



Planbeskrivning

Detaljplan för Gradskivan 11 m.fl.

Falköpings tätort

GRANSKNINGSHANDLING

2023-06-27

DIARIENUMMER

2017/00029

ANTAGEN 20xx-xx-xx

LAGA KRAFT 20xx-xx-xx

Om detaljplan

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

Handlingar

Handlingar som ingår i detaljplanen:

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Undersökning av betydande miljöpåverkan
 - Länsstyrelsens yttrande
- Geoteknik inkl. dagvattenhantering (WSP, 2021)
- Trädinventering (Pro-Natura: Trädmästarna, 2019)
- Översiktlig miljöteknisk undersökning (MITTA, 2019)
- Riskanalys (WSP, 2019)
- Kulturmiljöutredning (WSP, 2016)

Justeringar efter samråd

På plankartan:

- Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar har tillförts inom användningsområde för järnväg.
- Plankartan har kompletterats med en bestämmelse om att vid ändring av befintlig anläggning eller uppförande av ny anläggning ska den utformas och utföras så att naturligt översvämmande vatten till en nivå av +213,47 meter över nollplanet inte skadar anläggningen. Bestämmelsen regleras inom användningsområde för teknisk anläggning.
- Användningsbestämmelse för allmän platsmark gata har tillförts inom del av fastigheterna Gradskivan 2 och Dotorp 6:28 i syfte att möjliggöra en vändplats.
- Kvartersmark för verksamheter utom lager har utökats väster om fastigheten Gradskivan 2.

- Plankartan har kompletterats med markreservat för gemensamhetsanläggning väster om fastigheten Gradskivan 2.

I planbeskrivningen

- Planbeskrivningen har uppdaterats med information om att planförslaget möjliggör en vändplats längs Valsbogatan och dess konsekvenser.
- Illustrationer har uppdaterats efter att planområdet utökats.
- Planbeskrivningen har tillförts information om ett servitut (1686-1399.2) inom fastigheten Gradskivan 11 som ska upphävas.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med information om att markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar regleras inom användningsområde för järnväg.
- Avsnitt 2.9 Hälsa & säkerhet - Översvämningsrisk har uppdaterats med information om hur detaljplanen säkerställer att tekniska anläggningar inte tar skada vid en översvämning. Beskrivning av planbestämmelse har tillförts under avsnitt 2.10 Plankarta & planbestämmelser.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med information om att schaktning i förorenad mark är en anmälningspliktig verksamhet.
- Avsnitt 4.3 Ekonomiska frågor har uppdaterats med de utgifter och intäkter som uppstår till följd av planen.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med information om att en gemensamhetsanläggning ska bildas mellan fastigheterna Gradskivan 2 och 3.

1. BAKGRUND, SYFTE & HUVUDDRAG	5
1.1 BAKGRUND	5
1.2 SYFTE & HUVUDDRAG	6
1.3 PLANFÖRFARANDE	6
1.4 PLANDATA.....	6
2. FÖRUTSÄTTNINGAR, PLANFÖRSLAG & KONSEKVENSER.....	10
2.1 SAMMANFATTNING AV PLANFÖRSLAGET	10
2.2 BEBYGGELSE.....	12
2.3 GATOR & TRAFIK.....	16
2.4 GRÖNSTRUKTUR.....	20
2.5 SOCIAL STRUKTUR	22
2.6 SKYDDADE OMRÅDEN	24
2.7 TEKNISK FÖRSÖRJNING	26
2.8 OFFENTLIG & KOMMERSIELL SERVICE.....	29
2.9 HÄLSA & SÄKERHET	30
2.10 PLANKARTA & PLANBESTÄMMELSER	38
3. KONSEKVENSER.....	44
3.1 UNDERSÖKNING AV MILJÖPÅVERKAN	44
3.2 MILJÖKVALITETSNORMER	44
3.3 RIKSINTRESSEN	46
4. PLANENS GENOMFÖRANDE.....	48
4.1 ORGANISATORISKA FRÅGOR.....	48
4.2 FASTIGHETSFRÅGOR	49
4.3 EKONOMISKA FRÅGOR.....	52

1. Bakgrund, syfte & huvuddrag

1.1 Bakgrund

Den 9 maj 2017, § 59, gav byggnadsnämnden i uppdrag till stadsbyggnadsavdelningen att ta fram en ny detaljplan för pendelparkeringen på del av fastigheten Dotorp 6:28 som anordnats av kommunen med tillfälligt bygglov. Området har inte exploaterats enligt gällande detaljplan och genomförandetiden har gått ut, varför kommunen tar fram en ny detaljplan för området.

Detta dokument är en beskrivning av förslaget till den nya detaljplanen. Förslaget var utställt för samråd från den 1 maj till den 22 maj 2023, och under denna period kunde synpunkter lämnas på förslaget. Efter samrådet har justeringar genomförts och det nya förslaget är utställt för granskning från den 5 juli till den 2 augusti 2023 och synpunkter kan lämnas på förslaget.



Bild 1 visar en översiktsbild av Falköpings tätort med planområdet inringat i gult.

1.2 Syfte & huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för fortsatt användning och utökning av en pendelparkering med möjlighet till återvinning. Detaljplanen syftar därtill att bevara ett grönområde och flera träd samt möjliggöra en fastighetsutökning av Gradskivan 3. Därutöver är detaljplanens syfte att göra ett kommunalt järnvägsspår planenligt samt möjliggöra en vändplats på Valsbogatan.

Huvuddragen innebär att ett område som tidigare varit planlagt för småindustri får ändrad användning till naturmark och parkeringsplats där återvinning får finnas. Det innebär att befintlig pendelparkering i nära anslutning till Falköpings resecentrum blir planenlig med möjlighet att iordningställa fler parkeringsplatser. Inom parkeringen finns det även möjlighet att uppföra en återvinningsstation. Befintligt grönområde bevaras och kan även utgöra översvämningsyta och kolsänka i området. Markytan väster om Gradskivan 3 var tidigare planlagd för gata i syfte att angöra tidigare planlagd industrimark söder om fastigheten. Eftersom parkeringen redan angörs från Brogårdesgatan är en förlängning av Valsbogatan inte längre aktuell, varför en utökning av Gradskivan 3 blir möjlig. Det kommunala järnvägsspåret blir planenligt och kan fortsatt serva industrifastigheterna norr om planområdet. Längs Valsbogatan möjliggörs för utbyggnad av en vändplats i syfte att underlätta för servicefordon så som snöröjning, sopning och sophämtning samt övriga fordon som färdas på gatan.

1.3 Planförfarande

Arbetet med detaljplanen följer **standardförfarandet**, enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Standardförfarandet används då detaljplanen är förenlig med översiktsplanen och inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller är av betydande allmänt intresse.

Standardförfarande



Bild 2 visar planprocessen vid standardförfarandet.

1.4 Plandata

Läge

Planområdet ligger inom stadsdelen Brogårdet i Falköping, cirka 400 meter nordost om resecentrum, se bild under kapitel 1.1 – *Bakgrund*. Området innefattar del av fastigheterna Gradskivan 2 och 3, Dotorp 6:28 samt Gradskivan 11, Borgärdesgatan i öst och Mössebergsgatan i söder.

Areal

Planområdet omfattar cirka 2 hektar mark fördelat på 18 119 kvadratmeter allmän platsmark och 2 093 kvadratmeter kvartersmark.

Markägoförhållanden

Fastigheterna Gradskivan 11, del av Dotorp 6:28 och del av Ranten 2:23 ägs av Falköpings kommun. Fastigheterna Gradskivan 2 och 3 är i privat ägo. Se bild nedan.



Bild 3 visar vilka fastigheter som ingår i planområdet.

Befintlig plansituation

Översiktsplan

Planområdet omfattas av Översiktsplan 2017-2030 antagen av kommunfullmäktige 26 februari 2018, § 44 och är markerat som verksamhetsområde och tätort.

I översiktsplanen beskrivs att området är beläget med goda kommunikationer till såväl större leder som järnväg och används främst för tyngre verksamheter så som logistik/terminalverksamhet, mekaniska verkstäder, järnvägstrafik med tillhörande ytor, bilverkstäder och andra slags verksamheter som genererar tung trafik, vilka inte bör blandas med bostäder. Det bedöms fördelaktigt att sådana verksamheter koncentreras inom detta område

då det underlättar för tunga transporter att ta sig till och från området utan att behöva framföras genom tätorten. Det är även fördelaktigt att området är beläget längs järnvägen då det inte är lämpligt med exempelvis bostäder i närheten av järnvägen med hänsyn till buller och farligt gods.

Järnvägen med Västra stambanan och Jönköpingsbanan beskrivs vidare i översiktsplanen vara kommunens viktigaste kommunikationsåder, där Falköpings resecentrum är en viktig knutpunkt för bland annat byte mellan olika färdmedel. Järnvägen ger kommunen tillgång till en utökad arbetsmarknad, högskolor och universitet samt bättre möjligheter att ta del av till exempel kultur- och fritidsaktiviteter över en större geografisk yta. Därtill beskrivs att den fysiska tillgängligheten ska vara hög för såväl bilburna konsumenter som resenärer med kollektivtrafik, fotgängare och cyklister.

Eftersom planförslaget syftar till att främst möjliggöra en pendelparkering i ett kollektivtrafiknära läge och en fastighetsutökning samt göra ett järnvägsspår planenligt, bedöms det överensstämma med översiktsplanens intentioner för området.

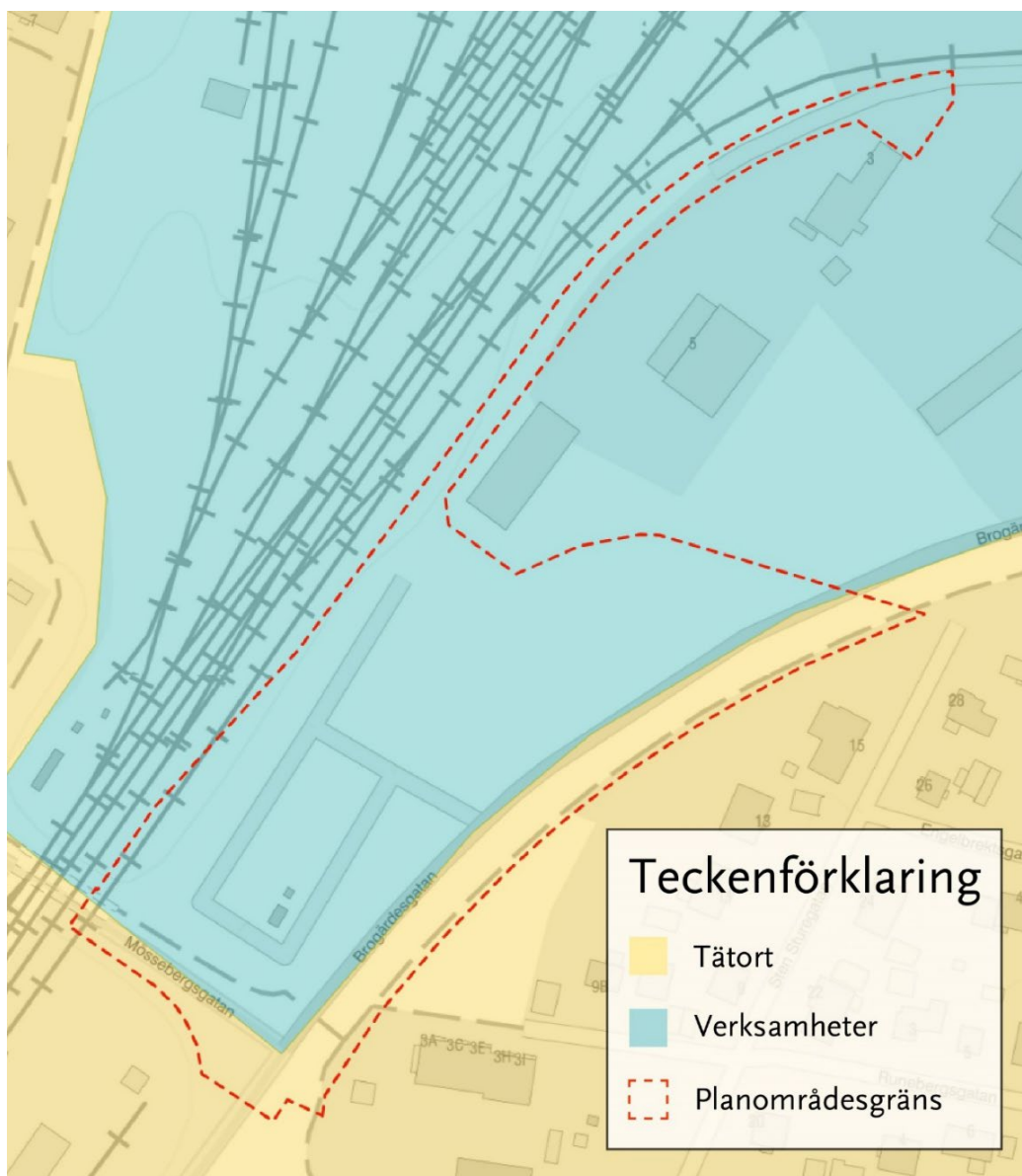


Bild 4 visar planområdet i förhållande till översiktsplanens användningsindelning.

Detaljplan

Det föreslagna planområdet omfattas av tre detaljplaner:

- Borgärdets industriområde (Västra delen), 1990
- Brogårdet (Norra industriområde), 1975
- Kvarteret Spoven m.m. Anneborg, Falköping, 1983

Detaljplan Brogårdets Industriområde (Västra delen) medger småindustri med en högsta byggnadshöjd om 5 meter, naturmark, industrigata samt teknisk anläggning inom det föreslagna planområdet. Markreservat för underjordiska ledningar sträcker sig genom området och det finns mark som inte får förses med byggnad. Mot Brogårdsgatan samt mellan industri- och naturmarken regleras utfartsförbud. Detaljplan Brogårdet (Norra industriområdet) medger gata samt park eller plantering längs Brogårdsgatan och Mössebergsgatan. Detaljplan Kvarteret Spoven m.m. Anneborg, Falköping medger järnväg.

Genomförandetiden för samtliga detaljplaner har gått ut. Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplaner att gälla innanför området, men fortsätter att gälla likt tidigare utanför planområdet.

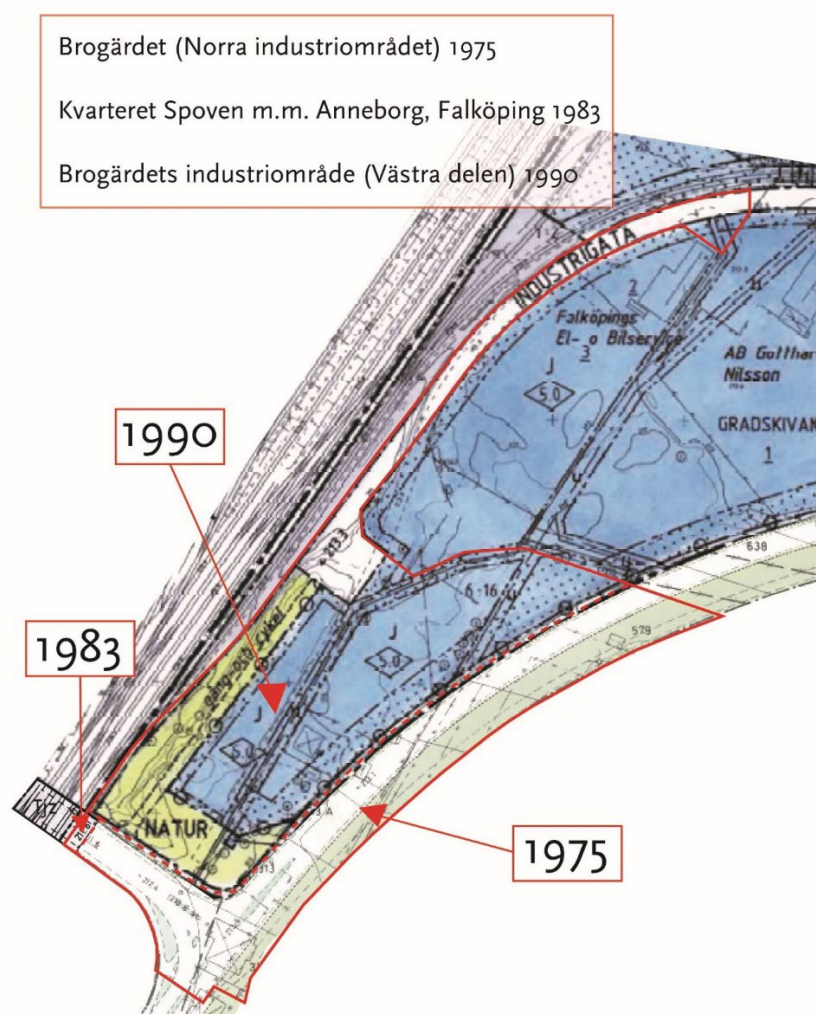


Bild 5 visar gällande detaljplaner inom det föreslagna planområdet markerat med röd linje.

2. Förutsättningar, planförslag & konsekvenser

2.1 Sammanfattning av planförslaget



Bild 6 visar en illustration över planområdet och ett möjligt genomförande av detaljplanen.

Inom planområdet finns det idag en pendelparkering som anordnats med tillfälligt bygglov. I nordost är området oexploaterat och utgörs av vildvuxen natur. Genom området sträcker sig Brogårdesgatan och Mössebergsgatan. I öst finns en gång- och cykelväg som är avskild från Brogårdesgatan med grönyta. I väst finns ett kommunalt järnvägsspår.

Ett förverkligande av detaljplanen innebär att en strategiskt placerad pendelparkering med närhet till resecentrum blir planenlig med möjlighet att anordna fler parkeringsplatser. Inom parkeringen finns det även möjlighet att uppföra en återvinningsstation i syfte att ersätta en återvinningsstation på annan plats. Cirka 5 319 kvadratmeter av området får användningen parkeringsplats där återvinning får finnas. Beroende på hur parkeringsytan utformas bedöms totalt cirka 170 parkeringsplatser rymmas inom området. Om en återvinningsstation uppförs ger det plats för något färre parkeringsplatser.

Den nya detaljplanen möjliggör till skillnad från gällande plan en in- och utfart till parkeringen från Brogårdesgatan. Eftersom större delen av marken inom området planeras vara allmän plats med kommunalt huvudmannaskap, bedöms ett utfartsförbud inte längre nödvändigt på platsen. De befintliga transformatorstationerna inom parkeringen är inte uppförda inom avsatt användningsområde enligt gällande plan. Detta korrigeras i den nya planen genom ett nytt användningsområde om cirka 95 kvadratmeter för teknisk anläggning med en högsta byggnadshöjd om tre meter.

Mellan pendelparkeringen och järnvägen samt mellan pendelparkeringen och gata regleras naturmark. Del av fastigheten Gradskivan 11 regleras likaså med användningen natur. Det innebär att en yta som i dagsläget kan uppföras med industribyggnader istället kan utgöra ett grönområde. Grönområdet kan bland annat bidra med funktioner som minskat buller från järnvägen, översvämningssyta och kolsänka. Inom detta område finns det även flera gamla almar och en gammal ask. Trädarterna är rödlistade och har höga naturvärden, varför asken och sex stycken av almarna skyddas i den nya planen.

Mark som i gällande plan omfattas av kvartersmark, regleras i den nya detaljplanen i huvudsak till allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap där behovet av markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar inte längre är nödvändigt. Det innebär att planförslaget endast föreslår ett markreservat inom del av fastigheten Gradskivan 3 som fortsatt omfattas av kvartersmark.

Längs Valsbogatan som idag är en återvändsgata möjliggör planförslaget för en vändplats i syfte att underlätta för servicefordon och trafiken i övrigt som färdas på gatan.

Det befintliga kommunala järnvägsspåret regleras med användningen järnväg i syfte att planmosaikerna ska stämma överens med hur området nyttjas i verkligheten.

Slutligen möjliggör planförslaget en utökning av fastigheten Gradskivan 3. Det innebär att marken väster om fastigheten får användningen verksamheter utom lager, vilket bedöms kompatibelt med fastighetens nuvarande markanvändning i angränsade detaljplan. Området för verksamhetsändamål får inte förses med byggnad samt regleras med en skyddsbestämmelse om att obebyggda ytor inom 30 meter från järnvägen ska utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Detta med hänsyn till människans säkerhet.

2.2 Bebyggelse

Förutsättningar

Kulturmiljövärden

Planområdet är lokaliserat inom stadsdelen Brogårdet som enligt kommunens kulturmiljöutredning, *se bilaga*, har ett lågt bevarandevärde. Stadsdelen karaktäriseras av ett industriområde vars etablering med närhet till järnvägen ägt rum i slutet av 1800-talet och början på 1900-talet. I området finns en del av stickspåret med sträckning till kalkindustrin vid Uddagården kvar och längs detta spår finns byggnader med koppling till stationsverksamheten, bland annat ett magasin. En gånggrift är centralt placerad i industriområdet.

Vidare beskrivs i utredningen att Mössebergsgatans sträckning från resecentrum upp till Mössebergs kurort, med vy upp mot Mössebergsparken, är känslig för fragmentisering av riksintresset. Enligt kulturmiljöutredningen är kulturmiljövärdena i stadsdelen små och dess betydelse för riksintresset ringa.

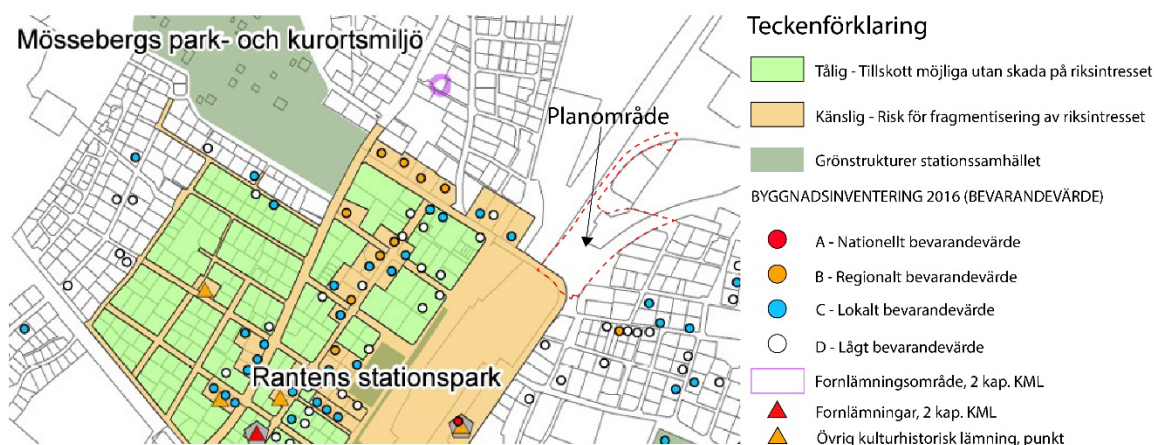


Bild 7 visar ett utdrag ur kulturmiljöutredningen på känsliga respektive tåliga områden. Planområdet är markerat med röd streckad linje.

Stads- & landskapsbild

Inom planområdet finns en del av Brogårdsgatan, Valsbogatan och Mössebergsgatan, ett kommunalt järnvägsspår, en pendelparkering, två transformatorstationer samt ett oexploaterat naturområde med en del större träd och sly. I anslutning till planområdet ligger Västra stambanan, ett industriområde med tillåten byggnadshöjd om fem meter och ett bostadsområde av blandad bebyggelse i form av friliggande villor, radhus och lägenhetshus i en till tre våningar.

Naturområdet bidrar med gröna inslag i denna del av staden och döljer delvis industriverksamheterna norr om naturområdet. Vid pendelparkeringen finns goda utsikter mot Mösseberg, vilket gynnar stads- och landskapsbilden. Stadsbilden hade däremot varit annorlunda om för tillfället gällande plan genomförts. Pendelparkeringen och naturområdet skulle då utgöra del av ett industriområde.



Bild 8 visar utsikten mot naturområdet från Borgärdesgatan i höjd med in- och utfarten till pendelparkeringen.



Bild 9 visar planområdet från den sydvästra delen av pendelparkeringen längs Mössebergsgatan.



Bild 10 visar pendelparkeringen in planområdet och utsikten över Mösseberg från Brogårdesgatan. Bilden är tagen från Google maps.



Bild 11 visar bostäder sydost om planområdet. Bilden är tagen vid infarten till pendelparkeringen inom planområdet.



Bild 12 visar bostäder öster om planområdet. Bilden är tagen vid infarten till pendelparkeringen inom planområdet.

Skyddsrum

Det finns inga skyddsrum inom planområdet.

Planförslag & konsekvenser

Kulturmiljövärden

Till följd av planen kan del av befintligt naturområde i öst och den grusade ytan i väst tas i anspråk för fler parkeringsplatser. Inom parkeringen ges även möjlighet att iordningsställa en återvinningsstation. Inom del av fastigheterna Gradskivan 2 och Dotorp 6:28 möjliggörs för en vändplats på Valsbogatan. I övrigt möjliggör planförslaget inga större förändringar sett till dagens utförande.

Utsikten mot Mössebergsparken upplevs främst i korsningen mellan Brogärdesgatan och Mössebergsgatan. Från större delen av området är utsikten dock begränsad på grund av träden väster om Västra stambanan. Den del av Mössebergsgatans sträckning som omfattas av planen

förändras inte till följd av planförslaget. Gatan kan således fortsatt fylla sin funktion som koppling mellan stationsområdet och kurorten.

Ett genomförande av befintlig plan hade inneburit uppförande av industribyggnader som bland annat hade skytt sikten mot Mösseberg från Brogårdesgatan. Den nya planen möjliggör däremot att utsikten mot Mösseberg bevaras, vilket bedöms positivt för kulturmiljön.

Sammanfattningsvis bedöms planområdet kvarstå i stor utsträckning enligt nuvarande utförande och påverkan på kulturmiljön bedöms ringa.

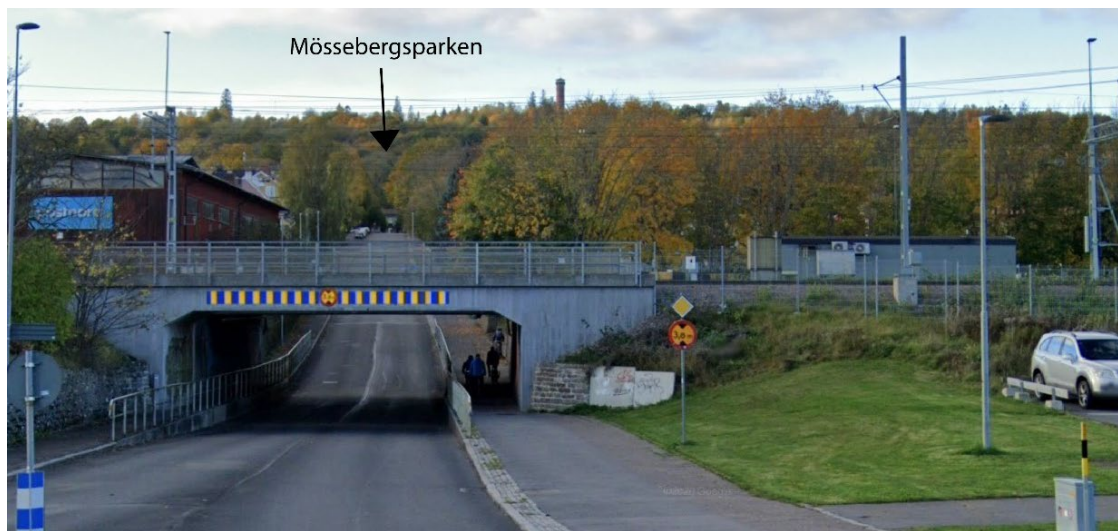


Bild 13 visar vyn upp mot Mössebergsparken från planområdet. Bilden är tagen på Google Maps i korsningen mellan Brogårdesgatan och Mössebergsgatan.

Stads- & landskapsbild

Planerade markanvändningar möjliggör fler parkeringsplatser samt en begränsad utökning av fastigheten Gradskivan 3. Inom parkeringen ges även möjlighet till återvinning och på Valsbogatan möjliggörs en vändplats. I övrigt bedöms planområdet i sin helhet kvarstå enligt dagens utförande, vilket gynnar stads- och landskapsbilden då goda utblickar mot Mösseberg bevaras.

Positivt för stadsbilden är även att grönområdet och flera träd bevaras eftersom de gröna inslagen bidrar till att avgränsa delar av industriområdet och järnvägen från befintlig bostadsbebyggelse i öst. Detaljplanen antas således medföra en positiv inverkan på stadsbilden jämfört med gällande detaljplan.

Skyddsrum

Enligt förordningen (2006:638) om skyddsrum 1 kap. 2 § är det Myndigheten för samhällsskydd och beredskap som beslutar om behov av skyddsrum. Det åligger fastighetsägaren att begära om ändamålsenligt tillstånd hos ansvarig myndighet och frågan hanteras således inte i detaljplanen.

Placering

Planförslaget innehåller ingen placeringsbestämmelse däremot regleras byggnaders placering med mark som inte får förses med byggnad på kvartersmark för verksamheter. Den prickade marken syftar till att säkerställa att byggnader inte placeras på markreservat för underjordiska ledningar eller inom 30 meter från järnvägen. Den yta som avses för teknisk anläggning är anpassad utifrån befintlig anläggningars placering.

Exploateringsgrad

En exploateringsgrad anger hur stor del av planområdet som får uppföras med byggnader. I planen har en yta om cirka 95 kvadratmeter för teknisk anläggning reglerats utifrån befintliga anläggningars storlek. Planen reglerar i övrigt ingen exploateringsgrad då det inte bedöms nödvändigt med hänsyn till planens syfte och planerade markanvändningar.

Utformning & volymer

Tekniska anläggningar får uppföras med en högsta byggnadshöjd om tre meter, vilket överensstämmer med höjden på befintliga anläggningar. Till följd av planförslaget kvarstår planområdet fortsatt som en relativt öppen yta med utsikt mot Mösseberg. Befintliga siktlinjer och byggnadsstrukturer bedöms inte påverkas eftersom inga nya byggnadsvolymer tillkommer till följd av detaljplanen.

Skuggning

Planförslaget tillskapar inga nya skuggkastningsförhållanden som skulle påverka omkringliggande bebyggelse i sådan grad att det skulle bli en betydande olägenhet. En skuggstudie bedöms därför inte nödvändig att ta fram.

2.3 Gator & trafik

Förutsättningar

Gång- & cykeltrafik

I den södra och östra delen av planområdet finns det gång- och cykelvägar som ingår i ett större vägnät. Vägnätet försörjer stora delar av Falköpings tätort, bland annat resecentrum. Längs Mössebergsgatan sträcker sig gång- och cykelvägnätet genom järnvägsundergången. Se bild nedan.

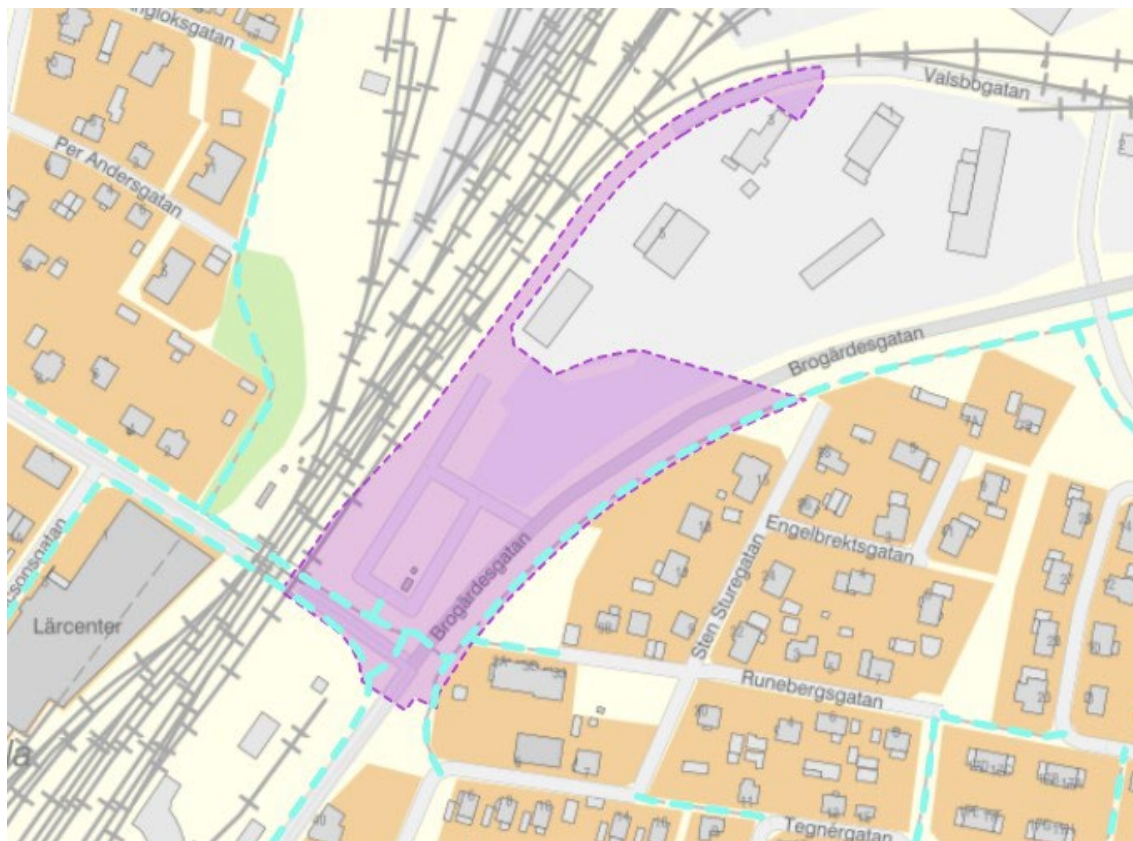


Bild 14 visar befintlig gång- och cykelvägnet inom och i planområdets närhet med blå streckad linje.

Biltrafik

Inom planområdet sträcker sig Mössebergsgatan i sydväst, Brogårdesgatan i öst och Valsbogatan i norr. Söder om planområdet ansluter Brogårdesgatan till Järnvägsgatan. Mössebergsgatan, Brogårdesgatan och Järnvägsgatan är tre huvudgator med en skyltad hastighet om 50 km/h. Utanför planområdet i höjd med Olof Andersgatan övergår Järnvägsgatan till en skyltad hastighet om 30 km/h. Valsbogatan är en återvändsgata och tillgängliggör fastigheterna norr om planområdet.

I detaljplan från 1990 regleras utfartsförbud mot Brogårdesgatan och Mössebergsgatan. Intentionen var att området skulle angöras från Valsbogatan genom en förlängning av dess sträckning, se bild 5 under avsnitt 1.4 Plandata – Detaljplan. Förlängningen av Valsbogatan har dock aldrig realiserats och idag angörs pendelparkeringen via Brogårdesgatan.

Inom fastigheten Gradskivan 11 finns ett servitut (1686-1399.2) för rätt att använda område för utfart till dess att Valsbogatan anlagts enligt gällande detaljplan. Servitutet är till förmån för fastigheten Dotorp 6:28 som ägs av Falköpings kommun.



Bild 15 visar gatornas sträckning inom och i anslutning till planområdet.

Kollektivtrafik

Planområdet är beläget centralt i Falköping med god tillgänglighet till kollektivtrafik. Planområdet ligger cirka 400 meter nordost om resecentrum där lokala och regionala bussförbindelser likväl som tågförbindelser på Västra stambanan (Göteborg-Stockholm) och Jönköpingsbanan (Skövde-Nässjö) avgår från.

Parkeringsplatser

Inom planområdet finns det i dagsläget en pendelparkering med tillfälligt bygglov. Antalet parkeringsplatser är totalt 83 stycken varav 47 stycken är 24-timmarsparkeringar och 36 stycken är 10-dygnspareringar. Kommunen bedömer att det finns ett behov av fler parkeringsplatser.

Planförslag & konsekvenser

Gång- & cykeltrafik

Eftersom befintligt gång- och cykelvägnät bedöms underlätta för personer att ta sig till och från planområdet till resecentrum samt andra delar av tätorten, föreslår planen således ingen förändring avseende dess sträckning. I planen ingår befintliga gång- och cykelvägar i användningen allmän plats gata och natur.

För att fortsatt möjliggöra den allmänna gång- och cykeltrafikens tillgänglighet genom järnvägsundergången, regleras ett markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik inom användningsområdet för järnväg. Idag är kommunen markägare och ett servitut bedöms inte behövas. Skulle marken säljas ska servitut bildas inom detta område.

Biltrafik

Nuvarande placering av befintlig in- och utfart till parkeringen från Brogärdesgatan bedöms lämplig med hänsyn till trafiksäkerheten och tillgängligheten. I planen regleras in- och utfarten som allmän plats parkeringsplats. Eftersom större delen av området mot befintliga gator föreslås vara allmän plats med kommunalt huvudmannaskap bedöms utfartsförbud inte längre nödvändigt på platsen. Planförslaget möjliggör således för att befintlig in- och utfart till parkeringen blir planenlig.

Därtill möjliggör planen för fler parkeringsplatser och möjlighet att uppföra en återvinningsstation. Det bedöms innebära en ökning av trafiken till och från området. Ökningen bedöms däremot inte orsaka kapacitetsbrister på vägnätet.

Inom den norra delen av planområdet möjliggör planförslaget en vändplats eftersom Valsbogatan är en återvändsgata. Vändplatsen syftar främst till att underlätta för servicefordon men likaså för övriga fordon som trafikerar gatan. Vändplatsens placering i förhållande till fastigheterna Gradskivan 2 och 3 innebär att Gradskivan 3 blir en skafttomt. För att säkerställa utfartsmöjligheterna för dessa fastigheter möjliggör planförslaget således för en gemensam utfartsväg. Detta genom en bestämmelse om markreservat för gemensamhetsanläggning.

För att fortsatt möjliggöra den allmänna körtrafikens tillgänglighet genom järnvägsundergången, regleras ett markreservat för allmännyttig körtrafik inom användningsområdet för järnväg. Idag är kommunen markägare och ett servitut bedöms inte behövas. Skulle marken säljas ska servitut bildas inom detta område.

Till följd av planförslaget kan servitut 1686-1399.2 upphävas. Detta eftersom servitutet inte längre fyller någon funktion då Falköpings kommun idag är markägare av fastigheten Gradskivan 11 som i planförslaget omfattas av allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.

Kollektivtrafik

Detaljplanen möjliggör för en fortsatt användning och utökning av pendelparkeringen med närhet till resecentrum. Det möjliggör för fler människor att effektivt kunna nyttja kollektivtrafiken samt underlättar valet av hållbart resande.

Parkeringsplatser

Den nya planen möjliggör för en fortsatt användning och utökning av pendelparkeringen. Det finns ett stort behov att ha den kvar då många invånare i Falköping dagligen pendlar kollektivt till annan ort för arbete. För att dessutom möta ett framtida behov med ökat kollektivtrafikresande, möjliggör planen för ytterligare cirka 87 parkeringsplatser. Det innebär att parkeringsytan kan rymma cirka 170 parkeringsplatser totalt om en återvinningsstation inte uppförs. I planen omfattar parkeringsytan där återvinning får finnas cirka 5 319 kvadratmeter.

2.4 Grönstruktur

Förutsättningar

Park- & vattenområden

Det finns inga park- eller vattenområden inom planområdet. Cirka 300 meter öster om planområdet finns en park i Dotorpområdet och cirka 400 meter väster om planområdet ligger Mössebergsparken.

Naturområden

Befintliga grönytor runt parkeringsytan omfattas i gällande plan av användningen naturmark. I nordöstra delen av planområdet finns en grönyta med vildvuxen natur. Naturområdet är i gällande detaljplan planlagt för småindustri.

Lek & rekreation

Inom planområdet sträcker sig motionsleden, Hälsoslingan. Planområdets karaktär med närhet till gator och järnväg bedöms inte vara lämpat för lek. I dagsläget finns exempelvis en lekplats vid Rantens torg, cirka 350 meter nordväst om planområdet.

Friyta

Planområdet omfattas främst av en pendelparkering och ett grönområde. Områdets karaktär bedöms inte användas som friyta.

Avstånd till närmsta grönyta

Närmsta grönyta finns idag inom planområdet, avståndet är således noll.

Grönytefaktor

Grönytefaktorn är ett redskap som kan användas inom planeringen för att säkerställa gröna värden. Grönytefaktorn utgår från ekosystemtjänster, vilket innebär att kvalitativa nyttor genererad av grönska och vatten tilldelas ett mätbart och ekonomiskt värde. Dessa nyttor kan exempelvis utgöras av utjämning av temperaturskillnader, lövskugga, skapar lä, minskad avrinning av dagvatten, förbättrad luftkvalitet, hälsa och välbefinnande. Grönytefaktorn beräknas som ett genomsnittligt värde för fastighetens yta och bildar därför ett värde mellan noll och ett. Gräsytor, ytor avsedda för dagvattenhantering, träd, buskage, annan vegetation och grönska genererar ett högre värde än hårdgjorda ytor som exempelvis asfalterade ytor.

Planområdet består idag till ungefär lika mycket hårdgjorda som gröna ytor och har därför en grönytefaktor om cirka 0,52. I gällande detaljplan är dock större delen av befintliga grönytor planlagda för småindustri, vilket innebär att ett genomförande av gällande plan skulle innebära en betydligt lägre grönytefaktor.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är de produkter och tjänster samt deras koppling till det mänskliga välbefinnandet som kommer från naturens ekosystem. Det finns fyra olika kategorier av ekosystemtjänster: försörjande, reglerande, kulturella och stödjande. De försörjande tjänsterna är de som ger varor som exempelvis spannmål, dricksvatten, bioenergi och trävirke. De reglerande tjänsterna påverkar eller styr ekosystemens naturliga processer som exempelvis pollinering, klimatreglering och renandet av luft och vatten. De kulturella tjänsterna är de som ger upplevelsevärden som exempelvis friluftsliv, hälsa och inspiration samt naturarv och turism. De stödjande ekosystemtjänsterna skapar förutsättningar för att alla de andra ekosystemtjänsterna ska fungera, exempelvis fotosyntesen eller bildande av jordmån.

Inom planområdet finns det ekosystemtjänster som bland annat grönytor och äldre träd, vilka kan fungera som boplats för växt- och djurarter samt utgöra mikrohabitat för biologisk mångfald. Grönområden i staden bidrar även med dagvattenhantering, de kan minska upplevelsen av buller, ha en skyddande effekt mot uppvärmning, skapa skugga, utgöra estetiska element och bidrar med pollination.

Planförslag & konsekvenser

Park- & vattenområden

Park- eller vattenområden tillskapas inte till följd av planen.

Naturområden

Till följd av planen ersätts planlagd industrimark med naturmark. Planförslaget möjliggör således för att del av befintligt naturområde kan bevaras istället för att exploateras med industriverksamheter. Därtill kan ytorna fortsatt bidra med gröna inslag och funktioner som att minska upplevelsen av buller, bidra med pollination och dagvattenhantering i området.

Lek & rekreation

Eftersom ingen förändring av gångvägnätet föreslås i den nya planen, möjliggör planförslaget för att Hälsoslingan fortsatt kan utgöra en motionsled genom området. I övrigt bedöms planområdets karaktär och närbelägna placering invid järnvägen inte som en yta lämpad för lek.

Friyta

Detaljplanen möjliggör inte för markanvändningar som kräver friyta.

Avstånd till närmsta grönyta

Planförslaget möjliggör för ett bevarande av grönytor inom planområdet eftersom naturmark föreslås. Avstånd till närmsta grönyta bedöms således fortsatt vara noll meter även efter ett genomförande av detaljplanen.

Grönytefaktor

Ett genomförande av planförslaget bedöms innebära en grönytefaktor om cirka 0,45. Förändringen av grönytefaktorn bedöms förledas av att planen möjliggör fler parkeringsplatser med möjlighet att uppföra en återvinningstation samt en vändplats. Det innebär att mark som idag består av grus- och grönyta bedöms bli asfalterad. I övrigt bedöms befintliga markbeläggningar kunna kvarstå. Förändringen av grönytefaktorn till följd av planförslaget bedöms godtagbar sett till föreslagna markanvändningar samt att ett genomförande av befintliga detaljplan, Brogårdets industriområde (Västra delen) hade inneburit en betydligt lägre grönytefaktor.

Ekosystemtjänster

Befintligt naturområde som i för tillfället gällande plan omfattas av användningen småindustri, bedöms genom den nya planen bevaras då området planeras som naturmark. I planen skyddas även sju träd. Planförslaget möjliggör således för att många av de ekosystemtjänster som existerar i området idag, kan kvarstå.

2.5 Social struktur

Förutsättningar

I närheten av planområdet finns funktionsblandning i form av restauranger, pressbyrå, dagligvaruhandel, butiker, bostäder, hotell och bilservice. Planområdets pendelparkering ligger inom ett cirka 400 meters avstånd från Falköpings resecentrum där stadsbussar, regionala bussar och tåg avgår från. Resecentrum fyller en strategisk och viktig funktion i Falköping där pendelparkeringen inom planområdet skapar förutsättningar för människor att välja hållbart resande.

Tillgängligheten bedöms vara god då det finns ett sammanhängande gång- och cykelvägnät mellan parkeringen och resecentrum. Likaså är planområdet och dess direkta närhet relativt plant där pendelparkeringen kan angöras av både biltrafik såväl som gående och cyklister. En del av planområdet kräver idag en lägre tillgänglighet då området angränsar till järnvägen. Ett staket har därför uppförts som i stor utsträckning hindrar obehöriga från att beträda spårområdet, vilket är positivt ur ett säkerhetsperspektiv. Därtill är planområdet försett med tydligt skyltade och upplysta övergångsställen samt gång- och cykelvägar delvis avgränsade från bilvägen med gräsremsa. Utspridd belysning finns inom hela planområdet, både längs gator, gång- och cykelvägar, på parkeringen och likaså i järnvägsundergången. Belysningen ökar både orienterbarheten till och från planområdet likväl som uppsikten i området, vilket är positivt ur ett trygghets- och säkerhetsperspektiv.

Dessutom bedöms planområdet inte ge upphov till brottslighet då området utgörs av en öppen yta med god uppsikt genom väl utspridd belysning, bostäder med entréer och fönster placerade mot planområdet, samt förbipasserande bil-, gång- och cykeltrafikanter.

Eftersom parkeringen ligger i nära anslutning till resecentrum, bedöms den i första hand nyttjas av människor som exempelvis pendlar till arbete eller studier på annan ort. Parkeringen kan även nyttjas av nöjesresenärer. Parkeringen erbjuder i dagsläget 10-dygns- och 24-timmarsparkering, vilket möjliggör för ett nyttjande av parkeringen under olika tider på dygnet

samtidigt som det möter människors olika parkeringsbehov. Parkeringen bedöms således kunna nyttjas av olika grupper, vilket är positivt ur ett jämställdhets perspektiv. Området bedöms inte vara lämpat för yngre barn att leka på eftersom det i huvudsak utgörs av en parkering som angränsar till järnvägen samt omgärdas av biltrafik.

Planförslag & konsekvenser

Ett genomförande av detaljplanen innebär en fortsatt användning och utökning av pendelparkeringen i ett kollektivtrafikhögt läge, vilket bedöms underlätta för fler människor att välja hållbarare transportalternativ. Samtidigt bedöms planförslaget skapa förutsättningar för ett ökat kundunderlag till kollektivtrafiken samt till de butiker och restauranger som finns i planområdets närhet. Inom parkeringen ges även möjlighet att uppföra en återvinningsstation i ett centralt läge med god tillgänglighet. Därtill möjliggör detaljplanen för fortsatt användning av ett befintligt industrispår, vilket bidrar till att industrierna norr om planområdet fortsatt kan transportera material längs järnvägen som ett hållbart alternativ.

Tillgängligheten till och från planområdet bedöms fortsatt vara god då planförslaget inte föreslår någon förändring av markhöjder eller förändrad sträckning av de befintliga gång- och cykelvägarna eller gatorna. Vidare möjliggör planförslaget för fortsatt passage genom järnvägsundergången, vilket likaså är positivt ur ett tillgänglighetsperspektiv.

Eftersom planförslaget möjliggör för fler parkeringsplatser, bedöms trafiken till och från området öka. Den tillkommande trafiken bedöms inte påverka trafiksäkerheten i området sett till antalet nya parkeringsplatser som är möjligt att uppföra samt att befintliga övergångsställen med god belysning, skyltning och gatumarkering inte behöver förändras till följd av detaljplanen.

Därtill bedöms detaljplanen fortsatt innebära att området inte är lämpat för lek och utomhusaktiviteter för barn med anledning av planområdets placering intill järnvägen, Mössebergsgatan och Brogärdesgatan. I planområdets närhet är exempelvis Mössebergsparken och lekplatsen i Dotorpområdet bättre lämpade för detta. Vidare har detaljplanen utgått från barnets perspektiv när trafiksäkerheten i området har studerats. Trafiksäkerheten bedöms redan idag vara god och bedöms inte försämrats till följd av planen. Planförslaget bedöms dessutom inte påverka barnens säkerhet att röra sig genom området. Ur ett barnrättsperspektiv ges barn i egenskap av boende i närheten möjlighet att yttra sig via sin förälder/vårdnadshavare. Sammantaget görs bedömningen att detaljplanen förhåller sig till Barnkonventionen och har en positiv inverkan på den sociala strukturen i området.

2.6 Skyddade områden

Förutsättningar

Stenmurar

Det finns inga stenmurar inom planområdet.

Alléer

Det finns ingen allé inom planområdet. I anslutning till planområdet, på den östra sidan om Brogårdesgatan finns en allé med åtta träd.

Åkerholmar

Det finns inga åkerholmar inom planområdet.

Skyddade arter

Inom planområdet finns sex stora almar och en stor ask. Då arterna är rödlistade och de flesta av träden är stora, genomfördes en trädinventering 2019 i syfte att undersöka trädens kondition och framtida förutsättningar. Efter att trädinventering genomfördes har en del av träden tagits bort.

Enligt trädinventeringen är träden i området mellan 50-150 år gamla och har en stamdiameter vid brösthöjd på 54-91 centimeter. Flera av träden har håligheter och uppvisar olika typer av mikrohabitat för biologisk mångfald. De äldsta och grövsta träden gränsar till att klassas som särskilt skyddsvärda enligt Naturvårdsverkets definition. Askarna och almarna är rödlistade på grund av almsjukan och askskottssjukan som hotar respektive art. De äldre och grövre träden bedöms ha höga biologiska värden.

De undersökta träden uppvisar god vitalitet, vilket bedöms förädlas av den ostörda, gynnsamma och sammanhängande miljön runt träden. Almarna uppvisar inga symptom på almsjukan och asken inga symptom på askskottsjuka. Almarnas framtidsförutsättningar bedöms som dåliga då många almar i Falköping har drabbats av almsjukan. Asken bedöms däremot ha genetisk motståndskraft mot askskottssjukan, som florerat i området sedan början av 2000-talet, och bedöms därför ha goda framtidsförutsättningar.

Känsliga vattenmiljöer

Se avsnitt 3.2 *Miljö kvalitetsnormer – Ytvattenkvalitet samt Grundvattenkvalitet.*

Jordbruksmark

Det finns ingen jordbruksmark inom planområdet.

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom eller i direkt anslutning till planområdet.

Planförslag & konsekvenser

Alléer

Allén öster om Brogårdsgatan påverkas inte av detaljplanen.

Skyddade arter

I planförslaget skyddas den gamla asken och sex stycken av de gamla almarna, se bild nedan. Detta då de har höga biologiska värden, gränsar till att klassas som särskilt skyddsvärda och kan bidra till att platser för mikrohabitat finns kvar i området. Eftersom även naturområdet där träden växer planeras som naturmark, bedöms de inte påverkas negativt av planförslaget.



Bild 16 visar vilka av de inventerade träden som skyddas i detaljplanen.

Trädnummer	Trädart	Stamdiameter	Vitalitet
2	Ask	80 cm	God
8	Alm	83 cm	God
9	Alm	91 cm	God
10	Alm	73 cm	Godkänd
11	Alm	54 cm	Godkänd
12	Alm	66 cm	Godkänd
13	Alm	85 cm	Godkänd

Tabell 1 är en teckenförklaring till de inventerade träden som visas på bild ovan och som skyddas i planförslaget.

Känsliga vattenmiljöer

Se avsnitt 3.2 *Miljö kvalitetsnormer – Ytvattenkvalitet samt Grundvattenkvalitet.*

2.7 Teknisk försörjning

Förutsättningar

El, värme & elektroniska kommunikationer

Idag finns det två transformatorstationer inom planområdet, vilka är uppförda utanför avsatt användningsområde i för tillfället gällande detaljplan. Transformatorstationerna har anslutning till elledningar från Falbygdens Energi Nät AB, fiberledningar från Local Connect Falköping AB och teleledningar från Skanova. Samtliga aktörers ledningsnät har fortsatt sträckning i Mössebergsgatan och Brogårdesgatan. Även teleledningar från IP-Only finns i Mössebergsgatan och Brogårdesgatan. Därtill finns elledningar inom den norra delen av planområdet. Kapaciteten på el- och fibernätet är god.

Vid genomförande av den miljötekniska markundersökningen, *se bilaga*, påträffades elkablar ytligt, en grov oljekabel samt flera mindre. Kablarna tillhör Trafikverket och har varit ur bruk sedan länge.

I gällande plan regleras markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar genom området.

Dricksvatten & spillvatten

Planområdet omfattas av det kommunala verksamhetsområdet för dricks- och spillvatten. Planområdet har ingen anslutning till nätet idag. Ledningar ligger däremot i Mössebergsgatan, genom parkeringen samt genom naturområdets norra del. Kapaciteten på nätet är god.

Dagvatten

Planområdet omfattas av det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten. Ledningar är placerade i parkeringsytan, genom naturområdet i öst samt i Mössebergsgatan. Diken finns på båda sidor om Brogårdesgatan och markytan invid de två transformatorstationerna är försedd med kantsten och genomsläpplig markbeläggning. I dagsläget kan dagvatten infiltreras i befintliga grus- och grönytor. Dagvatten från hårdgjorda ytor infiltreras antingen i omkringliggande grönytor, avdunstar eller tas upp i kommunens dagvattennät. Ledningen i den östra delen av planområdet är en 1400 betongledning från 1957. Kapaciteten i ledningen är belastad.

Via kommunens dagvattennät rinner vatten från planområdet norrut till dagvattendammarna i Marjarpsområdet där det fördröjs för att sedan avvattnas via Markabäcken. Från Markabäcken rinner vattnet sedan ut i Raglåsabäcken vidare till Slafsån som är recipient och därefter till Hornborgasjön. Se bild nedan.



Bild 17 visar översiktligt vattnets rinnriktning från planområdet.



Bild 18 visar befintlig dagvattenlösning med genomsläpplig markbeläggning invid transformatorstationerna.

Brand- och släckvatten

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

Det finns inga brandposter inom planområdet. De två närmsta brandposterna är belägna inom 150 meter från planområdet, längs Nils Ericsonsgatan i sydväst samt i korsningen mellan Brogårdesgatan och Postgårdsgatan i nordost.

Avfall

Planområdet kräver i dagsläget ingen avfallshantering.

Planförslag & konsekvenser

El, värme & elektroniska kommunikationer

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte medföra ett ökat behov av el, värme eller elektroniska kommunikationer inom planområdet. Planförslaget har avsatt ett nytt användningsområde om cirka 95 kvadratmeter som överensstämmer med den placering som de tekniska anläggningarna har idag.

Inom större delen av planområdet föreslås att mark regleras till allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Inom det området behövs inte markreservat. I planförslaget regleras därför enbart markreservat för underjordiska ledningar inom del av fastigheten Gradskivan 3 och inom användningsområde för järnväg vilka fortsatt omfattas av kvartersmark. Detta för att fortsatt säkerställa tillgängligheten till de befintliga ledningarna.

Dricksvatten & spillvatten

Ett genomförande av detaljplanen medför inget behov av dricksvattennätet. Dricks- och spillvattenhanteringen ska ske enligt kommunens VA-plan. För oljeavskiljande åtgärder ska eventuell ny anslutning ske i samråd med kommunens VA-avdelning. Vid projektering av nya parkeringsplatser är det viktigt att kraven om frostfritt djup för befintliga VA-ledningar inte påverkas vid eventuellt förändrade markhöjder. Projektering ska därför ske i samråd med kommunens VA-avdelning.

Dagvatten

Planområdet kommer fortsatt vid ett genomförande av planförslaget att vara anslutet till det kommunala dagvattennätet. Dagvatten från befintlig parkeringsyta hanteras fortsatt i befintligt ledningsnät, alternativt avdunstar eller infiltreras i angränsande grönytor. I den nya planen ersätts industrimarken, med yta för fler parkeringsplatser och naturmark. Eftersom planförslaget möjliggör fler parkeringsplatser med möjlighet att uppföra en återvinningsstation, bedöms en del av nuvarande genomsläpplig markbeläggning komma att hårdgöras.

Dagvattenhanteringen inom planområdet ska följa kommunens Dagvattenplan. Det innebär bland annat att dagvatten från allmän platsmark och kvartersmark ska fördröjas motsvarande minst 10 millimeter nederbörd från hårdgjorda ytor. Dagvatten från tillkommande parkeringsyta ska fördröjas med lösning inom den allmänna platsmarken. Då kommunen är huvudman för parkeringen säkerställs detta vid planens genomförande av kommunen. Därtill föreslås vatten från tillkommande parkeringsyta avledas till naturområdet genom lämplig höjdsättning av marken. För att kraven om frostfritt djup för befintliga VA-ledningar inte ska påverkas av eventuellt förändrade markhöjder, är det viktigt att projektering sker i samråd med kommunens VA-avdelning.

Den miljötekniska markundersökningen visar att påträffade föroreningar har låg rörlighet. Spridning med grundvatten bedöms vara liten då grundvatten förekommer i ringa omfattning samt att föroreningarna befinner sig i den omättade markzonen. Planerade markanvändningar bedöms inte medföra nämnvärda föroreningshalter. Dagvatten inom spårområdet och grönytor bedöms renas genom infiltration i marken. Vissa former av föroreningar genererat från fordonstrafiken på gatorna hanteras redan idag i gräsbeklädda diken längs Brogärdesgatan. Resterande dagvatten som upptas i ledningssystemet renas i dagvattendammarna inom Marjarpsområdet innan det når Slafsans som är recipient. Eventuellt oljeläckage inom parkeringen ska enligt kommunens Dagvattenplan hanteras med oljeavskiljande åtgärd vid korttidsparkeringar för mer än 50 fordon eller vid långtidsparkeringar för mer än 20 fordon. På så sätt säkerställs att eventuellt oljeläckage från pendelparkeringen hanteras.

Brand- och släckvatten

Enligt kommunens VA-enhet och Samhällsskydd Mellersta Skaraborg behövs ytterligare en brandpost på östra sidan om järnvägsundergången, strax norr om Mössebergsgatan. Exakt placering av brandposten genomförs vid projektering, efter att detaljplanen antagits.

Avfall

För avfall genererat av verksamheter är det verksamhetsutövarens ansvar att själv säkerställa att det avfall som generas likaså hanteras.

En allmän återvinningsstation är möjligt att uppföra inom den offentliga parkeringsytan. Ett uppförande av en återvinningsstation längs en huvudgata skulle innebära en möjlighet för allmänheten att lämna förpackningar för återvinning på en lättillgänglig plats, istället för att lämna dessa på annan plats längre bort.

2.8 Offentlig & kommersiell service

Förutsättningar

Planområdet ligger centralt i Falköping med närhet till både offentlig och kommersiell service. Inom cirka 400 meters radie runt planområdet finns restauranger, butiker, resecentrum, dagligvaruhandel, förskola, hotell och lärcenter (vuxenutbildning).

Planförslag & konsekvenser

Ett genomförande av detaljplanen bidrar till fortsatt användning och utökning av en pendelparkering, vilket underlättar för människor att välja hållbarare resealternativ till arbete, studier eller besök av andra orsaker i andra städer. Eftersom planen möjliggör för iordningställande av fler parkeringsplatser bedöms planförslaget möjliggöra för ett ökat kundunderlag till såväl kollektivtrafiken som till de butiker och restauranger som finns i planområdets närhet. Till följd av planen ges även möjlighet att uppföra en allmän återvinningsstation längs en huvudgata. Det möjliggör även för allmänheten att lättillgängligt lämna förpackningar för återvinning.

2.9 Hälsa & säkerhet

Förutsättningar

Geoteknik

År 2020 genomfördes en geoteknisk utredning för området, *se bilaga*. Utredningen visar att jordlagerföljden utgörs överst av ett 0-1,8 meter djupt fyllnadsmaterial utfyllt på cirka 0-0,8 meter organisk ytjord, följt av cirka 0,5-2,2 meter naturligt avsatta sediment av mineraljord över morän av cirka 0 till minst 1,5 meter mäktighet över berg. Fyllnadsmaterialet har påträffats i varierande tjocklekar inom hela området. Inom parkeringen utgörs fyllningen av kross, i övriga delar förekommer heterogena massor, delvis innehållande tegel, rödfyr, skrot, virke och block. Inom den västra delen av området bedöms fyllningen ha medelhög till hög lagringstäthet, i övriga delar av området bedöms fyllningen ha mycket lös till lös lagringstäthet.

Enligt SGU:s jorrdjupskarta är djup till berg cirka 3-5 meter. Vid genomförandet av utredningen avbröts borrhning cirka 1,8–5,25 meter under markytan. Risk för ytligt berg kan således förekomma lokalt inom området.

Grundvatten påträffades endast i ett rör cirka 3,5 meter under markytan. Resterande rör var torra på nivåer om cirka 2,9-4 meter under markytan. Enligt utredningen bedöms högre grundvattennivåer sannolikt förekomma under perioder med riklig nederbörd och snösmältning.

Längs järnvägsområdet kan risk för storskalig instabilitet föreligga då markens uppbyggnad under spårområdet är okänd. Stabilitetsrisk bedöms dock endast föreligga vid större och/eller djupare schakter. Se avsnitt 2.9 Hälsa och säkerhet – Ras-, skred- och erosionsrisk.

I utredningen kan även utläsas att ökad markbelastning till följd av att marken upphöjs genom utfyllnad, endast ger små sättningar. Detta under förutsättning att befintlig fyllning samt organisk ytjord inklusive torv ned till cirka 1-2 meter under markytan schaktas bort och ersätts med grovkornig friktionsjord packad lagervis. Utförs däremot uppfyllning ovan mark utan att genomföra ovanstående åtgärder bedöms ojämna sättningar uppstå. Sättningar i befintliga ledningar kan likaså uppstå vid markhöjning över dessa.

Radon

Planområdet är, liksom stora delar av kommunen och där inkluderat hela Falköpings tätort, lokaliserat inom ett område där det finns risk för att det kan förekomma höga nivåer av markradon. De höga markradonnivåerna orsakas i stor utsträckning av de bergarter som finns i marken som exempelvis alunskiffer. Oavsett om en plats ligger inom ett högriskområde eller lågriskområde för höga nivåer av markradon finns det alltid tillräckliga nivåer av radon i marken för att orsaka radonhalter inomhus om inte byggnation uppförs radonsäkert och är tät mot marken.

Översvämningssrisk

Vid skyfall, ett så kallat 100-årsregn går ledningssystemet fullt då dess dimensioner inte är anpassade att hantera sådana regnmängder. Istället rinner vatten på markytan och ansamlas i låglänta områden. Större delen av planområdet utgör en lågpunkt och är mottagare av vatten från flera närområden. Framförallt ansamlas vatten inom befintligt grönområde på fastigheten Gradskivan 11 och i järnvägsundergången längs Mössebergsgatan. Parkeringen och delar av Bangatan med tillhörande gång- och cykelvägnät riskerar likaså att översvämmas.

Transformatorstationerna på parkeringen skyddas till viss del mot översvämning genom kantsten och genomsläpplig markbeläggning. Vatten ansamlas invid transformatorstationerna till en nivå om +213,45 meter över nollplanet vid ett 100-årsregn, se bild nedan.

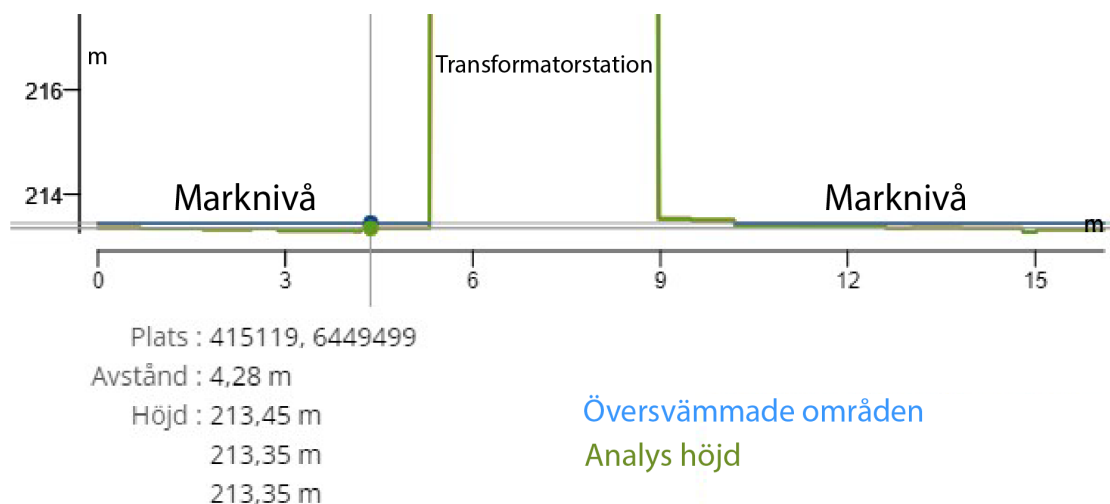


Bild 19 är framtagen med hjälp av programvaran Scalgo live och visar vattennivån invid befintliga transformatorstationer inom planområdet.

Planområdet och dess nuvarande utformning är inte av stadigvarande karaktär och eventuell översvämningssituation bedöms inte utgöra en risk för människors hälsa och säkerhet. Ett genomförande av gällande plan bedöms däremot innebära en högre andel hårdgjorda ytor, vilket bedöms försämra situationen i området om åtgärder inte vidtas.

En eventuell översvämning i området bedöms medföra en begränsad framkomlighet på Brogärdesgatan och genom järnvägsundergången längs Mössebergsgatan. Det bedöms dock inte utgöra ett problem då endast en begränsad sträcka av Brogärdesgatan bedöms översvämmas samt att alternativa vägar finns att tillgå.

Bilden nedan illustrerar översvämningssituationen och ytliga rinnvägar i området med hjälp av programvaran Scalgo Live. Programvaran tar inte hänsyn till befintligt ledningsnät eller eventuella infiltrationsmöjligheter, men det ger en uppfattning om vart vatten ansamlas samt varifrån det rinner.

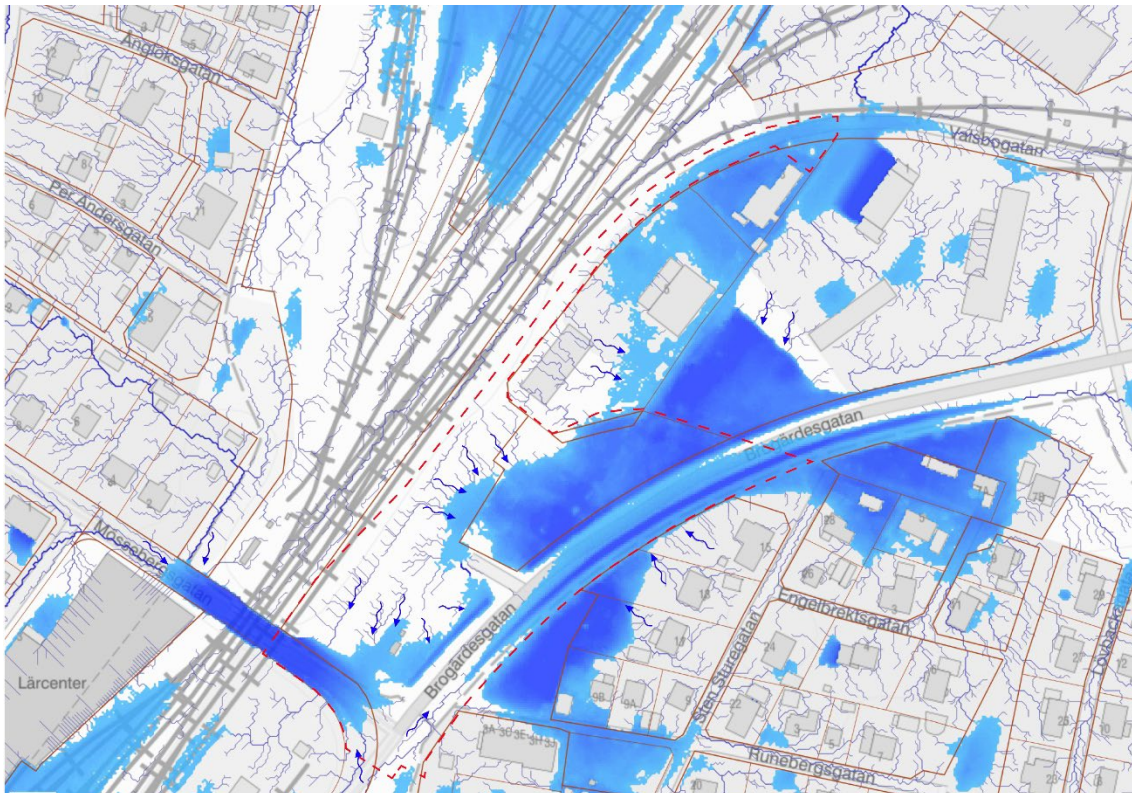


Bild 20 visar vart vatten ansamlas inom planområdet (röd streckad linje) och i dess närhet vid ett 100-års regn. Bilden är framtagen med hjälp av programvaran Scalgo Live.

Ras-, skred- & erosionsrisk

Enligt den geotekniska utredningen, *se bilaga*, bedöms det finnas viss risk för storskalig instabilitet vid större och/eller djupare schakter i järnvägsområdets närhet. Utredningen rekommenderar att organisk ytjord och fyllning grävs ur. Urgrävningarna kan antingen genomföras som zonschakt med direkt påföring av packad fyllning eller efter varje schaktetapp. Övriga schakter ned till cirka 2 meters djup kan utföras med släntschaktning i lutning 1:1 eller flackare om inga nya laster påförs släntkrön.

Buller

Planområdet bedöms vara bullerutsatt eftersom det ligger intill Västra stambanan samt två trafikerade gator, Mössebergsgatan och Brogårdesgatan.

Vibrationer

Västra stambanan bedöms vara den primära källan som kan ge upphov till vibrationer inom planområdet.

Farligt gods

Planområdet ligger i direkt anslutning till Västra stambanan som är primärled för transporter av farligt gods samt ett stickspår som leder in till industriområdet norr om planområdet. Enligt en riskpolicy framtagen av Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götaland, ska riskhanteringsprocessen hanteras vid all nybyggnation inom 150 meters avstånd från en transportled med farligt gods.

Bilden nedan, illustrerar inom vilka zoner olika markanvändningar är lämpliga i anslutning till transportleder för farligt gods. Zonerna har inga fasta gränser, utan riskbilden för det aktuella planområdet är avgörande för markanvändningens placering. En och samma markanvändning kan därmed tillhöra olika zoner.

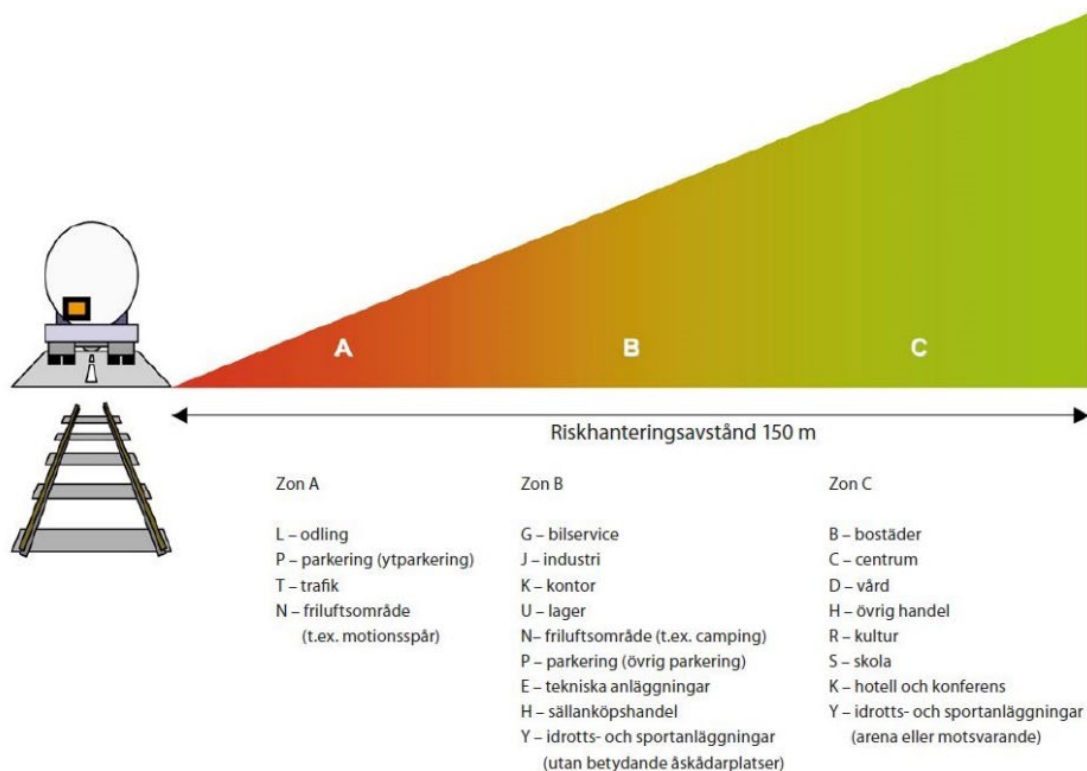


Bild 21 visar zonindelningen för riskhanteringsavstånd som är framtagen av länsstyrelsen.

Markföroreningar

I EBH-registret finns grannfastigheterna Gradskivan 1 och 2 registrerade. Fastigheterna är placerade i riskklass 3, måttlig risk med anledning av en skrothandel och verksamhet med ytbehandling av metaller. Västra stambanan och en bangård angränsar till planområdet i väst. Tillbaka i tiden har det även förekommit bostadsbebyggelse i området.

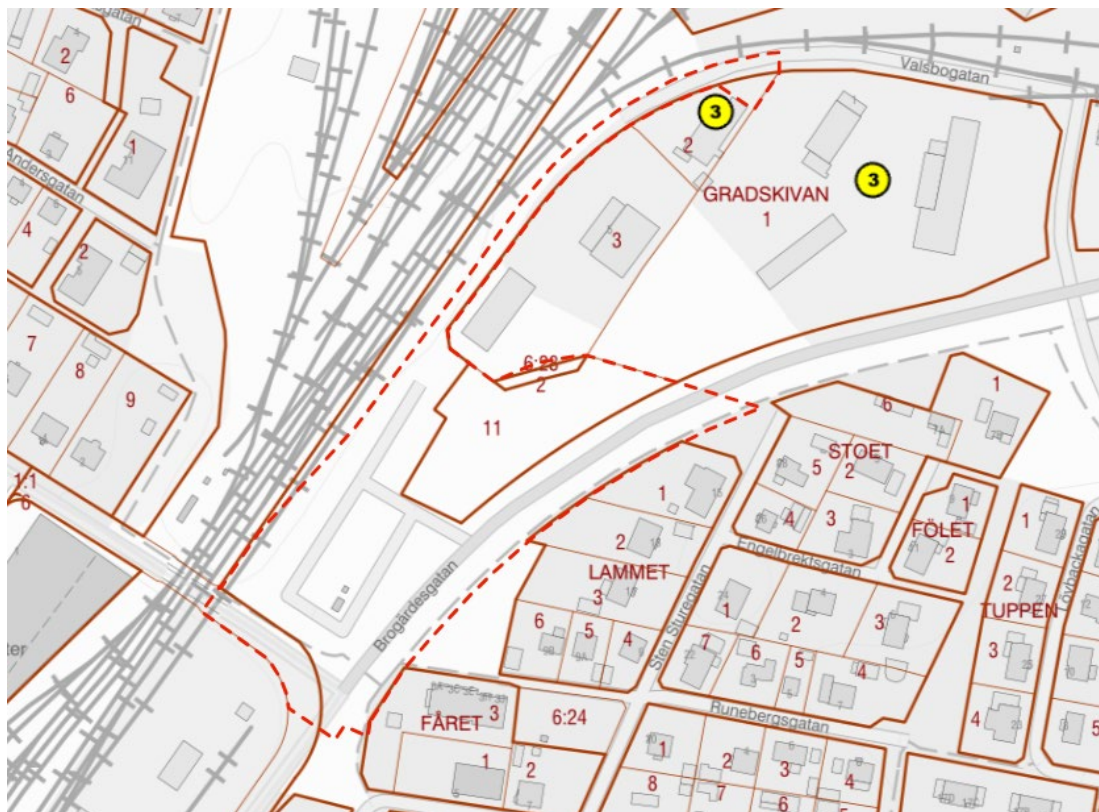


Bild 22 visar de potentiellt förorenade områdena i förhållande till planområdet markerat med röd streckad linje.

En miljöteknisk markundersökning har genomförts i syfte att erhålla kunskap om föroreningsituationen i området, *se bilaga*. Totalt utfördes sex provpunkter fördelat inom grönområdet i nordost samt inom den grusade parkeringsytan. Proverna analyserades för petroleumkolväten, metaller, PCB och pesticider som förr nyttjades på banvallar. Resultatet påvisade förhöjda halter av metaller såsom arsenik, barium, nickel och zink. I provpunkt PG6 inom den södra delen av naturområdet i öst, påträffades barium över riktvärdet för mindre känslig markanvändning. Resterande metaller överstiger känslig markanvändning men understiger mindre känslig markanvändning. Utöver metallerna påträffades PAH16 och PCB över känslig markanvändning.

Påträffade föroreningar är inte flyktiga och bedöms ha låg rörlighet. Risken för spridning inom och utanför planområdet bedöms liten. Likaså bedöms spridning med grundvattnet liten då grundvatten förekommer i ringa omfattning i området samt att föroreningarna befinner sig i den omättade markzonen.

Risken för att människor exponeras för föroreningarna bedöms främst ske i samband med schaktning genom inandning av damm, oralt intag av jord eller vid direktkontakt mot hud. I övrigt bedöms riskerna för exponering vara små. Därtill bedöms risken för människors hälsa och miljön vara liten, förutsatt att området brukas inom ramen för mindre känslig markanvändning.

Lukt & luftföroreningar

Planområdet bedöms i dagsläget inte utsättas för någon obehaglig lukt. Luftkvaliteten är generellt god i Falköpings kommun och luftföroreningshalterna är låga.

Planförslag & konsekvenser

Geoteknik

De geotekniska förutsättningarna i området bedöms inte vara ett problem för planerade markanvändningar och bedöms inte innebära någon risk för människors hälsa och säkerhet. I utredningen rekommenderas konsultation med geotekniker då markhöjning över befintliga ledningar riskerar att ge sättningar i dessa.

Radon

Detaljplanen möjliggör inte för nya byggnader inom planområdet. Ett genomförande av detaljplanen bedöms således inte bidra till att radon blir instängt eller koncentreras till ohälsosamma nivåer som skulle medföra en risk för människors hälsa och säkerhet.

Översvämningsrisk

Till skillnad från idag gällande plan, möjliggör planförslaget dels inga nya byggnader och dels en marginell ökad andel hårdgjord yta. Samtidigt bedöms planerade markanvändningar ge upphov till att människor endast vistas tillfälligt i området, varför risken för deras hälsa och säkerhet bedöms vara låg. Utifrån platsens topografiska förutsättningar och planerade markanvändningar bedöms således delar av planområdet lämpligt att utgöra en multifunktionell yta. Det innebär att ytor för parkering och naturmark även föreslås användas som översvämningsyta. Genom att planera för en översvämningsyta i ett låglänt område, kan nytta dras av befintlig topografi och översvämning ske utan att äventyra människors hälsa och säkerhet.

För att säkerställa att transformatorstationerna inte tar skada vid en eventuell översvämning i området, har plankartan tillförts en bestämmelse om att teknisk anläggning ska utformas eller utföras så att naturligt översvämmande vatten till en nivå av +213,47 meter över nollplanet inte skadar anläggningen. Den angivna nivån över nollplanet tar hänsyn till vattennivån invid transformatorstationerna som presenteras på bild 19 under förutsättningar.

Planförslaget bedöms inte innebära försämringar avseende framkomligheten i området. Risken för en begränsad framkomlighet genom järnvägsundergången samt inom en begränsad sträcka längs Brogårdesgatan, bedöms däremot fortsatt kvarstå efter ett genomförande av planen. Det bedöms dock godtagbart då inga känsliga verksamheter finns inom området och alternativa vägar finns att tillgå.

Sammantaget bedöms planförslaget möjliggöra en liten förbättring avseende översvämningsrisken i området.

Ras-, skred- & erosionsrisk

Planförslaget syfte och planerade markanvändningar bedöms inte innebära större och/eller djupare schakter invid järnvägsområdet. Människors hälsa och säkerhet bedöms således inte äventyras till följd av planen.

Buller

Planförslaget innebär en fortsatt användning och utökning av pendelparkeringen, ett järnvägsspår, en vändplats, verksamhetsmark och naturmark. Fler parkeringsplatser bedöms innebära en ökning av trafiken i området, trafikökningen bedöms dock inte vara av sådan omfattning att den betydligt ökar trafikbullernivåerna i området sett till antalet tillkommande parkeringsplatser.

I dagsläget bedöms järnvägen vara den primära källan i området som genererar mest buller. Riktvärden för acceptabla bullernivåer för parkering eller verksamhetsområden finns inte, varpå någon bullerutredning inte har genomförts. Planförslaget bidrar däremot till att naturområdet fortsatt kan ha en bullerreducerande funktion i området, vilket gynnar bostadsbebyggelsen öster om planområdet.

Vibrationer

I detaljplanen regleras ett område med markanvändningen järnväg i syfte att göra det befintliga järnvägsspåret planenligt. Eftersom järnvägsspåret redan nyttjas för tågtrafik bedöms detaljplanen av den anledningen inte bidra till ökade vibrationer i området. Likaså bedöms planförslaget inte medföra någon risk för de människor som vistas i området eftersom detaljplanen inte möjliggör någon ny bebyggelse, känslig markanvändning eller utrymmen som ger upphov till stadigvarande vistelse.

Farligt gods

En riskutredning har genomförts i syfte att utreda individ- och samhällsriskerna inom planområdet samt vilka skyddsåtgärder/skyddsavstånd som bör beaktas vid ny bebyggelse nära primärleden för farligt gods, *se bilaga*. Individrisk är ett mått som visar sannolikheten för att en människa kan omkomma som kontinuerligt vistas på en specifik plats. Samhällsrisk innebär hur stora konsekvenserna kan bli med hänsyn till antalet personer som påverkas vid olika scenarier inom det aktuella området.

Resultatet av utredningen visar att individrisken inom planområdet är oacceptabel inom 15 meter från närmsta spårmitt, hög mellan 15-30 meter från närmsta spårmitt, låg inom 30-40 meter från närmsta spårmitt och acceptabel bortom 40 meter från närmsta spårmitt. Samhällsriskerna ligger på acceptabla nivåer inom planområdet.

Enligt planförslaget är det minsta avståndet från Västra stambanan och industrispåret till markanvändningen verksamheter cirka 16 meter respektive cirka 8 meter. Det minsta avståndet från Västra stambanan och industrispåret till parkeringen är cirka 19 meter respektive cirka 10 meter. Det innebär att riskreducerande åtgärder krävs för att minska risken för de människor som vistas i området.

De åtgärder som föreslås i utredningen är främst relaterade till uppförandet av nya byggnader samt att ytor inom 30 meter från närmsta spårmitt inte ska uppmuntra till stadigvarande vistelse. Den mark som i planförslaget möjliggör verksamheter väster om fastigheten Gradskivan 3 regleras därför med prickad mark som inte får förses med byggnad samt med en skyddsbestämmelse om att ytan inte ska utformas på så sätt att det uppmuntrar till stadigvarande vistelse. I övrigt tillkommer inga nya byggnader till följd av detaljplanen, varpå inga vidare åtgärder i enlighet med riskutredningen vidtagits. Utredningen påvisar därtill att ytparkering

bedöms lämpligt att tillåta inom området närmast järnvägen, varpå inga vidare åtgärder för planerad parkering har vidtagits. Samtidigt bedöms människor vistas på parkeringen under kortare tider.

Sammanfattningsvis bedöms detaljplanen säkerställa att risken för människor att vistas inom planområdet hamnar på acceptabla nivåer.

Markföroreningar

Detaljplanens föreslagna markanvändningar faller inom ramen för mindre känslig markanvändning. Utifrån resultatet av genomförd utredning och planerade markanvändningar bedöms ett genomförande av planen inte medföra nämnvärda risker avseende människors hälsa eller miljön. Stora delar av området kommer att utgöras av asfalterad yta, vilket förhindrar att människor exponeras för föroreningarna. Inom naturmarken bedöms människor sällan komma att vistas och därmed bedöms risken vara låg. Åtgärder för att minimera damning och direktkontakt mot hud vid markarbeten rekommenderas och är således en arbetsmiljörelaterad fråga.

Föroreningarna påträffades i heterogena fyllnadsmassor. Enligt undersökningen kan det således finnas en risk att högre halter eller okända föroreningar kan förekomma. Enligt 10 kap. § 11 miljöbalken ska den som äger eller brukar en fastighet, oavsett om området tidigare ansetts vara förorenat, genast underrätta tillsynsmyndigheten om det upptäcks en förorening på fastigheten och föroreningen kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I undersökningen rekommenderas därtill att miljökontrollant tillkallas för provtagning vid påträffande av okända föroreningar i samband med framtida byggskeden.

Eftersom det har påträffats halter i jord över riktvärde för mindre än ringa risk (MRR), är det viktigt att eventuella massor hanteras på ett korrekt sätt. Enligt 28 § förordningen (SFS 1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd är schakt i förorenad jord en anmälningspliktig verksamhet. Det innebär att en anmälan ska skickas till tillsynsmyndigheten om schakt i förorenad mark. Anmälan ska ske i god tid, senast 6 veckor innan uppstart av schaktarbete.

Planerade markanvändningar bedöms inte bidra med nämnvärda föroreningar. Inom parkeringen krävs oljeavskiljande åtgärder och eventuella föroreningar från väg- och spårtrafik bedöms hanteras och renas lokalt i den genomsläppliga markbeläggningen.

Lukt & luftföroreningar

Ett genomförande av planförslaget bedöms inte ge upphov till störande lukt i området sett till de markanvändningar som föreslås. Då planförslaget möjliggör en utökning av pendelparkering bedöms trafiken till och från området öka. Ökningen bedöms däremot bli marginell sett till antalet parkeringsplatser som är möjliga att uppföra. Parkeringen bedöms generera högst två trafikrörelser per parkeringsplats och dag. Trafiken genererat av planförslaget bedöms således inte bidra till några nämnvärda luftföroreningar. Vidare bedöms planförslaget få en positiv inverkan på sammanhanget luftföroreningar då delar av planområdet får ändrad markanvändning från småindustri till naturområde.

2.10 Plankarta & planbestämmelser

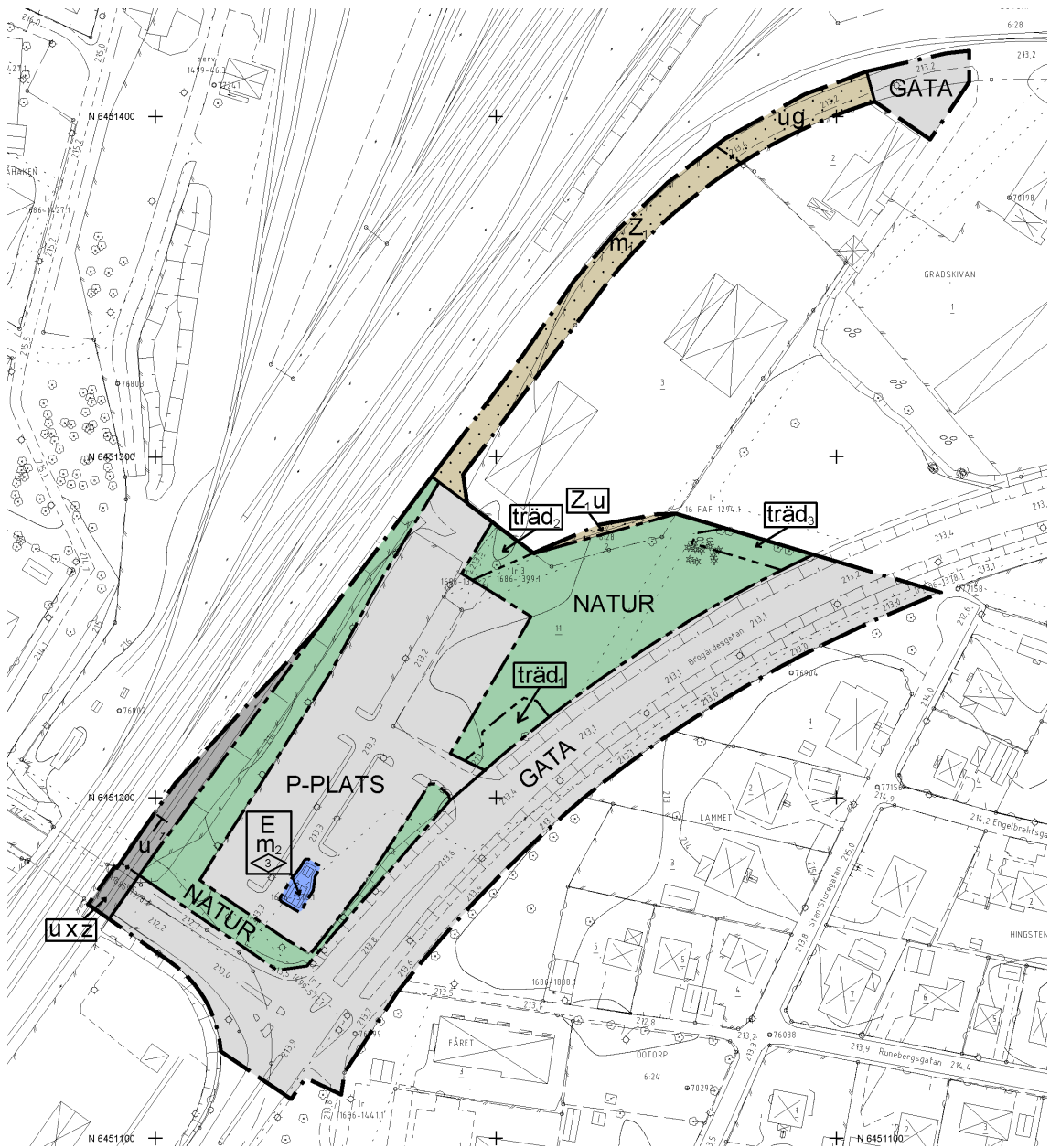


Bild 23 visar föreslagen plankarta.

Gränsbeteckningar

— ■■■ ■■■ Planområdesgräns

Planområdesgränsen avgränsar planområdets yttre gränser och visar det geografiska område detaljplanen gäller för.

— - ■■■ - ■■■ Användningsgräns

Användningsgränsen avgränsar olika användningar sinsemellan. I detaljplanen finns användningsgränsen mellan gata, parkeringsplats där återvinning får finnas, naturområde, tekniska anläggningar, järnväg och verksamheter utom lager.

— - - - - ■■■ Egenskapsgräns

Egenskapsgränsen avgränsar olika egenskapsbestämmelser. I detaljplanen reglerar egenskapsgränsen inom vilket område befintliga träd skyddas.

— + — + — + — + Administrativ gräns

Den administrativa gränsen avgränsar administrativa bestämmelser. I detaljplanen gäller den administrativa gränsen för ytor som utgör markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik samt markreservat för allmännyttig körtrafik.

Allmän plats

GATA Gata

Användningen gata syftar till ett område avsett för alla former av trafik eller endast vissa former av trafik. Gatornas utformning och för vilken trafik de utformas styrs i genomförandet och inte i detaljplanen. Inom område för gata ska alla delar som krävs för gatans funktion (slänter, gatubelysning, trottoarer, körbana et cetera) rymmas. Gatuområdet inom planområdet har kommunalt huvudmannaskap, vilket innebär att det är kommunen som ansvarar för utbyggnad och underhåll av gatumarken. I detaljplanen har en yta om cirka 7 472 kvadratmeter avsatts i planen för gata. Bestämmelsen omfattar del av Mössebergsgatan och Brogårdesgatan för att fasa ut en del av en äldre detaljplan och för att förbättra planmosaiken. Bestämmelsen omfattar även del av Valsbogatan och Gradskivan 2 i syfte att möjliggöra en vändplats.

P-PLATS Parkeringsplats där återvinning får finnas

Användningen parkeringsplats är avsedd att användas av alla sorters fordon samt i de fall parkering av fordon utgör en självständig användning inom allmän plats. Det kan exempelvis vara en pendelparkering eller en parkering i anslutning till ett park- eller naturområde. Användningen regleras i planen då befintlig pendelparkering har ett tidsbegränsat bygglov samt att det finns ett stort behov av parkeringsplatser för pendling i nära anslutning till Falköpings resecentrum. Därtill möjliggör användningen för uppförande av en återvinningsstation. I planen har cirka 5 319 kvadratmeter avsatts för användningen.

NATUR

Naturområde

Användningen natur syftar till en allmän plats och ett friväxande grön- eller skogsområde som inte är anlagt och sköts mer än enligt skötselplan eller genom begränsat underhåll. I användningen ingår bland annat anlagda gång- och cykelvägar eller utrymmen för omhändertagande av dagvatten. I detaljplanen har cirka 5 300 kvadratmeter avsatts för naturmark i syfte att dels fungera som översvämningssyta, kolsänka och omhändertagande av dagvatten samt för att delvis utgöra ett skydd mellan järnvägen och befintliga bostäder i öst.

Kvartersmark

E

Tekniska anläggningar

Bestämmelsen avser områden för tekniskt ändamål. Det kan vara anläggningar för produktion, distribution, omvandling eller hantering av elektricitet, tele-, TV- och radiosignaler, digital datatrafik samt värme, kyla, vatten eller avlopp och avfall. I detaljplanen har en yta om cirka 95 kvadratmeter avsatts för tekniska anläggningar i syfte att göra befintliga anläggningar planenliga.

T₁

Järnväg

Användningen är en preciserad form av bestämmelsen trafik. I användningen är endast järnvägstrafik tillåtet. Till användningen räknas även alla de byggnader och anläggningar som kan behövas både för verksamhetens drift och för service till resenärer. Det kan exempelvis vara magasin, verkstäder, lastanordningar och tågstationer. Tekniska anläggningar som krävs för verksamhetens drift ingår likaså i användningen.

I detaljplanen har ett område om cirka 540 kvadratmeter avsatts för järnvägstrafik. Inom området finns det idag ett befintligt järnvägsspår som leder ut till ett industriområde. Området får användningen järnvägstrafik för att göra spåret planenligt samt för att det ska få finnas kvar i sin ursprungliga sträckning.

Z₁

Verksamheter utom lager

Användningen verksamheter är bred och innehåller olika typer av ytkrävande verksamheter som har begränsad omgivningspåverkan. Det ingår lokaler för service, tillverkning och verkstäder som exempelvis bilprovning eller fordonsservice. Även verksamheter med behov av lokaler för material eller utrustning så som el- och byggföretag eller företag som erbjuder hushållsnära tjänster ingår.

Användningsbestämmelsen har i denna detaljplan preciserats till att inte tillåta lagerverksamhet. Verksamhet med tillhörande lager är dock tillåtet, huvudfunktionen får dock inte vara lagerverksamhet. Detaljplanen har avsatt två ytor om totalt cirka 1 465 kvadratmeter för verksamheter utom lager, dels för att möjliggöra en fastighetsutökning av Gradskivan 3 men även för att säkerställa tillgängligheten till befintliga allmännyttiga underjordiska ledningar inom den södra delen av fastigheten Gradskivan 3.

Mark och vegetation

träd₁ – Träd med en stamdiameter om minst 85 centimeter vid en höjd av 1,3 meter över marken får inte fällas.

träd₂ – Träd med en stamdiameter om minst 80 centimeter vid en höjd av 1,3 meter över marken får inte fällas.

träd₃ – Träd med en stamdiameter om minst 50 centimeter vid en höjd av 1,3 meter över marken får inte fällas.

Bestämmelserna syftar till att skydda de träd som enligt trädinventeringen bedöms ha höga naturvärden samt gränsar till att klassas som särskilt skyddsvärda träd. Bestämmelserna har specificerats med en stamdiameter för att säkerställa att det endast är dessa träd som skyddas vid eventuell skötsel av området. Det innebär att mindre träd växande inom egenskapsområdet inte omfattas av bestämmelserna.

Bebyggandets omfattning

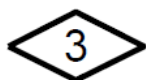


Marken får inte förses med byggnad

Bestämmelsen avser prickad mark, vilket innebär att byggnader inte får uppföras inom områden med denna bestämmelse. På prickad mark är det däremot exempelvis möjligt att anlägga yta för parkering. Med byggnad avses en konstruktion av varaktig karaktär som består av tak eller av tak och väggar.

I detaljplanen har prickad mark kombinerats med markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar för att säkerställa tillgängligheten till befintliga markförlagda ledningar. Prickad mark regleras även på kvartersmark avsedd för verksamheter utom lager då det av säkerhetsskäl inte bedöms vara lämpligt med byggnader i närheten av järnvägen.

Utformning



Högsta byggnadshöjd i meter

Bestämmelsen syftar till att reglera höjden på de tekniska anläggningarna. Byggnadshöjden är satt till tre meter, vilket avser avståndet mellan markens medelnivå till skärningen mellan fasadplanet och ett plan som med 45 graders lutning inåt byggnaden berör byggnadens tak. Byggnadshöjden räknas från den medelnivå som marken har invid byggnaden. Bilden nedan visar vad som räknas som byggnadshöjd.

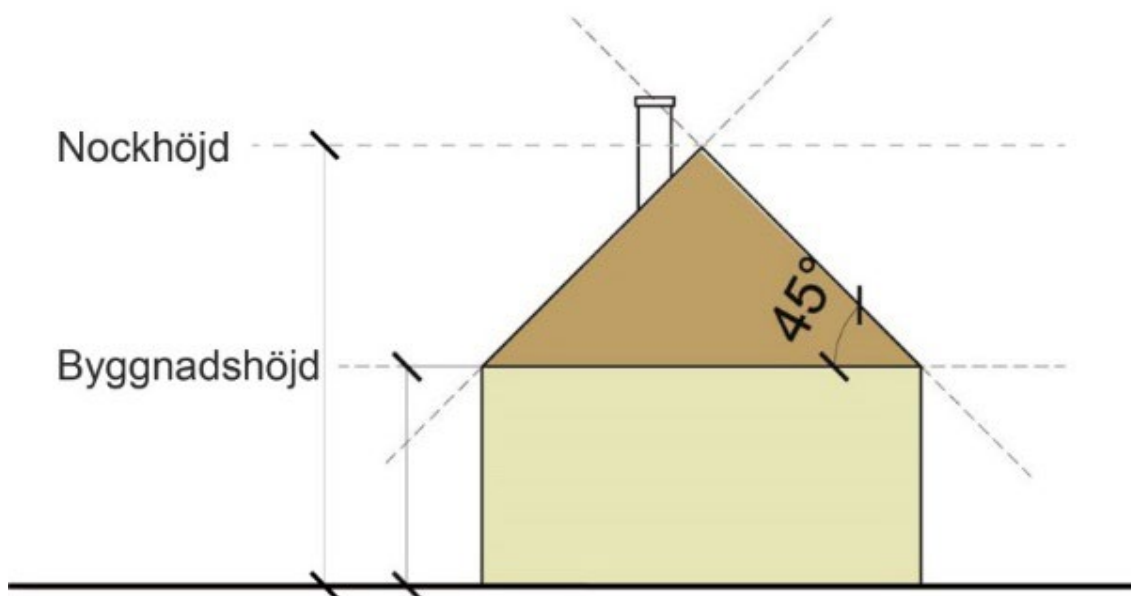


Bild 24 visar vad byggnadshöjd innebär.

Skydd mot störningar

m₁ – Obebyggda ytor inom 30 meter från järnvägen ska utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse

Bestämmelsen syftar till att säkerställa att människors hälsa och säkerhet inte äventyras då planområdet angränsar till Västra stambanan som är primärled för farligt gods. Området kan däremot användas för exempelvis parkeringsplatser (ytparkering). Bestämmelsen föreslås inom den norra delen av planområdet.

m₂ – Vid ändring av befintlig anläggning eller uppförande av ny anläggning ska den utformas och utföras så att naturligt översvämmande vatten till en nivå av +213,47 meter över nollplanet inte skadar byggnaden

Bestämmelsen syftar till att säkerställa att tekniska anläggningar inte tar skada vid en översvämning genom att de ska vara utformade eller utförda så att de klarar en översvämning till en nivå av +213,47 meter över nollplanet. Bestämmelsen föreslås inom användningsområde för teknisk anläggning. Efterlevnad av bestämmelsen säkerställs i bygglovsprövningen.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det datum detaljplanen fått laga kraft

Den valda genomförandetiden ger en skälig tid för att exploatera området. Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad rätt att efter ansökan om bygglov få bygga i enlighet med planen. Efter genomförandetidens slut är fastighetsägaren inte längre garanterad bygg rätt. Kommunen kan då ändra eller upphäva planen.

Markreservat

u – Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar

Bestämmelsen innebär att ett område reserveras för att ge utrymme för att anlägga och sköta underjordiska ledningar. Bestämmelsen regleras inom cirka 75 kvadratmeter inom den södra delen av fastigheten Gradskivan 3 och inom cirka 560 kvadratmeter inom användningsområde för järnväg. Bestämmelserna syftar till att fortsatt säkerställa tillgängligheten till de befintliga underjordiska ledningarna inom dessa områden. Där bestämmelsen regleras får marken inte förses med byggnad.

x – Markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik

Bestämmelsen innebär att ett område eller utrymme reserveras för att ge allmänheten tillträde att nyttja gång- och cykelstråk. Huvudman för denna typ av anläggning kan endast kommunen vara. Markreservatet ska därför ansluta till allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.

Bestämmelsen regleras inom användningsområdet för järnväg och omfattar cirka 116 kvadratmeter. Markreservatet syftar till att fortsatt säkra allmänhetens tillträde till befintligt gång- och cykelvägnät genom järnvägsundergången. Idag är kommunen markägare och servitut bedöms inte behövas i dagsläget. Skulle marken säljas ska servitut bildas inom detta område.

z – Markreservat för allmännyttig körtrafik

Bestämmelsen innebär att ett område eller utrymme reserveras för att ge utrymme för allmännyttig körtrafik. Huvudman för denna typ av anläggning kan endast kommunen vara. Markreservatet ska därför ansluta till allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.

Bestämmelsen regleras inom användningsområdet för järnväg och omfattar cirka 116 kvadratmeter. Markreservatet syftar till att fortsatt säkerställa den allmänna biltrafikens tillträde till befintligt gatunät genom järnvägsundergången. Idag är kommunen markägare och servitut bedöms inte behövas i dagsläget. Skulle marken säljas ska servitut bildas inom detta område.

Gemensamhetsanläggning

g – Markreservat för gemensamhetsanläggning

En gemensamhetsanläggning är en anläggning som inte är allmän utan endast är till för att tillgodose en grupp av fastigheters gemensamma behov. Bestämmelsen syftar till att säkerställa att fastigheterna Gradskivan 2 och 3 får möjlighet att nyttja den in- och utfart som är tänkt mot Valsbogatan. Gemensamhetsanläggningen ska fungera som en utfartsväg och får därför inte bebyggas.

3. Konsekvenser

3.1 Undersökning av miljöpåverkan

Om genomförandet av detaljplanen kan antas få en betydande miljöpåverkan ska miljökonsekvenserna redovisas i en särskild miljökonsekvensbeskrivning, i enlighet med 4 kap. 34 § plan- och bygglagen och 6 kap. 11-12 § miljöbalken. 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 inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen i Västra Götaland framför i sitt yttrande, daterat den 17 april 2019, att de delar kommunens bedömning.

Slutsatsen av behovsbedömningen är att ett genomförande av den aktuella detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

3.2 Miljökvalitetsnormer

Luftkvalitet

Risken för ett överskridande av miljökvalitetsnormerna för luft bedöms generellt vara låg i Falköpings kommun. Mätningarna av luftkvaliteten i kommunen, genomförda av Luft i Väst, visar att kväveoxidhalterna är låga och att det inte finns områden med överskridande av miljökvalitetsnormer för luft.

Detaljplanen möjliggör för en fortsatt användning och utökning av pendelparkeringen. Till följd av att fler parkeringsplatser iordningsställs kan trafiken i området öka. Trafikökningen bedöms däremot inte vara av sådan omfattning att det orsakar luftföroreningar över gällande riktvärden då tillkommande parkeringsplatser är av begränsat antal. Dessutom skapar pendelparkeringen med närhet till resecentrum förutsättningar för människor att välja hållbarare transportalternativ till och från exempelvis arbete och studier på annan ort, vilket gynnar luftkvaliteten.

Planförslaget innebär därtill att grönområdet och flertalet träd bevaras som med för tillfället gällande detaljplan kan exploateras och ersättas med industriverksamheter. Träden och grönområdet kan således fortsatt fylla en luftrenande funktion i området.

Sammantaget bedöms ett genomförande av detaljplanen varken försämra eller överskrida miljökvalitetsnormerna för luftkvaliteten i Falköping på grund av planförslagets ringa omfattning och de användningarna som medges.

Ytvattenkvalitet

Det finns inga ytvatten inom eller i planområdets direkta närhet. Planområdet avvattnas via kommunens dagvattensystem via ledningar och diken till dagvattendammarna i Marjarpsområdet. Från dagvattendammarna rinner vatten via Markabäcken till Slafsan för att slutligen nå Hornborgasjön. Slafsan är den första recipienten i ledet som omfattas av miljökvalitetsnormer. Slafsan bedöms enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS) uppnå måttlig ekologisk status och ej god kemisk status.

Den ekologiska statusen motiveras av övergödning, vandringshinder samt att vattendragets dimensioner och strandkanter har förändrats. Övergödningen är främst orsakad av den jordbruksmark som finns i vattendragets närhet. Vandringshinder i form av dammar, barriärer och slussar har medfört att vattenlevande djur inte kan vandra naturligt inom vattenförekomsten. Vidare orsakar vattendragets förändrade form påverkan på vattenflödet samt att djur och växters naturliga livsmiljöer försvinner. Den kemiska statusen är till följd av bromerade difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar. I samtliga av Sveriges undersökta vattendrag överskreds gränsvärdet för bromerade difenyleter. Bromerade difenyleter innehållande brom är idag förbjudna att producera och använda. I Sverige gäller sedan 2009 förbud mot kvicksilver med vissa undantag. Både bromerade difenyleter och kvicksilver har idag ett mindre strängt krav då det bedömts vara tekniskt omöjligt att sänka halterna till nivåer som motsvarar god kemisk status. De nuvarande halterna får dock inte öka.

Den nya detaljplanen bedöms inte påverka Slafsans ekologiska status nämnvärt som påverkas av jordbruksmark, barriärer och vattenflöden. Viss genomsläpplig markbeläggning kommer troligtvis att hårdgöras till följd av att pendelparkeringen utökas. Större delen av befintliga genomsläppliga ytor bedöms kunna kvarstå. Den tillkommande hårdgjorda marken och dagvattenmängder som följd, bedöms marginell i jämförelse med nollalternativet. Dessutom föreslås cirka 3 260 kvadratmeter av nuvarande industrimark få ändrad användning till naturmark. Det innebär att mycket av det dagvatten som genereras inom området fortsatt kan renas och fördröjas lokalt. Därtill ska dagvatten från parkeringsytan fördröjas med lösning inom den allmänna platsmarken. Det dagvatten som upptas i ledningsnätet renas och fördröjs i dagvattendammarna i Marjarpsområdet. Planområdet bedöms således inte påverka vattenflödet i ytvattenförekomsten då planen inte genererar mycket mer dagvatten relaterat till andelen ökad hårdgjord yta.

Slafsans kemiska status bedöms inte försämrats till följd av planförslaget. De föreningar som påträffades i samband med den miljötekniska markundersökningen har låg rörlighet. Eventuella föreningar från fordon i området kommer dels att hanteras med oljeavskiljande åtgärder och dels hanteras i gräsbeklädda diken. Dagvatten som upptas i ledningsnätet renas i dagvattendammarna i Marjarpsområdet innan det når Slafsans.

Grundvattenkvalitet

Planområdet, liksom stora delar av Falköpings kommun, omfattas av grundvattenförekomsterna Falköping kalksten och Falköping-Skövde. De båda grundvattenförekomsterna är klassade till god kemisk likväl som kvantitativ status enligt VISS.

Grundvattenytan inom planområdet är belägen cirka 3,5 meter eller djupare under markytan, vilket enligt den geotekniska utredningen ger goda möjligheter till infiltration av vatten. Samtidigt har jordlagren något olika täthet, vilket indikerar skiftande genomsläpplig förmåga i området. I utredningen rekommenderas därför att torvlager och sandig silt schaktas ur för att infiltrationen ska förbättras. Vidare är andelen mark som bedöms hårdgöras till följd av planen av ringa omfattning. Dessutom bedöms större delen av genomsläppliga ytor kunna kvarstå då drygt en tredjedel av planrådets totala yta planläggs som naturmark. Det innebär att tillrinning till grundvattentäkterna fortsatt kan ske. Planförslaget bedöms således inte påverka grundvattenförekomsternas kvantitativa status nämnvärt. Om torvlager och sandig silt dessutom schaktas ur bedöms det positivt även för grundvattenförekomsternas kvantitativa status.

Relaterat till grundvattenförekomsternas kemiska status, visar den miljötekniska markundersökningen att påträffade föroreningar har låg rörlighet. Likaså bedöms spridning med grundvattnet som liten då grundvattnet förekommer i ringa omfattning i området samt att föroreningarna befinner sig i den omättade markzonen. Däremot kan parkeringsytor och fordon på gatorna medföra att vatten förorenas, vilket potentiellt kan påverka den kemiska statusen negativt. Detta bedöms dock inte påverka den kemiska statusen nämnvärt då oljeavskiljande åtgärder krävs för pendelparkeringen samt att mycket av föroreningarna från gatorna kan hanteras i befintliga diken där vatten renas.

3.3 Riksintressen

Ett riksintresse är ett statligt utpekat område som från allmän synpunkt behöver värnas. Planområdet omfattas av riksintressen för kulturmiljövård, kommunikationer och totalförsvaret.

Kulturmiljövård

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövård, Kambrosliumområdet (R100), en geografisk och kulturhistorisk region som omger de västgötska platåbergen. Stora delar av Falköpings kommun omfattas av riksintresset vars värde ligger i möjligheten att utläsa väsentliga skeden i landets agrara och förindustriella landsbygdshistoria från jordbrukande stenålderskulturer till 1700- och 1800-talets agrara revolution. Områdets gynnsamma naturgeografiska förhållanden har resulterat i en landskapsutveckling i form av exempelvis ovanligt stora byar. I Falköping ter sig riksintresset i form av stadens två stadskärnor; dels den medeltida stadens, med delvis bevarat gatunät och medeltida kyrka, och dels stationsområdet vid Ranten. Ett viktigt inslag i riksintresset för kulturmiljövården är att platåbergen och dess omland kan upplevas, exempelvis är utsikter mot Alleberg och Mösseberg från staden och omgivande vägnät viktigt att bevara.

Vid framtagandet av Översiktsplan 2017-2030, tog kommunen även fram en kulturmiljöutredning för att konkretisera riksintresset samt väga riksintresset i förhållande till andra allmänna intressen och kommunens intentioner för framtida utvecklingsområden. Stadsdelen Brogårdens som planområdet ligger inom har ett lågt bevarandevärde och karaktäriseras av ett industriområde som etablerats med närhet till järnvägen i slutet av 1800-talet och början på 1900-talet. En liten del av stickspårets sträckning till kalkindustrin vid Uddagården finns kvar inom stadsdelen och längs detta spår ligger byggnader med koppling till stationsverksamheten, bland annat ett magasin. En gånggrift är centralt placerad i industriområdet. I stadsdelen som helhet är dock kulturmiljövårderna små och dess betydelse för riksintresset ringa. Vidare beskrivs i utredningen att Mössebergsgatans sträckning från resecentrum upp till Mössebergs kurort, med vy upp mot Mössebergsparken, är känslig för fragmentisering av riksintresset.

Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset i betydande mening då kulturmiljövårderna i stadsdelen inte ligger inom eller i direkt anslutning till planområdet. Till följd av planen får området en ändrad markanvändning från småindustri till främst parkering, gata och naturmark, vilket bidrar till att utblickar mot platåberget Mösseberg bevaras. Därtill möjliggör planen för att Mössebergsgatan fortsatt kan fylla sin funktion som koppling mellan stationsområdet och kurorten. Sammantaget bedöms planförslaget få en liten positiv inverkan på riksintresset som därmed tillgodoses.

Kommunikationer

Planområdet ligger i direkt anslutning till Västra stambanan (Stockholm-Göteborg) som omfattas av riksintresse för kommunikationer. Västra stambanan utgör ett riksintresse då den är av internationell betydelse och ingår i det transeuropeiska transportnätet som pekats ut av EU. Västra stambanan har en mycket viktig funktion för person- och godstrafik likväl som för det strategiska godsnetet.

Runt riksintressena för järnväg finns ett influensområde. Influensområdet är det område runt riksintresset inom vilket olika åtgärder kan komma att påverka riksintressets funktion. Hur stort influensområdet är varierar beroende på platsens lokala förutsättningar och på vilken åtgärd som utförs. Åtgärder som kan påverka riksintresset är till exempel uppförande av ett bostadsområde som gör att trafikmängderna och trafiksäkerheten påverkas inom ett större område än i direkt anslutning till den nya bebyggelsen. Då det är omöjligt att peka ut en utbredning av influensområdena ska istället hänsyn tas till influensfaktorerna vid planering i närheten till riksintressena för kommunikation. Sådana faktorer kan exempelvis vara buller, vibrationer, barriäreffekter, trafiksäkerhet och transporter med farligt gods.

Till detaljplanen har en riskutredning genomförts, vilken belyser risker förknippade med urspårning och transport av farligt gods. Utredningen påvisar att planförslaget är möjligt att genomföra under förutsättning att hänsyn tas till de föreslagna riskreducerande åtgärderna, vilket bedöms vara tillgodosett i detaljplanen på ett fullgott sätt – se kapitel 2.9 *Hälsa och säkerhet – planförslag och konsekvenser*. Vidare bedöms trafik genererat av planförslaget likaså inte påverka riksintresset då Mössebergsgatan som korsar järnvägen är utformad med en järnvägsundergång, vilket även regleras i detaljplanen med markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik samt allmännyttig körtrafik. Planförslaget bedöms därtill medföra en positiv inverkan på riksintresset för kommunikationer då den möjliggör för ett järnvägsspår att finnas kvar. Likaså bedöms pendelparkeringen medföra en positiv inverkan på riksintresset då den möjliggör för människor att resa med tågtrafiken. Sammantaget bedöms riksintresset tillgodoses.

Totalförsvaret

Planområdet omfattas av riksintresse för totalförsvaret. I kommunen finns tre områden av riksintresse för totalförsvaret. Syftet med riksintresseområdena är att skydda verksamheten från påverkan. Det innebär att även verksamheter utanför ett militärt område, till exempel master och vindkraftverk, kan medföra att riksintresset hävdas. De tre områden som är av riksintresse för totalförsvaret är influensområde för Skövde skjutfält och övningsfält med skjutbanor samt två övriga influensområden som med hänsyn till försvarssekretesskäl inte kan redovisas öppet. Riksintresseområdena har en omgivningspåverkan i form av buller och behov av hindersfrihet. Detta innebär att det inom influensområdena kan vara olämpligt att uppföra störningskänslig bebyggelse. Utöver dessa riksintresseområden berörs kommunen av stoppområde för höga objekt och influensområde för lufttrum. För att säkerställa att ingen skada sker på de riksintressen som omfattas av sekretess, är hela landets yta samrådsområde för höga objekt högre än 20 meter utanför tätort och högre än 45 meter inom tätort.

Planförslaget möjliggör inga nya byggnader eller objekt i området och befintliga transformatorstationer regleras med en högsta byggnadshöjd om 3 meter. Objekt högre än 45

meter är således inte möjligt att uppföra enligt detaljplanen. Därmed bedöms riksintresset för totalförsvaret tillgodoses och inte påverkas negativt av planen.

4. Planens genomförande

4.1 Organisatoriska frågor

Tidplan

Samråd: 1 maj – 22 maj 2023

Granskning: 5 juli – 2 augusti 2023

Antagande: Tredje kvartalet 2023

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är 5 år från det datumet då planen fått laga kraft. Den valda genomförandetiden ger en skälig tid för att exploatera området.

Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad rätt att efter ansökan om bygglov få bygga i enlighet med planen. Efter genomförandetidens slut är fastighetsägaren inte längre garanterad byggrätt. Kommunen kan då ändra eller upphäva planen.

Ansvarsfördelning

Ansvarstagare	Ansvarsområde
Falköpings kommun	<ul style="list-style-type: none">• Utbyggnad och skötsel av allmän plats.• VA, utbyggnad och drift.
Falbygdens Energi Nät AB	<ul style="list-style-type: none">• Försörjning av el.• Initierar och finansierar bildande av ledningsrätt
Local Connect Falköping AB	<ul style="list-style-type: none">• Försörjning av fiber.• Initierar och finansierar bildande av ledningsrätt
Skanova	<ul style="list-style-type: none">• Försörjning av tele och bredband.
IP- Only	<ul style="list-style-type: none">• Initierar och finansierar bildande av ledningsrätt

Tabell 2 visar fördelningen av olika ansvarsområden.

Falköpings kommun initierar och finansierar fastighetsbildningsåtgärder så som eventuellt ombildande av fastigheterna Gradskivan 11 och Dotorp 6:28 samt bildande av servitut för allmännyttig gång- och cykeltrafik och allmännyttig körtrafik. Falköpings kommun initierar även upphävande av servitut för väg 1686-1399.2.

Fastighetsbildning vid köp av kommunal mark inom planområdet initieras och finansieras av den som köper marken.

I den nya gemensamhetsanläggningen kommer fastigheterna Gradskivan 2 och 3 att ingå. Lantmäteri-förrättning initieras och bekostas av fastighetsägarna.

Huvudmannaskap

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

Avtal

Exploateringsavtal eller markanvisningsavtal är inte aktuellt.

Falköpings kommun har ett tidsbegränsat bygglov för befintlig parkering. Bygglovet upphör att gälla den 15 november 2023.

Etappindelning

Ingen etappindelning är nödvändig till följd av planen.

4.2 Fastighetsfrågor

Fastighetskonsekvenser

Fastighet/Servitut/Ledningsrätt	Förändringar & konsekvenser
Område 1 (Dotorp 6:28)	Cirka 1 389 kvadratmeter av fastigheten kan regleras till fastigheten Gradskivan 3.
Område 2 (Dotorp 6:28)	Fastigheten kan kvarstå alternativt ombildas och regleras till fastigheten Dotorp 6:28.
Område 3 (Gradskivan 2)	213 kvadratmeter av fastigheten kan regleras till fastigheten Dotorp 6:28 för vändplats.
Område 4 (Gradskivan 11)	Fastigheten kan kvarstå alternativt ombildas och regleras till fastigheten Dotorp 6:28.
Lr 1 (1499-577.1)	Ledningsrätt kvarstår oförändrad.
Lr 2 (1686-1378.1)	Ledningsrätt kvarstår oförändrad.
Lr 3 (1686-1399.1)	Rättighetsområde för befintliga underjordiska vatten- och avloppsledningar kan utökas inom område med planbestämmelse u.
Servitut (1686-1399.2)	Servitut ska upphävas.
Nya ledningsrätter	Ledningsrätter för de befintliga underjordiska ledningarna kan bildas inom områden med planbestämmelse u.
Servitut för allmännyttig gång- och cykeltrafik	Kan bildas inom område med planbestämmelse x. Kommunen är idag markägare. Skulle marken säljas ska servitut bildas inom detta område.
Servitut för allmännyttig körtrafik	Kan bildas inom område med planbestämmelse z. Kommunen är idag markägare. Skulle marken säljas ska servitut bildas inom detta område.
Gemensamhetsanläggning	Gemensamhetsanläggning för gemensam utfartsväg mot Valsbogatan bildas inom område med planbestämmelse g.

Tabell 3 visar vilka fastighetskonsekvenser som kan uppstå vid ett genomförande av detaljplanen. Se även bild 25 och 26 nedan för förtydligande av fastighetskonsekvenserna.



Bild 25 visar fastighetskonsekvenser vid ett genomförande av detaljplanen. Blå yta visar det område som omfattas av marklösen. Den gula ytan kan regleras till fastigheten Gradskivan 3. Lila och grön yta kan regleras till fastigheten Dotorp 6:28. Planområdet är markerat med röd linje.

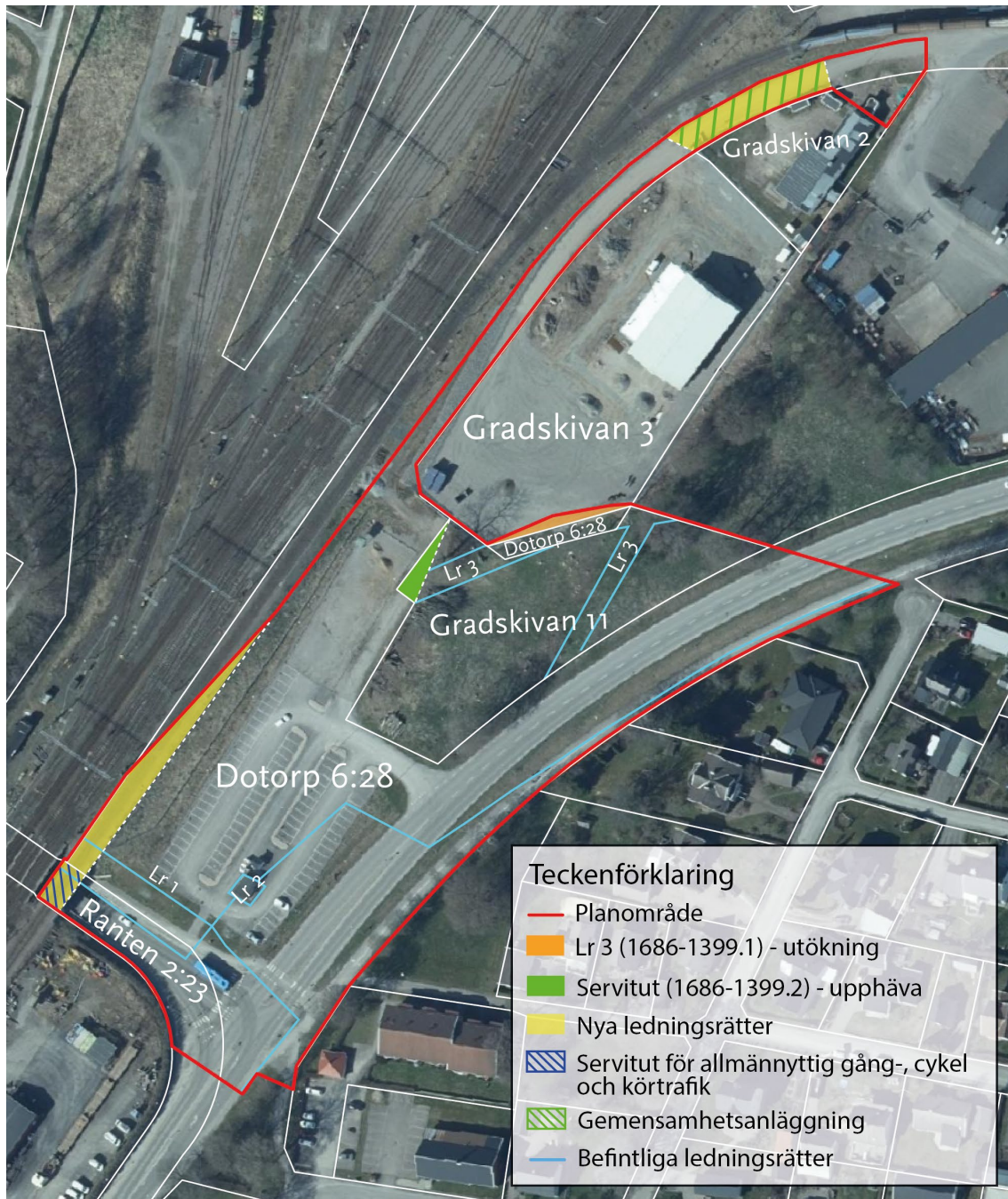


Bild 26 visar fastighetskonsekvenser avseende servitut, ledningsrätter och gemensamhetsanläggning vid ett genomförande av detaljplanen.

4.3 Ekonomiska frågor

Inlösen & ersättning

Enligt 6 kap. 13 § Plan- och bygglagen (2010:900) får kommunen lösa in mark som enligt en detaljplan ska användas för allmän plats som kommunen ska vara huvudman för. I planförslaget regleras 213 kvadratmeter mark inom fastigheten Gradskivan 2 till allmän plats gata i syfte att möjliggöra en vändplats på Valsbogatan, se bild 25 ovan. Vid ett genomförande av planen ska Falköpings kommun således lösa in marken.

Ersättningen för lösenrätten ska ske utifrån värdering av Lantmäteriet enligt expropriationslagen (1972:719).

Resterande mark som inom planområdet planläggs som allmän plats äger Falköpings kommun. Inlösen av mark för allmän plats inom dessa delar är således inte aktuellt.

Exploateringskalkyl

Kommunens kostnader för en detaljplan utgörs av kostnader för planläggning samt för utbyggnad, återställande och framtida drift för allmän plats. Kommunala kostnader som kommer att uppstå i samband med planens genomförande:

Utgifter

Eftersom del av markytan som planläggs för parkeringsplats där återvinning får finnas är iordningställd sedan tidigare, redovisas enbart kostnader för tillkommande parkeringsyta och vändplats. Övrig allmän platsmark i form av natur- och gatumark är iordningställd sedan tidigare.

Utbyggnad av parkering uppgår till 2 850 000 kronor.

Utbyggnad av vändplats på Valsbogatan uppgår till 459 000 kronor.

Intäkter

Den mark som föreslås regleras/säljas till fastigheten Gradskivan 3 uppskattas innebära intäkter om 76 395 kronor.

Driftkostnader

Driftkostnaderna består av kommunala kostnader som kommer att uppstå fortlöpande varje år för skötsel och underhåll av de allmänna platserna i planen. Eftersom stora delar av den allmänna platsmarken inom planområdet redan är utbyggd, sköts och underhålls, redovisas enbart driftkostnaderna för tillkommande vändplats och del av parkeringsytan där återvinning får finnas. Total driftkostnad för tillkommande ytor (parkering och vändplats) är 65 000 kronor per år.

Slutsats

Kalkylen visar att kommunens utgifter för området överstiger de intäkter som kan förväntas. Detta föräns av att planområdet omfattas av allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap i större utsträckning än vad det finns kvartersmark som kan säljas.

Avgifter

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

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

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

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