



Detaljplan för

Dnr. 2016/000555

Östra Entrén

som omfattar fastigheterna KRÄMAREN 34, BILISTEN 1 m. fl.

Skara kommun, Västra Götalands län

Samrådshandling

Kuli 2019

SKARA

Innehåll

<i>Bakgrund och uppdrag</i>	7
<i>Planens Syfte</i>	7
<i>Vision</i>	7
<i>Handlingar</i>	8
<i>Förutsättningar och förändringar</i>	8
<i>Planområdet</i>	8
<i>Gällande planer</i>	9
<i>Platsens läge i förhållande till staden, stadsbild och närområde</i>	10
<i>Platsens läge i förhållande till staden</i>	10
<i>Stadsbild</i>	10
<i>Närområde (anslutande bebyggelse)</i>	12
<i>Förändring</i>	13
<i>Byggnadskultur och gestaltning</i>	14
<i>Förändring</i>	14
<i>Placering och utformning</i>	14
<i>Gestaltning av mark- och entréplanet</i>	15
<i>Fasadernas utformning</i>	16
<i>Höjd på bebyggelse och i förhållande till stadsrummet</i>	16
<i>Anpassning till markförhållanden</i>	18
<i>En ny entré till staden</i>	19
<i>Parkeringsytor</i>	19
<i>Skyltning</i>	20
<i>Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och förhållningssätt</i>	20
<i>Markanvändning – Handel och övrig användning av kvartersmark</i>	23
<i>Handelns ekonomiska rådets handelsutredning</i>	24
<i>Begränsning av handel inom planområdet</i>	24
<i>Varför mer handel överhuvudtaget?</i>	25

Övrig användning av kvartersmark	25
Exploateringsgrad.....	26
Planmässiga förändringar som berör del av KRÄMAREN 11,12 och 15 (bostäder) samt KRÄMAREN 33 (Julavaruhuset mm).....	26
Sociala aspekter.....	27
Tillgänglighet.....	27
Trygghet.....	29
Gång – och cykelvägar	29
Exploatering och markanvändning	29
Övergångsställe	29
Allmänna intressen.....	29
Infrastruktur.....	30
Gång- och cykelvägar.....	30
Förändring.....	31
Gång- och cykelvägar inom kvartersmark	31
Gång- och cykelvägar med kommunalt huvudmannaskap.....	31
Det centrala ost – västliga gång- och cykelstråket.....	31
Det centrala nord – sydliga gång- och cykelstråket	31
Allmänt om gång- och cykelvägar.....	32
Kollektivtrafik.....	34
Inom Skara tätort.....	34
Regiontrafik	34
Förändring och bedömning.....	34
Gatunät och Trafik.....	35
Förändring.....	36
In- och utfarter.....	36
Förändring.....	36
Förslag på trafiklösning.....	37
Bilparkering	38
Cykelparkering.....	38

<i>Parkering inom Vilanområdet</i>	38
<i>Förändring</i>	39
<i>Tillgängliga parkeringsplatser</i>	39
<i>Allmänt om parkeringsytor för bilar</i>	39
<i>Allmänt om cykelparkeringar</i>	40
<i>Antal bilparkeringsplatser</i>	40
<i>Antal cykelparkeringsplatser</i>	41
<i>Miljö</i>	41
<i>Strandskydd</i>	42
<i>Dagvattenhantering och vattenkvalitet</i>	42
<i>Recipienten</i>	42
<i>Dagvattenflöden</i>	43
<i>Kommunens ambition</i>	44
<i>Dagvattenutredningens slutsatser</i>	45
<i>Luft</i>	45
<i>Radon</i>	46
<i>Föroreningar</i>	46
<i>Teknisk försörjning</i>	46
<i>Vatten och avlopp</i>	46
<i>El</i>	46
<i>Ledningar</i>	47
<i>Avfall</i>	48
<i>Markens förutsättningar</i>	48
<i>Mark och vegetation</i>	48
<i>Fornlämningar</i>	49
<i>Konsekvenser av planens genomförande</i>	49
<i>Byggnadskultur och gestaltning</i>	49
<i>Handel</i>	50
<i>Konsekvenser för dagligvaruhandeln</i>	50

<i>Konsekvenser för sällanköpsvaruhandeln</i>	51
<i>Sociala aspekter</i>	51
<i>Biltrafik</i>	52
<i>Gång- och cykeltrafik</i>	53
<i>Kollektivtrafik</i>	53
<i>Miljö</i>	53
<i>Teknisk försörjning</i>	54
<i>El</i>	54
<i>Exploateringsavtal</i>	55
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	55

Titel: Detaljplan för kvarteren Domprostegården 2:1, Bilisten 1 m. fl. Skara kommun, Västra Götalands län

Version: Samrådsversion

Datum, senast reviderad: 2019-06-26

Medverkande tjänstemän: Anders Kyrkander, Anders Aubry

Medverkande konsult: Alp Markteknik

Skara kommun
Kommunledningskontoret
Plan- och byggenheten
532 88 Skara

Telefon: 0511-320 00
E-post: miljo.bygg@skara.se
Webbplats: www.skara.se

Bakgrund och uppdrag

Fastighetsägaren för Domprostegården 2:1 och Bilisten 1 har ansökt om att få pröva möjligheten till ändring av detaljplaner som omfattar nämnda fastigheter i syfte att möjliggöra etablering av restaurang- och handelsverksamhet.

Den åttonde mars 2017 beslutade kommunstyrelsen att tillstyrka förfrågan om planbesked och inleda planläggning (220§ 50). Kommunstyrelsen anförde att ett helhetligt grepp kring området skulle tas för att på ett så bra sätt som möjligt lösa övergripande strategiska frågor gällande infrastrukturen för områdena.

Planens Syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för handel, restaurang samt andra verksamheter som vitaliserar närområdet norr och söder om Skaraborgsgatans östra ände utan att omkringliggande verksamheter och boende påverkas påtagligt negativt. Infrastrukturen ska anpassas till de ändrade förhållandena med fokus på en gen, attraktiv och trygg framkomlighet för de mjuka och hållbara trafikslagen. Detaljplanen syftar allmänt betraktad till att skapa förutsättningar för en socialt, ekologisk och ekonomiskt hållbar utveckling av Skara.

Vision

En entré till staden - Kommunens vision är att det ska uppstå en välkomnande entré till Skara i nordost invid trafikplats Vilan och väg E20. Det ska fortare bli tydligt att man lämnar transportrummet och befinner sig i en stad där bilen inte är det självklara transportmedlet. Omvänt ska man då man rör sig från de centrala stadsdelarna mot nordost längre få uppleva att man rör sig igenom en urban miljö där människor gärna rör sig gåendes eller cyklandes.

Bygga bort barriärer och knyta ihop - Den mentala och fysiska barriär som Skaraborgsgatan utgör i denna del av staden ska byggas bort, och vägnätet för gående och cyklisterna genom området ska bli finmaskigare såväl i ost- västlig samt nordvästlig riktning. Upplevs området och de delområden (Jula, Best Western Hotell,..) idag som satelliter i förhållande till centrum, ska de i framtiden bättre knytas ihop med stadskärnan.

Områdets attraktivitet - Målpunkterna ska göras mera attraktiva och kunna expandera så att det naturligt, enkelt och snabbt går att röra sig emellan exempelvis handel, korttidsboende och Vilanområdet. Områdets attraktivitet ska höjas genom en förtätning av målpunkterna och en minskning av outnyttjade ytor.

Området ska upplevas som en helhet med kvalitéer som ger alla en god anledning att röra sig till och igenom området oavsett dygnets timmar. Detta förutsätter en större variation av verksamheter, och att de ytor som inte ianspråkats för bebyggelse gestaltas attraktiva. Det ska vara möjligt att fritt kunna röra sig, flanera och spatsera, genom för sinnena tilltalande miljöer, och att det även finns målpunkter som inte förutsätter ekonomiska transaktioner.

Handlingar

Planhandlingarna består av

- planbeskrivning,
- plankarta med planbestämmelser
- behovsbedömning

samt

- Trafikutredning
- bullerutredning
- dagvattenutredning

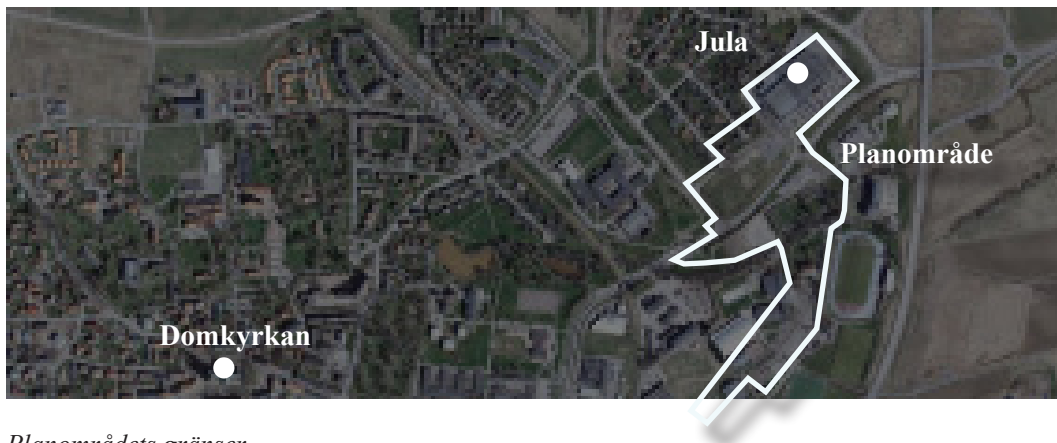
Behovsbedömning

Behovsbedömningen med länsstyrelsens yttrande anslås i samband med att planhandlingarna ställs ut på samråd. Behovsbedömningen har legat till grund för de frågor som har behandlats i detaljplanen.

Förutsättningar och förändringar

Planområdet

I överensstämmelse med kommunstyrelsens beslut i samband med planbeskedet, har planområdet valts med syfte att lösa övergripande strategiska frågor gällande infrastrukturen för området, och utifrån de önskemål som sökande anført. Utslagsgivande för planområdets utbredning har även varit visionen om hur staden i detta läge med fördel kan utvecklas utifrån det tre hållbarhetsaspekterna (ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet).

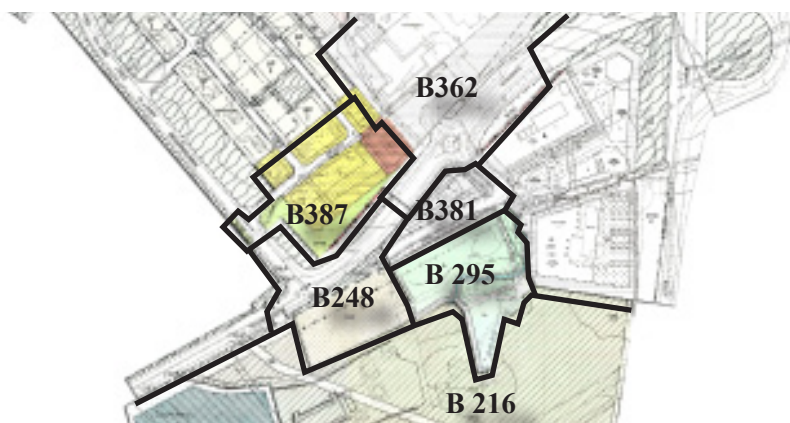


Planområdets gränser

Gällande planer

Gällande översiktsplan - Planområdet är i översiktsplanen utpekad som om ”Tätort- och andra bebyggelsegrupper”. Området omfattas inte av några riksintressen, dock ligger i öster E 20 som enligt detaljplanen kan bli ett riksintresse. För planområdet gäller att rådande detaljplaner är utgångspunkt för all tillståndsprövning. Översiktsplanen tar inte tydligt ställning till hur området bör utvecklas, men kommunen anser inte att förslag till detaljplan är i strid med översiktsplanen.

Gällande stads- och detaljplaner samt översikt



Översikt rådande detaljplaner med relevanta användningsbestämmelser

Stadsplan B216, Laga kraft 19 juni 1968 [Ri] Idrottsändamål

Stadsplan B248, Lst beslut 21 april 1975 [Tp] Område för fordonsparkering; [Gata] Allmän plats, gata; [Park eller plantering] Allmän plats, park eller plantering

Stadsplan B295, Laga kraft 11 september 1992 - [Rc] Campingplats; [V] Vattenområde

Detaljplan B381, Laga kraft 21 februari 2007 [G1] Bensinstation och parkering; [SKYDD] Allmän plats, Skydd mot störning

Detaljplan B387, Laga Kraft 28 april 2008 [B] Bostäder; [HK1] Handel, restaurang, kontor, samlingslokaler; [SKYDD] Skydd mot störning; [HUVUDGATA] och [LOKALGATA] Allmän plats, olika gator

Detaljplan B362, Laga Kraft 4 april 2000 [HK1] Handel, restaurang, kontor, samlingslokaler; [SKYDD] skydd mot störning; [HUVUDGATA] och [gc-väg] Allmän plats, olika gator

Platsens läge i förhållande till staden, stadsbild och närområde

Platsens läge i förhållande till staden

Planområdet ligger i den nordöstra delen av Skara, strax väster om E 20 och Trafikplats Vilan. Planområdet ligger innanför de tre stycken billeder (Väg 184, Brogårdsleden och Väg 49 samt E20) som ramar in det som kan beskrivas och upplevs som Skara tätort.

Planområdet ligger således såväl i utkanten av staden, i gränsen mot åkerlandskapet, samtidigt som det utgör en omarkerad entré till staden, innanför de vägar som likt vallar ramar in staden.

Stadsbild

Planområdet präglas av Skaraborgsvägens breda gaturum, stora grön- och hårdgjorda ytor, samt storskalig bebyggelse (t.ex. Julavaruhuset, Pingstkyrkan, okq8). Även om det inom planområdet finns gång- och cykelvägar, är det bilen och dess infrastruktur som har format och karaktäriserar området.



Grönytor och Hagaborgsvägen mellan Katedralskolan och Julavaruhuset

Bebyggelsen inom och i nära anslutning till planområdet saknar ett rumsligt och arkitektoniskt samband sinsemellan, dvs det är inte uppenbart hur och om bebyggelsen förhåller sig till varandra då man rör sig igenom rummet. De rumsliga sambanden uppstår främst genom bilvägnätet, som samtidigt utgör en barriär för gående och andra mjuka trafikslag (cyklisterna, rullstolsburna personer, etc.).

Människan som måttstock för stadsrummets utformning verkar frånvarande inom planområdet, vilket har som konsekvens att det är ett oattraktivt rum att röra sig igenom annat än med bil eller med hög hastighet. Bilen, såväl i rörelse som stående, har varit den dimensionerande faktorn inom planområdet. Som konsekvens upplevs området vidsträckt och ödsligt, anonymt och otryggt.



*Vall mot Skarborgsgatan på fastigheten
VILAN 1:1*

Området har en speciell topografi som till delar är naturlig, och till delar är en konsekvens av bilvägnätet. Området sluttar naturligt från planområdets norra gräns kraftigt ner mot söder fram till Skarborgsvägen, där marken sedan upplevs plana ut mot Drysan. Bilvägnätet ligger till delar i "dalar" inom planområdet, vilket beror på de planterade skyddsvallar som byggts upp vid sidan av Skarborgsvägen. Vallarna är såväl ett visuellt som fysiskt hinder som försvårar orientering samt rörelse.



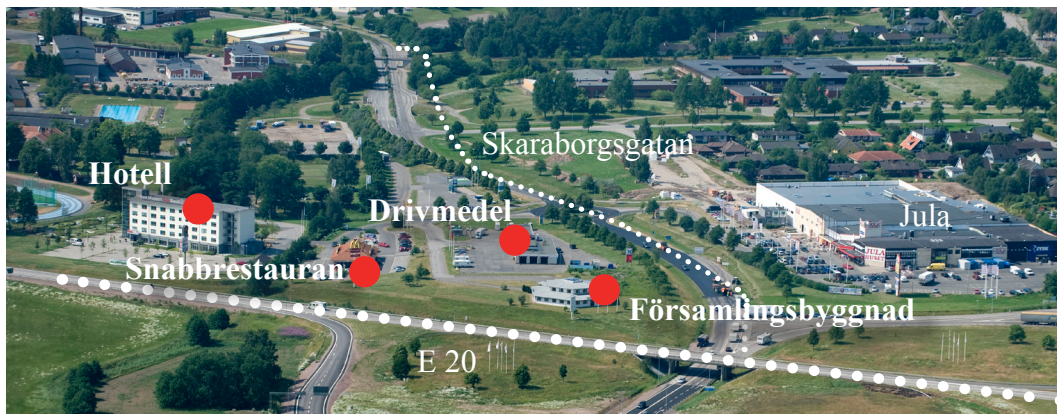
Invallning av Skaraborgsgatan

I kontrast till den ovan beskrivna rumsligheten präglad av bilen, slingrar sig Drysan genom planområdets södra del i sydvästlig riktning. Drysan utgör inom planområdet med sin åkant och växtlighet ett långsmalt, grönt och lummigt rum.

Närområde (anslutande bebyggelse)

Norr om planområdet ligger det bostäder i form av sammanhängande småhusbebyggelse som sträcker sig norrut fram till brogårdsleden och vidare förbi vägområdet (Skaraberg). Det aktuella Planområdet med dess befintliga ytor, deras användningsätt och infrastruktur utgör en tydlig gräns mot bostadsbebyggelsens utbredning. Väster om planområdet, inramad av större och öppna grönytor, ligger Katedralskolan. Katedralskolan ligger harmoniskt inbäddat mellan träd och höjder, men likt småhusbebyggelsen tydligt avskild från planområdet. Söder om planområdet, och till delar inneslutet av planområdesgränserna, ligger Vilans fritidsområde, med såväl öppna ytor för idrott (Sparbanken Arena och fotbollsplaner), samt ett stort antal idrottshallar. Även Vilanområdet är tydligt avgränsat.

Öster om planområdet finns det en variation av verksamheter som även de är ytkrävande och storskaliga beträffande bebyggelsen. Här finns det drivmedelsförsäljning, snabbrestaurang, hotellverksamhet och en församlingsbyggnad som alla främst nås med motorfordon.



Flygbild över planområdet

Förändring

Detaljplanen skapar såväl förutsättningar och ställer krav på möjlig bebyggelse och åtgärder i infrastrukturen, som ska göra det mera attraktivt att röra sig igenom planområdet och till angränsande områden utan att nyttja bilen. Attraktiviteten ska höjas igenom att det skapas fler gena, trygga och attraktiva gång- och cykelvägar igenom planområdet och till målpunkter så som Vilanområdet eller bostadsbebyggelsen i norr. Möjlig bebyggelse placeras genomtänkt och med sina entréer nära de så kallade ”centrala gång- och cykelvägarna” **[Norr om Drysan ska besöksentréer och skyltfönster finnas orienterade emot de centrala gång- och cykelstråken]** **[Bebyggelse norr om Drysan ska i huvudsak placeras mot de centrala gång och cykelstråken och bilparkeringsplatser ska således placeras med minst 10 m avstånd från dessa].**

En ökad exploaterings- och användningsgrad kommer att kunna leda till att de stora ytor som idag karakteriserar området försvinner till förmån för bebyggelse med en hög täthet som kan leda till stadsrummets vitalisering och urbanisering. Upplevs planområdet idag som ödsligt och odefinierat, finns det förutsättningar att skapa en entré till staden, där det blir påtagligt att man lämnar transportrummet kring E 20 och förflyttar sin in i staden.

En förtätning av området främjar även hållbara rörelsemönster genom eller till området, då avstånden till befintliga och nya målpunkter upplevs kortare.

Det kan anses beklagligt att grönytor försvinner, men dessa ytor används idag inte i ett rekreativt syfte utan har istället en särskiljande karaktär. Ambitionen är att de stora grönytorerna kommer att ersättas med mindre sådana som med högre kvalitéer

med hänsyn till rekreation och funktion (dagvattenhantering). Har områdets skalstock i gestaltningen varit bilen, är det människans skala som ska råda i framtiden.

Byggnadskultur och gestaltning

Inom plan- eller närområdet finns det idag inga arkitektoniska förebilder till vilken tilltänkt bebyggelse naturligt kan eller bör ansluta till i syfte att skapa en arkitektonisk kontinuitet och på så vis ett sammanhang med området. Även om Katedralskolan med sina stora tegelstensytor ligger vackert inbäddad mellan böljande grönska, så upplevs den troligtvis av de flesta förbipasserande välvilligt som en tillbakadragen skulptur och bedöms inte naturligt agera förebild för nytillkommande bebyggelse.



Katedralskolan

Förändring

Det som gestaltningsmässigt blir betydelsefullt är att säkerställa kvalitéer som idag saknas och som främst berör byggnaders förhållande till infrastrukturen och människan. I motsats till centrala Skara och bebyggelsen kring Domkyrkan, finns det inga behov av att säkerställa en specifik platsbunden materialitet eller kvalitet.

Placering och utformning

I vissa lägen, i huvudsak där många gående och cyklister avses röra sig, är det av vikt att byggnader placeras nära stråk och orienterar sina entréer mot dessa [**Norr om Drysan ska besöksentréer och skyltfönster finnas orienterade emot de centrala gång- och cykelstråken**] [**Bebyggelse norr om Drysan ska i huvudsak placeras mot de centrala gång och cykelstråken och bilparkeringsplatser ska således placeras med minst 10 m avstånd från dessa**]. Detta innebär att det endast undantagsvis och då området i sin helhet är exploaterat, ska få finnas verksamheter

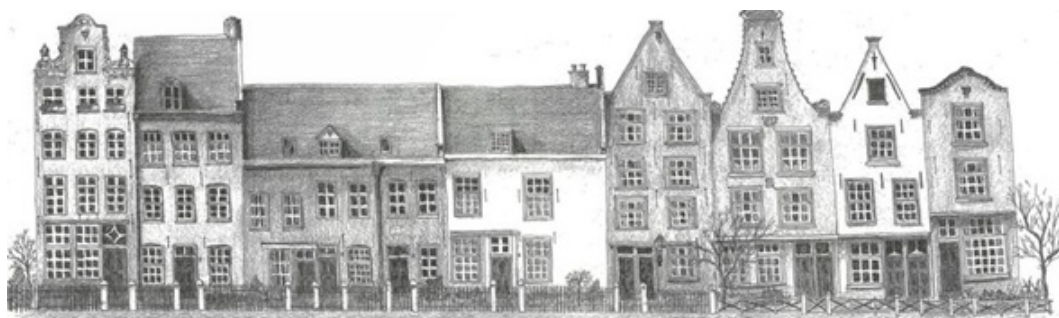
som har sina baksidor (ytor för godsangöring, utstickande teknikutrymmen, etc.) eller parkeringsytor orienterade mot de centrala gång- och cykelstråken.



Gul, streckad linje: De framtida så kallade centrala gång- och cykelstråken

Gestaltning av mark- och entréplanet

Som nämnt tidigare är det av betydelse att den mänskliga skalan ska bli avläsbar i den framtida gestaltningen. Detta nås bland annat genom hur byggnader och entréer placeras, men även genom en omsorgsfull gestaltning av mark- och tillika entréplanet, samt att inga stora och obrutna fasader tillåts. Entréer ska vara tydligt markerade och avläsbara som just sådana och vara inbjudande och förmedla en högre grad av intimitet än vad som är vanligt i perifera lägen. Detta kan exempelvis ske genom avvikande materialval, noggrann gestaltning av portalen, avvikande mönstersättning invid entrén, planteringar, mindre skärmtak eller andra element som leder känslorna mot butiksentréer som snarare går att återfinnas i stadens mera centrala lägen

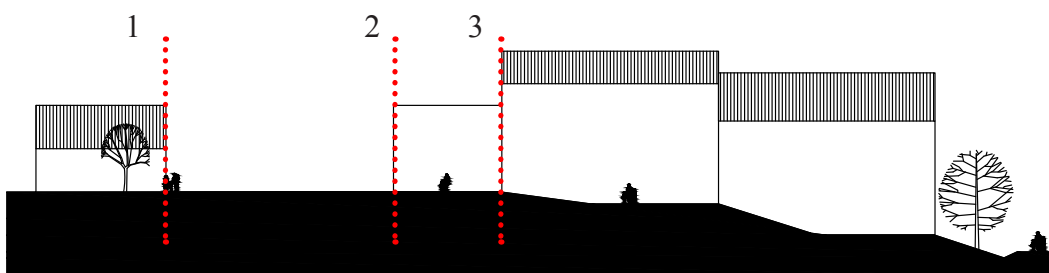


Uppbrutna och detaljerade fasader ger liv åt stadsrummet

Fasadernas utformning

För att skapa en stadsmässighet och attraktivitet likt med de centrala stadsrummet där det naturligt finns en variation i fasaderna orsakat genom fastigheternas begränsade storlek, ska fasaderna vara uppbrutna.

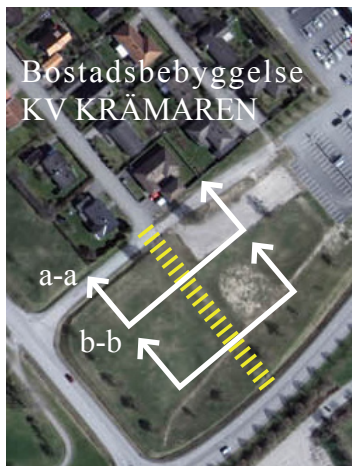
Oavsett om uppdelningen sker genom att man väljer avvikande kulörer, material eller genom att byggnadskropparna placeras förskjutet mot varandra, ska fasaderna vara tydligt uppdelade även ifall man rör sig med en högre hastighet genom området. **[Fasader mot de centrala gång och cykelstråket samt Skaraborgsgatan ska delas upp med en längsta, obruten fasadlängd på 25 meter och gestaltas variationsrika].** Med variation vill kommunen förtydliga att fasaderna inte ska delas upp med exempelvis enbart två stycken monotont varierande kulörer.



1: gräns för hur nära bostadsbebyggelse får placeras inom KV KRÄMAREN; 2: Gräns för ny bebyggelse söder om KV KRÄMAREN med en totalhöjd om 8m; 3: Gräns för bebyggelse söder om KV KRÄMAREN där högsta byggnadshöjden är 10 m

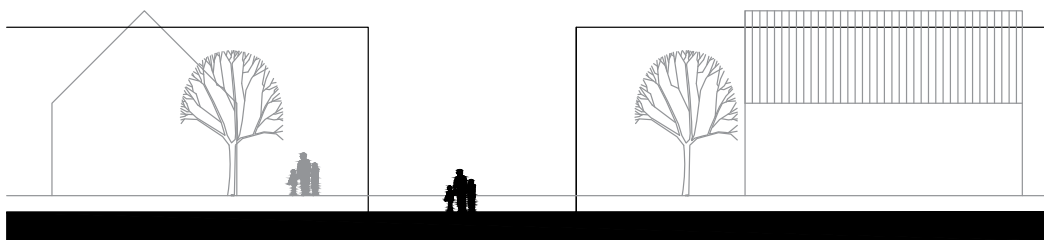
Höjd på bebyggelse och i förhållande till stadsrummet

Tillåten höjd på framtida bebyggelse är anpassad till befintliga förhållanden och strävan att skapa en stadsmässighet. I den delen av planområdet som vetter mot bostadsbebyggelsen i kvarteret KRÄMAREN är den högsta totalhöjden i stort anpassad med hänsyn till skuggning av bostadstomterna och vald så att påverkan inte blir menlig. Som individ finns det alltid en risk att man känner sig påverkad av ny bebyggelse, och i motsats till buller finns det inga lagstadgade krav om exempelvis antal soltimmar på en tomt. Höjdbegränsningen har utgått ifrån att säkerställa goda dagsljusförhållanden på eftermiddagen och kvällen då sannolikheten att vistas utomhus är som störst.

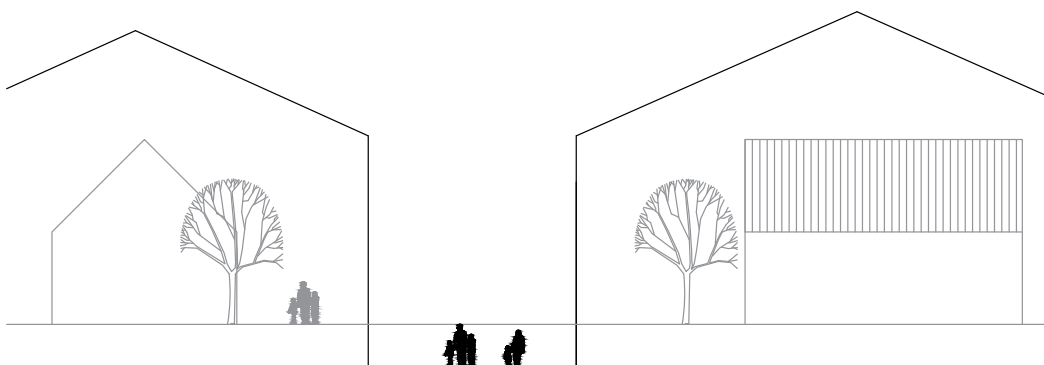


Genomskärning av tänkt ny bebyggelse i förhållande till befintlig bostadsbebyggelse

Mot det centrala gång- och cykelvägarna samt Skaraborgsgatan tillåts en lägsta samt högsta byggnadshöjd som syftar till att ge en god rumslig verkan. Med detta menas att tillåta bebyggelse som med sina sig resande fasader förmår att innesluta gaturummet så att det inte flyter iväg. På så vis ges området en mera stadsmässig karaktär utan att bebyggelsen och förhållandet mellan gaturummets bredd och byggnaders höjd blir för avvikande i förhållande till övrig bebyggelse i de mera centrala stadsdelarna. De centrala gång- och cykelvägarna samt Skaraborgsgatan i förhållande till den mänskliga skalan, är således huvudsakliga parametrar för hur högt byggnader får uppföras.



Sektion a-a: ny bebyggelse (svarta linjer) i förhållande till befintlig bostadsbebyggelse (gråa linjer)



Sektion b-b: ny bebyggelse (svarta linjer) i förhållande till befintlig bostadsbebyggelse (gråa linjer)

I den norra delen av det centrala gång- och cykelstråket tillåts sådan bebyggelse som kan ge gaturummet en i delar grändliknande form, dvs bebyggelsen sträcker sig högre än vad gaturummet är bred. Detta är en stadsrumstyp som inte förefinns i

Skara, men som kan anses lämplig med hänsyn till de verksamheter som kan antas vilja lokalisera sig här. Då detta korta grändliknande stråk är gent och ansluter till bostadsbebyggelse anses att det även kvällstid kunna vara en attraktiv väg.

Se även Infrastruktur – Gång- och Cykelvägar för vidare resonemang om gaturummets upplevelse i förhållande till omkringliggande byggnaders höjd.

Anpassning till markförhållanden

Det område som ligger nordost om korsningen Hagaborgsvägen/ Skaraborgsgatan och fram till Krämarevägen uppvisar en höjdskillnad på omkring fem meter i rak nord-sydlig riktning. Nyttillkommande bebyggelse ska i detta område och där det inte är obefogat med hänsyn till tillgängligheten, anpassa sig till topografin. Det ska noggrant utredas om en anpassning till marken inte anses möjlig med hänsyn till de tillgänglighetskrav som formuleras i BBR eller relevant lagrum. Med detta menas att viss terrassering kan bli aktuell beroende på hur marken exploateras och om det inte strider emot tillgänglighetskrav.

Att via planbestämmelse ange exakt i vilka lägen en terrasserad eller till de befintliga markhöjderna anpassad bebyggelse ska genomföras är svårt, varför en allmänt hållen bestämmelse väljs.

Kommunen anser dock att det endast är lämpligt att höjdskillnader som inte tas upp med till terrängen anpassad bebyggelse i endast får tas upp med väl gestaltade stödmurar med en högsta enskild höjd på femtio centimeter, och som i plan är placerade med minst femtio centimeters avstånd ifrån varandra. För höjdskillnader som tas upp genom naturligt hållbara slänter finns inga begränsningar. **[Bebyggelse och anläggningar ska där det inte strider emot andra lagkrav följa markens slutning och slänter utformas varsamt]**



Område med stora höjdskillnader och illustration över hur stödmurar får anläggas

En ny entré till staden

Entré kan betyda ”att träda in”, eller kan alternativt likställas med portal. En entré innebär att det finns en möjlighet att kliva in i en rumslighet eller ett tillstånd från en annan rumslighet eller ett annat tillstånd. Det är en möjlighet att passera en gräns, vare sig den är synlig eller påtaglig.

Som en varelse som är i behov av att kategorisera, visar vi mestadels när det gäller rumsligheter att vi föredrar tydliga gränser, även om en entré i form av exempelvis en processionsväg kan vara långsträckt, flytande och uppskattad. Där vi placerar en entré nyttjar vi gärna denna i syfte att kommunicera. Vi signalerar med utomstående om exempelvis vem vi är, vad som befinner sig på andra sidan, om man är välkommen, hur man bör bete sig, mm. Beträffande planområdet och området runtomkring, finns det tre övergripande rumsligheter som möter varandra. Jordbrukslandskapet som möter vägrummet som sedan möter staden. Det är svårt att hävda att gränsen mot staden är otydlig, men den definieras mera av att man lämnar vägrummet kring E 20 och träder in i ett annat rum, än att staden manifesterar sig så tydligt som vi önskar att den gjorde.

Planförslaget syftar till att ge staden en större makt att definiera sina gränser själv och skapa en entré in till staden som kan kommunicera ett nytt budskap. Nya gång- och cykelvägar, upphöjda övergångsställen, bebyggelse som flyttar närmare gatuummet och öppnar sig utåt, ett hållplatsläge – detta är element som formar en bild av en välkomnande stad, av mänsklig närvaro där en större tonvikt läggs på människan än tidigare.



Ingång till Drottningholms slott, en villa och Hatshepsuts dödstempel

Parkeringsytor

Även parkeringsytornas gestaltning blir i detta avseende betydelsefulla för att undslippa upplevelsen av stora, tomma och kala ytor i stadsrummet. **[Minst tre procent av området för bilparkeringsytor ska vid nyanläggande av sådana vara grönytor och väl gestaltade. Minst ett träd per 15 parkeringsplatser ska finnas, väl fördelat inom parkeringsytan]** Med väl gestaltat menas såväl att grönytorna ska utformas attraktiva, variationsrika och om möjligt även tillgängliga ifall man

väljer att skapa sammanhängande sådana, men även att stora parkeringsytor delas upp i mindre genom exempelvis olika materialval, mönster i markbeläggningen eller offentlig utsmyckning.

Skyltning

Stor omsorg ska även råda då området skyltas. Skyltning invid enskilda verksamheter får inte vara störande för närliggande bostäder, dvs skyltar får inte stråla mot bostadsbebyggelse, och allmänt får skyltning endast undantagsvis och där det är försvarbart vara utvändigt belyst. Orienteringsskyltar riktade mot de mjuka trafikslagen ska finnas inom kvartersmark och hjälpa till att orientera sig inom området och till målpunkter så som exempelvis Vilanområdet, Julavaruhuset eller Jula Hotell. Gestaltning av dessa ska ske i samråd och samordnat med kommunen.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och förhållningssätt

Beskrivning Drysgården - Drysgården innehåller idag (2018) Knattehälsans förskola och kontorslokaler. Det är en träbyggnad i 2,5 våningar med fasad av stående vitfärgad locklistpanel. Fasaden bryts av och ramas in av gråfärgat listverk. Byggnaden har tvåkupigt tegel på taket. Fönstren är av trä och varierar mellan traditionellt sexdelade med spröjs och mindre tvådelade på vindsvåningen kompletterat av små vindsfönster med dekorativ spröjs. På byggnadens bakre långsida finns också ett lunettfönster. Byggnaden har utskjutande figursågade taksparrar. Över entrén finns en balkong som också fungerar som skärmtak. Till entrétrappan finns en på senare tid byggd ramp som byggts utmed fasaden till sidan av trappan.



Drysgården och Gula Villan

Byggnaden har en frontespis med tre fönster på främre långsidan. På byggnadens baksida finns en utbyggnad av första våningen som harmonierar med byggnadens övriga utformning. På byggnadens östra gavel finns ett utskjutande trapphus med fasad av liggande träpanel. På trapphuset finns ett antal mindre tvådelade träfönster.

På byggnadens västra gavel finns en brandtrappa i metall. På byggnadens bakre långsida finns mot väster en hög tillbyggd skorsten i gult tegel med en metallstege. Skorstenen är tydligt avvikande från byggnadens övriga karaktär och sannolikt tillkommen på 1950-talet. På taket finns två äldre skorstenar vid nock samt ett antal ventilationshuvor.

Beskrivning Gula villan - Gula villan innehåller idag (2018) kontorslokaler. Det är en putsad byggnad i 1,5 våningar med brant takfall. Byggnaden har gulfärgad putsfasad med grå sockel. Vid sidan om de släta fasaderna finns dekorativa inslag i byggnadens hörn som ska ge intryck av sten, samt att takfotsfriserna tillåts fortsätta in på gavlarna. Det sistnämnda gäller även på byggnadens båda frontespiser. Byggnaden har i huvudsak sexdelade träfönster, vid sidan om mindre källarfönster och vindsfönster (lunettfönster respektive runda fönster). Byggnaden ger intryck av att ha betongtegel som takbeläggning. Byggnadens entré är anspråkslös, om än markerad i fasaden. Byggnaden har en modern balkong med brandstege på den norra gaveln. Byggnaden har en äldre skorsten samt några ventilationshuvor. Byggnadens fasad har ett underhållsbehov.

Historik - Drysagården uppfördes år 1880 som "Fattiggården", vilken ersatte stadens äldre fattighus i stadskärnan. Ritningarna utfördes av byggmästare F. D. Bergström. Fattiggården bytte 1905 namn till "Försörjningshemmet Vilan". I huvudbyggnaden fanns 18 rum med plats för 40 personer, matsal och kök. På 1950-talet användes benämningen "ålderdomshem" på verksamheten. Intilliggande "Gula villan" uppfördes som flygelbyggnad 1925 som sjukhem med 18 platser för kroniskt sjuka.

I och med att det nya ålderdomshemmet Viktoriagården byggdes i början av 1960-talet blev Försörjningshemmet Vilan och de båda aktuella byggnaderna övertaliga.

Källa: "Bebyggelseutvecklingen" (s. 206-357) i Skara Efter 1900 (2011) av Ulf Larsson

Kulturhistorisk bedömning – Byggnaderna representerar tillsammans en del av fattig-, äldre- och sjukvårdens utveckling och har som offentliga byggnader en tydlig anknytning till staden. Byggnaderna har därmed ett tydligt samhälls- och lokalhistoriskt värde. Byggnaderna är till volym och sitt huvudsakliga utförande välbevarade, även om senare tiders verksamheter medfört ombyggnader. Det byggnadshistoriska värdet är därmed inte framträdande. I området Vilan, som präglas av det nuvarande idrottsområdets verksamheter, representerar byggnaderna också vad som föregick den nuvarande användningen och skapar därmed ett djup i förståelsen av områdets framväxt och ursprung.

Byggnaderna tål förändringar och tillägg men de ursprungliga volymerna ska respekteras, liksom de befintliga byggnadsmaterialen. Tillbyggnader bör underordnas de ursprungliga byggnadsdelarna och ansluta eller förhålla sig till byggnadernas respektive utföranden.

Skydd i detaljplanen – Med varsamhetsbestämmelsen [Kulturhistoriskt värdefull byggnad som ska bibehållas till sin karaktär med avseende på volym, proportioner, indelning, material samt detaljeringsnivå] anser kommunen att byggnaderna ges de skydd som krävs med hänsyn till deras kulturhistoriska värde. I detalj avses med denna bestämmelse att fasaderna ska underhållas varsamt och vara av locklistpanel respektive puts. Taktäckning ska utgöras av rött lertegel eller lika befintligt. Betongpannor anses inte lämpliga då de upplevs grövre och skulle påverka byggnadernas karaktär påtagligt. Fönster ska till form material, indelning och proportioner vara lika ursprungliga. Ifall fönstersättning måste ändras på grund av byggnadens följdkrav om ljusinsläpp, ska nya fönster placeras med hänsyn till de befintliga och en god helhetsverkan. Listverk och andra fasaddekorationer ska bibehållas till sin huvudsakliga omfattning och utformning och får inte förenklas.

Varför inget rivningsförbud och vad innebär bestämmelsen [f1]? – Med hänsyn till att området kring Drysgården och Gula Villan buktar in i Vilanområdet och hur området kan tänkas att utvecklas i samspel med de aktiviteter som pågår inom Vilan, så står två viktiga allmänna intressen emot varandra: De ovan beskrivna kulturhistoriska värden samt de möjligheter som Vilanområdet erbjuder en bred grupp av människor.

Kommunen anser sammantaget att möjligheten till en utveckling av Vilanområdet, och som konsekvens även en rivning av Drysgården och Gula Villan, under särskilda förutsättningar väger tyngre än att dessa byggnader förses med ett rivningsförbud. Kommunen hoppas att byggnaderna långsiktigt kan bevaras, byggas till eller integreras med annan bebyggelse utan att rivas, men anser bland annat att den sociala funktion, betydelsen för folkhälsan och bilden av Skara som Vilan innehar och förmedlar, kan rättfärdiga en rivning.

Dessa särskilda förutsättningar som motiverar att byggnaderna ersätts med annan bebyggelse, definieras bland annat genom den typ av markanvändning som är tillåten [RC₂NS] och planbestämmelsen [f₁] **[Ny bebyggelse som rymmer en av de tillåtna användningssättens huvudfunktioner ska uppvisa höga estetiska kvalitéer, samt med fönster och besöksentréer öppna sig mot simhallen och arenan på ett för gående välkomnande sätt].**

Inom arkitekturen är kvalitetsuppfattningar ofta något som förändras över tiden, och i motsats till tekniskt orienterade kvalitetsbegrepp där kvalitet kan mätas, säkras,

avgränsas och kontrolleras, förhåller det sig speciellt när det gäller estetik annorlunda. En kvalitet som förändras över tiden kan inte slutgiltigt definieras, varför inte heller en specifik kvalité ska ramas in med en planbestämmelse. Hur vet vi då om något uppvisar en hög kvalité?

Arkitekters kärnkompetens är att kunna gestalta miljöer och då även att kvalitetsbedöma förslag till lösningar på designproblem. Bedömningen om en byggnad uppvisar en hög estetisk kvalité åligger då rimligen den kompetens som finns inom plan- och bygg och byggnadsnämnden som bör samråda med byggherren för att komma fram till en lösning som motsvarar de krav som ställs.

Vad som är estetiskt tilltalande är subjektivt, men en kvalité är något som kan utpekas, upplevas, omformuleras och formuleras. Bedömningen om en rimlig kvalitetsnivå är nådd eller inte, ska således kunna beskrivas, och beakta att arkitektur i motsats till konst är ett bruksföremål som även innehåller en praktisk aspekt och krav på användbarhet.

Enligt plan- och bygglagen är det lagstadgat om att byggnader ska vara estetiskt tilltalande, men med hänsyn till den effektivisering och förenkling som råder inom byggbranschen och avspeglar sig i arkitekturen, vill kommunen med hänsyn till de byggnader som kan komma att rivas betona vikten av att nytillkommande bebyggelse utformas tilltalande.

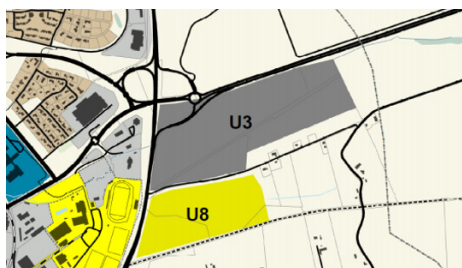
Markanvändning – Handel och övrig användning av kvartersmark

Varför handel inom planområdet? År 2011 uppdrogs samhällsbyggnadskontoret att titta på strategiskt belägna platser i kommunen där det går att frigöra utrymme för mer handel. En utredning togs fram (Handelsutredning – Förutsättningar för externhandel i Skara kommun, 2013) som bland annat beskrev konsekvenserna av en av en utvecklad externhandel och dess inverkan på centrumhandeln.

Området kring Jula, öster om E 20, pekades då ut som ett lämpligt läge. Detta läge (område U3) invid E 20, trafikplatsen Vilan och strategiskt placerat invid förbipasserande trafik från Skövde och Lidköping samt nära befintlig handel (Julavaruhuset), gör området till ett attraktivt läge för att etablera ytterligare handel.

Med syfte att stödja centrumhandeln och undvika de konsekvenser som perifert lokaliserade handelscentra har haft på andra städer, men även med hänsyn till den läkande process i form av ökade rörelseflöden och andra verksamheter som dras till

handel (se även avsnitt Platsens läge i förhållande till staden, stadsbild och *närområde – Förändringar*), anser kommunen att förutsättningarna för handel bör utökas, dock inom den ring av stora trafikleder som omsluter Skara tätort. (Under avsnittet *Konsekvenser av planens genomförande – Handel* beskrivs utförligare vilka konsekvenser en nyetablering av handel kan få för dagligvaru- och sällanköpshandeln)



Förslag på placering av externhandel enligt handelsutredning. Planområdet ligger till vänster om området som betecknas U3

Handel inom planområdets gränser anses således inte bara utifrån ett självändamål vara väl lokaliserat där det är tänkt enligt planförslaget, utan även kunna fungera som magnet för andra vitaliserande verksamheter (restaurang, pub, caféer, mm.).

Handeln och handelsområdet blir således en viktig grundsten för att skapa en entré till staden som kan samverka och förstärka befintliga verksamheter (Vilanområdet, Jula Hotell, mm.) runtomkring, men även ge liv åt stadsrummet utanför planområdet och skapa bättre förutsättningar för handeln i stadskärnan. Beträffande det sistnämnda kommer det dock att krävas vidare åtgärder i form av förbättrad infrastruktur och mera välgestaltade målpunkter längs med vägen.

Handelns ekonomiska rådets handelsutredning

En utredning som handelns ekonomiska råd gav ut år 2017 (*Handelns betydelse – Då, nu och i framtiden*) tyder på att de externa handelscentra, dvs handelscentrum som ligger fränkopplade från tätorten, i framtiden kommer att vara starkt konkurrensutsatta från näthandeln. Att handeln vävs in i en fungerande, attraktiv stadsstruktur som ger upplevelsevärden utöver själva handeln, innebär således även en stor fördel jämfört med handel som enbart har sig själv som attraktionskälla.

Fördelarna med sådana lägen som lyfts fram i handelsutredningen tas på så vis tillvara i Skara och planförslaget, samtidigt som staden som en attraktiv plats att leva och verka i förstärks genom utökad handel.

Begränsning av handel inom planområdet

I syfte att bevara Vilanområdets karaktär är möjligheterna för handel starkt begränsade söder om Drysan och tillåts endast om den kan betraktas falla samman inom användningsområdet [R] (besöksanläggningar).

Varför mer handel överhuvudtaget?

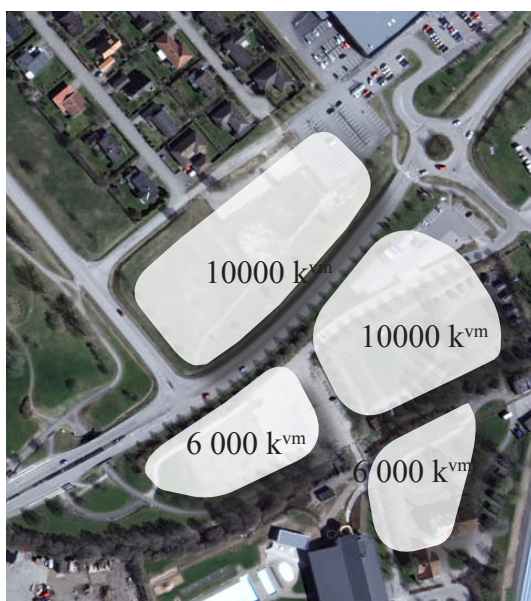
Mycket av tillväxten i Sveriges detaljhandel drivs av att det etableras nya butiker, varav en stor del etableras i externa lägen. Om ingen ny handel etableras i Skara kommun så innebär det att tillväxten inom handeln kommer att bli mycket låg och Skara kommer att tappa marknadsandelar gentemot kommuner i omlandet. En utebliven utbyggnad av handeln i Skara samtidigt som handelns stärks i kommuner i omlandet kan också innebära att Skaras konkurrenskraft som handelsstad försämras. Befintliga butiker i Skara kan därför förlora på att det inte blir hårdare konkurrens inom Skara. Detta eftersom butiker i Skara alltid kommer att konkurrera både med butiker Skara och med butiker i Skövde, Lidköping etc.

En utbyggnad av externhandeln i lagom omfattning, med ett kompletterande innehåll gentemot befintlig handel, och med en bra lokalisering kommer däremot mest troligtvis att stärka Skara som handelsort.

Övrig användning av kvartersmark

Utöver handeln föreslår kommunen en markanvändning som främst syftar till att väva ihop och harmonierar med de olika områdena kring planområdet samt tänkt handel. Det föreslås en bredare variation av användningssätt så att området långsiktigt förmår att hantera förändringar och fortsatt kan utvecklas mot den i detaljplanen formulerade visionen för området.

Följande användning av kvartersmark föreslås



Område 1: [HCR]

Område 2, 3 och 7: [H1CR]

Område 4 [RCH1P]

Område 5 [RSC1NO]

Område 6 [RCHNOP]

Exploateringsgrad

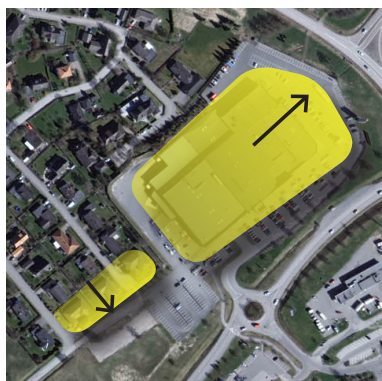
Exploateringsgrad

Exploateringsgraden är vald utifrån gatunätets kapacitet med de åtgärder som föreslås i trafikutredningen.

Detta kan innebära att det inte är möjligt att i sin helhet nyttja den exploateringsgrad som detaljplanen medger, då exempelvis krav och behov på angöring och exempelvis parkeringsplatser ianspråkar exploaterbar yta. Kommunen anser inte att detta tillvägagångssätt för att fastslå exploateringsgraden innebär en vilseledning av framtida byggherrar. Kommunen bedömer att fastighetsägaren eller framtida sådan själva bedömer hur fastigheten kan exploateras.

Vald exploateringsgrad anses ge exploatören frihet hur marken inom planområdet kan ordnas, samtidigt som den ger en förutsägbarhet beträffande de kostnader som uppstår i samband med anpassning av trafiksituationen till följd av de utökade exploateringsmöjligheterna.

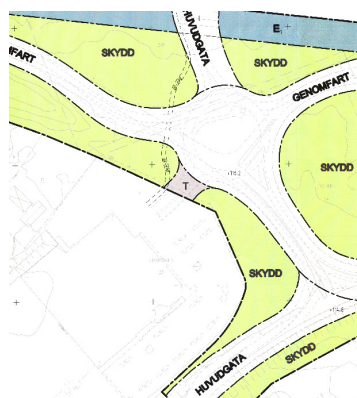
Planmässiga förändringar som berör del av KRÄMAREN 11,12 och 15 (bostäder) samt KRÄMAREN 33 (Julavaruhuset mm)



Berörda bostadsfastigheter och området kring Julavaruhuset samt var förändringar i byggrätten sker

Såväl Julavaruhuset (Plan B362) samt ett antal bostadsfastigheter inom kvarteret KRÄMAREN (Plan B387) omfattas av den nya detaljplanen, dock är ändringarna jämfört med det övriga planområdet marginella.

För berörda bostäder inom kvarteret Krämarens utökas den byggbara marken. Dessa byggnader får dock inte rymma huvudfunktionen för bostäder, dvs ytor där man stadigvarat vistas som exempelvis sovrum, vardagsrum, mm. Det enda som tillåts är så kallade komplement till huvudfunktionen som exempelvis förråd, garage, mm.



Detaljplan B395 som berörs av att fastigheten Krämaren 33:1 kan utökas

Beträffande fastigheten KRÄMAREN 33:1 (som bland annat omfattar Julavaruhset) avses den byggbara ytan att utökas i syfte att fånga upp tidigare beviljade mindre avvikelser från detaljplan, och så att det även i framtiden kan ske mindre ändringar vid exempelvis entréer eller småskaliga tillbyggnader av verksamheten utan att det står i strid med detaljplanen.

Det tillkommande området som får bebyggas ges mot bostadsbebyggelsen (i nordväst) och mot E 20 (i nordost) en lägre totalhöjd än vad detaljplan B362 medger. Detta med hänsyn till boende och upplevelsen av landskapsbilden, men även för att begränsa möjligheterna till en omfattande utbyggnad av området. Möjligheterna till att fler parkeringsplatser kan anläggas utökas genom att planmässiga förutsättningar ges för en utvidgning av fastigheten KRÄMAREN 33:1 mot nordost. Kommunen anser att det inte finns skäl till att upprätta en riskbedömning då ingen bebyggelse tillåts närmare än minst 30 meter från Brogårdsleden (Vägnummer 2616).

Sociala aspekter

Tillgänglighet

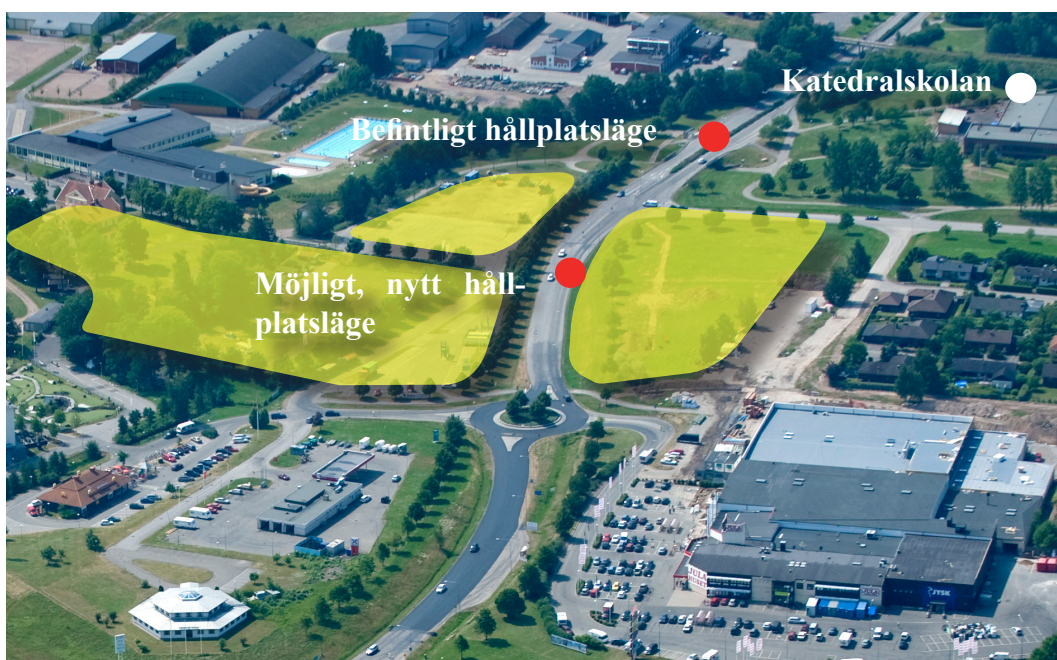
Allmänt ska nytillkommande bebyggelse, vägar och anläggningar utföras i enlighet med relevanta lagrum, förordningar och regler som behandlar tillgänglighet. Kommunen anser inte att dessa krav hindrar ett genomförande av detaljplanen.

På allmän plats, dvs områden där kommunen är huvudman och ansvarar för anläggande och drift, har kommunen frivilligt bestämt sig för att följa VGR (Västra Götalandsregionens) riktlinjer för fysisk tillgänglighet. I syfte att uppnå en god tillgänglighet ska områden där det sker nybyggnation eller där man avser att förändra användningen förses med säkra gång- och cykelvägar om inte dessa redan finns. **[Vid nybyggnad eller ändrad användning ska attraktiv gångförbindelse finnas längs entréfasader inom och mellan kvarteren].** Med attraktiv menas att gångförbindelsen ska vara lätt att finna, tydlig och vara lättorienterbar.

Möjligheterna för kommunen att i efterhand reglera hur marken ska ordnas inom

ett redan exploaterat område är bara begränsat möjligt, men kommunen rekommenderar att brister i tillgängligheten till och inom befintliga bebyggelseområden åtgärdas. Kommunen skapar med detaljplanen förutsättningar för en förbättrad tillgänglighet genom att det byggs två stycken nya stråk för mjuka trafikslag med syfte att få genare vägar till viktiga målpunkter.

Betydelsefullt är vidare möjligheten och strävan att anlägga en knutpunkt med gång- och cykelvägar samt hållplats för kollektivtrafik. Denna ska ligga omkring 120 m längre nordost om befintligt hållplatsläge vid Katedralskolan. Ett nytt framtida hållplatsläge skulle innebära att det blir längre gångväg från hållplatsen till Katedralskolan (170 m), men närmare i förhållande till Vilanområdet, Julavaruhuset och övrig befintlig handel samt möjliga framtida verksamheter. Sammanfattningsvis skulle ett nytt hållplatsläge redan utifrån befintliga förhållanden innebära att det skulle ligga mera centralt. Tänkt exploatering skulle kunna integrera hållplatsläget i ett tydligt samband. Tillgänglighet i meningen att så många människor som möjligt ska få tillgång till staden bygger på en samverkan av flera faktorer där trygghet, faktisk som upplevd sådan, är en avgörande faktor. Ett stråk som av en person upplevs som tryggt kan på grund av ett flertal omständigheter upplevas otryggt av en annan. Nedan följer en sammanställning av trygghetsskapande åtgärder inom ramen för detaljplan som kan läsas samman med detta avsnitt.



Befintligt hållplatsläge och möjligt nytt i förhållande till möjlig exploatering

 = möjlig ny exploatering

Trygghet

Detaljplanen ger förutsättningar för att öka tryggheten inom planområdet och således även tillgängligheten till andra målpunkter i form på diverse sätt.

Gång – och cykelvägar

Som nämnd ovan under avsnittet *tillgänglighet* avses det att anläggas två stycken nya gång- och cykelstråk som kan leda till att man rör sig tryggare genom stadsrummet. Placering av dessa vägar nära en relativt högtrafikerad väg (Skaraborgsgatan), kravet att möjlig bebyggelse ska placeras nära dessa med sina besöksentréer och fönster orienterade mot dem (se bestämmelse under avsnittet *Byggnadskultur och gestaltning – Förändringar*), en gen vägdragnings som tillåter långväga insyn och bland annat sträcker sig mot belevade platser (t.ex. bostadsbebyggelse), är element som kan bidra till trygghet och då även tillgängligheten i en bredare bemärkelse.

Exploatering och markanvändning

Kommunen anser att möjligheten att exploatera marken i större omfattning och då med sådana verksamheter som leder till en större mänsklig närvaro i stadsrummet under dygnets timmar är en viktig trygghetsaspekt. Detta speciellt då gång- och cykelvägarna leder till målpunkter som Vilanområdet eller möjligtvis från hotellet mot centrala stan dit man gärna söker sig kvällstid.

Övergångsställe

Tunnlar upplevs av många som otrygga platser och kan påverka hur vi rör oss genom staden, varför kommunen skapar förutsättningar för ett upphöjt övergångsställe som ett kompletterande alternativ till den gång- och cykeltunnel som idag nyttjas för att korsa Skaraborgsgatan och som ligger sydost om katedralskolan, strax invid hållplatsen Katedralskolan. Kommunen anser att detaljplanen således skapar förutsättningar för en ökad trygghet.

Allmänna intressen

I samband med utredningen av hur mark ska få nyttjas ska alltid de enskilda intressena (i detta fall önskemålet om att skapa ökade förutsättningar för handel och andra verksamheter) vägas mot de allmänna intressena som ska väga tyngst.

I huvudsak anses de enskilda intressena inte strida emot de allmänna utan kunna stödja varandra. De verksamheter som ges utrymme att etablera sig inom planområdet (se ovan under avsnittet Markanvändning - Användning av kvartersmark), är av

sådan karaktär att de av de flesta stadsbor önskas ligga nära eller väl tillgängliga till sina bostäder. De allmänna grönytor som försvinner till förmån för kvartersmark anses inte ha några större rekreativa värden, och de funktioner de fyller (delvis rening och hantering av dagvatten) blir säkerställda på annat vis (se avsnitt Dagvattenhantering).



Bostäder är ett allmänt intresse, och byggrätt för tre stycken enbostadshus norr om kvarteret KRÄMAR-EN försvinner i samband med planläggning.

Del av väg som försvinner till förmån för kvartersmark är gulmarkerad

Då det rör sig om ett mindre antal bostäder i ett för handeln strategiskt viktigt läge, anses det ur ett stads- och samhällsbyggnadsperspektiv viktigare att handeln får ta dessa ytor i anspråk. De två tänkta nya gång- och cykelstråken och andra åtgärder i anslutning till dem (se under avsnittet *Sociala aspekter*) anses vara av betydande intresse att de säkerställs och genomförs.

Åtgärderna anses vara förutsättningar för att kunna förverkliga visionen om attraktivt handelsområde enligt nutidens mening. Beträktat ur ett infrastruktur- och stadsbyggnadsperspektiv hade det varit önskvärd med fler allmänna, mindre gång- och cykelvägar, men i en avvägning mellan nytta och kostnader för anläggande och drift anser kommunen att det ur ett kommunalekonomiskt perspektiv inte är försvarbart med fler kommunala gång- och cykelvägar i nuläget.

Den allmänna väg som ligger mellan Julavaruhuset och Katedralskolan, i rät vinkel mot Knallevägen, försvinner delvis till förmån för kvartersmark. Bengtstorpsgratan knyter samman Knallevägen och Krämarevägen med det övergripande Gatunät, och således påverkas inte den grundläggande tillgängligheten till berörda kvarter.

Infrastruktur

Gång- och cykelvägar

Fram till och kring planområdet finns relativt goda gång- och cykelvägar. Standarden på exempelvis belysning skulle kunna förbättras, och så även vissa aspekter

beträffande trygghet (se avsnitt *Sociala Aspekter – Trygghet*), men över lag anses kan de anses vara goda.

Förändring

Möjligheterna inom planområdet med utökad handel och andra verksamheter som anses lämpliga med hänsyn till läget, förutsätter och möjliggör förbättrade möjligheter att röra sig till fots och cykel till olika målpunkter inom och utanför planområdet.

Gång- och cykelvägar inom kvartersmark

Inom kvartersmark ska goda gångvägar anläggas i syfte att förbättra tillgängligheten och med utgångspunkt i bygget av en social och ekologisk hållbar stad. **[Vid nybyggnad eller ändrad användning ska attraktiv gångförbindelse finnas längs entréfasader inom och mellan kvarteren]**. Minsta, fria bredd för dessa vägar bör vara tre meter, om inte tillgängligheten för gående kan tillgodoses på annat vis. Det kan anses lämpligt, men är inte nödvändigt, att dessa vägar ska tillåta säker passage även för cyklister.

Gång- och cykelvägar med kommunalt huvudmannskap

Det anses vara ett betydande allmänt intresse att förutsättningarna för de mjuka och hållbara trafikslagen (gående, cyklister, mm) förbättras. Kommunen har lokaliserat två vägsträckningar som med denna bakgrund är betydelsefulla och fundamentala i byggandet av en hållbar och attraktiv stad, väl förenliga med Skara kommuns vision tillika planens syfte och vision.

Det centrala ost – västliga gång- och cykelstråket

Ett sådant stråk leder från sydväst mot nordost (för enkelhetens skull kallat det ost – västliga stråket), längs med Skaraborgsgatans norra sida och kopplar ihop planområdet samt befintliga målpunkter med de centrala stadsdelarna. I denna riktning, kommandes exempelvis från centrala Skara, finns det två stycken gång- och cykelvägar som ligger avsides huvudleden för bilvägnätet. Dessa gång- och cykelvägar är som sådana svårorienterade och anlagda så att de inte kan betraktas som attraktiva, vilket främst beror på otrygga och otydliga korsningspunkter i förhållande till bilvägnätet.

Det centrala nord – sydliga gång- och cykelstråket

Det andra stråket leder från sydost mot nordväst (för enkelhetens skull kallat det

Nord – sydliga stråket), närmast i rät vinkel i förhållande till det andra centrala gång- och cykelstråket. Detta stråk kopplar ihop Vilanområdet med bostadsbebyggelsen norr om planområdet, själva planområdet och de andra närliggande målpunkterna som exempelvis campingen.



Även parallellt med detta stråk finns det befintliga gång- och cykelvägar, som dock likt de befintliga gång- och cykelvägarna i ost – västlig riktning inte är gena och i delar kan betraktas som otrygga.

Skellefteå på 60 - talet när bilen utformade städerna

Med hänsyn till den stora höjdskillnad som råder i den norra delen av det centrala gång- och cykelstråket som leder upp mot kvarteret KRÄMAREN, är det möjligt att det inte går att genomföra ett cykelstråk i anslutning till en tillgänglig gång- och cykelväg i samma läge. Av denna anledning väljs i denna del endast planbestämmelsen [GÅNG], med möjligheten att i efterhand ändå anlägga en gång- och cykelväg om det i genomförandeskedet visar sig möjligt.

Att leda cykeln kommer att vara möjligt, likväl som det går att använda en alternativ rutt utan att behöva röra sig under mark för att korsa Skaraborgsvägen.

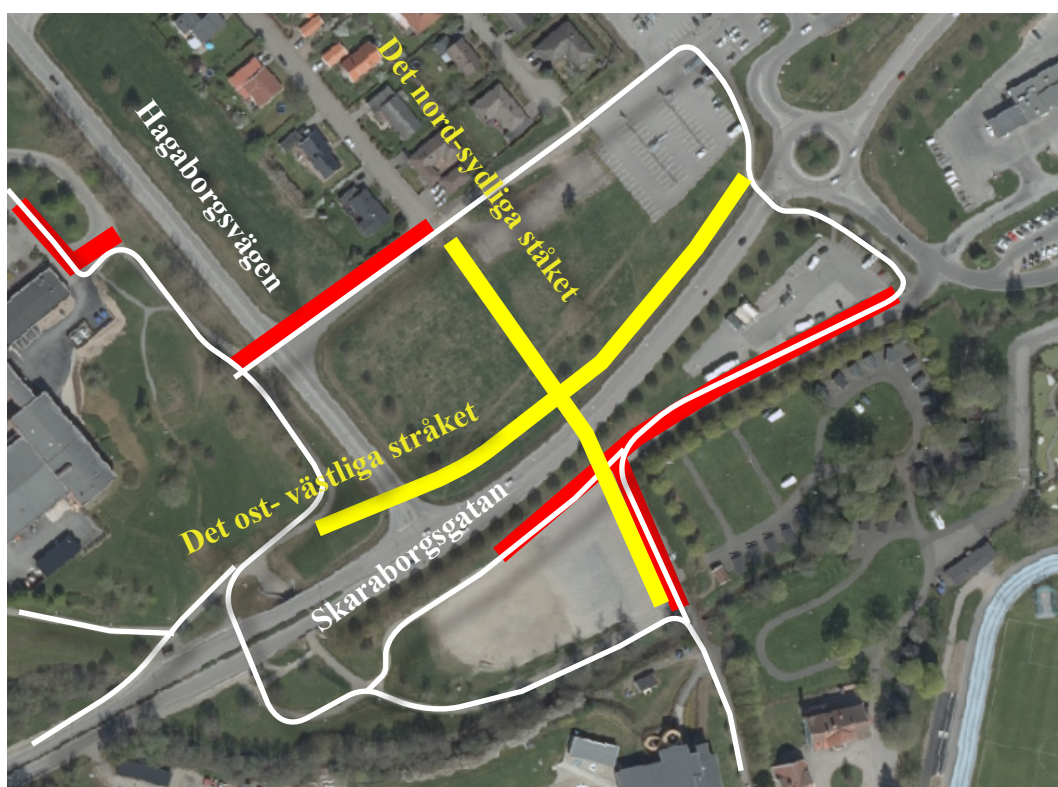
Allmänt om gång- och cykelvägar

I den befintliga infrastrukturen är det tydligt avläsbart att det är gena och attraktiva bilvägar som tidigare prioriterats före gång- och cykelvägar.

De nya gång- och cykelvägarna placeras centralt i förhållande till bilvägnätet (se det ost – västliga stråket) och bebyggelsen. Deras roll och funktion blir mera framträdande. En ytterligare fördel med deras gena läge är att då blir mera lättläst och logiskt hur man som mjuk trafikant tar sig till målpunkterna. För båda stråk gemensamt är att det inte längre är nödvändigt att röra sig under mark för att nå från ett mål till ett annat, utan att man ständigt kan röra sig ovan mark där man delar stadsrummet med andra. Möjligt blir detta genom en nyanlagd rondell och anslutande övergångsställen.

I motsats till befintliga gång- och cykelvägar korsar de nya centrala gång- och cykelvägarna varandra centralt i förhållande till planområdet och befintliga mål-

punkter vilket även underlättar orienteringen. I denna korsningspunkt finns även en vision och utrymme i detaljplanen för att anlägga ett nytt hållplatsläge för kollektivtrafiken som kan ge de nya gång- och cykelstråken en vidare nytta och mening. Genom planbestämmelser säkras att tilltänkt bebyggelse placeras nära de centrala stråken med sina entréer och skyltfönster och på så vis stöttar deras attraktivitet. **[Norr om Drysan ska besöksentréer och skyltfönster finnas orienterade emot de centrala gång- och cykelstråken] [Bebyggelse norr om Drysan ska i huvudsak placeras mot de centrala gång och cykelstråken och bilparkeringsplatser ska således placeras med minst 10 m avstånd från dessa].** Vid utformning och dimensionering av gång- och cykelvägar ska rådande riktlinjer (exempelvis *Cykelstrategin*) följas.



Befintliga gång- och cykelstråk = vita linjer; där cykelfältet ligger i gata = tjock röd linje underst; de nya, så kallade centrala gång- och cykelstråken = gula linjer

Kollektivtrafik



Skara stadsbussar linjekarta

Inom Skara tätort

Inom och nära planområdet finns idag två hållplatslägen som angörs av tre linjer för kollektivtrafik, varav två är anropsstyrda (linje 3, 4) och en utgör ordinarie stadstrafik (linje 1).

Linje 1 kör mellan Hindsbo och Skaraberg, och närmaste hållplats i förhållande till planområdet är vid Katedralskolan. Vardagar mellan klockan 06.00 och 18.00, och lördagar mellan 09.00 och 14.00, trafikerar linjen i halvtimmesintervall.

De anropsstyrda linjerna 4 och 5 angör hållplatsen vid Jula och fungerar som komplement till linje 1 och de områden som denna linje inte trafikerar. Linjerna är i trafik mellan 09.00 och 17.00 och måste förbokas minst en timme i förväg.

Regiontrafik

Närmaste hållplats för regiontrafiken i förhållande till planområdet är Katedralskolan. Via denna hållplats nås bland annat Trollhättan, Lidköping samt Skövde.

Förändring och bedömning

Skaras och planområdets anknäpning till regionen via kollektivtrafik kan betraktas som god. Stadstrafiken, i form av linje 1, passerar planområdet vardagar med en hög turtäthet. Idag angörs området med hänsyn till verksamhetens karaktär och hela områdets struktur av goda skäl via hållplatsen Katedralskolan.

Planförslaget innebär möjligheter till att området mellan Julavaruhuset och Katedralskolan får en sådan utveckling att det skapas en ny medelpunkt som tillika har karaktären av entré. Såväl Julavaruhuset, omkringliggande verksamheter och Katedralskolan kommer att kunna ansluta till denna nya ”mitt”.

Vid en utbyggnad inom planområdet vore det med hänsyn till avståndet mellan olika målpunkter motiverat att i framtiden flytta på hållplatsläget från Katedralskolan till dit där det centrala nord-sydliga gång- och cykelstråket korsar Skaraborgsgatan. Detaljplanen rymmer en flytt av hållplatsläget med hållplatser på ömse sidor av Skaraborgsgatan. För elever vore det med cirka 200 m extra marginellt längre och

såväl Hagaborgsvägen samt Skaraborgsgatan skulle kunna korsas säkert.

En flytt av hållplatsläget skulle förstärka områdets egenskap som en entré in till staden, och läget i sin tur skulle kunna motivera fler att använda sig av bussen som färdmedel. Ett ökat reseunderlag skulle kunna gå att finna inom kommungränserna, och i viss mån även regionen ifall man lyckas med att skapa ett attraktivt område med goda kopplingar till andra målpunkter och sevärdheter i centrala Skara.

Hållplatsen skulle kunna ligga i en nod för gång- och cykeltrafik med möjligheter att anordna såväl pendlingsparkeringsplatser för bilar och cyklar nära invid. Lämpligt läge för pendlingsparkeringsplatser vore del av fastighet VILAN 1:1 som är i kommunens ägo.

Gatunät och Trafik

Planområdet angörs med bil i huvudsak genom Skaraborgsgatan. Vägen knyter samman planområdet med de mera centrala stadsdelarna och Väg 184 i väster samt E 20 som ligger strax öster om planområdet. I detta läge mäter Skaraborgsgatan cirka elva meter exklusive avvattningsdiken, vallar och trädplanteringar och har ett körfält i vardera riktningen.

Ungefär 200 m sydväst om trafikplats Vilan ligger den cirkulationsplats som ansluter såväl Julavaruhuset och annan kommersiell bebyggelse norr om Skaraborgsgatan, som den bebyggelse (Jula Hotell, Jula camping) som ligger söder om Skaraborgsgatan. Vilanområdet angörs trots sin närhet i huvudsak via trafikplatsen Glasbacken som ligger längre söderut.

Ovan beskrivna cirkulationsplats är hård belastad, och åtgärder krävs så att nytilkommande exploatering inte skapar en ohållbar trafiksituation med risk för betydande störningar (se mer under *Förändringar* nedan samt *trafikutredning*).

Såväl bostadsbebyggelsen norr och nordväst om planområdet samt Katedralskolan matas via Hagaborgsvägen som löper mellan Skaraborgsgatan och Brogårdsvägen. I dagsläget ansluter Hagaborgsvägen mot Skaraborgsgatan med en t – korsning.

Trafikflöden – För Skaraborgsgatan och Hagaborgsvägen finns det i närtid två stycken trafikmätningar som ger en uppfattning om deras faktiska belastning. År 2012 mättes det längs med Skaraborgsgatan, mellan befintlig cirkulationsplats och trafikplats Vilan 8 111 ådt (fordon per årsmedeldygn). Detta avsnitt kan anses vara en av det mest trafikerade delsträckorna i Skara. Längs Hagaborgsvägen uppmättes år 2002 en ådt på 3 100.

Förändring

Ökade trafikflöden på grund av den utökade exploateringsgraden samt fastighetsregleringar kräver förändringar i trafikapparaten.

Som beskrivet under avsnittet *Allmänna intressen* kommer den allmänna väg som ligger mellan Julavaruhuset och Katedralskolan, i rät vinkel mot Knallevägen, att tas bort till förmån för kvartersmark. Bengtstorpsgatan knyter samman Knallevägen och Krämarevägen med det övergripande gatunätet, och således påverkas inte den grundläggande tillgängligheten till berörda kvarter.

Delar av fastigheten DOMPROSTEGÅRDEN 2:1, de som ligger närmast fastigheten BILISTEN 1, kommer att övergå till densamma i syfte att kunna nyttja marken bättre. I samband med denna fastighetsreglering försvinner möjligheten till genomfart via Vilangatan till parkeringsytan på del av fastigheten VILAN 1:1. För att kunna angöra denna del av VILAN 1:1 krävs en ny tillfart varför korsningen Hagaborgsvägen/ Skaraborgsgatan byggs om till en cirkulationsplats med ett ben som sticker ner mot befintlig parkeringsyta. Se bilaga *Trafikutredning* för hur den nya cirkulationsplatsen kommer att utformas och var den kommer att behöva placeras.

In- och utfarter

En huvuddel av trafiken inom planområdet angörs idag via den cirkulationsplats som ligger närmast E 20.

Förändring

I samband med detaljplanens förändrade förutsättningar kommer det i syfte att angöra del av fastigheten VILAN 1:1 att tillkomma en ny infart mot Skaraborgsvägen där den nya cirkulationsplatsen anläggs (se *Gatunät och trafik – Förändring*). Med avsikten att bevara goda trafikflöden längs med Skaraborgsgatan anses det enkom lämpligt med en in- och utfart som ansluter mot cirkulationsplatsen. Detta säkras genom lämpligt placerat in- och utfartsförbud. Generellt får in- och utfart mot Skaraborgsgatan endast ske via en cirkulationsplats.

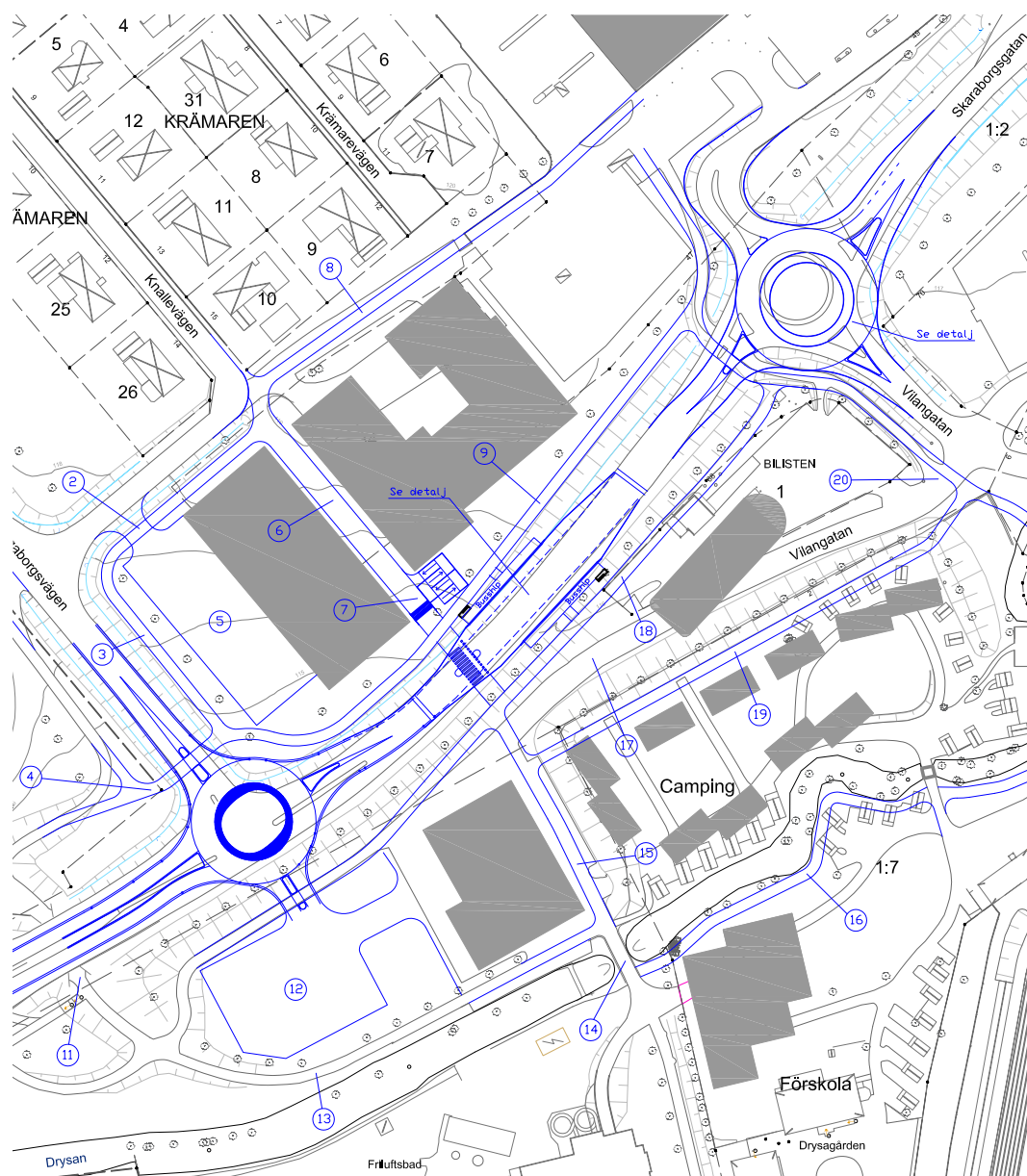
Den mark som ligger sydväst om Julavaruhuset ska av godstrafik och bilburna besökare angöras via Hagaborgsvägen där befintlig infart ligger idag. Med samma planbestämmelse som formulerat ovan säkerställs att inte fler in- och utfarter placeras mot Hagaborgsvägen, och planbeskrivningen anses tydlig nog för att in- och utfart hamnar i tänkt läge.

Förslag på trafiklösning

Förslaget visar hur trafiksituationen kan komma att se ut. Planförslaget tillåter genomförande av de grundläggande, föreslagna åtgärderna inom allmän plats.

En ombyggnad av befintlig rondell i nordöst så som redovisat anses i nuläget inte nödvändig, men anses i takt med att området exploateras bli en nödvändighet.

Se även trafikutredningen ”Trafiklösningar vid utökad markanvändning av Östra Entrén, Skara” för alternativa lösningar samt utredningen i sin helhet.



Bil- och cykelparkering_

Bilparkering

Planområdet domineras i dagsläget av stora parkeringsytor, och även i framtiden kommer det att vara nödvändigt med ett stort antal parkeringsplatser på grund av befintliga verksamheter och de nya som detaljplanen ger rätt till.

I dagsläget finns det cirka 370 bilparkeringsplatser på fastigheten KRÄMAREN 33 som tillgodoser parkeringsbehovet för Julavaruhuset och övriga verksamheter inom fastigheten. Ytterligare en större sammanhängande parkeringsanläggning finns inom planområdet på del av fastighet VILAN 1:1 (Badhusparkeringen) . I dagsläget finns det utrymme för cirka 200 parkerande bilar. Endast cirka 120 stycken parkeringsplatser är utritade, varför ett effektivt nyttjande inte är möjligt. Dessa parkeringsytor nyttjas av Vilans fritidsområde och nyttjas främst vid större evenemang. Utanför planområdet och inom Vilanområdet finns det ytterligare större parkeringsanläggningar. Mindre parkeringsytor finns även inom fastigheten BILISTEN 1 och i övrigt i direkt anslutning till de olika verksamheterna och bostäderna kring planområdet.

Cykelparkering



Cykelparkering för lådcykel i Köpenhamn. Kan man inte låsa cykeln säkert är cykeln som transportmedel inget alternativ

Antalet utpekade cykelparkeringsplatser är mycket färre i förhållande till antalet bilparkeringar, och inom planområdet finns sådana endast i anslutning till verksamheterna inom fastigheten KRÄMAREN 33. Att det förhåller sig på detta vis är inte förvånansvärt med hänsyn till våra resvanor och att det är svårt att transportera de varor som vanligtvis inhandlas på de ställen som etablerat inom fastigheten KRÄMAREN 33.

Parkering inom Vilanområdet

Vilanområdet är planlagt med den gamla bestämmelsen [Ri] [Område för idrottsändamål]. Även de stora bilparkeringsytorna som ligger i området är anlagda med stöd av denna bestämmelse, vilket dock innebär att parkeringsplatserna enligt plan-

och bygglagen är kopplade till idrottsanläggningarna och inte får användas för annat ändamål.

I dagsläget finns det inga antydningar om att det kommer att ske en förändring kring hur parkeringsytorna används och det syfte de tjänar. Tillägget [P] (Parkering) till användningssättet idrottsändamål, dvs besöksanläggning, innebär enbart att de stora parkeringsytorna juridiskt kan utgöra en självständig anläggning. Parkeringsytorna är endast fullt utnyttjade vid större evenemang och högre belastade kvällstid i samband med träning.

Bestämmelsen rymmer möjligheten till att parkeringsytorna kan nyttjas bättre i framtiden. Vid större evenemang i centrum skulle exempelvis besökare kunna hänvisas till Vilans parkeringsytor. Dagtid skulle det vara möjligt att lokalisera arbetsplatsparkering till området och således möjliggöra en högre exploatering i ett annat område. Bestämmelsen ger kommunen möjligheten att ingå avtal med annan part om att få nyttja dessa parkeringsplatser vilket idag inte är möjligt.

Förändring

I samband med planläggning av området och möjligt genomförande kommer parkeringsbehovet sammantaget att öka.

Tillgängliga parkeringsplatser

Tillgängliga parkeringsplatser ska i rimligt antal finnas i anslutning till verksamheterna och placeras och utformas i överensstämmelse med rådande regelverk och stöd av relevant lagrum. Siffran 5 nämns ofta som procentuellt riktvärde för hur många tillgängliga parkeringsplatser som ska finnas inom parkeringsanläggningar, dock är även deras absoluta antal av betydelse inom större, sammanhängande parkeringsanläggningar och kan då sänkas till att omfatta minst 2 % av det totala antalet parkeringsplatser. Att nämna en absolut siffra anses inte tjänligt, utan behovet ska bevakas av respektive fastighetsägare samt kommunen och justeras efter behov.

Allmänt om parkeringsytor för bilar

Parkeringsplatser ska i huvudsak anordnas inom den egna fastigheten, dock lämnar planbestämmelsen [P] (Parkering utom tvätt) inom delar av planområdet utrymme för att parkeringsplatser kan anordnas på en annan fastighet. Planbestämmelsen lämnar även utrymme för att anordna betalda parkeringsplatser ifall det uppstår en sådan situation där en verksamhet genererar ett parkeringsbehov som okontrollerat belastar en annan fastighet.

Planbestämmelsen [**Bebyggelse ska i huvudsak placeras mot de centrala gång- och cykelstråken**] ska även tydas som att det i vissa lägen (längs med de centrala gång- och cykelvägarna) inte är lämpligt med parkeringsplatser om det inte krävs för att säkerställa lagkrav om tillgänglighet. Ytorna närmast de centrala gång- och cykelstråken ska främst reserveras för bebyggelse varför det endast kan anses lämpligt med tidsbegränsade lov för parkeringsplatser i dessa lägen ifall det inte rör sig om befintliga parkeringsytor.

I syfte att bryta parkeringsytornas dominerande intryck ska som tydligare beskrivet under avsnittet Byggnadskultur och gestaltning – Parkeringsytor vissa motåtgärder vidtas som även säkerställs genom planbestämmelse. [**Minst tre procent av området för parkeringsytor ska vid nyanläggande av sådana vara grönytor och väl gestaltade. Minst ett träd per 15 parkeringsplatser ska finnas, väl fördelat inom parkeringsytan**].

Allmänt om cykelparkeringar

Markerade cykelparkeringsplatser ska anordnas i anslutning till de olika verksamheterna. Cykelstrategin ska i huvudsak vara vägledande vid utformning av hur cykelparkeringsplatser ska anordnas. I likhet med att det ska finnas tillgängliga parkeringsplatser för bilar ska det finnas större cykelparkeringsplatser för så kallade lådcyklar som tillåter transport av varor och även människor. Minst en sådan ska finnas i nära anslutning till vardera verksamhetscentré. Viktigt att betona ur ett trygghetsperspektiv och i syfte att göra cykeln till ett attraktivt alternativ till bilen är att påpeka betydelsen av väl upplysta cykelparkeringsplatser.

Antal bilparkeringsplatser

Skara kommun förfogar i dagsläget inte över en aktuell parkeringsnorm eller andra dokument som med hänsyn till markanvändningen rekommenderar ett visst antal parkeringsplatser. Parkeringsnormen från 1986 kan inte betraktas som relevant. Upprättas det riktlinjer eller rekommendationer i framtiden ska dessa vara vägledande vid prövning av bygglov. I många, främst expansiva kommuner och i centrala lägen, råder det idag en strid om markytorna och dess användning. Som en följd av våra städers struktur och våra levnadsmönster ställs behovet av bilparkeringar, kostnaderna för att anlägga parkeringshus eller underjordiska parkeringsanläggningar, mot möjligheten att nyttja samma ytor för exempelvis bebyggelse. Denna frågeställning leder av ett antal skäl, främst ekonomiska, i många lägen till konflikter, varför det är vanligt att man upprättar parkeringsstrategier och normer för att säkerställa att behovet av parkeringsplatser tillgodoses, men även så att värdefull mark inte i onödan disponeras för bilparkering.

Kommunen anser att det inom planområdet inte finns något behov av att föreskriva hur många bilparkeringsplatser som ska anordnas med hänsyn till de verksamheter som tillåts, då de är av en sådan natur att ett välbalanserat förhållande mellan bebyggelse och bilparkeringsytor är självreglerande. För få bilparkeringsytor för exempelvis handel innebär att området som sådant blir oattraktivt, samtidigt som för stora parkeringsanläggningar ianspråktar värdefulla ytor som skulle kunna nyttjas för affärslokaler.

Det som förhoppningsvis kan leda till att färre bilparkeringar över tid måste tillhandahållas är om hållplatsläget för bussar flyttas närmare korsningspunkten för de centrala gång- och cykellederna.

Risken för att närboendes parkeringssituation påverkas kan uteslutas, och möjligheten att anordna exempelvis kostnadspliktiga parkeringsplatser vissa timmar om dygnet bör kunna förhindra att parkeringsplatser som idag försörjer Vilanområdet tillgodoser handelns behov.

Antal cykelparkeringsplatser

Kommunen saknar även en cykelparkeringsnorm varför det är viktigt att man i bygglovskedet beaktar att det anläggs sådana. Det kan antas att lämpligt antal bilparkeringsplatser kommer att anläggas utan att kommunen styr, men samma reglerande faktorer (bilparkeringsplatser i förhållande till verksamhetsyta) kan värka uteslutande när det gäller att tillhandahålla cykelparkering.

Ur ett stadsbyggnadsperspektiv och med stöd i kommunens Vision (Självklart hållbart), kommunala strategier (Miljö-, Folkhälso- och Cykelstrategin) är det således viktigt att kommunen i samband med bygglov för nybyggnad och ändrad användning säkrar att cykelparkeringsplatser anläggs. Den dag då man upprättar en parkeringsnorm ska den vara vägledande vid prövning av bygglov.

Miljö

Strandskydd

Enligt Miljöbalken (MB) 7 kap 13 § omfattas delar av planområdet av strandskydd. Strandskyddets syfte är att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv, såväl på land som i vatten.

Kommunen får i enskilda fall ge dispens från strandskyddet om det finns särskilda skäl. Sex stycken sådana skäl är listade i MB 7 kap 18 c§, och kommunen åberopar sig på 18 c§ 1 i syfte att upphäva strandskyddet inom hela planområdet.



Campingstugor - Drysan - Campingplats.

”18 c § Som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet får man beakta endast om det område som upphävandet eller dispensen avser 1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.”

Området kring Drysan, fram till åbranten, är idag ianspråktaget ytor som ingår i verksamheter samt bebyggelse. Närmast Drysan, i planområdets östra del, pågår det campingverksamhet med uppställningsmöjligheter för fordon. Även mindre campingstugor är placerade nära ån som idag i samband med den pågående verksamheten förhindrar allmänhetens tillgång till vattnet. I samband med detaljplanen minskas det byggbara området ett antal meter för att bland annat ge plats åt en mindre gång- och cykelstig som kommer att höja tillgängligheten för allmänheten utan att påverka livsvillkoren för djur- och växtlivet avsevärd.

Den utökade exploateringsgraden anses inte försämra befintliga förhållanden beträffande allmänhetens tillgång eller djur- och växtlivet. Ny exploatering möjliggör framförallt att kommunen i samband med bygglov kan ställa krav på dagvattenhanteringen och säkerställa att det vatten som når recipienten (Drysan) är renare än vad som kan antas idag är fallet.

Dagvattenhantering och vattenkvalitet

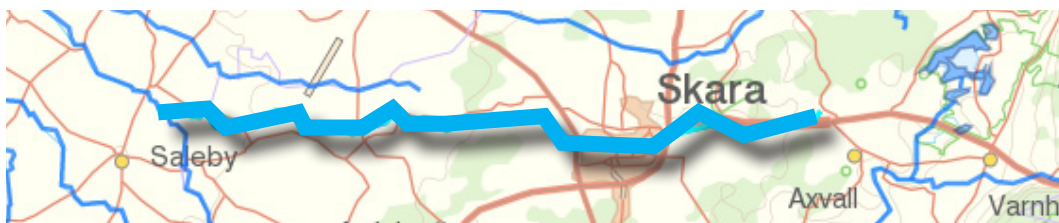
Recipienten

Recipient för dagvattnet i planområdet är vattendraget Dofsan som rinner genom Skara och via Fljan och Lidan vidare ut i Väneren. Inom staden kallas vattendraget

för Drysan. Dofsan har statusklassats och enligt VISS (2018) och uppnås ej god kemisk status med avseende på bromerad difenyleter (PDBE) och kvicksilver.

Föroreningarna har i huvudsak sitt ursprung i långväga luftburna utsläpp och problemet är så pass omfattande att tekniska förutsättningar att åtgärda det saknas i dagsläget. Halterna av PDBE och kvicksilver får dock inte öka. Den ekologiska statusen är klassad till ”måttlig” och målsättningen är att god status ska uppnås 2027. Förekomst av kiselalger visar att Dofsan är påverkad av övergödning och organisk förorening. Strandzonen är på flera ställen är uppodlad, har mänskligt anlagda hinder och det finns vandringshinder i vattendraget, vilket påverkar livsmiljöerna för fiskar, djur och växter negativt.

De påverkanskällor som bidrar till övergödning genom tillförsel av fosfor är reningsverk, enskilda avlopp, urban markanvändning samt jordbruk. Vattenmyndigheterna har ett åtgärdsprogram för att minsta mängden totalfosfor från dessa källor och skapa ekologiskt funktionella kantzoner längs vattendraget.



Dofsans sträckning ljusblå

Dagvattenflöden

Det område som anses relevant beträffande dagvatten och de flöden som kan uppstå och vilka behöver hanteras i samband med planläggningen av området redovisas i illustrationen med titeln *Gräns för utredningsområde*. Området omfattar inte enbart aktuellt planområde utan exempelvis även Jula. Dagvattenflöden från Jula (KRÄMAREN 33) leds idag till ett fördröjningsmagasin sydväst om fastigheten Krämaren 33 till ett dagvattenmagasin om 12 m³ som ligger strax söder om KRÄMAREN 34. Då området där dagvattenmagasinet är lokaliserat avses ändras behöver även dagvattenhanteringen för KRÄMAREN 33 beaktas.

Med hänsyn till rådande detaljplaner ges en annan möjlighet av områdets markanvändning och således mark- och avvattningsbeskaffenheten

Hårdgjorda ytor (Tak, vägar, parkeringsytor, asfalterade ytor)	70 000 k ^m	74,8 %
Bostäder (50 % hårdgjorda ytor, 50 % grönyta)	5 300 k ^m	5,6 %
Grönytor	18 200 k ^m	19,6 %

Markens beskaffenhet idag och hur ytorna förhåller sig till varandra procentuellt

Rådande detaljplaner visar således på en betydande större möjlighet av hårdgöring än vad vi förefinner idag. Med hänsyn till recipientens status och de krav som ställs med LAV (Lagen om allmänna vattentjänster), anser kommunen att det inte är möjligt att betrakta rådande detaljplaner som ett nollalternativ.

Kommunens ambition

Kommunen rekommenderar i möjligaste mån en öppen avvattnings inom planområdet, dock tillåter detaljplanen en sådan exploatering och finns sådana förutsättningar (Skaraborgsvägen), att det inte är möjligt med en fullständig öppen sådan.

Själva hanteringen, dvs reningen och fördröjningen av dagvattnet, avses dock ske i öppna anläggningar och lokalt.

Öppna anläggningar kräver skötsel, disponibla ytor och är kostsamma vid anläggandet. Dess fördel är dock att inga reningsverk belastas, man undgår anläggande av tekniska anläggningar som pumpstationer och större ledningsdragningar som även de kräver underhåll och höga investeringskostnader.



I samhällsbygget är den ekonomiska frågan alltid en betydande faktor för huruvida idéer kan realiseras, dock finns det framförallt pedagogiska och estetiska fördelar med en öppen dagvattenhantering som är svåra att mäta. En öppen dagvattenhantering möjliggör att vi lär oss att betrakta dagvattnet som en del av ett kretslopp och resurs. Dagvattnet förblir inte ett abstrakt begrepp utan något synligt och kanske en varm sommardag, efter ett sommarregn, även något påtagligt. En sådan förståelse är avgörande för ett hållbart samhällsbygge i ekologisk mening.

En öppen dagvattenhantering kan även vara estetiskt tilltalande, och dagvattenhanteringen kan i detta område, där många avses att röra sig, med fördel integreras i rumsligheten i form av en mindre park eller grönyta.

En sådan lösning skulle bidra till att ge området en grönare och trivsammare karak-

tär som kan bryta upp bilden och känslan vi mestadels får när vi rör oss i handelsområden som inte är en naturlig del av den vuxna staden.

Dagvattenutredningens slutsatser

Tillkommande exploateringar medför att dagvattenhanteringen bör dimensioneras enligt Svenskt vattens kriterier för affärsområden. Ledningssystemen ska ha kapacitet att avleda ett 10-årsregn och klara återkomsttiden 30 år för trycklinje i marknivå. Det bör anordnas fördröjning av dagvattnet inom planområdet innan det avleds till de allmänna va-anläggningarna som mynnar i Drysan.

Fördröjningsvolymen dimensioneras efterhand som exploatering sker och bör minst buffra dagvatten motsvarande ökningen vid exploatering jämfört med dagens dagvattenflöden på motsvarande yta. En rekommendation är minst 1,4-2,0 m³ effektiv fördröjningsvolym per tillkommande 100 m² hårdgjord yta, beroende på typ av yta.

Vidare bör byggnader skyddas vid extremflöden genom höjdsättning och utsedda avrinningsstråk i planområdet. Plats för avrinningsvägar, exempelvis i svackdiken, bör avsättas i detaljplanen. De befintliga dagvattensystemen är inte fullständigt dokumenterade vad gäller ledningsdimensioner och vattengångsnivåer. Men på flera ställen är systemen underdimensionerade redan för dagens belastning och kommer behöva dimensioneras upp i samband med utökad exploatering.

Dagvattenhanteringen från parkeringsytor bör utformas med enklare rening. Reningmetoder som kan användas är översilning över grönytor, infiltration i genomsläppliga material och filterkassetter i brunnar.

Luft

Vintern 2002-2003 mättes kvävedioxidhalten dels i ett hårt trafikbelastat gaturum (Skaraborgsgatan med ca 9 500 fordon per dygn) dels i en mätpunkt med ”tätortsbakgrund”. Mätningarna visade att halterna med god marginal underskred gällande MKN.

Även planområdet ligger längs med Skaraborgsgatan. Trots nya och utökade möjligheter till exploatering som kan resultera i att bebyggelse byggs närmare Skaraborgsgatan och ökade trafikflöden, anses området mindre utsatt för möjliga föroreningar än det centrala området där mätningar tidigare genomförts.

Aktuellt område ger större möjligheter till uppblandning av luftmassor med hänsyn till dess läge nära det öppna åkerlandskapet, samt att gaturummet kommer att vara bredare och mindre förtätad. Kommunen anser inte att det föreligger risk för att

MKN för Luft kommer att överskridas.

Radon

Området ligger enligt översiktsplanen inom ett normalriskområde för radon som huvudsakligen utgörs av lera.

Föroreningar

Inom området finns inga kända föroreningar eller kända verksamheter som föranleder att en MIFO (Metodik för Inventering av Förorenade Områden) genomförs. Inom fastigheten BILISTEN 1 ligger idag en station för fordonsgas som inte utgör en källa för föroreningar.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom verksamhetsområdet för vatten och avlopp och ska anslutas till Skara Energis spill- och dagvattennät.

EI



Nätstation vid entrén till Skara Arena

Detaljplanen medger en sådan tillkommande exploatering att nya nätstationer kan komma att behöva uppföras. Viss möjlighet finns att befintlig stations kapacitet utökas. Detaljplanen upptar ett större område och en utbyggnadstakt eller ordning finns inte, varför det är svårt att i detta skede säga var det är lämpligt med en eller flera

nya nätstationer. Behov av nya nätstationer inom planområdet kommer enbart att uppstå på grund av de verksamheter som kan komma att etableras inom planområdet, ej på grund av verksamheter eller markanvändning som ligger utanför plangränserna. Vid behov ska därför mark för nya nätstationer tillhandahållas av fastighetsägaren, och även möjlighet till tillfart och utrymme för service. Läge för nätstation ska bestämmas i samråd med Skara Energi.

Även om med hänsyn till tillåten markanvändning möjligheterna är få, ska det i detta sammanhang även samrådask med Miljöenheten så att elektromagnetisk strålning inte påverkar någon känslig verksamhet inom planområdet.

Ledningar

Tidigare rådande detaljplaner har uppvisat ett stort antal områden reserverade för underjordiska ledningar (u - områden). Det stora antalet u - områden, och dess lägen, harmonierar inte väl med behovet att fritt kunna planera och disponera ytorna.

I samband med planläggningen upphävs ett stort antal u - områden inom den mellersta delen av planområdet. Befintliga ledningar säkras med ledningsrätt, och om dessa önskas flyttas i samband med exempelvis byggnation ska detta i första hand bekostas av fastighetsägaren eller den som önskar att ledningen ska flyttas.

På ömse sida av ån Drysan säkerställs u - område för att säkra ledningsdragning vid behov av flytt eller om nya ledningar behöver dras. Den yta u - områden har ianspråktagit har även kunnat minskas då man ser att det finns goda möjligheter att förlägga ledningar inom allmän plats, dvs de allmänna gator och vägar som finns inom planområdet. Det tillkommande u - området på den södra sidan av ån har främst valts i syfte att säkra befintlig fjärrvärmeledning. I den nordvästra delen av planområdet har en ett u - område på kvartersmark tagits bort och markanvändningen övergått till allmän plats [GÅNG]. Denna ändring anses inte påverka befintliga ledningar och möjligheten till underhåll.

I rät vinkel till denna gångväg, parallellt med bostadsbebyggelsen, har det planlagts ett nytt u - område i samband med att delar av allmän plats [VÄG] övergår till kvartersmark.



Vit linje = del av planområdesgräns; gula linjer = nya u - områden; gul, streckad linje = u - område som övergår till allmän plats

Avfall

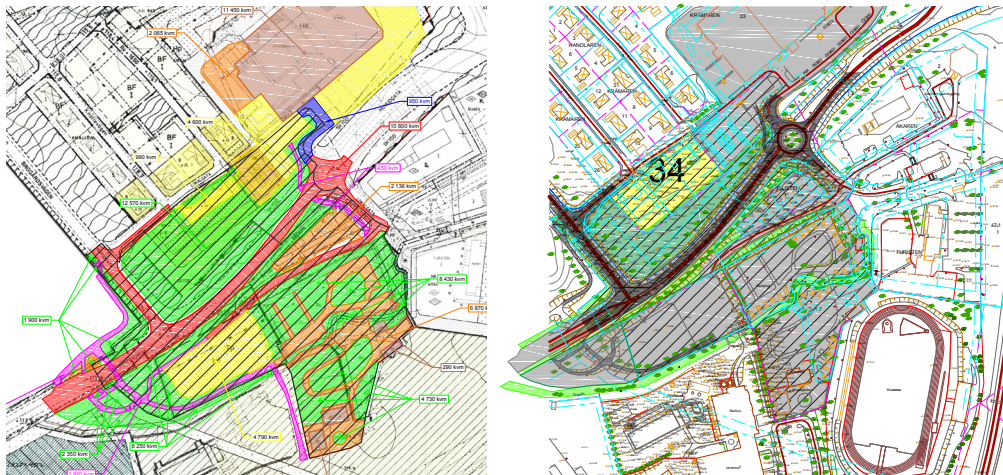
Avfall ska kunna tas hand omhand via källsortering. AÖS (Avfallshantering Östra Skaraborg) anvisningar beträffande sophämtning ska följas.

Markens förutsättningar

Mark och vegetation

Den nordvästra delen av planområdet sluttar fram till Skaraborgsgatan relativt kraftigt från norr mot söder med en höjdskillnad på omkring fem meter. Söder om Skaraborgsgatan är marken relativt flack. Under avsnittet *Platsens läge i förhållande till staden, stadsbild och närområde* beskrivs de påtagliga ingrepp i topografin som människan åstadkommit i form av vallar.

På grund av sitt attraktiva läge har större delar av planområdet utsatts för konkret mänsklig påverkan, och merparten har även hårdgjorts eller bebyggts.



Gröna ytor redovisar till vänster var det finns vegetation inklusive gräsytor idag. Gröna ytor i höger bild visar de få grönytor som med de gamla rådande planer säkerställdes..

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar eller antydning om att sådana finns. Om det påträffas en okänd fornlämning i samband med grävarbeten ska arbetet omedelbart avbrytas och anmälan göras till Länsstyrelsen.

Konsekvenser av planens genomförande

Byggnadskultur och gestaltning

Gula Villan och Drysagården – Den så kallade Gula Villan och Drysagården saknar i dagens läge ett skydd i detaljplanen. Med hänsyn till byggnadernas kulturhistoriska värden (för en beskrivning se under avsnittet *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och förhållningssätt*) anser kommunen att det är skäligt att ge byggnaderna ett skydd i detaljplanen som säkerställer att det konstaterade värdena säkras.

Kommunen anser dock inte att byggnadernas kulturhistoriska värde i sig och i förhållande till en möjlig utveckling av området är av sådan betydelse att det motiverar ett rivningsförbud.

Gula Villan och Drysagården är ”inkilade” mellan simhallen och Sparbanken Arena, strategiskt placerade i förhållande till Vilanområdet. Än utveckling av den mark

som idag ianspråkats av dessa kulturhistoriskt viktiga byggnader med ny bebyggelse som förhåller sig till Vilanområdet, anses dock väga tyngre sedd ur ett allmänt intresse. Gula Villan och Drysagården har även har ett ekonomiskt värde som relativt stora, fungerande byggnader, vilket anses ge dem ett visst kompletterande skydd mot rivning.

Övrig möjlig bebyggelse *och omkringliggande bebyggelse* – Detaljplaner ger rätt att uppföra byggnader, men ingen skyldighet, varför det är svårt att spå hur området kommer att utvecklas om det ytmässigt inte utvecklas i sin helhet. Kommunen anser dock att risken att för en negativ inverkan är minimala, möjligheten för en positiv utveckling avsevärda.

Förutom Drysagården och Gula Villan finns det inga kulturhistoriskt värdefulla byggnader som kan påverkas av tillkommande bebyggelse, och det rådande bebyggelsemönstret uppvisar inga bevarandevärden.

En i detaljplanen säkerställd hög exploateringsgrad anses över tid kunna bidra till att området utvecklas i enlighet med de rättigheter planen inrymmer. Detta skulle innebära att området förtätas avsevärd med en bebyggelse som kommer att uppvisa variation och en anpassning till såväl markens förhållanden och de utpekade gång- och cykelstråken. Området anses ha goda förutsättningar att utvecklas till en del av staden där människan får en större betydelse för utformningen och där området kommer att kunna utvecklas till en entré in till staden från att ha varit en odefinierad yta med utspridd bebyggelse.

Handel

Konsekvenser för dagligvaruhandeln

Det saknas etableringsutrymme för dagligvaruhandel i Skara kommun. Det beror på att köpkraftstillväxten är svag och boende i Skara redan idag handlar huvudparten av sina dagligvaror i kommunen. Möjligheterna att få fler kunder från omkringliggande kommuner bedöms som små i nuläget då dagligvaruhandeln i Skara redan idag har ett visst inflöde från omlandet.

Att etableringsutrymmet är starkt begränsat behöver emellertid inte betyda att det är helt ointressant för någon aktör att etablera sig i Skara. Om det skulle etableras mer dagligvaruhandel i Skara kommun så kommer det att påverka omsättning och lönsamhet för de befintliga butikerna. Ju större butik som etableras desto större blir påverkan på befintlig handel. Etablering av någon servicebutik eller mindre livsmedelsaffär får inga större konsekvenser medan etablering av en stormarknad/storbutik kommer att leda till så stora omsättningsminskningar att någon butik slås

ut. Detta kan i sin tur leda till att vissa konsumenter får en försämrad tillgänglighet till dagligvaruhandeln. Mot detta bör emellertid vägas att etablering av en ny butik kan vara positivt för andra konsumenter.

Konsekvenser för sällanköpsvaruhandeln

Till skillnad mot dagligvaruhandeln så finns det ett utrymme för etablering av mer handel i sällanköpssegmentet, samtidigt som de befintliga butikernas omsättning kan öka med någon procent per år. Ett positivt etableringsutrymme innebär en mindre risk för negativa konsekvenser för befintlig handel.

Det bör emellertid påpekas att en ökad konkurrens på marknaden i Skara kan göra att enstaka befintliga aktörer, i ljuset av de nya butikerna, kommer att framstå som mindre attraktiva i konsumenternas ögon och därmed tappa kunder och omsättning till den tillkommande handeln. Det är därför viktigt att befintliga butiker ständigt arbetar med att vässa sitt erbjudande (service, öppettider, kvalitet etc.) gentemot konsumenterna.

Om det viktigaste för kommunen är att omsättningen i Skaras detaljhandel och mängden skapade arbetstillfällen ska bli så hög som möjligt kan mer externhandel tillåtas. Det bör då påpekas att etablering av mer sällanköpsvaruhandel där utbudet blir större än efterfrågan innebär att det inte kommer att finnas kundunderlag för alla butiker. Det blir en betydligt hårdare konkurrens inom Skara. Det kan i sin tur leda till att befintliga aktörer riskerar att slås ut och/eller att någon av de nya etableringarna inte når upp i tillräcklig omsättning för att överleva. För konsumenterna kan det på kort sikt vara bra med ett kraftigt utökat utbud på hemmaplan, men på längre sikt riskerar utslagning av butiker innebära att konsumenterna får det sämre än det var tidigare.

Sociala aspekter

Det är mest sannolikt att byggnadernas arkitektur och det som sker mellan byggnader kommer att betraktas betydelsefull för en bred allmänhet utöver de positiva aspekter som nämns i detaljplanens inledande avsnitt och kort omskrivs under avsnittet *Konsekvenser av planens genomförande – Byggnadskultur och gestaltning*.

Detaljplanen möjliggör bebyggelse med funktioner som skapar kontaktytor för en bred grupp av människor, samtidigt som det med stor sannolikhet kommer att vara byggnader som drivs med vinstbringande syften som uppförs. En kommersialisering av ytor, och då främst i form av handelsytor, innebär att det ställs krav i form av ekonomiska resurser på de som vistas i dessa. I slutändan är detta en exklude-

rande faktor. Det antas att det i anslutning till handeln, vilken med stor sannolikhet kommer att dominera området, kommer att finnas utrymme för restauranger och caféer som erbjuder en bredare grupp en mötesplats. Även här är det dock troligt att inkomstsvaga grupper som exempelvis elever och äldre i förhållande till kommunens befolkning kommer att vara underrepresenterade.

Det är genom förbättrade gång- och cykelvägar mellan målpunkter som Vilan, närliggande bostadsområden och centrum, dvs möjligheten att såväl tryggare samt fortare kunna röra sig mellan dessa, som kommunen tillgodoser ett allmänt intresse. Speciellt den förbättrade tillgängligheten till Vilanområdet, som en betydande plats för ekonomiskt kravlöst deltagande, är att lyfta fram i detta sammanhang.

Byggnadernas tänkta placering, anläggandet av gång- och cykelvägar, kravet att det ska uppföras entréer och skyltfönster mot dessa är en trygghetskapande åtgärd som alla kan ha del av.

Ytterligare en aspekt som berör en bredare grupp och som även har en social dimension är strävan att i framtiden anlägga ett nytt hållplatsläge på båda sidor av Skaraborgsgatan där det nord – sydliga gång- och cykelstråket korsar bilvägen. Genom denna åtgärd förbättras tillgängligheten till Vilan, och läget nära två cykelleder samt Skaraborgsgatan kan förhoppningsvis bidra till en ökad trygghet som stöd för ett ökat användande av kollektivtrafiken.

Infrastruktur

Biltrafik

Jämfört med idag innebär planförslaget att området kommer att förses med en cirkulationsplats som ersätter den T – korsning där Hagaborgsvägen ansluter mot Skaraborgsvägen. Från denna rondell kommer det att anläggas en avfart mot del av fastigheten VILAN 1:1 som idag nyttjas som parkeringsplats för Vilanområdet vid större evenemang. Vidare kommer befintlig cirkulationsplats som bland annat leder till Julavaruhuset att behöva byggas om för att möta de prognostiserade trafikflödena. Den allmänna väg som ligger mellan Julavaruhuset och Katedralskolan, i rät vinkel mot Knallevägen, försvinner till förmån för kvartersmark. Denna åtgärd anses inte ha någon påverkan på tillgängligheten av berört område.

Planförslaget möjliggör ökad exploatering som vid ett genomförande kommer att leda till höjda trafikflöden. De åtgärder som föreslås i trafikutredningen anses säkerställa goda trafikflöden.

Gång- och cykeltrafik

Planförslaget innebär att två stycken sträckor för gång- och cykeltrafik anläggs som kommer att kunna bidra till säkrare och genare flöden för gående och cyklister mellan olika områden och till olika målpunkter inom och utanför planområdet. Planförslaget och de därmed förknippade åtgärderna i infrastrukturen ger förbättrade förutsättningar för cykeln som färdmedel så att det kan bli ett alternativ till bilen för diverse resor till och från målpunkter.

Att gåendes ta sig genom området, att till fots röra sig mellan de centrala stadsdelarna, planområdet och dess närområde kommer att kunna gå fortare, enklare och mera tydligt. Att inom planområdet kunna röra sig över Skaraborgsvägen utan att behöva gå igenom en tunnel, utan på samma nivå som befintlig bilväg, kommer att vara ett alternativ och öka attraktiviteten för en betydande andel av gående och cyklister.

Kollektivtrafik

Detaljplanen ger förutsättningar för ett nytt hållplatsläge för bussar. Ett genomförande av denna i detaljplanen givna möjlighet skulle innebära att befintligt hållplatsläge för bussar söder om Katedralskolan skulle tas bort, vilket i sin tur skulle resultera i en längre gångväg för främst elever och andra verksamma på skolan. Nyttan av en flytt anser dock kommunen är övervägande jämfört med konsekvenserna, speciellt då avståndet till Katedralskolan inte blir avsevärd längre och berörda i huvudsak är unga och har en god rörelseförmåga. Ett nytt hållplatsläge skulle innebära ett mera centralt läge i förhållande till betydelsefulla målpunkter som exempelvis Vilanområdet.

Miljö

Planförslaget innebär att en grönyta som idag är planlagd som kvartersmark kommer att övergå till kvartersmark som såväl kommer att kunna få bebyggas eller hårdgöras. Denna yta, placerad mellan bebyggelse i norr och Skaraborgsgatan i söder, är en klippt gräsyta som inte anses ha några särskilda miljömässiga kvalitéer.

Ytan anses värdefull med hänsyn till fördröjning av dagvatten, vilket dock säkerställs genom fördröjning i enlighet med dagvattenhanteringen. I samband med fördröjning av dagvatten ska även rening ske vilket idag inte sker aktivt.

Detaljplanen tillåter en högre exploateringsgrad än vad som idag är möjligt, vilket även leder till ökad trafik och risk för föroreningar. Med de reningsåtgärder som föreslås i dagvattenutredningen, anses det inte föreligga någon avgörande risk för att några miljökvalitetsnormer kommer att överskridas.

Drysan slingrar sig centralt genom planområdet i ost-västlig riktning. Området invid vattendraget utgörs i planområdets östra hälft i sin helhet av kvartersmark. Endast i den västra hälften, på den norra sidan om ån, är ett mindre område utpekad som naturmark. Beträffande huvudmannskapet anses inga förändringar ske jämfört med rådande förhållanden.

Inom området råder det idag inget strandskydd och avses upphävas inom hela planområdet. Området närmast åkanten är idag ianspråktaget såväl med mindre övernattningsstugor samt genom dess användning (camping, förskola och idrott). Skyddsvärd i samband med ån är dess slingrande förlopp samt själva branten ner mot den. Båda delar skyddas genom detaljplanen, och endast i syfte att anlägga en trygg gång- och cykelstig får röjning ske invid åkanten. Detta anses försvarbart då det tillgodoser ett allmänt intresse och inte avsevärt skadar några naturvärden.

Teknisk försörjning

EI

Planförslaget innebär att det vid genomförande kan behövas ytterligare nätstation i syfte att försörja planområdet med el. Vid behov är det initialt mest sannolikt att en ny sådan måste byggas nordväst om Skaraborgsgatan. Med hänsyn till planens omfattning och ovissheten i hur planområdet kommer att exploateras, säkerställs inga områden för tekniska anläggningar [E], utan placering av ny nätstation ska ske i samråd med Skara Energi och Miljöenheten. Kommunen anser inte att det finns behov av att säkerställa specifika områden för nätstation, då enkom exploatering inom planområdet kan väcka behov av en ny nätstation, och det således ligger i exploatörens intresse att lämplig placering hittas.

Dagvatten – Detaljplanen medger en ökad bebyggelse och hårdgöring av ytor än vad som i dagsläget är möjligt, varför det finns ett ökat behov av såväl fördröjning och rening innan vattnet släpps vidare till recipienten. Befintlig dagvattenledning i planområdets nordvästra del och som leder under Skaraborgsgatan, leder bort vattnet från bland annat fastigheterna KRÄMAREN 33 och 34. Denna ledning har inte kapacitet för ökade flöden som kan komma att uppstå i samband med att allmän plats övergår till exploaterbar kvartersmark, varför vatten måste renas och fördröjas innan dess. Förslag för hur så kan ske redovisas för i dagvattenutredningen och säkerställs i samband med att bygglov ges för ny exploatering.

I den del av planområdet som ligger söder om Skaraborgsgatan finns det i motsats till den norra delen förutsättningar för att såväl fördröjning och rening sker ovan mark. Den mark som får bebyggas i förhållande till dagsläget är inte avsevärd med

hänsyn till att det inte finns några restriktioner beträffande hårdgöring av ytor, men det förväntas ökade trafikflöden vilket kan leda till ökad förorening av dagvatten. Förslag till hur rening och fördröjning kan anordnas redovisas för i dagvattenutredningen och säkerställs i samband med att bygglov ges för ny exploatering.

Organisatoriska frågor

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är fem år från den dag den vunnit laga kraft.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Exploateringsavtal

Innan detaljplanen antas avser kommunen sannoliktvis att skriva ett exploateringsavtal med sökande för detaljplan, dvs ägaren för fastigheten BILISTEN 1 och KRÄMAREN 34. I samband med antagande för detaljplanen avser kommunen att sälja en del av fastigheten DOMPROSTEGÅRDEN 2:1 som även rymmer tillfart till den så kallade badhusparkeringen. Det innebär som en direkt konsekvens att en ny tillfart måste anordnas. I exploateringsavtalet ska det utredas till vilka dela sökande ska medfinansiera den nya infarten

Fastighetsrättsliga frågor

Planförslaget möjliggör att mark som idag ägs av kommunen kan komma att säljas. Bland annat kan mark som ligger öster om julavaruhuset komma att säljas för att utöka befintlig parkeringsanläggning (se område 1). Detta område kommer då mest sannolikt att regleras till fastigheten KRÄMAREN 33. Mark strax söder, norr och väster om KRÄMAREN 34 tillhörande DOMPROSTEGÅRDEN 2:1 kan komma att säljas av och införlivas i förstnämnda fastighet (se område 2). Fastigheten BILISTEN 1 kommer med stor sannolikhet att införliva delar av DOMPROSTEGÅRDEN 2:1 som även rymmer delar av Vilangatan (se område 3). Bostadsfastigheterna KRÄMAREN 7, 9, 10 och 26 har möjligheten att köpa en mindre del yta fastigheter från DOMPROSTEGÅRDEN 2:1. (se område 4)

I syfte att kunna anlägga en allmänt tillgänglig gångväg kommer mark

tillhörande KRÄMAREN 34 behöva köpas av kommunen. (se område 5)



SKARA