DETALJPLAN FÖR VÄSTRA DELEN

VALLGATAN MM

I SKARA TÄTORT, SKARA KOMMUN

UPPRÄTTAD DEN 16 DECEMBER 1991 OCH REVIDERAD DEN 27 FEBRUARI OCH 8 APRIL 1992

ÖSTEN ANDERSSON
STADSARKITEKT

ERIK WESTLIN
PLANARKITEKT

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje på kartan ritad 3 mm utanför planområdets gräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

MARKANVÄNDNING

Allmänna platser

- HUVUDGATA — Gata som ingår i huvudnätet
- PARK — Anlagd park

Kvartersmark

- E — Transformatorstation
- J — Industri
- K — Kontor
- P — Parkering
- Q — Kulturreservat
- T_1 — Järnvägstrafik

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- +000,0 — Föreskriven höjd över nollplanet
- busstrafik — Buss-och taxitrafik
- gc-väg — Gång-och cykelväg. Utfarter från angränsande fastigheter får korsa vägen.
- y — Marken skall vara tillgänglig för utfart från angränsande fastigheter.

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas

Med P eller T_1 betecknad mark får inte bebyggas

- Marken får endast bebyggas med skärmtak
- u — Marken skall vara tillgänglig för underjordiska allmänna ledningar
- x — Marken skall vara tillgänglig för allmän gång-och cykeltrafik
- y — Marken skall vara tillgänglig för utfart från angränsande fastigheter

MARKENS ANORDNANDE

- n — Marken skall anordnas som planterat skyddsområde och får inte användas för upplag, parkering, , köryror eller liknande
- Utfart får inte anordnas. Tillräckligt hinder för körbar utfart skall finnas

UTFORMNING OCH UTSEENDE

- 0,0 — Högsta byggnadshöjd i meter
- 0,0 — Högsta totalhöjd i meter
- q — Värdefull byggnad. Eventuella ändringar får inte förvanska dess karaktär. Eventuell ny bebyggelse skall utformas med särskild hänsyn till järnvägsmiljön. Fasader skall utföras av stående rödfärgad träpanel. Tak skall vara belagt med takpapp eller annat matt svart marerial

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden slutar fem år från den dag planen vunnit laga kraft.

Inom planområdet upphävs gällande tomtindelning.

ÖVRIGT

Grundkartans beteckningar finns på den separata grundkartan. Utdrag ur gällande detaljplaner finns som bilaga till planen.

ILLUSTRATIONER (Exempel på utformning)

- Illustrationslinje

Antagen av kommunfullmäktige den 1 juni 1992
Laga kraft den 1 juli 1992

VALLGATAN MM
SKARA TÄTORT
PLANKARTA OCH ILLUSTRATIONSKARTA

B328

PLANKARTA (västra delen)

ILLUSTRATIONSPLAN (västra delen)

SKALA 1:1000

10 5 0 10 20 30 40 50 100 m

B 328

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE DEN 1 JUNI 1992
LAGA KRAFT DEN 1 JULI 1992

DETALJPLAN FÖR

Vallgatan mm

I SKARA TÄTORT, SKARA KOMMUN

Planbeskrivning

HANDLINGAR

Detaljplanen utgörs av plankarta med bestämmelser och illustration, denna beskrivning samt en genomförandebeskrivning. Till planen hör en separat grundkarta, en fastighetsförteckning, en bullerberäkning, en bullermätning och en samrådsredogörelse.

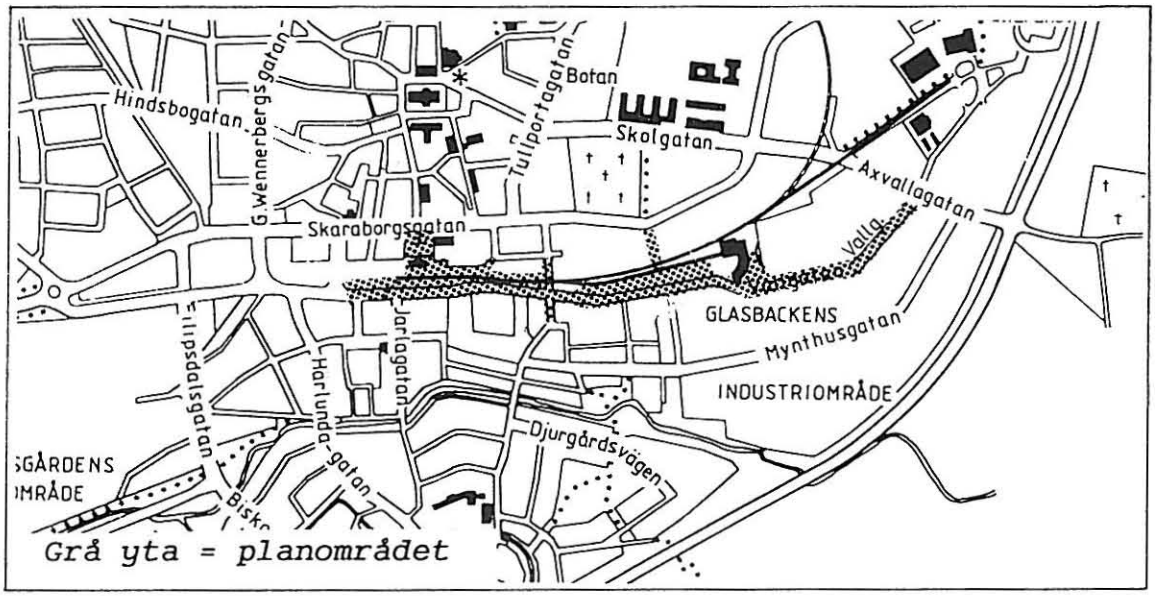
INLEDNING OCH SAMMANFATTNING

Stadsarkitektkontoret har utarbetat en detaljplan för Vallgatans östra delar och vissa intilliggande områden. Planen innebär i korthet följande.

1. Vallgatans standard förbättras för att kunna tåla en större trafik, i enlighet med den "Områdesplan för Stationsområdet och Vallgatan" som antogs 1987. Det betyder bl a att Vallgatans korsning med Kämpagatan byggs om och att gatans gränser markeras bättre än i dag. Antalet utfarter mot gatan begränsas, och parkeringsplatser med backning direkt ut i gatan tas bort. I öster förutsättes ägare till fastigheter vid gatans södra sida anordna ett planterat skyddsområde mot gatan.
2. En dubbelriktad gång- och cykelväg byggs längs Vallgatans norra sida. Träd planteras längs i stort sett hela gatan.
3. En ny gång- och cykelväg byggs genom kvarteret Stjärnan, mellan VL:s butik och AB Kronfågel.
4. Stora, samlade parkeringsytor reserveras norr om Vallgatan, avsedda huvudsakligen för anställda på de intilliggande arbetsplatserna.
5. Den södra delen av Planeten 6 överförs till kommunal mark.
6. Mindre delar av Skölden 4, Svärdet 12 & 20, Kämpagården 1:10 och Sporren 17 tas i anspråk för gatuombyggnad. Gränserna för Sporren 5 ändras marginellt.
7. Delar av Lien 3,4,5,7 och 9 tas i anspråk för gång- och cykelvägen.

Planeringsförutsättningar:

PLANOMRÅDETS LÄGE OCH OMFATTNING



MARKÄGARE INOM PLANOMRÅDET

Skara kommun äger huvuddelen av marken inom planområdet. Undantag utgör framför allt den f d järnvägsstationen med omgivande mark som ägs av SJ, samt den föreslagna gång- och cykelvägen över Stjärnan 9 som ägs av AB Kronfågel. Den del av Kämpagården 2:1 som inrymmer det f d godsmagasinet (föreslagen fastighetsbeteckning "Godsmagasinet 1") ägs av Nordic Sound Lab AB. Vidare omfattar planen ett antal mindre delar av enskilt ägda fastigheter, vilket bäst framgår av fastighetsförteckningen och genomförandebeskrivningen.

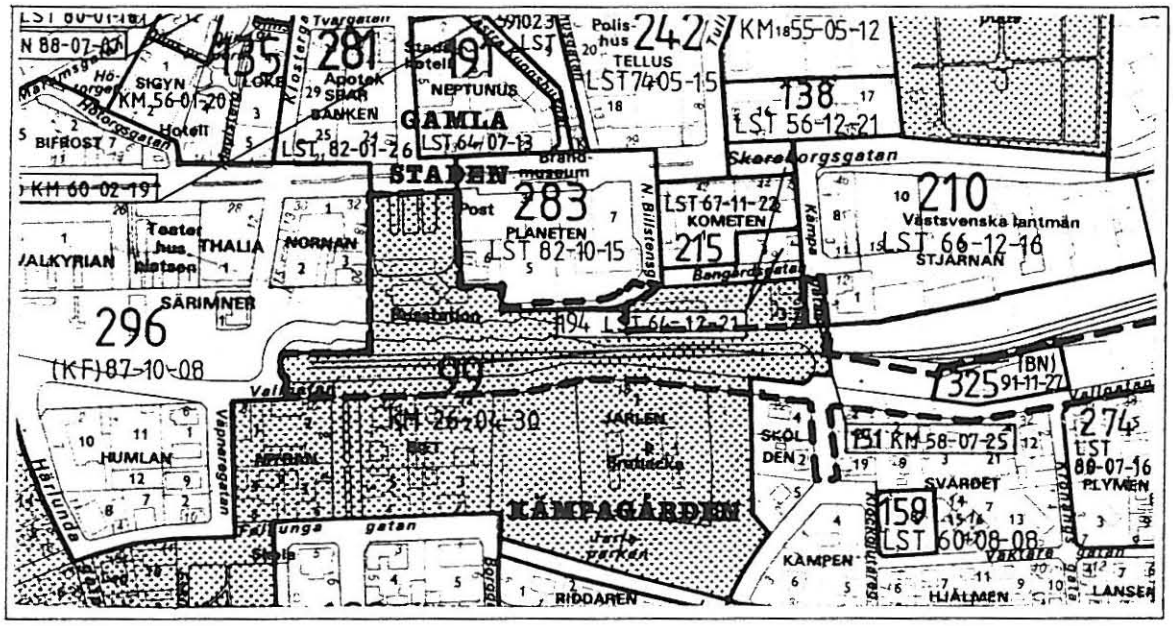
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

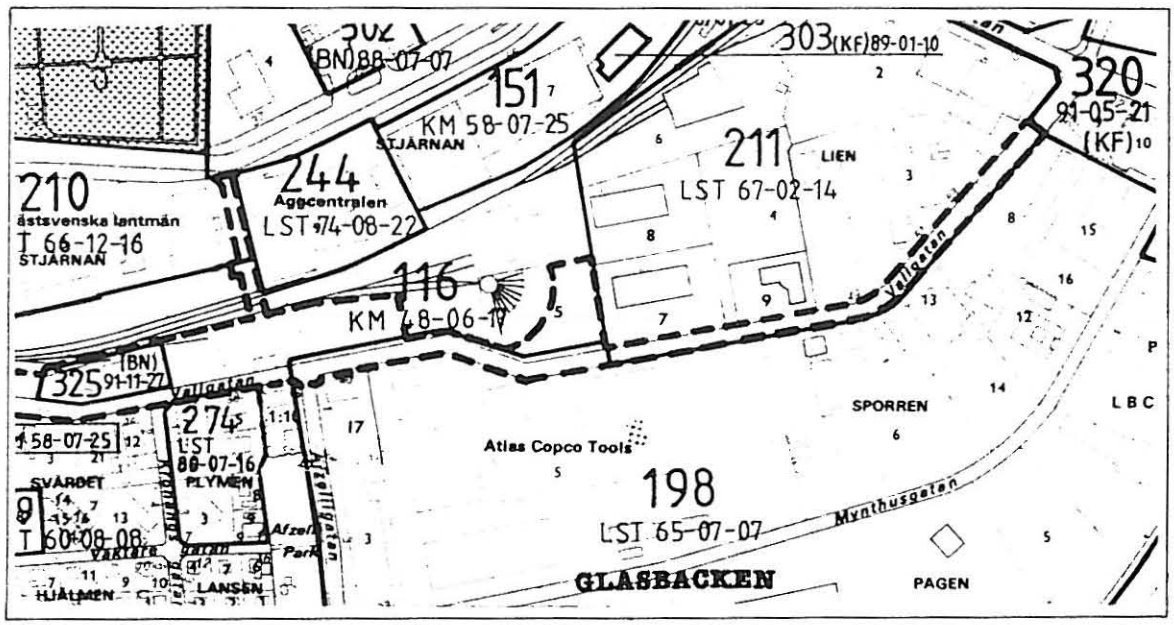
Översiktliga planer

För planområdet gäller Områdesplan för Stationsområdet och Vallgatan mm, antagen av kommunfullmäktige den 1 juni 1987. Ett huvudsyfte med områdesplanen är att förbättra Vallgatans standard så att den kan överta en del av trafiken från Skaraborgsgatan, framför allt den tunga trafiken. Se vidare nedan under "Planens innebörd".

Detaljplaner

För planområdet gäller de detaljplaner som framgår av kartan och sammanställningen nedan. Fastställelsedatum eller, för B 296 och B 320, lagakraftsdatum anges inom parentes.





Inom planområdet:

B 99 Stadsplan för Skara (26-04-30).

B 116 Ändring och utvidgning av stadsplanen för Kämpagårdsområdet (48-06-17).

B 151 Ändrad stadsplan för kvarteren Stjärnan och Orion mm (58-07-25).

B 198 Ändring av stadsplanen för kvarteren Sporren, Räfsan, Hackan och Pagen (65-07-07).

B 211 Ändring av stadsplanen för kvarteret Lien (67-02-14).

B 244 Ändring av stadsplanen för del av kvarteret Stjärnan (74-08-22).

B 283 Ändrad stadsplan för kvarteret Planeten mm (82-10-15).

B 325 Detaljplan för del av Kämpagården 2:1 (f d Godsmagasinet) (91-11-27)

Utanför planområdet:
B 210 Ändring av stadsplanen för kvarteret Stjärnan, västra delen (66-12-16).
B 274 Ändrad stadsplan för kvarteret Plymen (80-07-16).
B 296 Detaljplan för kvarteren Bifrost, Humlan, Nornan, Thalia och Valkyrian mm (87-10-08).
B 320 Detaljplan för korsningen E3-Axvallagatan (91-05-21).

För samtliga planer utom B 296 och B 320 har den s k genomförandetiden gått ut.

Tomtindelningar

Inom planområdet finns fastställda tomtindelningar i kvarteren Stjärnan, Sporren och Nornan.

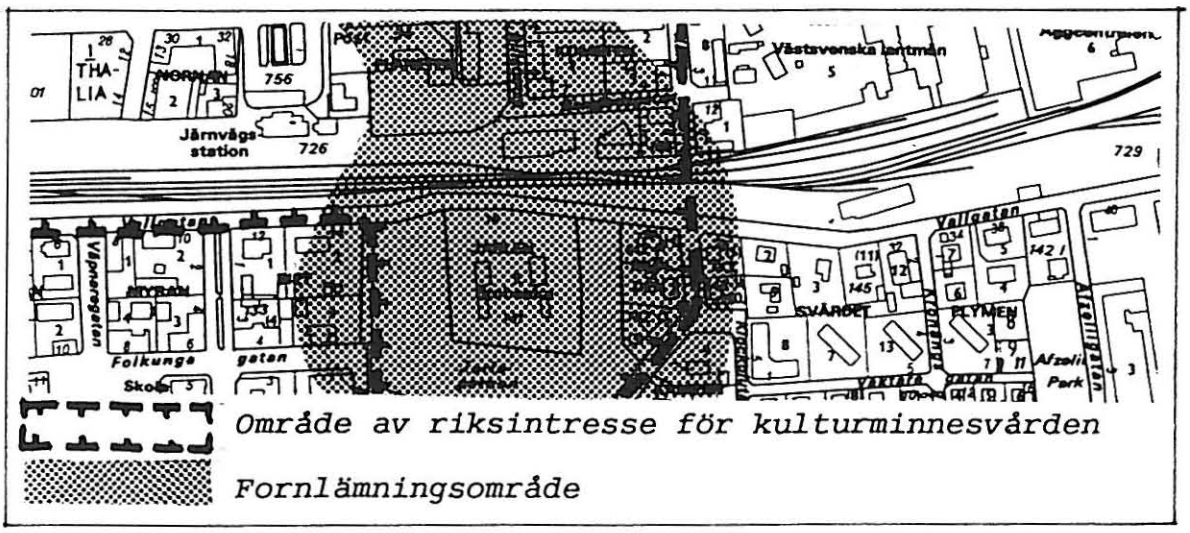
Kulturminnesvård

a. Riksintresse

Enligt beslut av riksantikvarieämbetet den 5 november 1987 är Skara centrums bebyggelsemiljö av riksintresse för kulturminnesvården. I det riksintressanta området ingår bl a lämningarna av borgen Gälakvist (Brobacka) med omgivande friområden samt det f d bangårdsområdet mellan Gunnar Wennerbergsgatan i väster och Kämpagatan i öster (se karta nedan).

b. Fornminnen

Enligt kulturminneslagens andra kapitel utgör kulturlagren från den medeltida stadskärnan fast fornlämning som inte utan tillstånd får tas bort, skadas eller förändras. Senast 1983 preciserade riksantikvarieämbetet det område där lagskyddade kulturlager finns (se karta nedan). Inom detta område kan schaktningsarbeten o likn behöva föregås av arkeologisk undersökning. Se även nedan beträffande Kämpagatans ombyggnad.



Område av riksintresse för kulturminnesvården

Fornlämningsområde

Planens innebörd:

ALLMÄNT

En ambition med 1987 års områdesplan för Stationsområdet och Vallgatan var att motverka en fortsatt trafikökning på Skaraborgsgatan genom att styra över trafik till Vallgatan. Detta förutsatte att Vallgatan skulle förlängas västerut fram till en rondell vid Valhallagatan, att gatans standard skulle höjas, att gång- och cykeltrafiken skulle separeras från biltrafiken och att Axvallagatans korsning med E3 skulle byggas om till en planskild korsning.

Vallgatans västra utbyggnad färdigställdes för ett par år sedan, och ombyggnaden av korsningen E3-Axvallagatan kommer att bli klar under 1992. Det som återstår är att höja standarden på gatan i övrigt, dvs mellan busstationen i väster och Axvallagatan i öster, samt att bygga en gång- och cykelväg. Gatans standard är i öster mycket låg, där den leder över stora odefinierade asfaltytor. Längs gatan finns åtskilliga parkeringsfickor där man backar direkt ut i gatan.

Vallgatans nya status och ökade trafikmängder innebär rimligen att industri- och kontorsfastigheter intill gatan får ett högre värde. Detta är bakgrunden till att fastighetsägarna förutsättes acceptera vissa förändringar på fastigheterna t ex planterade skyddszoner mot gatan, mindre fastighetsregleringar, flyttning av parkeringsfickor och liknande åtgärder som är nödvändiga för att målsättningen skall kunna uppfyllas. Denna vägning mellan för- och nackdelar preciseras närmare i genomförandebeskrivningen.

BEBYGGELSE

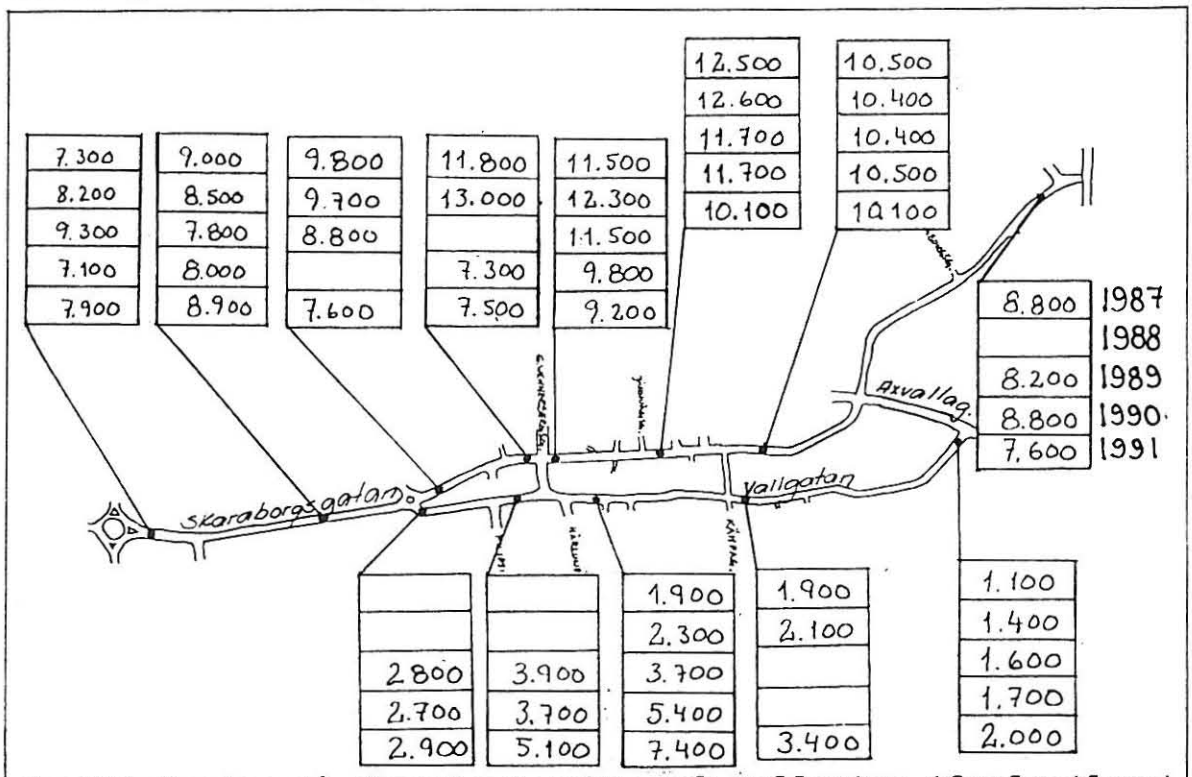
F d järnvägsbyggnader

Inom planområdet finns Skaras f d stationsbyggnad och det f d godsmagasinet. Stationsbyggnaden har ett mycket stort värde och skall bevaras som kulturreservat. Det innebär att dess yttre antingen bevaras i sitt nuvarande skick eller förändras till ett utseende som ligger ännu närmare det ursprungliga. Även godsmagasinet, som numera används som musikstudio mm, har ett stort värde som del av den gamla järnvägsmiljön varför särskilda krav ställs på eventuella förändringar av byggnaden. För godsmagasinet innebär planen inga förändringar jämfört med den detaljplan som antogs i november 1991.

TRAFIK

Biltrafik

Som ovan nämnts är en grundtanke i områdesplanen för Stationsområdet och Vallgatan mm att styra över trafik från Skaraborgsgatan till Vallgatan, framför allt den tunga trafiken. Skaraborgsgatan tål knappast någon ytterligare trafikökning, medan Vallgatan efter ombyggnad bör kunna ta emot större trafikmängder än i dag.



Trafikmängder på Skaraborgsgatan och Vallgatan (fordon/dygn)

Att bedöma de framtida trafikmängderna på Vallgatan är naturligtvis mycket svårt. Som framgår av siffrorna ovan har det, sedan Vallgatan förbundits med Skaraborgsgatan i väster, redan skett en kraftig ökning. Under de närmaste åren kommer sannolikt en viss ytterligare ökning att ske, som följd av dels att korsningarna E3-Axvallagatan och E3-Biskop Bengtsgatan byggs om, dels att allt fler trafikanter inser att centrumparkeringen vid stationsområdet lätt nås från Vallgatan. Andra faktorer som påverkar trafikmängderna är konjunkturerna och den allmänna utvecklingen av biltrafiken i landet, lokaliseringen av nya bostäder och handelscentra i kommunen mm.

Vallgatan byggs med 8 meter bred köryta och följer i huvudsak samma sträckning som i dag. Längs i stort sett hela gatans norra sida planteras träd med cirka 10 meters mellanrum. I öster förutsättes ägarna till fastigheter på gatans södra sida

utvecklas vidare som kommunikationscentrum. För vissa busslinjer, framför allt expressbussarna, blir Vallgatan i framtiden sannolikt den smidigaste förbindelsen till och från E3 i öster.

Planen innehåller inga preciserade hållplatsfickor, beroende dels på att busstrafiken sannolikt blir av relativt liten omfattning, dels på att det inte finns några självklara platser. Bussar bör kunna stanna längs kantstenen, varvid hållplatsernas lägen på bästa sätt kan anpassas till arbetsplatsernas lägen och storlek.

Sedan några år finns tankar om att flytta ett äldre perrongtak till bussterminalen, men tyvärr har det ännu inte gått att finna ett lämpligt tak. Avsikten är att sätta upp det som klimatskydd på den perrong som skiljer museijärnvägen från bussterminalen, varvid det nuvarande provisoriska väderskyddet kan tas bort. Under taket kan man sätta soffor, vindskyddande skärmar, eventuell biljettkiosk mm.

Museijärnvägen

Museijärnvägen förutsättes fortsätta sin verksamhet med samma omfattning som i dag. Vissa anläggningar i väster måste eventuellt flyttas något för att ge plats åt den nya gång- och cykelvägen längs Vallgatan. Att den nya gång- och cykelvägen genom kvarteret Stjärnan korsar järnvägen medför något sämre möjligheter att ställa upp långa tåg-set.

Gång- och cykeltrafik

I enlighet med den antagna områdesplanen innehåller detaljplanen två nya gång- och cykelvägar. Den ena följer Vallgatan i hela dess sträckning, och byggs 3.5 meter bred och dubbelriktad på gatans norra sida. Den utgör en direkt förlängning av den cykelväg som sedan tidigare finns längs Vallgatans västra del, och utgör en länk i ett sammanhängande cykelstråk genom hela Skara i väst-östlig riktning.

Den andra cykelvägen byggs genom kvarteret Stjärnan som en del av ett nord-sydligt stråk mellan bl a Djurgårdsäng i söder och Teglaskolan i norr. Vägen kommer till största delen att ligga på den fastighet som tillhör AB Kronfågel. Företaget skall sköta vägen och hålla den tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik, som del i en överenskommelse där företaget får tillgång till parkeringsplatser söder om järnvägen. Detta beskrivs närmare i genomförandebeskrivningen.

Intill västfasaden på AB Kronfågels byggnad ligger en stor kolsyretank. Där den passerar tanken måste cykelvägen, på grund av det begränsade utrymmet mellan tanken och stängslet (cirka 2.4 meter), göras relativt smal. Detta är en påtaglig

nackdel men bör ändå vara godtagbart.

Passagen över järnvägen måste utformas med stor omsorg för att ge tillfredsställande säkerhet. Sannolikt krävs fysiska hinder som tvingar cyklister norrifrån att kliva av och leda cykeln över spåren. För att underlätta snöröjningen bör dessa hinder kunna tas bort under vintern, då järnvägstrafiken inte pågår.

Ett relativt svårlöst problem är att ordna trafiksäkra passager över Vallgatan för den "tvärgående", nord-sydliga cykeltrafiken. Från i stort sett samtliga gator som söderifrån ansluter till Vallgatan skall cyklister kunna ta sig över gatan för att nå Skara centrum, högstadieskolorna, gymnasiet osv. Att Kämpagatans korsning byggs om medför en stor förbättring, men även på andra platser behövs tydligt skyltade övergångsställen.

PLANENS MILJÖKONSEKVENSER

Trafikbuller

Genom riksdagsbeslut 1981 godkändes vissa riktlinjer för att bedöma trafikbuller. Enligt dessa kan ett ekvivalent dygnsvärde på 70 dBA utomhus och 40 dBA inomhus godtas vid "ny- och väsentlig ombyggnad av trafikled i befintlig bebyggelse", men lägre värden bör eftersträvas.

Enligt den bullerberäkning som bifogas planen uppgår det ekvivalenta dygnsvärdet intill bostadshusen på Myran 2, Svärdet 2 och Plymen 5 till 65.0, 59.5 respektive 60.2 dBA. Om man räknar med att fasaden dämpar 27 dBA (normala treglasfönster) blir inomhusnivån 38.0, 32.5 respektive 33.2 dBA. Om trafiken ökar med 20% beräknas utomhusnivåerna uppgå till 65.8, 60.3 respektive 61.0 dBA och inomhusvärdena till 38.8, 33.3 respektive 34.0 dBA.

Under november 1991 har bullermätningar gjorts vid Myran 2, Svärdet 2 och Plymen 5. Resultatet, som bifogas planen, bekräftar i huvudsak de beräknade värdena. Under en eftermiddagstimme, som bedöms vara den hårdast belastade, uppgick t ex bullernivån utomhus vid Myran 2 till cirka 66 dBA.

Av mätningen och beräkningen framgår att bullernivåerna på Myran 1 och 2 ligger relativt högt. Även om trafiken skulle öka med 20 % ligger de emellertid klart lägre än vad som är godtagbart enligt riksdagens rekommendation.

Sammanfattande bedömning

Som en grov generalisering kan sägas att planen innebär en förbättring av miljön vid Skaraborgsgatan men en ökad miljöbelastning på Vallgatans omgivningar. Att den totalt sett för-

väntas innebära en förbättring ur miljösynpunkt motiveras huvudsakligen av följande.

+ Betydligt fler fotgängare och cyklister rör sig och vistas vid Skaraborgsgatan än vid Vallgatan varför en överföring av trafik till Vallgatan innebär att människor i mindre grad utsätts för buller och avgaser.
+ Vallgatan är en mycket "öppnare" gatumiljö vilket innebär att luftföroreningar sprids snabbare och inte uppträder i så stora koncentrationer.
+ Trafiken på Vallgatan kommer att flyta betydligt jämnare än på Skaraborgsgatan vilket innebär mindre buller och avgaser.
+ Samtidigt som trafiken ökar på Vallgatan förbättras miljön bl a med trädplanteringar och separat cykelväg. Träden har en viss renande effekt, och cyklister och fotgängare kommer att vistas på ett större avstånd från trafiken än i dag. Med en separat cykelväg stimuleras fler människor till att använda cykel i stället för bil.

Planen får negativa miljökonsekvenser i första hand för vissa bostadsfastigheter vid Vallgatan. Trots att man håller sig inom rekommenderade riktvärden kan en effekt bli att ett större antal boende upplever bullerstörningar än vad som skulle varit fallet om trafiken fortsatt att öka på Skaraborgsgatan. Man kan säga att störningarna "fördelas jämnare" dvs en större grupp får "rimliga" störningar i stället för att en mindre grupp (de som bor och vistas vid Skaraborgsgatan) drabbas av oacceptabla störningar.

LEDNINGSOMBYGGNADER

Mellan Svärdet 2 och Sporren 5 byggs en ny dagvattenledning, dels för att avvattna gatan dels för att kunna förse intilliggande fastigheter med dagvattenservis. I övrigt medför gatuombyggnaden inga större om- eller nybyggnader av VA-ledningsnätet.

UNDERSKRIFT

Detaljplanen är upprättad den 16 december 1991 samt reviderad den 27 februari och 8 april 1992. Revideringarnas innebörd framgår av samrådsredogörelsen respektive utlåtandet efter utställningen.

Östen Andersson
stadsarkitekt

Erik Westlin
planarkitekt

B328

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE DEN 1 JUNI 1992
LAGA KRAFT DEN 1 JULI 1992

DETALJPLAN FÖR

Vallgatan mm

I SKARA TÄTORT, SKARA KOMMUN

Genomförandebeskrivning

INLEDNING

Detaljplanens huvudsyfte är att möjliggöra en ombyggnad av Vallgatans östra delar. I projektet ingår bl a gång- och cykelväg längs gatans norra sida samt ombyggnad av korsningen Vallgatan-Kämpagatan.

TIDSPLAN

Om inga större svårigheter uppkommer bör detaljplanen kunna antas den 1 juni 1992. Enligt tekniska nämndens och gatukontorets investeringsbudget skall gatuombyggnaden påbörjas snarast därefter.

Vägverket avser att redan 1992-93 bygga om det s k Petersburgskorset till en planskild korsning varvid Biskop Bengtsgatans anslutning till E3 tas bort. Viss trafik styrs därigenom över till Vallgatan, vilket innebär att ombyggnaden av denna bör ske i stort sett samtidigt med Petersburgskorsets ombyggnad.

GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden regleras i bestämmelserna och är fem år från den dag planen vunnit laga kraft.

ANSVARS- OCH KOSTNADSFÖRDELNING

Allmänt

Kommunen har huvudansvaret för projektering och ombyggnad av Vallgatan, men gatan är en statsbidragsberättigad gata vilket betyder att vägverket förutsättes bidra med 50% av kostnaderna för ombyggnad och underhåll. Den ovannämnda kopplingen till ombyggnaden av Petersburgskorset gör det angeläget att tidigarelägga statsbidraget, som annars ligger längre fram i tiden.

Gång- och cykelväg genom kvarteret Stjärnan

Ett avtal förutsättes träffas mellan kommunen och ägaren till

Stjärnan 9 (AB Kronfågel). Det nedanstående är ett preliminärt förslag till innehåll, som skall kompletteras och ev ändras om båda parter är överens därom.

Gång- och cykelväg mellan Skaraborgsgatan och Vallgatan färdigställs av kommunen inom det med x betecknade området, till stor del på befintlig asfalt inom Stjärnan 9. Även en mindre del (ca 4 kvm) av Stjärnan 5 tas i anspråk som gång- och cykelväg, vilket bedöms sakna praktisk betydelse för fastigheten. Kommunen anordnar erforderliga fysiska hinder där cykelvägen passerar museijärnvägen.

Kommunen iordningställer det P-område som ligger väster om x-området, varefter det disponeras av AB Kronfågel. Som del av ersättningen för detta skall företaget underhålla, sköta och snöröja gång- och cykelvägen mellan Skaraborgsgatan och Vallgatan. Marken skall alltid hållas tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik, och skötsel och snöröjning skall ske i enlighet med kommunens standard. För att underlätta snöröjningen förutsättes de fysiska hindren kunna tas bort under vintern. Övrig ersättning fastlägges efter förhandling mellan kommunen och företaget.

Avtalet föreslås gälla fem år från undertecknandet och därefter förlängas med tre år i taget om det inte sägs upp av någondera parten (Skyldigheten att hålla den med x betecknade delen av Stjärnan 9 tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik är inskriven på plankartan och kan inte sägas upp. I den skyldigheten ingår emellertid inga skötselkrav). Om ansvaret för belysning av gång- och cykelvägen bör avtalas särskilt.

Gång- och cykelväg vid det f d godsmagasinet

En del av gång- och cykelvägen förbi det f d godsmagasinet kan med fördel ha annan beläggning än asfalt, t ex plattor, men ägaren till Godsmagasinet 1 förutsättes i så fall stå för merkostnaden för detta.

Parkeringsområden

Med P betecknade områden skall inte utgöra allmän plats, utan kan efter särskilt avtal reserveras för företag i området. En möjlighet är att kommunen anlägger parkeringsplatser och därefter hyr ut platser, en annan att kommunen endast upplåter marken och att företaget självt anlägger parkeringen. Marken skall ligga kvar i kommunens ägo framför allt som en garanti för att dess användning på ett flexibelt sätt skall kunna anpassas till nya företag och ändrade behov i framtiden. Beträffande det västra P-området, se ovan.

Vid upplåtelse av det östra P-området förutsättes samråd ske med järnvägsmuséét för att klarlägga dess behov av att nå lok-

stallets östra sida.

Efter ombyggnaden skall inga parkeringsfickor vara placerade så att bilister backar eller kör direkt ut i Vallgatan. Parkeringsfickorna vid Sporren 5, 6 och 17, Lien 5 och Kämpagården 1:10 skall således tas bort.

Museijärnvägen

Norr om kvarteren Myran och Biet finns ett par anläggningar som kan behöva flyttas något för att ge plats åt gång- och cykelvägen. En flyttning görs i nära samarbete mellan kommunen och järnvägsmuséét. Eventuella kostnader skall i huvudsak tas av kommunen.

Skyddsområden på Sporren 6, 8 och 13

Ett 1,5 meter brett område på Sporren 6, 8 och 13 skall anordnas som planterat skyddsområde. Ett avtal förutsättes träffas mellan kommunen och respektive fastighetsägare där den senare åtar sig att iordningställa planteringsytan och utföra träd- och buskplantering.

Som skäl för att fastighetsägarna bör åta sig detta kan anföras de förbättrade förutsättningar som kommunen och vägverket skapar i och med satsningen på Vallgatan och Axvallagatans nya korsning med E3. Detta bedöms höja fastigheternas värde betydligt mera än de kostnader som åläggs dem.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR, UTFARTER MM

Planen förutsätter följande fastighetsregleringar mm.

Nornan 1 och 3

Liksom gällande plan förutsätter denna plan att mindre delar av Nornan 1 och 3 skall utgöra allmän plats och på sikt föras över till Gamla Staden 2.1. Fastighetsregleringen innebär endast en anpassning till markens nuvarande användning och bör vara helt okontroversiell.

Planeten 6

Den södra delen av Planeten 6 förutsättes utgöra allmän platsmark och föras över till den kommunägda fastigheten intill. Större delen av marken används redan i dag som allmän plats i form av cykelparkering mm. Fastighetsregleringen är huvudsakligen ett kommunalt intresse varför kostnaderna skall tas av kommunen.

Skölden 4, Svärdet 12 och Svärdet 20

Liksom gällande stadsplan förutsätter denna plan att mindre delar av Skölden 4 och Svärdet 20 skall utgöra allmän plats för att ge bättre utrymme i korsningen Kämpagatan-Vallgatan. Det innebär att ett visst intrång i trädgårdarna måste göras. Kommunen skall i samband med ombyggnad av gångbanan flytta eller nyplantera häck på fastigheterna samt flytta den stensättning som finns på Skölden 4.

Oavsett utfartsförbudet mot Vallgatan bör befintlig utfart från Svärdet 20 kunna ligga kvar så länge nuvarande källargarage finns kvar. Utfarten har emellertid ett mycket ogynnsamt läge, och vid större ombyggnad på fastigheten skall ny utfart anordnas mot Kämpagatan.

Utfarten från Svärdet 12 (Skara Konsthall) skall i enlighet med beviljat bygglov flyttas till Kronängsgatan.

Sporren 5

Planen innebär en mindre justering av fastighetsgränsen så att en liten del av fastigheten överförs till gatumark och att viss gatumark överförs till fastigheten. Ändringen bedöms vara till fördel för både kommunen och fastighetsägaren. Kommunen får erforderligt utrymme för att räta ut Vallgatan, och på fastigheten skapas bättre utrymme framför befintlig port och i anslutning till huvudentrén. Kostnaderna för fastighetsbildning bör därför fördelas mellan parterna på sedvanligt sätt.

Kämpagården 1:10

För att få bättre utrymme i korsningen Afzeliigatan-Vallgatan behöver cirka 25 kvadratmeter av Kämpagården 1:10 överföras till gatumark. Fastighetsregleringen är ett kommunalt intresse varför kostnaderna skall tas av kommunen. Parkeringsplatserna mot Vallgatan förutsättes tas bort.

Sporren 17

Av samma skäl som för Kämpagården 1:10 skall cirka 25 kvadratmeter av det nordvästra hörnet på Sporren 17 överföras till gatumark. Kostnaderna för regleringen skall tas av kommunen. Vidare förutsätter planen att nuvarande parkeringsplatser intill Vallgatan tas bort. Eftersom platserna anlagts enligt fastställd stadsplan och godkänt bygglov och har stor betydelse för verksamheten på fastigheten skall kommunen inom det med P betecknade området ersätta dem med samma antal. Platserna asfalteras, och reserveras för Sporren 17. Någon arrendeavgift tas inte ut, men fastighetsägaren förutsättes bidra med sin del av framtida kostnader för skötsel, underhåll och snöröjning. Annorlunda uppgörelse kan träffas om kommunen och fas-

tighetsägaren är överens därom.

Lien 3, 4, 5, 7, 8 och 9

Planen innebär att delar av Lien 3, 4, 7 och 9 överförs till allmän plats för att inrymma den nya gång- och cykelvägen. Kommunens rätt att bygga cykelväg skrevs in som vägservitut då Lien 4, 7 och 9 bildades, och marken skall enligt köpeavtal kostnadsfritt överlämnas till kommunen. Kostnaden för fastighetsreglering tas av kommunen.

Med y betecknad mark på Lien 5 skall av kommunen kostnadsfritt upplåtas för in- och utfart till Lien 8. Rätten finns sedan tidigare inskriven som utfartsservitut. Kostnaderna för ny körväg skall i första hand fördelas mellan Lien 5 och 8. Om Lien 7 skall nyttja utfarten förutsättes även denna fastighet bidra till kostnaderna.

Sporren 6 och 13

Planen innebär att fastigheterna utökas något mot norr. Detta är huvudsakligen ett kommunalt intresse varför marken överlämnas kostnadsfritt, och kostnaden för fastighetsreglering tas av kommunen. Fastighetsägarna förutsättes därvid iordningställa skyddsområdet så som beskrivs ovan.

Transformatorn på Gamla Staden 3:1

E-området vid Stjärnan 5 och 9 är sedan september 1991 med servitutsrätt upplåtet åt Stjärnan 9.

UNDERSKRIFT

Detaljplanen är upprättad den 16 december 1991 samt reviderad den 27 februari och 8 april 1992.

Östen Andersson
stadsarkitekt

Erik Westlin
planarkitekt