

RAPPORT

# Precisering av riksintresse för Falköpings kombiterminaler och depåer

2024-01-31



**Trafikverket**

Postadress: Box 110, 541 23 Skövde

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Precisering av riksintresse för Falköpings kombiterminaler och depåer

Författare: Ann-Charlotte Eriksson, PLvrsa

Kontaktperson: Rebecca Brembeck, PLvrsa

Dokumentdatum: 2024-01-31

Ärendenummer: TRV 2022/82324

Publikationsnummer: 2024:027

ISBN: 978-91-8045-279-3

Foto: Falköpings kommun

# Innehåll

<b>Förord .....</b>	<b>6</b>
<b>Sammanfattning .....</b>	<b>7</b>
<b>1 Inledning .....</b>	<b>8</b>
1.1 Bakgrund .....	8
1.2 Syfte .....	8
1.3 Målgrupp .....	9
1.4 Avgränsning .....	9
1.5 Genomförande .....	9
<b>2 Bakgrundsbeskrivning.....</b>	<b>11</b>
2.1 Omvärldsanalys.....	11
2.1.1 Trafikverkets omvärldsanalys .....	11
2.1.2 Internationell transportpolitik .....	11
2.1.3 Svensk transportpolitik.....	12
2.2 Kriterier för utpekande .....	13
<b>3 Funktionsbeskrivning .....</b>	<b>15</b>
3.1 Historik .....	15
3.2 Terminalerna och depåernas betydelse utifrån nationellt perspektiv .....	15
3.2.1 Terminaler .....	15
3.2.2 Depåer.....	18
3.2.3 Tillgänglighet .....	21
<b>4 Riksintressets markanspråk.....</b>	<b>23</b>
4.1 Områden av riksintresse .....	23
4.2 Utvecklingsområden .....	24
4.3 Anslutande infrastruktur.....	25
<b>5 Områden som påverkar eller påverkas .....</b>	<b>27</b>
5.1 Terminalerna och depåernas omgivningspåverkan.....	27
5.1.1 Påverkansområden och påverkansfaktorer .....	27
5.1.2 Konflikter och synergier med annan verksamhet .....	27
5.2 Buller.....	27

5.3 Risk- och säkerhetsaspekter .....	29
5.4 Övriga riksintressen och områdesskydd .....	29
<b>6 Riksintresset i planering och tillståndsgivning.....</b>	<b>31</b>
6.1 Lagstiftning som rör riksintressen .....	31
6.1.1 Bestämmelser om riksintressen i miljöbalken (1998:808) (2010:900)..	31
6.1.2 Plan- och bygglagen (2010:900) .....	31
6.1.3 Förordning (1998:896) om hushållning med mark och vatten .....	32
6.2 Planer och strategier i kommunen och regionen .....	33
6.2.1 Översiktsplan .....	33
6.2.2 Planprogram och detaljplaner .....	34
6.2.3 Strategier och liknande från kommun eller region .....	35
6.3 Övriga riksintressen i närområdet .....	37
<b>Bilagor.....</b>	<b>41</b>



# Förord

I detta dokument preciseras Trafikverkets anspråk på riksintresset Falköpings kombiterminaler och depåer tillsammans med de områden som ska skyddas för att tillgänglighet eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras. Riksintressepreciseringen av Falköpings kombiterminaler och depåer visar Trafikverkets syn på riksintresset utifrån målavvägning mellan olika intressen. Den av Trafikverket beslutade preciseringen är tänkt att fungera som underlag för fortsatt dialog mellan berörda aktörer.

Riksintressepreciseringen för Falköpings kombiterminaler och depåer är Trafikverkets underlag till Länsstyrelsen för prövning av planer som berör riksintresset. Det är också ett underlag för kommunen i sin fysiska planering. En arbetsgrupp med flera olika aktörer gör att olika synsätt kan beaktas under arbetets gång. Med hjälp av engagerade deltagare görs en heltäckande kartläggning över situationen. Arbetet med preciseringen ger en ökad förståelse för olika intressen kring anläggningen.

Tidsperspektivet i en riksintresseprecisering är trettio år. Ett riksintresse är inte statiskt och det kan finnas nya omständigheter som kräver uppdatering av preciseringen. Trafikverket Västra Regionen förvaltar Riksintresseprecisering för Falköpings kombiterminaler och depåer. Vart fjärde år ska Trafikverket Västra Regionen göra en bedömning om det finns behov av att uppdatera preciseringen. Detta sker i samband med att Trafikverket gör en översyn av utpekade riksintressen. Preciseringen kan även uppdateras vid andra tidpunkter om behov finns.

Jörgen Einarsson

Trafikverket Västra Regionen

# Sammanfattning

Trafikverket har preciserat riksintresseanspråket, gällande anläggning för tjänster inom järnvägsområdet, med tillhörande områden för Falköpings kombiterminaler och depåer. Arbetet har letts av Trafikverket och i samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Falköpings kommun. Denna rapport har varit utsänd på remiss under oktober och november 2023. Området har utökats något norrut och rapporten har kompletterats med mer information enligt remissammanställning sidan 43.

Riksintresset ska enligt bestämmelserna i 3 kap. 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av anläggningen. Riksintressets markanspråk kring terminaler och depåer utgörs av mark som direkt används eller som i framtiden kan komma att användas för godstrafikens behov. För att tillkomst eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras måste ytterligare områden beaktas när ny bebyggelse eller markanvändning planeras. Störningskänslig bebyggelse är inte lämpligt inom eller i anslutning till området.

För att riksintresset och verksamheten ska fungera, är det av stor vikt att kommunikationerna till och från anläggningen fungerar på ett bra sätt. Tillgängligheten i marktransportssystemet är av avgörande betydelse för landets nationella tillgänglighet. Utvecklingen av områdena kring anläggningen måste ske på ett sådant sätt att denna inte påverkas negativt.

## Karta riksintressets markanspråk



Figur 1. Riksintressets markanspråk, befintligt och utvecklingsområden. (Källa: Falköpings kommun)

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Trafikverket ska enligt förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. lämna uppgifter om områden som Trafikverket bedömer vara av riksintresse för anläggningar för kommunikationer. Riksintressen för anläggningar för kommunikationer ska enligt bestämmelserna i 3 kap 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av anläggningen.

Vid utpekande av riksintresseanspråk redovisas en länk eller en nod utifrån dess funktion. I vissa fall behövs en tydligare beskrivning av riksintressets funktion och hur funktionen kan skyddas. Vid dessa tillfällen kan en precisering tas fram. I preciseringen förtydligas varför anläggningen är utpekad som riksintresse och nationellt skyddsvärd. I preciseringen går vi djupare in i de värden, anläggningens funktion, som utgör grunden för utpekandet.

## 1.2 Syfte

I denna precisering beskriver Trafikverket sin syn på riksintresset för Falköpings kombiterminaler och depåer. Riksintressets funktion, liksom vad som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen och vilka konsekvenser det kan få beskrivs. Preciseringen ska visa på anläggningens betydelse för transportsystemet ur ett helhetsperspektiv.

Preciseringen beskriver även vilka delar av anläggningen som ingår i riksintresset och de olika delarnas funktion.

Preciseringen av riksintresseanspråket ska utgöra ett underlag för kommunens fysiska planering enligt plan- och bygglagen och tillståndsprövning enligt miljöbalken. Den är även tänkt att utgöra ett underlag för Länsstyrelsens, Trafikverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden. Länsstyrelsen kan komma att använda preciseringen vid avvägning mellan olika riksintressen, i dess uppgift att bevaka statliga intressen. Rapporten kan också fungera som kunskapsunderlag för allmänheten.

Genom att göra tydligt vilket anspråk riksintresset har, ges bättre förutsättning för att riksintresset långsiktigt ska kunna skyddas och utvecklas. Kommunen ges också bättre vilka förutsättningar som gäller inom och kring riksintresseområdet vid planering.



## 1.3 Målgrupp

Målgrupp för preciseringen är i första hand handläggare och planerare på länsstyrelser, kommuner och Trafikverket, men även berörda verksamhetsutövare, boende, exploatörer och allmänhet.

## 1.4 Avgränsning

I detta dokument preciseras Trafikverkets anspråk på riksintresse för Falköpings kombiterminaler och depåer. Huruvida ett område eller en funktion är av riksintresse eller inte och hur det intresset ska prioriteras mot andra allmänna intressen och riksintressen avgörs först när frågan prövas i enskilda ärenden. Sådan prövning sker framförallt när beslutande myndighet tillämpar miljöbalken, plan- och bygglagen, väglagen eller lagen om byggande av järnväg.

Trafikverkets riksintresseanspråk har ingen koppling till ägande eller ansvar för förvaltning av respektive anläggning.

Kombiterminalerna och depåerna kan ha eller komma att söka miljötillstånd för mer trafik och större volymer än vad Trafikverket har tagit beslut om att skydda genom riksintresset. En riksintresseprecisering ger inte en fullständig bild av framtida behov.

## 1.5 Genomförande

Arbetet med att ta fram denna precisering har letts av Trafikverket Region Väst och skett i samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län, samt representanter från:

- Falköpings kommun
- Västra Götalandsregionen
- Skaraborgs kommunalförbund
- Västtrafik
- Försvarsmakten
- MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap)
- Berörda företag inom området

Arbetet påbörjades under januari 2022 och färdigställdes under oktober 2023. Ett startmöte hölls med berörda intressenter i mars 2023. Därefter har interna avstämningsmöten och intervjuer hållits, analys av planer i området samt avvägning av framtida utveckling och markbehov gjorts. Förslag till område för riksintresse har arbetats fram och redovisas i denna rapport. Ett förslag har varit ute på remiss under perioden **3 oktober till 4 december 2023**. Remissen gick ut till statliga myndigheter, region och kommuner samt övriga berörda inom området.

En intern arbetsgrupp bestående av regionala samhällsplanerare, strategiska planerare, godsstrateg och chef beredskapsenhet (Trafikverket region Väst), nationell samhällsplanerare och godsstrateg (Trafikverket Planering) bildades.

Styrgrupp har bestått av ordförande Karin Fornell (chef Samhällsplanering, PLväsa)

Referensgruppen har bestått av MSB, Västra Götalandsregionen, Skaraborgs kommunalförbund, Västtrafik, Försvarsmakten samt berörda företag inom området.

## 2 Bakgrundsbeskrivning

### 2.1 Omvärldsanalys

#### 2.1.1 Trafikverkets omvärldsanalys

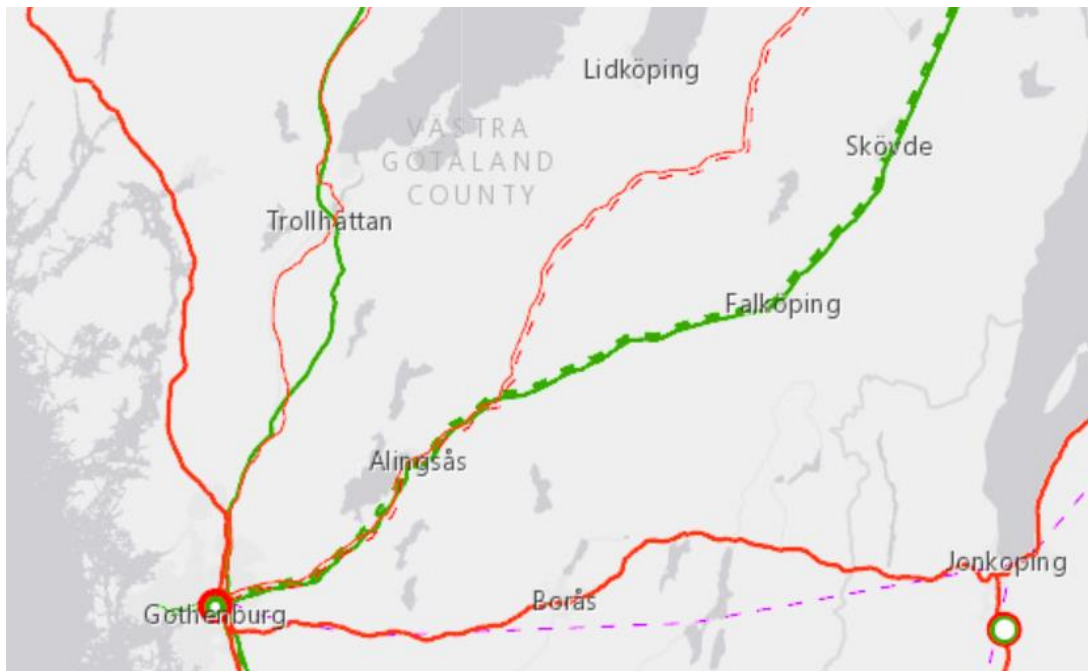
Enligt en undersökning från konsultföretaget Tyréns, där drygt 40 logistikansvariga i större svenska företag tillfrågats, ligger många företag i startgroparna för utökade transporter under de närmaste fem åren. Företagen vill se ökade satsningar på flera trafikslag och hållbara transporter. Drygt 80 procent av de undersökta bolagen anser att infrastrukturen är mycket viktig för det egna företagets utveckling. Samtidigt anger 59 procent av företagen i undersökningen en oro över att en alltför långsam infrastrukturutveckling riskerar att bromsa den egna tillväxten. Som en konsekvens av detta vill logistikcheferna att regeringen satsar mer på utveckling av de olika infrastrukturområdena. Särskilt stort är behovet av fokus på järnvägstransport där 68 procent vill se mycket större ansträngningar. *Källa: Trafikverkets omvärldsanalys, juni 2023.*

#### 2.1.2 Internationell transportpolitik

Transeuropeiska nätverket (TEN) knyter ihop EU:s medlemsländers nätverk för transporter, tele-kommunikation- och energi. I Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) ingår infrastruktur som vägar, järnvägar, inre vattenvägar, sjömotorvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för t.ex. olja och gas.

TEN-T består av ett stomnät (core network) och ett övergripande nät (comprehensive network). Indelningen ska utgöra grund för prioritering i utveckling av transportnätverket.

Det övergripande målet för EU:s klimatarbete fastställs i the Green Deal som innebär att EU ska vara klimatneutralt senast 2050 och fram till 2030 ha minskat utsläppen av växthusgaser med 55 procent. För transportsektorn slås fast att målet innebär att en reduktion om 90 procent är nödvändig till 2050.



Figur 2. TEN-T nätverket i Västra Götalands län (röd linje=väg, grön linje=järnväg, lila linje=ev framtida höghastighetsbanor) (Källa: Trafikverket)

### 2.1.3 Svensk transportpolitik

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Trafikverkets trafikslagsövergripande ansvar syftar till att optimera transportsystemet som helhet med mer nytta till mindre kostnad. För att minska utsläppen från trafiken och för att avlasta landinfrastrukturen skulle godstransporter kunna flyttas från väg till järnväg och sjöfart.

#### 2.1.3.1 Överflyttning till järnväg

År 2004 etablerade järnvägsoperatörerna SCT Transport och Vänerepressen de tio första järnvägspendlarna mellan Göteborgs hamn och två destinationer. Järnvägspendelsystemet har utvecklats kraftigt sedan 2004. Under perioden fram till 2007 körde tre operatörer fem tåg i veckan: SCT Transport till/från Örebro respektive Motala, Vänerepressen till/från Karlstad och Intercontainer till/från Eskilstuna. Intercontainer hämtade enheter från bl.a. Västerås, Södertälje, Norrköping och Gävle och kopplade ihop dem på en terminal i Eskilstuna. Mellan 2007 och 2011 lades Torsvik och Sävenäs till pendelsystemet. Runt år 2010 var några av de tidiga pendlarna väl etablerade och flera järnvägsoperatörer utvecklade sin trafik. En stor fördel med pendlarna ansågs vara möjligheten att säkerställa leveranssäkerhet och flexibilitet eftersom godset fanns nära mottagaren. Nästa steg i utvecklingen av hamnpendlarna var att "triangulera" tåguppläggen, dvs. att köra import till en destination och sedan vidare med tomenheter till en exportdestination. Efter 2011 lades destinationerna Insjön, Gävle, Nässjö, Vaggeryd, Falköping, Hallsberg, Karlshamn, Avesta och Granudden/Gävle till. De senaste destinationerna som lagts till är Piteå,

Umeå, Malungsfors och Jönköping. Till 2023 är förhoppningen att antalet destinationer ökar till 19 och antalet avgångar per vecka till 85.

Exempel på företag som har genomfört överflyttningar av godstransporter från väg till järnväg inkluderar Jysk och Jula. År 2012 flyttade Jula över sina containertransporter på väg till en järnvägspendel till/från Falköping. 100 lastbilstransporter på sträckan ersattes med ett tåg per vecka. År 2022 hade frekvensen ökat till sex tåg per vecka på sträckan. Jula fraktar sedan 2013 gods på Falköpingspendeln mellan Göteborg och Skarborgsområdet i stället för på E20. Pendeln anses ha ”blommat ut för fullt efter ett par tuffa år” och år 2021 fraktades 29 036 containers med pendeln. *Källa ”Vilken överflyttning av godstransporter från väg till järnväg har skett? En kunskapssammanställning”. VTI PM 2022:10 Informationen baseras, om det inte anges något annat på en intervju med Svante Altås och Homam Mansour, båda APM-Terminals (Altås & Mansour, 2022).*

	Container	Trailer (Samskip)	RealRail (Luleå)	Koks	Vagnlast/diverse	Virke Södra	Virke Stora Enso/Sydved
Tågtrafik	6-9 tåg/vecka	5-6 tåg/vecka	5 tåg/vecka	2 tåg/mån	5 tåg/vecka	4-5 tåg/vecka	2-3 tåg/vecka
Godsvolym per år	Ca 50-60.000 TEU/år	Ca 100.000 ton/år	Ca 200.000 ton/år	Ca 20.000 ton/år	Ca 200.000 ton/år	Ca 300.000 m <sup>3</sup>	Ca 130.000 m <sup>3</sup>

Figur 3. Redovisning av godsflöden, Falköpings kombiterminaler. TEU= En 20-fots container. (Källa: Jula logistics)

## 2.2 Kriterier för utpekande

Riksintressen för kommunikationer enligt samtliga trafikslag pekas ut av Trafikverket efter prövning och beslut från Trafikverket utifrån kriterier som beslutades 2020<sup>1</sup>. Dessa följer i sin tur Boverkets vägledning. Enligt Boverket ska utpekande grundas på en nationell bedömning och det ska vara väl dokumenterat att området uppfyller något av nedanstående kriterier:

- Området hyser värden av stor nationell vikt
- Området behövs för att uppfylla Sveriges nationella åtaganden
- Områden behövs för att genomföra eller upprätthålla nationellt viktiga strukturer

Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet utpekas efter prövning och beslut från Trafikverket enligt nedanstående kriterier:

<sup>1</sup> [Riksintressen för trafikslagets anläggningar - sektorsbeskrivning inklusive kriterier för utpekande](#), Trafikverket 2020

- Begreppet spårområden innefattar rangerbangårdar för godståg, växlingsbangårdar för gods- och resandetåg samt linjeplatser och övriga bangårdar.
- Med godsterminaler avses kombiterminaler, hamnar samt lastnings- och lossningsterminaler.
- Depåer innefattar verkstadsområden med verkstadsbyggnad och spår för uppställning för verkstadens behov. Syftet med detta kriterium är att peka ut de anläggningar som krävs för att trafiken på de järnvägar som är av riksintresse ska kunna bedrivas och kopplas ihop med samhället i övrigt.

Falköpings kombiterminaler är en av 18 utpekade kombiterminaler av riksintresse. I Falköping finns också två depåer för underhåll och reparationer av järnvägsfordon.

Falköpings kombiterminaler är belägna i tätorten Falköping i Falköpings kommun, i nordöstra delen av Västra Götaland. Terminalerna ligger bra kopplade till godsströmmar i regionen och har ett upptagningsområde som innefattar andra centrala orter i Skaraborg relativt enkelt (Skövde, Skara, Mariestad). Terminalerna ligger i anslutning till Västra stambanan samt vägarna 46 och 184. Kombiterminalen med torrhamn drivs av Jula Logistic AB och erbjuder möjlighet att transportera containergods via järnväg och har goda förbindelser med Göteborgs hamn. I Skaraborg Logistic Center kompletteras för närvarande anläggningen med spår och terminalyta för vagnslaster.



Figur 4. Falköpings läge i Västra Götalands län, stamvägnät(orange) och järnvägsnät (grått) redovisat. (Källa: Stigfinnaren, Trafikverket).

## 3 Funktionsbeskrivning

### 3.1 Historik

#### Terminalerna

Under de senaste 15 åren har terminalområdet utvecklats från en kombiterminal till de sex terminaler som idag finns. Jula har varit en drivande part och har haft containerpendel igång sedan 2013.

#### Depåerna

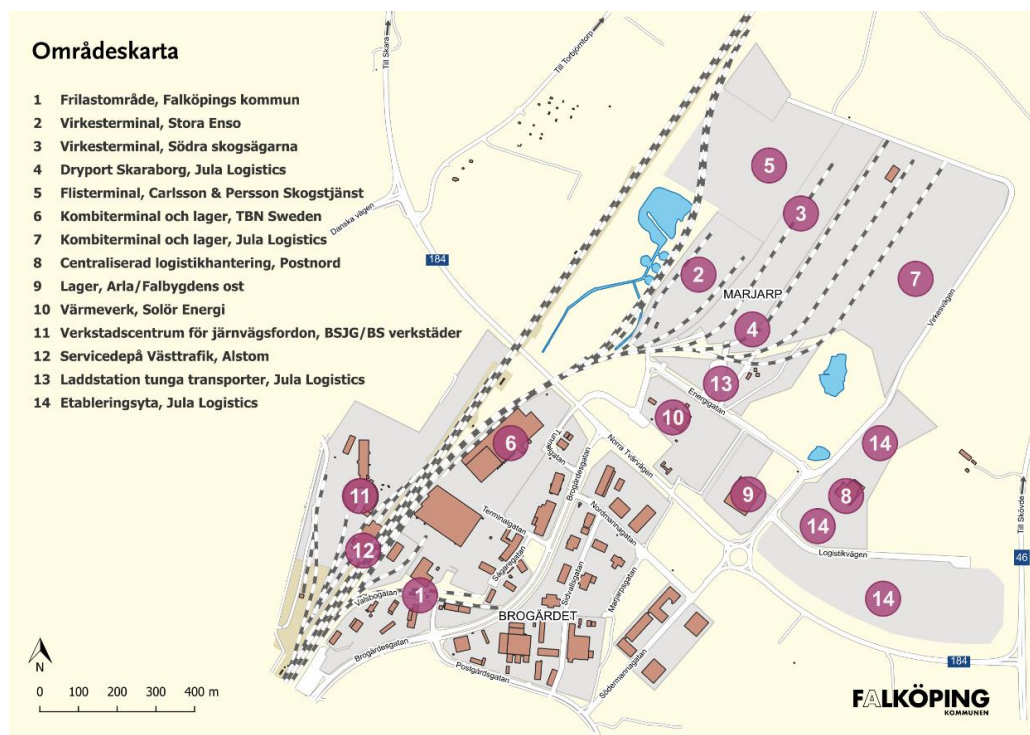
BS Verkstäder grundades 1978. Verksamheten startade med uthyrning av skyliftar men kompletterades snart med verkstadstjänster inriktade på järnvägsfordon. Från början på 1990-talet har huvudinriktningen legat på livstidsförlängning av järnvägsfordon.

### 3.2 Terminalerna och depåernas betydelse utifrån nationellt perspektiv

#### 3.2.1 Terminaler

Skaraborg Logistic Center i Falköping är resultatet av ett samarbete mellan privata och offentliga aktörer och är ett starkt kluster kring logistik och transporter, med fokus på moderna logistiklösningar och lång järnvägshistorik. Där finns sex terminaler; en lager och crossdockingterminal (inkommande produkter lagras inte utan omsorteras och omlastas mer eller mindre omedelbart för vidare transport till mottagare), två virkesterminaler, en flisterminal samt två kombiterminaler, varav en fungerar som en torrhamn med tullfunktion och med direkt länk till Göteborgs hamn dit det sker regelbundna godsleveranser via järnväg. Inom området hanteras styckegods, virke och containers. Terminalerna är spåranslutna till en signalerad överlämningsbangård som har en kapacitet på 630 meter. Hela området omfattas av cirka 6 km spår.

Verksamheter och aktörer som är verksamma inom Skaraborg Logistic Center och depåer redovisas nedan.



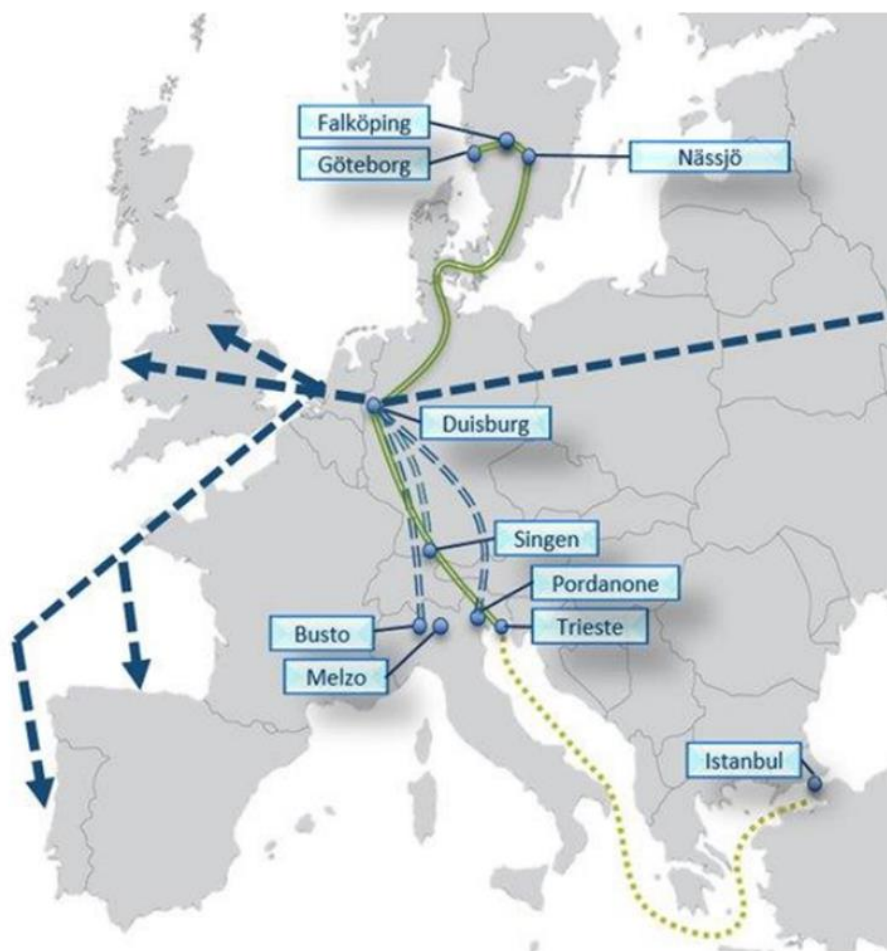
Figur 5. Verksamma aktörer – kombiterminaler och depåer (Källa: Falköpings kommun)

Kombiterminalen med torrhamn drivs av Jula Logistic AB och erbjuder möjlighet att transportera containergods via järnväg och har goda förbindelser med Göteborgs hamn. Jula Logistics är en framträdande aktör inom logistik i Skaraborg och det företag som enskilt investerat mest i Skaraborg Logistic Center. Terminalen Dryport Skaraborg omfattar över 305 000 kvm mark. Jula Logistics har idag fyra järnvägsspår som alla är 622 meter långa vilket ger plats för 22 godsvagnar. Lagrings- och hanteringsyta är 45 000 kvm. Lossning och lassning av containrar sker under tak. Det finns även en terminalhall och varmlager med möjlighet att lagra gods. Mellan Falköping och Göteborg går det, sedan år 2013, en containerpendel varje dag, med cirka 6–9 avgångar per vecka, som årligen hanterar cirka 60 000 TEU/år.

Containerpendeln ingår i en integrerad inbound-lösning där terminalen fungerar och nyttjas som torrhamn med tullfunktion, mellanlagring till tomdepåer, containners, längre fordon och tullager. Sammantaget avgår och angör 20–40 tåg per vecka terminalerna inom Skaraborg Logistic Center och 6–8 tåg per dag, där totalt hanterat tonnage ligger på cirka 1 500 000 ton/år.

Tågtransporter går mellan Falköping och Duisburg, Tyskland, genom Europapendeln som är en intermodal lösning som förbinder Sverige med Europa. Europapendeln körs av speditören Samskip och avgår 5–6 gånger per vecka och använder sig av crossdockinganläggningar. Denna relation trafikeras av ett halvtåg som kombineras med ett halvtåg från Nässjö via Jönköpingsbanan. Samskip har liknande tåg till flera terminaler i Sverige från Europa (Duisburg).





Figur 6. Tågtransporter från och till Falköping. (Källa:

Järnvägsterminalerna i Skaraborg Logistic Center drar nytta av att vara koncentrerade till ett och samma område vilket gör att transporter och transportinfrastrukturinvesteringar kan göras effektivare. I Skaraborg Logistic Center kompletteras för närvarande anläggningen med spår och terminalyta för vagnslaster.

Att industri- och logistikverksamheter med stora transportbehov koncentreras skapar synergier som möjliggör effektiva och hållbara transporter via både väg- och järnväg.

### **Framtidsutsikter**

Det finns flera planer för Skaraborg Logistic Centers fortsatta expansion. Hösten år 2023 står en ny överlämningsbangård färdig att tas i drift vilket innebär att terminaler kommer att kunna hantera fler och längre tåg. Det har byggts totalt tre spår som alla kan hantera 750 meter långa tågset; ett in- och utfartsspår, ett omlastningsspår och ett förbigångsspår på utsidan av överlämningsbangården för att öka kapaciteten. Därtill kommer Trafikverket bygga en ny anslutning från överlämningsbangården till Västra stambanan norrut som möjliggör för ytterligare kapacitet till och från området. Godsvolymerna till Göteborgs hamn väntas dubblas. Utbyggnaden är en investering på ca 97 miljoner kronor som bland annat finansieras av Falköpings kommun med stöd från Klimatklivet och regionen på ungefär 50% av kostnaden.

Terminalerna i Falköping klassas idag som riksintresse och omlastningspunkten har även betydelse för nationell försörjning som ska kunna fungera i kris. Nyligen har ett förbigångsspår på Västra stambanan byggts av Trafikverket för att avlasta sträckan vid Falköping.

Jula bygger just nu en ny terminal med lagerlokal i Falköping på en 85 000 kvm stor yta och ny spåranslutning som kommer att hantera exportvolymen och planeras stå klar år 2024. Vidare öppnas under hösten 2023 snabbbladdstationer för tunga fordon med plats för sex fordon. Jula har sedan tidigare dispens för att köra extra långa lastbilar mellan huvudlagret i Skara och terminalen i Falköping och har nu köpt in två ellastbilar för transportererna. Jula håller även på att utveckla tjänster inom tredjepartslogistik. Samtidigt har kommunen tagit fram ett planprogram som omfattar cirka 110 hektar mark intill Skaraborg Logistic center för att möjliggöra utbyggnad av området och möjliggöra för nya etableringar.

### **Totala investeringar i järnvägsanläggningar och kombiterminaler i Falköping**

Nedan redovisas tidigare och beslutade investeringar för järnvägsinfrastruktur och terminaler under åren 2007-2025. Banverket, Trafikverket, Naturvårdsverket, Stora Enso, Fastighets Mbg, Jula och Falköpings kommun har investerat följande:

Järnvägsinfra och terminaler	296.000.000
Markköp	38.000.000
Gator och VA	72.200.000
Privata investeringar	1.110.000.000
SUMMA TOTALA INVESTERINGAR	1.516.200.000

Ej medräknat:

Utredningar och planer, infrastrukturåtgärder väg (kommunen + Trafikverket)

## **3.2.2 Depåer**

### **BS Verkstäder**

Verksamheten grundades 1978 och startade med uthyrning av skyliftar men kompletterades snart med verkstadstjänster inriktade på järnvägsfordon. Från början på 1990-talet har huvudinriktningen legat på livstidsför längning av järnvägsfordon. Verkstäder som har tillgänglig kapacitet för underhåll av längre ”gula maskiner”, som används för spårunderhåll och spårbyggnation, är en bristvara i Sverige.

Möjligheten till rationellt underhåll av ”gula maskiner” är viktigt ur ett nationellt perspektiv då underhåll är nödvändigt för att maskinerna ska kunna brukas och användas för spårunderhåll och spårbyggnation i landet.

Vilken ort underhållet utförs på är dock inte kritisk för denna verksamhet men det behöver finnas underhållskapacitet fördelad över landsdelarna för att spårunderhåll och spårbyggnation ska kunna bedrivas rationellt.



Foto: BS Verkstäder (Källa: Google Maps)

BS Verkstäders produktionsanläggning i Falköping består bland annat av ett rundstall med 24 platser, en huvudverkstad med två 120 meter långa spår samt en tvätt- och målningshall. Här finns även lyftbockar, traverser och generöst med uppställningsplatser för järnvägsfordon. Inom verkstadsområdet färdigställde BS Verkstäder 2013 en depåbyggnad för långtidsuthyrning åt branschföretag som behöver plats för tågunderhåll i Västsverige. Sedan 2020 ägs depåanläggningen av fastighetsbolaget Intea AB och nyttjas av Västtrafik.

### **Depå Falköping**

Som en funktion av resandeströmmarna från Skaraborg mot Jönköping/Göteborg och åter så blir det naturliga driftpauser för fordon i Falköping där fordonen är tillgängliga för underhåll.

Falköping är den ort i Västra Götaland där flest regionalfordon får tillräckligt långa, naturliga, driftpauser för ett rationellt underhåll. Det gör att den överbelastade Västra stambanan inte får extra belastning med tjänstetåg för att fordon ska kunna komma till/från underhållsverkstad. Att minimera antalet tjänstetåg på en sträcka som är en av Sveriges viktigaste (Alingsås – Göteborg) och som klassats som överbelastad är viktigt.

Intea och Västtrafik har ingått ett 25-årigt hyresavtal avseende en ny tågdepå i direkt anslutning till Inteas befintliga tågdepå i Falköping. Samtidigt förlängs också hyrestiden för den befintliga depån med 25 år från det att den nya tågdepån färdigställs.

Den nya tågdepån planeras omfatta cirka 3 500 kvm uthyrbar yta, och byggstart planeras till 2023 med inflyttning våren 2025. Tillsammans med den befintliga tågdepån kommer de totala uthyrbara ytorna att uppgå till cirka 6 750 kvm på fastigheten Anneborg 2:4 i Falköping.

Projektet med att ta fram en ny tågdepå har pågått sedan 2017. Västtrafiks beställning av nya tågset föranleder nya lokaler för service och underhåll. Den nya tågdepån kommer att byggas ihop med den befintliga tågdepån genom byggnation av en ny service- och underhållsverkstad med en byggnadslängd om drygt 100 meter. Projektet omfattar också ytor för kontor och personalutrymmen. Som ett led i arbetet kommer även nya spår att anläggas som dubblerar dagens spårlängd.

### **Framtidsutsikter**

Dagens underhållsstrukturer för fordon inom järnvägstrafik kommer kraftigt förändras i framtiden som ett resultat av ett antal faktorer. Västra Götaland och andra regioner i Sverige har en växande flotta av moderna motorvagnar. För att sköta det trafiknära, löpande underhållet har ett flertal depåer byggts och är under byggnation. Exempel på detta är Raus i Helsingborg, Boxholm och Depå Falköping. Eskilstuna har depå under byggnation. I takt med att de här flottorna utökas och åldras uppstår andra och större underhållsbehov som kräver ytor och tjänster skilda från det löpande underhållet. I nuläget finns en kapacitetsbrist för den typen av tyngre underhåll. Att expandera i befintligt läge kan vara svårt då marken ofta är attraktiv för framtida stadsbebyggelse. Denna problematik finns såväl lokalt, regionalt som nationellt. Mot denna bakgrund har det genomförts en förstudie för att identifiera framtidens underhållsbehov. Förstudien visar på att det finns goda fysiska förutsättningar för en etablering av en järnvägsverkstad för tyngre underhåll i Falköping. Förstudien rekommenderar att man börjar med ett arbete för att presentera Falköpings förutsättningar som etableringsort för marknadens underhållsaktörer och de tillverkare och fordonshållare som är på gång att anskaffa nya fordon eller står inför större renoveringsbehov. (*Lokalisering av verkstad för tyngre underhåll av järnvägsfordon i Falköping, GS 2018-06-20.*)

### **Framtida depå för tyngre underhåll och ombyggnader/moderniseringar av motorvagnar.**

Mycket stora belopp har investerats i den Svenska motorvagnsflottan sedan år 2000 och framåt. Många av dessa fordon behöver och kommer att behöva större åtgärder som inte inryms i det löpande underhållet.

Exempel:

- Krockskador
- ”Midlife” upprustningar
- Moderniseringar
- Livstidförlängning
- Installation av nya system i fordon, t.ex. etcs (fordonsutrustning för signalsystemet ERTMS).

Generellt så är underhållsdepåer för motorvagnar i landet dimensionerade för det löpande underhållet. Det finns några få verkstäder som kan ta sig an tyngre underhåll, ombyggnader, moderniseringar m.m. av långa fordon men kapaciteten motsvarar inte alls kommande behov.

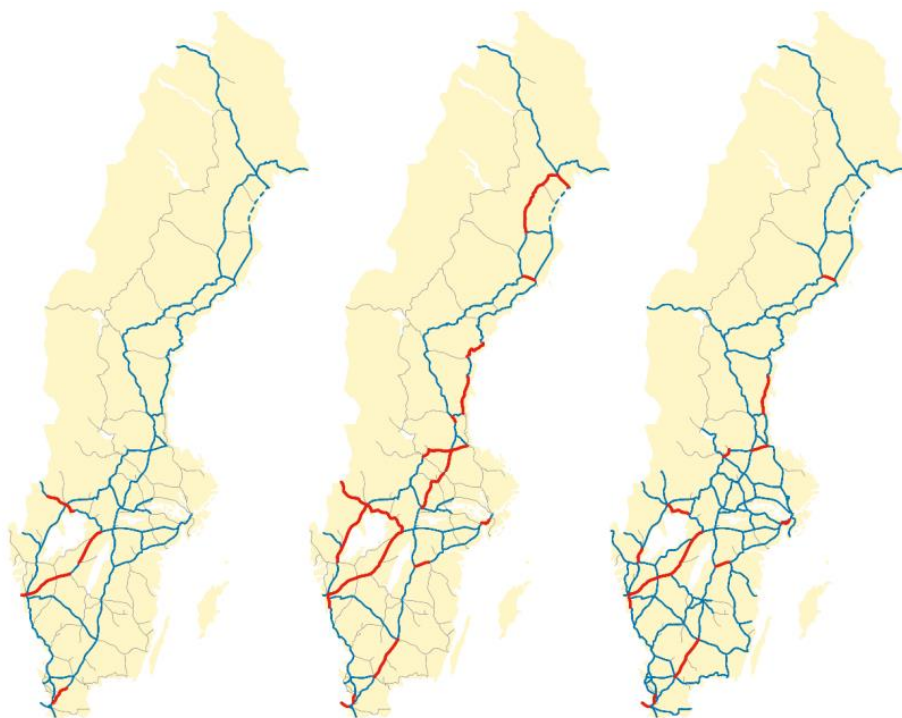
I Falköping finns planer, mark, spåranslutningar m.m. för en depå avsedd tyngre underhåll och det skulle passa väl in i det framväxande järnvägsklustret i Falköping.

### 3.2.3 Tillgänglighet

Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar och banans maximala kapacitet är nådd. Banan behöver öka både kapacitet och kvalitet. Trafikverket gör en serie punktinsatser på sträckan Göteborg–Skövde. Det är insatser som kommer att ge högre effektivitet och bättre driftsäkerhet. Sammanlagt rör det sig om ett tiotal åtgärder som antingen riktar in sig på godstrafik eller på persontrafik.

Ökad kapacitet för godstrafiken är en viktig förutsättning för en fortsatt utveckling i Falköping.

På sträckan Falköping–Skövde bedöms det finnas kvarstående kapacitetsbrister. I Falköping finns kvarstående brister i form av plattformslägen samt i anslutningarna till Jönköpingsbanan och till kombiterminalen. (*RAPPORT Utpekad bristanalys Västra stambanan Underlag till revidering av nationell plan 2018 – 2029*)



Figur 7. Kapacitetsutnyttjande över dygn. Röda sträckor indikerar en betydande brist för godstransporter mätt över dygnet. Kartan till vänster visar 2019, i mitten med investeringar enligt plan 2018-2029 och basprognosens trafikering. Kartan till höger visar i rött de sträckor som har betydande brister i kapacitetsutnyttjande över dygn för godstrafik som sammanfaller med motsvarande brister för persontrafiken. Källa: RAPPORT Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029.

När det gäller tillgängligheten till området från vägnätet har ett antal trimningsåtgärder genomförts under åren. Kommunen har tagit fram en trafikutredning som visar att det redan idag är kapacitetsbrist i korsningen mellan väg 184 och väg 46.

Utredningen anger dock inte förslag till åtgärder för korsningen. Med den förväntade utvecklingen av ökat flöde till och från terminalerna behöver ytterligare trafikutredningar tas fram för att se vilka åtgärder som kan krävas för att tillgängligheten till området inte försämras.

# 4 Riksintressets markanspråk

## 4.1 Områden av riksintresse

Utifrån tidigare avsnitt bedöms vilka områden som är av riksintresse.

För att bedöma vilka befintliga delar som ingår i riksintresset har de prövats gentemot tre kriterier. Nedanstående konkretisering av riksintressekriterierna är ett sätt att karaktärisera viktiga funktioner hos terminalerna och depåerna och därigenom få ett underlag för bedömning av vilka delar som bör ingå i riksintresset. Ett område behöver bara uppfylla ett av kriterierna för att den ska kunna pekas ut som del av riksintresse.

- Spårområden som innefattar rangerbangårdar för godståg, växlingsbangårdar för gods- och resandetåg samt linjeplatser och övriga bangårdar.
- Godsterminaler som kombiterminaler, hamnar samt lastnings- och lossningsterminaler.
- Depåer som innefattar verkstadsområden med verkstadsbyggnad och spår för uppställning för verkstadens behov.

Dessutom har följande kriterier vägts in:

- Områden som innefattar gator, uppställningsplatser, lagringsyta samt byggnader och andra anordningar för omhändertagande av gods och lasthantlingsutrustning, ytor för dagvattenhantering mm som krävs för ett fungerande område.

Trafikverket anser att befintliga och planerade områden för terminaler och depåer enligt karta nedan, ska vara av riksintresse. Bedömningen är gjord utifrån den funktion som de olika delarna har för riket och regionens transportförsörjning. Utvecklingsområdesgränsen följer kommunens gräns för föreslaget planprogram. En utökning efter Trafikverkets basprognos för gods 2045, som med lokal anpassning i Västra Götaland, är 1,7, skulle ge ett större område än det föreslagna. Detta skulle dock innebära ökade trafikflöden och sämre tillgänglighet till området och kräva utredningar gällande kapaciteten i vägnätet i anslutning till området. Avgränsningen är i nuläget därför motiverad. Nedan ges en utförligare beskrivning av respektive verksamhetsområde och dess funktionella bidrag till riksintresset.

## Karta riksintresse Falköping



Figur 8. Föreslagna preciserade områden av riksintresse, befintligt och utvecklingsområden (Karta Falköpings kommun)

På kartan, med **rödrotig skraffering**, är de befintliga terminalområdena samt de gator, uppställningsplatser och dagvattenområdena mm som krävs för ett fungerande område. För att en terminal ska kunna fungera krävs en gatustruktur som klarar inkommande och avgående gods utan att påverka statligt vägnät negativt. Idag ställs också allt större krav på hantering av dagvatten och skyfall vilket innebär att dessa ytor ska innefattas i riksintresseområdet.

Inom området är verksamheter som inte använder sig av omlastning till/från järnväg inte lämpliga och kan påverka riksintresset negativt. Verksamheter med enbart lastbilstrafik kan innebära betydligt ökade lastbilstransporter som kan påverka riksintresset för väg 46 och 184 negativt genom minskad kapacitet och tillgänglighet till terminalområdet.

**Grönrotig skraffering** är befintligt depå- och verkstadsområde. Inom området är verksamheter som inte innebär uppställning, service och reparationer av järnvägsfordon inte lämpliga och kan påverka riksintresset negativt.

## 4.2 Utvecklingsområden

**Röd linjeskraffering** är de områden som redovisas i planprogrammet och som krävs för att en utveckling av kombiterminalerna kan ske med bl a spårförlängning för 750 meter långa godståg. Området innehåller ytor som krävs för ytterligare lagerhantering, dag- och skyfallshantering, samt naturområden som krävs för en hållbar utveckling. Efter remissomgång har området utökats något i norr. För att kunna få till fler spåranslutna terminaler behöver dessa kopplas samman med överlämningsbangårdens norra del. Eftersom järnvägsspår har stora svängradier krävs att



ytterligare en yta i norr tas i anspråk för att kunna anlägga spåren från överlämningsbangården och öster ut, den tillkomna ytan omfattar framtida spårs svängradie. Utan denna yta omöjliggörs ytterligare/nya terminaler inom området.

Inom området är verksamheter som inte använder sig av omlastning till/från järnväg inte lämpliga och kan påverka riksintresset negativt. Verksamheter med enbart lastbilstrafik kan innebära betydligt ökade lastbilstransporter som kan påverka riksintresset för väg 46 och 184 negativt genom minskad kapacitet och tillgänglighet till terminalområdet.

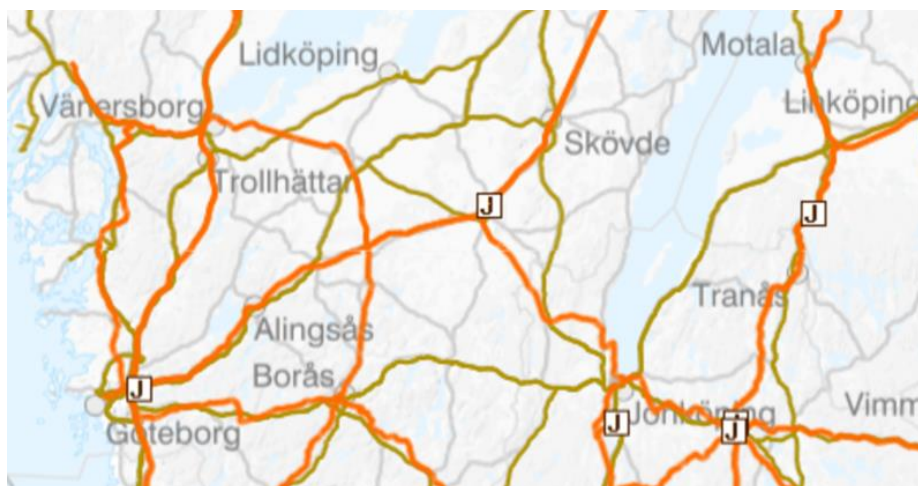
**Grön linjeskaffering** är det område som tidigare utredning visat behövs för en verksamhet för tyngre underhåll av järnvägsfordon. Det finns behov att anlägga en ny verkstad för tyngre underhåll av järnvägsfordon i upptagningsområdet Södra Sverige. Eftersom verkstaden inte har dagliga transporter och inte ingår i den dagliga driften behöver inte verkstaden ligga i omedelbar närhet av de stora flödena. Dock är det lämpligt att det finns en järnvägskultur med bl.a. kompetens och annan service som är knuten till järnvägen.

Hela området kommer inte att bebyggas men ytor som krävs för ytterligare lagerhantering, dag- och skyfallshantering, samt naturområden för en hållbar utveckling har beaktats. Var inom området en framtida depå kommer att placeras är under utredning.

Inom området är verksamheter som inte innebär uppställning, service och reparationer av järnvägsfordon inte lämpliga och kan påverka riksintresset negativt.

### 4.3 Anslutande infrastruktur

Terminalområdena och depåerna är anslutna, dels till Västra stambanan och Jönköpingsbanan och dels till väg 46/184 med kopplingar till E20, väg 26 och väg 46.



Figur 9. Anslutande infrastruktur övergripande (orange=järnväg, grön=väg) (Källa: Stigfinnaren, Trafikverket).



Figur 10. Anslutande infrastruktur väg inzoomat (Källa: Stigfinnaren, Trafikverket).

# 5 Områden som påverkar eller påverkas

## 5.1 Terminalerna och depåernas omgivningspåverkan

### 5.1.1 Påverkansområden och påverkansfaktorer

Ett påverkansområde är ett område utanför ett riksintresses markanspråk, där åtgärder såsom tillkommande bebyggelse kan komma att påverka eller påverkas av verksamhet inom riksintresseområdet.

Åtgärder inom påverkansområdet kan medföra påtagligt försvårande av utnyttjandet av anläggningen genom att exempelvis restriktioner införs på den verksamhet som bedrivs eller är planerad. Vid planering av ny bebyggelse eller andra åtgärder inom påverkansområden måste därför eventuell påverkan på riksintressets funktion beaktas.

### 5.1.2 Konflikter och synergier med annan verksamhet

Områden där människor bor och vistas behöver lokaliseras och planeras med hänsyn till terminaler och depåers påverkan, såsom buller, damm, lukt och risk.

Kombiterminalerna är mycket beroende av anslutande infrastruktur. Godset ska tas till och från terminal och vidare till vidare förädling/försäljning.

Utveckling som innebär förbättrade möjligheter för samordning mellan transportslag eller att flaskhalsar i systemet byggs bort påverkar riksintresset positivt och kan bidra till synergieffekter.

## 5.2 Buller

Buller är enkelt uttryckt oönskat ljud, ljud som människor känner sig störda av. Höga ljudnivåer påverkar hälsa och välbefinnande negativt. Några av effekterna av störd sömn är trötthet, nedstämdhet, olustkänsla och minskad prestationsförmåga. Människor som utsätts för höga bullernivåer under lång tid kan drabbas av ökad stress. Enstaka ljudkällor kan upplevas som ytterst störande.

Om bostäder byggs inom områden där riktvärden för buller beräknas överskridas kan det innebära restriktioner för verksamheten på terminalen, vilket kan innebära att ett påtagligt försvårande av nyttjandet av riksintresset. Buller från godshantering vid till exempel omlastningsterminaler bör räknas in i ljudnivån från verksamheten och bedömas som industribuller. För industribuller ska Naturvårdsverkets

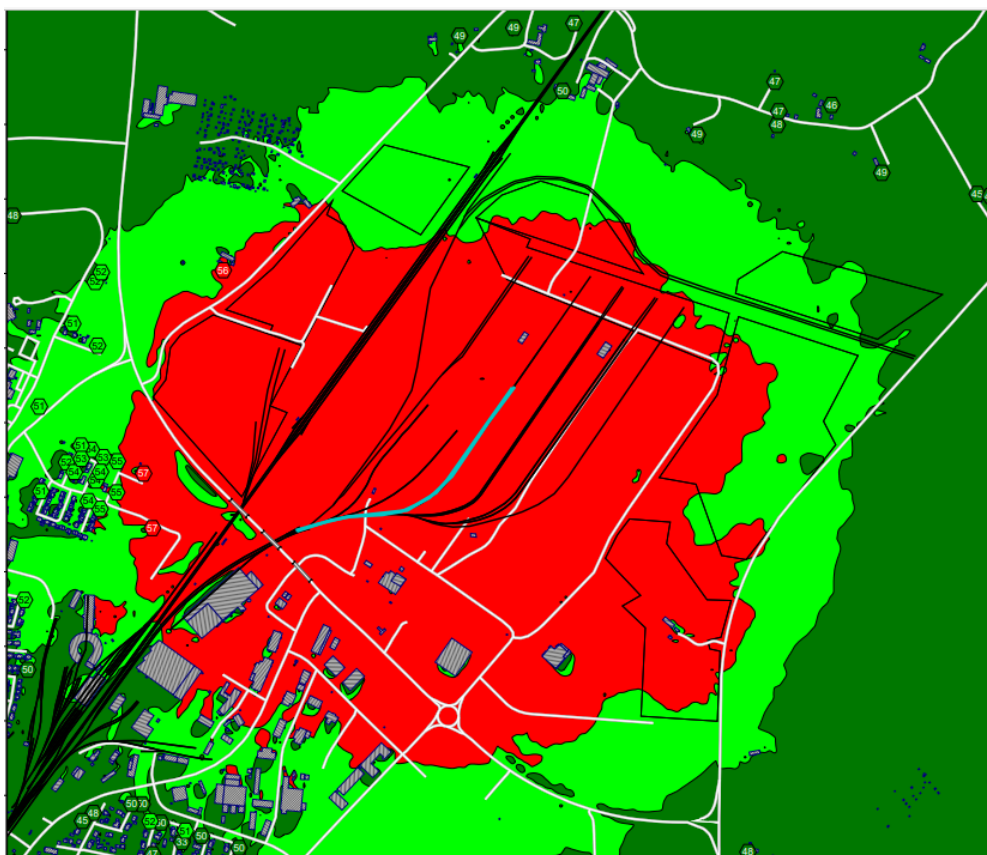
Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller NFS 2021:2 och Boverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder följas.

Den förbipasserande trafiken genom terminalområdet bör räknas som trafikbuller. Även för trafiken till och från verksamhetsområdet på angränsande vägar och järnvägar bör som huvudprincip riktvärden för trafik vara vägledande.

I befintliga detaljplaner har buller från området utretts. Även om lastning och lossning av gods medför ett visst buller så är avståndet till närmaste bostadsområde (< 650 m) så stort att tillåtna gränsvärden inte kommer att överskridas. Ytterligare bullerutredning har tagits fram av Falköpings kommun inom arbetet med planprogrammet.

Inom området befintlig fjärrvärmecentral har miljötillstånd för buller.

Kartan nedan visar beräknade bullernivåer för ett scenario med verksamheter inom utvecklingsområdena och bullerskärmar norr om tänkta järnvägsspår. I den av kommunen framtagna bullerutredningen finns flera scenarier och förslag på skyddsåtgärder. Mer detaljerade utredningar kan komma att behövas i detaljplaneringen men ger ändå en indikation på inom vilka områden ny störningskänslig bebyggelse ej är lämpligt.



Figur 11. Verksamhetsbullerutredning Marjarp, Falköpings kommun, 2022-12-19. Röd färg 55 dBA, ljusgrön färg 50 dBA maximal ljudnivå.

## **Vibrationer**

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

Inom eller i anslutning till området är det inte lämpligt att lokalisera störningskänslig bebyggelse. Skyddsåtgärder för befintlig bebyggelse ingår i PBL och MB vid förändringar.

## **5.3 Risk- och säkerhetsaspekter**

Vid planering i närheten av terminalerna och depåer behöver hänsyn tas till risken för olyckor, så att ny bebyggelse endast uppförs där risknivån för tredje man är acceptabel. Vid ny etablering i och kring områdena måste hänsyn också tas till att inga delar av riksintresse utsätts för risker som kan påverka verksamheten.

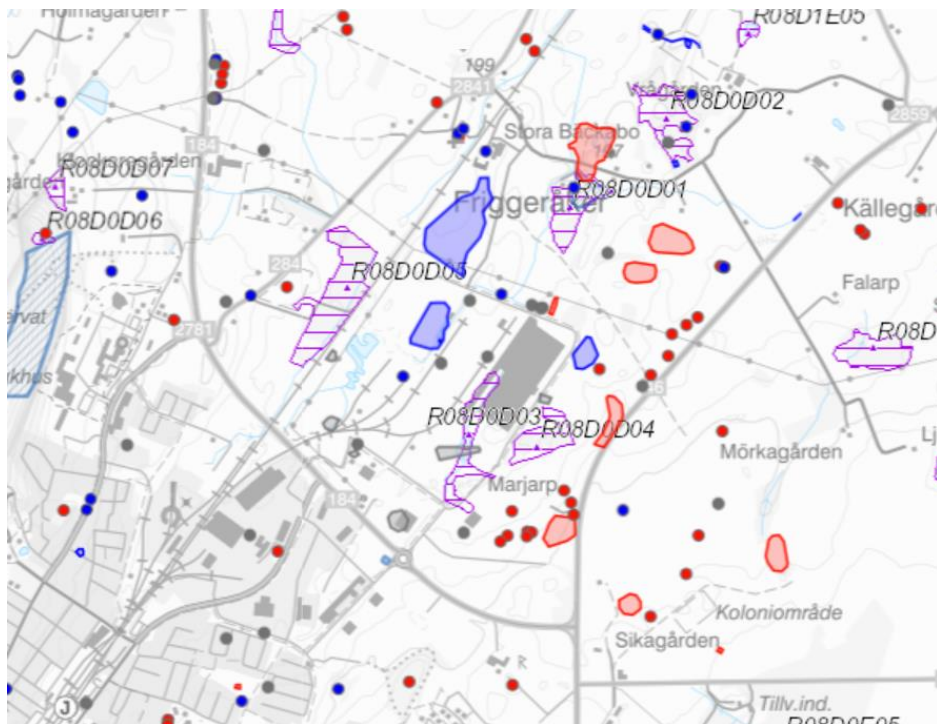
Risk- och säkerhetsfrågorna ska uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga terminaler och depåer så att skyddsavstånden blir tillräckliga. Vid planläggning i närområdena till de olika delarna och intill de vägar som trafikförsörjer terminalerna, ska riskinventeringar göras och riskanalyser tas fram.

Möjligheterna att transportera farligt gods, till och från terminalerna måste beaktas och det är viktigt att tidigt uppmärksamma risk- och säkerhetsaspekterna. Även exploateringar långt från området kan påverka möjligheterna till transporter till och från terminalerna. Det är därför viktigt att vara uppmärksam på och analysera om möjligheterna till vägtransporter till och från terminalerna påverkas av olika planförslag, även när planförslagen ligger långt från området. Om planerna riskerar att påtagligt försämra möjligheterna till att sådana vägtransporter genomförs kan det ge negativa effekter på verksamheten och planerna bör därför inte fullföljas.

När det gäller klimatrelaterade risker som ras, skred, erosion och översvämning ingår det som en del i Trafikverkets ordinarie riskhantering när det görs systematiskt underhållsarbete. I praktiken söks järnvägen av vid olika tillfällen under året. Om det är finns en problematik gällande övrigt görs åtgärder för att motverka detta i löpande åtgärdsarbete.

## **5.4 Övriga riksintressen och områdesskydd**

Förutom riksintresse för kulturmiljövård, som täcker hela området (se karta under 6.3) finns andra riksintressen och områdesskydd som påverkas och kan komma att påverkas av utvecklingen av området, se figur 12 nedan. Tillgodoseendet av påverkade riksintressen samt eventuella skydds- och kompensationsåtgärder ska utredas i samband med kommunens detaljplanering.



**Fornlämningar**

- Fornlämningar yta
- Fornlämningar linje
- Fornlämningar punkt

**Möjliga fornlämningar**

- Möjliga fornlämningar yta
- Möjliga fornlämningar linje
- Möjliga fornlämningar punkt

**Övriga kulturhistoriska lämningar**

- Övriga kulturhistoriska lämningar yta
- Övriga kulturhistoriska lämningar linje
- Övriga kulturhistoriska lämningar punkt

**Ej kulturhistoriska lämningar**

- Ej kulturhistoriska lämningar yta
- Ej kulturhistoriska lämningar linje
- Ej kulturhistoriska lämningar punkt

**Ingen antikvarisk bedömning**

- Ingen antikvarisk bedömning yta
- Ingen antikvarisk bedömning linje
- Ingen antikvarisk bedömning punkt

**PS.Skyddade områden: Natura 2000**

- PS.N2K.Habitatdirektivet
- PS.N2K.Fageldirektivet

**Våtmarksinventerade ytor**

- Våtmarksinventerade punkter

Figur 12. Övriga riksintressen och områdesskydd inom och i närheten av området.

# 6 Riksintresset i planering och tillståndsgivning

## 6.1 Lagstiftning som rör riksintressen

### 6.1.1 Bestämmelser om riksintressen i miljöbalken (1998:808) (2010:900)

Miljöbalkens 3 kap. innehåller grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Med stöd av bestämmelserna i hushållningsförordningen (1998:896) pekas områden av riksintresse ut för olika verksamheter och bevarandebestämmelser. Tillämpningen sker enligt bestämmelserna i miljöbalken.

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska område som är av riksintresse för en kommunikationsanläggning skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Miljöbalkens bestämmelser om riksintressen tillämpas inte självständigt. De aktualiseras när så är föreskrivet för tillståndsprövning och planering enligt miljöbalken, plan- och bygglagen, väglagen, lagen om byggande av järnväg och enligt annan lagstiftning. Syftet med bestämmelsen är att skydda funktionen hos en anläggning av riksintresse då konkurrerande markanspåk prövas.

### 6.1.2 Plan- och bygglagen (2010:900)

Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt plan- och bygglagen och kallas ofta för kommunal fysisk planering. Det finns tre typer av kommunala fysiska planer; översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Det är också kommunen som prövar ansökningar och beslutar om bygglov eller förhandsbesked.

Enligt 3 kap. plan- och bygglagen ska kommunen i översiktsplanen redovisa hur skyldigheten att ta hänsyn till allmänna intressen kommer att tillgodoses. Riksintressen ska anges särskilt. När det gäller en anläggning av riksintresse behöver översiktsplanens redovisning omfatta det markområde samt de påverkansområden som idag och i framtiden bedöms påverkas av bullerstörningar, risker m.m. En antagen översiktsplan ger vägledning för efterföljande planering och bygglovsprövning enligt plan- och bygglagen men är inte juridiskt bindande. Den ger även vägledning för tillståndsprövning enligt annan lagstiftning såsom miljöbalkens bestämmelser i 3 och 4 kap. Den ska vara aktuell.

När det finns en lagakraftvunnen detaljplan har avvägningen mellan olika intressen och riksintressen avgjorts genom planprocessen. Vid en bygglovsprövning inom ett

detaljplanelagt område prövas åtgärden därför endast mot en detaljplans angivna markanvändning och planbestämmelser. Vad som ska omfattas av en bygglovsprövning framgår i 9 kap. plan- och bygglagen och frågan om påtaglig skada på ett riksintresse ingår inte i den prövningen.

Vid planläggning och vid bygglovsprövning utanför detaljplan, ska enligt 2 kap. plan- och bygglagen, hänsyn tas till allmänna intressen. Här ingår bland annat att hänsyn ska tas till riksintressen och att bebyggelse ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet och till risken för olyckor. I planprocesserna kring översiktsplan, detaljplan och även områdesbestämmelser, är det länsstyrelsen som ansvarar för att ta tillvara och samordna statliga intressen, däribland riksintressen. Detta sker efter kontakter med andra statliga företrädare, när det gäller trafikfrågor med Trafikverket.

Kommunens översiktsplan, inklusive länsstyrelsens granskningsyttrande, ska vara vägledande för dessa beslut. Länsstyrelsen ska verka för att riksintressen tillgodoses i kommunala planer.

### **6.1.3 Förordning (1998:896) om hushållning med mark och vatten**

Riksintressemyndigheterna ska enligt 1 § förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden (populärt kallad hushållningsförordningen) i samverkan med länsstyrelserna ha uppsikt över utvecklingen av frågor om hushållningen med mark- och vattenområden. Tyngdpunkten i denna verksamhet ska läggas på frågor som har stor betydelse i ett nationellt perspektiv och frågor vars utveckling Sverige enligt internationella åtaganden ska följa.

I proposition 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser m.m. vars bestämmelser har överförts till miljöbalken, uttalas (sid. 167) följande: ”Bestämmelserna tar således sikte inte bara på att mark skall reserveras för anläggningarna. Markreservationerna skall även innebära krav på hänsyn till andra verksamheter, så att anläggningarna också kan brukas på ett rationellt sätt. Det innebär till exempel att åtgärder som kan försvåra driften av anläggningen inte bör tillåtas i anläggningens närhet. Om exempelvis bostadsbebyggelse tillåts intill ett område som är avsett för en flygplats, kan detta begränsa möjligheterna att utnyttja flygplatsen, eftersom hänsyn tas till bullerstörningarna för de boende.”

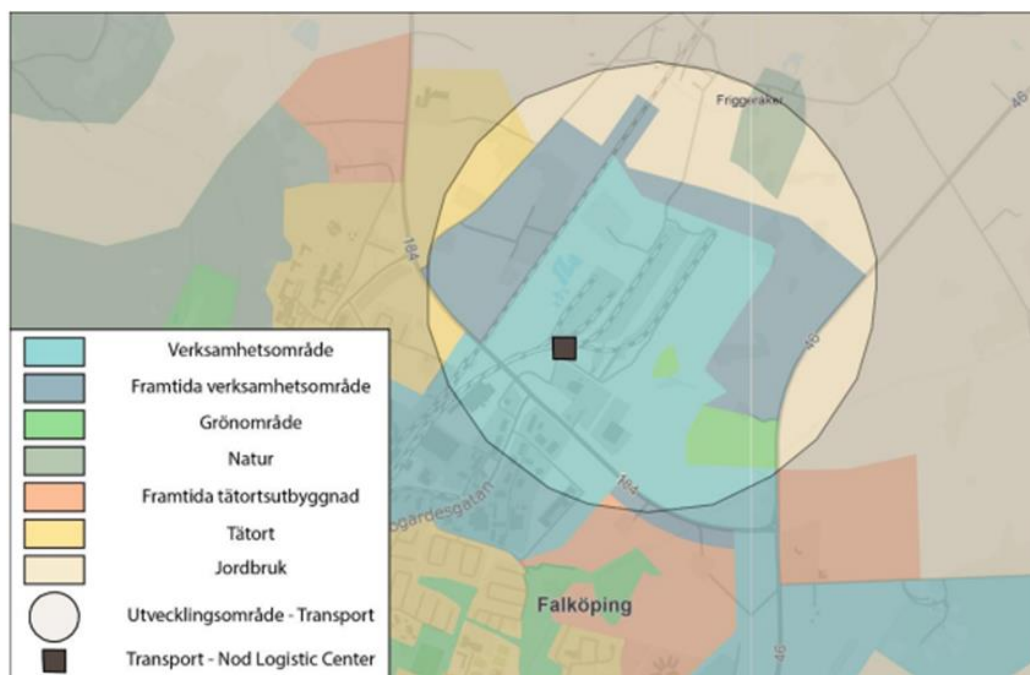


## 6.2 Planer och strategier i kommunen och regionen

### 6.2.1 Översiktsplan

Falköping är en knutpunkt för järnvägen dels på Västra stambanan och dels på Jönköpingsbanan. För en hållbar utveckling är behovet för en fortsatt god framkomlighet för järnvägstrafiken stort. Trafikverket har byggt ett förbigångsspår som innebär att långsamma tåg ska kunna passeras av snabbare tåg i Falköping för att förbättra framkomligheten och öka kapaciteten på Västra stambanan. Falköpings kommun satsar på en utökning av logistikcentret vilket förutsätter goda transporter på både järnväg och väg.

De områden som finns utpekade i kommunens översiktsplan som framförallt berör Västra Götalandsregionen är kring järnvägarna (Västra Stambanan och Jönköpingsbanan) samt längs riksvägarna. Samordning kring dessa infrastrukturfrågor sker främst genom Skaraborgs Kommunalförbund där Falköpings kommun finns representerad i olika sammanhang. Falköping utvecklar sitt logistikcenter och enligt kommunens översiktsplan kommer detta att utökas ytterligare i framtiden. Klustret av logistikverksamheter som samlas i Falköping kan komma att påverka regionen då mer godstrafik kan komma att utöka nyttjandet av både järnvägarna och riksvägarna. Samverkan kring detta sker framförallt genom Skaraborgs Kommunalförbund men även med grannkommuner vid planläggning.



Figur 13 visar kommunens intentioner för programområdet med omnejd enligt översiktsplan 2017-2030. (Källa: Falköpings kommun)

## Transporter och teknisk försörjning

Falköpings läge som knutpunkt för framför allt järnvägen men även riksvägarna är väsentlig för kommunens utveckling. Kommunikationerna till angränsande kommuner och andra större orter är viktiga att vidmakthålla och om möjligt förbättra. Detta gäller för så väl vägar som järnvägar, både för persontrafik, kollektivtrafik och för godstransporter. Satsningen och den positiva responsen på logistikcentret är ett bevis för att kommunikationerna är viktiga att utveckla vidare.

Området Marjarp 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. (*Översiktsplan 2017-2030, antagen av kommunfullmäktige den 26 februari 2018 § 44*)

Kommunfullmäktige i Falköpings kommun beslutade den 26 juni 2023 att en ny översiktsplan för Falköpings kommun ska tas fram.

### 6.2.2 Planprogram och detaljplaner

För kombiterminalerna finns antagna detaljplaner från 1990, 2011, 2016 och 2020. Dessa detaljplaner omfattar i princip all den mark som utpekades i det planprogram som antogs av kommunfullmäktige den 23 februari 2009. Därmed kvarstår ingen mark att planlägga inom det planprogramområdet. 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.

Falköpings kommun har därför tagit fram förslag till nytt planprogram för Marjarps industriområde. Planprogrammet är inte antaget och kommer troligen att benämnas Marjarps logistikområde. 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 järnvägsplanen som omfattas av programområdet är ny järnvägsmark med servitutsrätt väster om Västra stambanan. Var planprogramområdet angränsar till områdesbestämmelserna, detaljplanerna och järnvägsplanen framgår av figur 11 nedan. I planprogrammet finns ställningstaganden för att skydda natur- och kulturvärden eller kompensationsåtgärder där detta inte är möjligt. Skydd mot störningar ska planläggas inom kvartersmark mellan verksamheter och bostäder där buller eller vibrationer riskerar överstiga riktvärden.



Figur 14 visar området som omfattas av områdesbestämmelser (i norr) samt de två angränsande detaljplanerna. Planprogrammets område är markerat med röd streckad linje (Källa: Falköpings kommun).

För depåområdet finns detaljplan antagen 2013.

### 6.2.3 Strategier och liknande från kommun eller region

På uppdrag av Västra Götalandsregionen har WSP tagit fram utredningen ”LOGISTISKA UTMANINGAR OCH TRANSPORTLÖSNINGAR I SKARABORG, 2023-06-08”, utifrån den godstransportstrategi som tidigare tagits fram för Västra Götaland.

Syftet med studien är att klargöra olika logistikalternativ och deras för- och nackdelar för utveckling av Skaraborg som transport- och logistikområde. Studien belyser logistiska utmaningar samt möjliga transportlösningar i Skaraborg. Studien utgår ifrån befintliga strukturer och godsflöden samt tar hänsyn till pågående förändringar och nyetableringar.

Skaraborg driver ett delregionalt arbete med att vidareutveckla logistiklösningar, som en del av Västra Götalandsregionens arbete med logistikutveckling för regionen. En viktig logistiknod i området är Skaraborg Logistic Center med Dryport Skaraborg i Falköping. Därifrån finns direktkoppling med järnvägspendel till Göteborgs hamn samt trailerpendlar ut i Europa. År 2023 kommer det även finnas järnvägspendlar till norra Sverige vilket skapar ytterligare förutsättningar för hållbara

godstransporter med järnväg. (Källa: ”LOGISTISKA UTMANINGAR OCH TRANSPORTLÖSNINGAR I SKARABORG, 2023-06-08).

Det framgår av utredningen att godsunderlaget i ett omland runt kombiterminal i Skaraborg inte är så stort, att det motiverar två (eller ännu fler) kombiterminaler, utan att nyttan både för kunder, tåg- och kombioperatör torde vara störst vid allokering av godset och trafiken till en kombiverksamhet. Sålde bör i första hand befintliga terminaler stärkas i stället för att anlägga nya. Fokus bör ligga i Falköping där det redan finns flera terminaler inom Skaraborg Logistic Center. Att utveckla befintligt terminalkluster i Falköping innebär flera fördelar, inte minst infrastrukturellt, där satsning på till exempel ny väg- eller växelanslutning får större nytta per insatt krona än vid en nyetablering på annat håll.

## 6.3 Övriga riksintressen i närområdet

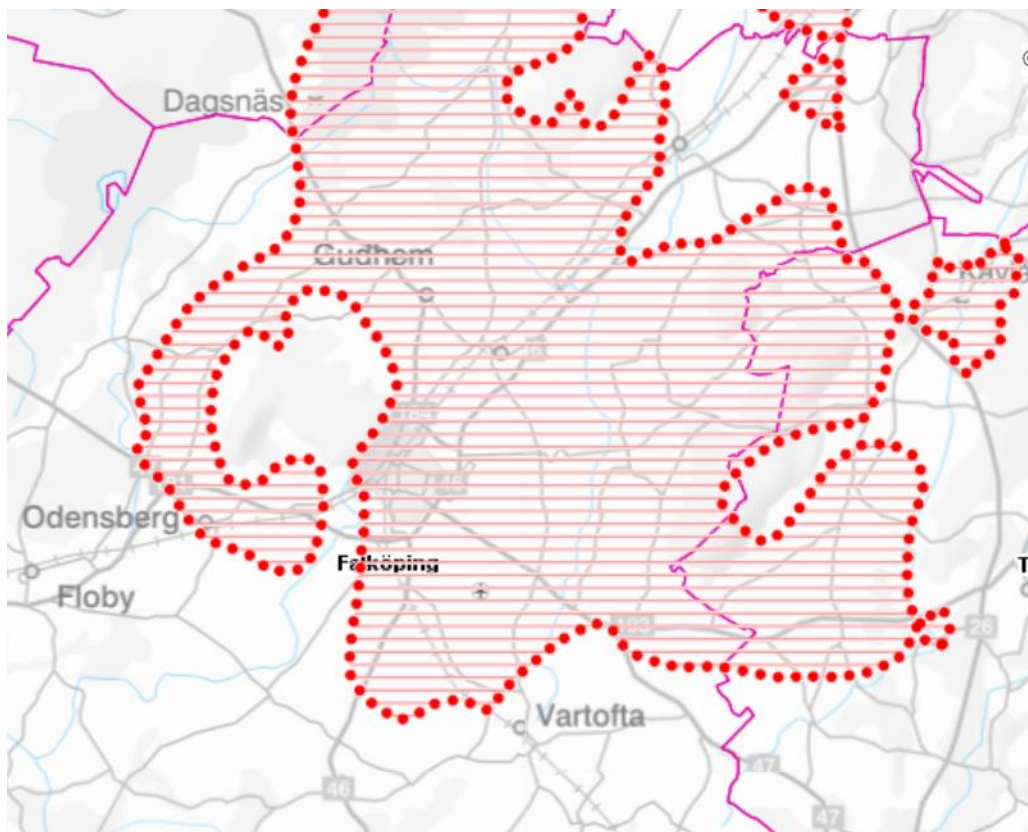
### Riksintresse för kulturmiljövård

Riksintresset för kulturmiljövård, Kambrosilurområdet [R 100], påverkas av utvecklingen av logistikområdet och framtida depå. Värdebeskrivning:

”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”.

Tillgodoseendet av riksintresseanspråket för kulturmiljövården, samt eventuella skydds- och kompensationsåtgärder ska utredas i samband med kommunens detaljplanering.

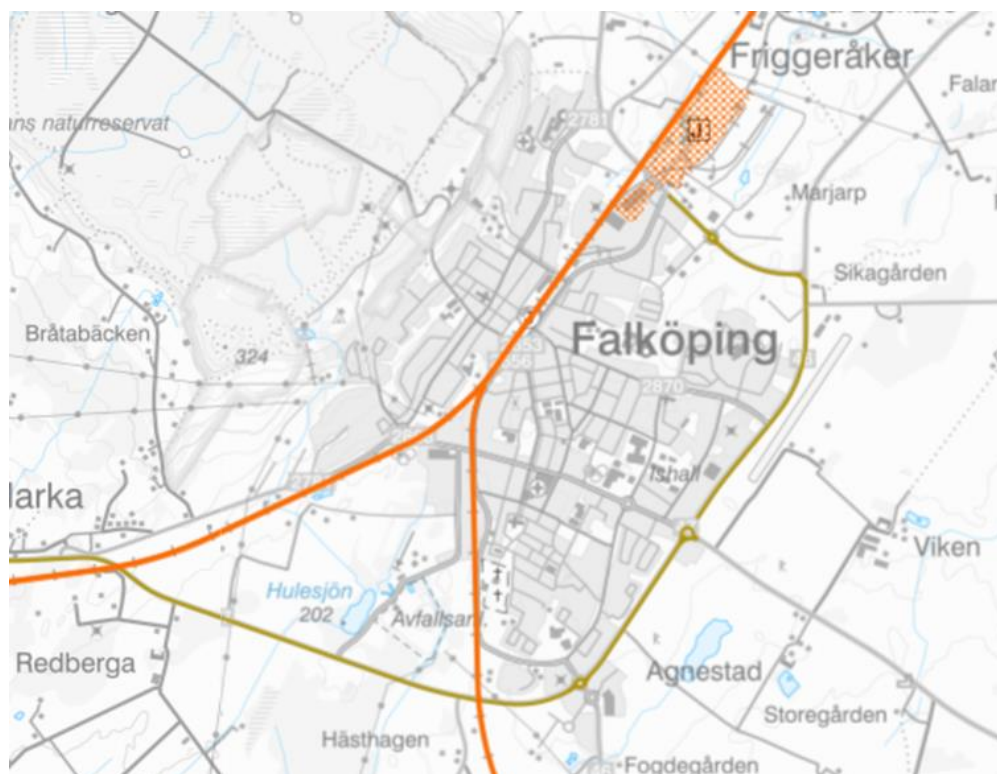
Inom utpekat område för riksintresse kommunikation och påverkansområdet har arkeologiska utredningar genomförts 2007-09 och 2016. Inom området finns ett antal fornlämningar som skyddas av kulturmiljölagen, se karta figur 15. Utvecklingen av området kan komma att påverka dessa. Påverkan och eventuella skyddsåtgärder eller kompensationsåtgärder utreds i kommunens detaljplanering. Länsstyrelsen får lämna tillstånd till ingrepp i fornlämning endast om fornlämningen medför hinder som inte står i rimligt förhållande till fornlämningens betydelse (KML 2 kap 12 §).



Figur 15. Raä Riksintresse kulturmiljövård MB3kap6 (Källa: Stigfinnaren, Trafikverket).

### **Riksintresse kommunikation**

Befintliga riksintressen för kommunikation som berörs är: Västra stambanan, Jönköpingsbanan, väg 46 och 184. I tidigare revidering av riksintresse kommunikation pekades kombiterminalen i Falköping ut som riksintresse och en preliminär yta togs fram. I och med denna precisering revideras ytan utifrån befintligt område och utvecklingsområden.



- Väg - befintlig
- Väg - befintlig
- Järnväg - befintlig
- Järnväg - befintlig
- Järnväg - befintlig anläggning
- ▨ Järnväg - befintlig anläggning
- Ⓜ Järnväg - befintlig bangård terminal m.m.

Figur 16. Riksintresse kommunikation. (Källa: Stigfinnaren, Trafikverket).

#### Värdebeskrivning:

”Västra stambanan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T nätet. Banan förbinder Stockholm och Göteborg via bland annat Södertälje, Hallsberg, Falköping och Skövde. Banan har stor betydelse för långväga persontransporter samt för nationella och internationella godstransporter.

Jönköpingsbanan går från Nässjö till Falköping via Jönköping och förbinder södra stambanan med västra stambanan. Utgör en länk i godsnätet och har en betydande persontrafik.

Vägar som binder samman anläggningar av riksintresse kan vara av riksintresse för att skapa ett sammanhängande nät. För att bibehålla och skydda funktionen hos riksintressanta anläggningar behöver transporterna till och från anläggningarna fungera väl. De vägar som pekas ut enligt detta kriterium är viktiga för att transportnätet ska bli sammanhängande”.

# Källförteckning

Källa: Trafikverkets omvärldsanalys, juni 2023.

Källa "Vilken överflyttning av godstransporter från väg till järnväg har skett? En kunskapssammanställning". VTI PM 2022:10 Informationen baseras, om det inte anges något annat på en intervju med Svante Altås och Homam Mansour, båda APM-Terminals (Altås & Mansour, 2022).

"Lokalisering av verkstad för tyngre underhåll av järnvägsfordon i Falköping", GS, 2018-06-20.

RAPPORT Utpekad bristanalys Västra stambanan, Underlag till revidering av nationell plan 2018 – 2029.

Översiktsplan 2017-2030, antagen av kommunfullmäktige den 26 februari 2018 § 44, Falköpings kommun.

Planprogram för Marjarps industriområde, Falköpings tätort, 2022-05-16, (samrådshandling).

Trafikverket "Längre och tyngre tåg" (2020)

"LOGISTISKA UTMANINGAR OCH TRANSPORTLÖSNINGAR I SKARABORG, 2023-06-08", WSP.

VERKSAMHETSULLERUTREDNING MARJARP, FALKÖPINGS

KOMMUN, 2022-12-19, AKUSTIKVERKSTAN.

Se även:

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Planerings--och-analys-metoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/Kort-om-trafikprognoser/>

[http://publikationswebbutik.vv.se/upload/7325/2014\\_066\\_prognos\\_for\\_gods-transporter\\_2030\\_trafikverkets\\_basprognos\\_2.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/7325/2014_066_prognos_for_gods-transporter_2030_trafikverkets_basprognos_2.pdf)

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>  
<file:///C:/Users/sonker01/AppData/Local/Temp/MicrosoftEdgeDownloads/17954f8a-5e5a-4135-8427-1fa013c9df86/nv-vagledning-om-miljofarlig-verksamhet.pdf>




# Bilagor

## I. Kartbilaga

### III. Remissammanställning

Rapporten har varit utsänd för synpunkter fr o m 4 oktober t o m 4 december. Följande intressenter har inkommit med synpunkter; Falköpings kommun, MSB, BS Verkstäder, Boverket, Skövde kommun, Länsstyrelsen och Västra Götalandsregionen.

Avsändare	Synpunkt	Bemötande
Falköpings kommun	<p>Väl beskrivet och ställer sig positiva till innehållet.</p> <p>Då det finns målsättningar nationellt att flytta mer gods från väg till järnväg anser kommunen att eventuella framtida utvecklingsintressen för att anlägga terminaler med spåranslutning behöver beaktas. För att skapa möjlighet för fler spåranslutna terminaler i framtiden behöver ett markområde läggas till i rapporten och riksintressepreciseringen. Till kartbilden på sidan 23 (figur 8) i rapporten, bör ett område norrut läggas med, se svart linjeskravering på kartan i bilaga 1 till yttrande. Det behövs för att framtidssäkra det enda alternativet för ytterligare en eventuell framtida järnvägsansluten terminal.</p>  <p>Vad gäller anslutande infrastruktur, sidan 24 i rapporten, beskrivs att terminalområdena och depåerna är anslutna till väg 46/184. Då väg 46 omnämns bör även väg 47 beskrivas som en anslutande väg då den finns inom samma område.</p>	<p>Rapporten och kartan kommer att kompletteras med utökat område.</p> <p>Rapporten kompletteras med väg 47.</p>
MSB	<p>Positivt att det har tagits fram en riksintresseprecisering för kombiterminalerna och depåerna samt att den är tydlig och väl dokumenterad. MSB anser dock att behovet av hänsyn till klimatrelaterade risker bör uppmärksammas i avsnittet 5.3 Risk- och säkerhetsaspekter.</p>	<p>Rapporten kommer att kompletteras.</p>

<p>BS Verkstäder</p>	<p><b>Verkstäder med kapacitet för underhåll av längre ”gula maskiner”.</b></p> <p>Verkstäder som har tillgänglig kapacitet för underhåll av längre ”gula maskiner”, som används för spårunderhåll och spårbyggnation, är en bristvara i Sverige. BS verkstäder har 2 stycken 123 meter långa verkstadsspår.</p> <p>Möjligheten till rationellt underhåll av ”gula maskiner” är en form av riksintresse då underhåll är nödvändigt för att maskinerna ska kunna brukas och användas för spårunderhåll och spårbyggnation i landet.</p> <p>Vilken ort underhållet utförs på är dock inte kritisk för denna verksamhet men det behöver finnas underhållskapacitet fördelad över landsdelarna för att spårunderhåll och spårbyggnation ska kunna bedrivas rationellt.</p> <p><b>Depå Falköping</b></p> <p>Som en funktion av resandeströmmarna från Skaraborg mot Jönköping/Göteborg och åter så blir det naturliga driftpauser för fordon i Falköping där fordonen är tillgängliga för underhåll.</p> <p>Falköping är den ort i Västra Götaland där flest regionalfordon får tillräckligt långa, naturliga, driftpauser för ett rationellt underhåll.</p> <p>Det gör att den överbelastade Västra stambanan inte får extra belastning med tjänstetåg för att fordon ska kunna komma till/från underhållsverkstad och att kostnader för trafik enbart för underhåll minimeras. Att minimera antalet tjänstetåg på en sträcka som är en av Sveriges viktigaste (Alingsås – Göteborg) och som klassats som överbelastad kan ses som en form av riksintresse.</p> <p><b>Depå för tyngre underhåll och ombyggnader/moderniseringar av motorvagnar.</b></p> <p>Mycket stora belopp har investerats i den Svenska motorvagnsflottan sedan år 2000 och framåt. Många av dessa fordon behöver och kommer att behöva större åtgärder som inte inryms i det löpande underhållet.</p>	<p>Rapporten kommer att kompletteras med informationen enligt synpunkterna.</p>

	<p>Exempel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Krockskador</li> <li>• ”Midlife” upprustningar</li> <li>• Moderniseringar</li> <li>• Livstidförlängning</li> <li>• Installation av nya system i fordon, t.ex. etcs (fordonsutrustning för signalsystemet ERTMS).</li> </ul> <p>Generellt så är underhållsdepåer för motorvagnar i landet dimensionerade för det löpande underhållet. Det finns några få verkstäder som kan ta sig an tyngre underhåll, ombyggnader, moderniseringar m.m. av långa fordon men kapaciteten motsvarar inte alls kommande behov.</p> <p>I Falköping finns planer, mark, spåranslutningar m.m. för en depå avsedd tyngre underhåll och det skulle passa väl in i det framväxande järnvägsklustret i Falköping.</p> <p>Möjlighet till värdebevarande förvaltning av den Svenska motorvagnsflottan kan ses som ett Riksintresse.</p> <p><b>Anläggningsbeskrivningar i rapporten</b></p> <p>Provkörningsspår hör till Depå Falköping och inte BS Verkstäder. Spåret brukar dock kunna samutnyttjas mellan verksamhetsutövaren i Depå Falköping och BS Verkstäder. Beslut har fattats om att Depå Falköping kommer få en fordonstvättanläggning och ett utökat antal uppställningsspår i samband med den påbörjade utbyggnaden.</p>	
Boverket	<p>Boverket avgränsar sitt yttrande till om preciseringen är ett användbart planeringsunderlag där Trafikverkets riksintresseanspråk för Falköpings kombiterminaler och depåer tydligt framgår. Däremot tar Boverket inte ställning till riksintresseanspråket som sådant.</p> <p>Boverket anser att Trafikverkets rapport redovisar mark- och vattenanspråk rörande riksintresset på ett förtjänstfullt sätt, men den skulle vara mer användbar om även omgivningspåverkan från kombiterminaler och depåer redovisades.</p> <p>Trafikverket beskriver i rapporten aspekter på ett sätt som inte är förenligt med riksintressesystemets syfte eller hur</p>	Trafikverket anser att sista stycket i Boverkets yttrande är motivering till varför riksintresset pekas ut samt det markanspråk som preciseras.

det fungerar. Nedan kommenterar Boverket de viktigaste av dessa aspekter.

### **Riksintressenas syften**

Boverket vill betona att syftet med riksintressen är att skydda områden för anläggningar för kommunikation ”mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna”. Riksintressen är ett verktyg för att inom ramen för den kommunala planeringen göra avvägningar mellan motstående intressen gällande användning av mark- och vattenområden. Systemet med riksintressen kan således enbart hantera konkurrens om specifika områden. Däremot är det inte möjligt att inom ramen för riksintressesystemet hantera aspekter såsom funktionalitet, framkomlighet eller samordning mellan trafikslag på det sätt som beskrivs i rapporten.

### **Samordning av statens intressen**

Enligt 2 kap 1§ plan- och byggförordningen (2011:338), PBF, ska länsstyrelsen under ett samråd om ett förslag att anta, ändra eller upphäva en regionplan, en översiktsplan, en detaljplan eller områdesbestämmelser underrätta berörda myndigheter om planarbetet. Om förslaget rör en detaljplan eller områdesbestämmelser, behöver länsstyrelsen dock inte underrätta andra myndigheter än de som har invänt mot översiktsplanen, utom när förslaget saknar stöd i översiktsplanen eller särskilt berör myndigheten.

Enligt 2 kap 2§ PBF ska länsstyrelsen när ett förslag till regionplan eller en översiktsplan ställs ut eller på annat sätt görs tillgängligt för granskning underrätta de statliga myndigheter som kan väntas ha synpunkter i sådana frågor som länsstyrelsen ska ta ställning till i sitt granskningsyttrande.

Länsstyrelsen ska således ofta, men inte alltid, underrätta riksintressemyndigheterna vid handläggning av planärenden.

### **Befintliga anläggningar**

För att inte urholka riksintressesystemet och värdet av att peka ut mark- och vattenområden som riksintressen är det betydelsefullt att noggrant överväga vilka områden som behöver omfattas av riksintresseanspråk. Boverket menar att det inte är motiverat att generellt peka ut områden med befintliga anläggningar för kommunikation som riksintresse och att utpekanden enbart bör göras i specifika fall där annan lagstiftning, exempelvis plan- och bygglagen eller miljöbalken, inte är tillräcklig för att skydda ett område mot åtgärder som kan leda till att den aktuella kommunikationsanläggningen inte fortsatt kan nyttjas.

	<p>För befintliga vägar och järnvägar har exempelvis fastställda väg- eller järnvägsplaner gett rätten att nyttja marken för väg- eller järnvägsändamål. Rätten att använda marken för väg- eller järnvägsändamål innebär att planläggning av bebyggelse i vägens eller järnvägens närhet behöver beakta anläggningarnas omgivningspåverkan. Om frågor som rör människors hälsa eller säkerhet, risken för olyckor, översvämning eller erosion inte beaktas på ett lämpligt sätt i kommunernas planläggning kan länsstyrelsen utöva tillsyn enligt 11 kap 10 § plan- och bygglagen. Således finns annan lagstiftning som kan hantera flera av de frågor som har betydelse för att befintliga anläggningar kan användas utan att de aktuella mark- och vattenområdena omfattas av riksintresseanspråk.</p> <p>När ytterligare mark bedöms behövas tas i anspråk för att förbättra befintlig väg- eller järnväg eller för andra typer av anläggningar, exempelvis kombiterminaler, där annan lagstiftning inte alltid ger möjlighet att värna anläggningarna i tillräcklig grad, finns det motiv att peka ut berörda markområden som riksintresse för kommunikationer även för befintliga anläggningar</p>	
TRV beredskap/Johan Revelj	Inga synpunkter på remissen gällande riksintressepreciseringen.	Noteras.
Länsstyrelsen	<p>Förtydliga vilka verksamheter som är avgörande för upprätthållande av riksintressets funktion och vilka verksamheter som inte bör tillåtas.</p> <p>För utvecklingsområdena behöver verksamheternas innehåll, lokalisering och konsekvenser preciseras ytterligare för att underlaget ska kunna utgöra ett användbart stöd för bedömning av risk för påverkan.</p> <p>Områden som påverkar och påverkas behöver utvecklas och konkretiseras på samtliga punkter. Bullernivåer, förhållningssätt och förslag till skydds- och kompensationsåtgärder för att hantera påverkan på andra intressen bör redovisas i rapporten i stället för att hänvisa till andra underlag.</p> <p>Länsstyrelsen föreslår att övriga riksintressen och områdesskydd ingår som en del under rubrik 5 Områden som påverkar eller påverkas.</p> <p>Riksintressets markanspråk redovisas på sidorna 7 och 23 (Figur 1 och 8). Där framgår det inte vad som utgör nuvarande anspråksyta. Det markområde som idag är planlagt</p>	Rapporten kommer att kompletteras gällande funktioner, miljö, risk och säkerhet mm.

	<p>och ianspråktaget för ändamålen kombiterminaler och depåer anges i kartorna utgöra "befintliga områden av riksintresse" i förslaget. Dessa områden överensstämmer inte med det formellt beslutade anspråkets yta som har en mindre avgränsning. Det är bra om Trafikverket kan redogöra för varför befintligt område av riksintresse i förslaget har utvidgats.</p> <p>För att utveckla beskrivningen av vad depå och kombiterminaler på området kan innebära i form av störande ljus, luftutsläpp, lukt, damm, kemikaliehantering, olycksrisker och buller kan Trafikverket utgå från liknande verksamhetsområden i landet.</p> <p>Riksintressepreciseringen behöver belysa behov av skyddsåtgärder avseende buller och vibrationer för befintlig bebyggelse inom påverkansområdet.</p> <p>Att transporthubbar generellt sett kan utgöra mål i krig behöver också tas hänsyn till vid planering utanför området vilket Trafikverket bör beskriva. Trafikverket bör också belysa påverkan på befintlig bebyggelse i detta avseende.</p> <p>Om det finns risk för påverkan på ett annat riksintresse i hela eller delar av området bör det framgå av rapporten.</p> <p>Precis som för bedömningsunderlag gällande buller, vibrationer och risk- och säkerhetsfrågor behöver förhållningssätt och hänsynstagande till natur- och kulturvärden inom riksintresseanspråket framgå i riksintressepreciseringen.</p> <p>I sammanfattningen (s. 7) anges att Länsstyrelsen ingått i en arbetsgrupp för framtagande av precisering och under rubriken Genomförande (s. 9) anges att preciseringen tagits fram i samarbete med Länsstyrelsen. Länsstyrelsens uppfattning är att vi inte deltagit Länsstyrelsen Västra Götaland i en arbetsgrupp utan att preciseringen tagits fram i samråd med Länsstyrelsen. Vi önskar därför att skrivningarna ovan justeras.</p>	
Skövde kommun	<p>Som man får förstå innebär ett förtydligande, varför anläggningen är utpekad som riksintresse och nationellt skyddsvärd.</p> <p>Till saken kan tilläggas att samordningen av infrastrukturfrågor främst sker genom Skaraborgs kommunalförbund.</p> <p>Att godstrafik flyttas från väg till järnväg är en del av mer effektiva och hållbara transporter.</p> <p>Lägger man till att Västra stambanan är en sträcka där man vill köra "Längre och tyngre tåg" så är Falköpings kombiterminal en viktig aktör.</p>	Noteras.

	<p>Så till frågan om preciseringen av riksintresset.</p> <p>Rapporten går igenom möjliga påverkansområden och påverkansfaktorer.</p> <p>Skövde kommun Sektor samhällsbyggnad kan inte se något område i Skövde kommun som kan utgöra ett påverkansområde från riksintresset.</p> <p>Skövde kommun Sektor samhällsbyggnad kan inte heller se att något i Skövde kommun som skulle kunna påverka riksintresset i Falköping, i väsentlig omfattning.</p> <p>Skulle Trafikverket anse att det är funktioner i t.ex vägnätet i Skövde kommun som behöver uppmärksammas i samband med utbyggnaden av riksintresset så borde det bevakas av Trafikverket självt och tydligare framgå av rapporten.</p> <p>Skövde kommun Sektor samhällsbyggnad anser därmed att riksintresset med dess kombiterminaler och depåer inte kommer att påverkas negativt av den fortsatta utvecklingen av Skövde kommun och Skövde tätort.</p>	
Västra Götalandsregionen	<p>VGR framhåller vikten av att kommunikationerna till och från anläggningen fungerar på ett bra sätt. Förutom att lösa de kapacitetsproblem som finns för järnvägen både mot Göteborg och Jönköping så är det betydelsefullt att Trafikverket också verkar för att omgivande vägnät kan nyttjas av både de tyngsta (BK4) och de längsta (HCT) fordonen. Tillgängligheten i marktransportsystemet är av avgörande betydelse för landets nationella tillgänglighet.</p> <p>Falköpings kombiterminaler och depåer har en central funktion både regionalt och nationellt redan idag. VGR har nyligen tagit fram en utredning kring Skaraborgs logistikkoncept där även framtida etableringar har beaktats som visar att områdets funktion kommer att vara viktig även i framtiden. VGR ser det som värdefullt att områdets funktion säkerställs även för framtida anslutande infrastruktur och att framtida behov av att ytterligare utöka området skyddas. I huvuddrag är rapporten gällande precisering av riksintresse för Falköpings kombiterminaler och depåer väl beskriven och VGR ställer sig positiv till innehållet.</p>	Noteras.





Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**[trafikverket.se](http://trafikverket.se)**