

Vår ref: Ulf Klevbrant

Datum: 2019-05-28

Dnr: KS/2016:739

Plan- och genomförandebeskrivning

Antagandehandling



Detaljplan för Limmared 12:1 m fl, Limmareds tätort, Tranemo kommun,
Västra Götalands län

Näringslivs- och Strategiska sektionen,
Postadress: 514 80 Tranemo
Besöksadress: Storgatan 26
Telefon: 0325-57 60 00 Telefax: 0325-771 32
www.tranemo.se

Plan- och genomförandebeskrivning	1
HANDLINGAR	3
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	4
FÖRENLIKT MED 3 OCH 5 KAP I MB	5
PLANDATA	5
LÄGE, AREAL OCH MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN	5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	6
ÖVERSIKTSPLAN	6
DETALJPLAN	6
BEHOVSBEDÖMNING.....	6
STÄLLNINGSTAGANDE.....	8
FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH MÖJLIGA KONSEKVENSER	8
NATUR, GEOTEKNIK OCH KULTUR.....	8
Mark och geoteknik	8
Strandskydd	10
Radon 13	
Kulturvärden och fornlämningar	13
BEBYGGELSEOMRÅDEN.....	14
Bostäder och arbetsplatser	14
Tillgänglighet.....	14
Byggnadskultur och gestaltning.....	14
FRIYTOR.....	14
GATOR OCH TRAFIK	15
Gatunät 15	
Gång, cykel och mopedtrafik.....	16
Kollektivtrafik.....	17
Parkering 17	
STÖRNINGAR, HÄLSA OCH SÄKERHET	18
Buller och trafik	18
Bullerberäkning.....	18
Farligt gods/ riskanalys farligt gods på järnväg	19
• Risker med anledning av farligt gods på järnväg	22
• Verksamhetens risk för påverkan på järnvägen.....	23
TEKNISK FÖRSÖRJNING	25
Vatten, avlopp och dagvatten.....	25
Uppvärmning och energi	26
MILJÖKVALITETSNORMER.....	28
MILJÖMÅL	28
GENOMFÖRANDE FRÅGOR	29
Organisatoriska frågor.....	29
Fastighetsrättsliga frågor.....	29
Ekonomiska frågor.....	30
ADMINISTRATIVA FRÅGOR	31
GENOMFÖRANDETID	Fel! Bokmärket är inte definierat.
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.

HANDLINGAR

Generellt upprättas detaljplaner i syfte att säkerställa en rättvis bedömning och avvägning mellan allmänna och enskilda intressen vid planläggning av mark och vatten. Det är bara kommunen som kan besluta att ta fram och anta en detaljplan, detta kallas för det kommunala planmonopolet. Det är även kommunen som ansvarar för tolkningen av de gällande detaljplanerna som innefattar ett varierat antal handlingar beroende på planens omfattning.

Plan- och genomförandebeskrivningen är en handling i text som kompletterar plankartan och är inte juridiskt bindande. Plan- och genomförandebeskrivningen ska underlätta förståelsen av de avvägningar som har gjorts och motivera resultatet och innehåller därför syfte, innehåll och genomförande av planen.

Obligatoriska handlingar i en detaljplan är en plankarta med bestämmelser. Ibland ingår även andra handlingar som till exempel illustrationskarta som enklare visar hur bebyggelsen kan komma att utformas eller en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som redovisar vilken miljöpåverkan en planerad verksamhet kan medföra. Som underlag till detaljplanen tas ofta olika slags utredningar fram, exempelvis trafikutredning, dagvattenutredning, geoteknisk utredning med flera.

När detaljplanen har genomgått detaljplaneprocessen och den vunnit laga kraft, så är plankartan en juridiskt bindande handling som bestämmer vilken användning av mark och vatten som är tillåten. Planen talar om vad som får och inte får göras inom planområdet, vilken typ av bebyggelse och verksamhet man får bygga och hur den ska se ut. Detta görs i plankartan med hjälp av linjer, symboler och bestämmelser.

Det finns två olika processer som en detaljplan kan genomgå innan den blir antagen: Standardförfarande (som används när detaljplanen är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande, inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse, eller att den medför en betydande miljöpåverkan.) eller utökat förfarande. Den här planen hanteras med standardförfarande och följande handlingar medföljer:

Planhandlingar:

- Plan- och genomförandebeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser

Övriga handlingar:

- Behovsbedömning
- Fastighetsförteckning (Publiceras ej på Internet)
- Grundkarta (ingår i dokument plankarta)

Utredningar:

- Geoteknisk utredning
- Riskanalys farligt gods på järnväg

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Ardagh Glass Limmared AB har sin nuvarande verksamhet inom fastigheten Limmared 12:1. Nuvarande detaljplaner för området reglerar användning, byggrätt/byggnadshöjd etc. på ett sådant sätt att företagets utbyggnadsmöjligheter är mycket begränsade.

Planområdet har tidigare varit planlagt som både industri- och kontorsändamål och planens många höjd- och exploateringsregleringar (främst i form av prickmark) har för företaget inneburit svårigheter vid om- och tillbyggnad. Mer generella regleringar föreslås för att göra planen mer flexibel och anpassad efter företagets framtida behov.

FÖRENLIGT MED 3 OCH 5 KAP I MB

Planförslaget bedöms vara förenligt med Miljöbalkens grundläggande hushållningsbestämmelser för mark och vatten. Den tänkta markanvändningen medför inte heller att miljökvalitetsnormerna enligt 5 kapitlet MB överskrids eller att människor utsätts för varaktig störning.

PLANDATA

LÄGE, AREAL OCH MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Planområdet är beläget i den norra delen av Limmared, väster om Storgatan (väg 157) och norr om Muntebovägen. Området omfattar totalt ca 13,7 ha, varav 4890 m² utgör naturmark med en gång- och cykelväg utmed järnvägen/ån. Resterande mark är i huvudsak kvartersmark för industri (Limmared 12:1 och 11:1, Ardagh). Två mindre fastigheter (totalt ca 2400 m²) utgörs av kvartersmark för tekniska anläggningar; "E". Limmared 12:5 (Vattenfall Eldistribution AB) och Limmared 23:3 (Tranemo kommun).



Planområdets utbredning och placering i Limmared

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

ÖVERSIKTSPLAN

En kommunomfattande översiktsplan för Tranemo kommun antogs av kommunfullmäktige 2010-10-25. I denna är aktuellt planområde markerat som detaljplanelagt för industri. Några särskilda restriktioner för området har inte tagits upp.

DETALJPLAN

Planområdet ingår i en detaljplan antagen 1999. Denna plan omfattade tidigare ett större område, men i samband med att planen norr om antogs, fick delar av planen nya bestämmelser. (Detaljplan för Limmareds skogar och Ardagh, Limmared 26:1 m fl. Antagen 2015.) En mindre del av planområdet berörs av detaljplanen som antogs 2015. Det är ett område längst upp i nordväst som tagits med för att ett sammanhängande byggrättsområde ska få samma höjdbestämmelse. Området hänger ihop med det byggrättsområde inom vilket företaget redan idag har höga byggnader och skorstenar och som nu föreslås få en högsta tillåten nockhöjd på 60 m (utöver denna höjd får skorstenar och andra tekniska anordningar uppföras).

Gällande detaljplan för nu aktuellt område anger användningssättet "industri" inom vissa delar av området och "lager" inom andra. Uppdelningen är begränsande för framtiden. Idag gäller även en precis avgränsning av byggnadshöjd uppdelat mellan ett flertal olika områden och höjder. Även denna reglering är en begränsande faktor i samband med framtida behov av om- och tillbyggnader.

BEHOVSBEDÖMNING

Enligt plan- och bygglagen (PBL 4:34) ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas om detaljplanen medger en användning av mark, byggnader eller andra anläggningar som innebär betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållning med naturresurser. Redovisningen ska uppfylla kraven i 6 kap, 7 § första och andra styckena i miljöbalken. Enligt 3 kap, 8 § i samma lag, anges att även bestämmelserna i miljöbalkens 6 kap, 11–18 och 22 §§ ska tillämpas om planens genomförande antas medföra en betydande miljöpåverkan.

En behovsbedömning är genomförd för att utreda huruvida planförslaget bör innehålla en miljöbedömning/miljökonsekvensbeskrivning.

Behovsbedömningen sammanfattas nedan:

Platsens förutsättningar

Planområdet utgörs av Limmared 12:1 och är beläget väster om väg 157 och öster om Månstadsån i Limmared samhälle. Planområdet nyttjas i dag, i enlighet med detaljplan från 1999, för industriändamål. Det utgörs av ett större antal fabriksbyggnader i olika storlekar och höjder i vilka Ardagh AB bedriver sin verksamhet med tillverkning av glasförpackningar.

Byggnaderna utgörs dels av äldre fabriksbyggnader i tegel, trä och puts och dels av nyare fabriks- och lagerlokaler i huvudsak uppförda i plåt, tegel och fasadplattor. Byggnaderna varierar i höjd mellan 8 och 32 meter samt en skorsten som når över 100 meter.

Omkringliggande bebyggelse, öster och söder om väg 157 samt på samma sida som planområdet utgörs i huvudsak av en- till trevånings bostadshus men även en mataffär, ett vårdshus, en bensinmack och räddningstjänsten.

Området är relativt flackt. En mindre vall med sluttning ned mot Månstadsån utgör områdets enda egentliga höjdskillnad.

Planens styrande egenskaper

Planförslaget medger industriverksamhet för all kvartersmark, med undantag för två mindre områden avsedda för befintliga tekniska anläggningar. Markområdet mellan befintlig gång- och cykelväg och Sämån läggs fast som naturmark. Planbestämmelser reglerar byggnadshöjden utifrån både befintliga förhållanden och hänsyn till omgivande bebyggelse.

Planens tänkbara effekter och konsekvenser

Nu gällande plan reglerar byggnadshöjden till mellan 6 och 105 meter.

Höjdbegränsningarna är uppdelade i ett stort antal områden. Inom en stor del av planen (södra delen) tillåts endast Lager (U). Båda dessa förhållanden innebär en begränsning i företagets möjligheter till om-/tillbyggnad. Det nya planförslaget innebär mer generella höjdbestämmelser. Inom den södra delen medges en totalhöjd på 40 meter och i norr medges en nockhöjd på 60 meter och därutöver möjlighet att uppföra skorstenar och andra tekniska anordningar. Närmast Storgatan regleras höjden till 12 meter. Motivet till höjden 60 meter är framför allt ökade krav på "bästa möjliga teknik", t ex vad gäller rökgasrening.

Området är redan idag till största del exploaterat med stora byggnader och trafikytor. Planförslaget bedöms därför innebära mindre påverkan på omkringliggande bostadsområden, stadsbild etc.

Om företaget ökar sin produktion kan trafikmängden på angränsande gator/vägar komma att öka. Detta gäller främst transporter till och från området med ett ökat buller som följd. En ökning av antalet transporter kan innebära krav på bullerdämpande åtgärder mot bostäderna utmed Vallvägen som redan idag är bullerstörda.

STÄLLNINGSTAGANDE

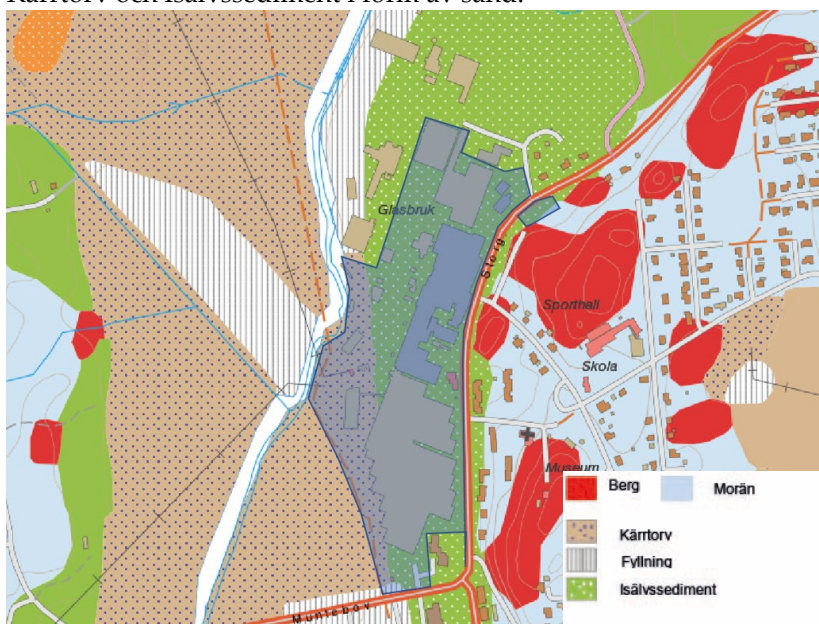
Ingen av de ovan nämnda effekterna förväntas var för sig eller sammantaget ge en betydande miljöpåverkan. Slutsatserna av behovsbedömningen är att genomförandet av planen inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan såsom avses i plan- och bygglagen 4 kap eller i Miljöbalken 6 kap. Det finns därför inte något behov av en Miljökonsekvensbeskrivning.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH MÖJLIGA KONSEKVENSER

NATUR, GEOTEKNIK OCH KULTUR

Mark och geoteknik

Planområdet består till största del av redan exploaterad mark i form av befintlig bebyggelse och privata och allmänna vägar och järnvägar. Utifrån Sveriges geologiska undersökning (SGU) har konstaterats att jordarterna i området till största del består av Kärrtorv och Isälvssediment i form av sand.



Geotekniska undersökningar har genomförts med syfte att kontrollera jordens geotekniska egenskaper avseende stabiliteten för framtida byggnation. Markteknisk undersökningsrapport, MUR, två styck upprättade av BGK AB, Arb.nr. 17283, daterade 2018-03-16 och 2019-05-08.

Slutsatsen efter utredningarna är vad gäller;

- **Stabilitet, erosion med nya förhållanden:** En ny jordvall planeras utmed ån med syfte att hindra eventuellt släckvatten att rinna ut i ån. För att detta ska vara genomförbart krävs stabiliserande åtgärder. Ett sätt är att byta ut befintliga jordmassor i slänten mot bergkross. Med tillräcklig utskiftning erhålls då erforderlig stabilitet samtidigt som erosionen också stoppas. En beräkning har gjorts i norra delen där befintlig jord bytts mot bergkross ner till samma nivå som nu inmätt vattenyta. Vid botten har utskiftad jord en bredd på 5 meter och minskar till 2 meter vid släntrönet. Beräkningar visar då att erforderliga säkerhetsfaktorer uppnås.
Liknande beräkningar har utförts i södra delen. Befintlig jord har bytts till bergkross, ca 5 meter brett i botten och 2 meter vid släntrönet. Erosionsskydd vid utloppet på befintlig dagvattenledning ska också anordnas.
Ett alternativ till utskiftning av befintlig jord och ersättning med bergkross är en fortsättning av det spontplank som finns utmed del av den aktuella å-sträckan. Området blir då stabilt och erosionen stoppas. Detta är en kostsammare åtgärd.
- **Grundläggning av byggnader:** Mot bakgrund av förekommande sand är förutsättningarna för grundläggning av byggnader på mark goda. Jordens relativa fasthet är låg till medelhög. Befintlig fyllning som innehåller organisk jord behöver bytas mot ny packad friktionsjord. Omfattningar på utskiftningar kan bestämmas i samband med projektering av byggnationer med kompletterande undersökningar.
Vid gränsen mellan prickmark och byggrätt i väster blir stabiliteten den begränsande faktorn vid projektering av nya byggnader. Det dimensionerande grundtrycket begränsas här till 150 kPa vid nuvarande marknivå. I motsvarande kant mot öster blir jordens känslighet för sättningar begränsande vid dimensionering av byggnaders grundläggning. Dimensionerande grundtryck kan bestämmas i samband med projektering och kompletterande undersökningar för den här delen.
För byggnaders golv i marknivå utläggs dräneringslager minst 200 mm makadam för att erhålla en stabil bädd att gjuta golvet mot. Dränering runt byggnaden utförs med dräneringsrör med utlopp till nytt eller befintligt dagvattensystem. Erforderlig värmeisolering med kapillärbrytande markskivor av cellplats anbringas. För att erhålla en effektiv fuktspärr kan betongplattan gutas mot plastfolie. Markplaneringen utvändigt görs så att tillfredsställande marklutning erhålls från byggnader och yttlig avvattning anordnas av angränsande planer m m.

Bedömningen utifrån genomförd utredning är att byggnation kan ske enligt planförslaget, under förutsättning att grundläggning och stabilitetsåtgärder sker enligt vad som framkommer i den geotekniska utredningen.

Informationstext kring geotekniken har förts in på plankartan; "Grundläggning ska ske och stabilitetsåtgärder utföras enligt till planen hörande geoteknisk utredning."

Strandskydd

Strandskyddet är till för att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för växt- och djurlivet.

Den del av planområdet som är belägen inom 100 m från Månstadsån/ Sämån omfattas av strandskydd. Ett genomförande av planförslaget innebär att kommunen måste upphäva strandskyddet inom det område som föreslås omfattas av kvartersmark för industri. Området redovisas på plankartan.

Den del av strandskyddet som berörs av ett upphävande, ligger huvudsakligen inom redan ianspråktagen kvartersmark och måste anses sakna betydelse för strandskyddets syften.

Utmed halva åsträckan (i söder) går en allmän gång- och cykelväg. Här finns också naturmark mellan ån och gc-vägen. Inom detta område föreslås strandskyddet ligga kvar. Utmed resterande åsträcka går kvartersmarken i stort sett ända fram till slänten ner mot ån och området är ianspråktaget för byggnader, en större transformatorstation/ställverk samt kör- och trafikytor.

Särskilda skäl

Det allemansrättsliga värdet inom kvartersmarken måste idag betecknas som noll eller mycket ringa, med hänsyn till att området inte är tillgängligt;

- Terräng/vegetation inom den närmaste zonen mot ån innebär att området inte är tillgängligt eller lämpligt för friluftsliv.
- Området är ianspråktaget av pågående verksamhet på ett sådant sätt att det inte är lämpligt för allmänheten att vistas inom. Området är även delvis inhägnat.
- Tillgänglighet till ån ges på den västra sidan.



Foto: Den södra åsträckan med befintlig gc-väg och naturmark mellan ån och gc-vägen.

— Naturmark/område inom vilket strandskyddet föreslås ligga kvar.



Foto: Den norra åsträckan. Marken är till stora delar ianspråktagen som industrimark ända fram till slänten ner mot ån.

Värdet för växt- och djurlivet inom den del av strandskyddet som nu berörs måste anses vara litet, eftersom området till stora delar redan är ianspråktaget som tomtmark.

Närmast/utmed ån föreslås att den vall som nu finns utmed ån längre norr ut, förstärks och förlängs. Detta område kan, med rätt utformning, fortsatt utgöra en zon för bevarande av goda livsvillkor för växt- och djurliv. Se "förslag på skyddsåtgärder utmed strandzonen" nedan.

Som särskilda skäl åberopas;

- Området är redan ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.
Verksamheten (Sveriges äldsta glasbruk) har funnits/utvecklats på platsen under lång tid. Företaget utgör självklart en mycket viktig del av Limmareds historia och framtid och ger orten ett stort tillskott av arbetsplatser och därmed underlag för bostäder, service etc. Inom området finns bland annat ett större ställverk (Vattenfall).
- Området behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området.
Den mindre vall som idag finns utmed Sämån (längre norr ut), föreslås förstärkas och förlängas för att kunna fungera som skydd mot att förorenat släckvatten/dagvatten når ån (se vidare under rubrik "Brandvatten").

Kommunens bedömning är att det föreligger särskilda skäl för att upphäva strandskyddet inom hela planområdet. Ardaghs möjligheter att fortsatt nyttja hela området är ett långsiktigt samhällsintresse för såväl Limmareds tätort som för hela Tranemo kommun. Några alternativa ytor utanför strandskyddat område bedöms inte finnas och att flytta verksamheten är ur flera aspekter inte försvarbart (miljö och ekonomi).

Kommunen är beslutsmyndighet. (Planärendet har inletts efter den 1/7 2009.)
I samband med att detaljplanen antas kommer även kommunen att ta beslut om ett upphävande av strandskyddet inom redovisat aktuellt område.

Förslag på skyddsåtgärd utmed strandzonen

Marken nedanför vallen mot ån, utformas lämpligen som ett ensidigt tvåstegsdike, där man strävar efter ett svämplan strax över normalflödesnivån. Svämplanet besås med gräs och får en flödesdämpande funktion samtidigt som det minskar erosion och fungerar som näringsreducerande vid översvämningar. Svämplanet har betydelse för den biologiska mångfalden genom att fungera som spridningskorridor utmed vattendraget under normalflöden. Bredden på svämplanet är betydelsefull för sin funktion och bör, om möjligt, inte understiga 2 m.



Figur: Sektion utvisande ensidigt svämplan.

Friluftsliv och turism

Norr om planområdet går den s.k. Oxabanan, en tidigare järnvägslinje mellan Limmared och Åsunden för vidare transport mot Ulricehamn. Oxabanan nyttjas idag som vandringsled/cykelväg. Från Muntebovägen i söder går en allmän gång- och cykelväg norr ut upp till Månstad. Gc-vägen går i den västra delen av planområdet, passerar sedan ån och fortsätter norr ut. Efter ett tag går den ihop med Oxabanan.

Fornlämningar

Några uppgifter om fornlämningar eller andra kulturhistoriskt intressanta lämningar inom området finns inte.

Radon

Inom området förekommer utifrån länsstyrelsen Västra Götalands rapport *En sammanställning över radonsituationen i kommunerna i Västra Götalands län*, ingen större risk för höga värden av markradon. Vid uppförandet av nya byggnader ska markradonmätning utföras och om resultatet avviker negativt från länsstyrelsens rapport ska byggnader uppföras radonskyddat. Krav med anledning av radonförekomst kan komma att ställas i samband med bygglov.

Kulturvärden och fornlämningar

Inom planområdet finns enligt Riksantikvarieämbetets RAÄ karttjänst inga kända fornlämningar eller särskilda kulturvärden (2017-05-31).

http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html?utm_source=fornsok&utm_medium=block&utm_campaign=ux-test

BEBYGGELSEOMRÅDEN

Bostäder och arbetsplatser

Hela området får användningsbestämmelsen "J" – industri. I gällande plan är de södra delarna reglerade till användningssättet "U" – lager, vilket kan vara en begränsande faktor för framtida förändringar i verksamheten. Motiv till en begränsning av användningssättet för lagerverksamhet bedöms inte finnas. Möjligheterna till utnyttjandet av område för produktion eller lager styrs av hänsynskrav i aktuell bygg- och miljölagstiftning och bedömningar i samband med bygglov.

Tillgänglighet

Inom området finns inga större höjdskillnader. Tillgänglighet, enligt Boverkets författningssamling från 2008, till nya byggnader/lokaler inom området bedöms kunna lösas. Hur detta ska ske redovisas i samband med kommande bygglov.

Byggnadskultur och gestaltning

Långsiktig hållbarhet i planering och byggande innefattar ett helhetsperspektiv och för att kunna utnyttja samhällets befintliga infrastruktur är möjligheten till förtätning av betydelse.

Vid utformningen av nya områden och ny bebyggelse är trygghetsfrågor viktiga. Gestaltningen bör fokusera på brottsförebyggande åtgärder som att till exempel skapa överskådlighet och synlighet. Mörka och trånga platser för gående och cyklister undviks.

Med hänsyn till områdets läge i nära anslutning till Limmareds tätort bedöms det vara av vikt att nya byggnader som uppförs, anpassas till befintlig bebyggelse, miljö och anslutande detaljplan. Inom området tillåts tre skilda höjder (delvis anpassade efter befintliga förhållanden inom området). I norr tillåts 60 meter och därutöver skorstenar. I söder tillåts en totalhöjd på 40 m, d v s här ska skorstenar och andra tekniska anordningar ingå. Det ska observeras att med hänsyn till fallrisken och närheten till järnväg får skorstenar eller andra anordningar inte uppföras till en högre höjd än avståndet till spår. Inom området närmast Storgatan tillåts en totalhöjd på 12 meter.

FRIYTOR

Inom planområdet finns inga friytor för rekreation mer än den allmänna gång- och cykelväg som går utmed järnvägen/ån i den västra delen av området. Gång- och cykelvägen samt naturmarken mellan denna och ån (mark som inte är ianspråktagen som kvartersmark) föreslås få användningsbestämmelsen Naturmark (NATUR) med kommunalt huvudmannaskap. Inom detta område upphävs inte strandskyddet.

GATOR OCH TRAFIK

Gatunät

Området angörs från söder direkt via Muntebovägen alternativt från Väg 157 via Vallgatan i norr, där de flesta transporter idag går. I samband med planprocessen för området i norr framkom att privata bostadsfastigheter utmed Vallgatan upplever att man är bullerstörda. Längre norr ut, utmed Väg 157 finns ytterligare en infartsväg, Oppenstensvägen. Denna väg ägs av Limmareds skogar vars verksamhet omfattas av detaljplanen norr om nu aktuellt område. Limmareds skogar har, enligt uppgift, för avsikt att nyttja denna väg som in- och utfart för sin egen verksamhet. Det skulle innebära att den trafik som idag går till detta område via Vallgatan försvinner härifrån och istället belastar Oppenstensvägen. En sådan åtgärd är positiv för bostäderna utmed Vallgatan och uppväger sannolikt den eventuella ökningen av tung trafik som Ardaghs verksamhet i framtiden kan generera.

Väg 157 är utpekad i funktionellt prioriterat vägnät, som kompletterande regionalt viktig väg för godstransporter, personresor och kollektivtrafik. Extra fokus ska läggas på att söka lösningar som ger god tillgänglighet på dessa vägar. Tre sträckor utmed väg 157 ger möjlighet till in-/utfart. Dessa är placerade vid befintliga infarter. Östra gränsen för Ardaghs fastighet Limmared 12:1, mot väg 157, har en total sträcka på knappt 600 meter. Det har bedömts rimligt att fortsatt möjliggöra befintliga infarter, vilka används sparsamt. Huvudsakliga transporter sker från infarterna via Vallgatan alternativt via den större infarten i söder. Med hänsyn till trafiksäkerhet och framkomlighet på vägen bör, om möjligt, in- och utfarterna minimeras.

Förslaget bedöms inte innebära någon större ökning av trafiken/transporterna till företaget. Planen har visserligen som syfte att underlätta framtida ut-/ombyggnader, men området är redan idag utbyggt med stora produktions- och lagerlokaler. Möjligheten till en ökning av byggnader/produktionen är begränsad. Det som främst påverkar Väg 157 är förslaget på en utökad parkeringsplats öster om vägen. Åtgärden innebär att gångtrafiken som passerar vägen kommer att öka. Alternativa möjligheter har studerats. Med hänsyn till att det redan idag finns ett övergångsställe och en parkering öster om vägen, bedöms konsekvensen ändå vara begränsad.

Aktuella och framtida trafiksiffror inom området

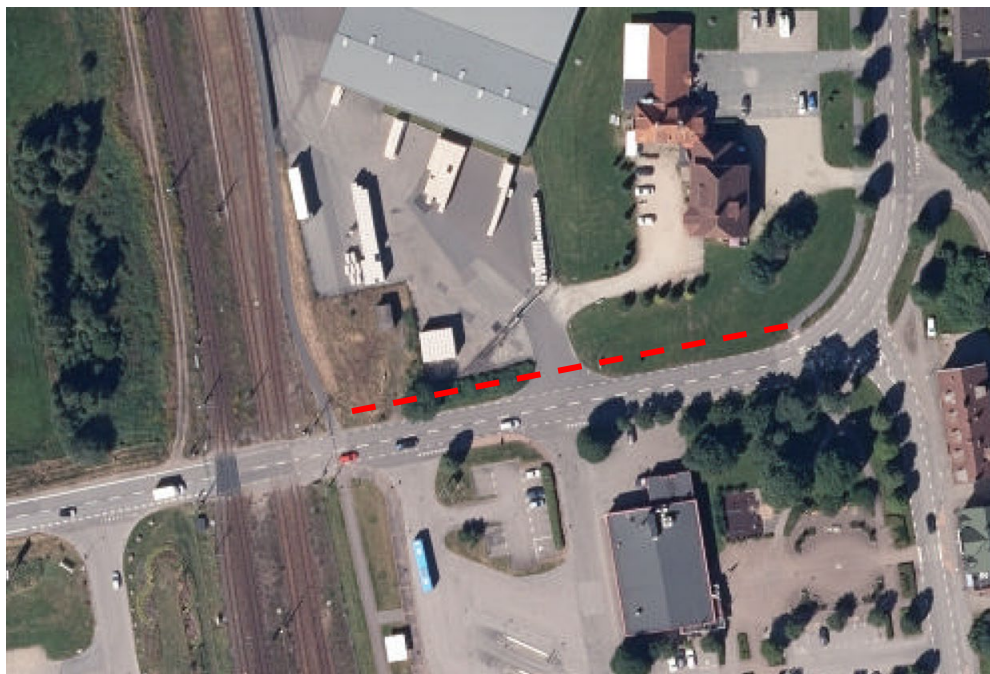
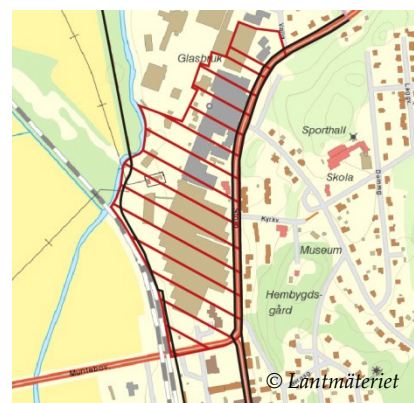
Vid en trafikmätning utmed väg 157 (i en punkt norr om Ardagh) från 2013 uppmättes 2120 fordon/årsmedeldygn. Utav dessa utgjordes 13% av s k tung trafik. Vid bullerberäkningar som presenteras längre fram i detta dokument, används dessa siffror uppräknade med 1,5 % till år 2040. Vid utbyggnad av verksamheten kan trafikmängden komma att öka. För Vallgatan saknas jämförbar mätning men utifrån Ardagh AB:s transportsiffror uppskattas mängden fordon till 300 per årsmedelsdygn varav ungefär hälften bedöms vara tunga fordon. Ardagh får idag en mycket stor del av sitt råmaterial via järnväg och befintligt stickspår in på området.

Tågtrafiken förbi Limmared omfattar enligt Trafikverkets statistik; 12 godståg och 8 persontåg per dygn. Av godstågen går 5 mellan klockan 22-06 och 7 st. dagtid. Samtliga persontåg passerar planområdet under dagtid mellan klockan 06-22. Godstågen kör 90-100 km/h, långsammare vid möte med annat tåg (ca 3-4 per dygn). Två av tågen går till/från Limmared. Alla persontåg gör uppehåll vid platt-formarna söder om Ardagh. Passerande persontåg har därför en betydligt lägre hastighet.

Gång, cykel och mopedtrafik.

Genom planområdet, längs med järnvägs-spåret och sedan vidare norr ut finns en gång och cykelväg som även är markerad som vandringsled, del av Oxaleden. Sträckan utgör resterna av en gammal banvall.

Öster om planområdet löper trottoar på båda sidor om väg 157 men utan vidare koppling norr ut från Limmareds samhälle. Parallellt med planområdets södra gräns, längs med väg 157 saknas trottoar och området kan enbart angöras med cykel, söder ifrån. Mellan kvarteret och Muntebovägen lämnas utrymme, inom gatumark, för att binda ihop gc-vägen utmed Storgatan med gc-vägen som går utmed järnvägen väster om planområdet.



Ortofoto(lantmäteriet): Utrymme ges för att i framtiden förlänga/binda ihop gc-vägen enligt röd streckad markering.

Marken mellan kvarteret och Muntebovägen tas inte med i planförslaget, utan antas tillhöra allmän platsmark – gata. Kvartersgränsen har justerats så att gränsen går någon meter norr om belysningsstolparna utmed Muntebovägen. Fastighetsreglering krävs.

Kollektivtrafik

Busshållplats Sparregatan är belägen öster om planområdet och där stannar buss 208 som trafikerar sträckan Ulricehamn-Tranemo. Cirka 100 meter söder om planområdet ligger Limmared station som både trafikeras med tåg mot Borås/Göteborg och Värnamo/Alvesta samt med lokalbussar mot Tranemo, Länghem, Borås och Ulricehamn.

Parkering

Ardagh har parkering för besökande och anställda på östra sidan av väg 157. Parkeringen är säkerställd i gällande detaljplan antagen 2015, vilken även omfattar Limmared Skogars fastighet och den norra delen av Ardaghs verksamhetsområde. Parkeringsplatserna är idag väl utnyttjade och i framtiden kan det finnas behov av ytterligare parkeringsplatser.

Planförslaget omfattar därför möjligheter till en utökning av parkeringsytan öster om väg 157. Utökningen begränsas av att området är kuperat. En utökning kräver att ytan schaktas ner (möjlig förekomst av berg). En utökning med runt 60-70 p-platser föreslås. Parkeringsytan blir en förlängning av befintlig parkering och får sin infart i samma punkt. Inga nya in-/utfarter mot Väg 157 föreslås.

Närmast mot väg 157 sparas med fördel en ridå med vegetation/träd.



Foto (Google Earth): En utökning av parkeringen mot norr föreslås. Området som omfattas av utökningen utgörs idag av naturmark med lövträd och ligger lite högre än befintlig parkering. Marken sluttar mot öster/sydost.

STÖRNINGAR, HÄLSA OCH SÄKERHET

Buller och trafik

Buller är oönskat ljud som mäts i decibel. Det ljud som uppfattas av människan mäts normalt i så kallad decibel A, skrivet som "dB(A)". Buller beräknat i ett genomsnitt per dygn kallas ekvivalent bullernivå. Decibelskalan är logaritmisk.

Riktvärden för buller från vägtrafik vid **arbetslokaler** (Naturvårdsverket);
65 dBA ekvivalent ljudnivå utanför fasad(frifältsvärde), och
40 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus.

Riktlinjer för trafikbuller vid **bostäder** (förordningen om trafikbuller 2015:216);
Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida
60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

Den genomförda trafikmätningen som 2013 utfördes utmed väg 157 visar att årsmedeldygnstrafiken uppgår till 2120 fordon per dygn med en andel av 13 % tunga fordon.

2016 års Siffror från trafikverket för järnvägstrafik visar en trafikmängd av 8 persontåg och 12 godståg per vardagsmedelsdygn. Totallängd för persontågen uppgår till ca 1000 meter och 6000 meter för godståg. Persontågen färdas med en maxhastighet av 110 km/h men hastigheten förbi det aktuella planområdet beräknas vara ca 50 km/h, med hänsyn till att samtliga persontåg stannar vid Limmareds station. Godstågen färdas med en hastighet förbi planområdet av ca 80-90 km/h.

Bullerberäkning

Bullerberäkningar för trafikbuller har genomförts enligt "Nordisk beräkningsmodell" och gällande EU-krav. Beräkningar avseende vägtrafikbuller har tagits fram med programmet Trivectors bullerprogram och bullerberäkning har gjorts för två punkter. Som utgångsvärden för de aktuella bullerkällorna har Trafikverkets fordonsstatistik för väg använts och räknats upp med 1.5 % år fram till år 2040 (Vallgatan uppräknad med 2% utifrån företagens egna bedömningar). För järnväg har aktuell statistik räknats upp med ca 2 % per år fram till 2040.

De trafikdata som använts i beräkningen är de tidigare presenterade värdena för väg- och järnvägstrafik.

Följande prognostiserade trafiksiffror för år 2040 har använts:

- Väg 157: 3170 fordon/årsmedeldygn varav 13 % tung trafik. 50 km/h (skyltad hastighet)
- Vallgatan: 470 fordon/årsmedeldygn. 40 km/h (skyltad hastighet)
- Järnväg: Total längd persontåg/ dygn = 6750 m och total längd persontåg/ dygn = 1200 meter (se nedan trafikverkets egen prognos för 2040)

Limmared (kust-till-kust) exkl rangering			
	Gods	Regina	Loktåg
Antal tågpassager per vardagsdygn	15	12	12
Medellängd (m)	450	80	120
Maxlängd (m)	650	100	160

Resultat/slutsats: Järnvägstrafiken genererar en ekvivalent bullernivå 10 m från spårmittpå på ca 68 dBA. Närmaste avstånd mellan spår och framtida möjlig fasad inom planområdet är reglerad till ca 40 meter. Bullernivån från järnväg innebär att riktvärdet 65 dBA vid fasad (för arbetslokaler) kan innehållas. Vid nybyggnation inom området bör med fördel planeras så att lokaler/arbetsplatser där man vistas under längre tid undviks i området närmast järnvägen (<50 m från spår).

Vägtrafiken (väg 157) genererar en bullernivå på 59 dBA 10 meter från vägmitt och 54 dBA 10 m från vägmitt Vallgatan. Planförslaget bedöms inte, vad gäller bullernivåer, innebära någon förändring för redan existerande fastigheter utmed väg 157, på motsatt sida från planområdet. Om nya bostäder/byggnader uppförs så bör uteplatser placeras öster om dessa och förslagsvis även sovrum anordnas på den "tysta sidan".

Idag sker bara transport till och från området dagtid men vid en eventuell utökning av produktionen så kan transport även bli aktuell andra tider av dygnet. Då accepterade bullernivåer är betydligt lägre nattetid så krävs vid en sådan förändring åtgärder som säkerställer att bullernivåerna inte överstiger tillåtna riktvärden. För fastigheter norr om planområdet, utmed Vallgatan överstiger bullernivåerna redan idag rekommenderade värden. I samband med detaljplanen i norr som även omfattar Vallgatan, säkerställdes att tillräckligt utrymme finns för uppsättande av ett bullerplank utmed gatan.

Farligt gods/ riskanalys farligt gods på järnväg

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som har sådana egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö och egendom om de inte hanteras rätt under transport eller vid inlastning, lossning, tankning etc. Farligt gods kan ha explosiva, brandfarliga, giftiga, radioaktiva eller frätande egenskaper. De vanligaste typerna av farligt gods är bensen, diesel, gasol, ammoniak, starka syror och baser samt oxiderande kemikalier, pyrotekniska produkter, sprängämnen, gaser i sprayburkar och tändare etc. Enligt klassificeringssystemet ADR/RID delas farligt gods in i nio olika riskklasser. Klassificeringen grundar sig på de transporterade ämnas egenskaper där den dominerande huvudrisken) anger klasstillhörigheten.

Farligt gods är klassificerade enligt följande:

1. Explosiva ämnen och föremål
2. Gaser
3. Brandfarliga vätskor
4. Brandfarliga fasta ämnen
5. Oxiderande ämnen och organiska peroxider
6. Giftiga och smittfarliga ämnen
7. Radioaktiva ämnen
8. Frätande ämnen
9. Övriga farliga ämnen

Den senaste undersökningen med avseende på transport av farligt gods på väg och järnväg, genomfördes av SCB under 2006, på uppdrag av Räddningsverket. Undersökningen omfattar september månad 2006.

I tabellen nedan redovisas den andel farligt gods som går på den aktuella järnvägssträckan förbi planområdet. Uppgifter saknas avseende farligt gods på angränsande gator/vägar.

Järnväg

Klassificering	Antal ton/mån (2006)
2.1 Brandfarliga gaser	0 – 5200
3.0 Brandfarliga vätskor	0 – 8700
5.1 Oxiderande ämnen	0 – 2300
	Totalt: 0 – 10 000

Fotnot: Det finns brister i statistiken - värdena visar endast storleksordning och tendenser avseende transportmängder.

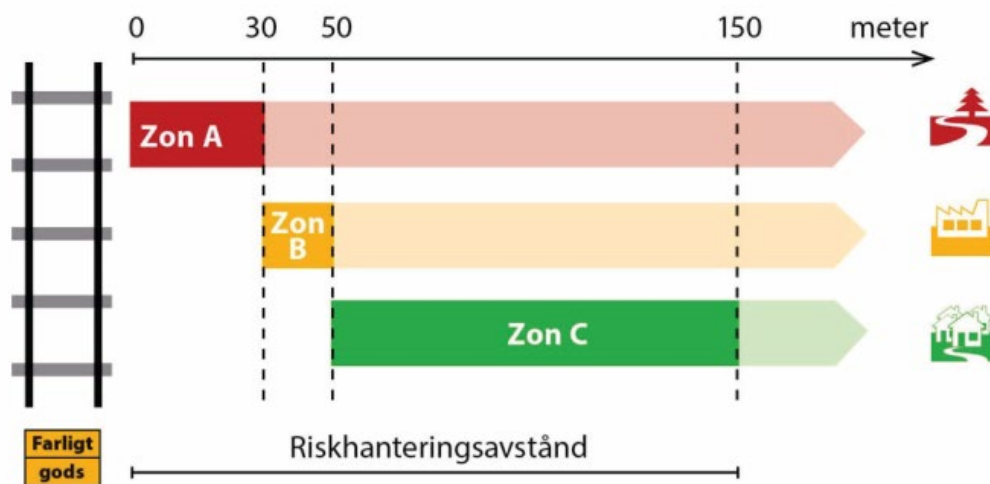
Enligt statistiken från 2006 begränsas typen av farligt gods förbi planområdet av riskklass 2 – brandfarliga gaser, riskklass 3 – brandfarliga vätskor (d.v.s. bensin, diesel/eldningsolja och organiska lösningsmedel såsom etanol/E85, andra alkoholer, alifatiska kolväten/ lacknafta etc.) samt av riskklass 5.1 – oxiderande ämnen.

Enligt statistik avseende transport av farligt gods på järnväg som *Trafikanalys* publicerat, har *den totala godsmängden* ökat med drygt 30 % mellan åren 2006 och 2013.

Kommentar: Kartläggningen ger en "ögonblicksbild" över transportflöden för den första höstmånaden för drygt tio år sedan. Beroende av om det har tillkommit eller försvunnit verksamheter och företag med farligt gods-transporter i området, kan omfattningen av farliga ämnen ha förändrats. En avveckling av bensinstationer kan t.ex. innebära en minskning av järnvägstransporter med brandfarliga vätskor.

Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods togs fram av Länsstyrelsen i Stockholm 2016; Fakta 2016:4. Enligt riktlinjerna ska risker inom 150 meter från järnväg där det transporteras farligt gods beaktas. Dokumentet beskriver de skyddsavstånd som Länsstyrelsen rekommenderar, för att uppnå en god samhällsplanering utifrån ett riskperspektiv.

I följande figur presenteras rekommenderade skyddsavstånd mellan transportled för farligt gods vid olika typer av markanvändning (närliggande verksamheter):
Skyddsavstånd är ofta det främsta sättet/ metoden att kontrollera risker. Andra möjligheter finns med riskreducerande åtgärder, t ex höjdskillnad/skyddsvall, avåkningsskydd/ kraftigt räcke, motståndskraftiga byggnadskonstruktioner samt styrning av ventilation/ tilluftsdon och entréer etc.



Rekommenderad markanvändning inom respektive zon

Zon A	Zon B	Zon C
G – drivmedelsförsörjning (obemannad) L – odling och djurhållning P – parkering (ytparkering) T – trafik	E – tekniska anläggningar G – drivmedelsförsörjning (bemannad) J – industri K – kontor N – friluftsliv och camping P – parkering (övrig parkering) Z – verksamheter	B – bostäder C – centrum D – vård H – detaljhandel O – tillfällig vistelse R – besöksanläggningar S – skola

Figur: Rekommenderade skyddsavstånd mellan transportled för farligt gods och olika typer av markanvändning. Avstånden mäts från den närmaste vägkanten.

Referens: Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods. Länsstyrelsen Stockholm, Fakta 2016:4.

Föreslagen gräns för kvartersmark ligger på ett avstånd av 15-20 meter från närmaste järnvägsspår. Avståndet är på delar av sträckan större än för gällande plan, eftersom del av kvartersmarken närmast järnvägen nu föreslås övergå till naturmark.

Riskanalys april 2018

En riskanalys med avseende på farligt gods har tagits fram inför granskningsutställningen av planförslaget (bsv arkitekter & ingenjörer ab).

Riskanalysen behandlar både risker med anledning av farligt gods på järnväg och verksamhetens risk för påverkan på järnvägen.

Nedan följer en sammanfattning av bedömningar i riskanalysen:

- Risker med anledning av farligt gods på järnväg

Sannolikheten för en omfattande olycka på järnvägen i höjd med industrifastigheten Limmared 12:1 bedöms som (mycket) liten. Detta främst med hänsyn till omfattningen av det farligt gods som dagligen passerar Limmareds tätort. Vid en olycka i höjd med planområdet bedöms dess konsekvenser, i värsta fall, kunna bli omfattande. Vid en utbyggnad inom industrifastigheten rekommenderas därför säkerhetshöjande och riskminimerande skyddsåtgärder med syfte att uppnå en acceptabel risknivå - vägledande eller styrande detaljplanebestämmelser.

Konsekvensen vid en allvarlig olycka; explosion, brand, stöt-, tryck- och värmevåg samt koncentrationen av giftig brandrök, påverkar i första hand planförslagets västra del närmast järnvägen.

För att uppnå en acceptabel risknivå föreslår utredningen följande risk- och konsekvens-reducerande åtgärder:

Prickmarken mot järnväg, d.v.s. den kvartersmark som inte får bebyggas, utökas till att omfatta 30 meter från närmaste järnvägsspår.

En planbestämmelse införs som innebär att prickmarken mot järnvägen inte får användas för permanenta upplag eller parkering.

Utrymningsvägar och friskluftsintag/ tilluftsdon ska förläggas i fasad som inte är vänd mot spårområdet. Avser området inom 100 meter från järnvägsspår. Planbestämmelser införs på plankartan.

Eventuella uteplatser anordnas i skydd av byggnad. Planbestämmelse införs på plankartan.

Inför granskningsutställningen har plankartan kompletterats med bestämmelser kring ovanstående.

- Verksamhetens risk för påverkan på järnvägen

Riskerna vid Ardagh's Etsningsanläggning, inklusive det närmaste fabriksområdet, har av Ramböll 2015 bedömts som acceptabla, med stöd av Bolagets införda säkerhetshöjande åtgärder. Ardagh har genom ett systematiskt och omfattande, förebyggande säkerhetsarbete minimerat risker för allvarliga kemikalieolyckor samt negativa effekter i händelse av olyckstillbud.

Utifrån detaljplanens perspektiv, förekommer potentiella risker i den asfalterade zonen i anslutning till den sydvästra delen av planområdet, närmast järnvägen och öster om etsningsanläggningen. Risker identifieras i samband med internt transporter och lossning av reaktiva processkemikalier.

Mest allvarliga konsekvenser förväntas om en urspårad järnvägsvagn krockar med farligt godstransport(er) inne på Ardagh's område, truckar och/eller inlastningsområde.

För att ytterligare reducera sannolikheten att en järnvägsvagn fysiskt når fram till hanterings-zon och byggnad, föreslås Ardagh vidta åtgärder för att förstärka det mekaniska skyddet/ högre och kraftigare betongmur och/eller vall mot järnvägen.

Det omvända faktum att företagets kemikaliehantering utomhus kan leda till potentiella problem för den närliggande järnvägen har en högre sannolikhet, men samtidigt bedöms dess ev. konsekvenser som betydligt mer begränsade (effekter med spridning av frätande och giftiga gasmoln.) Ytor för lossning av kemikalier ligger i viss mån, med hänsyn till järnvägen i skydd av byggnad

För att uppnå en acceptabel risknivå föreslår/rekommenderar utredningen följande risk- och konsekvensreducerande åtgärder:

Förstärkning/förlängning av den mur/vall som idag finns i den sydvästra fastighetsgränsen mot GC-väg/ järnväg.

Installation av sprinkleranläggning för nedkylning av gasoltanken (i händelse av storbrand på fabriksområdet), eventuellt gaslarm vid gasoltanken.

Mer frekventa besiktningar av gastäthet vid gasledningar och kopplingar, kontroller av backventiler och användning av gasindikatorutrustning.

Åtgärderna är rekommendationer och bedöms inte vara nödvändiga att säkerställa genom t ex planbestämmelser.

Risk för skred/höga vattenstånd

Kvarteretsmarken närmast ån föreslås nyttjas för uppförande av skydd/vall mot att ev. förorenat släckvatten från en brand når Sämån. Befintlig vall utmed ån längre norr ut, föreslås förlängas söderut inom nu aktuellt planområde. Inom de närmaste 10 m från ån får "Marken inte förses med byggnad", vilket innebär att risken för ras/skred minskar. Risken för ras/skred ska beaktas vid byggnation/åtgärder i närheten av ån.

Det finns inga kända mätningar över högsta högvattennivå för Sämån/Månstadsån. Föreslagen vall som skydd mot att förorenat släckvatten når ån, innebär även ett skydd mot framtida högre vattennivåer. Det exakta läget för vallen har inte specificerats på plankartan. Med hänsyn till aktuella marknivåer samt hur området nyttjas får styra vallens placering.

Ån muddras med jämna mellanrum för att undvika att jordbruksmarken i anslutning till ån svämmas över. Maskiner för detta ändamål hänvisas till den västra sidan av ån.

Förorenad mark

Enligt Länsstyrelsens MIFO-register (MIFO står för Metodik för Inventering av Förorenade Områden) finns följande riskområden:

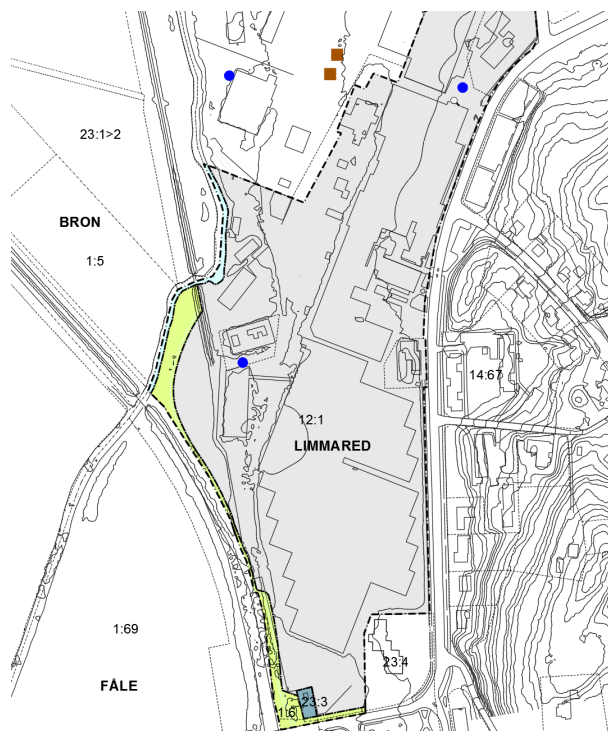
Riskklass 1 – Verksamhet som under mycket lång tid har hanterat stora mängder tungmetaller och tunga oljor. (PLM Limmared AB) Förorenad jord (gammal eldningsolja) har hittats väster om södra hyttan, där man tidigare hittat föroreningar. Massorna återfanns på 2,5 m till 4,5 m djup. Sanering har gjorts och 237 ton förorenad jord har grävts upp.

Föroreningen ligger mitt inne i området för Ardaghs pågående verksamhet. Vid framtida åtgärder som innebär schaktning eller dylikt inom eller i närheten av området skall försiktighet iakttas, samt ev. ytterligare prov tas.

Riskklass 1 – Tidigare doppimpregnering, verksamheten nu nedlagd. (Limmareds skogar AB). Endast låga halter pentaklorfenol uppmätta. Mycket hög riskklass på grund av att det finns misstanke om dioxinförorening. Doppningskaret var enligt uppgift placerat strax nordväst om nu aktuellt planområde.

En MIFO fas 1 är genomförd. I samband med en komplettering av denna, begärd av Länsstyrelsen Västra Götaland, föreslog företaget (Miljöbyrå i Örebro AB) att ett nytt grundvattenrör skulle installeras mellan ån och platsen där karen för doppning i pentaklorfenol tidigare stod.

Under 2015 har en miljöteknisk undersökning genomförts med jordprovtagning (provgropar och skruvprovtagning) samt installation av grundvattenrör. Provgroparna placerades vid läget för doppningskaret. Grundvattenrör installerades nedströms. Resultatet från uttagna prover, som visar på låga halter av föroreningar, har skickats in till Länsstyrelsen.



Karta: Provpunkter/installation av grundvattenrör i samband med miljöteknisk undersökning 2015. ■ Läge för f d doppningskar/provgropar. ● Läge för installation av nya grundvattenrör.

Ytvattenprover tas kontinuerligt nedströms planområdet av Ätrans vattenråd. Senaste recipientkontroller jan-aug 2014 visar inte på några anmärkningsvärda siffror.

Brand och räddning

Utmed den del av väg 157 som passerar planområdet (Storgatan) finns idag två brandposter med en kapacitet på ca 20 respektive 22 l/s. Inom fastigheten finns även två angoringsplatser för motorspruta. Vid byggnation ska tillses att tillräckligt utrymme finns runt byggnader för angreppsvägar, uppställning av räddningsfordon etc. Räddningstjänsten efterfrågar 50 meter som ett maximalt avstånd mellan byggnad och räddningsfordon vilket anses kunna lösas inom området.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten, avlopp och dagvatten

Fastigheten är ansluten till kommunalt vatten och avlopp. Inom fastigheten förekommer dagvattenbrunnar med oljeavskiljare på strategiska platser genom vilka fastighetens dagvatten filtreras och renas för att sedan släppas ut i Månstadsån.

Ardagh AB hämtar kylvatten från Månstadsån som även detta släpps tillbaka i ån. Vattnet leds genom rör inom ett slutet system och det anses därför inte finnas några risker för eventuella föroreningar. Vid återförandet till Månstadsån har vattnet en temperatur som är två grader högre än vid upphämtandet. Vid ett framtida ökat behov av kylvatten, t ex till följd av ökad produktion, kan tillstånd komma att krävas.

Dagvatten från området ska omhändertas lokalt inom området alternativt ledas till kommunala ledningar. Den största delen av planområdet är i dagsläget belagd med hårdgjorda ytor i form av asfalterade vägar och byggnader. En gräsbevuxen jordvall som avgränsar fabriksområdet mot Månstadsån utgör den enda gröna zonen. I en släckvattenutredning framtagen av Ardagh genom konsultföretaget Ramböll från 2014 med syfte att utreda hur spridning av förorenat vatten kan förhindras föreslås den existerande jordvallen både höjas och förlängas för att säkerställa att eventuella föroreningar stannar inom planområdet. En sådan utbyggnad kan även bidra positivt till djur- och växthabitat inom området. En vall – som hindrar att förorenat släckvatten inte når ån – har säkerställts på plankartan. Vid vallens utformning är det viktigt att även beakta möjligheten för ytvatten från skyfall att avrinna.

För att ytligt vatten ska kunna rinna obehindrat ner i ån krävs att planerad jordvall utmed ån förses med väl dimensionerade trummor på lämpliga ställen (lågpartier). Om ev. släckvatten behöver förhindras att rinna ut i ån vid olyckor kan trummorna tillfälligt stängas igen med skivor eller sandsäckar t.ex. (Utdrag ur Geoteknisk undersökning: BGK 2019-05-14, Arb nr 17283.)

En kulverterad kommunal dagvattenledning (Sliperibäcken) går genom området från Storgatan och ner till ån. Ledningen ligger delvis under befintliga byggnader.

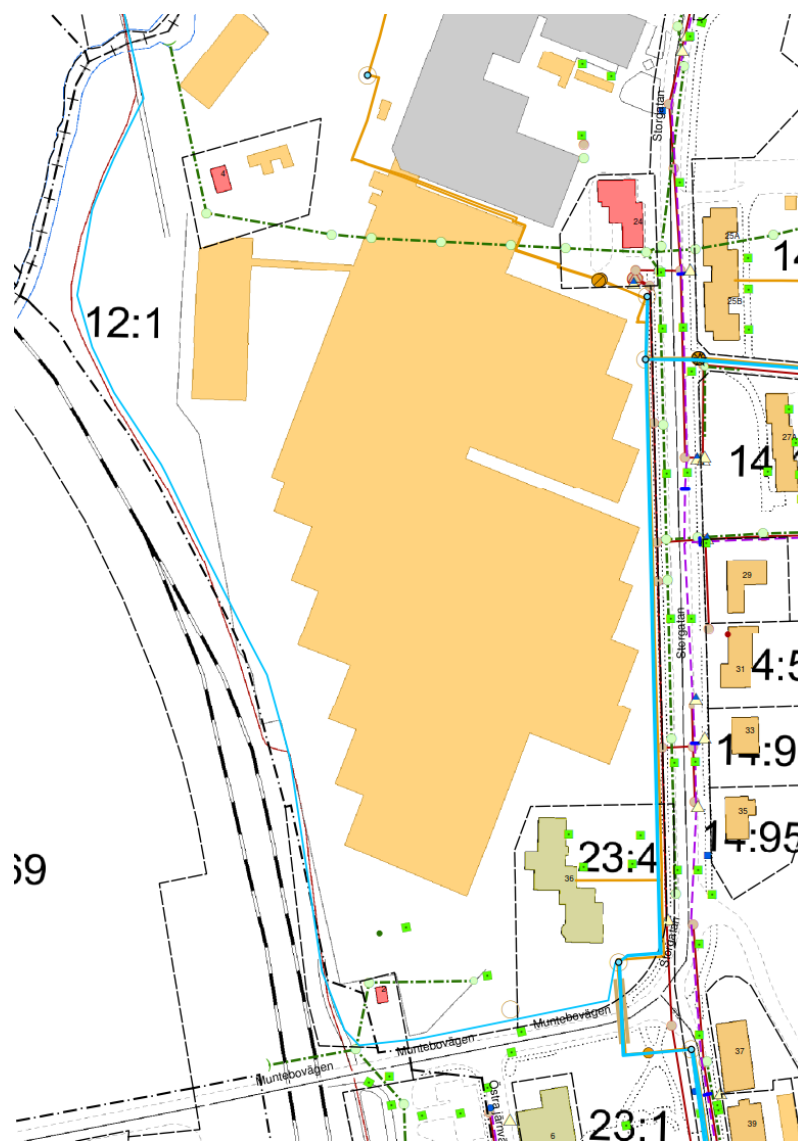
Uppvärmning och energi

Planområdet är anslutet till det kommunala fjärrvärmenätet. Fjärrvärmeledningar som berörs av planförslaget finns utmed den södra delen av Storgatan. I samma sträckning utmed Storgatan finns även fiber nerlagt. Ledningarna har säkerställts med u-område på plankartan.

Inom planområdet har E.On Gas distributionsledningar för natur- och biogas samt servisledningar in till byggnader. Distributionsledningen har säkerställts med ett u-område på plankartan. Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. Inom området får det inte förekomma plantering av träd eller andra åtgärder som kan skada ledningarna.

Inom planområdet finns ett ställverk som ägs av Vattenfall Eldistribution AB (fastigheten Limmared 12:5). Kvartersmarken inom denna fastigheten har användningsbestämmelsen

"E" – Tekniska anläggningar. Befintliga luftledningar fram till ställverket har säkerställts med ett "I" på plankartan.



Ledningskarta (Tranemo kommun):

Grön linje: Dagvattenledning/ kulverterad bäck (Sliperibäcken)

Ljusblå: Fiber

Orange (ligger delvis under den ljusblå): Fjärrvärme

MILJÖKVALITETSNORMER

Miljökvalitetsnormer anger de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med, utan fara för påtagliga olägenheter. Idag finns det miljökvalitetsnormer för:

- olika föroreningar i utomhusluften,
- olika parametrar i vattenförekomster,
- olika kemiska föreningar i fisk- och musselvatten,
- omgivningsbuller

Månstadsån väster om planområdet tillhör Västerhavets vattendistrikt med Ätran som huvudavrinningsområde. Enligt vatteninformationssystem Sverige (VISS) så uppmättes god kemisk ytvattenstatus och god ekologisk status vid mätningar 2015. Framtida prognos fram till 2021. Vid en eventuell ökning av upphämtning av kylvatten till följd av ökad produktion ska krav på tillstånd undersökas.

MILJÖMÅL

Riksdagen har antagit 16 nationella miljökvalitetsmål som drar upp riktlinjer för dagens och morgondagens miljöarbete i Sverige. Dessa har sedan utvecklats inom varje länsstyrelse, efter regionala förutsättningar. Det miljösmål som kan anses beröras av detta planförslag är:

- God bebyggd miljö
- Levande sjöar och vattendrag

"Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö[...] Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas"
samt

"Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras[...] I ett generationsperspektiv får belastningen av näringsämnen och föroreningar inte minska förutsättningarna för biologisk mångfald."

Förutsatt att om- och nyexploatering inom planområdet utformas med hänsyn till redan befintlig bebyggelse och infrastruktur både i fråga om flöden, buller och utformning och att området ges ett väl fungerande dagvattensystem som syftar till att motverka ökade utsläpp i Månstadsån bedöms planförslaget kunna genomföras utan att motverka miljömålen vad gäller God bebyggd miljö och Levande sjöar och vattendrag.

GENOMFÖRANDE FRÅGOR

En beskrivning av genomförandefrågorna ska redovisa de organisatoriska, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Beskrivningen har ingen rättsverkan. Detaljplanens bindande föreskrifter framgår istället av plankartan och planbestämmelserna.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Detaljplanen handläggs med standardförfarande. Efter samråd och granskning antas planen av kommunfullmäktige. Detaljplanen beräknas kunna antas sommaren 2017.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Ansaret för att genomföra planförslaget ligger hos aktuella fastighetsägare/exploatörer. Det är även exploatörens ansvar att tillse att tillräckligt antal parkeringsplatser kan anordnas utifrån kommunens parkeringsnorm.

Eventuella åtgärder med anledning av områdets geotekniska förutsättningar bekostas av exploatören.

Tranemo kommun är huvudman för allmänna platser.

Fastighetsrättsliga frågor

Kvartersmarken ägs i huvudsak av Ardagh AB. Inom planområdet finns även två mindre fastigheter (avsedda för tekniska anläggningar, "E") som ägs av Vattenfall respektive Tranemo kommun.

Ett genomförande av planförslaget omfattar markregleringar utmed järnvägen och ner mot Muntebovägen i väster/söder. Del av kvartersmarken övergår till naturmark/gc-väg med kommunen som huvudman.

Berörda fastigheter:

- Fåle 1:6 (Trafikverket) – fastigheten omfattar naturmark/gc-väg och överläts till Tranemo kommun. En mindre del i söder regleras till Fåle 1:2 (Trafikverket).
- Limmared 12:1(Ardagh) – den del som omfattas av naturmark/gc-väg regleras till Fåle 1:6 och en mindre del i söder regleras till gatufastigheten Limmared 23:1 (Tranemo Kommun)
- Limmared 23:3 – en mindre del i söder regleras till gatufastigheten Limmared 23:1 (TK)

- Fåle 1:2 (Trafikverket) – den del som omfattar naturmark/gc-väg överläts till Tranemo kommun och regleras till Fåle 1:6.
- Limmared 15:1 (Tranemo kommun) – parkeringsyta regleras till Limmared 14:1 (befintlig parkering)

Nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder initieras av Tranemo kommun alternativt av Ardagh.

Det stickspår för järnvägstrafik som går över Ardaghs fastighet är tänkt att även fungera som servitutsområde för Limmared skogar AB med möjlighet att bygga ut spåret norr ut. Detta har säkerställts på plankartan med "g; Marken skall vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning/stickspår för järnväg". Bestämmelsen ger ingen automatisk rättighet för berörda fastighetsägare. För genomförande ska en gemensamhetsanläggning bildas.

På plankartan har ledningsstråk fått bestämmelsen "u". För att säkerställa att ledningarna får vara kvar behöver normalt ledningsrätt eller servitut upplåtas.

På planområdets västra sida löper en gång- och cykelbana. Denna utgör del av Oxabanan som går mellan Limmared och Ulricehamn och är markerad på plankartan som allmän platsmark. Kommunen är huvudman för allmänna platser.

Ekonomiska frågor

Planavtal

Upprättande och genomförande av detaljplanen bekostas av exploatören/Ardagh AB. Kostnaden för detaljplanen tas ut via planavtal mellan kommunen och Ardagh AB. Ingen planavgift tas ut vid bygglov.

Övriga avgifter

Bygglovs- och anslutningsavgifter utgår enligt kommunens taxor. Tillskapandet av nya anslutningspunkter samt utbyggnad av eventuellt ledningsnät för VA, el, telefoni och bredband inom kvartersmark bekostas av fastighetsägaren/ exploatören.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Den här planen hanteras med ett standardförfarande enligt PBL 5 kap, för detaljplaner som startat efter den 1 januari 2015 (Boverkets allmänna råd 2014:5).

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är femton (15) år från den dag planen vinner laga kraft.

Maj 2019

bsv arkitekter &
ingenjörer ab

Annacarin Holm

Planarkitekt

Tranemo kommun

Pernilla Kronbäck

Sektionschef