



ANTAGANDEHANDLING

## PLANBESKRIVNING FÖR DEL AV BJÖRNEMOSSEN 3:38

Hova tätort  
Gullspångs kommun

---

### PLANHANDLINGAR

Plankarta med bestämmelser  
Planbeskrivning  
Fastighetsförteckning  
Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)  
Samrådsredogörelse  
Granskningsutlåtande

Underlag:  
Grundkarta  
Naturvärdesinventering  
Riskbedömning  
Inventering av förorenad mark  
Dagvattenutredning  
Översiktlig geoteknisk undersökning

## **PLANFÖRFARANDE**

Detaljplanen tas fram med normalt planförfarande enligt Plan- och bygglagen.

## **PLANENS SYFTE**

Det finns ett starkt önskemål om att ge företag i kommunen goda förutsättningar för expansion samt att erbjuda attraktiv mark för nyetablering av företag. Detta förutsätter att det finns en planberedskap som motsvarar aktuell efterfrågan.

## **PLANDATA**

### **Lägesbeskrivning**

Planområdet ligger intill E 20 i västra delen av Hova. Söder om området går väg 200, även kallad Industrivägen. Norr om planområdet finns järnvägslinjen Kinnekullebanan.

Längs med väg 200 ligger Hovas industriområde med bland annat företagen Zinkano AB som arbetar med bland annat förzinkning och Nimo-verken som tillverkar plåtprodukter inom bygg-, VVS- och livsmedelsindustrin.

### **Areal**

Planområdet omfattar ca 10 hektar.

### **Markägoförhållanden**

Planområdet är kommunägt.

## **GÄLLANDE BESTÄMMELSER**

### **Översiktsplan**

I kommunens översiktsplan ”Vision 2020” ingår ”Arbete och entreprenörskap” som ett strategiskt område i arbetet för att skapa en attraktiv kommun. Enligt översiktsplanen ska kommunen tillhandahålla mark och planmässiga förutsättningar för att möjliggöra nyetableringar och trygga expansionsmöjligheterna hos befintliga industrier och verksamheter. Det aktuella områdets tänkta markanvändning är dock inte angiven i den kommunens översiktsplan.

### **Detaljplan**

Det finns ingen detaljplan över området. Området gränsar heller inte till detaljplanelagt område.

### **Riksintressen**

Planområdet omfattas inte av något riksintresse men intilliggande E 20 är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken och ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt. Vägarna i det nationella stamvägnätet är av särskild nationell betydelse. Närliggande Kinnekullebanan är också av riksintresse för kommunikationer då den är av särskild regional betydelse.

## **FÖRUTSÄTTNINGAR**

### **Markanvändning**

Planområdet består av oexploaterad skogsmark. Skogen består av barrträd med inslag av lövträd. Det finns ingen bebyggelse inom planområdet.

### **Rekreation**

Planen omfattas inte av något särskilt utpekat område för rekreation och friluftsliv. Däremot har den befintliga grusvägen en viss betydelse för det lokala friluftslivet. En grusväg på platsen ingår nämligen i ett gångstråk och förbinder skogsstigar öster om planområdet med väg 200.

I övrigt är stora delar av området relativt otillgängliga för besökare då E 20 och väg 200 utgör stora barriärer.

### **Fornlämningar**

I samband med vägplanen för E20 gjordes en arkeologisk utredning där planområdet utgjorde ett av inventeringsområdena. De förhöjningar som påträffats i lantmäteriets laserscannade höjddata visade sig bestå av ojämn mark och stubbar efter skogsavverkning. Inget antikvariskt intresse iaktogs på platsen. Påträffas fornlämningar i samband med etableringsarbeten ska arbetet i enlighet med 2 kap 10 § lagen om kulturminnen m.m. omedelbart avbrytas och länsstyrelsen underrättas. Inga fornlämningar får röras eller tas bort innan länsstyrelsens godkännande.

### **Landskapsbild**

Landskapet domineras av skog. Skogen är tätare intill väg 200 jämfört med kalhygget/föringringsskogen i norra delen av planområdet. Området är ganska flackt, med undantag av E 20:s branta slänter söder om järnvägsbron.

### **Naturmiljö**

Det finns inga nyckelbiotoper eller höga naturvärden inom planområdet. I norra delen av planområdet finns ett befintligt viltstråk. Söder om planområdet intill E 20 finns en artrik väggkant med färgginst och ängsflora (E 20, Söder om Hova, FINNKILA enligt Trafikverkets dokument ”Vägkanterna i driftområde Mariestad”). En artrik väggkant är ett vägområde som innehåller skyddsvärda eller hotade arter vilka kräver anpassad skötsel och hänsyn. Arbeten som kan påverka artrika vägkanter får endast utföras efter samråd med beställaren. Det gäller dikningsåtgärder, ledningsarbeten, beläggningsarbeten etc.

### **Trafik**

#### ***Hastighet***

Hastigheten på E 20 förbi planområdet är 80 km/timme. På väg 200 intill planområdet är högsta tillåtna hastigheten 70 km/timme.

#### ***Trafikflöde***

Enligt Trafikverket uppgår trafiken på E 20 totalt till cirka 6500 fordon/dygn vid korsningen med väg 200/E 20. Andelen tung trafik beräknas till 25 procent.

Väg 200 nås via en infart från E 20 och den fortsätter österut längs med Hovas industriområde.

#### ***Kinneullebanan.***

Kinneullebanan ingår i Västtrafiks kollektivtrafiksystem, den är enkelspårig, oelektrifierad och används främst för persontrafik. Tågen stannar bland annat i Hova, Lidköping, Mariestad och Gårdsjö med dagliga turer till Örebro och Göteborg. En elektrifiering av järnvägen har varit föremål för diskussion under en längre tid men inga beslut har fattats i nuläget.

#### ***E 20***

E 20 utgör en viktig länk och förbinder landets tre största regioner; Stockholm/Mälardalen, Göteborg och Malmö. E 20 utgör även en viktig kommunikationslänk för regionala och lokala gods- och persontransporter.

Trafikverket har upprättat ett förslag till vägplan för ombyggnad av E 20 mellan Fagerlid och Bahult. Sträckan utanför planområdet ingår i förslaget till vägplan. Syftet med ombyggnaden är att få en kontinuerlig vägstandard och ökad trafiksäkerhet på den aktuella sträckan genom att den byggs om till en mötesfri landsväg med mitträcke. Byggstart är beräknad till 2016-2018.

## Störningar och risker

### ***Buller***

Planområdet är i dagsläget utsatt för järnvägsbuller och vägbuller. Det finns risk för stigande bullernivåer orsakade av nya verksamheter samt ökad trafik i planområdet samt dess omgivning.

Naturvårdsverket och Boverket har i uppdrag att fram nya riktvärden för extern industribuller. I avvaktan på den nya vägledning som planeras till 2015 gäller en övergångsvägledning.

De riktvärden som gäller idag för externt industribuller vid bostäder och anslutande rekreationsytor är enligt tabellen nedan:

#### *Ekvivalenta ljudnivåer:*

Dagtid kl 07-18: 50 dBA

Kväll kl 18-22, helger : 45 dBA

Natt kl 22-07: 40 dBA

#### *Maximal ljudnivå:*

Momentana ljud nattetid kl 22-07: 55dBA

Om ljudet innehåller ofta återkommande störningar ska ett 5 dBA lägre värde användas.

### ***Luftkvalitet***

Gullspåns kommun har tillsammans med Mariestad och Töreboda undersökt luften i bland annat Hova under 2012. Resultatet visade på att miljökvalitetsnormer inte hade överskridits och att miljömål för kvävedioxid och svaveldioxid hade uppnåtts.

### ***Transport av farligt gods***

E 20 är en primär transportväg för farligt gods. På Kinnekullebanan är transporter av farligt gods tillåtna men ej förekommande i dagsläget. Vid trafikolyckor där fordon med farligt gods är inblandade finns risk för utsläpp.

### ***Miljöfarlig verksamhet***

Enligt Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd indelas miljöfarliga verksamheter i så kallade A-, B-, och C-anläggningar. Tillstånd för A-anläggningar prövas av Miljödomstolen, B-anläggningar prövas av Länsstyrelsen för C-anläggningar krävs en anmälan till kommunen. Vidare har kommunen tillsynsansvaret för övrig verksamhet som regleras av miljöbalken, s.k. U-anläggningar.

### ***Övrigt***

Befintligt viltstängsel finns längs med E 20 och delar av väg 200.



Viltstängsel markerat i rött

### Markförhållanden

En översiktlig geoteknisk undersökning har genomförts i området. Undersökningen visar att jorden består, direkt under ytskiktet, av friktionsjord som vilar på botten av troligen morän, sten, block eller berg. Inom området förekommer lokala sankområden samt områden med ytblock. Marken sluttar i huvudsak svagt mot öst, lokala avvikelser förekommer. Grundvattennivån är relativt hög inom planområdet. Eftersom jorden är relativt tät, bedöms lokalt omhändertagande av dagvattnet som mindre lämpligt. Det bedöms ej förekomma några stabilitetsproblem inom området.

### Teknisk försörjning

Befintliga elledningar finns utefter väg 200 samt norr om den befintliga grusvägen. Kabeln som går längs väg 200 går i nord/sydlig riktning och är en mellanspänningskabel (12 kilovolt) och kablarna som följer grusvägen väst/östlig riktning är lågspänning (0,4 kilovolt)

Planområdet ligger inte inom ett kommunalt verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp.

Två befintliga diken avvattnar området. Dikena går i nordsydlig respektive östvästlig riktning. Planområdets dagvatten avleds i nordöst till ett dike som går längsmed tågbanans södra sida. Söder om området finns ett dike längs med väg 200.

Hela detaljplaneområdet deltar i tillrinningsområdet till Hova DF av år 1957. Tillrinningsområdets dimensionerande flöde ska vara enligt företagets akt från skogsmark 1 l/s och hektar och från åkermark 2 l/s och hektar. Medelvattenföringen är dimensionerad till 0,5 l/s och hektar. Dagvatten från detaljplaneområdet ska rinna av mot punkten Ld i Hova DF av år 1957.

## PLANENS UTFORMNING OCH KONSEKVENSER

### Markanvändning

Planen möjliggör en utbyggnad av Hovas industriområde. Planen är generell till sin karaktär för att vara flexibel för olika typer av industriverksamheter. Inom området som betecknas J får i princip alla typer av industri finnas. Planen medger en totalhöjd för byggnader på 20 meter. För att utnyttja den planlagda marken på ett effektivt och ändamålsenligt sätt föreslås att exploateringsgraden får uppgå till högst 50 procent.

### Landskapsbild

Detaljplaneförslaget innebär att landskapets karaktär inom planområdet kommer att genomgå stora förändringar i samband med exploatering. Anläggande av nya verksamheter kommer att medföra skogsavverkning och nybyggnation. Större delen av den befintliga vegetationen kommer att ersättas av hårdgjorda ytor.

Den ändrade landskapsbilden kommer främst att synas från E 20 och väg 200 då befintlig skogsriddå försvinner. Områdets förändring kommer troligtvis inte att uppfattas från Kinnekullebanan i och med att markens användning närmast tågspåret blir oförändrad.

### **Naturmiljö**

Inga nyckelbiotoper eller naturmiljöer av högt värde berörs av planen. Förslaget innebär dock att livsmiljöer för växter och djur går förlorade i samband med skogsavverkning och anläggandet av industriverksamheter. I närområdet kommer stora arealer av natur och skogsmark finnas kvar vilket kan mildra de negativa effekterna för växt och djurlivet ur ett vidare perspektiv.

Det befintliga viltstråket i norra delen av planområdet kommer att beröras. Stråket är dock redan idag påverkat av ett viltstängsel längs med E 20 söder om järnvägsbron. I samband med ombyggnaden av E 20 förbi Hova kommer en större viltpassage att anläggas under vägbron vid Hovaån. Den artrika väggkanten söder om planområdet kommer inte att påverkas av planförslaget.

### **Rekreation**

Förslaget medför trafikökning på den befintliga grusvägen som idag används för friluftsliv och rekreation. Vägen mellan de befintliga skogsstigarna öster om planområdet och väg 200 kommer att uppfattas som mindre ”ostört”. Fotgängare och cyklister kommer även fortsättningsvis kunna röra sig mellan väg 200 och skogsstigarna men kan besväras av den ökade biltrafiken på vägen.

### **Riksintresse**

Planen bedöms inte motverka några riksintressen.

### **Trafik**

#### ***Hastighet***

Hastigheten på E 20 och på väg 200 förbi planområdet kommer att förbli oförändrad. Den högsta tillåtna hastigheten på den nya vägen kommer att bli 40 km/timme.

#### ***Trafikflöde***

Trafikverket räknar med en trafikökning på de mest trafikerade av delarna av sträckan Fagerlid - Bahult år 2040. Prognosen visar att den tunga trafiken ska öka mer än personbilarna.

Tillskottet till den totala trafikmängden på väg 200 beror till stor del på vilka nya verksamheter som kommer att anläggas inom planområdet. Huvuddelen av transporter antas gå direkt ut till E 20 och därmed inte passera någon bostadsbebyggelse.

Det nya gatunätet kommer att vara till för vägtransporter inom området och bestå av en gata med vändplats. Gatan kommer att få tillfart från väg 200. Eftersom vägen även är viktig för gångtrafiken kommer en separat gång- och cykelbana att anläggas inom vägområdet.

#### ***Parkering***

Parkering ska ske på egna fastigheten.

### **Störningar och risker**

#### ***Buller***

Planens genomförande kan medföra störningar i form av utsläpp, buller och vibrationer beroende av vilka verksamheter som kommer att anläggas i området. Störningarna från industriverksamheterna kommer att regleras genom villkor i gällande och framtida tillstånd enligt miljöbalken. Om rådande regelverk inte uppfylls ska åtgärder vidtas. Trafikbuller som uppstår på industrifastigheterna betraktas

som industribuller och värderas och/eller beräknas in i ljudnivån från industrin. Vid utbyggnad av en befintlig industri bör utbyggnaden ej medföra att den totala ljudnivån från hela anläggningen höjs.

Framtida konflikter gällande buller mellan industrianläggningar och boende bedöms som liten på grund av stora avståndet mellan bostäder och planområdet. Eftersom det nya industriområdet ligger på en plats som redan i dag är utsatt för buller från trafiken på E 20 och väg 200 bedöms lokaliseringen var lämpligt ur ett bullerperspektiv. Det kan minska risken för att ny industri etablerar sig vid områden som idag inte är utsatta för höga bullernivåer.

### **Luftkvalitet**

De nya industrietableringarna kommer att generera en viss ökning av utsläpp från sina verksamheter i samband med bland annat trafik och tillverkning. Kommunen bedömer dock att planförslaget följer miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft enligt 5 kap. miljöbalken gäller för kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen (1 januari 2010), partiklar (PM 10) och ozon (31 december 2009). (*Bensen, arsenik, kadmium, nickel, benspyren – 31 december 2012*)

### **Järnväg**

Risken för allvarliga olyckor på Kinnekullebanan bedöms som relativt begränsad. Den låga hastigheten och turtätheten medför en lägre sannolikhet för urspårning och kollisioner. För att förhindra kritiska situationer där fordon med farligt gods är inblandande införs ett byggnadsfritt säkerhetsavstånd på 60 m. Parkering kommer dock att vara tillåten på ytor som ligger 30 m från spårområdet. Generellt utfartsförbud kommer att gälla längs med tågbanan av trafiksäkerhetsskäl.

### **E 20**

Förslaget medför att bestämmelser om ett byggnadsfritt säkerhetsavstånd på 30 meter från E 20 införs på grund av att transporter av farligt gods förekommer. Generellt utfartsförbud kommer att gälla längs med E 20 av trafiksäkerhetsskäl.

Den planerade ombyggnaden av E 20 bedöms öka trafiksäkerheten på sträckan utanför Hova i och med att vägen kommer att bli mötesseparerad.

### **Miljöfarlig verksamhet**

I samband med eventuell etablering av miljöfarlig verksamhet ska bestämmelserna enligt förordning (1998:899) följas.

### **Klimat**

Klimatförändringar kan leda till ökade nederbördsmängder, värmeböljor samt stigande havsnivåer. Ökad nederbörd kan föra med sig en ökad översvämningrisk från höga flöden i närliggande vattendrag.

Risken för att planområdet ska drabbas översvämningar, höjda vattennivåer eller erosionsskador orsakade av klimatförändringar bedöms som mycket liten.

### **Teknisk försörjning**

Planområdet ska anslutas till kommunalt vatten och avlopp genom att befintliga ledningar längsmed tågbanan kan förlängs västerut. Nya VA-ledningar kan läggas under lokalgatan. Området kommer att införlivas i kommunens verksamhetsområde för vattenförsörjning och avlopp.

På grund av den relativt höga grundvattennivån kan det bli aktuellt med utförande av fler vattenavledande diken inom planområdet. Ett annat alternativ kan vara en uppfyllnad av de planerade tomterna. Marklov krävs för ändring av markens höjdläge med mer än 1,0 meter.

Det befintliga diket som går i nord/sydligriktning kulverterats för att hela industriområdets ska kunna nyttjas. Dagvatten från planområdet avleds huvudsakligen via ett dike längs med Kinnekullebanan. För att hantera ökade mängder av dagvatten vid en framtida exploatering anläggs ett utjämningsmagasin i naturområdet i norra delen av planen för att utjämna flödet.

Planområdets dagvatten kommer inte beröra föreslaget vattenskyddsområdet då väg 200 fungerar som en vattendelare.

Enligt dagvattenutredningen bör inte dagvatten ledas in i triangeln som formas av fastighet Vibylund 5:19, E20/Kinnekullebanan och bostäderna längs med Fridolfsbergsgatan. Området är sankt och vattnet har begränsade möjligheter att ledas bort. Kinnekullebanan fungerar som en barriär mellan området och planen. Den föreslagna dagvattenhanteringen påverkar inte dikningsföretaget då tillrinning av dagvatten inte kommer att öka.

Dagvattenåtgärder ska utföras på sådant sätt att det exploaterade området inte avleder större dagvattenflöde än motsvarande flöde från det oexploaterade området. Där den geotekniska undersökningen visar att så är möjligt, ska dagvatten omhändertas lokalt inom fastigheten. I andra hand ska dagvatten fördröjas och avledas trögt till kommunens anläggning. Maxflöde vid förbindelsepunkt anges av huvudmannen. Uppdämningshöjd för dagvatten är lika med markhöjd vid förbindelsepunkt. Vid behov ska dagvatten från t ex trafikplatser, parkeringsytor och andra nedsmutsade hårdgjorda ytor renas innan det släpps ut i kommunens anläggning. För att minska uppkomsten av dagvatten ska eftersträvas att så små ytor som möjligt hårdgörs.

Utsläpp av processvatten regleras i miljöprövning. Huvudmannen kan neka att ta emot avloppsvatten som väsentligt skiljer sig ifrån hushållsspillvatten. Den som vill släppa ut eller släpper ut processavloppsvatten är skyldig att informera om sin verksamhet så att huvudmannen kan bedöma om utsläppen kan accepteras. Eftersom rening av processvatten nära källan ofta är att föredra när det gäller att uppnå bästa möjliga resultat anser kommunen att dagvatten från industrier och andra verksamheter i största möjliga mån omhändertas lokalt.

## **MILJÖBEDÖMNING**

I förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (MKB-förordningen) föreskrivs att alla detaljplaner ska innehålla en bedömning av om planens genomförande kan orsaka betydande miljöpåverkan. Om kommunen bedömer att så är fallet ska en särskild konsekvensbeskrivning upprättas.

### **Regleringar och skyddsvärden**

De nya detaljplanen bedöms inte motverka något riksintresse. Planen överensstämmer med ställningstagande i kommunens översiktsplan. Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. Planen har ingen betydelse för andra planer eller programs miljöpåverkan eller ha betydelse för genomförandet av gemenskapens miljölagstiftning.

### **Hälsa och säkerhet**

Risker för störningar för närliggande bostadsfastigheter kan inte uteslutas. Riktvärden för högsta bullernivåer kan meddelas i beslut om tillståndsprövning enligt miljöbalken. Även andra restriktioner, t.ex. för damm- och stoftspridning, kan komma att prövas.

Planen för med åtgärder som gynnar säkerheten i området. Förslaget innebär införandet av ett generellt utfartsförbud längs E 20, Kinnekullebanan samt delar av väg 200. Bestämmelser gällande skyddsavstånd från väg och järnväg föras in i planen.

Enligt länsstyrelsens riskpolicy ska frågan kring personsäkerhet och farligt gods utredas vid förändringar inom 150 meter från en farligt godsled. Under planarbetet har därför en riskbedömning tagits fram i syfte att utreda hur den framlagda detaljplanen påverkar risksituationen med avseende på farligt gods.

### **Effekter på miljön**



Inga nyckelbiotoper eller naturmiljöer av högt värde berörs av planen. Förslaget har dock negativ inverkan på platsens växt och djurliv men den anses inte vara så omfattande ur ett större perspektiv att planen inte är acceptabel.

#### **Effekter på naturresurser**

Skogsmark kommer att tas i anspråk och ersättas av hårdgjorda ytor. Därmed är marken inte längre möjlig att bruka i framtiden. Placeringen av industriverksamheter anses dock vara lämplig då platsen ligger intill ett viktigt kommunikationsstråk.

#### **Slutsats**

Planförslaget bedöms tillgodose bestämmelserna i 3 och 4 kap. i miljöbalken och iakttas miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken. Kommunens uppfattning är att detaljplanen inte innebär en betydande miljöpåverkan. Men eftersom planen ingår i ett större exploateringsområde har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

### **GENOMFÖRANDE**

#### **Tidsplan**

Genomförandetiden för detaljplanen är tio år räknat från den dag då planen vunnit laga kraft.

#### **Fastighetsbildning**

Tomter inom detaljplaneområdet kommer att styckas av i takt med att markförsäljning genomförs. Området mellan detaljplanen och tågbanan kommer att slås samman med den intilliggande fastigheten Björnemossen 3:42.

#### **Ansvarsfördelning**

Detaljplanearbetet sker i kommunens regi och på kommunens bekostnad. Planavgift kommer att tas ut vid ny- och tillbyggnad inom planområdet enligt gällande plan- och bygglovtaxa.

#### **Tillstånd och lovplikt**

I samband med exploatering av området kommer prövning av nya tillstånd för kommande verksamhet att göras i enlighet med miljöbalkens bestämmelser.

#### **Huvudmannaskap**

Kommunen är huvudman för området som betecknas som LOKALGATA och NATUR.

Hova september 2015

Anna Bjerndell  
Planarkitekt  
Gullspångs kommun

Thyra Larsson  
Planarkitekt  
Gullspångs kommun