

Diarienummer
Planens beteckning
Påbörjad
Antagen av KF
Laga kraft
Genomförandetid

SKA-SAM 2024/136
B371
2024-09-17
2025-10-27
202X-XX-XX
5 år (60 månader)



Ändring av detaljplan för Del av Furuskogens industriområde, B371

Skara kommun, Västra Götalands län

ANTAGANDEHANDLING

Utökat förfarande
Plan- och bygglagen (SFS 2010:900)
2025-10-24

SKARA



Innehållsförteckning

1	DETALJPLANENS SYFTE	4
1.1	SYFTE	4
1.1.1	SYFTE FÖR GÄLLANDE DETALJPLAN.....	4
2	BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	5
2.1	HELA DETALJPLANEN.....	5
2.2	GENOMFÖRANDETID	7
2.3	ALLMÄN PLATS.....	7
2.3.1	HUVUDMANNASKAP	7
2.4	VARFÖR ÄNDRING AV DETALJPLAN VALTS	7
2.5	ÄRENDEINFORMATION	7
3	MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR	8
3.1	MOTIV TILL REGLERINGAR	8
	ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS OCH KVARTERSMARK.....	8
	EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS.....	8
	EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK.....	8
4	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	9
4.1	KOMMUNALA.....	9
4.1.1	DETALJPLAN	9
4.1.2	PLANBESKED.....	9
4.1.3	ÖVERSIKTSPLAN.....	9
4.2	RIKSINTRESSEN.....	9
4.2.1	KULTURMILJÖVÅRD.....	9
4.3	MILJÖKVALITETSNORMER.....	10
4.3.1	LUFT.....	10
4.3.2	VATTEN.....	11
4.3.3	BULLER	12
4.4	MILJÖ	12
4.4.1	BIOTOPSKYDD.....	12
4.4.2	DAGVATTEN	13
4.5	HÄLSA OCH SÄKERHET	13
4.5.1	OMGIVNINGSBULLER	13
4.5.2	RISK FÖR ÖVERSVÄMNING.....	14
4.5.3	RISK FÖR EROSION.....	14
4.5.4	FÖRORENINGAR	14
4.6	GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN	14
4.7	HYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN	15
4.8	TEKNIK.....	15
4.9	TRAFIK	15
5	PLANERINGSUNDERLAG.....	16
5.1	KOMMUNALA.....	16
5.1.1	DETALJPLAN	16
5.1.2	GRUNDKARTA.....	16
5.1.3	ÖVERSIKTSPLAN.....	16
5.1.4	UNDERSÖKNING ENLIGT 6 KAP. 6 § MILJÖBALKEN (1998:808).....	16
5.2	UTREDNINGAR	16
5.2.1	DAGVATTENUTREDNING.....	16
5.2.2	GEOTEKNISK UTREDNING.....	16
5.2.3	BULLERUTREDNING.....	16

6	KONSEKVENSER	17
6.1	FASTIGHETER OCH RÄTTIGHETER	17
6.2	MILJÖ	17
6.2.1	STÄLLNINGSTAGANDE 4 KAP. 33 B § PLAN- OCH BYGGLAGEN (2010:900)	17
6.2.2	DAGVATTEN	17
6.3	MILJÖKVALITETSNORMER.....	18
6.3.1	LUFT.....	18
6.3.2	VATTEN.....	18
6.3.3	BULLER	18
6.4	HÄLSA OCH SÄKERHET	19
6.4.1	BERÄKNING AV OMGIVNINGSBULLER.....	19
6.4.2	ÖVERSVÄMMNING	28
6.4.3	EROSION	28
6.4.4	FÖRORENINGAR	29
6.5	RIKSINTRESSEN.....	29
6.6	TRAFIK	30
6.6.1	MOTORTRAFIK.....	30
7	GENOMFÖRANDEFRÅGOR	31
7.1	FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR.....	31
7.1.1	FÖRÄNDRAD FASTIGHETSINDELNING	31
7.2	TEKNISKA FRÅGOR	31
7.2.1	TEKNISKA ÅTGÄRDER	31
7.3	EKONOMISKA FRÅGOR.....	31
7.3.1	PLANEKONOMISK BEDÖMNING	31
7.3.2	PLANAVGIFT	31
7.3.3	FASTIGHETSBILDNING	31
7.4	ORGANISATORISKA FRÅGOR.....	31
7.4.1	EXPLOATERINGSAVTAL.....	31
7.4.2	TIDPLAN.....	31
7.5	ANNAT.....	31
7.5.1	MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER.....	31

1 DETALJPLANENS SYFTE

1.1 Syfte

Ändringen av gällande detaljplan B371 syftar till att möjliggöra en rationell exploatering av fastigheterna Nyboholm 4:1 och Gjutaren 6, och därmed även möjliggöra en utveckling av befintliga, angränsande verksamheter.

1.1.1 Syfte för gällande detaljplan

Gällande detaljplan B371 *Detaljplan för del av Furuskogens industriområde* vann laga kraft 2003-12-02. En mindre del längst i norr är ersatt av senare antagen detaljplan B401. Detaljplan B371 syftar till att ge Julia Postorder AB möjlighet att bygga ett höglager inom Furuskogens industriområde, på en tomt med goda tillbyggnadsmöjligheter.

2 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

2.1 Hela detaljplanen

Detaljplanen behöver ändras för att möjliggöra en rationell exploatering av fastigheterna Nyboholm 4:1 och Gjutaren 6.

Planändringen innebär att allmän plats för industrigata (vändplanen) ersätts helt med kvartersmark för lagerändamål, och prickmark längs industrigatan tas bort. För att möjliggöra en utbyggnad av Julas centrallager i samma höjd som det befintliga lagret, medger planändringen även en högre byggnadshöjd för lagerverksamhet. Ändringen medför också att höjden på befintligt lager blir planenlig.



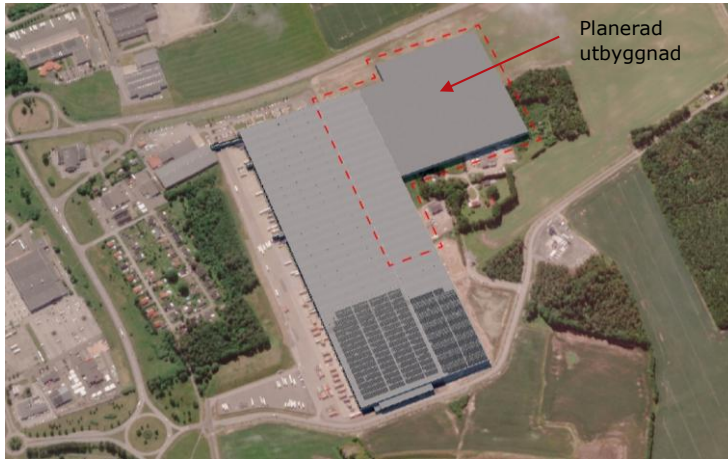
- Del som är utsläckt av andra, senare antagna detaljplaner
- INDUSTRIGATA ersätts med kvartersmark J₁ – Lager
- Prickmark utgår

Denna bilaga till planbeskrivning för ändring av detaljplan ersätter inte den ursprungliga planbeskrivningen utan innehåller information som endast avser ändring av detaljplan. Båda planbeskrivningar bör alltså läsas för att få en helhetsbild och förklaring av detaljplanen i sin helhet.

Parallellt med ändring av detaljplan B371 pågår också ändring av angränsande och närliggande detaljplaner B319 och B401 i samma syfte.



Illustration över Julagrets tänkta utbyggnad. Etapp 1–5 är det befintliga lagret. Som underlag för illustrationen har använts flygfoto från Lantmäteriet, med gällande fastighetsgränser i gult.



Tredimensionell vy över tänkt utbyggnad, fågelperspektiv norrifrån.

2.2 Genomförandetid

Genomförandetiden är 60 månader (5 år) från det datum som planändringen vinner laga kraft.

2.3 Allmän plats

2.3.1 Huvudmannaskap

Huvudmannaskapet ändras inte. Skara kommun är huvudman för all allmän plats inom planområdet.

2.4 Varför ändring av detaljplan valts

Föreslagna ändringar bedöms sammantaget inrymmas inom syftet för gällande detaljplan och är förenliga med förslag till översiktsplan¹. Vidare bedöms föreslagna ändringar inte medföra någon betydande miljöpåverkan och inte heller vara av betydande intresse för allmänheten. Av dessa skäl bedöms det lämpligt att genomföra en ändring av detaljplan och enbart lämplighetspröva de ändringarna medför.

2.5 Ärendelinformation

Skara kommun. Ändring av detaljplan för del av Furuskogens industriområde. Diarienummer SKA-SAM 2024/136.

Samhällsbyggnadsnämndens beslutade den 17 september 2024 (2024-09-17 §117 / dnr SKA-SAM 2024/107) att ge förvaltningen i uppdrag

¹ Planförslaget bedöms ligga i linje med Översiktsplan 2040 som antogs av kommunfullmäktige den 14 juni 2023. Antagandebeslutet har överklagats och hanteras av förvaltningsrätten. Överklagandet berör inte aktuellt planområde. Skara kommun har beslutat att påbörja en ny översiktsplanering med grund i det arbete som redan är gjort.

att påbörja planläggning av fastigheten Nyboholm 4:1 och 4:4 i enlighet med PBL (2010:900) 5 kap 2, 5§.

Planen genomförs med utökat förfarande enligt Plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Anledningen till det utökade förfarandet är att Skara kommun i dagsläget inte har någon aktuell översiktsplan.

3 MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

3.1 Motiv till regleringar

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS OCH KVARTERSMARK

Allmän plats *INDUSTRIGATA - Industritrafik* i gällande detaljplan ersätts med kvartersmark *J₁ - Lager*. Syftet är att möjliggöra en rationell exploatering av fastigheterna Nyboholm 4:1 och Gjutaren 6. När den nu gällande detaljplanen antogs ändrades den tidigare planerade gatustrukturen i industriområdet. Den slinga av industrigator som fanns i 1991 års detaljplan (B319) bröts för att ge plats åt en större utbyggnad av Julas centrallager (etapp 2). Eftersom gatuslingan inte längre fullföljdes, behövde detaljplanen i stället innehålla en vändplan vid den återstående gatusäckan. Denna vändplan är dock inte längre aktuell. Jula centrallager planeras att byggas ut ytterligare, i etapper enligt illustration under rubriken 2.1 *Hela detaljplanen*.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Bestämmelser om utformning av allmänna platser

4 kap. 8 § 2 p. plan- och bygglagen (2010:900)

Bestämmelse om minsta höjd på vall ändras till en högre höjd om minst 115,8 meter över angivet nollplan. Motivet är att ta höjd för eventuella framtida öknings av verksamhetsbullret.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Utgående bestämmelser

Prickmark (mark som inte får förses med byggnad) tas bort längs de delar där allmän platsmark ersätts med kvartersmark.

Tillkommande bestämmelser

Bestämmelser om höjd på byggnadsverk

4 kap. 11 § 1 p. och 16 § 1p. plan- och bygglagen (2010:900)

Reglering av högsta byggnadshöjd om 8 respektive 10 meter, och högsta totalhöjd om 10 respektive 12 meter, ändras så att det inte gäller lagerbyggnad. För lagerbyggnad tillåts en högre höjd. Detta regleras med att en bestämmelse införs på plankartan: *h - Högsta nockhöjd på lagerbyggnad är 124 meter över angivet nollplan*. Detta motsvarar en ökning om ungefär 4 respektive 6 meter för en typisk lagerbyggnad med platt tak där byggnadshöjden blir samma som nockhöjden.

Syftet med den justerade höjdregeringen är att möjliggöra en rationell exploatering av området, i enlighet med detaljplaneändringens övergripande mål. Genom att tillåta en nockhöjd som motsvarar befintlig byggnad ges förutsättningar för en utbyggnad av Jula centrallager, vilket stödjer en fortsatt utveckling av befintliga, angränsande verksamheter. Utbyggnaden ska ges samma höjd som befintlig byggnad för att skapa en enhetlig och funktionell helhet inom området. Den justerade höjdregeringen medför också att höjden på befintligt lager blir planenlig.

4 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

4.1 Kommunal

4.1.1 Detaljplan

Gällande detaljplan i planområdet är detaljplanen B371 *Detaljplan för Del av Furuskogens industriområde* som antogs i oktober 2003. Planbeskrivning tillhörande gällande detaljplan bifogas efter denna planbeskrivning för planändringen. Eftersom endast det som bedöms relevant för ändringen tas upp här, hänvisar vi även till den ursprungliga planbeskrivningen för detaljplan B371 för en komplett beskrivning av detaljplanen.

4.1.2 Planbesked

Samhällsbyggnadsnämnden gav positivt planbesked för fastigheten Nyboholm 4:1 m.fl. 2024-09-17 §117.

4.1.3 Översiktsplan

I dagsläget har kommunen ingen gällande, aktuell översiktsplan. Den tidigare översiktsplanen har inte aktualitetsprövats och den senaste antagna planen är överklagad.

Planförslaget är i linje med både den överklagade översiktsplanen och dess föregångare, där området pekas ut för industrier och verksamheter. Arbetet med en ny översiktsplan har påbörjats och även där kommer aktuellt område att föreslås för samma ändamål.

Överklagandet av den senaste översiktsplanen gäller inte kommunens ställningstagande för det aktuella planområdet.

4.2 Riksintressen

4.2.1 Kulturmiljövård

Skara domkyrka och området kring kyrkan är ett viktigt kulturarv av allmänt intresse både lokalt och nationellt. Planområdet ligger två kilometer väster om riksintresse för kulturmiljövård (Skara R25), beslutad 1987-11-05, reviderat 1996. Riksintresset beskrivs som följande:

Motivering: Stiftsstad med rötter i 1000-talet och centrum i en rik jordbruksbygd, med dominerande domkyrkomiljö och bevarat medeltida stadsplanemönster.

Uttryck för riksintresset: Gatunätets oregelbundna medeltida karaktär, medeltida infartsvägar samt den medeltida domkyrkan och andra domkyrko- och skolstadens karaktärsbyggnader. Stads kärnans mer småskaliga bebyggelse och bebyggelse från de expansiva årtiondena kring sekelskiftet 1900. Miljön kring Veterinärinrättningen. Medeltida kulturlager.



Vy från busshållplatsen Simmatorp längs E20. Röd pil pekar på domkyrkotornen. Vit byggnad är Julia centrallager.

Domkyrkan är inte synlig från det aktuella planområdet eller från Bernstorpsgatan. Väster om planområdet, cirka 3–3,5 kilometer väst/sydväst om domkyrkan, är dock domkyrkotornen nätt och jämnt synliga för allmänheten som färdas österut längs E20. Tornen reser sig över det befintliga Julalagret och kan skimras under en cirka 500 meter lång sträcka av vägen. På övriga avstånd, både närmare och längre bort, är sikten mot domkyrkan helt skymd till följd av omgivande träd, byggnader och områdets topografi.

Riksintresset för kulturmiljövården kan komma att påverkas på så vis att utsikten mot domkyrkan kan komma att inskränkas genom att framtida lagerbyggnad kommer i vägen mellan betraktaren och domkyrkan.

4.3 Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel som regleras med stöd av kapitel 5 i miljöbalken. Det övergripande syftet med normerna är att skydda naturmiljön och människors hälsa.

4.3.1 Luft

Det finns för närvarande miljö kvalitetsnormer för utomhusluft för kvävedioxid/kväveoxider, partiklar (PM10/PM2,5), bly, svaveldioxid, ozon, arsenik, bensen, kolmonoxid, kadmium, bensen(a)pyren och nickel. Miljö kvalitetsnormerna får inte överskridas och har fastställts inom svensk lagstiftning.

Kommunerna ansvarar för att kontrollera luftkvaliteten för de flesta miljö kvalitetsnormerna och tillhandahålla aktuell information om

föroreningsnivåerna. Kontrollen ska ske i form av mätning, modellering eller objektiv skattning beroende på luftkvalitetssituationen. Skara kommun är medlem i Luft i Väst som bevakar luftkvaliteten i kommunen och uppfyllelsen av miljökvalitetsnormer.

Vägtrafik genererar utsläpp av bland annat PM10, kvävedioxid, kolmonoxid, bensen och metaller. Enligt den senaste rapporten från Luft i Väst (2022)² är vägtrafiken (slitage av vägbanan) en av de största utsläppskällorna av PM10 i Skara kommunen. Halten PM10 underskrider dock gällande miljökvalitetsnormer. Utsläppen av kvävedioxid, kolmonoxid, bensen och metaller från vägtrafiken har minskat kraftigt de senaste årtiondena till följd av till exempel införandet av katalysatorer och inga miljökvalitetsnormer överskrids för dessa ämnen i kommunen.

4.3.2 Vatten

Miljökvalitetsnormer för vatten uttrycker den lägsta godtagbara miljökvaliteten, både ekologisk och kemisk, som en vattenförekomst ska ha vid en viss tidpunkt.

Berörda recipienter är vattendragen Dofsan och Afsen.

Dofsan är ett ca 25 km långt vattendrag som passerar genom centrala Skara och rinner ut i Flan. Flan mynnar sedan i Lidan som har utlopp i Vänern i Lidköping. Aktuell status för Dofsan enligt VISS³ (2025):

- Ekologisk status - Måttlig
- Kemisk ytvattenstatus - Uppnår ej god

Kvalitetskraven är Måttlig ekologisk status 2039 samt God kemisk ytvattenstatus. Klassningen av ekologisk status är baserad på övergödning orsakad av jordbruk och avloppsreningsverk. Det mindre stränga kravet avseende ekologisk status gäller endast kvalitetsfaktorn näringsämnen. Det har bedömts omöjligt att nå god ekologisk status i vattenförekomsten utan att skada samhällsintressena jordbruk och avloppsrening. Detta innebär dock att alla möjliga åtgärder för att minska belastningen av näringsämnen ändå behöver genomföras. Vattenförekomstens nuvarande ekologiska status baseras även på kvalitetsfaktorn konnektivitet, då dammar, barriärer och slussar hindrar vattenlevande djurs förflyttningar. Övriga påverkanskällor som anges är atmosfärisk deposition, urban markanvändning, förorenade områden, enskilda avlopp, förändring av morfologiskt tillstånd samt transport och infrastruktur.

Utslagsgivande för kemisk status är ämnena kvicksilver (Hg) och ämnesgruppen bromerade difenyletrar (PBDE). Vid vattenprovtagningar och provfiske har dessa två ämnen visat sig överstiga gränsvärdena. Gränsvärdena för dessa två ämnen överskrids i Sveriges alla

² *Objektiv skattning av luftkvaliteten i Skara kommun 2022*. Luftvårdsförbundet för Västra Sverige – Luft i Väst, 2023-06-01.

³ VISS (VattenInformationSystem Sverige) är en databas som har utvecklats av vattenmyndigheterna, länsstyrelserna och Havs och vattenmyndigheten. I VISS finns klassningar och kartor över alla Sveriges större sjöar, vattendrag, grundvatten och kustvatten.

vattenförekomster och ämnena sprids och har historiskt nått Sveriges vattenförekomster via långväga luftburen spridning och storskalig atmosfärisk deposition.

Bland potentiellt förorenande områden nämns Skara Gasverk, plåtindustri, Skara Förnicklingsverkstad och Gamla renseriet.

Det dagvatten från undersökningsområdet som i dagsläget når Afsen rinner eventuellt delvis via Svinsebäcken. Ca en kilometer nordost om Ardala finns en vägtrumma under E20 som utgör vattenväg mot Afsen. Afsen rinner sedan ut i Flan ca 1,5 km nedströms utsläppspunkten från Svinsebäcken, rakt söder om Ardala.

Afsen finns kategoriserad som "rinnsträcka" i databasen VISS, men det saknas uppgifter om vattendragets status.

4.3.3 Buller

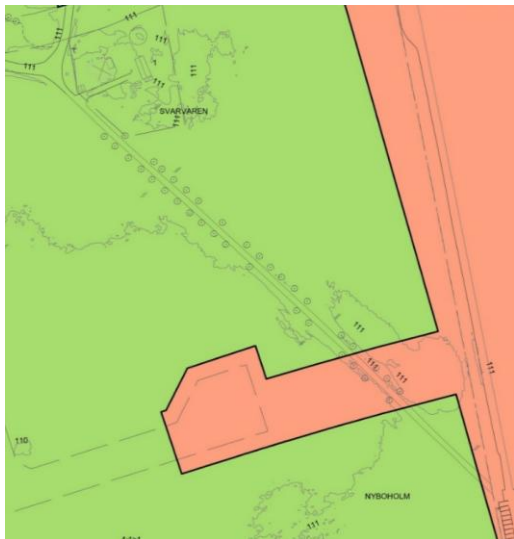
Normen för omgivningsbuller utgår från de krav på kvaliteten på miljön som följer av Sveriges medlemskap i EU och vid detaljplanering tillämpas Naturvårdsverkets riktlinjer för buller. Då Skara kommuns befolkning är färre än 100 000 krävs ingen bullerkartering eller åtgärdsprogram, men kommunen vill sträva efter att begränsa buller.

Läs vidare om buller under rubriken 4.5.1 Omgivningsbuller.

4.4 Miljö

4.4.1 Biotopskydd

Inom detaljplaneområdet finns en allé som omfattas av biotopskydd. Detaljplanens genomförande kräver att allén tas bort.



Utsnitt ur grundkartan som visar allén. Grön yta markerar marken som omfattas av detaljplan B319, aprikosfärgad yta markerar marken som omfattas av detaljplanen 371.

Största delen av allén omfattas av angränsande detaljplan B319, som också är föremål för en detaljplaneändring med samma syfte som den aktuella planen. Denna detaljplan antogs före biotopskyddsbestämmelsernas trädde i kraft 1994. Det innebär att dispens inte krävs, förutsatt att den verksamhet eller åtgärd som den nuvarande detaljplanen är avsedd för utförs och det då är nödvändigt att ta bort allén.

Eftersom marken som omfattas av detaljplan B319 kan bebyggas utan att dispens behöver sökas för borttagande av allén, uppstår frågan om de alléträd som omfattas av den aktuella detaljplanen B371 fortfarande kan betraktas som en allé efter att detaljplan B319 genomförs.

En allé definieras som: "*Lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg, eller i ett i övrigt öppet landskap. Träden ska till övervägande del utgöras av vuxna träd.*"⁴

Vid ett genomförande av detaljplan B319 kommer de kvarvarande träden inom B371 inte längre att stå längs en väg eller i ett öppet landskap. Därmed uppfyller de inte längre kriterierna för att utgöra en allé enligt definitionen.

Eftersom detaljplanerna B319 och B371 planeras att genomföras samtidigt i samband med utbyggnaden av Julas centrallager, innebär detta sammantaget att dispens inte behöver sökas.

4.4.2 Dagvatten

Marken är förhållandevis flack. Berörda recipienter är vattendragen Dofsan och Afsen. Nordväst om planområdet finns idag befintliga dagvattenanläggningar i form av två dammar, som takvatten från befintlig lagerbyggnad avleds till. I området där nya ytor ska tas i anspråk finns idag inga dagvattensystem.

4.5 Hälsa och säkerhet

4.5.1 Omgivningsbuller

Planändringen möjliggör en utbyggnad av Julas centrallager. Eftersom ändringen tillåter en högre lagerbyggnad kan ett höglager uppföras, vilket i sin tur medför fler transporter till och från lagret. På västra sidan om Julas centrallager finns bostadsfastigheten *Nyboholm 4:3*, och på östra sidan finns ett villaområde med 36 villatomter längs gatorna *Nyboholmsgatan*, *Eidsvollsgatan* och *Sörögatan*. Dessa bostäder behöver beaktas ur bullerhänseende vid utbyggnaden av lagret.

I förordningen (2015:216) om **trafikbuller** vid bostadsbyggnader anges det att buller från vägar inte bör överskrida följande värden:

- 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad

Kommenterad [TS1]: Såhär var formuleringen i samråds- och granskningshandling: Dessa bostäder kan påverkas av ökat buller till följd av utbyggnaden av lagret.

⁴ Bilaga 1 till Förordning (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m.

- 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats i anslutning till byggnaden

Naturvårdsverket har tagit fram riktvärden för **verksamhetsbuller** vid bostäder. Dessa beskrivs i Naturvårdsverkets rapport 6538 *Vägledning om industri - och annat verksamhetsbuller* (april 2015). Riktvärdet för högsta ekvivalenta ljudnivå (Leq) i dBA för verksamhetsbuller vid bostäder är:

- 50 (Leq) dBA dagtid kl 06 – 18
- 45 (Leq) dBA kvällstid kl 18 – 22, samt lördag, söndag och helgdag kl. 06 – 18
- 40 (Leq) dBA nattetid kl 22 – 06

Maximala ljudnivåer (LFmax) över 55 dBA bör inte förekomma nattetid mellan kl. 22 – 06 annat än vid enstaka tillfällen.

4.5.2 Risk för översvämning

Planområdet har inga stora höjdskillnader. Den befintliga marken som blir byggbar genom planändringarna skiljer sig inte i beskaffenhet från den mark som redan är byggbar idag genom gällande detaljplan. Planändringen ger inte upphov till instängda områden där ytvatten ansamlas vid skyfall.

4.5.3 Risk för erosion

Ytorna inom området är idag till stor del täckta av vegetation vilket utgör ett naturligt erosionsskydd. Att marken även är i stort sett plan medför att inga förutsättningar för omfattande erosion finns inom området.

4.5.4 Föroreningar

Den mark som blir byggbar genom planändringen skiljer sig inte i beskaffenhet från den mark som redan är byggbar idag i gällande detaljplan. Planändringen ökar inte risken för mobilisering av föroreningar.

4.6 Geotekniska förhållanden

Väster om befintligt lager utgörs marken huvudsakligen av åkermark men även delvis av skogsmark. Marken inom området är förhållandevis plan med marknivåer på ca +110–111 meter över havet.

Generellt utgörs jorden inom planområdet av ett tunt lager organisk jord ovan lera som underlagras av friktionsjord på berg. Ställvis, främst inom områdets västra del förekommer sand eller silt med begränsad mäktighet mellan den organiska jorden och leran.

Den organiska jorden finns generellt ner till ca 0,3 meter och utgörs huvudsakligen av siltig mulljord och mullhaltig silt.

Leran, som överst är utbildad som torrskorpa finns inom hela området och förekommer i undersökta punkter ner till mellan 2,0 och 12,0 meter. Baserat på laboratorieundersökningar på ostörda prover upptagna i samband med tidigare undersökningar samt nu utförda CPTu-sonderingar bedöms leran huvudsakligen hålla en odränerad skjuvhållfasthet om ca 40

kPa. Ställvis förekommer dock lerlager med en skjuvhållfasthet ner mot 30 kPa. Lerans vattenkvot varierar i nu upptagna jordprover mellan 32 och 42% medan konflytgränsen varierar mellan 38 och 48%. Vid tidigare undersökningar har lerans sensitivitet bestämts till mellan 3 och 26 vilket innebär att leran klassas som låg – medelsensitiv.

Friktionsjorden/moränen förekommer under leran och i undersökta punkter har tryck- och CPTu sonderingarna kunnat neddrivas mellan 0 och 3 meter i jordlagret. Utförda hejarsonderingar har i regel kunnat drivas mellan 0 och 4 meter ner i friktionsjorden med stopp mot sten, block eller berg. Friktionsjorden bedöms som fast lagrad.

Bergnivån bedöms ligga 0–4 meter under stopp för utförda tryck- och CPTu sonderingar alternativt i nivå med konstaterat berg vid utförda jord- bergsonderingar.

Den befintliga marken som blir byggbar genom planändringarna skiljer sig inte i beskaffenhet från den mark som redan är byggbar idag genom gällande detaljplan. Höjdregeringen i detaljplanen ökas för lagerverksamhet, vilket innebär en möjlig ökad last på marken. De geotekniska förhållandena bedöms vara av sådan karaktär att de inte är till hinder för detaljplaneändringarna.

4.7 Hydrologiska förhållanden

Baserat på mätningar i grundvattenrör installerade inom området bedöms grundvattennivån ligga kring +108 - + 109 vilket motsvarar ca 1,5 – 3,5 meter under markytan.

Då jorden inom området huvudsakligen utgörs av lera med mycket begränsad infiltrationskapacitet kommer dagvatten behöva fördröjas. Detta kan ske via öppna magasin alternativt via underjordiska slutna magasin, se separat dagvattenutredning⁵ upprättad av WSP.

I områdets västra del förekommer ställvis sandmassor med bättre infiltrationskapacitet ovan leran.

4.8 Teknik

Inom planområdet finns en högspänningsledning och en fiberledning som ska flyttas och förläggas längs planområdets västra gräns.

4.9 Trafik

Planområdet trafikmatas från Bernstorpsgatan via Elisedalsgatan. Elisedalsgatan är i angränsande detaljplan B401 planlagd med allmän plats – Industrigata.

Den skyltade hastigheten på såväl Bernstorpsgatan som Elisedalsgatan är 40 km/h.

⁵ *Jula centrallager – Dagvattenutredning*, WSP 2025-02-21, reviderad 2025-03-24

5 PLANERINGSUNDERLAG

- Fastighetsförteckning, Skara kommun, 2025-05-28, lagringsplats digitalt arkiv

5.1 Kommunal

5.1.1 Detaljplan

- Detaljplan B371, Skara kommun, lagakraftvunnen 2003-12-03

5.1.2 Grundkarta

Grundkartan är ajourhållen och fastighetsgränser är utredda av kommunens mätingenjörer.

5.1.3 Översiktsplan

Översiktsplan 2040, antagen i kommunfullmäktige 2023-06-14.

5.1.4 Undersökning enligt 6 kap. 6 § miljöbalken (1998:808)

Undersökning om betydande miljöpåverkan för ändring av Detaljplan B371 för Del av Furuskogens industriområde, Skara kommun, Västra Götalands län. Skara kommun, 2024-10-21.

5.2 Utredningar

5.2.1 Dagvattenutredning

- *Jula centrallager - Dagvattenutredning*, 2025-02-21, reviderad 2025-03-24, uppdragsnummer 10378537, upprättad av WSP.

5.2.2 Geoteknisk utredning

- *Jula Centrallager. PM Geoteknik för detaljplan*, 2025-04-04, uppdragsnummer 10379236, upprättad av WSP.

5.2.3 Bullerutredning

- *Bullerutredning av trafik- och verksamhetsbuller med anledning av detaljplansärende gällande utbyggnad av Jula lager i Skara*, 2025-04-28, Rapport 4227-R2, upprättad av Akustikverkstan.
- *Bullerutredning av trafik- och verksamhetsbuller med anledning av detaljplansärende gällande utbyggnad av Jula lager i Skara*, 2025-08-15, Rapport 4227-R3, upprättad av Akustikverkstan.
- *Bullerutredning av trafik- och verksamhetsbuller med anledning av detaljplansärende gällande utbyggnad av Jula lager i Skara*, 2025-08-13, Rapport 4469-PM1, upprättad av Akustikverkstan.
- *Bullerutredning av verksamhetsbuller dag, kväll och natt östra sidan av Jula lager i skara*, 2025-10-08, Rapport 4584-R1, upprättad av Akustikverkstan.

Kommenterad [MS2]: "Avser referens till alla utredningar som har med buller att göra. Omgivningsbuller såväl som industribuller eller andra typer av buller."

6 KONSEKVENSER

6.1 Fastigheter och rättigheter

Allmän plats *INDUSTRIGATA - Industritrafik* i gällande detaljplan som ersätts med kvartersmark *J₁ - Lager* omfattas av fastigheten Nyboholm 4:1, vilken avses överföras till Gjutaren 6.

6.2 Miljö

6.2.1 Ställningstagande 4 kap. 33 b § plan- och bygglagen (2010:900)

Kommunens bedömning är att ett genomförande av detaljplaneändringen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken inte skall upprättas.

Sammanvägd bedömning

	Ja	Nej	Kommentar, både positiva och negativa	
1. Risk för betydande miljöpåverkan kan antas enligt bedömningskriterier i miljöbedömningsförordningen 5 § (se tabell nedan)		X		
2. Syftet är att planområdet ska få tas i anspråk för någon av de verksamheter som nämns i PBL 4 kap 34 § andra stycket och genomförandet av planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan på grund av detta.		X		
3. Betydande påverkan kan antas på Natura 2000		X		
4. Påverkan kan antas på områden av riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken (för § 8 Natura 2000 se ovan)		X		

6.2.2 Dagvatten

Den befintliga marken som blir byggbar genom planändringarna skiljer sig inte i beskaffenhet från den mark som redan är byggbar idag genom gällande detaljplaner. Planändringen tillåter en högre lagerbyggnad. En högre lagerbyggnad ger inte upphov till mer dagvatten eller ett större innehåll av skadliga ämnen i vattnet jämfört med en lägre lagerbyggnad. Planändringen ger inte upphov till att förväntade dagvattenmängder ökar eller får försämrad kvalitet.

En dagvattenutredning⁶ har genomförts inför utbyggnaden av Julia centrallager, som möjliggörs genom planändringen. Utredningens föroreningsberäkningar visar att utbyggnaden leder till ökade mängder och halter av samtliga undersökta ämnen i dagvattnet som leds till recipienterna. Detta är en naturlig följd av att det aktuella området i dagsläget främst består av natur- och jordbruksmark. För att minska föroreningshalterna i dagvattnet krävs reningsåtgärder. Utredningen föreslår att vågdagvattnet renas genom krossdiken, medan dagvatten från övriga hårdgjorda ytor leds till sedimentationsmagasin och/eller ny damm. Brunnfilter och oljeavskiljare kan fungera som kompletterande reningssteg. Om föreslagna reningsanläggningar skapas finns det goda möjligheter att kunna nå Göteborgs Stads riktvärden för dagvattenutsläpp, på vilka Skara kommuns dagvattenpolicy bygger. De gällande detaljplanerna inom utredningsområdet utgör inte något hinder för genomförandet av de föreslagna dagvattenåtgärderna.

Planområdet har inga stora höjdskillnader. Planändringen ger inte upphov till instängda områden där ytvatten ansamlas vid skyfall.

6.3 Miljökvalitetsnormer

6.3.1 Luft

Genomförandet av detaljplanen medför en utbyggnad av en transportalstrande verksamhet och därmed en trafikökning i området. Utsläppen av trafikallstrande föroreningar i området kommer därmed att öka. Området ligger i ett öppet landskap och vägarna går inte genom stängda gaturum. Förutsättningarna för utspädning och ventilation av luftföroreningarna är därmed goda. Baserat på detta bedöms tillkommande exploatering inte riskera att miljökvalitetsnormerna för luft eller dess tröskelvärden överskrids.

6.3.2 Vatten

Planändringen medger en högre höjd för lagerbyggnad. En högre lagerbyggnad ger inte upphov till ett större innehåll av skadliga ämnen i vattnet jämfört med en lägre lagerbyggnad.

Planändringen bedöms inte medföra negativ påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten.

6.3.3 Buller

Planändringen bedöms inte medföra negativ påverkan på miljökvalitetsnormer för buller.

Läs vidare om buller under rubriken 6.4.1 *Beräkning av omgivningsbuller*.

⁶ Julia centrallager – Dagvattenutredning, WSP 2025-02-21, reviderad 2025-03-24

6.4 Hälsa och säkerhet

6.4.1 Beräkning av omgivningsbuller

Trafik- och verksamhetsbullerberäkningar⁷ har utförts för utbyggnaden av Julia centrallager.

Utbyggnaden kommer att ske i tre etapper – 6, 7 och 8 – där namngivningen följer tidigare utbyggda etapper. Alla nya etapper kommer att trafikmatas via Elisedalsgatan för lastbilstransporter. All personaltrafik, även för befintliga etapper, kommer omdirigeras till en ny infartsväg från Bernstorpsgatan.



Illustration ur bullerutredningen: Beskrivning av beräkningsområde på västra sidan. 'Aktuell bostad' i bilden pekar på bostadsfastigheten Nyboholm 4:3.

⁷ Bullerutredning av trafik- och verksamhetsbuller med anledning av detaljplansärende gällande utbyggnad av Julia lager i Skara. Rapport 4227-R2 (Akustikverkstan 2025-04-28), Rapport 4227-R3 (Akustikverkstan 2025-08-15) samt Rapport 4469-PM1 (Akustikverkstan 2025-08-15).



Illustration ur bullerutredningen: Beskrivning av beräkningsområde på östra sidan

På västra sidan om Julas centrallager utgörs bullerkällorna i trafikbullerberäkningen av E20, Bernstorpsgatan samt de delar av tillfartslederna till det tillbyggda lagret som ligger utanför verksamhetsområdet. På östra sidan utgörs bullerkällorna av E20, väg 184 samt Bernstorpsgatan.

Den beräknade trafikmängden inkluderar både den befintliga trafiken och den tillkommande trafiken från fastigheten. Bullerkällorna i verksamhetsbullerberäkningen utgörs av lastning och lossning av lastbilar samt den lastbils- och biltrafik som sker inom fastighetens område.

Det verksamhetsbuller som tillkommer genom utbyggnaden av etapp 6–8 på lagrets västra sida, enligt planändringsförslaget, bedöms ligga mer än 10 dB(A) under nuvarande bullernivåer på östra sidan. Denna bedömning grundar sig på bullerkällornas ljudnivåer, deras placering och avstånd till bostäderna samt den skärmning som den befintliga lagerbyggnaden ger. Mot bakgrund av detta bedöms det tillkommande bullret från västra sidan inte påverka den totala ljudnivån vid bostadsfastigheterna öster om verksamhetsområdet. Likaså bidrar inte verksamhetsbuller på östra sidan till högre bullernivåer vid bostaden på västra sidan.

Buller från ventilation

Julas centrallager är ett automatiserat höglager. I denna typ av lager är personintensiteten låg i förhållande till den stora luftvolymen. Kraven på luftomsättning är därför betydligt lägre än i mer personintensiva lokaler. Kraven förväntas förbli låga även vid framtida utbyggnader. Detta innebär att ventilationsaggregaten på taken på lagerbyggnaden kommer bli få. Bullret från ventilationssystemet kommer därmed ha marginell påverkan, och har därför inte tagits med i beräkningarna av verksamhetsbuller.

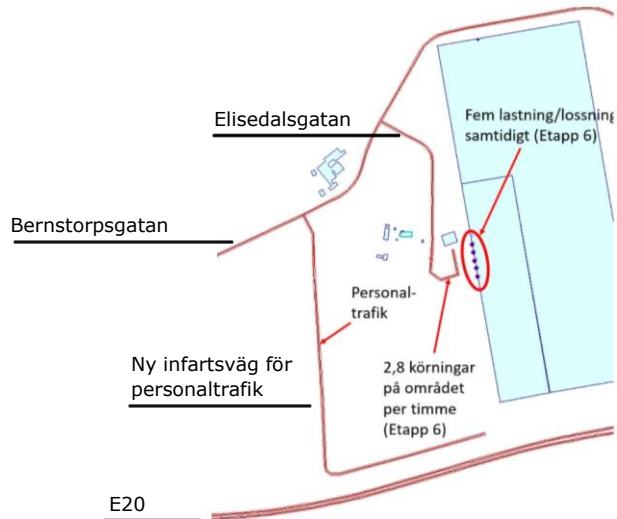


Illustration ut bullerutredningen: Utformning och placering av planerade byggnader samt ljudkällor på västra sidan för ettapp 6.

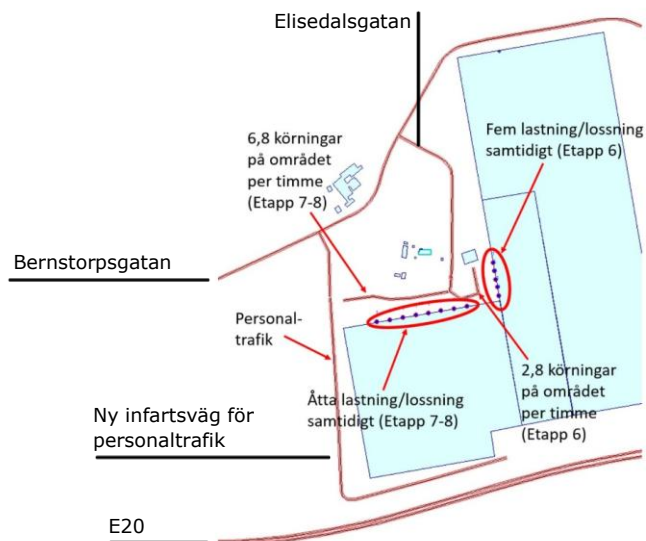


Illustration ur bullerutredningen: Utformning och placering av planerade byggnader samt ljudkällor på västra sidan för ettapp 6-8.

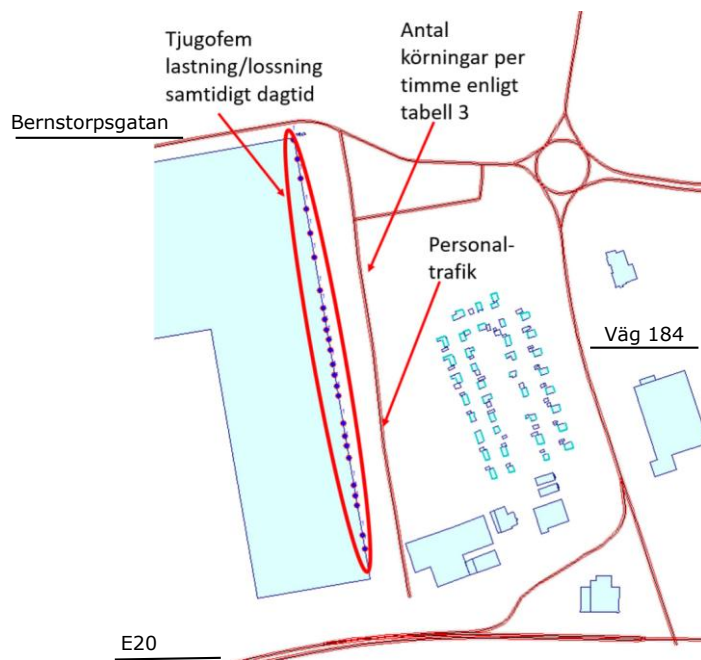


Illustration ur bullerutredningen: Utformning och placering av byggnader samt ljudkällor på östra sidan 2025

Resultat från trafikbullerberäkning på västra sidan

	Ekvivalent ljudnivå (fasad)	Ekvivalent ljudnivå (uteplats)	Maximal ljudnivå (uteplats)
Riktvärde	60	50	70
Ej utbyggt, 2045	49	46	52
Utbyggt med Etapp 6	51	48	63
Utbyggt med Etapp 7-8	45	45	65

Beräknade högsta ekvivalenta och maximala trafikbullernivåer vid bostadsbyggnadens fasad år 2045. Gröna siffror indikerar att kravet uppfylls.

Den ekvivalenta ljudnivån för trafikbuller vid bostaden uppfyller riktvärdena. Bullernivån påverkas i större utsträckning av lagerbyggnadens bulleravskärmade och bullerreflekterande effekt mot E20 än av närheten till trafiken på Elisedalsgatan. Vid full utbyggnad fungerar lagerbyggnaden som en skärm mot trafikljud från E20, vilket resulterar i en lägre ekvivalentnivå jämfört med om byggnaden inte uppförs. Även den maximala ljudnivån för trafikbuller vid bostaden ligger inom riktvärdena.

Planändringen bedöms inte innebära att bullernivåerna från trafik överskrider riktvärdena vid bostadsbyggnaden på fastigheten Nyboholm 4:3, väster om befintligt lager.

Resultat från trafikbullerberäkning på östra sidan

	Ekvivalent ljudnivå (fasad)	Ekvivalent ljudnivå (uteplats)	Maximal ljudnivå* (uteplats)
Riktvärde	60	50	70
Ej utbyggt, 2025	57	54*	66
Ej utbyggt, 2045	58	55*	66
Utbyggt med Etapp 6-8, 2045	58	55*	66

*Möjligt värsta värde för uteplats.

Beräknade högsta ekvivalenta och maximala trafikbullernivåer vid den mest utsatta bostadsbyggnadens fasad på östra sidan om lagret. Gröna siffror indikerar att kravet uppfylls.

Ekvivalentnivån för trafikbuller vid bostädernas fasader uppfyller riktvärdena. Däremot riskerar riktvärdena att överskridas vid uteplatserna, särskilt för de åtta fastigheter som ligger närmast väg 184, om uteplatsen enbart finns på tomtens västra sida. Någon detaljstudie av uteplatsernas placering eller utformning har inte genomförts. Den maximala ljudnivån vid uteplatserna uppfyller dock riktvärdena.

Som kan utläsas av tabellen ovan förväntas trafikbullernivåerna på östra sidan om lagret öka till år 2045, men de påverkas inte av lagrets utbyggnad. Vid analys av trafikdata beräknas trafikmängden på väg 184 år 2045 vara cirka 4 % högre efter Julas utbyggnad jämfört med normalfallet, det vill säga utan utbyggnad. Det innebär att trafiken på väg 184 år 2045, utan hänsyn till Julas utbyggnad, beräknas uppgå till cirka 7 921 fordon per dygn (ÅDT). Vid full utbyggnad ökar denna mängd till omkring 8 176 fordon per dygn (ÅDT). Eftersom ökningen är så liten i förhållande till den totala trafikmängden stiger ljudnivån för väg 184 med högst 0,2 dB(A). En förändring av denna storleksordning är inte möjlig att uppfatta för det

mänskliga örat (det krävs cirka 3 dB(A) för att en skillnad ska märkas). Trafikökningen till följd av Julas utbyggnad bedöms därför inte påverka den upplevda ljudnivån vid närliggande bostäder. Planändringen bedöms inte bidra till att bullernivåerna från trafik överskrider riktvärdena.

Resultat från verksamhetsbullerberäkning på västra sidan

	Dag kl. 06 – 18	Kväll kl. 18 – 22, samt lör-, sön- och helgdag kl. 06 – 18	Natt kl. 22 – 06
Riktvärde	50	45	40
Utbyggt med Etapp 6	45	27 (från kl. 21)	27 (till kl. 23)
Utbyggt med Etapp 7–8	50	27 (från kl. 21)	27 (till kl. 23)

Beräknade högsta ekvivalenta verksamhetsbullernivåer dag-, kvälls- och nattetid vid bostadsbyggnadens fasad på västra sidan om lagret. Gröna siffror indikerar att kravet uppfylls.

En jämförelse mellan resultaten från verksamhetsbullerberäkningen och riktvärdena i Naturvårdsverkets rapport 6538, *Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller* (april 2015), visar att riktvärdena för verksamhetsbuller dag-, kvälls- och nattetid uppfylls.

Den ekvivalenta ljudnivån för verksamhetsbuller vid bostaden ligger inom riktvärdena för samtliga tidpunkter, både för etapp 6 och för etapp 6–8.

Planändringen bedöms inte innebära att bullernivåerna från verksamheter överskrider riktvärdena vid bostadsbyggnaden.

Resultat från verksamhetsbullerberäkning på östra sidan

	Dag kl. 06 – 18	Kväll kl. 18 – 22, samt lör-, sön- och helgdag kl. 06 – 18	Natt kl. 22 – 06
Riktvärde	50	45	40
Högsta ekvivalenta ljudnivå vid bostad (endast en bostad)	43	41	40

Beräknade högsta ekvivalenta verksamhetsbullernivåer dag-, kvälls- och nattetid vid den mest utsatta bostadsbyggnadens fasad på östra sidan om lagret.

En jämförelse mellan resultaten från verksamhetsbullerberäkningen och riktvärdena i Naturvårdsverkets rapport 6538, *Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller* (april 2015), visar att riktvärdena för verksamhetsbuller uppfylls för samtliga bostäder, oavsett tid på dygnet.

Utbyggnaden av lagret på västra sidan har inte tagits med i ovanstående beräkning av verksamhetsbuller, då denna inte anses bidra till högre bullernivåer vid bostäderna på östra sidan.

Planändringen bedöms inte bidra till att nivåerna av verksamhetsbuller ökar vid bostadsbyggnaderna på östra sidan om lagret.

Risikanalys för verksamhetsbuller på östra sidan

Alla tillkommande transporter till etapperna 6–8 planeras av Julia till den västra sidan, eftersom det naturligt då blir kortare invändiga transporter i lagerbyggnaden, vilket är fördelaktigt för ett effektivt utnyttjande av byggnaden och därmed mer lönsamt för Julia. Bullerutredningen bygger på den av Julia tillhandahållna indatan gällande fördelning av transporter mellan den östra och den västra sidan. En riskanalys har tagits fram efter granskningsskedet för att undersöka vilka marginaler som finns för en ökning av verksamhetsbullret på lagrets östra sida, då det i granskningsskedet påpekats att kommunen inte beaktat möjligheten att fler transporter leds till den östra sidan. Ett scenario har analyserats där mängden transporter samt lossnings- och lastningsarbete på den östra sidan under dag- och kvällstid ökar med 100 procent jämfört med dagens nivåer. Resultatet visar att en sådan ökning skulle medföra en ljudnivåhöjning på cirka 3 dB(A) vid bostäderna. Naturvårdsverkets riktvärden för dag- och kvällstid uppfylls även vid en fördubbling, med särskilt god marginal under dagtid.

För nattetid finns inga marginaler för en ökning av verksamhetsbullret, då ljudnivåerna idag ligger på 40 dB(A), vilket är riktvärdet. I det fall Julia skulle ha behov av att öka transporterna på den östra sidan under nattetid kan en höjning av befintlig bullervall till +115,8 meter över havet kompensera för 2 dB(A), vilket motsvarar en ökning av mängden transporter samt lossnings- och lastningsarbete på östra sidan med 60 % nattetid. Geoteknisk utredning har kompletterats med stabilitetsberäkningar för en höjning av befintlig bullervall. Beräkningarna påvisar att leran inom området tål den belastning som en höjning av bullervallen kommer att generera. I syfte att ta höjd för eventuella framtida ökning av verksamhetsbullret nattetid har planbestämmelse om vall ändrats till att ange *Bullervall eller plank minst 115,8 meter över angivet nollplan.*



Illustration ur bullerutredningen: befintlig bullervall vid Julas östra lastområde markerad med gula rektanglar.

Ny bullervall längs väg 184

Skara Energi uppför för närvarande en bullervall längs väg 184 i syfte att minska trafikbullret från vägen. Arbetet har påbörjats och beräknas vara färdigställt i januari 2026. Vallen byggs successivt genom att tillföra grävmassor, som hämtas från olika projekt inom Skara kommun där Skara Energi utför underhåll eller nybyggnation av ledningsnät. Endast massor som uppfyller de generella riktvärdena för känslig markanvändning (KM) kommer att användas. Efter färdigställandet kommer krönet på vallen att ligga cirka 2,4 meter över vägbanans nivå.

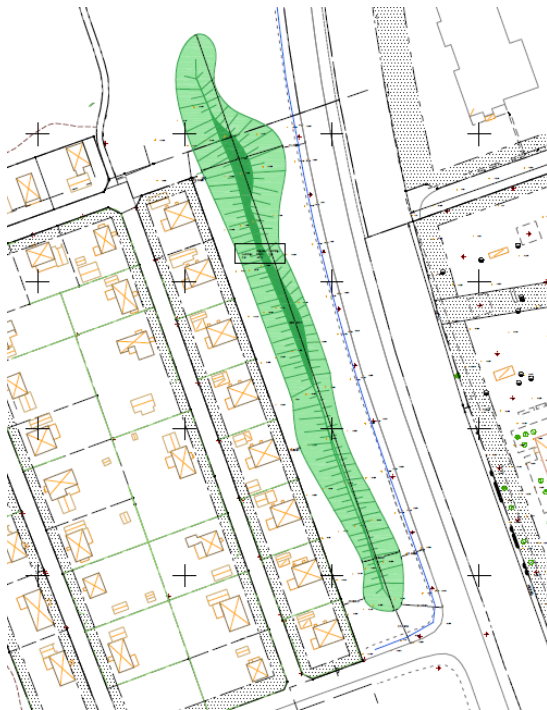


Illustration över bullervall längs väg 184 som är under byggnation.

Vallens bullerdämpande effekt har beräknats till en ljudnivåminskning på upp till 3 dB vid flera bostäder i närområdet. För vissa bostäder i söder blir skillnaden mindre, omkring 0–1 dB, eftersom dessa hus endast delvis skyddas av vallen. Trafikbullernivån vid bostäderna längs i väster, närmast lagret, förblir oförändrad. Detta förklaras av vallens höjd i förhållande till avståndet till bostadshusen.

Kumulativa bullereffekter för bostäder öster om lagret

Kumulativa bullereffekter uppstår när flera bullerkällor samverkar och tillsammans ger en högre total ljudnivå än vad varje enskild källa skulle ge var för sig. Denna aspekt har analyserats i rapport 4227-R3, som genomfördes innan den uppdaterade beräkningen av industribuller på den östra sidan var gjord (rapport 4584-R1). Beräkningar har utförts för både dygnsekvivalenta trafikbullernivåer och ekvivalenta industribullernivåer nattetid. Analysen omfattar enbart bostadsbyggnadernas västra fasader, då

dessas är mest exponerade för industribuller. Eftersom industribullernivåerna är lägre än trafikbullernivåerna i hela området har ingen ny omfattande beräkning bedömts nödvändig. Slutsatser har i stället dragits genom att jämföra de två bullerkällornas nivåer vid respektive bostad. Resultaten visar en generell ökning av den totala ljudnivån med 0–3 dB(A), beroende på bostadens läge.

Den bostad som har den högsta ljudnivån från industrin uppvisar redan idag en högre ljudnivå från trafiken, med 40 dB(A) respektive 43 dB(A). För denna bostad uppgår den kumulativa ljudnivån till 45 dB(A). Dessa nivåer förblir oförändrade oavsett den planerade utbyggnaden av Julia (etapperna 6–8), eftersom bostaden inte påverkas av den ökade trafiken på väg 184 vid full utbyggnad.

För de bostäder där trafikbullret är som lägst – två fastigheter i området – uppgår ljudnivån till 38 dB(A). Dessa bostäder påverkas även av industribuller på 38–39 dB(A), vilket ger en kumulativ ljudnivå på 41–42 dB(A). Även dessa nivåer förblir oförändrade vid en full utbyggnad av Julia, då de inte påverkas av någon trafikökning på väg 184.

Beräkningarna av trafikbuller har utförts med årsmedeldygnstrafik (ÅDT), utan justering för andelen nattrafik. Eftersom ÅDT representerar ett genomsnitt över hela dygnet, innebär det att de faktiska ljudnivåerna nattetid sannolikt är lägre på grund av minskad trafikvolym. Då trafikbullret är den dominerande ljudkällan i området medför detta att de kumulativa ljudnivåerna också sjunker under nattperioden.

Om åtgärder genomförs på vällen mellan Julia och bostäderna öster om anläggningen, i enlighet med förslagen i rapport 4584-R1, förväntas de kumulativa ljudnivåerna minska marginellt – upp till cirka 1 dB(A) – för de bostäder som ligger närmast vällen. Minskningen är begränsad eftersom trafikbullret redan är den dominerande ljudkällan, och en reduktion av den källa som har lägst ljudnivå ger därmed endast liten total effekt. För bostäder längre bort från vällen förblir industribullernivåerna oförändrade, men där är trafikbullret redan 8–10 dB(A) högre, vilket innebär att några kumulativa effekter inte förekommer.

En analys av skillnaden mellan industri- och trafikbuller vid respektive bostad visar att cirka 75 % av området har en nivåskillnad på 6 dB(A) eller mer. Vid en sådan skillnad blir det kumulativa tillskottet endast cirka 1 dB(A) på den högre nivån – i detta fall trafikbullret. En förändring på 1 dB(A) är mycket liten och bedöms inte vara hörbar för de boende. Detta innebär att större delen av området inte påverkas av några märkbara kumulativa effekter. De bostäder där den kumulativa effekten är 2–3 dB har redan idag denna nivå och påverkas inte av en utbyggnad av Julia på den västra sidan om befintligt lager.

Att ljudnivåer som överstiger gällande riktvärden för trafik- och/eller verksamhetsbuller uppstår vid vissa bostäder på lagrets östra sida, när kumulativa effekter beaktas, är en följd av befintlig bebyggelsestruktur enligt gällande detaljplaner samt närheten till de högt trafikerade statliga vägarna 184 och E20. Generellt dominerar trafikbullret över industribullret, med undantag för de två bostäder som är belägna i den norra delen av området, där båda bullerkällorna har ungefär lika stor påverkan.

Det finns i dagsläget inga fastställda gränsvärden för kumulativa bullereffekter. De beräknade ljudnivåerna bedöms dock redan idag vara acceptabla även utan ytterligare åtgärder. Den planerade planändringen

medför inte att riktvärden för vare sig trafik- eller verksamhetsbuller överskrids på den östra sidan av lagret. Därför har planändringen inte föranlett några särskilda bestämmelser om bullernivåer i plankartan.

Kumulativa bullereffekter för bostaden väster om lagret

På den västra sidan av lagret finns endast en bostadsfastighet som behöver beaktas ur bullersynpunkt. Här sker ingen lastning eller lossning under kvälls- eller nattetid, och därför har inga bullerkartor tagits fram för beräkning av kumulativa bullereffekter på denna sida.

Vid full utbyggnad av lagret (etapperna 6–8) beräknas ljudnivån från verksamheten vid bostadens mest exponerade fasad uppgå till 50 dB(A). Trafikbullret på samma sida beräknas under dagtid uppgå till 44 dB(A). Den kumulativa ljudnivån blir därmed 51 dB(A), vilket motsvarar en ökning med 1 dB(A).

Under nattetid förekommer endast fordonspassager på den västra sidan av lagret. Dessa ger en ljudnivå på 26 dB(A) vid bostaden, vilket är avsevärt lägre än riktvärdet för trafikbuller. Den kumulativa ljudnivån påverkas därför inte under kvälls- och nattperioderna.

Planändringen medför inte att riktvärden för trafikbuller eller verksamhetsbuller överskrids på lagrets västra sida. Det finns inga fastställda gränsvärden för kumulativa effekter av olika typer av buller, men ljudnivån på 51 dB(A) vid bostadens mest exponerade fasad bedöms vara acceptabel.

6.4.2 Översvämning

Planändringen ger inte upphov till instängda områden där ytvatten ansamlas vid skyfall. Översvämningsrisker behöver dock hanteras vid ett genomförande av den gällande detaljplanen – oavsett om planändringen genomförs eller inte.

Vid utbyggnad av etapp 7 och 8 ska lastytan höjdsättas så att dagvatten inte kan rinna in på angränsande fastighet Nyboholm 4:3. Om det behövs kan ett avskärande dike anläggas mot denna fastighet. Befintlig avrinning från Nyboholm 4:3 får inte stängas av.

Skyfallshantering bygger i stor utsträckning på att marken höjdsätts på rätt sätt. Generellt gäller följande principer för att undvika problem vid skyfall:

- Marken ska luta ut från byggnader. Boverket och Svenskt Vatten rekommenderar en lutning på 1:20 (5 %) under de första tre meterna närmast husliv, därefter kan lutningen avta.
- Nya instängda områden bör undvikas.
- Mark ska inte hårdgöras i onödan.
- Om vägar eller andra hårdgjorda ytor kan tillåtas översvämmas tillfälligt, bör de anläggas på lägre nivå än byggnader.

Inom planområdet finns goda förutsättningar att hantera översvämningsriskerna genom dessa åtgärder.

6.4.3 Erosion

Framtida markanvändning innebär att stora delar av ytan bebyggs och att övriga delar kommer utgöras av körytor, vilka inte utsätts för erosion.

Eventuella nya diken, dammar och slänter inom området skall föras med erosionsskydd och inte utföras brantare än 1:2,5. Eventuellt kan något brantare lutningar tillåtas i samband med detaljprojektering.

6.4.4 Föroreningar

Den mark som blir byggbar genom planändringen skiljer sig inte i beskaffenhet från den mark som redan är byggbar idag i gällande detaljplan. Planändringen ökar inte risken för mobilisering av föroreningar.

6.5 Riksintressen

Väster om planområdet, cirka 3–3,5 kilometer väst/sydväst om domkyrkan, är domkyrkotornen nätt och jämnt synliga för allmänheten som färdas österut längs E20. Tornen reser sig över det befintliga Julalagret och kan skimras under en cirka 500 meter lång sträcka av vägen. Se vy under rubriken 4.2.1 Kulturmiljövård.



Fotomontage, vy från Simmtorps busshållplats. Röd pil pekar på domkyrkotornen. Centrallagrets utbyggnad, samtliga tänkta etapper, visas med vit streckad linje.

Ovanstående bild är ett fotomontage skapat i programvaran SketchUp. En 3D-modell över lagrets tänkta utbyggnad (samtliga etapper) har placerats exakt i landskapet med hjälp av satellitbilder, koordinater och kamerainställningar från platsfotot. Genom att kombinera foto med 3D-grafik får vi ett visuellt korrekt underlag som visar hur den tänkta utbyggnaden uppfattas i sin verkliga kontext. Fotomontaget visar att riksintresset för kulturmiljövården kommer att påverkas på så vis att utsikten mot domkyrkan inskränkes genom att framtida lagerbyggnad kommer i vägen mellan betraktaren och domkyrkan.

Kommunen gör bedömningen att den visuella kontakten med den övre delen av domkyrkotornen från den aktuella sträckan av E20 har liten betydelse. Planförslaget bedöms inte medföra påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövården.

Kommenterad [JJ3]: Obs att intressen som inte är riksintresse inte kan vägas mot riksintressen. Bättre att ta bort den här meningen nästan.

6.6 Trafik

6.6.1 Motortrafik

Utbyggnaden av Julia centrallager, etapperna 6–8, kommer att trafikförsörjas för lastbilstrafik via Elisedalsgatan. Korsningen Bernstorpsgratan/Elisedalsgratan bedöms ha en lämplig utformning och tillräckliga siktförhållanden för att hantera det ökade antalet tunga fordon som väntas till följd av lagrets utbyggnad.

Personbilstrafik kommer att ledas via ny infartsgata från Bernstorpsgratan, se läge i illustration under rubriken 2.1 på sidan 7.

7 GENOMFÖRANDEFRÅGOR

7.1 Fastighetsrättsliga frågor

7.1.1 Förändrad fastighetsindelning

Allmän plats *INDUSTRIGATA* - *Industritrafik* i gällande detaljplan som ersätts med kvartersmark *J₁* - *Lager* omfattas av fastigheten Nyboholm 4:1, vilken avses överföras till Gjutaren 6.

7.2 Tekniska frågor

7.2.1 Tekniska åtgärder

Skara kommun ansvarar för att anlägga höjningen av bullervallen mellan Julas lastområde och bostadsområdet på östra sidan av lagret.

7.3 Ekonomiska frågor

7.3.1 Planekonomisk bedömning

Skara kommun får kostnader för anläggande av höjning av bullervall.

7.3.2 Planavgift

Planavgift tas ut i samband med bygglov i enlighet med kommunens plan- och bygglovstaxa.

7.3.3 Fastighetsbildning

Förrättningar såsom fastighetsbildningar ska i första hand bekostas av den som ska köpa eller nyttja marken.

7.4 Organisatoriska frågor

7.4.1 Exploateringsavtal

Det bedöms för detaljplanens genomförande inte aktuellt att upprätta något exploateringsavtal.

7.4.2 Tidplan

Planprocessen för detaljplaneändringen beräknas pågå under vår, sommar och höst 2025 och detaljplanen beräknas vinna laga kraft under 2025.

7.5 Annat

7.5.1 Medverkande tjänstepersoner

Planhandlingarna har upprättats av PE Teknik & Arkitektur genom Therese Setterborg. Planförslaget har handlagts av planhandläggare Anders Dieter Aubry Plan- och byggenheten, Skara kommun.

Vid framtagandet av detaljplanen har även följande tjänstemän medverkat:

Åsa Wirgonsson, plan- och byggchef, Skara kommun.

Simon Törnqvist, mark- och exploateringsingenjör, Skara kommun.

Kommenterad [MS4]: "Till gruppen hör de delar av genomförandet av detaljplanen som avser anläggningar och infrastruktur av teknisk karaktär inklusive projektering av exempelvis allmän plats."

Kommenterad [MS5]: "Bland tekniska åtgärder finns sådant som bullerskydd, dagvattenanläggningar och andra tekniska åtgärder som behövs för att säkerställa markens lämplighet."

SAMHÄLLBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

POSTADRESS Samhällsbyggnadsförvaltningen, Plan- och byggenheten, 532 88 SKARA

BESÖKSADRESS Södra Kyrkogatan 2, 532 88 SKARA

TELEFON 0511-320 00

E-POST skara.kommun@skara.se

WEBBPLATS skara.se

