



*Handläggare: Bert Andersson
tel 070-4320321*

GÖTA ÄLVS DALGÅNG- ALE KOMMUN

Detaljplan 5 Surte Nord, Västra Götalands län

Väg 45 och NorgeVänernbanan mellan
Bruksvägen- Småbåtshamnen

BESLUT

Godkänd av MoB: 2005-05-12

Antagen av Kf: 2007-03-26

Laga kraft: 2008-04-04

Detaljplan 5 för väg- och järnvägsutbyggnad vid

Surte Nord

i Göta älvs dalgång, Ale kommun i Västra Götalands län
Bruksvägen- Småbåtshamnen

Planbeskrivning

HANDLINGAR

Planförslaget består av:

- plankarta med planbestämmelser
- gestaltungsprogram, Väg 45 och NorgeVänernbanan
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- miljökonsekvensbeskrivning
- konsekvensbeskrivning (miljö) dpl
- miljöteknisk markundersökning
- förslag till arbetsplan för Väg 45 och järnvägsplan med tillhörande handlingar
- geoteknisk utredning
- kollektivtrafikutredning
- fastighetsförteckning
- samrådsredogörelse
- utställningsutlåtande

SYFTE

Planförslagets syfte är att möjliggöra utbyggnad av Väg 45 med angränsande lokalvägssystem och NorgeVänernbanan vid Surte Nord enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång- Ale kommun och förslagen till arbetsplan och järnvägsplan. Väg 45 avses byggas ut till fyra körfält med planskilda korsningar och mittremsa samt med vägrenar. Göteborgsvägen söder om Glasbruksmuseet föreslås miljöprioriteras med en begränsning av fordonshastigheten till 30 km/h. Järnvägen avses byggas med dubbelspår och med snabbtågsstandard samt planskilda korsningar.

Detaljplaneförslaget redovisar också hur angränsande industri- och bostadskvarter föreslås kunna anpassas till den framtida väg- och järnvägsutbyggnaden. Vidare redovisas en tomtplats för nybyggnad av en brandstation och söder om denna tomter för bensinstationsändamål i anslutning till trafikplatsen i norra Surte.

PLANDATA

Planområdet är beläget vid Väg 45 och NorgeVänernbanan i den västra delen av norra Surte. Det avgränsas i norr av området vid småbåtshamnen och Hällfjällsberget, i öster av bostadsområdet i norra Surte, idrottsplatsen, Nordgärdesberget och det gamla glasbruksområdet, i söder av Bruksvägen samt i väster av industriområdet Surte Västra och älvstranden.

Planområdet har en areal av c:a 25,5 ha. Marken ägs av Ale kommun, Banverket, Kyrkan, Surte Åkeri AB (f.d. glasbruksområdet och Surte hamn) samt ett antal privata fastighetsägare.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Enligt kommunens översiktsplan Ale ÖP 90 redovisas Göta älvdalsområdet som ett område med befintliga bostäder och verksamheter med passerande regional samt nationell väg- och järnvägstrafik. Älvstranden redovisas som närströvsområde/natur och industriområde. Området mellan riksvägen och Göteborgsvägen är anvisat för verksamhet och inom Nordgärdesbergets nordöstra del anvisas ett mindre område för bostadsutbyggnad. Riksvägen och järnvägen är som nationella kommunikationsleder av riksintresse.

Enligt fördjupningen av översiktsplanen för Göta älvs dalgång- Ale kommun redovisas förutsättningarna för väg- och järnvägsutbyggnaden genom planområdet med förslag om en trafikplats vid Idrottsvägens anslutning till Väg 45 och lokalvägssystemet. Ett område för kunskapsintensiv verksamhet redovisas inom Nordgärdesbergets västra del mellan Idrottsvägen och kyrkan i Surte. Älvstrandsområdet redovisas med befintlig industriverksamhet och skall i övrigt bevaras som ett närströvsområde med den befintliga småbåtshamnen.

Den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång- Ale kommun antogs under april månad år 2000 efter ett omfattande samrådsarbete och utställning av planförslaget. Till planförslaget, som på ett ingående sätt redovisar förutsättningarna för väg- och järnvägsutbyggnaden samt annan markanvändning i Göta älvs dalgång, hör också en miljökonsekvensbeskrivning. Planförslaget utarbetades i samverkan med Vägverket Region Väst och Banverket Västra banregionen och på grundval av en samtidigt upprättad skisshandling till arbetsplan och järnvägsplan. Den fördjupade översiktsplanen utgör program för den aktuella detaljplaneringen. Arbetet med kommunens detaljplanering, enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen, utförs likaledes i samverkan med Vägverket/Banverket som också i samverkan med kommunen har upprättat ett förslag till arbetsplan för riksvägs- och lokalvägsutbyggnaden samt en järnvägsplan.

En del av området ingår i detaljplaner med nr **101** laga kraft 1938-11-10, **102** 1939-06-22, **104** 1944-12-19, **120** 1961-12-30, **132** 1972-06-13, **144** 1984-09-03, **147** 1987-09-07 och **155** 1989-05-12.

ARBETSPLAN/JÄRNVÄGSPLAN

Enligt förutsättningarna i väglagen och lagen om järnvägsbyggande har ett förslag till arbetsplan för vägutbyggnaden och ett förslag till järnvägsplan för järnvägsutbyggnaden färdigställts av Vägverket Region Väst och Banverket Västra banregionen samt i samverkan med Ale kommun. Efter utställning av dessa förslag avses de godkännas av Vägverket/Banverket när regeringens beslut om tillåtlighet till väg- och järnvägsutbyggnaden enligt bestämmelserna i miljöbalken föreligger och de kommunala detaljplanerna för sträckan har vunnit laga kraft. Arbetsplanen/järnvägsplanen med MKB och övrigt tekniskt utredningsmaterial utgör underlag för de kommunala detaljplanerna. De i arbetsplanen/järnvägsplanen ingående handlingarna redovisas i nedanstående förteckning.

Arbetsplan

1. Orienteringskarta
2. Beskrivning
3. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), jan 2002 (Redovisas som separat rapport)
4. PM angående buller, juli 2001 (Redovisas som separat rapport)
5. Gestaltungsprogram (2001-00-00) (Redovisas som separat rapport)
6. Rapport: Översiktliga miljötekniska markundersökningar och åtgärdsförslag (2001-00-00) (Redovisas som separat rapport)
7. Riskanalys (2001-00-00) (Redovisas som separat rapport)
8. Kommunala planer
9. Teknisk PM, Trafik
10. Teknisk PM, Konstbyggnad
11. Teknisk PM, Ledningar och avvattning
12. Förteckning över sakägare samt arealberäkningar
13. Protokoll från markägarsammanträde
14. Kostnadsberäkning
15. Ritningsförteckning
16. Ritningar
17. Teknisk PM, Geoteknik och berg

Järnvägsplan

1. Orienteringskarta
2. Beskrivning

3. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), jan 2002 (Redovisas som separat rapport)
4. PM angående buller, juli 2001 (Redovisas som separat rapport)
5. Gestaltungsprogram (2001-00-00) (Redovisas som separat rapport)
6. Rapport: Översiktliga miljötekniska markundersökningar och åtgärdsförslag (2001-00-00) (Redovisas som separat rapport)
7. Riskanalys (2001-00-00) (Redovisas som separat rapport)
8. Kommunala planer
9. Förteckning över sakägare samt arealberäkningar
10. Samrådsredogörelse
11. Teknisk PM, Konstbyggnad
12. Teknisk PM, Ledningar och avvattning
13. Ritningsförteckning
14. Lag om byggande av järnväg
15. Ritningar
16. Teknisk PM, Geoteknik och berg

Det kan vidare noteras att en särskild rapport benämnd ”Kompensationsåtgärder för intrång i strandängar” har färdigställts och kommer efter ställningstagande att tillföras underlaget till den fysiska planeringen.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

De under samrådstiden framförda synpunkterna över planförslaget har kommenterats i en samrådsredogörelse som bifogas detsamma. Enligt samrådsredogörelsen har förslag till ändringar av planförslaget med anledning av de framförda synpunkterna sammanställts enligt följande.

Sammanställning av ändringsförslag

Planförslaget kompletteras med utfartsförbud mellan kvartersgränser och allmänplats/-väg.

I enlighet med länsstyrelsens förslag har planbeskrivningen och konsekvensbeskrivningen för miljön kompletterats med uppgift om att både riksvägen och järnvägen är rekommenderade transportleder för farligt gods.

I enlighet med synpunkterna från företagen i Surte samt länsstyrelsen och Vägverket har planförslaget ändrats så att en GC-tunnel under vägen och järnvägen och i anslutning till Hamnvägen föreslås kunna anläggas.

Val av förstärkningsmetod vid trafikplatsen och älven har värderats ytterligare i samarbete med SGI och planförslaget har kompletterats med en planbestämmelse som säkerställer ett genomförande av åtgärderna.

Beteckningen Jm på plankartan har rättats till Jm₁.

Enligt en kompletterande redovisning från kommunens tekniska förvaltning har brandstationstomten utvidgats något åt söder.

Enligt arbetsplanen skall området vid älven och trafikplatsen kunna användas av Vägverket som tillfällig allmän platsmark. Planförslaget har härvid justerats.

Den i arbetsplanen redovisade sedimenteringsbassängen har flyttats till ett läge norr om bron varvid också detaljplaneförslaget har ändrats.

Svårigheten att lösa buller- och utfartsfrågan för fastigheten Surte 1:20 är av sådan omfattning att en inlösen av densamma inför väg- och järnvägsutbyggnaden får anses vara motiverad. Planförslaget har därför ändrats så att Surte 1:20 markerats som allmän platsmark.

Sammanfattning

Avslutningsvis kan det noteras att förslaget till väg- och järnvägsutbyggnad har redovisats för allmänheten vid ett allmänt samrådsmöte där framförda synpunkter har kommenterats. Se bifogad samrådsredogörelse från Vägverket och Banverket. Det kan för övrigt också noteras att planförslaget hållits tillgängligt för allmänheten under samrådsutställningen i informationsbyggnaden i Alafors.

Planeringsarbetet för väg- och järnvägsutbyggnaden och den framtida utvecklingen i Göta älvs dalgång bedrivs på ett samlat sätt och i samråd med representanter för Vägverket Region Väst och Banverket Västra banregionen samt övriga parter. I tekniskt och miljömässigt avseende grundas detaljplaneförslaget på det nu färdigställda underlaget till arbetsplan/järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning samt övrigt utredningsmaterial och planbeskrivningen har förtydligats i detta avseende. Kommunens kollektivtrafikutredning har också bifogats planhandlingarna. Vid utställningen av detaljplaneförslaget kommer även arbetsplanen/järnvägsplanen med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt utredningsmaterial att hållas tillgängligt. Vidare har vissa synpunkter angående Göteborgs vattentäkt beaktats genom en kompletterande redovisning under rubriken Teknisk försörjning.

Redovisningen av miljö kvalitetsnormerna har kompletterats med avseende på kolmonoxid och bensen.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Planområdet- nuvarande markanvändning

Med undantag för Nordgärdesberget och Hellsfjällsberget består planområdet till största delen av mark som svagt lutar mot älven. Området är ianspråktaget av trafikanläggningar och byggnader som innehåller industri- och lager samt bostäder. I sin norra del gränsar planområdet till de befintliga bostäderna i norra Surte. Kyrkan och församlingsbyggnaderna är belägna i nära anslutning till Väg 45. Mellan vägen och järnvägen ligger stationsbyggnaden och PLM:s f.d. kontor. Nuvarande riksväg 45 är utbyggd med 4 körfält och mittremsa samt med plankorsningar. Söder om PLM: s f.d. kontor finns en signalreglerad vägkorsning med järnvägen. Väg 45 och NorgeVänernbanan är av riksintresse och utgör även transportleder för farligt gods. Förutom industriområdet i söder består älvstranden av ett natur/närströvsområde. Inom planområdet finns det ej något strandskydds-förordnande.

Byggstörningar riskerar att påverka vattentäkten för c:a 500 000 människor. Den i MKB:n redovisade principlösningen för avbördningen av dagvattnet skall gälla för hela sträckan inom Ale kommun.

Vid upphandlingen av byggnadsprojektet kommer ett uppföljningsprogram enligt MKB:n med bl a redovisning om hur vattentäkten skall skyddas mot störningar under byggtiden att delges anbudsgivarna.

Uppföljningsprogrammet förutsätts komma att upprättas i samråd med Vaverket. En redovisning av hur miljöhänsynen kommer att genomföras förutsätts sedan framgå av entreprenörernas miljöplaner som skall ingå i deras kvalitetssäkringsrutiner.

Kultur

Inom planområdet finns det inga kända fornlämningar.

Följande redovisning gäller för dpl 4 Surte Syd och dpl 5 Surte Nord.

I anslutning bl a till den historiska redovisningen i den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång kan det noteras att Surte framförallt förknippas med tiden för glasbruksdriften. Glasbruket i Surte startades år 1863 och var sedan år 1880 det största i Sverige. Runt glasbruket utvecklades ett brukssamhälle där de ditflyttade glasblåsarna påverkade kultur- och idrottsliv och hade ett starkt inflytande över den fackliga och sociala utvecklingen. Glasproduktionen upphörde år 1978 men många byggnader och anläggningar i Surte minner fortfarande om denna tid.

Kyrkan i Surte byggdes år 1912 efter ritningar av arkitekt Sigfrid Ericsson som också ritade Masthuggskyrkan i Göteborg. Kyrkan är utvändigt klädd med otuktad gråsten från närbelägna gärdesgårdar och med överdel av trä samt tak av skiffer. Den har en enskeppig planlösning med vapenhus åt söder och ett kloktorn i sin östra del. Efter ritningar av samme arkitekt uppfördes år 1940 ett

begravningskapell inom Surte Kyrkogård och med en rund planform samt av natursten och med tak som klätts med spån. Kyrkan och kapellet är mycket bevarandevärda och är med den goda arkitektoniska utformningen bra exempel på en god kyrkobyggnadstradition i Västsverige.

Följande redovisning har upprättats i samarbete med Per Göran Kihl i Surte och Ragnhild Kappelmark vid Glasbruksmuseet i Surte.

Forsbeck kulturhistoriskt område

Under 1700- och 1800- talen fanns det en mycket använd brygga som troligen medförde att den tidiga industrialiseringen kom att hamna i Forsbeck och inte i danska Surte. Gränsen mellan Danmark och Sverige gick före freden i Roskilde år 1658 i en linje som har markerats i den nuvarande Konsumbyggnaden i Surte. Området norr om denna linje och till Bohus kallades Skårdals Skate och tillhörde Danmark. Troligen finns mycket få rester kvar i marken efter verksamheten vid Forsbäck därför att det som tappas vid en brygga flyter bort när älvfåran muddras.

Gåskullen

Området vid Gåskullen intill älven och det angränsande industriområdet var under glasbrukstiden ett omtyckt utflyktsmål för glasbrukfamiljerna i Surte. Här kunde man med en kaffekorg solbada, fiska och se på naturlivet och den dåtida livliga båttrafiken på älven. Vid Gåskullen fanns det också en dansbana där surteborna roade sig.

Gamla Bryggan Rekreatiomsområde och kulturhistoriskt område

Detta var det mest frekventa rekreatiomsområdet. När kvarnarna i Forsbeck lades ned flyttades en av kvarnstenarna till platsen och där åt man och spelade kort på stenen. Inom området mynnar Surtebäcken ut. Bäckens namn kommer från Surte sitt namn och sedan vikingatiden varit platsen där man lagt till med båtarna. I Surtebäcken har man funnit mycket av värde:

Rester av ett Vikingaskepp, fångstredskap från en mycket tidig bebyggelse, mynt från 1600 och 1700- talet.

Karonsbergs brygga Rekreatiomsområde

Ägaren och glasbrukpatronen bodde på Ellesbo och patronen hade en privat färja över älven samt alléer på båda sidor. Här och vid gamla bryggan hade surteborna sina roddbåtar och med tiden sina motorbåtar. Familjerna deltog i arbetet med båtarna och här träffades man och hade sina fester.

Området norr om Karonsbergs brygga är ett uppskattat fågelområde.

Omgivning

Planområdet är beläget invid och norr om det f.d. glasbruket och i den västra delen av norra Surte samt har ett centralt läge i Göteborgsregionen.

- i Surte som har c:a 2800 invånare
- Vid Väg 45 och järnvägen där c:a 19000 fordon på riksvägen och c:a 1500 fordon på lokalvägen samt c:a 60 tåg går igenom planområdet varje dygn (år 2011 samt efter väg- och järnvägsutbyggnaden c:a 26000 respektive c:a 3400 fordon/årsmedeldygn och c:a 150 tåg/dygn inklusive pendeltågstrafik)
- i anslutning till bostadsbebyggelse och kyrka samt glasbruksmuseum mm
- på älven passerar c:a 3500 fartyg och 4500 fritidsbåtar per år.

Geotekniska förhållanden

Inom planområdet har utförts en mängd geotekniska utredningar, nu senast vid framtagande av handling för arbetsplan och järnvägsplan.

Jorden utgörs av fyllning för befintligt väg- och järnvägsområde och angränsande industrimark/båthamn och därunder av lera vilande på friktionsjord till berg. I områdets norra del vilar befintlig väg 45 på avsprängt berg. Fyllningens tjocklek är ca 1 á 1,5 m. Den underliggande lerans tjocklek är i allmänhet 30 till 40 á 50 m utom lokalt mellan Surte kyrka och trafikplats Surte Nord och vid Surte småbåtshamn där tjockleken är 0 á 5 till 20 m. Leran har en mycket svagt utbildad torrskorpa. Därunder är leran mycket lös till lös för att öka i fasthet mot djupet. Leran är i stort sett normalkonsoliderad ned till 10 á 20 m djup och därunder svagt överkonsoliderad. I sin övre del, ned till ca 5 m djup, är leran gyttjig. Portrycken i leran motsvarar överst en grundvattenyta nära markytan (dikesnivåer). Portrycken är högre än vad som motsvarar hydrostatisk fördelning på större djup än 6 m. Övertrycken ökar mot djupet så att artesiska trycknivåer uppnås.

Totalstabiliteten inom området har i stort sett vid riskvärdering i SGI:s skredriskanalys 1995 hänförts till nivån ”godtagbar risknivå – med vissa förbehåll” (gul markering). Det förekom dock några områden som hänförts till nivån ”osäker risknivå – alltid utredningsbehov” (orange markering). Dessa områden omfattar älvstranden söderifrån upp till Surte småbåtshamn samt ett lokalt, mindre område öster om väg 45.

Området vid Surte småbåtshamn utreddes i samband med upprättandet av arbetsplanen. Lodningar i älven påvisade då en mycket flack undervattensslänt med medellutning ca 1:5. Inga branta partier kunde observeras. Djuprännan låg, och ligger ca 70 m från stranden. Det älvnära området är även i övrigt utrett vid framtagande av arbetsplan och järnvägsplan, varvid stabiliteten konstaterats vara betryggande även efter utbyggnad av väg och järnväg förutsatt att en ”barriär” av

kalkcementpelare anordnas lokalt vid trafikplats Surte Nord för att förhindra lokala småskred vid älvkanten att gripa bakåt.

Totalstabiliteten i området är tillfredsställande även efter det att planen genomförts.

Höjdsättningen, inom lerområden, bör i möjligaste mån ansluta till befintliga marknivåer. För att inte stora sättningar skall uppkomma måste uppfyllnader begränsas eller alternativt utföras med lätt fyllning så att full eller delvis lastkompensation erhålles. Det är också viktigt att inte vattentrycken i jorden sänks.

Grundläggning av större och tyngre byggnader bör, vid större lerdjup, grundläggas med spets- eller mantelburna pålar. Mindre och lättare byggnader kan eventuellt grundläggas med plattor under förutsättning att fullständig lastkompensation utförs.

Vid detaljprojektering skall ytterligare geotekniska undersökningar utföras.

Med åtgärder som påverkar stabiliteten avses all schakt och fyllning, ny- och tillbyggnad samt eventuella ersättningsbyggnader.

Miljötekniska markförhållanden

Inom väg- och järnvägsområdet har miljötekniska markundersökningar utförts enligt redovisningen om förslagen till arbetsplan och järnvägsplan. Vid väg- och järnvägsutbyggnaden kommer problemen med eventuellt förorenad mark att åtgärdas enligt reglerna i miljöbalken.

Inom fastigheten Surte 43:123, som redovisas för industriändamål, har en miljöteknisk markundersökning utförts varvid förhöjda metallhalter och stora mängder olja påvisats vid provtagning. Enligt Naturvårdsverket klassificering redovisas området med riskklass 1. Med hänsyn till att en kompletterande markundersökning och med eventuellt åtföljande saneringsåtgärder kan vara nödvändiga att utföra har området markerats med en skyddsbestämmelse i planförslaget. Enligt denna skyddsbestämmelse förutsätts fortsatt utbyggnad inom tomtområdet behöva föregås av kompletterande markundersökningar och eventuella saneringsåtgärder.

Eventuell förekomst av markföroreningar inom väg- och järnvägsområdet och förslag om åtgärder har bedömts i en särskild utredning kopplad till upprättandet av arbetsplanen/järnvägsplanen. Vid det fortsatta arbetet med arbetsplanen/-järnvägsplanen kommer också frågan om hur saneringen av den förorenade marken skall utföras och regleras att kunna avgöras. Kommunen anser inte det vara lämpligt att frågan om förorenad mark skall regleras i olika planinstrument med åtföljande risker för missuppfattningar mm. Det är enbart de övriga delar av planområdena, vilka bedöms kunna vara förorenade, som har blivit föremål för åtgärder i form av förslag om planbestämmelser med krav om undersökningar mm.

Bebyggelse- och anläggningsområden

Planförslaget södra del gränsar till det f.d. glasbruket i Surte där numera en omfattande åkeriverksamhet med lastbilstransporter mm förekommer. Åkeriverksamheten har också lager och upplag inom industriområdet vid älvstranden vilket orsakar en betydande trafik mellan områdena och korsande vägen samt järnvägen. Olika varor lossas från båt i Surte Hamn, mellanlagras och transporteras sedan vidare med lastbil. Inom industriområdet Surte Västra finns för övrigt ett betydande antal verksamheter som tillsammans sysselsätter c:a 300 personer. Öster om vägen finns bl a en bensinstation, kyrkan med församlingsbyggnader, den f.d. disponentbostaden som tillsammans med byggnader norr därom tidigare använts för kommunal verksamhet, ett verksamhetsområde med bilförsäljning och bostäder. Vid älven och intill planförslagets norra del finns en fritidsbåthamn. Planområdets norra del gränsar till bostadsbebyggelsen i öster som i stor omfattning är störd av väg- och järnvägsbullret.

Mellan älvstranden med verksamhetsområdet Surte Västra och glasbruksområdet samt parallellt med järnvägen Göteborg- Trollhättan är riksvägen utbyggd med fyra körfält. Angöring till Surte sker via två oreglerade trevägskorsningar med vänstersvängfiler vid Bruksvägen och Idrottsvägen. Verksamhetsområdet Surte Västra nås via en signalreglerad trevägskorsning vid Hamnvägen där också övergångsstället har signalreglerats. Mellan kyrkan och Idrottsvägen finns det endast en gång- och cykelväg för den lokala trafiken. Bussen stannar därför på riksvägen vid Idrottsvägen och passagerarna måste korsa riksvägen för att nå busshållplatserna.

Enligt planförslaget visas att vägen och järnvägen rätas och byggs ut med fyra körfält och dubbelspår. En trafikplats föreslås vid Idrottsvägen. Över trafikplatsbron nås också älvstrandsområdet med Surte Västra åt söder och båthamnen samt Eka Chemicals åt norr. Vid Surte Västra finns det en möjlighet att anlägga ett industrispår.

Området vid den f.d. disponentbostaden, Surte 1:282, föreslås bullerskyddas med en tomtskärm och den östra sidan av riksvägen kompletteras med en bullerskärm som skyddar bebyggelsen i norra Surte.

Planläggningen för den i den fördjupade översiktsplanen tänkta bebyggelsen på Nordgärdesbergets västra del avvaktar utredning om området kan nås via Skolstigen.

Bostadsfastigheten Surte 1:259 söder om glasbruksmuseet ges byggrätt för kontor/vandrarhem mm med möjlighet till samverkan med verksamheten i Glasbruksmuseet.

Väg- och järnvägsutbyggnaden genom planområdet förorsakar ett betydande intrång i bebyggelsen inom berörd del av Surte och Ale kommun. Följande bebyggda fastigheter föreslås inlösas.

Stationsfastigheten Surte 1:7 och det f.d. glasbrukskontoret Surte 1:12 som rivs.

Bostadsfastigheten Surte 1:49, telestationen Surte 1:254 och Företagshuset Surte 1:248 som rivs för att ge utrymme för trafikplatsen och en bensinstation.

Bostadsfastigheten Surte 1:69 som rivs och tillsammans med den angränsande och obebyggda tomten i söder anvisas för bensinstationsändamål.

Bostadsfastigheterna 1:125 och 1:101 som rivs varvid tomtmarken anvisas för brandstationsändamål.

Bostadsfastigheterna Surte 2:36, 35, 22, 26, 30, 29, 28, och 27 som rivs varvid marken enligt gällande detaljplan anvisas för verksamhetsändamål.

Bostadsfastigheterna Skårdal 6:33, 34 och 36 (2:4) som rivs varvid marken anvisas som allmän platsmark. Enligt samrådsredogörelsen avses även Surte 1:20 inlösas.

Industriefastigheten Surte 43:123 berörs av ett intrång i samband med trafikplatsutbyggnaden men kan efter en ändrad ägofigur vara kvar.

Skyltning

Under planeringsarbetet för väg- och järnvägsutbyggnaden i Göta älvs dalgång och i samband med diskussionerna om den framtida gestaltningen av miljön kring infartslederna i Göteborgsregionen har frågan om skyltning inom vägområdet och kommersiell skyltning i anslutning till vägen diskuterats. Från estetisk synpunkt och av trafiksäkerhetsskäl är det angeläget att antalet skyltar i och mot väg- och järnvägsområdet minimeras. Det är vidare angeläget att budskapet på skyltarna är enkelt och tydligt för att ögonblickligen kunna uppfattas av trafikanterna. Kravet om enkla och snabbt avläsbara skyltar sammanfaller också med intresset för innehavaren av skylten att enkelt och tydligt få ut sitt budskap.

Befintlig skyltning inom det blivande väg- och järnvägsområdet kommer att inlösas. För de affärsfastigheter som är belägna vid vägen kommer frågan om bygglov för skyltar att prövas i samråd med Vägverket och enligt ovanstående inriktningsförslag. Planförslaget har kompletterats med en planbestämmelse med detta inriktningsförslag för skyltningen.

Skyddsrum

Skyddsrumskrav skall sökas.

Friytor

Enligt gestaltungsprogrammet för väg- och järnvägsutbyggnaden redovisas de friytor som avses gräsbesås och planteras. Skötselansvaret redovisas i genomförandebeskrivningen. Friytorna inom den allmänna platsmark som utgör vägområde sköts av Vägverket och inom järnvägsområdet sköts friytorna

Banverket. Friytorna inom allmän platsmark markerad med Natur₁ på plankartan sköts av kommunen.

Miljömål

Under rubriken ”Övergripande förutsättningar” och mål i MKB:n beskrivs de nationella, regionala och lokala miljömålen. Konsekvenserna av väg- och järnvägsutbyggnaden i relation till de nationella och regionala miljömålen har också beskrivits i MKB:n.

De lokala miljömålen redovisas i ett miljöprogram som antogs av Ale kommun 1999-12-13. Bl a redovisas följande åtgärds mål för tiden från år 2000 till år 2010 under de kapitel som handlar om Frisk luft, Ingen övergödning och En god bebyggd miljö.

Halten kväveoxider i Göta älvdalen skall ha minskat med 15%.

Halten VOC i Göta älvdalen skall ha minskat med 15%.

Fordonstrafiken på RV 45 skall ha minskat med 5%.

Det skall finnas minst tre pendelstationer i Ale kommun.

Kollektivåkandet bland pendeltrafikanterna i Ale skall ha ökat med från nuvarande 18% till c:a 30%.

Inga bostadshus skall ha mer buller än 65 dBA utomhus.

50% av de bostadshus som har mer buller än 60 dBA utomhus skall ha åtgärdats där så är skäligt och möjligt.

Markvibrationer på lerområden orsakade av trafiken skall vara undanröjda.

Arbetet med att upprätta förslag till arbetsplan/järnvägsplan och detaljplaner i Ale kommun följer förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång, som antogs av kommunfullmäktige 2000-04-25. Enligt den fördjupade översiktsplanen kommer trafiken att öka med c:a 10% fram till år 2010.

I Surte- Bohus förutsattes också en viss överflyttning av trafiken Från E 6 till Väg 45 komma att ske när denna väg har ombyggt.

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen till arbetsplanen/järnvägsplanen och detaljplanerna erhålles bl a följande miljöförbättringar vid den framtida väg- och järnvägsutbyggnaden i Göta älvs dalgång.

Halten kväveoxider minskar med 56% från trafiken i Göta älvs dalgång fram till år 2010 till följd av förbättrad avgasrening och ytterligare med 5,7% efter vägutbyggnaden vid fordonshastigheten 90 km/h. Halten VOC minskar på motsvarande sätt med 78% och ytterligare med 1,8%.

Enligt förutsättningarna i MKB:n kommer fordonstrafiken söder om Bohus att öka med cirka 2% årligen eller med c:a 20% från år 1998 till år 2010. Härvid följs de förutsättningar som Statens institut för kommunikationsanalys SIKA har redovisat under den senare högkonjunkturen. Trafikökningen i storstadsregionerna anses uppgå till kanske 3%. Som tidigare har nämnts beräknas också en del av trafiken på

E 6 dessutom komma att överflyttas till den upprustade Väg 45 genom Surte-Bohus. Den nya lokalvägen mellan Surte och Bohus beräknas få en trafikmängd om c:a 3400 f/ådt och på Göteborgsvägen inom planförslaget blir trafikmängden c:a 3200 f/ådt i utbyggnadsalternativet.

Vid planeringen för den framtida väg- och järnvägsutbyggnaden förutsätts 5 pendelstationer kunna byggas mellan Surte- Älvängen.

De 5 pendelstationerna och en regional utbyggnad av pendeltågstrafiken mellan Trollhättan- Ale- Göteborg- Landvetter- Borås och en tågtunnel genom Göteborgs centrum utgör den avgörande förutsättningen för en ökad kollektivtrafik enligt målet i miljöprogrammet.

Efter utbyggnaden av sträckan Surte- Älvängen kommer antalet bostadshus med mer vägbuller utomhus än 55 dBA att minska från 532 st till 168 st år 2010 och med mer järnvägsbuller inomhus än 45 dBA att minska från 542 st till 8 st år 2010.

Markvibrationerna vid bostäderna kommer att nedbringas till vibrationshastigheter som generellt inte överstiger 0,4 mm/s, som är den riktlinje Banverket anger vid nybyggnad av järnväg. En markvibration upplevs som klart kännbar vid 1 mm/s.

Av ovanstående redovisning framgår det att betydande miljöförbättringar utöver de som kommunen angett i sitt miljöprogram år 1999 erhålles vid väg- och järnvägsutbyggnaden trots att vägtrafiken ökar med minst 10% fram till år 2010. Det kan

vidare noteras att den trafikökning om c:a 1% årligen som kommunfullmäktige beslutade om i samband med den fördjupade översiktsplanen år 2000 kan antas avse ersätta den minskning om c:a 0,5% årligen, som man tidigare i miljöprogrammet tagit ställning för.

Miljökvalitetsnormer

Frågan om utbyggnadskonsekvenserna av planförslaget i förhållande till miljö-kvalitetsnormerna har diskuterats i MKB-arbetet och i relation till hur konsekvenserna av väg- och järnvägsutbyggnaden förhåller sig till miljömålen. När MKB:n för arbets- och järnvägsplanen arbetades fram fanns miljö-kvalitetsnormer för bly, svaveldioxid och kvävedioxid. Miljö-kvalitetsnormer gäller numera för tillåten halt av bly, svaveldioxid, kväveoxider, kvävedioxid och partiklar i utomhusluft. I syfte att klarlägga konsekvenserna av utbyggnaden införs följande redovisning i planbeskrivningen.

Enligt 2 kap 2 § PBL skall miljö-kvalitetsnormer i enlighet med 5 kap 3 § miljö-balken, MB, iakttas vid planering och planläggning. En miljö-kvalitetsnorm anger de förorenings- eller störningsnivåer som människor eller miljön kan belastas med utan fara för betydande eller påtaglig olägenhet.

”Göteborgsregionens Luftvårdsprogram” har genomfört mätningar av vissa ämnen inom regionens alla kommuner bl a vid Nödinge inom Ale kommun. Resultaten har sammanställts i en rapport från 1998.

Kväveoxider, kvävedioxid

Mätningar, inom ramen för Göteborgsregionens luftvårdsprogram, visar att halterna av kväveoxider (NO_x) vid de mest utsatta platserna i Nödinge låg på ca 20 µg/m³ beräknat som årsmedelvärde och på ca 80 µg/m³ beräknat som 98-procentil under timme. Mellan Lärje och Agnesberg överskrids på delsträckor årsmedelvärdet 30 µg/m³ för kväveoxider men inte 40 µg/m³.

Dessa värden kan jämföras med den miljökvalitetsnorm som inte får överskridas för kvävedioxid efter 2005. Gräns för årsmedelvärdet är 40 µg/m³ och för timmedelvärdet 90 µg/m³.

Mätningar i Göteborg visar att normen överskrids vid de mest trafikerade lederna där trafiken i vissa lägen överstiger 100 000 fordon/ådt.

Utveckling:

Utsläppsmängderna av kväveoxider har på den aktuella sträckan mellan Agnesberg och Älvängen beräknats minska med 55-60 % mellan år 1998 och 2010 trots den trafikökning som väntas på väg 45. Den beräknade minskningen indikerar med stor säkerhet att miljökvalitetsnormerna för både kväveoxider och kvävedioxid inte kommer att överskridas inom planområdet.

Svaveldioxid

Halterna av svaveldioxid har uppmätts vid Nödinge centrum inom ramen för Göteborgsregionens luftvårdsprogram. Halterna vid mättillfället 1998 uppgick till 5-7 µg/m³ luft. Halten av svaveldioxid som inte får överstigas enligt miljökvalitetsnormen är 50 µg/m³ räknat som årsmedelvärde.

Utveckling:

Utsläppsmängderna av svaveldioxid har på den aktuella sträckan mellan Agnesberg och Älvängen beräknats öka med 3-4 % mellan år 1998 och 2010 på grund av den trafikökning som väntas på väg 45. Den beräknade ökningen bedöms inte innebära att miljökvalitetsnormen överskrids inom planområdet.

Partiklar

Halterna av små partiklar inom utredningsområdet bedöms understiga riktvärdena i de svenska miljömålen. Bedömningen är baserad på, att dessa riktvärden underskreds i Göteborgs stad 1998 där trafiken är avsevärt mer omfattande än på den aktuella sträckan.

Utveckling:

Utsläppsmängderna av partiklar har på den aktuella sträckan mellan Agnesberg och Älvängen beräknats minska med 60-65 % mellan år 1998 och 2010 trots den trafikökning som väntas på väg 45. Den beräknade minskningen indikerar med stor säkerhet att miljökvalitetsnormen för partiklar inte kommer att överskridas inom planområdet.

Bly

Miljökvalitetsnorm finns för blyhalt, som inte får överskrida 0,5 g/m³ luft beräknat som årsmedelvärde. Enligt uppgifter från Naturvårdsverket uppfyller luften i Sveriges tätorter redan idag normen för bly och blyhalten väntas fortsätta att minska varför beräkningar inte bedöms erfordras för detta ämne.

Sammanfattning

Tillåtna halter enligt miljökvalitetsnormer överskrids enligt vad som är känt genom regionala utredningar och mätningar, endast på ett fåtal ställen utmed starkt trafikerade leder i Göteborg. I mer perifera lägen i regionen, dit Surte Nord i Göta älvs dalgång får räknas, är de kända halterna lägre än de tillåtna gränsvärdena.

Det bedöms att de tillskott av fordonstrafik, som följer av planens genomförande, inte medför risk för att gränsvärdena kommer att överskridas i Surte Nord. När det gäller de regionala trafiklederna i centrala delen av Göteborgsregionen, medför en utökning av regionens befolkning i stort att biltrafikarbetet sannolikt ökar även i de centrala delarna. Kapacitetshöjningar på bl a E 6 och utbyggnaden av t ex Göteborgs hamn i Göteborg bidrar sannolikt i högre grad till ökad trafik i Göteborg än ombyggnaden i Älvdalen. Ombyggnad kan däremot avleda en del trafik från Tingstadsområdet, vilket torde innebära positiva effekter för de höga halter av bl a kväveoxider som förekommer i detta område.

För att motverka ökning av biltrafiken, görs en regional satsning på kollektivtrafik mm. Ombyggnad av väg 45 och NorgeVänernbanan inom planområdet är ett led i dessa satsningar och ger framförallt avsevärt förbättrade förutsättningar för ökad tågtrafik med möjlighet till ett starkt ökat kollektivt resande genom införande av pendeltåg. Kollektivtrafiken ökar också genom en förbättrad busstrafik. Det kan vidare noteras att antalet alebor som utnyttjar kollektiva färdmedel vid sina pendelresor redan uppgår till c:a 25% vilket är den högsta andelen bland kommunerna i Göteborgsregionen.

Tillägg

Mätningar, beräkningar och simuleringar av bl a kvävedioxidhalter under perioden okt 2001-jan 2002 utmed väg 45 har av Miljöförvaltningen i Göteborg redovisats i rapport 129 daterad 29 augusti 2002. Rapportens simuleringar tyder på att dygnsmedelvärdena i vissa lägen inom den nordvästra korridoren kan vara svåra att innehålla. Däremot är risken för överskridanden av års- och timmedelvärdena liten. Förhållandena varierar utmed sträckan mellan Lärje i söder och Lilla Edet i norr.

Beräknade årsmedelvärden för kvävedioxid vid Surte varierar mellan 6 och 16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Enligt utredningen är risken för överskridanden av MKN för kvävedioxider liten vid Surte.

Kolmonoxid och bensen

Enligt aktuella mätningar och analyser utförda av miljöförvaltningen i Göteborg överskrids ej miljökvalitetsnormerna för kolmonoxid och bensen utmed väg 45 norr om Lärje. Halterna av kolmonoxid är generellt låga. Norr om Lärje ligger uppmätta värden för bensen under $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ som årsmedelvärde jämfört med normens $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Marginalen till normernas gränsvärden är så stor att gränsvärdena ej heller bedöms överskridas med förväntad trafikökning inom överskådlig tid.

Trafik

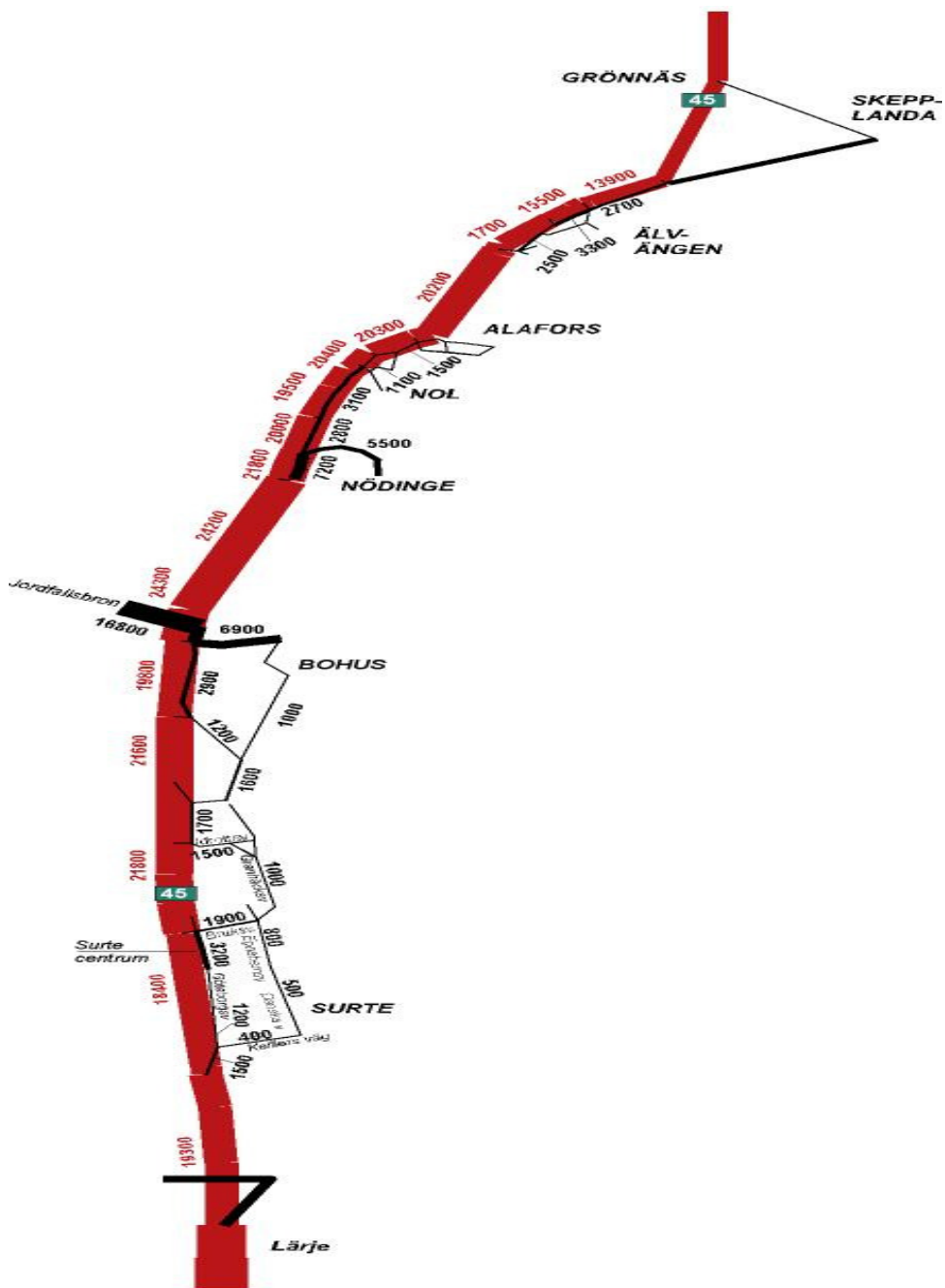
Förslaget till ny trafiklösning följer förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen och resultatet av det pågående arbetet med att upprätta en arbetsplan för riksvägens utbyggnad och en järnvägsplan för järnvägens utbyggnad med dubbelspår.

Trafikplatsen i norra Surte byggs ut enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen och arbetsplanen med bro över vägen och järnvägen, ramper mellan vägen och dubbelspåret samt högersvängar in och ut från en rondell med anslutning till lokalvägssystemet.

Älvstranden och industriområdet görs tillgängligt för all trafik via bron vid trafikplatsen i Surte Nord och Gåskullevägen och vidare på lokalvägen väster om dubbelspåret mot Eka Chemicals samt för gångtrafik via gångbron vid fritidsbåthamnen. Se även redovisningen av GC- trafiken nedan.

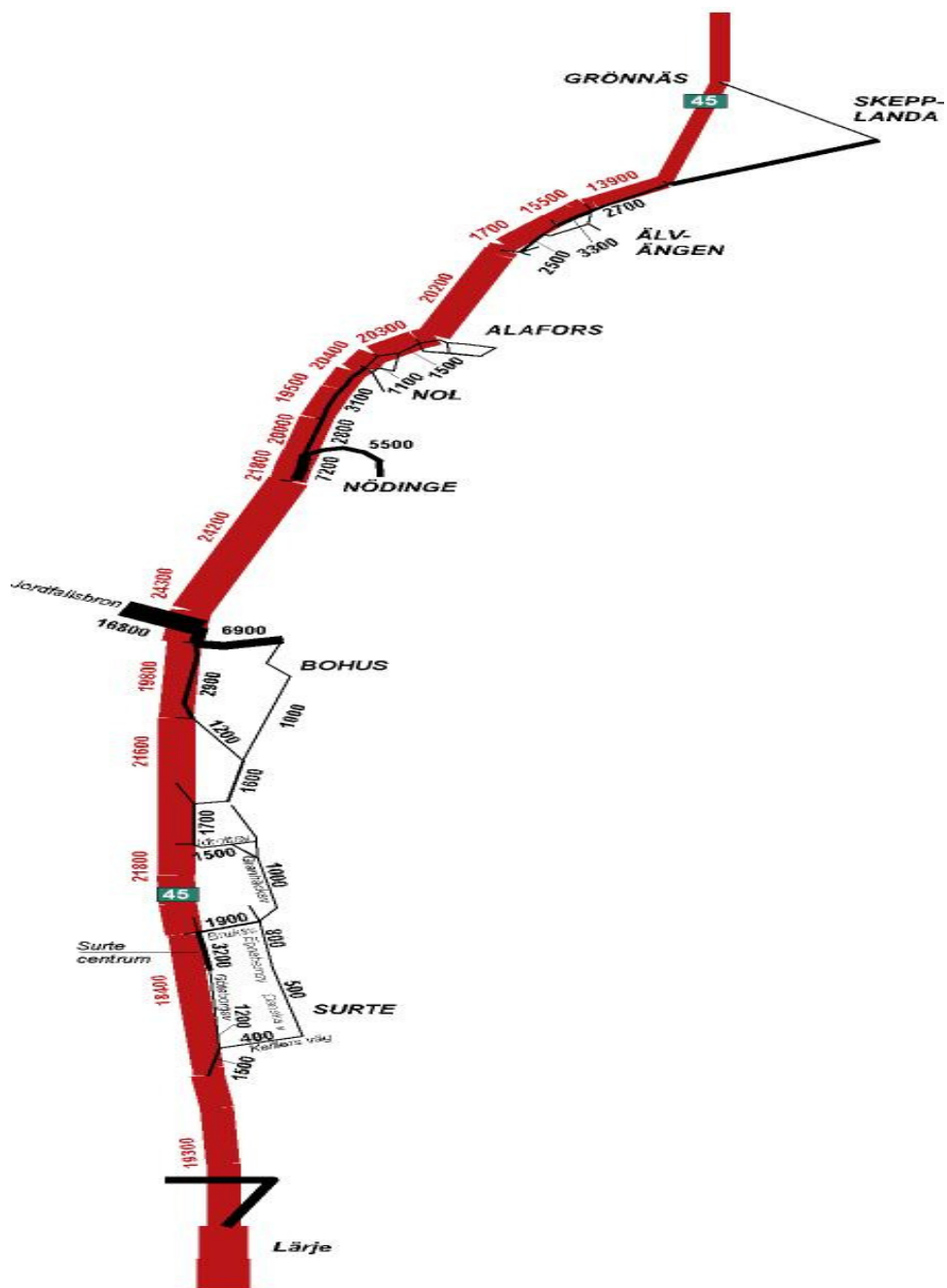
Trafikmängderna på riksvägen och lokalvägarna redovisas på trafikflödesbilder, se sidorna 18- 20, från miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikmängder Lärje- Älvängen

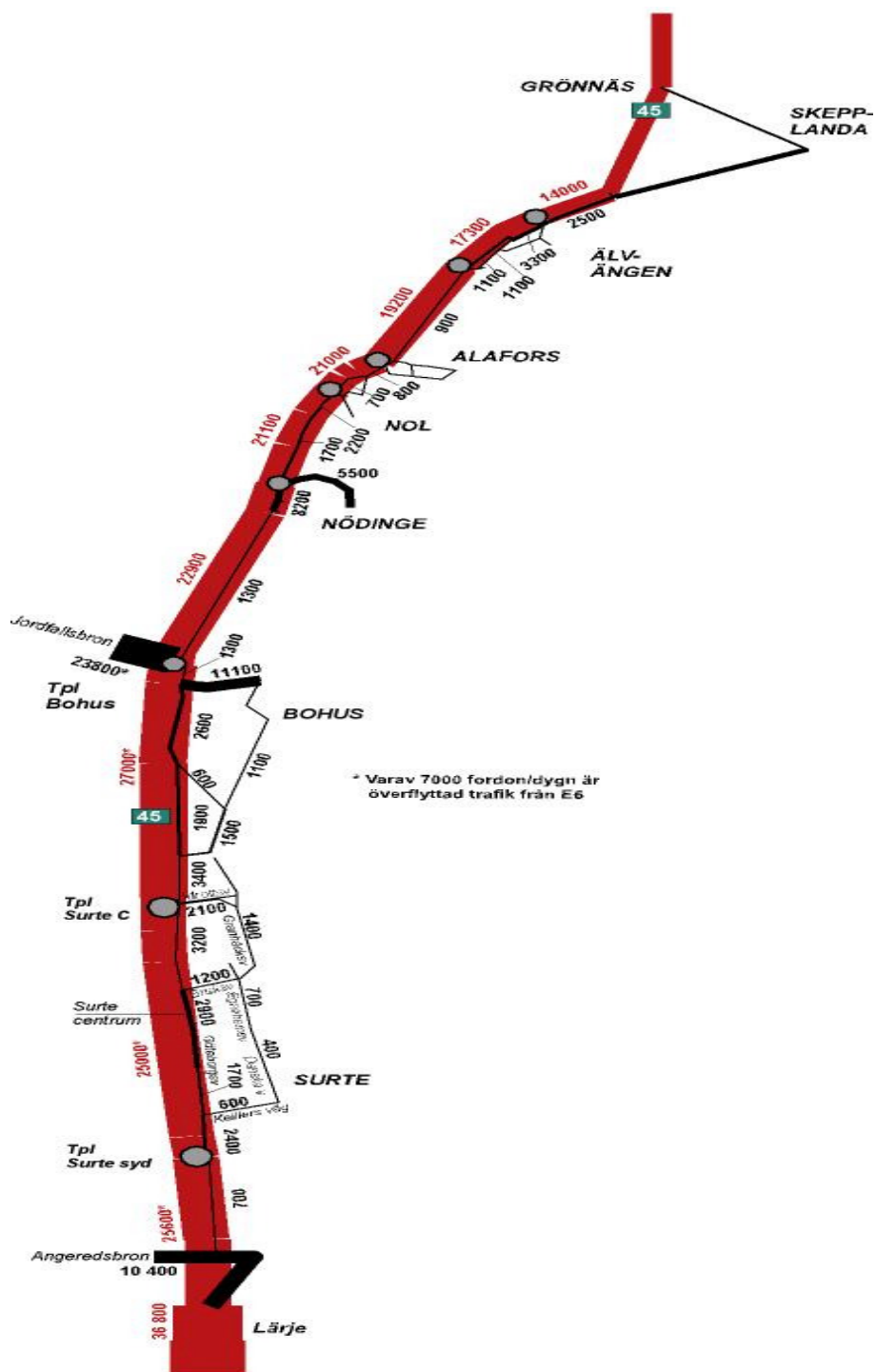


Fordon per dygn (ÅDT) 1998

Rättelse: Alkalievägen i Bohus- 3000 f/ådt



Fordon per dygn (ÅDT), nollalternativ
 Rättelse: Alkalievägen i Bohus- 3500 f/ådt



Fordon per dygn (ÅDT) 2010 efter ombyggnad
 Rättelse: Alkalievägen i Bohus- 4600 f/ådt

Gång- och cykeltrafik

Enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen och det pågående arbetet med arbetsplanen byggs en gång- och cykelväg utmed lokalvägen i dess sträckning från Surte- Älvängen. Via pendelstationsbron i Surte kan gångtrafiken ledas över till servicevägen åt söder och lokalvägen åt norr utmed älvstranden till fritidsbåthamnen samt via gångbron till GC- vägen vid Göteborgsvägen. GC-trafiken förs via trafikplatsen och den vid samrådet föreslagna GC- tunneln till älvstranden. Via de många väganslutningarna till Göteborgsvägen leds GC-trafiken till bostadsområdena i Surte.

Parkering

För de befintliga bostäderna och verksamheterna finns det ett tillräckligt antal parkeringsplatser. För de nya verksamheterna ordnas parkeringen inom tomtmark.

Kollektivtrafik

Enligt förutsättningarna i fördjupningen av översiktsplanen för Göta älvs dalgång samt kommunens kollektivtrafikutredning föreslås den framtida kollektivtrafiken baseras på tågpendling och/eller snabbbusstrafik. Den lokala trafiken förutsätts därvid kopplas till riksvägen och järnvägen via en pendelstation i varje tätort.

Den lokala kollektivtrafiken föreslås kunna utvecklas med mindre bussar som når längre ut i respektive samhälle och via en omstigning vid pendelstationerna erbjuder resenärerna en snabb regional förbindelse. En lokal busslinga kan anordnas via Göteborgsvägen, Bruksvägen, Granhäcksvägen, Fridhemsvägen och Hellfjällsliden till Göteborgsvägen i Norra Surte samt vidare mot Bohus. Inom planområdet kan de nuvarande hållplatserna på Göteborgsvägen vara kvar och lokalbussen ledas till pendelstationen vid Surte Centrum. Ytterligare hållplatslägen i Surte kommer att redovisas i samband med det framtida arbetet med kollektivtrafikutbyggnaden. Kommunens kollektivtrafikutredning har bilagts planförslaget.

Störningar

Enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång, arbetsplanen och MKB-arbetet för projektet behöver bostadsbebyggelsen i norra Surte skärmars mot störande trafikbuller. Avskärmningen är enligt arbetsplanen redovisad med en glasad skärm vid riksvägen samt i en del fall med tomtskärmar och fasadåtgärder. Omfattningen av bullerskyddsåtgärderna har på ett detaljerat sätt redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen och i en särskild bullerutredning. Enligt bullerutredningen och planförslaget minskar antalet av vägtrafiken bullerstörda lägenheter från c:a 50 st med mer än 55 dBA ekv utomhusbuller genom dels inlösen av 21 st och dels bullerskyddsåtgärder till 9 st lägenheter. För dessa bostäder kompletteras bullerskyddet med tomtskärmar och fasadåtgärder. Från tågtrafiken minskas det störande bullret inomhus med maxvärden mer än 45 dBA från c:a 36 st till 0 st lägenheter.

Efter det att bullerskyddsåtgärder har utförts vid väg- och järnvägsutbyggnaden så kommer Naturvårdsverkets riktlinjer för störande vägtrafikbuller utomhus och järnvägsbuller inomhus att kunna innehållas där nybebyggelse av bostäder aktualiseras enligt planförslaget. Någon byggrätt för sådan nybebyggelse är dock inte aktuell inom dpl 5.

Störande vibrationer från väg- och järnvägstrafiken beräknas inte överstiga 0,4 mm/sek som är Banverkets riktlinje vid bostäder.

Vad gäller övriga miljöfaktorer hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen.

Teknisk försörjning

En Va- utredning har tidigare utförts av GF-konsult för centrumområdet mfl områden och en Va- redovisning mm i väg- och järnvägsbyggnadsprojektet har utarbetats i samarbete med kommunens tekniska kontor enligt följande.

Avvattning väg och järnväg

Vägytan avvattnas där det är möjligt med öppna vägdiken där intagsbrunnar och ett ledningssystem leder vattnet till ett dike mellan väg och järnväg för att sedan vidare transporteras i utloppsledning under järnväg. Denna ledning förses med en avstängningsanordning som gör det möjligt att hindra att förorenat vägdagvatten kommer ut i Göta Älv vid en eventuell farligtgodsolycka. Se även principsektion i MKB:n på sidan 71.

Väggroppen kommer där det är möjligt att dräneras med öppna vägdiken. I övrigt sker dränering med dräneringsledningar som knyts ihop med ovanstående system. I de gräsbevuxna öppna vägdikena kommer det att ske en rening av dagvattnet genom en vegetativ metod innan det släpps ut i recipienten. Dikena sektioneras så att det vid en eventuell olycka enbart är en begränsad sträcka som påverkas.

Där vägen passerar samhällena och det är murar utmed vägkanterna avvattnas vägytan med dagvattenbrunnar och ledningssystem.

Utlopp i Göta Älv kommer att ske i följande sektioner enligt redovisningen i arbetsplanen:

- 4/300, 5/100 och 5/400

Omläggning av kommunala va-ledningar

Av väg och järnväg berörda VA-ledningar läggs om och förses med skyddsror vid behov. Ombyggnationen sker i samråd med Ale kommun.

Omläggning väster om väg 45 av spillvatten-, dagvatten- och vattenledningar i sektion 4/150 norrut till sektion 4/390.

Omläggning öster om väg 45 av dagvattenledning i sektion 4/630 norrut till

sektion 4/870.

Omläggning öster om väg 45 av spillvattenledning i sektion 4/630 norrut till sektion 5/050.

Omläggning väster om väg 45 av spillvatten- och tryckspillvattenledning från sektion 5/500 norrut till sektion 5/750.

Omläggning väster om järnväg av spillvatten-, tryckspillvatten- och vattenledning från sektion 5/750 till 5/900.

Bef. rostfri vattenledning öster om väg 45 läggs om från sektion 5/650 norrut till sektion 5/900.

Två befintliga spillvattenpumpstationer kommer att också att beröras av ny väg och järnväg.

- I sektion 5/000 väster om väg 45 ersätts befintlig pumpstation med ny.

- Befintlig dagöppning till befintlig pumpstation under väg 45 ersättes med ny dagöppning väster om ny järnväg.

Omläggning el- och teleledningar

Av vägen berörda el- och teleledningar (både luft- och markförlagda) dras om i samråd med respektive ledningsägare. Bl.a. krävs det omläggning av högspänningsledning i sektionerna:

4/680 - 5/730, 3/680 - 4/080 och 5/730 - 5/900

Bef. transformatorstationer i sektion 5/020 och 5/600 flyttas eller ersättes med ny.

Bef. telestation i sektion 5/040 flyttas eller ersättes med ny.

Omläggning fjärrvärme

Utmed aktuell sträcka finns det fjärrvärmeledningar som kommer att beröras. Omläggning skall ske i samråd med ledningsägare.

Omläggning krävs från 4/480 norrut till sektion 5/900.

Administrativa frågor

Genomförandetiden är satt till tio år efter det att planens antagandebeslut vunnit laga kraft.

Kommunen är huvudman för allmänna platser. I enlighet med förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen kap 6:4 och redovisningen i genomförandebeskrivningen till detaljplaneförslaget har Vägverket anläggnings-

och driftsansvar för riksvägen, lokalvägen utmed denna inklusive GC-leden samt angränsande områden inom allmän platsmark. Banverket har motsvarande ansvar inom trafikområdet för järnväg.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Från Ale kommun har planingenjör Ann- Marie Carlsson, karttekniker Inger Svensson och kommunekologerna Thomas Grönlund och Peter Örn medverkat.

Planeringsarbetet har utförts i samverkan med projektledarna Claes Hulegårdh vid Vägverket samt Bo Larsson vid Banverket. Scandiaconsult Sverige AB och WSP har medverkat med utformningen av trafiklösningen och geotekniska frågor mm samt Arkitektringen AB (Boann HB) med miljökonsekvensbeskrivningen. GF-konsult AB har upprättat fastighetsförteckningen och medverkat vid upprättandet av genomförandebeskrivningen.

Alafors 2005-05-01

Bert Andersson
Arkitekt SAR/MSA
Projektsamordnare

REVIDERING

Med hänvisning till utställningsutlåtandet kan följande sammanställning av redaktionella ändringar och kompletteringar av planförslaget efter utställningen av detsamma redovisas.

I enlighet med länsstyrelsens förslag har planbeskrivningen under rubriken Störningar kompletterats med att efter det att bullerskyddsåtgärder har utförts vid väg- och järnvägsutbyggnaden så kommer Naturvårdsverkets riktlinjer för störande vägtrafikbuller utomhus och järnvägsbuller inomhus att kunna innehållas där nybebyggelse av bostäder aktualiseras enligt planförslaget. Någon bygggrätt för sådan nybebyggelse är dock inte aktuell inom dpl 5.

I enlighet med SGI:s förslag har planbestämmelsen m₂ ändrats till "Vid eventuell belastningsförändring skall stabilitetsförbättrande åtgärder inom och utanför planområdet utföras så att rekommendationerna i Skredkommissionens rapport 3:95 avseende nyexploatering beaktas. Härvid skall även tillämpliga delar i föreskrifterna i ATB Väg och BV tillämpas i samband med utbyggnad av väg och järnväg."

I enlighet med SGI:s förslag har de geotekniska förhållandena inom området öster om vägen och i planförslagets södra del redovisats i en kompletterande geoteknisk PM som bilagts planbeskrivningen.

Planförslagets illustration av GC- vägen förbi pumpstationerna är felaktig och i enlighet med Vägverkets förslag har GC-vägen getts en jämnare linjeföring förbi stationerna.

I enlighet med Va-verkets förslag har texten "Byggstörningar riskerar att påverka vattentäkten för c:a 500 000 människor. Den i MKB:n redovisade principlösningen för avbördningen av dagvattnet skall gälla för hela sträckan inom Ale kommun. Vid upphandlingen av byggnadsprojektet kommer ett uppföljningsprogram enligt MKB:n med bl a redovisning om hur vattentäkten skall skyddas mot störningar under byggtiden att delges anbudsgivarna. Uppföljningsprogrammet förutsätts komma att upprättas i samråd med Va-verket. En redovisning av hur miljöhänsynen kommer att genomföras förutsätts sedan framgå av entreprenörernas miljöplaner som skall ingå i deras kvalitetssäkringsrutiner." flyttats till beskrivningen under rubriken "Planområdet- nuvarande markanvändning" och införts i MKB:n under rubriken "Hälsa och säkerhet."

I syfte att tillgodose de framförda synpunkterna från Va-verket har MKB:n under rubriken Hälsa och säkerhet kompletterats med " Betande djur på strandängar kan medföra en ökad risk för vattenburen smitta om djuren är infekterade med sjukdomar. Vägverket/Banverket och kommunen kommer att förebygga denna risk genom att endast tillåta att veterinärkontrollerade och friska djur släpps ut på strandängarna. Inget av de områden där strandbete planeras ligger inom vattenskyddsområde, vissa strandängar kan dock beröras av en eventuell framtida utvidgning av vattenskyddsområdet för Alelyckans råvattenintag." Det kan dock noteras att inom dpl 5 är det inte aktuellt med betesdrift.

I enlighet med redovisningen under punkt 9 ovan har också följande förslag av Va-verket förts in under rubriken Hälsa och säkerhet i MKB:n.

Under rubriken "Vattentäkt för 500 000 människor i Ale, Göteborg m fl" redovisas att:

För att skydda dricksvattenkonsumenterna måste arbeten i och i närheten av älven redan från början planeras så att följande uppfylls:

- *De regler som gäller för schaktning inom skyddsområdet ska följas. Va-verket deltar gärna i arbetet med att ta fram uppföljningsprogram med entreprenörer rörande behandling och förvaring av förorenade massor, och betonar även vikten av att medverka tidigt i processen.*
- *Allt arbete utmed älven skall utföras i nära samråd med Göteborgs va-verk. Under arbetstiden skall daglig kontakt hållas med kontrollcentralen på vattenverket Alelyckan, och va-verket skall också ges tillfälle att medverka i bygg- och planeringsmöten.*
- *Vid arbeten som medför en stängning av råvattenintaget måste alltid klartecken ges av kontrollcentralen på Alelyckan före varje påbörjat arbetspass. Då intaget är stängt utnyttjas reservvolymen i råvattenmagasinet Delsjöarna. Arbeten får därför inte påbörjas om nivån i Delsjöarna är lägre än +77,45 m, Göteborgs höjdsystem. Tiden för en stängning av råvattenintaget får vid varje arbetspass inte överskrida 48 timmar. Efter det att arbetet har avbrutits kommer intaget att vara stängt under ytterligare 2-3 rinntider från arbetsområdet till intaget i Lärjeholm. Dessa tider är mycket viktiga att följa och bör beaktas i tidplanen för arbetena.*
- *Vid arbete med förorenade massor, på land eller i vatten, skall råvattenintaget vara stängt. Vid arbete med dokumenterat rena massor stängs råvattenintaget först efter en turbiditetsökning större än 3-8 FNU. Ju bättre dokumenterat rena massorna är desto större grumlighet kan tillåtas innan intaget stängs.*

Att mellanlagra förorenade massor nära Göta älv anses olämpligt. Förorenade massor skall forslas till anläggningar med tillstånd att ta emot dem.

- *Va-verket har rätt till ersättning för de kostnader arbetena orsakar va-verket, exempelvis ökade energikostnader till följd av att stängningen av råvattenintaget medför retur tappning av råvatten från Delsjöarna.*
- *Sker utsläpp av någon form ska kontrollcentralen på vattenverket Alelyckan, telefon 031-62 72 50, omgående kontaktas."*

MKB:n har kompletterats med att Göta älv förts in under rubriken "Naturresurser".

I syfte att tillgodose synpunkten från AB Svenska Shell beträffande bullerskärmens utsträckning åt söder har denna minskats till ett läge mitt för den föreslagna norra tomtgränsen vid bensinstationen.

Avslutningsvis kan det noteras att plankartan i viss omfattning har justerats och kompletterats i redaktionellt avseende.

Alafors 2005-05-01

Bert Andersson
Arkitekt SAR/MSA
Projektsamordnare

BESLUT

Miljö- och byggnämnden har 2005-05-12 godkänt det utställda detaljplane-förslaget samt med de justeringar av planförslaget som redovisats enligt ovan och föreslår kommunfullmäktige att anta detsamma.

Nämnden har också noterat att genomförandefrågorna förutsätts kunna lösas i samband med att avtal enligt planförslagets genomförandebeskrivning träffas mellan kommunstyrelsen och Vägverket/Banverket innan kommunfullmäktige beslutar att anta planförslaget.

BILAGA

Geoteknisk PM

Kompletterande sammanställning av förslag till undantag av vissa delar av planförslaget vid beslut om antagande av detsamma samt redaktionella ändringar i samband härmed

Vid det fortsatta arbetet med att upprätta förslag till arbetsplan och järnvägsplan för sträckan Agnesberg- Bohus samt i samband med det pågående inlösenarbetet har följande kompletterande förslag diskuterats.

Förslaget till utbyggnad av GC-tunnel under E45 och järnvägen vid Hamnvägen har ifrågasatts med hänsyn till kostnad och lämplighet. Efter en omfattande diskussion i projektet har det dock bestämts att GC- tunneln skall utbyggas. GC-tunnelns illustrerade läge kan emellertid komma att ändras i viss omfattning i samband med det fortsatta projekteringsarbetet. För att undvika en låsning av läget för gångtunneln föreslås därför att Z₃- beteckningen vid järnvägen undantas från beslut om antagande. Z₃- bestämmelsen vid Göteborgsvägen och inom parkeringsområdet föreslås därvid i redaktionellt avseende ändras till Z₂ (Marken skall vara tillgänglig med ramp för GC- trafik).

Förslaget till utbyggnad av en gångbro över E45 och järnvägen till småbåts- hamnen har också diskuterats i projektet. Efter förslag från Vägverket har det därvid bestämts att slopa gångbron av främst kostnadsskäl och med hänsyn till svårigheterna i samband med vinterväghållningen. Det kan också noteras att den föreslagna gångbron ej skulle bli tillgänglig för handikappade. GC- trafiken hänvisas till GC- banan på bron vid trafikplatsen och GC- banan utmed lokalgatan. Den på plankartan illustrerade gångbron med Z₁- område över järnvägen föreslås kunna undantas vid antagande av planförslaget.

Fastigheten Surte 1:20 vid Göteborgsvägen är redovisad som allmän platsmark och har inlösts av kommunen. Den befintliga bostadsbyggnaden inom fastigheten skall rivas. Ägaren till den angränsande fastigheten Surte 2:13 har begärt och kommer att få förvärva marken inom 1:20 från kommunen med avsikten att sammanlägga fastigheten med 2:13. Det kan i sammanhanget noteras att kommunen upphävt den tidigare gällande detaljplanen för fastigheterna. Med anledningen av fastighetsförändringen föreslås att den del av planförslaget som omfattar fastigheten Surte 1:20 undantas från beslut om antagande.

Sammanfattningsvis föreslås följande undantag och redaktionella ändringar av planförslaget vid beslut om antagande.

Z₃- beteckningen vid järnvägen mitt emot Hamnvägen undantas från beslut om antagande. Z₃- bestämmelsen vid Göteborgsvägen och inom parkeringsområdet föreslås därvid i redaktionellt avseende ändras till Z₂ (Marken skall vara tillgänglig med ramp för GC- trafik).

Den på plankartan illustrerade gångbron med Z₁- område över järnvägen undantas vid antagande av planförslaget.

Den del av planförslaget som omfattar fastigheten Surte 1:20 undantas från beslut om antagande.

Alafors 2006-12-11

Bert Andersson
Arkitekt SAR/MSA
Projektsamordnare

Detaljplan 5 för väg- och järnvägsutbyggnad vid

Surte Nord

I Göta älvs dalgång, Ale kommun i Västra Götalands län
Bruksvägen- småbåtshamnen

Genomförandebeskrivning

INLEDNING

Genomförandebeskrivningen redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga och ekonomiska åtgärderna som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Denna beskrivning tar upp ansvarsfördelningen enligt de förutsättningar som anges i kap 6:4 i den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång Ale kommun. Genomförandebeskrivningen har ingen självständig rättsverkan.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Huvudmannaskap - allmän plats

Ale kommun är huvudman för allmän plats inom planområdet.

Ansvarsfördelning

Genomförandet av detaljplanen åvilar formellt följande ansvariga:

Vägverket är inom allmän platsmark väghållare för Väg 45 inklusive anläggningar vid denna och trafikplatserna samt den genomgående lokalvägen inklusive GC-leden utmed denna.

Västtrafik AB ansvarar för pendelstationen inom allmän platsmark och järnvägsområdet Tj.

Banverket är såsom fastighetsägare ansvarig för järnvägsanläggningen inom Tj-området.

Respektive fastighetsägare är ansvariga för utbyggnad inom kvartersmark.

Ale kommun är ansvarig för va-nätet exklusive dagvattenanläggningarna vid Väg 45, den genomgående lokalvägen samt vid järnvägen där Vägverket respektive Banverket är ansvariga.

Ale Elförening är ansvarig för eldistributionen inom planområdet.

Göteborgs Energi AB är ansvarig för fjärrvärmedistribution.

Telia m fl operatörer är ansvariga för tele- och datadistribution.

TIDPLAN

Samråd	april 2003
Utställning	sept 2004
Antagande	mars 2007

Tidpunkten för byggstart av väg- och järnväg är beroende av när staten beviljar medel för utbyggnaden.

GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden är 10 år från det att planens antagandebeslut har vunnit laga kraft. Tiden har valts med utgångspunkt från förutsättningarna för medeltilldelning och val av etapputbyggnad för vägen och järnvägen mellan Surte-Älvängen.

AVTAL

En överenskommelse beträffande detaljplane,- järnvägsplane,- och vägarbetsplanearbete har träffats mellan Ale kommun, Banverket Västra banregionen BV och Vägverket Region Väst VVÄ 1997-04-17. Denna överenskommelse har reviderats och kompletterats med avseende bl a på frågor angående markåtkomst mm 2000-09-25.

Enligt förutsättningarna i överenskommelsen 2000-09-25 skall ett genomförandavtal mellan Ale kommun och BV/VVÄ upprättas där villkor för åtkomst av kommunal mark och byggande av anläggningar m m regleras. Detta avtal skall antas senast i samband med antagandet av detaljplaneförslaget.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

I anslutning till att järnvägsområdet och allmänplatsmarken utökas, berörs ett flertal fastigheter av intrång. Nedan redovisas vilka fastigheter som berörs av intrånget.

Fastighetsbildning m m

Banområdet

En järnvägsfastighet (Tj-område) avses bildas genom fastighetsreglering så att befintligt järnvägsområde, Surte 1:34 m fl fastigheter, breddas och förskjuts något åt väster. Härvid kommer mark från de privata fastigheterna Surte 43:124, 43:125, 43:128 att behöva inlösas och delar av det befintliga järnvägsområdet överförs till kommunens fastighet Surte 43:1. Överföring av mark mellan kommunen och Banverket regleras i särskilt avtal enligt ovan.

ALLMÄN PLATS

Genom fastighetsreglering alternativt inlösen av hela fastigheten kommer följande fastigheter att påverkas av den kommande utbyggnaden.

För genomfarts- och lokalgata samt natur väster om järnvägen behöver mark tas i anspråk på fastigheterna Surte 43:123, 43:134-135. Marken överförs genom fastighetsreglering till Surte 43:1.

För breddningen av väg 45, trafikplats vid Idrottsvägen och naturområden i anslutning till vägen, samt för ombyggnad av parallellgata behöver mark tas i anspråk inom fastigheterna Gränne 1:4, Surte 1:5, 1:12, 1:20, 1:49, 1:69, 1:101, 1:125, 1:137, 1:211, 1:254, 1:282, 1:283, 2:2-3, 2:22, 2:11, 2:16, 2:25, 2:26-30, 2:35-36, 63:1, s/79-80 Skårdal 1:34, 6:33-34, 6:36 och s/55. Marken överförs genom fastighetsreglering och förs till Surte 43:1 eller annan lämplig kommunalägd fastighet.

VÄGRÄTT

Den befintliga vägrätten inom Surte 43:1 m fl för det allmänna vägnätet utökas med den mark kommunen förvärvar för avsett ändamål. Upplåtelse av marken regleras i särskilt avtal mellan Ale kommun och Vägverket.

SAMFÄLLIGHETER

En utredning av samfälligheterna Surte s/79-80 och Skårdal s/55 där dessa berör allmän plats skall utföras. Överföringen av mark till den kommunala fastigheten Surte 43:1 förutsätts kunna ske.

SERVITUT OCH LEDNINGSRÄTT

För mark som skall vara tillgänglig för allmän biltrafik samt gångtunnel, z-områden (z₁, z₃) bildas servitut. Tjänande fastighet blir den/de ombildade järnvägsfastigheterna.

För mark som skall vara tillgänglig för allmän gångtrafik, x-områden, bildas servitut. Tjänande fastigheter blir den blivande järnvägsfastigheten för gångbro i norr och Gränne 1:4 och Surte 1:238 för gångförbindelsen vid kyrkan. För mark som skall vara tillgänglig som utfart för angränsande fastigheter, y-områden, bildas servitut. Tjänande fastigheter blir Surte 1:20, 1:33, 1:39, 1:44 och 1:238.

För mark som skall vara tillgänglig för allmänna ledningar upplåts ledningsrätt. Utrymme för allmänna underjordiska ledningar på kvartersmark, s k u-områden, berör ett antal fastigheter.

GEMENSAMHETSANLÄGGNING

Inom ett område av Surte 1:238 och 1:134 skall marken vara tillgänglig för bildande av gemensamhetsanläggning för angränsande fastigheter.

Fastighetsplan

Fastighetsplan bedöms ej erfordras.

Ansökan om fastighetsbildning

Ansökan om fastighetsbildning görs om inget annat avtalats av berörd fastighetsägare hos lantmäterimyndigheten.

EKONOMISKA FRÅGOR**Planekonomi**

De ekonomiska frågorna mellan Vägverk/Banverk och berörda exploitörer samt kommunen inklusive förrättningskostnaderna som en del av kostnaden för markåtkomsten skall lösas enligt de förutsättningar som redovisas ovan under rubriken AVTAL.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Från Ale kommun har planingenjör Ann- Marie Carlsson och karttekniker Inger Svensson medverkat. Från GF Konsult har lantmätare Anders Bergquist medverkat.

Arbetet med genomförandebeskrivningen har utförts i samverkan med projektledarna Claes Hulegårdh vid Vägverket samt Bo Larsson vid Banverket.

Alafors 2005-05-01

Bert Andersson
Arkitekt SAR/MSA
Projektsamordnare