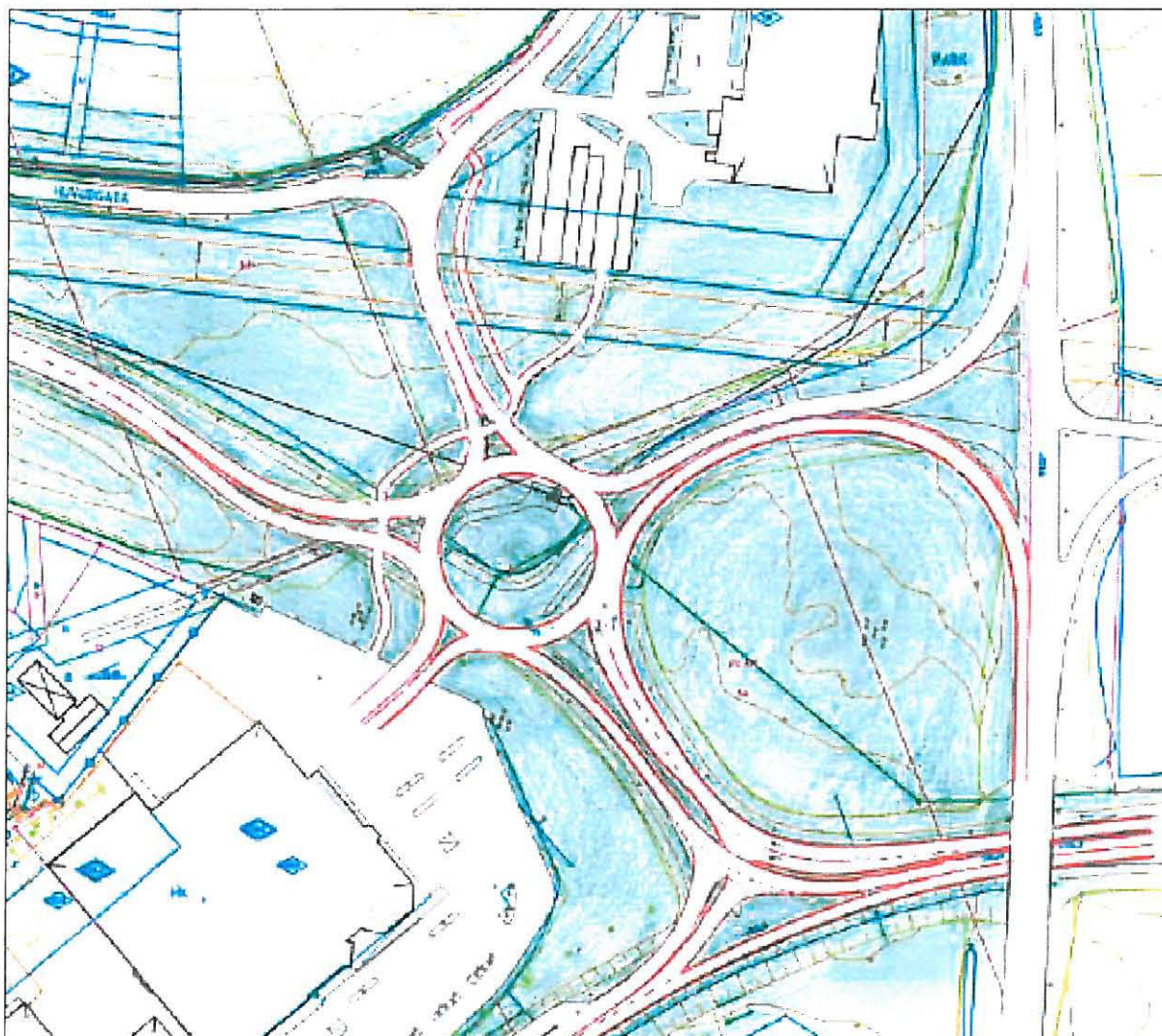




Förslagsritning ur Trafikverkets förstudie februari 2010 (OBS gc-vägen stämmer inte helt överens med detaljplanen)

Detaljplan för
Ombyggnad av östra delen av Brogårdsvägen (väg 2616)
i Skara tätort, Skara kommun, Västra Götalands län

ANTAGANDEHANDLING 16 APRIL 2010

Innehåll:

	Sida
Planbeskrivning	3
Utdrag ur 1975 års detaljplan.....	7
Genomförandebeskrivning.....	8
Bullerberäkning.....	9
Samrådsredogörelse.....	10
Fastighetsförteckning.....	13
Utdrag ur plankarta.....	18
Planbestämmelser.....	19



Detaljplan för

Ombyggnad av östra delen av Brogårdsvägen (väg 2616)

i Skara tätort, Skara kommun, Västra Götalands län

Planbeskrivning

Handlingar

Detaljplanen utgörs av denna beskrivning, en plankarta med bestämmelser samt en genomförandebeskrivning. Till planen hör samrådsredogörelse och fastighetsförteckning.

Sammanfattning

Detaljplanen ger de planmässiga förutsättningarna för att bygga om två korsningar på Brogårdsvägen (väg 2616) och i samband därmed skapa nya tillfarter dels till kvarteret Krämarens (Julahuset) dels till Storsvängen (Svenska Lantägg mm).

Planen samordnas med den förstudie som Trafikverket (tidigare Vägverket) upprättat (Förstudie, förslagshandling, februari 2010, objektnummer 85 632 490).

Planeringsförutsättningar

Planområdets läge och omfattning

Planen ligger i nordöstra delen av Skara och omfattar östra delen av Brogårdsvägen (allmän väg 2616) och dess närmaste omgivningar.



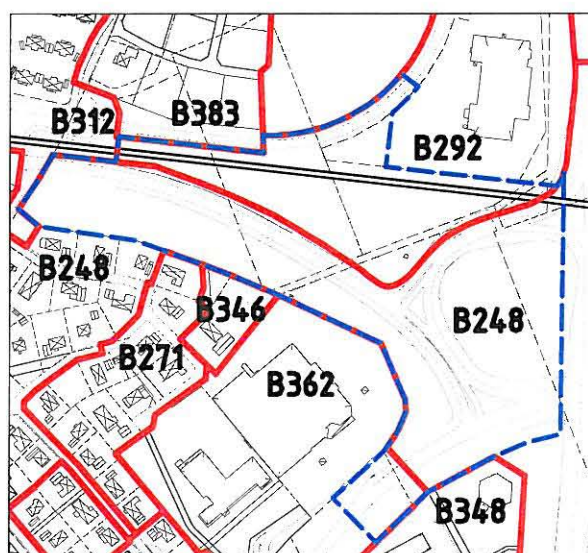
Planområdets läge och omfattning
(Blå linje = Planområdets gräns)

Markägare

I stort sett hela planområdet ägs av Skara kommun. En mindre del av den privatägda fastigheten Ladan 3 ingår i planområdet.

Detaljplaner

För planområdet gäller de detaljplaner som framgår av följande karta och beskrivning.



Gällande detaljplaner

(Blå streckad linje = Planområdets gräns)

Inom planområdet

- B248 Ändring och utvidgning av stadsplanen för kv Krämarens mm, fastställd 1975-04-21
- B292 Stadsplan för Skarabergs industriområde (södra delen), fastställd 1986-01-08
- B362 Detaljplan för Krämarens 21 och 32, laga kraft 2000-04-04

Utanför planområdet

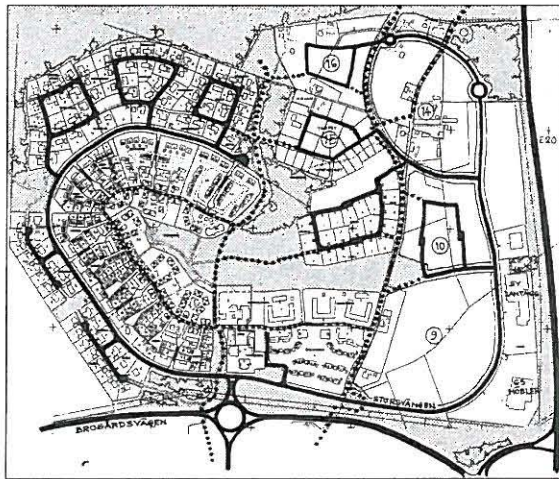
- B271 Förslag till ändrad stadsplan för kv Krämarens mm, fastställd 1980-02-13
- B312 Detaljplan för Skarabergs centrum (delområde 9) Laga kraft 1990-02-26
- B383 Detaljplan för Skaraberg sydöstra (delområde 9), laga kraft 2007-07-16
- B348 Detaljplan för delar av kv Åkaren och Turisten, laga kraft 1997-10-14
- B346 Detaljplan för Krämarens 17 mm, laga kraft 1997-05-20

Planerna B248 och B292 anger användningen gata respektive park/plantering inom det aktuella planområdet. Ett drygt 20 m brett stråk i

öst-västlig riktning (betecknat El/Högspänningsledning) är avsatt för den 40 kV luftledning som löper genom området. Berörd del av fastigheten Ladan 3 är kvartersmark varav större delen inte får bebyggas. Planerna utanför planområdet har ingen nämnvärd betydelse i detta sammanhang. Utdrag ur plan B248 finns som bilaga till beskrivningen.

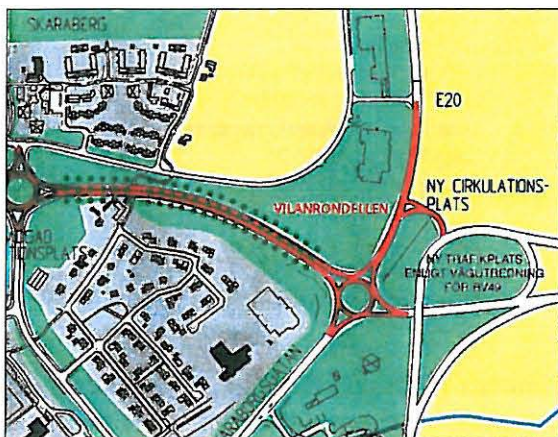
Översiktliga planer

För Skaraborg finns en antagen dispositionsplan, senast reviderad 20 september 1991. Enligt den skulle stadsdelen ha tillfart endast från nuvarande cirkulationsplats väster om planområdet.



Dispositionsplan för Skaraborg

I slutet av 1990-talet gjorde dåvarande Vägverket en vägutredning för Brogårdsvägen, se nedan. Den innebar att Brogårdsvägen skulle bli fyrfältig "stadsmässig" alléplanterad boulevard, och att Vilans trafikplats skulle byggas om radikalt. Det sistnämnda utgick från att E20 skulle få helt ny sträckning väster om Skara.



Utdrag ur 1999 års vägutredning för Brogårdsvägen

Arbete med en fördjupad översiktsplan för Skara tätort pågår, men det bedöms inte innebära några konflikter med detaljplanen.

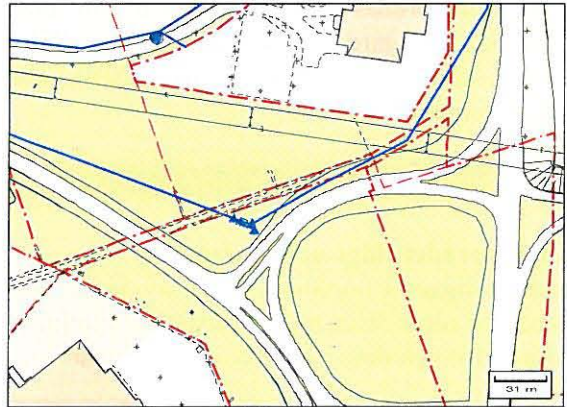
Brogårdsvägen (väg 2616)

Brogårdsvägen är en länk i det viktiga väst-östliga stråket genom Skaraborg, från Lidköping i väster till Skövde och Karlsborg/Hjo i öster. God framkomlighet för biltrafik, godstrafik och kollektivtrafik är en förutsättning för att Lidköping, Skara och Skövde ska kunna fungera som gemensam arbetsmarknad.

Diskussioner förs om att förlänga väg 49 till Lidköping dvs byta nummer på väg 2616 och del av väg 184 till 49.

Övriga planeringsförutsättningar

Genom planområdet passerar Skara tätorts huvudledning för vatten, den s k Vätterrattenledningen (blå linje på kartan nedan). Här finns även en tryckstegringsstation.



För övrigt hänvisas till den förstudie som upprättats av Trafikverket (f d Vägverket) och som är program för detaljplanearbetet. Se text förstudiens kapitel 2 "Befintliga förhållanden".

Skäl för att upprätta detaljplan

Den föreslagna gatuombyggnaden bestäms huvudsakligen av den förstudie och de arbetsplaner som Trafikverket upprättar. Men eftersom ombyggnaden strider mot gällande detaljplan behöver även ny detaljplan upprättas.

Den 9 november 2009 fick samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta detaljplan.

Detaljplanens innebörd

Planen har samma syfte som Trafikverkets förstudie, och stämmer i huvudsak överens med den. Det innebär bl a följande åtgärder och konsekvenser, som beskrivs närmare i förstudien.

1. En cirkulationsplats i det norra vägskalet, med fem utfarter varav två mot kvarteret Krämarens och Storsvängen.
2. En ombyggd trevägskorsning där Brogårdsvägen ansluter till Skaraborgsgatan. Stråket Brogårdsvägen – väg 49 blir, till skillnad från i dag, överordnat Skaraborgsgatan. Trafik från Skövde till Skara centrum behöver alltså svänga vänster, och invänta mötande trafik på Brogårdsvägen. En s k "bypass" innebär att trafiken i motsatt riktning kommer ut på väg 49 utan väjningsplikt.
3. Förslaget ger möjlighet till ny sträckning för tätortslinjen Mjuka Linjen, vars bussar via den nya cirkulationsplatsen kan köra direkt från Julahuset upp till Skaraberg.
4. Som illustration visas en möjlig gång- och cykelväg som förbinder kvarteret Krämarens med Skaraberg. Att den redovisas som illustration innebär att det är en tänkbar lösning men att det inte finns någon skyldighet att bygga den, varken för kommunen eller Vägverket.

Anslutningen till kvarteret Krämarens betecknas T: "Trafik". Innebörden framgår av genomförandebeskrivningen.

Fördelar och nackdelar

Samhällsbyggnadskontorets bedömning av ombyggnadens för- och nackdelar är i huvudsak följande.

Fördelar/möjligheter

- Tillgängligheten till Julahuset (Kvarteret Krämarens) förbättras.
- Tillgängligheten till Skaraberg och Svenska Lantägg AB förbättras.
- Trafiksäkerheten i båda korsningarna förbättras.
- Trafiken på del av Storsvängen minskar. Därmed minskar störningarna för bostäderna i kvarteren Nybygget och Gullklövern. Säkerheten för oskyddade trafikanter

förbättras, och behovet av separat gc-väg minskar.

- Nya möjligheter skapas för tätortstrafikens (Mjuka Linjens) linjedragning.
- En trevägskorsning i södra korsningen ökar framkomligheten i stråket Lidköping – Skara – Skövde.

Nackdelar/svårigheter

- Cirkulationsplatsen ger lägre framkomlighet i stråket Lidköping - Skara – Skövde. Det kompenseras av att ombyggnaden av den södra korsningen ger bättre framkomlighet i denna punkt.
- Fem utfarter ur en cirkulationsplats ger sämre orienterbarhet, jämfört med en cirkulationsplats med fyra utfarter vilket är en vanligare utformning.
- Det kan vara svårt att få godtagbar säkerhet i den illustrerade gång- och cykelvägens korsning med Brogårdsvägen om den inte görs planskild.
- Trevägskorsningen kan upplevas som en underordnad infart till staden. Det kan motverkas om man skapar en tydlig och inbjudande "port" till staden här.
- Magasinet vid infarten till kvarteret Krämarens är kort dvs det finns viss risk för köbildning ut i cirkulationsplatsen. Stor noggrannhet krävs för att underlätta trafikflödet inne på fastigheten.
- För att kunna bygga cirkulationsplatsen behöver vätternavledningen och tryckstegningsstationen flyttas vilket ger stora merkostnader.

Miljö- och hälsokonsekvenser

Sedan 2004 gäller nya regler i PBL 5:18 för "miljöbedömning" av detaljplaner. En plan ska genomgå miljöbedömning om den kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalken 6 kap 11 §.

Detaljplanen bedöms inte kunna medföra betydande miljöpåverkan varför särskild miljöbedömning inte behövs.

Frågan behandlas i förstudiens kapitel 5.3 "Effekter och konsekvenser".

Kravet på tillräckligt skyddsavstånd under 40 kV-ledningen måste naturligtvis tillgodoses

vilket kan påverka läget för gatan både i höjd- och sidled.

En bullerberäkning har gjorts för att bedöma konsekvenserna för bostadsfastigheten Krämar-
ren 17. Slutsatsen är att gällande gränsvärden
underskrids med mycket god marginal utan att
särskilda åtgärder krävs. Det hindrar inte att
man inom med SKYDD betecknat område
ändå vidtar ytterligare bullerskyddande åtgär-
der, för att förbättra situationen ytterligare och
om berörda parter är överens. Kanske kan
överskottsmassor från ombyggnaden användas
för att förlänga nuvarande bullervall österut.

Bullerberäkningen ingår som bilaga till be-
skrivningen.

I gränsen mellan Krämaren 17 och 33 ska fin-
nas ett tättslutande plank, vilket regleras i gäl-
lande detaljplan.

Underskrift

Detaljplanen är upprättad den 1 mars och revi-
derad den 16 april 2010.



Erik Westlin
planarkitekt



Marie-Anne Eriksson
fysisk planerare



Utdrag ur 1975 års detaljplan (B248)

Detaljplan för

Ombyggnad av östra delen av Brogårdsvägen (väg 2616)

i Skara tätort, Skara kommun, Västra Götalands län

Genomförandebeskrivning

Detaljplanens syfte

Detaljplanen ger de planmässiga förutsättningarna för att bygga om två korsningar på Brogårdsvägen (väg 2616) och i samband därmed skapa nya tillfarter dels till kvarteret Krämarens dels till Storsvängen, Skaraberg.

Planarbetet

Planen hanteras med normalt förfarande vilket betyder att planarbetet sker i två steg nämligen samrådsskede och utställningsskede. Ambitionen är att planen antas av kommunfullmäktige strax före eller efter sommaren 2010.

Planen samordnas med den förstudie och den arbetsplan som Trafikverket upprättar respektive kommer att upprätta.

Trafikverkets planerings- och projekteringsprocess följer reglerna i Väglagen 14-20 §§ medan planprocessen följer motsvarande bestämmelser i plan- och bygglagen.

Ett samrådsmöte kring förstudien hölls för allmänheten den 15 december 2009. Av anonsen framgick att förstudien även utgör program för detaljplanearbetet.

Genomförandetid

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

Ansvars- och kostnadsfördelning

Huvudansvaret för vägombyggnadens utformning och genomförande ligger på Trafikverket Region Väst som är väghållare för de allmänna vägarna.

Infarten till kvarteret Krämarens utgör kvartersmark, betecknad T: Trafik. Det innebär att det inte åligger kommunen eller Trafikverket att bygga infarten. Marken förutsätts ligga kvar

i kommunens ägo men upplåtas som infart till Krämarens 33.

Kostnaden för hela projektet dvs ombyggnad av båda korsningarna beräknas uppgå till drygt 20 miljoner kronor. Hur kostnaderna ska fördelas mellan intressenterna dvs Trafikverket, Skara kommun, G & K Blanks fastigheter AB (Jula) och Svenska Lantägg AB regleras inte av detaljplanen. Ett särskilt avtal kommer att upprättas bl a om detta.

Fastighetsbildning

Detaljplanen förutsätter att del av Ladan 3 blir allmän plats. Den bör lämpligen överföras till angränsande kommunal fastighet.

Underskrift

Detaljplanen är upprättad den 1 mars och reviderad den 16 april 2010.



Erik Westlin
planarkitekt



Marie-Anne Eriksson
fysisk planerare

Detaljplan för

Ombyggnad av östra delen av Brogårdsvägen (väg 2616)

i Skara tätort, Skara kommun, Västra Götalands län

Bullerberäkning

Följande grundvärden gäller år 2030, för de trafikmängder som enligt förstudien bedöms bli aktuella på Brogårdsvägen:

• Andel tunga fordon	10%
• Antal fordon/dygn	4.700
• Skyltad hastighet	70 km/h

Dessa värden ger, enligt Naturvårdsverkets beräkningsmodell för trafikbuller, *ekvivalentnivån* 67.3 dBA. Från det dras den *bullerreduktion* som sker mellan vägen och mottagaren:

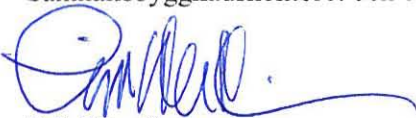
	Avstånd från vägmitt till bostads- hus på Krämarens 17	Bullerreduktion	Bullervärde (två meter ovan mark)
Typfall 1	80 meter	-17.5 dBA	49.8 dBA

Typfall 1 innebär att körbanan ligger i samma nivå som den aktuella byggnaden, att marken är mjuk mellan byggnaden och vägen samt att ingen vall eller skärm finns.

Gällande gränsvärden för trafikbuller godkändes av riksdagen 1981, och presenterades i rapporten TRÅD 1982. Bullernivån (ekvivalent dygnsmedelvärde) vid nyplanering av områden med bostäder och trafikleder bör inte överstiga 55 dBA utomhus och 30 dBA inomhus. Frågan behandlades även i ett riksdagsbeslut 1997 samt i naturvårdsverkets förslag till riktvärden för acceptabla bullernivåer BRÅD, men utan att riktvärdena ändrades.

- Ett standardfönster med isolerglas dämpar cirka 32 dBA. Inomhusvärdet bör därför ligga ca 32 dBA under det ovan angivna bullervärdet dvs som högst ca 18 dBA. Slutsatsen blir att gränsvärdena med mycket god marginal underskrids utan att särskilda åtgärder krävs.

Samhällsbyggnadskontoret den 16 april 2010.



Erik Westlin
planarkitekt

Detaljplan för

Ombyggnad av östra delen av Brogårdsvägen (väg 2616)

i Skara tätort, Skara kommun, Västra Götalands län

Samrådsredogörelse

Remissförfarande

Förslag till detaljplan, upprättat 1 mars 2010, har den 5 mars sänts på samrådsremiss enligt PBL (plan- och bygglagen) 5:20 till kommunstyrelsen, tekniska nämnden, Skara Energi AB (va), Skara Energi AB (elnät), Rådhuset Skara AB, trafiksamordnaren, Räddningstjänsten Skara – Götene (Serviceförvaltningen), polismyndigheten, Länsstyrelsen i Mariestad, Lantmäteriet i Lidköping, Vägverket i Mariestad, Västtrafik Skaraborg, Vattenfall eldistribution AB Trollhättan, Skanova AB, Telenor Fibre Network AB, Skaraborgsvatten i Borgunda samt till berörda fastighetsägare i 20 brev. Sista dag för synpunkter var fredagen den 9 april.

Remiss-svar

Telenor har optokanalisation inom planområdet enligt karta som de bifogar. Telenor påpekar att de helst vill ha kvar rör och optokabel i befintligt läge, där så är möjligt men påtalar också att de kommer att delta på kommande ledningssamordningsmöten med en representant.

Kommentar: Samhällsbyggnadskontoret har ingen annan uppfattning. Vad Telenor framför påverkar inte planens utformning.

Samhällsbyggnadskontoret, Miljöavdelningen har inget att erinra.

Tekniska nämnden har inget att erinra mot planen under förutsättning att nödvändiga investerings- och driftmedel anslås för byggande av den nya rondellen. Man förutsätter att den nya infarten till Julia sköts av Julia. Anslutningsvägen upp till Storsvängen kommer att bli kommunal varför investerings- och driftmedel måste anslås för detta. Tekniska nämnden förutsätter dessutom att föreslagen gång- och cykelväg mellan Julia och ÖB inte blir kommunal. Av trafiksäkerhetsskäl måste korsningen med Brogårdsvägen sannolikt göras planskild vilket innebär en stor investering.

Kommentar: Infarten till Julia (Krämaren 33) ändras till T-område, se svaret på Trafikverkets skrivelse nedan. En eventuell gång- och cykelväg mellan Krämaren 33 och Skaraberg är endast redovisad som illustration. Det innebär att den endast byggs om man finner en lösning som är godtagbar ur trafiksäkerhetssynpunkt samt att kommunen varken har skyldighet att anlägga eller underhålla den.

Räddningstjänsten har inget att erinra mot detaljplaneförslaget.

Skanova AB redovisar sina anläggningar på en karta. De önskar så långt möjligt behålla befintliga teleanläggningars läge. Om kablar behöver flyttas förutsätts kommunen i god tid ta kontakt för att diskutera eventuell kostnadsfördelning.

Kommentar: Samhällsbyggnadskontoret har ingen annan uppfattning. Vad Skanova AB framför påverkar inte planens utformning.

Trafikverket (f.d. Vägverket) påpekar att en användningsgräns bör införas mellan Genomfart (cirkulationen) och infart till Julas parkering. I övrigt har de inget att invända mot planförslaget.

Kommentar: Plankartan har reviderats i enlighet med Trafikverkets förslag. Infarten mot Krämarens 33 skall utgöra kvartermark och betecknas T, "Trafik". Genomförandebeskrivningen har kompletterats avseende innebörden av detta.

Vattenfall Eldistribution AB har tre 40 kV luftledningar inom detaljplaneområdet. Man framhåller att enligt gällande starkströmsföreskrifter skall säkerhetsavståndet till byggnad från spänningsförande ledare vara minst 5 meter för en 40 kV ledning. Vattenfall menar att man troligen behöver åtgärda ledningarna så att den fria höjden mellan ledningen och vägen uppnås. Det är då viktigt att kontakt tas med Vattenfall redan i planeringsstadiet så att man kan utarbeta en lösning för ledningarna ihop.

Vattenfall påpekar också att den som önskar flytta eller på annat sätt förändra en nätanläggning står för kostnaderna. Dessutom kan förändringarna medföra att nytt tillstånd skall beviljas av Energimarknadsinspektionen, denna tillståndsansökan tar minst ett år.

I övrigt har Vattenfall inget att erinra mot planförslaget.

Kommentar: Samhällsbyggnadskontoret har ingen annan uppfattning. Frågan måste lösas i vägprojekteringen. En lösning kan bli att vägen förskjuts något österut och/eller att antingen vägens nivå sänks eller ledningarna höjs. För att skapa utrymme för sådana lösningar skall gränsen mot Ladan 3 förskjutas ca 15 m österut.

Länsstyrelsen bedömer med nu kända förhållanden att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas enligt PBL 12:1.

I en samlad bedömning menar Länsstyrelsen att det är angeläget att god framkomlighet på väg 2616 långsiktigt kan upprätthållas. Av planbeskrivningen bör vikten av stråket väg 49 från Skövde till Lidköping väg 184 tydligt beskrivas, liksom den möjliga kopplingen till en ny dragning av E20 väster om Skara enligt gällande lokaliseringsplan. Länsstyrelsen bedömer att föreslagna åtgärder kan tillgodose framkomligheten.

Länsstyrelsen befärar inte att riksintresse enligt miljöbalken (MB) påtagligt kommer att skadas, att mellankommunal samordning blir olämplig, att miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken inte iakttas, att strandskydd enligt 7 kap miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser eller att bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsen instämmer med Trafikverkets påpekande angående användningsgräns mellan Genomfart och Julas infart. Man påpekar också att planbeskrivningen ska visa bullernivåerna för berörda bostäder och reglera höjd på bullervallar eller plank. Länsstyrelsen påpekar dessutom att Vattenfalls synpunkter angående behov av säkerhetsavstånd till byggnader och vägar ska beaktas.

Länsstyrelsen delar kommunens åsikt om att detaljplaneförslaget inte innebär betydande påverkan på miljön men påpekar att bedömningen ska göras i ett tidigare skede dvs inför beslut om samråd.

Kommentar: Samhällsbyggnadskontoret har ingen annan uppfattning. Frågan om stråket Skövde-Lidköping förutsätts i första hand behandlas i anslutning till Trafikverkets förstudie och arbetsplan. Planbeskrivningen har kompletterats.

En bullerberäkning har gjorts för bostadsfastigheten Krämarens 17, med utgångspunkt i de trafikmängder som bedöms gälla år 2030. Beräkningen visar att gränsvärdena med mycket god marginal underskrids utan att särskilda åtgärder krävs. Enligt samhällsbyggnadskontorets bedömning bör planen därför inte kompletteras med höjder på bullervallar eller plank. Det hindrar naturligtvis inte att man inom med SKYDD betecknat område ändå vidtar ytterligare bullerskyddande åtgärder, för att förbättra situ-

ationen ytterligare och om berörda parter är överens. Att det i gränsen mellan Krämarens 17 och 33 skall finnas ett tättslutande plank regleras i gällande detaljplan, lagakraftvunnen 1997.

Se även kommentarerna till Trafikverkets och Vattenfalls skrivelser ovan.

Revideringar

Revideringen den 16 april 2010 innebär följande.

1. Infarten till Krämarens 33 betecknas T: Trafik.
2. Genomförandebeskrivningen har kompletterats om innebörden av T-området.
3. Beskrivningen har kompletterats avseende stråket Skövde-Lidköping.
4. Planen har kompletterats med en bullerberäkning för Krämarens 17.
5. Beskrivningen har kompletterats avseende bullersituationen på Krämarens 17.
6. En något större del av Ladan 3 överförs till allmän plats för att ge mer utrymme för anslutningen mellan cirkulationsplatsen och Storsvängen.

Underskrift

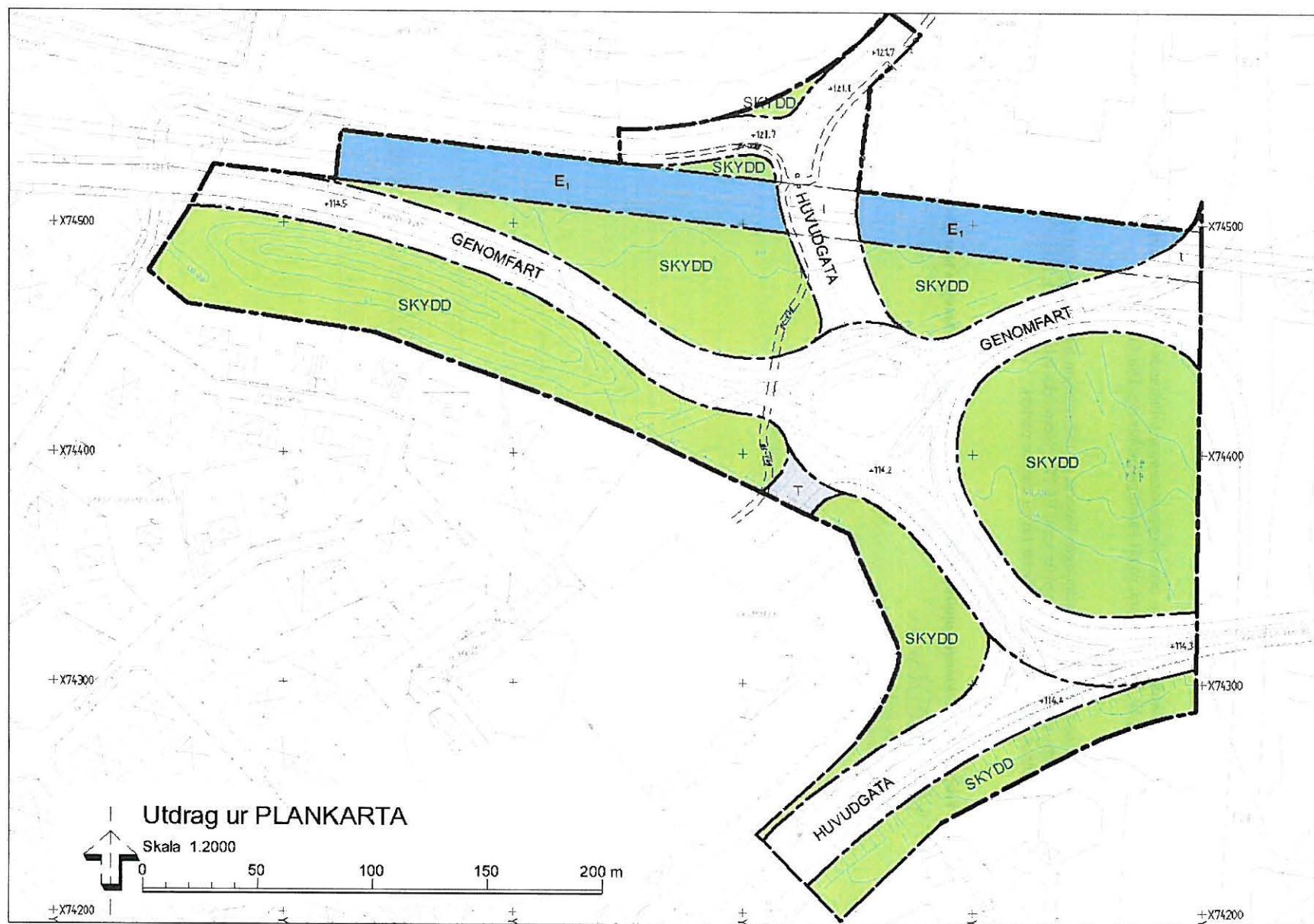
Detaljplanen är upprättad den 1 mars och reviderad den 16 april 2010.



Erik Westlin
planarkitekt



Marie-Anne Eriksson
fysisk planerare



PLANBESTÄMMELSER

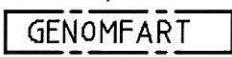
Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

	Planområdets gräns
	Användningsgräns
	Egenskapsgräns

MARKANVÄNDNING

Allmänna platser

	Genomfartstrafik
	Trafik mellan områden
	Skydd mot stöming

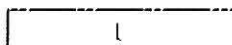
Kvartersmark

	Högspänningsledning
	Trafik

UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS

+000.0 Föreskriven höjd över nollplanet

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

	Marken ska vara tillgänglig för allmän luftledning
---	--

MARKENS ANORDNANDE

	Körbar utfart får inte anordnas
---	---------------------------------

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

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

ILLUSTRATIONER

	Illustrationslinje
	gång- och cykelväg

ÖVRIGT

Grundkartan utgörs av utdrag ur Skara kommuns digitala primärkarta i skala 1:1000
Koordinatsystem: Skara Höjdsystem: Skara