



Miljökonsekvensbeskrivning

Planprogram för
Marjarps logistikområde
Falköpings tätort

SAMRÅDSHANDLING
2024-02-08
DIARIENUMMER: 2019/00438
ANTAGEN 2017-00-00
LAGA KRAFT 2017-00-00

Om Miljökonsekvensbeskrivning

I de fall ett genomförande av en plan eller ett program kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. En miljökonsekvensbeskrivning redovisar kommunens bedömning av den påverkan på miljön som planens eller programmets genomförande kan få. Det är den betydande miljöpåverkan som ska identifieras, beskrivas och bedömas i miljökonsekvensbeskrivningen. Vad beskrivningen ska innehålla regleras i miljöbalkens (1998:808) 6 kapitel 11-12 §§.

Sammanfattning

Denna miljökonsekvensbeskrivning tillhör planprogram för Marjarps logistikområde som föreslår en utveckling av det befintliga logistikområdet. Planprogrammet är ett förtydligande av intentionerna för markanvändningen enligt Översiktsplan 2017-2030.

Planprogrammet föreslår att främst jordbruksmark men även till viss del skogsmark tas i anspråk för att möjliggöra för utveckling av Marjarps logistikområde. Inom området föreslås transportintensiva-, platskrävande etableringar samt nya järnvägsanknutna terminaler och tågdepåverksamhet kunna uppföras. Detta bedöms huvudsakligen innebära konsekvenser för kulturmiljön, vatten, naturmiljön samt människors hälsa. Miljökonsekvensbeskrivningen har utgått från det troligaste scenariot eftersom det värsta tänkbara scenariot är omöjligt att avgöra då etableringars miljöpåverkan inte kan bedömas.

Konsekvenserna av planprogrammet för samtliga miljöaspekter beskrivs i korthet nedan och i detalj under kapitel 5.

Konsekvenserna för kulturmiljön har delats upp i aspekterna kulturmiljöområden och fornlämningar. Planprogrammet innebär konsekvenser för kulturmiljöområden som utretts i samband med översiktsplanen samt vissa fornlämningar. Planprogrammet innehåller även flertalet ställningstaganden som bedöms innebära minskad påverkan på främst kulturmiljöområdena samt att betydande påverkan på riksintresse för kulturmiljövården undviks. Den påverkan som ändå kvarstår bedöms som acceptabel som acceptabla för att säkerställa riksintresse för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer. I avvägningen mellan riksintresse för kulturmiljövården och riksintresse för kommunikationer bedömer kommunen därför att riksintresset för kommunikationer inom området för planprogrammet är viktigare.

Konsekvenserna för vatten har delats upp i ytvatten och grundvatten. Planprogrammet innebär att mer mark blir hårdgjord men ställningstaganden om hantering av dagvatten bedöms innebära att miljö kvalitetsnormer för grundvatten- och ytvattenförekomster inte försämras.

Konsekvenserna för naturmiljön har preciserats till generellt biotopskydd, fridlysta arter och natura 2000-område. Planprogrammet innebär konsekvenser för flertalet områden som skyddas enligt det generella biotopskyddet men dessa ska kompenseras där konsekvenser inte kan undvikas. Planprogrammet föreslår att markområden där skyddade arter har identifierats ska planläggas som natur för ett fortsatt skydd mot exploatering. Natura 2000-området riskerar främst att påverkas genom ändrade hydrologiska förutsättningar. Planprogrammet innehåller ställningstaganden angående dagvattenhantering som ska säkerställa att dagvatten inte avleds till Natura 2000-området och på så sätt undviks påverkan.

Konsekvenserna för människors hälsa och säkerhet har preciserats till buller, vibrationer, störande ljus, störande lukt och luftutsläpp. Planprogrammet innebär att logistik- och depåverksamheter kan förekomma inom området som bedöms kunna innebära buller, vibrationer och ljus men inte betydande lukt eller luftutsläpp. Trafik på gatorna inom området och anslutande vägar bedöms kunna bidra med luftutsläpp. Miljöeffekterna av individuella etableringar ska antingen införskaffa tillstånd eller är anmälningspliktiga. Planprogrammets

lokalisering i utkanten av Falköpings tätort bedöms innebära att främst ett fåtal bostäder i den omkringliggande landsbygden påverkas. Planprogrammet innehåller ställningstaganden som innebär att störningar i form av buller och vibrationer som riskerar att överskrida riktlinjer vid bostäder ska åtgärdas. Den förhärskande vindriktningen tillsammans med att planprogrammet syftar till att möjliggöra för logistik- och depåverksamhet som inte bedöms innebära stor omgivningspåverkan bedöms innebära att endast ett fåtal bostäder kan påverkas av luftutsläpp eller störande ljus. Störande ljus bedöms inte kunna undvikas och resterande konsekvenser som inte kan avhjälpas med ställningstaganden bedöms som acceptabla för att säkerställa riksintresse för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer. Konsekvenserna bedöms också som acceptabla för att fortsatt möjliggöra för hållbara godstransporter för det regionala näringslivet.

Utöver de redan inarbetade åtgärderna i form av ställningstaganden föreslås ytterligare ställningstaganden som främst rör människors hälsa och säkerhet.

Planprogrammets konsekvenser har beskrivits utifrån dess effekter på relevanta miljö kvalitetsmål samt berörda miljö kvalitetsnormer och riksintressen.

Miljökonsekvensbeskrivningens slutsats är att planprogrammet inte bedöms innebära en betydande miljöpåverkan. Det innebär dock en viss negativ påverkan på miljön lokalt. Säkerställandet av riksintresse för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer samt reduktion av koldioxid och nytta för näringslivet är positiva aspekter på regional och nationell nivå. De positiva effekterna av planprogrammet bedöms överväga de negativa.

1.	INLEDNING	6
1.1	BAKGRUND TILL PLANPROGRAMMET	6
1.2	PLANPROGRAMMETS SYFTE & MÅL	6
1.3	AVGRÄNSNING & DETALJERINGSGRAD	7
2.	METOD OCH BEDÖMNINGSGRUNDER.....	9
2.1	METOD.....	9
2.2	BEDÖMNINGSSKALA.....	9
2.3	RIKTVÄRDEN OCH MILJÖKVALITETSNORMER.....	10
2.4	MILJÖKVALITETSMÅLEN	10
2.5	RIKSINTRESSEN	15
3	PROGRAMOMRÅDET IDAG	18
3.1	MARKANVÄNDNING.....	18
3.2	BEFINTLIG PLANSITUATION.....	18
4.	REDOGÖRELSE ÖVER ALTERNATIV.....	23
4.1	PROGRAMFÖRSLAG	23
4.2	NOLLALTERNATIV	29
4.3	ANDRA ALTERNATIV.....	29
4.4	JÄMFÖRELSE AV ALTERNATIV	29
5.	MILJÖKONSEKVENSER	32
5.1	KULTURMILJÖ.....	32
5.2	VATTEN	37
5.3	NATURMILJÖ.....	41
5.4	MÄNNISKORS HÄLSA.....	48
6.	SAMLAD BEDÖMNING	53
6.1	SAMLAD BEDÖMNING MILJÖASPEKTER.....	53
6.2	MÅLUPPFYLLELSE.....	54
6.3	MÅLKONFLIKTER.....	59
7.	UPPFÖLJNING & UTREDNINGSBEHOV.....	62
8.	SKADEFÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER.....	63
8.1	REDAN INARBETADE ÅTGÄRDER	63
8.2	FÖRSLAG TILL YTTRELIGARE ÅTGÄRDER	64
9.	SLUTSATS.....	65

1. Inledning

1.1 Bakgrund till planprogrammet

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

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

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

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

Den 6 november 2020, § 189, gav kommunstyrelsen i uppdrag till stadsbyggnadsavdelningen att ta fram ett planprogram för Marjarps logistikområde. Detta dokument är en beskrivning av miljökonsekvenserna av förslaget till planprogram.

Förslaget och denna miljökonsekvensbeskrivning var utställt för samråd från den 8 juni till den 1 juli 2022, och under perioden kunde synpunkter lämnas på förslaget. Efter samrådet har förslaget reviderats och är mellan den xx månad och xx månad utställt på ett andra samråd och under perioden kan synpunkter lämnas på förslaget.

1.2 Planprogrammets syfte & mål

Planprogrammet ska ses som en precisering av intentionerna i Översiktsplan 2017-2030, antagen av kommunfullmäktige 26 februari 2018. Syftet med planprogrammet är att kartlägga förutsättningarna för och möjligheterna till en framtida expansion av Marjarps logistikområde med inriktning mot transportintensiva, platskrävande etableringar eller industrietableringar med omgivningspåverkan som inte lämpar sig på andra platser. Planprogrammet syftar också till att vara vägledande i kommande detaljplanering av området, framförallt vad gäller övergripande frågor som vägstruktur och hantering av dagvatten.

Planprogrammets mål är:

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

1.3 Avgränsning & detaljeringsgrad

1.3.1 Geografisk avgränsning

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



Bild 1 visar ett flygfoto med programområdets och miljökonsekvensbeskrivningens ungefärliga geografiska utbredning markerad med gul streckad linje.

Den geografiska avgränsningen för miljökonsekvensbeskrivningen är skiftande och beror på vilken miljöaspekt konsekvenser bedöms för. Vissa aspekter som exempelvis miljö kvalitetsmål och utsläpp av växthusgaser har en nationell eller rent av internationell avgränsning medan

konsekvenser för miljöaspekter som vatten och människors hälsa har en regional till lokal utbredning.

1.3.2 Detaljeringsgrad

Planprogrammet innehåller inte exakta avgränsningar för användningar utan föreslår istället ställningstaganden för hur olika aspekter ska hanteras vid detaljplanering. Planprogrammets beskrivning innehåller dock illustrationer som visar en ungefärlig möjlig markanvändning. Dessa ställningstaganden och en illustration finns i kapitel 4.1 där programförslaget beskrivs.

Miljökonsekvensbeskrivningen förhåller sig till planprogrammets detaljeringsgrad vid bedömning av konsekvenser för planprogrammet.

1.3.3 Tidsmässig avgränsning

En rimlig tidsmässig avgränsning för planprogrammet och miljökonsekvensbeskrivningen och därmed påverkan på miljöaspekterna är år 2050. Det har bedömts vara en rimlig horisont för flera av konsekvenserna samt utifrån utbyggnadstid och programområdets storlek.

1.3.4 Miljöaspekter

För att definiera ifall planprogrammet kunde antas innebära en betydande miljöpåverkan genomfördes en undersökning av betydande miljöpåverkan. I denna bedömdes påverkan kunna vara betydande på miljöaspekterna kulturmiljö, vatten och naturmiljö. Länsstyrelsen gavs tillfälle att yttra sig angående undersökningen och beskrev då att påverkan på människors hälsa också behöver beaktas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Därefter hölls ett avgränsningssamråd med Länsstyrelsen den 18 mars 2021 för att fastställa vilka miljöaspekter som ska behandlas och övrigt hur miljökonsekvensbeskrivningen ska utformas. Under avgränsningssamrådet fastslogs att konsekvenserna för fyra teman med respektive preciserade miljöaspekter ska bedömas. Dessa fyra teman och deras preciseringar är enligt listan nedan och bedömda konsekvenser beskrivs i femte kapitlet:

- Kulturmiljö
 - Fornlämningar
 - Kulturmiljöområden
- Vatten
 - Ytvatten
 - Grundvatten
- Naturmiljö
 - Generellt biotopskydd
 - Fridlysta arter
 - Natura 2000-området
- Människors hälsa
 - Buller
 - Vibrationer
 - Störande ljus
 - Störande lukt
 - Luftutsläpp

2. Metod och bedömningsgrunder

2.1 Metod

Förutom de första två kapitlen är miljökonsekvensbeskrivningens huvudsakligen uppdelad i sex delar fördelat på kapitel 3 till 8. Det tredje kapitlet beskriver befintliga förutsättningar så som markanvändning och plansituation och det fjärde kapitlet beskriver olika utvecklingsalternativ samt en jämförelse mellan dem. Ett alternativ är planförslaget och ett annat är ett nollalternativ som innebär att samma markanvändning fortsätter som idag. Annan alternativ placering av de etableringar som planprogrammet möjliggör för beskrivs utan specificering av plats och jämförs med programförslaget och nollalternativet. Därefter beskrivs miljöaspekterna som framtagits via undersökning av betydande miljöpåverkan och avgränsningssamrådet. Under denna del beskrivs även konsekvensbedömningen av programförslaget och nollalternativet för miljöaspekterna. I kapitel 6 sammanfattas sedan bedömningen av de olika miljöaspekterna som har behandlats i femte kapitlet men även en bedömning av hur miljö kvalitetsmålen och miljö kvalitetsnormerna har uppfyllts samt då även hur berörda riksintressen tillgodoses. I kapitlet beskrivs även ifall det förekommer konflikter mellan att uppnå vissa mål, miljöaspekter eller andra allmänna intressen. I det sjunde kapitlet beskrivs hur miljökonsekvensbeskrivningen ska följas upp i det fortsatta arbetet samt eventuellt utredningsbehov. I det åttonde och sista kapitlet beskrivs vilka skadeförebyggande åtgärder som redan är inarbetade men även förslag på ytterligare åtgärder för att förebygga onödiga negativa konsekvenser.

2.2 Bedömningskala

Bedömningen av alternativens påverkan på miljöaspekterna kommer beskrivas i text i kapitel 5 och sammanfattas i kapitel 6 genom en tabell som jämför de olika alternativen mot varandra. Alternativens uppfyllelse av miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmålen samt konflikter mellan målen kommer beskrivas i text och sammanfattas i tabeller i kapitel 6.

Stora positiva konsekvenser	Positiva konsekvenser på EU-, nationell- eller regional nivå. (Exempelvis miljö kvalitetsnormer, riksintresse eller EU-lagstiftning)
Positiva konsekvenser	Positiva konsekvenser på lokal nivå.(Exempelvis kommunala eller lokala naturvärden) Positiva konsekvenser på lång sikt
Inga nämnvärda konsekvenser	Mindre eller obetydliga positiva eller negativa konsekvenser.
Negativa konsekvenser	Negativa konsekvenser på lokal nivå. (Exempelvis kommunala eller lokala naturvärden) Negativa konsekvenser på lång sikt.
Stora negativa konsekvenser	Negativa konsekvenser på EU- nationell- eller regional nivå. (Exempelvis Natura 2000-områden, miljö kvalitetsmål eller)

Tabell 1. Sammanställning av bedömningskalan.

2.3 Riktvärden och miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som tillkom i samband med miljöbalken 1999. De tillkom för att avhjälpa utsläppskällor som inte är från en enskild källa exempelvis från trafik eller jordbruk. Vid fastställande av en miljökvalitetsnorm är utgångspunkten människans och naturens tålighet utan hänsyn till ekonomiska eller tekniska möjligheter. Normen anger därmed den lägsta godtagbara miljökvaliteten eller det önskade miljötillståndet. Normerna anger förorenings- eller störningsnivåer eller består av gräns- och riktvärden. I huvudsak är det myndigheter och kommuner som ansvarar för att miljökvalitetsnormerna följs men verksamhetsutövare har också ett visst ansvar.

Riktvärden och miljökvalitetsnormer som är relevanta för planprogrammet och denna miljökonsekvensbeskrivning är:

- MKN för ytvatten
 - Planprogramområdet avvattnas via diken och bäckar till Slafsan som omfattas av miljökvalitetsnormer. Slafsan bedöms uppnå god ekologisk med vissa förbehåll men inte god kemisk status på grund av bromerad difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar.
- MKN för grundvatten
 - Planprogramområdet ligger inom grundvattenförekomsterna Falköping – Skövde” och ”Falköping kalksten”. Båda har enligt vatteninformationssystem Sverige god kvantitativ status men endast förekomsten ”Falköping – Skövde” har även god kemisk status. Förekomsten Falköping kalksten uppnår inte god kemisk status på grund av bekämpningsmedel.
- MKN Luftkvalitet
 - Risken för överskridande av miljökvalitetsnormerna för luft bedöms generellt som låg i Falköpings kommun. Enligt uppgifter från Luft i Väst från 2019 ligger kväveoxidhalterna för de större vägarna i Falköping under den nedre utvärderingströskeln för miljökvalitetsnormen. En jämförelse mellan mätningar från 2010 respektive 2014 visar att årsmedelvärdet har sänkts från 15 mikrogram NO₂/m³ per år till 11,2 NO₂/m³ per år. Vad gäller partikelhalterna visar mätningar från Luft i Väst att årsmedelhalten, år 2017 för PM 10 och PM 2,5 på Järnvägsgatan i Falköping, ligger under riktlinjerna för både miljökvalitetsnorm och miljömål.

2.4 Miljökvalitetsmålen

Sveriges riksdag har beslutat om 16 nationella miljökvalitetsmålen och ett generationsmål som utgör grunden för den nationella miljöpolitiken.



Bild 2 visar de 16 miljökonsekvensmålen som antagits av Sveriges riksdag.

Miljökonsekvensmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som ska nås. Det finns även preciseringar av miljökonsekvensmålen som förtydligar målen och används i uppföljningen av dem och ska ge en långsiktig målbild för miljöarbetet.

De miljökonsekvensmål som är aktuella för detta planprogram och denna miljökonsekvensbeskrivning är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Myllrande våtmarker
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt och djurliv

Dessa har bedömts vara aktuella eftersom:

- Ett mål med planprogrammet är att möjliggöra för fler transporter av gods via tåg istället för via lastbil.
- Planprogrammet innebär att mark föreslås planläggas för industriändamål med möjlighet till omgivningspåverkan och områdets placering i förhållande till tätorten.
- Programområdet innehåller åkermark samt har närhet till våtmarker och avvattnas till vattendrag.
- Planprogramområdet ligger inom två grundvattenförekomster.

- Det finns fridlysta arter inom programområdet.

Av dessa kommer begränsad klimatpåverkan, god bebyggd miljö och ett rikt odlingslandskap att beskrivas mer i detalj nedan.

2.4.1 Begränsad klimatpåverkan

Koldioxid och andra så kallade växthusgaser som vi människor släpper ut i atmosfären från olika verksamheter gör att det globala klimatet blir varmare. Förbränning av fossila bränslen som till exempel olja, kol och naturgas för el- och värme, i industriprocesser och för transporter svarar för det största bidraget till klimatförändringen både i Sverige och världen i stort. Den förstärkta växthuseffekten leder till att jordens medeltemperatur stiger. Den senaste tioårsperioden har varit den varmaste som uppmätts de senaste 150 åren, det vill säga så långt tillbaka som det finns tillförlitliga mätdata över den globala medeltemperaturen.

Temperaturökningen orsakar förändringar i klimatet med successivt allvarligare och mer svåröverblickbara konsekvenser för ekosystem och biologisk mångfald runt om i världen, liksom för människors samhällen och försörjningsmöjligheter. För att en sådan kraftig omställning av samhället ska lyckas behövs både insatser i enskilda länder och internationellt samarbete för att begränsa utsläppen. Riksdagen har beslutat om ett klimatpolitiskt ramverk med inga nettoutsläpp av växthusgaser i Sverige senast år 2045. Att nå dit kommer bli en stor utmaning för hela samhället. Miljömålet har, av riksdagen fastställt, preciserats till att medeltemperaturökningen ska begränsas till långt under 2 grader Celsius över förindustriell nivå och ansträngningar görs för att hålla ökningen under 1,5 grader Celsius.

För miljömålet finns även ett etappmål för utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter samt utsläppsmål för åren 2020, 2030, 2040 och 2045.

Etappmålet för inrikes transporter innebär att växthusgaser från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010. Utsläppen från inrikes transporter står för en tredjedel av Sveriges totala växthusgasutsläpp. Utsläppen från inrikes transporter har under de senaste åren minskat men alltför långsamt för att etappmålet ska kunna nås i tid. Det finns flera styrmedel som begränsar utsläppen, hittills med tonvikt på energieffektivare fordon och ökad biodrivmedels-användning. Men styrmedlen behöver förstärkas, och kompletteras med tydligare styrmedel som minskar trafikarbete med bil, lastbil och flyg. Etappmålet har tre ansatser som är centrala i arbetet för att minska utsläppen från transportsektorn:

- Transporteffektivare samhällen där trafikarbete med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar genom en smart samhällsplanering och mer av till exempel resfria möten. Styrmedel behövs för att resor och transporter med bilar och lastbilar ska flyttas över till mer energieffektiva trafikslag, särskilt i och mellan städer och tätorter.
- Energieffektivisering av fordon gör att det trafikarbete som kvarstår använder mindre mängd energi.
- Omställning från fossila drivmedel till förnybara drivmedel och elektrifiering är slutligen den tredje centrala beståndsdel i transportsektorns omställning.

Dessa åtgärdsområden har olika mervärden och fördelar. Exempelvis innebär potentialerna för ett mer transporteffektivt samhälle med mindre trafikarbetet med bil och lastbil även minskad

påverkan på människors hälsa i form av buller och luftföroreningar men även minskat behov av markutrymme för transportinfrastruktur.

Etappmålet för minskade utsläpp av växthusgaser exklusive utsläppshandel till senast år 2030 innebär att utsläppen i Sverige ska vara minst 63 procent lägre än år 1990.

Etappmålet för minskade utsläpp av växthusgaser exklusive utsläppshandel till senast år 2040 innebär att utsläppen i Sverige ska vara minst 75 procent längre än år 1990.

Etappmålet för minskade utsläpp av växthusgaser för hela samhället till senast år 2045 innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp för att därefter uppnå negativa utsläpp.

2.4.2 Ett rikt odlingslandskap

Naturvärdena i dagens odlingslandskap är resultatet av hur det har brukats av människan under flera tusen år. En stor del av våra växt- och djurarter finns i slätter- och betesmarker samt i åker- och vägrenar, åkerholmar, våtmarker och andra småbiotoper. Många av dessa miljöer och äldre jordbruksbyggnader har också kulturhistoriska värden eftersom de ger en bild av hur våra förfäder levde och brukade odlingslandskapet.

Den biologiska mångfalden och kulturmiljöerna är beroende av ett fortsatt jordbruk, men också av vilka metoder som används. Bland annat är betande djur en förutsättning för att bevara artrika betesmarker. I delar av landet har jordbruket blivit allt mer specialiserat och intensivt, medan marker på andra håll inte brukas längre. Båda trenderna leder till att många arter och naturtyper i odlingslandskapet hotas. Att lyckas bevara biologisk mångfald och kulturmiljövärden kräver insatser på alla nivåer i samhället.

Regeringen har fastställt 12 preciseringar av målet som förtydligar målet och används i det löpande uppföljningsarbetet. Preciseringarna är:

- Åkermarkens egenskaper och processer som innebär att de fysikaliska, kemiska, hydrologiska och biologiska egenskaperna är bibehållna.
- Jordbruksmarkens halt av föroreningar som innebär att föroreningshalten är så låg att ekosystemens funktioner, den biologiska mångfalden och människors hälsa inte hotas.
- Ekosystemtjänster innebär att odlingslandskapets viktiga ekosystemtjänster är vidmakthållna.
- Variationsrikt odlingslandskap innebär att landskapet är öppet och variationsrikt med betydande inslag av hävdade naturbetesmarker och slätterängar, småbiotoper och vattenmiljöer, bland annat som en del i en grön infrastruktur och erbjuder livsmiljöer och spridningsvägar för vilda växt- och djurarter.
- Gynnsam bevarandestatus och genetisk variation innebär att naturtyper och arter knutna till odlingslandskapet har gynnsam bevarandestatus och tillräcklig genetisk variation inom och mellan populationer.
- Växt- och husdjursgenetiska resurser hos lantraser och odlade växter är hållbart bevarade.
- Hotade arter och naturmiljöer har återhämtat sig.
- Främmande arter och genotyper hotar inte den biologiska mångfalden.
- Genetiskt modifierade organismer som kan hota den biologiska mångfalden är inte introducerade.

- Bevarade natur- och kulturmiljövärden innebär att biologiska värde och kulturmiljövärden i odlingslandskapet som uppkommit genom långvarig traditionsenlig skötsel är bevarade eller förbättrade.
- Kultur- och bebyggelsemiljöer i odlingslandskapet är bevarade och förutsättningar finns för fortsatt bevarande och utveckling av värdena.
- Värden för friluftslivet i odlingslandskapet är värnade och bibehållna samt tillgängliga för människor.

2.4.3 God bebyggd miljö

Vår bebyggda miljö ska fylla människors och samhällets behov, erbjuda bra livsmiljöer och bidra till en hållbar utveckling. De senaste decennierna har Sveriges större tätorter fått ökad befolkning. Städerna har brett ut sig och köpcentra har etablerats utanför stadskärnorna, vilket ökar behovet av transporter. Samtidigt sker en förtätning av städers centrala delar. Det kan minska transportbehov och ge klimatvinster, men också orsaka ökat buller. Bilen är det dominerande transportmedel, även på korta sträckor. Cykelinfrastruktur byggs ut och åtgärder för att få fler att åka kollektivt har hittills inte gett något större genomslag. Det behövs en omställning av vår livsstil för att möjliggöra en förändring. Med ökande befolkning och bostadsbehov ses den täta staden som lösningen på exempelvis minskat i anspråkstagande av jordbruksmark, minskad energianvändning och bättre nyttjande av befintlig infrastruktur.

Miljömålet har fastställt av regeringen tio preciseringar som förtydligar målet och används i uppföljningen av det. Preciseringarna är:

- Hållbar bebyggelsestruktur som utvecklas både vid nylokalisering av byggnader, anläggningar och verksamheter och vid användning, förvaltning och omvandling av befintlig bebyggelse samtidigt som byggnader är hållbart utformade.
- Hållbar samhällsplanering innebär att städer och tätorter och sambandet mellan dem och landsbygden är planerad utifrån sammanhållet och hållbart perspektiv på sociala, ekonomiska samt miljö- och hälsorelaterade frågor.
- Infrastruktur för energisystem, transporter, avfallshantering och vatten och avloppsförsörjning är integrerade i den fysiska planeringen och anpassad till människors behov. Det behöver även integreras för att minska resursanvändningen och klimatpåverkan.
- Kollektivtrafiksystemen är miljöanpassade, energieffektiva och tillgängliga samtidigt som det finns attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar.
- Det finns natur- och grönområden samt gröNSTråk i närheten till bebyggelse med god kvalitet och tillgänglighet.
- Kulturvärden i bebyggd miljö värnas genom att bevara det arkitektoniska arvet i form av värdefulla byggnader, bebyggelsemiljöer, platser samt landskap.
- En god vardagsmiljö innebär att den bebyggda miljön utgår från och stöder människans behov, ger skönhetsupplevelser och trevnad samt har ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur.
- Hälsa och säkerhet innebär att människor inte utsätts för skadliga luftföroreningar, kemiska ämnen, ljudnivåer och radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker.

- Hushållning med energi och naturresurser innebär att användningen av energi, mark, vatten och andra naturresurser sker på ett effektivt, resursbesparande och miljöanpassat sätt för att på sikt minska och övergå till förnybara energikällor.
- Hållbar avfallshantering innebär att den är effektiv för samhället, enkel att använda samtidigt som minskade mängder avfall eftersträvas och återvinning sker i högsta möjliga grad. Avfallens påverkan på och risker för hälsa och miljö minimeras.

2.5 Riksintressen

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

2.5.1 Kulturmiljövården

Kambrosilurområdet är en kulturhistorisk region kring de västgötska platåbergen vars breda innehåll speglar väsentliga skeden i landets agrara och förindustriella landsbygdshistoria från jordbrukande stenålderskulturer till 1700- och 1800-talets agrara revolution, och där gynnsamma naturgeografiska förhållanden bidragit till en landskapsutveckling av rent kontinentala mått, exempelvis ovanligt stora byar. Detta utgjorde också basen för en medeltida stadsbildning vars fortsatta utveckling präglades av järnvägens tillkomst. Området, som har sin tyngdpunkt på Falbygden, har mycket höga pedagogiska och vetenskapliga värden som genom landskapets öppenhet och speciella topografiska egenskaper tydligt kan avläsas. En utredning togs fram 2016 för att specificera vilka områden, byggnader och liknande som är av värde för riksintresset och i vilken grad. Inom programområdet finns enligt tidigare nämnda utredning ett antal områden med olika grad av värde för riksintresset samt siktlinjer och vägar som bedömts vara värdefulla. Bild 3 nedan visar en sammanställning av områdena samt planprogramområdet.

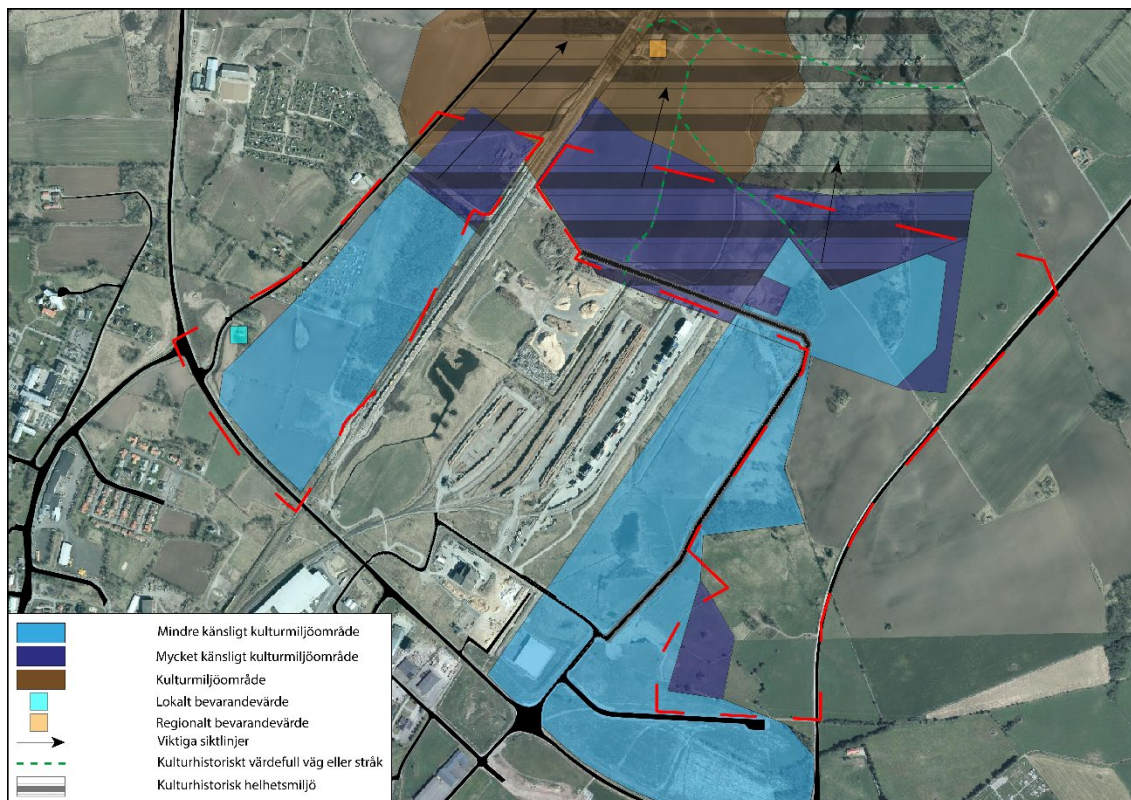


Bild 3 visar områden, bebyggelse, siktlinjer och vägar som är av värde för riksintresset. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

2.5.2 Kommunikationer

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

Västra Stambanan

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

Riksväg 46 och del av länsväg 184

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

Falköpings kombiterminaler och depåer

Trafikverket har i en precisering av riksintresseanspråket angett att befintliga och planerade områden för kombiterminaler och depåer ska omfattas av riksintresseanspråket på grund av dess betydelse för riket och regionens transportförsörjning samt tågunderhåll. För mer information hänvisas till trafikverkets riksintresseprecisering.

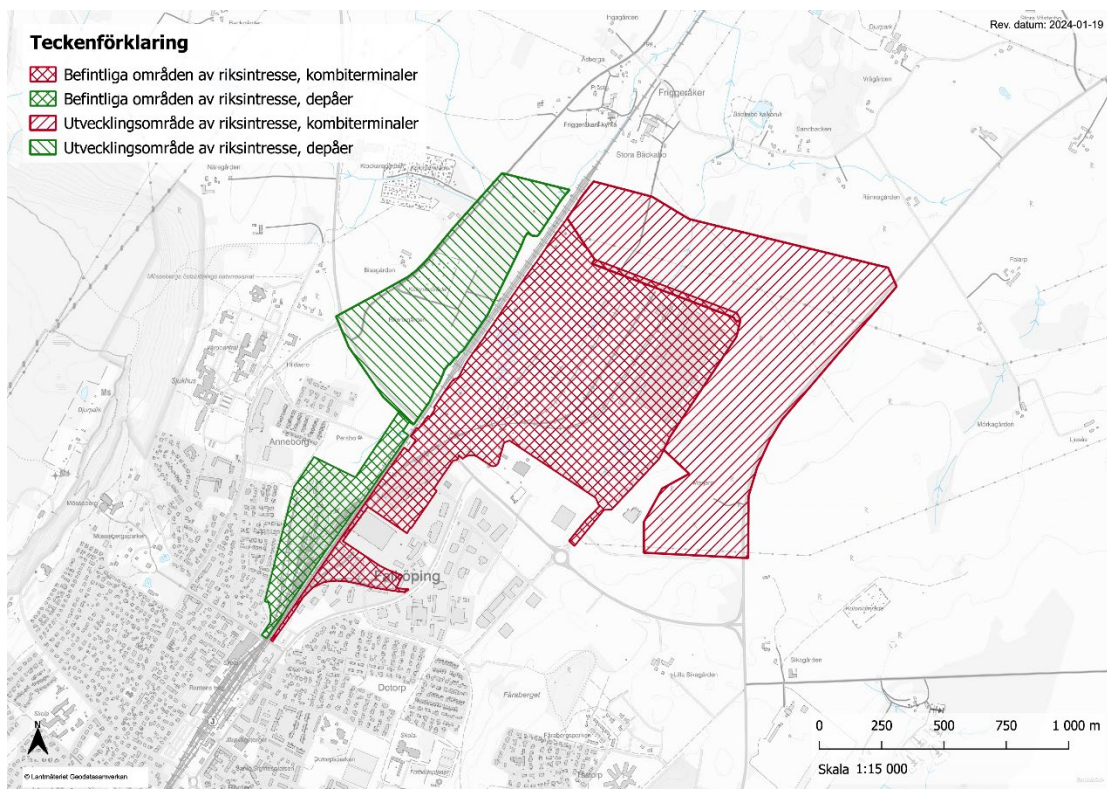


Bild 4 visar befintliga och planerade områden som omfattas av riksintresset för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer.

Programområdet idag

2.6 Markanvändning

Marken inom programområdet används idag främst för areella näringar så som jord- och skogsbruk men det finns även befintlig bebyggelse i form av en bostadsfastighet och ett koloniområde. Marken som angränsar till planområdet består främst av jord- och skogsbruksmark förutom terminalerna och industrimarken söder om programområdet och koloniområdet som angränsar området i nordväst. Bild 5 nedan visar var det finns befintlig bebyggelse inom programområdet.



Bild 5 visar var det finns befintlig bebyggelse inom programområdet.

2.7 Befintlig plansituation

2.7.1 Översiktsplan

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

även av ett utvecklingsområde för transporter. Även i medborgardialogen fanns förslag på utveckling av Marjarps verksamhetsområde åt både väster, öster och norr. Översiktsplanens gränser ska inte tolkas som så exakta som de framstår i bild 6 nedan.

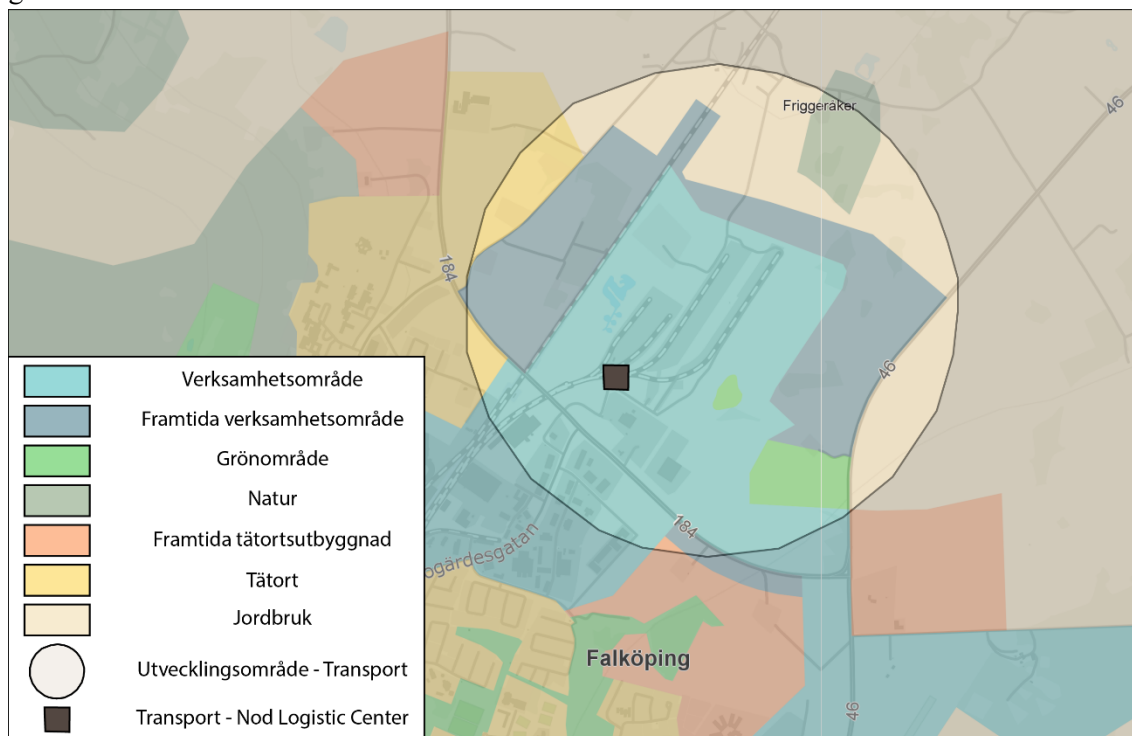


Bild 6 visar kommunens intentioner för programområdet med omnejd enligt översiktsplan 2017-2030.

I länsstyrelsens granskningsyttrande till översiktsplanen, som är en del av översiktsplanen, finns det områden inom programområdet där länsstyrelsen inte godtagit översiktsplanen. Dessa områden befäras riskera att påtagligt skada riksintresse för kulturmiljövården. Specifikt gäller det väster om västra stambanan, området norr om kraftledningen som löper norr om dagens verksamhetsområde och i en zon med fornlämningar i öster längs riksväg 46 ner till Marjarps gård. Dessa områden illustreras i bild 7 på nästa sida.



Bild 7 visar ungefär vilka områden inom programområdet som länsstyrelsen har synpunkter på
översiktsplan 2017-2030.

2.7.2 Detaljplan, områdesbestämmelser och järnvägsplan

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

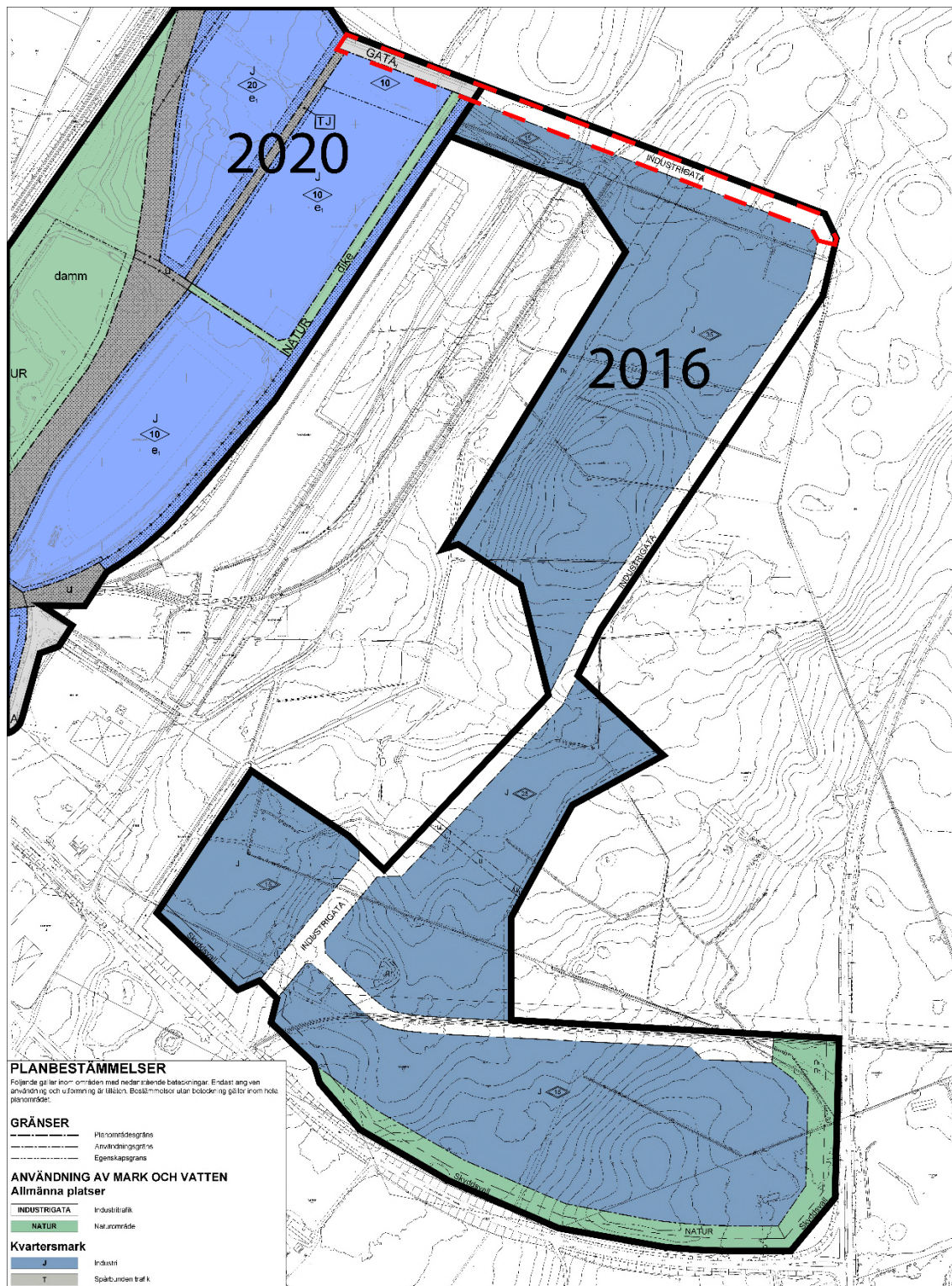


Bild 8 visar plankarta för detaljplan för Marjarps industriområde Etapp 2 samt med röd markering vilka delar av planerna som ingår i planprogramsområde.

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

järnvägsmark med servitutsrätt väster om Västra stambanan. Inom dessa områden har Trafikverket rätt att använda dem för servisväg. Var planprogramområdet angränsar till områdesbestämmelserna, detaljplanerna och järnvägsplanen framgår av bild 9 på nästa sida.

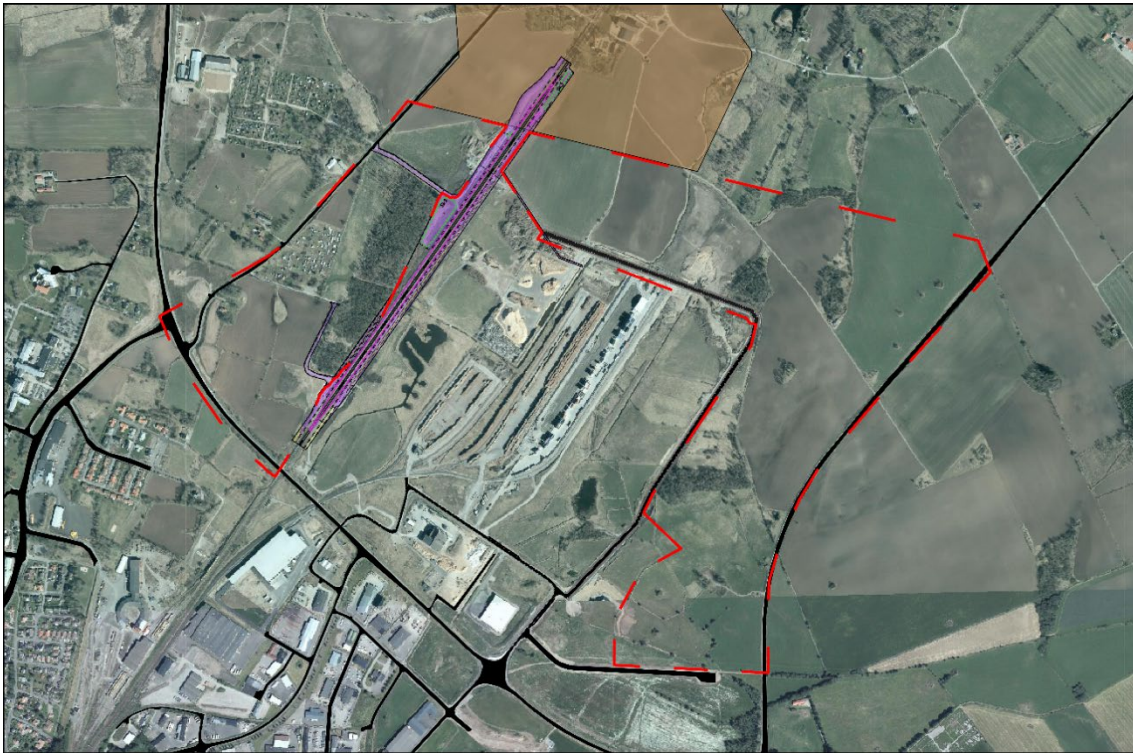


Bild 9 visar området som omfattas av områdesbestämmelser samt järnvägsplanen. Planprogrammets område är markerat med röd streckad linje

4. Redogörelse över alternativ

Enligt miljöbalkens 6 kapitel 11 § ska en miljökonsekvensbeskrivning innehålla en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ. Nedan följer en beskrivning av identifierade, rimliga alternativ.

4.1 Programförslag

Planprogrammets kärna utgörs av ett antal ställningstaganden som ska efterlevas vid kommande detaljplanering. Därmed finns det inget exakt förslag till markanvändning av olika slag men planförslaget innehåller ett antal illustrationer som visar ungefärlig utbredning av olika användningar.

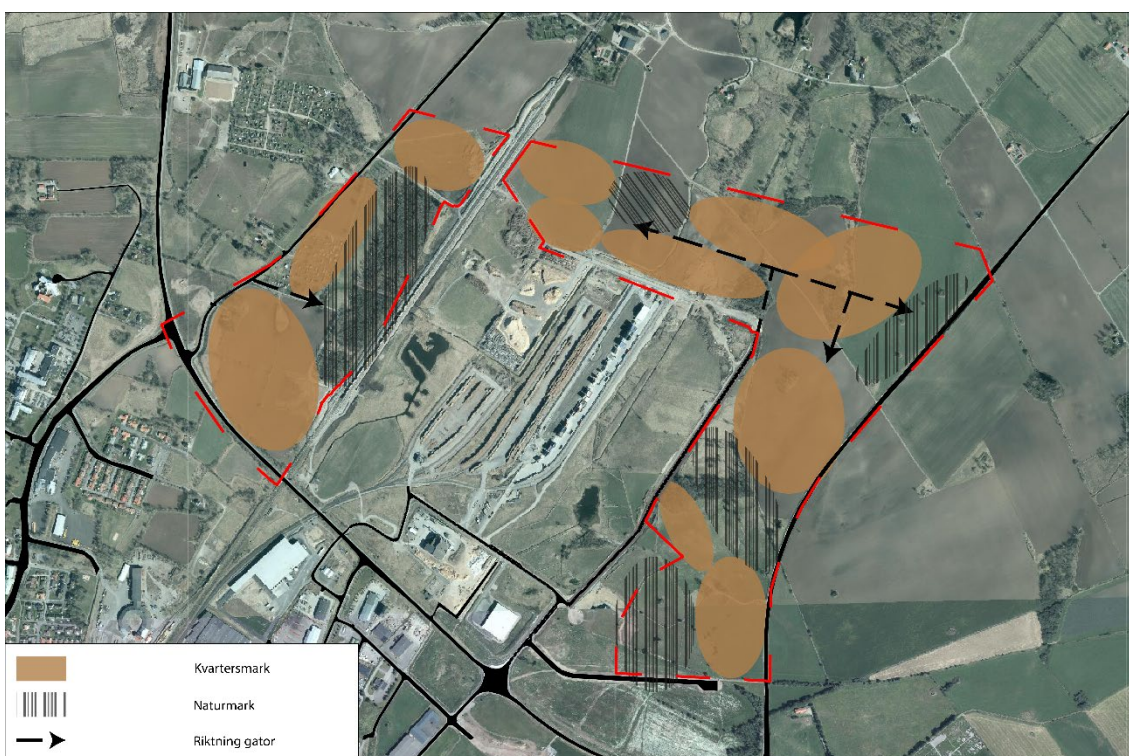


Bild 10 visar en möjlig ungefärlig markanvändning i enlighet med de ställningstaganden som planprogrammet innehåller.

Nedan listas de ställningstaganden som bedöms krävas på grund av platsens förutsättningar, för att uppfylla planprogrammets syfte och för att genomförandet ska vara lämpligt. Listan har kategoriserats utifrån beröringspunkt för att underlätta läsning och kompletterats med illustrationer.

Fastigheter

- Fastigheter om minst 10 000 kvadratmeter ska kunna bildas.

Gator

- En fortsättning av Virkesvägen norrut och västerut bör planläggas.
- En gata parallellt med Virkesvägen mellan Virkesvägen och riksväg 46 bör planläggas.

- Gata med anslutning till Virkesvägen bör planläggas österut mot riksväg 46.
- Gata med anslutning till väg 2841 bör planläggas som allmän plats med användningen gata.
- Säkerställa möjlighet att uppföra gång- och cykelbanor längs Virkesvägens fortsättning och tillgänglighet för kollektivtrafik längs samtliga gator inom allmän plats i den östra delen av programområdet.
- Vändzon för kollektivtrafik bör möjliggöras inom allmän plats med användning gata.



Bild 11 visar en möjlig ungefärlig sträckning av gator enligt ställningstaganden. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

Natur

- Användningen natur föreslås i huvudsak för områden som har naturvärdesklass 1 och 2.
- Biotoper där växt- och djurarter som omfattas av artskyddsförordningen (ASF) identifierats ska så långt som möjligt skyddas från exploatering.
- En sammanhängande struktur mellan grönområden bör eftersträvas vid detaljplanläggning.
- Naturområden bör utformas och placeras för att möjliggöra tillgänglighet för allmänheten.
- Naturområden bör utformas med beaktande av biologisk mångfald.

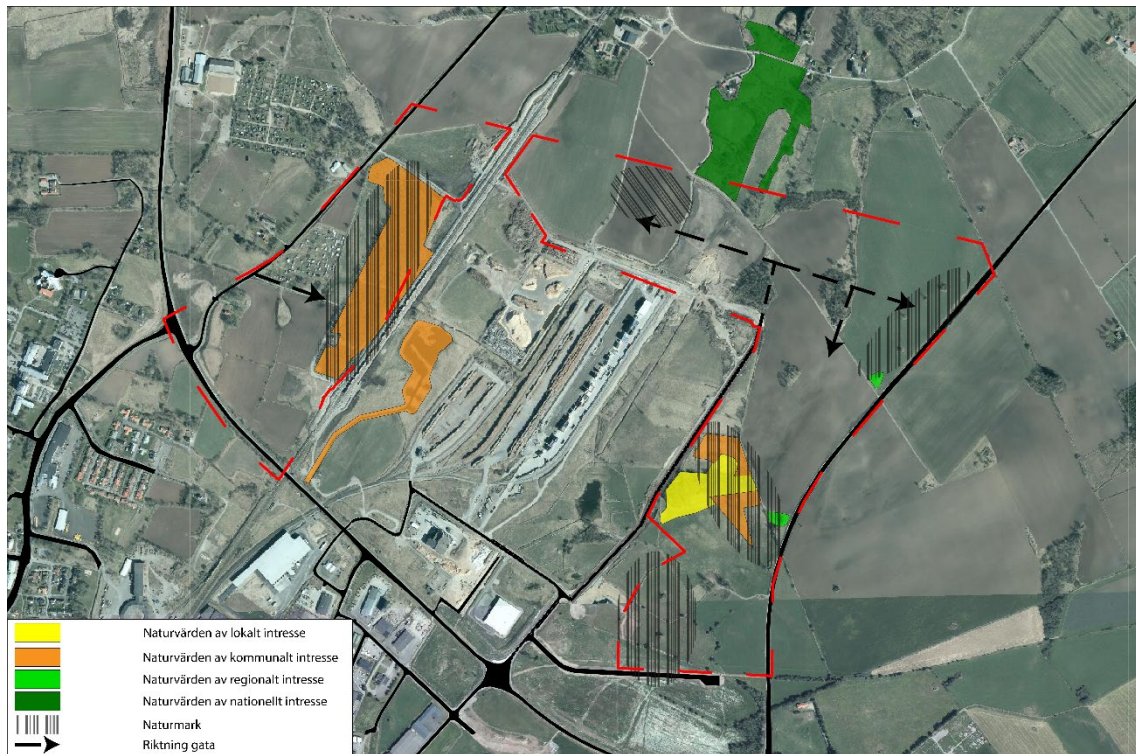


Bild 12 visar områden som enligt naturvårdsprogrammet har naturvärden samt möjlig ungefärlig markanvändning för gata och natur. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

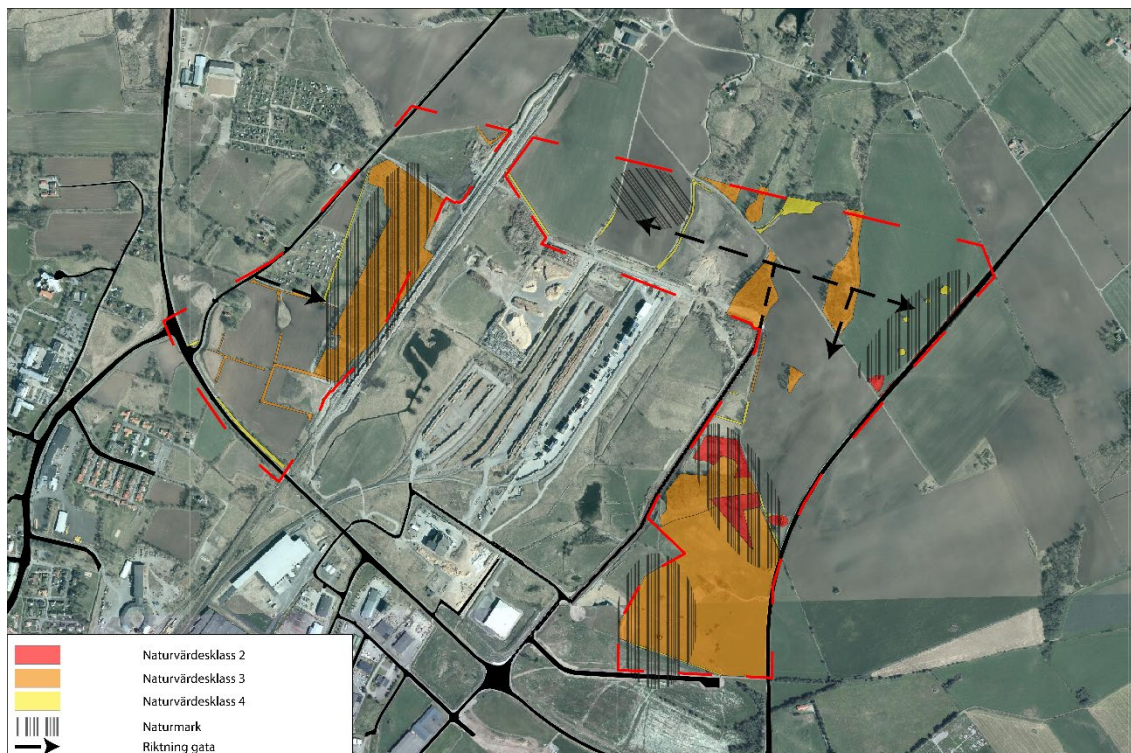


Bild 13 visar områden med naturvärden enligt genomförd naturvärdesinventering samt möjlig ungefärlig markanvändning för gata och natur. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

Kulturmiljö

- Ovan jord synliga fornlämningar inom kvartersmark och allmän platsmark bör bevaras.
- Byggnaders höjd bör regleras enligt nollplan för att minska påverkan på stads- och landskapsbilden.
- Vissa siktlinjer från gator till Friggeråker kyrkby, Stora Bäckabo och ängsmarken norr om programområdet inom området bör bevaras genom att reglera var byggnader kan placeras.
- Höjden på byggnader inom kvartersmark i programområdets norra delar bör regleras lägre så att stads- och landskapsbilden från Friggeråker kyrkbyn och Stora Bäckabo påverkas mindre.
- Byggnaders placering i norra delen av programområdet bör regleras så att de placeras så långt söderut som möjligt inom kvartersmarken.
- Siktlinjer från vägar och gator mot synliga fornlämningar bör skyddas.
- Vissa befintliga gränser som trädridåer bör bevaras genom planläggning av användningen natur.

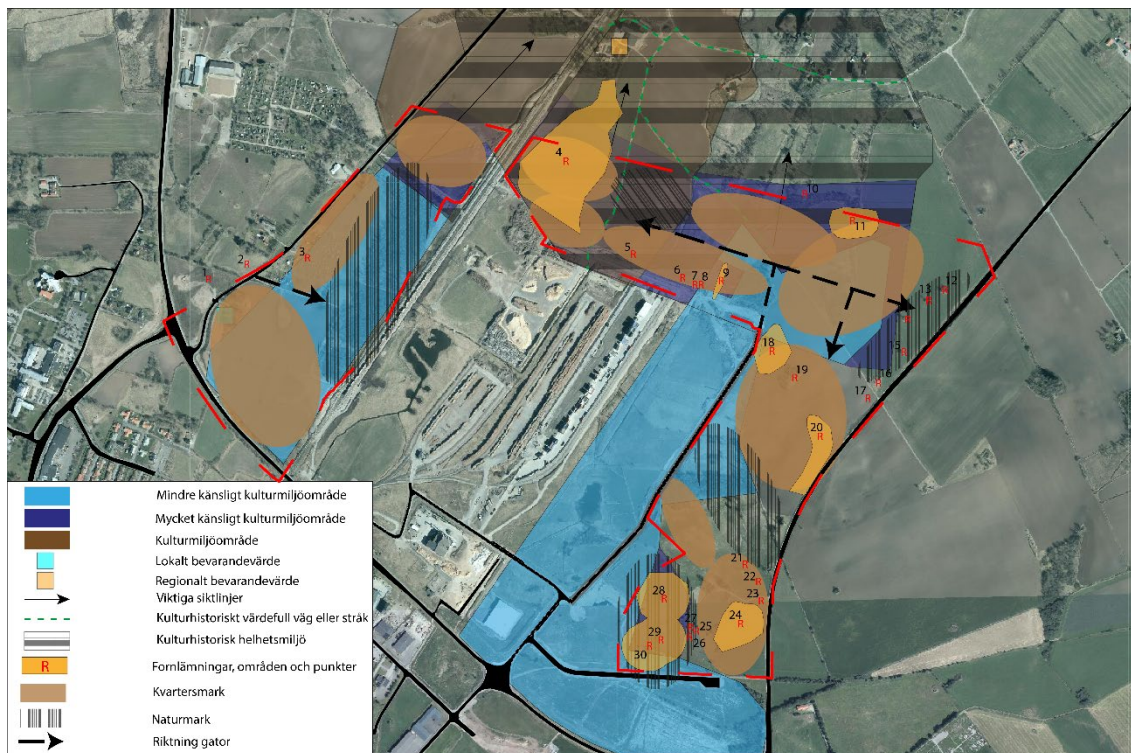


Bild 14 visar värden för kulturmiljön och fornlämningar samt möjlig ungefärlig markanvändning för gata och natur. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

Teknisk försörjning

- Allmän plats med användningen natur föreslås för områden som behövs för hantering av dagvatten.
- Dagvatten från programområdet ska fördröjas och renas innan det lämnar programområdet.
- Dagvatten från verksamheter ska renas och till viss del fördröjas inom den egna fastigheten.
- Dagvatten bör så långt som möjligt hanteras genom öppna diken.
- Kommunens dagvattenplan ska följas.
- Programområdets östra sida ska dräneras till det dike som inte passerar igenom Natura-2000 området norr om planprogrammet.
- Det bör finnas möjlighet att uppföra brandposter så att det finns tillgänglighet till brand- och släckvatten inom hela planområdet.
- En rundmatning av dricks- och brandvatten bör möjliggöras så att försörjning kan säkerställas.
- Verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten behöver utökas så att det omfattar hela programområdet.
- Ledningar för dricks- och spillvatten bör anläggas under gator i samband med utbyggnad.
- Samtliga markavvattningsföretag som helt eller delvis berörs av planprogramområdet behöver omprövas eller upphävas.
- Massbalans bör i så hög utsträckning som möjligt eftersträvas vid planläggning.

- Massor som bildas vid iordningställandet av allmän plats och inte kan återanvändas direkt bör placeras inom allmän plats med användning natur där så är möjligt utan påverkan på skyddade områden, skyddade arter eller fornlämningar.
- Masshantering ska ske så att invasiva växter inte sprids inom eller utanför programområdet.
- Där kraftledningar passerar genom kvartersmark ska erforderliga bestämmelser av kvartersmark införas.
- Underjordiska ledningar för el värme och elektroniska kommunikationer bör anläggas under gator i samband med utbyggnad.
- Befintliga underjordiska ledningar för el, värme och elektroniska kommunikationer inom kvartersmark bör om möjligt skyddas och i annat fall flyttas.

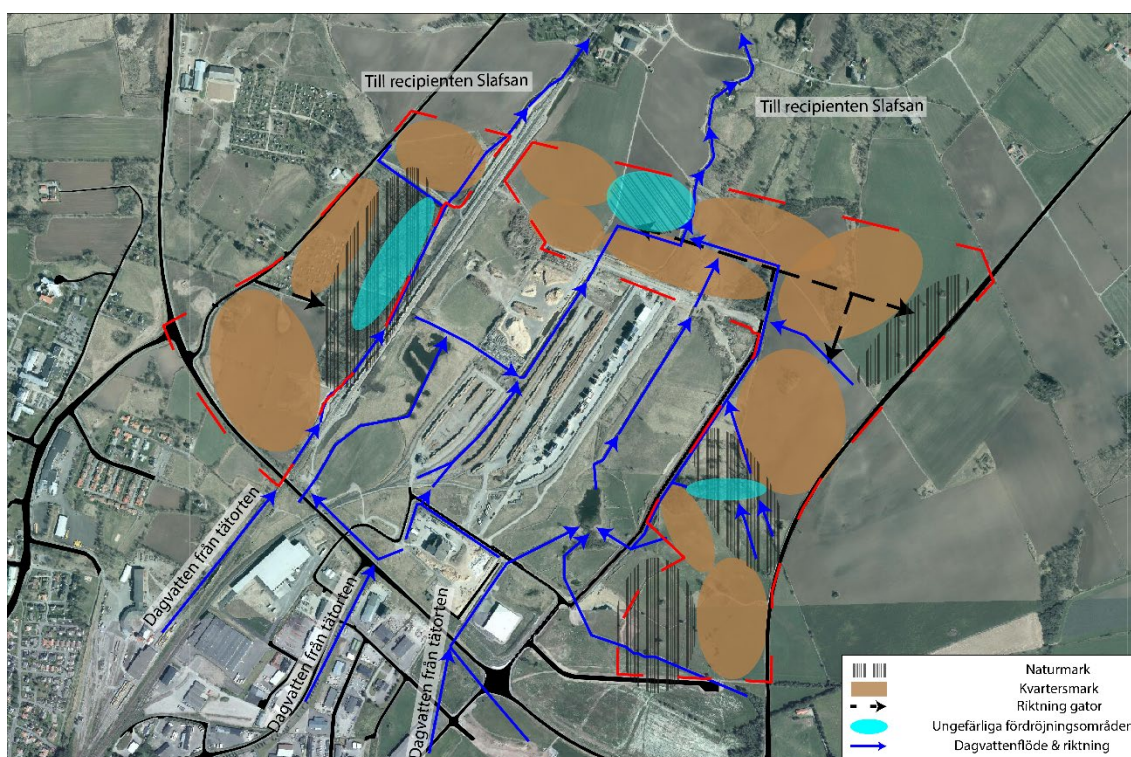


Bild 15 visar ungefärlig möjlig hantering av dagvatten och ledningar samt planprogrammets ungefärliga intentioner. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

Människors hälsa

- Ytor för hantering av skyfall bör avsättas inom allmän plats där så är lämpligt.
- Vissa gators höjd ska om nödvändigt regleras så att de kan användas av räddningstjänstens fordon även vid översvämning.
- Lägsta tillåtna golvnivå ska om nödvändigt regleras så att byggnader inte översvämmas vid skyfall.
- Naturliga lågpunkter bör i första hand planläggas som allmän plats och i andra hand undantas från möjlighet att uppföra byggnad.
- Risker kopplade till transportleder för farligt gods ska beaktas vid detaljplanering i anslutning transportlederna.

- Minst ett 30 meter brett byggnadsfritt område ska finnas från mitten av trafikverkets spår- och vägområden.
- För att undvika att riktvärden för buller och vibrationer överskrids vid bostäder ska bullerskyddande åtgärder säkerställas i detaljplan antingen genom reglering av byggnader inom kvartersmark eller uppförande av skydd inom allmän plats.
- Kvartersmark väster om Västra stambanan bör planläggas för depåverksamhet.
- En gatuanslutning till riksväg 46 för räddningstjänsten bör möjliggöras för att säkerställa god tillgänglighet även vid nödsituationer.
- Ny bedömning av stabilitet utifrån planerad markanvändning ska göras vid detaljplaneläggning.

4.2 Nollalternativ

Nollalternativet innebär att nuvarande markanvändning fortsätter och att ingen utveckling exempelvis likt planprogrammet sker inom programområdet. Detta alternativ bedömer inte effekter kopplade till utveckling på annan plats utan endast effekterna av fortsatt markanvändning i likhet med idag.

Alternativet innebär att ungefär 78,5 hektar mark fortsatt används som jordbruksmark och att ungefär 10,9 hektar mark fortsatt används för skogsbruk.

4.3 Andra alternativ

Nedan beskrivs konsekvenserna av att utveckling sker på annan plats utan att platsen är specificerad. Planprogramområdet unika förutsättningar vad gäller närhet och koppling till Västra stambanan och befintliga terminaler kan inte hittas på annan plats i kommunen. Därutöver innebär planprogrammets detaljeringsgrad att ett nytt planprogram skulle behöva arbetas fram på annan plats för att kunna jämföra konsekvenserna. Eftersom de andra alternativens lokalisering inte har specificerats kan inte påverkan på miljöaspekterna beskrivas i kapitel 5 för sådant alternativ.

Etableringsmöjligheter, likt de planprogrammet föreslår, placeras på annan odefinierad plats inom Skaraborg. Mark som idag har annan användning behöver förändras så att den stämmer för ändamålet.

4.4 Jämförelse av alternativ

Nedan beskrivs en jämförelse av icke platsbundna konsekvenser av nollalternativet och andra alternativa etableringslokaliseringar med programförslaget.

Nollalternativet innebär utebliven utveckling av Marjarps logistikområde och Skaraborg Logistic Center. Specifikt handlar det om att befintliga terminaler inte förlängs så att framtida längre godståg kan bruka dem. Reduktion av koldioxidutsläpp som en utveckling av området skulle uteblir men även fördelarna som en utveckling innebär för näringslivet inom Skaraborg uteblir.

Andra alternativ innebär antingen att fördelarna med programförslaget i form av minskade koldioxidutsläpp uteblir eller att upprättandet av ny infrastruktur med kombiterminaler och koppling till Västra stambanan eller liknande krävs. Skulle etableringar samt sådan infrastruktur

placeras inom en annan del av Skaraborg skulle det innebära en onödig konkurrens mellan den platsen och Skaraborg Logistic Center. Det skulle också innebära investeringskostnader för staten.

4.5 Jämförelse med omkringliggande kommuner

Det finns inga angränsande kommuner som har den unika kopplingen mellan Västra stambanan och Jönköpingsbanan eller den infrastruktur i form av terminaler som finns i Falköping. Utav de angränsande kommunerna är det endast i Skövde och Herrljunga som har koppling till Västra stambanan inom dessa kommuner finns det mark längs Västra stambanan som inte är jordbruksmark. Utav de angränsande kommunerna är det endast Mullsjö kommun som har koppling till Jönköpingsbanan och mark som inte är jordbruksmark. Samtliga av de angränsande kommunerna saknar den infrastruktur av terminaler som finns i Falköping.

Närmaste befintliga logistikområde som har spårförbindelse är Log Point South Sweden och Jönköping kombiterminal i Jönköpings kommun. Leverans av spårbundet gods till och från dem saknar gen anslutning till exempelvis Göteborgs hamn. Gods mellan Göteborgs hamn och terminalerna i Jönköpings kommun måste passera genom Falköpings tätort via Jönköpingsbanan som också är enkelspårig. Enligt Göteborgs hamn passerar nära 30 % av Sveriges totala utrikeshandel genom hamnen och cirka 50 % av Sveriges containertransporter går via Göteborgs hamn. Hamnen är också den enda i Sverige för oceangående fartyg till Asien. Det kan finnas möjlighet för fler terminaler vid Log Point South Sweden men det bedöms kunna innebära att jordbruksmark tas i anspråk. Utvecklingsmöjligheten vid Jönköpings kombiterminal bedöms vara liten eftersom den omges av befintlig bebyggelse.

Av Västra Götalandsregionens utredning Logistiska utmaningar och transportlösningar i Skaraborg (WSP 2023) framgår att utveckla befintligt terminalkluster i Falköping innebär flera fördelar, inte minst infrastrukturellt, där satsning på till exempel ny väg- eller växelanslutning får större nytta per insatt krona än vid en nyetablering på annat håll. Det framgår också att det inte bedöms finna behov av fler intermodala terminaler som konkurrerar med de i Falköping.

Både nollalternativet och andra alternativ skulle innebära att riksintresse för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer inte tillgodoses. Båda skulle också innebära en utnyttjad potential för ökad kapacitet på terminalerna i och med den nya överlämningsbangård som projekteras inom Marjarps logistikområde. Likaså skulle det innebära att det område inom programförslaget som enligt Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) – Göteborg och Västsverige omloppsnära uppställningsspår, ärendenummer: TRV 2017/5355, är utpekad för framtida depå och uppställningsplats inte kan realiserar.

Jämförelsen mellan programförslagets, nollalternativets och andra alternativa placeringars konsekvenser sammanställs i tabell 2 nedan. I tabellen innebär (+) att alternativet har en positiv inverkan på konsekvensen, (-) innebär att alternativet medför negativ inverkan på konsekvensen medan (-/+) innebär att alternativet eventuellt medför positiva eller negativa konsekvensen.

Konsekvenser	Alternativ	Programförslaget	Nollalternativet	Andra alternativ
Tillgodoseende av riksintresse kommunikationer		+	-	-
Reducerade klimatutsläpp.		+	-	-/+

Nyinvestering i terminaler och infrastruktur.	+	-	-/+
Nytta för näringslivet.	+	-	+
Nyttjande av befintlig potential.	+	-	-
Onödig konkurrens mellan logistikområden.	+	-	-
Förenligt med ÅVS; TRV 2017/5355.	+	-	-
Förändrad markanvändning.	-	-	+

Tabell 2 visar en sammanställning och jämförelse av konsekvenserna av programförslaget, nollalternativet och andra alternativ.

Av jämförelsen ovan framgår att programförslagets bedömda positiva konsekvenser så som nyttjande av befintliga terminaler och infrastrukturer, förenlighet med Trafikverkets ÅVS samt att undvika onödig konkurrens mellan logistikområden överstiger de möjliga positiva konsekvenserna av andra alternativ.

5. Miljökonsekvenser

I detta kapitel redovisas de miljöaspekter som beskrivs i kapitel 1.2 samt miljökonsekvenserna för dem som följer av planprogrammet samt nollalternativet.

5.1 Kulturmiljö

5.1.1 Fornlämningar

Förutsättningar

Inom och i närheten av planprogramsområdet finns flera sedan tidigare kända fornlämningar och fornlämningsområden. Kartläggningen av dessa fornlämningar bygger på information från Riksantikvarieämbetet samt tidigare genomförda arkeologiska utredningar. För att tydligare beskriva vilka fornlämningar som finns i närområdet har de numrerats från 1 till 30, se bild 16 nedan som beskriver var fornlämningarna är placerade. Det finns olika typer av fornlämningar men de vanligaste typerna är stensättningar och boplatser. Fornlämningarna 3, 12, 13, 14, 15, 16, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30 är skadade, övertäckta, överodlade eller övervuxna. Fornlämningarna med nummer 1, 6, 7, 8, 10 och 17 är förstörda eller borttagna.



Bild 16 visar fornlämningarnas placering i förhållande till planprogramområdet. Programområdet markerat med röd streckad linje.

Miljöbedömning

Programförslag

Planprogrammet föreslår följande ställningstaganden gällande fornlämningar:

- Ovan jord synliga fornlämningar inom kvartersmark och allmän platsmark bör bevaras.

Det innebär att fornlämningar som inte är synliga ovan jord och som planläggs för industriändamål eller gata ska slutundersökas och borttas till fördel för föreslagen markanvändning.

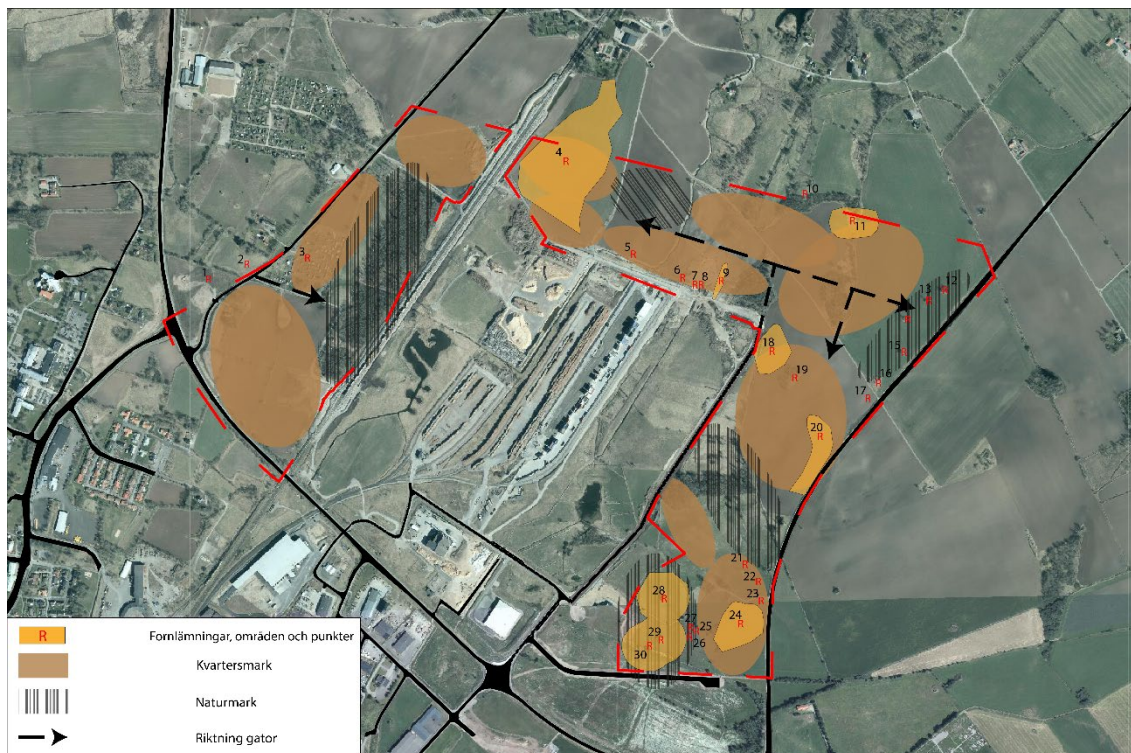


Bild 17 visar möjlig ungefärlig markanvändning enligt programförslaget samt fornlämnings placering. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

Den påverkan på fornlämningar som ett genomförande av programförslaget innebär bedöms som acceptabel för att tillgodose riksintresse för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer samt för att möjliggöra den fortsatta gröna omställningen av godstransporter.

Nollalternativ

Alternativet innebär att marken fortsatt brukas vilket bedöms kunna innebära viss negativ påverkan på fornlämningarna över längre tidsperspektiv. Sådan påverkan kan bestå av att lämningarna täcks av sten, odlas över, växer över eller förstörs till följd av brukningen. Exempel på sådan påverkan finns på fornlämningar inom området idag.

5.1.2 Kulturmiljöområden

Förutsättningar

Enligt kulturmiljöutredningen som togs fram i samband med arbetet med översiktsplanen omfattas planprogramområdet av sex så kallade kulturmiljöområden. De områden som helt eller delvis ingår i programområdet har angetts K1 och K6 för att förtydliga beskrivningen av dem och enklare särskilja dem från varandra. Utöver kulturmiljöområden finns även enskilda objekt med olika bevarandevärde, viktiga siktlinjer, kulturhistoriskt värdefulla vägar eller stråk samt en kulturhistorisk helhetsmiljö. Bild 18 nedan visar var kulturmiljöområden, enskilda objekt,

siktlinjer värdefulla vägar och kulturhistorisk helhetsmiljö finns och vilka som omfattas av planprogramområdet.

I mindre känsliga områden är läsbarheten av det kulturhistoriska sammanhanget mindre känsligt för förändring. Åtgärder innebär liten eller ingen risk för skada på riksintresset. Vid planering av bebyggelse och verksamheter i dessa områden finns inga särskilda anpassnings- eller kompensationsåtgärder vad gäller värden för riksintresset.

I känsliga områden är läsbarheten av det kulturhistoriska sammanhanget känsligt för förändring. Åtgärder innebär en måttlig risk för skada på riksintresset genom att:

- Mer än obetydlig skada något eller några av de värden som utgör grunden för riksintresset.
- Den negativa inverkan blir så stor att området i något avseende förlorar sitt värde som riksintresse.

Vid planering av bebyggelse och verksamheter i dessa områden rekommenderas noggranna anpassningar till landskapsbild och enskilda värdefulla objekt.

I mycket känsliga områden är läsbarheten av det kulturhistoriska sammanhanget mycket känsligt för förändring. Åtgärder innebär en stor risk för påtaglig skada på riksintresset genom att:

- Mer än obetydlig skada något eller några av de värden som utgör grunden för riksintresset.
- Den negativa inverkan blir så stor att området i något avseende förlorar sitt värde som riksintresse.

Vid planering av bebyggelse och verksamheter i dessa områden krävs noggranna anpassningar, försiktighetsåtgärder och/eller kompensationsåtgärder för att undvika påtaglig skada.

Enskilda objekts bevarandevärde har också klassificerats enligt en tregradig skala; Lokalt bevarandevärde, regionalt bevarandevärde, nationellt bevarandevärde.

Objekt med lokalt bevarandevärde är objekt som på ett mindre tydligt sätt representerar en eller flera viktiga teman för riksintresset. Objektet kan vara viktigt som komplement till omgivande A- och B-klassade miljöer samt riksintresseområdet i stort. Övergripande värden för landskapsbildningen är viktigare att värna vid dessa områden än enskilda kulturhistoriska objekt. Ny bebyggelse behöver inordnas i det övergripande landskapet och strukturerna.

Objekt med regionalt bevarandevärde är objekt som väl representerar ett eller flera viktiga teman för riksintresset. Läsbarheten av kulturhistoriska sammanhang är tydlig. B-klassade miljöer kräver hänsyn vid etablering av nya verksamheter eller uppförande av ny bebyggelse. Objektet bör delvis skyddas genom exempelvis områdesbestämmelser eller planbestämmelser.

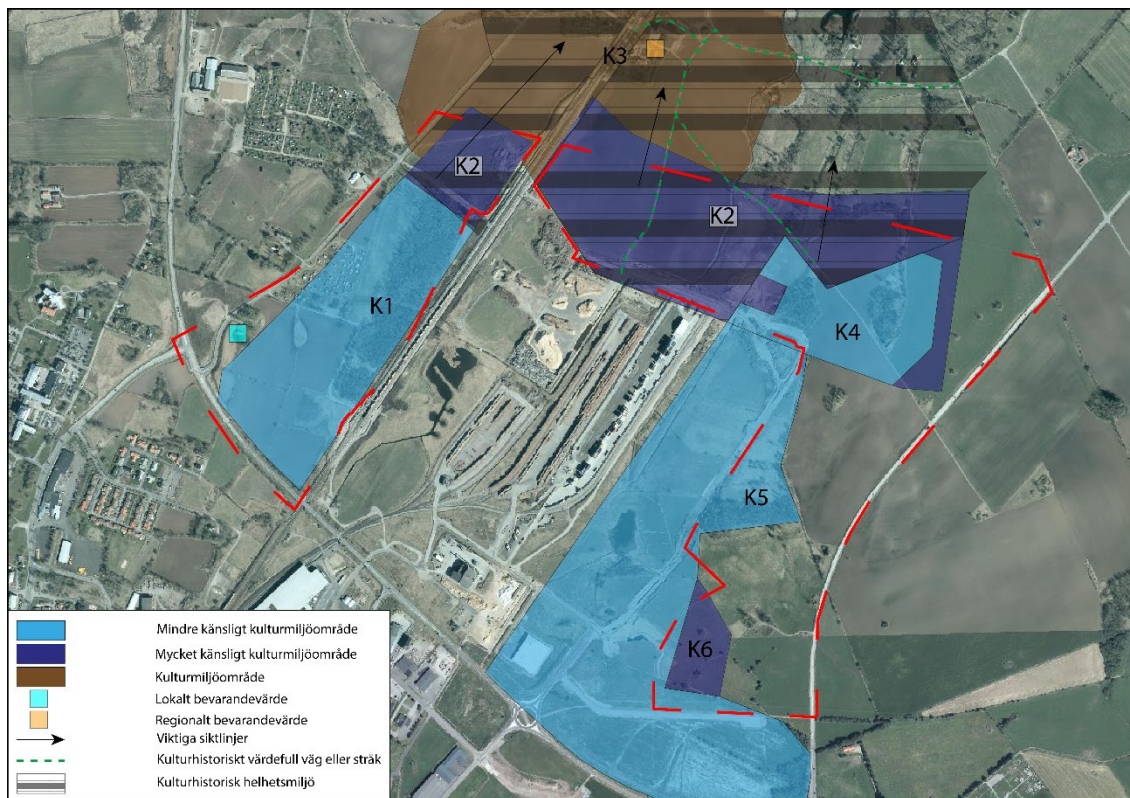


Bild 18 visar kulturmiljöområden med olika känslighet till förändring inom och i närheten av programområdet. Bilden illustrerar också var det finns byggnader/gårdar med bevarandevärde, viktiga siktlinjer, kulturhistoriskt värdefulla vägar samt kulturhistorisk helhetsmiljö. Planprogramområdet är markerat med röd streckad linje.

K1

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

K2

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

K3

Området har ett regionalt bevarandevärde och består av den medeltida kyrkbyn Friggeråker som omges av ett öppet, mjukt kuperat odlingslandskap. I sin nuvarande omfattning består byn av bebyggelse både öster och väster om järnvägen. Området präglas av fullåkersbygd där de samlade åkerskiftena strålar ut från byn åt olika håll, avgränsade av vägar och stengärdesgårdar.

En bygata kantad av stora lövträd från bytån fortsätter västerut. Området karaktäriseras av samlad by med kyrka och prästgård samt bytå.

K4

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

K5

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

K6

Mycket känsligt kulturmiljöområde avgränsat till ett område med tre registrerade fornlämningar väster om Marjarps gård, två gånggrifter och en hällkista, två gravformer från bondestenåldern. Direkt öster om delområdet finns även tre stensättningar. Marjarps gård har bedömts ha regionala bevarandevärden, dels på grund av dess bevarade samlade struktur, dels på grund av omgivningen av fornlämningar. Gårdsbebyggelsen utgör, upplevelsemässigt, en viktig kontext för fornlämningarna och visar på kontinuiteten av det mänskliga brukandet i området. Gården har dock rivits och därmed bryts kontinuiteten.

Miljöbedömning

Programförslag

Planprogrammet föreslår följande ställningstaganden vad gäller kulturmiljöområden:

- Att vissa befintliga gränser som trädridåer bör bevaras.
- Att höjden på byggnader inom kvartersmark i programområdets norra delar bör regleras lägre så att stads- och landskapsbilden från Friggeråker kyrkbyn och Stora Bäckabo påverkas mindre.
- Att byggnaders placering i norra delen av programområdet bör regleras så att de placeras så långt söderut som möjligt inom kvartersmarken.
- Att vissa siktlinjer till Friggeråker kyrkby, Stora Bäckabo och ängsmarken norr om programområdet från gator inom området bör bevaras genom att reglera var byggnader kan placeras.
- Att siktlinjer från vägar och gator mot synliga fornlämningar bör skyddas.

Ett genomförande av programmets intentioner skulle kunna innebära att delar av mindre känsliga kulturmiljöområden K1, K4 och K5 påverkas. Även delar av mycket känsliga kulturmiljöområden K2 och K6 samt delar av kulturmiljöområdet K3 kan påverkas. Vissa kulturhistoriskt värdefulla vägar eller stråk, några siktlinjer, en gårdsmiljö, vissa

stengärdesgårdar samt delar av den kulturhistoriska helhetsmiljön kan i viss utsträckning komma att påverkas.

Ställningstagandena bedöms innebära tillräckligt skydd samt att påverkan från planprogrammet inte innebär betydande påverkan på riksintresset för kulturmiljövården som helhet.

Den påverkan på kulturmiljöområdena som ett genomförande av programförslaget innebär bedöms som acceptabel för att tillgodose riksintresse för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer samt för att möjliggöra den fortsatta gröna omställningen av godstransporter.

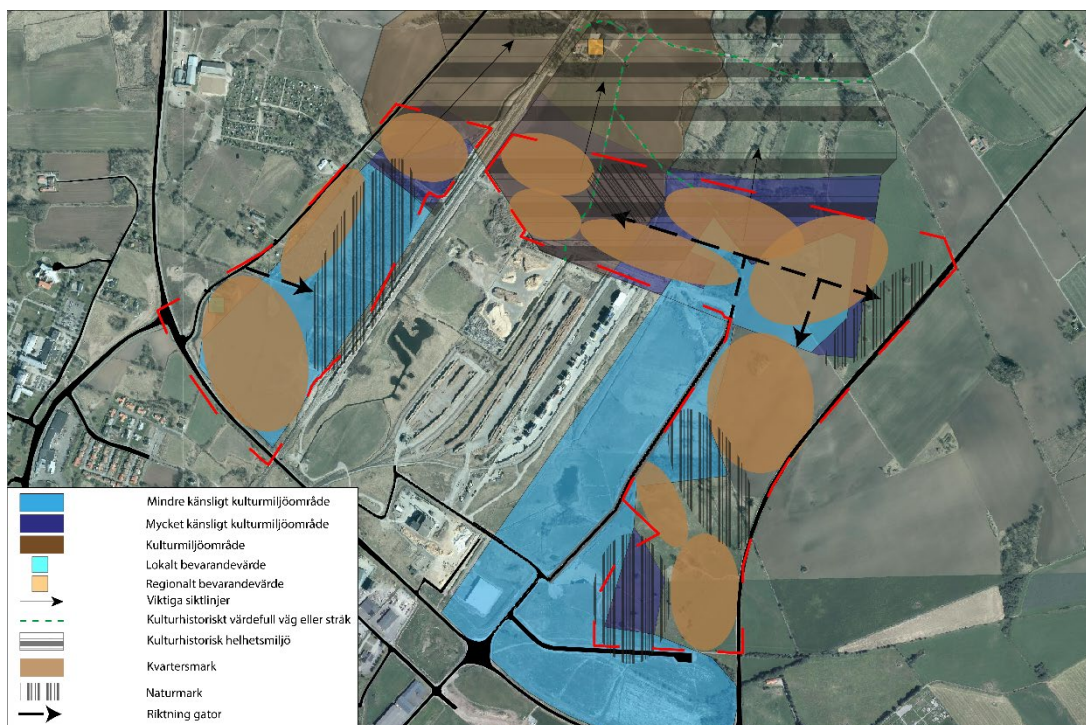


Bild 19 visar möjlig ungefärlig markanvändning enligt planprogrammet samt vilka delar av kulturmiljöområdena som kan påverkas. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

Nollalternativ

Fortsatt brukning av marken på samma sätt som idag bedöms inte innebära någon nämnvärd negativ eller positiv påverkan på kulturmiljöområdena.

5.2 Vatten

5.2.1 Ytvatten

Förutsättningar

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

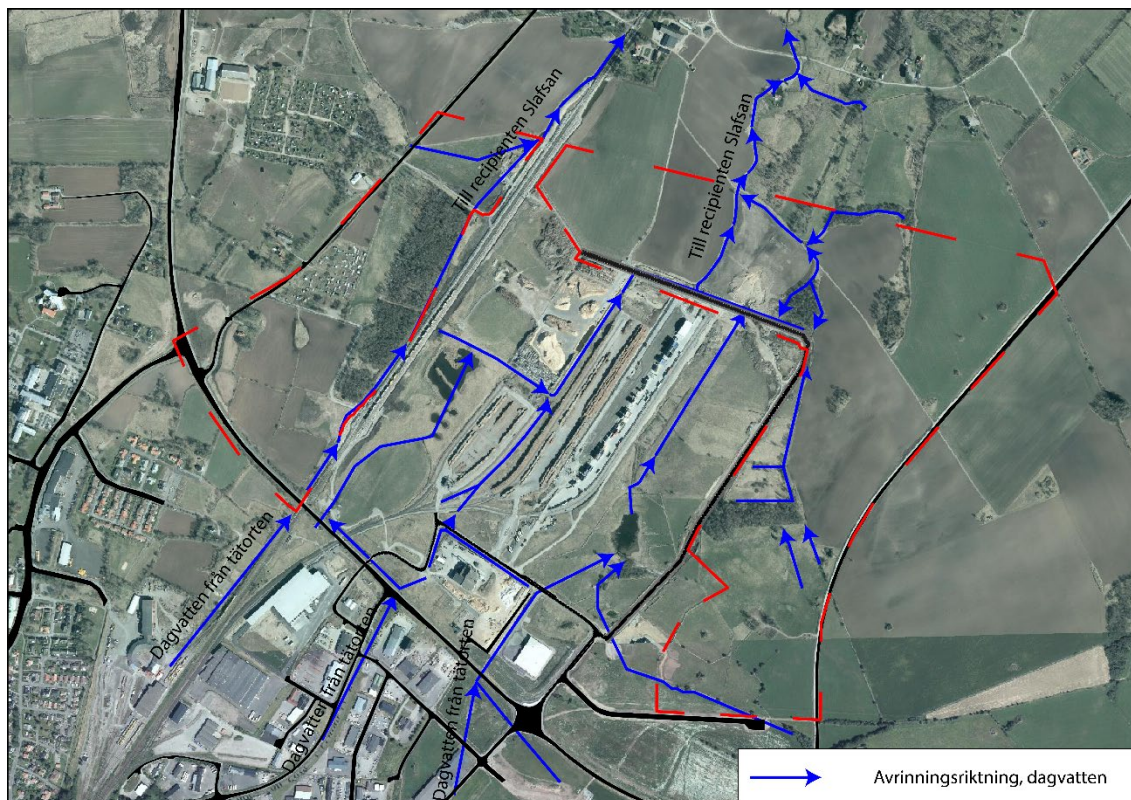


Bild 20 visar dagvattenflödet genom programområdet idag. Programområdet är markerat med en röd streckad linje.

Slafsan bedöms uppnå god ekologisk status med vissa förbehåll men inte god kemisk status på grund av vissa ämnen. De förbehåll som påverkar den ekologiska statusen är att det finns hinder för fiskar och andra vattenlevande djur samt att stränder och botten påverkas. Vattendraget är också påverkat av övergödning, främst på grund av den jordbruksmark som finns i vattendragets närhet.

Vattendraget uppnår ej god kemisk status på grund av bromerad difenyleter (PBDE) samt kvicksilver och kvicksilverföreningar. I samtliga av Sveriges undersökta vattendrag överskrider gränsvärdet för PBDE. PBDE:er som innehåller brom är förbjudna att producera och använda. I samtliga av Sveriges undersökta vattendrag överskrider gränsvärdet för kvicksilver och kvicksilverföreningar. I Sverige gäller sedan 2009 förbud mot kvicksilverhaltiga varor med vissa undantag. Källor som har en betydande påverkan på vattendragets status är jordbruket, enskilda avlopp, atmosfärisk deposition, dammar, barriärer och slussar.

Miljöbedömning

Programförslag

Programförslaget innebär att mark som idag inte är hårdgjord kommer bli hårdgjord som antingen gata eller kvartersmark. För att hantera det dagvatten som dessa hårdgjorda ytor bidrar med innehåller planförslaget följande ställningstaganden:

- Dagvatten från programområdet ska fördröjas och renas innan det lämnar programområdet.
- Dagvatten från verksamheter ska renas och till viss del fördröjas inom den egna fastigheten.

- Dagvattnet bör så långt som möjligt hanteras genom öppna diken.
- Kommunens dagvattenplan ska följas.
- Programområdets östra sida ska dräneras till det dike som inte passerar igenom Natura-2000 området norr om planprogrammet.
- Verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten behöver utökas så att det omfattar hela programområdet.
- Samtliga diknings- och markavttningsföretag som helt eller delvis berörs av planprogramområdet behöver omprövas.
- Allmän plats med användningen natur föreslås för områden som behövs för hantering av dagvatten.

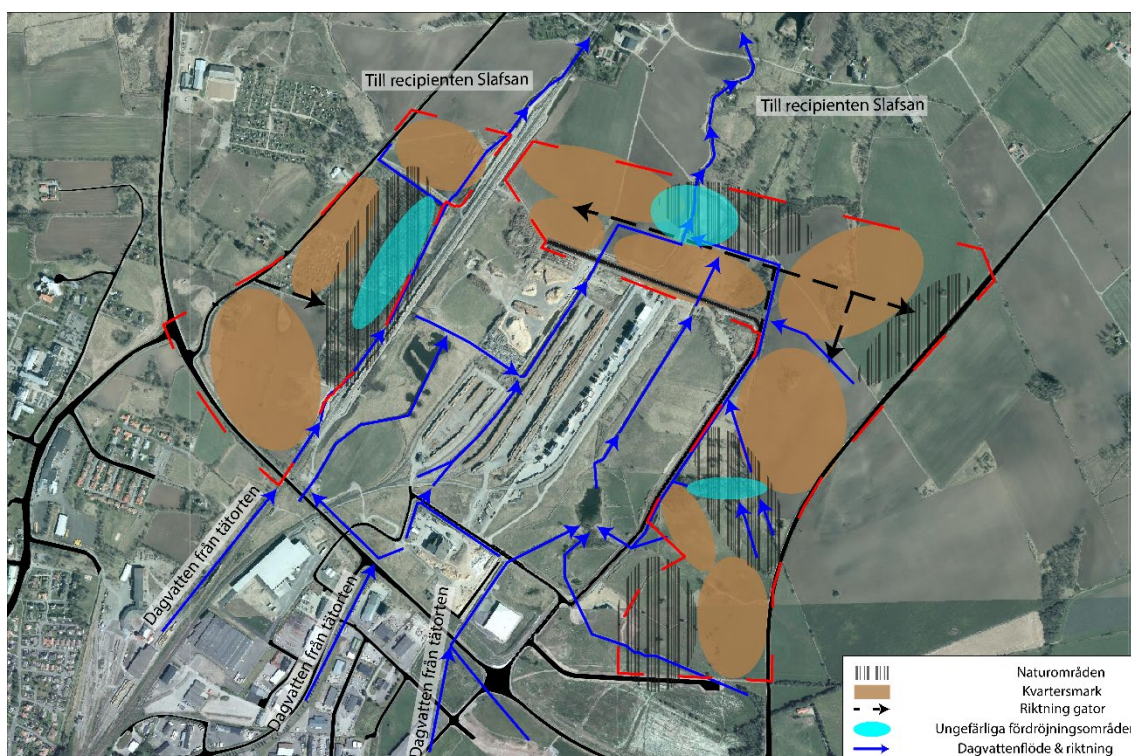


Bild 21 visar möjlig ungefärlig markanvändning samt ytor för fördröjning enligt programförslaget. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

Programförslaget bedöms inte påverka Slafsans kemiska status eftersom dagvattnet från kvartersmarken kommer fördröjas och renas innan det lämnar programområdet. Programförslaget innebär en utveckling av området med möjlighet för industri- och logistiketableringar, dessa verksamheters miljöpåverkan prövas vid etablering av MÖS. Planprogrammet innehåller också ställningstaganden som medför att dagvatten ska renas och till viss del fördröjas inom varje enskild fastighet innan det når kommunens dagvattenhantering. Det innebär att eventuellt förorenat dagvatten från verksamheter inte når den kommunala dagvattenhanteringen och inte heller i förlängningen Slafsan. Eftersom programmet innehåller ställningstaganden om fördröjning och rening av dagvatten bör inte heller övriga ytor så som gator bidra med föroreningar till Slafsan. Eftersom planprogrammet även innebär att marken inte längre kommer gödslas bedöms det innebära positiv inverkan på den ekologiska statusen vad gäller övergödning.

Programförslaget bedöms alltså inte bidra med betydande mängder föroreningar och framförallt inte kvicksilver, kvicksilverföreningar eller bromerade och på så sätt försämra eller äventyra Slafsans kemiska status.

Eftersom den ekologiska statusens bedömning beror på vandringshinder samt påverkan på stränder och botten bedöms inte programförslaget innebära någon negativ påverkan så att statusen försämras eller äventyras.

Nollalternativ

Alternativet innebär att mark fortsatt används som jord- och skogsbruk. Det bedöms innebära en fortsatt påverkan genom övergödning och bedöms därför kunna innebära en fortsatt negativ påverkan på Slafsans miljö kvalitetsstatus.

5.2.2 Grundvatten

Förutsättningar

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

Grundvattenförekomsten ”Falköping kalksten” uppnår inte god kemisk status på grund av höga halter av bekämpningsmedel som främst kommer från jordbruk. Förekomsten påverkas också av punktkällor av förorenade områden relaterade till textilindustri, kemtvätt och ytbehandlingsindustri.

Grundvattenförekomsten ”Falköping – Skövde” har ett upptagningsområde med en area om ungefär 888 kvadratkilometer. Grundvattenförekomsten Falköping kalksten har ett upptagningsområde med en area om ungefär 100 kvadratkilometer.

Inom programområdet finns det en enskild brunn med osäkert läge, eventuellt med koppling till den gård som tidigare fanns i områdets östra del.

Miljöbedömning

Programförslag

Ett genomförande av programmets intentioner bedöms innebära att vatten i lägre utsträckning kan infiltreras till grundvattentäkterna eftersom mer mark blir hårdgjord. Sådan hårdgjord mark kan exempelvis bestå av byggnader, parkeringsplatser, gator eller gång- och cykelvägar. Effekten blir att färre ytor bidrar med vatten till grundvattenförekomsterna vilket kan påverka deras kvantitativa status. Programområdet omfattar cirka 110 hektar eller strax över 1 kvadratkilometer vilket motsvarar ungefär mellan 1 procent av förekomsten ”Falköping kalkstens” totala upptagningsområde. Planprogrammets ställningstagande gällande fördröjning och rening av dagvatten bedöms bidra till att motverka sänkning av grundvattennivåerna även om den genomsläppliga ytan minskar.

Falköpings kommuns dagvattenplan ska efterlevas vid exploatering vilket bland annat innebär att 10 millimeter dagvatten ska fördröjas och renas inom fastigheten. Planprogrammets ställningstagande gällande fördröjning och rening av dagvatten bidrar till att motverka sänkning av grundvattennivåerna.

Verksamheter som etableras inom programområdet som medför utsläpp som kan påverka grundvattnet ska prövas av tillsynsmyndigheten Miljösamverkan östra Skaraborg eller inneha miljötillstånd enligt Miljöbalken.

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

Den enskilda brunn som med osäkert läge som enligt SGU finns inom programområdet kommer tas bort.

Nollalternativ

Eftersom nollalternativet innebär att jordbruksmarken inte exploateras innebär det att bekämpningsmedel från brukningen kan fortsätta att negativt påverka grundvattenförekomsterna.

5.3 Naturmiljö

5.3.1 Generellt biotopskydd

Förutsättningar

Inom planprogramområdet finns ett antal biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet. Enligt genomförd naturvärdesinventering finns tre småvatten, åtta diken, tre alléer, åtta åkerholmar, 24 stenmurar och 58 odlingsrösen. Vissa av biotoperna överlappar varandra, det kan exempelvis handla om att det på samma plats finns odlingsröse och åkerholme.

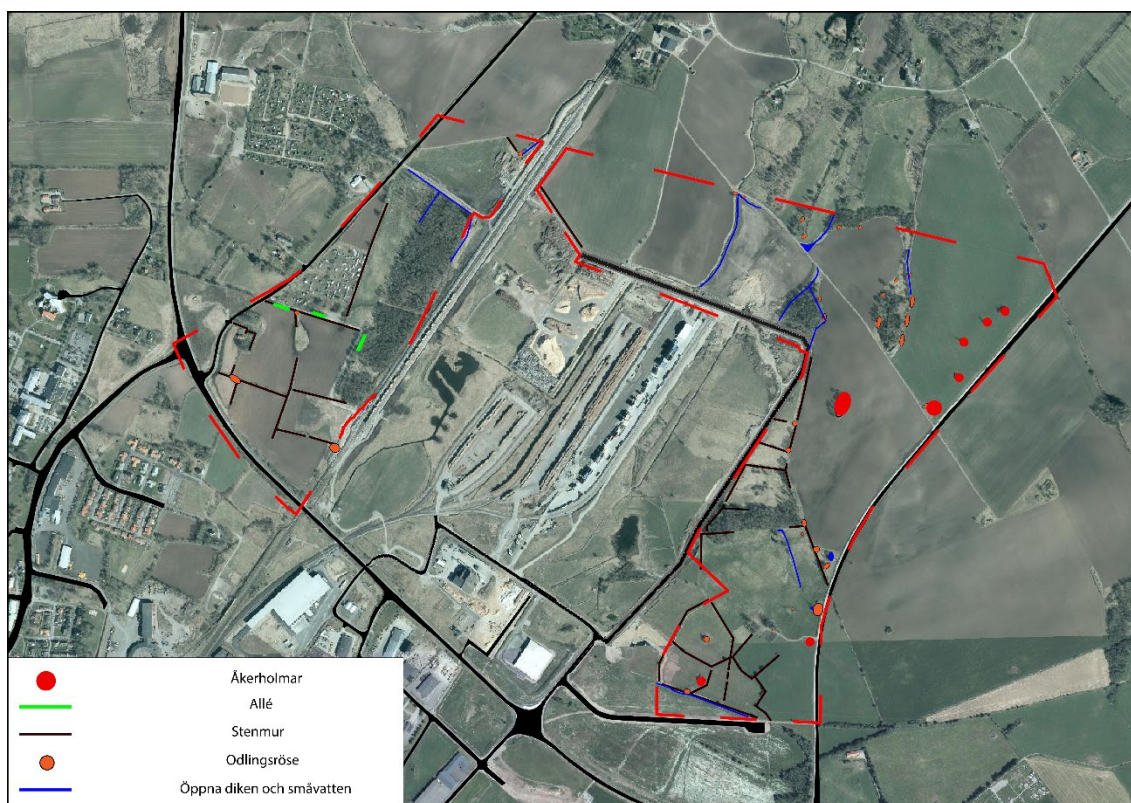


Bild 22 visar biotoper som omfattas av generella biotopskyddet inom planprogramområdet. Programområdet markerat med röd streckad linje.

Miljöbedömning

Programförslag

Programförslaget medför påverkan på vissa biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet.



Bild 23 visar möjlig ungefärlig markanvändning enligt programförslaget. Programområdet är markerat med en röd streckad linje.

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

Eftersom negativ påverkan på biotoper som omfattas av det generella skyddet bör kompenseras bedöms programförslaget innebära liten eller ingen negativ påverkan.

Nollalternativ

Alternativet bedöms innebära att de generella biotopskydden i huvudsak finns kvar men inte någon nämnvärd positiv påverkan. Det ska dock påtalas att de generella biotopskydden existerar eftersom marken brukats hårt och dessa biotoper utgör oaser inom marker som annars präglas av monokulturer med mycket låg eller obefintlig biologisk mångfald. Eventuellt skulle alternativet kunna innebära en mindre negativ påverkan eftersom det inte finns något krav på skötsel av biotoperna och de därmed riskerar att växa igen.

5.3.2 Fridlysta arter

Förutsättningar

Inom och i närheten av programområdet har ett antal fridlysta arter observerats, dessa observationer har registrerats dels genom naturvärdesinventeringar men även artportalen och

kommunens naturvårdsprogram. Enligt dessa källor har 18 olika fridlysta arter observerats i närområdet under de senaste 20 åren. Arterna vistas olika permanent på platsen, vissa eventuellt endast sporadiskt.

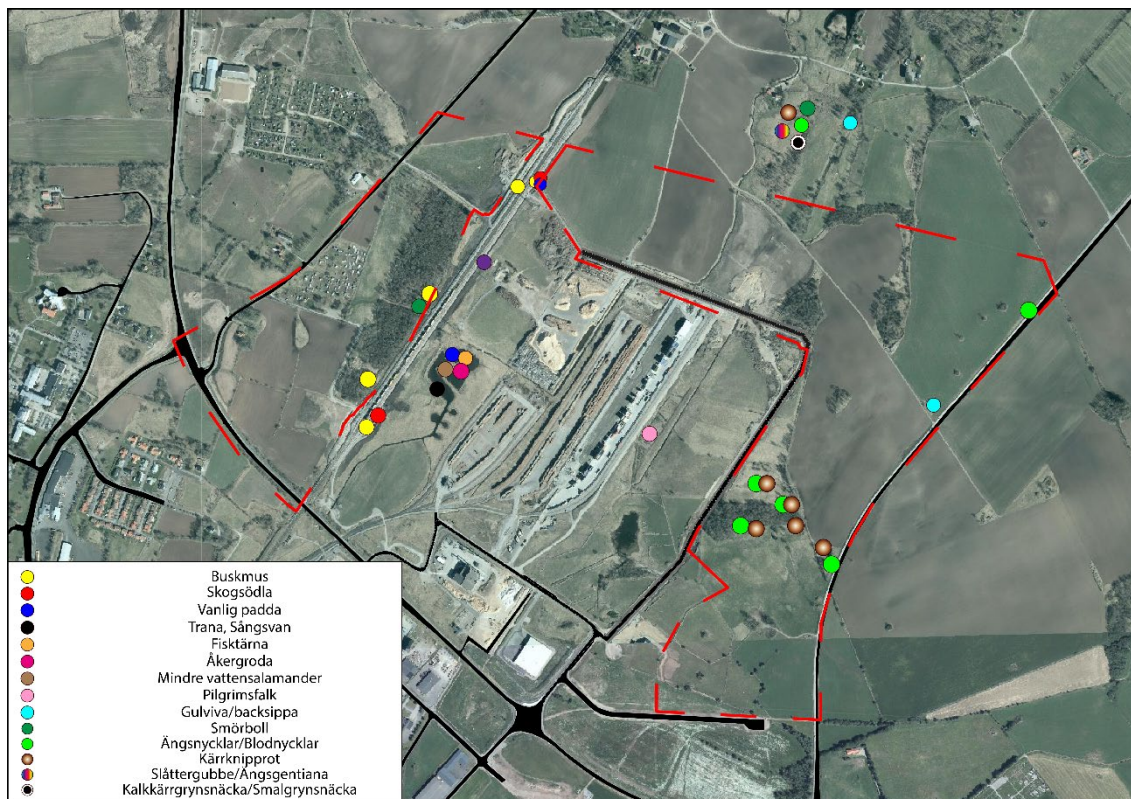


Bild 24 visar fridlysta arter enligt artportalen, naturvärdesinventering och naturvårdsprogram. Markörernas placering är inte exakt utan indikerar ungefär var arterna har observerats.

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

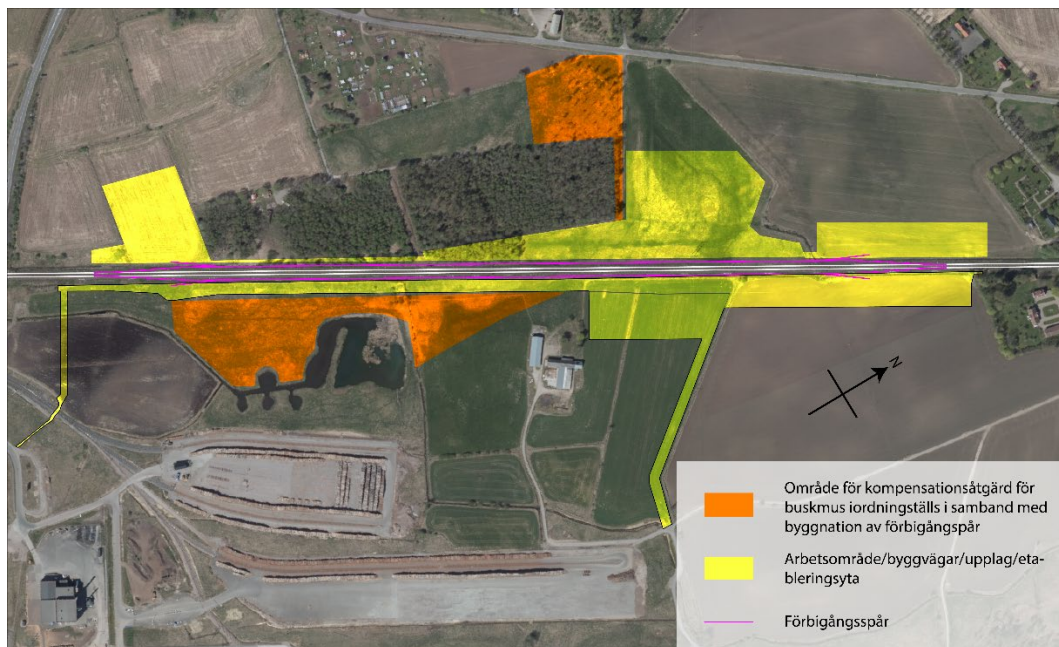


Bild 25 visar områden där kompensationsåtgärder iordningställs för busk mus och områden som påverkats under iordningställandet av förbigångsspåren.

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

Miljöbedömning

Programförslag

Planprogrammet föreslår följande ställningstagande gällande fridlysta arter:

- Biotoper där växt- och djurarter som omfattas av artskyddsförordningen identifierats ska så långt som möjligt skyddas från exploatering.

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

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

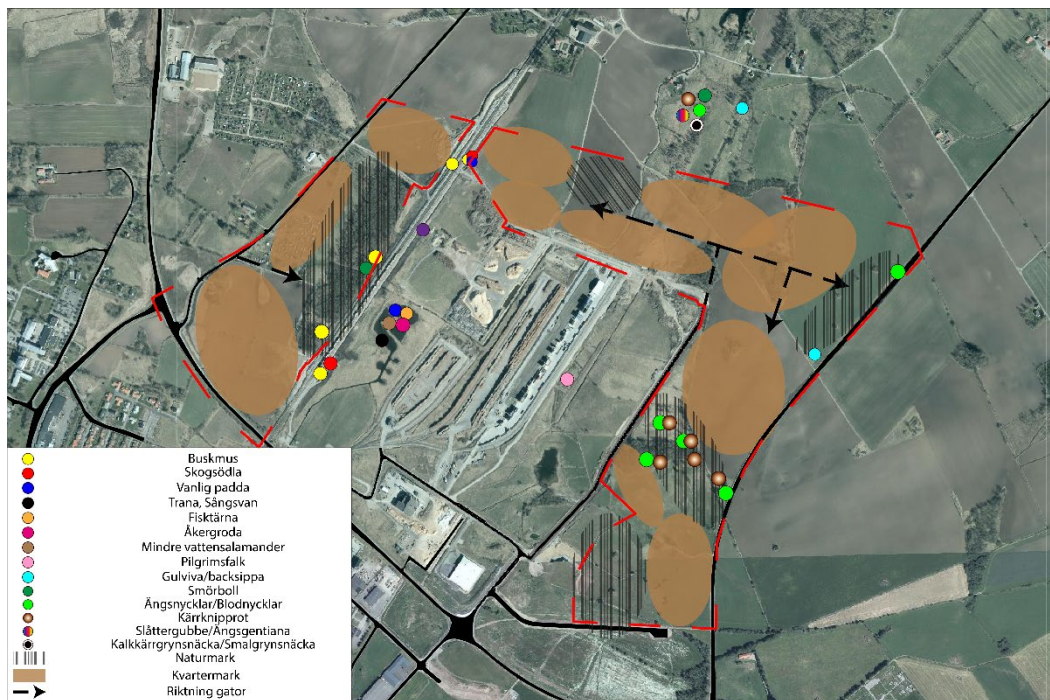


Bild 26 visar planprogrammets ungefärliga intentioner och skyddade arters inventeringsplats. Programområdet är markerat med röd streckad linje.

Eftersom planprogrammet till stor del innebär skydd för fridlysta arter och eftersom arterna omfattas av skydd enligt artskyddsförordningen bedöms programförslaget innebära inga eller endast mindre negativa konsekvenser.

Nollalternativ

En fortsatt brukning av marken likt idag bedöms inte innebära vare sig positiva eller negativa konsekvenser för fridlysta arter. Framtida rationaliseringar av jordbruket kan dock innebära negativa konsekvenser för arterna.

5.3.3 Natura 2000-området

Förutsättningar

Natura 2000-områden är riksintresseområde enligt 4 kap 1 och 8§ i miljöbalken (SFS 1998:808). Områdena ska därför redovisas i kommunernas översiktsplaner och beaktas vid alla myndigheters beslut. Enligt 4 kap. 8§ miljöbalken får inte en detaljplan antas om den strider mot Natura 2000-reglerna. Bygglov får inte medges förrän eventuellt tillstånd enligt miljöbalkens 7 kap 28§ lämnats.

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

körskador, trädplantering, dikning, dämning, isolering/ fragmentering utgör sådana faktorer som kan påverka området negativt.

Miljöbedömning

Programförslag

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

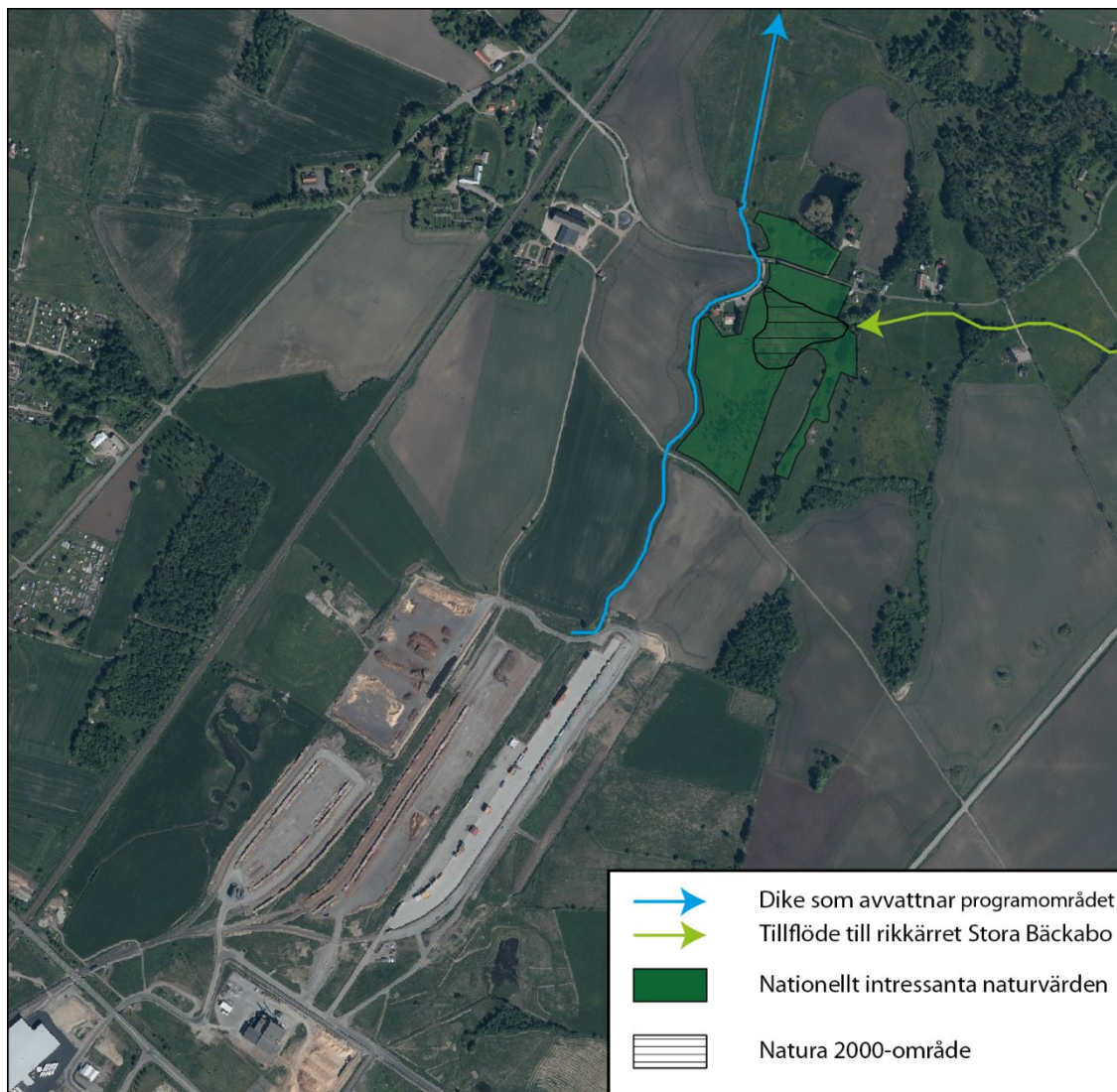


Bild 27 visar Natura 2000-området Stora Bäckabo, dess tillflöde samt det dike som avvattnar programområdets östra del som passerar väster om natura 2000-området.

Planförslaget innehåller följande ställningstagande:

- Programområdets östra sida ska dräneras till det dike som inte passerar igenom Natura-2000 området norr om planprogrammet.

Det större norrgående diket ska avvattna programområdets östra del och passerar utanför Natura 2000-området. Diket passerar under flera vägtrummor med en diameter mellan 0,8-1,0 m, vilka i sin tur stryker flödet innan diket passerar Natura 2000-området. Vid passagen förbi rikkärret

ligger dikesbotten minst 3 meter under kringliggande marknivå. Diket som avvattnar programområdet bedöms därför inte tillföra vatten till Natura 2000-området. Bild 28 nedan med höjdkurvor och markerat Natura 2000-området visar att diket är lägre än Natura 2000-området och att diket måste passera en vägtrumma i norra delen av planområdet som stryper tillförseln.

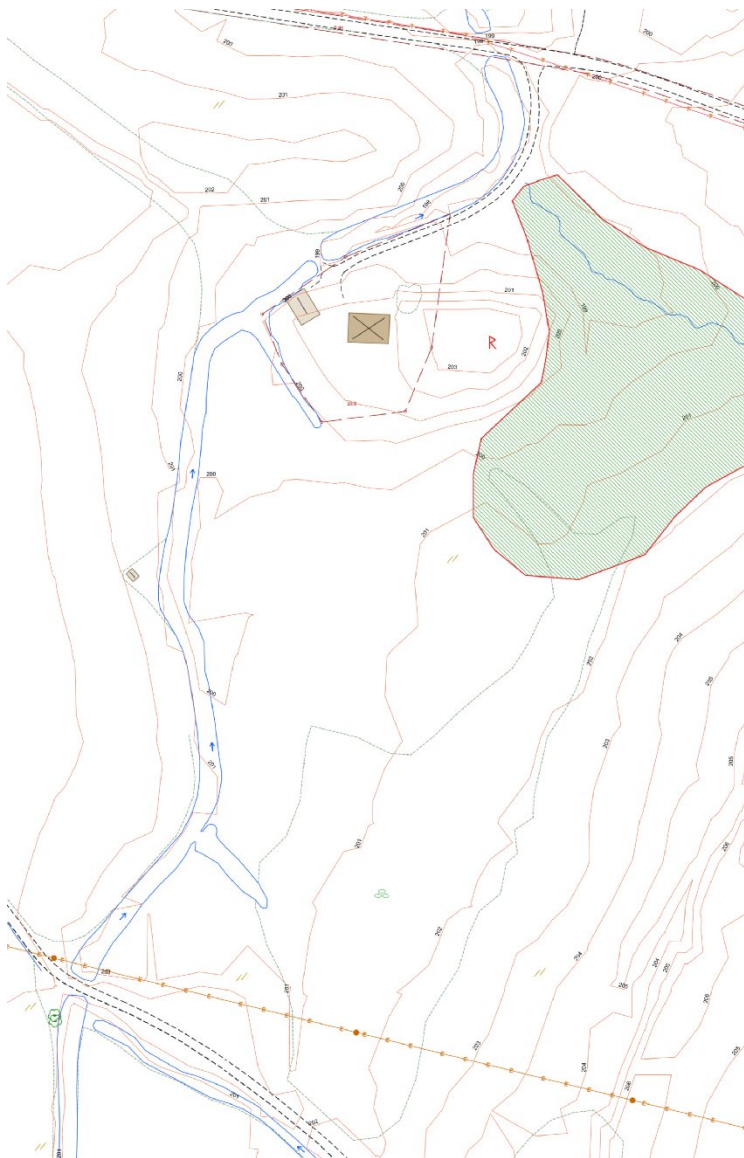


Bild 28 visar diket som avvattnar befintliga logistikområde med höjdkurvor och Natura 2000-området markerat.

Genom ställningstagandet bedöms planprogrammet inte innebära någon negativ påverkan på natura 2000-området.

Nollalternativ

Dagvatten från befintliga Skaraborg Logistic Center kommer fortsatt att avvattnas via samma dike som planprogrammet föreslår. Jordbruksmarken kommer fortsatt att avvattnas som idag vilket potentiellt kan bidra med gödningsmedel och bekämpningsmedel till diket som rinner igenom natura 2000-området och medföra en liten negativ påverkan.

5.4 Människors hälsa

5.4.1 Buller

Förutsättningar

Inom programområdet förekommer buller från riksväg 46, länsväg 184, väg 2841, Västra stambanan. Buller kommer även förekomma från den överlämningsbangård som projekteras och det förekommer buller från befintliga terminaler.

Utöver det bostadshus som finns inom programområdet är närmsta permanenta bostad inom fastigheten Friggeråker 25:9 cirka 60 meter väster om väg 2841. Det finns även bostadshus på fastigheterna Friggeråker 23:1 och Friggeråker 23:8. Båda ligger ungefär 250 meter norr om programområdet. Norr om programområdet finns ytterligare sex bostäder som alla ligger över 250 meter från programområdesgränsen.

Bostadsområden söder om länsväg 184 främst väster om Västra stambanan bedöms uppleva buller från främst länsvägen samt stambanan och inte av buller från befintliga terminaler eller den nya överlämningsbangården.

Miljöbedömning

Programförslag

Planprogrammet innehåller följande ställningstaganden angående bullerpåverkan:

- För att undvika att riktvärden för buller och vibrationer överskrids vid bostäder ska bullerskyddande åtgärder säkerställas i detaljplan antingen genom reglering av byggnader inom kvartersmark eller uppförande av skydd inom allmän plats.

Planprogrammet syftar till att möjliggöra för industrietableringar vilket inkluderar verksamheter med omgivningspåverkan. Sådana etableringar kan medföra bullerpåverkan. Exakt vilken bullerpåverkan verksamheterna medför är omöjligt att avgöra innan etablering eftersom det beror på typen av verksamhet. Enligt den bullerutredning som tagits fram finns det risk för buller som överstiger riktvärden vid bostäder norr, väster och sydväst om programområdet. Därför föreslås att bullerskyddande åtgärder ska säkerställas i detaljplan antingen genom reglering av byggnader inom kvartersmark eller uppförande av skydd inom allmän plats. Detta ställningstagande säkerställer att planprogrammet vid ett genomförande inte medför buller som överstiger riktvärden. Vid genomförande av planprogrammet kommer det förekomma buller både vid anläggande av gator och eventuella spår samt vid byggnation.

Nollalternativ

Fortsatt brukning av marken bedöms inte innebära något betydande buller eller att riktvärden överskrids. Nollalternativet innebär också att de bullerskyddande åtgärder som föreslås i programmet och dess effekt på buller från befintlig infrastruktur och verksamheter uteblir.

5.4.2 Vibrationer

Förutsättningar

Det bedöms förekomma vibrationer från riksväg 46, länsväg 184, Västra stambanan, nya överlämningsbangården och befintliga terminaler. Inga av ovan nämnda vibrationskällor bedöms påverka närmaste bostäder så att riktvärden överskrids.

Miljöbedömning

Programförslag

Planprogrammet innehåller följande ställningstaganden angående vibrationspåverkan:

- För att undvika att riktvärden för buller och vibrationer överskrids vid bostäder ska bullerskyddande åtgärder säkerställas i detaljplan antingen genom reglering av byggnader inom kvartersmark eller uppförande av skydd inom allmän plats.

Planprogrammet syftar till att möjliggöra för logistiketableringar vilket kan medföra vibrationspåverkan vid tunga transporter. Etablering av ny depå eller utveckling av den befintliga väster om Västra stambanan bedöms kunna innebära vibrationer som överstiger riktvärden vid närmaste bostad. Även en förlängning av befintliga terminaler bedöms kunna medföra ökat buller vid närmsta bostad. Därför föreslås att bullerskyddande åtgärder säkerställas i detaljplan antingen genom reglering av byggnader inom kvartersmark eller uppförande av skydd inom allmän plats. Detta ställningstagande säkerställer att planprogrammet inte medför störande vibrationer alltså ingen negativ effekt.

Nollalternativ

Fortsatt brukning av marken bedöms inte innebära något betydande vibrationer eller att riktvärden överskrids.

5.4.3 Störande ljus

Förutsättningar

Det förekommer ljus längs Västra stambana, speciellt vid de nya förbigångsspåren. Det förekommer även höga ljuslyktor vid befintliga terminaler och den nya överlämningsbangården samt längs riksväg 46 och länsväg 184. Logistikverksamhet som den vid de befintliga terminalerna behöver vara belysta under dygnets mörka timmar av säkerhetsskäl både vid ankomst och avgång men även vid lastning och lossning.

Miljöbedömning

Programförslag

Planprogrammet syftar till att möjliggöra för logistik- och depåetableringar som kan medföra ljussken som kan vara störande. Exakt vilken påverkan verksamheterna medför är omöjligt att avgöra innan etablering eftersom det beror på typen av verksamhet. Etablering av ny depå eller utveckling av den befintliga väster om Västra stambanan bedöms kunna innebära ljussken som kan vara störande vid närmaste bostad så även en förlängning av befintliga terminaler. Det är svårt eller omöjligt att vid planläggning förhindra eller minska effekten av ljus som uppfattas som störande vid ett genomförande av programförslaget. Ljuskällor med omgivningspåverkan som är störande för trafik eller boende på grund av hög ljusstyrka, bländning eller blinkande ljus

är lovpliktiga enligt 6 kap. 3a§ PBF. Sådana ljuskällor kan i vissa fall avskärmade så att ljus inte når vissa riktningar. Det kan även hanteras som ett tillsynsobjekt om ljuset stör någon. Det bedöms vara få bostäder som kan påverkas av störande ljussken.

Nollalternativ

Fortsatt brukning av marken bedöms inte innebära något betydande störande ljus och därmed ingen påverkan.

5.4.4 Störande lukt

Förutsättningar

Det bedöms inte finnas källor till störande lukt inom programområdet. Det finns en gödselbrunn ungefär 350 meter norr om programområdet och hästsportverksamhet cirka 350 meter väster om programområdet som bedöms kunna bidra med störande lukt. Den förhärskande vindriktningen är dock västlig till sydlig vilket innebär att lukten inte kommer färdas mot programområdet. Programområdet omgärdas av främst jordbruksmark, förutom i söder, som tillfälligt kan bidra med störande lukt.

Miljöbedömning

Programförslag

Planprogrammet innehåller följande ställningstagande om placering av olika markanvändningar:

- Kvartersmark väster om Västra stambanan bör planläggas för depåverksamhet.

Planprogrammet syftar till att möjliggöra för logistik- och depåetableringar vilket bedöms innebära minimal risk för lukt som kan vara störande. Skulle störande lukt ändå uppstå är den förhärskande vindriktningen är sydlig och västlig vilket innebär att potentiell lukt blåser mot nordost, bort från Falköping och de flesta omkringliggande bostäderna.

Nollalternativ

Fortsatt brukning av marken bedöms fortsatt innebära möjlighet till störande lukt för närmast belägna bostäder. Lukten bedöms dock vara av liten eller av ingen konsekvens för närliggande bostäder eftersom det får anses vara tillhörande boende på landsbygden.

5.4.5 Luftutsläpp

Förutsättningar

I närheten av programområdet är det fjärrvärmeverket på fastigheten Radiatorn 1 som har tillstånd för luftutsläpp. Tillståndet gäller bland annat långtgående krav på rening och högsta tillåtna halt av svaveldioxid, kväveoxider och stoft i utsläpp till luft och utsläpp av rökgaskondensat till vatten.

Luftutsläpp från trafik förekommer både på gator inom och utanför programområdet men främst från trafiken på riksväg 46 och länsväg 184 eftersom den bedöms vara störst där. Även väg 2841 har viss trafik men inte i samma utsträckning.

Rimligtvis förekommer även luftutsläpp vid brukning av marken inom programområdet. I Sverige är jordbruket en av de tre största källorna till utsläpp av växthusgaser tillsammans med industrier och transporter.

Den förhärskande vindriktningen innebär att samtliga luftutsläpp sprids bort från Falköpings tätort mot nordost och påverkar därmed i värsta fall ett fåtal bostäder på landsbygden.

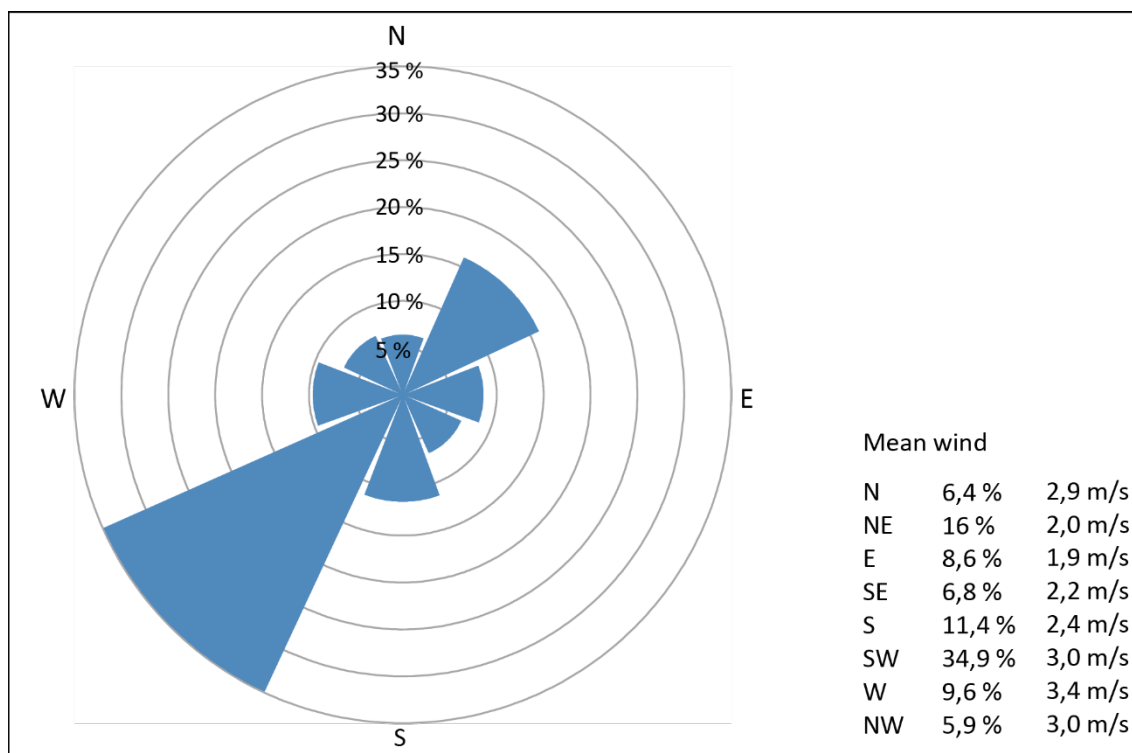


Bild x visar vindros med övergripande vindriktningar och hastigheter för Marjarps logistikområde. Det framgår att vinden i huvudsak blåser från sydväst men att det även förekommer vind från nordväst och andra väderstreck.

Miljöbedömning

Programförslag

Planprogrammet innehåller följande ställningstagande om placering av olika markanvändningar:

- Kvartersmark väster om Västra stambanan bör planläggas för depåverksamhet.

Eftersom programförslaget syftar till att möjliggöra logistik- och depåverksamheter är en rimlig bedömning att programmet medför främst ökad tung trafik och därmed ökad mängd utsläpp, förutsatt att den inte är eldriven. Den förhärskande vindriktningen är sydvästlig vilket innebär att luftföroreningar oftast blåser mot nordost, bort från Falköping och de flesta omkringliggande bostäderna. I värsta fall påverkas ett fåtal bostäder på landsbygden av vissa förhöjda utsläpp. Avstånden till bostäderna och det öppna landskapet bedöms innebära att människors hälsa inte riskeras. Därmed bedöms den påverkan från planprogrammet som endast lite negativ. Programmet medför därutöver att tung trafik förflyttas från vägarna till järnväg vilket på regional eller nationell nivå bidrar till minskade utsläpp.

Nollalternativ

Vid fortsatt brukning av marken kvarstår de utsläpp som det för med sig i form av användning av maskiner. Befintlig planlagd mark exploateras i enlighet med planerna vilket kan innebära vissa luftutsläpp. Utsläpp från trafiken på gatorna inom Marjarps logistikområde och vägarna utanför bedöms öka i enlighet med Trafikverkets generella beräkningar för trafikökning.

6. Samlad bedömning

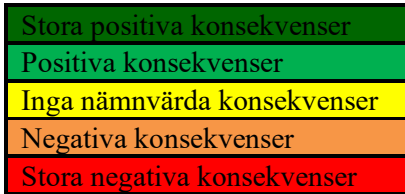
6.1 Samlad bedömning miljöaspekter

I den samlade bedömningen beskrivs de huvudsakliga konsekvenserna samlat och sammanvägt. Programförslaget bedöms kunna innebära negativa konsekvenser för fornlämningar och kulturmiljöområden som följd av att mark inom kulturmiljöområden och med fornlämningar under jord ianspråk tas. Eftersom programförslaget föreslår planläggning av industriverksamheter bedöms det kunna innebära viss störande lukt och ljussken för vissa närliggande bostäder. För övriga miljöaspekter bedöms planprogrammet inte innebära nämnvärda negativa eller positiva konsekvenser eftersom planprogrammet innehåller ställningstaganden som förhindrar eller förmildrar konsekvenser vid ett genomförande.

Nollalternativet bedöms medföra negativa konsekvenser för fornlämningar, yt- och grundvatten samt Natura 2000 området eftersom brukningen av marken på lång sikt har en negativ påverkan på fornlämningar och att gödningsmedel och eventuellt bekämpningsmedel når yt- och grundvattnet samt Natura 2000-området. För övriga miljöaspekter bedöms nollalternativet inte innebära nämnvärda negativa eller positiva konsekvenser eftersom brukning av marken varken bedöms skada eller gynna dem.

Konsekvenserna för miljöaspekterna vid genomförande av programförslaget eller nollalternativet sammanfattas i tabell 3 nedan och följer bedömningsskalan enligt kapitel 2.2.

Miljöaspekter	Programförslag	Nollalternativ
Fornlämningar		
Kulturmiljöområden		
Ytvatten		
Grundvatten		
Generellt biotopskydd		
Fridlysta arter		
Natura 2000-området		
Buller		
Vibrationer		
Störande ljus		
Störande lukt		
Luftutsläpp		



Stora positiva konsekvenser
Positiva konsekvenser
Inga nämnvärda konsekvenser
Negativa konsekvenser
Stora negativa konsekvenser

Tabell 3 sammanfattar konsekvenserna av programförslaget och nollalternativet fördelat på de miljöaspekter som behandlats i kapitel 5.

Den negativa påverkan som ett genomförande av programförslaget innebär för miljöaspekterna ska avvägas mot säkerställande av den framtida funktionen av riksintresset för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer. Därutöver ska de avvägas mot reduktion av klimatutsläpp och uppfyllnad av miljömålet om begränsad klimatpåverkan samt möjligheter för det regionala näringslivet.

Bedömningen är att säkerställande av riksintresset för kommunikationer inom området för planprogrammet är viktigare än den negativa påverkan inte som genomförande av planprogrammet medför. Att den negativa påverkan på allmänna intressen som fornlämningar




och kulturmiljöområden samt enskilda intressen som störande ljus vid ett mindre antal bostäder inte överväger den positiva påverkan på det allmänna intresset att säkerställa riksintresset för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer samt att minska klimatutsläppen. Programförslagets negativa påverkan är främst lokal medan de positiva fördelarna är såväl regionala som nationella.











6.2 Måluppfyllelse

I detta kapitel beskrivs planprogrammets uppfyllelse av miljökvalitetsmålen samt riktvärden och miljökvalitetsnormer. Måluppfyllelsen beskrivs i text och i ett antal tabeller.

6.2.1 Miljökvalitetsmålen

Alternativens uppfyllelse av miljökvalitetsmålen sammanfattas i tabell 4 nedan enligt följande.

-  Alternativet bedöms bidra till att uppnå målet.
-  Alternativet bedöms varken bidra till eller försämra möjligheterna till att uppnå målet.
-  Alternativet bedöms inte bidra till att uppnå målet eller försämrar möjligheterna.

Miljömål	Program-förslag	Noll-alternativ	Motivering
Begränsad klimatpåverkan			Programförslaget möjliggör för en ökad reduktion av växthusgaser som utblir vid nollalternativet där brukningen av marken bedöms bidra med utsläpp av växthusgaser.
Frisk luft			Varken nollalternativet eller programförslaget bedöms påverka möjligheterna att uppnå målet.
Ingen övergödning			Att brukningen av marken fortsätter i ett nollalternativ bedöms bidra med övergödning. Eftersom programförslaget innebär att brukad mark ianspråk tas bedöms gödningen minska.
Levande sjöar och vattendrag			Programförslaget innehåller ställningstaganden angående dagvattenhantering som innebär fördröjning och rening av dagvatten. Nollalternativet innebär fortsatt potentiell påverkan från jord- och skogsbruk men även från befintliga områden. Påverkan bedöms ändå vara liten.
Grundvatten av god kvalitet			Nollalternativet innebär potentiellt fortsatt utsläpp av bekämpningsmedel.

			Programförslaget innehåller ställningstaganden angående rening av dagvatten men innebär samtidigt att mark blir hårdgjord.
Myllrande våtmarker	➔	⬇	Planförslaget innehåller ställningstaganden mot påverkan på våtmarken som är Natura 2000-område. Nollalternativet kan på lång sikt innebära att gödnings- och bekämpningsmedel når natura 2000-området.
Ett rikt odlingslandskap	⬇	➔	Planprogrammet innebär att jordbruksmark ianspråkats men det bedöms vara av väsentligt samhällsintresse att möjliggöra för fler klimatsmarta transporter. Nollalternativet innebär att marken fortsatt brukas likt idag vilket bedöms varken bidra eller försämra möjligheten att uppnå målet.
God bebyggd miljö	➔	➔	Programförslaget innebär att potentiellt störande etableringar placeras i utkanten av staden med avstånd till bostadsområden. Nollalternativet innebär ingen förändring mot idag.
Ett rikt växt och djurliv	➔	➔	Programförslaget innebär att områden med fridlysta arter planläggs som naturmark och skyddas från exploatering. Programförslaget innebär påverkan på vissa generellt skyddade biotoper men också förslag på kompensationsåtgärder. Nollalternativet innebär ingen förändring mot dagsläget och ingen förbättring.

Tabell 4 sammanfattar programförslagets och nollalternativets påverkan och uppfyllelse av miljökvalitetsmålen.

6.2.2 Miljökvalitetsnormer

Miljökonsekvensbeskrivningen för planprogrammet ska beakta miljökvalitetsnormer för ytvatten, grundvatten och luftkvalitet eftersom den geografiska avgränsningen omfattar vattendrag och grundvattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer. Miljökvaliteten för ytvatten, grundvatten och luftkvaliteten får inte försämrans.

Ytvatten

Programförslaget bedöms inte påverka Slafsans kemiska status eftersom dagvattnet från kvarterensmarken kommer fördröjas och renas innan det lämnar programområdet. Även vid skyfall kommer programområdet att översvämmas utan att vattenflödet ut påverkas avsevärt. Programförslaget innebär en utveckling av området med möjlighet för industri- och logistiketableringar, dessa verksamheters miljöpåverkan prövas vid etablering av MÖS och eventuella föroreningar i vatten ska renas innan det når kommunala dagvattenhanteringen. Programförslaget bedöms alltså inte bidra med kvicksilver, kvicksilverföreningar eller bromerade difenyleter och på så sätt påverka Slafsans kemiska status.

Eftersom den ekologiska statusens bedömning beror på vandringshinder samt påverkan på stränder och botten bedöms inte programförslaget innebära någon negativ påverkan så att statusen försämras eller äventyras.

Grundvatten




Ett genomförande av programmets intentioner bedöms innebära att vatten i lägre utsträckning kan infiltreras till grundvattentäkterna eftersom mer mark blir hårdgjord. Sådan hårdgjord mark kan exempelvis bestå av byggnader, parkeringsplatser, gator eller gång- och cykelvägar. Effekten blir att färre ytor bidrar med vatten till grundvattnet vilket kan påverka grundvattenförekomsternas kvantitativa status. Eftersom planprogrammet innehåller ställningstaganden om att dagvatten ska hanteras inom området bedöms denna påverkan vara begränsad. Den kvantitativa statusen för både grundvattenförekomsterna är god och bedöms inte försämras. Vad gäller den kemiska statusen ska dagvatten från verksamheter enligt dagvattenplan och ställningstagande till viss del fördröjas samt renas. Denna rening måste ske utan påverkan på grundvattenförekomsterna vilket är något som säkerställs vid bygglovsprövning. Miljöprövning av tillsynsmyndighet sker även för utsläpp i vatten. Förekomsten Falköping kalksten uppnår inte god kemisk status på grund av bekämpningsmedel som numera är förbjudna i Sverige. Ett genomförande av programförslaget bedöms med anledning av ovanstående inte innebära ökade halter och på så sätt negativ påverkan på den kemiska statusen för grundvattentäkterna så att den försämras eller äventyras.







Luft

Luftkvaliteten i området bedöms vara god. Enligt uppgifter från Luft i Väst från 2019 ligger kväveoxidhalterna för de större vägarna i Falköping under den nedre utvärderingströskeln för miljökvalitetsnormen. En jämförelse mellan mätningar från 2010 respektive 2014 visar att årsmedelvärdet har sänkts från 15 mikrogram NO₂/m³ per år till 11,2 NO₂/m³ per år. Vad gäller partikelhalterna visar mätningar från Luft i Väst att årsmedelhalten, år 2017 för PM 10 och PM 2,5 på Järnvägsgatan i Falköping, ligger under riktlinjerna för både miljökvalitetsnorm och miljömål. Planprogrammet möjliggör för etableringar som har omgivningspåverkan inom ett begränsat område öster om Virkesvägen. Dessa etableringar kan komma att påverka luftkvaliteten men deras miljöpåverkan kommer troligen att prövas vid etablering och de sammanlagda utsläppen bedöms bli begränsad eftersom området med omgivningspåverkan är begränsat.

Ett genomförande av planprogrammet bedöms innebära en ökning av framförallt tung trafik men även personbilstrafik. Baserat på befintlig trafik och befintlig exploatering uppskattas den

sammanlagda trafiken på Energigatan uppgå till ungefär 4 000 årsdygnstrafik. Ökad trafik skulle innebära ökade mängder utsläpp av NO₂ och partiklar. Eftersom riktvärden för luftkvalitet inte överskrids vid de mest trafikerade gator i Falköping bedöms inte heller planprogrammet innebära att de överskrids.

Tabellen nedan sammanfattar programförslagets och nollalternativets påverkan på miljökvalitetsnormerna för grund- och ytvattenkvalitet samt luftkvalitet. Bedömningen utgår från ifall MKN försämras , varken försämring eller förbättring  eller förbättras .

MKN/Alternativ	Programförslaget	Nollalternativ
Ytvatten		
Grundvatten		
Luftkvalitet		

Tabell 5 sammanfattar programförslagets och nollalternativets konsekvenser för MKN.

6.2.3 Riksintressen

Här beskrivs konsekvenser för berörda riksintressen utifrån programförslaget och nollalternativet.

Kulturmiljövården, Kambrosilurområdet

Ett genomförande av programförslaget innebär, som beskrivs i kapitel 5.1, vissa negativa konsekvenser på vissa kulturmiljöområden samt för vissa fornlämningar. För att undvika att dessa konsekvenser blir påtagliga innehåller planprogrammet ställningstaganden som bevarar vissa element av värde för riksintresset samt minskar påverkan från etableringar. Dessa ställningstaganden är:

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

Sammantaget bedöms ställningstagandena innebära att betydande påverkan på riksintresset kan undvikas. Därutöver bedöms den påverkan som planprogrammet kan innebära motiveras för att tillgodose det riksintresset för kommunikationer som Falköpings kombiterminaler och depåer utgör samt realisera den potential som finns i befintlig och planerad infrastruktur.

Nollalternativet innebär ingen påverkan på riksintresset utöver exploatering enligt befintliga detaljplaner.

Kommunikationer, Falköpings kombiterminaler och depåer

Planprogrammet syftar till att möjliggöra för en utökning av marken som kan exploateras av verksamheter som gynnas av närheten till kombiterminalen samt vägarna. Ett genomförande av planprogrammet möjliggör också för en förlängning av vissa av terminalerna. Sammantaget innebär det möjlighet för fler godstransporter via tåg istället för lastbil. Ett genomförande av planprogrammet skulle innebära en effektivare användning av terminalerna. Därmed bedöms planprogrammet inte bara möjliggöra för en utveckling av terminalerna utan även en effektivare användning av dem och därmed vara positivt för Dryport Skaraborg.

Nollalternativet innebär att en effektivare användning av terminalerna inte kan möjliggöras samt att befintlig potential inte utnyttjas och bedöms därmed vara negativt för riksintresset.

Kommunikationer, Länsväg 184

Länsväg 184 är av riksintresse från korsningen med Riksväg 46 fram till korsningen med Brogårdesgatan. Vägen är av riksintresse eftersom den sammankopplar riksintresset Falköpings kombiterminaler och depåer med riksvägen. Planprogrammet bedöms innebära en ökning av främst tung trafik men ingen ny anslutning till länsväg 184. Därmed bedöms planprogrammet inte innebära någon negativ påverkan på riksintresset utan snarare förstärka behovet av riksintresset.

Nollalternativet innebär inte heller någon negativ påverkan på länsväg 184.

Kommunikationer, Riksväg 46

Planprogrammet möjliggör för en eventuell anslutning till riksväg 46 som skulle kunna påverka riksintresset negativt. Denna eventuella anslutning är i första hand till för räddningstjänstens fordon vid eventuell utryckning men skulle också kunna minska framtida kapacitetsproblem i korsningen länsväg 184 och Riksväg 46. Den negativa påverkan på riksintresset bedöms inte vara påtaglig och en eventuell anslutning bedöms kunna vara nödvändig för riksintresset Falköpings kombiterminaler och depåer.

Nollalternativet innebär ingen påverkan på riksintresset.

Kommunikationer, Västra Stambanan

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

Nollalternativet innebär ingen påverkan på riksintresset.

Tabellen nedan sammanfattar programförslagets och nollalternativets bedömda påverkan på ovan beskrivna riksintressen. Riksintressena påverkan har bedömts utifrån dess åverkan och graderas här i en fyrgradig skala enligt följande: Positiv påverkan, Ingen påverkan, liten påverkan eller påtaglig påverkan.

Riksintresse/Alternativ	Programförslag	Nollalternativ
Kulturmiljövården	Liten påverkan	Ingen påverkan
Kommunikationer – Falköpings kombiterminaler och depåer	Positiv påverkan	Påtaglig påverkan
Kommunikationer – Väg 184	Positiv påverkan	Ingen påverkan
Kommunikationer – Väg 46	Liten påverkan	Ingen påverkan
Kommunikationer – Västra stambanan	Ingen påverkan	Ingen påverkan





Tabell 6 visar en sammanfattning av de olika alternativens påverkan på riksintressena.

Sammantaget bedöms planprogrammet innebära liten negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljövården och väg 46 medan nollalternativet inte innebär någon påverkan förutom på riksintresset Falköpings kombiterminaler och depåer. Den negativa påverkan som planprogrammet innebär övervägs av dess positiva påverkan det skulle innebära för riksintresset Falköpings kombiterminaler och depåer.

6.3 Målkonflikter

Ett antal målkonflikter har identifierats gällande uppfyllelse av olika mål och andra intressen. Det finns ett antal olika metoder för att bedöma målkonflikter, bland annat olika slags matriser, multikriterieanalys och GIS-analys. Inom ramen för denna miljökonsekvensbeskrivning används en matris för att översiktligt analysera målkonflikterna.

I tabell 7 nedan visas de mål och allmänna intressen som berörs av planprogrammet och som står i konflikt med varandra eller samverkar utifrån ett genomförande av planprogrammet. Konflikten eller samverkan mellan de olika målen och allmänna intressena har graderats enligt nedanstående skala:

	Helt motstående – Omöjligt att uppnå målen/allmänna intressen samtidigt.
	Delvis motstående – Det finns vissa aspekter som medför att målen/allmänna intresset inte kan uppnås samtidigt.
	Neutralt – Det finns varken konflikt eller samverkan.
	Samverkar – De olika intressena kan samverka.

	Begränsad klimatpåverkan	Jordbruksintressen	Naturvärden	Kulturmiljöområden	Fornlämningar	Regionalt expansivt näringsliv	MKN Grundvattenkvalitet	MKN Ytvattenkvalitet	MKN Luftkvalitet	God bebyggd miljö	Människors hälsa	Riksintresse för kommunikationer	Riksintresse för kulturmiljövården
Begränsad klimatpåverkan		Red	Orange	Orange	Orange	Green	Orange	Orange	Orange	Green	Orange	Green	Orange
Jordbruksintressen	Red		Orange	Green	Orange	Red	Orange	Orange	Blue	Red	Blue	Red	Green
Naturvärden	Orange	Orange		Green	Green	Orange	Green	Green	Green	Orange	Blue	Orange	Blue
Kulturmiljöområden	Orange	Green	Green		Green	Orange	Blue	Blue	Green	Orange	Blue	Orange	Green
Fornlämningar	Orange	Orange	Green	Green		Orange	Blue	Blue	Green	Orange	Blue	Orange	Green
Regionalt expansivt näringsliv	Green	Red	Orange	Orange	Orange		Orange	Orange	Orange	Green	Orange	Green	Orange
MKN Grundvattenkvalitet	Orange	Orange	Green	Blue	Blue	Orange		Green	Green	Orange	Green	Orange	Green
MKN Ytvattenkvalitet	Orange	Orange	Green	Blue	Blue	Orange	Green		Green	Orange	Green	Orange	Green
MKN Luftkvalitet	Orange	Blue	Green	Green	Green	Orange	Green		Green	Orange	Green	Orange	Green
God bebyggd miljö	Green	Red	Orange	Orange	Orange	Green	Orange	Orange	Orange		Green	Orange	Orange
Människors hälsa	Orange	Blue	Blue	Blue	Blue	Orange	Green	Green	Green	Green		Orange	Orange
Riksintresse för kommunikationer	Green	Red	Orange	Orange	Orange	Green	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange		Orange
Riksintresse för kulturmiljövården	Orange	Green	Blue	Green	Green	Orange	Green	Green	Green	Orange	Orange	Orange	

Tabell 7 visar vilka mål eller allmänna intressen som är motstående eller samverkar.

Som framgår av tabellen ovan bedöms inte målet begränsad klimatpåverkan kunna vara förenligt med jordbruksintressen eftersom jordbruksmark måste ianspråktagas. Det är dessutom delvis oförenligt med kulturmiljöområdena och fornlämningar eftersom programförslaget innebär negativ påverkan på vissa fornlämningar och delar av kulturmiljöområden samtidigt som det innehåller ställningstaganden för att undvika betydande negativ påverkan.

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

terminalerna är en stark knutpunkt för logistik. Alltså är det vitalt både för näringslivet och för riksintresset att en utveckling är möjlig.

Programområdet och dess närområde är förvisso rikt på fornlämningar och innehar områden som utpekats som känsliga och värdefulla för kulturmiljön. Dessa miljöer är till del redan ianspråktagna av logistikområdet och vissa av kulturmiljövärdena finns inte längre eftersom gårdar rivits och fornlämningar slutundersökts. Därutöver omfattar riksintresset för kulturmiljövården ett avsevärt större område än programområdet vari värdena för riksintresset för kommunikationer finns. Den påverkan på riksintresse för kulturmiljövården som planprogrammet bedöms innebära påverkar inte hela riksintresset för kulturmiljövården. Motsvarande om planprogrammet inte kan genomföras bedöms riksintresset för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer påverkas påtagligt negativt. I avvägningen mellan riksintresse för kulturmiljövården och riksintresse för kommunikationer Falköpings kombiterminaler och depåer bedömer kommunen därför att riksintresset för kommunikationer inom området för planprogrammet är viktigare.

Vid detaljplaneläggning är det inte ovanligt att det finns motstående intressen oavsett om de är allmänna eller enskilda. Programförslaget innehåller ställningstaganden som vid detaljplaneläggning skulle kunna vara i konflikt med varandra i vissa områden, exempelvis hantering av dagvatten och bevarande av naturvärden. Som vid all detaljplaneläggning måste ett avvägande göras i varje enskild detaljplan och för varje markområde. Förslagsvis bör exempelvis sådana allmänna intressen som människors hälsa och säkerhet samt säkerställa riksintressen och miljökvalitetsnormer prioriteras framför andra allmänna eller enskilda intressen.

7. Uppföljning & utredningsbehov

Miljöbalkens sjätte kapitel ställer krav på att miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla en redogörelse för ”de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför” (6 kap. 12 § punkt 9, miljöbalken).

Uppföljningen är avgörande för om syftet med miljöbedömningen och det långsiktiga målet om en hållbar utveckling ska kunna uppnås. Det finns olika sätt att säkerställa att miljöhänsyn finns med i det fortsatta planarbetet inom ramen för genomförandet av planprogrammet. Det kan handla om specifika planbestämmelser, genomförandebeskrivning, exploateringsavtal eller liknande. Uppföljningen bidrar också till en ökad kunskap och på sikt ett bättre och effektivare miljöbedömningsarbete.

Boverket rekommenderar att uppföljningen av den miljöpåverkan som genomförandet av en plan faktiskt får, så långt som är möjligt ska kopplas till befintliga system för tillsyn, miljöledning och övervakning. I den mån det är möjligt avses uppföljningen av planprogrammets miljöpåverkan samordnas med dessa befintliga processer. Uppföljning kommer ske under framtagandet av kommande detaljplaner men även när de har genomförts. Kommunen bör då ta ställning till om ytterligare åtgärder behöver beslutas om och genomföras för att långsiktigt utvecklas på ett hållbart sätt.

I samband med detaljplanering av området finns det ett behov av att hantera risker kopplade till transport av farligt gods samt eventuellt en mer detaljerad utredning av dagvattenhantering. Det kan även komma att krävas mer detaljerade uppskattningar av trafikmängd samt behov av ytterligare anslutningar till vägnätet.

Vid detaljplaneläggning samt vid bygglovsprövning måste det säkerställas att marken får sådan beskaffenhet att dagvatten inte leds till Natura 2000-området.

Mätningar av föroreningshalt i vattnet som lämnar programområdet bör genomföras av Miljösamverkan Östra Skaraborg för att säkerställa att halten föroreningar inte stiger och på så sätt hotar att försämra miljökvalitetsnormen för Slafsan. Vatten- och avloppsavdelningen ska säkerställa att verksamheter fördröjer dagvatten från fastigheten innan den ansluts till kommunala nätet.

8. Skadeförebyggande åtgärder

Under denna rubrik beskrivs eventuella åtgärder och hänsynstaganden som redan har inkluderats i planprogrammet tillsammans med de förslag till ytterligare åtgärder som uppkommit vid framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen.

8.1 Redan inarbetade åtgärder

Här beskrivs de åtgärder som redan var inarbetade i planprogrammet och därmed inte var en effekt av miljökonsekvensbeskrivningens framtagande. Sådana åtgärder består av följande ställningstaganden:

- Fastigheter om minst 10 000 kvadratmeter ska kunna bildas.
- En fortsättning av Virkesvägen norrut och västerut bör planläggas.
- En gata parallellt med Virkesvägen mellan Virkesvägen och riksväg 46 bör planläggas.
- Gata med anslutning till Virkesvägen bör planläggas österut mot riksväg 46.
- Gata med anslutning till väg 2841 bör planläggas.
- Säkerställa möjlighet att uppföra gång- och cykelbanor längs Virkesvägens fortsättning och tillgänglighet för kollektivtrafik längs samtliga gator inom allmän plats i den östra delen av programområdet.
- En sammanhängande struktur mellan grönområden bör eftersträvas vid planläggning.
- Vid detaljplanläggning ska ekosystemtjänster beaktas och grönytefaktor beräknas.
- Användningen natur föreslås för områden som har naturvärdesklass 2.
- Allmän plats med användningen natur föreslås för områden som behövs för hantering av dagvatten.
- Dagvatten från programområdet ska fördröjas och renas innan det lämnar programområdet.
- Dagvatten från verksamheter ska renas och till viss del fördröjas inom den egna fastigheten.
- Dagvattnet bör så långt som möjligt hanteras genom öppna diken.
- Kommunens dagvattenplan ska följas.
- Ovan jord synliga fornlämningar inom kvartersmark och allmän platsmark bör bevaras.
- Biotoper där växt- och djurarter som omfattas av artskyddsförordningen (ASF) identifierats ska så långt som möjligt skyddas från exploatering.
- Programområdets östra sida ska dräneras till det dike som inte passerar igenom Natura-2000 området norr om planprogrammet.
- Ytor för hantering av skyfall bör avsättas inom allmän plats där så är lämpligt.
- Verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten behöver utökas så att det omfattar hela programområdet.
- Ledningar för dricks- och spillvatten bör anläggas under gator i samband med utbyggnad.
- Samtliga markavvattningsföretag som helt eller delvis berörs av planprogramområdet behöver omprövas eller upphävas.
- Massbalans bör i så hög utsträckning som möjligt eftersträvas vid planläggning.

- Massor som inte kan återanvändas direkt bör placeras inom allmän plats med användning natur där så är möjligt utan påverkan på skyddade områden, skyddade arter eller fornlämningar.
- Där kraftledningar passerar genom kvartersmark ska erforderliga bestämmelser av kvartersmark införas.
- Minst ett 30 meter brett byggnadsfritt område ska finnas från mitten av Trafikverkets spår- och vägområden.
- Risker kopplade till transportleder för farligt gods ska beaktas vid detaljplanering i anslutning transportlederna.
- Byggnaders höjd bör regleras enligt nollplan för att minska påverkan på stads- och landskapsbilden.
- Vissa siktlinjer till Friggeråker kyrkby, Stora Bäckabo och ängsmarken norr om programområdet från gator inom området bör bevaras genom att reglera var byggnader kan placeras.
- Höjden på byggnader inom kvartersmark i programområdets norra delar bör regleras lägre så att stads- och landskapsbilden från Friggeråker kyrkbyn och Stora Bäckabo påverkas mindre.
- Byggnaders placering i norra delen av programområdet bör regleras så att de placeras så långt söderut som möjligt inom kvartersmarken.
- Siktlinjer från vägar och gator mot synliga fornlämningar bör skyddas.
- Vissa befintliga gränser som trädråd bör bevaras genom planläggning av användningen natur.
- En sammanhängande struktur mellan grönområden bör eftersträvas vid detaljplanläggning.
- Naturområden bör utformas och placeras för att möjliggöra besök.

8.2 Förslag till ytterligare åtgärder

Under denna rubrik presenteras de åtgärder som föreslås som en följd av framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen. Sådana åtgärder består av följande ställningstaganden:

- För att undvika att riktvärden för buller och vibrationer överskrids vid bostäder ska bullerskyddande åtgärder säkerställas i detaljplan antingen genom reglering av byggnader inom kvartersmark eller uppförande av skydd inom allmän plats.
- Kvartersmark väster om Västra stambanan bör planläggas för depåverksamhet.
- Vissa gators höjd ska om nödvändigt regleras så att de inte översvämmas så att gatorna kan användas av räddningstjänstens fordon.
- Lägsta tillåtna golvnivå ska om nödvändigt regleras så att byggnader inte översvämmas.
- Naturliga lågpunkter bör i första hand planläggas som allmän plats och i andra hand undantas från möjlighet att uppföra byggnad.
- Ny bedömning av stabilitet utifrån planerad markanvändning ska göras vid detaljplanläggning.
- Fördröjningsmagasin för dagvatten bör utformas så att även släckvatten kan hanteras utan negativ påverkan på recipient.

9. Slutsats

Resultatet av denna miljökonsekvensbeskrivning och de föreslag till ytterligare åtgärder som presenterats är att ett genomförande av planprogrammet förvisso bedöms innebära vissa lokala negativa effekter utöver de positiva men att det inte bedöms innebära en betydande miljöpåverkan.