyggnad nedan. Regnbäddar byggs upp med en väl-dränerad bädd med växter som klarar perioder av både torra och höga vattennivåer, anpassade till klimatet i den region där de anläggs. Filterbädden etableras lämpligen av ett jordmaterial anpassat för växterna och klimatet samt med god hydraulisk konduktivitet. I botten av varje bädd anläggs en dräneringsledning i ett dränerande lager, för avtappning av dagvattenflöde till ledningsnät avsett för dagvatten (SVOA, 2023a).

Regnbäddar kan utformas som nedsänkta, med avledning av dagvatten till bädden via exempelvis ytavrinning, sand-fång och/eller olika brunnstyper. Nedsänkningen skapar ett utrymme för dagvatten att bli stående på ytan innan infiltration i marklagren, och tillåter således fördröjning av en ökad volym. Regnbäddar kan även utformas upphöjda, exempelvis intill en byggnadsfasad, och ta emot dagvatten från takens stuprör. Ytbehovet för en regnbädd är ca 2-6 % av den hårdgjorda avrinningsytan och minsta anläggningsdjup är ca 1 meter, där filtermaterialet ska vara minst 500 mm. Det är viktigt att det finns ett bräddsystem för avledning av högre flöden än det dimensionerande, exempelvis med en bräddledning eller kupolbrunn. Bädrens inlopp bör förses med möjlighet till sedimentation samt erosionskydd (SVOA, 2023a).



Principskiss uppbyggnad regnbädd. Bildkälla: StormTac, 2023.

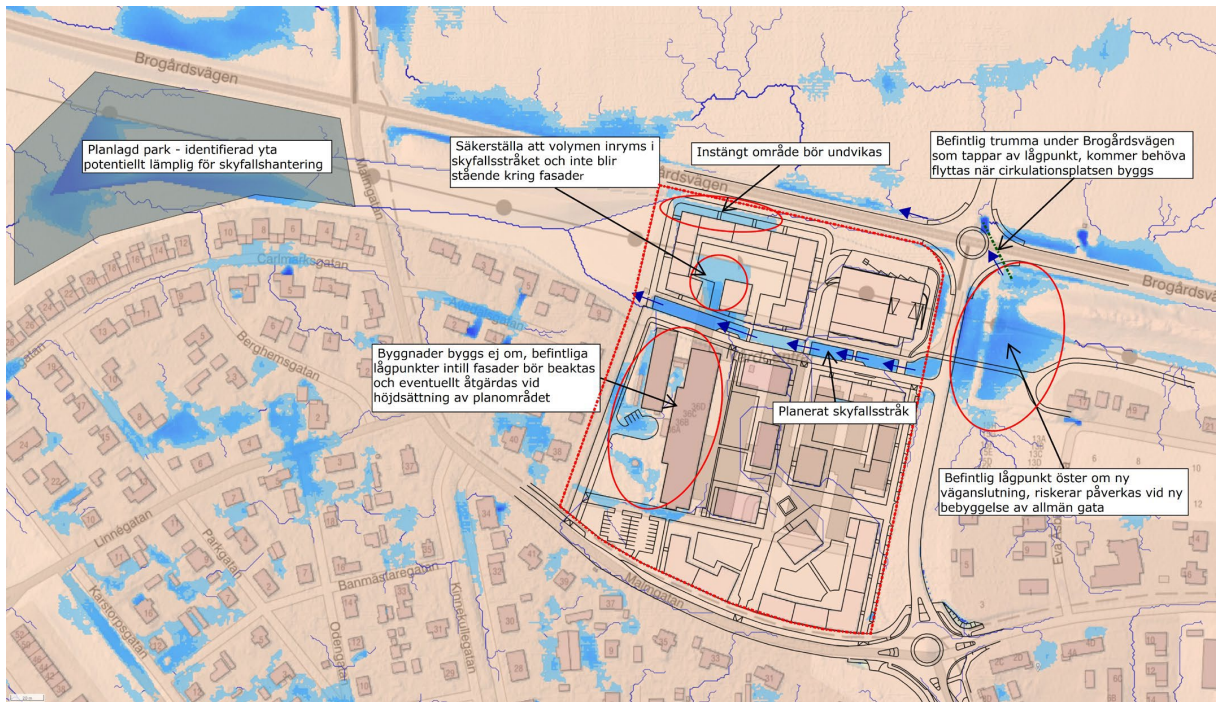


Exempelbilder nedsänkta växtbäddar. Tv: nedsänkt växtbädd längs gata i Malmö. Th: nedsänkta växtbäddar Tåsinge Plats, Köpenhamn. Foto: NIRAS

Skyfallsstråket och skyfallspark

Planförslaget möjliggör anläggandet av ett skyfallsstråk i planområdets norra del. Skyfallstråket anläggs som en del av den nya lokalgatans gestaltning och säkerställs genom planbestämmelsen GATA (Allmän platsmark), samt egenskapsbestämmelsen ”skyfallsstråk”. Stråkets primära syfte är att avleda skyfall som uppstår inom planområdet vid extrema regn (100-årsregn).

Det finns potential att omhänderta skyfallsflöden från en lågpunkt i anslutning till planområdet österut, som riskerar påverkas av den planerade väganslutningen. En princip för ett större stråk där vatten som genereras utanför planområdet leds via planområdets skyfallsstråk vidare till recipient väster ut har tagits fram. Som princip föreslås stråket utvecklas och dras vidare väster ut där lokalgatan tar slut i höjd med vårdbyggnadens norra gavel. Väster om planområdet föreslås stråket succesivt ändra karaktär, från ett urbant uttryck inom planområdet till ett mer ”natur-lik” stråk - där körbanan övergår till en gångväg/stig och mer stadsmässiga plantering och träd övergår till en vildare vegetation. Ytterligare längre väster ut, ca 350 meter från planområdet, övergår slutligen skyfallsstråket i en skyfallspark där en större markyta ges möjlighet att svämma över på ett skyddat sätt.



Förutsättningar och viktiga aspekter för framtida skyfallshantering inom och i anslutning av planområdet (röd streckad linje). Blåa pilar illustrerar flödesriktning. Karta framtagen i Scalgo Live, Niras 2023.



Illustration över utvecklat stråk och skyfallspark väster om planområdet och Sälgen. Den föreslagna skyfallsparken ligger på kommunalägd mark och är i dagsläget planlagd som PARKMARK i gällande plan. Vid ett utökat stråk som sträcker sig utanför planområdet leds vatten som genereras utanför planområdet till skyfallsparken. Ovan illustreras skyfallsflöden som kopplas på systemen (blå pilar), utöver det skyfall som genereras och hanteras inom planområdet.



Princip sektion för skyfallsstråket (inom planområdet)



Längdsektion som visar princip på skyfallstråk med sektioner för hantering av skyfallsvatten med varierad vegetation och lutning väster ut.



Tv: Referensbild på skyfallsstråk med en variation av växter och material, samt sektioner som tillåts bredda och syresättas vid stora regnmängder, Kiruna. Upphovsperson: Sam Keshavaraz, Outer space arkitekter. Th: Park och skyfallsstråk Vallataden, Foto: Sam Keshavaraz, Outer Space Arkitekter.

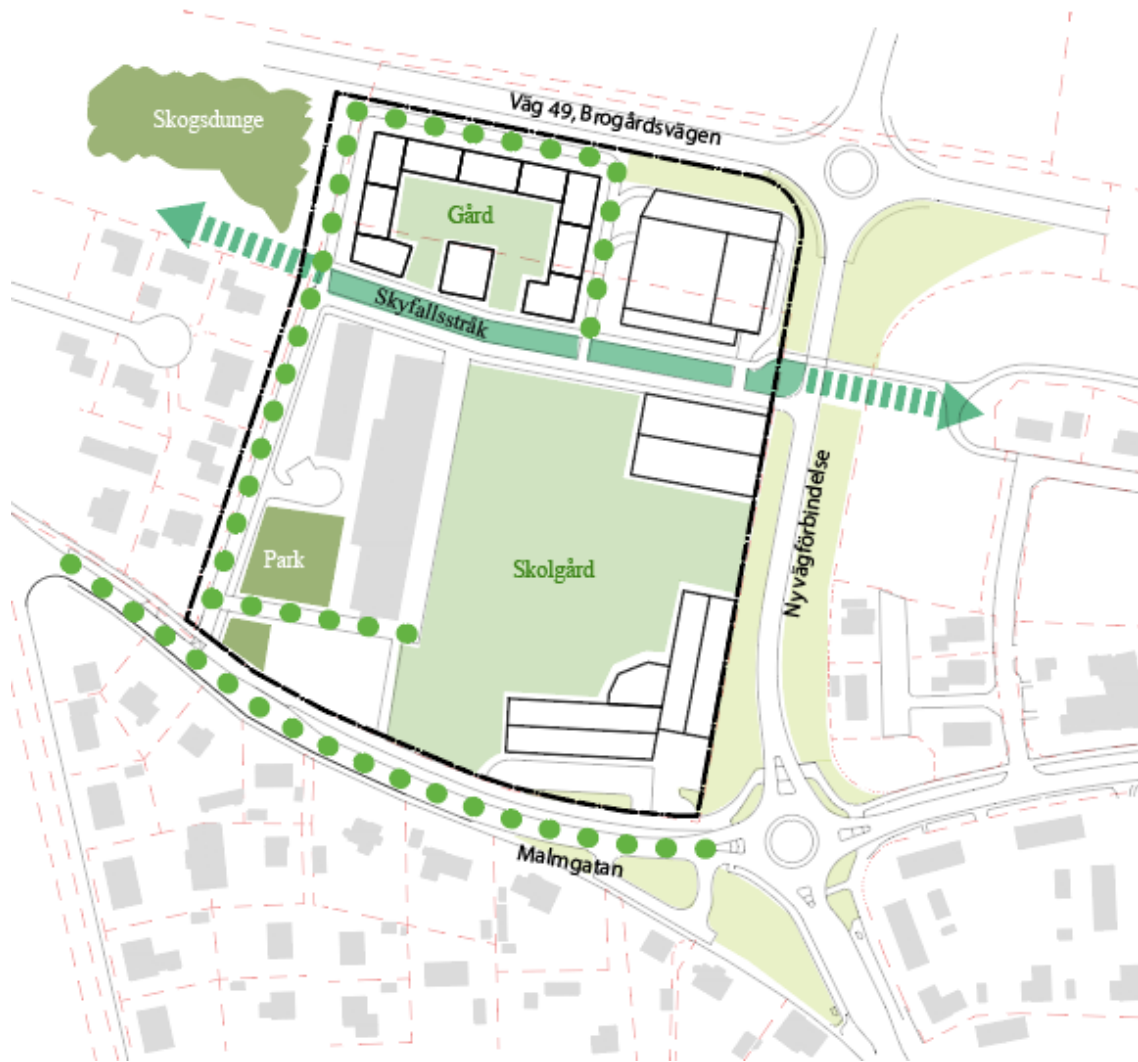
Vid ett utvecklat längre stråk krävs ett nära samarbete med kommunen för att säkerställa en fungerande och hållbar avledning av skyfall som inte riskerar orsaka skada på omkringliggande områden. På samma sätt måste kopplingen mellan skyfallsstråket inom planområdet och lågpunkten öster om den nya väganslutningen utredas vidare för att kunna svara på om och hur avledningen kan gå till. Lösning för skyfallsstråk inom planområdet, så väl som princip för utökat stråk och skyfallspark utanför planområdet, har utretts och studerats av Outer Space arkitekter.

Entréparken

Intill entrén till vårdbyggnaden i öster finns en samling uppväxta träd, sittplatser, buskar och planteringar. Platsen kan liknas vid en grön entrépark för både besökare och boende. Parkmiljön är tänkt att bevaras i planförslaget och ligger i planförslaget på kvartersmark med markanvändningen (BDC). Parken och hålls fri från byggnation och parkering för bilar genom en prickmark-bestämmelse som säger att marken inte får bebyggas som en egenskapsbestämmelse ”ej parkering”.



Entréparken vid vårdbyggnaden. Foto: Google street view



Grönstruktur, Alternativ 2

Dagvatten och skyfallshantering

Dagvatten och skyfallshanteringen har utretts av Niras (DV 2023 09 04) och utgör underlag för planförslaget. Förutom utredning av planområdets förutsättningar att hantera dagvatten och skyfall innehåller utredningen åtgärdsförslag för rening och fördröjning av dagvatten samt en redovisning av hur skyfall kan hanteras så att skada inte uppstår i eller utanför planområdet.

Norra delen av planområdet utgörs av jordbruksmark med en jordvall som ligger mellan åkern och bebyggelsen. Generellt sluttar marken inom planområdet från sydost mot nordväst och varierar höjdmässigt från + 110,5 - +115,7 m.ö.h. Planområdet ligger till stor del lägre än omgivande terräng vilket skapar en sårbarhet sett till potentiella översvämningar. Recipienten för planområdet är vattenförekomsten Dofsan, ett 25 km långt vattendrag som rinner in i Skara från öster. Den övergripande eko-logiska statusen för Dofsan har bedömts till måttlig och den kemiska statusen till uppnår ej god status.



Recipienten Dofsan i förhållande till planområdet. Nirás 2023.

I dagsläget utgör markanvändningen inom planområdet av kontor- och vårdsbebyggelse, markparkering, åkermark, gator och körbanor. Två alternativ för ombyggnation har tagits fram för detaljplanen, varav den ena omfattar enbart bostadsbebyggelse (alternativ 1) och den andra både bostäder och skola (alternativ 2). I bägge alternativ byts jordbruksmarken i norr ut mot bebyggelse, vilket innebär att andelen hårdgjorda ytor ökar. Vid ombyggnation enligt både alternativ 1 och alternativ 2 förväntas dimensionerande dagvattenflöden öka jämfört med befintlig situation. I alternativ 1 ökar flödet med ca 260 l/s och i alternativ 2 med ca 220 l/s jämfört med befintligt scenario vid en nederbörd med 10-års återkomsttid (inkluderat klimatfaktor).

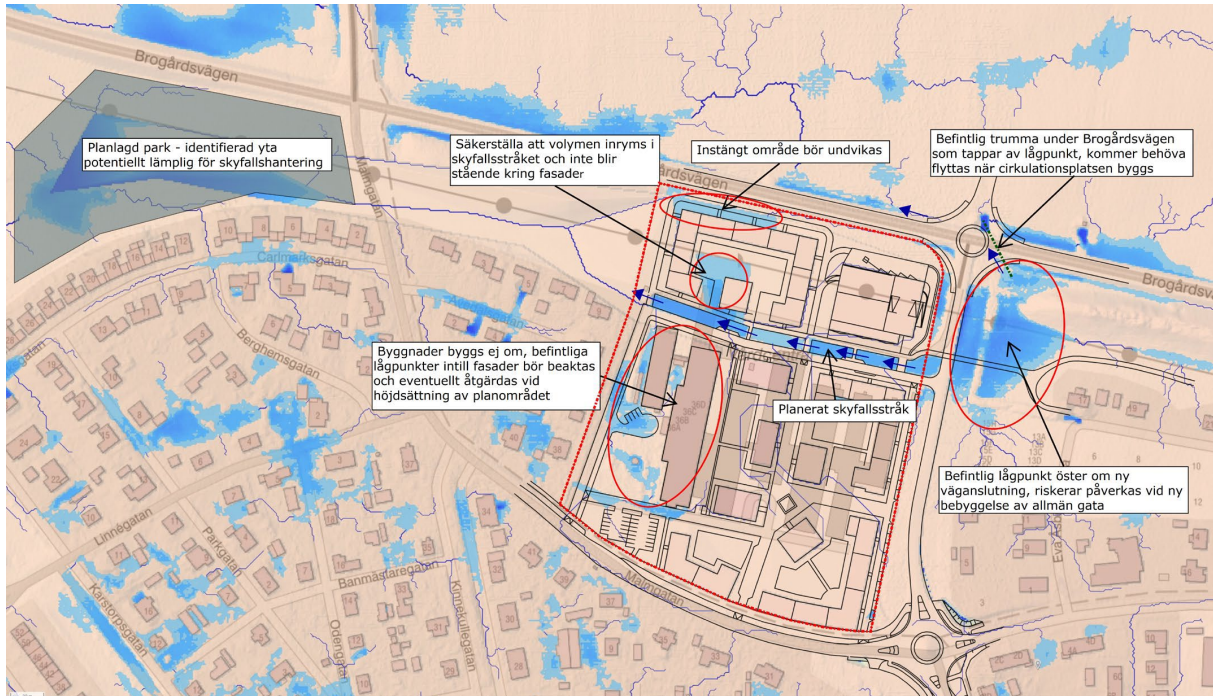
Föreslagen dagvattenhantering utgår ifrån Skara kommuns dagvattenpolicy där dagvattenanläggningar ska dimensioneras för att kunna fördröja ca 20 mm nederbörd. I utbyggnadsalternativ 1 innebär det att ca 560 m³ behöver fördröjas inom planområdet, och för utbyggnadsalternativ 2 är motsvarande volym ca 530 m³. Dagvatten från tak- och gårdsytor samt parkeringsplatser föreslås omhändertas i regnbäddar på kvartersmark. Dagvatten från kvartersgator och GC-vägar föreslås avledas mot ett genomgående grönt dikesstråk längs planerad angöringsgata inom fastigheten. Syftet med dikesstråket är även att fungera som ett skyfallsstråk för magasinering och avledning av kraftiga dagvattenflöden vid skyfall.

Modellerat resultat indikerar att föroreningsmängderna ökar vid byggnation (utan rening) för ämnena koppar, krom, nickel och antracen för båda bebyggelsealternativ, och för alternativ 2 ökar även mängden fosfor jämfört med dagens mängder. Modellering av föroreningshalter visar en ökning av samma ämnen för alternativen. Vid modellering av föreslagna reningsåtgärder i form av regnbäddar och trädplantering i skelettjord minskar i princip

samtliga föroreningsmängder och halter för båda utbyggnadsalternativ jämfört med dagens bebyggelse. En planbestämmelse (n₂) reglerar att regnbäddar ska anläggas. Förutsättningarna är således goda avseende planens bidrag till möjligheten att uppnå recipientens fastställda kvalitetskrav för ekologisk och kemisk status.

Bebyggelsen inom planområdet ligger i dagsläget i ett lågområde, vilket innebär att byggnaderna är i ett utsatt läge för översvämning vid kraftig nederbörd. Därtill gör planområdets nuvarande och planerade markanvändning att sårbarheten för området ökar vid en eventuell översvämning. Planens genomförande har god potential att förbättra platsens förutsättningar avseende översvämningens risker, där höjdsättningen blir ett viktigt verktyg för att skapa en hållbar skyfallshantering. Vid ombyggnation behöver höjdsättningen av marken säkerställa att vatten inte kan ansamlas kring bebyggelsen vid kraftig nederbörd, vilket innebär att marken behöver höjas och luta bort från fasader. Volymerna som kan bli stående i lågpunkter i dagsläget behöver kompenseras för på en annan plats där det inte riskerar skada bebyggelse eller människor. Totala volymen inom planområdet som behöver hanteras är ca 1100 m³. Volymen föreslås kunna omhändertas i ett nedsänkt skyfallsstråk som löper tvärs över planområdet intill planerad angöringsgata.

Det finns potential att kunna omhänderta skyfallsflöden från en lågpunkt i anslutning till planområdet österut, som riskerar påverkas av den planerade väganslutningen. Vid en sådan lösning krävs det nära samarbete med kommunen för att säkerställa en fungerande och hållbar avledning av skyfall som inte riskerar orsaka skada på omkringliggande områden. Kopplingen mellan skyfallsstråket och lågpunkten österut behöver utredas vidare för att kunna svara på om och hur avledningen kan gå till.



Förutsättningar och viktiga aspekter för framtida skyfallshantering inom och i anslutning av planområdet (röd streckad linje). Blåa pilar illustrerar flödesriktning. Karta framtagen i Scalgo Live, Niras 2023.

Konsekvenser

Strukturella konsekvenser

Bebyggelsestruktur

Nuvarande bebyggelsestruktur förändras vid ett plangenomförande. Den befintliga lägre vårdbyggnaden i ett plan rivs och ersätts av en ny bebyggelsestruktur som tillåts uppföras på nuvarande markparkering (där marken enligt den äldre detaljplanen är förlagd med prickmark). Ett plangenomförande i linje med Alternativ 1 (bostadsalternativet) innebär att den nya bebyggelsen inordnas i en småskalig kvarterstruktur.

Grönstruktur

Planförslaget innebär att grönstrukturen inom och utanför planområdet stärks och blir mer varierad vid ett plangenomförande. Genom planens reglering av maximal tillåten byggnadsarea i relation till fastighetens (Sälgen 22) storlek, möjliggörs i planförslaget för obebyggda rum som kan planteras med buskar, växter och perenner. Nuvarande markparkering för bilar, tillfartsvägar, impedimentmark och monokulturell jordbruksmark ersätts i planförslaget av möjligheten att anlägga nya gröna innergårdar och gator med planteringar och gatuträd, samt ett nytt östvästligt grönstråk för dagvatten och skyfallshantering. Vid genomförande av alternativ 2 (skol-alternativet) anläggs en större skolgård som kan utvecklas till ett sammanhållet och tydligt grönt rum mellan befintlig vårdbyggnad som sparas och ny skolbebyggelse.

Stadsbild

En volymstudie har genomförts för att studera konsekvenserna på stadsbilden vid ett fullt genomfört planförslag. I dagsläget domineras planområdet av stora asfalterade ytor mellan kringliggande vägar och nuvarande bebyggelse. Planområdets tidigare bebyggelsestruktur är på detta sätt en solitär som varken bidrar eller stödjer upp de rum de är en del av. Nuvarande bebyggelsestruktur saknar många av de stadsbilda- och stadsbyggnadskvaliteter som beskrivs som eftersträvansvärda i översiktsplanen.

Alternativ 1

Vid ett fullt utvecklat planförslag (Alternativ 1 – Bostäder) bidrar den nya bebyggelsen till att kringliggande vägar utvecklas till nya gaturum med bostadsentréer, fasader och trottoarer. Samtidigt som kringliggande gaturum förtydligas skapas nya tydliga bostadsgårdar och gaturum inom området. Från Brogårdsleden tillskapas en ny entrépunkt, både genom handelsetableringen (inom föreliggande detaljplan) och den nya väkanslutningen till Malmgatan (inom angränsande detaljplan). Perspektiv från norr, i rökelse längs Brogårdsleden, bidrar planförslaget till att fullfölja översiktsplanens intention av en utvecklad tätort innanför ringleden. Tillsammans med den bevarande vårdbyggnaden bidrar de nya bostadstilläggen att en ny bostadsgård skapas som stöds upp av både äldre och ny bebyggelse, vilket är positivt ur ett både rumsligt och antikvariskt perspektiv. Helhetsbedömningen är att ett genomfört planförslag medför positiva konsekvenser på stadsbilden, både inom och utanför planområdet.



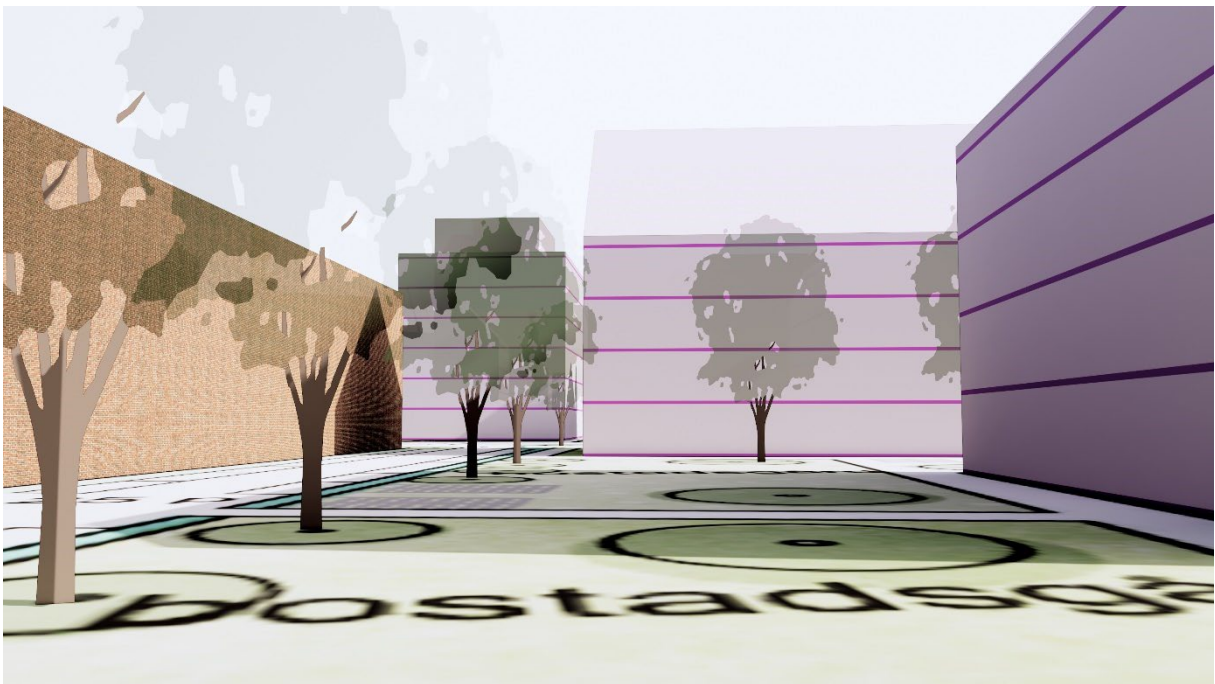
Malmgatan sett från väster i vy mot öster (Alternativ 1 – Bostäder). Till vänster syns ny bostadsbebyggelse i fyra våningar placerad i linje med gatan. Söder om Malmgatan, till höger i bilden, syns befintlig villabebyggelse.



Malmgatan utvecklas till en framsida genom de nya tilläggen av bebyggelsen norr om gatan. Alternativ 1.



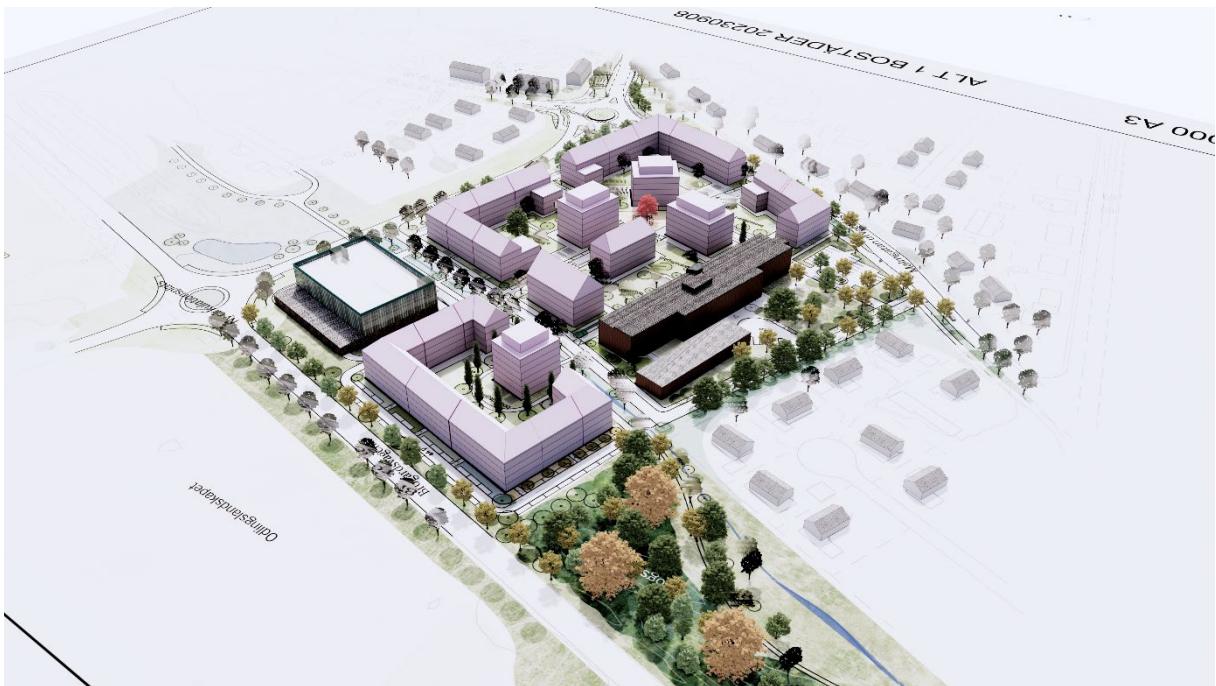
Ny bostadsbebyggelse och Malmgatans utvecklade gaturum sett från ny cirkulationsplats öster om planområdet. Alternativ 1 – Bostäder



Ny gårdsbildning som skapas av den bevarande vårdbyggnad (till vänster) och nya bostadsvolymer till höger.



Planområdet med nya bostadskvarter och gator sett från väster (Alternativ 1 – Bostäder).



Planområdet med nya bostadskvarter och gator sett från nordväster (Alternativ 1 – Bostäder).



Planområdet med nya bostadskvarter och gator sett från norr (Alternativ 1 – Bostäder).



Planområdet med nya bostadskvarter och gator sett från nordöst (Alternativ 1 – Bostäder).



Planområdet med nya bostadskvarter och gator sett från öster. I förgrunden syns den nya väganslutningen från Malmgatan till Brogårdsleden (Alternativ 1 – Bostäder).



Planområdet med nya bostadskvarter och gator sett från sydöst. I förgrunden syns den nya cirkulationsplatsen (Alternativ 1 – Bostäder).



Planområdet med nya bostadskvarter och gator sett från söder (Alternativ 1 – Bostäder).

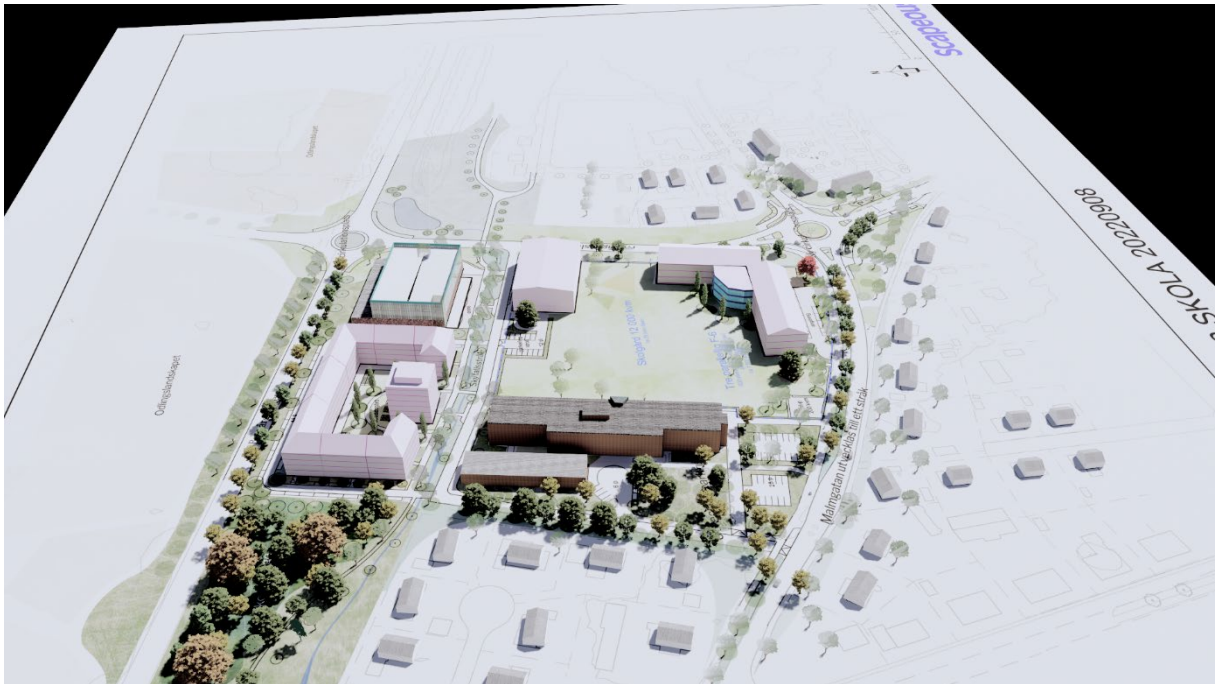


Planområdet med nya bostadskvarter och gator sett från sydost (Alternativ 1 – Bostäder).

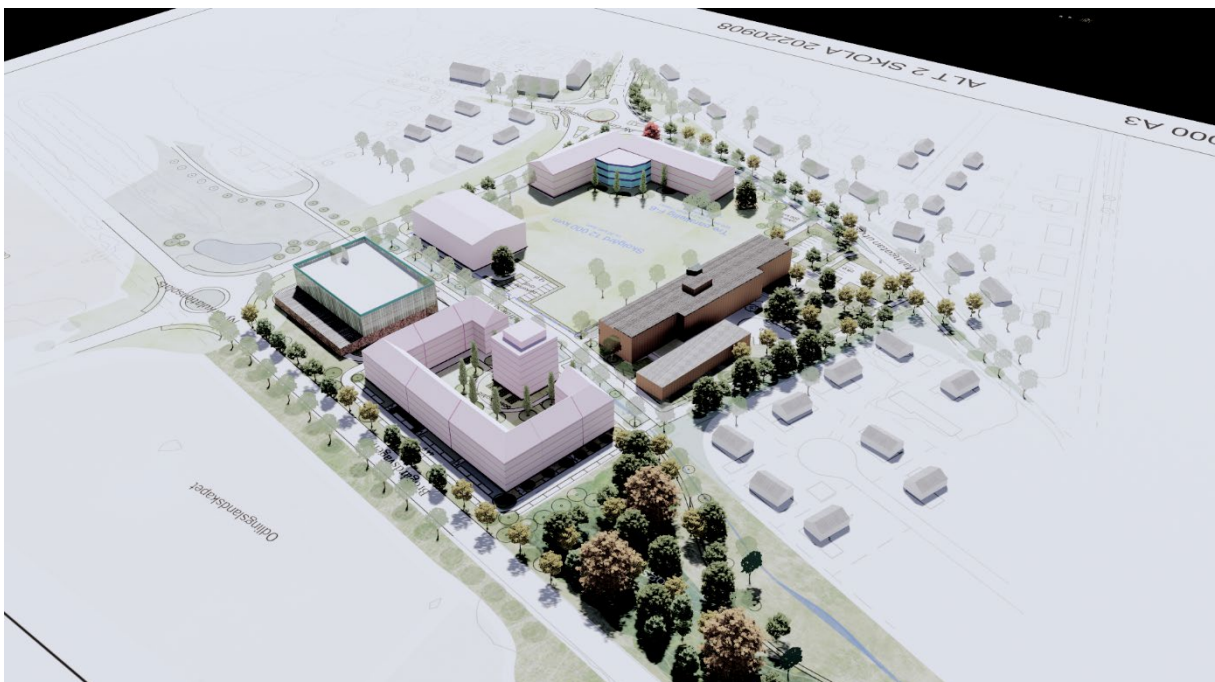
Alternativ 2

Ett plangenomförande enligt alternativ 2 (större delen skolverksamhet) har likheter med ett plangenomförande av alternativ 1 (beskrivet ovan). Norr om den nya lokalgatan och skyfallsstråket har båda alternativen en liknande bebyggelsestruktur med ett bostadskvarter i väster och handelskvarter i öster. Denna bebyggelsestruktur (i båda alternativen) bidrar till att tillskapa en ny entrépunkt mot Brogårdsleden, både genom handelsetableringen (inom föreliggande detaljplan) och den nya väkanslutningen till Malmgatan (inom angränsande detaljplan). Förlagets annonsering mot norr bidrar på detta sätt att fullfölja översiktsplanens intention av en utvecklad tätort innanför ringleden. Söder om den nya lokalgata (där alternativ

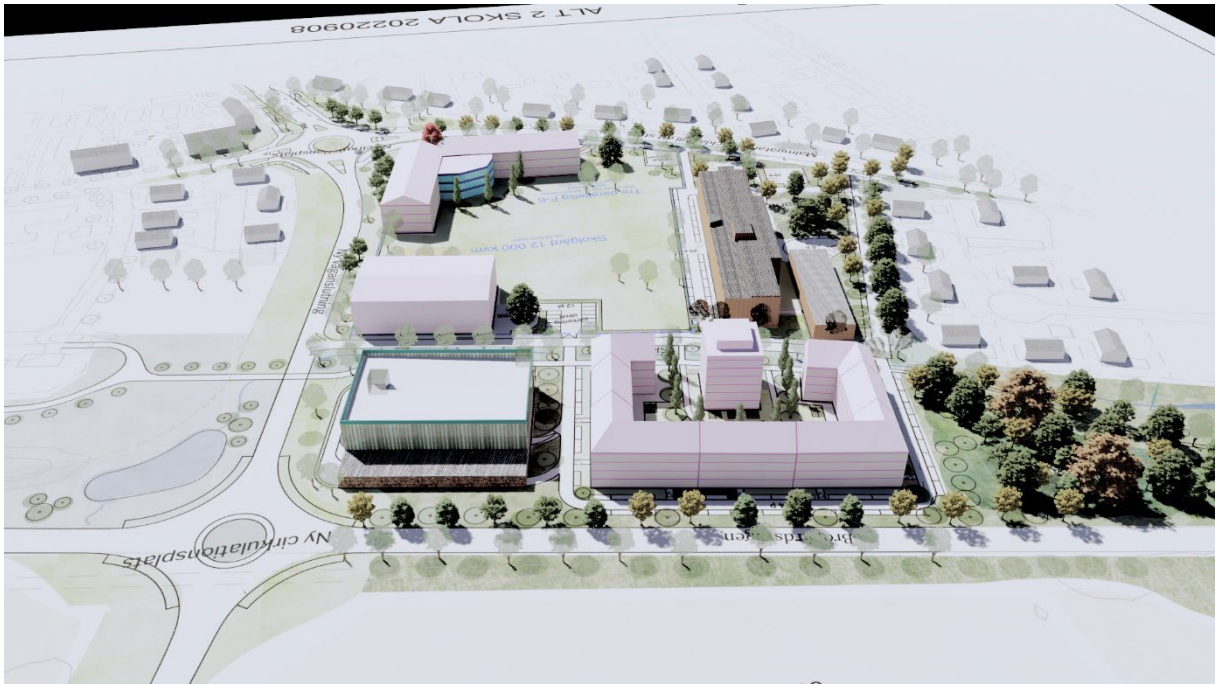
1 har en kvartersstruktur av bostäder) inryms i alternativ 2 ett större skolområde. Alternativ 2 har en lägre exploatering än alternativ 1 då skolgården upptar större delen av marken. Den bebyggelse som uppförs kopplat till skol- och idrottsändamålet föreslås dock placeras i gräns mot omgivande gaturum, där den tillför som mest rumsliga kvaliteter. Placeringen bidrar till att skapa en tydlig gårdsbildning i områdets inre, samtidigt som den stärker de rumsliga sambanden till omgivningen. Skolans föreslagna placering med entré som vänder sig mot den nya cirkulationsplatsen bidrar till att stärka platsens band till Skaras mer centrala delar och skapa en värdig entré till skolområdet. Helhetsbedömningen är att ett genomfört planförslag medför positiva konsekvenser på stadsbilden, både inom och utanför planområdet.



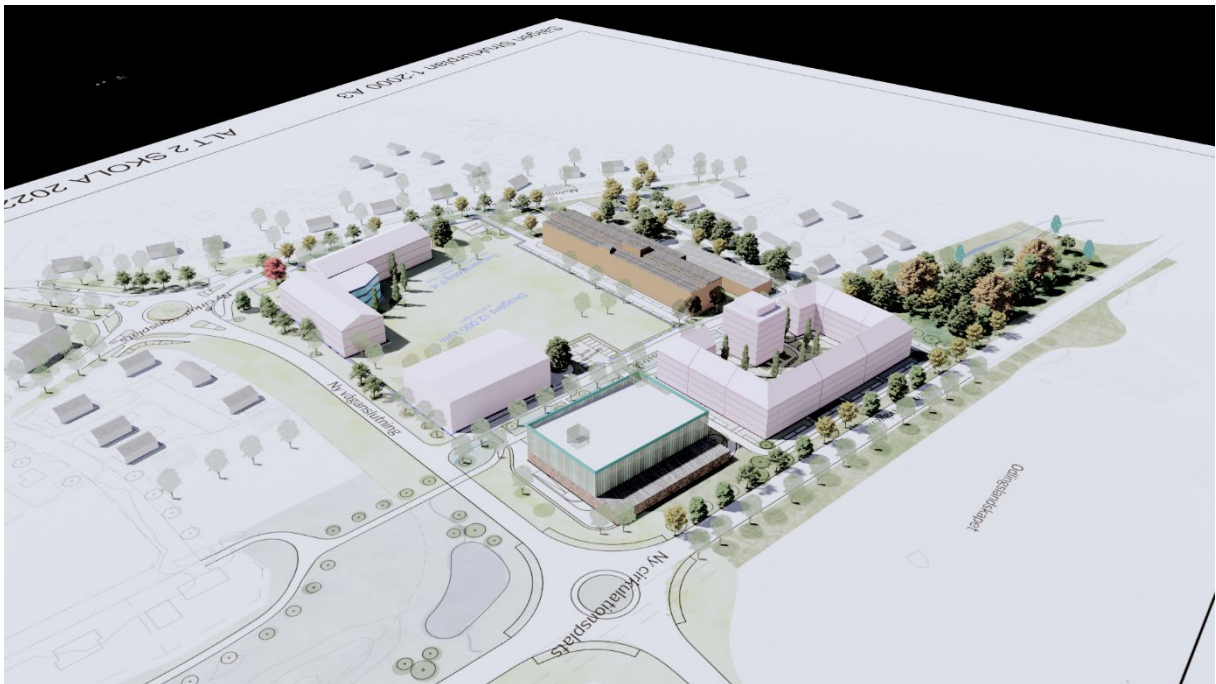
Planområdet sett från väster (Alternativ 2 – Skola). Till höger i bild syns ny skolbyggnad. Till höger syns nytt bostadskvarter och handelsetablering intill Brogårdsleden.



Planområdet sett från nordväst (Alternativ 2 – Skola).



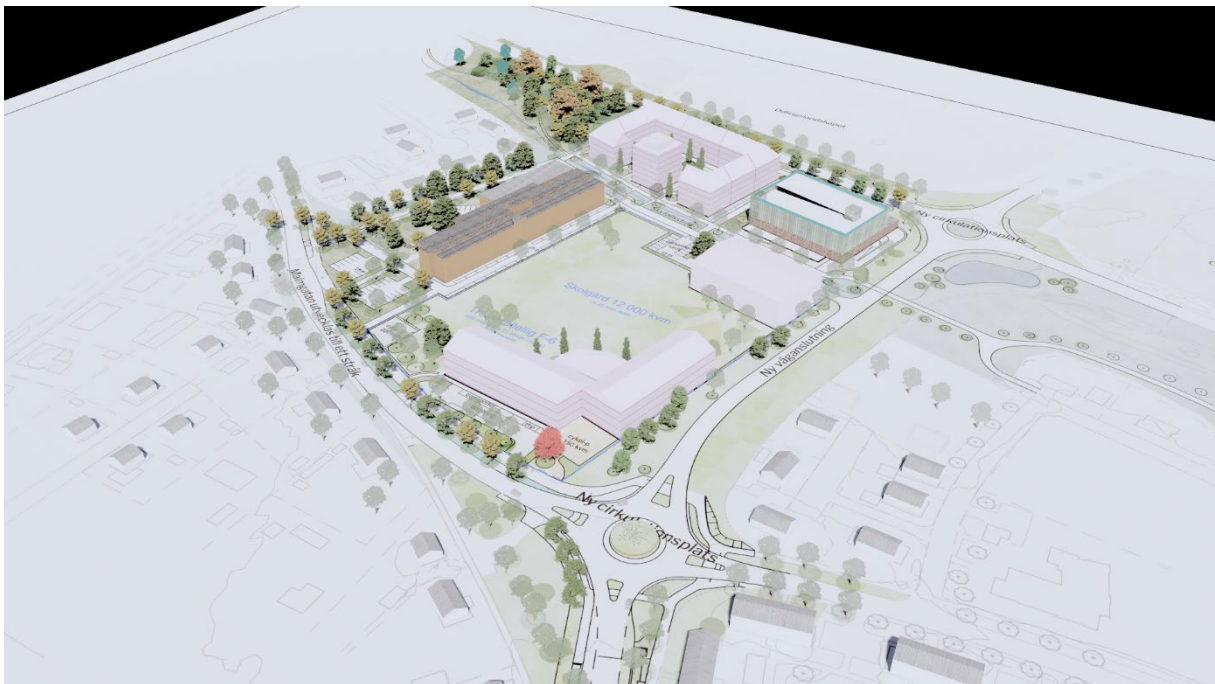
Planområdet sett från norr (Alternativ 2 – Skola).



Planområdet sett från nordöst (Alternativ 2 – Skola).



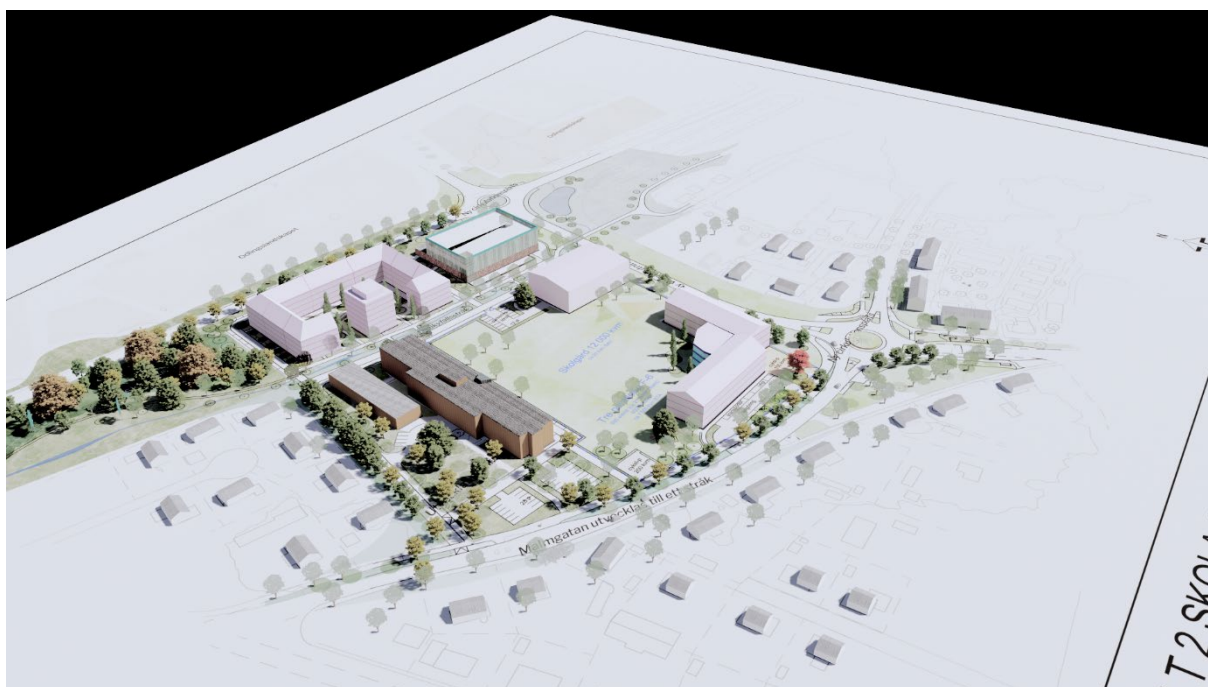
Planområdet sett från öster. I förgrunden syns den nya väganslutningen mellan Malmgatan och Brogårdsleden (Alternativ 2 – Skola).



Planområdet sett från sydöst. I förgrunden syns den nya cirkulationsplatsen (Alternativ 2 – Skola).



Planområdet sett från söder (Alternativ 2 – Skola).



Planområdet sett från sydväst (Alternativ 2 – Skola).

Solstudie

En solstudie har tagits fram och utgör underlag till detaljplanen. I solstudien har de båda alternativen (Bostäder och skola) och deras skuggpåverkan utretts vid midsommarafton, höstdagjämning och midvinter. Då den nya bebyggelsen som möjliggörs i den nya planen inte gränsar till någon befintlig bostadsbebyggelse åt vare sig norr eller väster har planförslaget inte någon negativ påverkan på omgivningen hänseende skuggverkan. Ny bebyggelse inom planområdet visar på god möjlighet att uppföra en kvartersbebyggelse på ett sådant sätt att bostadsgårdar blir till större delen solbelysta.

kl 9:00



kl 12:00



kl 15:00



kl 18:00



Solstudier Midsommar, alternativ 1-Bostäder

kl 9:00



kl 12:00



kl 15:00



kl 18:00 (solen har gått ner)

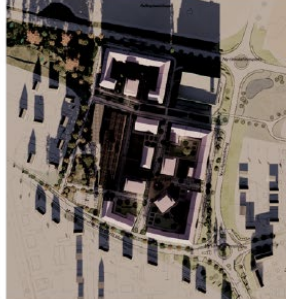


Solstudier höstdagjämning, alternativ 1-Bostäder

kl 9:00, solen har gått ner



kl 12:00



kl 15:00, solen har gått ner



kl 18:00, solen har gått ner



Solstudier midvinter 21 december, alternativ 1-Bostäder

kl 9:00



kl 12:00



kl 15:00



kl 18:00



Solstudier midsommar, alternativ 2-Skola



Solstudierhöstdagjämning, alternativ 2-Skola



Solstudier midvinter 21 december, alternativ 2-Skola

Trafikstruktur

Tyréns har utrett och analyserat de trafikala konsekvenserna av ett fullt genomfört planförslag. Mätningar av trafikflödet har sedan tidigare gjorts på fler punkter i närheten av exploateringsområdet. Detta både på det kommunala och det nationella vägnätet. Mätpunkter saknas dock på de direkt intilliggande gatorna, varför mätdata har kompletterats med uppskattningar utifrån tillgodosedda data. Andelen tung trafik enligt mätningarna på lokalgatorna är cirka 4 %.



Utsnitt från trafikutredningen som visar befintliga trafikflöden i dagens vägnät (DP Sälgen PM Trafik, Tyréns).

Färdmedelsfördelningen är mycket lika för de två alternativen. Knappt 40 % av resorna uppskattas ske med bil och 25-30 % av resorna väntas ske med cykel respektive till fots. Uppskattningen tyder på att Alternativ 2 med skola genererar något fler resor per dygn, både i totalt antal resor samt bilresor. I tabellen nedan redogörs för de olika flödena.

Alternativ	Totalt antal resor/dygn	Varav bilresor/dygn
Alt. 1 – bostäder	4 050 resor/dygn	1 600 resor/dygn
Alt. 2 – skola	5 100 resor/dygn	1 950 resor/dygn

Totalt antal resor per dygn, samt resor per dygn med bil

Till och från handeln uppskattas knappt 600 resor/dygn, oavsett alternativ. En tredjedel av butikens besökare uppskattas resa till handeln under eftermiddagen mellan 15-18. Siffran gäller exklusive nyttotrafik, vilket innebär att den totala alstringen inklusive leveranser blir något högre. Nyttotrafiken som tillkommer kan antas motsvara cirka 10 % av alstringen, och innebär främst leveranser av mat samt hämtning av avfall.

Till och från sjukhuset har alstringen enligt metoden uppskattats till knappt 250 resor/dygn oavsett scenario, exklusive nyttotrafik. Ingen studie har gjorts för att se hur mycket trafik som åker till och från dagens sjukhusverksamhet på platsen. Nyttotrafiken som tillkommer motsvarar till exempel leveranser av mat och sjukhusmaterial samt hämtning av avfall. Gällande den föreslagna skolan i Alternativ 2 uppskattas den största andelen av resorna: cirka 880 resor/dygn, exklusive nyttotrafik. Nyttotrafiken som tillkommer motsvarar till exempel leveranser av mat och skolmaterial samt hämtning av avfall.

För bostäderna uppskattas drygt 750 resor/dygn i Alternativ 1 och cirka 230 resor/dygn i Alternativ 2, exklusive nyttotrafik. Nyttotrafiken som tillkommer motsvarar till exempel hemleveranser och hämtning av avfall.

Konsekvenser befintligt trafiknät

Utifrån data om dagens flöden samt uppskattad alstring av exploateringen har en uppskattning av trafikflödet på det kringliggande gatunätet gjorts för år 2040. Den nya vägkopplingen mellan Brogårdsvägen och Malmgatan väntas bli den nya huvudkopplingen in till tätorten. Detta med anledning av att befintliga vägkopplingen strax väster om exploateringsområdet utgår, samt att förslaget med en livsmedelsbutik intill den nya kopplingen uppskattas locka till att köra den vägen. Av samma anledning väntas den nya angöringsgatan i östvästlig riktning bli den körväg som huvudsakligen används för att ta sig in i exploateringsområdet för att angöra eller parkera. De uppskattade framtida flödena väntas fortsatt vara låga och bedömningen är exploateringen har marginell påverkan på trafikflödet och kapaciteten på gatunätet och kringliggande korsningspunkter.



Prognostiserade flöden, Tyréns. Bedömningen är exploateringen har marginell påverkan på trafikflödet och kapaciteten på gatunätet och kringliggande korsningspunkter.

Risker

Markradon

Marken inom planområdet bedöms utgöra normalriskmark för radon. Ny bebyggelse ska därför uppföras radonskyddande. En planbestämmelse som säkerställer att bebyggelse uppförs radonskyddande finns med på plankartan.

Tekniska olycksrisker

Bengt Dahlgren har utrett riskfrågan som en förutsättning för planförslaget. Nedan redogörs för deras inventering och analys kopplat till risk för människors hälsa.

Vid en första översyn har man utrett förekomsten av rekommenderade vägar för transport av farligt gods och dess eventuella påverkan på planområdet. Då det inte finns någon rekommenderad väg för transport av farligt gods inom 150 meter från planområdet så finns det ingen förhöjd risknivå kopplat till detta. Riskinventering av verksamheter har utgått från den kommunala räddningstjänsten Samhällsskydd Mellersta Skaraborgs handlingsprogram som redovisar verksamheter som kan medföra risker för omgivningen (Sevesoverksamhet, farlig verksamhet enligt lag om skydd mot olyckor och större industrier) i Skara. Ingen sådan verksamhet är belägen så att de bör kunna medföra transporter av farligt gods förbi Sälgen 22. Det gäller verksamheterna:

- Scan
- Jula centrallager
- IAC (plastindustri)

Därtill har en inventering av drivmedelsstationer i Skara med omnejd gjorts, (info hämtad från: hitta-bensinstation.se) som resulterat i följande verksamheter

- Circle K, Skaraborgsgatan
- Ingo, Skaraborgsgatan
- OKQ8, Skaraborgsgatan 70
- OKQ8, Munkatorpsgatan 2
- Preem, Erik Järnåkers gata 5
- Tanka, Skara Hospitalsgatan 13

Ingen av dessa drivmedelsstationer är placerade så att leveranser till dem kan antas passera Sälgen.

Enligt mejlsvar från räddningstjänsten (e-post från Johan Hjortsberg 19 april 2022) finns inga verksamheter inom 200 meter från aktuellt område som har tillstånd enligt lag om brandfarlig eller explosiv vara, det finns alltså heller inga mindre verksamheter som kan medföra fara för aktuellt planområde vid en olycka. Räddningstjänsten hade ingen information om verksamheter i norra Skara som skulle kunna ge upphov till större mängder transporter av farligt gods på Brogårdsvägen. Det enda som nämns av räddningstjänsten är att Naturbruksgymnasiet Uddetorp (norr om Brogårdsvägen) har tillstånd på 10 m³ diesel och små mängder andra brandfarliga varor. Detta bedömer vi skulle kunna medföra någon enstaka transport på Brogårdsvägen men inte så att det medför någon förhöjd risk.

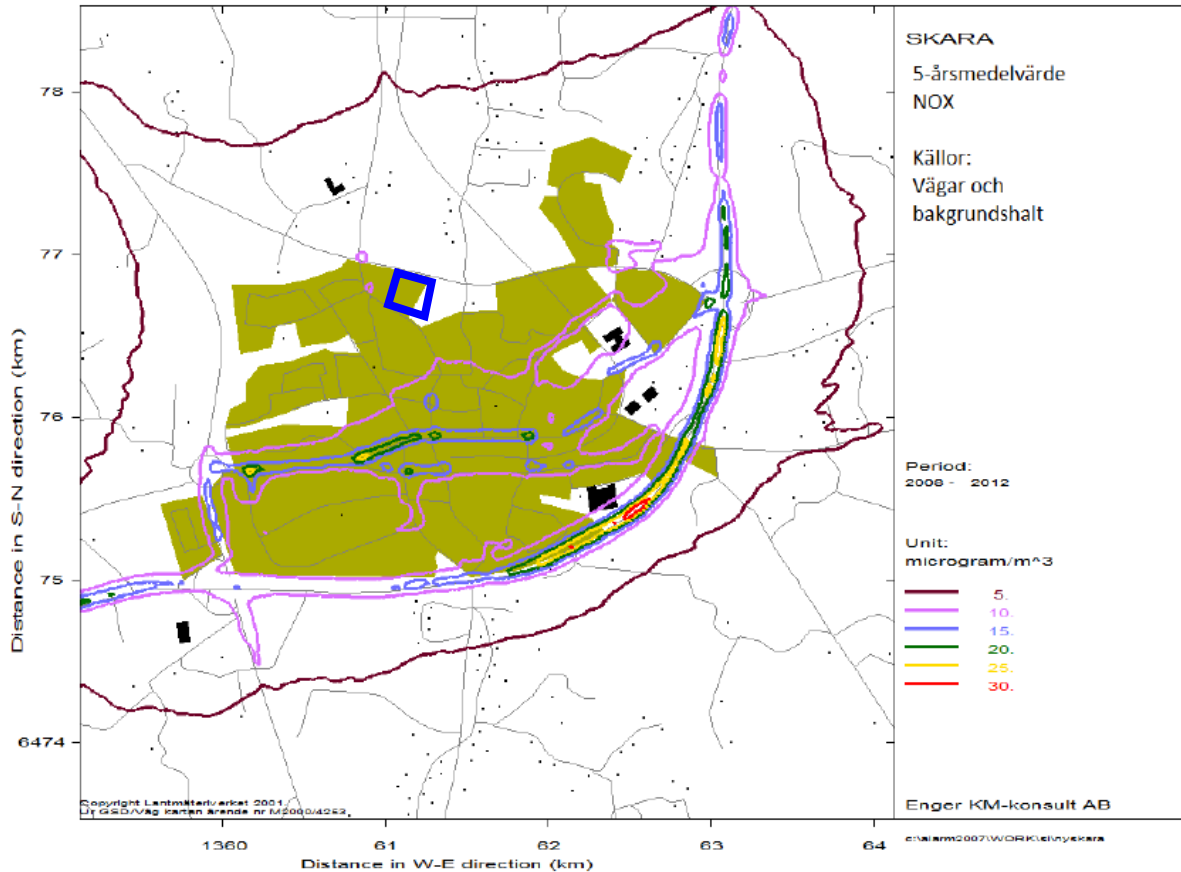
Sammanfattningsvis visar inventeringen att Sälgen 22 inte är utsatt för förhöjda risknivåer pga närliggande verksamheter eller transporter av farligt gods på Brogårdsvägen.

Risk för översvämning och skyfall

Detaljplanens reglering av markhöjder och skyfallsstråk säkerställer att skyfall som genereras inom planområdet inte kommer påverka människors hälsa och säkerhet. I de fall kommunen väljer att leda skyfallsvatten som genereras utanför planområdet (öster om den nya väganslutningen mellan Brogårdsleden och Malmgatan) genom planområdet finns möjlighet att skapa lösningar för skyfallshantering väster om planområdet.

Risk kopplat till luftföroreningar

Miljö kvalitetsnormer för luft är föreskrifter om lägsta godtagbara miljö kvalitet i tex stadsmiljön. Enligt utförda mätningar i Skara kommun bedöms uppmätta föroreningshalter understiga miljö kvalitetsnormen för luft och dess tröskelvärden. Föreliggande planförslag bedöms inte bidra till att påverka luftkvaliteten negativt, varför det inte bedöms finns någon risk att människors hälsa påverkas negativt hänseende luftkvalitet



Resultat av en spridningsberäkning av årsmedelvärde för kväveoxider (kväveoxid + kvävedioxid) i tätorten Skara baserat på data från perioden 2008–2012. Underlag: Mätningar av luftföroreningar i Västra Götalands län 2022, Rapport U 6729, 2023, Luft i Väst. Planområde markerat med blå linje.

Sociala och ekonomiska konsekvenser

Sociala konsekvenser

Planförslaget bedöms ha positiva sociala konsekvenser för boende inom detaljplanerområdet och övriga Skara. Andelen bostadslägenheter i Skara är litet, i förhållande till volymen villa- och radhusbebyggelse. Att möjliggör för boende i lägenhet blir på detta sätt positivt ur ett socialt perspektiv, då ungdomar och äldre som flyttar från villan ges möjlighet att bo kvar på orten. Planförslaget möjliggör för socialt umgänge på privata bostadsgårdar, på mark som i dagsläget utgörs av markparkering för bilar och impediment. Planförslaget möjliggör för en mix av användningar - vilket öppnar för möten mellan både boende, besökare och arbetare över olika tider på dygnet. Nuvarande vägar omvandlas till gaturum vid ett genomfört planförslag. Till skillnad från vägar är gator en social konstruktion som inte bara fyller funktionen av förflyttning. Den sociala kvaliteten i området ökar då de kringliggande stråken får en tydligare karaktär och delas av både gående, boende, besökare, cyklister och bilar.

Tillgänglighet

Planförslaget syftar till att öka tillgänglighet för alla boende och besökare inom planområdet. Detaljplanen reglerar dock inte detaljutformning av offentliga rum – markbeläggning och materialval mm. Vid framtida projektering av allmän platsmark ska dock tillgänglighetskrav i BBR och ALM tillämpas. Inom planområdet möjliggörs för RHP (parkeringsplats för

rörelsehindrad), samt tillgänglig körväg för bil fram till bostadsentré för människor med låg rörelseförmåga.

Upplevd trygghet

Planförslaget bidrar till att gränsen mellan offentliga och privata rum stärks då gaturummen förtydligas och bostadshusen omsluter de privata bostadsgårdarna i området. Tillsammans med nya bostadsentréer och fönster som alla riktas mot gaturummen där människor förflyttar sig skapar den förtydligade gränsen mellan offentligt och privat en upplevd trygghet i gaturummen.

Barnkonventionen

Den 1 januari 2020 blev barnkonventionen svensk lag. Konventionen syftar till att säkerställa alla barns mänskliga rättigheter. Beslut gällande barns bästa har gjorts och legat till grund för planförslaget. Nedan följer en summering av beslut som tagits hänseende barns bästa, samt vad dessa beslut baserats på.

En bedömning kring storlek på skolgård har gjorts utifrån de rekommendationer och riktlinjer som forskning och myndigheter anser bör finnas vid en förskola. Bebyggelsestrukturen som ligger till grund för planförslaget har tagits fram i syfte att tillskapa nya trygga gårdsmiljöer med god ljudmiljö, på ytor som i gällande detaljplan är bullerstörda baksidor och parkeringsplatser för bilar. Vad som i planförslaget anses vara en god ljudmiljö har baserats på erfarenhet och gällande riktlinjer. Detaljplanen reglerar att bostadsentré ska finnas mot gårdssida, vilket ökar rörelsefriheten för barn att själva röra sig ut på gården direkt från bostaden. Beslutet att reglera att entré finns mot gårdssidan är baserat på erfarenhet. Vidare reglerar detaljplanen att boendeparkering för bilar ska lokaliseras längs med små interna ”kvartersgator”. Fordonsrörelser kommer på detta sätt att minimeras på bostadsgårdarna och barns lekmiljöer. Beslutet att styra parkeringen på detta sätt är baserat på erfarenhet att lekmiljöer med få fordonsrörelser är tryggare och trevligare för barn än rum där bilars framkomlighet prioriteras framför människor.

Förutom beslut baserade på erfarenhet, forskning och riktlinjer innefattar Barnkonventionen även krav på att barnens egna åsikter vägs in i beslut som har konsekvenser för barn. Barns åsikter bedöms inte påverka eller ändra de beslut ovan som tagits gällande barns bästa i utformningen av planförslagets bestämmelser och plangränser. Däremot bedöms barns erfarenhetsmässiga åsikter påverka utformningen på en mer detaljerad projekteringsnivå. Detaljerad gestaltning och utformning av bostadsgårdar, grönområden och förskolegård regleras dock ej i detaljplanen, varför det är viktigt att barn görs delaktiga i ett senare skede vid planens genomförande.

Den samlade slutsatsen är att planförslaget bedöms följa barnkonventionen.

Handel

Planerade handelsvolym bedöms inte påverka befintlig handel i Skara negativt.

Störningar

Ljudmiljö (Trafikbuller)

En trafikbullerutredning har tagits fram som underlag till föreliggande planförslag (Rapport 22014, Sälgen Skara, Åkerlöf Hallin Akustikkonsult AB, 2023 08 18). Vid bullerberäkningarna har prognostiserade trafikuppgifter för år 2040 använts, redovisade nedan.

Väg	Fordon/ÅMD	Andel tung trafik	Hastighet km/h
Brogårdsvägen	6 400	10 %	50
Ny väganslutning	2 400	8 %	40
Malmgatan	< 1 000	5 %	40
Lokalgata	< 800	5 %	30

Prognostiserade trafikflöden (2040)

En viktig aspekt vid planering för god ljudmiljö är att gällande mål och riktlinjer klaras. Nedan redovisas en översiktlig sammanfattning av aktuella riktvärden för trafikbuller som utgjort underlag för planförslaget.

Trafikbullerförordningen 2015:216

- Högst 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasader till lägenheter större än 35 m².
- Högst 55 dB(A) ekvivalentnivå och 70 dB(A) maximalnivå utanför minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet större än 35 m².
- Högst 65 dB(A) ekvivalentnivå vid lägenheter på högst 35 m².
- Uteplatser med högst 70 dB(A) maximal och 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

SFS 2015:216 samt mycket god ljudkvalitet – Exploatörens mål

- Högst 55 dB(A) ekvivalentnivå vid alla bostadsrum för lägenheter större än 35 m²
- Högst 55 dB(A) ekvivalentnivå och 70 dB(A) maximalnivå utanför minst hälften av bostadsrummen i lägenhet större än 35 m² som har över 60 dB(A) ekvivalentnivå vid någon sida.
- Högst 60 dB(A) ekvivalentnivå vid lägenheter på högst 35 m²
- Uteplatser med högst 70 dB(A) maximal och 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå.
- Lägst 1,0 Ljudkvalitetsindex.

Med föreslagen bebyggelsestruktur, för båda alternativen en mycket god ljudkvalitet erhållas. Aktuella riktvärden innehålls och Ljudkvalitetsindex för projektet kan bli 2,6. För alternativet med skola kan skollokaler och uteytor med mycket god ljudkvalitet erhållas. En planbestämmelse på plankartan säkerställer att ny bebyggelse uppförs på ett sådant sätt att aktuella riktvärden klaras. Bebyggelse och lägenhetsplaner samt eventuella bullerskydd ska utformas så att;

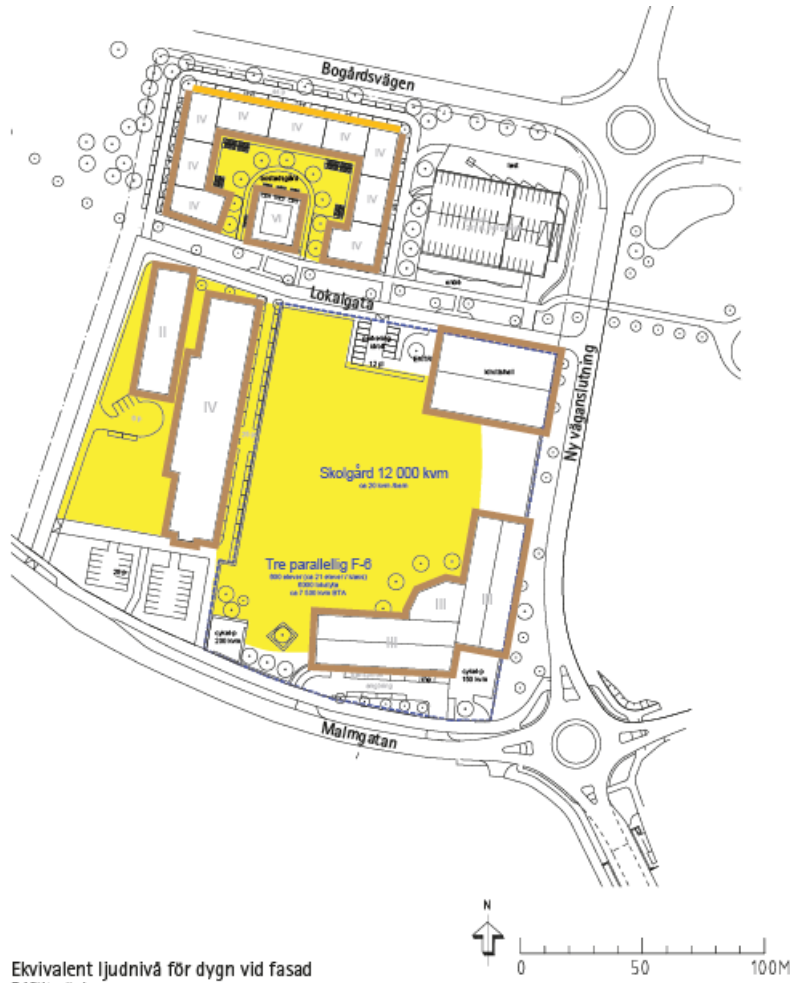
- alla bostadsrum i bostadslägenhet större än 35 m² får högst 60 dB(A) dygnsekvivalent trafikbullernivå vid fasad, eller så att minst hälften av bostadsrummen får sida med högst 55 dB(A) dygnsekvivalent trafikbullernivå och högst 70 dB(A) maximal ljudnivå (frifältsvärden), och den dygnsekvivalenta ljudnivån inte överstiger 65 dB(A) (frifältsvärde) vid fönster till lägenheter om högst 35 m².

- gemensam eller enskild uteplats med högst 70 dB(A) maximalnivå och 50 dB(A) dygnsekvivalentnivå (frifältsvärde) kan anordnas i anslutning till bostäderna.

Nedan redovisas ekvivalenta och maximala bullernivåer för de båda alternativen.



Alternativ 1-bostäder, ekvivalentnivåer



Ekvivalent ljudnivå för dygn vid fasad
Frifältsvärde



Ekvivalent ljudnivå 1,5 m över mark
Frifältsvärde



Alternativ 2 – skola, ekvivalentnivåer



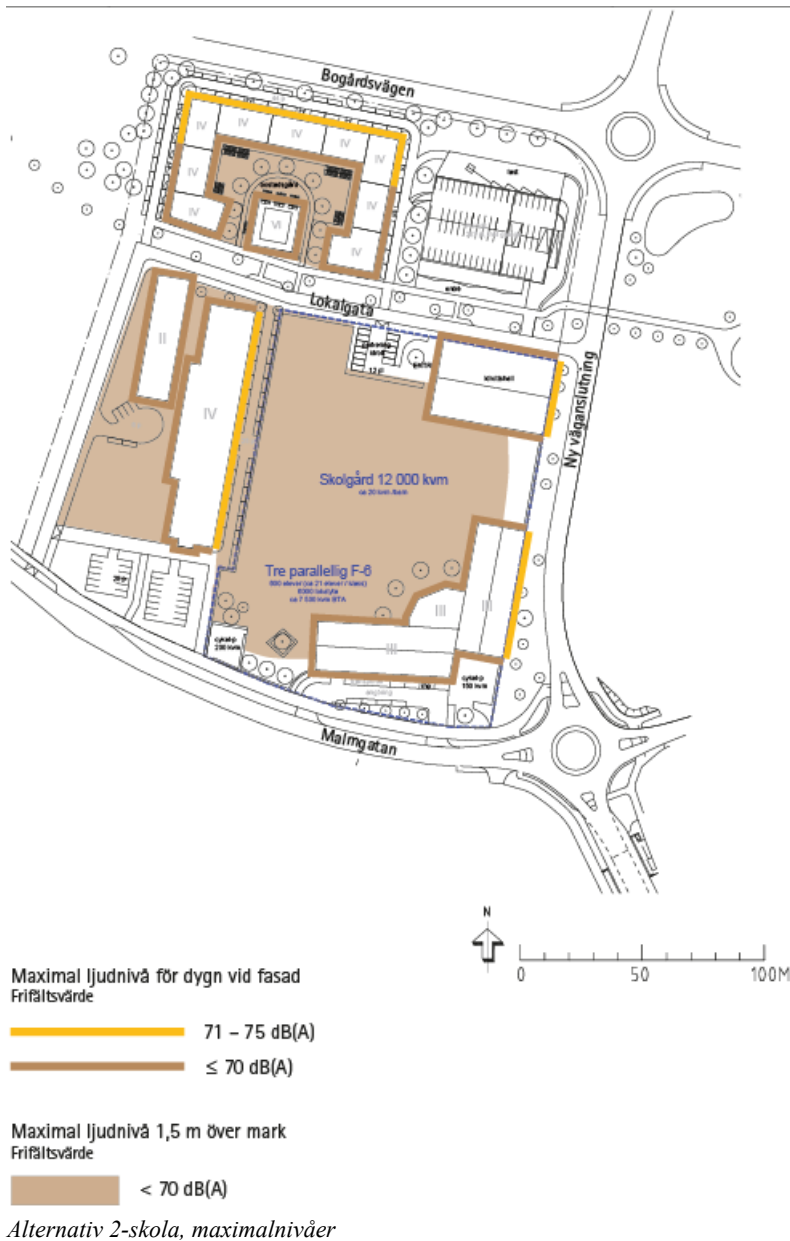
Maximal ljudnivå för dygn vid fasad
Frifältsvärde

- 71 - 75 dB(A)
- ≤ 70 dB(A)

Maximal ljudnivå 1,5 m över mark
Frifältsvärde

- < 70 dB(A)

Alternativ 1-bostäder, maximalnivåer



Mark, miljö och vatten

Markföroreningar

EBH-kartan innehåller uppgifter från EBH-stödet som är en databas över misstänkta eller konstaterade förorenade områden i Sverige. EBH-stödet förvaltas av länsstyrelserna gemensamt men varje län ansvarar för informationen om EBH-objekten i sitt län. Enligt EBH-kartan finns en förorening strax väster om planområdet inom SÄLGEN 2. Föroreningen har klassning ”inventering” och beskrivs som ”Ytbehandling av metaller elektrolytiska/kemiska processer”. Genomsläppliga jordarter i området medför en risk att föroreningar kan ha spridits till grundvattenförekomsten som ligger under en del av planområdet.



Riskklassat MIFO-objekt (orange prick) i anslutning till planområdet (rödlinje) och underliggande grundvattentäkt (blått genomskinligt fält), Nirás 2023.

Inom befintlig bebyggelse som planeras att rivas vid ett plangenomförande finns en panncentral. Tidigare aktivitet (i och kring panncentralen) och dess eventuella påverkan på omgivningen (hänseende markföroreningar) har ej utretts. Utöver panncentralens och dess ovisshet gällande markföroreningar har invändig och utvändig byggfog på den lägre byggnaden tidigare visat sig innehålla höga halter PCB. Byggnaden sanerades med anledning av detta under 2010. I samband med saneringen uttogs även ytliga markprover i närheten av de utvändiga fogarna där samtliga markprover visade på halter över de generella riktvärdena för KM (känslig markanvändning, exempelvis Skola och Bostäder).

Med anledning av att en föroreningsrisk inte helt kan uteslutas (med anledning av markförorening inom Sälgen 2, panncentral och eventuella rester av PBC kring befintlig bebyggelse) ska en provtagningsplan tas fram under planprocessen. Beroende på resultaten i provtagningsplanen görs sedan en bedömning om en miljötekniskundersökning ska göras. Provtagningsplanen omfattning och eventuell efterföljande undersökning ska samrådas med ansvarig tillsynsmyndighet, Skara kommun.



Panncentralens läge markerad med blå prick. Bebyggelse som rivs där förekomst av PCB inte kan uteslutas markerad i brun linje. Planområdet markerat med gul linje.

Geoteknik

Vid framtagande av nuvarande detaljplan (DP 246) för Sälgen 22 togs en översiktlig grundundersökning fram av AB Flygfälts byrån, Göteborg. Utredningen visar att grundläggningsförhållandena är likartade inom området. Djupet till fast botten (sannolikt berg) varierar mellan 6 och 11 meter. Närmast under markytan finns ett 3 - 4 meter fast lager blandjord som delvis består av torrskorpekaraktär. Under lagret av blandjord finns ett lösare lager som består av brun moig lera med 1 - 2 meters mäktighet. Under det lösare lagret ökar fastheten med en fastare moig lera. Grundläggningen inom området bedöms i utredningen kunna uppföras på plattor för tre till fyra våningsbebyggelse. I planförslaget medges en bebyggelse på som mest sex våningar. Den högre bebyggelsen bedöms kunna grundläggas likt den lägre fyra våningsbebyggelsen (på platta). Detaljplanen reglerar dock inte grundläggningsmetod, om det i ett senare projekteringsskede visar sig att bebyggelse inom planområdet bör grundläggas på annat sätt än på platta.

Vatten

Niras har utrett planförslagets konsekvenser kopplat till förorening av vatten. Modellerat resultat indikerar att föroreningsmängderna ökar vid byggnation (utan rening) för ämnena koppar, krom, nickel och antracen för båda bebyggelsealternativ, och för alternativ 2 ökar även mängden fosfor jämfört med dagens mängder. Modellering av föroreningshalter visar en ökning av samma ämnen för alternativen. Vid modellering av föreslagna reningsåtgärder i form av regnbäddar och trädplantering i skelettjord minskar i princip samtliga föroreningsmängder och halter för båda utbyggnadsalternativ jämfört med dagens bebyggelse.

Genom detaljplanens reglering av regnbäddar är således förutsättningarna goda att recipienten ska uppnå fastställda kvalitetskrav för ekologisk och kemisk status.

Miljömål

Enligt plan- och bygglagen ska det framgå hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen. Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål och ett tjugotal etappmål. Skara kommuns miljömål konkretiseras i en miljöstrategi för åren 2017 till 2025. I strategin presenteras Skara kommuns lokala miljömål samt kopplingen till de nationella och regionala miljömålen. De lokala miljömålen utgår från den önskade miljöstatus som finns angiven i de nationella och regionala miljömålen och Skara kommuns övergripande vision. Skara kommun har tagit fram en Miljöplan 2020–2025 som innehåller konkreta åtgärder för att nå målen i miljöstrategin. Skaras miljöstrategi är tematiskt indelade i sex fokusområden. Nedan redogörs för en sammanfattning av Skaras lokala miljömål och detaljplanens konsekvenser kopplat till dessa.

De sex fokusområdena är:

- Fokusområde 1 – Klimat, energi och luft
Mål: Minskad energianvändning och minskade utsläpp av växthusgaser
- Fokusområde 2 – Transporter
Mål: Minskade utsläpp från persontransporter samt fler som väljer cykel, gång eller kollektivtrafik
- Fokusområde 3 – Bebyggd miljö
Mål: Hållbar bebyggd miljö i hela kommunen
- Fokusområde 4 – Miljögifter
Mål: Minimerad risk för allvarlig skada på människors hälsa och natur
- Fokusområde 5 – Naturvård
Mål: Värdefulla natur-, vatten- och kulturmiljöer bevaras och förvaltas väl
- Fokusområde 6 – Inköp och livsmedel
Välja varor, kemikalier och byggmaterial med låg negativ miljöpåverkan

Tillsammans med detaljplanens lägre parkeringstal för bil bidrar detaljplanens placering inom Skara tätort - intill både kollektivtrafik och cykelstråk - att en utveckling där utsläpp från persontransporter blir lägre jämfört med om en villamatta hade utvecklats med samma antal bostäder (som i föreliggande detaljplan) utanför tätorten. På motsvarande sätt bidrar detaljplanens hushållning av mark (med ett stort antal bostäder inom tätorten, på mark som redan idag är ianspråktaget av människor och intill stråk), till att det som i dagsläget räknas som ett *hållbart stadsbyggande* möjliggörs. Planområdet påverkar inga kända kulturmiljövärden och innehåller ingen natur då alla rum inom planområdet direkt eller indirekt är påverkande av mänsklig aktivitet, varför planens utveckling är i linje med fokusmål 5.

Övriga konsekvenser

Kulturmiljö

Planförslaget ligger utanför riksintresse för kulturmiljö och bedöms inte påverka några kända kulturmiljövärden negativt, varken innanför eller utanför riksintresset.

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

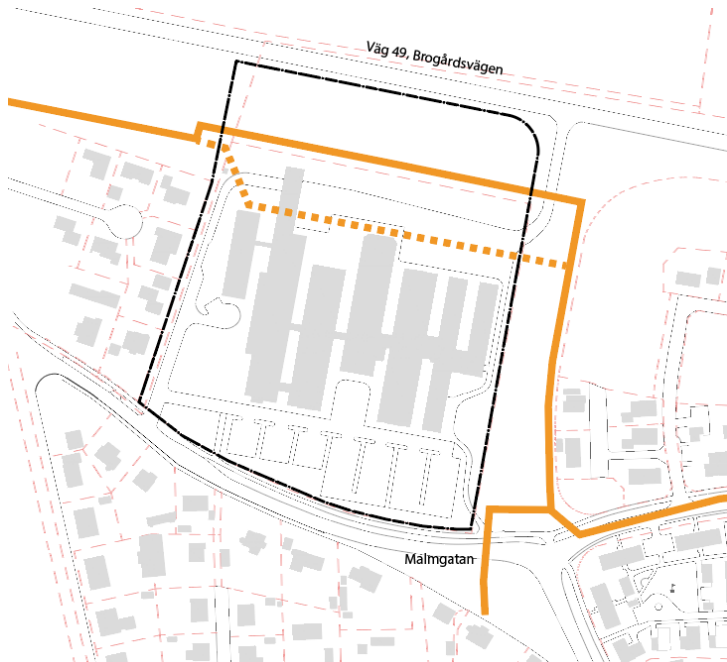
Planområdet kan ansluta till befintligt VA-nät. Allmänna VA-ledningar går i dagsläget längs med Malmgatan i söder och norr om Brogårdsvägen norr om planområdet.

Avfallshantering

Detaljplanen möjliggör för flera olika lösningar av avfallshantering – konventionell hantering med hämtning av kärl, under/överjordiska avfallsbehållare eller avfallssug. Nedan redovisas ett exempel på en av många möjliga körvägar och lägen för upphämningsplatser. I exemplet nedan redovisas tillgänglig körväg för sopbil där avstånd från bostadsentré till upphämningsplats uppgår till som mest 50 meter, och avstånd från upphämningsplats till körbana för sopbil blir maximalt 5 meter. Skara kommuns ”Avfallsföreskrifter, 16 januari 2023”, som Skara tagit fram tillsammans kommuner i Västra Götaland ska följas vid ett plangenomförande. Slutlig lösning redovisas i samband med bygglovsprövning av detaljplanen.

Uppvärmning

Planområdet kan ansluta till befintligt fjärrvärmenät. En allmän fjärrvärmeledning i planområdets norra del påverkas av planförslaget då nya bebyggelsekvarter planeras. Ledningen föreslås flyttas söder ut till den nya lokalgatan.



Befintligt fjärrvärmenät inritat i heldragen orange linje. Där ledningen passerar planområdet i väst-östlig riktning föreslås ledningar flyttas söder ut till läget för den nya lokalgatan (streckad linje).

El-nät

Fastigheten (Sälgen 22) är uppkopplad mot befintligt elnät. Längs med Brogårdsvägen finns en luft-ledning (40kv) som löper parallellt med vägen inom planområdet. Ledningen kommer ges en ny dragning på vägens norra sida. Se bild nedan.



Ny dragning 40 kv-ledning

februari 21, 2022



Ledningsflytt. Befintligt läge för ledning schematiskt inritat med röd linje. Nytt läge för ledning illustrerat med blå linje. Planområdet schematiskt illustrerat i gul linje.

Genomförandebeskrivning

Organisatoriska frågor

Planarbetet handläggs med standardförfarande. Samhällsbyggnadsnämnden antar detaljplanen.

Tidsplan

För detaljplanen gäller följande ungefärliga tidsplan under 2023 - 2024:

- Samråd sep 2023
- Granskning februari 2024
- Antagande maj 2024
- Lagakraft juni 2024

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år efter det att detaljplanen vinner laga kraft. Ändras eller upphävs planen under genomförandetiden har fastighetsägare rätt till ersättning för den skada denne åsamkas. Efter genomförandetiden fortsätter detaljplanen med dess byggrätter att gälla, men ändras eller upphävs planen finns det ingen rätt till ersättning för de byggrätter som eventuellt gått förlorade.

Ansvar allmänna platser

Skara kommun ansvarar för drift och underhåll av allmänna platser, vilket inom planområdet utgörs av den nya gatan och skyfallsstråket.

Ansvarsfördelning dagvatten och skyfall

Skara kommun har det övergripande ansvaret för den fysiska planeringen och den lokala samhällsutvecklingen, inkluderat hur dagvattnet ska omhändertas inom Skara kommun. Kommunen ska vid detaljplaneläggning försäkra sig om att god dagvattenhantering går att lösa inom planområdet. VA-huvudmannen ansvarar för att hantera dagvatten på ett hållbart vis enligt Svenskt Vattens publikation P110, se tabell nedan. Exempel på VA-huvudmannens ansvarsområden är utbyggnad och underhåll av de allmänna VA-anläggningarna. Fastighetsägaren har ansvar för dagvattenhanteringen inom sin fastighet, vilket inkluderar funktion, drift och underhåll av fördröjnings- och reningsanläggningar. Gränsen för fastighetsägaren går vid anvisad förbindelsepunkt för dagvatten. Gällande skyfall är kommunen ytterst ansvariga för nederbörds mängder som överstiger 10-årsregn enligt Skara kommuns dagvattenpolicy. Fastighetsägaren ansvarar för att vidta åtgärder för att skydda sin egendom från t.ex. översvämningar.

Nya duplikatsystem	VA-huvudmannens ansvar		Kommunens ansvar
	Återkomsttid för regn vid fylld ledning	Återkomsttid för trycklinje i marknivå	Återkomsttid för marköversvämning med skador på byggnader
Gles bostadsbebyggelse	2	10	> 100 år
Tät bostadsbebyggelse	5	20	> 100 år
Centrum- och affärsområden	10	30	> 100 år

Minimikrav på återkomsttider för regn vid dimensionering av nya dagvattensystem (Svenskt Vatten, 2016).

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats. Det innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad samt framtida drift och underhåll av allmän plats inom planområdet.

Exploateringsavtal

Ett exploateringsavtal ska upprättats mellan berörda parter (Skara kommun och SBB Skara Stenbocken AB) och vara påskrivet som senast inför planens antagande. Syftet med exploateringsavtalet ska vara att möjliggöra för ett effektivt och ändamålsenligt genomförande av detaljplan för Sälgen 22 m.fl. i Skara tätort. Exploateringsavtalet ska specificera respektive delmoment i en etappvisutbyggnad så att en tid- och kostnadseffektiv utbyggnad kan ske i samförstånd. Exploateringsavtalet ska ange vem som ansvarar och bekostar respektive del i utbyggnaden. Exploateringsavtalet ska skapa en försägbarhet och säkerhet i projekten och ge klara gränser för framtida budgetering. Nedan redogörs översiktligt de olika delar som ska ingå i exploateringsavtalet.

Fastighetsrättsliga frågor

Detaljplanen möjliggör tillskapande och reglering av ny allmänplats mark inom planområdet. Fastighetsregleringen är i förlängningen initierad av sökande för planändringen. Inom planområdet möjliggörs för fastighetsregling av en ny fastighet för gata och skyfallsstråk. Kostnader för fastighetsrättsliga förändringar inom planområdet ska regleras i ett exploateringsavtal mellan Skara kommun och SBB Skara Stenbocken AB inför planens antagande.

Ekonomiska frågor

Planarbetet bekostas av SBB Skara Stenbocken AB. Planavgift tas ej ut då exploatören bekostar framtagandet av planhandlingar. För bygglov debiteras kostnader enligt samhällsbyggnadsnämndens plan- och bygglovstaxa. Avgifter för vatten- och avlopp debiteras enligt antagen taxa. Kostnader och kostnadsfördelning kopplat till planens genomförande (fastighetsreglering, fastighetsbildning och ev ledningsflytt) ska regleras i ett exploateringsavtal mellan Skara kommun och SBB Skara Stenbocken AB inför planens antagande.

Tekniska frågor

Grundläggning

Förutsättningarna för markarbete och grundläggning av föreslagen bebyggelse bedöms vara goda hänseende markens geotekniska egenskaper. En översiktlig geoteknisk utredning ska tas fram inför plangenomförande där exakta förutsättningarna för grundläggning utreds, samt förslag på grundläggningsmetod redovisas.

Ledningar

Innan grävnings- och schaktningsarbete ska kontakt tas med ledningsägare för utsättning av ledningar. Den allmänna fjärrvärmeledningen i planområdets norra del påverkas av planförslaget då nya bebyggelsekvarter planeras. Ledningen föreslås flyttas söder ut till den nya lokalgatan. Längs med Brogårdsvägen finns en luft-ledning (40kv) som löper parallellt med vägen inom planområdet. Ledningen kommer ges en ny draging på vägens norra sida. Se bild nedan.



Ny dragning 40 kv-ledning

februari 21, 2022



*Ledningsflytt. Befintligt läge för ledning schematiskt inritat med röd linje. Nytt läge för ledning illustrerat med blå linje.
Planområdet schematiskt illustrerat i gul linje.*