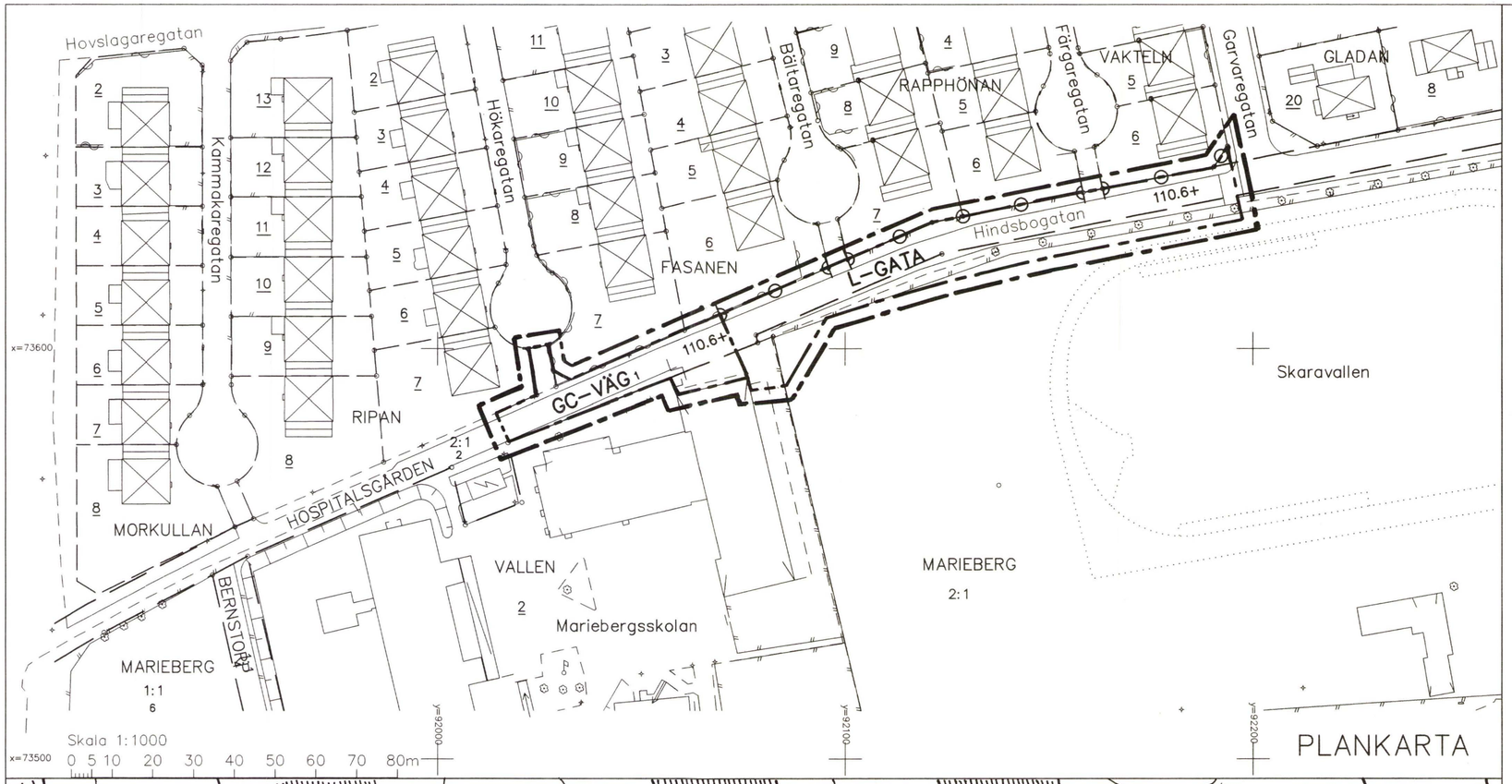
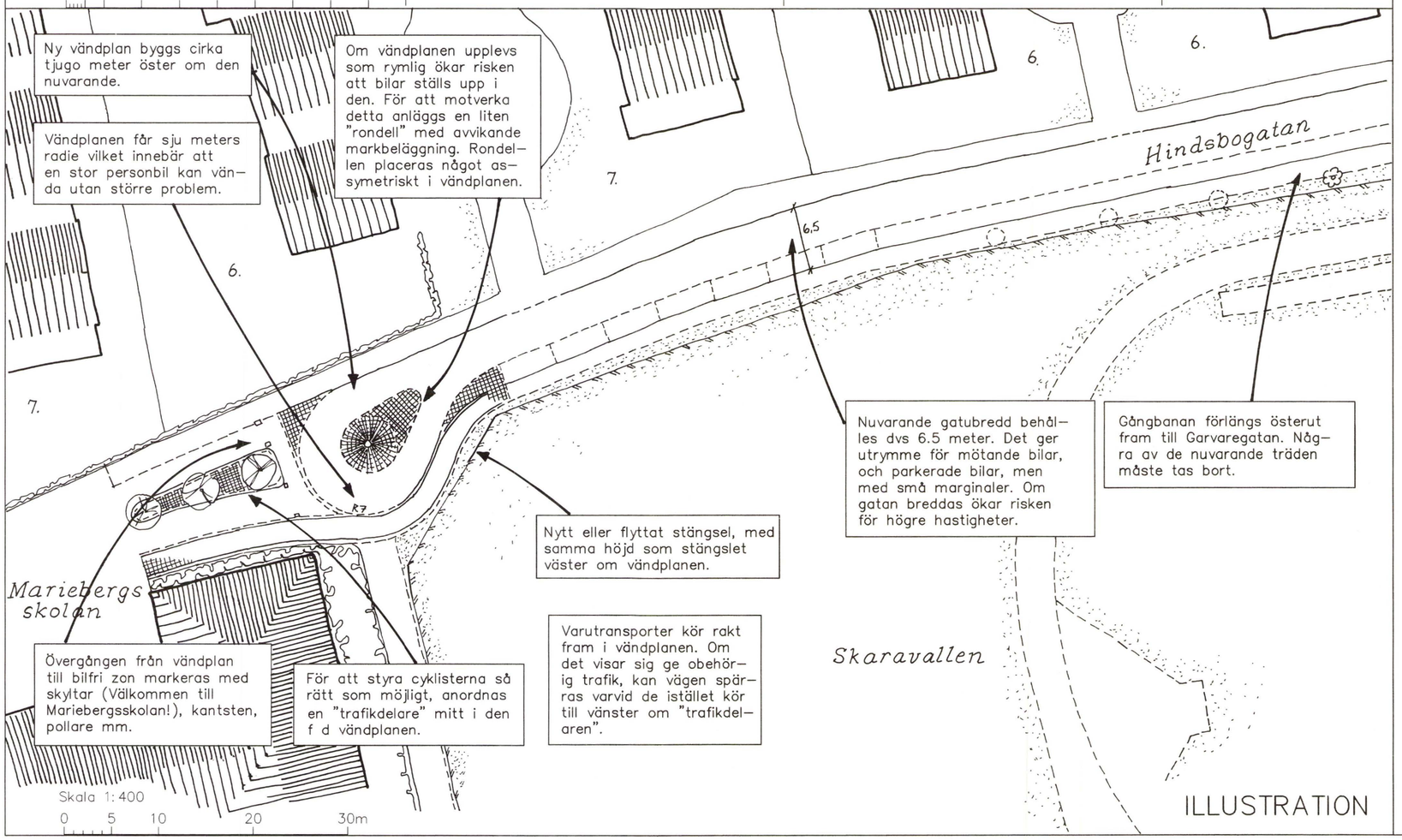




DETALJPLAN FÖR

NY ANGÖRING VID MARIEBERGSSKOLAN

I SKARA TÄTORT, SKARA KOMMUN

UPPRÄTTAD DEN 5 FEBRUARI OCH REVIDERAD DEN 9 APRIL 1999

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 ritad 3 mm utanför planområdets gräns

Användningsgräns

MARKENS ANVÄNDNING (Allmän plats)

L–GATA — Gata som ingår i lokalnätet.

GC–VÄG 1 — Gång– och cykeltrafik. Därutöver kan medges sådan distributionstrafik som är förenlig med god boende–miljö och trafiksäkerhet.

UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS

+000.0 — Föreskriven höjd över nollplanet.

MARKENS ANORDNANDE

Körbar utfart får inte anordnas.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

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

ÖVRIGT

Grundkartan är ett utdrag ur Skara kommuns digitala primärkarta.
Utdrag ur gällande detaljplan ingår i planbeskrivningen.

Antagen av kommunfullmäktige den 14 juni 1999.
Laga kraft den 23 juli 1999.

B359

Antagen av kommunfullmäktige
den 14 juni 1999

Laga kraft den 23 juli 1999

B359

Detaljplan för

Ny angöring vid Mariebergsskolan

i Skara tätort, Skara kommun

Planbeskrivning

Handlingar

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

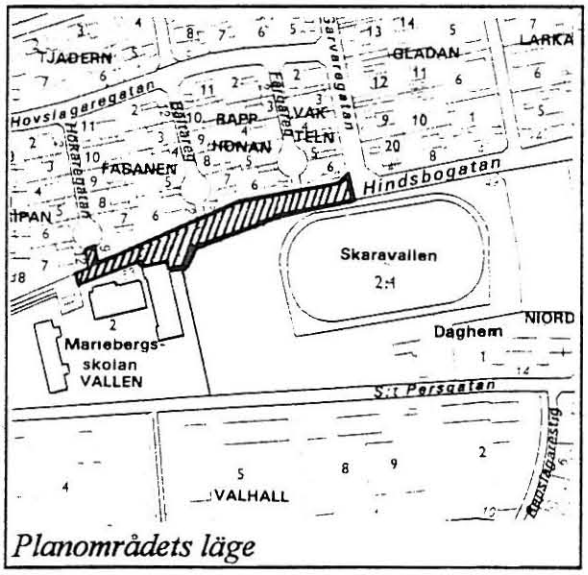
Planens syfte

Planen skall förbättra trafikförhållandena vid Mariebergsskolan, framför allt genom att en ny och större vändplan byggs strax öster om den nuvarande.

Förutsättningar

Planområdets läge och omfattning

Planen omfattar den västligaste delen av Hindsbogatan, del av gång- och cykelvägen i gatans förlängning samt en mindre del av Skaravallens idrottsplats.



Planområdets läge

Markägare

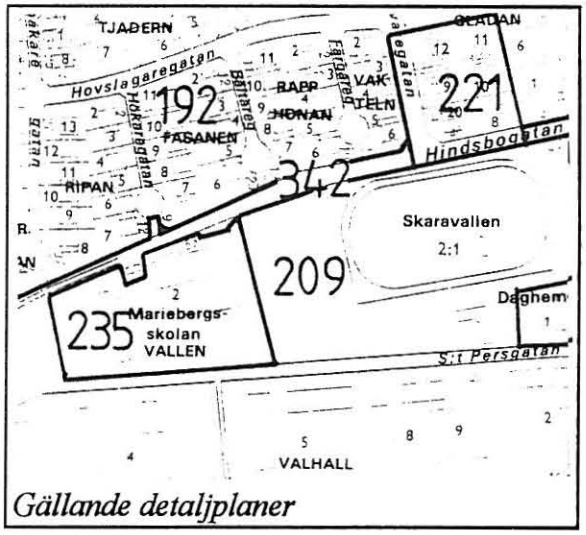
Bortsett från en liten del av fastigheten Fasanen 7, ägs all mark inom planområdet av Skara kommun.

Översiktliga planeringsöverväganden

Det finns ingen aktuell översiktlig plan som påverkar förutsättningarna för detaljplanen.

Gällande detaljplaner

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



Gällande detaljplaner

Inom planområdet:

209 Stadsplan för kvarteren Valhall och Verdandi mm, fastställd 28 juni 1966.

342 Detaljplan för tillfart till Mariebergsskolan, lagakraftvunnen 2 april 1996.

Angränsande till planområdet:

192 Stadsplan för delar av Hindsberg mm, fastställd 28 november 1964.

221 Stadsplan för delar av Stora Hindsbo mm, fastställd 24 juli 1969.

235 Stadsplan för kv Vallen mm, fastställd 19 november 1971.

1996 års plan (nr 342) hade som främsta syfte att lösa problemen med backande distributionsfordon vid skolan. Gångvägen mot Hökaregatan skulle vidgas för att göra det möjligt för stora fordon att utan backning köra in från Hökaregatan och ut via Hindsbogatan, eller tvärtom. Planen behövde inte genomföras, eftersom den dagliga distributionen kunde lösas genom att man började använda mindre fordon. Läs mer om detta nedan.

Bebyggelse
Inom själva planområdet finns ingen bebyggelse. Kvarteren norr därom innehåller enplans kedjehus. Sydväst om planområdet ligger Mariebergsskolan som, förutom skola för sexåringar och klass 1-6, även inrymmer dagis och fritidshem.

Skaravallen
Planområdet omfattar en mindre del av idrottsplatsen Skaravallen. Denna del av idrottsplatsen är en stor gräsplan, som framför allt används för ungdomsfotboll i Skara FC:s regi.

Nuvarande trafiklösning
De flesta föräldrar som idag med bil lämnar barn vid skolan kör fram till den provisoriska vändplan som finns alldeles intill skolbyggnadens gavel, stannar en mycket kort stund för att släppa ut barnen, vänder och kör tillbaka mot Hindsbogatan. De som vill stanna en lite längre stund, kanske för att följa barnen in till dagis eller skolan, parkerar vid kantstenen på gatans södra sida sedan de vänt i vändplanen.

Det händer att man använder bostadsgatorna norr om skolan som tillfart, och lämnar barn i någon av vändplanerna. Detta är av trafiksäkerhetsskäl olämpligt, men inte förbjudet. Risken för sådan trafik ökar ju svårare det är att nå skolan på annat sätt.

De dagliga transporterna av livsmedel och andra varor ombesörjs sedan ett par år av tekniska kontoret. För dessa transporter används en liten lastbil, som körs förbi vändplanen fram till in- och utlastning cirka 40 meter väster därom. Här kan lastbilen utan backningsrörelser lossa och lasta, vända samt köra ut igen mot Hindsbogatan.

Skäl för att upprätta detaljplan
Trafiken till skolan har de senaste åren ökat. Bakom detta ligger flera faktorer:

1. Elevantalet har ökat, både som följd av det fria skolvalet och då det totala antalet elever i Skara ökat.
2. Även personalstyrkan har ökat som följd av detta. Minst 25 personer är f n bilberoende, medan det bara finns 17 platser.
3. Elevernas genomsnittsålder har sjunkit, vilket innebär att relativt sett fler elever nu får skjuts till skolan. Det är en bestående konsekvens av den nya sexårsskolan, och en tillfällig följd av den höga nyintagningen.
4. Fritidsverksamheten har vuxit, vilket alstrar trafik men inte på exakt samma tider som skolan i övrigt.
5. Ett dagis med 25 barn har öppnats i huvudbyggnaden vilket genererar mycket trafik.
6. Det geografiska upptagningsområdet har vidgats som följd av det fria skolvalet. Det betyder att en större andel elever skjutsas till skolan.
7. Mariebergsskolan är inte klassad som skolskjutsskola. De landsbygdsbarn som går här är beroende av förälder eller annan privat skjuts.

Det ökade trycket på angöring och parkering innebär att flera tidigare problem förvärrats:

1. Antalet parkerings- och angöringsplatser har blivit för litet, både för besökare och personal.
2. Vändplanen är trång, om en stor personbil skall kunna vända obehindrat samtidigt som skolbarn passerar mellan byggnaden och bilen.
3. Tidvis är bilarna så många att det är svårt att finna parkeringsplats. Hindsbogatans södra sida används ibland österut ända fram till Garvaregatan.

4. Många tycker det är trångt att mötas när bilar står parkerade på gatans södra sida. Detta gäller särskilt vintertid, när snövallar kan göra körbanan särskilt smal.
5. Med ökad trafik ökar trängseln mellan bilister och cyklister på körbana och vändplan. Många upplever trafiksituationen som rörig och farlig, särskilt i mörker och dåligt väglag.
6. Det finns inte någon sammanhängande gångbana fram till skolan på gatans södra sida. Fotgängare som närmar sig skolan längs Hindsbogatans södra sida måste antingen gå i gräset, eller gå över körbanan omedelbart efter korsningen med Garvaregatan.
7. Nuvarande personalparkering har för små mått för rätvinklig uppställning av bilar.

Skolans personal, föräldrar m fl har vid upprepade tillfällen påtalat trafikproblemen, och bett Miljö- och Byggnadskontoret (tidigare Stadsarkitektkontoret) och Tekniska kontoret (tidigare Gatukontoret/Fastighetskontoret) finna möjligheter att förbättra situationen.

Planens innebörd

Planen innebär i huvudsak följande.

- En större vändplan byggs cirka tjugo meter öster om den nuvarande.
- Vändplanen får sju meters radie vilket innebär att en stor personbil kan vända utan problem.
- Om vändplanen upplevs som rymlig ökar risken att bilar ställs upp i den, varvid andra bilister måste ta sig förbi. För att motverka det anläggs en liten "rondell" med avvikande markbeläggning. Rondellen placeras något assymetriskt i vändplanen.
- Platsen där den nuvarande vändplanen ligger kan iordningställas till ett välkomnande och vackert entréområde för skolan.
- Cirka 75 m^2 av Skaravallen tas i anspråk för vändplanen.
- Korttidsparkering (max ca 5 min) och angöring får ske längs gatans södra sida precis som idag.
- Den som behöver parkera bilen längre tid, hänvisas till Skaravallens parkering öster om idrottsplatsen.
- Gångbanan på gatans södra sida förlängs österut till Garvaregatan, där den ansluter till nuvarande gångbana. Några av de nuvarande träden måste tas bort.
- För att styra cyklisterna så rätt som möjligt ut på vändplanen, anordnas en "trafikdelare" i entréområdet, eventuellt trädplanterad.
- Övergången från vändplan till bilfri zon skall markeras med skyltar, kantstensöverfart, pollare mm.
- Hindsbogatans nuvarande bredd i planområdet dvs 6.5 meter behålles. Det innebär visserligen att det blir ganska trångt för mötande bilar och parkerade bilar, men om gatan skulle breddas ökar risken för högre hastigheter.
- Angöring för varutransporter förutsättes ske på samma sätt som idag. Rätten att anordna in- och utfart mot Hökaregatan behålles, men förhoppningen är att den inte skall behöva utnyttjas.

Förslaget innebär att den blandade trafiken behålles, dvs bilister och cyklister kommer även i fortsättningen att använda samma körbana väster om korsningen med Garvaregatan. Miljö- & byggkontorets preliminära bedömning är att denna del av gatan inte bör ha separat cykelväg eller separata cykelbanor. Huvudskälet är att sådana lösningar kan ge falsk säkerhet, och t o m öka olycksriskerna. Istället skall den fysiska utformningen vara sådan att biltrafikens hastighet blir mycket låg.
Frågan är svårbedömd, och behöver diskuteras vidare. Förutsättningarna ändras naturligtvis t ex om Hindsbogatan i övrigt får separata cykelbanor eller separat cykelväg. Nackdelar och fördelar med trafikseparering på olika slags gator är en av de viktigaste frågorna att belysa i den ovannämnda trafiknätsanalysen.

Både kommunstyrelsens arbetsutskott och Barn- och utbildningsnämnden har vid samrådet uttalat att nuvarande personalparkering bör tas bort. Den frågan regleras emellertid inte av detaljplanen.

För att tillgodose skolans parkeringsbehov på Skaravallens parkeringsplats, kan den behöva förbättras. Det kan innebära att den asfalteras, att parkeringsrutor markeras, att nuvarande upplag tas bort och att belysningen förbättras. Vissa förbättringar kan ske utan detaljplan, men om man skall göra en total ombyggnad av parkeringsplatsen krävs ny detaljplan.

Planens miljökonsekvenser

Planen bedöms inte få några nämnvärda miljökonsekvenser för planområdets omgivningar.

Ökad användning av Skaravallens parkering kan innebära störningar för intilliggande bostäder och för Myrstackens förskola, men det är främst en konsekvens av skolans växande verksamhet, inte av denna detaljplan. Om störningarna riskerar att bli omfattande kan det bli nödvändigt att vidta vissa skyddsåtgärder.

Underskrift

Detaljplanen är upprättad den 5 februari och reviderad den 9 april 1999. Revideringens innebörd framgår av samrådsredogörelsen.

Östen Andersson
stadsarkitekt

Erik Westlin
planarkitekt

Antagen av kommunfullmäktige
den 14 juni 1999

Laga kraft den 23 juli 1999

Detaljplan för

Ny angöring vid Mariebergsskolan

i Skara tätort, Skara kommun

Genomförandebeskrivning

Planens syfte

Planen skall förbättra trafikförhållandena vid Mariebergsskolan, framför allt genom att en ny och större vändplan byggs strax öster om den nuvarande.

Planarbetet

Planen hanteras med normalt förfarande, vilket betyder att planarbetet sker i två steg:

1. Samrådsskede
2. Utställningsskede

Ambitionen är att planen antas av kommunfullmäktige den 14 juni 1999.

Fastighetsreglering

Planen ger kommunen rätt att lösa in en liten del av fastigheten Fasanen 7, men som framgår av planbeskrivningen är förhoppningen att denna rätt inte skall behöva utnyttjas. I övrigt förutsätter planen inga fastighetsregleringar.

Plangenomförande

Planen genomförs helt i kommunal regi. Ambitionen är att vändplanen byggs snarast möjligt efter sommaren.

Genomförandetid

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

Underskrift

Detaljplanen är upprättad den 5 februari och reviderad den 9 april 1999. april 1999. Revideringens innebörd framgår av samrådsredogörelsen.

Östen Andersson
stadsarkitekt

Erik Westlin
planarkitekt