



Samrådsredogörelse för detaljplan

Östra Entrén

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

SKA-SAM 2024/76

(Dnr. 2016/000555)

Skara kommun, Västra Götalands län

Samrådsredogörelse November 2024

SKARA

Hur samrådet har bedrivits

Detaljplanen för Östra entrén som upprättades under mars Juli månad 2019 har varit föremål för samråd under tiden 3 juli 2019 tom den 30 augusti 2019. Ett samrådsmöte hölls den 13 augusti i nya bibliotekets lokaler. Information om detaljplanen har skickats ut till sakägare och remissinstanser och varit uppsatt på Plan- och byggenhetens dåvarande kontor på Trädgårdsgatan, samt funnits tillgänglig för nedladdning på kommunens hemsida. Nedan redovisas en sammanfattning av yttrandena som kommit in under samrådet samt kommentarer till dessa. Redogörelsen avslutas med förslag till bearbetningar av detaljplanen.

Huvudsakliga förändringar efter samråd i plankarta och planbeskrivning

Bland annat har följande förändringar genomförts i planhandlingarna

Plankartan

- Bestämmelsen H₂ utgår
- allmän plats i form av gångväg som legat i förlängningen av Knallevägen utgår och
- strax norr om drysan i den västra planområdeshalvan tillkommer allmän plats i syfte att kunna hantera dagvatten
- Bestämmelser avseende hantering av dagvatten och höjdsättning av byggnader tillkommer
- Yta för dike i syfte att avleda dagvatten tillkommer.
- Bestämmelser avseende buller tillkommer
- Utfartsförbud är borttaget
- Villkor för startbesked tillkommer

- u- områden tillkommer

Planbeskrivningen

- Avsnittet rörande dagvatten skrivs om
- Avsnittet beträffande organisatoriska frågor skrivs om
- bland annat tillkommer en fastighetsrättslig konsekvensbeskrivning och frågan beträffande ledningsrätter behandlas
- Trafikalstringsanalys har upprättats
- Fråga beträffande risk från gasstation och E20 på planförslaget behandlas

Planhandlingar

- Trafikalstringsanalys bifogas
- Riskanalys bifogas

Inkomna yttranden och bemötanden

Kommunen besvarar inkomna synpunkter i löpande text eller i anslutning till yttrandet.

Myndigheter, statliga organ och kommunala instanser

Länsstyrelsens yttrande återges i sin helhet, övriga kan komma att kortas ner. Samtliga yttranden i sin helhet finns att tillgå via kommunen. Yttranden bemöts i slutet av varje yttrande, alternativt fortlöpande i själva yttrandet.

Synpunkter gällande detaljplan Östra Entrén

Länsstyrelssen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Innan planförslaget kan antas behöver det säkerställas att en acceptabel dagvattenhantering kan uppnås inom planområdet samt att riskerna med att vistas inom området värderas tydligare med hänsyn till förekomsten av transporter med farligt gods.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt
- Mellankommunal samordning blir olämplig
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser

Länsstyrelsen anser dock att det behöver säkerställas att möjligheterna för att nå miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsten Dofsan/ Drysan inte försämras på grund av detaljplanens tillkomst. Riskbilden för den nya bebyggelsen behöver också konkretiseras så risken för olyckor med farligt gods kan bedömas för föreslagen markanvändning.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten

Ändring av detaljplanerna enligt planbeskrivningen medför en ökning av hårdgjorda ytor och ökad mängd dagvatten som ska tas omhand och hantering av höga flöden vid kraftiga regn. Som beskrivs i dagvattenutredningen är befintliga dagvattensystem redan idag underdimensionerade. Recipient är Dofsan / Drysan, en vattenförekomst som i dagsläget inte uppnår god kemisk status och den ekologiska statusen är klassad till måttlig. Enligt beslutade MKN ska god ekologisk status vara uppnådd senast 2027. Inga åtgärder får vidtas som kan äventyra möjligheten att uppnå beslutade MKN. Det råder också ett icke-försämringsförbud, som gäller på kvalitetsfaktornivå.

Dedikerade ytor för dagvattenrening saknas inom planområdet. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redogöra för hur dagvattnet ska renas och vill understryka att planbestämmelsen om att dagvattenutredningens rekommendationer ska vara vägledande är otydlig. Länsstyrelsen vill också understryka att PBL inte ger stöd för att införa krav på fastighetsägarnas dagvattenhantering genom detaljplan. Om

öppna diken ska tillämpas för dagvattenhanteringen behöver dessa ligga inom allmän platsmark. Det är nu oklart var dessa diken är tänkta att placeras samt om tillräckligt utrymmet är säkerställt.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Såväl planbeskrivningen och plankartan revideras i syfte att säkerställa en god dagvattenhantering och undvika skada på byggnader genom skyfall.*

Hälsa och säkerhet - Farligt gods

Planområdet ligger delvis inom det riskhanteringsavstånd på 150 meter från transportled för farligt gods som anges i Länsstyrelsens riskpolicy. På fastigheten Krämaren 33:1, där Julavaruhuset ligger, föreslås den byggbara ytan att utvidgas mot nordost. Kommunen anser inte att det finns skäl att göra en riskbedömning då ingen bebyggelse tillåts närmare än minst 30 meter från Brogårdsleden/väg 2616. Cirkulationsplatsen vid väg 2616 är del av primär transportled för farligt gods.

Länsstyrelsen anser att en bedömning alltid ska göras inom riskhanteringsavståndet 150 meter. Detta innebär inte att det måste tas fram en kvantitativ riskanalys men att kommunen behöver beskriva hur de ser på riskbilden. Förutsättningar som t.ex. vilka transporter som kan förekomma, hur topografin ser ut (kan vätska rinna in mot planområdet) samt vilken persontäthet som markanvändningen kan innebära. Då kommunen skriver att en riskbedömning inte behövs tolkar länsstyrelsen det som att kommunen gör bedömningen att risken är låg. Länsstyrelsen efterfrågar utifrån vilka grunder bedömningen gjorts.

Markanvändningen kommer utöver handel att tillåta centrumverksamhet och besöksanläggningar, d.v.s. användning som kan innebära att fler personer kommer att vistas på området än om det bara är handel. Dessa förutsättningar behöver vägas in i bedömningen. Länsstyrelsen tolkar plankartan som att det är ett avstånd på 50 meter till byggrätt. Detta kan vara ett acceptabelt avstånd, speciellt om det inte förekommer några större mängder farligt godstransporter i cirkulationsplatsen. Det är då viktigt att risken för att brännbara vätskor kan rinna in mot området har bedömts.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Det har upprättats en riskbedömning utifrån en riskanalys och utredningens slutsatser arbetas in i planbeskrivningen.*

Råd enligt PBL och MB

Trafik

Länsstyrelsen instämmer med Trafikverkets synpunkter om att kommunen behöver

värdera planförslagets påverkan på vägnätet. Det framgår inte vem som är väghållare för vägnätet i anslutning till planområdet. Om Trafikverket är väghållare behöver samråd ske med dem angående om vägnätet klarar den ökning av trafik som planförslaget genererar eller om åtgärder behövs för att öka trafiksäkerheten. Ett sätt att hålla nere trafikökningen är att vara restriktiva med hur många parkeringsplatser som ska anläggas. Ett annat sätt är att inte tillåta verksamheter inom området som inte till sin funktion kräver biltillgänglighet till ett läge som är mer tätbefolkat eller mer gynnsamt ur kollektivtrafiksynpunkt.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Det har upprättats en trafikanalys i syfte att utreda möjlig påverkan statliga vägnätet.*

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Risker från gasstation

Det framgår att skyddsområde mot gasstation inom område H2C1R på Skaraborgsgatans södra sida ska utredas i samband med bygglov. Länsstyrelsen vill understryka att risker från gasstationen kan påverka även angränsade områden. Den tänkta markanvändningen kan innebära svårtutrymda lokaler som kräver ett längre skyddsavstånd än andra byggnader. Det kanske inte är lämpligt med byggnation inom denna del av planområdet om gasstationen ska vara kvar.

Länsstyrelsen anser att risker från gasstationen och ett lämpligt och betryggande skyddsavstånd till byggnader ska utredas i detaljplaneskedet och inte hänskjutas till bygglovsskedet. Detta för att ge rätt förutsättningar för etablering av olika typer av verksamhet inom planområdet som helhet. Kommunen bör samråda med räddningstjänsten i frågan.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Som nämnt har det upprättats en riskbedömning och utredningens slutsatser arbetas in i planbeskrivningen. Utifrån riskbedömningen revideras även plankartan för att hantera risker från gasstation.*

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att planen inte innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar denna bedömning. Således behöver en Miljökonsekvensbeskrivning inte tas fram.

Detta yttrande har planhandläggare Olof Franzén föredragit och beslutat. I den slutliga handläggningen har även miljöskyddsavdelningen, enheten för samhällsskydd och beredskap samt vattenavdelningen deltagit.

Miljöenheten

Miljö- och byggnadsnämnden anser att den nya planläggningen av Östra Entrén har tagit ett helhetsgrepp på området mellan Jula och Vilan. Målet att bygga bort barriärer och knyta ihop - är både lovvärt och önskvärt. Att öka områdets attraktivitet och skapa en välkomnade entré till staden är likaså viktigt. Stor vikt har lagts vid att öka tillgänglighet och säkerheten för gång, cykel och kollektivtrafikanter i området, vilket är bra.

Buller

Planförslaget möjliggör ökad exploatering som vid ett genomförande kommer att leda till höjda trafikflöden och ökad störning för de boende i området. En trafikutredning har genomförts, men tyvärr inga bullerberäkningar eller utredning av störningar från handel och transporter av gods i anslutning till bostadsområdet. Skaraborgsgatan är den mest trafikerade av alla gator i Skara. I varje enskilt fall, ska enligt Boverket, kommunen göra en bedömning av hur störningskänslig den planerade användningen är eller vilken omgivningspåverkan den kan få. Denna bedömning måste göras för både de verksamheter som redan finns etablerade och de verksamheter som planläggningen avser. Kommunen kan reglera hur byggnader ska placeras för att klara angivna bullernivåer, men även av hur placeringen av andra verksamheter i förhållande till existerande bostäderna.

Miljö- och byggnadsnämnden anser att bullerberäkningar och andra störningar ska tas fram och reglering av placering av ny verksamheter ska utredas utifrån den påverkan de kan ha för de boende i området.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Frågan beträffande buller hanteras i planbeskrivningen*

Dagvatten

Den allmänna rekommendationen är att dagvatten i första hand omhändertas lokalt (LOD). Vid höga flöden ska vattnet fördröjas på kompletterande sätt innan avledning till diken, recipienter eller kommunala ledningar. Exempel på anordningar i modern dagvattenhantering är gröna tak, genomsläppliga beläggningar och gräs/grusytor där dagvattnet tillåts infiltrera i större utsträckning.

Exploateringsområden bör utformas och höjdsättas så att byggnader, infrastruktur och samhällsfunktioner inte drabbas av allvarliga skador vid extrem nederbörd. I detta bör man ta hänsyn till hur dagvattenhanteringen kan lösas vid eventuella framtida klimatförändringar. Ytor som avsätts för att buffra dagvatten vid kraftiga nederbördsmängder bör dokumenteras och skyddas så dess funktion bibehålls.

I Skara kommuns VA-policy anges att inom kommunalt verksamhetsområde ska planering för dagvattenanläggningar ske så att störningar på recipient, spillvattenledningar och reningsanläggningar minimeras. I VA-policyn står även ett strategiskt ställningstagande att Skara kommuns bebyggelseplanering ska säkerställa en klimatanpassat och långsiktig hållbar dricksvattenförsörjning samt spill- och dagvattenhantering.

Samrådshandlingen ger en oklar bild över hur dagvattnet kommer att omhändertas. Den dagvattenutredning som kommunen låtit ALP ta fram är bra och i den finns angivet konkreta mått och rekommendationer för god planläggning av dagvatten och skyfall. Miljö- och byggnadsnämnden anser att dagvattenutredningens rekommendationer bör följas och skrivas in i planbestämmelserna. Exempelvis att:

- Dagvattensystemen dimensioneras för att kunna hantera ett 10-årsregn. Ledningssystem designas vid detaljprojektering för att klara markdimensionering vid 30-årsregn.
- Fördröjning ordnas för tillkommande dagvatten utöver nuvarande, dimensionerande, flöde. Fördröjningsmagasin för takavvattning och hårdgjorda ytor anordnas och dimensioneras i proportion till tillkommande exploatering. Riktvärde för effektiv fördröjningsvolym vid ett 10-årsregn är minst 1,55 m³ per tillkommande 100 m³ tak och 1,40 m³ per tillkommande 100 m³ hårdgjord yta.
- Dagvattenbrunn vid förskolan på Drysagården ska kopplas till dagvattennätet istället för att undvika onödig belastning på spillvattennätet.
- Dimensionera upp underdimensionerade ledningar i samband med utökad exploatering.
- För parkeringsytor bör 2 m³ fördröjningsvolym anordnas och kombineras med rening av dagvattnet. Rening kan ske via översilning i grönytor, infiltration i genomsläppliga material kombinerat med filterkassetter i dagvattenbrunnar.
- Alla nya byggnader inom planområdet bör anläggas med en golvhöjd

minst 0,3 m över närmaste väganslutning, alternativt minst 0,3 m över omgivande mark om det går att visa att flödande ytvatten kan passera förbi vid sidan om byggnaden utan att orsaka skada.

- Avsätt plats i detaljplanen för ytliga avledningsstråk, lämplig bredd kan vara 4-6 meter.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Såväl planbeskrivningen och plankartan kompletteras i huvudsak enligt önskemål där så är möjligt.*

Parkeringsplatser

Bra och tydliga planbestämmelser såsom att 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. Samma tydliga planbestämmelser behöver anges för dagvattnet.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Planbestämelseutbudet utökas i plankartan i syfte att garantera en god dagvattenhantering och risk för skada på byggnader med hänsyn till skyfall.*

Avfallshantering

I detaljplanen bör plats för god avfallshantering planeras. Detta är särskilt viktigt för ett område med både handel, bostäder och restaurangverksamhet.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Utrymme för god avfallshantering åläggs de enskilda verksamhetsutövarna.*

Förvaltningen för service och teknik

yttrandet återges i sin helhet

Sid 29 Övergångsställe: Trafiksäkerhetsmässigt är det säkrare med en passage i tunneln detta framgår inte av texten.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Text avseende kommunikationer har reviderats*

Sid 33: Kartan över befintliga gång-och cykelstråk justeras med avseende på tunneln vid Katedral hållplatsen.

Plan- och byggenhetens kommentar: Kartbild har reviderats

Plankarta: Kopplingen mellan befintlig cykelväg som blir allmän och cykelväg mot Axvall bör finnas med som allmän plats.

Plan- och byggenhetens kommentar: Gång- och cykelvägen har ändrats till att bli allmän plats.

Föreslagen gångväg norr om Skaraborgsgatan bör endast vara allmän om det är en gång-och cykelväg. Tillåts endast gående bör den ligga på kvartersmark. Föreslagen utformning är dessutom kostsam att sköta främst under vintern, trappor och ramper bör undvikas.

Plan- och byggenhetens kommentar: Utrymme för tänkt gångväg ligger nu på kvartersmark

Gatuplan: Oklart om föreslagen cykelväg söder om Skaraborgsgatan ligger inom allmän plats eller kvartersmark.

Plan- och byggenhetens kommentar: Föreslagen cykelväg på den södra sidan ligger på allmän plats. Däremot är det i nuläget enbart tänkt att det ska finnas kommunikationer för gång- och cykel längs med skaraborgsgatan på den norra sidan.

Lantmäteriet

Delar av planen som bör förbättras

Grundkarta

- Teckenförklaring till grundkartan saknas.
- Angivelse om aktualitetsdatum för fastighetsredovisningen resp. för övriga detaljer i grundkartan saknas.

Plan- och byggenhetens kommentar: Handlingar revideras.

Fastighetsförteckning saknas: Lantmäteriet har inte kunnat hitta någon fastighets-

förteckning, varken i planbeskrivningen eller på kommunens hemsida. Om en fastighetsförteckning saknas är det bra att komplettera så att samtliga fas-tigheter och rättigheter som berörs av planförslaget finns redovisade.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Fastighetsförteckning bifogas handlingarna*

Fastighetskonsekvensbeskrivning saknas: Det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser för den egna fastigheten. ”Av planbeskrivningen ska de konsekvenser som ett genomförande av detaljplanen medför för bland annat sakägare, andra berörda och miljön framgå. Med detta menas att det för i princip varje enskild fastighet bör redovisas vad detaljplanen innebär med avseende på bland annat huvudmannaskap, allmänhetens tillträde, kommande fastighetsbildning, utförande och deltagande i gemensamhetsanläggningar. (prop. 2009/10:170 s. 435)”

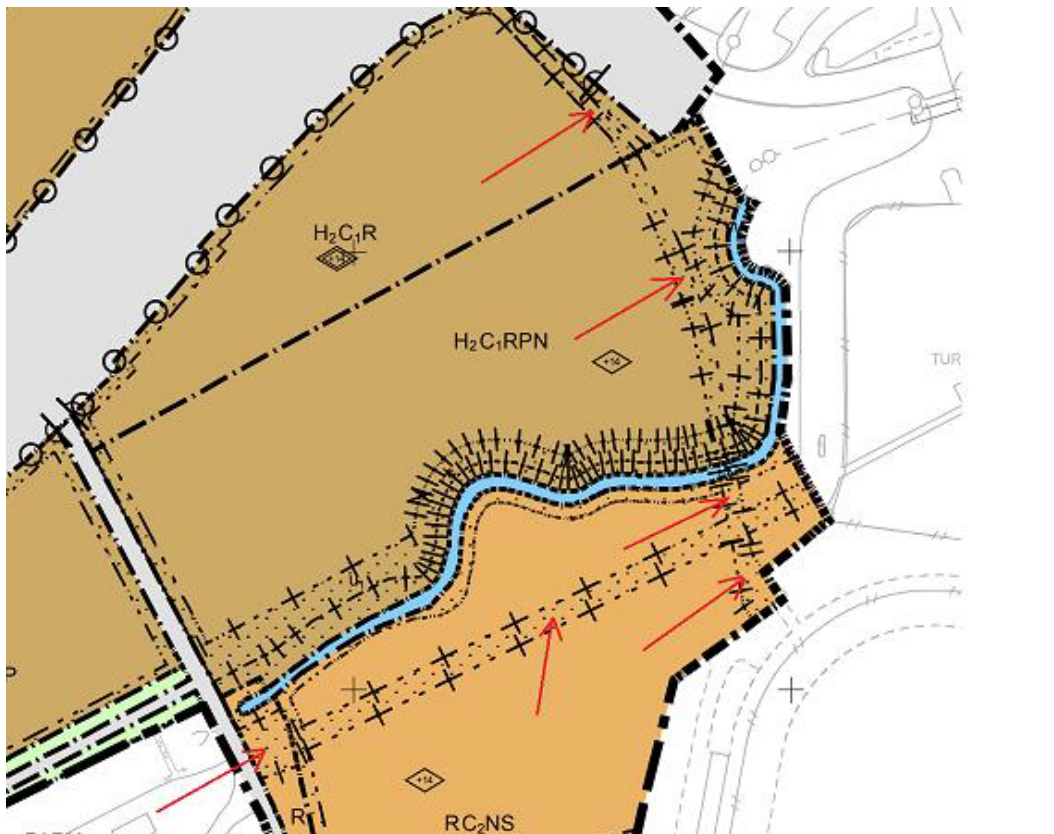
I det aktuella planförslaget finns beskrivningar i texten om de flesta åtgärder, men plangenomförandet och dess konsekvenser behöver beskrivas på ett samlat sätt där respektive fastighetsägare kan förstå vad som detaljplanens genomförande innebär för den aktuella fastigheten.

Beskrivningen av åtgärderna kan t.ex. illustreras med en fastighetskonsekvenskarta där förändringar i fastighetsindelning och omfattning av ev. gemensamhetsanläggningar, med plankartan som bakgrund. Beskrivningen bör innehålla ett utkast till redogörelse av juridiska och ekonomiska konsekvenser, även på fastighetsnivå. Ett sätt att åskådliggöra detta på är att upprätta en fastighetskonsekvensbeskrivning.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Planbeskrivningen kompletteras med en fastighetskonsekvensbeskrivning där nämnda punkter behandlas*

Administrativa beteckningar saknas i plankartan Inom områdena som de röda pilarna visar verkar det som att administrativa beteckningar saknas. En administrativ bestämmelse gäller fram till nästa administrativa gräns, användningsgräns eller planområdesgräns. Därför bör en beteckning finnas inom varje enskilt område som skapats på grund av att administrativa linjer korsats eller avgränsats med användningsgräns.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Plankartan revideras så att de administrativa bestämmelserna tydligt framgår.*



Eventuell flytt av befintliga ledningar i planbeskrivningen

på s. 47 framgår att planförslaget innebär att befintliga ledningar med ledningsrätt eventuellt behöver flyttas. Observera att bildad ledningsrätt kommer behöva omprövas till det nya läget. Den bildade ledningsrätten följer inte med när ledningen flyttas. Därför är det bra att även beskriva i fastighetsrättsliga beskrivningen att ledningsrätt behöver ändras.

Det är också en fördel, om det är möjligt, att ange u-område på alla ställen där ledningarna kommer beröra kvartersmark efter de har flyttats. Detta för att säkerställa ledningens framtida placering i planen.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Planbeskrivningen revideras i denna punkt. se avsnitt "Befintliga ledningsrätter och borttagande av u-områden i detaljplan"*

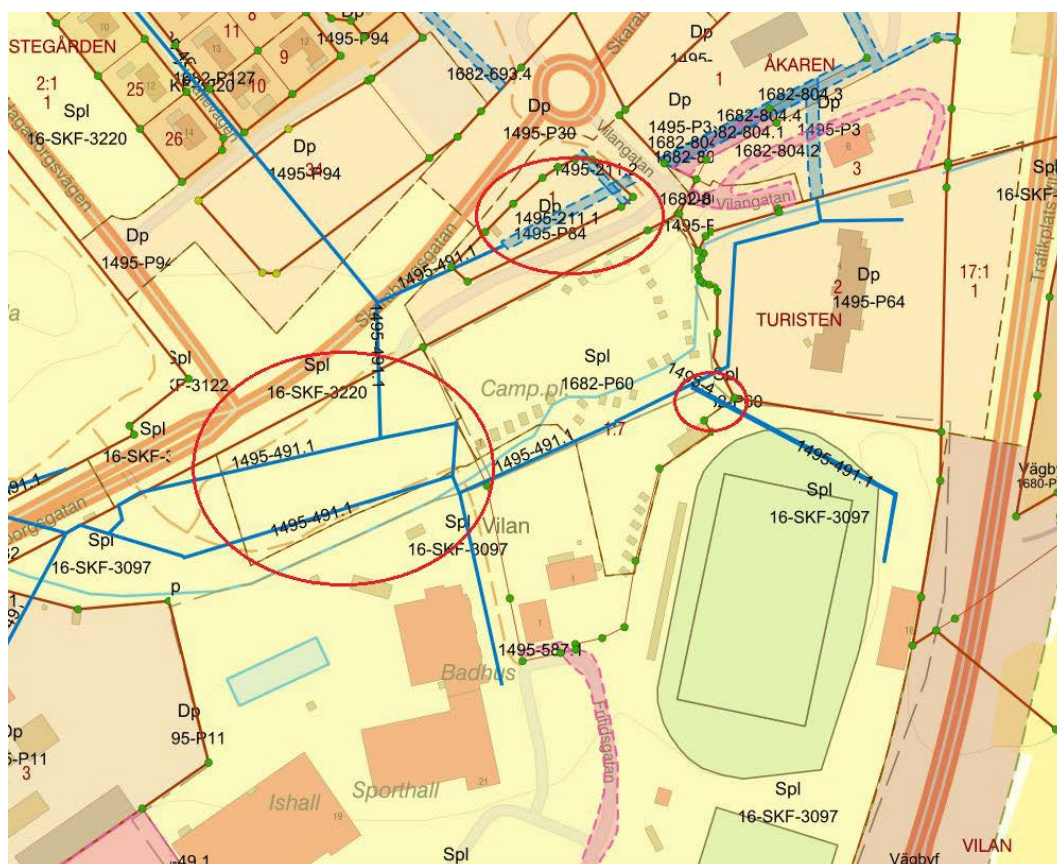
u-område saknas för befintliga ledningsrätter

Inom planområdets går en befintlig ledningsrätt för vatten- och avloppsledningar

akt: 1495-491.1, Vattenledning akt: 1495-211.1 till förmån för Skara Energi. Dock saknas u-område i den aktuella sträck-ningen i plankartan.

På s. 47 i planbeskrivningen anges att ett stort antal u-områden upphävs eftersom befintliga ledningar säkras med ledningsrätt. Lantmäteriet menar att u-område ändå är nödvändigt för att säkerställa att ledningarna får vara kvar eftersom ledningsrätten i annat fall riskerar att bli planstridig när planen vinner laga kraft. En annan konsekvens med att inte redovisa u-område är att plangenomförandet då innebär att ledningsrätten ska upphävas, för att ge plats åt andra ändamål som redovisas i planen.

Det bör dessutom ligga i båda parternas intressen att marken reserveras för underjordisk ledning för att därmed säkerställa att markområdet inte bebyggs på ett sådant sätt som kan vara skadligt för ledningen. Lantmäteriet menar därmed att det är lämpligt att plankartan kompletteras med u-områden.



Plan- och byggenhetens kommentar: *Beskrivningen beträffande u-området ändras i planbeskrivningen och motiv till varför u-område i huvudsak undviks och varför det ändå inte anses hindra genomförande förtydligas.*

Exploateringsavtal aktuellt men något otydlig redovisning

I planbeskrivningen anges att ett exploateringsavtal ”sannoliktvis” ska tecknas innan detaljplanen antas. Det anges övergripande vilka marköveråtelse som avses att regleras i avtalet.

Enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL ska kommunen, om avsikten är att ingå exploateringsavtal, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Lantmäteriet konstaterar att lagstiftaren har avsett att exploatörens samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå, men bedömer att handlingarna i dess nuvarande skick inte uppfyller lagens krav på redovisning och därför behöver kompletteras.

Eftersom redovisningen inte är så tydlig som krävs finns det inte någon möjlighet för Lantmäteriet att utföra sin lagstadgade uppgift att i samrådsskedet lämna råd i de fall avtalsinnehållet förefaller strida mot reglerna i 6 kap. 40-42 §§ PBL.

Använd gärna handboken ”Lantmåterimyndighetens roll i planeringsprocessen, Handbok 5 kap. 15 och 22 a §§ PBL” som stöd ang. lagstiftningens krav när ni kompletterar planhandlingarna.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Det bedöms i nuläget inte att upprättas ett exploateringsavtal. Tänka åtgärder där det hade varit aktuellt med exploateringsavtal har genomförts.*

Planekonomi

Planekonomin är knapphändigt redovisad i planbeskrivningen exempelvis saknas..... I Lantmäteriets Handbok ”Lantmåterimyndighetens roll i planeringsprocessen, Handbok 5 kap. 15 och 22 a §§ PBL” ges följande råd:

”... Ekonomiska konsekvenser

Planens ekonomiska konsekvenser för kommunen och för enskilda fastighetsägare och rättighetshavare ska redovisas. Beskrivningen underlättar kopplingen till kommunens investeringsbudget och visar att planen är ekonomiskt genomförbar. ...

Plan- och byggenhetens kommentar: *Planbeskrivningen kompletteras i detta avseende.*

..Planavgift

Här anges om planavgift ska tas ut vid bygglov eller om plankostnaden regleras i ett särskilt avtal.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Planavgift avses att tas ut i bygglovs-skedet. Planbeskrivningen revideras.*

Beskrivning av hur x-området ska genomföras och skötas

I planen finns ett x-område utlagt, men det finns inget omnämnt i planbeskrivningen om x-området eller hur det är tänkt att genomföras. Lantmäteriet vill här påpeka följande vad gäller x-områden:

- Genom att lägga ut x-område i en detaljplan reglerar kommunen så att byggnadsnämnden inte får bevilja bygglov som hindrar möjligheten att bilda en rättighet för allmänhetens till-träde till x-området. För att rättigheten ska vara säkerställd krävs det dock att det även finns en upplåtelse t.ex. ett servitut till förmån för en kommunal fastighet.

Om någon annan än kommunen äger marken kan ägaren kräva att kommunen ska ordna en rättighet för att använda utrymmet och betala ersättning för detta.

- Det finns inget regelverk kring utbyggnad och underhåll av anläggningar på x-områden. Om ingen annan bygger ut anläggningar på området faller det därför rimligen på kommunen att ordna detta.

- Kommunen är skyldig att sköta underhåll och renhållning inom x-områden sedan man t.ex. skapat rättighet för området.

- Om kommunen och markägaren inte skrivit något avtalsservitut kring x-området krävs det att det är av väsentlig betydelse för en kommunal fastighet för att det ska vara möjligt att bilda ett servitut på x-området i en lantmäteriförrättning.

Dessa förhållanden behöver på något sätt beskrivas i planhandlingarna med anledning av att det finns x-områden utlagda i planförslaget. Kommunen kanske borde överväga att lägga ut området för gång- och cykeltrafik som allmän plats istället för som x-område?

Plan- och byggenhetens kommentar: *X - området utgår.*

Kostnader för och initiativ till fastighetsbildning

Det anges inte något om vem som initierar och bekostar den fastighetsbildning som behövs för genomförandet av detaljplanen.

Plan- och byggenhetens kommentar: Planbeskrivningen revideras i denna punkt.

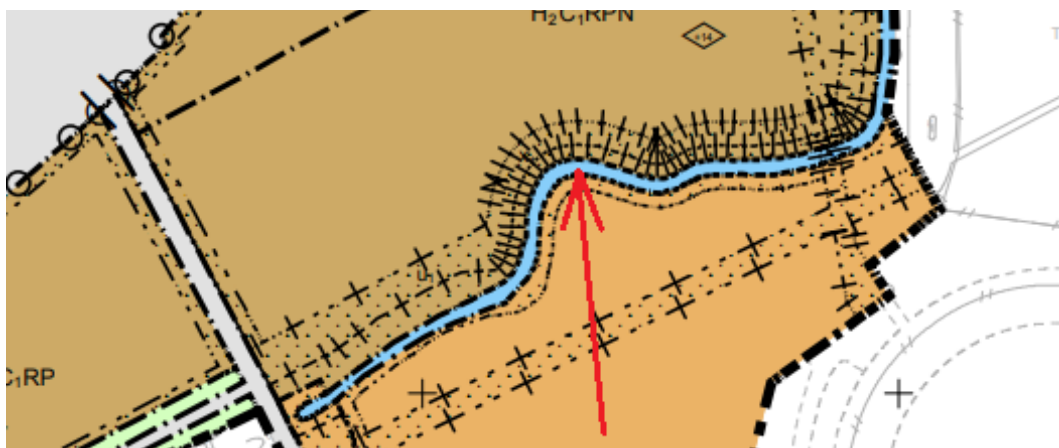
Delar av planen som skulle kunna förbättras

(Under denna rubrik redovisas synpunkter som inte direkt ligger inom Lantmäteriets lagstadgade bevakningsområden, men som enligt Lantmäteriet skulle förbättra detaljplanen.)

Område som saknar användning

På plankartan finns ett område (se bilden nedan) som saknar beteckning för vilken användning som ska gälla för området. Lantmäteriet noterar att området har samma färgnyans som användningen W - Vattenområde, men det är ett krav i 4 kap 5 § PBL att alla områden ska ha en användning angiven.

Plan- och byggenhetens kommentar: Plankartan förbättras.



Otydlig planbestämmelse

Det är viktigt att planbestämmelser är tydliga. Boverket anser att planbestämmelser som avser åtgärder där särskilda aspekter ska beaktas måste vara särskilt tydliga och om särskilda åtgärder ska utföras måste det tydligt framgå vilka åtgärder som åsyftas.

I bestämmelsen för ”korsmark” beskrivs vad som ska gälla inom område för bostadsändamål (vilket torde vara i en egen bestämmelse). Förtydliga beskrivningen till planbestämmelsen genom att endast ange vad som ska gälla inom ”korsmark”.

Planbestämmelse om utfart

Bland planbestämmelserna finns en bestämmelse om ”in- och utfart för bilar får inte anordnas”. Bestämmelse om att begränsa en viss typ av fordon är inte lämpliga att använda genom en utfartsbestämmelse i detaljplan, utan regleras främst med lokala föreskrifter.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Planbestämmelsen tas bort och planbeskrivningen revideras.*

Planförutsättningar För att göra planförutsättningar tydligare, är det ett tips att redovisa aktbeteckningen på gällande planer, samt hur varje enskild plan påverkas av det nya planförslaget.

Plankartans överensstämmelse med planbeskrivningen I planbeskrivningen på s. 46 framgår att tillkommande exploatering av området kan innebära att en ny nätstation kan komma att behöva uppföras. Bestämmelse om att nätstation finns ej reglerat i plankartan med bestämmelser. Rekommendationen är att redan nu, om det är möjligt, bestämma inom vilket område nätstationen kan komma att hamna för att säkerställa uppförandet i planen.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Behov och läge av nätstation är starkt beroende av vad som kommer att utföras, och i nuläget bedöms det inte nödvändigt med nätstation. Av denna anledning är inget område för nätstation utpekade.*

Plankartan följer inte Boverkets rekommendationer

Regeringen har i flera sammanhang betonat vikten av att detaljplanerna utformas på ett enhetligt sätt för att underlätta framtida digitalisering och förenkla byggprocessen. Detaljplanen tas fram enligt PBL med de regler som gäller för detaljplaner med planstart från och med januari 2015. För denna typ av detaljplaner bör som bekant Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan, tillämpas. Plankartans utformning uppfyller inte dessa råd på följande punkter och det finns inget motiv angivet till varför så har skett:

- Bestämmelsen om ”exploatering” är inte formulerad enligt rekommendationerna i Boverkets planbestämmelsekatalog. Bestämmelsen betecknas med e. Om olika exploateringsbestämmelser gäller i planområdet ska varje e kompletteras med in-

dex i form av en nedsänkt siffra. Det samma rekommenderas även under rubrikerna Utformning och Mark.

- Kombinationer av användningar bör betecknas med samtliga relevanta beteckningar och redovisas var för sig i listan med plan-bestämmelser. I detta fall är exempelvis bestämmelsen R/C2/N/S redovisad på samma rad bland planbestämmelserna.
- Bestämmelsen om korsprickad mark är inte formulerad enligt rekommendationerna i Boverkets planbestämmelsekatalog. Andra stycket i samma bestämmelse är en bestämmelse om placering, som har en rekommenderad beteckning p.

Plan- och byggenhetens kommentar: Plankartan revideras här i delar. Definitionen av punkt-prickad mark kommer inte att ändras.

Skanova

Skanova AB har tagit del av rubricerat ärende och vill meddela att det ej finns något att invända mot planförslaget.

På bifogad lägeskarta är Skanovas anläggningar inom och intill aktuellt område markerade. Dessa önskas ligga kvar i oförändrat läge.

Eventuell undanflyttning av kanalisation/kablar beställes via e-post: skanova-remisser-goteborg@skanova.se Detta skall ske i god tid, helst fyra månader innan åtgärd krävs.

Ev flytt av Skanovas kablar/kanalisation bekostas utav exploitör.

Plan- och byggenhetens kommentar: Plan- och byggenheten tackar för inkommen kommentar.

Trafikverket

Statlig infrastruktur

Trafikverket är väghållare för de allmänna vägarna 2616, 49 och E20 i närheten av planområdet. Väg 2616 kommer den 9 september 2019 att byta namn till väg 49.

Planområdet gränsar i nordost till väg 2616 (blivande väg 49). Vägen ingår i det av Västra Götalandsregionen utpekade prioriterade pendlingsstråk 5, och är funktionellt prioriterad för dagliga personresor, kollektivtrafik och godstransporter. Trafik-

mängden förbi planområdet vid trafikplats Vilan var 2015 ca 7 150 fordon/dygn, varav 450 tunga. Gällande hastighetsbegränsning är 70 km/h.

E20 ca 150 meter öster om planområdet är utpekad som riksintresse för transporter samt funktionellt prioriterad väg för nationella och internationella transporter. Vägen är också anvisad som primär väg för transporter av farligt gods, då inklusive väg 49 från Skövde och ramperna vid trafikplats Vilan. Hastighetsbegränsningen är 100 km/h söder om trafikplats Vilan, och 80 km/h norr om densamma. Trafikmängden på E20 förbi trafikplats Vilan är ca 8 800 fordon/dygn (2015), varav 1 850 tunga fordon.

Trafikverkets synpunkter

Hållbara transporter

Det är positivt att kommunen arbetar för att öka andelen hållbara transporter genom att göra det mer attraktivt att röra sig inom och till planområdet för cyklister och fotgängare.

På sikt kan kommunen vara i behov av en parkeringsnorm för såväl personbilar och cyklar för att få stöd i sitt fortsatta arbete för en överflyttning mot mer hållbara transporter.

Lokalisering

Beträffande lokaliseringsutredningen stödjer Trafikverket kommunens resonemang att inte etablera handel öster om E20, utan behålla kopplingen till staden och undvika barriäreffekterna som skulle uppstått. En förtätning och utveckling av det befintliga området är i det avseendet bättre.

Riksintresse

Trafikverket noterar att det i planbeskrivningen (sid 9) anges att E20 kan bli ett riksintresse. Detta är felaktigt. E20 samt väg 49 är utpekade som riksintresse för kommunikation, se information om riksintresse på www.trafikverket.se.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Planbeskrivningen justeras.*

Avstånd till statlig väg

För såväl E20 som anslutande ramper gäller att en zon om 30 meter från vägkanten ska hållas fri från fasta hinder. Det är samma avstånd som den tillståndspliktiga zon vilken gäller för väg 49 och E20 enligt 47§ Väglagen. Siffran 30 meter står

omnämnd i planbeskrivningen i avsnittet om förändringar av detaljplanen för Julavaruhuset, men då i ett resonemang kring riskutredning. En tydligare beskrivning av de planmässiga förändringarna i nordöstra delen av området är önskvärd.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare beskrivning.*

Trafikalstring, konsekvenser för statlig infrastruktur

Den trafikutredning som tillhör planhandlingarna måste kompletteras. Trafiksituationen ska analyseras för prognosåret 2040. Uppgifter om basprognosen för 2040 (allmän uppräknings av trafikmängder) finns på www.trafikverket.se, sökord Trafik- och transportprognoser. Den aktuella utredningen redovisar enbart den trafikökning som exploateringen genererar.

En utförligare analys över hur Skaraborgsgatans anslutning till det statliga vägnätet påverkas av den relativt omfattande exploateringen behöver också göras. Kommunens hållning att åtgärder inte är nödvändiga för att klara det ökade trafikflödet måste underbyggas bättre. Hur ser belastningsgraden ut? Kölängder? Finns det risk för att köbildning i cirkulationen vid Julavaruhuset sträcker sig bakåt och påverkar korsningen mellan Skaraborgsgatan och väg 49?

Plan- och byggenhetens kommentar: *Planhandlingarna har kompletterats med en trafikutredning för att tillmötesgå de synpunkter som trafikverket anfört. Risk för påverkan på E20 och riskintresset genom kölängder föreligger inte enligt trafikutredningen.*

Farligt gods

Kommunen anser att en riskutredning inte är nödvändig. Enligt Länsstyrelsens policy ska en riskanalys utföras för nyetableringar inom 150 m från vägar utpekade som farligt godsleder. E20 och ramperna från väg 49 är utpekade som primära vägar för transport av farligt gods och planhandlingarna ska därför kompletteras med en riskanalys.

Trafikverket anser också att Räddningstjänstens eventuella synpunkter på lokalisering och utformning av byggnader ska inhämtas och beaktas.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Planhandlingarna har kompletterats med en riskanalys.*

Buller

I planbeskrivningen anges att en bullerutredning finns bilagd till handlingarna. Denna är inte tillgänglig via kommunens hemsida. Planbeskrivningen innehåller heller inte någon text kring hur kommunen resonerar i bullerfrågan. Även om den föreslagna markanvändningen inte är bullerkänslig, bör planbeskrivningen kompletteras med detta.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Planhandlingarna kompletteras inte med en bullerutredning, däremot behandlas frågan buller i planbeskrivningen i kapitlet buller.*

Omsorgsnämnden

Omsorgsnämnden har inga synpunkter

Skara - Lundsbrunns Järnvägar (SKLJ)

Skara - Lundsbrunns Järnvägar (SKLJ), har rätt att nyttja järnvägsspåret som går fram till Vilanhallen. Spårområdet angränsar till i rubriken angiven detaljplan och SKLJ har fått del av planen för samråd och yttrande. SKLJ förutsätter att förslag till detaljplanen inte kommer att påverka SKLJ:s möjligheter att använda spårområdet för järnvägstrafik.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Planförslaget kommer inte att påverka SKLJ:s förutsättningar att bedriva sin spåtrafik.*

Västtrafik

Västtrafik ser positivt på att de hållbara färsätten lyfts fram och dess förutsättningar och behov tydligt beskrivs i planbeskrivningen.

För att området ska upplevas som attraktivt och tryggt för gående både dag- och kvällstid, så krävs det att biltrafiken begränsas så mycket som möjligt och att rörelse inom området mellan de olika verksamheterna sker till fots, dvs inte genom att flytta med sig bilen. Den rumsliga utformningen och den upplevda prioriteringsordningen mellan färsätten är mycket viktig för valet av färsätt. Trygga cykel-parkeringar bör t.ex. finnas placerade nära entréer och hållplatser i området. Det innebär också att gång- och cykelvägar ska vara gena, tillgängliga och trafiksäkra, med säkra passager där det krävs.

Stråket Skövde – Skara – Lidköping är ett prioriterat stråk för kollektivtrafiken, och det passerar rakt igenom planområdet. Det är därför av högsta vikt att framkomligheten för kollektivtrafiken inte påverkas negativt av planerna på expansion i området, då vi redan idag har problem med tidshållning och framkomlighet på linje 1 Express Skövde – Lidköping – Trollhättan. Vi ser en risk i att stora flöden av gående över Skaraborgsgatan, kan få negativ påverkan på framkomligheten för kollektivtrafiken. Det bör därför finnas utrymme för signalreglering av övergångsställen, där stora flöden av gående förväntas, så att även kollektivtrafikens framkomlighet kan prioriteras.

Västtrafik ser positivt på att det byggs nya hållplatser, och att hållplats Katedralskolan och hållplats Vilangatan slås samman till en ny hållplats. Hållplatsen placeras centralt i området, i förhållande till de olika målpunkterna.

Västtrafik önskar vara delaktiga i detaljutformningen av hållplatserna och de hastighetsdämpande åtgärderna, för att säkerställa tillgänglighet och kollektivtrafikens framkomlighet. Det är också viktigt att gångpassager blir säkra och att hållplatserna får en hög standard med plats för väderskydd och cykelparkering i anslutning till hållplatsen samt att gångvägar mellan hållplatserna och de olika målpunkterna blir gena, tillgängliga och tydliga. De behöver utformas så att drift och underhåll av dem, särskilt vintertid, kan utföras på ett smidigt och snabbt sätt.

Linjekartan och texten om kollektivtrafik i planbeskrivningen under rubriken ”Kollektivtrafik”, (sidan 34) behöver justeras, med tanke på de förändringar som skett i utbud och linjenät inom Skara tätort, sedan underlaget togs fram.

Västtrafik önskar delta i den tidiga planeringen av utbyggnaden av området, så att kollektivtrafikens behov av hög framkomlighet, även under byggtiden, säkerställs.

Plan- och byggenhetens kommentar: *Skrivelser i planbeskrivningen avseende utbud av linjer som trafikerar området justeras. Västtrafik kommer att få vara delaktig vid detaljutformningen av framtida nya hållplatser.*

Kommunen i form av plan- och byggenheten stämmer överens med Västtrafiks synpunkter, är dock generellt negativt inställt till att området ska förses med signalreglering. Vid en eventuell framtida flytt av hållplatsläget och en mera omfattande ombyggnad av passage över Skaraborgsvägen kommer Västtrafik att bjudas in till att delta vid områdets gestaltning.

Sakägare

Fastighetsägare 1

Vi föreslår följande ändringar:

- Knallevägen stängs av i den södra änden, samt att en vändplats anordnas istället.

Plan- och byggenhetens kommentar: Plan- och byggenheten har tittat på önskemålet noga tillsammans med gatuenheten och ser inte att det är möjligt att stänga av knallevägen utan att det påverkar planförslaget mera omfattande. En vändplan som möter upp räddningstjänstens och avfallshämtningens behov kräver en rund yta med en diameter på cirka 18 meter. Denna yta skulle innebära minskad byggbar yta inom främst fastigheten BILISTEN 34, och möjligheten för passage mellan aktuell punkt och handelsområdet för gående och cyklister, så anser plan- och byggenheten att dagens lösning fungerar bra.

I nuläget pågår dock ett planarbete med som angränsar till aktuell detaljplan. I samband med denna detaljplan kan förustättningar för angöring till Knallevägen komma att ändras. I planbeskrivningen redovisas hur så kan ske

- Befintlig gång/cykelväg mellan Hagaborgsvägen/Katedralskolan och nuvarande julaområde behålles och rustas upp, med anslutningar från både Knallevägen och Krämarevägen, samt förlängs fram till CityGross.

Plan- och byggenhetens kommentar: Förutsättningar för en gång- och cykelväg i nämnt läge kommer att finnas kvar, däremot bedömer kommunen att denna koppling i detta läge inte bör ske i kommunens regi, utan åligger respektive fastighetsägare. Goda kopplingar för gående och cyklister ända fram till nämnda målpunkter och som sköts av kommunen kommer att finnas i anslutning till den norra sidan av Skaraborgsgatan. Passage över Hagaborgsvägen i höjd Katedralskolans södra spets har tagits bort med hänsyn till svårigheten att anlägga ett godkänd övergångsställe. Den nyanlagda rondellen i korsningen Hagaborgsvägen och Skaraborgsgatan, och det i anslutning anlagda övergångsstället för gående och cyklister, har i en helhetlig bedömning lett till att det i framtiden är mera lämpligt med en allmän gång- och cykelväg som kommer att ligga i anslutning till Skaraborgsgatan.

- Föreslagna ändringar samt övriga synpunkter bla farthinder Knallevägen/ Bengtstorpsgatan och på Hagaborgsvägen har framförts vid möte med planarkitekt Anders Dieter Aubry.

Plan- och byggenhetens kommentar: Kommunen tackar för inkomna synpunkter och engagemang. Synpunkterna har vidarebefordrats till gatuenheten. I huvudsak bedöms trafiksäkerheten i området som god.

