FALKÖPING KOMMUNEN

Planbeskrivning

Detaljplan för del av Friggeråker 25:8

m.fl. Ny överlämningsbangård

ANTAGANDEHANDLING
2020-09-29
DIARIENUMMER 2018/00055
ANTAGEN 2020-10-21
LAGA KRAFT 2017-00-00

Om detaljplan

En detaljplan är ett juridiskt bindande instrument som styr mark- och vattenanvändningen inom ett geografiskt område. En detaljplan reglerar vad en fastighet ska användas till, så som industri eller bostäder. Beroende på platsens förutsättningar och möjligheter görs även regleringar på mer detaljerad nivå, exempelvis gällande hur hög och stor bebyggelsen kan tillåtas vara. Däremot får inte planen reglera mer än nödvändigt. Genom detaljplaneprocessen prövas platsens lämplighet för ändamålet genom olika avvägningar. Samtidigt är det en demokratisk process där berörda ges tillfälle att yttra sig. En detaljplan består av en plankarta med tillhörande planbeskrivning.

Medverkande

Planarkitekt
Josef Karlsson

Handlingar

Handlingar som ingår i detaljplanen:

- Plankarta
- Planbeskrivning
- MKB för idag gällande detaljplan
- Undersökning om miljöpåverkan
- Yttrande från Länsstyrelsen angående undersökning om miljöpåverkan
- Geoteknisk utredning
- Dagvattenberäkningar för Logistic Center Skaraborg, Marjarp
- Naturvärdesinventering för förbigångsspår Falköping
- Kulturmiljöutredning, utredningsområde Stora Bäckebo
- Riskutredning lilla sikagården.

Justeringar

Efter samråd och granskning har följande justering genomförts:

På Plankartan:

- Område för dagvattendammen begränsas inom användningen natur.
- Planbestämmelsen dagvattendike ändras till dike.
- Kvartersmark med användningen trafik ändras så att byggnader inte får uppföras.
- Kvartersmark med användningarna trafik och industri ändras så att byggnader inte får uppföras.
- Inom kvartersmark med användningen industri och kontor föreslås en högsta exploateringsgrad i byggnadsarea till 50 % av fastighetsarean och kvartersmarkens utsträckning ändras.
- Inom kvartersmark med användning industri, förutom fastigheten Vedtraven 3, föreslås en högsta exploateringsgrad i byggnadsarea till 50 % av fastighetsarean.
- Inom delar av fastigheten Vedtraven 3 föreslås exploateringsgrad i byggnadsarea till 50 % av egenskapsområdet.
- Plankartan ändras så att markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u-område) endast placeras inom kvartersmark eftersom det inte behövs inom allmän platsmark.
- Prickad mark inom kvartersmarken nordost om Vedtraven 3 försvinner.

I planbeskrivningen:

- Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av förändringar i plankartan och konsekvenserna av dem.
- Planbeskrivningen kompletteras med information om tidigare befintliga 145 kV luftledningar och att dessa byggts om i ny sträckning.
- Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av riskerna kopplade till farligt gods som transporteras på väg 184.
- Planbeskrivningen kompletteras med information om diket mellan väg 184 och planområdet.
- Planbeskrivningen kompletteras med information om att den översiktliga utredningen av dagvattenavrinning för ny överlämningsbangård genomförts enligt Dahlströms formel från 2010 med en pålagd klimatfaktor om 1,25 som var rekommendationen 2015.
- Det förtydligas i planbeskrivningen att natura 2000-området inte påverkas samt med information om att det finns flödesreglerande kulvert där diket korsar en grusväg uppströms från natura 2000-området.
- Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av att dagvattendammarnas sediment eventuellt är förorenat.
- Planbeskrivningen kompletteras även med volymstudiens slutsats och en sammanfattning.
- Fastighetskonsekvensbeskrivningen kompletteras med saknad beskrivning av servitut.
- Beskrivningen kompletteras med information om att servitutet 1499-1348.1 behöver förlängas.
- Konsekvensbeskrivningen ändras så att det framgår att servitutet 1499-1348.2 upphör att gälla inom planområdet.
- Beskrivningen kompletteras med information om att servitutet 1683-1127.1 bör upphävas.
- Beskrivningen av fastighetskonsekvenser i planbeskrivningen kompletteras med rättigheterna servitut 1499-2018/26.2, ledningsrätt 1686-1546.1, servitut 1499-724.1.
- Beskrivningen av fastighetskonsekvenser i planbeskrivningen kompletteras med information om samtliga fastigheter inom planområdet.
- Beskrivningen kompletteras med ett förtydligande att en lantmäteriåtgärd i form av en omprövning behöver genomföras samt vem som initierar och bekostar den. Beskrivningen kompletteras med reglerna enligt 40 a § anläggningslagen.
- Planbeskrivningen förtydligas med information om väganslutning till befintliga och eventuellt tillkommande nya fastigheter.
- Konsekvensbeskrivningen ändras så att det framgår att servitutet upphör att gälla inom planområdet.
- Ansvarsfördelningen och kostnadsansvar förtydligas i planbeskrivningen.

- Ägarförhållandena uppdateras i planbeskrivningen inför granskning.
- Beskrivningen av Slafsans miljökvalitetsstatus i planbeskrivningen uppdateras och förtydligas.
- Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av att dagvattendammens placering inte regleras.

1. BAKGRUND, SYFTE & HUVUDDRAG 6

1.1 BAKGRUND 6
1.2 SYFTE & HUVUDDRAG 7
1.3 PLANFÖRFARANDE 7
1.4 PLANDATA 8

2. FÖRUTSÄTTNINGAR, PLANFÖRSLAG & KONSEKVENSER 13

2.1 SAMMANFATTNING AV PLANFÖRSLAGET 13
2.2 BEBYGGELSE 14
2.3 GATOR & TRAFIK 17
2.4 GRÖNSTRUKTUR 18
2.5 SOCIAL STRUKTUR 22
2.6 SKYDDADE OMRÅDEN 23
2.7 TEKNISK FÖRSÖRJNING 33
2.8 OFFENTLIG & KOMMERSIELL SERVICE 38
2.9 HÄLSA & SÄKERHET 38
2.10 PLANKARTA & PLANBESTÄMMELSER 41

3. KONSEKVENSER 45

3.1 UNDERSÖKNING 45
3.2 MILJÖKVALITETSNORMER 45
3.3 RIKSINTRESSEN 46

4. PLANENS GENOMFÖRANDE 51

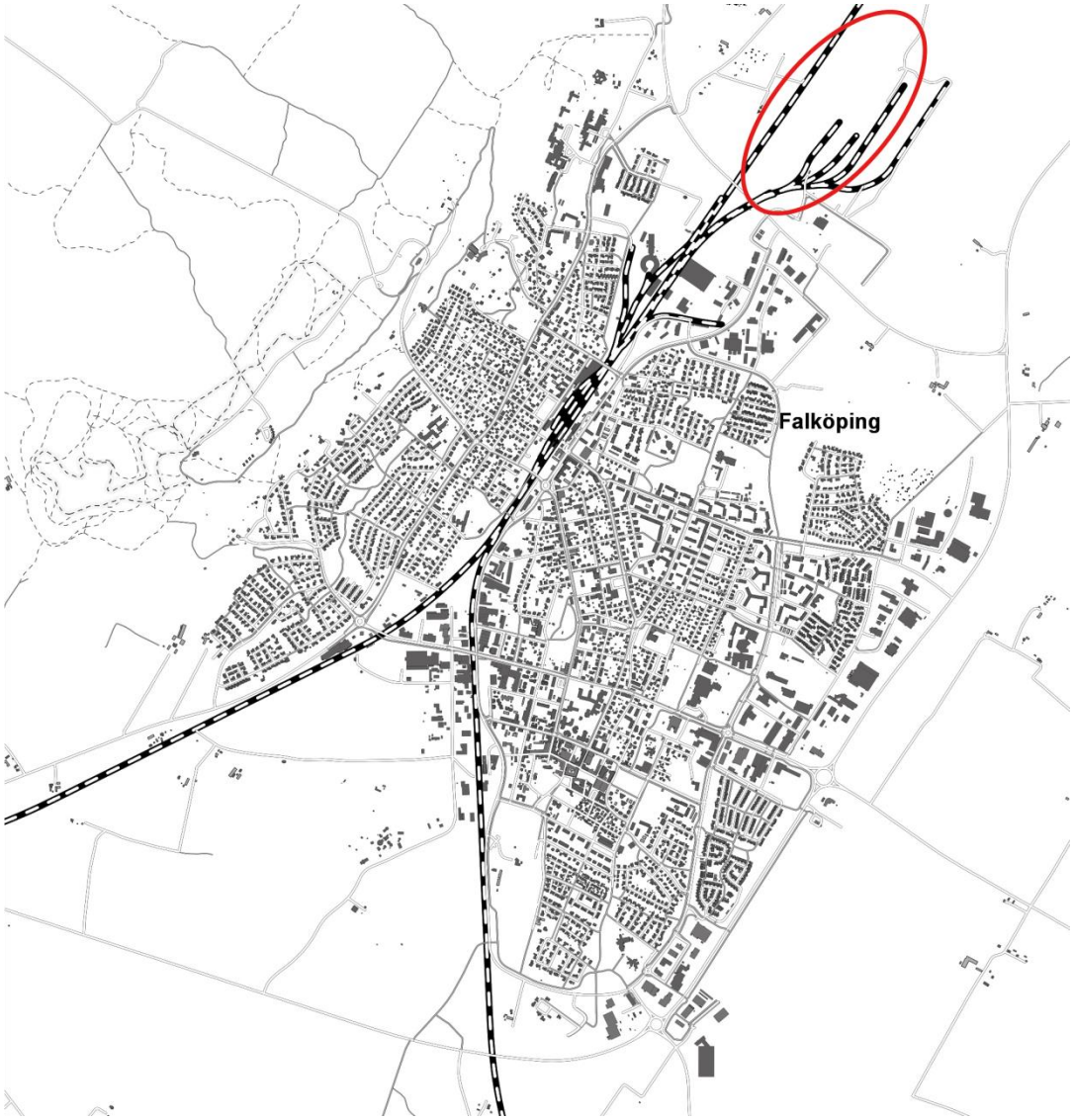
4.1 ORGANISATORISKA FRÅGOR 51
4.2 FASTIGHETSFRÅGOR 52
4.3 EKONOMISKA FRÅGOR 55

1. Bakgrund, syfte & huvuddrag

1.1 Bakgrund

Den 23 april 2018, § 68 gav kommunfullmäktige i uppdrag till byggnadsnämnden att ta fram en ny detaljplan för del av fastigheten Friggeråker 25:8 med flera.

Detta dokument är en beskrivning av förslaget till den nya detaljplanen. Förslaget var utställt för samråd från den 14 juni till den 12 juli 2019, och under denna period kunde synpunkter lämnas på förslaget. Efter samrådet har justeringar genomförts och förslaget gjordes tillgängligt för granskning från och med 1 juni till och med 3 augusti 2020, och under perioden kunde synpunkter lämnas på förslaget.



Figur 1 visar planområdets läge i förhållande till Falköpings tätort.

1.2 Syfte & huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för uppförandet av en ny överlämningsbangård. Detaljplanen syftar också till att undersöka möjligheten att utöver industri också möjliggöra för kontor inom ett område och trafik inom ett annat. Planförslaget syftar även till att säkerställa befintliga dagvattendammen och dagvattendiket funktioner.

Huvuddragen innebär att en del av området som enligt nu gällande detaljplan antagen år 2011 har användningen natur, planläggs för järnvägsspår för att anlägga en ny överlämningsbangård. Anläggningen av överlämningsbangården medför att mer gods kan transporteras via tåg istället för med lastbil samt minskad trängsel på stationsområdet. Några delar av området som är planlagt för industri- och terminalverksamhet ändras i det aktuella planförslaget till naturmark medan ett annat område planläggs för både industri och kontor. Ett område som är planlagt för trafik föreslås ändras till industri och ett område som tidigare var planlagt för dike föreslås få ändrad användning till trafik och/eller industri.

1.3 Planförfarande

Standardförfarande

Figur 2 illustrerar standardförfarandets steg vid framtagande av detaljplan från samråd till laga kraft. Efter antagande kan de som lämnat synpunkter senast under granskning överklaga förslaget till Mark- och miljödomstolen.

Arbetet med detaljplaneförslaget följer standardförfarandet, enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Detta förfarande har valts eftersom planen är förenlig med översiktsplanen och Länsstyrelsens granskningsyttrande till översiktsplanen. Planförslaget antas inte medföra betydande miljöpåverkan eller vara av betydande intresse för allmänheten. Planförslaget bedöms inte heller vara av stor betydelse i det avseende att det påverkar särskilt känsliga miljöer, kan medföra allvarliga risker för hälsa och säkerhet eller är av principiellt intresse.

1.4 Plandata

Läge

Planområdet ligger inom Skaraborg Logistic Center, strax norr om Falköpings tätort. I väster avgränsas området av Västra stambanan, i söder av länsväg 184 och i öster av fastigheten Timmerstapeln 1. I norr avgränsas planområdet delvis av en stenmur och jordbruksmark. Planområdet omfattar ungefär 333 000 kvadratmeter. Se planområdets läge och utbredning i figur 3 nedan.

Figur 3 visar planområdet i rött.

Markägoförhållanden

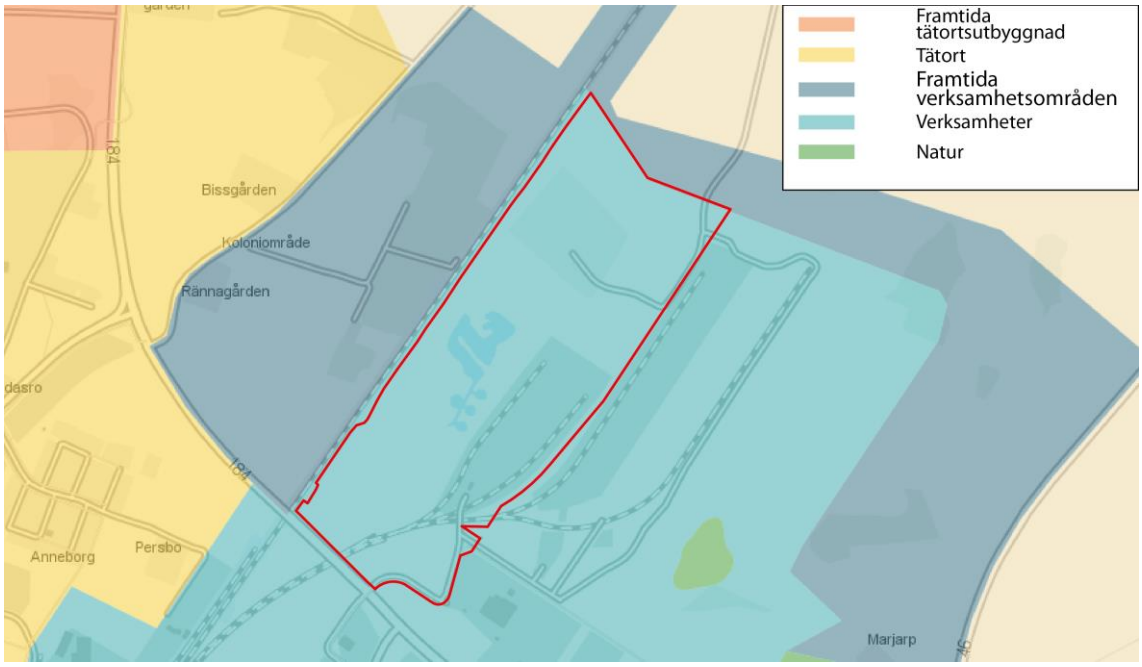
Planområdet omfattar fastigheterna Friggeråker 25:8, Vedtraven 1, 2 och 3 samt Brädgården 1. Friggeråker 25:8 ägs av Falköpings kommun medan Vedtraven 1-3 och Brädgården 1 är privatägda.

Figur 4 visar fastighetsindelningen inom och i närheten av planområdet som markerats i rött.

Befintlig plansituation

Översiktsplan

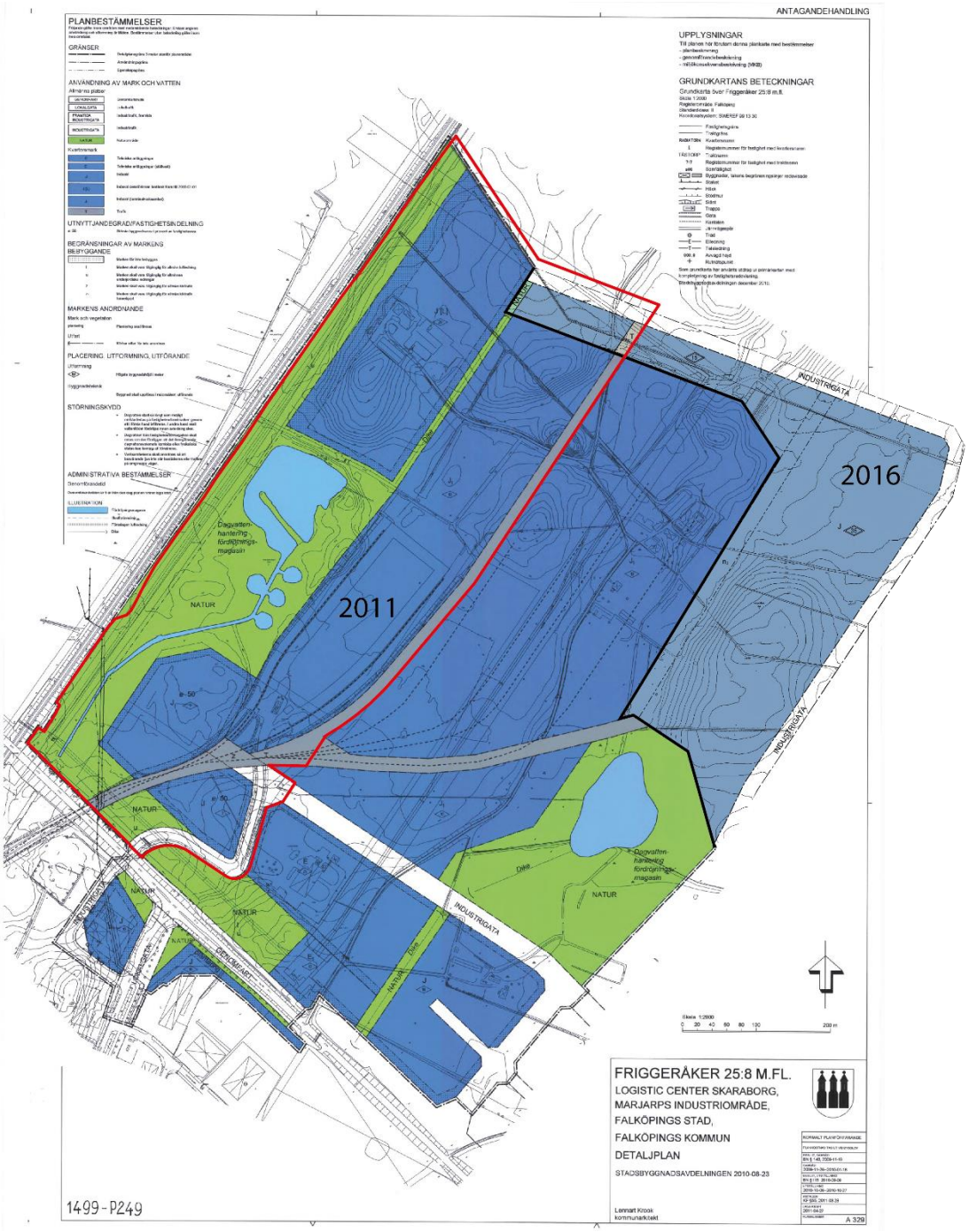
Det föreslagna planområdet omfattas av Översiktsplan 2017-2030 antagen av kommunfullmäktige den 26 februari, 2018 § 44 och ingår i användningen verksamhetsområdet Marjarp – Brogärdet - Anneborg. Området är beläget med goda kommunikationer vilket är fördelaktigt för verksamheter som genererar tung trafik.



Figur 5 visar utdrag ur Översiktsplan 2017-2030 med föreslaget planområde markerat i rött. Den ljusblåa färgen representerar område med befintliga verksamheter och det mörkblåa området för framtida verksamheter.

Detaljplaner

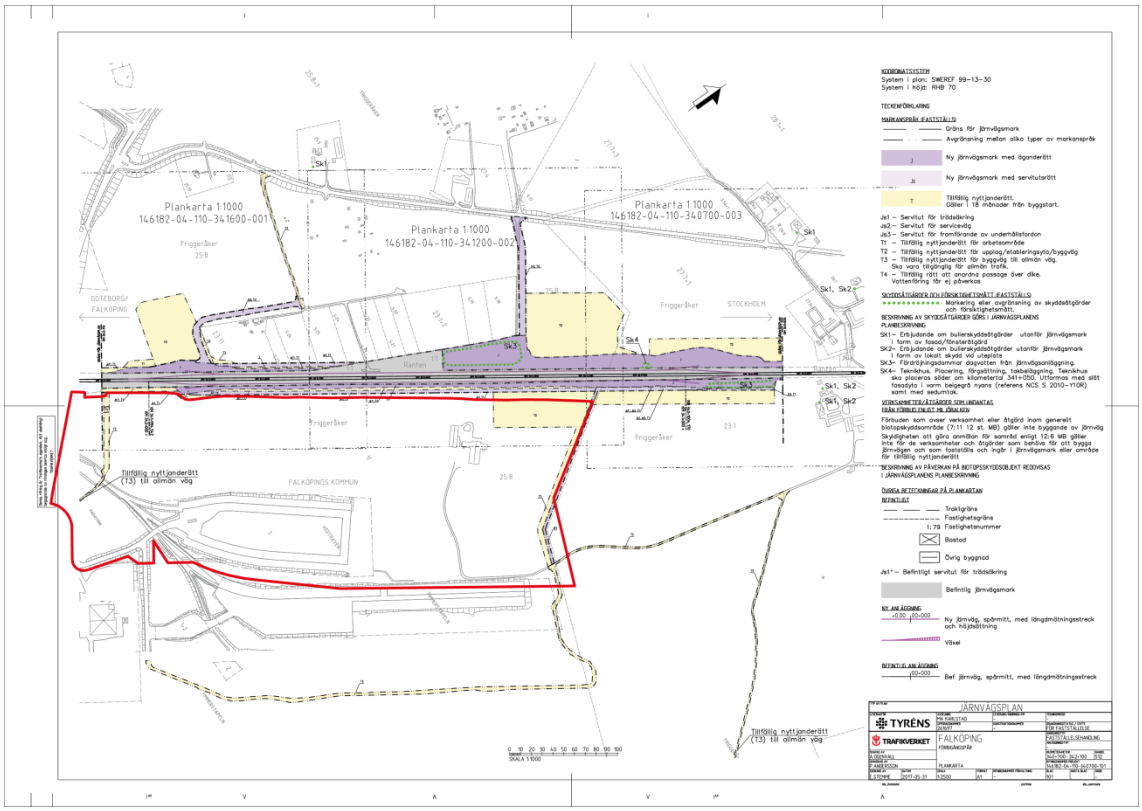
Det föreslagna planområdet berörs av två befintliga detaljplaner, antagna år 2011och år 2016. De befintliga detaljplanerna reglerar främst markanvändningen till industri- och terminalverksamhet men också större tekniska anläggningar samt naturmark med dagvattendammar. Det finns också områden för trafikändamål samt gator. Planområdet för detta detaljplaneförslag följer gällande detaljplaners gränser i norr och väster.



Figur 6 visar gällande detaljplan från år 2011 samt gällande detaljplan från år 2016 med föreslaget planområde markerat i rött.

Järnvägsplan

Planområdet angränsar och går till viss del in på områden som omfattas av en järnvägsplan som Trafikverket upprättat för utbyggnad av förbigångsspår på västra stambanan, se figur 7 nedan. De delar av planförslaget som överlappar med järnvägsplanen är områden för tillfällig nyttjanderätt samt vissa delar av ny järnvägsmark med servitutsrätt. Det innebär att Trafikverket har rätt att nyttja den marken i 18 månader från byggstart. De har rätt att ta ned träd på marken längs Västra stambanan samt rätt att framföra underhållsfordon.



Figur 7 visar Trafikverkets järnvägsplan som fick laga kraft den 25 november 2017 som togs fram för byggnation av förbigångsspår längs Västra stambanan. Föreslaget detaljplanområde är markerat i rött.

2. Förutsättningar, planförslag & konsekvenser

2.1 Sammanfattning av planförslaget

Figur 8 är en illustration och visar ett möjligt genomförande av detaljplaneförslaget.

Planförslaget möjliggör för anläggandet av järnvägsspår som ansluter de befintliga spåren i Marjarps industriområde till Västra stambanan vid planområdets nordvästra hörn och på så sätt bilda en ny överlämningsbangård. Ett järnvägsspår kan också fortsätta norrut där området tidigare varit planlagt som naturmark med dike alternativt bildar marken del av anslutande industrimark.

Ett område som tidigare planlagts för industri väster om nuvarande spår i planområdet södra del föreslås ändras till allmänplats med användning natur. Ett dike som sträcker sig från Västra stambanan österut mellan fastigheterna Vedtraven 1 och 3 föreslås ändras till naturmark där dike ska finnas, där de förslagna järnvägsspåren korsar diket kan kulvert uppföras. Ett område som idag är planlagt för trafik föreslås få användningen industri med markreservat för underjordiska ledningar. Ett område som idag är planlagt som naturmark med dike planläggs som trafik- och/eller industriområde eftersom det inte är möjligt att anlägga ett dike på den platsen. Övrig kvartersmark får samma bestämmelser som gällande detaljplan med undantag från området väster om Energigatan som dessutom planläggs för kontor samt får ändrad utformning. En ytterligare skillnad är att en exploateringsgrad om 50 procent av fastighetsarean införs inom all kvartersmark utom fastigheten Vedtraven 2 och 3 där exploateringsgraden är 50 procent av egenskapsområdet förutom för den nordligaste delen som inte omfattas av bestämmelsen. För att det ska vara lättare att tyda detta planförslag och de nu gällande detaljplanera från varandra, har kvartersmark inkluderats som planläggs på samma sätt som i nu gällande plan.

2.2 Bebyggelse

Förutsättningar

Kulturmiljövärden

Planområdet och stora delar av kommunen omfattas av riksintresse för kulturmiljövård, Kambrosilurområdet. Enligt den kulturmiljöutredning som genomfördes av WSP under år 2016 är marken inom planområdet till största del utan värde för riksintresse för kulturmiljön, förutom ett område i planområdets nordvästra del som bedömts vara mindre känsligt. I utredning kallas området Marjarp, väster om logistic center. I beskrivningen av detta delområde är värdena kopplade till den gård som tidigare fanns på platsen men som rivits. Figur 9 nedan illustrerar vilken del av planområdet som enligt utredningen är mindre känsligt för förändring. Eftersom gården rivits och marken planlagts för industriändamål bedöms dessa kulturmiljövärden inte längre finnas.

Figur 9 illustrerar det delområde inom planområdet som enligt kulturmiljöutredningen är mindre känsligt för förändring. Resterande delar av planområdet är enligt utredningen inte känsligt.

Stads- & landskapsbild

Idag delas landskapsbilden inom området i två delar, en östlig och en västlig del. I öster finns främst terminalverksamhet med upplag, belysningsstolpar samt några mindre byggnader. I väster finns naturmark med dagvattendammar men också industrimark som ännu inte exploaterats. Området ligger låglänt och syns främst från Västra stambanan, länsväg 184 samt riksväg 46.

Skyddsrum

Inom området finns inget skyddsrum.

Planförslag & konsekvenser

Kulturmiljövärden

Värden inom delområdet Marjarp, väster om logistic center, som enligt kulturmiljöutredningen är mindre känsligt för påverkan, är främst kopplade till den gård som tidigare fanns inom delområdet. Eftersom gården numera är riven bedöms dessa värden för kulturmiljön till största del inte längre finnas. I planförslaget har marken inom delområdet främst användningen industriändamål men även område för spår samt natur. Vid ett nollalternativ där detta planförslag inte genomförs är mer av delområdet planlagt för industri. Kulturmiljövärdena som eventuellt finns på platsen, trotts att gården rivits, bedöms vara borta i nollalternativet eftersom marken kan exploateras med industrier, därmed bedöms inte det aktuella planförslaget kunna påverkas kulturmiljön ytterligare.

Placering

Inom kvartersmark får byggnader placeras där marken inte är prickad enligt plankarta. Den prickade markens utbredning varierar inom planområdet. För att undvika att byggnader uppförs för nära järnvägsspår inom trafikområden föreslås att byggnader på industrimark inte får uppföras inom fem meter från trafikområden, vilket regleras med prickad mark. Detta gäller dock inte kvartersmarken norr om Vedtraven 3.

Exploateringsgrad

Till skillnad från gällande detaljplaner föreslås en exploateringsgrad där största byggnadsarea är 50 % av fastighetsarean för all kvartersmark utom den med användning trafik och den del som ingår i gällande detaljplan antagen år 2016 samt fastigheterna Vedtraven 2 och 3. Fastigheterna Inom fastigheten Vedtraven 2 och delar av Vedtraven 3 föreslås största tillåtna byggnadsarea vara 50 % av egenskapsområdet. Se kapitel 2.10 för beskrivning av planbestämmelse om exploatering.

Utformning & volymer

Höjden på bebyggelsen i området regleras genom byggnadshöjd som begränsas till sju, tio respektive 20 meter över marken i enlighet med nu gällande detaljplaner från 2011 och 2016. Se figur 22 under kapitel 2:10, som förklarar begreppet byggnadshöjd.

Skuggning

Inga bostadsområden påverkas av planförslaget, därför har skuggningseffekten av planen inte utretts.

Stads- & landskapsbild

Eftersom ett genomförande av förslaget innebär att mindre mängd mark kan bli industri jämfört med nollalternativet bedöms påverkan på landskapsbilden bli mindre. Eftersom endast 50 % av fastighetsarean inom större delen av kvartersmarken får täckas av byggnader blir planförslagets påverkan mindre än vid ett genomförande av nollalternativet eftersom bestämmelserna om exploateringsgrad finns i mindre utsträckning i gällande detaljplaner. I nu gällande detaljplan från år 2011 har förändringen av landskapsbilden beskrivits som måttliga i miljökonsekvensbeskrivningen. Utöver minskad yta för industri- och terminalverksamhet innebär ett genomförande av planförslaget, och utbyggnad av överlämningsbangården, ändrad

landskapsbild i områdets östra del. Ett område föreslås ändras från trafikändamål till industri. Detta kan medföra en något ändrad landskapsbild även om byggnation inte tillåts på platsen. Även ett område som tidigare planlagts för natur med dike föreslås ändras till område för trafik och/eller industri eftersom det inte är möjligt att förlägga ett dike där.

Skyddsrum

Det bedöms inte behövas skyddsrum inom området.

2.3 Gator & trafik

Förutsättningar

Gång- & cykeltrafik

Inom planområdet finns infrastruktur för gång- och cykeltrafik som kopplas till befintliga gång- och cykelvägar längs Energigatan och Falköping tätorts centrala delar.

Biltrafik

Gatorna inom planområdet kopplas till vägnätet genom Energigatan/Tunnelgatan och Brogärdesgatan samt via en rondell på norra tvärvägen, länsväg 184.

Kollektivtrafik

Det finns ingen kollektivtrafik som försörjer planområdet och närmsta busshållplats finns vid Falköpings sjukhus cirka 700 meter från planområdet. Falköpings centralstation ligger cirka 1,5 kilometer sydväst om planområdet, det är också den närmaste stationen med bra kollektivtrafiksutbud.

Parkeringsplatser

Inga offentliga parkeringsplatser finns inom planområdet. Parkering för verksamheterna sker inom fastigheterna.

Godstrafik

Inom planområdet finns flera järnvägsspår som trafikeras av godståg som ska till och från terminalerna. Områdets gator trafikeras främst av lastbilar som hämtar och levererar gods. Transport av farligt gods kan förekomma, läs mer under kapitel 2.9 Hälsa & säkerhet. Den spårbundna godstrafiken kommer till och från området via stickspår som kopplas till Västra stambanan strax norr om Falköpings centralstation. Vägbunden godstrafik kan ansluta området antingen via Brogärdesgatan eller norra tvärvägen.

Planförslag & konsekvenser

Gång- och cykeltrafik

Planförslaget reglerar inte någon specifik yta för gång- och cykeltrafik, sådana ytor får iordningställas inom områden med användning gata.

Biltrafik

Vid genomförande av detaljplaneförslaget antas mängden biltrafik till och från planområdet vara på ungefär samma nivåer som vid nollalternativet, det vill säga att planförslaget inte genomförs. Detta eftersom planförslaget innebär färre ytor för industriverksamheter, vilket antas minska mängden biltrafik, samtidigt som kontor tillåts i en del av området vilket antas öka mängden biltrafik.

Kollektivtrafik

Detaljplaneförslaget medger inte specifikt etablering av kollektivtrafik inom området utan detta får ordnas inom användningsområde gata. Planförslaget innebär att spårbunden godstrafik inte behöver vända på stationsområdet och därmed en minskad risk för platsbrist på spåren vid järnvägsstationen. Planförslaget bedöms därför möjliggöra för ökad spårbunden persontrafik och ha en positiv inverkan på spårbunden kollektivtrafik.

Parkeringsplatser

Parkeringsplatser för verksamheterna iordningställs av fastighetsägaren inom kvartersmark i enlighet med Falköpings kommuns parkeringspolicy, antagen den 25 juni 2018, §107.

Godstrafik

Planförslaget kommer underlätta och effektivisera den spårbundna godstrafiken med den nya överlämningsbangården som ansluts till Västra stambanan i planområdets norra del. Det kommer också resultera i minskad risk för platsbrist på spåren vid Falköpings järnvägsstation eftersom godstågen inte längre behöver vända där. Ett genomförande av planen skulle därför underlätta också för persontrafiken på både Västra stambanan och Jönköpingsbanan. Falköpings centralstation, Västra stambanan, Jönköpingsbanan och Logistikcentret är av riksintresse, läs mer i kapitel 3.3 Riksintressen.

2.4 Grönstruktur

Förutsättningar

Park- & vattenområden

Det finns inga parkområden inom planområdet men däremot finns ett vattenområde i form av en dagvattendamm i den västra delen. Dammen, dess nuvarande position, volym och utformning har inget planmässigt stöd i gällande detaljplan utan finns endast illustrerad. Det betyder att kommunen har planmässigt stöd för att flytta, ändra eller ta bort dagvattendammen.

Dagvattendammen i området är en anlagd damm som består av en större damm och fyra mindre dammar som alla är sammankopplade. Dagvattendammen försörjs av vatten via en bäck söderifrån med dag- och dräneringsvatten. Avvattningen sker norrut via en kulvert ut i Markabäcken som i sin tur rinner ut i Slafsan, se figur 19 i kapitel 2.7.

Som en del av naturvärdesinventeringen genomfördes en groddjursinventering under våren 2016 som identifierade mindre vattensalamander, vanlig padda samt yngel av oidentifierbar brungroda (vanlig eller åkergroda). Dammen bedömdes inneha begränsad potential som lek- och uppväxtlokal för groddjur.

Häckfågelinventeringen (bilaga till naturvärdesinventeringen) konstaterade 20 arter med möjlig, trolig eller säker häckning i området. Bland annat noterades sångsvan, sävsparv, fisktärna, buskskvätta, rosenfink, sothöna och törnsångare. Sävsparv, buskskvätta och rosenfink är de rödlistade arter som tydligast är kopplade till dammarna.

Dagvattendammen bedöms ha vissa biotopkvaliteter och visst artvärde. Biotopen blir ett viktigt inslag i ett landskap med få andra småvatten. Den innebär både livsmiljö för många arter, men också födosöksplats, en miljö att söka skydd vid samt spridningsvägar genom det brukade landskapet. Ett antal andra naturvårdsarter noterades också vid dammen, så som sångsvan, fisktärna som är upptagna i EU:s fågeldirektiv. Tornseglare som är rödlistad sårbar sågs söka föda vid dammen, men har inga lämpliga häckningsplatser där.

Dammen används också som fördröjningsmagasin för dagvatten som förorenats vid spill och olyckor därmed kan det förekomma förorenat sediment.

Naturområden

I den sydvästra delen av planområdet regleras i nu gällande plan från år 2011 ungefär 54 000 kvadratmeter till naturmark med diken som leder till dagvattendammarna. Enligt en naturvärdesinventering (se bilaga) som genomfördes av Trafikverket den 2 december 2016, för järnvägsplanen öster om planområdet, identifierades tre områden med påtagligt naturvärde, se figur 10 nedan. Det första är dagvattendammarna med dike i planområdets sydvästra del, naturvärdesobjekt två. Det andra är ett öppet dike ungefär i mitten av planområdet, naturvärdesobjekt 12. Den tredje är en stenmur som avgränsar området i norr, naturvärdesobjekt tre. Delen av stenmuren som finns inom planområdet har kommunen fått dispens för att flytta. Norra delen av samma stenmur (naturvärdesobjekt tre) har påverkats av byggnationen av Trafikverkets förbigångsspår. Naturvärdesobjekt fyra är en stenmur som är borttagen efter inventeringen genomförandes.

Figur 10 visar naturvärdesobjekt enligt inventering, orangea objekt har ett påtagligt naturvärde. Objekt två är dagvattendammarna med dike, objekt 12 är ett öppet dike och objekt tre är en stenmur. Dispens för flytt av stenmurens delar inom planområdet har sökts. Planområdet markerat i rött.

Grönytefaktor

Grönytefaktorn utgår från ekosystemtjänster vilket innebär att man ser till nyttan av grönska utifrån att den jämnar ut temperaturskillnader, skapar lä, ger lövskugga, minskar avrinningen av dagvatten, förbättrar luftkvalitet, hälsa och välbefinnande. De värden som redovisas är mätbara och ekonomiska effekter av grönytorna. Grönytefaktorn beräknas som ett genomsnittligt värde för fastighetens yta och bildar därför ett värde mellan 0 och 1. Gräsytor, ytor för dagvattenhantering, träd, buskar och annan grönska ger högre värde än hårda ytor.

En undersökning av grönytefaktorn visar att det område som omfattas av nu gällande detaljplan från år 2011 bedöms ha en faktor om 0,46. Hänsyn har inte tagits till träd, buskar, häckar eller marktäckande växter som ger en högre faktor.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är de produkter och tjänster samt deras koppling till det mänskliga välbefinnandet som kommer från naturens ekosystem. Det finns fyra olika kategorier av ekosystemtjänster: försörjande, reglerande, kulturella och stödjande. De försörjande tjänsterna är de som ger varor som exempelvis spannmål. De reglerande tjänsterna påverkar eller styr ekosystemens naturliga processer som exempelvis pollinering. De kulturella tjänsterna är de som ger upplevelsevärden och de stödjande tjänsterna är de som skapar förutsättningar för att

alla de andra ekosystemtjänsterna ska fungera, exempelvis fotosyntesen eller bildande av jordmån.

I området uppskattas att det finns reglerande ekosystemtjänster i form av dagvattenhantering, både i naturmarken men även i dagvattendammarna. Dammarna har även ett estetiskt inslag. Dagvattendammarna fungerar också som livsmiljö, födosöksplats och spridningsväg för flera arter.

Stenmurar fungerar som boplatser för vissa djurarter och diken som spridningskorridor och födosöksplats för djur och insekter.

Planförslag & konsekvenser

Park- & vattenområden

Planförslaget innehåller inget parkområde men dagvattendammen kommer påverkas något av ett genomförande av planen eftersom vissa delar tas i anspråk för järnvägstrafik men kan kompenseras.

Ett genomförande av planförslaget skulle påverka dagvattendammen eftersom delar av den tas i anspråk som område för trafik, se figur 16 på sidan 29. De delar som tas i anspråk kan kompenseras i enlighet med förslag i figur 17 på sidan 30. Ytan som kan påverkas på dagvattendammen uppgår sammanlagt till cirka 760 kvadratmeter utav den totala ytan på 14 600 kvadratmeter. Konsekvenserna blir att den delen av dammen flyttas och därmed även dess funktion som plats där arter söker föda eller skydd. Ytterligare konsekvenser av planförslaget är att dammens funktion som fördröjningsdam säkerställs i plan inklusive dess strolek som föreslås vara 9 000 kubikmeter inom ett område som omfattar drygt 41 500 kvadratmeter.

Dagvattendammens precisa placering regleras inte i planförslaget, kommunen har alltså möjlighet att förlägga dagvattendammen på ett säkert avstånd från spåren, dock ska en minsta volym om 9 000 kubikmeter säkerställas enligt planförslaget. Kommunen har alltså möjlighet att säkerställa att spårdragningen genomförs på ett säkert sätt vad gäller släntstabilitet.

Om förorenade sediment påträffas vid markarbeten i och vid dagvattendammarna ska arbetet stoppas och föroreningen rapporteras till Miljösamverkan östra Skaraborg.

Naturområden

Planförslaget innebär att mer mark planläggs som natur än vid genomförande av nollalternativet. En sammanlagd yta om drygt 111 700 kvadratmeter planläggs som natur i förslaget. Det innebär knappt 57 700 kvadratmeter mer naturmark än nollalternativet. Det bedöms kunna innebära bättre förutsättningar för bland annat den biologiska mångfalden inom området. Inom denna mark kan även kompensationsåtgärder för bland annat påverkan på dagvattendammen genomföras.

Grönytefaktor

Vid ett genomförande av planen bedöms grönytefaktorn för allmän platsmark till ungefär 0,8. Hänsyn har inte tagits till träd, buskar, häckar eller marktäckande växter. Den högre faktorn beror på att ytor som planlagts för industriändamål och därmed kan bli hårdgjorda i ett nollalternativ föreslås bli naturmark i detta planförslag.

Ekosystemtjänster

Reglerande ekosystemtjänster i form av dagvattenhantering säkerställs genom att mer mark föreslås få användningen natur samt att dagvattendammen och dagvattendiket planläggs. På så sätt kvarstår även dammens estetiska inslag.

Stenmurar som påverkan kan ersättas i naturmarken och därmed fortsätta vara boplats, spridningskorridor och födosöksplats för djur och insekter.

2.5 Social struktur

Förutsättningar

Verksamheterna inom konceptet Skaraborg Logistic Center sysselsätter idag ungefär 200 personer. Det saknas i nuläget kollektivtrafiksförbindelse men gång- och cykelväg finns till och inom planområdet.

Planförslag & konsekvenser

Planen har ingen effekt på boendesegregation eller mötesplatser eftersom den inte innefattar några bostäder, mötesplatser eller medför att sådana försvinner, även om arbeten kan räknas som en sorts mötesplats. Eftersom området sedan tidigare är planlagt för industri- och terminalverksamhet och det aktuella planförslaget avser att minska andelen mark som planläggs för industri i området, försvinner inga utrymmen för barn och inga nya sådana skapas. Eftersom huvudsyftet med planen är att möjliggöra för effektivare godstransporter på järnväg kan planen anses innebära en positiv utveckling för hållbara transporter. Det kan dock argumenteras för att vardagslivet inte förbättras eftersom planen bidrar till att dela upp staden i områden med bostäder, områden med arbetsplatser och områden med affärer. Det kan bidra till fler resor med bil mellan dessa områden i staden.

2.6 Skyddade områden

Förutsättningar

Stenmurar

Inom planområdet finns en knappt 50 meter lång stenmur belägen nordost om dagvattendammen. Planområdet angränsar också till en stenmur i norr, se figur 11 nedan. Stenmuren som angränsar området i norr har enligt naturvärdesinventeringen ett påtagligt naturvärde. Objektet bedöms ha vissa biotopkvaliteter och visst artvärde. Biotopen är ett viktigt inslag i ett hårt brukat landskap och innebär både livsmiljö för många arter, men också födosöksplats, en miljö att söka skydd vid samt spridningsväg. Den viktiga naturvårdsarten buskmus (fridlyst enligt 4 § artskyddsförordningen) samt vanlig padda och skogsödla (bägge fridlysta enligt 6§ artskyddsförordningen) noterades här vid buskmusinventeringen, bilaga till naturvärdesinventeringen. Dispens för flytt har redan sökts för den del av stenmuren som ligger inom planområdet. Närmast Västra stambanan har stenmuren redan påverkats av byggnationen av Trafikverkets förbigångsspår, se figur 14 nedan på sida 26.

Stenmuren nordost om dagvattendammen har inte pekats ut av naturvärdesinventeringen men kan antas ha något naturvärde. Stenmuren kan antas fungera som födosöksplats samt plats att söka skydd på. Stenmuren bedöms inte omfattas av generella biotopskyddet eftersom den inte bedöms angränsa till jordbruksmark.

Den nordliga stenmuren omfattas av det generella biotopskyddet eftersom den är solbelyst och angränsar till jordbruksmark i norr.

Figur 11 visar stenmurar i området med planområdet markerat i rött.

Öppna diken

Det öppna diket som finns i planområdets mitt har enligt naturvärdesinventering ett påtagligt naturvärde. Det bedöms inte omfattas av generellt biotopskydd eftersom det inte bedöms ligga inom, eller angränsa till, jordbruksmark. Se figur 12 nedan för dikets placering. Biotopen har varit ett viktigt inslag i ett hårt brukat landskap. Diket innebär både livsmiljö för många arter, men också födosöksplats, en miljö att söka skydd vid samt spridningsvägar. Inga naturvårdsarter har noterats men de groddjur som finns i närområdet utnyttjar sannolikt även denna biotop. Likaså kan buskmusen som inventerats i närheten också sannolikt använda biotopen som födosöksplats och som spridningsväg.

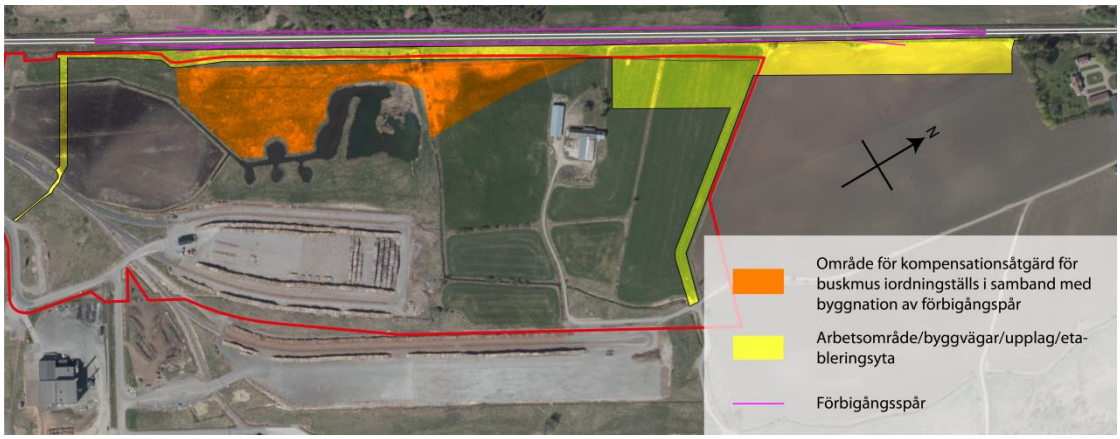
Figur 12 visar öppet dike inom planområdet som markeras med röd linje.

Skyddade arter

Naturvärdesinventeringen noterade de fridlysta arterna mindre vattensalamander, vanlig padda och åker/vanlig groda. En viktig naturvårdsart som också noterats på båda sidor järnvägen är buskmusen som också är fridlyst. Vid Trafikverkets inventering av buskmusen (bilaga till naturvärdesinventeringen) noterades även skogsödla som även den är fridlyst. I det östra diket växer en mindre förekomst av smörboll som är fridlyst. Naturvärdesinventeringen identifierade också sävsparv, tornseglare, rosenfink samt buskskvätta som är rödlistade. Även sångsvan och fisktärna som är upptagna av EU:s fågeldirektiv noterades.

Figur 13 visar naturvårdsarter som identifierats. Markeringarna är inte exakta utan har placerats mitt i den biotop arten identifierats inom. Planområdet markerat i rött.

I samband med Trafikverkets utbyggnad av förbigångsspåren längs Västra stambanan genomfördes kompensationsåtgärder för att gynna buskmusen som fanns i området kring banvallen. En befintlig vall vid dagvattendammarna anses vara mycket lämplig för buskmusen som övervintringsplats. Hela området mellan dagvattendammarna och västra stambanan är ett område för buskmusen, se figur 14 nedan. Kompensationsåtgärderna genomfördes med kommunens planerade nya överlämningsbangård i beaktning.



Figur 14 visar ingrepp och kompensationsåtgärder för buskmus under byggnationen av förbigångsspår. Området med kompensationsåtgärd för buskmusen kan göras än mer lämpligt för buskmusen som övervintringslokal genom att plantera salix och placera sten och grenar inom området. Planområde markerat i rött.

Känsliga vattenmiljöer

Inom området finns inga känsliga vattenmiljöer men nedströms från området finns Slafsan som mynnar ut i Hornborgasjön som är ett naturreservat samt omfattas av riksintresse för naturmiljö/naturvård.

Jordbruksmark

Området har tidigare varit jordbruksmark men är idag planlagt för industri- och terminalverksamhet samt naturmark. Skötsel av naturmarken sker av betande får, enligt arrende med kommunen, och därför är marken blocklagd som jordbruksmark.

Fornlämningar

Inom området finns fornlämningen RAÄ Friggeråker 103, som utreddes 2007 och beskrivs som en härd av förhistorisk karaktär. I nu gällande detaljplan beskrivs dock fornlämningen som slutundersökt och avlägsnad vid tidigare planläggning. Enligt beslut från Länsstyrelsen i Västra Götalands Län den 16 september 2009, Dnr: 431-47558-2007, finns tillstånd att ta bort den.

Figur 15 visar placeringen av fornlämning RAÄ Friggeråker 103. Planområdet markerat i rött.

Planförslag & konsekvenser

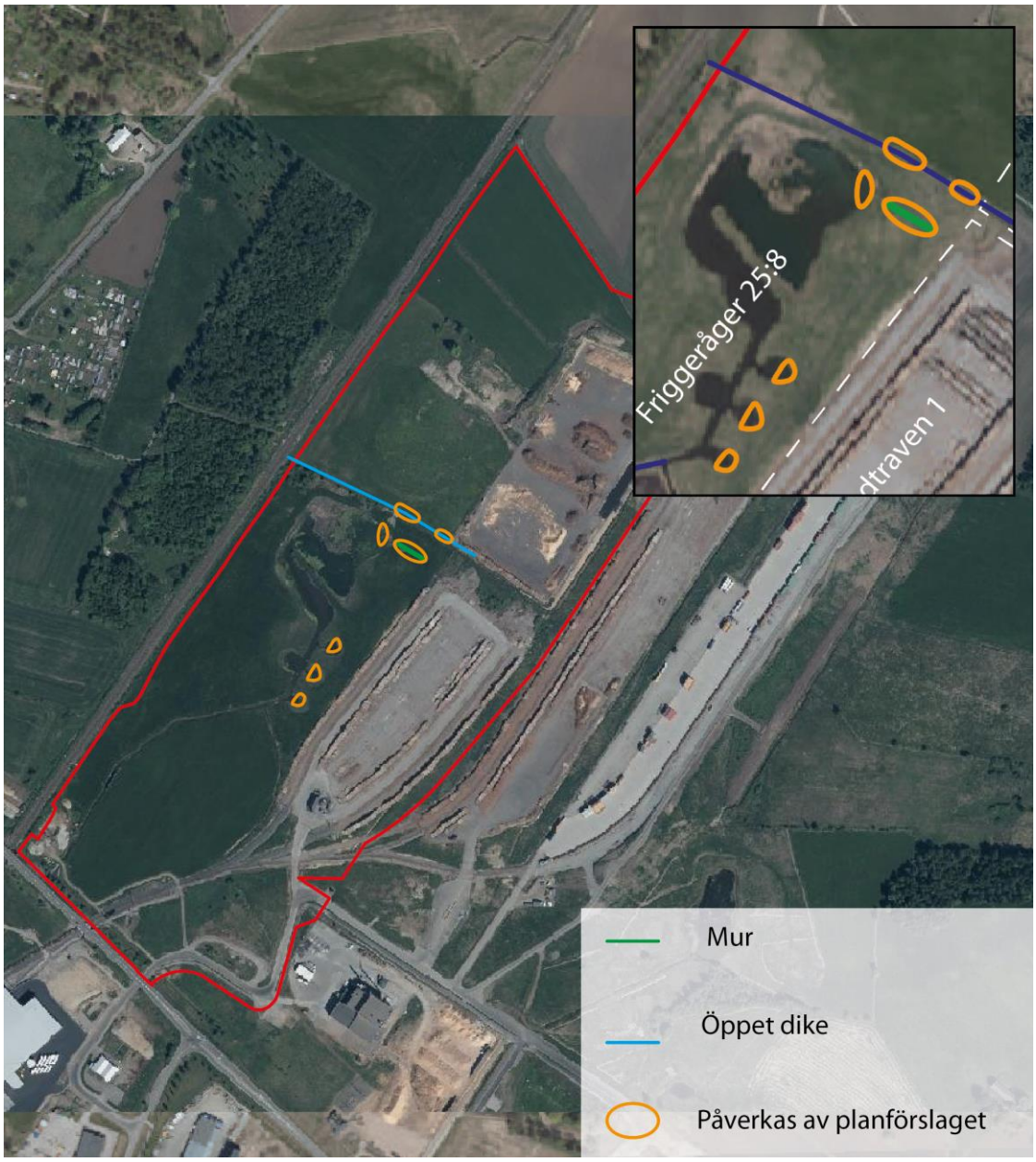
Stenmurar

Vid ett genomförande av planförslaget kommer hela stenmuren öster om dagvattendammen påverkas av byggnation av överlämningsbangården. Eftersom stenmuren inte bedöms omfattas av generellt biotopskydd kommer inte dispens att sökas. Stenmuren kan dock kompenseras vilket föreslås i form av flytt som framgår av figur 17 på sidan 30 och innebär att stenmuren flyttas och därmed flyttas även platsen där arter söker föda eller skydd.

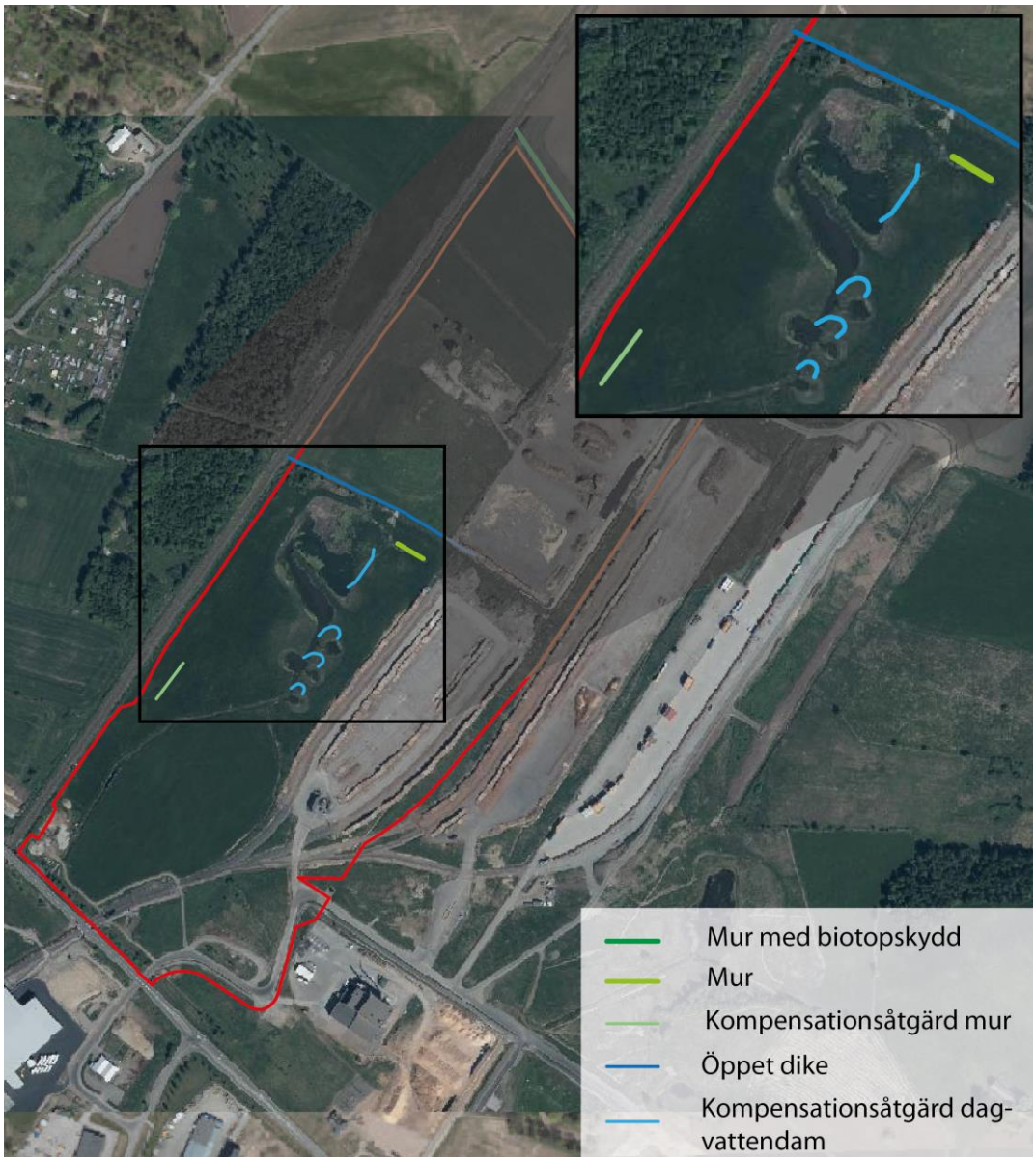
Dispens har redan sökts för flytt av den del av stenmuren i norr som ligger inom planförslagets område. Vid byggnation av Trafikverkets förbigångsspår har de norra delarna av stenmuren påverkats. Därmed innebär byggnation av ny överlämningsbangård enligt planförslaget, ingen påverkan.

Öppna diken

Ett genomförande av planförslaget och byggnation av överlämningsbangården innebär påverkan på knappt 75 meter av diket som är cirka 5 meter brett, i enlighet med figur 16 nedan. Eftersom diket inte bedöms omfattas av generellt biotopskydd kommer inte dispens sökas om diket ersätts med en kulvert. Ett genomförande av planförslaget innebär att dikets funktion som födosöksplats och spridningsväg kan försvinna. Planförslaget reglerar att diket på dessa platser kan ersättas med kulvert under järnvägsspåren. De djur och växter som troligen använder biotopen påverkas något eftersom biotopen kan försvinna inom dessa områden.



Figur 16 visar uppskattad påverkan i form av ytor som blir område för trafikändamål på murar, öppna diken och dagvattendammen. Planområde markerat i rött.



Figur 17 visar föreslagna kompensationsåtgärder för påverkan på biotopsskyddade murar och diken samt dagvattendammen. Planområde markerat i rött.

Skyddade arter

Planförslaget innebär troligtvis en liten negativ påverkan på vissa av de skyddade arterna som finns inom och i närheten av området.

Buskmusen som identifierats inom planområdet finns, efter Trafikverkets genomförda åtgärder, väster om dagvattendammen. Trafikverkets åtgärder genomfördes med kommunens överlämningsbangård i åtanke. Därav görs bedömningen att en eventuell påverkan på buskmuspopulationen i området skulle vara mycket begränsad. Den blivande banvallen till de föreslagna spår som ska förbinda området med västra stambanan kan troligtvis bli del av en ny livsmiljö för buskmusen. Planförslaget innebär dessutom att mer mark planläggs för natur i anslutning till kompensationsåtgärderna, något som anses vara positivt för de skyddade arterna i området. Området där föreslagna spår ansluter till västra stambanan kommer vara en uppställningsplats för Trafikverket under uppbyggnaden av förbigångsspåren, därmed kommer

skadan på biotopen och buskmusens habitat där redan varit gjord. Se figur 14 på sida 26 för ingrepp vid konstruktion av förbigångsspåret samt figur 13 på sida 25, som visar identifierade naturvårdsarter.

Åkergroda och mindre vattensalamander har identifierats i dagvattendammen som bedömts inneha en begränsad potential som lek- och uppväxtlokal för groddjur. Planförslaget innebär en liten påverkan på dagvattendammen och främst i dess södra delar. Denna påverkan kan dock kompenseras genom att dammarna utvidgas något i enlighet med figur 17 ovan. Planförslagets eventuella påverkan på dessa groddjur blir därmed begränsad.

Eventuell ansökan om dispens från artskyddsförordningen och genomförande av skyddsåtgärder för arterna blir aktuell först efter antagande av detta detaljplaneförslag, eftersom det är först då eventuella åtgärder blir aktuella.

Känsliga vattenmiljöer

Planförslaget omfattar inga känsliga vattenmiljöer men förslaget skulle innebära en liten påverkan på de dagvattendammar som finns i området. Nedströms från planområdet finns dock Slafsan och Hornborgasjön som är känsliga vattenmiljöer. Genom flödesreglering i det dike som planförslaget innehåller kan dagvattnet fördröjas och renas. Mer information om Slafsan som omfattas av miljökvalitetsnormer finns under kapitel 3.2 Miljökvalitetsnormer.

Jordbruksmark

Planförslaget innebär att mindre mark kan bebyggas med industri- och logistik verksamheter än vid ett nollalternativ. En stor del av naturmarken omfattas dock av en kompensationsåtgärd för buskmusen som genomförts eftersom förbigångsspåren på västra stambanan byggts ut. Det innebär att fåren inte kommer kunna fortsätta beta på den delen av naturmarken samt att den naturmarken inte längre kommer vara blocklagd som jordbruksmark.

Fornlämningar

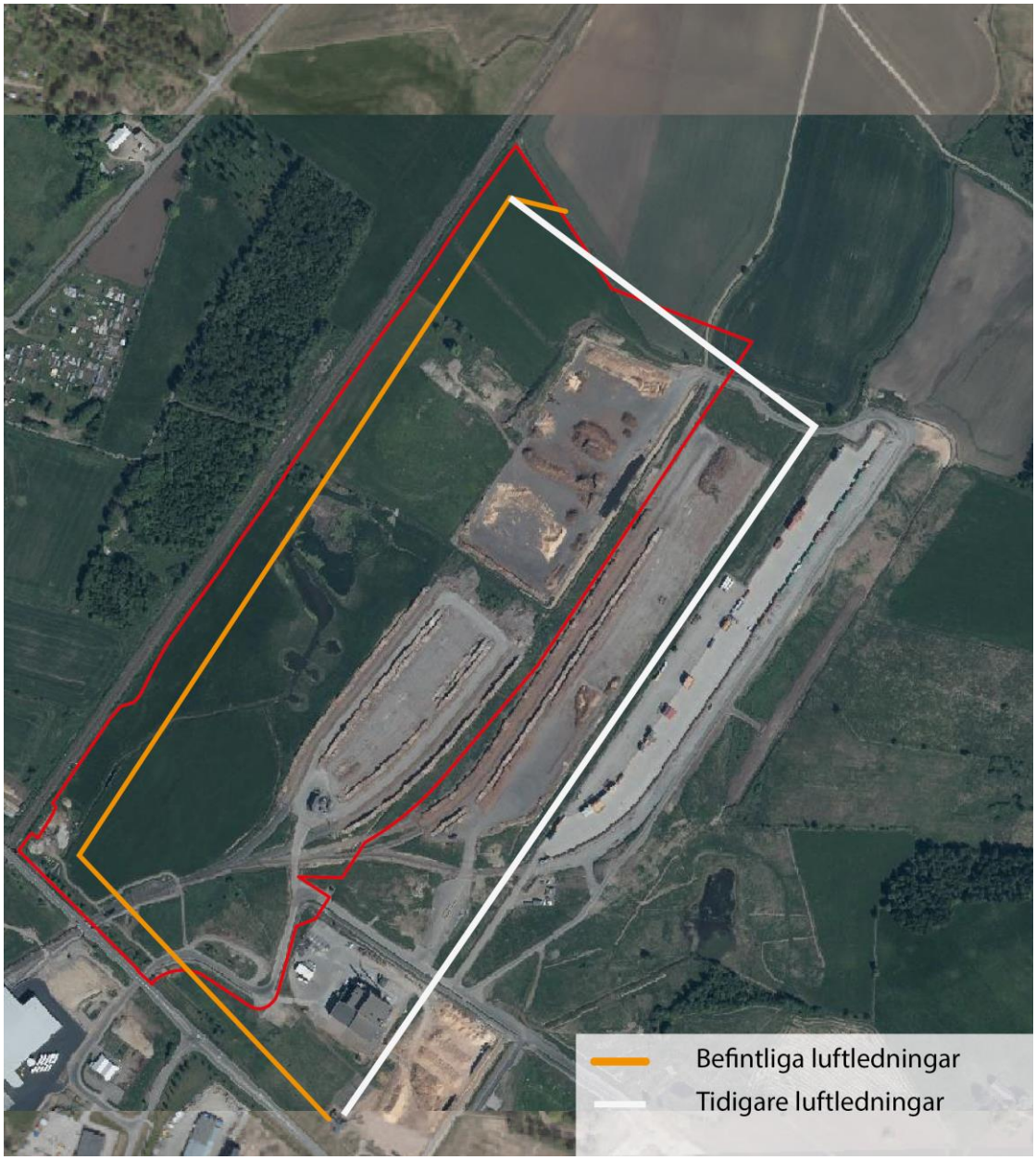
Fornlämningen RAÄ Friggeråker 103 bedöms inte påverkas eftersom marken där den finns inte kommer förändras utan fortsätter vara planlagd för gata och Energigatans sträckning föreslås inte ändras.

2.7 Teknisk försörjning

Förutsättningar

El, värme & elektroniska kommunikationer

Det fanns tidigare 145 kV luftledningar i planområdet norra del och sydöst om planområdet. Dessa har dock ersatts med luftledningar i planområdets södra och västra del.



Figur 18 visar befintliga luftledningar i närheten av och delvis inom planområdet. Planområde markerat i rött.

Fastigheten Vedtraven 1 är ansluten till FEABs elnät och anslutningspunkt finns också i områdets norra del där det tidigare funnits en gård och som är planlagd för industri i nu gällande detaljplan från år 2011.

Skanova har underjordiskt telenät som sträcker sig från de södra delarna av området, genom Vedtraven 1 och 3 till den plats i norra delen av området där det tidigare funnits en gård.

Dricksvatten & spillvatten

Planområdet ligger inom det kommunala verksamhetsområdet för dricksvatten och spillvatten. Fastigheten Vedtraven 1 är idag ansluten till kommunalt vatten och avlopp, Vedtraven 2 och 3 är inte anslutna. Dricksvatten- och spillvattenledningar finns i planområdets södra del under Energigatan samt planeras att anläggas tillsammans med utbyggnad av industrigatan öster om planområdet och inom område med användning gata i norra delen av planområdet.

Dagvatten

Planområdet ligger inom det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten. Dagvatten från stora delar av Falköpings tätort, mellan 380 och 405 hektar, rinner igenom planområdet. Delarna av Falköping består främst av flerfamiljshus och villor men även en del industrimark i norr. Avrinningskoefficient bedöms därför till 0,4 som innebär att mellan 152 och 162 hektar bidrar med dagvatten. När dagvattnet når planområdet rinner det genom ett dike till dammen där det fördröjs innan det fortsätter i diket mellan fastigheterna Vedtraven 1 och Vedtraven 2. Dagvattnet från kvartersmarken inom planområdet rinner till diket som sedan fortsätter norrut till en bäck som rinner ihop med Raglåsabäcken som slutligen, i höjd med Valtorp, mynnar ut i Slafsan. Planområdet består av knappt 16,8 hektar mark planlagt för industri eller natur med en avrinningskoefficient om 0,15 och 0,72. Det innebär att 7,58 hektar bidrar med dagvatten. För vattnet som lämnar planområdet står alltså marken inom planområdet för mellan cirka 4,7 och 4,4 % av marken som bidrar med dagvatten. Diket i planområdet är ungefär 4 meter djupt och varierar något i bredd. Det finns möjlighet att fördröja dagvatten innan det når bäcken.

Figur 19 visar ytvattenflöden och recipient. Planområde markerat i rött.

Brand- och släckvatten

Kommunen har det samlade ansvaret för att se till att det finns tillgång till brand- och släckvatten inom det kommunala verksamhetsområdet för vatten och avlopp. Vid användande av ett så kallat konventionellt system för brandposter bör avståndet mellan brandposter maximalt vara 150 meter men kan inom tätort uppgå till maximalt 500 meter beroende på behov av vattentillgång. Avstånd mellan brandposter och placering av brandposter ska ske i samråd med Samhällsskydd Mellersta Skaraborg (SMS). Det finns idag två brandposter längs Energigatan varav den ena finns inom planområdet. Se figur 20 nedan för brandposternas placering.

Figur 20 illustrerar brandposternas position med röda prickar. Planområdet är markerat med röd linje.

Avfall

Eftersom det kommunala monopolet på avfallshantering inte gäller för verksamheter är de själva ansvariga för omhändertagandet av deras avfall.

Planförslag & konsekvenser

El, värme & elektroniska kommunikationer

I plankartan föreslås markreservat för allmänna luftledningar inom den kvartersmark som påverkas av luftledningen, vilka områden detta är framgår av figur 25 i kapitel 4.2.

Anslutning till elnätet kan ske till FEABs markledningar som finns i områdets sydligaste delar och ledningar kan anläggas längs föreslagna trafikområden eller längs Energigatans framtida sträckning, öster om planområdet och i planområdet norra delar.

Anslutning till telenätet kan ske via ledningar som ägs av Skanova i området.

Dricksvatten & Spillvatten

Vid genomförande av detaljplaneförslaget ska industriverksamheterna fortsatt försörjas av kommunalt dricksvatten och omhändertagande av spillvatten. Ledningarna byggs ut i gatumarken där så inte redan gjorts. Eftersom det går ledningar parallellt med väg 184 och det finns kanalisation som kommunen i framtiden kan få användning för längs Västra stambanan, föreslås i plankartan markreservat för allmänna underjordiska ledningar inom kvartersmarken som påverkas, se bild 26 i kapitel 4.2.

Dagvatten

Eftersom planförslaget möjliggör för industrimark i mindre utsträckning än nollalternativet och därmed att mark blir hårdgjord i mindre utsträckning, bedöms mängden dagvatten från planområdet bli mindre vid ett genomförande av planförslaget. Som beskrivts tidigare är det stora ytor som avvattnas via planområdet och att planområdet bidrar med mycket lite dagvatten i jämförelse. Vid ett regn med 100-års återkomsttid som varar i 60 minuter blir högsta avrinningen enligt nollalternativet 2 649 liter per sekund och enligt planförslaget 2 366 liter per sekund, en skillnad på 283 liter per sekund. Ett genomförande av planförslaget skulle också innebära att den mark som bidrar med dagvatten minskar från 7,58 till 5,02 hektar. Det skulle innebära att marken inom planområdet skulle stå för mellan cirka 3 till 3,1 % av dagvattnet som rinner genom planområdet. Den översiktliga utredningen av dagvattenavrinning för ny överlämningsbangård har beräknats enligt Dahlströms formel från 2010 och med klimatfaktor om 1,25.

För att säkerställa hanteringen av dagvattnet föreslås i planförslaget att diket mellan Vedtraven 1 och 2 bevaras genom att reglera det till naturmark samt möjlighet att anlägga kulvertar under områden för trafik som korsar diket.

Planförslaget innebär alltså ingen större förändring från hur dagvatten hanteras idag men säkerställer att hanteringen är planenlig och kan fortskrida. Beräkningar visar att dagvattendamen behöver en volym om minst 9 000 kubikmeter för att fylla sin funktion vid höga flöden. Genom att införa flödesreglering i form av två rör med diameter om 600 millimeter fördröjs vattnet innan det når bäcken norr om planområdet. Detta möjliggörs i planförslaget

eftersom dagvattendiket föreslås placeras inom allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap med användningen natur.

Brand- och släckvatten

Nya brandposter kan placeras längs gatan i planområdets norra del. Exakt placering av brandposter görs i samband med projektering av vatten- och avloppsledningar, efter att detaljplanen antagits.

Avfall

Planförslaget medför industri och kontor som genererar avfall som kommunen, genom AÖS, inte har hanteringsmonopol för. Det innebär att verksamhetsutövare själva ansvarar för hanteringen av avfallet.

2.8 Offentlig & kommersiell service

Förutsättningar

Det finns ingen offentlig eller kommersiell service inom planområdet och närmsta offentlig service är sjukhuset cirka 1,7 kilometer från planområdet. På verksamhetsområdet Brogärdet finns kommersiell service i form av bland annat bilbesiktning och bensinstation cirka 300 meter söder om planområdet.

Planförslag & konsekvenser

Planförslaget innehåller inte någon offentlig eller kommersiell service.

2.9 Hälsa & säkerhet

Förutsättningar

Geoteknik

Geoteknisk utredning (se bilaga) genomfördes 2007 av WSP i samband med framtagandet av den gällande detaljplan från år 2011. Utredningen visade att jorden består av ett ytskikt av organisk jord över friktionsjord som vilar på berg. Stabilitetsförhållandena inom området är mycket goda utan risk för ras och skred. Utredningen visade också att sättningsrisken vid normal bebyggelse är mycket liten, bortsett från det organiska ytskiktet som måste schaktas bort och fyllas igen.

Radon

Radonhalten i området har inte undersökts men hela Falköping ligger inom område med hög risk för markradon.

Översvämningsrisk

I samband framtagandet av gällande detaljplan från 2011 togs en dagvattenutredning fram, 2008 i samarbete med konsultfirman DHI, (se bilaga) som undersökte hur dagvattnet vid ett 100-års regn från den planerade exploateringen kunde hanteras. Det framkom i den utredningen att all bebyggelse behöver anläggas på minst +206,32 meter över angivet nollplan för att inte riskera att översvämmas.

Ras-, skred- & erosionsrisk

Enligt den geotekniska utredningen (se bilaga) finns ingen risk för ras och skred.

Buller

Planområdet bedöms påverkas av buller från flera källor, de huvudsakliga uppskattas vara Västra stambanan, länsväg 184 samt godstrafiken inom Skaraborg Logistic Center. Verksamheterna själva kan också bullra men prövas vid etablering. Närmaste bostadsfastighet ligger drygt 300 meter söder om planområdet på motsatt sida om länsväg 184 och Västra stambanan.

Vibrationer

Vibrationer inom området uppstår uppskattningsvis från trafik på Västra stambanan samt godstrafiken till och från Skaraborg Logistic Center.

Farligt gods

Farligt gods transporteras på Västra Stambanan och länsväg 184 samt stundtals inom Skaraborg Logistic Center. När farligt gods ska transporteras på kommunens spår skickas en rapport till kommunen med uppgifter om tågsammansättning samt UN-nummer för det farliga gods som transporteras. Rapporten ska skickas senast före tågets avgång från startpunkten eller innan lastning på terminal i Falköping. Själva hanteringen av det farliga godset sker på terminalerna.

Markföroreningar

Det finns inga dokumenterade markföroreningar i området men Panncentral Marjarp är registrerad i EBH-registret. Eftersom dagvattendammarna används som fördröjningsmagasin vid spill eller olycka kan sedimenten vara förorenade. Om förorening påträffas vid markarbeten ska arbetet avbrytas och föroreningen rapporteras till Miljösamverksam östra Skaraborg.

Lukt & luftföroreningar

Idag finns ingen registrerad obehaglig lukt eller luftförorening i området.

Planförslag & konsekvenser

Geoteknik

Organiskt ytskikt ska schaktas bort och fyllas igen innan grundläggning för att minimera sättningsrisken. Inga övriga rekommendationer framgår av den geotekniska utredningen.

Radon

Byggnader ska uppföras radonsäkert.

Översvämningsrisk

För att undvika skador på byggnader vid översvämning ska lägsta färdiga golvnivå vara +206,32 meter över angivet nollplan.

Buller

Bullernivåerna inom området förväntas öka av ett genomförande av planförslaget eftersom det möjliggör för mer spårbunden godstrafik. Om kontor uppförs där planförslaget medger det, ska

de konstrueras så att gällande riktvärden inte överstigs. Eftersom närmaste bostad ligger drygt 300 meter från planområdet bedöms inte riktlinjer för buller överskridas och därmed har ingen bullerutredning genomförts. Därtill bedöms länsväg 184 och Västra stambanan påverka bostaden mer än ett genomförande av planförslaget. Den nya överlämningsbangård som planen möjliggör för skapar förutsättningar för minskat buller för samtliga boende i närheten av stationsområdet i Falköping eftersom godståg kan komma till terminalerna i Marjarps industriområde utan att vända vid stationen.

Vibrationer

Ett genomförande av planförslaget skulle innebära mer vibrationer i området, främst vid den nya överlämningsbangårdens. Eftersom det inte finns bostäder eller vårdlokaler i närheten, cirka 300 meter från planområdet, finns heller inga riktvärden att förhålla sig till. Därför är inte några vibrationsreducerande åtgärder nödvändiga. Eftersom den nya överlämningsbangården skulle innebära att godståg kan komma till terminalerna i Marjaps industriområde utan att vända vid stationsområdet skapar planförslaget förutsättningar för minskade vibrationer för bostäder och andra byggnader vid stationsområdet i Falköping.

Farligt gods

Planförslaget innebär, till skillnad från nollalternativet, att kontor kan uppföras inom ett område, se plankartan på figur 21 på sidan 39 Användningen kontor anses vara lika känslig som användningen industri enligt dokumentet ”Riskhantering i detaljplaneprocessen”, framtagen av Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götalands län. Väg 184 är primärled för farligt gods och enligt miljökonsekvensbeskrivningen för tidigare planläggning av området bör ingen vistas mer än tillfälligt närmare än 30 meter från vägen. Enligt utredning framtagen för detaljplaneförslag Tåstorp 7:7 Lilla Sikagården framgår att inga riskreducerande åtgärder är nödvändiga på ett avstånd av minst 50 meter från vägen. Eftersom detta område ligger minst 80 meter från väg 184 bedöms risken kopplad till farligt gods vara inom acceptabla nivåer. Därutöver finns ett dike mellan vägen och området som förhindrar att vätskor rinner till kvartersmarken.

Efter ett genomförande av planen kan trafik med farligt gods komma att trafikera området något oftare men varje enskilt fall hanteras som tidigare beskrivet. Utbyggnad av överlämningsbangården innebär också att färre tåg med farligt gods behöver vända vid stationsområdet.

Markföroreningar

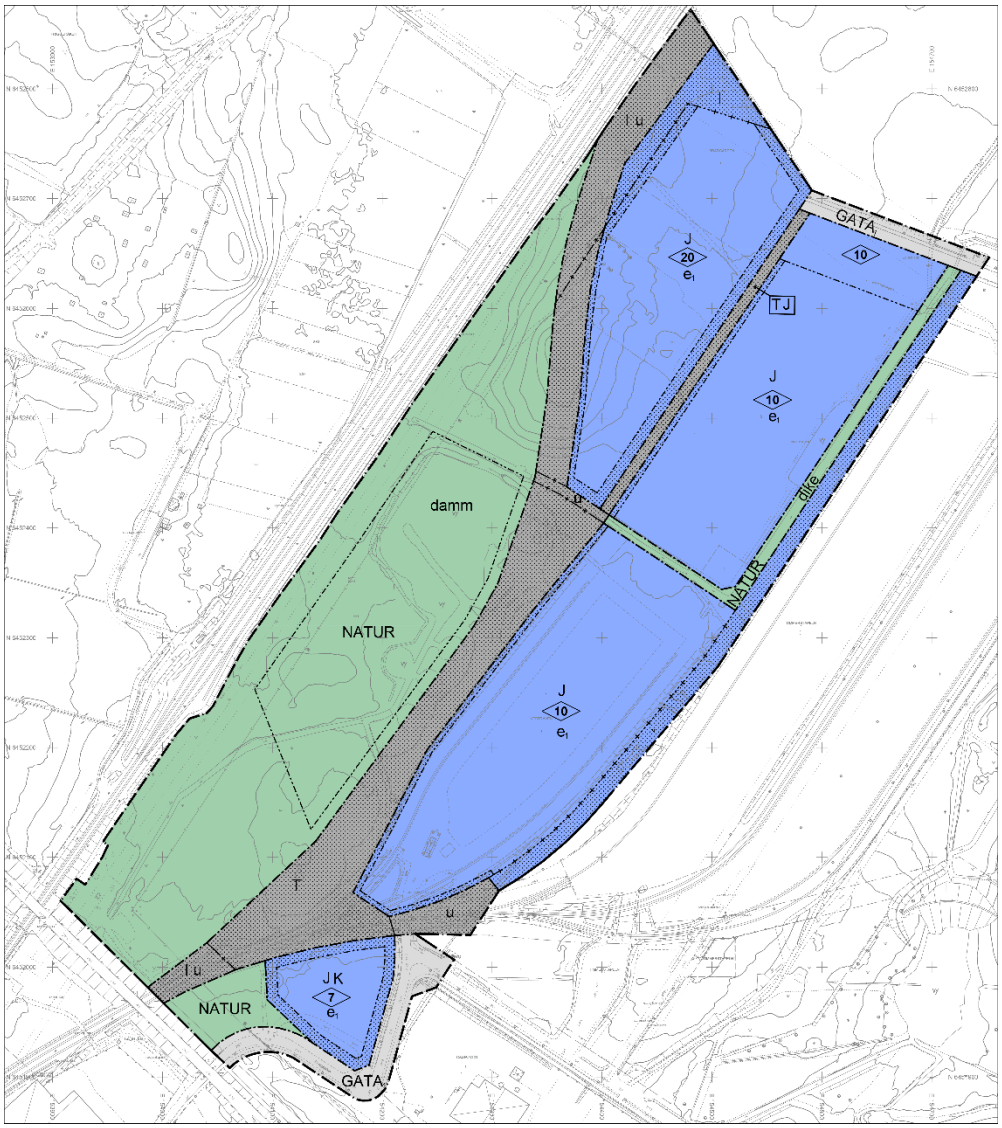
Miljöpåverkan från verksamheterna som etableras prövas separat. Vid ett anläggande av den föreslagna överlämningsbangården kan marken bli förorenad av sliprar som är impregnerade. Även under användningen kan banvallen bidra med föroreningar vid exempelvis skötsel eller vid slitage av spår och tågset. Detta hanteras som vid all anläggning av spår och miljöpåverkan bedöms inte bli så påtaglig att specifika åtgärder behövs. Om förorening påträffas vid markarbeten ska arbetet avbrytas och föroreningen rapporteras till Miljösamverksam östra Skaraborg.

Lukt & luftföroreningar

Miljöpåverkan från verksamheterna som etableras inom planområdet prövas separat. Mängden luftföroreningar antas vara lägre vid ett genomförande av planförslaget än vid ett genomförande

av gällande detaljplan eftersom planförslaget föreslår mindre industrimark och medger förutsättningar för fler spårbundna godstransporter.

2.10 Plankarta & planbestämmelser



Figur 20 visar föreslagen plankarta.

Användningsbestämmelser för allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

GATA$_1$

Bestämmelsen industrigata är en precisering av användningsslaget gata. En industrigata är främst avsedd för fordonstrafik inom ett industriområde. Framkomligheten för biltrafik och tyngre fordon prioriteras. Det är även tillåtet att uppföra komplement till gatan, så som belysning, grönytor, planteringar, busshållplatser och gång- cykelvägar. Planförslaget innehåller cirka 11 000 kvadratmeter mark med användningen industrigata.

NATUR

Natur är en generell användningsbestämmelse som tillämpas för friväxande grönområde som inte sköts mer än enligt skötselplan eller genom viss städning. Inom ett naturområde kan mindre park-, vatten- eller friluftsanläggningar och andra komplement för naturområdets användning finnas. Naturmark inför i planförslaget av flera anledningar, bland annat för att kunna säkerställa dagvattendammens och dagvattendikets funktioner samt deras framtida drift. I planförslaget finns drygt 111 700 kvadratmeter mark med användningen natur.

Användningsbestämmelser för kvartersmark

J

Industri är en generell användningsbestämmelse som tillämpas för områden avsedda för all slags produktion, lagring och annan hantering av varor. Även användningar som laboratorier, lager och tekniska anläggningar inryms i användningsslaget industri. Vidare inräknas de kontor, vaktmästarbostäder, personalutrymmen med mera som behövs för industriverksamheten. Kontorsdelen ska uppta mindre än hälften av den byggda bruksarean inom en industrifastighet, annars ska beteckningen vara kontor eller en kombination av de båda användningsslagen. Ungefär 62 330 kvadratmeter mark föreslås få användningen industri i planförslaget varav 9 700 kvadratmeter kombineras med användningen kontor och 3 300 kvadratmeter kombineras med användningen trafik.

K

Kontor är en generell användningsbestämmelse som tillämpas för områden för kontor, konferenslokaler och tjänsteverksamhet med liten eller ingen varuhantering. Verksamheten ska inte medföra störning av betydelse för omgivningen. I detta fall kombineras användningen med industri och möjliggör därmed att kontor och/eller industri kan uppföras. Drygt 9 700 kvadratmeter mark föreslås få användningen industri och kontor.

T

Bestämmelsen trafik är en generell användningsbestämmelse som bör tillämpas för områden för väg- och spårtrafik. I detta fall används bestämmelsen för att möjligheten ska finnas att anlägga spårtrafik eller vägtrafik inom området. Inom ett av trafikområdena i planen får även användas i industriändamål. Detta har valts för att möjliggöra olika framtida utvecklig inom området. Planförslaget föreslår att ungefär 45 700 kvadratmeter mark får användningen trafik. Utöver det föreslås 3 300 kvadratmeter mark få både användningen trafik och industri.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

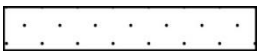
dike

Dessa bestämmelser reglerar bland annat vad som ska finnas inom den allmänna platsen Natur. I detta fall att dagvattendike ska finnas för att kunna omhänderta dagvattnet från omkringliggande kvartersmark och leda vatten från dagvattendammarna till recipienten.

damm

Bestämmelsen reglerar att dagvattendamm med en volym om minst 9 000 kubikmeter ska finnas. Dagvattendammen som finns inom naturområdet fungerar som fördröjningsdam för stora delar av Falköpings stad. Det är därför viktigt att säkerställa dammens funktion.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark



Bestämmelsen prickad mark medför att marken inte får förses med byggnader, alltså en konstruktion med tak och väggar som är varaktigt placerad, men exempelvis parkeringsytor, gångvägar och cykelställ får anläggas.

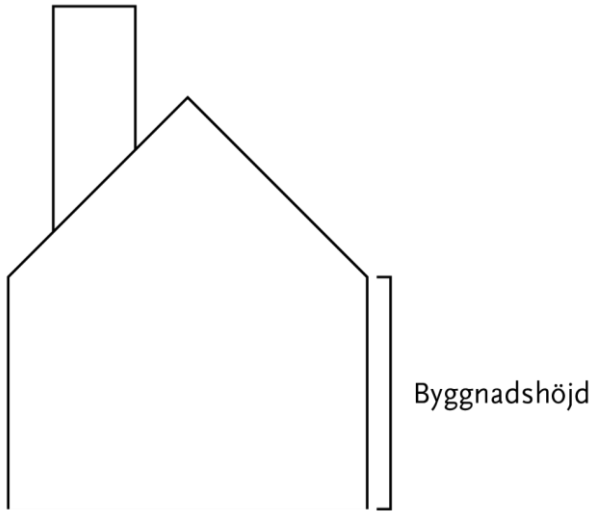
e_1

Denna bestämmelse reglerar att största tillåtna byggnadsarea är 50 % av fastighetsarean inom användningsområdet. Det innebär att 50 % av fastighetens yta får täckas med byggnad.

e_2

Bestämmelsen reglerar att största tillåtna byggnadsarea är 50 % av egenskapsområdet där bestämmelsen finns. Det innebär att hälften av egenskapsområdet får täckas med byggnad.

Denna bestämmelse reglerar högsta tillåtna byggnadshöjd. Byggnadshöjd reglerar höjden på en byggnad upp till den punkt där väggarna möter taket, där takets maximala lutning är 45 grader. Det betyder att tak, skorstenar och andra konstruktioner får uppföras över den höjden. Höjdregleringen i detta förslag följer regleringen av höjd i gällande detaljplan.



Figur 21 visar hur bestämmelsen byggnadshöjd reglerar höjden på bebyggelse.

För att reglera lägsta tillåtna golvhöjd till 206,32 meter över angivet nollplan föreslås en generell bestämmelse som reglerar utförande av byggnader. Denna bestämmelse finns för att undvika skador på byggnader och vid översvämning.

För att skydda personer som vistas i byggnader mot radon föreslås en generell bestämmelse som reglerar att byggnader ska uppföras radonsäkert.

Administrativa bestämmelser

l

Markreservat för allmännyttiga luftledningar reglerar att marken ska vara tillgänglig för ledningar i luften. Det betyder att ledningsrätt kan skapas och ledningar uppföras inom området. Ledningarna föreslås få en ny sträckning för att tillåta en fortsatt exploatering av området.

u

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar reglerar att marken ska vara tillgänglig för ledningar under marken. I planförslaget kan kulvert skapas under området för trafik som korsar ett dike. Utan denna bestämmelse kunde trafikområdet skapas utan att diket kulverterades vilket hade förhindrat resterande dike från att fungera. Planbestämmelsen finns också för att skydda befintliga ledningar inom kvartersmark samt för att möjliggöra anläggande av ledningar inom ett område med användning industri.

3. Konsekvenser

3.1 Undersökning

Om genomförandet av detaljplanen kan antas få en betydande miljöpåverkan ska miljökonsekvenserna redovisas i en särskild miljökonsekvensbeskrivning, i enlighet med plan- och bygglagen 4 kap. 34 § och miljöbalken 6 kap. 11-12 §. För att kunna ta ställning till om planen medför en betydande miljöpåverkan görs en så kallad undersökning av miljöpåverkan (se bilaga). Baserat på undersökningen som finns bifogad planhandlingarna, är slutsatsen att ett genomförande av planen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen i Västra Götaland framför i sitt yttrande, daterat 2018-07-24, att de inte delar kommunens bedömning.

Slutsatsen från undersökningen av miljöpåverkan är att planen skapar förutsättningar för industriverksamhet som kan vara miljöfarlig men som prövas enskilt vid etablering i enlighet med miljöbalken. Området omfattas sedan tidigare av en detaljplan som medger sådan verksamhet i större utsträckning än intentionerna i detta planförslag. Både gällande detaljplan och detta planförslag har en påverkan på landskapsbilden men enligt miljökonsekvens-beskrivning för gällande plan är konsekvenserna för landskapsbilden måttliga och de bedöms bli mindre i detta förslag. Eftersom denna plan föreslår industriverksamhet i en mindre utsträckning än gällande plan samt område för spårtrafik för att underlätta för hållbara godstransporter anser Falköpings kommun att planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

3.2 Miljökvalitetsnormer

Luftkvalitet

Risken för överskridande av miljökvalitetsnormerna för luft bedöms generellt som låg i Falköpings kommun. Enligt uppgifter från Luft i Väst ligger kväveoxidhalterna för de större vägarna i Falköping under den nedre utvärderingströskeln för miljökvalitetsnormen. En jämförelse mellan mätningar från 2010 respektive 2014 visar att årsmedelvärdet har sänkts från 15 mikrogram NO2/m3 per år till 11,2 NO2/m3 per år. Vad gäller partikelhalterna visar mätningar från Luft i Väst att årsmedelhalten, år 2017 för PM 10 och PM 2,5 på Järnvägsgatan i Falköping, ligger under riktlinjerna för både miljökvalitetsnorm och miljömål. Beroende på vilka verksamheter som etableras inom planområdet kan luftkvaliteten påverkas men dessa verksamheter prövas separat. Planens påverkan på luftkvaliteten antas vara liten alternativt något positiv eftersom kapaciteten för mer hållbara godstransporter förväntas höjas.

Ytvattenkvalitet

Planområdet avvattnas genom dike inom planområdet som fortsätter norrut utanför planområdet vidare till en bäck som mynnar ut i Slafsan som Länsstyrelsen bedömde ha måttlig ekologisk status samt uppnår ej god kemisk status. Orsakerna till att vattendragets ekologiska status bedömts som måttlig är att det finns hinder för fiskar och andra vattenlevande djur samt att stränder och bottnar påverkats. Vattendraget är också påverkat av övergödning, främst på grund av den jordbruksmark som finns i vattendragets närhet. Vattendraget uppnår ej god kemisk status på grund av bromerad difenyleter (PBDE) samt kvicksilver och kvicksilverföreningar. I samtliga av Sveriges undersökta vattendrag överskrids gränsvärdet för PBDE. PBDE:er som

innehåller brom är förbjudna att producera och använda. I samtliga av Sveriges undersökta vattendrag överskrids gränsvärdet för kvicksilver och kvicksilverföreningar. I Sverige gäller sedan 2009 förbud mot kvicksilverhaltiga varor med vissa undantag. Källor som har en betydande påverkan på vattendragets status är jordbruket, enskilda avlopp, atmosfärisk deposition, dammar, barriärer och slussar.

Planförslaget bedöms inte påverka Slafsans kemiska status eftersom det främst innebär att en överlämningsbangård med anslutning till Västra stambanan möjliggörs samt att industrier kan etableras, i mindre utsträckning än nollalternativet, men vars miljöpåverkan prövas vid etablering. Planförslaget bedöms alltså inte bidra med kvicksilver, kvicksilverföreningar eller bromerade difenyleter och på så sätt påverka Slafsans kemiska status. Eftersom den ekologiska statusens bedömning beror på vandringshinder och påverkan på stränder och botten bedöms inte planförslaget innebär någon negativ påverkan. Eftersom planförslaget innebär mindre hårdgjord mark och därmed mindre dagvatten än nollalternativet bedöms det vara något positivt vad gäller mängden vatten som når Slafsan från planområdet.

Grundvattenkvalitet

Enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS) omfattas planområdet av grundvattenförekomsterna Falköping-Skövde och Falköping kalksten. Båda har god kvantitativ status men Falköping Kalksten har en otillfredsställande kemisk status på grund av höga halter av bekämpningsmedel, medan grundvattnet i Falköping-Skövde har en god kemisk grundvattenstatus. Jämfört med nollalternativet bedöms planförslaget innebära en positiv effekt för de två grundvattenförekomsternas kvantitativa status eftersom mindre mark kan bli hårdgjord. Planförslaget bedöms inte heller negativt påverka grundvattenförekomsternas kemiska status eftersom det främst innebär att en överlämningsbangård med anslutning till Västra stambanan möjliggörs samt att industrier kan etableras, i mindre utsträckning än nollalternativet, som redan prövats. Miljöpåverkan från de verksamheterna som kan etableras inom användningsområde industri prövas vid etablering.

3.3 Riksintressen

Ett riksintresse är ett statligt utpekat område som från allmän synpunkt behöver värnas. Planområdet omfattas av riksintressen för kulturmiljövården samt kommunikationer. Ungefär 700 meter nordost om planområdet finns ett Natura 2000-område i form av rikkärret Stora Bäckabo.

Kulturmiljövård

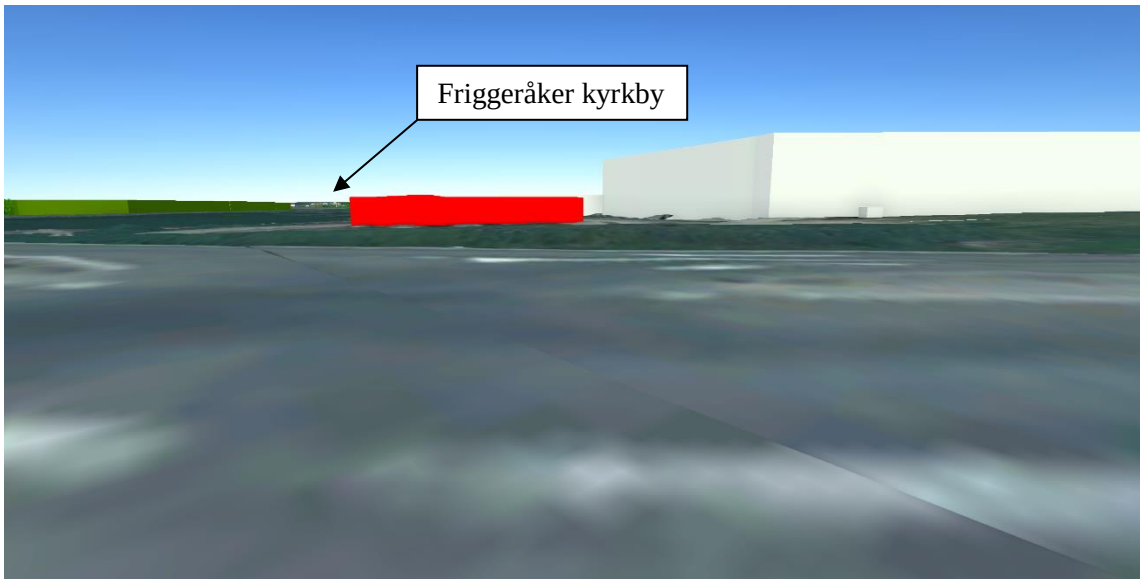
Kambrosilurområdet är en kulturhistorisk region kring de västgötska platåbergen vars breda innehåll speglar väsentliga skeden i landets agrara och förindustriella landsbygdshistoria från jordbrukande stenålderskulturer till 1700- och 1800-talets agrara revolution, och där gynnsamma naturgeografiska förhållanden bidragit till en landskapsutveckling av rent kontinentala mått, exempelvis ovanligt stora byar. Detta utgjorde också basen för en medeltida stadsbildning vars fortsatta utveckling präglades av järnvägens tillkomst. Området, som har sin tyngdpunkt på Falbygden, har mycket höga pedagogiska och vetenskapliga värden som genom landskapets öppenhet och speciella topografiska egenskaper tydligt kan avläsas.

Inga tydliga värden för riksintresset finns inom planområdet förutom landskapsbilden. Ett genomförande av planförslaget skulle innebära en mindre påverkan än nollalternativet eftersom

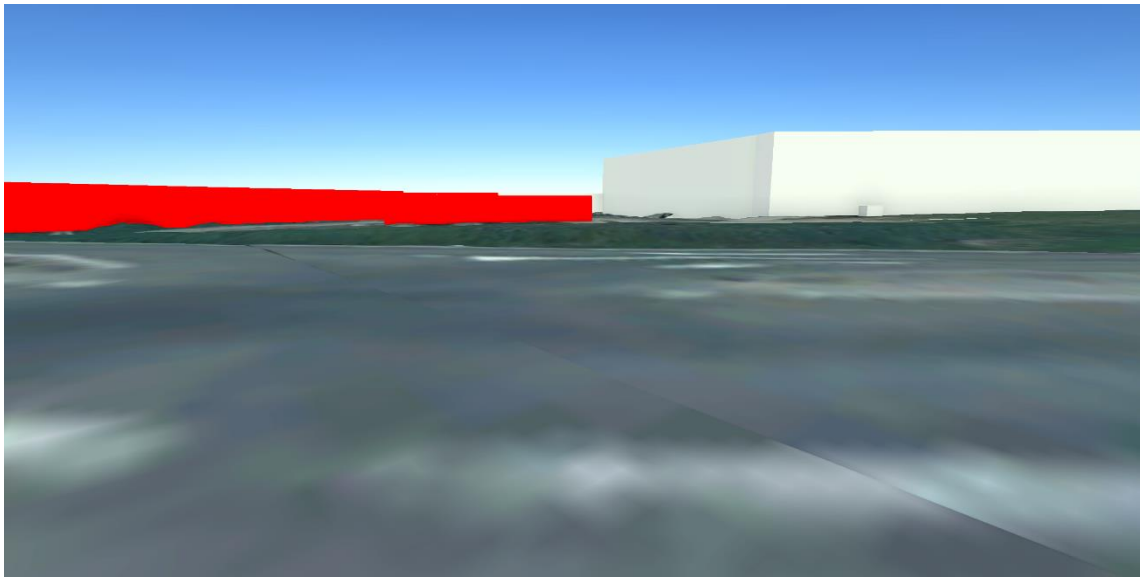
mer mark föreslås få användningen natur och stora delar av kvartersmarken endast tillåter byggnation på som mest 50 % av ytan. En ytterligare skillnad gentemot nollalternativet är föreslagna spår genom området i nord-sydlig riktning. Enligt en kulturmiljöutredning som togs fram av WSP under 2016 är stora delar av planområdet inte känsligt för förändring förutom ett område som är mindre känsligt, se figur 9 på sida 14.

En volymstudie, se bilaga, har genomförts för att visa påverkan på landskapsbilden och andra värdebärande element i omgivningen runt planområdet. Studiens slutsats är att planförslaget i förhållande till nollalternativet innebär minskade volymer och mer sikt mot, för riksintresset värdebärande, objekt i landskapet. Därmed bedöms riksintresset tillgodogöras. Skillnaden mellan planförslaget och nollalternativet är tydligast i vy 4, norrut från korsningen mellan Brogärdesgatan och länsväg 184, se figur 22, 23 och 24 nedan.

Bild 22 visar placeringen av den vy som visas i bild 23 och 24 nedan.



Figur 23 visar volymerna enligt planförslaget i en vy norrut från korsningen mellan Brogärdesgatan och länsväg 184. Det framgår att Friggeråker kyrkby är synligt. Röda byggnader är inom planförslaget och vita är utanför.



Figur 24 visar volymerna enligt nollalternativet i samma vy som figur 23 och det framgår att Friggeråker kyrkby inte kan urskiljas. Röda byggnader är inom planförslaget och vita är utanför.

Kommunikationer

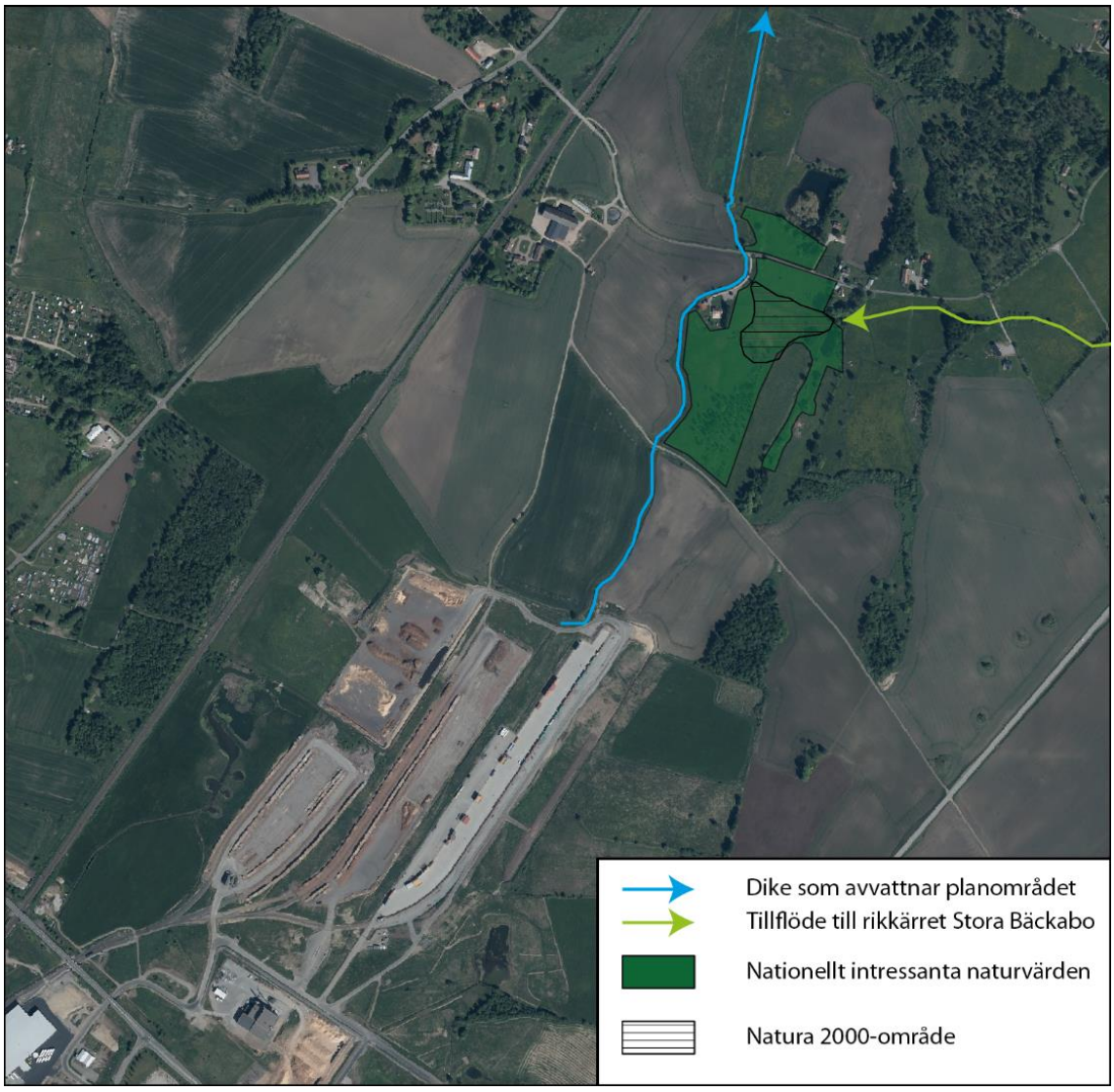
Västra stambanan och kombiterminalen Dryport (Skaraborg Logistic Center) och Falköpings resecentrum är alla utpekade som riksintressen. Planförslaget medför förhöjd kapacitet på Skaraborg Logistic Center samt vid Falköpings tågstation och kommunen bedömer därmed att riksintresset påverkas positivt. Ett nollalternativ, där planförslaget inte genomförs, skulle innebära att kombiterminalens kapacitet inte höjs, att godstågen fortsatt måste vända vid stationsområdet och därmed att dess kapacitet inte höjs.

Riksväg 46 och väg184 utgör riksintresse eftersom vägarna ansluter till kombiterminalen Dryport i Falköping. Länsväg 184 påverkas inte av detaljplaneförslaget eftersom planförslaget

inte involverar vägen eller medför någon ändring på den, därmed bedöms riksintresset tillgodosett.

Natura 2000

Diket som planområdet avvattnas till rinner förbi rikkärret Stora Bäckabo som är Natura 2000-område. Flödesförändringarna i diket bedöms ej påverka rikkärret eftersom diket rinner vid sidan om och är beläget cirka tre meter lägre än rikkärret. Därutöver finns flödesreglerande vägtrummor med en diameter mellan 0,8-1,0 m, där diket korsar en grusväg vilket innebär att flödet nedströms inte blir större även vid större nederbördsmängder. Ett annat vattendrag utgör tillflöde till kärret och planområdet bidrar inte med vatten till detta dike. Figur 25 nedan illustrerar diket som avvattnar planområdet och diket som är tillflöde till kärret.



Figur 25 illustrerar diket som avvattnar planområdet och diket som är tillflöde till rikkärret Stora Bäckabo som delvis omfattas av Natura 2000-område.

Utöver de flödesreglerande vägtrummorna och att planförslaget innebär mindre dagvatten agerar grusvägen norr om planområdet som flödesbarriär för dagvatten så att det inte når Natura 2000-

området. Bild x nedan visar att dagvatten från planområdet vid ett extremt skyfall inte når Natura 2000-området.

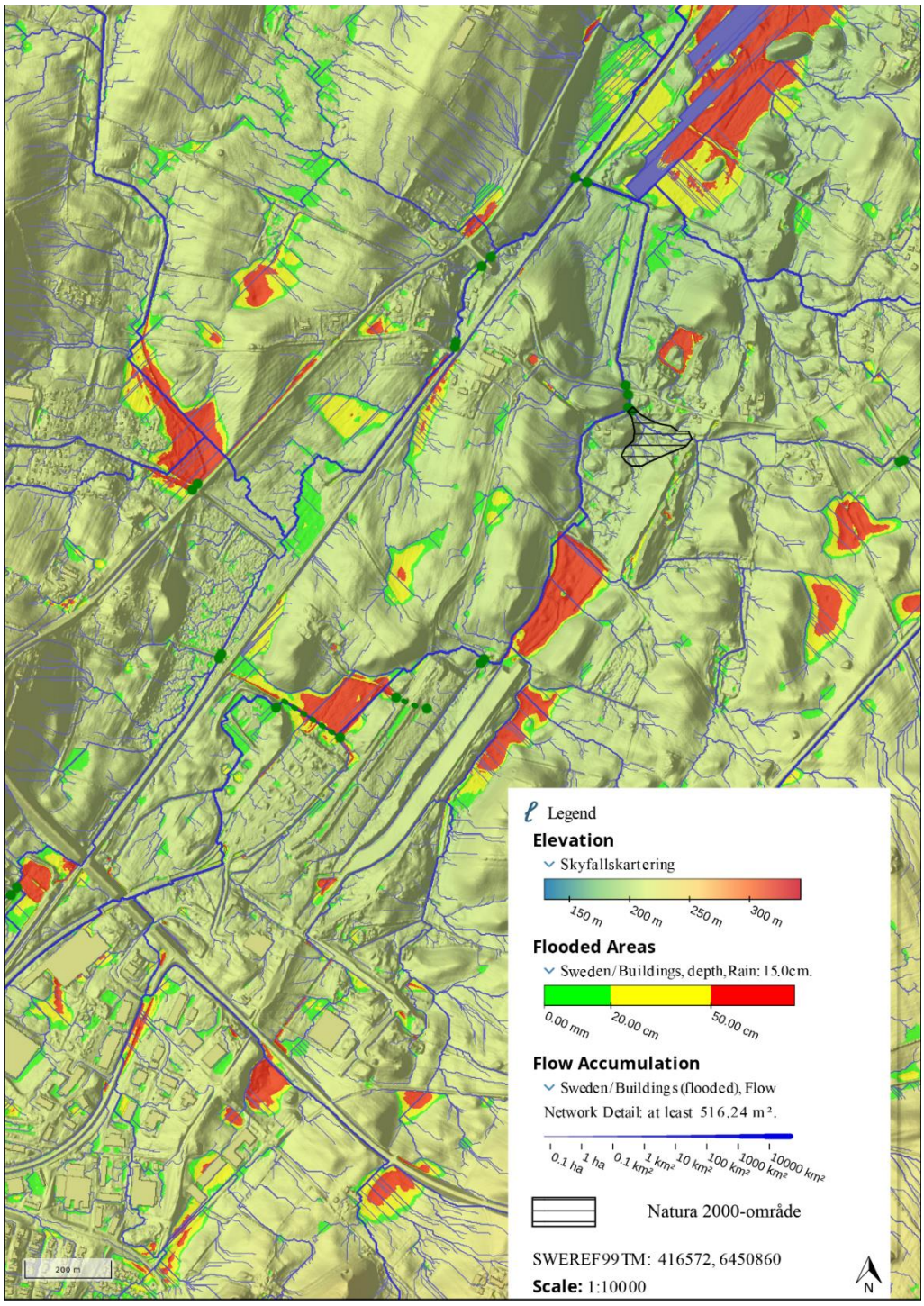


Bild x visar översvämmade ytor vid mättad mark och ett skyfall om 15 centimeter därutöver samt att natura 2000-området inte nås av vatten från planområdet som istället dämmas upp av grusvägen som korsar diket. Bilden är framtagen i programmet SCALGO Live.

Eftersom planförslaget innebär mindre dagvatten är nollalternativet och eftersom det finns flödesreglerande vägtrummor bedöms Natura 2000-området inte påverkas av planförslaget.

4. Planens genomförande

4.1 Organisatoriska frågor

Tidplan

2019, 2:a kvartalet, samråd om detaljplanen
2020, 2:a kvartalet, granskning av detaljplanen
2020, 3:e kvartalet, antagande av detaljplanen

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det datum detaljplanen fått laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att efter ansökan om bygglov få bygga i enlighet med planen. Efter genomförandetidens slut är fastighetsägaren inte längre garanterad byggrätt och kommunen kan då ändra eller upphäva planen. Tiden har bedömts vara rimlig för att genomföra planens intentioner.

Ansvarsfördelning

Ansvarstagare	Ansvarsområde
Falköpings kommun	• Utbyggnad och skötsel av allmän plats i form av naturmark och gata. • Initierar fastighetsreglering.
Exploatör av trafikområde	• Utbyggnad och skötsel av trafikområde. • Initierar och bekostar flytt av; stenmur samt del av dagvattendammen. • Initierar och bekostar kulvertering av dike. • Bekostar fastighetsreglering.
Privat fastighetsägare av kvartersmark inom planområdet	• Utbyggnad av industri eller kontor. • Bekostar fastighetsreglering samt initierar eventuell förrättning för att säkerställa gatuanslutning.
Falbygdens Energi AB	• Elförsörjning • Fjärrvärme
Skaraborgs Vattenverksförbund	• Borttagande av ledning samt initierar och bekostar upphävande av ledningsrätt 1686-1546.1
Vattenfall regionnät AB	• Initierar och bekostar upphävande av ledningsrätt 1683-1127.1

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats. Det innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad samt framtida drift och underhåll av allmän plats inom planområdet.

Avtal

Det är inte kommunens avsikt att teckna markanvisningsavtal eller exploateringsavtal.

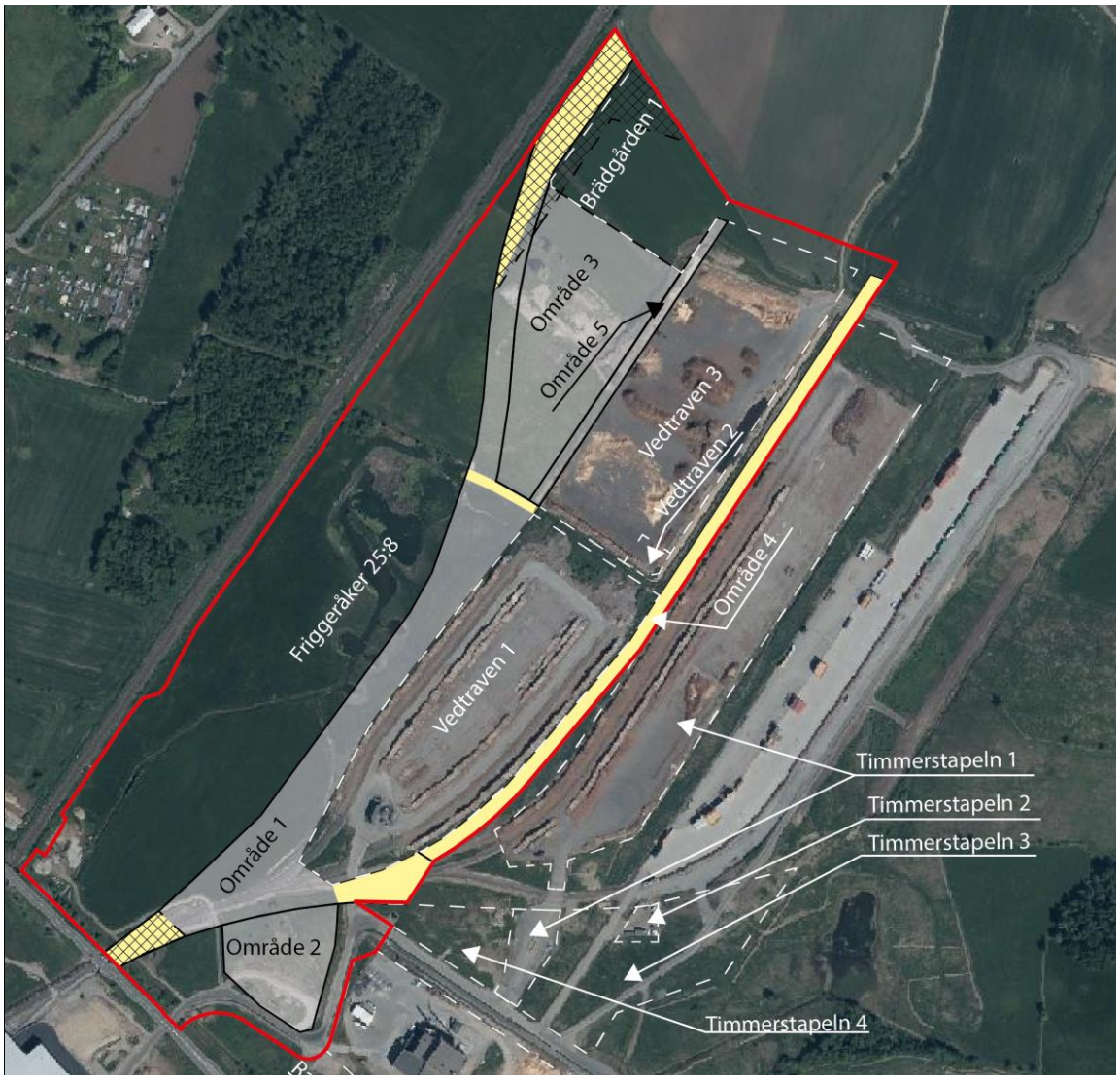
4.2 Fastighetsfrågor

Fastighetskonsekvenser

Fastighet/Servitut/Ledningsrätt	Förändringar & konsekvenser
Fastigheten Friggeråker 25:8 (Kommunal exploateringsfastighet)	Drygt 45 700 kvadratmeter kvartersmark för trafikändamål, område 1, kan avstyckas och bilda en eller flera fastigheter. Ungefär 9 700 kvadratmeter kvartersmark för industri- och/eller kontorsändamål, område 2, kan avstyckas och bilda en eller flera fastigheter. Cirka 26 300 kvadratmeter kvartersmark med industriändamål kan avstyckas och bilda en eller flera fastigheter alternativt regleras till fastigheten Brädgården 1. Ungefär 10 600 kvadratmeter kvartersmark för industriändamål, område 4, kan avstyckas och bilda en eller flera fastigheter alternativt regleras till Timmerstapeln 1. Cirka 3 300 kvadratmeter kvartersmark för industri- och/eller trafikändamål, område 5 kan avstyckas och bilda en eller flera fastigheter alternativt regleras till Vedtraven 3, Brädgården 1 eller någon fastighet som bildas efter planens genomförande. Natur- och gatumark ingår fortsatt i Friggeråker 25:8.
Vedtraven 1	Påverkas inte av planförslaget.
Vedtraven 2	Påverkas inte av planförslaget.
Vedtraven 3	Kan utökas genom att cirka 3 300 kvadratmeter regleras från Friggeråker 25:8.
Brädgården 1	Kan utökas genom att cirka 26 300 kvadratmeter samt 3 300 regleras från Friggeråker 25:8.
Område 1 (Kvartersmark för trafikändamål)	Kan bilda en eller flera fastigheter genom att cirka 45 700 kvadratmeter avstyckas från Friggeråker 25:8. Området belastas med ledningsrätt för allmännyttiga underjordiska ledningar inom u-områden samt för luftledningar inom l-område.
Område 2 (Kvartersmark för industri- och/eller kontorsändamål)	Kan bilda en eller flera fastigheter genom att knappt 9 700 kvadratmeter avstyckas från Friggeråker 25:8.
Område 3 (Kvartersmark för industriändamål)	Kan bilda en eller flera fastigheter genom att cirka 26 300 kvadratmeter avstyckas från Friggeråker 25:8. Alternativt kan 26 300 kvadratmeter regleras från Friggeråker 25:8 till Brädgården 1
Område 4 (Kvartersmark för industriändamål)	Kan bilda en eller flera fastigheter alternativt regleras till Timmerstapeln 1 genom att cirka 10 600 kvadratmeter regleras eller avstyckas från Friggeråker 25:8. Fastigheten belastas med ledningsrätt för allmännyttiga underjordiska ledningar inom u-område.
Område 5 (Kvartersmark för trafik- och industriändamål)	Kan antingen bilda en eller flera fastigheter alternativt regleras till Vedtraven 3 eller Brädgården 1 genom att cirka 3 300 kvadratmeter avstyckas eller regleras från Friggeråker 25:8. Ska endast bilda fastighet eller regleras till fastigheten för

	industriändamål såvida behov av järnvägsspår inte bedöms finnas.
Gemensamhetsanläggningen ga:4 (Ändamål väg)	Gemensamhetsanläggningens utbredning förändras eftersom delar av den planläggs. Dess utbredning begränsas fram till planområdesgränsen. Det innebär att en lantmäteriåtgärd i form av omprövning behöver genomföras. Omprövningen ska initieras och bekostas av Falköpings kommun när Virkesvägen är färdigbyggd. Enligt 40 a § anläggningslagen ska ägaren till den mark som blir av med belastning av en gemensamhetsanläggning betala ersättning till de fastigheter som deltar i anläggningen om det uppkommer en skada. Någon sådan skada bör inte uppstå eftersom vägen blir bättre och deltagarna inte behöver betala underhåll.
Dotorp-Marjarps Torrläggningsföretag av år 1946	En omprövning av markavvattningsförtag bedöms kunna genomföras först efter att detaljplanen antagits och fått laga kraft eftersom en prövning inte är aktuell i dagsläget.
Serv 1 Servitut 1499-1022.1 (Järnvägsändamål till förmån för Friggeråker 25:8)	Påverkas inte av planförslaget.
Serv 4 Servitut 1499-1348.2 (Vägandamål till förmån för Vedtraven 2 och 3)	Upphör att gälla inom planområdet och ersätts med industrigata med kommunalt huvudmannaskap.
Serv 3 Servitut 1499-1348.1 (Vägändamål till förmån för Vedtraven 2)	Belastar Vedtraven 3 och behöver förlängas.
Serv 5 Servitut 1499-2018/26.2 (Väg till förmån för Ranten 1:1)	Servitutet påverkas inte av planförslaget.
Ledningsrätt 1686-1546.1 (Vattenledning till förmån för Skaraborgs Vattenverksförbund)	Ledningen har flyttats och ledningsrätten bör därför upphävas på initiativ av Skaraborgs Vattenverksförbund.
Serv 2 Servitut 1499-724.1 (Trädsäkring till förmån för Ranten 1:1)	Servitutet påverkas inte av planförslaget förutom att det eventuellt kommer belasta nya människor.
Serv 6 Servitut 1489-2019/2.4 (Till förmån för Brädgården 1)	Upphör att gälla och ersätts med industrigata med kommunalt huvudmannaskap.
Serv 7 Servitut, kraftledning D201500496183:1.1 (Till förmån för Lextorp 7:1 i Trollhättan, Vattenfall Eldistribution AB)	Planförslaget möjliggör bildandet av ledningsrätt genom markreservat för allmännyttiga luftledningar.
Serv 8 Servitut, kraftledning D201500496184:1.1 (Till förmån för Lextorp 7:1 i Trollhättan, Vattenfall Eldistribution AB)	Planförslaget möjliggör bildandet av ledningsrätt genom markreservat för allmännyttiga luftledningar.
Lr 1Ledningsrätt 1683-1127.1 (Till förmån för Vattenfall regionnät AB)	Det finns inte längre ledningar inom ledningsrätten och ledningsrätten bör därför upphävas på initiativ och bekostnad av Vattenfall regionnät AB.
Lr 2 Ledningsrätt 1686-1546.1 Ledningsrätt, vatten. (Till förmån för Skaraborgsvatten)	Påverkas inte av planförslaget ledningsrätten omfattas av markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar samt allmänplats med användning natur eller gata.

Ny 1 Benefik nyttjanderätt, fårbete	Arealen påverkas av planförslaget men nyttjanderätten kan fortsätta i annan utsträckning.
Ny 2 Lägenhetsarrende	Påverkas om marken som omfattas säljs.
Ny 3 Nyttjanderätt (Till förmån för Staten Trafikverket)	Nyttjanderätten påverkas inte av planförslaget.
Ledningsrätt för allmännyttiga underjordiska ledningar	Kan bildas i område 1 för att kulvertera dike och för underjordiska ledningar utmed väg 184 samt längs Västra stambanan. Kan bildas inom markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar i område 4.
Ledningsrätt för allmännyttiga luftledningar	Kan bildas inom allmän plats med användning natur eller gata inom fastigheten Friggeråker 25:8 samt inom markreservat för allmännyttiga luftledningar i fastigheten Brädgården 1 samt inom område 1 och 3.



Figur 26 visar fastighetskonsekvenserna vid ett genomförande av planförslaget. I Gula områden kan ledningsrätt för underjordiska ledningar bildas, i skrafferade områden kan ledningsrätt för luftledningar bildas.

Alla befintliga och eventuella framtida fastigheter ansluts till det allmänna gatunätet samt vatten- och avloppsledningar antingen direkt eller via servitut. Eventuella förrättningskostnader eller andra kostnader för servitut bekostas av fastighetsägaren.

4.3 Ekonomiska frågor

Inlösen & ersättning

Inlösen av allmän plats är inte aktuell eftersom Falköpings kommun äger all sådan mark inom planområdet.

Exploateringskalkyl

Kommunens kostnader för planen utgörs av kostnader för planläggning samt för utbyggnad, återställande och framtida drift av allmän plats. Eftersom området tidigare planlagts kommer endast utgifter i form av anläggningskostnader och driftskostnader för tillkommande allmän

plats att redovisas. Kommunala kostnader som kommer uppstå i samband med planens genomförande:

Driftskostnader

Driftkostnaderna består av kommunala kostnader som kommer att uppstå fortlöpande varje år för skötsel och underhåll av de allmänna platserna i planen.

Gator
Energigatan och Virkesvägen är sedan tidigare planlagda och driftskostnader har redan beskrivits.

Natur
Driftkostnader för tillkommande naturmark uppskattas till: 176 000 kr per år.

Kvartersmark med användning Trafik
Eftersom kommunen troligen kommer äga den nya överlämningsbangården kommer kostnaden för driften av den också vara kommunens.

Utgifter

Består av kostnader för upprättande av allmänna platser i detaljplaneförslaget.

Gator
Energigatan och Virkesvägen är sedan tidigare planlagda och anläggningskostnader har redan beskrivits och därmed tillkommer inte utgifter i form av anläggningskostnader.

Natur
Naturmarken är till största del redan planlagd och eftersom den kvartersmark som i planförslaget blir naturmark inte exploaterats tillkommer inte utgifter i form av anläggningskostnader.

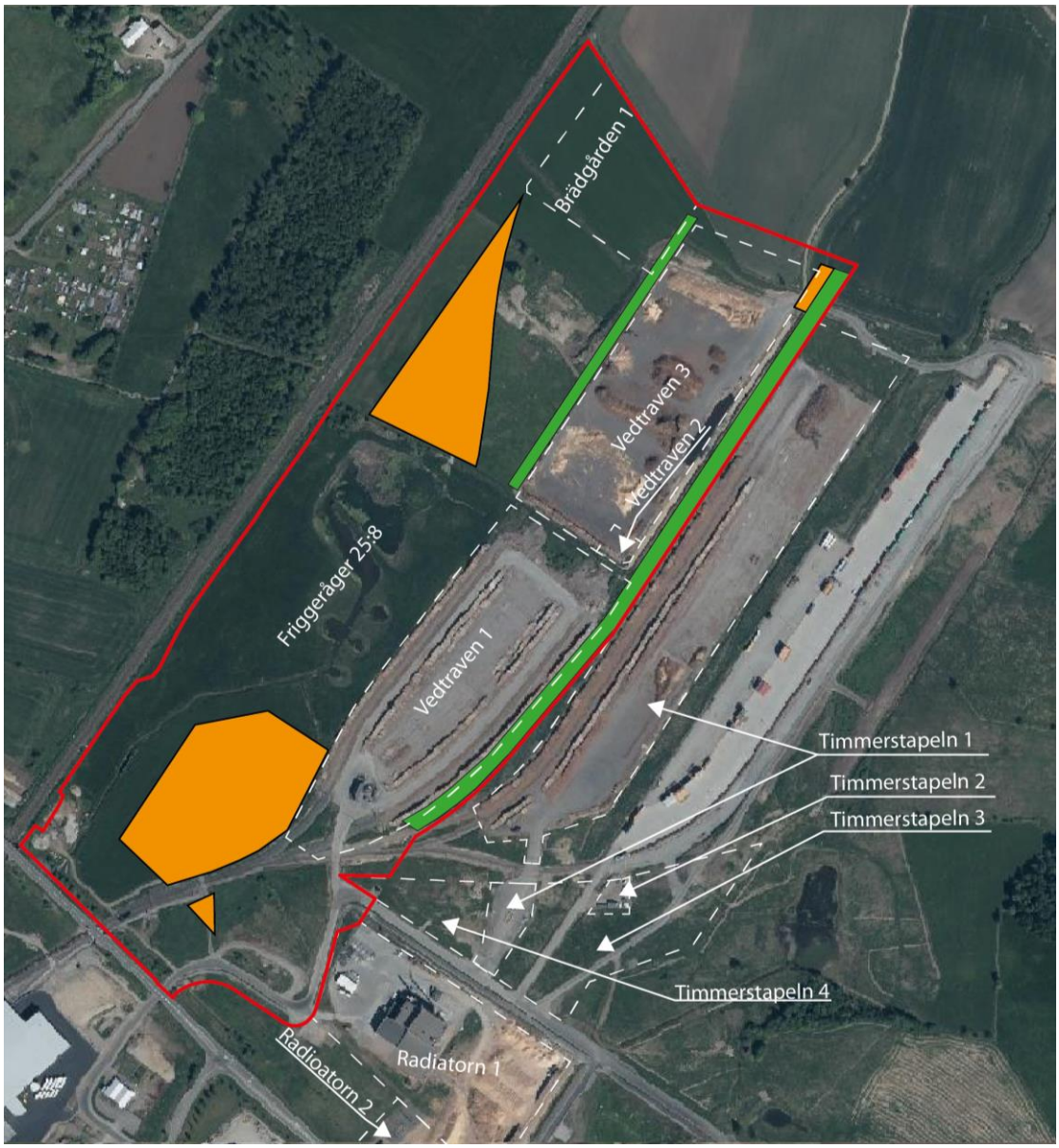
Kvartersmark med användning Trafik
Eftersom kommunen troligen kommer anlägga spåren i den nya överlämningsbangården kommer de utgifterna vara kommunens. Anläggningen av spåren kommer delvis finansieras genom klimatklivspengar och den regionala näringslivspotten.

Intäkter

Planförslaget innebär att mark som tidigare planlagts för industrimark får en ändrad användning och därmed inte kan säljas. Likaså föreslås mark som tidigare planlagts för annat ändamål ändras till industrimark och därmed kan säljas. För detaljer, se figur 27 nedan.

Ny industrimark: cirka 587 500 kr
Mark med användning trafik/industri: cirka 181 000 kr

Genom att industrimark föreslås få annan användning än gällande detaljplan försvinner möjliga intäkter för den marken. Värdet för den marken uppgår till ungefär: 2 788 000 kr.



Figur 27 visar vilken mark som enligt förslaget får ändrad användning så att marken inte kan säljas, markerat med orange, och mark som ändras så den kan säljas för industriändamål, markerat med grönt.

Sammantaget överstiger utgifterna och kostnaderna tillsammans med de uteblivna intäkterna de uppskattade intäkterna av planförslaget.

Avgifter

Planavgift, dvs. kostnad för framtagandet av detaljplanen, tas ut i samband med bygglov.

Vid ansökan om bygglov får sökande betala avgift för detaljplan, bygglov, nybyggnadskarta och utstakning.

Kommunens kostnader för utbyggnad av det allmänna vatten- och avloppsnätet finansieras genom att anslutningsavgift tas ut från den som behöver ansluta sig. Anslutningsavgift för vatten och avlopp tas ut enligt gällande taxa när avgiftsskyldighet inträder.

Eventuell flytt av befintliga ledningar ska bekostas av exploatören om ledningsägaren och exploatören inte kommer överens om något annat.

Eventuell flytt av dagvattendamm, borttagande eller flytt av dike och stenmur ska bekostas av fastighetsägare av trafikområdet eller exploatör och inte av vatten- och avloppskollektivet.