



ULRICEHAMNS
KOMMUN



**Detaljplan för handel inom
Ubbarp 8:20 m fl
Ulricehamns kommun
Ulricehamns församling
Västra Götalands län**

Upprättad den 6 december 2013, rev. 4 mars 2015
MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNAD

Planbeskrivning
GRANSKNINGSHANDLING

GRANSKNINGSHANDLING

Detaljplan för handel inom Ubbarp 8:20 m fl Ulricehamns kommun Västra Götalands län

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Detaljplanen består av:

- plankarta i skala 1:1 000 med tillhörande bestämmelser

Planhandlingarna består i övrigt av:

- planbeskrivning med genomförandebeskrivning (denna handling)
- fastighetsförteckning, mars 2015
- behovsbedömning 2013-11-26, rev: 2014-05-12
- Samrådsredogörelse

Utredningar som legat till grund för planarbetet:

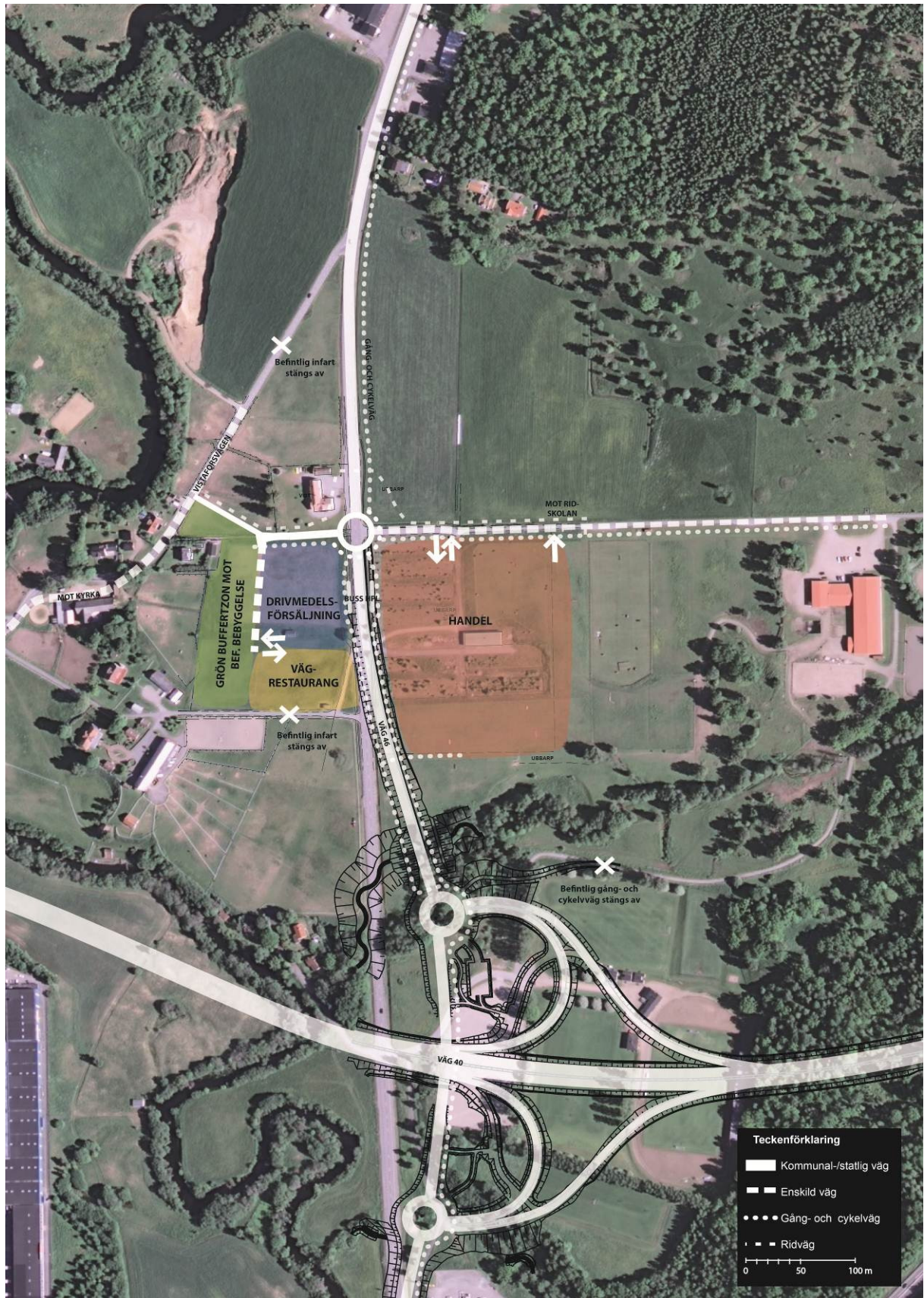
- Miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan för handel inom Ubbarp 8:20 m fl, Ulricehamns kommun, 2014-12-16 Norconsult AB
- Arkeologisk utredning, På gårderna i Vists och Ubbarps byar, UV Rapport 2013:90 Riksantikvarieämbetet
- Arkeologisk förundersökning, Järnålder på Vist och Ubbarps gården, UV Rapport 2014:35 Riksantikvarieämbetet
- PM beträffande geotekniska förhållanden, 2013-07-05 rev 2015-01-09, Norconsult AB
- PM över Trafikverkets yttrande, 2013-11-07, WSP AB
- Trafikutredning, 2013-04-23 reviderat 2013-05-20, COWI AB
- Sammanställning av trafikförutsättningar, 2013-11-21 COWI AB
- PM Luftberäkningar för detaljplaner vid Ubbarp, 2013-11-26, COWI AB
- Bullerutredning för detaljplan för Ubbarp 8:20 och Vist 10:25 m.fl., 2013-11-22, COWI AB
- Samrådsunderlag vägplan, väg 46 cirkulationsplats vid Ubbarp, 2014-10-30 Trafikverket
- Riskanalys transport av farligt gods och tankstation, 2013-10-14, Norconsult AB
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, 2013-11-19, Norconsult AB
- PM - Fördjupad miljöteknisk markundersökning, 2014-10-29 Norconsult AB
- Utredning om påverkan på fladdermöss och fåglar som underlag till detaljplan för Ubbarp 8:20 m fl respektive Vist 10:25 m fl, 2014-06-13 Norconsult AB
- Dagvattenutredning, 2014-12-16 Norconsult AB

Övriga handlingar i ärendet:

- Program PM, 2013-07-08, Miljö- och samhällsbyggnad
- Handelsutredning, januari 2012, HUI Research
- Länsstyrelsens yttrande, 2013-03-25

Innehåll

BAKGRUND.....	5
PLANENS FÖRENLIGHET MILJÖBALKEN, KAPITEL 3, 4 OCH 5.....	8
BEHOVSBEDÖMNING.....	8
KOMMUNALA STÄLLNINGSTAGANDEN.....	9
FÖRUTSÄTTNINGAR.....	11
FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRING.....	19
FÖRÄNDRINGAR UTANFÖR PLANOMRÅDET.....	26
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING.....	27
KONSEKVENSBESKRIVNING.....	31
FORTSATT ARBETE.....	37
MEDVERKANDE.....	37



BAKGRUND

ICA Fastigheter AB inkom till kommunen med en planansökan för etablering av en ICA Maxi Stormarknad vid motet för den nya motorvägen (väg 40). Avtalet med kommunen kring etableringen inbegriper att ICA Kvantum i centrala Ulricehamn på fastigheten Chile 2 m fl ställs om till ett mindre butiksformat och skapar möjlighet för etablering av ett nytt stadsbibliotek inom den centrala fastigheten.

I den fördjupade översiktsplanen för Ulricehamnsstad (2008) föreslås trafikservice inklusive handel för skrymmande varor vid det nya motorvägsmotet. Efter en handelskonsekvensanalys beslutade kommunstyrelsen 2012-11-05 att uppdra på förvaltningen att påbörja planarbete för handel på fastigheten Ubbarp 8:20. För mer information se Program PM, 2013-07-08.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen för Ubbarp 8:20 m fl är att tillskapa en bygggrätt för handelsetablering med närhet till motorvägsmotet. Hänsyn ska tas till risksituationen, landskapsbilden och skyddsvärda arter.

Planen omfattar kvartersmark för handel. Befintlig enskild väg regleras som gemensamhetsanläggning inom kvartersmark

Plandata

Planområdet ligger på östra sidan av väg 46 (Falköpingsvägen) i höjd med Vist. Planområdet består av fastigheten Ubbarp 8:20 och del av Ubbarp 8:16. Fastigheten Ubbarp 8:16 berörs även utanför planområdet för anläggandet av cykelväg och ridväg mellan väg 46 och ridskolan. Planområdet är ca 3,5 ha och ägs av kommunen.

Process

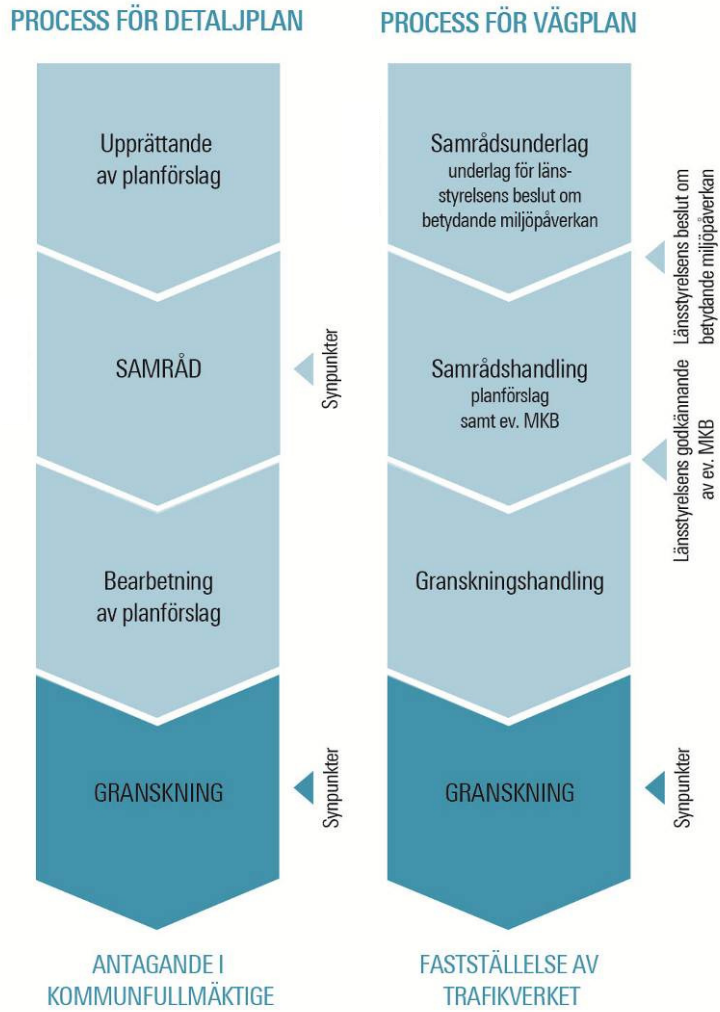
Planeringen för utbyggnaden norr om det nya Ulricehamnsmotet är uppdelat i två parallellt löpande detaljplaneprocesser samt en vägplan. Väster om detaljplanen för Ubbarp 8:20 m fl planläggs Vist 10:25 m fl för drivmedelsförsäljning och vägre restaurang. Varje plan prövas och beslutas var för sig. Båda detaljplanerna är beroende av vägplanen för en trafiksäker tillfart. (För mer information om sammanhangen mellan planerna inklusive kopplingen till detaljplanen för nytt bibliotek i centrum (Chile 2 m fl) se Program PM (2013-07-08).



Figur 2. Två detaljplaner för utbyggnaden norr om motet. Blå: Vist 10:25 m fl. Röd: Ubbarp 8:20. Gult: vägplan. Planavgränsningarna är ungefärliga.

Väg 46 har delvis ingått i Trafikverkets arbetsplan för väg 40 och motet. En ny vägplan (tidigare benämnd arbetsplan) tas fram av Trafikverket parallellt med detaljplanerna. I vägplanen utreds utformningen av cirkulationsplatsen mellan planområdena (se strukturskiss sida 4). Vägplanen tas fram i enlighet med väglagen. En samrådshandling har tagits fram och sakägarmöte hölls 22 januari 2015. Gränserna mellan vägplanen och detaljplanerna är avstämde inför granskningen av detaljplanen som sker parallellt med granskningen av vägplanen. När inkomna synpunkter på vägplanen är beaktade så skickas vägplanen för fastställelse så att marken som krävs för åtgärder kan fastställas. Byggstart av cirkulationsplats och övriga åtgärder bedöms till tidigast hösten 2015.

Planprocessen för detaljplanen genomförs med normalt planförfarande i enlighet med plan- och bygglagen (PBL 2010:900) 5 kap § 6. Myndigheter, fastighetsägare, föreningar, enskilda m fl. som har ett väsentligt intresse av planen bereds tillfälle till samråd. Synpunkter på planen kan lämnas två gånger under planprocessen. Detaljplanen har varit föremål för samråd 20 januari till 17 februari 2014. Yttranden från samrådet och kommunens svar går att läsa i samrådsredogörelsen. När yttrandena från granskningen sammanställs och besvarats i ett granskningsutlåtande kan mindre ändringar göras innan planen lämnas för antagande i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.



Figur 3. Illustration av planprocesserna för detaljplan och vägplan.

PLANENS FÖRENLIGHET MILJÖBALKEN, KAPITEL 3, 4 OCH 5.

Planen bedöms vara förenlig med 3 kap miljöbalken (MB), som rör grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Planen möjliggör för etablering av handel i anslutning till motorvägsmotet vid Ulricehamn i samband med att R40 blir motorväg. Ulricehamns kommun bedömde redan i den fördjupade översiktsplanen att handelsändamål är en lämplig användning utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Dagligvaruhandel ingick då inte i bedömningen.

MB kapitel 4 behandlar ”Särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet”. Planområdet berör inte något av dessa områden. Detaljplaneområdet omfattas därmed inte av kapitel 4.

Enligt kapitel 5 i miljöbalken ska kommuner och myndigheter säkerställa att uppställda miljö-kvalitetsnormer (MKN) iakttas. Se situation och påverkan i konsekvenskapitlet på sida 35.

BEHOVSBEDÖMNING

Den överordande lämplighetsbedömningen för handel gjordes i samband med den fördjupade översiktsplanen, dock ej för dagligvaruhandel som är aktuellt i planförslaget.

Länsstyrelsen gör bedömningen i sitt yttrande från 2013-03-25 samt i sitt samrådsyttrande att betydande miljöpåverkan orsakat av planens genomförande inte går att utesluta. Länsstyrelsen hänvisar till riksintressena för kulturmiljö och trafikanläggning (väg 40) samt den skyddade fågelarten Backsvalan som häckar i ett grustag väster om planområdet. I samrådet hänvisar Länsstyrelsen till handelns omfattning och eventuella kumulativa effekter. En miljöbedömning med MKB (miljökonsekvensbeskrivning) enligt miljöbalken har därför upprättats. Slutsatserna i MKB:n finns sammanfattade i planbeskrivningens konsekvenskapitel.

Under förutsättning att föreslagna skadeförebyggande åtgärder vidtas bedöms miljökonsekvenserna för berörda miljöfaktorer enligt MKB:n överlag kunna bli relativt små. Störst risk för negativ påverkan bedöms finnas beträffande landskapsbilden. Här krävs att ett antal skadeförebyggande åtgärder vidtas för att undvika att utbyggnaden enligt detaljplanen innebär en stor negativ påverkan. I detaljplanen regleras de mest centrala aspekterna för att hantera påverkan på landskapsbilden.

KOMMUNALA STÄLLNINGSTAGANDEN

Fördjupad översiktsplan/ ändrad inställning till livsmedelshandel

2008-05-26 antogs Växtplats Ulricehamns Stad – fördjupning av översiktsplanen (FÖP). FÖP:en föreslår att planområdet används för trafikservice på grund av närheten till planerad motorväg och det kommande Ulricehamnsmotet.

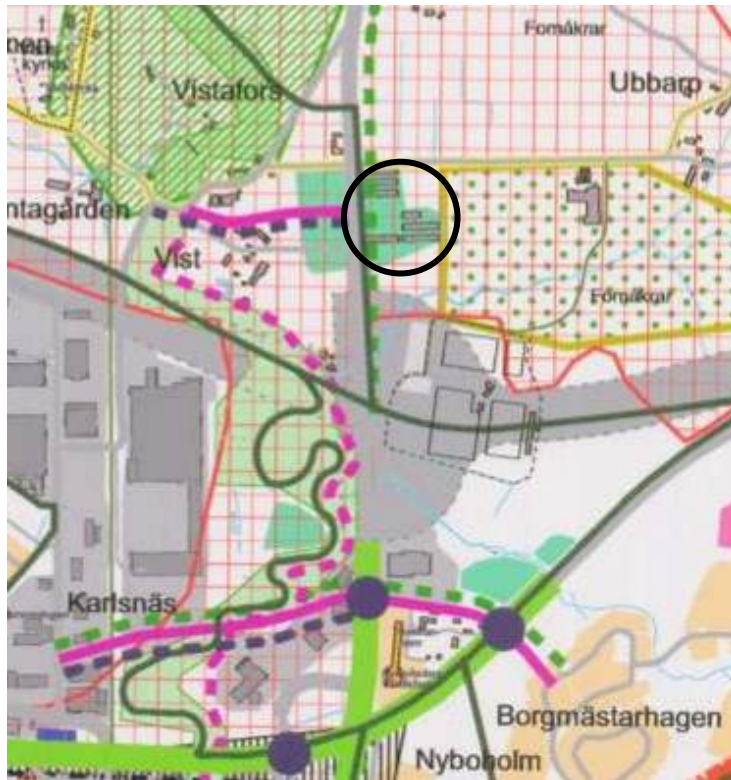
I FÖP:en exemplifieras användningen med ”matservering, motell, bensinstation och handel med skrymmande varor (ej dagligvaruhandel)”. Särskilda krav ställs i FÖP:en på utformning av byggnader och utformning av den yttre miljön. Stora, visuellt dominerande anläggningar bedöms som olämpliga.

Läget för ny vattentäkt kan innebära restriktioner för verksamheter. I FÖP:en framhålls att området runt etableringen ska förbli obebyggt, så att ridskolans verksamhet kan fortsätta att finnas kvar. Vistavallens fotbollsanläggning flyttas när väg 40 byggs i ny sträckning. I FÖP:en poängteras att det är mycket troligt att planområdet innehåller okända fornlämningar under mark. FÖP:en framhåller att arkeologiska undersökningar krävs vid planerad bebyggelse.

Näringsliv Ulricehamn AB har låtit upprätta en handelskonsekvensanalys (HUI Research jan 2012) för Ulricehamnsmotet. Utredningen har tittat på marknadsförutsättningarna för detaljhandel i Ulricehamn, konsekvenser för befintlig handel i kommunen, de sociala konsekvenserna och på påverkan på trafikarbetet. Slutsatserna är bl a att köpkraften ökar för både dagligvaror och sällanköpsvaror, vilket skapar utrymme för mer handel. Köpkraften kan även öka om en större andel invånare kan fås att handla i den egna kommunen. Utredarna menar att det finns utrymme för en stormarknad vid Ulricehamnsmotet om ICA Kvantum i centrum ställs om till ett mindre omsättningskrävande butiksformat. Om detta inte sker skulle konkurrensen bli hård och en eventuell utslagning av en butik skulle innebära längre avstånd för vissa invånare till närmsta dagligvarubutik. Risker bedöms dock som liten.

Utredarna delar upp dagligvaruhandeln i olika butiksformat med olika inriktningar gällande närhet, utbud och pris. De flesta konsumenter handlar regelbundet i flera butiksformat beroende på situation och således ses konkurrensen snarast inom butiksformatgrupperna än mellan dem. Den största konkurrensen till centrumhandeln är när det skapas externa köpcentrum med så kallad urvalshandel som exempelvis kläder, skor och heminredning.

Handelskonsekvensanalysen ligger till grund för kommunstyrelsens beslut om att pröva möjligheterna för handel, inkl. dagligvaruhandel, i detaljplan. De har därmed ändrat sitt ställningstagande avseende detaljhandel i förhållande till FÖP:en.



Figur 4. Utsnitt ur FÖP för Ulricehamns stad. Planområdet markerat med svart ring.

Detaljplaner och program

Området är inte tidigare detaljplanelagt. Planen grundar sig på riktlinjerna i den fördjupade översiktsplanen samt handelsutredningen. Ett översiktligt PM-Program beskriver undersökta alternativa lokaliseringar samt kopplingarna mellan detaljplanerna Vist 10:25 m fl, Ubbarp 8:20 m fl och Chile 2 m fl.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Riksintressen

Trafikanläggning väg 40 och 46

Riksväg 40 och dess av- och påfarter är av riksintresse som transportleder. Både väg 40 och 46 är rekommenderade vägar för transporter av farligt gods. Riksväg 40 byggs om till motorväg och hamnar i sitt nya läge ca 270 meter söder om planområdet.

En trafikutredning har gjorts i syfte att visa på effekter och konsekvenser på trafiksituationen längs väg 46 och Ulricehamnsmotet till följd av Ulricehamns kommuns planer för exploatering vid Ubbarp/Vist. En jämförelse görs mot handel för skrymmande varor som FÖP:en pekade ut. Av framtagna trafikprognoser och genomförda kapacitetsanalyser kan konstateras att ursprungligt förslag till utformning av motorvägsmotet inte kommer att ha tillräcklig kapacitet oavsett exploateringsalternativ. Kapacitetsbristerna återfinns i Ulricehamnsmotets södra cirkulationsplats och tillfarten från väg 40 västerifrån. Studerade åtgärder omfattar separata svängfält för höger- och vänstersvängande trafik i tillfarten från väg 40 västerifrån i kombination med en större cirkulationsplats i södra delen av motet. Kommunen och Trafikverket har träffat ett avtal om förändringsåtgärder i motet för att lösa den förväntade kapacitetsbristen.

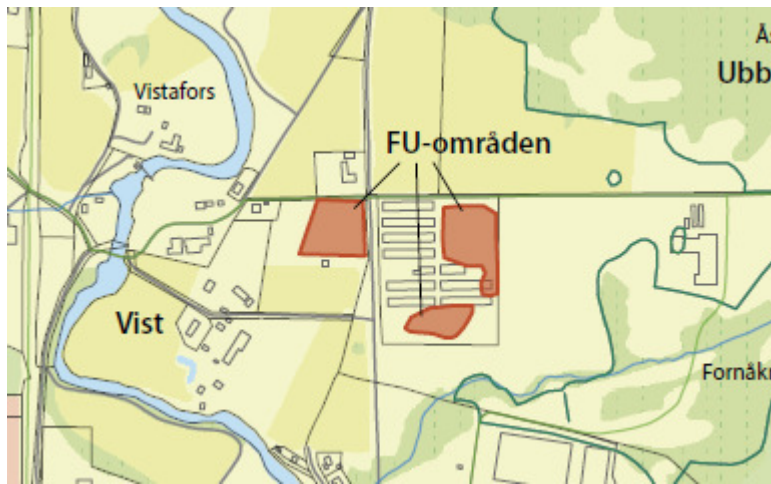
Då planen kommer medföra byggrätt inom 150 meter från transportled för farligt gods har en riskutredning gjorts. Slutsatserna redovisas på sida 23 och 35.

Kulturmiljö

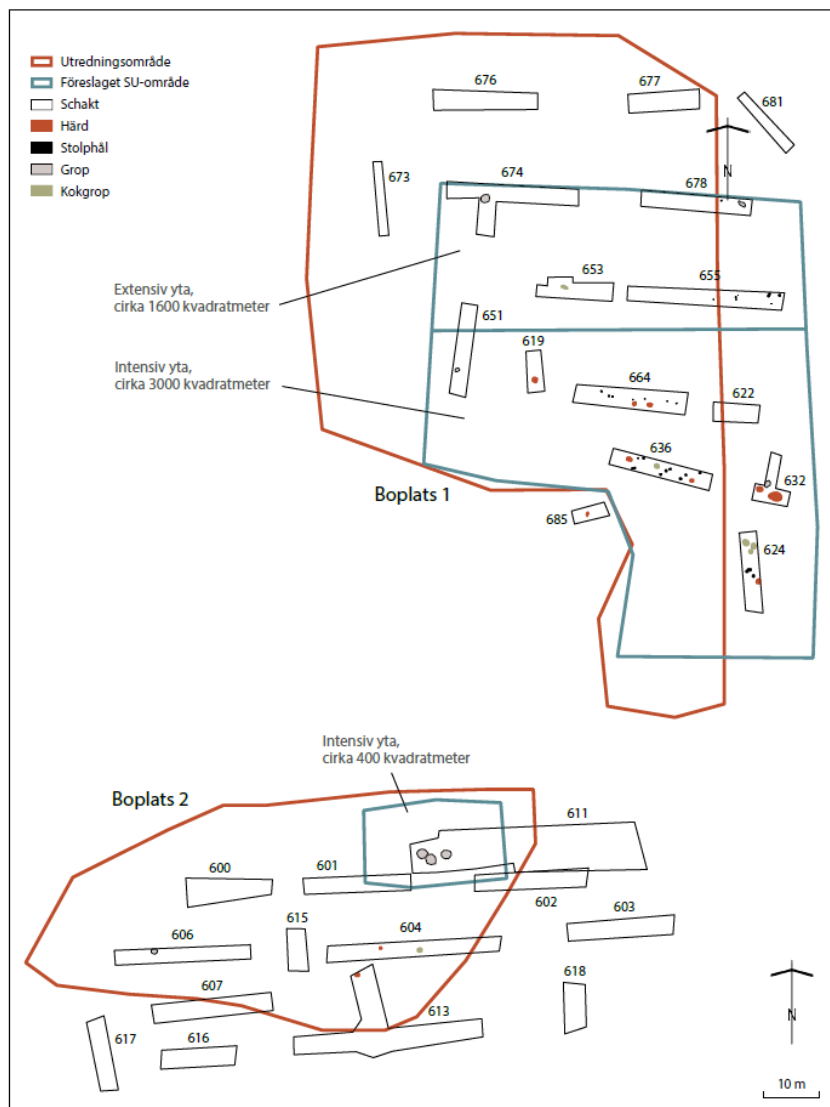
Ätrands dalgång är klassad som riksintresse för kulturmiljövården i Västra Götalands län. Dalgångsbygden har haft stor betydelse för kommunikationer och kulturimpulser mellan Syd- och Mellansverige. Rika fornlämningsmiljöer med lämningar från samtliga förhistoriska perioder förekommer i Ätrådalen bestående av boplatser, gravar hällristningar mm. Den vanligaste fornlämningstypen i trakten kring planområdet är gravar. Ett helt stråk med gravar från bronsålder och järnålder ligger längs Ätrands östra sida.

Arkeologiska utredningar har gjorts och spår efter två boplatser inom planområdet med sannolik datering till bronsålder/äldre järnålder (se boplatser 1 och 2 på kartan nedan) har hittats och avgränsats. I södra delen förmodas en brandgrav.

Fornlämningarna skyddas av kulturminneslagen och en exploatering inom planområdet innebär ingrepp i fast fornlämning och kräver därför Länsstyrelsens tillstånd enligt Kulturminneslagen 2 kap 12§. Länsstyrelsen har ställt krav på att en särskild undersökning ska göras i samband med borttagandet av fornlämningen. Den särskilda utredningen planeras först göras när detaljplanen vunnit laga kraft.



Figur 5. Kartutsnitt ur rapporten för den arkeologiska förundersökningen över undersökta områden.



Figur 6. Karta från den arkeologiska förundersökningen över schakt och fynd, Riksantikvarieämbetet.

Omgivande områden/ verksamheter

Planområdet ligger i Ätradalen som är uppodlad och har inslag av lövdungar. Landskapet karaktäriseras som ett mosaikartat kulturlandskap med en relativt småskalig struktur med många bevarandebestånd. Dagens bebyggelse betonar också karaktären av landsbygd då flertalet byggnader är 1-2 våningars trähus med diverse komplementbyggnader. Den nya motorvägen som byggs är ett tydligt nybygge i landskapet och kommer att bilda gränsen mellan stad och land, där planförslaget kommer som en ny enklav norr om den nya stadsranden.

200 meter direkt öster om planområdet ligger en ridanläggning med ridskola. Till ridanläggningen finns ridhus, foderlada, 23 stallplatser, cafeteria samt servicedel med toaletter. Betesmarken går fram till plangränsen. Ny forskning visar att hästallgener inte sprids så långt som man tidigare trott. Största källan är stall och gödselhögar samt personer som bär allergenerna med sig i hår och kläder. I Boverkets rapport 2011:6 hänvisas till studierna som visar att höga koncentrationer av hästallergen kunde uppmätas i och mycket nära stall och hagar, medan halterna snabbt sjönk med avståndet från hästarna. Förhöjda värden kunde uppmätas i närområdet, men efter 50-100 m från källan var halterna mycket låga eller under detektionsgränsen. Avståndet på ca 200 meter från plangräns till stallet bedöms som tillräckligt då planområdet inte planeras för bostäder.



Figur 7. Infarten till ridanläggningen.

Geoteknik

En geoteknisk undersökning har genomförts (Norconsult, 2013-07-05). Enligt undersökningen utgörs jordlagren, under ett 0,5 m mulljordstäckes, av sand och silt. Lerskikt förekommer i silten men med begränsad mäktighet. Inom planområdet för Ubbarp 8:20 m.fl. varierar jorddjupet från ca 1 m till 15 m. Den övre grundvattenytan bedöms ligga mer än 4 m under befintlig markyta större delen av året.

Ur stabilitetssynpunkt är området tillfredställande både för befintliga förhållanden och med en last på 50 kPa. Denna last motsvarar t.ex. 2,5 m uppfyllnad. Det bör dock noteras att denna belastning med stor sannolikhet kommer att leda till sättningar.

I och med variationen i jordmäktighet bedöms preliminärt någon form av grundförstärkning vara nödvändig, troligen pålning/plintgrundläggning till fast botten.

Radon

Planområdet ligger inom normalriskområde för radon.

Markmiljö

På fastigheten Ubbarp 8:20 har det bedrivits verksamhet med växthus från början av 60-talet till slutet av 1990-talet. Under åren har växthus byggts till. Totalt bedöms en yta på ca 5000 m² ha använts för växthussyfte. Enligt miljöbesiktning år 2005 i samband med rivning av växthusen har avfall omhändertagits (det betyder dock inte att allt avfall har hanterats på rätt sätt). Sanering av mark och borttransport av bottenplattor m.m. skulle ske senare. På fastigheten har det funnits en cistern på 50 m³ som användes för uppvärmning och det fanns risk för att den kan ha läckt till den närmaste recipienten. Enligt ritningarna från 60-talet fanns det besprutnings- och gödslingsrum. Viss hantering av kemikalier har förekommit på fastigheten.

Två miljötekniska markundersökningar har genomförts för fastigheten, en översiktlig och en fördjupad. Med hänsyn till att området planeras användas som handelsområde har Naturvärdsverkets riktvärden för Mindre Känslig Markanvändning (MKM) använts som jämförelse.

Analyserade jordprover påvisade halter av bekämpningsmedlet dieldrin i fem punkter och förekomsten av endosulfan-alfa i en punkt. För dessa ämnen saknas svenska riktvärden, och holländska målvärden har använts som jämförelse. Målvärdena representerar en hållbar jordkvalitet, det vill säga att påverkan på ekosystemet är försumbar. Högsta uppmätta halten dieldrin uppgick till 24 µg/kg torrsubstans (ts) vilket inte innebär någon direkt fara eller risk. (kan jämföras med målvärdet 0,5 µg/kg ts samt interventionsvärdet för summan av driner, när åtgärder är direkt nödvändiga, på 4 000 µg/kg ts).

Undersökningen 2004 konstaterade även förekomst av petroleumprodukter över riktvärden för Känslig Markanvändning (KM) på en väl avgränsad yta av 1m² vid den f d panncentralens västra hörn, ned till 0,3 m djup. Det är oklart om påträffad förorening har sanerats. Inga förekomster av metaller inklusive kvicksilver, petroleumkolväten, dioxiner eller övriga klororganiska bekämpningsmedel inklusive klormekvart har påträffats vid utförda undersökningar.

Grundvattenproven har inte påvisat några mätbara halter av föroreningar.

Risken för människa och miljö bedöms som liten med hänsyn till föroreningarnas ringa halt och att spridningsrisken bedöms som mycket liten. Exponeringsrisken för människan bedöms som liten. Inga akuta åtgärder bedöms som nödvändiga.

I och med planerad exploatering av området och anläggning av handels- och parkeringsområde rekommenderas i den fördjupade miljötekniska markundersökningen att schaktning ned till 0,5 m djup utförs för de områden som ligger inom de f d växthusen, varvid dessa massor bör klassas som förorenade enligt ovan och behandlas erforderligt därefter. Vidare rekommenderas att den eventuella förekomsten av petroleumförorening vid det f d pannrummets västra hörn kontrolleras med okulär besiktning vid schaktning. Om kvarvarande av förorening misstänks ska massorna behandlas som förorenade med halter över MKM och behandlas erforderligt därefter.

Inga ytterligare undersökningar i undersökningsområdet bedöms vara nödvändiga.



Figur 8. Fundament från växthusverksamheten.

Naturvärden

Ätradalen är uppodlad med inslag av lövdungar och bebyggelse. Odlingsområdena har en lång historia som skapat ett variationsrikt landskap med olikformade åkertegar, betesmarker och ett stort inslag av åkerholmar och stenrösen. I slutningen kring Ubbarp finns lummiga ekhagar och öppna hagmarker med värdefull flora.

Planområdet ligger inom ett större område öster om väg 46 klassats som regionalt värdefullt odlingslandskap. Naturvärdena inom planområdet bedöms dock som små.

Den större delen av planområdet består av massupplag, där växthusverksamheten bedrivits. Vegetationen består av björk och tall med fältskikt utan större värde för rastande fåglar och inga förhöjda naturvärden. Norr om infarten till planområdet är jordbruksmark utan förhöjda naturvärden medan den östra delen av planområdet är kulturbetesmark, betad av häst. Den delen är intressant för födosökande trastar, stenskvätta etc. och har mindre naturvärden.

Ätran är en viktig uppväxtmiljö för insekter och spridningskorridor för bland annat amfibier och vattenknutna däggdjur. Insektsrikedomen bedöms sannolikt även gynna fågellivet och fladdermöss (se nedan). I samband med motorvägsbygget kommer ca 200 m av Ätran grävas om och ett erosionskydd anläggas. Detta bedöms av Trafikverket ge temporära konsekvenser för djurlivet men inga långsiktiga.

Rekreation

En vandringsled passerar planområdet över den enskilda vägen mot ridskolan på fastigheten Ubbarp 8:16.

Hotade arter i närområdet

Ulricehamns stad med omnejd är en av de artrikaste miljöerna för fladdermöss i länet med minst 10 säkra artfynd men ytterligare ett par arter kan komma ifråga. Ett par av dessa är rödlistade och samtliga är strikt skyddade enligt artskyddsförordningen. Att det är så rikt här beror sannolikt på god produktion av insekter i Åsunden och Ätran, god tillgång till bostäder i byggnader och hålträd samt att staden ligger på en västvänd sluttning.

I samband med att riksvägs 40 byggs ut över Ätran planerar Trafikverket särskilda åtgärder för att minska risken för att fladdermöss dödas av kollision med bilar. Belysning har på senare tid kommit upp som ett potentiellt hot mot fladdermöss. Vissa arter påverkas inte negativt medan andra förefaller att undvika belysta platser. Det är av betydelse att trädridaer längs Ätran bibehålls i en

alltmer belyst miljö så att i vart fall Ätran ligger i skugga. Trädridåerna är även av betydelse för andra djur såsom öring, mindre hackspett m fl.

Vid Ätran, ca 250 nordväst om planområdet finns en stor backsvalekoloni i en gammal grustäkt. Backsvalan är rödlistad och skyddsvärd och kan räknas som strikt skyddad enligt artskydds-förordningen. Backsvalan kan visserligen hotas av mänskliga aktiviteter, men då nästan enbart aktiviteter som direkt berör själva bona. Arten måste betecknas som tämligen eller mycket okänslig för mänskliga aktiviteter i närheten - den häckar t.ex. ofta i aktiva grustäkter.

Vattenskyddsområde

Syftet med föreskrifter kring vattenskyddsområden och deras tillämpning är att säkerställa att påverkan eller risk för påverkan av grundvattentäkterna inte uppstår och att vattnet efter normalt reningsförfarande kan användas för dricksvattenförsörjning.

Planområdet ligger inom tertiärt vattenskyddsområde. I nuläget omhändertas dagvattnet till stor del genom infiltration och den del som inte infiltreras avrinner ytledes till Ubbarps-bäcken som mynnar i Ätran. Ätran passerar genom den sekundära skyddszonen och mynnar i Åsunden som kan påverka primär skyddszon av vattenskyddsområdet.

Mobilitet

Gång- och cykeltrafik

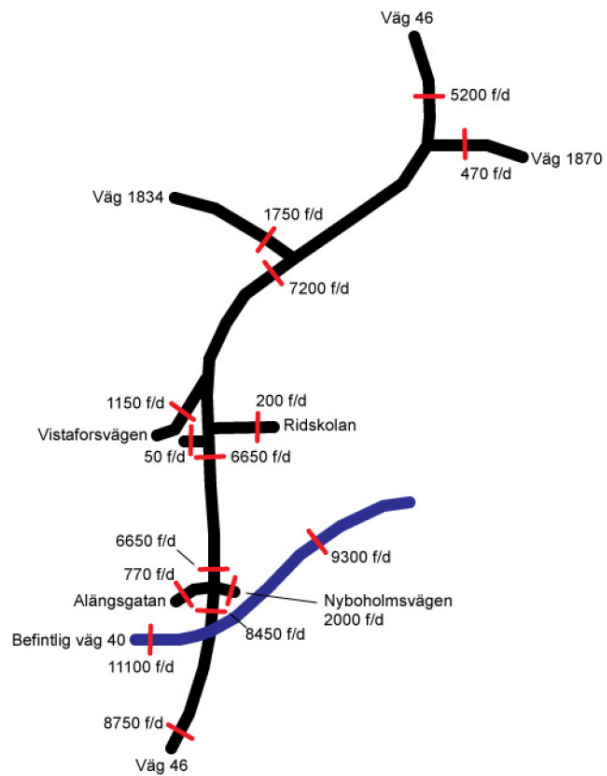
I samband med utbyggnaden av motorvägen bygger Ulricehamns kommun och Trafikverket ut gång- och cykelväg från Ulricehamns centrum till Bjättlundavägen vid Solbacken norr om Vist. Utbyggnaden pågår samtidigt som denna planprocess pågår. Gång och cykeltrafikflödena bedöms som litet idag och främsta målpunkten är ridskolan.

Kollektivtrafik

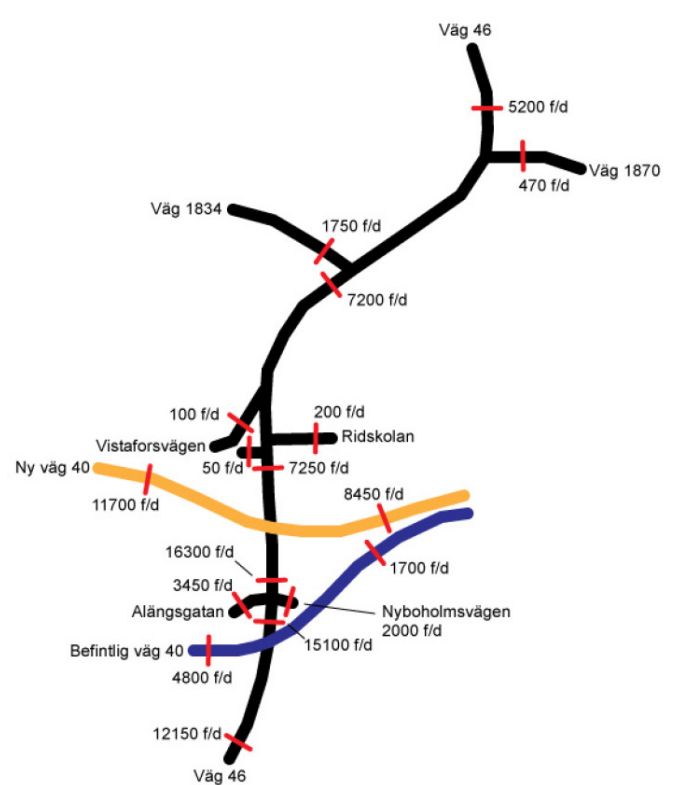
Det finns busshållplats vid Vist festgård. Hösten 2013 stannar fyra busslinjer med sammanlagt ca 21 turer varje vardag i vardera riktning. I dagsläget bedöms resandet med kollektivtrafiken till hållplatsen som litet.

Personbils- och lastbilstrafik

Väg 46 som passerar planområdet är riksväg och transportled för farligt gods. I trafikutredningen har nuvarande trafikflöden samt beräknade trafikflöden med ny motorväg presenterats. Års-medeldygnstrafiken på väg 46 i höjd med planområdet beräknas till 6650 fordon innan motorvägen står klar (2015) och 7250 fordon per dygn efter att motorvägen tagits i drift.



Figur 9. Trafikberäkningar utan motorväg, årsmedeldygnstrafik 2015



Figur 10. Trafikberäkningar med ny motorväg, årsmedeldygnstrafik 2015

Störningar

Buller och luftföroreningar

Riktvärdena för buller överskrids för många bostadshus i området för nuläget år 2015. Beräknade bullernivåer visar att ekvivalenta bullernivåer över 55 dB(A) sträcker sig ca 80 meter från väg 46 åt väster och upp till drygt 110 meter åt öster. Maximala bullernivåer över 70 dB(A) beräknas sträcka sig ca 45 meter åt väster och ca 55 meter åt öster. Med beaktande av ny väg 40 beräknas bullerutbredningen till omgivning att öka, framför allt väster om väg 46, där ekvivalenta bullernivåer över 55 och 60 dB(A) sträcker sig ca 200 meter från vägen. Norr om vägen mot ridskolan beräknas bullernivåerna ungefär motsvara nuläget år 2015. De maximala bullernivåerna beräknas inte förändras i någon större utsträckning.

Inga miljö kvalitetsnormer för luft överskrids.

Transporter med farligt gods

Väg 46 är transportled för farligt gods. Eftersom planen ligger inom 150 meter från vägen har en riskutredning tagits fram i enlighet med Länsstyrelsens riskpolicy.

Riskutredningen ser dels till individrisken, dels samhällsrisken. Individrisken är risken för att en person skadas intill vägen om en olycka med farlig godstransport skulle inträffa. Samhällsrisken bedöms utifrån omfattningen av en möjlig olycka och konsekvenserna det får.

Individrisken bedöms som acceptabel inom planområdet. För att minska samhällsrisken föreslås åtgärder både inom vägplanen och inom planområdet. Läs mer under förslaget på sida 23 och under konsekvenser på sida 35.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Vatten och avlopp finns utbyggt på båda sidor om väg 46.

El, tele och bredband

Teleledningar finns utbyggt i anslutning till planområdet. Högspänningskablar, optoslang och telekablar finns i planområdets västra sida.

Dagvatten

Ätran utgör recipient för dagvatten från planområdet. Riksväg 46 avvattnas idag via två diken som ägs av Trafikverket. Planområdet är väldigt flackt och består till stor del av betesmark. Topografin och markförhållandena inom planområdena bidrar till att dagvattnet till stor del omhändertas genom infiltration. Den del av dagvattnet som inte infiltrerar avrinner ytledes mot Ubbarpsbäcken söder om planområdet som sedan mynnar i Ätran.

Den befintliga dagvattenavrinningen har, i samband med ett s.k. 10-årsregn, beräknats uppgå till omkring 38 l/s från planområdet.

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRING



Figur 11. Strukturskiss för detaljplanerna Ubbarp 8:20 m fl och Vist 10:25 m fl.

Kvartersmark

Planförslaget medger att en ca 3,5 ha stor tomt avsätts för handelsändamål. En ny transformatorstation kommer att behövas för kvarterets elförsörjning. Planer finns även för en återvinningsstation. Detaljplanen medger anläggningar för teknisk försörjning och återvinningsstation inom ändamålet handel.

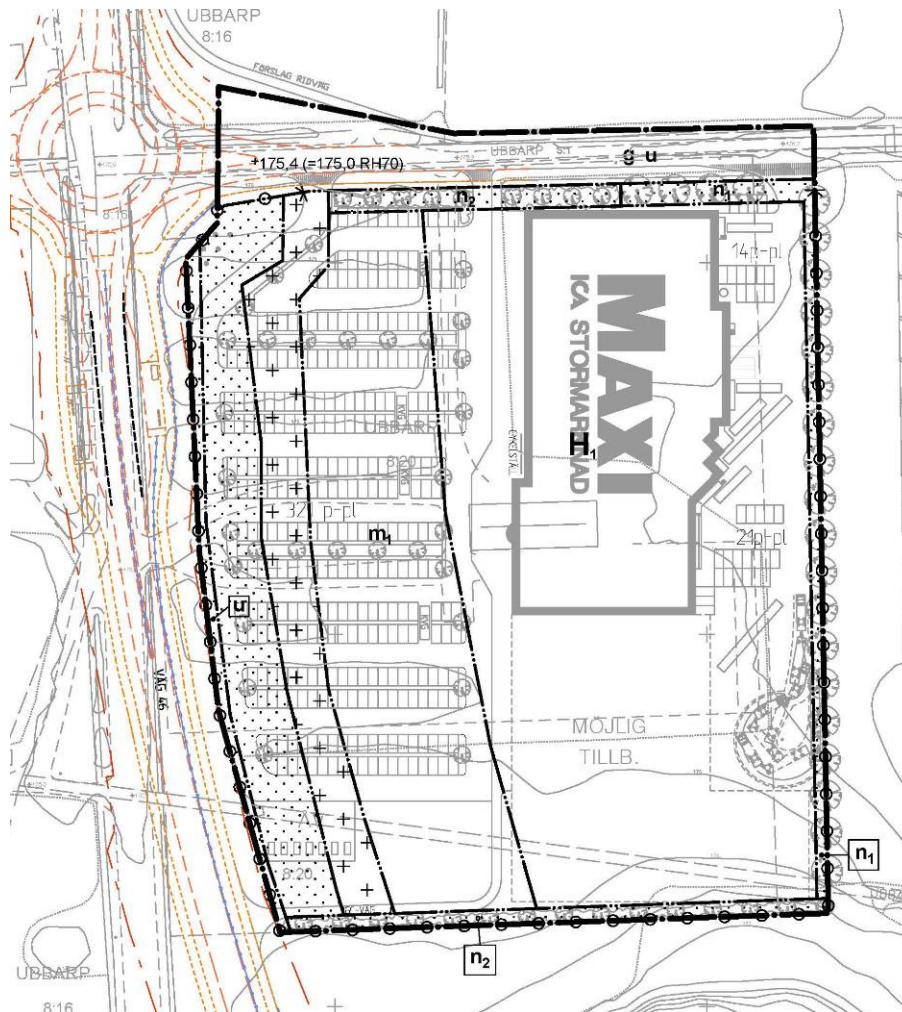
Tomten kan disponeras relativt fritt. I illustrationen från ICA-Fastigheter (se nedan) ligger kundparkeringen närmast vägen och byggnader i den östra delen av tomt. Inlastning föreslås ske på östra sidan av fastigheten, skilt från kundparkeringen.



Figur 12. Illustration över kvartersmarken, Tecknarstudion AB.

Placering och utformning

Planerad byggrätt begränsas till 10'000 m² byggnadsarea. Detta inbegriper även eventuell framtida utbyggnad. Intressenten planerar för en egen första exploatering om ca 6000 m². Övrig byggrätt förblir tillgänglig för egen eller annan handelsutbyggnad (se illustration ovan). Nockhöjden (takkonstruktionens högsta del) regleras till maximalt 8,0 meter. På grund av behovet av tekniska anläggningar och personalutrymmen, får nockhöjden överskridas inom 1000 m² av byggnadsarean till maximalt 12,5 meter.



Figur 13. Illustration med plangränser.

Gestaltning och vegetation

Planområdet utgör stadens gräns mot Ätradalens öppna jordbrukslandskap. Att anläggning ligger i anslutning till denna kulturmiljö ställer särskilda krav på gestaltningen. Detaljplanen föreskriver att byggnadsfasader ska ges dova färgtoner för att byggnaden inte ska bli för framträdande utan inordna sig i det omgivande landskapets färgskala.

Detaljplanen reglerar även att fasaden ska delas in i vertikala sektioner med från varandra avvikande utformning genom materialval och färgsättning för att reducera upplevelsen av en dominant volym. Exempelvis kan växtelement kring fasaden ge en positiv effekt.

För att skapa en tydlig gräns mot det kringliggande landskapet regleras i detaljplanen att högväxande träd ska planteras i fastighetsgräns mot öster och i nordost mot den enskilda vägen. På södra sidan av den enskilda vägen regleras i övrigt att en sammanhållen plantering ska finnas som kan vara lägre. Syftet är att anlägga en tydlig växtbaserad gräns mot landskapet men att öppna upp kvarteret mot vägen. De höga träden ska planteras med ett avstånd som ger träden en sammanhållande karaktär.

Med anledning av fladdermössen i området regleras i detaljplanen att en sammanhållen plantering ska ske mot den södra plangränsen. Planteringen kan bestå av såväl träd som buskar och måste vara av inhemska arter och bör utformas som jaktkorridor med möjligheten att flyga mellan växlighet.

Planteringen underlättar för fladdermöss och fåglar att skyddat flyga mellan Ätran och lövskogen i östra slutningen. Dessutom dras insekter till vegetationen vilket ökar tillgången på föda.



Figur 14. Grön linje visar planerad sammanhållen vegetation för fladdermöss och fåglar.

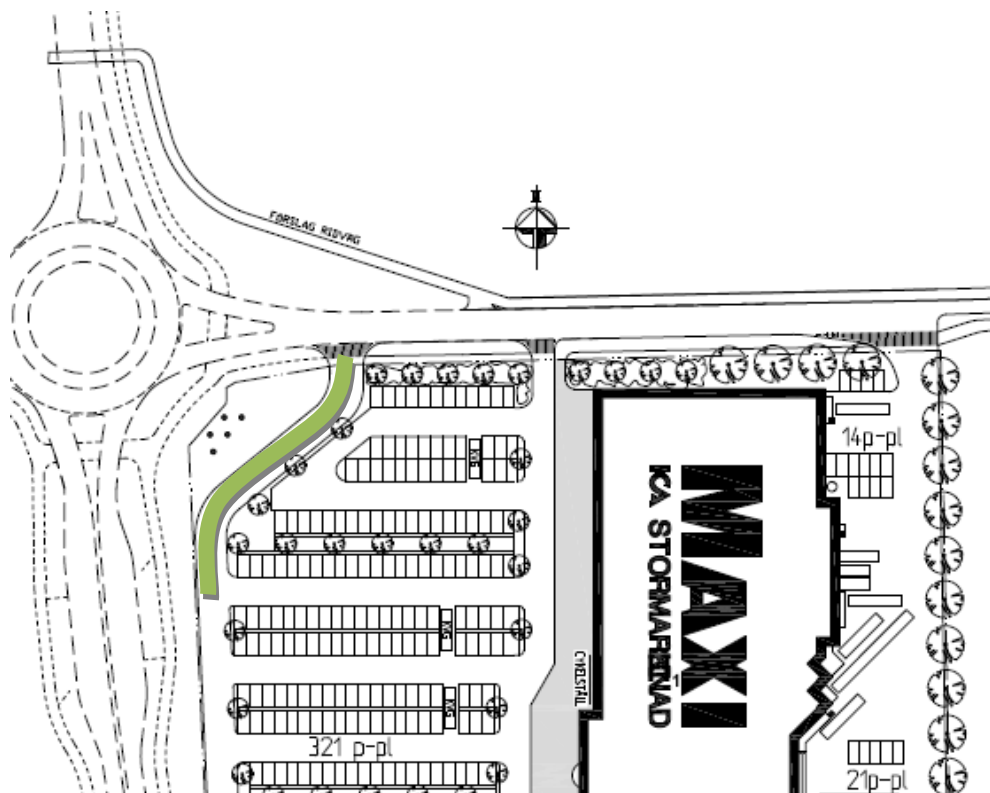
Vägar och parkering

Planområdet angörs från väg 46 över den enskilda vägen till ridhuset/Ubbarp. Den enskilda vägen kommer breddas och förses med gång och cykelväg till ridhuset på södra sidan och en grusad ridväg på den norra sidan som ansluter till gång- och cykelvägen öster om handelskvarteret.

Detaljplanen reglerar att cykelparkering ska anordnas i relation till utbyggd handelsyta, minst 4 cykelparkeringar/1000 m² byggnadsyta. Det innebär 24 parkeringar vid en första utbyggnad på 6000 m² och minst 40 cykelparkeringar när handelskvarteret är fullt utbyggt med 10000 m².

Detaljplanen reglerar inte antalet bilparkeringar. Parkeringen ska ske inom kvartersmarken. Illustrerat är 321 kundparkeringar och 35 parkeringsplatser för anställda

Kundparkeringen angörs från den enskilda vägen. Detaljplanen reglerar med utfartsförbud att utfart inte får ligga för nära cirkulationen eller direkt mot väg 46. Obehindrad högersväng in på parkeringen och viss magasineringssträcka på 65 meter från infarten till parkeringen (markerat med grönt på illustrationen nedan) förhindrar att köer skulle uppstå på väg 46.



Figur 15. Magasineringssträcka inom parkeringen markerat med grönt.

Begränsning av markens bebyggande

Väg 46 är transportled för farligt gods. Eftersom planen ligger inom 150 meter från vägen har en riskutredning tagits fram i enlighet med Länsstyrelsens riskpolicy. Åtgärder som sker längs vägen och som ingår i vägplanen är att ett tungt vägräcke anordnas i vägkant samt att vägdikena anpassas för att förhindra att farliga vätskor når planområdet om en olycka skulle ske (se följande kapitel om förändringar utanför detaljplan).

Med åtgärderna ovan längs vägen kan det utan vidare åtgärder inom planområdet byggas bortom 80 meter från vägkant. Enligt riskutredningen bör det inte byggas byggnader närmare än 30 meter från vägkant. Detta regleras med prickad mark i plankartan, vilket innebär att byggnader inte får uppföras. Parkering, körbanor mm som inte utgör fasta hinder är tillåtet. Trafikverket eftersträvar bebyggelsefritt 30 meter från vägområdet/plangränsen för ett robust vägsystem där framtida ombyggnader är möjliga. I detaljplanen medges i denna zon bara kompletterande bebyggelse (kryssad mark) med en högsta totalhöjd på 3,5 meter och högst 40 m² per byggnad. Det kan exempelvis vara kundvagnar garage. Återvinningsstation är även tillåtet.

Mellan 30 meter från vägområdet och 80 meter från vägkant krävs extra säkerhetsåtgärder för att få bygga. I detaljplanen regleras med bestämmelsen m₁ att:

- Fasader mot vägen och på sidorna ska utföras i brandklass EI 30, detta gäller även fönsterytor.

- Utrymning ska vara möjligt från den sidan av byggnad som inte vetter mot vägen.
- Friskluftsintag ska vara så långt från vägen som praktiskt möjligt.

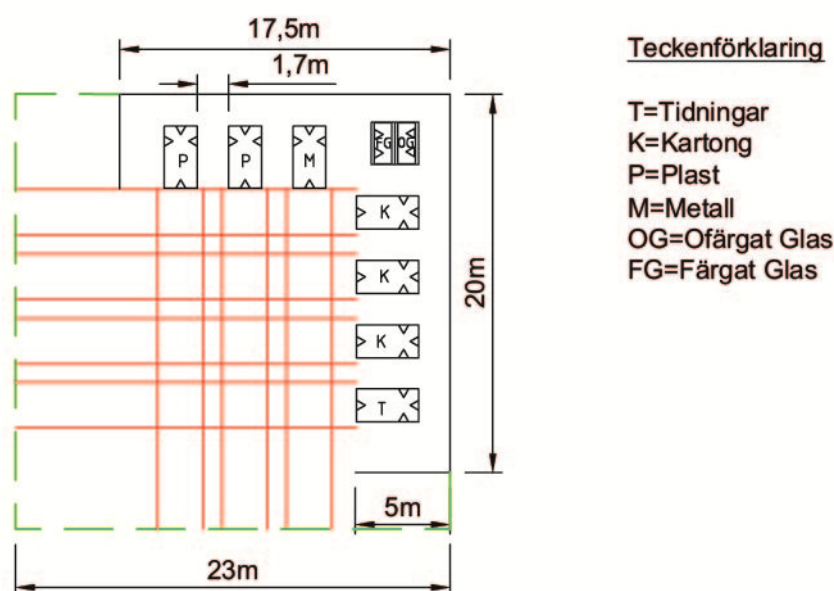
Då dessa åtgärder är anpassade för bebyggelse 30 meter från vägkant får undantag göras om utredning visar att lägre standard räcker vid annan placering eller utformning.

Teknisk försörjning

Återvinningsstation

Detaljplanen reglerar att en återvinningsstation ska anordnas inom fastigheten. Placeringen är inte låst. Vid en succesiv utbyggnad av fastigheten kan återvinningsstationen behöva flyttas.

Kapaciteten för återvinningsstationen regleras att motsvara typritningen nedan med sju containrar för tidningar, kartong, metall och plast samt två mindre containrar för glas. Placeringen kan variera. Angöringsytan för tömning kan samordnas med körbanan för parkeringen. Ytan i illustrationskartan är ca 400 m².



Figur 16. Typritning av återvinningsstation. Rödmarkering anger angöringsyta för tömning. Angöringsytan kan samordnas med körbana för parkeringen.

Ledningsrätt

Ett så kallat u-område säkrar åtkomst till ledningar under mark som passerar planområdet längs västra plangränsen. Dessa kan skyddas med ledningsrätt. Trädplanteringar är olämpligt i anslutning till ledningsområde.

Dag- och dräneringsvatten

En dagvattenutredning finns framtagen. Den föreslår utjämning av dagvatten så att utgående dagvattenflöden från planområdena efter exploatering inte överstiger befintliga maxflöden. I samband med planerad exploatering ökar andelen hårdgjorda ytor, vilket får till följd att ytavrinningen ökar p.g.a. minskade infiltrationsmöjligheter och snabbare avrinningsförlopp. Utjämningen av dagvattnet inom fastigheten kompenserar för flödesökningen, och därmed reduceras belastningen på närliggande vattendrag samt minimeras risken för översvämningar längre nedströms. Beräknad erforderlig magasinvolym är 640 m³ men ju större del av markytan som förses med permeabel asfalt, samt andra typer av genomsläppliga beläggningar, desto mindre blir den erforderliga

magasinsvolymen. Detaljplanen reglerar att en fördröjningsvolym på 640 m³ ska anordnas för dagvatten inom fastigheten. Denna volym kan uppfyllas genom såväl magasinalternativ som infiltrations- och avdunstningsalternativ.

Platser där spill eller läckage av olja kan förekomma, t.ex. vid lastningsområdet, ska förses med hårdjord beläggning och ledningsnät för oljeförorenat vatten, s.k. OFA-nät, ska förses med avstängningsventil och anslutas till oljeavskiljare.

FÖRÄNDRINGAR UTANFÖR PLANOMRÅDET

En cirkulationsplats föreslås i korsningen nordväst om planområdet (se strukturskiss sida19). Cirkulationsplatsen, busshållplatserna och gång- och cykelvägarna längs med väg 46 ingår i vägplanen som tas fram parallellt med detaljplanerna.

Gång- och cykeltrafik samt ridväg

Genom hastighetssänkningen i cirkulationen bedöms en trafiksäker passage för gående och cyklister kunna ordnas.

De främsta målpunkterna öster om väg 46 är livsmedelsbutiken och ridskolan. Gång- och cykelvägen söder om planområdet till ridskolan kommer inte finnas kvar. I planen föreslås att en ny gång- och cykelväg från Ulricehamn dels ansluter till kvartersmarken från söder, dels passerar väster om planområdet, längs väg 46 för dem som ska vidare norrut eller till ridskolan. En ny gång och cykelväg ska anläggas från cirkulationen till ridskolan längs den enskilda vägen och ingår i gemensamhetsanläggningen.

Den grusade ridvägen längs planområdets norra gräns fortsätter utanför planområdet tillpassagen norr om cirkulationen. Öster ut ansluter ridvägen till gång- och cykelvägen efter handelskvarteret.

Kollektivtrafik

Det finns idag busshållplatser strax norr om planområdet längs väg 46. Nya busshållplatser föreslås ligga söder om cirkulationen för att åstadkomma korta avstånd för resenärerna till målpunkterna samt för att möjliggöra att vägen korsas där hastigheterna är som lägst.

Biltrafik

I samrådsförslaget till vägplan föreslås en cirkulationsplats i korsningen vid Vist festgård. Utformningen bestäms i vägplanen parallellt med detaljplanarbetet. Till cirkulationen ansluter den befintliga enskilda vägen mot Ubbarp.

Vägdiken och vägräcken

Vägplanen planerar för tunga vägräcken mot planområdet för att förhindra att tunga fordon kan köra av vägen i höjd med planområdet. Vägområdets vägdiken utformas för att ta hand om farliga vätskor vid en eventuell olycka med farligt gods på vägen. Detta är viktigt för säkerheten inom detaljplanen. Dikena kan utformas täta med avstängningsanordning eller infiltrerande, vilket innebär att de grävs ut om de skulle förorenas.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Inledning

Genomförandebeskrivningen redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som behöver vidtas för att genomföra detaljplanen. Den skall redovisa vem som vidtar åtgärderna och när de skall vidtas.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Följande översiktliga tidplan gäller för detaljplanen:

samråd	första kvartalet 2014
utställning	andra kvartalet 2015
antagande	tredje kvartalet 2015

Genomförande av planen planeras att inledas under vintern 2015.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är tio år från den dag detaljplanen vinner laga kraft. Vald genomförandetid ger skälig tid för utbyggnad av planområdet.

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

Huvudmannaskap

Generellt är kommunen huvudman för allmän plats. Det innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad samt framtida drift och underhåll av allmän plats inom planområdet.

Inom detta planområde kommer det inte att bli någon allmän platsmark.

Ansvarsfördelning

Ansaret för att genomföra planen fördelas enligt följande:

Exploatören	- breddning av lokalgatan som ingår i den enskilda vägen - gång- och cykelväg i enlighet med upprättat avtal - egen byggrätt samt övriga anläggningar på kvartersmark
Ulricehamns Energi AB	- det allmänna va-ledningsnätet - eventuell utbyggnad av optofiber - elförsörjning - eventuell utbyggnad av fjärrvärme
Kommunen	- ridväg inom g-område

Avtal m.m.

Avtal kommer att upprättas för genomförandet av utbyggnaden av området. Likaså kan det bli aktuellt att träffa avtal om köp av mark från grannfastigheter.

Fastighetsrättsliga frågor

Markförsörjning

Berörda fastighetsägare framgår av till planen bifogad fastighetsägarförteckning. Kommunala fastigheter som berörs är: Ubbarp 8:20 och del av Ubbarp 8:16.

Även S:1 som utgör område för enskild väg, blir berörd av planen, liksom Ubbarp S:2.

Allmän platsmark

Ingen allmän platsmark planeras inom det planerade området.

Kvartersmark

Kvartersmark utgörs av fastigheten Ubbarp 8:20 och del av Ubbarp 8:16.

Fastighetsbildning m.m.

Förändring av fastighetsindelningen

Fastighetsbildning genom fastighetsreglering kan krävas vid försäljning av kvartersmarken.

Det gemensamma området för väg, ska ingå i gemensamhetsanläggning för den enskilda vägen, där Exploatörens fastighet kommer delta.

Ledningsrätt

Rätt till utrymme för ledningar och ledningsanordningar skall upplåtas inom u-område.

Vägsamfällighet

Den blivande fastigheten kommer bli delaktig i blivande gemensamhetsanläggning.

Samfälligheter

Samfälligheter som blir berörda av detaljplaneprocessen behöver utredas, för att inte orsaka någon intressekonflikt.

Samfälligheten Ubbarp S:2, går tvärs igenom planområdet och behöver således upphävas eller flyttas.



Primärkarta som visar sträckning av s:2 över fastigheten 8:20.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Kommunens kostnader för planen och dess genomförande består av kostnader för planering i enlighet med undertecknat planavtal och kostnader för utbyggnad av ridväg. Intäkterna består av försäljning av kvartersmark avsedd för handelsändamål.

Anslutningsavgift för vatten, avlopp, dag- och dränvatten

Ulricehamns Energi AB (UEAB) tar ut avgift från den som köper kvartersmark för anslutningar till va-nätet samt för dag- och dränvatten enligt gällande taxa vid byggnation på kvartersmarken.

Gatukostnader

Kostnadsfördelningar för gata och trafiklösningar ska ske i enlighet med upprättade avtal.

Sanering och rivning

Sanering och rivning av mark, byggnader och byggnadsrester ska utföras och bekostas av exploatören enligt upprättade avtal.

Övriga avgifter

Den som köper kvartersmark för byggnation, får i normalfallet betala följande kommunala avgifter: planavgift, bygglovsavgift, avgift för nybyggnadskarta och utsättningsavgift. Då planavtal har tecknats tas ingen planavgift ut.

Köparen får även stå för andra myndighetsavgifter t.ex. kostnaden för den fastighetsbildning som krävs.

Tekniska frågor

Väg och trafik

Utbyggnaden av tillfartsvägar, parkeringsplatser, garage, gångvägar, etc inom kvartersmark skall ske i enlighet med kommunalt godtagbar standard.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Det kommunala vatten- och avlopps nätet är utbyggt i anslutning till planområdet.

Dag- och dräneringsvatten

Dagvattnet från trafikytor ska samlas upp, flödesutjämnas och renas innan det når Ubbarpsbäcken till Ätran.

El

Befintlig markledning för el finns till området. Ledningen ägs av UEAB.

Uppvärmning

Området kan anslutas till det kommunala fjärrvärmenätet.

Tekniska utredningar

Kommunen har låtit tömma avloppsledningar efter hyresgäst inom befintlig byggnad på oljerester.

Före byggnation på kvartersmark skall stabilitets- och grundläggningsförhållandena utredas.

Genomförandebeskrivningens rättsverkan

Genomförandebeskrivningen har ingen självständig rättsverkan. Den förtydligar detaljplanens syfte och blir därigenom vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

KONSEKVENSBESKRIVNING

Nollalternativ

”Nollalternativ” är en konsekvensbeskrivning av den utveckling som kan ske om ett projekt, i detta fall detaljplanen, inte kommer till stånd. Beskrivningen ska fungera som jämförelse till konsekvenserna projektet kan medföra. Det går att skilja ut två huvudscenarier för om detaljplanen inte vinner laga kraft, (Alt 0 och Alt-FÖP, se nedan).

Nollalternativet (Alt 0) innebär att det inte upprättas någon detaljplan och ingen ny bebyggelse tillkommer på platsen. Området med omgivande jordbruksmark kommer då inte att präglas av en stor affärsbyggnad. Planområdet och dess omgivning kommer bara lysas upp av eventuell verksamhet på Vist 10:25 och konsekvenserna för fladdermöss blir därmed mindre än de blir enligt planförslaget. När det gäller den historiska markanvändningen i området kommer de påträffade boplatserna att ligga kvar.

Om planförslaget inte realiseras och den nya byggnaden inte tillkommer kommer den nya motorvägen tydligare att utgöra en nordlig stadsrand för Ulricehamn, med stad på södra sidan och landsbygd på norra sidan. Den slyartade vegetationen vid gamla plantskolan kommer att växa upp ytterligare och i sin tur ta bort sikten i det stora kulturpräglade landskapsrummet.

I nollalternativet (Alt 0) skulle marken inte saneras och därmed ligger föroreningarna kvar i marken. Spridningsförutsättningarna är dock små om de förhöjda halterna skulle lämnas kvar i området och endast en mycket liten risk bedöms föreligga för människa och miljö.

Risken att vattentäkten påverkas negativt vid föroreningsutsläpp från olycka med transport av farligt gods eller transportfordon finns oavsett om planområdet exploateras eller inte. Risken ökar något om planområdet exploateras då trafikmängden förväntas öka.

Befintlig byggnad kan fortsätta att användas som verkstad men investeringsintresse saknas och byggnaden kan komma att förfalla efterhand tills den rivs av säkerhetsskäl.

Om detaljplanen inte vinner laga kraft och handelsetableringen inte blir av menar handelsutredningen att inköp fortsättningsvis görs i angränsande kommuner. Butiken i centrum kommer inte minska sina ytor vilket omöjliggör planerna på att inrymma biblioteket över de centralt belägna butikslokalerna.

Ett annat scenario är att marken planläggs för sällanköpshandel i enlighet med den fördjupade översiktsplanen (Alt 0 FÖP). Miljökonsekvenserna skulle i det fallet inte skilja sig betydligt från befintligt planförslag. Trafiken till området skulle dock vara mindre än enligt detaljplaneförslaget.

Natur- och kulturmiljö Riksintresse kulturmiljö

Arkeologiska utredningar har visat på en boplatz inom planområdet som splittrats av den tidigare växthusverksamheten. Det som hittades var bl a stolphål efter hus, gropar, härdar och kokgropar samt enstaka fynd av förhistorisk keramik. Sannolikt är boplatserna från bronsålder/äldre järnålder för cirka 2000-3000 år sedan.

Länsstyrelsen har beslutat om att en särskild undersökning behövs efter att detaljplanen vunnit laga kraft och innan byggarbetena påbörjas. Genom utredningarna i samband med detaljplane-processen stärks kunskapen kring kulturmiljön i området.

Landskapsbild

Landskapsbilden påverkas av handelsetableringen genom byggnadsvolymen, parkeringsytan och belysning. Stor förändring av landskapsbilden sker redan genom den nya motorvägen som ligger i högläge vid Vist. Den nya exploateringen kommer tydligt att störa det agrara uttrycket i landskapet då exploateringen till sin form kommer in som ett ”block” mellan Ubbarp och Vist norr om motorvägen. Den ökade trafikeringen, rivningen av Vist gamla skolhus samt ökad belysning kommer att spåda på upplevelsen av stadslandskap. Planens reglering av utformningen och planteringar värnar vikten av att anpassa den nya bebyggelsen till det befintliga landskapet så gott det går och tydliggör avgränsningen mellan stad och land genom trädplantering. Det är viktigt att gränsen är skarp och tydlig så att inga mellanzoner uppstår.

Rekreation

Vandringsleden som passerar planområdet över den enskilda vägen på fastigheten Ubbarp 8:16 hindras inte men miljön och upplevelsen av naturen förändras påtagligt i direkt anslutning till passagen över väg 46. Buller- och siktpåverkan från motorvägen kommer dock påverka en stor del av leden.

Naturvärden och hotade arter

I detaljplanen tas delar av ett område med förhöjt naturvärde (klass D – övriga lokala naturvärden) i anspråk för bebyggelse. De högsta naturvärdena (klass C – större lokala naturvärden) berörs inte av bebyggelsen. Det ”klass D”-område som delvis tas i anspråk består av kulturbetesmark i anslutning till intressanta bäckmiljöer med lövskog. Övrig mark som tas i anspråk är en före detta industritomt utan några högre naturvärden.

Det finns en viss risk för att fåglar och fladdermöss påverkas negativt av exploateringen. Framförallt den sistnämnda gruppen kommer att uppleva negativa konsekvenser främst till följd av ökad belysning i anslutning till lämpliga födosöknings- och vilomiljöer. Planlagda åtgärder i form av plantering av buskar och träd samt eventuell uppsättning av fladdermusholkar och noggrann planering av belysning kan till viss del motverka negativa effekter. Fåglar kommer ej att påverkas i samma utsträckning som fladdermöss men gynnas av liknande åtgärder.

Backsvalekolonin i den gamla grustäkten nordväst om planområdet kan visserligen hotas av mänskliga aktiviteter, men då nästan enbart av aktiviteter som direkt berör själva bona. Arten måste betecknas som tämligen eller mycket okänslig för mänskliga aktiviteter i närheten - den häckar t.ex. ofta i aktiva grustäkter. I detta fall torde det inte heller komma att ske någon märkbar ökning av aktiviteter inom synhåll från eller i närheten av bona. Inte heller påverkas några viloplats eller särskilt viktiga födosöksområden för arten. Bedömningen är därför att planen inte medför någon risk för skada på backsvalekolonin.

Markföroreningar

Miljötekniska markundersökningar har utförts på större delen av planområdet där en handels-trädgård drivits mellan 1970- och 1990-tal. Undersökningarna har konstaterat måttligt förhöjda halter av det klorerade bekämpningsmedlet dieldrin inom platserna för de f d växthusen samt infartsområdet. Risker för människa och miljö bedöms som liten med hänsyn till föroreningarnas ringa halt och att spridningsrisken bedöms som mycket liten. I den fördjupade miljötekniska undersökningen beskrivs att vissa massor behöver skattas bort och behandlas utifrån föroreningen.

Skyddsområde för vattentäkt

Hänsyn ska tas till att planområdet ligger inom tertiärt vattenskyddsområde. Störst risk att vattenskyddsområdet påverkas negativt är om det inträffar föroreningensutsläpp vid olycka med transport av farligt gods eller transportfordon på väg 46. Det är relativt låg risk att ett större utsläpp in-

träffar, men risken för ett mindre utsläpp är tillräckligt hög för att vara relevant att vidta åtgärder för. I vägplanen planeras för vägräcke längs väg 46 vid planområdet. Dessutom föreslås ett dike med avstängningsmöjlighet som hindrar att farliga vätskor når planområdet. Trafikverket planerar för att dikena utförs som infiltrationsdiken där ett eventuellt utsläpp sakta infiltrerar ner i diket och de förorenade massorna kan grävas upp och ersättas med rena.

Dagvattenhantering

Detaljplanen kräver att flödesökningen kompenseras genom utjämning av dagvatten inom planområdet. Därmed minimeras risken för översvämningar samt reduceras belastningen på närliggande vattendrag. Dessutom planeras för skadeförebyggande åtgärder inom vägplanen för att minimera risker för negativ påverkan på recipienten på grund av eventuella olyckor under såväl byggtiden som drifttiden. Reningsanordningar för dagvattnen inom planområdet krävs för att utesluta en negativ påverkan på närliggande vattendrags kemiska och ekologiska status. Om föreslagna åtgärder genomförs bedöms förutsättningarna inte försämrats för att klara miljö kvalitetsnormerna för grundvatten.

Mobilitet

Gångande, cyklister och kollektivtrafikresenärer

Förändringarna i vägstrukturen och påverkan på mobiliteten i området sker främst genom den parallellt planerade vägplanen för "cirkulationsplatsen vid Ubbarp". Cirkulationsplatsen ska ge ett bra trafikflöde och sänka hastigheterna för att underlätta för oskyddade trafikanter som vill korsa vägen. Gångpassage söder om cirkulationen skapar en trafiksäker och gen väg mellan planområdena och hållplatslägena. Norr om cirkulationen planeras för en separat hästpassage.

I samband med planens genomförande och utbyggnaden av gång- och cykelväg förbi planområdet bedöms gång- och cykeltrafikflödena öka i förhållande till idag. Ökningen bedöms i trafikutredningen (2013-11-21) som liten, då flertalet av de sysselsatta och besökarna sannolikt kommer åka bil. Av trafiksäkerhets- och tillgänglighetsskäl för gående och cyklister är möjligheten att kunna gå och cykla ändå viktig och förbättras betydligt. En ny gång- och cykelväg till ridskolan anläggs från cirkulationen parallellt till befintlig väg. I samband med detta tas gång- och cykelvägen söder om planområdet bort.

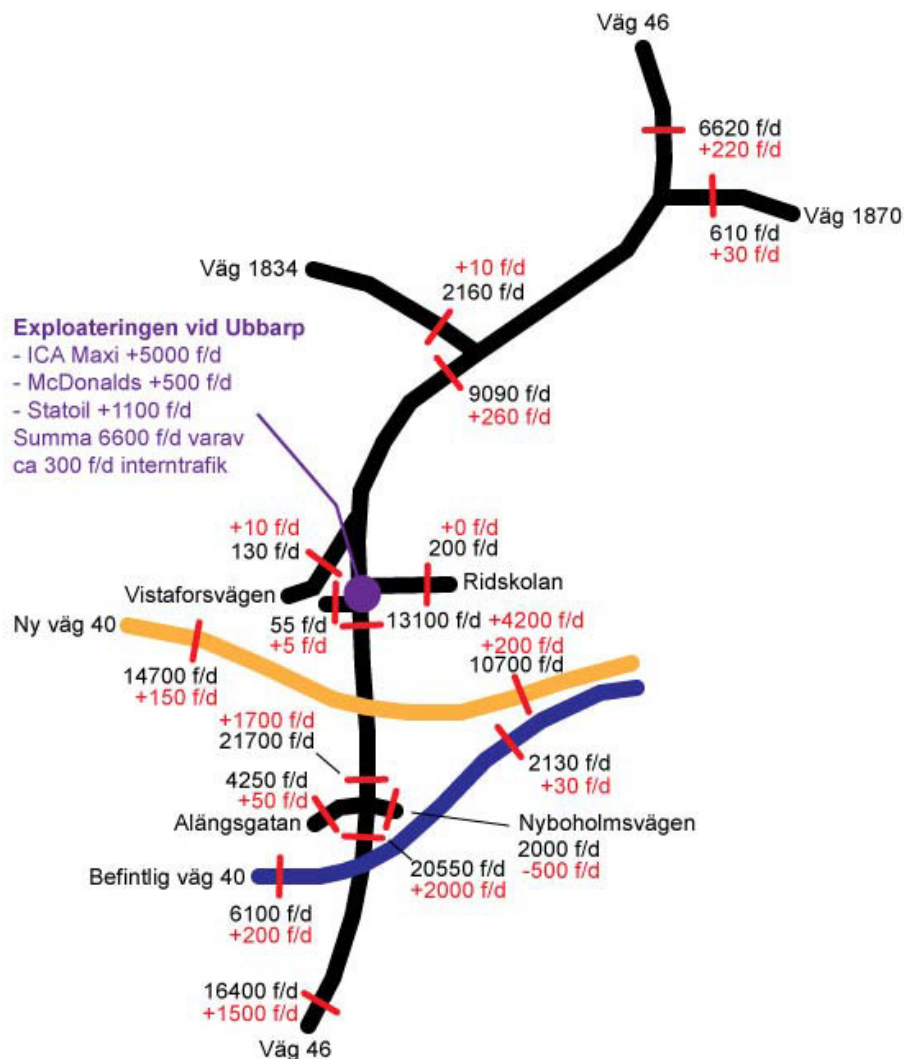
Det finns idag fyra busslinjer som stannar vid Vist Festgård. Andelen kollektivtrafikresenärer bedöms öka i samband med etableringen men i begränsad omfattning ifall turtätheten inte ökar. En ökning av turtätheten är viktig för ett större nyttjande av kollektivtrafiken som färdmedel för att komma till planområdet. Busshållplatserna föreslås ligga söder om cirkulationen vilket ger dem ett centralt läge nära målpunkterna och därmed högre konkurrenskraft. Det innebär färre gångpassager, dock över de mest trafikerade sträckorna. Placeringen kan enligt sammanställningen av trafikförutsättningar ha påverkan på kapaciteten i cirkulationsplatsen i samband med bussarnas in- och utfart till hållplatslägena.

Trafikflöden

Genom trafikutredningen och diskussioner med Trafikverket eftersträvas en bra trafiklösning som inte ska påverka trafiken på motorvägen. Trafikutredning daterad 2013-05-20 konstaterar att Trafikverkets ursprungliga förslag till utformning inte kommer att ha tillräcklig kapacitet. Acceptabel belastningsgrad kommer överskridas med den trafik som beräknas alstras till och från planerad exploatering vid Ubbarp oberoende av om det blir sällanköpshandel eller livsmedelshandel. Trafiken för planerad exploatering inom Ubbarp 8:20 har beräknats till ca 5 000 fordon/dygn (år 2035) medan sällanköpshandel i jämförelse hade inneburit 2600 fordon/dygn (år 2035). Kapacitetsbristerna återfinns i Ulricehamnsmotets södra cirkulationsplats och tillfarten från väg 40

västerifrån. Kapacitetsanalysen för livsmedelshandel och studerad åtgärd visar att mindre åtgärder i planerad utformning är tillräckligt för att erhålla acceptabel belastning för samtliga tillfarter i studerade korsningar. Studerad åtgärd omfattar separata svängfält för höger- och vänster-svängande trafik i tillfarten från väg 40 västerifrån i kombination med en större cirkulationsplats i södra delen av motet. Detta åtgärdas i samband med bygget av motorvägsmotet.

Trafikberäkningarna visar på följande trafikpåverkan med exploateringen av både Ubbarp 8:20 och Vist 10:25 (Trafikutredning, Cowi)



Figur 17. Trafikprognos för år 2035 med hänsyn till föreslagen exploatering av både Ubbarp 8:20 och Vist 10:25, COWI 2013-05-29. Röda siffror anger tillkommande trafik jämfört med nollalternativet år 2035 (se nollalternativ Figur 10 sida 17).

Föreslagen cirkulationsplats som infart till planområdet har en hastighetsdämpande effekt som ökar trafiksäkerheten och ger en jämnare belastning som kan hantera större trafikflöden än en fyrvägs korsning.

Störningar och risker

Risk och säkerhet

Väg 46 är utsedd som primär väg för farligt gods. En riskutredning har gjorts som behandlar riskerna med farligt gods på vägen samt riskreducering för drivmedelshandeln inom Vist 10:25 m.fl. Genom krav på ett tungt vägräcke och särskilda åtgärder om det byggs inom 80 meter från väggkant kan en acceptabel risknivå skapas.

Miljökvalitetsmål och miljökvalitetsnormer

Planens genomförande bedöms överlag innebära relativt liten påverkan på möjligheten att uppnå gällande miljökvalitetsmål. Detta under förutsättning att föreslagna skadeförebyggande åtgärder ur miljökonsekvensbeskrivningen vidtas. I miljökonsekvensbeskrivningen kommenteras även varje relevant miljökvalitetsmål.

MKN vatten

Miljökvalitetsnormerna anger de kvalitetskrav som kommer att gälla för vattenmiljöerna i Sverige. Målet är att alla vatten (yt-, kust- och grundvatten) ska nå minst god status under perioden 2015-2027 (Ekologisk status kan vara dålig, otillfredsställande, måttlig, god eller hög. Kemisk status för ytvatten är god eller uppnår ej god status).

Dagvattnet inom planområdet avvattnas mot en bäck som strax efteråt rinner ut i Ätran. Ätran är recipient för dagvattnet från planområdet. Ätran har klassificerats av Vattenmyndigheterna samt Länsstyrelsen i Västra Götalands län med avseende på kemisk och ekologisk status. Den kemiska statusen i Ätran har klassificerats som ”uppnår ej god status” (2013) p.g.a. för höga halter kvicksilver. Den kemiska statusen exklusive kvicksilver är inte klassificerad. Den ekologiska statusen har klassificerats som ”måttlig status” (2013) då fiskar och andra djur hindras att vandra i vattendraget. Strandzonen är dessutom påverkad och saknar idag många naturliga livsmiljöer för djur och växter. Vattenförekomsten har fått tidsundantag till 2021 för att uppnå God ekologisk status.

I detaljplanen regleras att dagvattnet ska fördröjas inom fastigheten för att reducera riskerna för negativ påverkan på vattendragen och eventuellt följdfejder längs vattendragen.

MKN luft

Miljökvalitetsnormerna för luft klaras. Luftkvalitetsberäkningar gjorda utifrån planförslaget visar att ökningen av föroreningshalter i luft (PM₁₀ och NO₂) till följd av exploateringen inom de två detaljplanerna är relativt litet och ligger tydligt under miljökvalitetsnormerna.

MKN buller

Bullerutredningen (2013-08-22) drar slutsatsen att ökningen av bullernivåerna i framtiden framförallt kommer bero på utbyggnaden av motorvägen men även på prognostiserade generella trafikökningar och tillkommande trafik till följd av exploateringen.

För byggnader inom detaljplaneområdet kan, utifrån genomförda bullerberäkningar, konstateras att gällande riktvärden kan uppfyllas genom placering av eventuella utrymmen för enskilt arbete, samtal eller vila, respektive för presentationer eller genom fasaddämpning.

För närliggande befintliga bostadshus innebär inte utbyggnadsalternativet att något ytterligare riktvärde överskrids, jämfört med om exploateringen inte kommer till stånd. Exploateringen bedöms därför inte innebära någon negativ påverkan ur bullersynpunkt för dessa bostadshus.

Övriga konsekvenser

Ridskolan avses kompenseras med andra marker för bete. Vägen förbättras över handelsfastigheten och en gång och cykelväg anläggs fram till ridskolan för tryggare väg för barnen.

I direkt anslutning till den föreslagna korsningen ligger Vist festgård, som kommer att rivas när korsningen byggs ut. Detta är del av vägplanen men en indirekt konsekvens av detaljplanen.

FORTSATT ARBETE

Efter granskningstiden sammanställs inkomna yttranden i ett granskningsutlåtande och mindre justeringar utan allmänt intresse kan genomföras. Handlingarna godkänns av kommunstyrelsen och antas av kommunfullmäktige. Planen vinner laga kraft tre veckor efter antagande om ingen under den tiden överklagat beslutet.

MEDVERKANDE

Planhandlingarna har tagits fram i samarbete mellan Ulricehamns kommun och Norconsult AB. Medverkande från kommunen är handläggare Christian Bruhn, stadsarkitekt Gunilla Pettersson och mark- och exploateringsansvarig Tina Blomster. Norconsults uppdragsledare är planeringsarkitekt Martin Nord och handläggande planeringsarkitekt är Janna Bordier.

MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNAD

.....

Christian Bruhn

Planarkitekt

Ulricehamns kommun

.....

Martin Nord

Planeringsarkitekt

Norconsult AB