



# Planprogram för

## Marjarps Logistikområde

Falköpings tätort

SAMRÅDSHANDLING  
2024-02-08  
DIARIENUMMER: 2019/00438  
ANTAGEN 2020-00-00

## Om planprogram

Ett planprogram är ett dokument som en kommun kan ta fram för att underlätta detaljplanearbetet vid exempelvis komplicerade planer eller för större områden. I ett planprogram kan därmed övergripande frågor lyftas i ett tidigt stadium. Ställningstaganden som görs i planprogrammet blir vägledande och utgör underlag för efterföljande detaljplanering.

## Handlingar

Handlingar som ingår i planprogrammet:

- Geoteknisk utredning, 2020
- Naturvärdesinventering, 2020.
- Arkeologiska utredningar, 2007, 2008, 2009, 2012
- Utdrag från Kulturmiljöutredning, 2016
- Dagvattenutredning, 2021
- Utdrag från naturvårdsprogrammets objektindel, 2017
- Undersökning av betydande miljöpåverkan
- Länsstyrelsens yttrande angående undersökning av miljöpåverkan
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Trafikmätning, 2021
- Kapacitetsutredning, 2022
- Bullerutredning, 2023
- Volymstudie, 2023
- Logistiska utmaningar och transportlösningar i Skaraborg, 2023
- Precisering av riksintresse för Falköpings kombiterminaler och depåer, 2024

## Justeringar efter samråd

- Programmets syfte och inriktning har justerats så att fokus är logistik- och depåverksamhet vilket innebär att andra sorters industrier har exkluderats.
- Programmet har reviderats så att kopplingen mellan dess genomförande och riksintresse för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer förtydligats.
- Programmet och miljökonsekvensbeskrivningen har reviderats så att det framgår tydligt att riksintresse för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer bedöms väga tyngre än riksintresse för kulturmiljövården inom programområdet.
- Västra Götalandsregionens utredning Logistiska utmaningar och transportlösningar i Skaraborg har lagts till som underlag.
- Programmet har reviderats vad gäller påverkan på naturvärden i kapitel 3.3 och 3.5
- Programmet har reviderats vad gäller ställningstaganden kopplade till kulturmiljö i kapitel 3.9

- En bullerutredning har lagts till som underlag och planprogrammets ställningstagande gällande buller ändras till att bullerskyddande åtgärder ska säkerställas i detaljplan antingen genom reglering av byggnader inom kvartersmark eller uppförande av skydd inom allmän plats
- Planprogrammet kompletteras med beskrivning av ett nulägesscenario vad gäller buller samt åtgärder som kan genomföras för att säkerställa att riktvärden inte överskrids vid närliggande bostäder
- Planprogrammet kompletteras med information om förhållningsregler för åtgärder vid regionnätledningar samt information om vilka typer av bestämmelser som kan vara aktuella vid luftledningar.
- Planprogrammet kompletteras med information om Skanovas ledningar inom området samt ställningstagande angående hantering av markförlagda ledningar vid detaljpanelläggning.
- Planprogrammet kompletteras med förtydligande om vad reglering av byggnaders höjd enligt nollplan innebär.
- Planprogrammets beskrivning av tillstånds- och anmälningsplikt för verksamheter korrigeras.
- Planprogrammet och miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med illustration med vindros som visar de huvudsakliga vindriktningarna för området.
- Planprogrammet kompletteras med beskrivning av hantering av släckvatten efter släckningsarbete.
- Planprogrammet kompletteras med en bedömning av programförslagets påverkan på barn samt bedömning utifrån barnkonventionen.
- Planprogrammet och miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med beskrivning av slutsatsen från utredningen genomförd av Handelshögskolan i Göteborg angående lämpliga platser för en dryport.
- Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med jämförelse av lokalisering av programförslaget i omkringliggande kommuner.
- Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med redogörelse för förekomsten av enskilda brunnar och eventuell påverkan på dem.
- Planprogrammet kompletteras med en illustration som visar möjlig framtida gång- och cykelbana genom området.
- Planprogrammet ändras så att rubriken fastighetsreglering ändras till fastighetsbildning.
- Planprogrammet kompletteras med en beskrivning av konsekvenserna för den befintliga bebyggelsen inom programområdet.
- Planprogrammet kompletteras med ett ställningstagande om att ny bedömning av stabilitet utifrån planerad markanvändning ska göras vid detaljpanelläggning.
- Programbeskrivningen kompletteras med en bedömning av om angränsande områden kan komma att påverka eller påverkas av ett genomförande av planprogrammet.
- Planprogrammet kompletteras med historisk information om koloniområdet och eventuell användning av DDT.
- Planprogrammet ändras så att ansvarsfördelningen för rening av dagvatten framgår.

## Justeringar efter samråd 2

## Sammanfattning



Bild 1 visar en möjlig ungefärlig markanvändning i enlighet med de ställningstaganden som planprogrammet innehåller.

Planprogrammet föreslår att främst jordbruksmark men även till viss del skogsmark tas i anspråk för att möjliggöra för utveckling av Marjarps logistikområde tillika Skaraborg Logistic Center. Detta föreslås för att tillgodose riksintresset för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer samt för att möjliggöra en grön omställning av godstransporter och minska utsläppen av koldioxid. Ett genomförande av planprogrammet kan således bidra till uppfyllnad av såväl kommunens som Västra Götalandsregionens och Sveriges klimatmål.

Planprogrammet möjliggör för transportintensiva-, platskrävande etableringar samt nya järnvägsanknutna terminaler och tågdepåverksamhet. Förslaget innebär dock även att vissa markområden inom programområdet bevaras från exploatering för att bevara vissa höga natur- och kulturmiljövärden men även för att fördröja dagvatten.

En sammanhängande struktur mellan grönområden bör eftersträvas vid planläggning samtidigt som ekosystemtjänster ska beaktas och grönytefaktor beräknas. Biologisk mångfald bör beaktas vid utformning av naturområden.

De ställningstaganden som föreslås i planprogrammet möjliggör för en fortsatt utveckling av Marjarps logistikområde samtidigt som betydande negativ påverkan på kulturmiljö- och naturvärden bedöms kunna undvikas. En övergripande dagvattenhantering möjliggör för detaljplanläggning som inte medför risker för människors hälsa och säkerhet samtidigt som negativ påverkan på miljö kvalitetsnormer bedöms kunna undvikas. Ställningstaganden gällande bulleråtgärder möjliggör för detaljplanläggning som inte medför att riktvärden överskrids vid närmaste bostäder. Ställningstaganden vad gäller gatustruktur möjliggör för planläggning av

mark på ett ekonomiskt hållbart sätt och möjlighet till utbyggnad av gång- och cykelvägar och kollektivtrafik.

Programförslaget möjliggör för verksamheter att placeras i utkanten av tätorten på ett betryggande avstånd till bostadsområden och bidrar därmed till en positiv utveckling för hela tätorten.

I avvägningen mellan riksintresse för kulturmiljövården och riksintresset för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer bedöms riksintresset för kommunikationer inom planprogrammet vara av större vikt. Planprogrammets möjliga påverkan bedöms därför vara acceptabel för att tillgodose riksintresset för kommunikationer. Ett genomförande av planprogrammet bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan enligt bifogad miljökonsekvensbeskrivning.



Bild 2 visar en illustration av ett möjligt genomförande av planprogrammet med möjliga spårdragningar gatustruktur och områden för dagvattenhantering samt natur.

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>4</b>
<b>1. BAKGRUND, SYFTE &amp; MÅL .....</b>	<b>8</b>
1.1 BAKGRUND .....	8
1.2 SYFTE, MÅL & STÄLLNINGSTAGANDEN .....	9
1.3 GEOGRAFISK AVGRÄNSNING.....	12
<b>2. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR .....</b>	<b>13</b>
2.1 BEFINTLIG PLANSITUATION .....	13
2.2 BEBYGGELSE.....	16
2.3 GATOR & TRAFIK.....	17
2.4 NATURVÄRDEN.....	19
2.5 KULTURMILJÖVÄRDEN .....	24
2.6 SOCIAL STRUKTUR.....	25
2.7 SKYDDADE OMRÅDEN .....	26
2.8 TEKNISK FÖRSÖRJNING .....	34
2.9 HÄLSA & SÄKERHET.....	37
<b>3. PROGRAMFÖRSLAG &amp; KONSEKVENSER.....</b>	<b>43</b>
3.1 BEBYGGELSE .....	43
3.2 GATOR & TRAFIK.....	45
3.3 NATURVÄRDEN .....	47
3.4 SOCIAL STRUKTUR.....	50
3.5 SKYDDADE OMRÅDEN .....	51
3.6 TEKNISK FÖRSÖRJNING .....	58
3.7 HÄLSA & SÄKERHET.....	62
3.8 MILJÖKVALITETSNORMER .....	66
3.9 RIKSINTRESSEN.....	68
<b>4. GENOMFÖRANDE .....</b>	<b>75</b>
4.1 ORGANISATORISKA FRÅGOR.....	75
4.2 FASTIGHETSFRÅGOR .....	75
4.2 EKONOMISKA KONSEKVENSER .....	75
<b>5. UNDERSÖKNING AV MILJÖPÅVERKAN.....</b>	<b>76</b>

5.1 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING.....	76
5.2 NOLLALTERNATIV.....	76
<b>6. FRAMTIDSVISION 2050 .....</b>	<b>78</b>
6.1 UTVECKLING ÖSTERUT.....	78
6.2 UTVECKLING NORRUT .....	78
6.3 UTVECKLING VÄSTERUT .....	79

# 1. Bakgrund, syfte & mål

## 1.1 Bakgrund

Marjarps logistikområde utvecklas och sedan år 2000 har flera detaljplaner tagits fram i olika versioner och etapper. Dessa detaljplaner omfattar i princip all den mark som utpekades i det planprogram som antogs av kommunfullmäktige den 23 februari 2009, § 23. Därmed kvarstår alltså ingen mark att planlägga inom det planprogrammet.

Omlastningen som sker på terminalerna har en dimension om drygt 673 000 ton gods. Det har inneburit en reduktion av ungefär 12 135,5 ton koldioxid för transportarbetet i Sverige per år.

Det pågår en snabb utveckling av logistikområdet och det finns behov av att samordna övergripande frågor för att möjliggöra för fortsatt utveckling i framtiden. Den nya överlämningsbangård, som möjliggörs enligt den senast antagna detaljplanen, skapar ökad kapacitet för de befintliga kombiterminalerna. Genom den ökade kapaciteten beräknas överlämningsbangården kunna bidra med en reduktion cirka 7 269 ton koldioxid per år i Västra Götaland och ännu större effekt räknat på hela Sverige. På grund av dessa reduktioner har Naturvårdsverket genom klimatklivet tillsammans med regionutvecklingsnämnden i Region Västra Götaland lämnat stöd för att anlägga överlämningsbangården. Det medför möjlighet till fler etableringar som gynnas av närheten till kombiterminalerna och överlämningsbangården. Det bidrar också till ökad omlastning och ytterligare reduktion av koldioxid.

Enligt Trafikverkets rapport "Längre och tyngre tåg" (2020) är Västra stambanan en sådan sträcka där åtgärder ska möjliggöra för upp till 750 meter långa godståg. Därmed behöver mark tillgängliggöras för en förlängning av de befintliga kombiterminalerna.

Den 6 november 2020, § 189, gav kommunstyrelsen i uppdrag till stadsbyggnadsavdelningen att ta fram ett planprogram för Marjarps logistikområde.

Enligt utredningen logistiska utmaningar och transportlösningar i Skaraborg (WSP 2023) är Skaraborg en viktig gods- och näringslivsregion och Skaraborg Logistic Center i Falköping är av riksintresse samt beskrivs som en stark knutpunkt för logistik. Enligt utredningen är det inte heller lönsamt med ytterligare intermodal terminal i Skaraborg. Alltså är det denna plats där sådan verksamhet kan utvecklas på i hela Skaraborg.

Detta dokument är en beskrivning av förutsättningarna i området, planprogrammets intentioner och dess konsekvenser. Förslaget var utställt för samråd från den 8 juni till den 1 juli 2022 och under denna period kunde synpunkter lämnas på förslaget. Efter samrådet har förslaget reviderats och är mellan den 18 mars och 7 april utställt på ett andra samråd och under perioden kan synpunkter lämnas på förslaget.





Bild 3 visar planprogramområdets placering i förhållande till Falköpings stad med området markerat med en röd ring.

## 1.2 Syfte, mål & ställningstaganden

Detta planprogram ska ses som en precisering av intentionerna i Översiktsplan 2017-2030, antagen av kommunfullmäktige 26 februari 2018. Syftet med planprogrammet är att kartlägga förutsättningarna för och möjligheterna till en framtida expansion av Marjarps logistikområde med inriktning mot transportintensiva, platskrävande logistiketableringar samt depåverksamhet inom järnväg. Denna expansion av det befintliga regionala logistikcentret ska möjliggöra för ytterligare grön omställning av godstransporter som kan tillgodose framtidens gröna industris transportbehov. Planprogrammet syftar också till att vara vägledande i kommande detaljplanering av området, framförallt vad gäller övergripande frågor som vägstruktur och hantering av dagvatten.

Planprogrammet syftar också till att verka som ett visionsdokument för områdets framtida utveckling och därmed kunna fungera som vägledande underlag vid översiktlig planering.

### Mål

Nedan beskrivs målen med utvecklingen av Marjarps logistikområde:

- Att bidra till ökade godstransporter via tåg istället för via lastbil och därmed lägre utsläpp av växthusgaser.
- Att bidra till en positiv utveckling för hela staden genom att föreslå logistiketableringar som är platskrävande på betryggande avstånd från närmsta bostadsområde.
- Att möjliggöra för fortsatt utveckling av Skaraborg Logistic Center och dess betydelse för det regionala näringslivet samt möjligheten att erbjuda förutsättningar för ett effektivt och miljövänligt transportsystem.
- Att skapa möjligheter för depåverksamhet, spåruppställning och nya terminaler.

- Att tillgodose riksintresse för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer.

## Ställningstaganden

Listan nedan utgör sådana ställningstaganden som krävs på grund av platsens förutsättningar, för att uppfylla planprogrammets syfte och för att genomförandet ska vara lämpligt. Dessa ställningstaganden utgör planprogrammets kärna och ska efterlevas vid framtida detaljplanering.

- Fastigheter om minst 10 000 kvadratmeter ska kunna bildas.
- En fortsättning av Virkesvägen norrut och västerut bör planläggas.
- En gata parallellt med Virkesvägen mellan Virkesvägen och riksväg 46 bör planläggas.
- Gata med anslutning till Virkesvägen bör planläggas österut mot riksväg 46.
- Gata med anslutning till Väg 2841 bör planläggas.
- Säkerställa möjlighet att uppföra gång- och cykelbanor längs Virkesvägens fortsättning och tillgänglighet för kollektivtrafik längs samtliga gator inom allmän plats i den östra delen av programområdet.
- Användningen natur föreslås i huvudsak för områden som har naturvärdesklass 1 & 2.
- Allmän plats med användningen natur föreslås för områden som behövs för hantering av dagvatten.
- Ovan jord synliga fornlämningar inom kvartersmark och allmän platsmark bör bevaras.
- Biotoper där växt- och djurarter som omfattas av artskyddsförordningen (ASF) identifierats bör så långt som möjligt skyddas från exploatering.
- Dagvatten från programområdet ska fördröjas och renas innan det lämnar programområdet.
- Dagvatten från verksamheter ska renas och till viss del fördröjas inom den egna fastigheten.
- Dagvatten bör så långt som möjligt hanteras genom öppna diken.
- Kommunens dagvattenplan ska följas.
- Programområdets östra sida ska dräneras till det dike som inte passerar igenom Natura-2000 området norr om planprogrammet.
- Ytor för hantering av skyfall bör avsättas inom allmän plats där så är lämpligt.
- Vissa gators höjd ska om nödvändigt regleras så att de kan användas av räddningstjänstens fordon även vid översvämning.
- Lägsta tillåtna golvnivå ska om nödvändigt regleras så att byggnader inte översvämmas.
- Naturliga lågpunkter bör i första hand planläggas som allmän plats och i andra hand undantas från möjlighet att uppföra byggnad.
- Det bör finnas möjlighet att uppföra brandposter så att det finns tillgänglighet till brand- och släckvatten inom hela programområdet.
- En rundmatning av dricks- och brandvatten bör möjliggöras så att försörjning kan säkerställas.
- Verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten behöver utökas så att det omfattar hela programområdet.
- Ledningar för dricks- och spillvatten bör anläggas i gatumark i samband med utbyggnad.

- Samtliga markavvattningsföretag som helt eller delvis berörs av planprogramområdet behöver omprövas eller upphävas.
- Massbalans bör i så hög utsträckning som möjligt eftersträvas vid planläggning.
- Massor som bildas vid iordningställandet av allmän plats och inte kan återanvändas direkt bör placeras inom allmän plats med användning natur där så är möjligt utan påverkan på skyddade områden, skyddade arter eller fornlämningar.
- Där kraftledningar passerar genom kvartersmark ska erforderliga bestämmelser av kvartersmark införas.
- Minst ett 30 meter brett byggnadsfritt område ska finnas från mitten av trafikverkets spår- och vägområden.
- Risker kopplade till transportleder för farligt gods ska beaktas vid detaljplanering i anslutning av transportlederna.
- För att undvika att riktvärden för buller och vibrationer överskrids vid bostäder ska bullerskyddande åtgärder säkerställas i detaljplan antingen genom reglering av byggnader inom kvartersmark eller genom uppförande av skydd inom allmän plats.
- Kvartersmark väster om Västra stambanan bör planläggas för depåverksamhet.
- En gatuanslutning till riksväg 46 för räddningstjänsten bör möjliggöras för att säkerställa god tillgänglighet även vid nödsituationer.
- Byggnaders höjd bör regleras enligt nollplan för att minska påverkan på stads- och landskapsbilden.
- Vissa siktlinjer från gator till Friggeråker kyrkby, Stora Bäckabo och ängsmarken norr om programområdet inom området bör bevaras genom att reglera var byggnader kan placeras.
- Höjden på byggnader inom kvartersmark i programområdets norra delar bör regleras lägre än inom övrigt område så att stads- och landskapsbilden från Friggeråker kyrkbyn och Stora Bäckabo påverkas mindre.
- Byggnaders placering i norra delen av programområdet bör regleras så att de placeras så långt söderut som möjligt inom kvartersmarken.
- Siktlinjer från vägar och gator mot synliga fornlämningar bör skyddas.
- Vissa befintliga gränser som trädridåer bör bevaras genom planläggning av användningen natur.
- En sammanhängande struktur mellan grönområden bör eftersträvas vid detaljplanläggning.
- Naturområden bör utformas och placeras för att möjliggöra tillgänglighet för allmänheten.
- Underjordiska ledningar för el, värme och elektroniska kommunikationer bör anläggas under gator i samband med utbyggnad.
- Befintliga underjordiska ledningar för el, värme och elektroniska kommunikationer inom kvartersmark bör om möjligt skyddas och i annat fall flyttas.
- Vändzon för kollektivtrafik bör möjliggöras inom allmän plats med användning gata.
- Ny bedömning av stabilitet utifrån planerad markanvändning ska göras vid detaljplanläggning.

## 1.3 Geografisk avgränsning

### Läge

Programområdet ligger norr om Falköpings stad, cirka 2 kilometer från Falköpings resecentrum. Området ligger mellan riksväg 46 och länsväg 184 samt angränsar till Marjarps logistikområde i väster, öster och norr. Programområdet delas av Västra stambanan och fastigheten Ranten 1:1 i en östlig och västlig del. Den västra delen avgränsas av Västra stambanan i öster, länsväg 184 i söder och väg 2841 i väst. Den östra delen avgränsas av riksväg 46 i öster och Västra stambanan i väst samt tidigare planlagd mark i söder. Båda delars nordliga avgränsning är ungefär vid en tidigare kraftledning.



Bild 4 visar ett flygfoto över området med programområdet markerat med gul streckad linje.

### Areal

Programområdet omfattar knappt 110 hektar.

### Markanvändning

Marken inom programområdet används idag främst för areella näringar så som jord- och skogsbruk men det finns även en bostadsfastighet och ett koloniområde.

## 2. Planeringsförutsättningar

### 2.1 Befintlig plansituation

#### Översiktsplan

Det föreslagna programområdet omfattas av Översiktsplan 2017-2030, antagen av kommunfullmäktige den 26 februari 2018 § 44, med användningarna framtida verksamhetsområde och grönområde. Området är till för storskaliga verksamheter som alstrar många och tunga transporter. Genom att samla dessa verksamheter på samma ställe, i utkanten av Falköping och med marginal till större sammanhängande bostadsområden sker en positiv utveckling för hela staden. Områdets kopplingar till Västra stambanan och närheten till riksvägarna 46 och 47 samt länsväg 184 möjliggör för transporter till och från området utan att behöva köra genom staden. Området kring Marjarp utgör en nod för transporter, dess utveckling är viktig för såväl kommunen, Skaraborg och Sverige som helhet. Programområdet omfattas även av ett utvecklingsområde för transporter. Översiktsplanens gränser ska inte tolkas som så exakta som de framstår i bild 4 nedan.

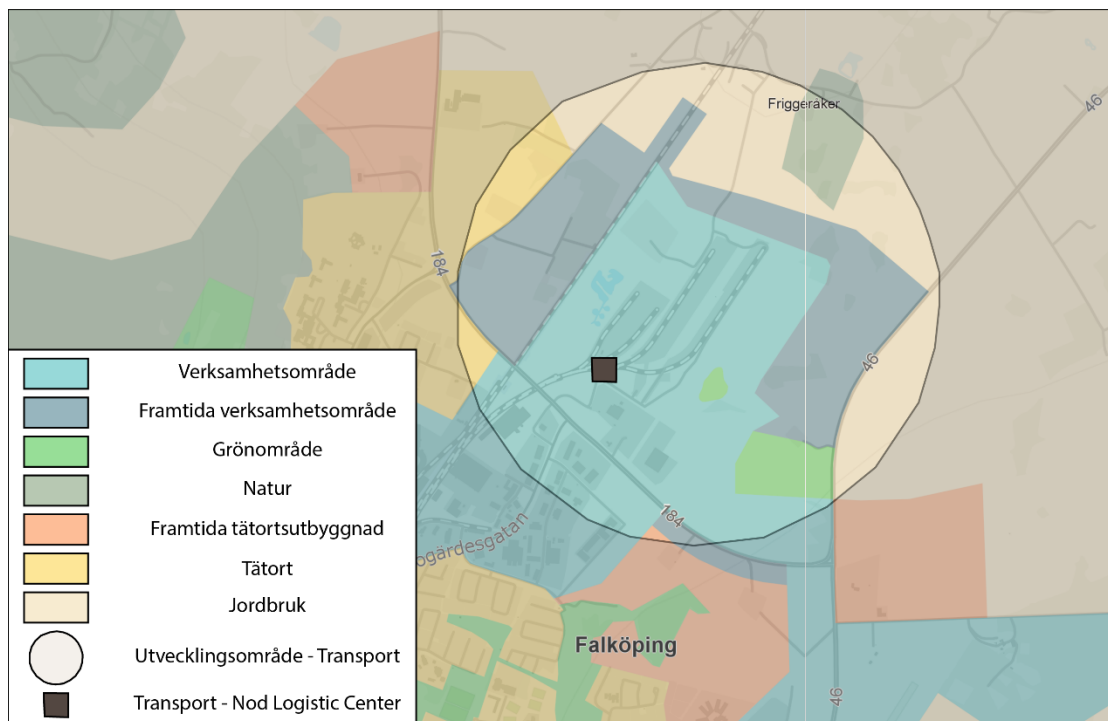


Bild 5 visar kommunens intentioner för programområdet med omnejd enligt översiktsplan 2017-2030.

I länsstyrelsens yttrande till översiktsplanen, som är en del av översiktsplanen, finns det områden inom programområdet där länsstyrelsen inte godtagit översiktsplanen. Dessa områden befaras riskera att påtagligt skada riksintresse för kulturmiljövården. Specifikt gäller det väster om västra stambanan, området norr om kraftledningen som löper norr om dagens verksamhetsområde och i en zon med fornlämningar i öster längs riksväg 46 ner till Marjarps gård.



Bild 6 visar ungefär vilka områden inom programområdet som länsstyrelsen har synpunkter på Översiktsplan 2017-2030.

### Detaljplaner, områdesbestämmelser & järnvägsplan

Det föreslagna programområdet omfattas till största del inte av någon detaljplan. Endast en mindre del ingår i detaljplanen Marjarps industriområde etapp 2 antagen år 2016 och detaljplan för del av Friggeråker 25:8 ny överlämningsbangård antagen år 2020. Delen av detaljplanerna som ingår i programområdet har användningen industrigata.

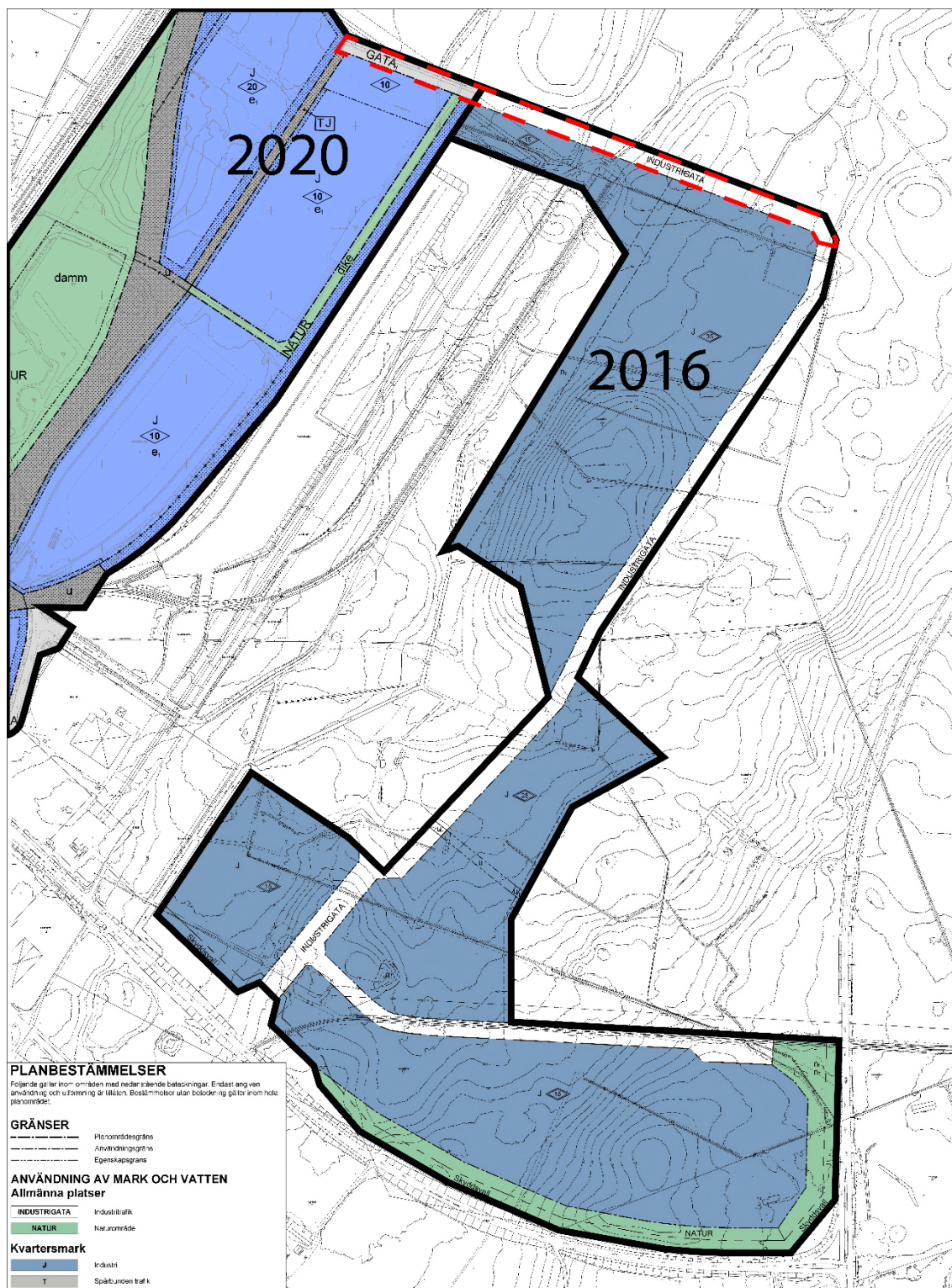


Bild 7 visar plankarta för detaljplan för Marjarps industriområde Etapp 2 samt med röd markering vilken del av planen som ingår i planprogramsområde.

Programområdet angränsar i norr till områdesbestämmelser för Friggeråker, antagen år 1993. Områdesbestämmelserna finns till för att skydda kulturmiljövärdena kopplade till Friggeråker kyrkby. Delar av området omfattas av järnvägsplan framtagen av Trafikverket för utbyggnad av förbigångsspår på Västra stambanan. De delar av planen som omfattas av programområdet är ny

järnvägsmark med servitutsrätt väster om Västra stambanan. Inom dessa områden har Trafikverket rätt att använda dem för servisväg.

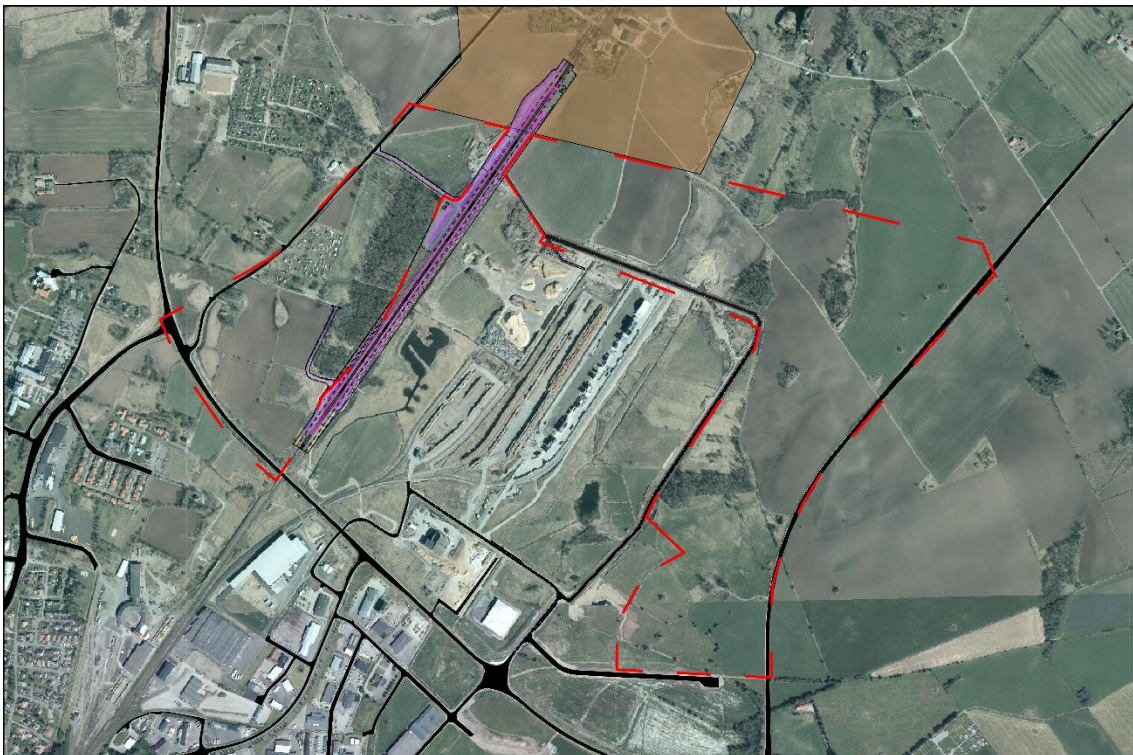


Bild 8 visar området som omfattas av områdesbestämmelser samt järnvägsplanen.

## 2.2 Bebyggelse

Inom programområdet finns idag ett koloniområde samt ett bostadshus med två mindre tillhörande byggnader.





Bild 9 visar var det finns befintlig bebyggelse inom programområdet. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

## 2.3 Gator & trafik

### Gång- & cykeltrafik

Gång- och cykelvägar finns i stråk längs Energigatan, Virkesvägen och Logistivägen samt sammankopplas med resterande gång- och cykelvägnät via stråk under länsväg 184 och över länsväg 184 vid rondellen. En grusväg som ansluter till Energigatan i norr används som gång- och cykelväg mellan Falköpings stad och Torbjörntorp.



Bild 10 visar gång- och cykelvägar inom och i närheten av programområdet. Programområdet markerat med röd streckad linje.

## Bil- & Godstrafik

Spårbunden godstrafik ansluter till de befintliga terminalerna och överlämningsbangården via Västra stambanan och i förlängningen Jönköpingsbanan.

Lastbilstransporter och biltrafik till eller från Marjarps logistikområde går främst via Virkesvägen och Energigatan som sedan ansluter till det allmänna vägnätet.

De allmänna statliga vägarna som omfattas av eller angränsar till programområdet är riksväg 46, länsväg 184 samt väg 2841. Hastighet på väg 2841 regleras till som högst 80 kilometer i timmen. Riksväg 46 och länsväg 184 omfattas delvis av riksintresse för kommunikationer samt är transportled för farligt gods. Hastigheten regleras till 80 kilometer i timmen på samtliga vägar förutom vid korsningarna.



Bild 11 visar gator, vägar och Västra stambanan i området och planprogramsområdet är markerat med röd streckad linje.

### Kapacitet vägnätet

En utredning har genomförts som undersöker kapaciteten på cirkulationsplatsen på länsväg 184 samt korsningen mellan riksväg 46 och länsväg 184. Utredningen visar att korsningen mellan länsväg 184 och riksväg 46 bedöms bli överbelastad år 2040 utifrån uppskattad trafikökning, alltså utan planprogrammets föreslagna expansion.

### Kollektivtrafik

Det finns ingen kollektivtrafiksanslutning inom området och Falköpings resecentrum, som har både goda tåg- och bussanslutningar, ligger cirka 2,5 kilometersväst från programområdet.

### Parkeringsplatser

Inom området finns inga allmänna parkeringsplatser men det finns platser för lastbilar längs vissa gator. Bostadshuset som finns i området och koloniområdet iordningställer egna parkeringsplatser inom respektive område och fastighet.

## 2.4 Naturvärden

Falköping kommuns naturvårdsprogram antogs av kommunfullmäktige den 26 februari 2018 § 47. Programmet identifierar, klassificerar och beskriver ett antal områden med naturvärden i och omkring programområdet. Inom och i närheten av programområdet finns områden med naturvärden av lokalt-, kommunalt, regionalt- och nationellt intresse. Informationen om naturvärdesobjekten har kompletterats med resultatet av en naturvärdesinventering som

genomfördes under april 2020. Inventeringen resulterade i 40 naturvärdesobjekt samt 104 biotoper som omfattas av generellt biotopskydd.

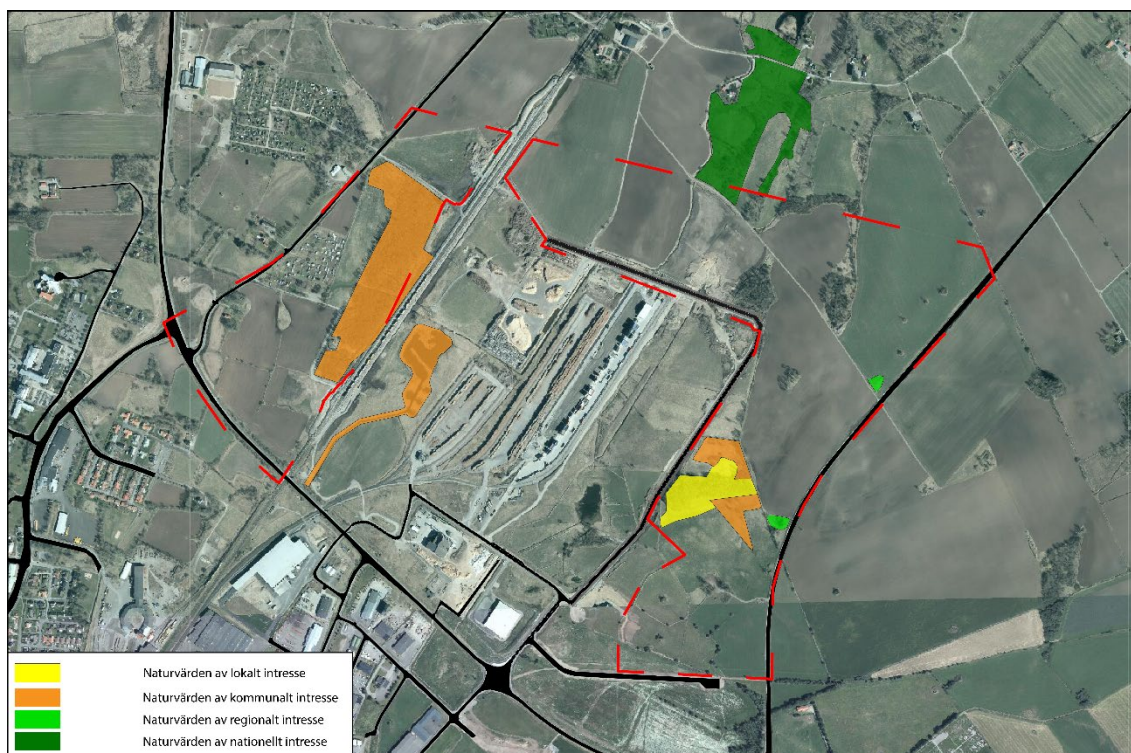


Bild 12 visar naturvärden enligt naturvårdsprogrammet som är av lokalt, kommunalt, regionalt och nationellt intresse som finns i och området och dess närhet.

## Naturvärdesinventering

Under 2020 genomfördes en naturvärdesinventering av programområdet för att kartlägga och beskriva naturvärdesobjekt och biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet. Inventeringen genomfördes också för att komplettera naturvårdsprogrammet. Sammantaget identifierades och beskrevs 4 naturvärdesobjekt med högt naturvärde (klass 2), 17 objekt med påtagligt naturvärde (klass 3) och 19 objekt med ett visst naturvärde (klass 4). Det registrerades 104 generella biotopskydd varav 8 diken, 24 stenmurar, 3 småvatten, 8 åkerholmar, 3 alléer och 58 odlingsrösen. Se bifogad naturvärdesinventering för beskrivning av objekten. Identifierade stenmurar, alléer, öppna diken, odlingsrösen, småvatten och åkerholmar som omfattas av generellt biotopskydd beskrivs i kapitel 2.8.

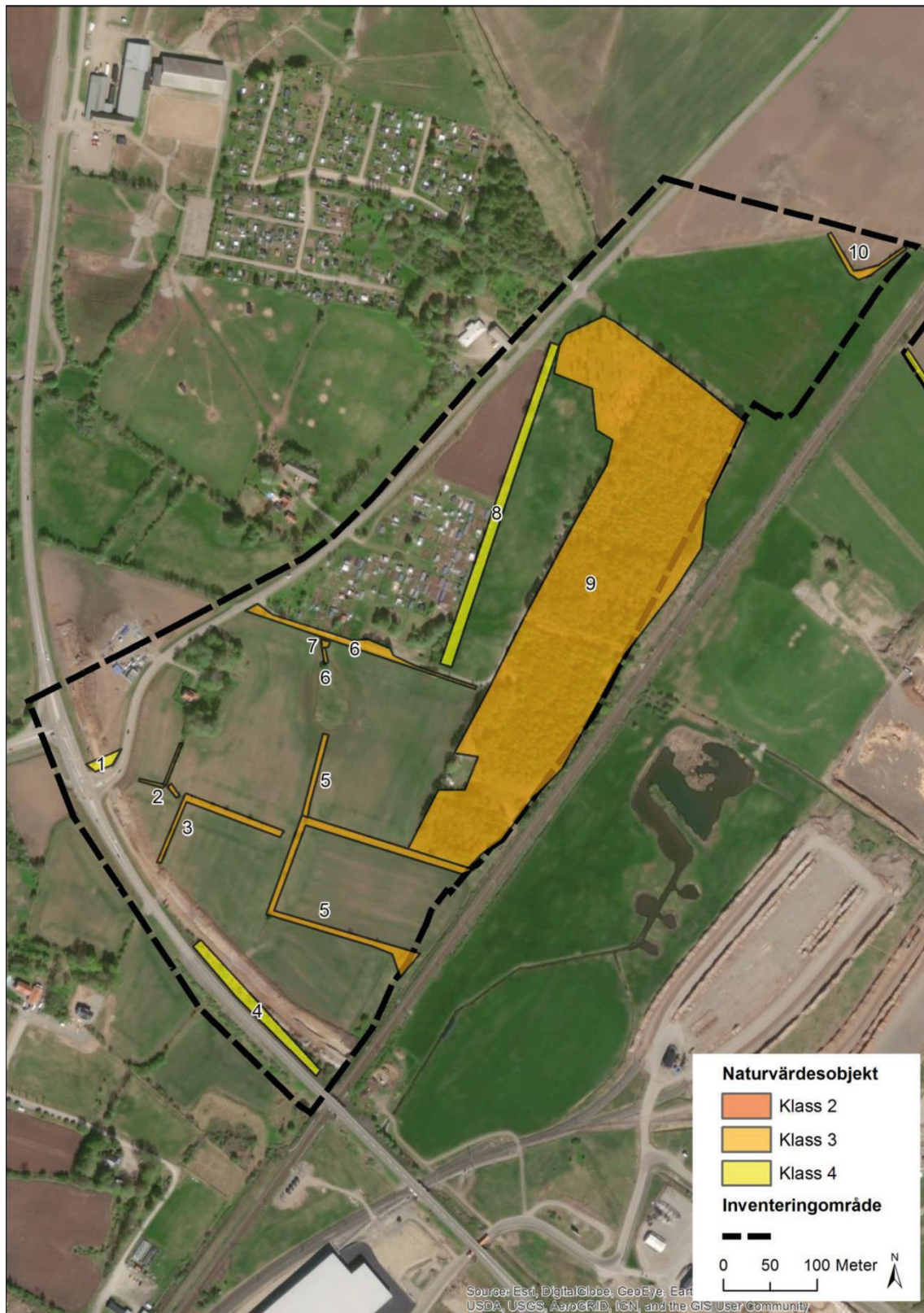


Bild 13 visar naturvärdesobjekt väster om Västra stambanan enligt naturvårdsinventeringen.



Bild 14 visar naturvärdesobjekt i den norra delen av programområdet enligt inventeringen.

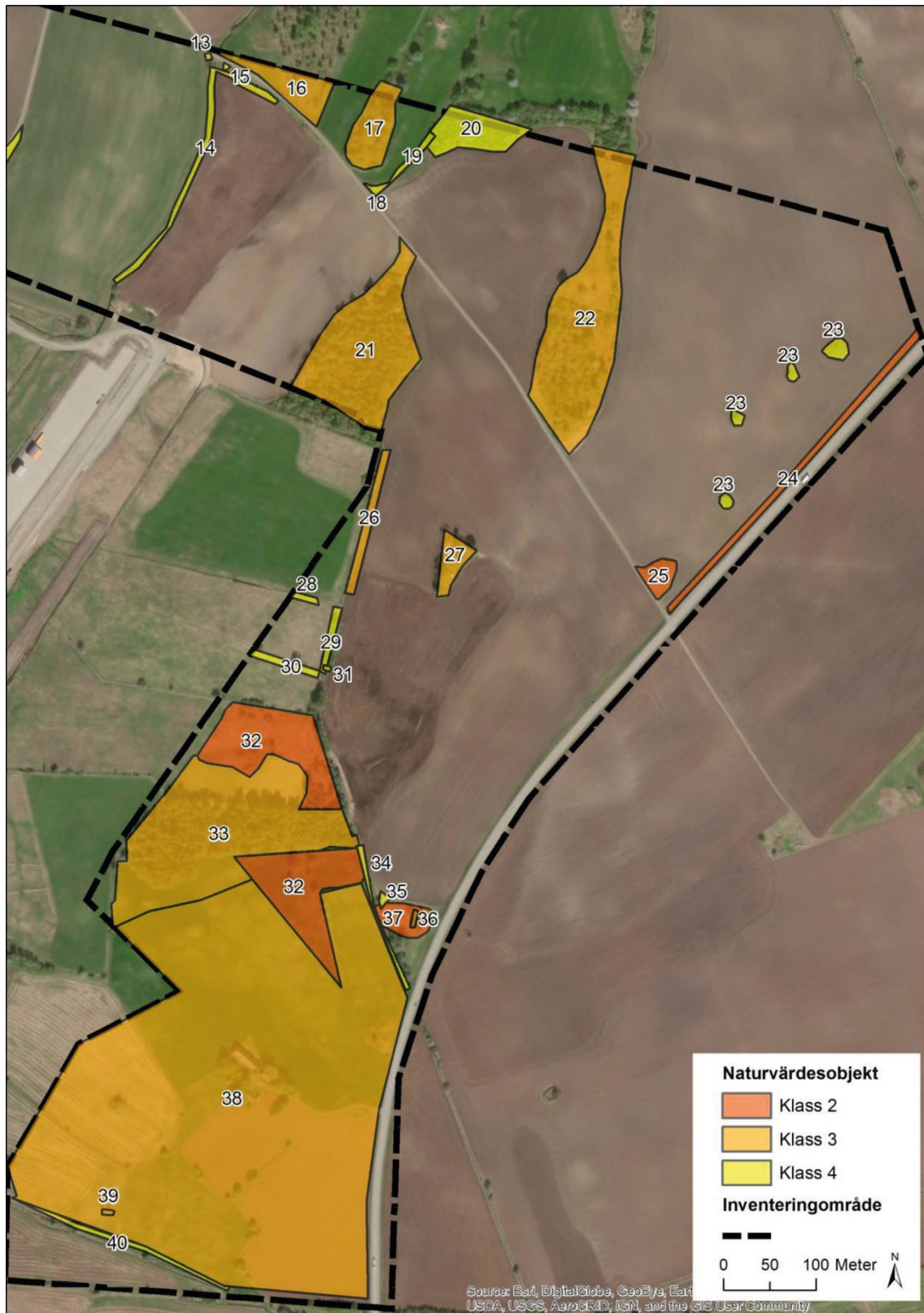


Bild 15 visar naturvärdesobjekt enligt inventeringen i den östra delen av programområdet väster om riksväg 46.

## 2.5 Kulturmiljövärden

En kulturmiljöutredning genomfördes 2016 av WSP för all mark som i översiktsplanen angivits som utvecklingsområden och som ingår i riksintresse för kulturmiljö. Utredningen identifierar områden med olika känslighet för förändring och föreslår förhållningssätt till de värden som beskrivs så att riksintresset kan tillgodoses. Utredningen beskriver även förhållningssätt till de värden som finns. Områdenas känslighet för förändring har klassificerats enligt en fyrgradig skala; inte känsliga, mindre känslig, känslig och mycket känslig. Beskrivningarna och bilden nedan är en sammanställning av resultatet av den kulturmiljöutredning som biläggs handlingarna.

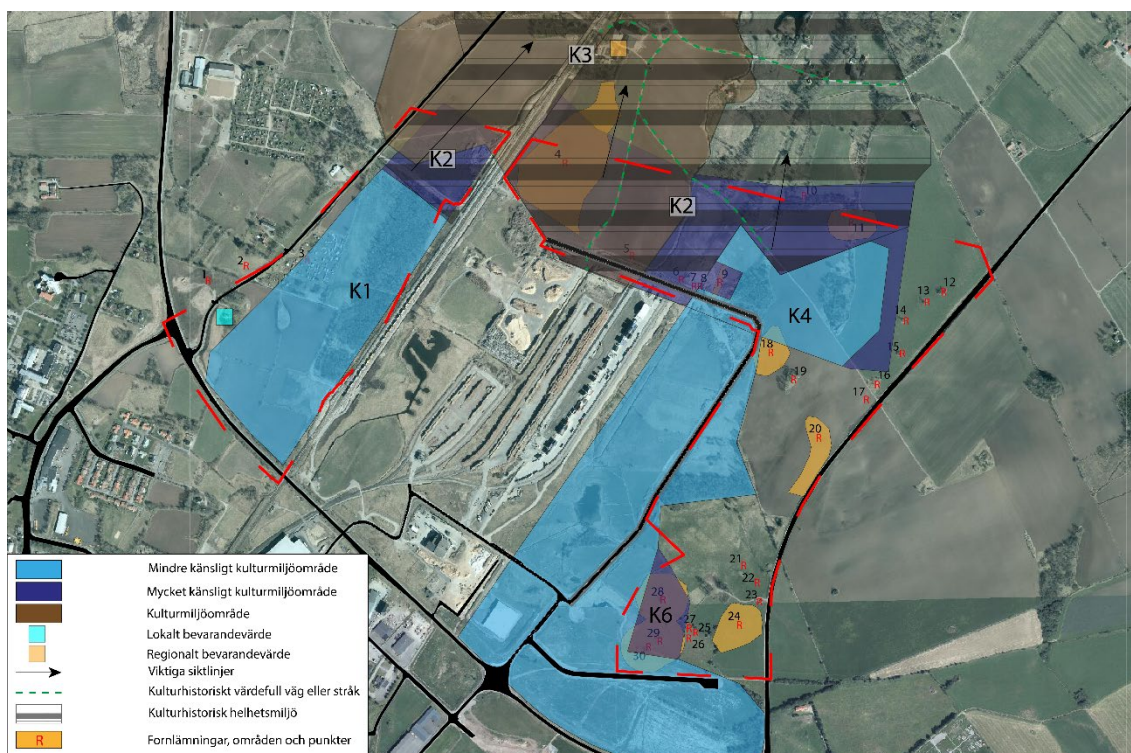


Bild 17 visar kulturmiljöområden med olika känslighet till förändring inom och i närheten av programområdet. Bilden illustrerar också var det finns byggnader/gårdar med bevarandevärde, viktiga siktlinjer, kulturhistoriskt värdefulla vägar samt fornlämningar.

### K1

Ett mindre känsligt kulturmiljöområde med två gårdsmiljöer samt ett koloniområde. Den ena gårdsmiljön har sedan utredningen genomförts rivits och den andra har ett lokalt bevarandevärde.

### K2

Två mycket känsliga kulturmiljöområden som delvis avgränsats utifrån den kulturhistoriska helhetsmiljön som är en ungefärlig utbredning för säteriet Stora Bäckabos marker vid 1800-talets början. Helhetsmiljön går fortfarande att uppleva i dagens landskap. Åkerns dominans har lång kontinuitet söder om Stora Bäckabo vilket gör vyn mot gården till en viktig siktlinje som förstärks av fornlämningar i området. De olika markslagen sammanbinds av brukningsvägar som i sig har ett kulturhistoriskt värde. Stora Bäckabos gårdsmiljö har vid översiktlig



inventering bedömts ha ett regionalt bevarandevärde på grund av bevarad manbyggnad samt ekonomibygnader från 1800-talets andra hälft.

### K3

Området har ett regionalt bevarandevärde och består av den medeltida kyrkbyn Friggeråker som omges av ett öppet, mjukt kuperat odlingslandskap. I sin nuvarande omfattning består byn av bebyggelse både öster och väster om järnvägen. Området präglas av fullåkersbygd där de samlade åkerskiftena strålar ut från byn åt olika håll, avgränsade av vägar och stengärdesgårdar. En bygata kantad av stora lövträd från bytån fortsätter västerut. Området karaktäriseras av en samlad by med kyrka och prästgård samt bytå.

### K4

Mindre känsligt kulturmiljöområde utan registrerade fornlämningar där marken varit på gränsen mellan säteriets åker- och betesmarker till de yttre betesmarkerna. I början av 1800-talet fanns här frälsegården Lilla Bäckabo. Det finns inga kända spår av denna gård men det skulle kunna påträffas vid en arkeologisk utredning. Genom området går en brukningsväg från riksväg 46 till Stora Bäckabo, denna sträcka har dock inte bedömts vara kulturhistoriskt värdefull. Generellt är fornlämningar allmänt förekommande.

### K5

Ett mindre känsligt kulturmiljöområde vars gårdar som ingått i Marjarps by inte finns kvar. Den agrara landskapsbilden tillsammans med kvarvarande stenmurar är värdeskapande. Arkeologisk utredning är genomförd och fornlämningar berörda av befintlig planläggning har tagits bort. Stora delarna av den agrara landskapsbilden och flera av stenmurarna är borta på grund av tidigare planläggning. Endast mindre delar av området ingår i programområdet.

### K6

Mycket känsligt kulturmiljöområde avgränsat till ett område med tre registrerade fornlämningar väster om Marjarps gård, två gånggrifter och en hällkista, två gravformer från bondestenalåldern. Direkt öster om delområdet finns även tre stensättningar. Områdets värdeklassning är starkt kopplad till Marjarps gård som utgör, upplevelsemässigt, en viktig kontext för fornlämningarna och visar på kontinuiteten av det mänskliga brukandet i området. Eftersom gården har rivits innebär det att kontinuiteten brutits och påverkar värdeklassningen till ett lägre värde.

## 2.6 Social struktur

Programområdet består till stor del av jord- och skogsbruk samt en bostadsbyggnad och ett koloniområde och delas i två delar av Västra stambanan. Programområdet avgränsas från resterande delar av Falköpings stad genom länsväg 184. Koloniområdet bedöms fungera som en mötesplats. Inom programområdet finns ett antal godsterminaler, verksamhetsmark och naturmark. Verksamheterna på kvartersmarken bidrar med trafik till och från arbetsplatser samt godstrafik, naturmarken bedöms kunna bidra med besökare. Det finns utbyggda gång- och cykelvägar längs gatorna i området vilket främjar hållbart resande. Social hållbarhet beaktas vid detaljplaneläggning.

Det bedöms inte vistas många barn i programmets närområde med tanke på att det inte finns tät bostadsbebyggelse i närheten och området avgränsas från tätorten av vägar. Vägarna utgör

barriärer som är svårforcerade för barn vilket gör området otillgängligt. Programområdet består till stor del av jordbruksmark och skogsmark som inte bedöms locka barn. De få barn som kan tänkas vistas inom programområdet bedöms främst vara kopplade till bostaden inom planområdet eller koloniområdet. Övriga områden bedöms vara otillgängliga och olämpliga för barn med eventuellt undantag från mark norr om den brukningsväg som korsar programområdet i öst-västlig riktning.

## **2.7 Skyddade områden**

Stenmurar, alléer, åkerholmar, odlingsrösen, öppna diken och småvatten  
Planprogramområdet omfattar jordbruksmark som innehåller flertalet biotopskyddade områden. Områdena finns främst i de västliga och östliga delarna av programområdet.

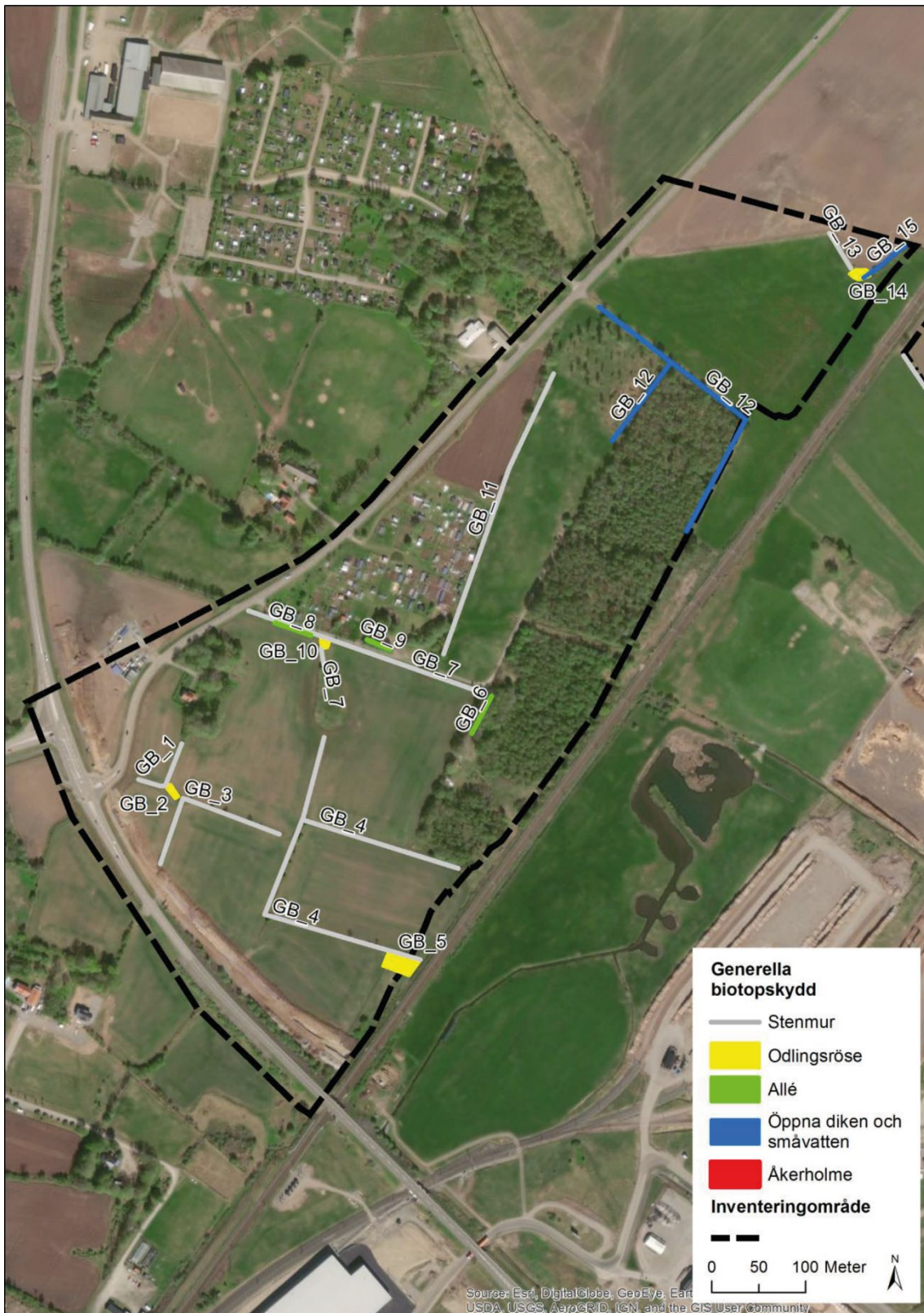


Bild 18 visar biotoper som omfattas av biotopskyddet på den västra sidan av Västra stambanan enligt inventeringen.

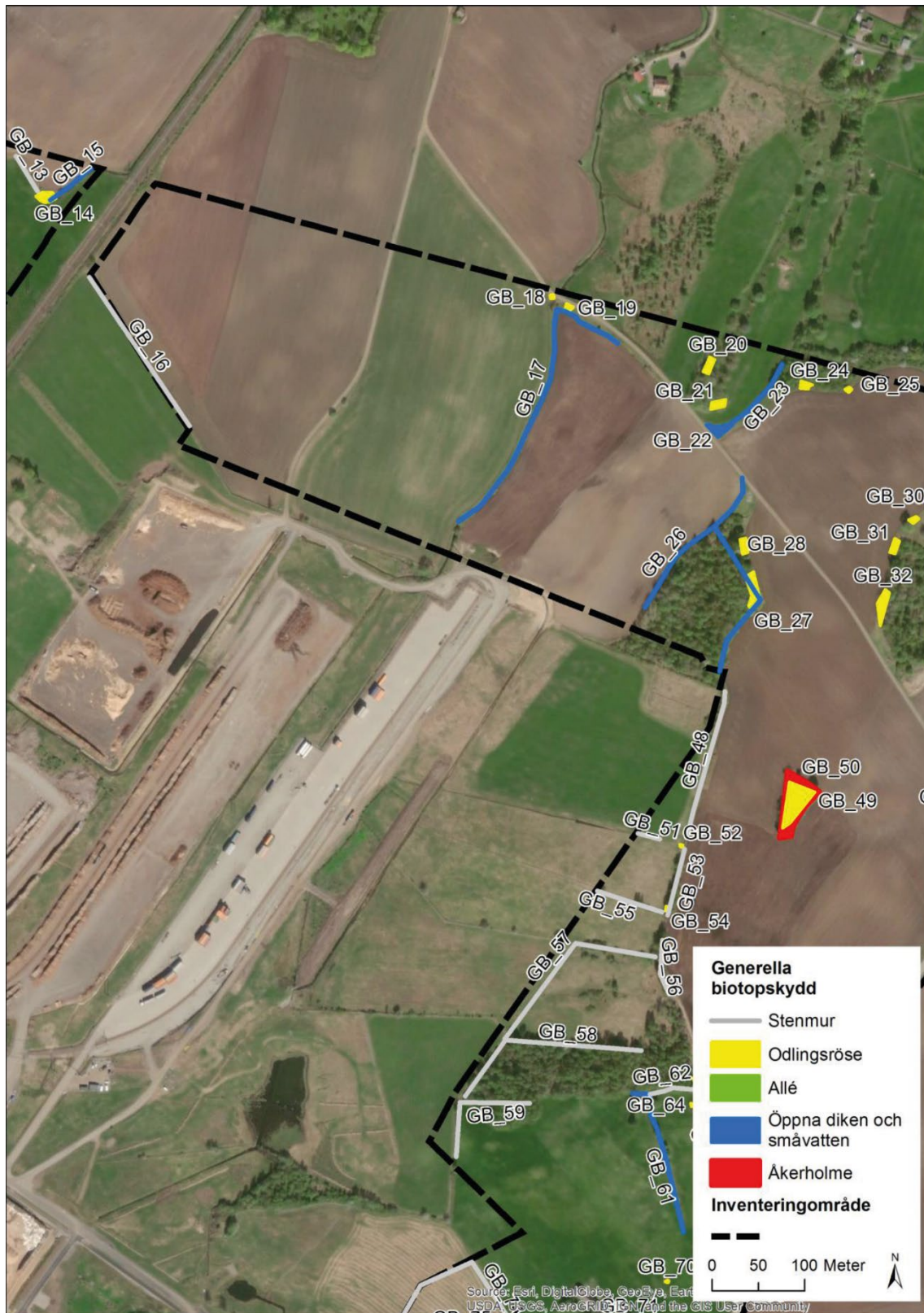


Bild 19 visar biotoper som omfattas av biotopskyddet i den norra delen av programområdet enligt inventeringen.

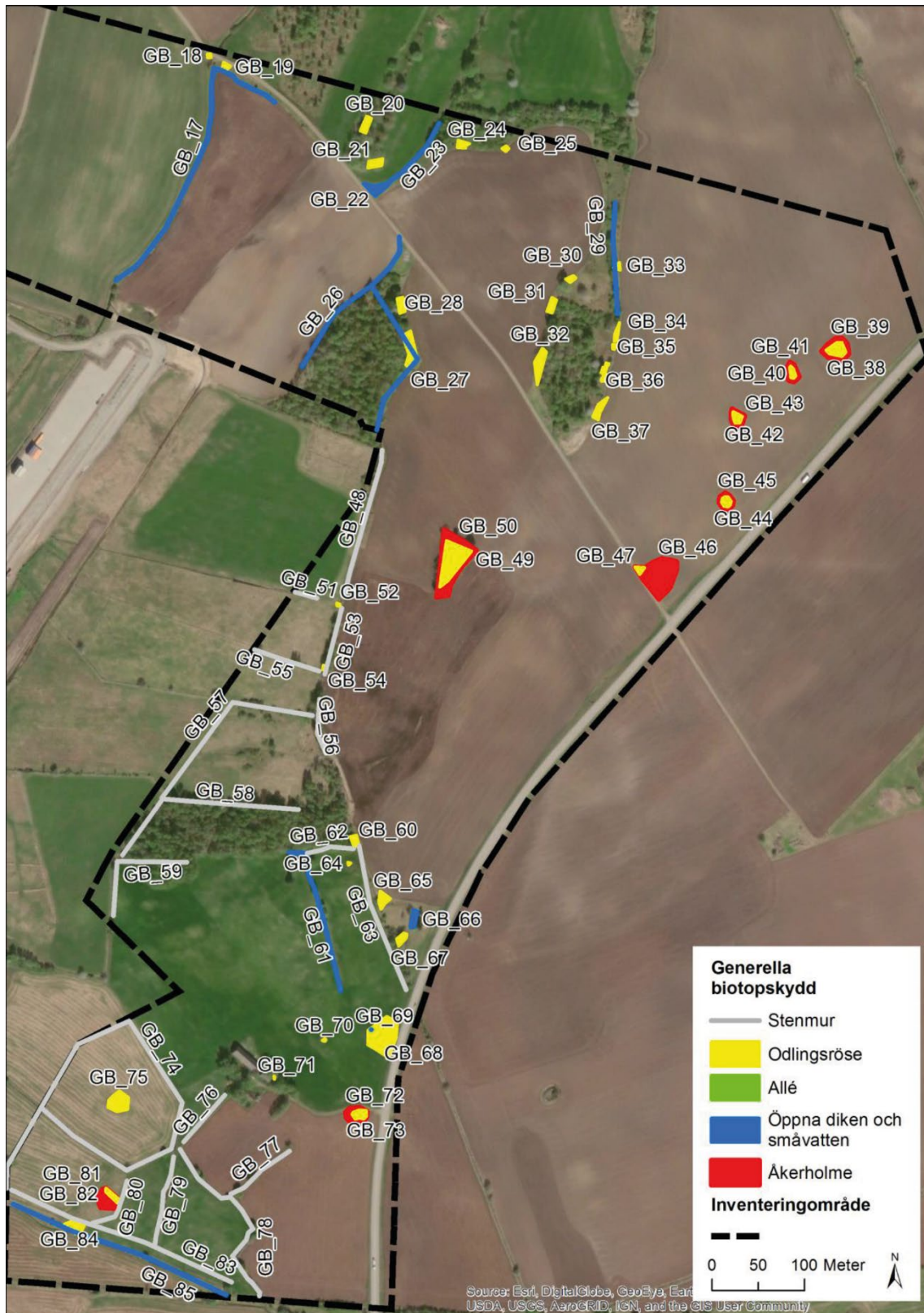


Bild 20 visar biotoper som omfattas av biotopskyddet i den östra delen av programområdet enligt inventeringen.

## Skyddade arter

Inom och i närheten av programområdet har ett antal fridlysta arter observerats, dessa observationer har registrerats dels genom naturvärdesinventeringar men även artportalen och kommunens naturvårdsprogram. Enligt dessa källor har 18 olika fridlysta arter observerats i närområdet under de senaste 20 åren. Arterna vistas olika permanent på platsen, vissa eventuellt endast sporadiskt.

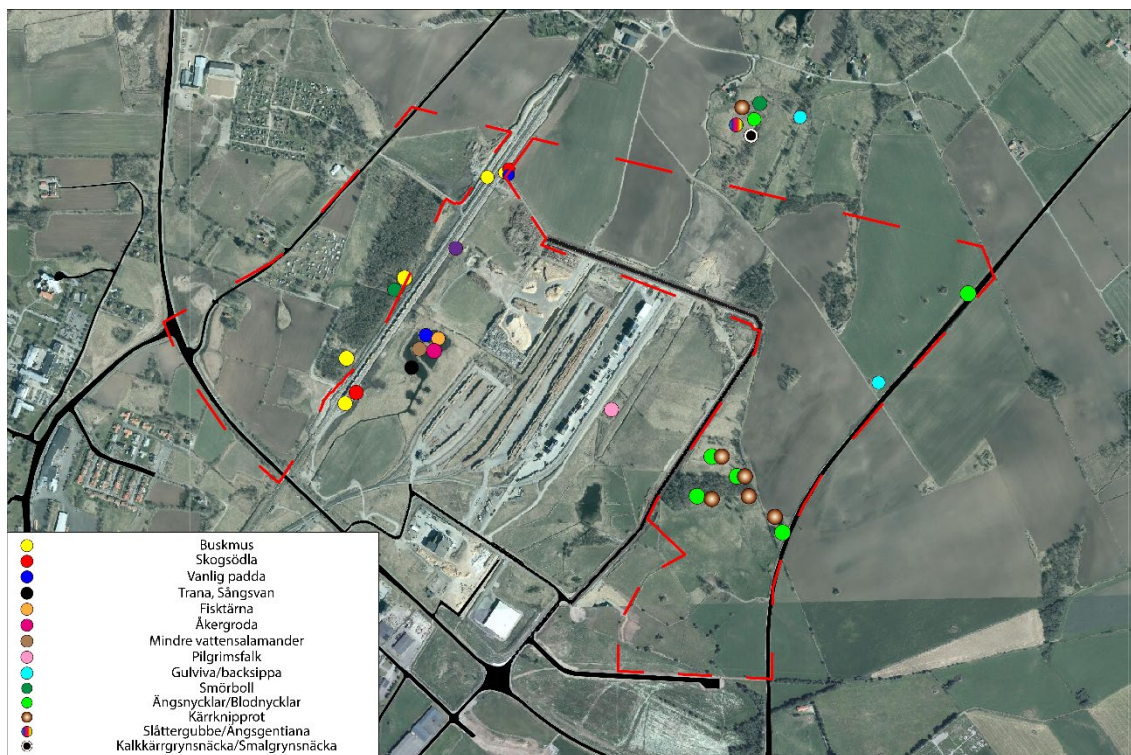


Bild 21 visar fridlysta arter enligt artportalen, naturvärdesinventering och naturvårdsprogram. Markörernas placering är inte exakt utan indikerar ungefär var arterna har observerats.

Några av platserna där skyddade arter noterats har sedan inventeringen påverkats och förstörts framförallt i samband med iordningställande av trafikverkets förbigångspår längs Västra stambanan. Det gäller ett odlingsröse i den nordvästra delen av programområdets östra del där buskmus, skogsödla och vanlig padda noterades. Odlingsröset finns inte längre kvar och delar av stenvallen har försvunnit eftersom ytan också använts för upplag och etablering under arbetets gång. Det gäller även de tidigare diken längs Västra stambanan där buskmus och skogsödla noterats både i norr och söder. Kompensationsåtgärder har genomförts för ingreppen för att locka bort buskmusen från ytorna som påverkades till ett område mellan dagvattendammar och Västra stambanan.

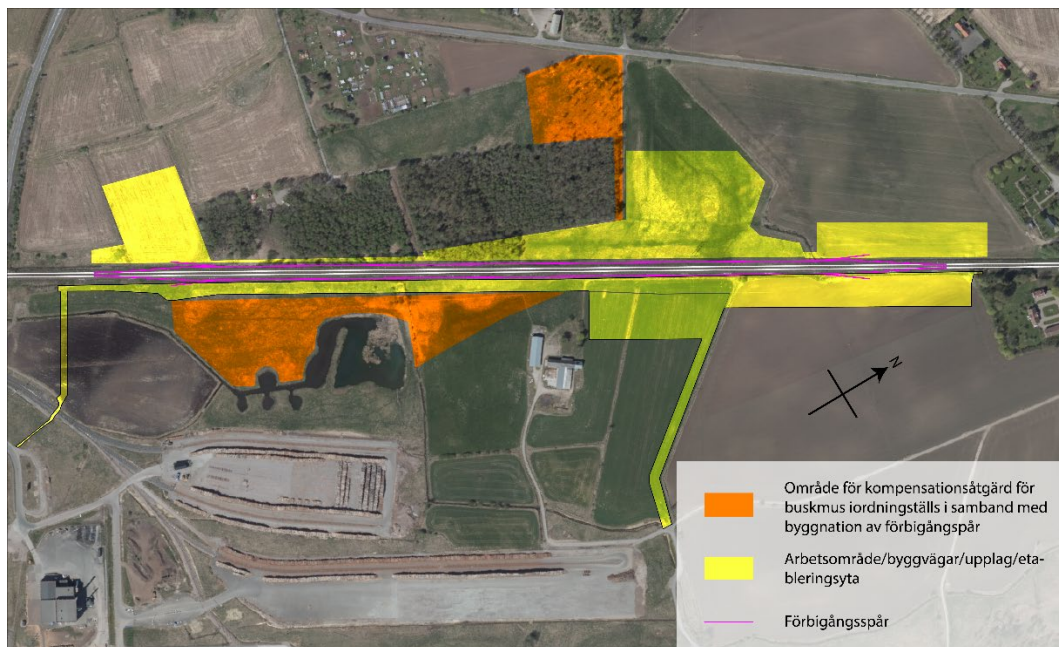


Bild 22 visar områden där kompensationsåtgärder iordningställs för busk mus och områden som påverkats under iordningställandet av förbigångsspåren.

Fridlysta arter skyddas genom artskyddsförordningen och åtgärder i miljöer där fridlysta arter finns ska föregås av en ansökan om dispens från förordningen.

### Känsliga vattenmiljöer

Inom området finns inga känsliga vattenmiljöer men nedströms från området finns Slafsan som omfattas av miljökvalitetsnormer och mynnar ut i Hornborgasjön som är ett naturreservat samt omfattas av riksintresse för naturmiljö/naturvård. Beskrivning av planprogrammets påverkan på miljökvalitetsnormer kopplade till Slafsan finns i kapitel 3.11.

### Jordbruksmark

Enligt tredje kapitlet fjärde paragrafen miljöbalken (1998:808) får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Stora delar av marken som omfattas av planprogrammet bedöms vara brukningsvärd jordbruksmark.

Sammanlagt är det ungefär 78,5 hektar jordbruksmark som omfattas av planprogrammet.

### Fornlämningar

Inom och i närheten av planprogramsområdet finns flera sedan tidigare kända fornlämningar och fornlämningsområden. Kartläggningen av dessa fornlämningar bygger på information från Riksantikvarieämbetet samt tidigare genomförda arkeologiska utredningar. För att tydligare beskriva vilka fornlämningar som finns i närområdet har de numrerats från 1 till 30.



Bild 23 visar kända fornlämningar och fornlämningsområden inom programområdet och närområdet.

Nr	RAÄ nr	Typ	Fynd	Undersökningsstatus	Grad av skada
1	Friggeråker 48:1	Domarring.		Okänd.	Förstörd.
2	Friggeråker 89:1	Övrig kulturhistorisk lämning i form av vägmärke.		Undersökt	Okänd.
3	Friggeråker 28:1	Stensättning.	knivar, pincetter och halsring av brons.	Undersökt.	Okänd/Övertäckt.
4	Friggeråker 111	Möjlig boplats, möjlig fornlämning.	Fynd av flinta, kvartsit, kvarts, diabas ben.	Delvis undersökt.	Ej skadad.
5	Friggeråker 110	Övrig kulturhistorisk lämning.	Fynd av flinta.	Delvis undersökt.	Ej skadad.
6	Friggeråker 19:1	Hällristning med skålgropar.	Skålgropar.	Okänd.	Borttagen
7	L2019:7014	Härd. Ej kulturhistorisk lämning.	Kolbitar och Skörbränd sten.	Ingen antikvarisk bedömning.	Förstörd och borttagen.
8	L2019:7012	Härd.		Ingen antikvarisk bedömning.	Förstörd och borttagen.



9	Friggeråker 109	Boplats	Härd och sex flintavslag.	Ej undersökt.	Ej skadad.
10	Friggeråker 16:1	Stensättning. Ej kulturhistorisk lämning.		Ingen antikvarisk bedömning.	Förstörd.
11	Friggeråker 86:1	Boplats.	Flintavslag.	Ej undersökt.	Ej skadad.
12, 13	Friggeråker 58:1 & 58:2	Stensättning.		Undersökt.	Skadad, övertäckt och överväxt.
14, 15, 16	Friggeråker 59:1, 92:1 & 17:1	Stensättning.		Okänd.	Okänd. Övertäckt och övervuxen.
17	Friggeråker 17:2	Stensättning.		Okänd.	Förstörd, borttagen och överodlad.
18	Friggeråker 115	Fyndplats. Övrig kulturhistorisk lämning.	Flintavslag.	Undersökt och slutredovisad.	Ej skadad.
19	Friggeråker 20:1	Domarring.		Okänd.	Okänd.
20	Friggeråker 108	Boplats	Flintfynd.	Delvis undersökt.	Ej skadad.
21	Friggeråker 21:3	Stensättning.		Okänd.	Överodlad, riskerar att försvinna helt.
22	Friggeråker 21:2	Hög.		Okänd.	Överodlad, riskerar att försvinna helt.
23	Friggeråker 21:1	Stensättning.		Okänd.	Skadad och övertäckt.
24	Friggeråker 114	Boplats	Flintfynd.	Ej undersökt.	Ej skadad.
25	Friggeråker 60:3	Trolig stensättning.		Okänd.	Skadad och överväxt.
26, 27	Friggeråker 60:1 & 60:2	Otydlig stensättning.		Okänd.	Okänd. Överväxt.
28, 29, 30	Friggeråker 23:1, 22:1 & 22:2	Gånggrift/Stenkamm argrav.		Okänd.	Skadad, övertäckt och övervuxen.

Tabell 1 visar information om fornlämningarna som finns inom och i närheten av programområdet.

## 2.8 Teknisk försörjning

### El, värme & elektroniska kommunikationer

Det finns tre kraftledningar i form av luftledningar som går igenom och angränsar till planprogramområdet.



Bild 24 visar placering av luftledningar i och runt planprogramområdet. Planprogramområdet är markerat med röd streckad linje.

Skanova AB har underjordiska ledningar i planprogrammets västra del som sträcker sig i nordsydlig riktning. Skanova AB har även ledningar i den sydöstra delen av programområdet som sträcker sig tvärs över området från gatan utanför området via den före detta gården till riksväg 46.

FEAB har underjordiska ledningar som främst följer gatunätet men även servisledningar till befintlig och tidigare existerande bebyggelse. Därutöver finns en 10 kilovolt luftledning med nordsydlig sträckning som följer en brukningsväg i programområdets norra del.

### Dricksvatten & spillvatten

Vissa delar av programområdet omfattas av kommunens verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten. Verksamhetsområdet innebär att kommunen ansvarar för försörjningen av dricks-, spill- och dagvatten till fastigheterna som omfattas.

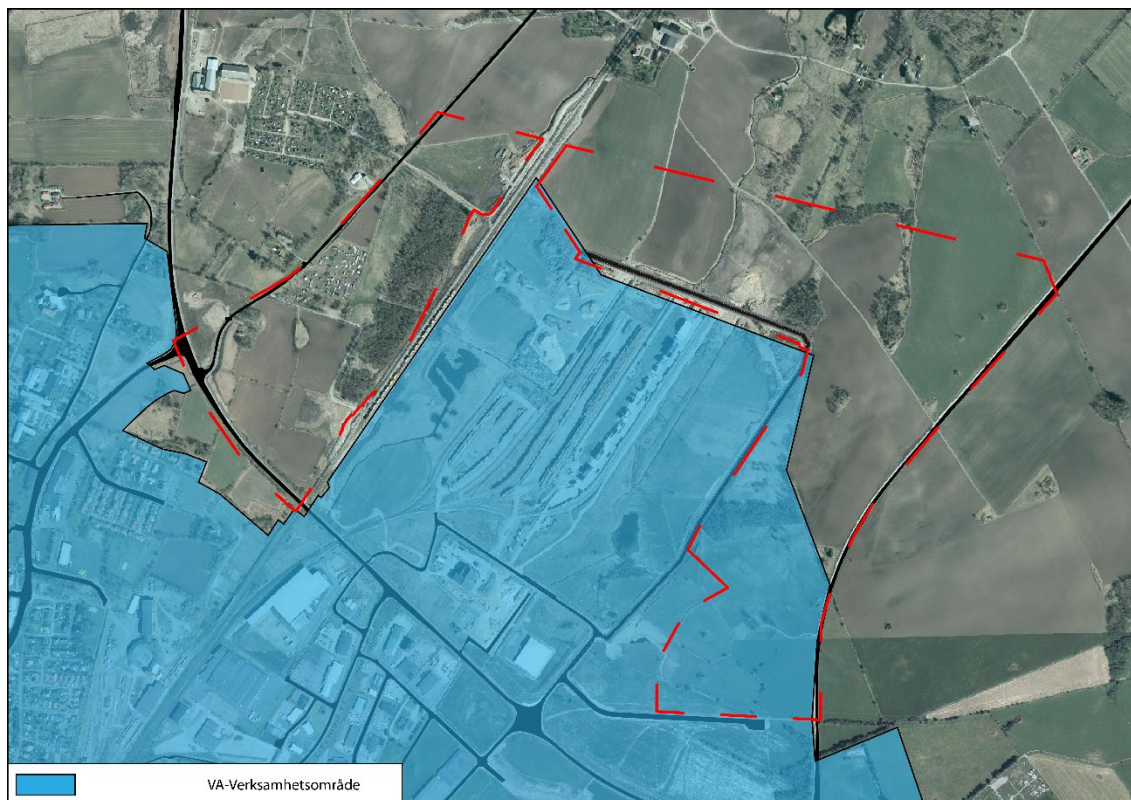


Bild 25 visar kommunens verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten. Planprogramområdet är markerat med röd streckad linje.

Det finns dricks- och spillvattenledningar i närområdet samt delvis inom planprogramområdet. Ledningarna följer till stor del sträckningen på Energigatan och Virkesvägen men har på vissa platser en annan sträckning.

## Dagvatten

Dagvatten från delar av Falköpings tätort avleds via diken och ledningar till Marjarps logistikområde dels till dagvattendammarna närmast Västra stambanan samt dels en fördröjningsdamm nära korsningen mellan Energigatan och Virkesvägen. Detta dagvatten leds sedan via diken och ledningar till en bäck som rinner vidare norrut.

Det finns dagvattenledningar som huvudsakligen följer Energigatans och Virkesvägens sträckning men det finns även ledningar som sammankopplar diken. Inom programområdets västra del lutar marken mot Västra stambanan där det finns grävda diken som leder bort vattnet norrut. Norr om skogen väster om Västra stambanan går ett dike från väg 2841 österut mot diket längs västra stambanan. I den norra delen av programområdet kommer vatten söderifrån via diken mellan kvartersmarken som planlagts sedan tidigare. Dikena kommer samman i en bäck som fortsätter norrut. Den östra delen av programområdet lutar främst västerut förutom vid en sänka täckt av skog. Sänkan har dikats ut och dikena rinner norrut tills dikena når en grusväg som kulverterats.



Bild 26 visar dagvattenhanteringen i och i närheten av planprogrammet. Programområdet markerat med röd streckad linje.

Det finns fem diktungs- och markavvattningsföretag som helt eller delvis ligger inom programområdet. Dessa är Dotorp-Marjarps torrlägningsföretag av år 1946, Marjarps torrlägningsföretag av år 1946, Stora Bäckabo diktungsföretag av år 1961, Stora Bäckabo diktungsföretag av år 1975 och Sikagårdens diktungsföretag av år 1955.

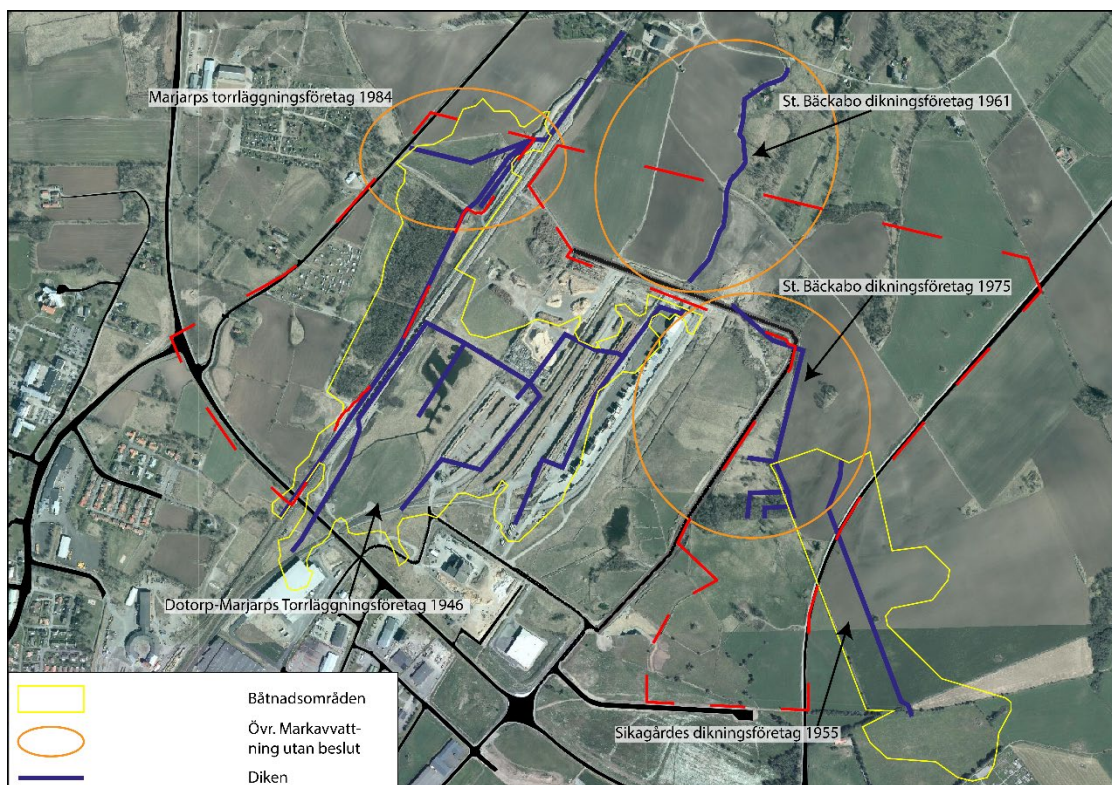


Bild 27 visar diknings- och markavvattningsföretagens utbredning inom programområdet. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

## 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). Inom och i programområdet och dess närområde finns det elva brandposter som framförallt är placerade längs gatorna inom Marjarps logistikområde. Dessa brandposter är anslutna till dricksvattenledningarna under gatorna. Det längsta avståndet mellan posterna är 450 meter i Virkersvägens öst-västliga sträcka, därutöver är avståndet kortare.

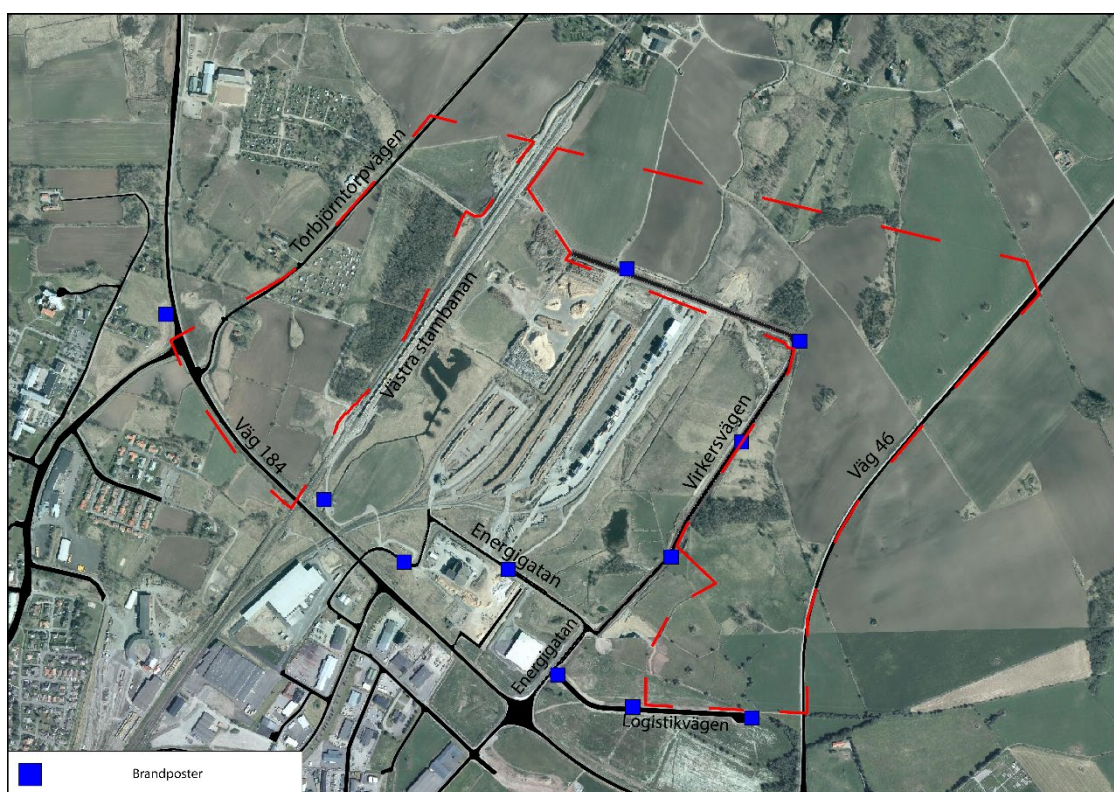


Bild 28 visar ungefärlig placering av befintliga brandposter i planprogrammets närområde.

## Avfall

Verksamheter ansvarar själva för hanteringen av avfall.

## 2.9 Hälsa & säkerhet

### Geoteknik

Den geotekniska utredningen som genomförts visar att inom större delen av programområdet utgörs den ytliga jorden av siltig mulljord med en mäktighet varierande mellan 0,2 och 1,1

meter. I områdets nordvästra del finns ett sankt område där den ytliga jorden utgörs av torv ner till som mest 1,5 meter i de undersökta punkterna, torvens mäktighet kan dock lokalt vara större än så. Under det organiska ytskiktet utgörs jorden huvudsakligen av morän. Inom stora delar av området överlagras moränen av sand, silt eller lera som bedöms vara av medelfast lagring och delvis mycket tjällyftande. Den underliggande moränen är av varierande sammansättning av sand och lera samt bedöms huvudsakligen hålla hög relativ fasthet och delvis mycket tjällyftande.

## Radon

Jorden inom området innehåller rikligt med alunskiffer och uppmätta halter varierade enligt den genomförda geotekniska utredningen mellan 61 och 194 kBq/m<sup>3</sup>. Det innebär att marken ska klassas som högradonmark och därmed krävs åtgärder vid byggnation.

## Översvämningsrisk

Vid skyfall finns det risk att områden inom planprogramområdet översvämmas. Detta gäller främst i områdets norra delar.

## Ras-, skred- & erosionsrisk

Enligt den geotekniska utredningen bedöms inte sättningsproblematik föreligga. Enligt geotekniska utredningen bedöms inte några stabilitetsproblem eller någon risk för ras eller blockutfall.

## Buller

Det förekommer buller från Västra stambanan, riksväg 46 och länsväg 184 samt järnvägsspåren och godsterminalerna. Även fjärrvärmecentralen har miljötillstånd för buller. Enligt genomförd bullerutredning riskerar inte riktvärden för ekvivalenta ljudnivåer överskridas vid bostäder men riktvärden för maximala ljudnivåer riskerar att överskridas nattetid vid ett bostadshus sydväst om programområdet. Vid övriga bostadshus i programområdets närhet överskrids inte riktvärden, med undantag för bostadshus inom programområdet.

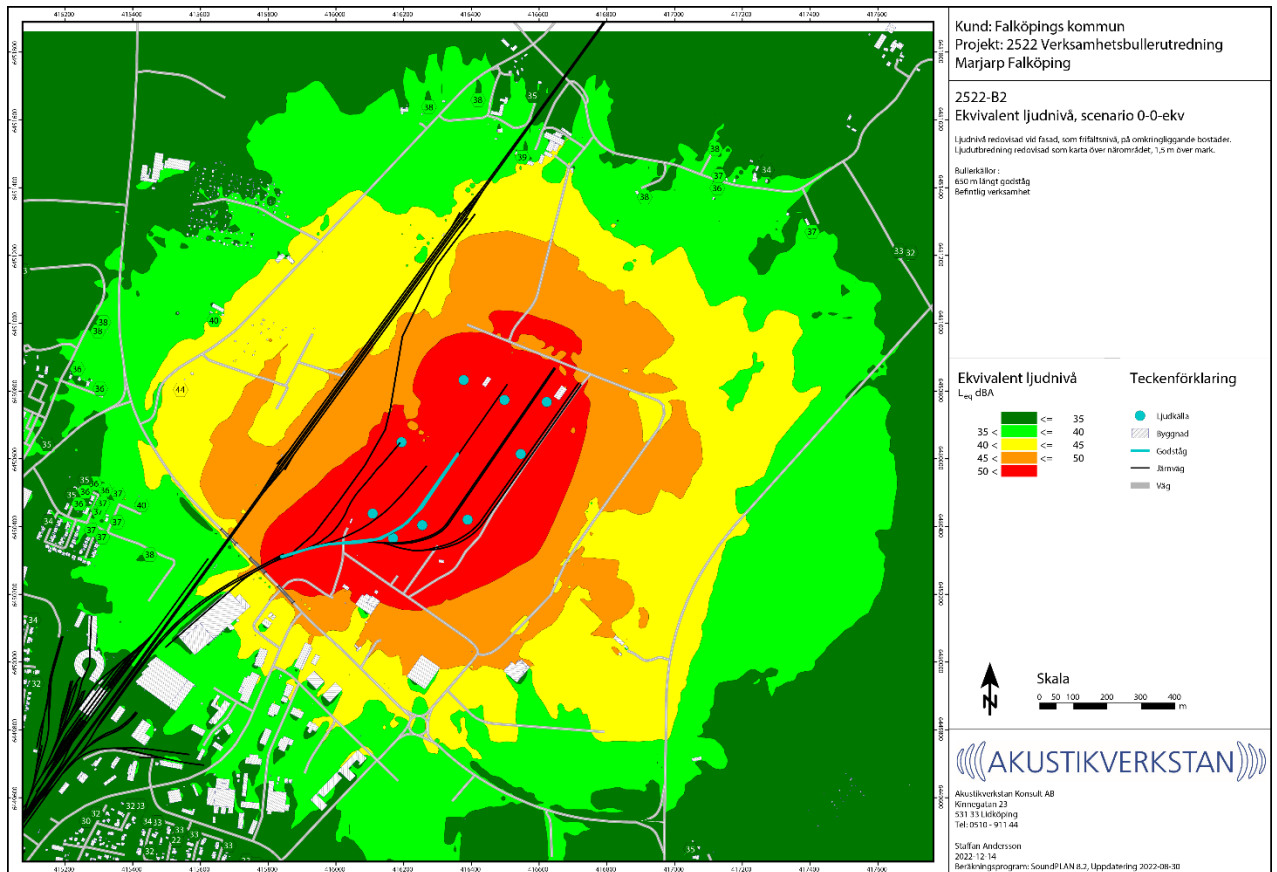


Bild 29 visar ekvivalenta bullernivåer samt bullernivåerna vid bostäder i närheten av verksamhetsområdet utifrån bullerutredningens nuläggsscenario. Nattetid får bullret inte överskrida 40 dBA ekvivalenta ljudnivåer.

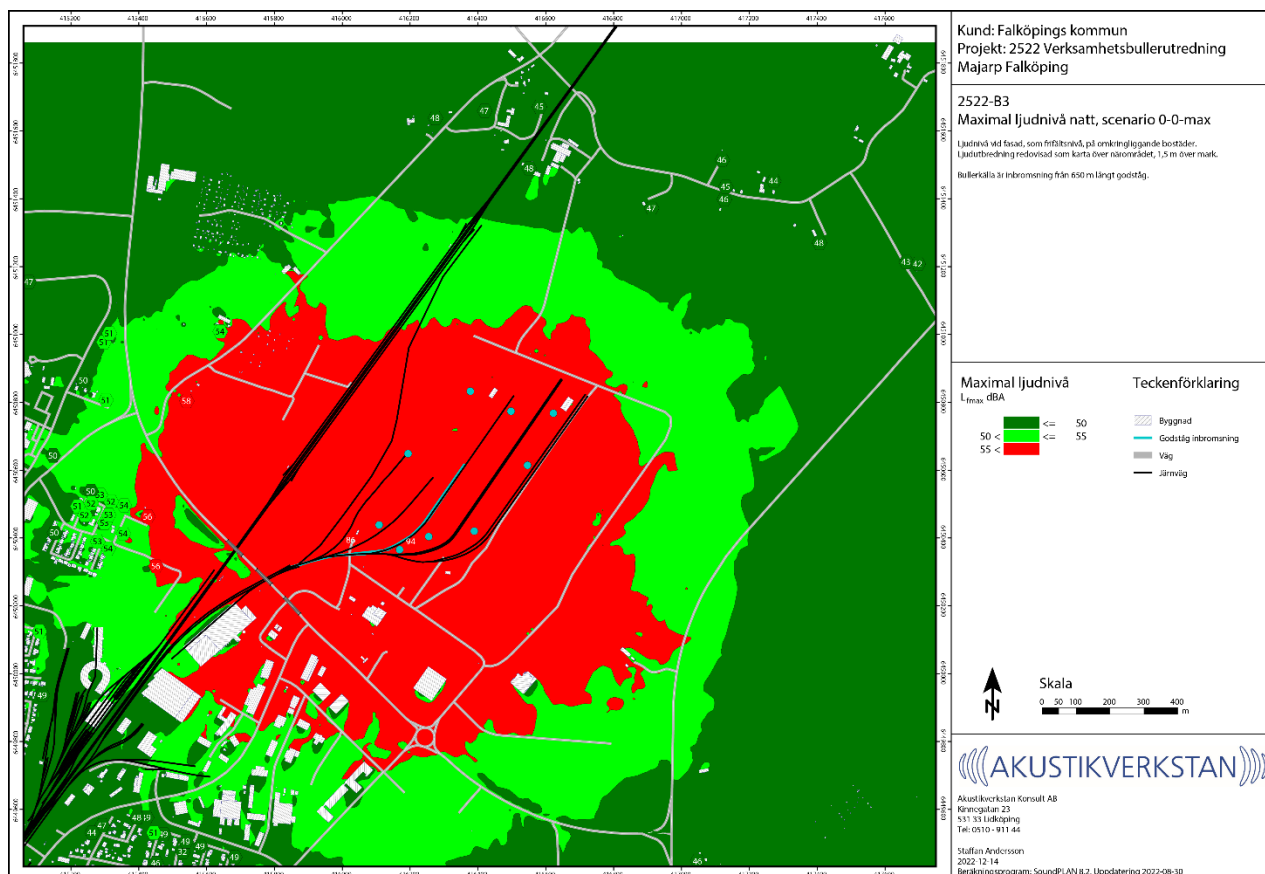


Bild 30 visar maximala bullernivåer samt bullernivåer vid bostäder i närhet av verksamhetsområdet utifrån bullerutredningens nuläggesscenario. Natttid får bullret inte överskrida 55 dB maximala ljudnivåer.

## Vibrationer

Det förekommer troligen vibrationer från Västra stambanan, riksväg 46 och länsväg 184 samt järnvägsspåren och godsterminalerna. Tunga lastbilstransporter till och från området bidrar troligen också till vibrationer på gator och omkringliggande vägar.

## Farligt gods

Farligt gods transporteras på specifika trafikleder, inom 150 meter från dessa leder bildas ett så kallat influensområde. Inom influensområdet ska riskerna för människors liv och hälsa utredas vid planläggning och lovgivning. Inom 40 meter från dessa leder gäller generellt att byggnader ska uppföras med brandsäkert material, att utrymningsvägar leds bort från leden samt att utomhusytor inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Detta avstånd kan dock variera beroende på omgivningens beskaffenhet. I planprogramområdets närhet ligger tre transportleder för farligt gods, det är länsväg 184, riksväg 46 och Västra stambanan.



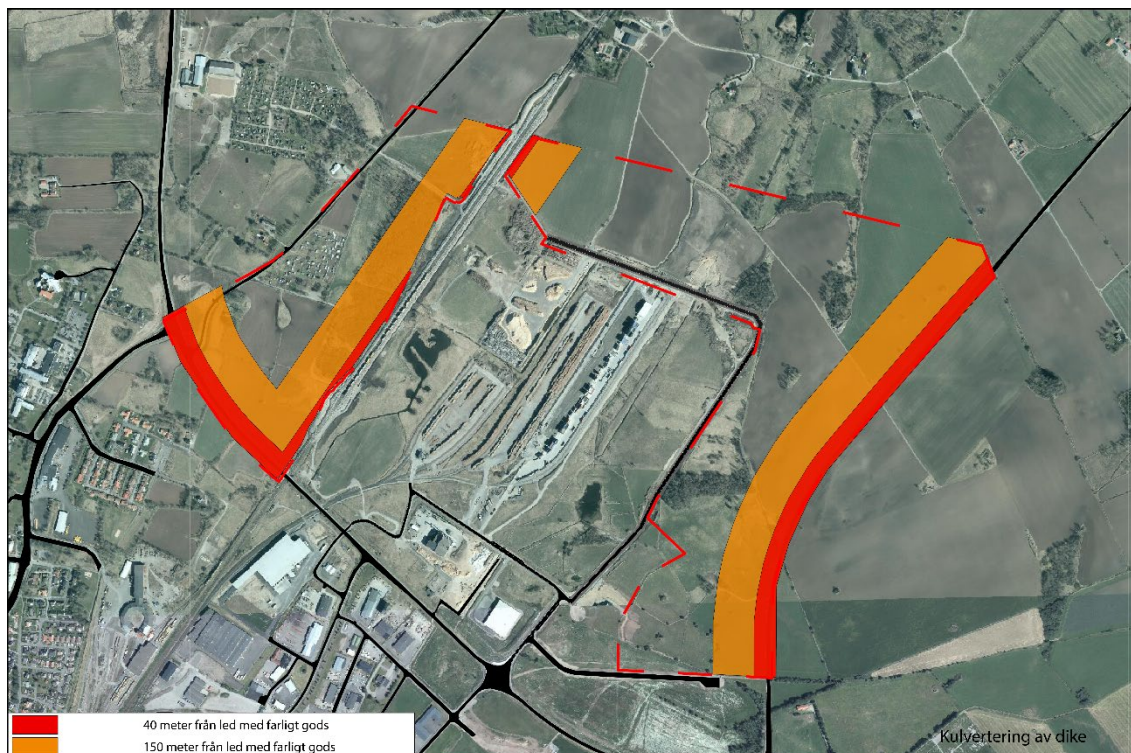


Bild 31 visar ungefär områden inom 40 och 150 meter från led där farligt gods transporteras. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

## Markföroreningar

Inom planprogramsområdet finns inga kända markföroreningar men det finns två i närområdet. Ett potentiellt förorenat område norr om planprogramsområdet är ett gammalt kalkbrott som återställts med vatten. Det finns även ett oklassat måttligt förorenat område vid fjärrvärmepannan i Marjarps logistikområde. I samråd med Miljösamverkan Östra Skaraborg (MÖS) har det bedömts att föroreningarna inte påverkar marken inom programområdet. På grund av detta bedöms inte markteknisk utredning krävas. Om förorening påträffas vid markarbeten ska arbetet avbrytas och föroreningen rapporteras till Miljösamverkan Östra Skaraborg.



Bild 32 visar områden som är och kan vara förorenade i programområdets närhet.

## Lukt & luftföroreningar

Fjärrvärmecentralen omfattas av tillstånd för luftföroreningar så som kväveoxider, kolmonoxid, stoft, kadmium, kvicksilver, arsenik, bly, nickel, krom, koppar, zink och ammoniumkväve. Tillståndet omfattar även bullernivåer som inte får överskridas vid bostäder och närliggande verksamheter.

## 3. Programförslag & konsekvenser

### 3.1 Bebyggelse

Planprogrammet syftar främst till att möjliggöra för etableringar med koppling till logistik och terminaler på Marjarp logistikområde för exempelvis lagring och omlastning av gods men även depåverksamhet för spårbundna fordon. Sådana etableringar omfattar stora markytor och kräver att lägsta tillåtna höjd på byggnader inte är för låg. Nedan beskrivs vilka ställningstaganden kring bebyggelse som bedöms krävas för att förslaget ska vara lämpligt.

#### Ställningstaganden

- Fastigheter om minst 10 000 kvadratmeter ska kunna bildas.
- Byggnader bör placeras i förhållande till fastighetsgräns och andra byggnader.
- Byggnaders höjd bör regleras i meter över nollpunkt.
- Byggnaders höjder bör regleras i förhållande till intilliggande befintliga detaljplaner.
- Byggnaders höjd bör regleras med landskapsbilden i beaktning från omkringliggande vägar.

#### Stads- och landskapsbild

Genom reglering av byggnaders höjd i meter över en nollpunkt kan etableringar möjliggöras samtidigt som stads- och landskapsbilden till viss del kan värnas. En sådan reglering skulle kunna innebära att mark inom höglänta områden behöver schaktas för att möjliggöra för byggnader. En volymstudie har genomförts, se bilaga, som visar att planprogrammet bedöms innebära:

- Liten negativ påverkan på vyn mot Mösseberg från Riksväg 46.
- Måttlig negativ påverkan på landskapsbild och upplevelsen av Friggeråker norrifrån.
- Stor negativ påverkan på vyn mot Ålleberg norrifrån men ingen negativ påverkan på vyn mot Mösseberg.
- Måttlig negativ påverkan på vyn mot Friggeråker söderifrån.

Sammanfattningsvis bedöms planprogrammet utifrån dessa utgångspunkter innebära en måttlig negativ påverkan på landskapsbilden och riksintresse för kulturmiljövården i förhållande till ett nollalternativ. Det allmänna intresset av de positiva effekterna för klimatet, nyttan för det regionala näringslivet och vikten av att möjliggöra en fortsatt grön omställning av godstransporter inom Västra Götalandsregionen bedöms vara större än bevarandet av stads- och landskapsbilden. Föreslagen utveckling bedöms också vara i linje med att säkerställa att funktionen för riksintresse för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer ska fungera.

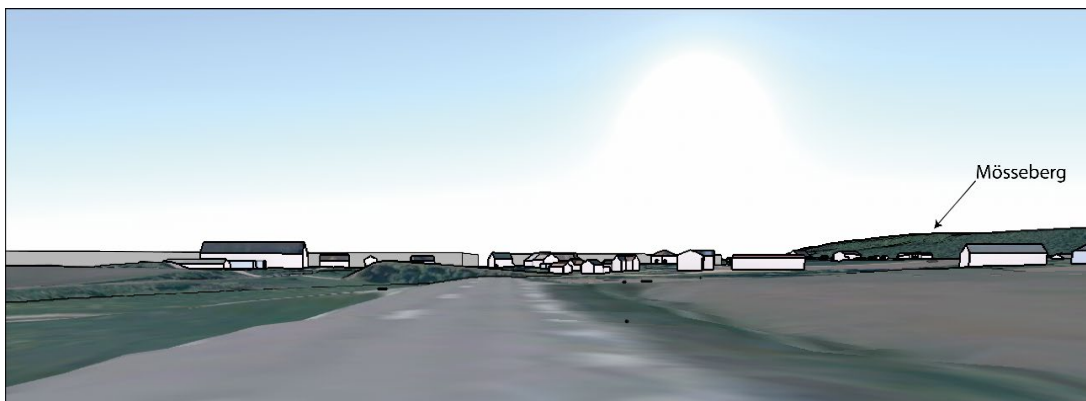


Bild 33 visar planprogrammets påverkan på landskapsbilden på väg 2841 norr om Friggeråker. Maximal bebyggelse är gråmarkerad.

## Exploateringsgrad

Vid detaljplanering ska en exploateringsgrad regleras på ett sätt som möjliggör för stora etableringar samtidigt som det finns ytor för parkering, hantering av dagvatten och möjlighet till sikt mellan byggnader samt omhändertagande av den egna fastigheten.

## Utformning & volymer

Höjddreglering bör beakta kulturmiljövärden kopplade till Friggeråker kyrkby genom att reglera byggnaders högsta höjd lägre närmare kyrkbyn än i andra delar av programområdet. Vid reglering av byggnaders höjd bör landskapsbilden beaktas från omkringliggande vägar. Byggnaders höjder bör i övrigt regleras i förhållande till intilliggande befintliga detaljplaner samt verksamheternas särart inom logistikområdet. Genom att reglera byggnaders höjd i meter över nollplanet kan deras höjd styras oberoende av markens höjd till skillnad från reglering utan referens till nollplanet.

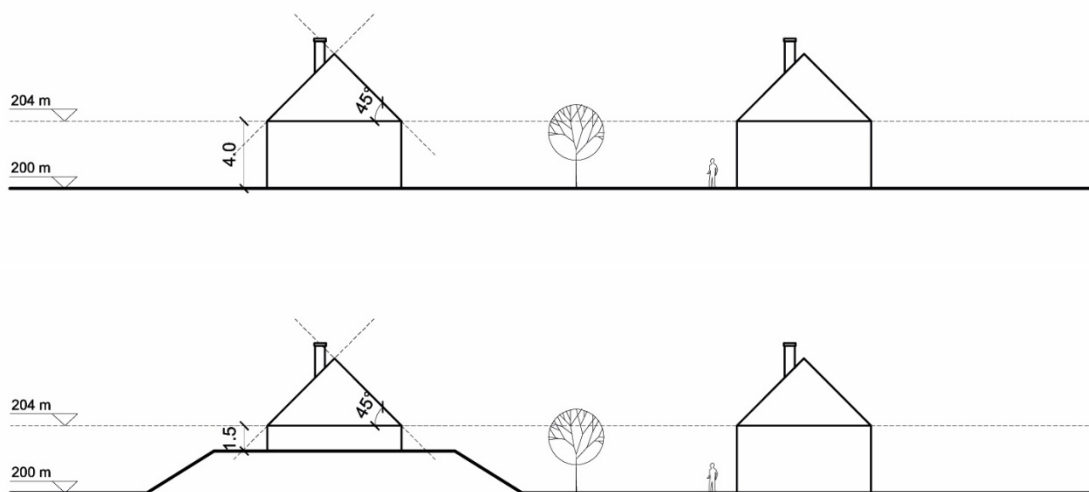


Bild 34 illustrerar effekten av reglering av byggnadshöjd utifrån nollplanet. Byggnaden till vänster kan inte uppföras högre oberoende av markens höjd.

## Fastighetsbildning

För att möjliggöra för etableringar som är transportintensiva och platskrävande bör det i detaljplanering skapas förutsättningar för att bilda fastigheter om minst 10 000 kvadratmeter.

## 3.2 Gator & trafik

Eftersom planprogrammet främst syftar till att möjliggöra för etableringar med fokus på logistik är det viktigt att gatorna i området anpassas för tunga transporter men även att det finns möjlighet till både gång- och cykeltrafik som kollektivtrafik. Ställningstaganden nedan bedöms krävas för att det ska kunna säkerställas.

### Ställningstaganden

- En fortsättning av Virkesvägen norrut och västerut bör planläggas.
- Gata med anslutning till Virkesvägen bör planläggas österut mot riksväg 46.
- En gata parallellt med Virkesvägen mellan Virkesvägen och riksväg 46 bör planläggas.
- Gata med anslutning till Väg 2841 bör planläggas i området väster om Västra stambanan.
- Säkerställa möjlighet att uppföra gång- och cykelbanor längs Virkesvägens fortsättning och tillgänglighet för kollektivtrafik längs samtliga gator inom allmän plats i den östra delen av programområdet.
- Parkeringsplatser för verksamheterna ska iordningställas i enlighet med Falköping kommuns parkeringspolicy och -norm.
- Vändzon för kollektivtrafik bör möjliggöras inom allmän plats med användning gata.

### Gatustruktur

En fortsättning av Virkesvägen norrut förbi befintlig kraftledning föreslås. För kvartersmarken västerut bör gatan sedan svänga västerut parallellt med kraftledningen mot Västra stambanan. I nära anslutning till början av förlängningen av Virkesvägen föreslås en korsning med en industrigata österut mot riksväg 46. Denna gata skulle i framtiden kunna ansluta till riksvägen eller ett område på den östra sidan av riksväg 46. En gata föreslås planläggas parallellt med Virkesvägen för att på så sätt trafikförsörja etableringar närmare riksväg 46.

I den västra delen av programområdet föreslås en industrigata ansluta till Väg 2841 och fortsätta österut mot Västra stambanan. En sådan gata skulle fungera som den enda anslutningen till det allmänna gatunätet på den västra delen av programområdet.

Planprogrammets ställningstaganden kring gatustruktur möjliggör även för uppförande av gemensamt anlagda och skötta vägar inom kvartersmark om så är nödvändigt.

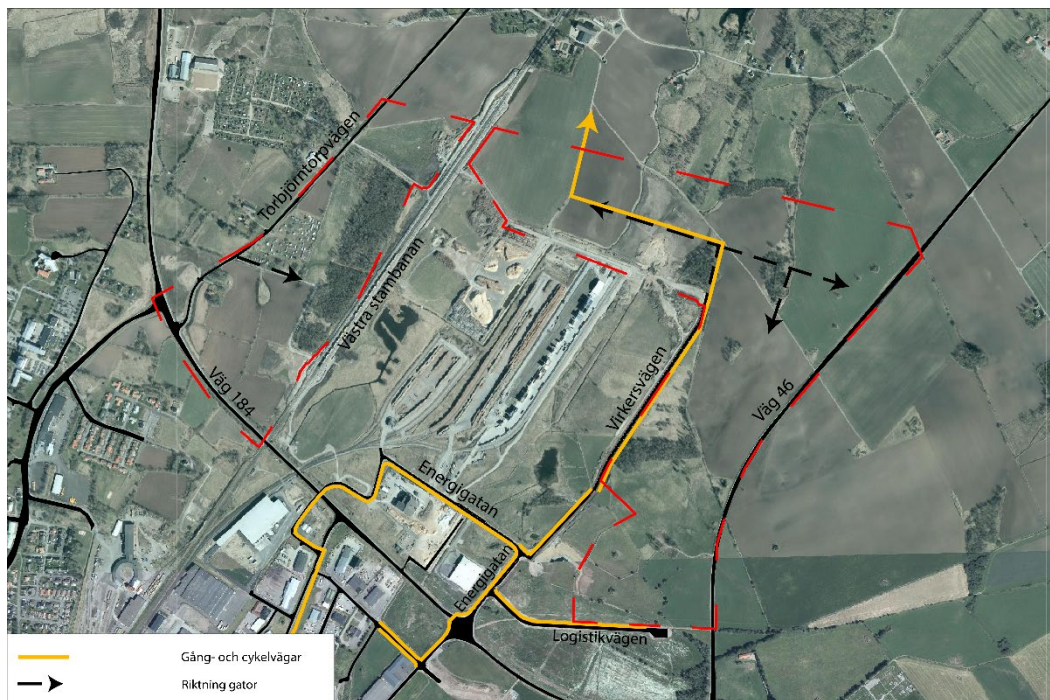


Bild 35 illustrerar en möjlig sträckning av industrigator samt gång- och cykelväg inom programområdet. Programområdet är markerats med röd streckad linje.

Industrigatornas bredd ska möjliggöra för både körbanan och ytor som behövs för hantering av dagvattnet som gatan ger upphov till. Bredden bör även möjliggöra för uppförande av gång- och cykelbanor, hållplatser för kollektivtrafik och eventuella kompensationsåtgärder som alléer.

Gång- och cykelbanor bör planläggas längs Virkesvägens fortsättning och tillgänglighet för kollektivtrafik föreslås på samtliga gator i den östra delen av programområdet. Huruvida området försörjs med kollektivtrafik avgörs av Västra Götalandsregionen. Genom en sådan utbyggnad kan hållbara transporter till och från arbete underlättas och möjlighet skapas för besök i de naturområden som skapas. Eftersom inte den befintliga gatustrukturen eller planprogrammet möjliggör för genomgående trafik bör en vändzon för kollektivtrafik möjliggöras inom programområdet. En utbyggnad av gång- och cykelvägen möjliggör för en ersättning av den befintliga anslutningen norrut mot Torbjörntorp.

Parkeringsplatser för verksamheterna ska iordningställas i enlighet med Falköpings kommuns parkeringspolicy och -norm. Det innebär bland annat att parkeringsplatser först och främst ska iordningställas inom respektive fastighet. Parkeringsbehovet beräknas utifrån vad som byggs och hur mycket.

## Trafikalstring

Ett genomförande av planprogrammet bedöms innebära ökade trafikmängder på gatorna inom Marjarps logistikområde och den delen av Väg 2841 som ingår i programområdet. Trafikökningen bedöms bestå av godstrafik men även persontrafik till och från arbetsplatser. Exakta trafikmängder som ett genomförande av planprogrammet bidrar med är omöjligt att uppskatta och beror bland annat på hur stora ytor för etableringar som skapas vid detaljplanering. Enligt genomförd kapacitetsutredning bedöms korsningen mellan riksväg 46 och länsväg 184 överbelastas år 2040 även utan utbyggnad av planprogrammet. Utredningen

visar att eftersom vänstersvängarna i korsningen kräver väjning för ett eller flera fält bildas köer vid framförallt eftermiddagens maxtimme. Enligt utredningen finns det kapacitet i cirkulationsplatsen på länsväg 184 även vid full utbyggnad av planprogrammet och vid olika scenarier vad gäller huvudsaklig trafikriktning till och från området.

Planprogrammet möjliggör för ytterligare anslutning mot riksväg 46 men för att inte befintlig korsning på väg 46 ska överbelastas skulle en mötesfri korsningspunkt krävas antingen i den befintliga eller vid en ny anslutning.

### 3.3 Naturvärden

De etableringar planprogrammet syftar till att möjliggöra omfattar stora markytor. För att säkerställa att viktiga naturvärden inte går förlorade samtidigt som en utveckling kan möjliggöras föreslås följande ställningstaganden.

#### Ställningstaganden

- Användningen natur föreslås i huvudsak för områden som har naturvärdesklass 1 & 2.
- En sammanhängande struktur mellan grönområden bör eftersträvas vid detaljplanläggning.
- Naturområden bör utformas med beaktande av biologisk mångfald.

#### Naturmark

Områden med naturvårdsobjekt inom klass 1 & 2 bör i huvudsak planläggas med användningen natur. Den norra delen av planprogrammet omfattar delar av en ängs- och betesmark med naturvärdesklass 1 som kan behöva ianspråktagas för att möjliggöra ytterligare terminaler. Påverkan på dessa naturvärden bedöms vara nödvändiga och acceptabla för att tillgodose riksintresse för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer. Inom områden med klass 3 ska en prioritering göras vid varje enskilt fall.

En sammanhängande struktur mellan grönområden bör eftersträvas vid planläggning. Utöver områden som planläggs med användningen natur kan diken längs gator och vägar också delvis fungera som länkar mellan naturområden. Genom en sådan sammanhängande struktur kan växt- och djurarter sprida sig och deras bestånd fortleva. Även naturområden i redan planlagd mark bör beaktas på liknande sätt.

Genom att utforma naturområden med beaktande av biologisk mångfald kan den bevaras och utvecklas så att nuvarande och framtida generationer får tillgång till en god livsmiljö med rika naturupplevelser.



Bild 36 illustrerar en schematisk bild av hur sammanhängande struktur mellan grönområden kan skapas. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

Allmän plats med användningen natur föreslås för områden som behövs för hantering av dagvatten som exempelvis diken eller fördröjningsområden så att kommunen har rådighet över dem och möjlighet att sköta dem. Användningen föreslås även för att bevara vissa skogsridåer och brukningsvägar som är av värde för kulturmiljön men även för att bevara vissa fornlämningar. Se kapitel 3.7 för beskrivning av programmets påverkan på och ställningstaganden angående det generella biotopskyddet, skyddade arter, känsliga vattenmiljöer, jordbruksmark och fornlämningar.



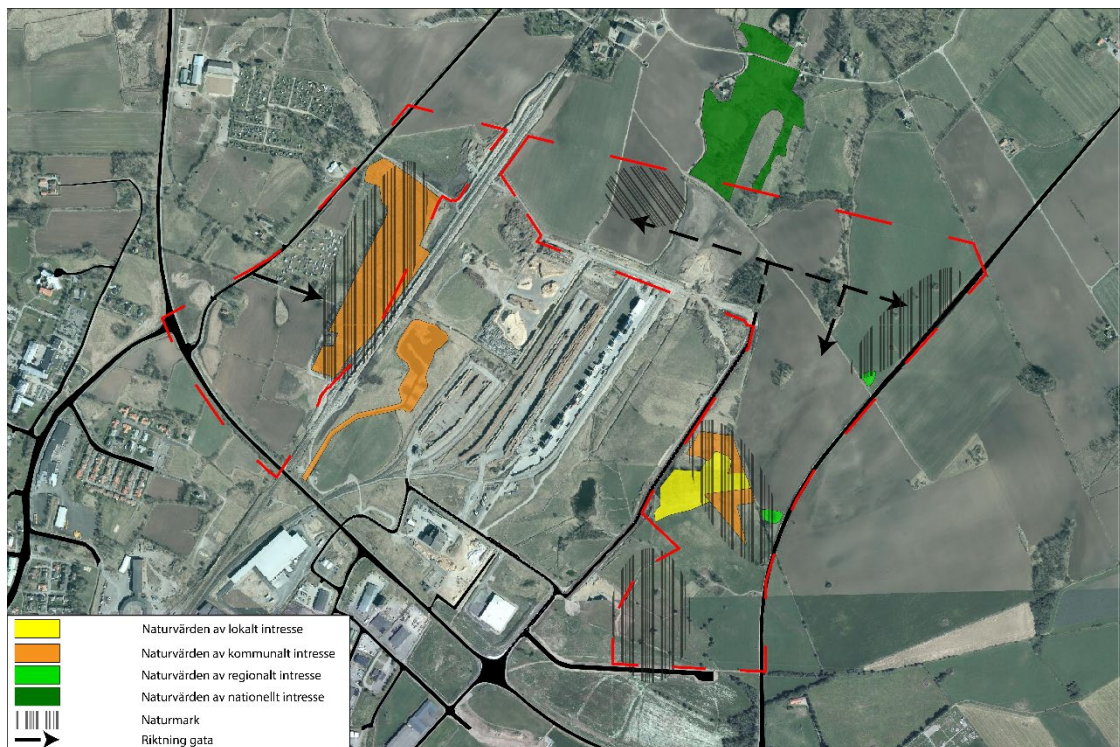


Bild 37 visar ungefärliga områden som föreslås planläggas som allmän plats med användningen natur samt områden med naturvärden enligt naturvårdsprogrammet. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

Planprogrammet förespråkar att områden med naturvärden av kommunalt, regionalt och nationellt intresse som ingår i programområdet i huvudsak helt eller delvis planläggs med användningen natur. Genom sådan planläggning skyddas naturvärden inom dessa områden. Inom programområdet bedöms värdet av att säkerställa riksintresset för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer vara viktigare än bevarandet av samtliga naturvärden. Även värdet av de positiva effekterna för klimatet, nyttan för det regionala näringslivet och vikten av att möjliggöra en fortsatt grön omställning av godstransporter har bedömts som viktigare. Vissa naturvärdesobjekt är kopplade till biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet och kommer om de påverkas kompenseras för. Påverkan på skyddade områden och kompensationsåtgärder beskrivs i kapitel 3.6.

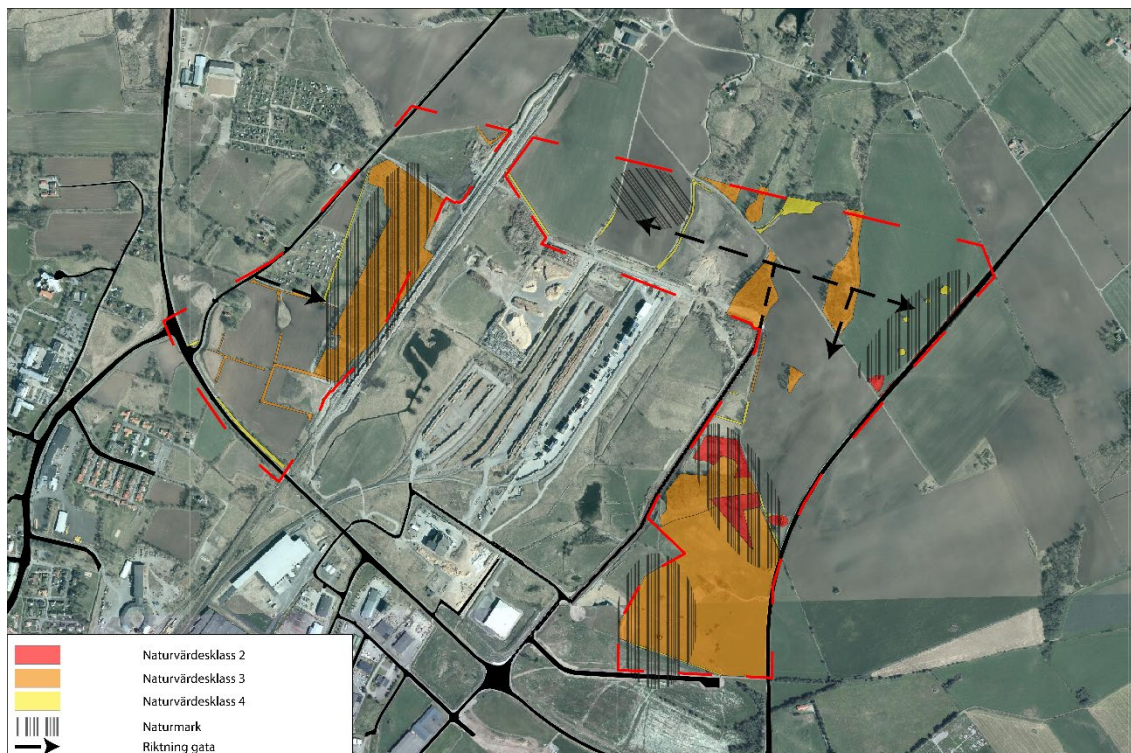


Bild 38 visar ungefärliga områden som föreslås planläggas som allmän plats med användningen natur samt områden med naturvärden enligt naturvärdesinventeringen. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

## 3.4 Social struktur

### Övergripande ställningstaganden

- Naturområden bör utformas och placeras för att möjliggöra tillgänglighet för allmänheten.

### Social struktur

Vid ett genomförande av planprogrammets intentioner kommer den sociala strukturen i området främst präglas av personer som reser till och från arbetsplatser i området. Programförslaget innebär ingen funktionsblandning utan istället en utbyggnad av befintligt logistikområde. Programförslaget möjliggör för rekreation inom naturområden och fornlämningar som bevaras från exploatering. Kollektivtrafik samt gång- och cykelvägar kan ges utrymme inom allmän plats med användning gata. Koloniområdet i den västra delen av programområdet som bedöms fungera som en mötesplats försvinner samtidigt som programmet möjliggör för etablering av nya arbetsplatser som också bedöms kunna fungera som mötesplatser.

Få barn bedöms påverkas negativt vid ett genomförande av planprogrammet eftersom det inte angränsar tätbebyggt bostadsområde. Koloniområdet kan ersättas medan bostaden inom området kommer försvinna. Programområdet bedöms till största del fortsatt vara otillgänglig och olämpligt för barn med undantag för de naturområden som finns och kommer utvecklas. Utveckling på annan plats närmare bostadsområden bedöms kunna medföra större negativ påverkan vad gäller buller, trafiksäkerhet och trygghet. Framtagandet av programmet har utgått från barnrättsperspektivet.

## 3.5 Skyddade områden

### Ställningstaganden

- Ovan jord synliga fornlämningar inom kvartersmark och allmän platsmark bör bevaras.
- Biotoper där växt- och djurarter har identifierats som omfattas av artskyddsförordningen bör så långt som möjligt skyddas från exploatering.

Kompensationsåtgärder för skyddade biotoper föreslås inom programområdet alternativt angränsande områden som ägs av kommunen. Placeringen och utformningen av dessa hanteras i detaljplan och ansökan om dispens.

### Stenmurar

Programområdet omfattar 34 stenmurar som omfattas av det generella biotopskyddet. Murar inom mark som föreslås planläggas som allmän platsmark med användning natur skyddas genom att exploatering inte möjliggörs och genom skötsel av kommunen. Stenmurar inom mark som föreslås planläggas inom kvartersmark bör kompenseras.



Bild 39 visar stenmurar i programområdet och planprogrammets föreslagna markanvändningar. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

### Alléer

Programområdet omfattar endast tre alléer som omfattas av det generella biotopskyddet. Vissa av alléerna behöver troligen flyttas och kompenseras.



Bild 40 visar alléer och planprogrammets ungefärliga föreslagna markanvändningar. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

## Åkerholmar

Inom programområdet finns åtta åkerholmar som omfattas av det generella biotopskyddet och samtliga sammanfaller med platser för odlingsrösen. Vissa skyddas från exploatering genom planläggning av marken som natur eftersom de sammanfaller med andra värden. Vissa åkerholmar föreslås planläggas som kvartersmark och behöver kompenseras.

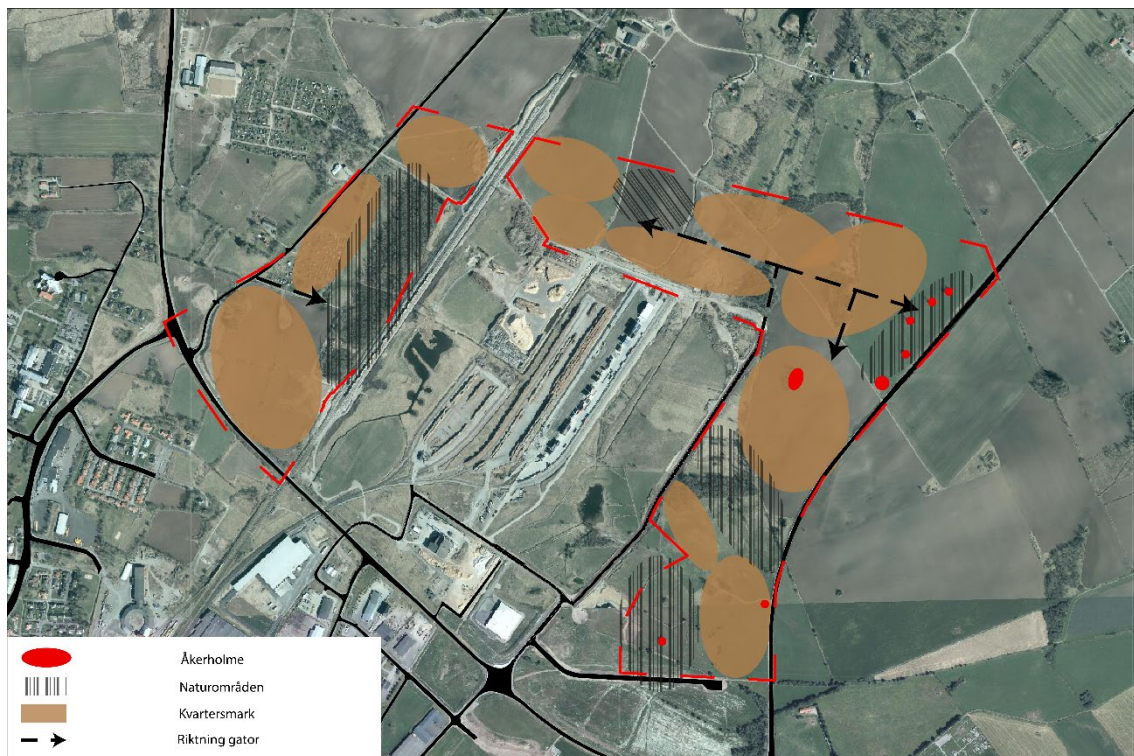


Bild 41 visar åkerholmarnas placering och planprogrammets föreslagna användningar. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

## Odlingsrösen

Det finns 58 odlingsrösen som omfattas av det generella biotopskyddet inom programområdet. Vissa av dem föreslås planläggas inom allmän plats med användning natur eftersom de sammanfaller med flera andra värden som också behöver skyddas från exploatering. Vissa föreslås planläggas inom kvartersmark och behöver därmed kompenseras.

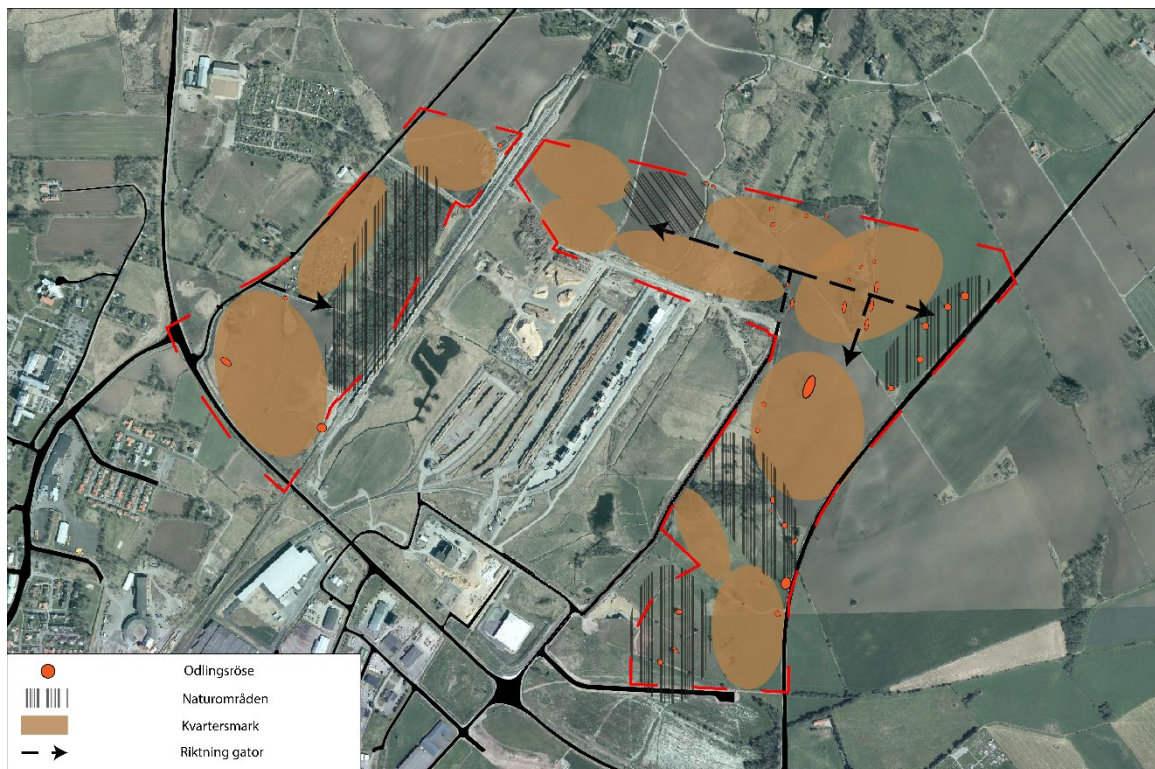


Bild 42 visar odlingsrösen och planprogrammets föreslagna användningar. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

### Öppna diken och småvatten.

Det finns åtta öppna diken och tre småvatten som omfattas av det generella biotopskyddet inom programområdet. Vissa av dessa diken och småvatten föreslås helt eller delvis planläggas inom allmän plats med användning natur och skyddas därmed från exploatering. Denna planläggning föreslås eftersom områdena skyddas även av andra anledningar. Vissa av dessa diken och småvatten kommer dock användas för dagvattenhantering. Resterande öppna diken och småvatten behöver troligen tas bort och kompenseras.

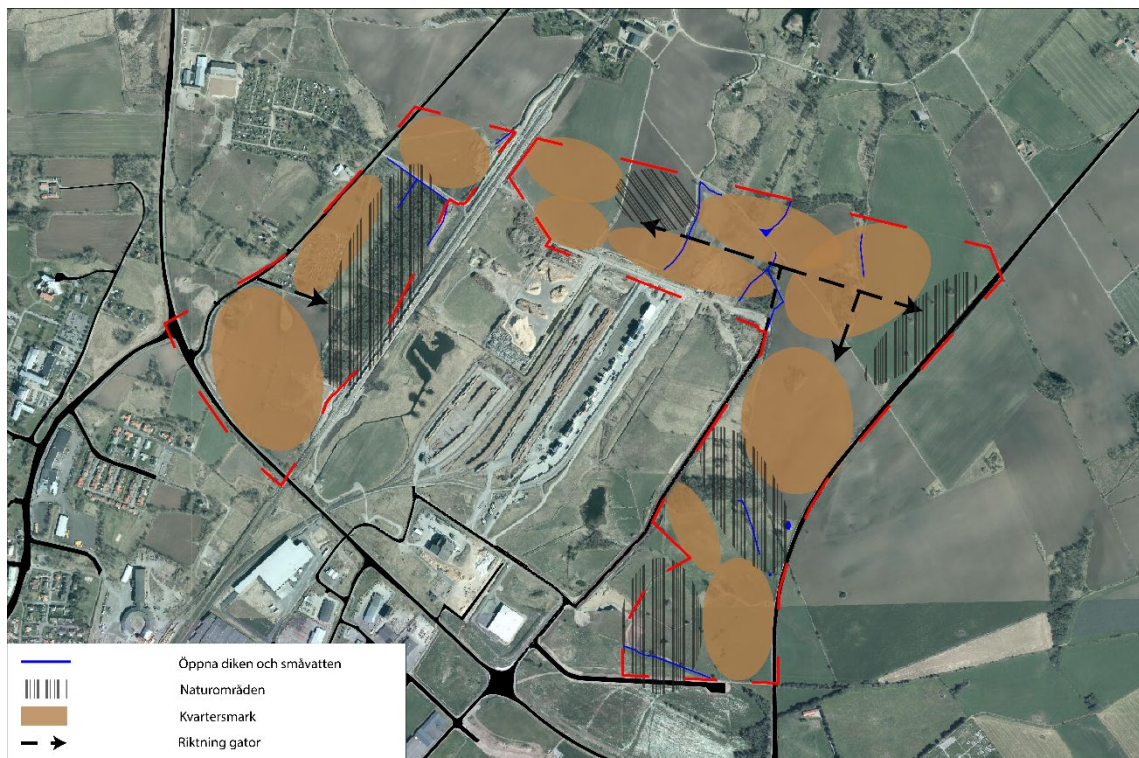


Bild 43 visar var öppna diken och småvatten finns samt planprogrammets föreslagna markanvändning. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

## Skyddade arter

Flera områden där fridlysta arter identifierats föreslås planläggas som allmän platsmark med användning natur för att på det sättet skydda arterna från exploatering. Eftersom odlingsröset försvunnit där buskmus, vanlig padda och skogsödlan noterades vid av iordningställandet av Trafikverkets förbigångspår föreslås området inte skyddas.

Det går inte att förutse alla åtgärder som kan komma att bli aktuella vid ett genomförande av detaljplanerna och skulle en åtgärd innebära påverkan på en art som skyddas enligt artskyddsförordningen krävs dispens innan åtgärden kan genomföras. Detaljplanerna måste dock säkerställa att de kan genomföras utan påverkan på fridlysta arter.

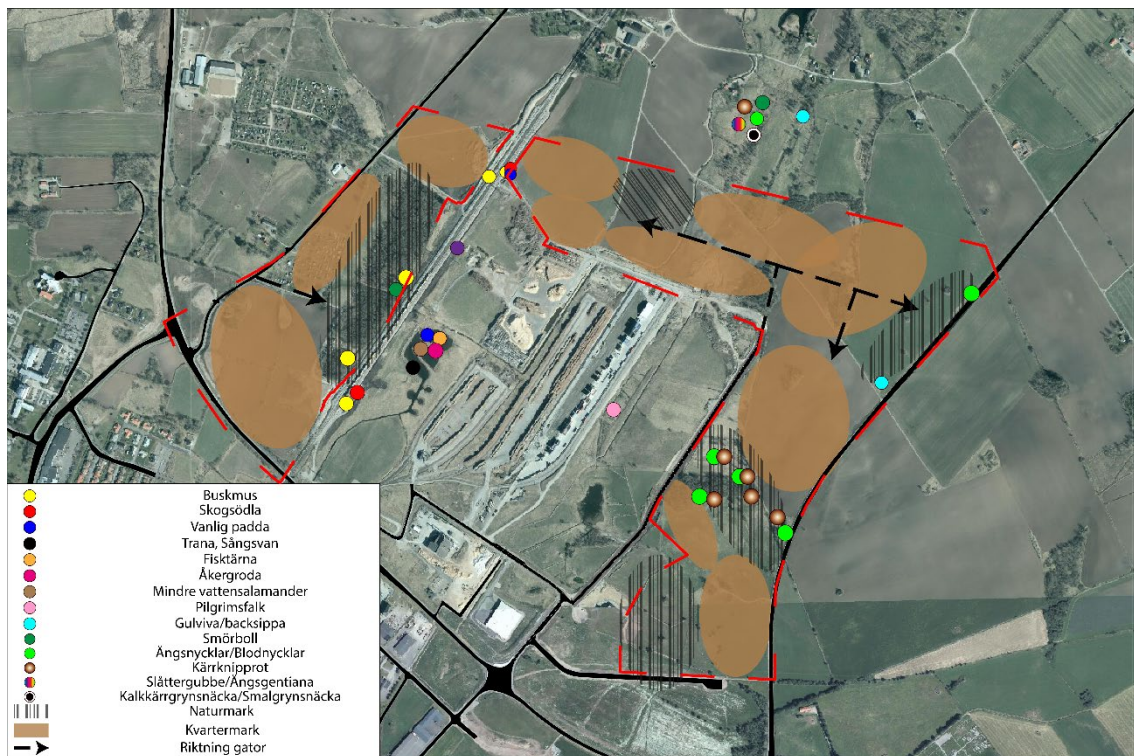


Bild 44 visar planprogrammets ungefärliga intentioner och skyddade arters inventeringsplats. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

## Känsliga vattenmiljöer

Inom programområdet finns inga känsliga vattenmiljöer. Områden med användning natur föreslås som i detaljplan kan säkerställa fördröjning av dagvatten så att det kan renas och reglera flödesmängden ut från programområdet. Därmed bedöms planprogrammet kunna genomföras utan påverkan på känsliga vattenmiljöer nedströms. I kapitel 3.8 beskrivs vilka områden som föreslås för hantering av dagvatten samt exempel på deras utformning så att rening kan ske.

## Jordbruksmark

I kommunens översiktsplan resoneras kring planläggning av jordbruksmark och det framgår att planläggning av jordbruksmark i anslutning till befintliga tätorter anses som ett väsentligt samhällsintresse eftersom hela kommunen gynnas av utvecklingen. Falköpings tätort omgärdas av jordbruksmark med undantag för Mösseberg som är det enda område som inte består av jordbruksmark. Där finns dock höga natur- och friluftsvärden som kommunen avser att bevara och skydda från exploatering. Detta gör att i princip all exploatering på jungfrulig mark sker på jordbruksmark kring Falköping. Planläggning på jordbruksmark i anslutning till Falköping sker antingen i form av offentlig eller kommersiell service eller i form av bostäder vilka i båda fallen gynnar allmänheten.

Området planläggs för verksamheter som gynnas av en tydlig koppling till logistik och därmed närheten till terminalerna, Västra stambanan samt vägarna länsväg 184 och riksväg 46. På grund av områdets placering i utkanten av Falköpings tätort etableras verksamheterna långt från närmaste bostadsområde snarare än i närheten. Det finns inga andra alternativa placeringar som uppfyller närheten till de goda kommunikationerna och välutbyggda infrastrukturen. Falköpings kombiterminaler och depåer inom logistikområdet är av riksintresse och av stor betydelse för



regionen. Möjlighet till utveckling av området bedöms medföra fler godstransporter via tåg och därmed också vara av stor betydelse för minskade koldioxidutsläpp och den gröna omställning som pågår inom transportsektorn.

Utvecklingen av Skaraborg Logistic Center är viktigt för att främja ett robust näringsliv i regionen. Den föreslagna utvecklingen skapar en ökad tillgänglighet till järnväg i allmänhet och intermodala transporter i synnerhet för regionens företag och därmed ökade förutsättningar för att utveckla sin logistik hållbart. Betydelsen och behovet av konkurrenskraftig hållbar logistik förstärks av att Sverige är glest befolkat i världsmarknadens periferi med förhållandevis långt mellan produktion och marknad.

I en åtgärdsvalsstudie genomförd av Trafikverket utpekas Falköping som en av tre orter i Västra Götalandsregionen för framtida depåverksamhet och spåruppställning. För att möjliggöra för detta krävs att mark tillgängliggörs.

Enligt utredningen logistiska utmaningar och transportlösningar i Skaraborg (WSP 2023) är Skaraborg en viktig gods- och näringslivsregion och Skaraborg Logistic Center i Falköping beskrivs som en stark knutpunkt för logistik. Enligt utredningen är det inte heller lönsamt med ytterligare intermodala terminaler i Skaraborg. Alltså är det denna plats där sådan verksamhet kan utvecklas på. Med anledning av ovanstående bedöms möjligheten för området att utvecklas vara ett väsentligt samhällsintresse. Sammanfattningsvis bedöms marken vara brukningsvärd, utvecklingen av området vara av väsentligt samhällsintresse och alternativa placeringar, som inte omfattar brukningsvärd mark, inte finnas.

## Fornlämningar

Vissa av fornlämningarna föreslås omfattas av kvartersmark men eftersom de lämningar som syns ovan jord enligt översiktsplan bör inkorporeras i utformningen innebär det inte att samtliga måste slutundersökas. Dessutom omfattas en fornlämning fortfarande utav skydd enligt kulturmiljölagen även om en detaljplan medger exploatering vid lämningen och får därmed inte skadas eller tas bort oavsett vad en detaljplan medger. De fornlämningar som inte är synliga ovan jord bör slutundersökas och borttagas.

Vissa av fornlämningarna föreslås omfattas av allmän plats med användning natur och kommer därmed skyddas från exploatering. Som beskrivs i kapitel 2.7 är flertalet av fornlämningar redan förstörda och borttagna.

Ett genomförande av planprogrammet innebär en förändrad upplevelse av landskapet och fornlämningarna inom det samt eventuellt Falköpings tätorts siluett. Landskapet vid planprogrammet upplevs främst av trafikanter på omkringliggande vägar med hastighetsbegränsningar om mellan 80 och 60 kilometer i timmen. En trafikant eller medpassagerare utan förkunskap om fornlämningarna i området bedöms i första hand uppfatta landskapets böljande form och brukningen av marken, alltså inte fornlämningarna eftersom de inte tydligt framgår från dessa perspektiv. Det är alltså de få som har förförståelsen om fornlämningarna i området och kopplingen till den rikedom av fornlämningar som finns på Falbygden som kan uppfatta eller uppleva att läsbarheten i landskapet med koppling till fornlämningarna förändras.

Ett genomförande av planprogrammet förstärker Falköpings tätorts koppling till järnvägen och dess utveckling samtidigt som bilden av Falköping och dess koppling till fornhistoria och som fornbygd blir mindre tydlig. Fornlämningarna utgör en del av riksintresset för kulturmiljövården samtidigt som utbyggnaden av logistikområdet gynnar riksintresset för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer. Att vissa fornlämningar bevaras samtidigt som omkringliggande mark exploateras påverkar upplevelsen av fornlämningarna även om lämningarnas individuella värde kvarstår. Området bedöms kunna bilda ett landmärke för den gröna omställningen av logistiska verksamheter och samhällets omställning mot hållbara lösningar. Den förändrade upplevelsen av landskapet och Falköpings tätort bedöms vara acceptabel och nödvändig för att upprätthålla riksintresset för kommunikationer. Utvecklingen av området skulle också gynna det regionala näringslivet, möjliggör en reduktion av koldioxid för godstransporter och skapa arbetstillfällen. Det saknas också alternativa placeringssamlingar med samma koppling till terminaler, Västra stambanan, Jönköpingsbanan och vägar i Falköpings kommun eller närliggande kommuner.

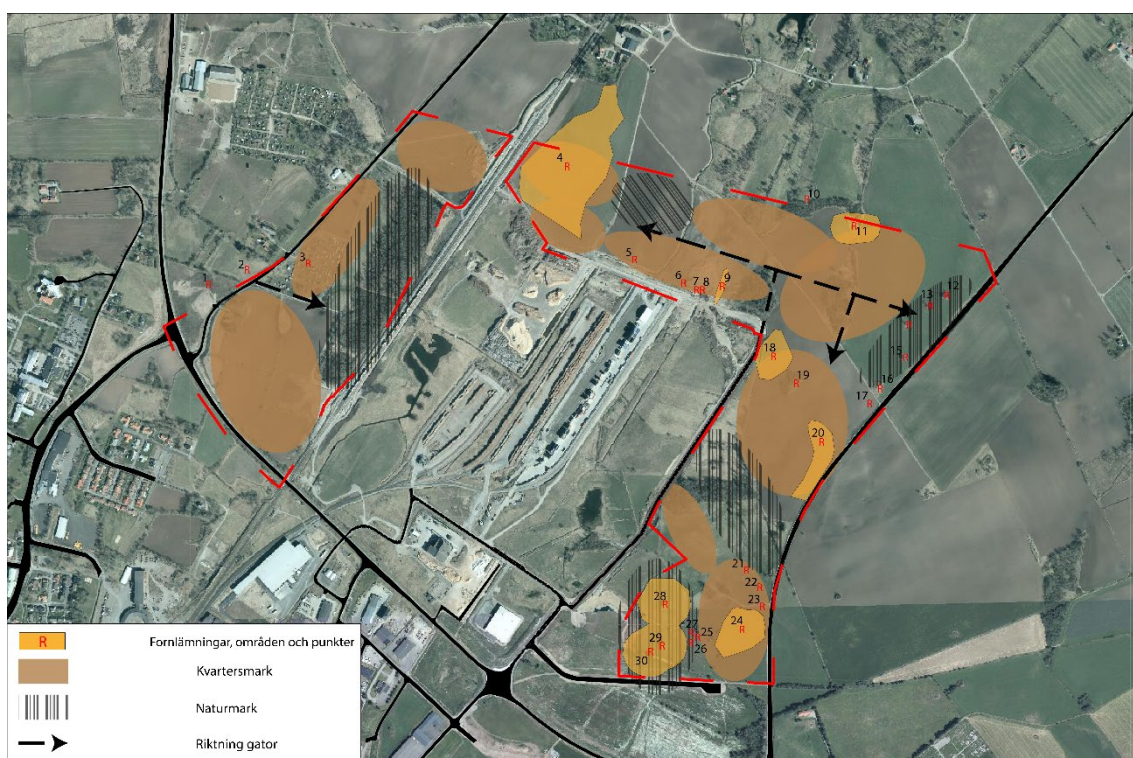


Bild 45 visar en ungefärlig markanvändning enligt programmet och placering av fornlämningar. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

## 3.6 Teknisk försörjning

### Ställningstaganden

- Dagvatten från programområdet ska fördröjas och renas innan det lämnar programområdet.
- Dagvatten från verksamheter ska renas och till viss del fördröjas inom den egna fastigheten.
- Dagvattnet bör så långt som möjligt hanteras genom öppna diken.

- Fördröjningsmagasin för dagvatten bör utformas så att även släckvatten kan hanteras utan negativ påverkan på recipient.
- Programområdets östra sida ska dräneras till det dike som inte passerar igenom Natura-2000 området norr om planprogrammet.
- Det bör finnas möjlighet att uppföra brandposter så att det finns tillgänglighet till brand- och släckvatten inom hela planområdet.
- En rundmatning av dricks- och brandvatten bör möjliggöras så att försörjning kan säkerställas.
- Verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten behöver utökas så att det omfattar hela programområdet.
- Ledningar för dricks- och spillvatten bör anläggas under gator i samband med utbyggnad.
- Samtliga diknings- och markavvattningsföretag som helt eller delvis berörs av planprogramområdet behöver omprövas.
- Allmän plats med användningen natur föreslås för områden som behövs för hantering av dagvatten.
- Massbalans bör i så hög utsträckning som möjligt eftersträvas vid planläggning.
- Massor som bildas vid iordningställandet av allmän plats och inte kan återanvändas direkt bör placeras inom allmän plats med användning natur där så är möjligt utan påverkan på skyddade områden, skyddade arter eller fornlämningar.
- Där kraftledningar passerar genom kvartersmark ska erforderliga bestämmelser av kvartersmark införas.
- Underjordiska ledningar för el värme och elektroniska kommunikationer bör anläggas inom gatemark i samband med utbyggnad.
- Befintliga underjordiska ledningar för el, värme och elektroniska kommunikationer inom kvartersmark bör om möjligt skyddas och i annat fall flyttas.

## El, värme & elektroniska kommunikationer

FEAB har ledningar under Virkesvägen inklusive den delen av gatan som har en östvästlig sträckning som enligt förslaget ska tas bort för att möjliggöra en nordlig utökning av fastigheterna söder om gatans nuvarande sträckning. Därmed behöver även ledningarna där tas bort. Längs en av brukningsvägarna i den norra delen av programområdet finns en 10 kV luftledning som eventuellt behöver flyttas eller tas bort. Ledningar för el, värme och elektroniska kommunikationer anläggs under gator i samband med utbyggnad.

Det finns regionalt ledningsnät i programområdets norra del som består av 145 kV luftledningar som inte föreslås flyttas och marken under ledningsstråket kan delvis komma att planläggas som kvartersmark. För att skydda ledningarna och deras funktion ska erforderlig reglering föreslås vid detaljplanering, förslagsvis markreservat för allmännyttiga luftburna ledningar, byggnader ska uppföras minst 20 meter från närmaste anläggningsdel och delar där människors kan antas stadigvarande vistas minst 50 meter från.

Det finns markförlagda ledningar för elektronisk kommunikation inom programområdet. Ledningarna finns både i den östra och den västra delen av programområdet. Vissa delar av marken där dessa ledningar finns kommer planläggas som kvartersmark och en bedömning

behöver då göras ifall ledningarna kan finnas kvar och i så fall skyddas genom markreservat eller ifall de behöver flyttas. Ansvarsfördelningen vid flytt kommer beskrivas i detaljplanerna.

## Dricksvatten & spillvatten

Ledningar för dricks- och spillvatten bör anläggas i gatumark i samband med utbyggnad. Vid rivning av del av Virkesvägen tas ledningarna därunder bort. Det finns nätkapacitet för utbyggnad enligt planförslaget men beroende på etableringar kan specifika åtgärder krävas.

## Dagvatten

Vid rivning av del av Virkesvägen tas dagvattenledningarna därunder bort.

Fastighetsägare bör fördröja och på så sätt rena 10 mm dagvatten inom den egna fastigheten. Det är fastighetsägaren som ansvarar för rening av dagvatten från fastigheten innan det når det kommunala dagvattennätet. Huvudmannen ansvarar för att undersöka eventuella föroreningar i dagvattennätet och att därefter spåra och ålägga fastigheten som förorenar att undersöka och sanera. Vattenvårdsförbunden genomför provtagningar i recipienten på huvudmannens bekostnad. Dagvatten som inte fördröjs inom respektive fastighet bör ledas via öppna diken inom mark med användningen natur eller längs gator. Därefter föreslås det fördröjas och renas inom naturområden innan det lämnar programområdet. För att inte påverka miljö kvalitetsnormer för vattendrag nedströms ska dagvatten fördröjas och renas till den grad att mängden dagvatten som lämnar området inte är större eller mer förorenat än vid ett nollalternativ där planprogrammet inte genomförs.

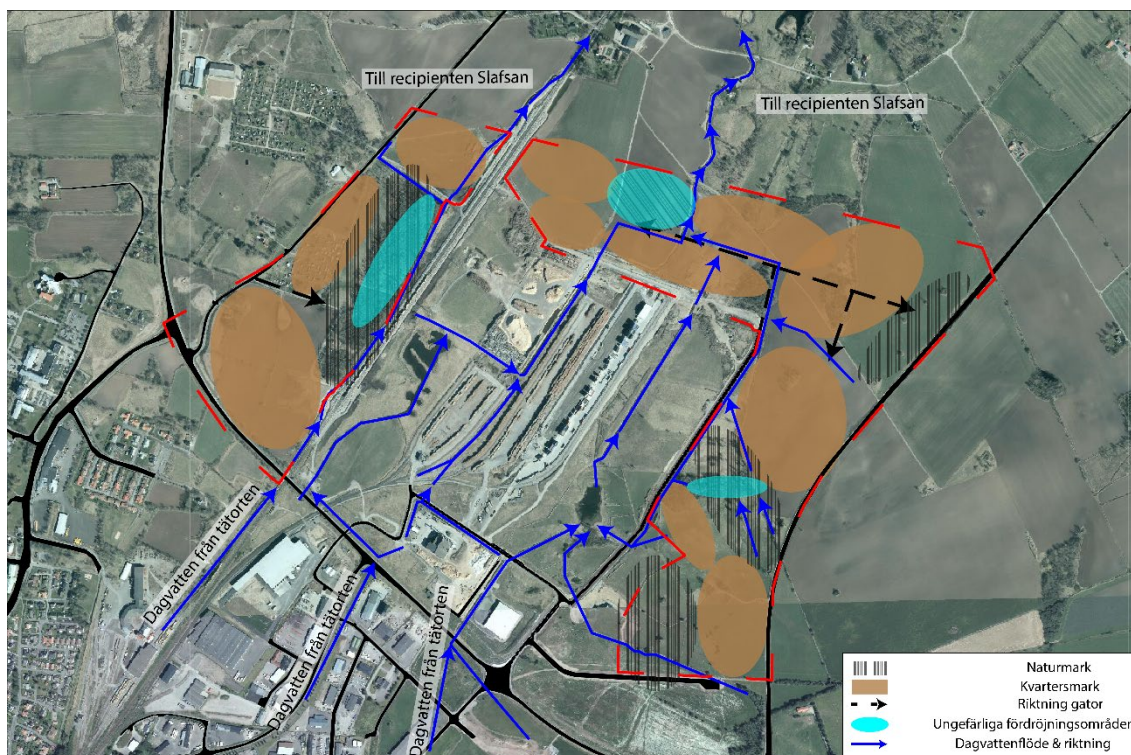


Bild 46 visar en ungefärlig möjlig hantering av dagvatten samt planprogrammets ungefärliga intentioner. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

## Brand- och släckvatten

Eftersom planprogrammet syftar till att möjliggöra för bland annat platskrävande logistiketableringar finns det behov av god tillgång till brandposter och infrastruktur som möjliggör för stora vattenmängder. För att säkerställa behovet bör en rundmatning av vattennätet säkerställas vid detaljplanering. Exakt placering av brandposter och ledningar avgörs i samband med projektering av vatten- och avloppsledning, efter att detaljplan antagits. Sprinkleranläggningar kan bli aktuella för verksamheter inom programområdet. Fördröjningsmagasin för dagvattenhantering bör utformas så att även släckvatten från brandsläckningsarbete eller sprinklers kan hanteras utan negativ påverkan på recipienten.

## Markavvattnings- och dikningsföretag

De fem diknings- och markavvattningsföretagen som helt eller delvis omfattas av planprogrammet behöver omprövas eftersom hanteringen av markavvattningen behöver ändras för att genomföra planprogrammets intentioner.

## Masshantering

Genomförande av planprogrammet i form av anläggande av allmän plats kommer troligen innebära jordmassor som behöver hanteras. För att detta inte ska medföra onödiga kostnader bör massorna hanteras inom programområdet och på så sätt uppnå massbalans i så hög grad som möjligt. Massor som inte kan återanvändas direkt i exempelvis utbyggnad av gator bör placeras inom allmän plats med användning natur där så är möjligt utan påverkan på skyddade områden, skyddade arter eller fornlämningar.

## Avfall

Ägarna till fastigheterna som kan bildas inom programområdet ansvarar själva för hanteringen av avfall och får därmed själva välja företag för avfallshantering.

## 3.7 Hälsa & säkerhet

### Ställningstaganden

- Ytor för hantering av skyfall bör avsättas inom allmän plats där så är lämpligt.
- Vissa gators höjd ska om nödvändigt regleras så att de inte översvämmas och så att gatorna kan användas av räddningstjänstens fordon.
- Lägsta tillåtna golvnivå ska om nödvändigt regleras så att byggnader inte översvämmas vid skyfall.
- Naturliga lågpunkter bör i första hand planläggas som allmän plats och i andra hand undantas från möjlighet att uppföra byggnad.
- Risker kopplade till transportleder för farligt gods ska utredas vid detaljplanering i anslutning till transportlederna.
- För att undvika att riktvärden för buller och vibrationer överskrids vid bostäder ska bullerskyddande åtgärder säkerställas i detaljplan antingen genom reglering av byggnader inom kvartersmark eller uppförande av skydd inom allmän plats.
- Kvartersmark väster om Västra stambanan bör planläggas för depåverksamhet.
- En gatuanslutning till riksväg 46 för räddningstjänsten bör möjliggöras för att säkerställa god tillgänglighet även vid nödsituationer.
- Ny bedömning av stabilitet utifrån planerad markanvändning ska göras vid detaljplaneläggning.

### Geoteknik

Enligt den geotekniska utredning som genomförts kan grundläggning av byggnader ske på frostskyddad nivå med sulor, alternativt förstystvad bottenplatta, på naturligt lagrad friktionsjord eller väl packad fyllning (sedan allt organiskt material borttagits). Eventuellt kan även löst lagrad silt och lera behöva skiftas ur innan grundläggning. Då jorden inom området delvis är mycket tjällyftande ska vägar och gator dimensioneras för materialtyp 5A och tjälfarlighetsklass 4. Sättningsproblematik bedöms ej föreligga för enklare byggnation såvida all organisk jord utschaktas innan grundläggning. Tyngre byggnation där exempelvis större punktlaster förekommer bör detaljstuderas.

Schaktning i friktionsjord kan över grundvattenytan ske med slänt i lutning 1:1,5. Schakter på mindre yta, t ex för plintar och ledningar kan troligtvis ske med brantare schaktlutning. Då jorden inom området innehåller finkornigt material finns svårigheter vid schaktning och återfyllning under grundvattenytan. Jorden kan vid vattenmättad uppvisa flytjordsegenskaper. Schaktning under grundvattennivån ska om möjligt undvikas. Vid terrassering av området kommer viss massomflyttning att krävas för att erhålla jämna tomter. Bedömningen är att huvuddelen av jorden inom området kan användas för detta ändamål, dock inte jord med organiskt innehåll. Vid detaljplaneläggning kommer en ny bedömning angående stabilitet genomföras utifrån då framarbetat förslag. Eftersom jordlagren är fasta och det finns ett ringa jorddjup bedöms det inte föreligga risk för geoteknisk problematik för angränsande områden.

## Översvämningsrisk

Genomförd dagvattenutredning visar att stora mängder vatten behöver hanteras vid skyfall så som 100 års regn inklusive klimatfaktor. I dessa beräkningar har även dagvatten som idag avvattnar befintliga områden inkluderats. För att hantera dessa mängder dagvatten vid ett skyfall krävs att ytor inom allmän plats utformas så att de kan översvämmas. Det innebär att vissa gator, gång- och cykelvägar samt naturmark kan komma att översvämmas. Vissa gators höjd ska om nödvändigt regleras så att de inte översvämmas och på så sätt säkerställs att räddningstjänstens fordon kan nyttja dem. Vatten från skyfall kan även behöva hanteras inom viss kvartersmark. En reglering av lägsta färdiga golvnivå kan krävas inom vissa områden för att säkerställa att skador på byggnader och risk för människors hälsa och säkerhet kan undvikas. På grund av planprogrammets detaljeringsgrad är det i detta skede omöjligt att exakt beräkna vid vilken golvnivå som översvämning av byggnad undviks.

## Buller

En bullerutredning som utgått från värsta tänkbara bullerscenarier vad gäller tågrörelser inom området, verksamhetsbuller och godstrafik på gator har tagits fram för att undersöka ifall det finns risk för att riktvärden för buller vid närmaste bostäder överskrids. Utredningen har utgått från ett troligt scenario av genomförande av planprogrammet vad gäller placering av verksamheter, spår och gator, därav har inte buller från västra stambanan inkluderats.

Det framgår av utredningen att riktvärden för ekvivalenta och maximala ljudnivåer riskerar att överskridas vid vissa bostäder norr, väster och sydväst om programområdet. För att säkerställa att riktvärden för buller inte riskerar att överskridas föreslås att skyddsåtgärder genomförs. Skyddsåtgärderna kan vid vissa platser bestå av byggnader och på andra platser krävs att bullerskydd uppförs.

Vid detaljplaneläggning inom programområdet kan det komma att krävas en detaljerad studie av bullerpåverkan för att avgöra ifall åtgärd krävs, var den ska placeras och med vilken höjd. Av genomförd utredning framgår också att verksamheterna behöver beakta risken för utbredning av buller genom att planera sina verksamheter och dess bullerkällor så att de riktas bort från bostäder och minimerar risken för att riktvärden överskrids, se utredningens kapitel 8 för utförlig beskrivning.

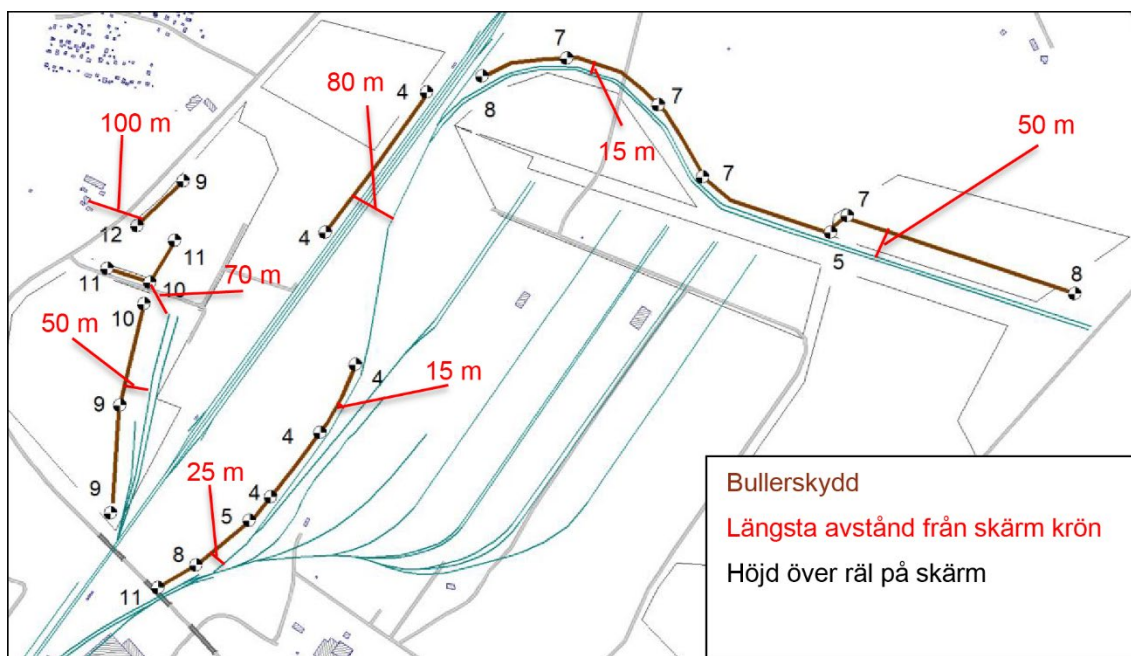
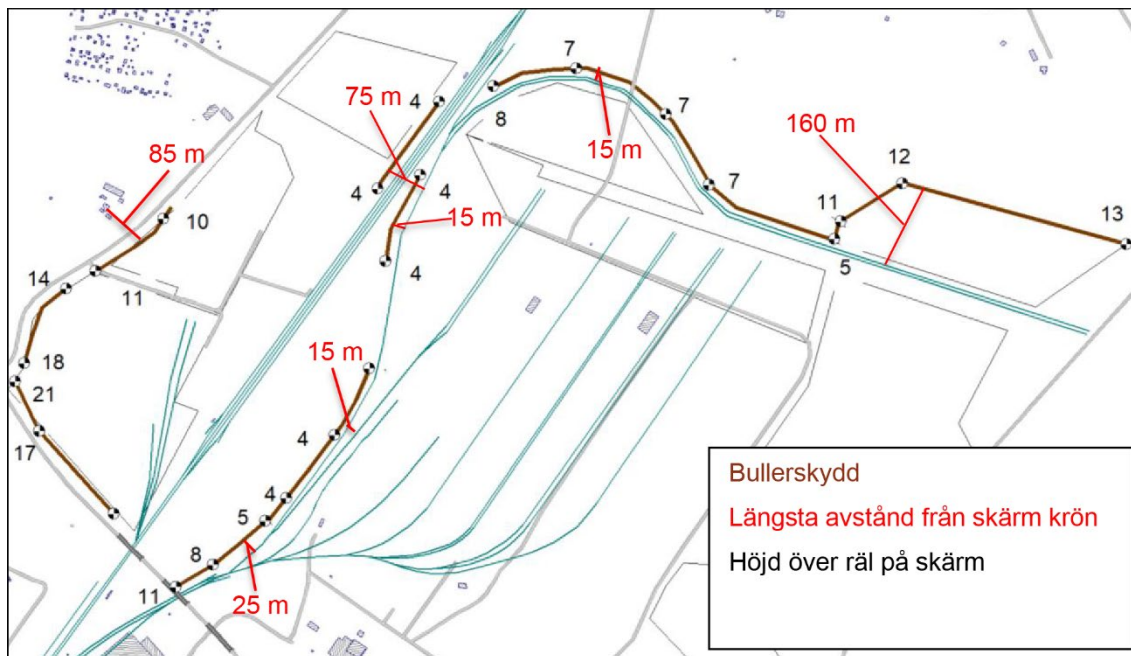


Bild 47-48 visar förslag på bullerskyddande åtgärder med meter över räl skyddsåtgärderna och högsta avstånd från räl till skyddets högsta punkt. Åtgärdsförslagen kan kombineras.

## Vibrationer

Vibrationer bedöms främst uppstå i samband med tunga transporter till och från framtida etableringar på gator inom området och omkringliggande vägar. Det kan dock även förekomma vibrationer från verksamheter. På grund av planprogrammets placering i förhållande till resterande tätort bedöms det inte medföra störande vibrationer för bostadsområden. Det finns dock enstaka bostäder främst väster och norr om programområdet som potentiellt skulle kunna påverkas av vibrationer från verksamheter inom programområdet. För att undvika att dessa bostäder utsätts för vibrationer som riskerar att överstiga riktvärden ska skydd uppföras mellan verksamheten och bostäderna.



## Farligt gods

I framtida planläggning ska risker kopplade till transport av farligt gods på Västra stambanan, länsväg 184 och riksväg 46 utredas. Utredningarnas resultat kommer ligga till grund för reglering av bestämmelser om skydd mot störningar och byggnaders avstånd till vägarna och Västra stambanan så att riskerna blir acceptabla. Ett genomförande av planprogrammets intentioner bedöms kunna medföra ökad andel transporter av farligt gods på gatorna inom området och vägarna kring området. Risker kopplade till transportleder för farligt gods ska utredas vid detaljplanering i anslutning till transportlederna.

## Markföroreningar

Eftersom det inte finns registrerade markföroreningar inom planprogramområdet har det, i samråd med Miljösamverkan Östra Skaraborg, bedömts att en markteknisk miljöundersökning inte behöver genomföras. Verksamheter som etableras på platsen som riskerar att medföra utsläpp till marken är antingen anmälningspliktiga och hanteras av Miljösamverkan östra Skaraborg eller ska inneha miljötillstånd enligt miljöbalken från miljöprövningsdelegationen eller Mark- och miljödomstolen.

Det finns ett koloniområde inom programområdet och därmed en risk för att bekämpningsmedel så som DDT använts. Koloniområdet anlades efter beslut av kommunstyrelsen 1981 och eftersom DDT förbjöds i Sverige 1969 bedöms användning vid koloniområdet som mindre troligt.

## Lukt & luftföroreningar

Planprogrammet medger inte etableringar som medför betydande luftföroreningar. Ett genomförande av planprogrammet bedöms dock medföra en ökning av framförallt tung trafik men även personbilstrafik. För ytterligare beskrivning hänvisas till kapitel 3.8.

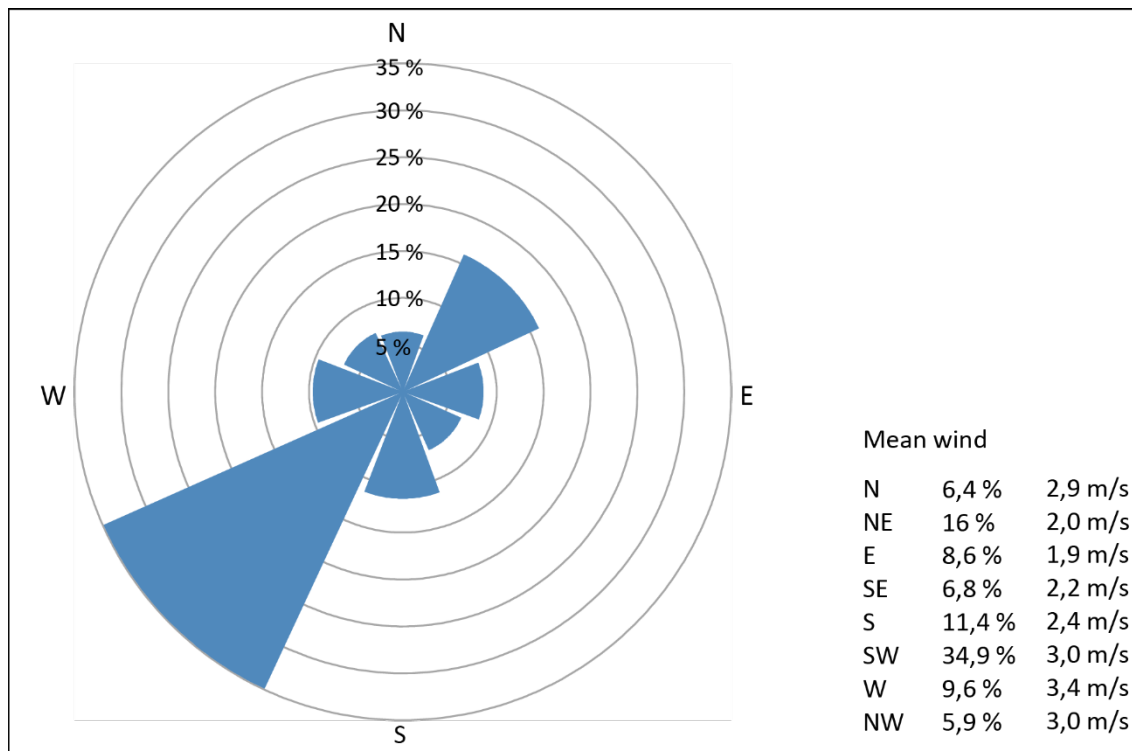


Bild 49 visar vindros med övergripande vindriktningar och hastigheter för Marjarps logistikområde. Det framgår att vinden i huvudsak blåser från sydväst men att det även förekommer vind från nordost och andra väderstreck.

## Radon

Hur riktvärde för markradon uppnås är en teknisk egenskapsfråga som hanteras inom boverkets byggregler vilket prövas i bygglovsskedet.

## Framkomlighet för utryckningsfordon

I samråd med Samhällsskydd Mellersta Skaraborg har det framkommit att det föreligger behov av ytterligare åtkomstpunkter för räddningstjänstens fordon till Marjarps logistikområde. Vid detaljplaneläggning av planprogrammet föreslås en anslutning till riksväg 46 för räddningstjänstens fordon möjliggöras. Det bedöm vara nödvändigt för att tillgängligheten ska vara stor nog även om befintlig åtkomstpunkt är otillgänglig och för att räddningstjänsten ska kunna utföra arbetet på ett säkert sätt.

## 3.8 Miljö kvalitetsnormer

### Luftkvalitet

Risken för överskridande av miljö kvalitetsnormerna för luft bedöms generellt som låg i Falköpings kommun. Enligt uppgifter från Luft i Väst från 2019 ligger kväveoxidhalterna för de större vägarna i Falköping under den nedre utvärderingströskeln för miljö kvalitetsnormen. En jämförelse mellan mätningar från 2010 respektive 2014 visar att årsmedelvärdet har sänkts från 15 mikrogram NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> per år till 11,2 NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> 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 miljö kvalitetsnorm och miljömål.

Ett genomförande av planprogrammet bedöms innebära en ökning av framförallt tung trafik men även personbilstrafik. Ökad trafik skulle innebära ökade mängder utsläpp av NO<sub>2</sub> och partiklar. Eftersom riktvärden för luftkvalitet inte överskrids vid de mest trafikerade gator i Falköping bedöms inte heller planprogrammet innebära att de överskrids. Genom att skapa utrymme för gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik inom området kan personbilstrafiken till och från området och deras utsläpp minskas.

Närheten till kombiterminalerna och vägarna bedöms vara positivt för luftkvaliteten på en nationell nivå eftersom det innebär mindre utsläpp från transporter jämfört med etablering på andra platser utan järnvägsanslutning.

## Ytvattenkvalitet

Marken inom programområdet öster om Västra stambanan avvattnas genom ett dike inom programområdet som fortsätter norrut utanför programområdet vidare till en bäck som mynnar ut i Slafsån. Marken inom programområdet väster om Västra stambanan avvattnas genom ett dike längs järnvägen tills det sammanstrålar med samma bäck som ovan.

Slafsåns ekologiska status bedöms vara måttlig men bedöms uppnå god ekologisk status till år 2039. Den kemiska statusen uppnår inte 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 botten påverkas. Vattendraget är också påverkat av övergödning, främst på grund av den jordbruksmark som finns i vattendragets närhet. Eftersom den ekologiska statusens bedömning beror på vandringshinder samt påverkan på stränder och botten bedöms inte programförslaget innebära någon negativ påverkan så att statusen försämras eller äventyras.

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.

Programförslaget bedöms inte påverka Slafsåns kemiska status eftersom dagvattnet från kvartersmarken kommer fördröjas och renas innan det lämnar programområdet. Programförslaget innebär en utveckling av området med möjlighet för logistik- och depåetableringar, dessa verksamheters miljöpåverkan prövas vid etablering av Miljösamverkan Östra Skaraborg. Programförslaget bedöms alltså inte bidra med kvicksilver, kvicksilverföreningar eller bromerade difenyleter och på så sätt försämra eller äventyra Slafsåns kemiska status.

## Grundvattenkvalitet

Programområdet omfattas av de två grundvattenförekomsterna ”Falköping – Skövde” och ”Falköping kalksten”. Båda har enligt vatteninformationssystem Sverige god kvantitativ status men endast förekomsten ”Falköping – Skövde” har även god kemisk status.

Grundvattenförekomsten ”Falköping kalksten” uppnår inte god kemisk status på grund av höga halter av bekämpningsmedel som främst kommer från jordbruk. Förekomsten påverkas också av punktkällor av förorenade områden relaterade till textilindustri, kemtvätt och ytbehandlingsindustri. Verksamheter som etableras inom programområdet som innebär utsläpp som kan påverka grundvattnet ska prövas av Miljösamverkan Östra Skaraborg och på så sätt bedöms inte miljökvalitetsnormernas kvalitativa status försämrats eller äventyras.

Programområdet omfattar cirka 110 hektar eller strax över 1 kvadratkilometer vilket motsvarar ungefär mellan 1 procent av förekomsten ”Falköping kalkstens” totala upptagningsområde. Planprogrammets ställningstagande gällande fördröjning och rening av dagvatten bedöms bidra till att motverka sänkning av grundvattennivåerna även om den genomsläppliga ytan minskar.

Med anledning av beskrivningarna ovan bedöms planprogrammet inte medföra att miljökvalitetsnormernas kvantitativa status försämrats eller äventyras.

### 3.9 Riksintressen

Ett riksintresse är ett statligt utpekade område som från allmän synpunkt behöver värnas och inte får påverkas negativt. Programområdet omfattas av riksintressen för kulturmiljövården, kommunikationer och Natura 2000.

#### Kulturmiljövården

Kambrosiluumrådet 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.

Planprogrammet syftar till att möjliggöra en fortsatt utveckling av Marjarps logistikområde med i huvudsak etableringar inom logistik och depåverksamhet. Denna sorts etableringar upptar stora markytor och ställer krav på en höjdsättning som möjliggör dess verksamhet.

För att kunna skapa förutsättningar för fler klimatsmarta godstransporter via tåg och färre via lastbil bedöms det inte finnas andra platser för exploatering i kommunen eller regionen än i närheten av terminalerna i Skaraborg Logistik Center. Ett genomförande av programmets intentioner skulle kunna innebära att delar av mindre känsliga kulturmiljöområden påverkas. Även delar av mycket känsliga kulturmiljöområden samt delar av kulturmiljöområdet vid Friggeråker kyrkby kan påverkas. Vissa kulturhistoriskt värdefulla vägar eller stråk, några siktlinjer, en gårdsmiljö, vissa stengärdesgårdar samt delar av den kulturhistoriska helhetsmiljön kan i viss utsträckning komma att påverkas.



Bild 50 visar möjlig ungefärlig markanvändning enligt planprogrammet samt vilka delar av kulturmiljöområdena som kan påverkas. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

### K1

Delar av området bör planläggas som kvartersmark men andra delar som allmän plats med användningen natur och gata. Sumpskogen som trädriddå bör bevaras genom planläggning med användningen natur. Troligtvis innebär förslaget att gårdsmiljön med lågt bevarandevärde kommer påverkas negativt.

### K2

Delar av området bör planläggas som kvartersmark och vissa delar som allmän plats med användningen natur. Det innebär också påverkan på den kulturhistoriska helhetsmiljön. Delar av vissa siktlinjer påverkas troligen men vid planläggning bör siktlinjer beaktas så att de till viss del kan kvarstå mellan bebyggelsen. Kulturhistoriskt värdefulla vägar påverkas men inom naturmark ska de bevaras. Delar av vägarna norr om programområdet kommer kvarstå. Vid planläggning bör byggnaders placering regleras så att siktlinjer mot kyrkbyn från gator kan bevaras. Byggnaders höjd bör i detta område begränsas för att minska upplevelsen av den från Friggeråker kyrkby och Stora Bäckabo.

### K3

De södra delarna av kulturmiljöområdet skulle påverkas av ett genomförande av programmets intentioner. Till största del föreslås det planläggas som kvartersmark och vissa mindre delar som allmän plats med användning gata och natur. Ett genomförande skulle inte påverka den samlade gårdsbebyggelsen kring kyrkan, bytån eller prästgården. Odlingsmarken skulle påverkas men inte den närmast kyrkbyn och Stora Bäckabo som hamnar utanför programområdet och därmed bevaras. Delar av siktlinjerna påverkas men bör beaktas vid planläggning så att de kan bevaras från gator inom programområdet. Byggnaders höjd bör precis som i område K2 begränsas för att minska upplevelsen av den från Friggeråker kyrkby och Stora Bäckabo. På så sätt minskas

påverkan av ett genomförande av programmet. Det kommer fortsatt finnas jordbruksmark mellan logistikområdet och Friggeråker kyrky.

#### K4

Kulturmiljöområdet föreslås framförallt planläggas som kvartersmark och delvis som allmänplats med användningen naturområde. Det innebär att den agrara landskapsbilden från riksväg 46 påverkas. Genom att föreslå att delar av området längs riksväg 46 planläggs som naturmark och att byggnaders höjd regleras genom höjd över nollplan kan den agrara landskapsbilden från Skövdevägen till viss del bevaras. Stadens koppling till järnvägen blir tydligare samtidigt som den agrara landskapsbilden påverkas negativt.

#### K5

Delarna av kulturmiljöområdet som omfattas av programområdet föreslås till största del planläggas som allmän plats med användningen natur och endast mindre delar som kvartersmark. Sådan planläggning skulle innebära att huvuddelen stenmurar kan bevaras och att landskapsbild kvarstår.

#### K6

Kulturmiljöområdet bör vid detaljplaneläggning i sin helhet omfattas av användningen natur på grund av fornlämningarna inom området och kulturmiljövärden kopplade till dem. Det innebär att värdena inom området inte påverkas.

### Ställningstaganden

Som framgår av beskrivningen ovan innebär programförslaget påverkan på flera områden som enligt kulturmiljöutredningen som genomfördes av WSP år 2016 har värden för riksintresset. Ett antal ställningstaganden föreslås vid planläggning för att minska påverkan på riksintresset så att det inte blir påtagligt. Dessa förslag är:

- Att byggnaders höjd bör regleras enligt nollplan för att minska påverkan på stads- och landskapsbilden.
- Att vissa siktlinjer till Friggeråker kyrkby, Stora Bäckabo och ängsmarken norr om programområdet från gator inom området bör bevaras genom att reglera var byggnader kan placeras.
- Att höjden på byggnader inom kvartersmark i programområdets norra delar bör regleras lägre än inom övrigt område så att stads- och landskapsbilden från Friggeråker kyrkbyn och Stora Bäckabo påverkas mindre.
- Att byggnaders placering i norra delen av programområdet bör regleras så att de placeras så långt söderut som möjligt inom kvartersmarken.
- Att fornlämningar som är synliga över mark bör ingå i utformningen av kvartersmarken och på så sätt bevaras.
- Att vissa befintliga gränser som trädridåer bör bevaras genom planläggning av användningen natur.
- Att siktlinjer från vägar och gator mot synliga fornlämningar bör skyddas.

Föreslagna ställningstaganden innebär att placering av byggnader föreslås regleras i förhållande till fastighetsgräns och andra byggnader så att mellanrum skapas. Kvartersmark i de norra delarna av programområdet regleras så att vissa siktlinjer kan bevaras mot Friggeråker kyrkby,

Stora Bäckabo och ängsmarken norr om programområdet från gator inom området. Byggnader inom samma område bör också placeras så sydligt som möjligt. Genom dessa föreslagna regleringar och förhållningssätt bedömer kommunen att riksintresse för kulturmiljövården inte påtagligt påverkas samtidigt som expansion av området möjliggörs.

Vid detaljplaneläggning bör siktlinjer och landskapsbilden studeras, illustreras och beskrivas med utgångspunkt i punkterna ovan.

## **Kommunikationer**

Västra stambanan och Falköpings kombiterminaler och depåer är utpekade som riksintressen för kommunikationer samt riksväg 46 och del av länsväg 184.

### **Västra Stambanan**

Stambanan är av riksintresse eftersom det är en del av utpekat TEN-T stamnät och trafikerats av godstrafik, långväga persontrafik och har stationer som är av riksintresse.

Programförslaget bedöms innebära fler godstransporter via tåg och därmed mer trafik på Västra stambanan men detta utgör inte något hinder för själva stambanan. Planprogrammet bedöms inte innebära någon negativ påverkan på riksintresset som Västra stambanan utgör.

### **Riksväg 46 och del av länsväg 184**

Riksvägen är av riksintresse eftersom den utgör del av funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, långväga personresor och rekommenderad färdväg för farligt gods. Båda vägar är också av riksintresse eftersom de ansluter till Falköpings kombiterminaler och depåer som också utgör riksintresse.

Ett genomförande av planprogrammet bedöms även kunna medföra fler godstransporter via lastbil och på så sätt påverka riksväg 46 och länsväg 184. Det är delvis för att hantera godstransporter som vägarna är av riksintresse och därmed bedöms inte riksintresset påtagligt skadas. En kapacitetsutredning visar att korsningen mellan länsväg 184 och riksväg 46 riskerar att bli överbelastad år 2040 även utan ett genomförande av planprogrammet. Programmet möjliggör för ytterligare en anslutning till riksväg 46.

### **Falköpings kombiterminaler och depåer**

Trafikverket har i en precisering av riksintresseanspråket angett att befintliga och planerade områden för kombiterminaler och depåer ska omfattas av riksintresseanspråket på grund av dess betydelse för riket och regionens transportförsörjning.

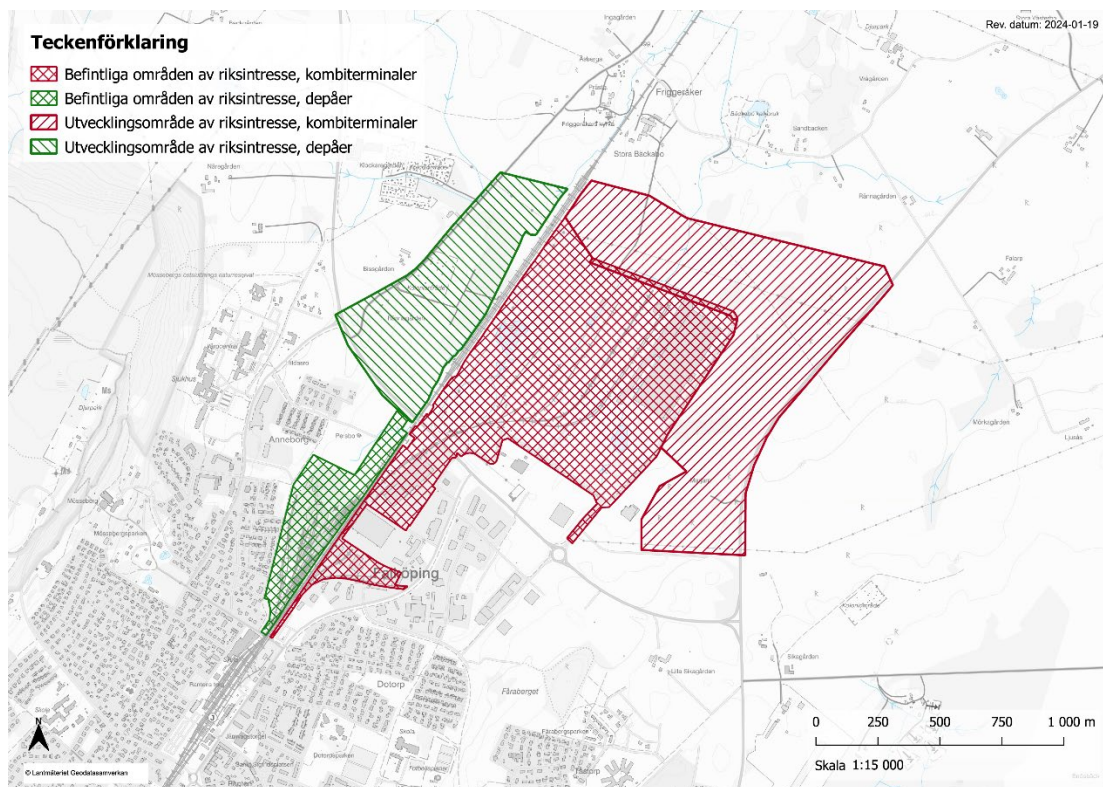


Bild 51 visar befintliga och planerade områden som omfattas av riksintresset för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer.

Planprogrammet syftar till att möjliggöra för en utökning och etablering av verksamheter som gynnas av närheten till kombiterminalen samt vägarna. Ett genomförande av planprogrammet möjliggör även för en förlängning av vissa terminaler samt potentiellt fler terminaler. Ett genomförande av planprogrammet skulle innebära en effektivare användning av terminalerna. Sammantaget innebär planprogrammet möjlighet för fler godstransporter via tåg istället för lastbil. Planprogrammet bedöms därmed vara positivt för riksintresset Falköpings kombiterminaler och depåer.

Om planprogrammet inte kan genomföras bedöms det innebära påtagligt negativ påverkan på riksintresset Falköpings kombiterminaler och depåer och att det inte kan tillgodoses.

## Avvägning mellan riksintressen

Den negativa påverkan på riksintresset för kulturmiljövården bedöms som nödvändig för att säkerställa den framtida funktionen av riksintresset för Falköpings kombiterminaler och depåer. Det föreligger alltså en konflikt mellan dessa två riksintressen där de behöver avvägas mot varandra för att tydliggöra vilket av dem som ska väga tyngst inom programområdet. Västra Götalandsregionens utredning Logistiska utmaningar och transportlösningar i Skaraborg (WSP 2023) visar att det inte är möjligt med ytterligare intermodal terminal utöver Skaraborg Logistic Center samt att terminalerna är en stark knutpunkt för logistik. Alltså är det vitalt både för näringslivet och för riksintresset att en utveckling är möjlig.

Programområdet och dess närområde är förvisso rikt på fornlämningar och innehar områden som utpekats som känsliga och värdefulla för kulturmiljön. Dessa miljöer är till del redan ianspråktagna av logistikområdet och vissa av kulturmiljövårderna finns inte längre eftersom



gårdar rivits och fornlämningar slutundersökts. Därutöver omfattar riksintresset för kulturmiljövården ett avsevärt större område än programområdet vari värdena för riksintresset för kommunikationer finns. Den påverkan på riksintresse för kulturmiljövården som planprogrammet bedöms innebära påverkar inte hela riksintresset för kulturmiljövården. Motsvarande om planprogrammet inte kan genomföras bedöms riksintresset för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer påverkas påtagligt negativt.

I avvägningen mellan riksintresse för kulturmiljövården och riksintresse för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer bedömer kommunen därför att riksintresset för kommunikationer inom området för planprogrammet är viktigare.

## **Natura 2000**

Natura 2000-områden är riksintresseområde enligt 4 kap, 1 och 8 §§ i miljöbalken (SFS 1998:808). Enligt 4 kap 8 § miljöbalken får inte en detaljplan antas om den strider mot Natura 2000-reglerna.

Norr om programområdet ligger våtmarken Friggeråker Stora Bäckabo vilken utgör Natura 2000 habitat (SE0540181) samt biotopskyddsområde. Området ligger i lätt kuperad slättbygd med inslag av dungar och har en total areal av 1,2 ha. En mindre bäck rinner från sydost mot nordväst. I och vid bäcken finns blottade kalkhällar. En rännil ansluter till bäcken från sydväst. De naturtyper i området som speciellt måste bevaras är fuktängar med blåtåtel eller starr samt rikkärr. Även kalkgräsmarker finns inom Natura 2000-området. Det långsiktiga målet med Stora Bäckabo är att bevara och utveckla rikkärret och fuktängarna så att rikkärrensarterna kan expandera. Igenväxning, kvävenedfall, försurning, kemiska gifter, gödsling, upplag, schaktning, körskador, trädplantering, dikning, dämning, isolering/ fragmentering utgör sådana faktorer som kan påverka området negativt.

Två diken finns i närheten av Natura 2000-området, det mindre utgör tillflöde och det större passerar området.

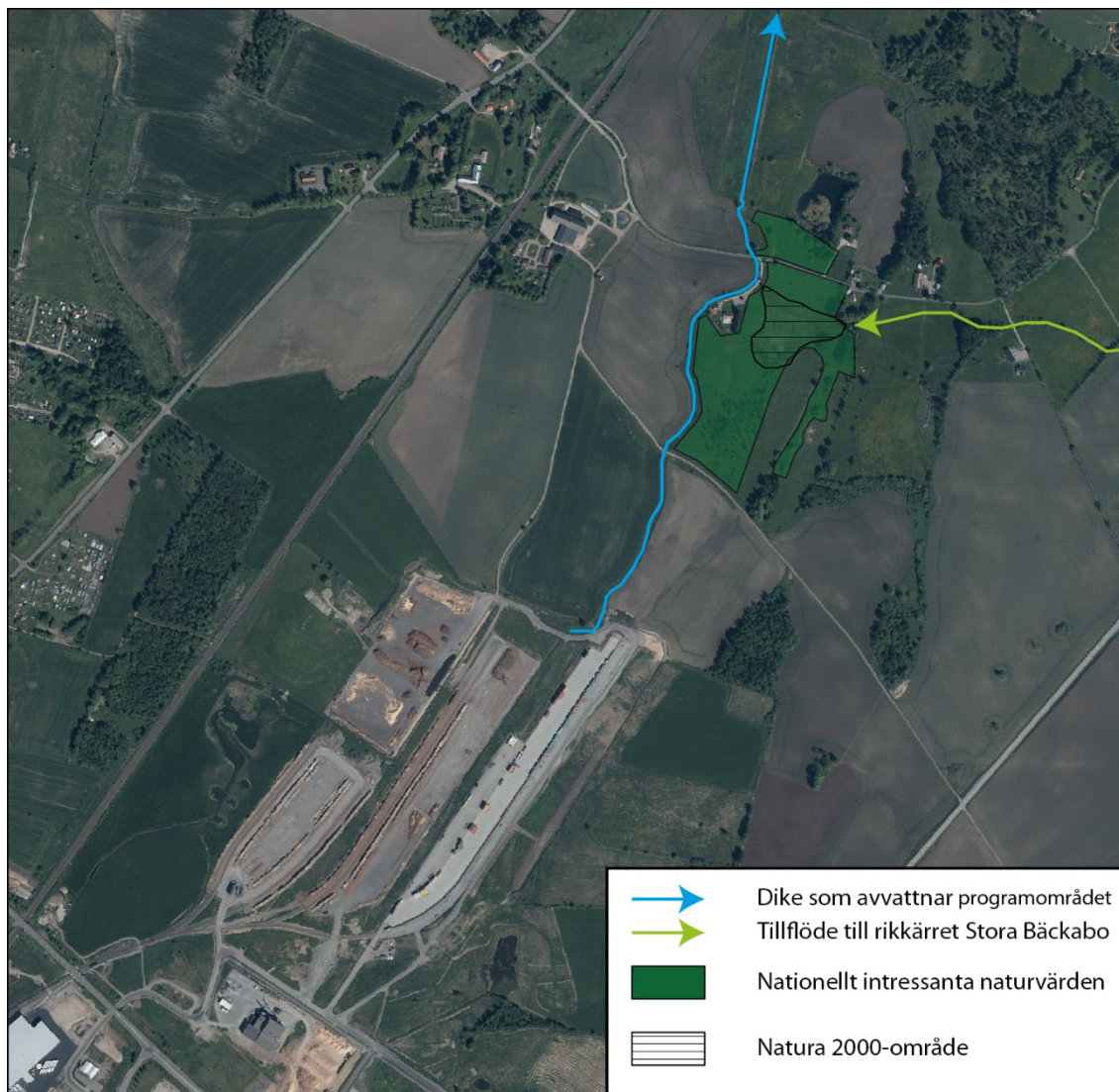


Bild 52 visar Natura 2000-området Stora Bäckabo, dess tillflöde samt det dike som avvattnar programområdets östra del som passerar väster om natura 2000-området.

Det större norrgående diket ska avvattna programområdets östra del och passerar bredvid ett rikkärr vid Stora Bäckabo som är Natura 2000-område. Diket passerar under flera vägtrummor med en diameter mellan 0,8-1,0 m, vilka i sin tur stryker flödet innan diket passerar bredvid Natura 2000-området. Vid passagen förbi rikkärret ligger dikesbotten minst 3 meter under kringliggande marknivå. Diket som avvattnar programområdet bedöms därför inte tillföra vatten till Natura 2000-området.

## 4. Genomförande

### 4.1 Organisatoriska frågor

#### Etappindelning

Programområdet kan detaljplaneläggas i etapper eller i sin helhet, därmed finns ingen tydlig etappindelning beskriven. Vid beslut om vilka delar av planprogrammet som ska planläggas först och i vilken ordning resterande delar ska planläggas bör flera parametrar beaktas. Sådana parametrar, utan inbördes ordning är:

- Behov av mark för försäljning
- Redan färdig infrastruktur
- Investeringar i infrastruktur
- Behov av ytor för dagvattenhantering
- Utredningsbehov

### 4.2 Fastighetsfrågor

#### Fastighetskonsekvenser

Programmet innebär inte några fastighetskonsekvenser men ett genomförande av programmet genom detaljplanering kommer innebära att befintliga fastigheter inom Marjarps logistikområde kan utökas och att nya fastigheter bildas. Ett genomförande innebär också att bostadsfastigheten inom programområdet kan bli del av en större fastighet.

#### Markförvärv

Strategiska markförvärv behöver genomföras innan detaljplaneläggning sker för delar av planprogrammet.

### 4.2 Ekonomiska konsekvenser

Planprogrammet är inte juridiskt bindande och medför inga ekonomiska konsekvenser men vägledande vid detaljplanering. Ett genomförande av sådana efterföljande detaljplaner bedöms medföra ett antal olika kostnader och utgifter för kommunen. Iordningställande av allmänna platser som gator, gång- och cykelvägar samt naturmark och annan infrastruktur innebär utgifter. Samma allmänna platser ska också skötas vilket medför driftskostnader. Skötseln kan handla om snöröjning av gator eller skötsel av natur så att biologiska värden bevaras och invasiva arter omhändertaras. Kostnader uppstår också vid olika kompensationsåtgärder för påverkan på exempelvis biotopskyddade områden.

## 5 Undersökning av miljöpåverkan

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 av miljöpåverkan som finns bifogad planhandlingarna, är slutsatsen att ett genomförande av planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen i Västra Götaland framför i sitt yttrande, daterat 2021-01-20, att de delar kommunens bedömning.

Slutsatsen av behovsbedömningen är att planprogrammet bedöms kunna medföra en betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning behöver därmed upprättas. Undersökningen har avgränsats till de frågor som kan innebära en viss miljöpåverkan och dessa frågor belyses i planprogrammet. De frågor som särskilt behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen är:

- Påverkan på miljö kvalitetsnormer för grundvatten, ytvatten och luften.
- Påverkan på kulturmiljön inklusive fornlämningar.
- Påverkan på naturmiljön inklusive generella biotopskyddet samt rödlistade och fridlysta arter.

### 5.1 Miljökonsekvensbeskrivning

Beskrivning av hänsynstaganden och ställningstaganden vad gäller miljö kvalitetsnormer för grundvatten, ytvatten och luften beskrivs under kapitel 3.8. Hänsynstaganden och ställningstaganden vad gäller kulturmiljön beskrivs under kapitel 3.9 och hänsynstagande samt ställningstaganden för naturmiljön beskrivs under kapitel 3.3 samt 3.9. I tillhörande miljökonsekvensbeskrivning framgår resonemang kring programmets konsekvenser och påverkan samt slutsatsen att planprogrammet inte bedöms innebära betydande miljöpåverkan.

### 5.2 Nollalternativ

Ett nollalternativ innebär att planprogrammet inte genomförs och därmed att detta område inte exploateras för logistikändamål. Det skulle innebära att den nuvarande användningen av marken för jord- och skogsbruk fortskrider. Det medför fortsatt matproduktion men även eventuella föroreningar och utsläpp kopplade till brukningen av marken. Ett nollalternativ bedöms också innebära att all påverkan på kulturmiljö uteblir men även att riksintresse för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer inte tillgodoses.

Om planprogrammets intentioner inte genomförs är det rimligt att anta att annan mark ianspråk tas för samma ändamål och därmed skulle också närheten till Falköpings kombiterminaler, riksväg 46 samt länsväg 184 gå förlorad samt att riksintresse för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer skulle påverkas negativt eftersom området inte kommer kunna möta framtidens krav på effektiva, hållbara logistiklösningar. Exploatering av annan plats skulle innebära att eventuella värden på den platsen påverkas. Utredningen Logistiska utmaningar och transportlösningar i Skaraborg som Västra Götalandsregionen tagit fram visar att godsunderlaget i ett omland runt kombiterminal i Skaraborg inte är så stort, att det motiverar fler områden för logistik i Skaraborg. Ett

nollalternativ skulle också innebära att vissa befintliga terminaler inte skulle kunna förlängas och möjliggöra för längre godståg. Det skulle också innebära fler godstransporter via lastbil istället för tåg och som följd större utsläpp av växthusgaser. Nollalternativet skulle även innebära att Dryport Skaraborg inte kan fortsätta utvecklas som regional kombiterminal och därmed potentiellt negativt påverka näringslivet i regionen.

Beroende på var logistiketableringarna placeras istället skulle avstånd till bostadsområden kunna bli ett problem på ett annat sätt än vid ett genomförande av planprogrammet.

Sammanfattningsvis innebär ett nollalternativ att påverkan inom området uteblir, att annan mark exploateras med sämre kopplingar till västra stambanan, Jönköpingsbanan och Göteborgs hamn. Det innebär också att funktionaliteten av riksintresset för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer inte säkerställs samt större utsläpp av växthusgaser vid godstransporter samt uteblivna fördelar för regionens näringsliv. Statliga, regionala och kommunala investeringar i området kan då inte nyttjas fullt ut och blir därmed delvis bortkastade.

## 6. Framtidsvision 2050

I detta kapitel beskrivs möjliga inriktningar för ytterligare utveckling av logistikområdet utöver planprogrammets omfattning. Alternativerna som beskrivs nedan kan användas som underlag för framtida översiktlig planering.

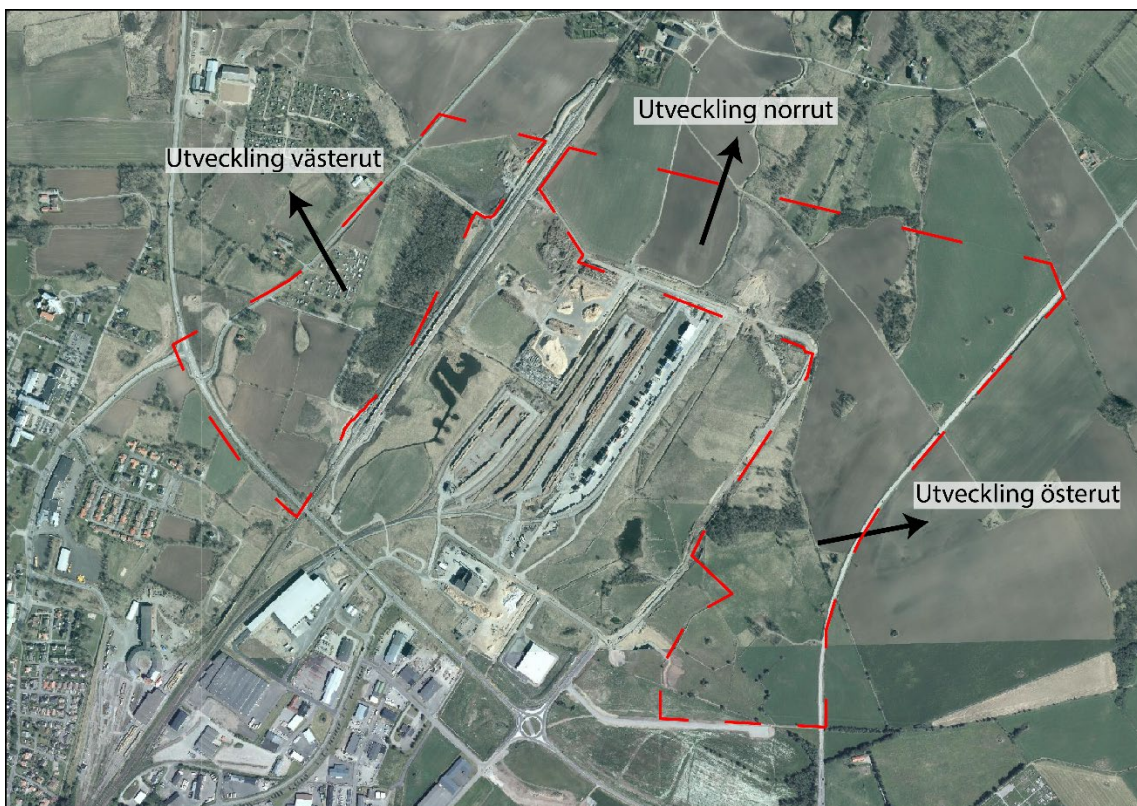


Bild 53 visar alternativen för framtidsvision 2050. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

### 6.1 Utveckling österut

En expansion av området öster om riksväg 46 skulle kunna innebära en tydligare koppling till riksvägen för logistikområdet. En gatulänk till programområdet och kombiterminalerna i Dryport Skaraborg skulle medföra att även etableringar där kan dra nytta av dess närhet och möjlighet till klimatsmarta godstransporter. En utveckling i denna riktning skulle fortsatt innebära en positiv utveckling för hela staden med tanke på betryggande avstånd till närmaste bostadsområde vad gäller buller, vibrationer och lukt.

Jämfört med övriga alternativ bedöms utvecklingspotentialen österut vara större.

### 6.2 Utveckling norrut

Utveckling av området norrut skulle innebära en fortsatt närhet och tillgång till kombiterminalerna inom Dryport Skaraborg. Troligen skulle nya kopplingar till programområdet för trafik behöva skapas för att bibehålla den närheten. Denna alternativa utveckling skulle också innebära en fortsatt positiv utveckling för hela staden med tanke på avstånd till bostadsområden. Trafikförsörjningen skulle kunna bli problematisk på grund av tillkommande trafik och allteftersom avståndet till befintliga anslutningar till länsväg 184 blir

längre och en lösning som kräver vidare utredning skulle kunna vara en anslutning till riksväg 46. Alternativet bedöms innebära påverkan på kulturmiljön runt Friggeråker kyrkby och ge staden en avlång form med ökade avstånd till centrum och resecentrum.

Jämfört med övriga alternativ bedöms utvecklingspotentialen norrut vara minst.

### **6.3 Utveckling västerut**

En utveckling av området västerut skulle innebära en inneslutning av väg 2841 och fortsatt eller utökad koppling till länsväg 184. En tydligare koppling till kombiterminalerna inom Dryport Skaraborg och möjligheten till fler klimatsmarta transporter skulle troligen kräva någon form av anslutning som korsar Västra stambanan. Denna alternativa utveckling bedöms innebära en möjlig påverkan på närliggande bostadsområden.

Jämfört med en utveckling norrut är detta alternativ att föredra men en utveckling österut är förstahandsalternativet att studera vidare.