

PLANBESKRIVNING

detaljplan
RANTEN 1:8 m.fl.
(f.d. lokstallarna)
Falköpings stad

Antagandehandling



Flygbild över Lokstallarna (2007)

Stadsbyggnadsavdelningen
2013-11-06

BESKRIVNING

HANDLINGAR

Planförslaget består av plankarta i skala 1:2 000 med bestämmelser. Till förslaget hör planbeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning och genomförandebeskrivning. Som underlag (men ej tillhörande planhandlingarna) finns också en geundersökning samt en riskanalys.

SYFTE och FÖRSLAG

Allmänt/Bakgrund

Företaget BS Mekaniska AB bedriver sedan 10-15 år tillbaka en mekanisk verkstad på fastigheten Ranten 1:8 (f.d. lokstallarna). Verksamheten är huvudsakligen inriktad på ombyggnad, reparation och underhåll av järnvägsmaskiner. Företaget, som startade sin verksamhet för ca: 25 år, har samtidigt verkstadslokaler i Vilske Kleva. Eftersom man har stort behov av tillgång till järnvägsspår planerar man att inom en snar framtid utöka verkstadslokalerna med ca: 2 000 m² och flytta över även denna del till "lokstallsområdet".

Företaget har nyligen uppfört en ny verkstadslokal om ca: 30 x 90 m, vilken senare kan komma att behöva förlängas med ytterligare 90 m.

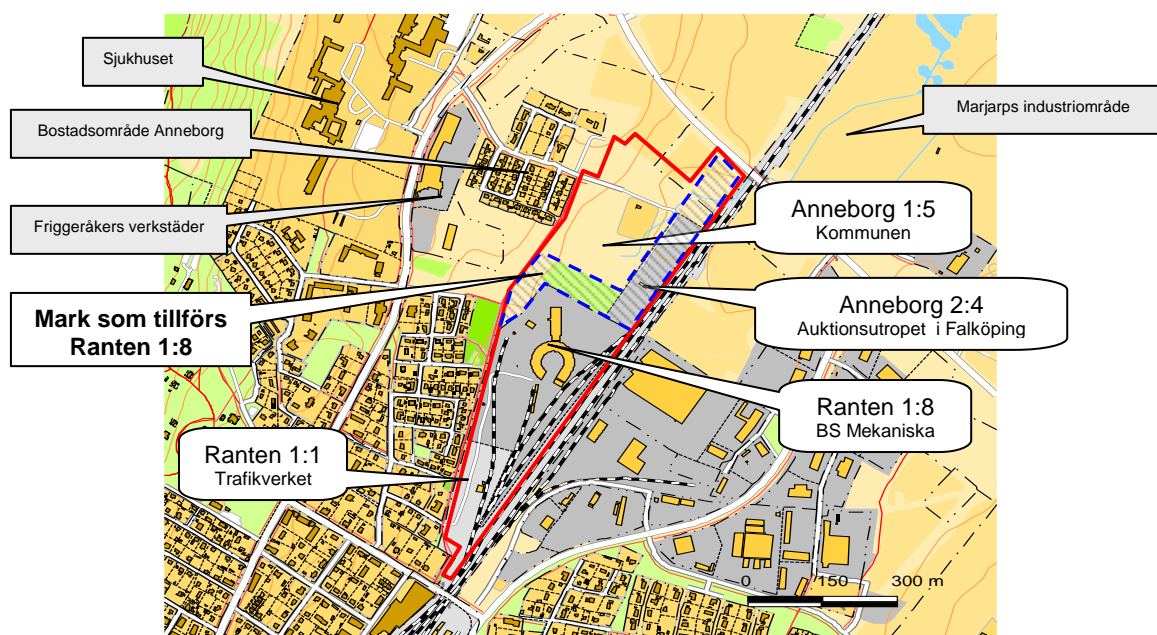
I gällande detaljplan för Anneborgsområdet finns ett 30-tal tomter för bostadsändamål som legat oexploaterade i mer än 20 år. Den troliga orsaken är att området känns lite låglänt och "inklämt" mellan Norra Tvärvägen och järnvägen



Syfte

Planförslagets huvudsyfte är att säkerställa möjligheterna för BS Mekaniska att fortsätta att utvecklas men även att hitta en annan användning av den för bostäder planlagda marken. Från boende i Anneborgsområdet har framförts förslag och önskemål att marken skall användas som rekreations- och strövområde och också kunna innehålla en fotbollsplan.

Läge, areal och markägoförhållande



Området omfattar ca: 11 ha och ligger i den norra delen av staden i direkt anslutning till järnvägen (bangården), vilket framgår av lägeskartan ovan.

Ranten 1:8, ca: 6,8 ha ägs av BS Mekaniska AB.

Ranten 1:1, ägs av statens trafikverk och omfattar totalt ca: 11 ha varav ca: 2 ha berörs av planändringen.

Anneborg 1:5, ägs av kommunen och omfattar totalt ca: 20 ha. Planförslaget innebär att ca: 1 ha kommer att förvärfvas av BS Mekaniska AB.

Anneborg 2:4, ägs av Auktionsutropet i Falköping AB och omfattar ca: 1,5 ha

Gällande planer

Planförslaget är upprättat i överensstämmelse med översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen.

Planområdet är tidigare planlagt och ingår i 2 detaljplaner.

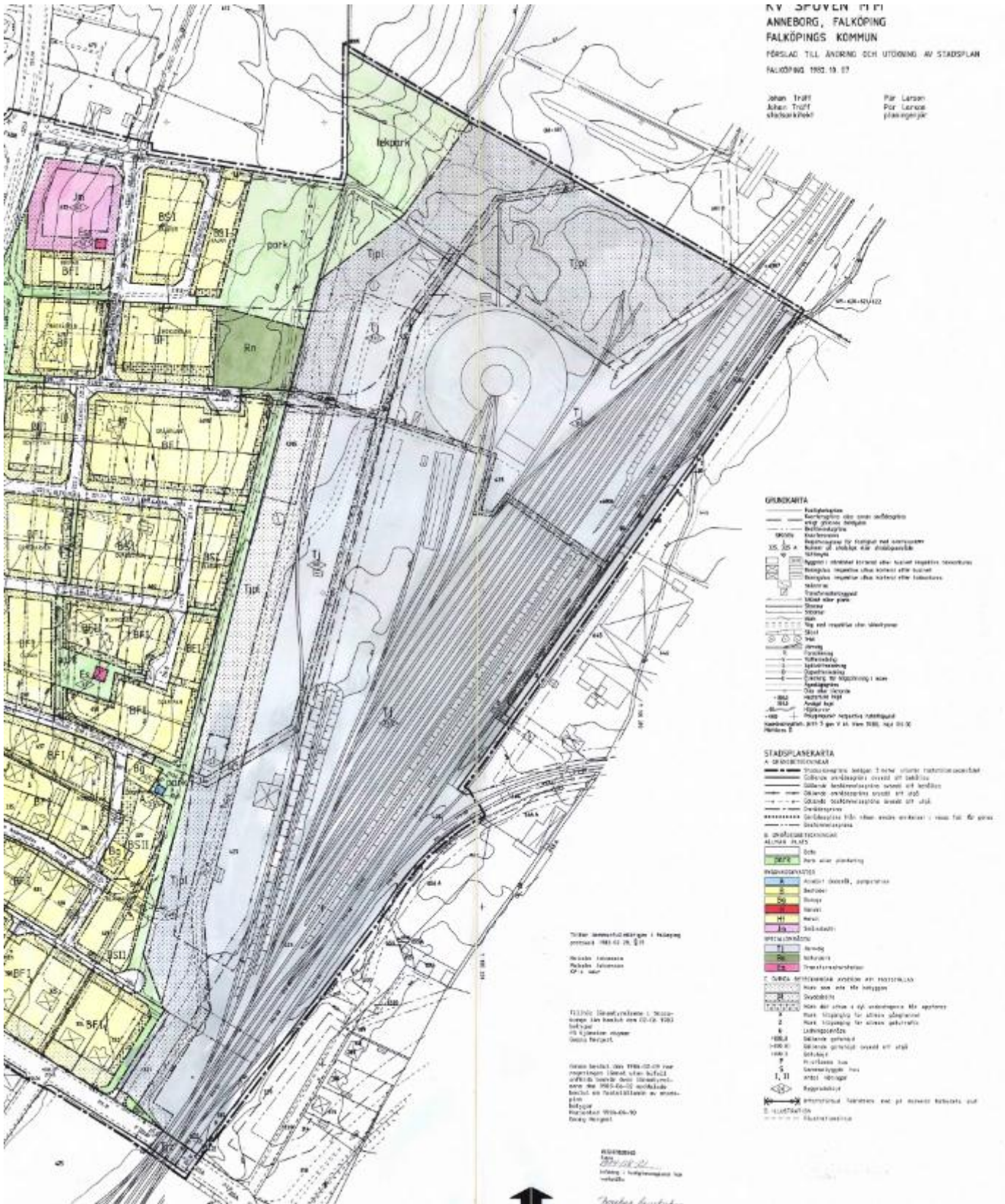


Den första planen som berörs är antagen 1990 05 17 och reglerar i huvudsakligen markanvändningen för bostäder men är i berörd del oexploaterad. Kvarvarande tomter ligger lite låglänt eller i sluttning ner mot järnvägen

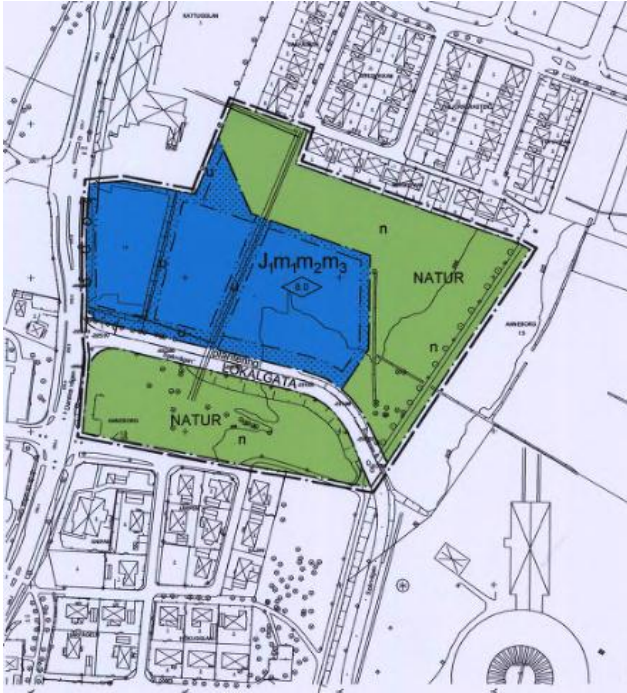


Johan Truff
 Arkitekt
 stadsarkitekt

Pär Larsson
 Byråchef
 planingenjör

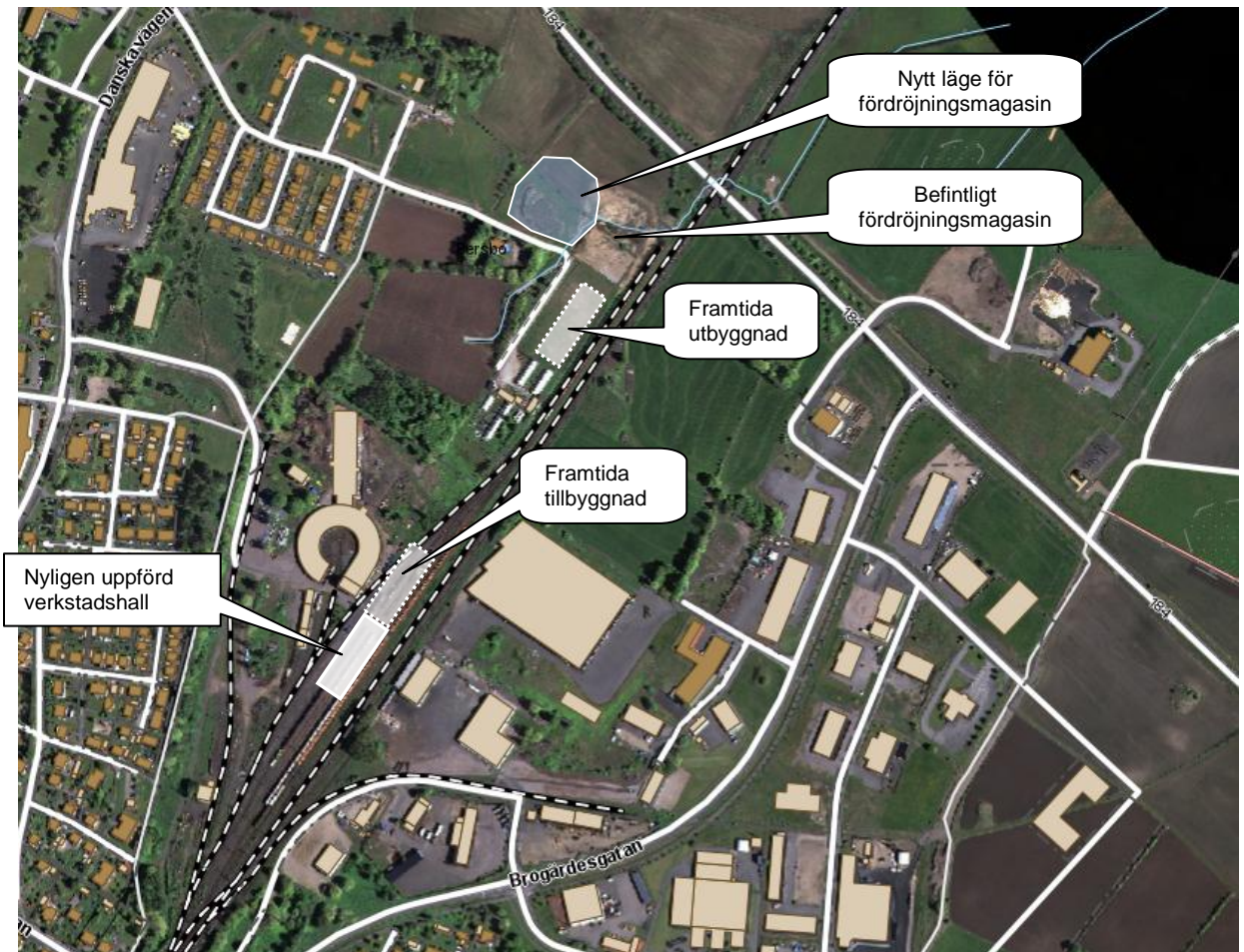


Nuvarande verksamhet – järnvägsändamål – är reglerad i detaljplan antagen 1983 06 02.



Väster om lokstallarna antogs en detaljplan 2007 05 24 som medger småindustri.

I öster och söder gränsar planområdet till detaljplaner antagna 1932 06 10, 1975 12 09, 1996 12 12 och 1990 06 14 med tillåten markanvändning för småindustri och järnväg.



BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Fastigheten är sedan lång tid tillbaka exploaterad. Den ursprungliga bebyggelsen utgjordes av en cirkelformad byggnad – med en "våndskiva" i mitten – och har använts som lokstall och verkstad. Nuvarande lokstall härrör från början av 1900-talet och byggdes till 1912 så att 24 tåg rymdes inom byggnaden. Tre av "stallplatserna" har i stor utsträckning kvar utformningen från ånglokstiden medan övriga är moderniserade i olika omgångar. Lokstallet är idag ett av landets största lokstall och det enda som upptar $\frac{3}{4}$ av en hel stallcirkel.

Byggnaden är upptagen i *"Inventering och dokumentation av industrihistoriska byggnader i Falköpings kommun del 1"* men är inte lagligt skyddad eller klassad som kulturhistoriskt värdefull byggnad. Trots detta har den ett arkitektoniskt och industrihistoriskt värde som manar till varsamhet vid framtida förändringar. Efter tillbyggnad används den numera för reparation och underhåll av tågagnar.

Den andra större byggnaden – som numera är riven – var en 3-våningsbyggnad som användes av tågpersonal för övernattnig. Byggnaderna är/var uppförda med tegelfasader. Förutom dessa fanns/finns några mindre byggnader i trä.



I planbestämmelserna har införts bestämmelser (q) för att skydda byggnaden q₁ (rivningsförbud) resp. q₂ (varsamhet).

Kulturminnesvård (Riksintresse)

Området ingår i ett större område av riksintresse för kulturminnesvård (KR 2-100, kambriosilurområdet) som täcker en stor del av den norra kommundelen.

Som motiv till riksintresset sägs:

Kulturhistorisk region kring de västgötska platåbergen vars breda innehåll speglar väsentliga skeden inom landets agrara och förindustriella landsbygdshistoria från jordbrukande stenålderskulturer till 1700- och 1800-talets agrara revolution, och där gynnsamma naturgeografiska förhållanden bidragit till en landskapsutveckling av rent kontinentala mått, exempelvis ovanligt stora byar. Detta utgjorde också basen för en medeltida stadsbildning vars fortsatta utveckling präglades av järnvägens tillkomst. Området, som har sin tyngdpunkt på Falbygden, har mycket höga pedagogiska och vetenskapliga värden som genom landskapets öppenhet och speciella topografiska egenskaper tydligt kan avläsas.

Infrastruktur (Riksintresse)

Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar, som förbinder Stockholm och Göteborg. Den ingår i det europeiska TEN-T nätet och är utpekad som riksintresse. På stambanan transporteras stora mängder gods även farligt gods.

Naturvård/Friluftsliv

Inom planområdet finns inga större värden ur naturvårds- eller friluftssynpunkt.

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar registrerade.

Allmänna ledningar

Genom planområdet passerar en av kommunens större dagvettenledningar. I den norra delen av planområdet passerar en vattenledning i öst-västlig sträckning. I den västra kanten av planområdet finns flera dag- och spillvattenledningar.

Ledningssträckningarna har säkerställts genom "u-område" i planen.

Fördröjningsmagasin

Strax söder om Norra Tvärvägen har kommunen anlagt ett "fördröjningsmagasin" för dagvatten. Magasinet kommer att flyttas ca: 100 m åt nordost. Den "nya dagvattendammen" redovisas som illustration på plankartan.

MILJÖKONSEKVENSER

Förenligt med 3, 4 och 5 kap. MB

Sammanfattningsvis konstateras i den till planförslaget hörande MKB:n (miljökonsekvensbeskrivningen) att en ändrad markanvändning enligt föreliggande planförslag inte kommer att påverka miljön i oacceptabel utsträckning. Behovsbedömningen och avgränsningen redovisas närmare i MKB:n. Nedan följer en kort sammanfattning.

"Inom verkstadsområdet finns förorenad mark och flera möjliga föroreningskällor har identifierats. Miljötekniska utredningar har utförts och en åtgärdsutredning håller på att tas fram. Inför bygg- och markarbeten kommer fler undersökningar att behöva utföras samt vid behov sanering eller andra åtgärder. Fortsatt byggande bedöms vara positivt, då detta leder till att marken saneras eller åtgärdas.

En särskild riskbedömning har tagits fram avseende järnvägstrafik och transport av farligt gods. Denna visar på höga risknivåer för anställda och personer som vistas inom området närmast järnvägen. Om byggnader ska uppföras närmare järnvägen än 40 m krävs att riskförebyggande åtgärder vidtas.

Området ligger inom ett mycket storskaligt riksintresse för kulturmiljön, men påverkar inte dess värden. Lokstallarna från 1906 är kulturhistoriskt intressanta, men saknar formellt skydd. Detaljplanen innebär att den järnvägshistoriska kontinuiteten bevaras. Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms vara små. Påverkan på stadsbilden i helhet bedöms som mycket liten. Lokstallet, sett från tåg, skymms då utbyggnad av verkstadslokalerna ger en avskärmning mot järnvägen.

Planförslaget ökar närheten till rekreation- och friluftsliv. Vid planering av friluftsområdet bör hänsyn tas till risker från farligt gods-transporter samt till bullernivåerna. Området är, liksom stora delar av Falköping, utsatt för kraftigt buller från vägar och järnväg. Planen medför ej betydande förändring av bullersituationen. Den ökning av trafiken som kan fås på infartsgatorna bedöms vara måttlig. Trafiken på väg 184 och Västra stambanan påverkas inte av planen.

Dagvattnet leds via en dagvattendamm till ett norrgående dike väster om stambanan. Mängden dagvatten kommer att öka och det bör säkerställas att dagvattendamm och diken har kapacitet för högre flöden. Planen medför inte någon påverkan på grundvattnet. Åtgärder för att sanera eller minimera spridning av markföroreningar bedöms kunna leda till att grundvattnets kvalitet på sikt förbättras.

Sammantaget bedöms detaljplanen, exklusive risker från transport av farligt gods, medföra liten påverkan på miljön eller människors hälsa. Byggnationer mycket nära järnvägen, där transport av farligt gods sker, kommer dock innebära en avsevärd risk för framförallt yrkesverksamma inom området."

Generellt biotopskydd

Inom planområdet finns ett par stenmurar eller snarare rester av stenmurar som omfattas av det generella biotopskyddet. Stenmurarna kan förhoppningsvis kvarligga orörda eftersom de antingen ligger inom område med krav på plantering (gäller verkstadsmarken) eller inom den norra delen med naturmark avsett för friluftsliv. De bedöms därmed kunna förbli orörda.

Planförslaget medför att en befintlig dagvattendamm flyttas cirka 100 m åt nordost. Flyttningen av dammen innebär att ungefär 50-75 m stenmur kommer att behöva flyttas eller, om detta inte är möjligt, tas bort. För ett ingrepp i stenmurar krävs dispens från länsstyrelsen enligt 7 kap 11§ miljöbalken. Inom området finns i övrigt inga ur naturvårdssynpunkt kända värden.

Dagvatten/våtmarker

Genom planområdet från sydväst mot nordost går en större dagvattenledning (1200-ledning). Denna transporterar dagvattnet från en stor del av stan, på "Mössebergssidan", via fördröjningsmagasin under väg 184 (Skaravägen) och därefter i dike norr ut till Friggeråkers by. Dagvattenhanteringen har ytterligare beskrivits i MKB:n.

Grundvatten

Planområdet ligger inom områdena för de två större grundvattenförekomsterna "Falköping kalksten" och "Falköping-Skövde". Båda är grundvattenförekomster i sedimentärt berg. År 2009 bedömdes den kemiska och kvalitativa statusen vara god. För förekomsten gäller som miljökvalitetsnorm att den kemiska och kvantitativa statusen år 2015 ska vara god. Risk finns dock att miljökvalitetsnormen avseende kemiska statusen inte uppnås då det konstaterats att föroreningsnivån i grundvattnet lokalt är stor/mycket stor.

Hydrogeologiska observationer har gjorts i samband med utförda miljötekniska undersökningar inom Ranten 1:8. Grundvattenytans nivå har observerats till cirka 1,8 - 2 m under markytan. Grundvattnets strömningsriktning inom Ranten 1:8 har bedömts vara riktad åt öst till sydost. Markföroreningar har påträffats inom Ranten 1:8 och grundvattnet har i utförda undersökningar konstaterats vara påverkat av föroreningar. Spridningsförutsättningarna har bedömts vara goda då jordlagren är att betrakta som relativt genomsläppliga. Inga brunnar för dricksvattenuttag finns inom planområdet. Utförligare beskrivning finns i MKB:n.

Stads- och landskapsbild

Området har sedan lång tid tillbaka använts för järnvägsändamål och ligger i anslutning till andra verksamhetsområden i såväl öster Brogårdets industriområde som i norr Skaraborg Logistic Center. Utförligare beskrivning finns i MKB:n.



Förorenad mark

Den södra delen av planområdet har sedan lång tid använts för järnvägsändamål. Det första lokstallet uppfördes redan 1858 och nuvarande lokstall härrör från 1906. Området används idag, och har tidigare huvudsakligen använts, för mekaniskt verkstadsarbete innefattande reparation och underhåll av lok och tågagnar.

Den tidigare verksamheten inom området har medfört stor risk för att marken skulle vara kontaminerad med miljöfarliga ämnen. Bl.a. fanns uppgift om att ett 80 m³ stort utsläpp/läckage av dieselolja skulle ha förekommit på 1980-talet. Inför den nyligen färdigställda byggnationen har företaget, BS Mekaniska, låtit göra en grundlig markundersökning och bl.a. tagit ett 80-tal jordprover i marken för analys. Resultatet visade att stora mängder förorenade massor fick grävas ur och forslas bort för omhändertagande.

Flera utredningar och provtagningar av mark och vatten utfördes mellan åren 1993-2004 inom olika delar av området. Fortsatta markundersökningar pågår för närvarande inom det som har varit SJ:s gamla verksamhetsområde på fastigheten och avsikten är att en åtgärdsutredning ska tas fram under 2013.

Enligt en ansvarsutredning som utfördes 2004 har SJ huvudansvaret för de markföroreningar som konstaterats inom området. Ett flertal potentiella föroreningskällor inom området har identifierats i de hittills genomförda undersökningarna.

Ytterligare prover och analyser har gjorts inom övriga delar av fastigheten vilket framgår miljökonsekvensbeskrivningen.

Olyckor/farligt gods

Fastigheten Ranten 1:8 ligger i omedelbar närhet till såväl Västra stambanan som Norra Tvärvägen (väg 184) vilka båda utgör transportleder för farligt gods. Parallellt med planförslagets upprättande har därför WSP, på kommunens uppdrag, genomfört en detaljerad studie och riskbedömning som underlag till detaljplanen och MKB:n. Nedan följer en kort sammanfattning av rapporten.

"Enligt länsstyrelserna i Skånes, Stockholms och Västra Götalands län ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagande av detaljplan inom 150 meter från farligt godsled. Syftet med denna riskbedömning är att utreda lämpligheten med planerad exploatering inom planområdena med avseende på järnvägstrafik och transport av farligt gods på väg och järnväg. Målet är att fastställa om de markanvändningsförslag som utreds kan genomföras, samt vid behov föreslå lämpliga riskreducerande åtgärder.

De risker som har beaktats är uteslutande sådana som är förknippade med plötsligt inträffade skadehändelser (olyckor) kopplade till transporter av farligt gods och urspårning av tåg. Enbart risker som kan innebära livshotande konsekvenser för människor. Riskbedömningen inkluderar riskidentifiering, riskuppskattning och riskvärdering, osäkerheter och känslighetsanalys samt riskreducerande åtgärder.

Använda metoder beskrivs i respektive kapitel. De risker som identifierats för planområdena är:

- Olycka vid transport av farligt gods på väg.*
- Urspårning av gods- eller persontåg*
- Olycka vid transport av farligt gods på järnväg.*

I riskbedömningen har riskmåttet individrisk och samhällsrisk använts för att uppskatta risknivån. Som acceptanskriterier för individ- och samhällsrisk används de som är framtagna av DNV på uppdrag av Räddningsverket (numera MSB).

Verksamheten vid BS Mekaniska AB kategoriseras som järnvägsrelaterad och därav accepteras att acceptanskriterierna för individrisken är en 10 faktor högre än DNV:s kriterier. Beräknade individ- och samhällsrisknivåer visar att individrisknivån för 3:e man är oacceptabelt hög fram till omkring 25 meter från järnvägen och inom ALARP (as low as reasonably practicable), upp till 40 m från järnvägen. Bortom 40 meter är individrisknivån enligt valda riskkriterier att betrakta som acceptabelt låg för 3:e man.

Individrisknivån för anställda är oacceptabelt hög fram till omkring 5 meter från järnvägen och inom ALARP upp till 30 m från järnvägen. Bortom 30 meter är individrisknivån enligt valda riskkriterier att betrakta som acceptabelt låg för anställda.

Slutsats

Som slutsats rekommenderas i rapporten:

- För befintliga byggnader skall område mellan byggnad och järnväg utformas så att det ej uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
- Tillkommande bebyggelse bör inte placeras närmare järnvägen än 40 m. Om skyddsavstånd på 40 meter från järnvägen ej är möjligt som riskreducerande åtgärd skall istället följande åtgärder genomföras:
 - Fasadkonstruktion.
 - Ventilation.
 - Placering av entréer och nödutgångar.
 - Områdets utformning mellan byggnad och spår

I planbestämmelserna har införts krav på byggnadernas utformning med hänsyn till riskbedömningen. Av naturliga skäl kan inte planbestämmelserna formuleras så detaljerat som önskvärt på plankartan utan hänvisning sker till nedanstående åtgärdshänsyn.

Åtgärder

Det huvudsakliga riskbidraget från Västra stambanan orsakas av urspårat tåg. Följande riskreducerande åtgärder skall beaktas för att reducera risken i befintlig bebyggelse resp. för nytillkommande bebyggelse.

- **Skyddsavstånd** - Skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd har hög tillförlitlighet och fungerar oberoende av andra åtgärder. Åtgärden är mest effektiv på korta avstånd och effektiviteten avtar med avståndet.

Om skyddsavstånd används som riskreducerande åtgärd bör hela området som omfattas dels behållas bebyggelsefritt och dels utformas så att ytan inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. I detta fall är det främst aktuellt att utforma ytan mellan (befintlig) verkstadsbyggnad och spår så att den inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Detta kan ske genom prickmark i planen.

Området i närmast anslutning till järnvägen kan utformas så att det ej uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Detta kan exempelvis utföras genom att buskar och träd planteras samt anläggande av rabatter. Genom att styra var människor befinner/uppehåller sig reduceras konsekvenserna av en olycka.

Tillkommande bebyggelse inom planområdet bör inte placeras närmare järnvägen än 40 meter. Om skyddsavstånd på 40 meter från järnvägen ej är möjligt bör istället nedan nämnda åtgärder genomföras.

- **Områdets utformning mellan byggnad och spår** - Enligt Skyddsavstånd ovan, alternativt mur/vall/plank för att uppnå samma effekt.

- **Fasadkonstruktion** – Fönsterarean på fasader som vetter mot järnvägen bör minimeras för att minska konsekvenser till följd av värmestrålning, explosioner etc. Med färre öppningar minskas den svagaste konstruktionsdelen i fasad och skador till följd av glassplitter undviks i möjligaste mån. En tät fasad minskar även inläckage av giftiga gaser. Konsekvensen för personer som befinner sig inomhus reduceras i det fall då få eller inga fönster vetter mot transportled.

Fasader och tak inom 40 meter från järnväg skall utföras i obrännbart material. Samma fasader utförs utan ventilationsöppningar. Fasader inom detta område som innehåller fönster/glaspartier utförs i lägst brandklass EW 30. Fönster utförs ej öppningsbara.

- **Ventilation** – Då öppningar för tilluft placeras på tak eller oexponerad sida hindras/avsevärt försvåras spridning av gaser eller rök från järnvägen. Möjlighet att stänga av tilluften helt är också en riskreducerande åtgärd. Ventilationsåtgärder reducerar främst konsekvenserna av gasutsläpp och brandgaser.

- **Entréer och nödutgångar** – För att underlätta trygg och säker utrymning av byggnaderna i händelse av olycka, bör entréer placeras bort från järnvägen. Av brandtekniska skäl kan byggnaders djup dock innebära att nödutgångar även måste finnas i fasaden mot järnvägen. Dessa antas dock inte användas i händelse av olycka utanför byggnaden, eftersom en sådan olycka inte utlöser något utrymningslarm som manar folk till att använda nödutgångar. Då kan utrymning i stället styras mot kända utgångar med hjälp av personal och räddningstjänst.

FÖRÄNDRINGAR

Bebyggelse

BS Mekaniska

Som framgått ovan är huvudsyftet med planförslaget att möjliggöra en fortsatt framtida utveckling för företaget (BS Mekaniska AB) inom sitt område med reparation och underhåll av tåg. För att slippa koppla isär tågagnarna eller tvingas låta verkstadsportarna vara öppna för de delar av tåget som står utanför krävs relativt långa verkstadsbyggnader.



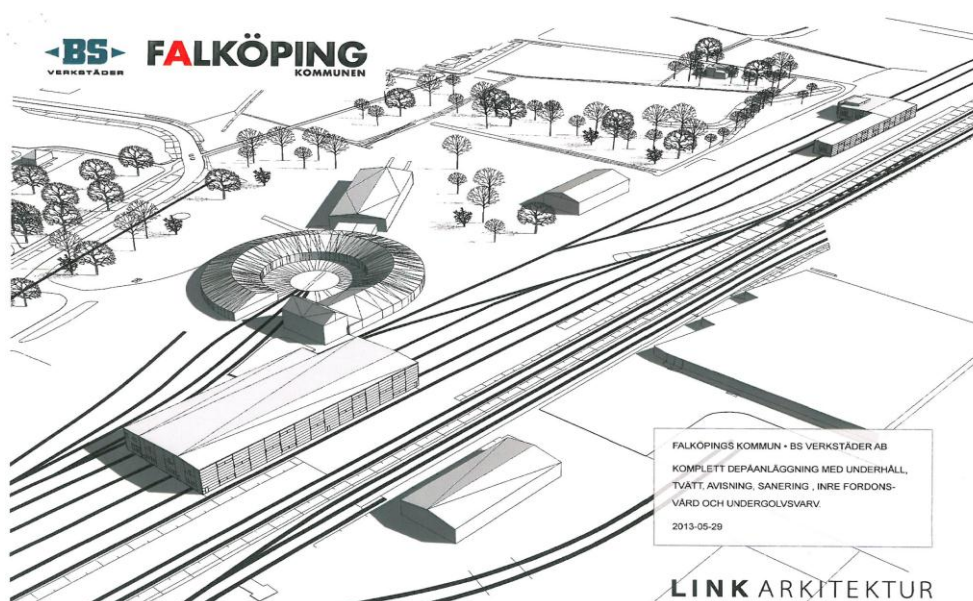
Fasad mot Öster



Fasad mot Söder

Den nyligen uppförda verkstadsbyggnaden är en verkstadshall om ca: 2 700 m² (90 x 30 m) och en lagerhall om ca: 600 m². Inom en relativt snar framtid har företaget uppgivit att man förmodligen kommer att ha behov av att förlänga byggnaden med ytterligare 100 m.

Den totala byggrätten medger en utbyggnad med ca: 6 000 m².



Oexploaterade tomter

Inom befintlig detaljplan finns ett 30-tal oexploaterade tomter för småhus. Området har inte varit attraktivt för bostadsbyggnation, främst för att det är lite "låglänt" och kan kännas inklämt mellan Norra Tvärvägen och stambanan. Området har hittills använts som åkermark.

Från boende i Anneborgsområdet har framförts önskemål om att området skulle iordningsställas för rekreation och friluftsliv. Planförslaget innebär en ändrad markanvändning från bostäder till friluftsområde/idrott. Planförslaget medger anläggandet av en fotbollsplan. Som tillfällig markanvändning tillåts jordbruk fram till 2016.

Förorenad mark

Som framgått ovan och som även beskrivits i MKB:n föreligger risk för att ytterligare mark, förutom den mark som redan är sanerad, kan vara kontaminerad med föroreningar. Fortsatta utredningar och provtagningar krävs för att kartlägga var markföroreningar förekommer inom verkstadsområdet och i vilken omfattning. Utredningarna bör även kartlägga föroreningarnas spridningsvägar och bedöma spridnings- och exponeringsriskerna. Kommande utredningar bör även redovisa åtgärder för att minska spridning av föroreningar samt för att minska risken för återförorening av redan sanerad mark.

Vidare bör det klargöras vilka bakgrundshalter som kan tillämpas för området, särskilt med tanke på förekomst av alunskiffer i berggrunden, vilket kan medföra naturligt förhöjda halter av metaller och petroleumkolväten.

Asfaltering av marken inom Ranten 1:8 kan vara positivt ur miljösynpunkt, då föroreningarnas tillgänglighet för djur och människor minskas liksom urlakningen av marken. Att hårdgöra ytorna medför dock en ökning av mängden dagvatten från området som måste omhändertas.

Ansvaret och villkoren i övrigt för att kunna utnyttja byggrätterna som planen medger framgår av genomförandebeskrivningen nedan.

Trafik

Angöring

Tillfarten till Ranten 1:8, lokstallarna, sker som idag via "Spårvägen". Planutvidgningen för BS Mekaniska AB innebär att ca: 60 m av gatan kommer att överföras till kvartersmark.

Tillfart till det föreslagna friluftsområdet sker via Anneborgsgatan.

GC-väg

Från Mössebergsgatan i söder och norr ut till Anneborgsområdet leder en befintlig gc-väg parallellt med planområdesgränsen i väster. På lokstallsområdet har gc-vägen kantats av buskar och sly som kanske inte gett det bästa intryck och dessutom inneburit att gångvägen kännts en aning otrygg. Överskottsmassor från den pågående byggnationen har lagts upp som bullerskydd mot bostadsområdet i väster och kommer att besås och planteras.

I den södra delen passerar gc-vägen genom ett tätt parti med buskar som ligger på Ranten 1:1. Planförslaget innebär att ca: 1 000 m² överförs till allmänplatsmark och kommer att rensas upp.

Gångvägarna i övrigt inom området kommer att kantas av alléträd. Inom naturområdena kommer läplanteringar att utföras.

Parkering

Parkeringsbehovet skall tillgodoses på kvartersmark.

Teknisk försörjning

Allmänna ledningar för ren-, spill- och dräneringsvatten finns utbyggt i området.

EI

I områdets västra del, i höjd med nuvarande infart från Spårvägen, finns en befintlig transformatorstation som ingår i det allmänna distributionsnätet.

Geotekniska förhållanden

Någon geoteknisk undersökning har inte genomförts i området. Utifrån tidigare erfarenheter från närliggande områden bedöms grundläggning "normala byggnader" kunna ske på normalt sätt med platta på mark.

För större byggnader, som verkstadsbyggnader e.t.c., kommer byggnadsnämnden att ställa krav på separat geoundersökning i samband med bygglovprövningen.

Radon

Området ligger inom högriskområde för radon. Inom sådana områden skall bostadsbyggnader uppföras med radonsäker grundläggning.

Natur

Som framgått av miljöbedömningen hyser området inga högre naturvärden.

Länsstyrelsen framförde i sitt granskningsyttrande att "Om det mot förmodan upptäcks ovanliga eller känsliga arter i dagvattendammen som ska flyttas kan man ta med dem för sig till det nya stället", vilket skall beaktas. Alternativt kan man ta med en del av övre jordlagret i dammen för att påskynda vegetationsetableringen i den nya dammen.

Utformning

Som framgått av beskrivningen (sid 7 ovan) har den befintliga lokstallsbyggnaden ett arkitektoniskt och industrihistoriskt värde. På plankartan har införts bestämmelser som manar till varsamhet vid framtida förändringar samt förbud mot rivning. Som vägledning vid bedömningen av varsamhetsaspekten kan ovan redovisad inventering utgöra ett viktigt underlag.

ÖVRIGT

Detaljplanen har utarbetats i samråd med berörda huvudintressenter, fastighetsägare, miljöförvaltningen, kommunens park- och gatuavdelning och länsstyrelsen.

Lennart Krook
Stadsarkitekt

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.

Tidsplan

Detaljplanen kommer att handläggas med normalt planförfarande och beräknas, efter samråd och utställning, kunna antas under vintern/våren 2013/2014.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det datum planen vunnit laga kraft. Efter genomförandetidens utgång får byggnadsnämnden pröva ansökningar som överensstämmer med planbestämmelserna.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats. Det innebär att kommunen ansvarar för utbyggnad samt framtida drift och underhåll av allmän plats. Kommunen ansvarar också för det allmänna VA-ledningsnätet.

Avtal m.m.

Exploateringsavtal för planens genomförande skall upprättas mellan kommunen och ägaren till Ranten 1:8 där bl.a. de ekonomiska åtagandena för flyttning av dagvattendammen och kulvertering av vattenledningen regleras.

Ranten 1:8 måste även träffa avtal med ägarna till Anneborg 2:4 och Ranten 1:1.

Rättigheter

De rättigheter som berörs redovisas i fastighetsförteckningen. I fastighetsförteckningen redovisas inte de jordbruksarrenden som Falköpings kommun upplåtit inom området.

Fastighetsbildning m.m.

Det ankommer på fastighetsägaren till Ranten 1:8 (BS Mekaniska AB) att ta initiativ till de fastighetsregleringar som krävs för planens genomförande i den delen som berör mark för järnvägstrafik (T₁)

Kommunen initierar fastighetsbildning för förvärv av mark från Ranten 1:1 (gäller NATUR i södra delen).

Gator och ledningar

Planförslaget innebär inga större investeringar eller ombyggnader av gator och ledningar.

Allmän platsmark/natur

Gång- och cykelvägen, väster om planområdet, ligger utanför planområdet utom en mindre del i söder och ingår i kommunens primära gc-nät. Inom planområdet har BS-mekaniska uppfört en skyddsvall som skall besås och planteras. I planeringen skall ingå alléträd för att kanta gc-vägen.

Kostnader

Kommunen bekostar utbyggnaden av gator och det allmänna ledningsnätet. Utöver dessa kostnader har planen inte bedömts medföra några större kostnader beträffande investeringar i infrastrukturen.

Kostnaderna för planens upprättande kommer att tas ut som en del i bygglovavgiften i samband med framtida byggnationer.

Andra avgifter och taxor

Den som köper mark inom planområdet får stå för kostnaderna för fastighetsbildning, lagfart m.m.

Kommunens kostnader för utbyggnad av det allmänna va-nätet finansieras genom att anslutningsavgift (anläggningsavgift) tas ut från den som köper mark.

Anslutningsavgift (anläggningsavgift) för vatten och avlopp tas ut enligt gällande taxa när avgiftsskyldighet inträder.

Inlösen och ersättning

Antagen detaljplan som vinner laga kraft ger kommunen rätt att lösa mark som enligt planen skall användas för allmänna platser (allmän platsmark). Berörd fastighetsägare har rätt att kräva sådan inlösen från kommunen.

Kommunen är skyldig att betala ersättning för mark som skall lösas in.

Förorenad mark

Fastighetsägaren ansvarar för de undersökningar och saneringsåtgärder som kan komma att visa sig nödvändiga att genomföra innan byggrätterna enligt detaljplanen får ianspråk tas. Ex.vis. föreslås i MKB:n 5.1.4 att en översiktlig historisk utredning och riskbedömning utförs enligt Naturvårdsverkets metodik (MIFO fas 1) för inventering av förorenade områden Anneborg 2:4.

Även inom övriga områden med misstänkta markföroreningar, t ex i samband med utbyggnader, kan miljötekniska undersökningar och saneringsåtgärder komma att krävas innan bygglov medges. Sanering/efterbehandling av förorenad jord är miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken (SFS 1998:808) och som sådan, beroende av mängden förorenade massor, anmälnings- eller tillståndspliktig.

Lennart Krook
Kommunarkitekt

Checklista miljöbedömning

| FAKTORER | PÅVERKAN | | | KOMMENTARER |
|--|----------|-------|-------|---|
| | stor | liten | ingen | |
| Internationella konventioner (NATURA 2000, Världsarv, UNESCO, CW-område) | | | x | Berörs inte. |
| Miljöbalken 3, 4 kap (Riksintressen) | | (x) | x | Berörs inte |
| Miljöbalken 7 kap (biotopskydd, natur-/kulturresevat) | | (x) | x | Berörs inte |
| Byggnadsminne el. fornlämning | | | x | Inga kända fornlämningar har påträffats inom området. |
| Höga naturvärden (naturvårdsprogram el. nyckelbiotop) | | | x | Inga kända |
| Överensstämmelse med ÖP | | | x | I gällande ÖP har området avsatts för verksamheter. |
| Miljömål | | (x) | x | Påverkas inte |
| Miljö kvalitetsnormer | | (x) | x | Påverkas inte |
| Riktvärden | | | x | |
| Förorenad mark | (x) | x | | Undersökningar i samband med tidigare tillbyggnader visar på förekomst av föroreningar i marken. Stora massor har omhändertagits. Ett genomförande av planen kan vara positivt eftersom förorenade massor blir borttagna. |
| Risk för störningar (buller, lukt mm) | | (x) | x | Minimal. Verksamheten bedrivs huvudsakligen inomhus. |
| Risk för föroreningar | | | x | Minimal |
| Risk för olyckor | | | x | Minimal |
| Den befintliga miljöns känslighet | | | x | Okänslig |
| Mark, vatten och andra resursers förekomst (kvalitet och förnyelseförmåga) | | | x | Ingen |
| Projektets omfattning | | | x | Begränsad |
| Projektets förening med andra projekt | | | x | Oberoende |
| Projektets utnyttjande av mark, vatten och andra resurser | | x | | Planområdet har en begränsad utsträckning. Inga konkurrerande markanvändningsintressen föreligger |
| Projektets alstrande av avfall | | | x | Ingen utökning |
| Effekternas omfattning | | | x | Ingen |