



Handläggare: Bert Andersson
tel 070-4320321

GÖTA ÄLVS DALGÅNG- ALE KOMMUN

Reviderat förslag till detaljplan 7 Stora Viken, Västra Götalands län

E45 och NorgeVänerbanan

BESLUT

Godkänd av MoB: 2007-10-04

Antagen av Kf: 2007-12-10

Laga kraft: 2008-01-14

Reviderat förslag till detaljplan 7 för väg- och järnvägsutbyggnad vid

Stora Viken

i Göta älvs dalgång, Ale kommun i Västra Götalands län

Planbeskrivning

HANDLINGAR

Planförslaget består av:

- plankarta med planbestämmelser
- gestaltungsprogram, E45 och NorgeVänerbanan
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- miljökonsekvensbeskrivning
- konsekvensbeskrivning (miljö) dpl
- förslag till arbetsplan för E45 och järnvägsplan med tillhörande handlingar
- kollektivtrafikutredning
- geoteknisk utredning
- fastighetsförteckning
- samrådsredogörelse
- utställningsutlåtanden

SYFTE

Planförslagets syfte är att möjliggöra utbyggnad av E45 med angränsande lokalvägssystem och NorgeVänerbanan vid Stora Viken enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång- Ale kommun. Enligt planförslaget redovisas också hur den i översiktsplanen och skisshandlingen till arbetsplan föreslagna bron till älvstrandsområdet kan flyttas åt norr och utvecklas till en fullständig trafikplats i Stora Viken. Med hänvisning till spårläget genom Stora Viken föreslås gällande detaljplan för industriändamål mellan den befintliga järnvägen och älven ändras så att marken anvisas för natur- och järnvägsändamål. Enligt den kommunala planeringen avses det framtida industriområdet på Höjden utgöra en ersättning för industriområdet vid älvstranden och det får sin matning via den befintliga utfartsvägen som anslutes till den föreslagna trafikplatsen vid Stora Viken. Planförslaget angränsar i öster mot ett verksamhetsområde inom vilket Klädkällaren skall bygga till befintlig bebyggelse för lager- och försäljningsverksamhet.

Sedan planförslaget utställdes under år 2004 och därefter godkändes av miljö- och byggnämnden har en överenskommelse träffats mellan Vägverket Region Väst och Ale kommun beträffande trafikplatsens utbyggnad och dess finansiering.

Vidare har Banverket breddat järnvägsområdet på en sträcka norr om passagen till älvstranden.

PLANDATA

Planområdet är beläget vid E45 och NorgeVänerbanan mellan Bohus och Nödinge. Det avgränsas i norr av gränsen vid befintligt planområde i höjd med en linje söder om Denofakajen, i öster av befintligt verksamhetsområde i Stora Viken, i söder av gällande detaljplanegräns och i väster av älvstranden.

Området har en areal av c:a 36 ha. Marken ägs av Ale kommun, Banverket, Klädkällaren, Höganäs AB och ett antal privata fastighetsägare.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Enligt kommunens översiktsplan Ale ÖP 90 redovisas områdena vid Stora Viken och dess östra del som områden för verksamhet enligt gällande detaljplan och med passerande regional samt nationell väg- och järnvägstrafik som är av riksintresse. Även områdena vid Höjden norra och södra samt ett mindre område vid Lilla Viken redovisas för framtida verksamhetsändamål. Älvstrandsområdet är av riksintresse med avseende på naturvård och rörligt friluftsliv.

Enligt fördjupningen av översiktsplanen för Göta älvs dalgång- Ale kommun redovisas förutsättningarna för väg- och järnvägsutbyggnaden genom planområdet med en lokalvägsbro vid f.d. Höganäs i Stora Viken och en trafikplats norr om lokalvägsbron. Det av kommunen redovisade behovet av en fullständig trafikplats i Stora Viken saknade stöd hos Vägverket vilket framgår av den samtidigt upprättade skisshandlingen till arbetsplan där denna trafikplats inte har redovisats av Vägverket. Dubbelspåret med sin snabbtågsstandard redovisades genom området vid Stora Viken och som mest 130 m väster om det befintliga spåret. Med hänvisning till läget för dubbelspåret föreslogs den gällande detaljplanen för industriändamål ändras inom området mellan riksvägen och älven så att detta område istället, och i likhet med strandområdet i övrigt, skall kunna anvisas som särskilt värdefull natur och hävdad strandäng samt för järnvägsändamål.

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 också i samverkan med Vägverket/Banverket som samtidigt tar fram ett förslag till arbetsplan för riksvägs- och lokalvägsutbyggnaden samt en järnvägsplan.

Det kan vidare noteras att regeringen beslutat om tillåtlighet enligt reglerna i miljöbalken för den valda sträckan mellan Agnesberg och Älvängen för väg- och järnvägsutbyggnaden.

En stor del av planområdet ingår i detaljplan nr **137** för Stora Vikens industriområde; laga kraft 1975-03-27. Området vid Lilla Viken är ej detaljplanelagt.

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 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. Gestaltningprogram (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. Gestaltningprogram (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 samrådtiden 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

Med hänsyn till de ekonomiska svårigheterna att lösa va- frågan för området vid Lilla Viken föreslås detta område få utgå från samrådsförslaget. Frågan har kommenterats i planbeskrivningen och det kan noteras att någon rimlig lösning inte har kunnat redovisas i det fortsatta planarbetet.

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.

Planbeskrivningen har kompletterats med följande förtydligande.

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. Samma synsätt gäller för de markföroreningar där krav om åtgärder tidigare har reglerats vilket exempelvis är fallet med Höganäsområdet, som skall saneras enligt beslut i Koncessionsnämnden. 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.

Beskrivningen av de under hand tillkomna miljö kvalitetsnormerna för kolmonoxid och bensen har kompletterats enligt länsstyrelsens krav.

Vid den fortsatta redovisningen i skala 1:2000 kommer mätskalan att anpassas till denna skala.

Den geotekniska redovisningen i planbeskrivningen har kompletterats med en sammanställning av det geotekniska underlaget för området vid Stora Viken.

För området vid lokalvägen och inom tomtplatsen för Klädkällaren bedrivs samtidigt ett planarbete varvid det kan noteras att arbetet med en samordning av det geotekniska utredningsunderlaget i planförslagen pågår enligt SGI:s anvisningar. I enlighet med redovisningen från det fortsatta geotekniska utredningsarbetet kommer de stabilitetsförbättrande åtgärderna att samordnas för respektive detaljplaneförslag. Kompletterande detaljplanebestämmelser för dpl 7 beträffande höjdsättningen av lokalvägen kommer därvid att redovisas innan detaljplanen utställs.

Planbeskrivningen har under rubriken ”Teknisk försörjning” kompletterats med uppgiften att 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. Planbeskrivningen har under rubriken ”Teknisk försörjning” kompletterats med uppgiften att så är fallet.

Planbeskrivningen har under rubriken ”Teknisk försörjning” kompletterats med att:

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.

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.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Planområdet- nuvarande markanvändning

Planområdet består vid Stora Viken av öppen mark som svagt lutar mot älven. Området genomkorsas av nuvarande E45 med lokalvägar och del av järnvägen Göteborg- Trollhättan. Området vid älvstranden består huvudsakligen av särskilt värdefull natur med genom betesdrift hävdade strandängar som ofta översvämmas vid högvatten. Tomtplatsen för den tidigare verksamheten vid Höganäs AB är numera avröjd men innehåller föroreningar i marken från verksamheten. Enligt beslut i Koncessionsnämnden skall detta problem åtgärdas genom hårdgörning av markytan så att vattengenomströmningen minskas. Öster om planområdet finns ett verksamhetsområde och det är aktuellt med en omvandling och ytterligare etableringar inom detta område. Det söder om planområdet belägna området vid Lilla Viken används vid lokalvägen till mindre del för viss verksamhet och i övrigt för bostadsändamål. E45 och NorgeVänerbanan är av riksintresse och utgör även transportleder för farligt gods.

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.

Kultur

Några fornlämningar finns ej inom detaljplaneområdet.

I anslutning till planområdet och norr därom finns en välbevarad kajanläggning som De Nordiska Fabrikerna, Denofa, anlade år 1909 i samband med utbyggnaden av en tvålfabrik. Efter en kort verksamhetstid lades driften ned redan samma år. Denofa har också byggt bostäder norr om Stora Viken som är välhållna och mycket vackert belägna i älvdalslandskapet.

Stora Vikens betade strandängar utgör en mycket väsentlig del av kulturlandskapet i Göta älvs dalgång. Enligt redovisningen i miljökonsekvensbeskrivningen kommer därför järnvägen att anläggas så lågt som möjligt så att det visuella sambandet bibehålles. Vidare kommer hävden att tryggas genom exempelvis betesdrift på båda sidor om dubbelspåret. Se även miljökonsekvensbeskrivningen och redovisningen i samband med de kompensationsåtgärder för bl a naturintrånget som skall genomföras vid järnvägsutbyggnaden.

Omgivning

Planområdet vid Stora Viken har ett mycket strategiskt läge i Ale kommun:

- befolkningsmässigt och med avseende på kommunikationsförutsättningarna centralt i Ale kommun
- mellan Surte- Bohus med c:a 6000 invånare och Nödinge- Nol- Alafors med c:a 10 000 invånare
- området väster om vägen utgör ett kärnområde i den från naturvårdssynpunkt riksintressanta älvdalen
- öster om vägen utgör området tillsammans med Höjden det område som har bäst utvecklingsförutsättningar för framtida verksamhet i kommunen
- vid E45 och järnvägen där över 20 000 fordon och c:a 60 tåg går igenom planområdet varje dygn (år 2011 samt efter väg- och järnvägsutbyggnaden c:a 24 000 fordon/årsmedeldygn och c:a 150 tåg/dygn inklusive pendeltågstrafik)
- på älven passerar c:a 3000 fartyg och 4000 fritidsbåtar per år

Geotekniska förhållanden

Inom området har utförts en mängd geotekniska undersökningar, nu senast vid framtagande av handlingar för arbetsplan och järnvägsplan.

Jorden utgörs av fyllning för befintligt väg- och järnvägsområde och tidigare industrimark inom Stora Viken och därunder av lera vilande på friktionsjord till berg. Fyllningens tjocklek inom väg- och järnvägsområdet är i allmänhet ca 1,5 m.

Inom den tidigare industrimarken i Stora Viken är fyllningens tjocklek ca 0,5 á 1 m i söder och i medeltal 2 á 2,5 m i norr. Den underliggande lerans tjocklek varierar kraftigt. I planområdets södra del förekommer tre fastmarkspartier som i riktning mot nordväst sträcker sig under vägen. Lertjockleken i väg-/järnvägssträckningen är dock 40 á 50 m inom två partier vid Lilla Viken, med ökande djup mot älven. Inom planområdets norra del, södra hälften av Stora Viken, ökar lertjockleken från 10 á 15 m i söder till 20 á 40 m i norr. I norra delen finns ett 2 á 3 m tjockt friktionsjordlager i leran på 10 á 15 m djup. I Stora viken underlagras leran av ett friktionsjordlager som minskar i tjocklek från 20 - 25 m i söder till 10 - 20 m i norr.

Leran har en mycket svagt utbildad torrskorpa inom vägområdet och mot älven. Därunder är leran mycket lös för att öka i fasthet mot djupet. I den understa delen är leran ställvis kvick. Tjockare torrskorpebildning kan förekomma närmast fastmarksgränserna. Inom de flacka partierna är leran något gytjtig närmast under torrskorpan till 3 á 5 m djup. Leran kan i huvuddelen av området betraktas som normalkonsoliderad. För byggbar mark öster om lokalvägen i planområdets södra del utgörs marken sannolikt av fastmark eller lera till måttliga djup.

Portrycken i leran har en i huvudsak hydrostatisk fördelning motsvarande en grundvattenyta strax under markytan.

Till följd av de utlagda fyllningarna pågår ett sättningsförlopp med relativt stora sättningar. Sättningsmätningar, som utförts under ca ett års tid i Stora Viken i samband med arbete för arbetsplan och järnvägsplan, tyder på att sättningshastigheten då var av storleksordningen 20 á 25 mm per år och att sättningar pågår ner till 20 á 30 m djup i leran.

Totalstabiliteten inom området har i stort sett vid riskvärdering i SGIs skredriskanalys 1995 hänförts till nivån ”godtagbar risknivå – med vissa förbehåll” (gul markering). Dock förekommer två områden öster om E45 som hänförts till nivån ”osäker risknivå – alltid utredningsbehov” (orange markering). Inför en utbyggnad av vägen erfordras särskild geoteknisk utredning som beaktar skredrisk för områdena öster om vägen. Eventuella geotekniska åtgärder för vägen utformas med hänsyn till resultaten från en sådan stabilitetsutredning.

Höjdsättningen inom områden med större lerdjup bör i möjligaste mån ansluta till befintliga marknivåer. För att inte stora tillskottssättningar, eller stabilitetsproblem, skall uppkomma måste uppfyllningar begränsas eller utföras med lättfyllning så att full eller delvis lastkompensation erhålls.

Större och tyngre byggnader inom avsnitt med större lerdjup bör grundläggas med stödpålar. Mindre och lättare byggnader kan eventuellt grundläggas med plattor under förutsättning att fullständig lastkompensation utförs. Byggnation på mark öster om lokalvägen kan sannolikt utföras med plattgrundläggning på fastmark eller på fyllning efter urgrävning anpassat efter de lokala förhållandena.

Kompletterande geoteknisk beskrivning i anslutning till förhållandena inom Klädgårdens område

Bakgrund

I samband med framtagande av detaljplan för angränsande område i öster - ”Handels- och kontorsområde Stora Viken” – har geoteknisk utredning visat att förändringar av marknivåer erfordras lokalt inom östra delen av detaljplan 7 för att säkerheten för uppkomst av skred skall vara acceptabel för det angränsande området i öster.

Åtgärder i detaljplan 7 med hänsyn till skredrisker

De åtgärder som erfordras är:

Sänkning av befintlig markyta omedelbart öster om befintlig lokalväg vid infarten till handels- och kontorsområdet.

Höjning av lokalvägen vid anslutningen till E45 och uppfyllning av området mellan lokalvägen och E45 på ömse sidor om infarten till handels- och kontorsområdet.

Kontroll av genomförbarheten av ovanstående åtgärder har utförts enligt följande:

Stabilitets- och sättningskontroll av nuvarande E45 visar att föreslagna uppfyllningar är genomförbara (GF och WSP).

Vid en framtida ombyggnad av E45 föreslås i arbetsplan att befintlig lokalväg byggs om och förlängs norrut samtidigt som profilen sänks vid nuvarande infart till handels- och kontorsområdet i det fall att infarten behålls.

Den föreslagna höjningen av marknivåerna medför att profilen för den ombyggda lokalvägen måste höjas. Kontroll visar att en sådan höjning av lokalvägsprofilen är möjlig, men att någon ytterligare höjning inte får göras (Ramböll).

Inför en utbyggnad av vägen erfordras särskild geoteknisk utredning som beaktar skredrisk för områdena öster om vägen. Eventuella geotekniska åtgärder för vägen utformas med hänsyn till resultaten från en sådan stabilitetsutredning.

Planförslaget kompletteras med:

- Berört område visas på planförslaget.
- Markering att avschaktning och uppfyllning till på plan angivna nivåer får utföras enligt GF-Konsults utredning.
- Markering på plan, att om uppfyllning gjorts inom visat område, får inte avschaktning eller utskiftning mot lätt fyllning utföras utan geoteknisk utredning som beaktar skredrisken.
- Ombyggnad av E45 på aktuell sträcka får inte utföras utan särskild geoteknisk utredning som beaktar skredrisk.

Vid detaljprojektering skall ytterligare geotekniska undersökningar utföras.

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.

Tomtplatsen för den tidigare verksamheten vid Höganäs AB är numera avröjd men innehåller föroreningar i marken från verksamheten. Enligt beslut i Koncessionsnämnden skall detta problem åtgärdas i samband med järnvägsutbyggnaden genom hårdgörning av markytan så att vattengenomströmningen minskas. Det föreslagna järnvägsområdet kommer att åtgärdas enligt reglerna i miljöbalken.

Inom fastigheten Stora Viken 2:15 har Vattenfall undersökt marken och sanerat området efter den tidigare eltekniska verksamheten inom fastigheten.

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. Samma synsätt gäller för de markföroreningar där krav om åtgärder tidigare har reglerats vilket exempelvis är fallet med Höganäsområdet, som skall saneras enligt beslut i Koncessionsnämnden. 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. Något sådant område finns inte i det aktuella planförslaget.

Bebyggelse- och anläggningsområden

Inom planområdet och i Stora Viken finns nuvarande järnväg och ett industrispår som ej längre är i bruk. Riksvägen är utbyggd med fyra körfält och mittremsa samt vägrenar och fyrvägs korsningen är kompletterad med en trafiksignalanläggning. Kommunens tryckavloppsledning går utmed vägens västra sida och ansluter till en avloppstunnel mot Surte i det södra bergspartiet inom Stora Viken.

Enligt tidigare redovisning föreslås området väster om vägen anvisas för naturändamål med den genomgående dubbelspårsanläggningen.

Enligt den gällande och kvarstående delen av industriplanen för Stora Viken kommer området öster om lokalvägen och nu aktuell plangräns att byggas ut för verksamhetsändamål. Den gällande detaljplanen för detta område har ändrats med anledning av att innehavaren av Klädkällaren i Agnesberg har förvärvat området och avser att lokalisera verksamheten till Stora Viken.

Inom området vid Höjden finns ett tillstånd till bergtäkt sedan 1996-04-11 som omfattar uttag av 2,7 miljoner ton berg. Till grund för beslutet har en bergtäktplan upprättats med ett berguttag om maximalt 18 miljoner ton under en 30- års period. I takt med bergkrossverksamheten kommer området etappvis att detaljplaneläggas för verksamhetsändamål enligt förutsättningarna i Ale ÖP 90. 50- 100 uttransporter med lastbil beräknas dagligen äga rum från bergtäkten. Med hänsyn till denna ökade trafik, som belastar utfarten vid Stora Viken, har en överenskommelse mellan Vägverket och kommunen tidigare träffats enligt vilken utfarten mot E45 har signalreglerats. Vid väg- och järnvägsutbyggnaden ansluts utfarten från Höjden till den föreslagna trafikplatsen.

Järnvägen och vägen med sin trafikplats byggs enligt redovisningen på sidan 17 och plankartan.

Planförslaget har reviderats enligt beskrivningen nedan under rubriken REVIDERING.

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.

För de verksamhetsfastigheter 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.

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 inklusive områdena med sedimenteringsbassänger inom järnvägsområdet av Banverket.

Området vid älvstranden (Natur₃) skall hävdas i enlighet med projektet tillhörande plan för kompensationsåtgärder med skötselplan, som är under utarbetande, och som syftar till att säkra den biologiska mångfalden. Huvudinriktningen är att ordna skötseln exempelvis genom betesdrift. Säkerställande av skötseln och älvstrandens tillgänglighet redovisas enligt följande.

Tillgängligheten till älvstranden och järnvägsanläggningen är säkrad genom den serviceväg som redovisats väster om spåren och inom järnvägsområdet. Denna serviceväg skall också upplåtas för allmän gång- och cykeltrafik och anläggas av Banverket samt föreslås underhållas av Banverket och berörda fastighetsägare gemensamt enligt nedanstående avtal beträffande bl a konsekvenserna av det kommunala huvudmannaskapet.

Kompensationen för naturvårdsinfrånget har redovisats i MKB- arbetet. Härav framgår det att fortsatt betesdrift skall stödjas genom avtal med markägarna. Genom det kommunala huvudmannaskapet föreligger det också en inlösensskyldighet för kommunen om en berörd fastighetsägare inom N₃- området skulle komma att kräva detta. I så fall fortsätter betesdriften genom kommunens försorg. En fortsatt god naturhushållning av älvstranden och tillgänglighet till denna är ett huvudvillkor för den föreslagna järnvägssträckningen och dess genomförandemöjlighet.

Konsekvenserna med anledning av det kommunala huvudmannaskapet kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Banverket/Vägverket inför antagandet av detaljplaneförslaget. För älvstrandsområdet mellan gränserna för detaljplanerna 6, 7 och 1 avses motsvarande regler kunna bestämmas i avtal mellan Banverket/Vägverket och kommunen.

Vattenområde

Enligt planförslaget redovisas att vattenområdet tillsammans med hamnområdet i gällande detaljplan kommer att upphävas.

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 upprättats av Ale kommun för tiden 2006- 2010 samt i Energiplan för Ale kommun. Under rubriken Transporter redovisas följande 10- åriga mål.

Kommunen ska ha infört pendeltågstrafik.

Tillgång till fem pendeltågstationer ska finnas i Ale.

Kollektivåkandet bland pendeltrafikanterna ska ha ökat från nuvarande 18% till ca 30%.

Godstransporter på Göta älv bör öka.

Miljöanpassade drivmedel- biobränslebaserade respektive naturgas- ska finnas tillgängliga på flera tankstationer i Ale.

Alla bör kunna färdas till fots eller på cykel i kommunen på ett miljöanpassat och trafiksäkert sätt.

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 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 E6 dessutom komma att överflyttas till den upprustade E45 genom Surte-Bohus. Vid den mest belastade delen av riksvägen inom Bohus kommer trafikmängden att uppgå till 27000 f/ådt och på lokalvägen till 2600 f/ådt.

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 erhålles vid väg- och järnvägsutbyggnaden trots att vägtrafiken ökar med minst 10% fram till år 2010. Det kan också noteras att Ale kommun nu har en hög kollektivtrafikandel vid en motsvarande jämförelse med de övriga kommunerna i Göteborgs-regionen.

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 (NOx) 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 miljö-kvalitetsnorm 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 E45. Den beräknade minskningen indikerar med stor säkerhet att miljö-kvalitetsnormerna 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 miljö-kvalitetsnormen 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 E45. Den beräknade ökningen bedöms inte innebära att miljö kvalitetsnormen 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 E45. Den beräknade minskningen indikerar med stor säkerhet att miljö kvalitetsnormen för partiklar inte kommer att överskridas inom planområdet.

Bly

Miljö kvalitetsnorm 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 miljö kvalitetsnormer 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 Stora Viken 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 Stora Viken. 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 E6 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 m m. Ombyggnad av E45 och NorgeVänerbanan 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 förutsätts också öka genom en förbättrad busstrafik.

Tillägg

Mätningar, beräkningar och simuleringar av bl a kvävedioxidhalter under perioden okt 2001-jan 2002 utmed E45 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.

Jämförelsevis redovisas situationen i Bohus enligt följande.

Vid Bohus har det högsta årsmedelvärdet beräknats till 20 µg/m³ och dygnsmedelvärdet till 63,4 µg/m³ omräknat till 98-procentil. Gränsvärdet 60 µg/m³ för dygn överskreds vid Bohus station 3 gånger under den tre månader långa mätperiod (får överskridas 7 gånger per år). Enligt utredningen kan MKN för dygn komma att överskridas medan MKN för år och timme klaras. Det bör noteras att bostäder inte ligger i närheten av stationen där mätningen skedde.

Kolmonoxid och bensen

Enligt aktuella mätningar och analyser utförda av miljöförvaltningen i Göteborg överskrids ej miljö kvalitetsnormerna för kolmonoxid och bensen utmed E45 norr om Lärje. Halterna av kolmonoxid är generellt låga. Norr om Lärje ligger uppmätta värden för bensen under 3 µg/m³ som årsmedelvärde jämfört med normens 5 µg/m³. Marginalen till normernas gränsvärden är så stor att gränsvärdena ej heller bedöms överskridas med förväntad trafikökning inom överskådlig tid.

Trafik inklusive gång- och cykel

Förslaget till ny trafiklösning följer i huvudsak 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. En viktig förändring mot förslaget i den fördjupade översiktsplanen består dock av att den i översiktsplanen redovisade lokalvägsbron vid det fd Höganäsområdet har ersatts med trafikplatslösning norr om nuvarande fyrvägs korsning och ett gångvägstråg under dubbelspåret. För arbetsfordon till området väster om dubbelspåret anvisas en trafikeringsmöjlighet via en serviceväg väster om spåret till lokalvägen vid Nödinge båthamn. Denna serviceväg kan också utnyttjas för fotgängare och cyklister inom älvstrandsområdet mot Nödinge. Dessa trafikanter når GC- leden öster om lokalvägen via trafikplatsen.

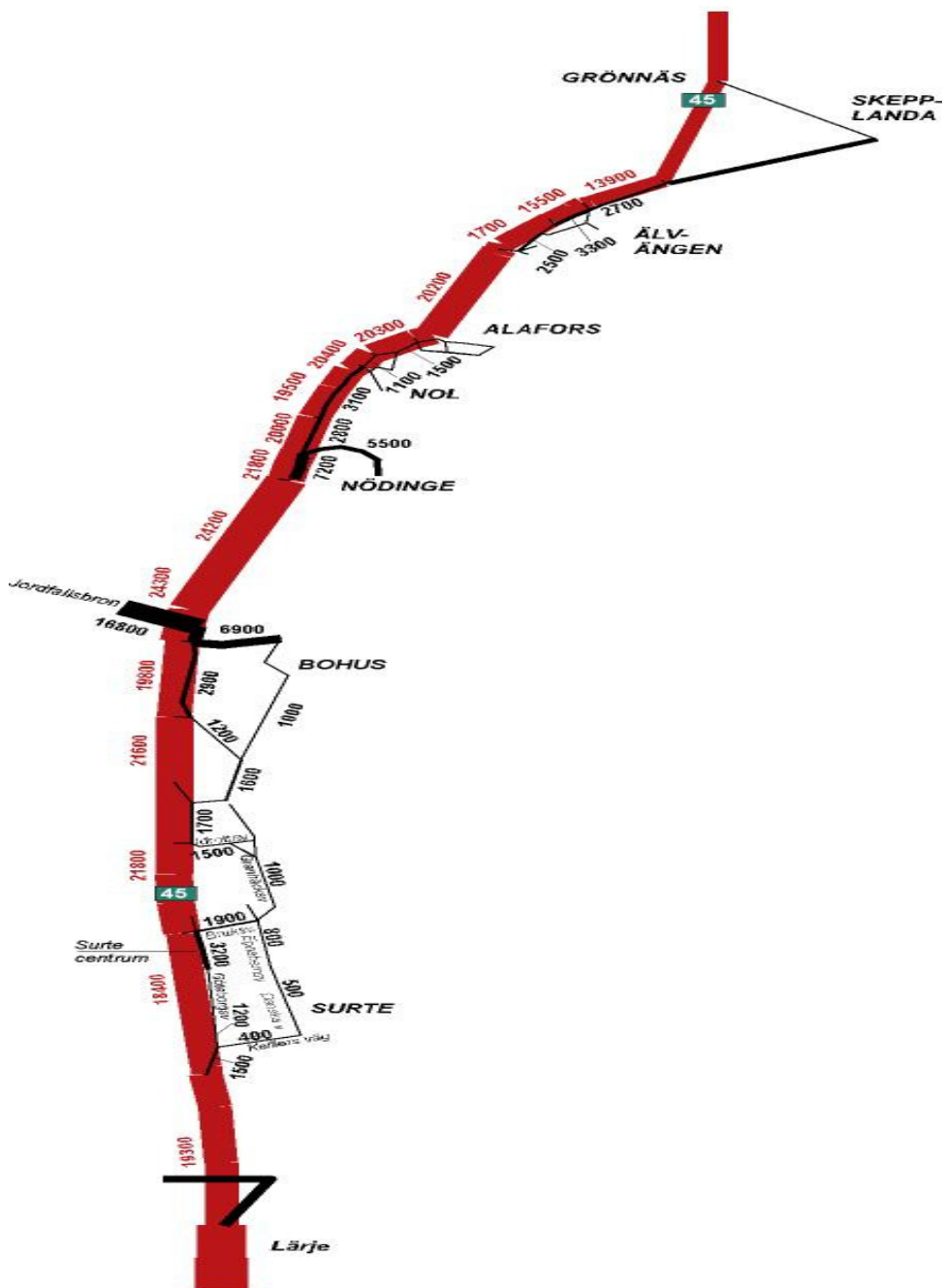
Den i planeringen nu redovisade trafikplatsen utgör en grundläggande förutsättning för att kommunen inom området vid Höjden skall kunna ersätta de verksamhetsytor som enligt gällande detaljplaner bl a går förlorade i Stora Viken. Trafikplatsen är samtidigt nödvändig för att kunna föra ut de tunga bergkrossbilarna på ett trafiksäkert sätt från Höjdenområdet utan att dessa belastar lokalvägsystemet. Angöringen till exempelvis bostadsområdet i Backa i Nödinge

underlättas också genom möjligheten att nå riksvägen i Stora Viken. Under förutsättning att trafikplatsen kan byggas i ett tidigt skede av projektet kan den också få en avgörande betydelse vid transporter av de rena men blöta lermassor (c:a 1 miljon kbm) som kan komma att deponeras i den f.d. grustäkten norr om Höjdenområdet enligt redovisningen i arbetsplanens/järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

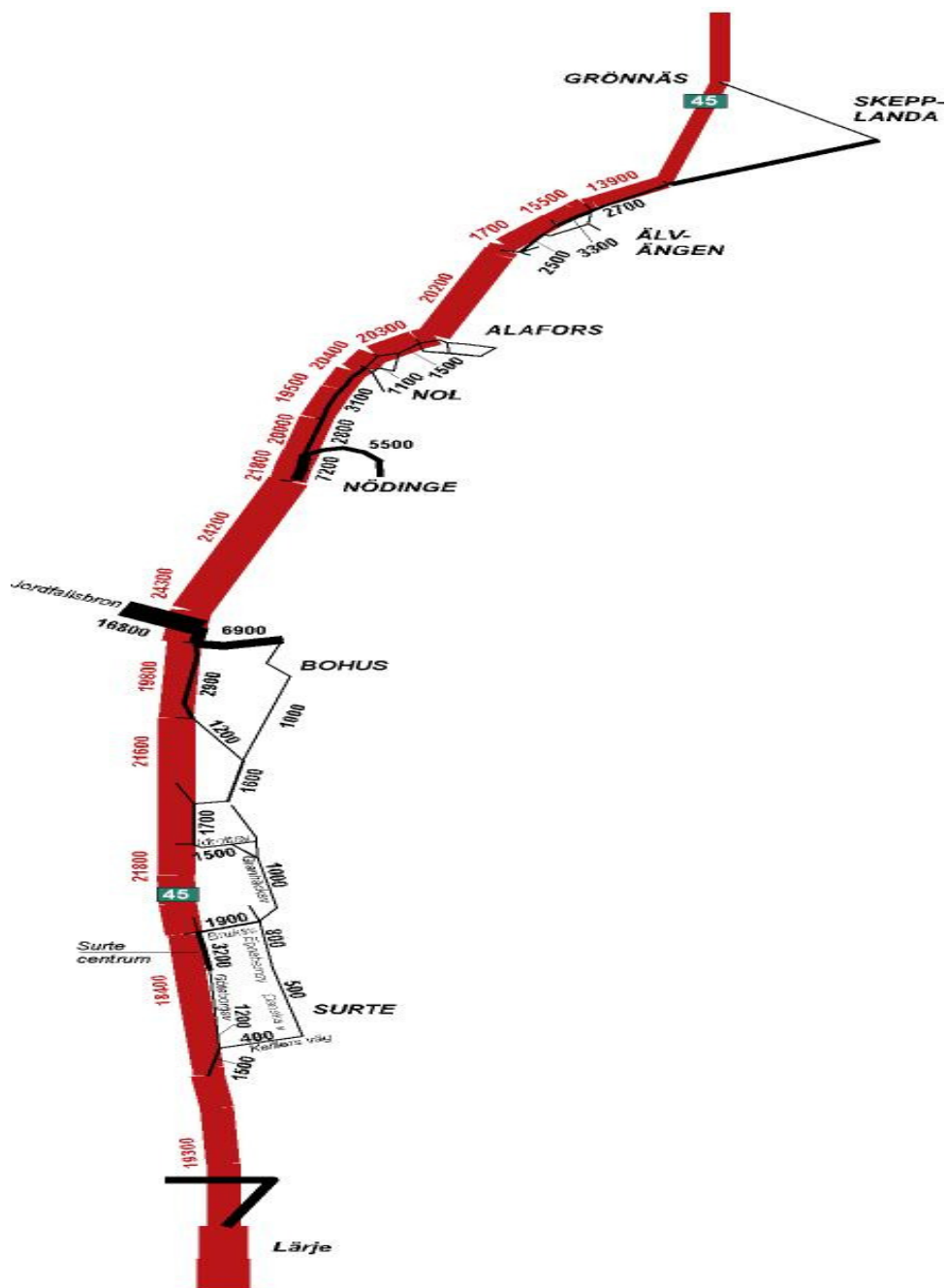
Trafikmängderna på riksvägen och Vikenvägen redovisas på trafikflödesbilder från arbetsplanen på sidorna 19- 21.

Planförslaget har reviderats enligt beskrivningen nedan under rubriken REVIDERING.

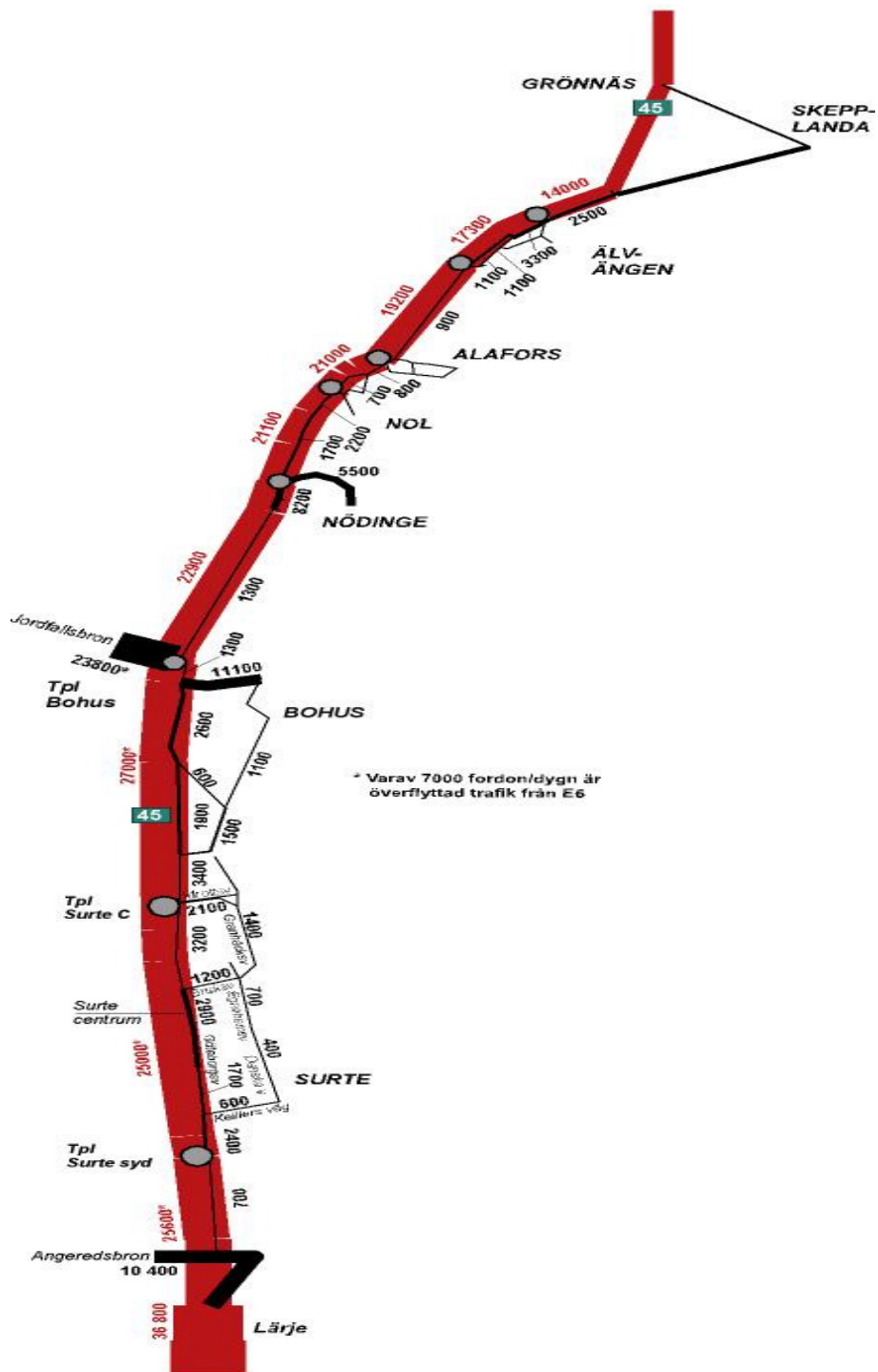
Trafikmängder Lärje- Älvängen



Fordon per dygn (ÅDT) 1998
 Rättelse: Alkalievägen i Bohus- 3000 f/ådt



Fordon per dygn (ÅDT), nollalternativ
 Rättelse: Alkalievägen i Bohus 3500



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

Parkering

Parkeringsplatser förutsätts kunna utbyggas inom tomtmark. En mindre och enklare parkeringsplats föreslås kunna anläggas vid trafikplatsen mellan riksvägen och dubbelspåret för besökande till älvstrandsområdet vid Stora Viken.

Kollektivtrafik

Enligt förutsättningarna i fördjupningarna av översiktsplanen för Nödinge och Göta älvs dalgång samt kommunens kollektivtrafikutredning föreslås den framtida kollektivtrafiken baseras på tågpendling och/eller snabbusstrafik. Den lokala trafiken förutsätts därvid kopplas till riksvägen och järnvägen via en pendelstation i varje tätort. Den lokala kollektivtrafiken föreslås kunna utvecklas med bussar som når längre ut i respektive samhälle och via en omstigning vid pendelstationerna erbjuder resenärerna en snabb regional förbindelse. Den lokala bussen föreslås få hållplatser vid Stora Viken och Lilla Viken. Via den genomgående Vikenvägen når lokalbussen Bohus och Nödinge där omstigning kan ske till snabbuss eller pendeltåg.

Störningar

Enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång och MKB-arbetet för projektet behöver del av bostadsbebyggelsen i Lilla Viken söder om planområdet skyddas mot störande trafikbuller. Omfattningen av bullerskyddsåtgärderna har på ett detaljerat sätt redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen.

Naturvårdsverkets riktlinjer för störande vägtrafikbuller utomhus och järnvägsbuller inomhus kommer att kunna innehållas inom planområdet.

Vad gäller övriga miljöfaktorer hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen.

Teknisk försörjning

Utlopp av dagvatten i Göta Älv kommer att ske i följande sektioner:

8/010, 8/750, 8/990 och 9/270

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 av tryckspillvattenledning som kommer i konflikt med ny E45 mellan sektionerna 9/100 – 9/270.

Omläggning el- och teleledningar

Av vägen berörda el- och teleledningar (både luft- och markförlagda) dras om i samråd med respektive ledningsägare.

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 genomförande-beskrivningen till detaljplaneförslaget har Vägverket anläggnings- och driftsansvar för riksvägen, lokalvägen utmed denna inklusive GC-leden samt angränsande område inom allmän platsmark. Banverket har motsvarande ansvar inom trafikområdet för järnväg.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Från Ale kommun har planingenjör Ann- Marie Carlsson, karttekniker Inger Svensson, kommunekolog Göran Fransson och ingenjör Sten- Åke Christensson medverkat.

Planeringsarbetet har utförts i samverkan med projektledarna Claes Hulegårdh vid Vägverket samt Bo Larsson vid Banverket. Skandiaconsult Sverige AB och har medverkat med utformningen av trafiklösningen och WSP med geotekniska frågor mm samt BOANN AB med miljökonsekvensbeskrivningen. GF- konsult AB har upprättat fastighetsförteckningen och medverkat vid upprättandet av genomförande-beskrivningen.

Alafors 2005-05-01, reviderad 2007-04-01, 2007-10-04

Bert Andersson
Arkitekt SAR/MSA
Projektsamordnare

REVIDERING 2005-05-01

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 Naturvårdsverkets riktlinjer för störande vägtrafikbuller utomhus och järnvägsbuller inomhus kommer att kunna innehållas.

Enligt SGI:s förslag har en förstärkningsplan som belyser stabilitetsförhållandena upprättats och bilagts planförslaget.

Stabiliteten vid lokalgatan i norr (uppfarten mot bergtälten) har utretts och utredningen har bilagts planförslaget.

I enlighet med Va-verkets förslag har texten "Byggstörningar riskerar att påverka vattentälten för ca 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 vattentälten 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."

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 returappning 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”.

Planförslaget har kompletterats med u- områden enligt de förslag som Tekniska nämnden nu redovisar.

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.

REVIDERING 2007-04-01

Efter genomförd trafikutredning för området vid Stora Viken och fortsatta diskussioner om finansieringen av den föreslagna trafikplatsen i Stora Viken har en överenskommelse träffats mellan Vägverket Region Väst och Ale kommun om trafikplatsens utbyggnad. Gränsen för den allmänna platsmarken vid trafikplatsen har härvid justerats på plankartan.

Banverket föreslår att järnvägen på sträckan 458+600- 459+350 söder om passagen till älvstranden grundlägges med ett påldäck. Norr därom och på sträckan 458+400- 458+600 föreslås grundläggning ske med kc- pelare, pålning och lättfyllning samt avschaktning av området närmast banvallen på ömse sidor inom den norra delen av det utfyllda området. Avschaktningen medför att järnvägsområdet på berörd har måst utvidgas enligt redovisningen på plankartan. Miljökonsekvenserna har beskrivits av Naturcentrum AB enligt ett naturvårds-utlåtande upprättat 2005-10-25.

Plankartan har kompletterats med en byggrätt för en pumpstation väster om järnvägen.

Lokalvägen vid Klädkällarens område har ändrats varvid vägområdet har minskats medförande motsvarande ökning av Klädkällarens område.

Under rubriken Miljömål i planbeskrivningen har redovisningen reviderats med anledning av att de lokala miljömålen har ändrats för perioden 2006- 2010.

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

Det kan vidare noteras att järnvägsområdet söder om passagen mot älvstranden kan komma att breddas åt öster för att tillgodose möjligheten att anlägga ett eventuellt framtida industrispår. En redovisning av hur industrispåret kan angöras

med en väg inom den allmänna platsmarken avvaktar den framtida projekteringen av industrispåret.

BESLUT

Med hänvisning till ovan redovisade och väsentliga revideringar av planförslaget föreslås miljö- och byggnämnden att enligt förutsättningarna i PBL 5:27 genomföra en ny utställning av planförslaget under tiden 4/6- 27/6 2007.

Med hänvisning till utställningsutlåtandet 2007-09-10 kan följande sammanställning av redaktionella ändringar och kompletteringar av planförslaget efter utställningen av detsamma redovisas.

REVIDERING 2007-10-04

*Markeringen på plankartan har ändrats enligt förslaget från SGI.
"Förstärkningsplan enl. SGI" ändras till "Förstärkningsplan enl. GF-Konsult"*

*Planförslaget har justerats enligt Vägverkets yttrande enligt följande.
Tillfartsvägen till strandängarna betecknas som LOKALGATA.
Beteckningen E45 inom Tj- området har flyttats till vägområdet.
Markerat ljusblått område inom trafikplatsen har tagits bort.
Tillfart till besöksparkeringen har illustrerats.*

Frågan om utbyggnad och drift av de föreslagna trafikanläggningarna kommer att regleras i genomförandeaftalet med Vägverket och Banverket

I syfte att tillgodose viss del av synpunkten i LRF: skrivelse har berörd text i MKB:n ändrats enligt följande.

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 eventuellt medföra en ökad risk för vattenburen smitta om djuren är infekterade med sjukdomar. Vägverket/Banverket och kommunen kommer att tillse i samband med naturmiljökompensationsprojektet att denna risk kan förebyggas genom att djuren veterinärkontrolleras i de fall det anses befogat ur smittspridningssynpunkt innan de 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."

Enligt kommentarerna till yttrandet från tekniska förvaltningen har utrymmet för påfartssträckan justerats vid den västra påfarten.

Plankartan har kompletterats med traktnamn enligt lantmäterimyndighetens förslag.

Alafors 2007-10-04

Bert Andersson
Arkitekt SAR/MSA/Projektsamordnare

BESLUT

Miljö- och byggnämnden har ånyo 2007-10-04 godkänt det utställda detaljplaneförslaget 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.

BILAGOR

Geoteknisk PM
Vägverkets/Banverkets samrådsredogörelse
Trafikutredning Stora Viken 2006-10-06
Yttrande från WSP 2005-10-04
Naturvårdsutlåtande från Naturcentrum AB 2005-10-25

Detaljplan 7 för väg- och järnvägsutbyggnad vid

Stora Viken

I Göta älvs dalgång, Ale kommun i Västra Götalands län

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 E45 inklusive anläggningar vid denna och trafikplatserna samt den genomgående lokalvägen inklusive GC-leden utmed denna.

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 E45, 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	okt 2003
Utställning	sept 2004 och juni 2007
Antagande	dec 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, miljökompensationsåtgärder och byggande av anläggningar m m regleras. Detta avtal skall antas senast i samband med antagandet av detaljplane-förslaget.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

I anslutning till att järnvägsområdet och den allmänna platsmarken 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, Stora Viken 2:3 m fl dels breddas och dels läggs i ny sträckning i den norra delen av planområdet. Härvid kommer mark från de privata fastigheterna Skårdal 48:1, och Stora Viken 2:10 att behöva inlösas och delar av

det befintliga järnvägsområdet överförs till kommunens fastighet Stora Viken 2:1 eller annan lämplig kommunägd fastighet. 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 breddning av E45 mm, lokalgata och naturområden i anslutning till vägen behöver mark tas i anspråk inom fastigheterna Lilla Viken 1:18, Skårdal 48:1, Stora Viken 2:3-4, 2:8, 2:14, Backa 1:9 och Nödinge 5:18. Marken överförs genom fastighetsreglering och förs till Stora Viken 2:1 eller annan lämplig kommunägd fastighet.

För de från naturvårdshänsyn intressanta strandängarna skall hela eller delar av fastigheterna Skårdal 48:1, Stora Viken 2:6 och 2:10 inlösas om fastighetsägaren begär det.

VÄGRÄTT

Den befintliga vägrätten inom Stora Viken 2:1 m fl för det allmänna vägnätet utökas med den mark kommunen förvärvar för avsett ändamål. Upplåtelsen av marken regleras i särskilt avtal mellan Ale kommun och Vägverket.

SERVITUT OCH LEDNINGSRÄTT

För mark som skall vara tillgänglig för allmän biltrafik, z-områden (z₂), bildas servitut. Tjänande fastighet blir den ombildade järnvägsfastigheten.

För mark som skall vara tillgänglig för allmän gångtrafik, x-områden (x₂), bildas servitut. Tjänande fastigheter blir den ombildade järnvägsfastigheten.

För mark som skall vara tillgänglig för allmänna ledningar upplåts ledningsrätt. Utrymme för allmänna underjordiska ledningar på kvartersmark, s k u-områden, berör den ombildade järnvägsfastigheten.

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 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. 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

REVIDERING 2007-05-14

Tidplan
Fastighetsbildning