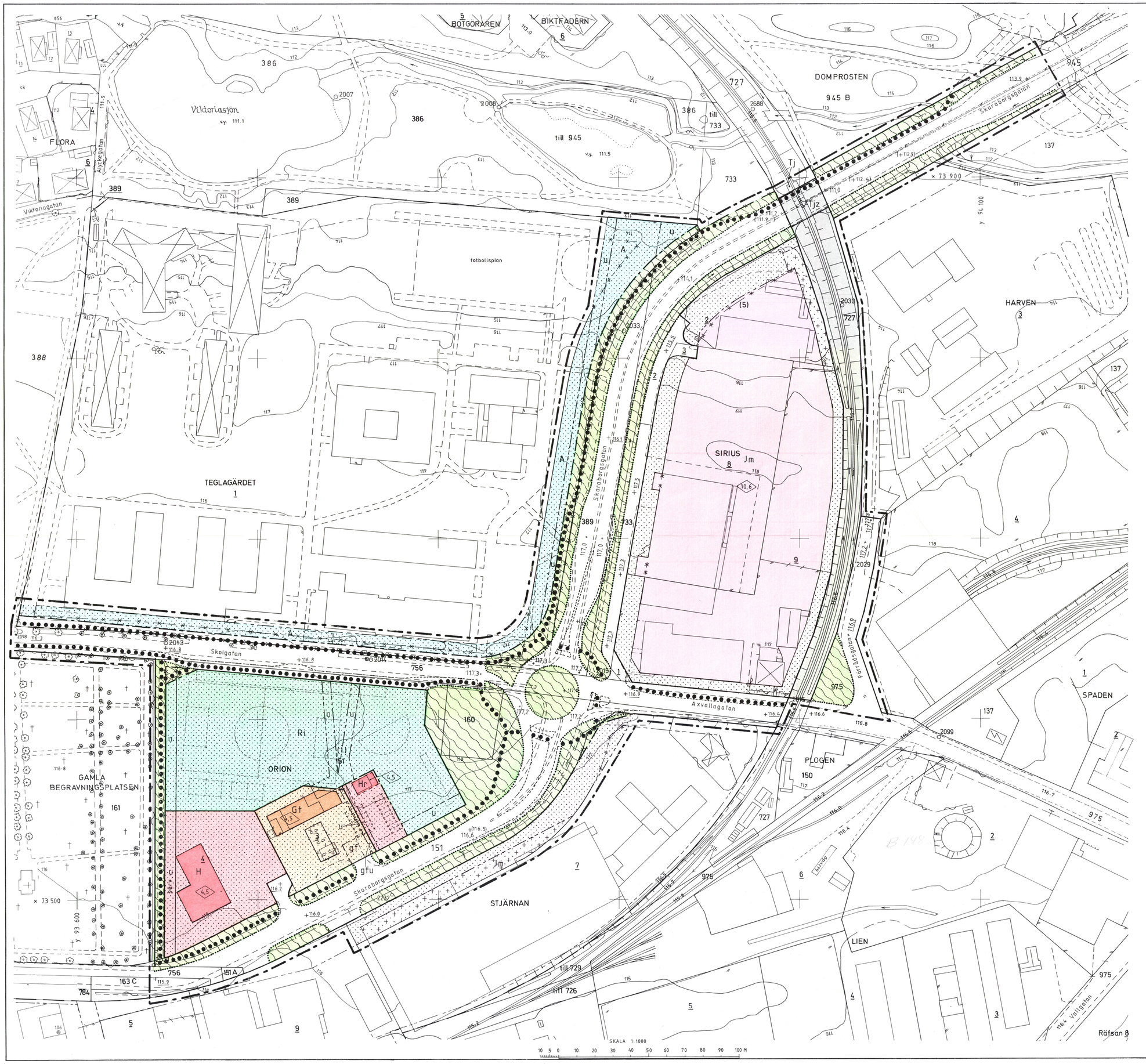


KORSNINGEN SKOLGATAN — SKARABORGSGATAN MM

SKARA TÄTORT

SKARA KOMMUN
SKARABORGS LÄN

FÖRSLAG TILL ÄNDRAD STADSPLAN

UPPRÄTTAT 1984-06-08 REVIDERAT 1984-09-24

ÖSTEN ANDERSSON
STADSARKITEKT

ERIK WESTLIN
PLANINGENJÖR

BETECKNINGAR

PLANKARTA

A. GRÄNSBETECKNINGAR

- STADSPLANEGRÄNS BELÄGEN 3 METER UTANFÖR FASTSTÄLLELSEOMRÅDET
- GÄLLANDE OMRÅDESGRÄNS AVSEDD ATT BEHÅLLAS
- GÄLLANDE BESTÄMMELSEGRÄNS AVSEDD ATT BEHÅLLAS
- GÄLLANDE OMRÅDESGRÄNS AVSEDD ATT UTGÅ
- GÄLLANDE BESTÄMMELSEGRÄNS AVSEDD ATT UTGÅ
- OMRÅDESGRÄNS
- OMRÅDESGRÄNS FRÅN VILKEN MINDRE AVVIKELSER I VISSA FALL FÅR GÖRAS
- BESTÄMMELSEGRÄNS

B. OMRÅDESBETECKNINGAR

ALLMÄN PLATS

- GATA
- PARK ELLER PLANTERING

BYGGNADSKVARTER

- A — ALLMÄNT ÄNDAMÅL
- Gt — BENSINSTATION
- H — HANDEL
- Hr — GATUKÖK
- Jm — SMÅINDUSTRI

SPECIALOMRÅDEN

- Tj — JÄRNVÄG
- Ri — IDROTTSOMRÅDE

C. ÖVRIGA BETECKNINGAR AVSEDDA ATT FASTSTÄLLAS

- MARK SOM INTE FÅR BEBYGGAS
- MARK DÄR UTHUS OCH DYLIKT UNDANTAGSVIS FÅR UPPFÖRAS
- u — LEDNINGSOMRÅDE
- z — MARK TILLGÄNGLIG FÖR ALLMÄN GATUTRAFIK
- gf — MARK TILLGÄNGLIG FÖR GEMENSAM FÖRBINDELSE
- + 0,0 — GÄLLANDE GATUHÖJD
- (0,0) — GÄLLANDE GATUHÖJD AVSEDD ATT UTGÅ
- + 0,0 — GATUHÖJD
- 0,0 — BYGGNADSHÖJD

D. ILLUSTRATIONER OCH HÄNVISNINGAR

- ILLUSTRATIONSLINJER
- GÅNG OCH CYKELVÄG

Tillhör kommunfullmäktiges i Skara beslut 1985-02-04, § 17, betygar på tjänstens vägnar:

Björn Birkoff

Genom laga kraftvunnet beslut den 29 mars 1985 fastställde länsstyrelsen i Skaraborgs län å denna karta åskådliggjord ändring av stadsplan; betygar Georg Hergert

GRUNDKARTA

TECKENFÖRKLARING

- KVARTERSGRÄNS ELLER ANNAN OMRÅDESGRÄNS ENL GÄLLANDE STADSPLAN
- FASTIGHETSGRÄNS
- BESTÄMMELSEGRÄNS
- HARVEN — KVARTERSNAMN
- 3 — REGISTERNUMMER FÖR FASTIGHET MED KVARTERSNAMN
- 945 945B — NUMMER PÅ STADSÄGA ELLER STADSÄGOOMRÅDE
- BYGGNAD I ALLMÄNHET KARTERAD EFTER HUSLIVET
- KAPELL
- BONINGSHUS RESPEKTIVE UTHUS KARTERAD EFTER TAKKONTUREN
- TRANSFORMATORBYGGNAD
- STAKET, GÄRDESGÅRD ELLER PLANK MED GRIND ELLER PORT
- HÄCK
- VÄG MED RESP UTAN SIDOUTRYMMEN
- SLÄNT
- DIKE ELLER LIKNANDE
- TRÄD
- JÄRNVÄGSSPÅR
- KYRKOGÅRD
- HÖJDKURVOR
- BRUNN
- o 2015 — POLYGONPUNKT
- +000.0 — FASTSTÄLLD HÖJD PÅ GATA ELLER VÄG
- TELELEDNING I MARK
- SERV

1985-04-16

KORSNINGEN SKOLGATAN–SKARABORGSGATAN MM
SKARA TÄTORT
PLANKARTA

B 289

LÄNSSTYRELSEN
Skaraborgs län
PLANERINGSAVDELNINGEN
Planenheten
Byrådirektör
G Hergert/MT

BESLUT

B 289

1985-03-29

11.082-776-85

Byggnadsnämnden i
Skara kommun
Box 103
532 00 SKARA

Byggnadsnämnden Skara
Inkom den
85 04. 01
Dnr.....

Fastställelse av stadsplan i Skara kommun

Kommunfullmäktige i Skara kommun antog den 4 februari 1985 ett av stadsarkitekt Östen Andersson och planingenjör Erik Westlin den 8 juni 1984 upprättat och den 24 september 1984 reviderat förslag till ändrad stadsplan för KORSNINGEN SKOLGATAN-SKARABORGSGATAN M M i Skara tätort med därtill hörande karta, bestämmelser och beskrivning.

Planförslaget har underställts länsstyrelsen för fastställelse.

Länsstyrelsen fastställer med stöd av 26 § byggnadslagen det av kommunfullmäktige antagna planförslaget.

Jämlikt 150 § byggnadslagen får talan ej föras mot fastställelsebeslutet. Bevis att beslutet vunnit laga kraft skall tecknas på kartan.

Vid den slutliga handläggningen av detta ärende, i vilket bitr länsarkitekten Gertzén beslutat och byrådirektören Hergert varit föredragande, har även byrådirektören Reibäck, lantmäterienheten, byrådirektören Olsson, naturvårdsenheten, ingenjören Larsson, försvarsenheten, länsassessorn Fridell, länsantikvarien Lindgren och ingenjören Gustafsson, vägförvaltningen deltagit.

Anslaget
1985-03-29
Akten exp

Utan avgift

Sigvard Gertzén

Georg Hergert

Kopia, kartkopia samt kopia av best och beskr till

SPV
penh
lmenh
FBM
BN

Kopia till

VF-R
MHN
knf
KS
Tvt
akten

B 289

LÄNSSTYRELSEN I
SKARABORGS LÄN
01-03-1985
11

Tillhör kommunfullmäktiges i Skara beslut 1985-02-04, § 17, betygar på tjänstens vägnar:

Björn Birkoff

KORSNINGEN SKOLGATAN-SKARABORGSGATAN M M
SKARA TÄTORT
SKARA KOMMUN
SKARABORGS LÄN

FÖRSLAG TILL ÄNDRAD STADSPLAN

BESTÄMMELSER

1 § PLANOMRÅDETS ANVÄNDNING

1 mom Byggnadskvarter

a) Med A betecknat område får användas endast för allmänt ändamål.

b) Med Gt betecknat område får användas endast för bensinförsäljning och därmed samhörigt ändamål.

c) Med H betecknat område får användas endast för handelsändamål.

d) Med Hr betecknat område får användas endast för gatukök och därmed samhörigt ändamål.

e) Med Jm betecknat område får användas endast för småindustriändamål av sådan beskaffenhet att närboende inte vållas olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad.

2 mom Specialområden

a) Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.

b) Med Ri betecknat område får användas endast för idrottsändamål och därmed samhörigt ändamål.

2 § MARK SOM INTE ELLER I ENDAST MINDRE OMFATTNING FÅR BEBYGGAS

1 mom Med punktprickning betecknad mark får inte bebyggas.

2 mom Med punkt- och korsprickning betecknad mark får inte bebyggas. Utan hinder härav får skärmtak, uthus, garage och dylika mindre byggnader uppföras om detta för varje särskilt fall prövas vara förenligt med ett prydligt och ändamålsenligt bebyggande av kvarteret.

3 § SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR ALLMÄN TRAFIK OCH ALLMÄNNA LEDNINGAR

1 mom Inom med z betecknad del av järnvägsområde får tunnel för allmän gatutrafik anordnas.

2 mom På med u betecknad mark får inte vidtas anordningar som hindrar framdragande och underhåll av underjordiska allmänna ledningar.

4 § SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE OMRÅDEN FÖR VISSA GEMENSAMMA ANORDNINGAR

På med gf betecknad mark får inte vidtas anordningar som hindrar markens användning för gemensam förbindelseled.

5 § BYGGNADS UTFORMNING

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

Planförslaget upprättat den 8 juni 1984

Östen Andersson
Stadsarkitekt

Erik Westlin
Planingenjör

Planförslaget reviderat den 24 september 1984

Östen Andersson
Stadsarkitekt

Erik Westlin
Planingenjör

Fullmäktige länsstyrelsens i Skaraborgs län
beslut den 29.3. 1985 betygar
På länsstyrelsens vägnar
Georg Hergert

B289

Tillhör kommunfullmäktiges i Skara
beslut 1985-02-04, § 17, betygar
på tjänstens vägnar:

Björn Birkell

KORSNINGEN SKOLGATAN-SKARABORGSGATAN M M
SKARA TÄTORT
SKARA KOMMUN
SKARABORGS LÄN

FÖRSLAG TILL ÄNDRAD STADSPLAN

BESKRIVNING

HANDLINGAR

Planförslaget utgörs av:
- Plankarta
- Bestämmelser
- Beskrivning med samrådsredogörelse

Till planförslaget hör:
- Fastighetsförteckning
- Grundkarta

INLEDNING OCH SAMMANFATTNING

Planförslaget syftar i första hand till att ge de planmässiga förutsättningarna för en rondell

i korsningen mellan Skaraborgsgatan och Skolgatan-Axvallagatan. För att ge plats åt rondellen behöver vissa delar av intilliggande kvartersmark överföras till allmän platsmark. Därutöver bekräftar planförslaget åtgärder som redan genomförts, som sänkningen av Skaraborgsgatans passage under järnvägen och byggandet av ett gatukök i kvarteret Orion.

I korthet innebär planförslaget följande förändringar.

+ Delar av kvarteret Teglagärdet, samt en mindre del av kvarteret Stjärnan och viss parkmark, överförs till gatumark för att ge plats åt rondellen. Förgårdslinjen anpassas till de nya kvartersgränserna.

+ Befintligt gatukök i kvarteret Orion får byggnadsrätt i överensstämmelse med nuvarande verksamhet. Ett gf-område säkrar tillfarten via Gt-området.

+ Ett antal gatuhöjder för Skaraborgsgatan anpassas till gatans nuvarande höjdläge vid passagen under järnvägen.

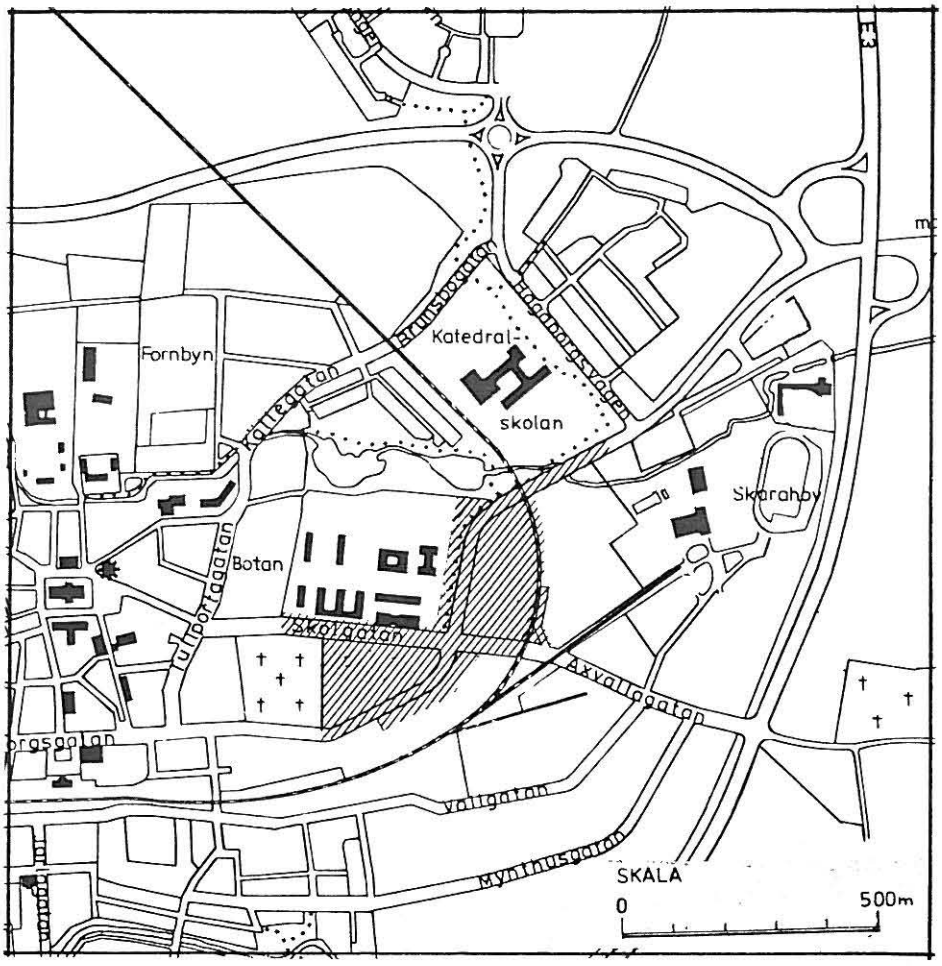
+ Byggnadsrätterna på Sirius 2 och 8 anpassas till befintlig och planerad bebyggelse.

+ En ny 20 meter bred in- och utfart till Stjärnan 7 och 9 anordnas vid den gemensamma fastighetsgränsen.

+ På Skolgatans södra sida föreslås fyra angöringsplatser för skolbussar.

PLANDATA

Läge och avgränsning



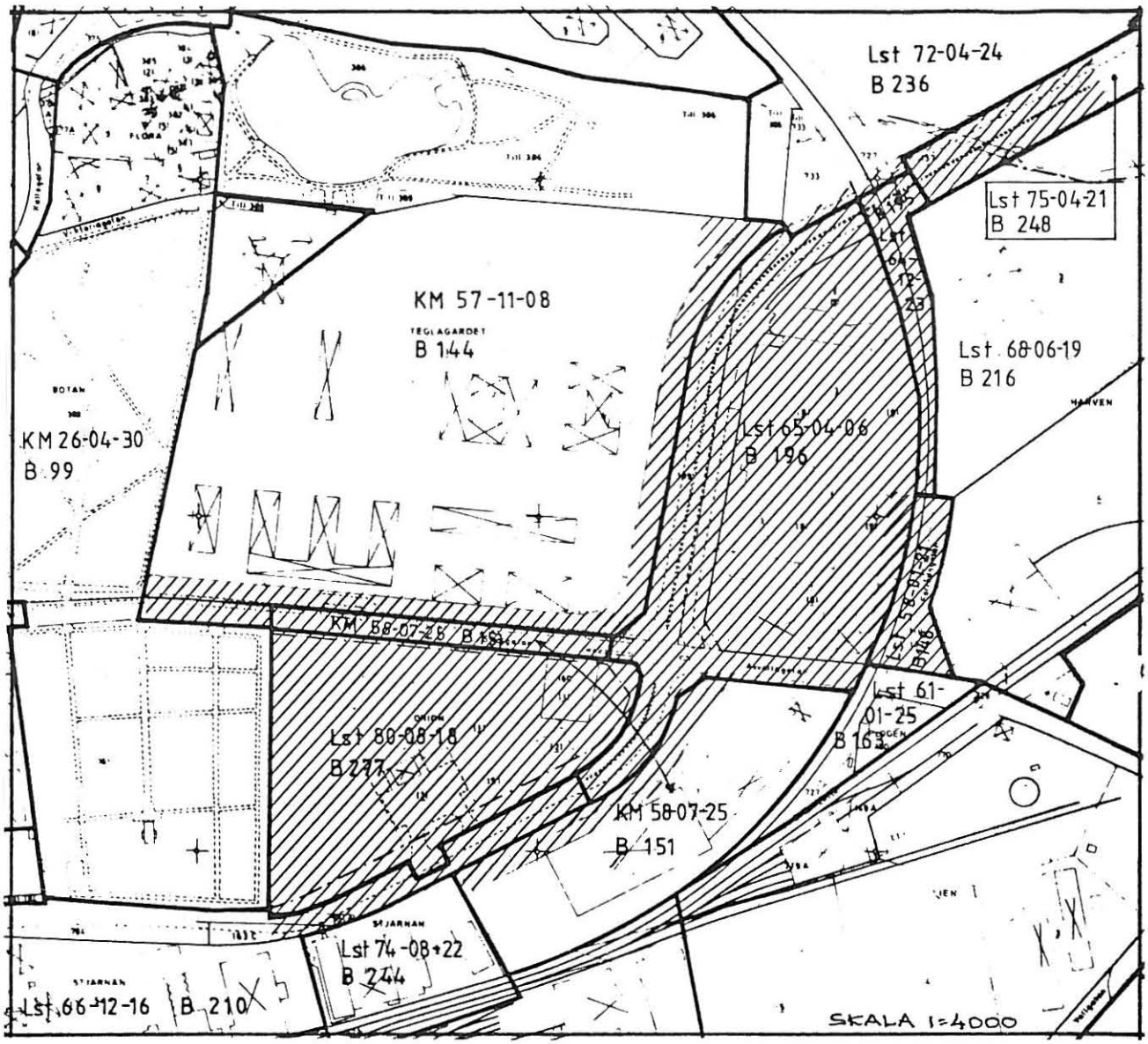
Planområdet är beläget i Skara tätorts östra del, $\frac{1}{2}$ - 1 km från centrum. Det omfattar delar av gatorna Skolgatan, Axvallagatan och Skaraborgsgatan, kvarteren Orion och Sirius samt delar av kvarteren Teglagärdet och Stjärnan.

Areal

Planområdet omfattar cirka 8.7 ha.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Detaljplaner För planområdet och intilliggande områden gäller följande stadsplaner.



Inom planområdet:

B 144 Ändrad och utvidgad stadsplan för Teglagärdet, fastställd av Kungl Maj:t den 8 november 1957.

B 148 Jämkning av stadsplan för kvarteret Harven, fastställd av länsstyrelsen den 21 januari 1958.

B 151 Ändrad stadsplan för kvarteren Stjärnan och Orion m m, fastställd av Kungl Maj:t den 25 juli 1958.

B 195 Stadsplan för delar av stg 137 samt ändring av stadsplanen för kv Spaden och Slagan, fastställd av länsstyrelsen den 23 december 1964.

B 196 Jämkning av stadsplanen för kvarteret Sirius, fastställd av länsstyrelsen den 6 april 1965.

B 210 Ändring av stadsplanen för kvarteret Stjärnan, västra delen, fastställd av länsstyrelsen den 16 december 1966.

B 236 Stadsplan för del av stg 945, fastställd av länsstyrelsen den 24 april 1972.

B 248 Ändring och utvidgning av stadsplanen för kv Krämaren m m, fastställd av länsstyrelsen den 21 april 1975.

B 277 Ändrad stadsplan för kvarteret Orion, fastställd av länsstyrelsen den 18 augusti 1980.

Utanför planområdet:

B 99 Stadsplan för Skara, fastställd av Kungl Maj:t den 30 april 1926.

B 163 Ändrad och utvidgad stadsplan för Åkersberg, Åkersholm m m, fastställd av länsstyrelsen den 25 januari 1961.

B 216 Ändring av stadsplanen för kvarteren Harven, Spaden och Slagan samt idrottsområdet vid Vilan m m, fastställd av länsstyrelsen den 19 juni 1968.

B 244 Ändring av stadsplanen för del av kvarteret Stjärnan, fastställd av länsstyrelsen den 22 augusti 1974.

Kommunala ställningstaganden

Sedan kommunfullmäktige i 1984 års budget anvisat medel för ombyggnad av korsningen till en rondell, har gatukontoret utarbetat ett förslag till utformning. Byggnadsnämnden uppdrog med detta som bakgrund den 19 december 1983 åt stadsarkitektkontoret att upprätta förslag till ändrad stadsplan för det berörda området.

Befintliga förhållanden

Gator och trafik

Skaraborgsgatan är den helt dominerande trafikleden inom Skara tätort. På senare år har gatan, i delarna väster om planområdet, byggts om med smalare tvärsektion och separata cykelbanor. Hösten 1983 byggde man om gatans passage under järnvägen, så att den fria höjden ökades från 3.5 till 4.7 meter.
Skaraborgsgatan korsas inom planområdet av Skolgatan-Axvallagatan. Skolgatan är enkelriktad för trafik i östlig riktning. Axvallagatan korsar i

dag E3 cirka 500 meter öster om planområdet, men korsningen avses inom ett par år byggas om till planskild, med anslutning till E3 endast för trafik mot söder.

Terräng och vegetation

Marken inom planområdet är till största delen relativt plan. I norr sluttar den emellertid markant ned mot dels tunneln under järnvägen, dels dalgången längs Drysan och Viktoriasjön. Omedelbart öster om kvarteret Orion finns en mindre kulle, bevuxen med några björkar och andra spridda lövträd. Längs Skaraborgsgatan och Skolgatan finns alléträd, de längs Skaraborgsgatan är dock ganska nyplanterade.

Bebyggelse och verksamheter

På Orion 4 finns en färghandel (Färgcity). Parkeringsplatserna på fastigheten används av Färgcitys kunder, men enligt avtal även av kyrkogårdsbesökare och av Äggcentralen, belägen på andra sidan Skaraborgsgatan. Orion 3 inrymmer Esso bensinstation. I övrigt innehåller kvarteret ett nyuppfört gatukök intill bensinstationen samt enkla träningsytor för fotboll och annan idrott. På Sirius 5 har Grönlunds Plåtslageri AB verkstads- och lagerlokaler. På Sirius 8 har Textillån AB lokaler för tvätt och uthyrning av textilier. Sirius 8 inrymmer brandstation, särskola samt en bollplan. Den senare tjänstgör även som körgård samt som uppställningsplats för miljöfarligt gods.

Ledningssystem

Essos bensinstation och gatuköket el-försörjs via en lågspänningskabel genom Ri-området. Strax öster om denna, samt i gränsen mellan Gt-området och Hr området, ligger en signalkabel. Allmänna VA-ledningar finns genom sydöstra delen av Ri-området och de östra delarna av kvarteret Teglagärdet. Övriga allmänna ledningar ligger i allmän platsmark.

Markägoförhållanden

Inom planområdet är Orion 3 och 4, Sirius 2 och 8 samt Stjärnan 7 i enskild ägo. Tj-området ägs av SJ. I övrigt är marken kommunägd.

PLANFÖRSLAGET

Bebyggelse

Planförslaget syftar inte till några förändringar av befintlig bebyggelse eller verksamhet. I kvarteret Orion innehåller förslaget ett nytt område för gatukök (Hr), anpassat till den nuvarande verksamheten. För att trygga tillfarten till Hr-området, som bör samordnas med infarten till bensinstationen, har ett område för gemensam tillfart (gf) lagts ut inom Gt-området. Detta bör lämpligen följas upp med servitut vid fastighetsbildningen. På Sirius 8 har byggnadsrätten justerats något för att stämma överens med befintlig byggnad. På Sirius 2 har byggnadsrätten kompletterats med ett område där uthus och liknande undantagsvis får uppföras, för att legitimera den dispens som nyligen givits. I kvarteren Stjärnan och Orion föreslås samma bestämmelse för befintliga skärmtak.

Skyddsrum

Enligt skyddsrumsplanen som fastställdes 1978-06-27 och även den reviderade skyddsrumsplanen som upprättats 1983-07-01 skall inga nya skyddsrum byggas inom planområdet. På fastigheten Sirius 8 finns ett skyddsrum med 40 platser. Dagtid finns ett mindre underskott av skyddsrumsplatser i kv Orion och Sirius. Detta avses bli tillgodosett genom nybyggnad av skyddsrum i kv Stjärnan och kv Teglagärdet.

Friytor

Plankartans redovisning av bollplaner m m inom idrottsområdet stämmer i huvudsak överens med den illustrationsplan som tillhör gällande stadsplan. Det bör dock framhållas att det rör sig om en ren illustration, och förslaget har inte detaljstuderats.

Vägar och trafik

Gatunät

Med de trafikmängder som i dag passerar korsningen Skaraborgsgatan-Skolgatan-Axvallagatan bör det enligt Rigu 73 (Riktlinjer för gators geometriska utformning) räcka med en traditionell fyrvägskorsning. Inte heller olycksstatistiken talar för en ombyggnad av korsningen - den ligger klart under vad som kan befaras i en korsning som denna.

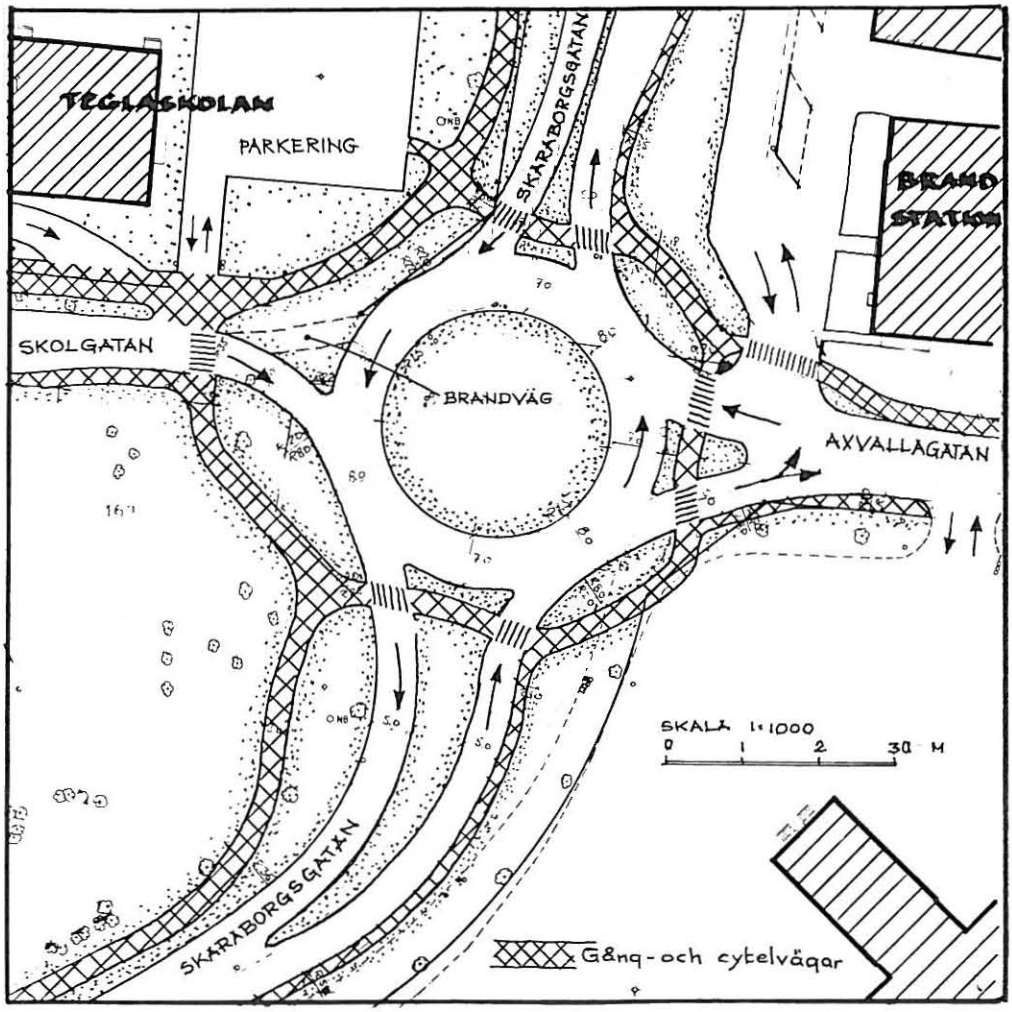
För en ombyggnad av korsningen talar emellertid flera andra faktorer. Korsningens utformning är i dag något oklar, speciellt för trafikanter som från Skolgatan skall över till Axvallagatan. Sikten åt höger är något skymd, och vid passagen

över Skaraborgsgatan behöver man göra en viss sidoförflyttning. Ibland uppstår köer på Skolgatan. Den planerade ombyggnaden av Axvallagatans korsning med E3 innebär att trafik mot norr från bl a industriområdena vid Mynthus- och Vallgatan och från Stenum kommer att använda Axvallagatan- Skaraborgsgatan för att komma ut på E3. Trafik i motsatt riktning måste göra en vänstersväng in på Axvallagatan. Vidare kan gamla vägen mot Axvall (Axvallagatans förlängning öster om E3) förväntas få ökad trafik. På lite längre sikt kommer utbyggnaden av Östra Skaraberg med ytterligare cirka 400 lägenheter att ge större trafikmängder på Skaraborgsgatan, vilket å andra sidan motverkas av att Källegatan öppnats för genomgående trafik.

Sammantaget har ovannämnda faktorer lett till att korsningen föreslås byggas om till en rondell. Rondellen kommer att utformas med förhållandevis små mått - den inre radien blir endast 15 meter. Detta är en följd av dels att utrymmet i korsningen är begränsat, dels att de senaste åren gett goda erfarenheter av små rondeller.

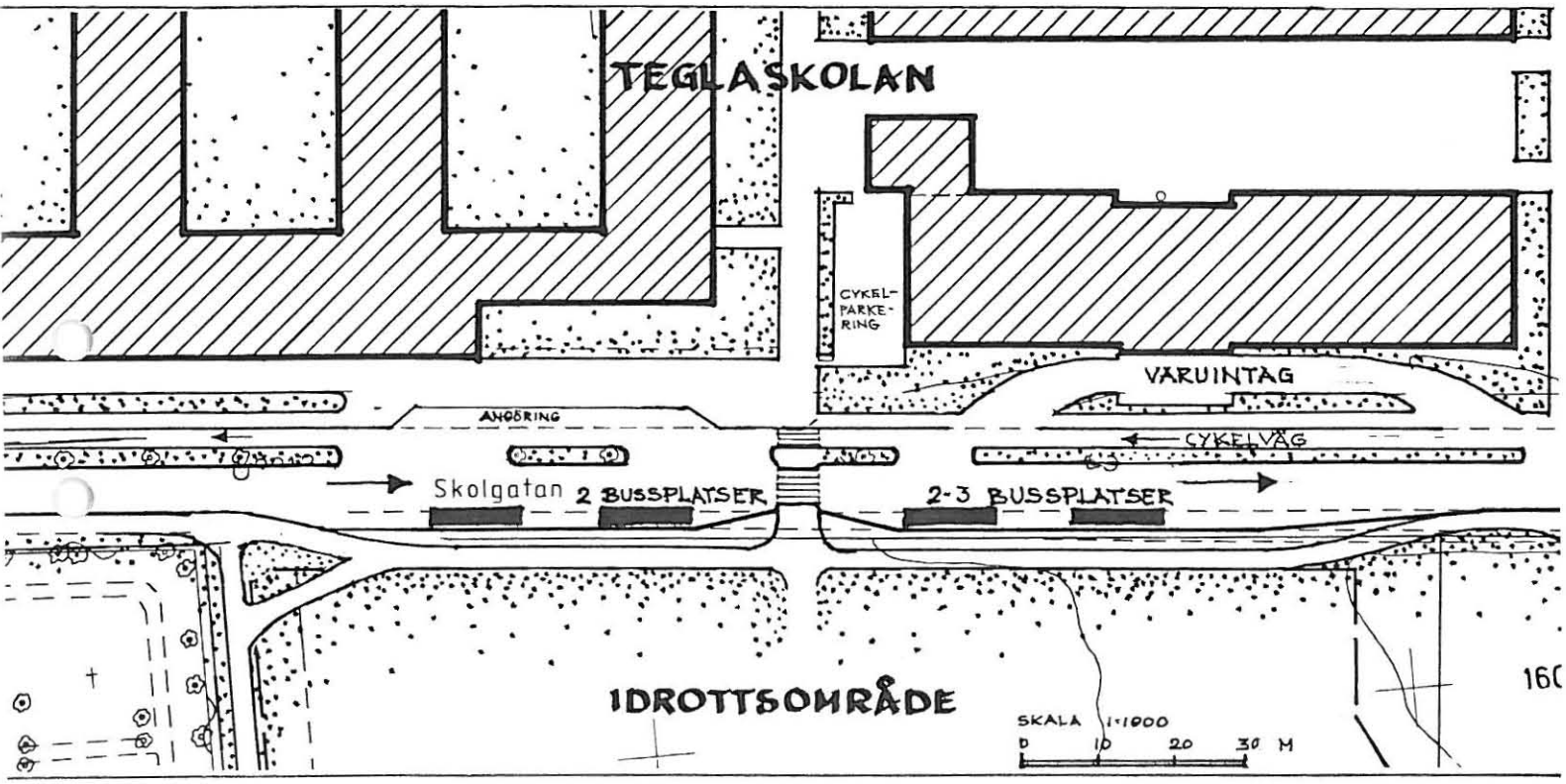
Gång- och cykeltrafik

I dag finns separata cykelvägar på Skolgatans båda sidor samt längs Skaraborgsgatans norra-nordvästra sida. En gång- och cykelväg har även byggts mellan kyrkogården och kvarteret Orion. Som framgår av skissen nedan avses gång- och cykeltrafikanter i rondellen skiljas från biltrafiken.



Kollektivtrafik och skolskjutsar

De högstadieelever som i dag åker skolskjuts från Teglaskolan har olämpliga och trafikfarliga påstigningsplatser. Den angöringsficka som finns är byggd för att fungera antingen vid vänstertrafik eller vid trafik i motsatt riktning på Skolgatan. Elever som på eftermiddagen åker med vissa av SJ:s bussar måste ta sig över Skaraborgsgatan för att nå hållplatsen vid brandstationen. På morgonen angör samtliga bussar hållplatsen på Skaraborgsgatans västra sida.



Uppemot tio olika bussar angör Teglaskolan vid 15.30-tiden. Med en viss tidsförskjutning i deras avgång från järnvägsstationen bör det vara möjligt att reducera behovet av angöringsplatser vid skolan till fyra platser. I skissen ovan illustreras en lösning med en, samlad passage över Skolgatan vid den punkt där de allra flesta elever naturligt kommer ut från skolområdet. Här bör särskilda åtgärder vidtas för att dämpa hastigheten, t ex upphöjning av övergångsstället, smal tvärsektion, avvikande gatubeläggning eller liknande. På vardera sidan om övergångsstället, på gatans södra sida, anordnas uppställningsplatser för två bussar dvs sammanlagt fyra platser. För att styra skoleleverna kan man behöva komplettera med särskilda köstaket. Busshåll-

platserna vid brandstationen måste användas även i framtiden, men i och med byggandet av rondellen kommer passagen över gatan att förbättras.

Miljöpåverkan

Enligt planbestämmelserna tillåts inom planområdet - liksom i gällande plan - endast sådana verksamheter som inte vållar störningar för närboende. Gatukökets läge har valts så att trafik till och från anläggningen inte skall förorsaka några nämnbara olägenheter ur störningssynpunkt.

Ledningssystem

Några nya ledningar eller förändringar av befintliga förutsättes inte i planförslaget varför någon särskild VA-utredning inte erfordras. För att säkra befintliga ledningar har u-områden lagts ut dels i kvarteret Teglagärdet, dels på tre ställen i kvarteret Orion.

PLANGENOMFÖRANDE

Byggandet av rondellen med tillhörande gång- och cykelvägar, samt övriga åtgärder inom allmän platsmark, skall ske i kommunens regi. Kostnaderna för fastighetsregleringar och markinlösen belastar kommunen.

SAMRÅD

Till planförslaget hör en särskild samrådsredo-

görelse.

Planförslag upprättat den 8 juni 1984

Östen Andersson
Stadsarkitekt

Erik Westlin
Planingenjör

Planförslaget reviderat den 24 september 1984. Revideringens innebörd framgår av samrådsredogörelsen.

Östen Andersson
Stadsarkitekt

Erik Westlin
Planingenjör

Vilkår länsstyrelsens i Skaraborgs län
beslut den 29. 3. 1985 betygar
På länsstyrens vägnar
Göran Hergert

Tillhör kommunfullmäktiges i Skara
beslut 1985-02-04, § 17, betygar
på tjänstens vägnar:

Björn Birkoff

KORSNINGEN SKOLGATAN - SKARABORGSGATAN M M
SKARA TÄTORT
SKARA KOMMUN
SKARABORGS LÄN

FÖRSLAG TILL ÄNDRAD STADSPLAN

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Planförslag upprättat den 8 juni 1984 har sänts på samrådsremiss enligt 14 § byggnadsstadgan till kommunstyrelsen, gatukontoret, fastighetsnämnden, elverket, fritidsnämnden, brandförsvaret, kulturnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, skolstyrelsen, socialnämnden, stadsingenjörskontoret, trafiksäkerhetsnämnden, vägförvaltningen, lantmäteriet i Skövde, Teglaskolan, länstrafiken och länsstyrelsen.

Sammanfattning och plankarta har sänts till handikapprådet, televerket och länsmuséet, samt till 10 sakägare inom och intill planområdet.

Kompletta, preliminära planhandlingar har under tiden 11 juli - 17 augusti 1984 ställts ut på stadsarkitektkontoret och Kulturlagret.

Remissvaren

Följande remissvar har inkommit: Fritidsnämnden, brand-

försvaret, socialnämnden, Teglaskolan, handikapprådet och Statens järnvägar har inget att erinra mot planförslaget. Svenska Esso AB har muntligen godkänt förslaget.

Kommunstyrelsens arbetsutskott tillstyrker planförslaget, men med följande tillägg. Busshållplatsen norr om rondellen, på Skaraborgsgatans västra sida, skall utvidgas så att två bussar samtidigt kan stanna där. En gemensam utfart över järnvägen för Textil-Lån AB och Bröderna Grönlunds Plåtslageri AB bör tas upp till diskussion.

Textil-Lån AB, ägare till Sirius 8, ställer sig positiva till rondellförslaget men framför därutöver följande. Där lokalgatan väster om kvarteret Sirius mynnar i Axvallagatan, är utrymmet för litet för svängande fordon med släp. Befintligt avbärarräcke framför brandkårens entré behöver därför avkortas med 3-6 meter. Om järnvägen öster om kvarteret läggs ner bör banvallen byggas om till matargata. Om järnvägen ligger kvar som museijärnväg bör kommunens mark omedelbart väster därom reserveras för en mindre matargata utmed hela kvarteret, med fortsättning i gränsen mellan Sirius 2 och 8. Redan i höst bör en järnvägsövergång och gata anordnas över Sirius 9, omedelbart söder om befintlig bollplans staket och grindar.

Bröderna Grönlunds Plåtslageri AB, ägare till Sirius 2, har i huvudsak inget att erinra mot planförslaget. Man instämmer dock i de synpunkter på matargatans utfart mot Axvallagatan som Textil-Lån AB framför.

Kommentar: Under hand har ytterligare samråd skett med bl a SJ beträffande busshållplatsen. Det har då framkommit, att i allra sämsta fall upp till 5 bussar samtidigt kan ankomma

till hållplatsen. Detta kan dock inträffa ytterst sällan. För att klara de vanligaste situationerna bör den redovisade utökningen till cirka 33 meter långa bussfickor vara tillräckligt. Detta ger utrymme för två bussar samtidigt varav en ledbuss.

Vad gäller utfarter mot öster för kvarteret Sirius har olika alternativ diskuterats vid ett möte den 11 september med representanter för stadsarkitektkontoret, företagen samt brandkåren.

Enligt stadsarkitektkontorets mening bör några förändringar av planförslaget inte ske. Visserligen innebär en utfart mot öster t ex enligt Textil-Låns förslag flera fördelar, men kommunens kostnader för nya gator med tillhörande järnvägsövergång och ombyggnad av Förrådsgatan står inte i rimlig proportion till den relativt begränsade nytta det ger kommunen. I stället bör en viss förbättring ske av nuvarande lokalgatas utfart mot Axvallagatan genom att t ex 2-3 parkeringsplatser på kommunens mark samt delar av ett räcke tas bort, åtgärder som kan genomföras utan fastighetsreglering eller ändring av stadsplanen. Om de berörda företagen själva finner starka skäl för en utfart mot öster, kan erforderliga gator byggas på deras bekostnad som interna förbindelseleder på kvartersmark. Läget av dessa gator regleras inte i stadsplanen, vilket ger en hög flexibilitet inför eventuell ändrad indelning av kvarteret. En särskild överenskommelse behöver dock träffas med vägförvaltningen och järnvägsmuséet om passage över järnvägen.

Gatukontoret påpekar att gång- och cykelvägen på Skaraborgsgatan norra sida, intill kvarteret Orion, redan är byggd. Följande u-områden behöver läggas in för att skydda befint-

liga VA-ledningar: 1. I kvarteret Orions sydöstra del, 2. Längs kvarteret Teglagärdets östra gräns, samt 3. inom den nordvästra delen av Sirius 8. I övrigt har man inget att erinra mot förslaget.

Kommentar: Beskrivningen har korrigerats vad gäller gång- och cykelvägen. Ledningen på Sirius 8 betjänar endast denna fastighet, varför något skydd i form av u-område inte erfordras. I övrigt har de begärda u-områdena lagts in. Därvid har planområdet utökats något för att omfatta ledningen genom kvarteret Teglagärdet i sin helhet.

Fastighetsnämnden framför i sitt yttrande följande. Parkeringsplatsen för besökare, skolledning m fl vid Teglaskolans entré bör behållas. Idrottsområdet i kvarteret Orion bör detaljplaneras och iordningställas i samband med gatuarbetena. Axvallagatan bör höjas cirka 20 cm mellan rondellen och järnvägsövergången, så att den branta infarten till brandstationens portar kan förbättras - i dag finns elslingor i marken för att hålla isfritt under vintern, en lösning som är energikrävande och oekonomisk. Slutligen bör skolbussarnas uppställningsplatser förses med köstaket.

Kommentar: Parkeringsplatsen vid Teglaskolans entré har ett olämpligt läge i förhållande till trafikrörelserna på gatan. Den medtogs därför inte i den skiss som ingår i planbeskrivningen utan förutsattes kunna ersättas av de parkeringsmöjligheter som finns väster och öster om skolan. De 7 parkeringsfickornas vara eller inte vara regleras inte av planen, men enligt stadsarkitektkontorets uppfattning bör det vara möjligt att slopa dem utan större olägenheter för besökande till eller personal vid skolan. En viss parkerings- och angöringsmöjlighet finns även vid den nuvarande bussfickan strax väs-

ter om parkeringsplatserna.

Tidpunkten för idrottsområdets iordningställande eller eventuella köstaket regleras inte av stadsplanen.

Att höja Axvallagatans nivå skulle medföra stora kostnader samt kräva vissa ingrepp på fastigheterna söder om gatan. I stället bör bredden på körytan minskas till cirka 9 meter, varigenom man på gatans norra sida får bättre utrymme för gång- och cykelväg, uppställning av brandfordon samt eventuell förlängning av ramperna. På plankartan illustreras en sådan lösning.

Elverket erinrar om att en högspänningskabel korsar Sirius 9 i höjd med södra gränsen på Sirius 8. Man har dock muntligen framfört, att något u-område inte erfordras.

Kommentar: Yttrandet föranleder ingen revidering av planförslaget.

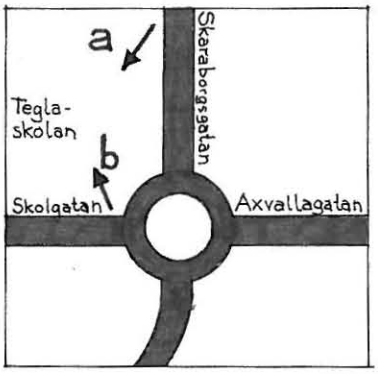
Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår av trafiksäkerhetsskäl att högsta tillåtna hastighet förbi Teglaskolan blir 30 km/tim men har i övrigt inget att erinra mot planförslaget.

Kommentar: I planbeskrivningen föreslås vissa åtgärder för att dämpa hastigheten förbi Teglaskolan. Frågan om skyltning är ingen planfråga, men enligt stadsarkitektkontorets uppfattning bör effekten av gatuombyggnaden prövas innan man diskuterar frågan om skyltning eller andra kompletterande åtgärder. En skyltning skulle troligen uppfattas som omotiverad under större delen av dygnet.

Skolstyrelsen framför följande. Möjligheten att köra in från

Skaraborgsgatan till parkeringen öster om Teglaskolan bör undersökas. Busshållplatserna vid Skaraborgsgatan bör förlängas. Cykelbanan längs Skolgatans södra sida är på grund av sin låga nivå svårframkomlig vintertid.

Trafiksäkerhetsnämnden tillstyrker planförslaget men med följande erinringar. Cykelbanan söder om Skolgatan bör höjas upp i nivå med gångbanan för att förbättra avrinningen. Asfaltkanterna på båda sidor vid cykelbanorna längs Skolgatan bör tas bort eftersom de utgör en stor olycksrisk för cyklister. Möjligheten bör ses över att lägga infarten till Teglaskolans parkering inne i rondellen, medan utfarten ligger kvar mot Skolgatan. Busshållplatsen öster om Skaraborgsgatan, utanför brandstationen, bör förlängas så att två bussar i rad får plats.



Kommentar: För att komma in på Teglaskolans parkering från Skaraborgsgatan krävs antingen en särskild avfart omedelbart norr om busshållplatsen (a) eller att rondellen får en annan utformning (b). Med tanke på att Skaraborgsgatan är en statsbidragsberättigad gata med hög trafikintensitet bedöms båda möjligheterna som olämpliga. En avfart vid (a) skulle korsa nuvarande gång- och cykelväg, och utgöra ett allmänt osäkerhetsmoment för trafiken på gatan. En trafiksäker utformning skulle medföra alltför höga kostnader i förhållande till de relativt få trafikanter som drar nytta av den. En annorlunda utformning av rondellen vid (b) skulle innebära stora risker för att trafik av misstag kör in på Skolgatan i fel riktning. I och med öppnandet av Källegatan för genomgående trafik har tillgängligheten till Teglaskolan förbättrats. Se även svaret på vägförvaltningens

och länsstyrelsens yttranden nedan.

Beträffande busshållplatserna på Skaraborgsgatan hänvisas till svaret på yttrande från kommunstyrelsens arbetsutskott ovan. Detaljutformningen av cykelvägen längs Skolgatan regleras inte av stadsplanen. För eventuella åtgärder beträffande dess höjdläge eller snöröjning har kopior av skrivelserna översänts till gatukontoret. Sammanfattningsvis föreslås skrivelserna inte föranleda någon ändring av planförslaget.

Vägförvaltningen ifrågasätter enkelriktningen av Skolgatan. En dubbelriktning skulle bl a medföra en välbehövlig avlastning av trafik från Tullportagatan. Gatans sektion och hållplatsernas utformning och läge skulle då emellertid behöva studeras närmare. I övrigt finns inget att erinra mot planförslaget.

Länsstyrelsen instämmer i vägförvaltningens synpunkter men har i övrigt inget att erinra mot planförslaget.

Kommentar: De argument som framkommit i diskussionen om trafiken på Skolgatan kan sammanfattas i huvudsak på följande sätt:
För en dubbelriktning:
- Tullportagatan, och därmed även den svåra korsningen Tullportagatan-Skaraborgsgatan, avlastas.
- Skara centrum nås lättare med bil österifrån.
- Bebyggelsen längs Källegatan, t ex Skarabostäder, nås lättare med bil.
- Teglaskolan-Viktoriaskolan nås lättare österifrån av skolbussar och annan trafik.
- Vid utryckning från brandstationen mot centrum skulle utryckningsfordon slippa bryta mot enkelriktningen.

Mot en dubbelriktning:

- De svåraste trafiksituationerna på Tullportagatan uppstår dels vid korsningen med Skolgatan, dels vid vänstersvängar ut på eller in från Skaraborgsgatan. Att tillåta trafik i västlig riktning på Skolgatan skulle knappast medföra några förbättringar i dessa avseenden.
- Skolgatan används flitigt av skolungdomar på väg till och från Teglaskolan-Viktoriaskolan eller på väg mellan skolområdet och Skara centrum-Djäkneskolan. Ett ökat utnyttjande av idrottsområdet i kvarteret Orion medför passager tvärs över Skolgatan. Redan i dag är trafiksäkerheten långt ifrån tillfredsställande. Som nämns i planbeskrivningen uppstår svåra situationer då skolbussarna angör skolan. Det finns således ur trafiksäkerhetssynpunkt många skäl att dämpa biltrafiken på denna del av Skolgatan, både vad gäller dess omfattning och hastighet. En dubbelriktning skulle i stället ge en ökning av trafiken på gatan.
- I och med att Källegatan öppnats för genomgående biltrafik har tillgängligheten till Tegla-Viktoriaskolan, och i ännu högre grad till bebyggelsen längs Källegatan, förbättrats. Detta reducerar kraftigt nyttan av trafik i västlig riktning på Källegatan.
- Det är tveksamt i vilken grad man bör styra in biltrafik mot Skara centrum via Skolgatan. Centrumparkeringens tyngdpunkt och de mest trafikalstrande verksamheterna ligger i centrums västra delar, och nås bäst från Skaraborgsgatan och Gunnar Wennerbergsgatan. En stor del av den trafik som skulle komma in via Skolgatan skulle därför inte ha sin målpunkt i centrums östra delar. Risken för ökad genomfartstrafik på Skolgatan-Malmgatan är uppenbar, en förändring som vore olycklig inte minst med tanke på den sammandragning av gång- och cykeltrafikanter till Prubbatorget som bibliotekets nybyggnad kommer att innebära.

Sammanfattningsvis finns det, enligt stadsarkitektkontorets uppfattning, få skäl som talar för en dubbelriktning av Skolgatan - i stort sett endast brandkårens behov av utryckningsväg och tillgängligheten till Teglaskolans östra parkeringsplats. Den nuvarande enkelriktningen av gatan bör därför behållas.

Televerket har inget att erinra mot planförslaget, under förutsättning att befintlig mellanortskabel i Skaraborgsgatan-Axvallagatan får behålla sitt nuvarande läge.

Kommentar: Kabeln är belägen i allmän platsmark, och planförslaget förutsätter ingen ändring av kabelns läge.

Kronägg, ägare till Stjärnan 9, motsatte sig den lösning av in- och utfartsfrågorna som remissförslaget redovisade. Under hand har emellertid förnyat samråd skett varefter planförslaget föreslås revideras så att de framförda kraven i stort sett tillgodoses. Kronägg förutsätter dock följande inför den fortsatta handläggningen.

1. Att kommunen bevakar att in- och utfart öppnas över järnvägen söder om fastigheten i samband med nedläggning av järnvägstrafiken.
2. Att gräsremsan intill Skaraborgsgatan görs så smal som möjligt och att kommunen svarar för asfalteringen även på Kronäggs mark ut till befintlig trädrad.
3. Att nuvarande övergångsställe mellan Kronägg och parkeringen på Orion 4 inte flyttas, och att en fortsättning av gångpassagen anordnas i form av en gångstig över gräsmattan på Orion 4.

Kommentar: Frågan om passage över järnvägen regleras inte av stadsplanen. Den är emellertid av betydelse på så sätt, att

med en eventuell passage cirka hälften av Kronäggs transporter skulle kunna överföras från Skaraborgsgatan till Vallgatan. Stadsarkitektkontoret undersöker möjligheten i stort sett parallellt med planarbetet. Gräsremsan intill Skaraborgsgatan avser i princip omfatta kommunens mark, men vissa avvikelser bör kunna göras om det visar sig att trafikrörelserna på Stjärnan 7 och 9 erfordrar ytterligare utrymme. Om kommunen skall stå för asfaltering av Kronäggs mark krävs motprestation från fastighetsägarens sida. Nuvarande övergångsställe bör ligga kvar, och kontakter kommer att tas med ägaren till Orion 4 om en eventuell gångstig.

Sammanfattningsvis föreslås planförslaget revideras i följande avseenden.

- U-områden läggs in enligt svaret på gatukontorets yttrande.
- Föreslagen infart till Kronägg - Västsvenska Lantmän ändras.
- Körytans bredd på Axvallagatan föreslås minskas cirka 3 meter för att ge plats för gång- och cykelväg m m.

Därutöver har skett en allmän bearbetning av planhandlingarna. Några förändringar i sak har detta emellertid inte inneburit.

Planförslaget upprättat den 8 juni 1984, och reviderat den 24 september 1984.

Östen Andersson
stadsarkitekt

Erik Westlin
planingenjör

Willhelm Länsstyrelsens i Skaraborgs län
beslut den 29.3. 1985 betygar
På tjänstens vägnar
Georg Hergeri