



2005-05-01

Dnr

*Handläggare: Bert Andersson  
tel 070-4320321  
bert.andersson@ale.se*

## **GÖTA ÄLVS DALGÅNG- ALE KOMMUN**

### **Detaljplan 4 Surte Syd, Västra Götalands län**

Väg 45 och NorgeVänernbanan mellan  
f.d. charkuterifabriken i södra Surte- Bruksvägen

#### **BESLUT**

Godkänd av MoB: 2005-05-12  
Antagen av Kf: 2005-12-12  
Laga kraft: 2006-11-24

# Antagandehandling

Detaljplan 4 för väg- och järnvägsutbyggnad vid

## Surte Syd

i Göta älvs dalgång, Ale kommun i Västra Götalands län  
f.d. charkuterifabriken i södra Surte- Bruksvägen

## Planbeskrivning

### HANDLINGAR

Planförslaget består av:

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

### SYFTE

Planförslagets syfte är att möjliggöra utbyggnad av Väg 45 med angränsande lokalvägssystem och NorgeVänernbanan vid Surte Syd 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 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 handels-, industri- och bostads- kvarter samt naturmarken inom älvstrandsområdet föreslås kunna anpassas till den framtida väg- och järnvägsutbyggnaden. En utvecklingsmöjlighet för Surte Centrum redovisas i princip enligt en av fastighetsägaren upprättad utvecklingskiss.

## PLANDATA

Planområdet är beläget vid Väg 45 och NorgeVänernbanan i den västra delen av södra Surte. Det avgränsas i norr invid Bruksvägen och vid bäcken som avleder vattnet från Surtesjön, i öster av bostadsbebyggelsen öster om Göteborgsvägen, i söder vid den f.d. charkuterifabriken och i väster av älvstranden.

Planområdet har en areal av c:a 46 ha. Marken ägs av Ale kommun, Banverket, AB Malmogia (Surte Centrum) och ett antal privata fastighetsägare.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Enligt kommunens översiktsplan Ale ÖP 90 redovisas Göta älvdalsområdet som ett område med befintliga bostäder, verksamheter och centrumbebyggelse med passerande regional samt nationell väg- och järnvägstrafik. Älvstranden redovisas som närströvområde/natur. Det obebyggda strandängsområdet är av riksintresse med avseende på naturvård och rörligt friluftsliv. Det f.d. skredområdet i Surte och området vid Forsbäcken är också av riksintresse med avseende på naturvård. Riksvägen och järnvägen är som nationella kommunikationsleder likaledes av riksintresse.

Enligt fördjupningen av översiktsplanen för Göta älvs dalgång- Ale kommun redovisas förutsättningarna för väg- och järnvägsutbyggnaden genom planområdet med en planskild korsning vid Göteborgsvägens södra anslutning till Väg 45 och lokalvägssystemet samt en pendelstation vid Surte Centrum. Centrumområdet skall i huvudsak användas för handel och service. Inom älvstrandsområdet redovisas befintlig industriverksamhet och att området i övrigt skall bevaras som värdefull natur och strandäng. C:a 1 km av strandängsområdet söder om det gamla skredområdet redovisas vara i behov av geotekniska förstärkningsåtgärder.

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 **112** laga kraft 1954-07-09, **123** 1965-03-01, **125** 1966-05-03, **131** 1971-06-03, **141** 1980-01-23, **143** 1981-05-27, **144** 1984-09-03, **146** 1986-06-30, **147** 1987-09-07, **150** 1998-12-15, **154** 1989-11-28 och **168** 1993-01-12.

## 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 samrådet 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 en plats för en väderskyddad cykelparkering vid pendelstationen.

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

Länsstyrelsens krav om ett skyddsavstånd om minst 30 m mellan järnvägen och ny bebyggelse i planområdet norra del har beaktats genom en ytterligare minskning av byggrätten inom berört industrikvarter.

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 syfte att tillmötesgå SGI:s önskemål har det område inom vilket geotekniska stabilitetsförbättringar redan har utförts markerats med en skyddsbestämmelse,

$m_2$ , som säkerställer utförda och kommande geotekniska åtgärder.

Den tidigare redovisade riskanalysen med avseende på pendelstationerna har kompletterats enligt Räddningstjänstens förslag.

De framförda synpunkterna under punkterna 16- 17 i samrådsredogörelsen ger anledning till ändring av planförslaget. Byggrätten inom Surte 8:1 har därför minskats så att ett byggnadsfritt avstånd om 6 m erhålles mot 4:71 och 4 m mot brandstationstomten i söder. Denna tomt ges ett motsvarande byggnadsfritt avstånd om 4 m till 8:1. Vidare har en bestämmelse införts om att vind ej får inredas. Se även nedan.

I syfte att tillmötesgå kraven om att undvika intrången inom fastigheterna Surte 4:23 och 4:34 har planförslaget bearbetats så att det allmänna parkeringsområdet har minskats till en gräns mot Näckrosvägen. Bostadsfastigheten Surte 4:116 och fastigheten Surte 4:117 föreslås ingå i en tomtplats för småindustri-, handel- och hantverksändamål med utfart åt norr utmed den framtida bullerskärmen och med parkering i sin västra del. Härigenom undviks intrånget på fastigheterna Surte 4:23 och 4:34 samtidigt som bostadsmiljön inom 4:23 blir lugnare genom det skydd som en framtida byggnad väster om fastigheten kan medföra.

Enligt beslut av kommunstyrelsen har verksamhetsområdet vid Gåskullen utvidgats att omfatta hela området vid bergskullen.

### **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.

Avslutningsvis kan det noteras att kommunen har beslutat att upprätta ett särskilt planförslag för fastigheten Surte 8:1 vilket motiverar att denna fastighet utgår från det aktuella planförslaget. Vidare har vissa synpunkter angående Göteborgs vattentäkt beaktats genom en kompletterande redovisning under rubriken Teknisk försörjning. Vid den fortsatta bearbetningen av planförslaget har den föreslagna markanvändningen för fastigheterna Surte 43:1 och 43:3 ändrats från handel, kontor och hant-

verk till småindustri, kontor och hantverk. Återvinningsplatsen vid brandstationen har flyttats c:a 30 m åt väster.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### **Planområdet- nuvarande markanvändning**

Planområdet består till största delen av mark som svagt lutar mot älven. Området är ianspråktaget av byggnader som innehåller bostäder, småindustri, centrumfunktioner och hotellverksamhet samt nuvarande riksväg 45 med lokalvägar och del av järnvägen Göteborg- Trollhättan. Förutom småindustriområdet i norr består älvstranden av värdefull natur och är av riksintresse för naturvård och rörligt friluftsliv. Väg 45 och NorgeVänernbanan är också av riksintresse och utgör även transportleder för farligt gods. Inom planområdets södra del finns det ett strandskyddsförordnande.

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**

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 gårdesgårdar och med överdel av trä samt tak av skiffer. Den har en enskeppig planlösning med vapenhus åt söder och ett klocktorn 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 *kulturbistoriskt 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 glasbruksfamiljerna 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 kulturbistoriskt 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 som gett 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 med sitt centrum är beläget längst i söder i kommunen och har ett centralt läge i Göteborgsregionen.

I Surte som har c:a 2800 invånare

- Vid Väg 45 och järnvägen där c:a 16000 fordon på riksvägen och c:a 3000 fordon på lokalvägen samt c:a 60 tåg går igenom planområdet varje dygn (år 2011 samt efter väg- och järnvägsutbyggnaden c:a 25000 respektive c:a 3000 fordon/årsmedeldygn och c:a 150 tåg/dygn inklusive pendeltågstrafik)
- i anslutning till bostadsbebyggelse och centrumverksamhet 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 och därunder av lera vilande på friktionsjord till berg. Fyllningens tjocklek är ca 1,5 m. Den underliggande lerans tjocklek är i allmänhet 30 till 40 á 50 m i vägsträckningen. Lokalt i områdets sydöstra del, och även i norra delen mot älven, går berget dock i dagen. Leran har en mycket svagt utbildad torrskorpa. Därunder är leran mycket 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. 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. Det stora skredet i Surte inträffade den 29 september 1950 i planområdets mellersta del.

Totalstabiliteten inom området har i stort sett vid riskvärdering i SGIs skredriskanalys 1995 hänförts till nivån ”godtagbar risknivå – med vissa förbehåll” (gul markering). Det förekom dock två områden som hänfördes till nivån ”osäker risknivå – alltid utredningsbehov” (orange markering). Dessutom förekom ett lokalt område i samma avsnitt med nivån ”Ej godtagbar risknivå – förebyggande åtgärder fordras” (röd markering). Dessa områden omfattade ett avsnitt i planområdets mellersta del mot älven. Därutöver orangemarkerades hela älvstranden inom planområdet. Det rödmarkerade området samt de orangemarkerade områdena, beskrivna ovan, är utredda och under 2001 åtgärdade av Banverket. Åtgärderna omfattade avschaktning (huvudsakligen på land) och motfyllning i älven. Det älvnära området är även utrett vid framtagande av arbetsplan och järnvägsplan, varvid stabiliteten konstaterats vara betryggande även efter utbyggnad av väg och järnväg.

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

Höjdsättningen 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 inom områden med större lerdjup bör 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 av förslagen till arbetsplan och järnvägsplan. Vid väg- och järnvägsutbyggnaden kommer problemen med eventuellt förorenad mark att åtgärdas enligt reglerna i miljöbalken.

Inom fastigheten Surte 20:2, som redovisas för småindustriändamål i planförslagets södra del, har sanering av en petroleumförorening utförts inom fastighetens norra del. Med hänsyn till att en kompletterande markundersökning med eventuellt åtföljande saneringsåtgärder kan vara nödvändiga att utföra har området markerats med en skyddsbestämmelse i planförslaget. Enligt denna skyddsbestämmelse förutsätts fortsatt utbyggnad inom området behöva föregås av kompletterande markundersökningar och eventuella saneringsåtgärder. Bensinstationsfastigheten Surte 1:176 har också redovisats med denna skyddsbestämmelse.

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

I och invid området finns ett handelscentrum, Surte Centrum, med en livsmedelsbutik mm, ett hem för äldre och bostäder i form av villabebyggelse och flervåningshus med bostadsrättslägenheter. Den norra delen av älvstranden inom planområdet är bebyggd med småindustribyggnader i en till två våningar. I den södra delen av Surte finns ett hotell och en bensinstation mm. Mellan älvstranden och centrumområdet samt parallellt med järnvägen Göteborg- Trollhättan är riksvägen utbyggd med fyra körfält. Angöring till Surte sker via en signalreglerad trevägskorsning i södra Surte och en oreglerad trevägskorsning med vänstersvängsfil vid Surte Centrum. Industriområdet nås via en signalreglerad väg- och järnvägs-korsning. Bussen stannar på Göteborgsvägen vid Surte Centrum och söderut vid hotellet. Planområdet gränsar till bostadsbebyggelsen i öster som i stor omfattning är störd av väg- och järnvägsbullret.

Enligt planförslaget redovisas att bensinstationen och bostadsbebyggelsen samt en del av verksamheterna söder om den föreslagna trafikplatsen i södra Surte föreslås komma att inlösas. Även en del av industribebyggelsen i planförslagets norra del samt två obebyggda industritomter föreslås inlösas med hänsyn till att ett tillräckligt utrymme för järnvägsutbyggnaden skall kunna erhållas.

En klar uppdelning mellan det regionala trafikområdet och bostadsområdet i Surte redovisas i planförslaget enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen

och arbetsplanen/järnvägsplanen. Väg- och järnvägsområdet ges en något västligare sträckning så att ett långsmalt parkområde utbildas mellan den föreslagna bullerskärmen och bostadsbebyggelsen. Bostadsområdets synbarhet och möjligheten till utsikt mot älvlandskapet behålls genom att bullerskärmen glasas. Göteborgsvägen föreslås miljöprioriteras med hastighetsgränsen 30 km/h och åter bli en lugn bostadsgata genom bostadsbebyggelsen i Surte. Bullerskärmen bildar en ram runt denna och bostadsområdet kan bevaras och utvecklas i en lugnare och tystare miljö klart skild från det regionala trafiklandskapet.

En pendelstation föreslås lokaliseras till den södra delen av Surte Centrum som i samarbete med berörda parter kan utvecklas enligt planförslaget med plats för pendelparkering och angöring för den framtida lokalbussen.

Industriområdets södra del ändras med beaktande av det intrång som dubbelspåret åstadkommer och älvstranden görs tillgänglig via den nya servicevägen utmed spåren.

I anslutning till det gestaltningsprogram som bl a ligger till grund för väg- och järnvägsutbyggnaden med grönytor som gränsar till vägen och järnvägen föreslås Surte ges en mer tilltalande utformning genom miljöprioriteringen av Göteborgsvägen mm. Pendelstationen blir ett tydligt landmärke för Surte Centrum och förstärker samhällets identitet. Sanering av vissa befintliga industribyggnader och tomter med upp- lag bidrar också till en bättre gestaltning av området.

## **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 på ett enkelt och tydligt sätt 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**

Skyddsrumsbeked skall sökas.

## **Friytor**

Enligt gestaltningsprogrammet för väg- och järnvägsutbyggnaden redovisas de friytor som avses gräsbesås och planteras. Skötselansvaret redovisas i genomförande- beskrivningen. Friytorerna inom den allmänna platsmark som utgör vägområde sköts

av Vägverket och inom järnvägsområdet sköts friytorna av Banverket. Friytorna inom allmän platsmark markerad med Natur<sub>1</sub> på plankartan sköts av kommunen.

Området vid älvstranden (Natur<sub>3</sub>) 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 slätter. Säkerställande av skötseln och älvstrandens tillgänglighet redovisas enligt följande.

Tillgängligheten till älvstranden och järnvägsanläggningen är säkrad genom lokalvägen och 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 huvudmannskapet. Kompensationen för naturvårdsintrånget har redovisats i MKB- arbetet. Härav framgår det att fortsatt slätter skall stödjas genom avtal med markägarna. Genom det kommunala huvudmannskapet föreligger det också en inlösensskyldighet för kommunen om en berörd fastighetsägare inom N<sub>3</sub>-området skulle komma att kräva detta. I så fall fortsätter hävden 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 huvudmannskapet kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Banverket/Vägverket inför antagandet av detaljplaneförslaget.

### **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 älv

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 SIKKA 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 3200 f/ådt och på Göteborgsvägen inom planförslaget minskar trafikmängden från c:a 3200 f/ådt i 0- alternativet till 2900 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 § miljöbalken, 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/m<sup>3</sup> beräknat som årsmedelvärde och på ca 80 µg/m<sup>3</sup> beräknat som 98- procentil under timme. Mellan Lärje och Agnesberg överskrids på delsträckor årsmedelvärdet 30 µg/m<sup>3</sup> för kväveoxider men inte 40 µg/m<sup>3</sup>.

Dessa värden kan jämföras med den miljö-kvalitetsnorm som inte får överskridas för kvävedioxid efter 2005. Gräns för årsmedelvärdet är 40 µg/m<sup>3</sup> och för timmedelvärdet 90 µg/m<sup>3</sup>.

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 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/m<sup>3</sup> luft. Halten av svaveldioxid som inte får överstigas enligt miljö-kvalitetsnormen är 50 µg/m<sup>3</sup> 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/m<sup>3</sup> 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 Syd 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 Syd. 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 m m. 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 miljö kvalitetsnormerna 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.

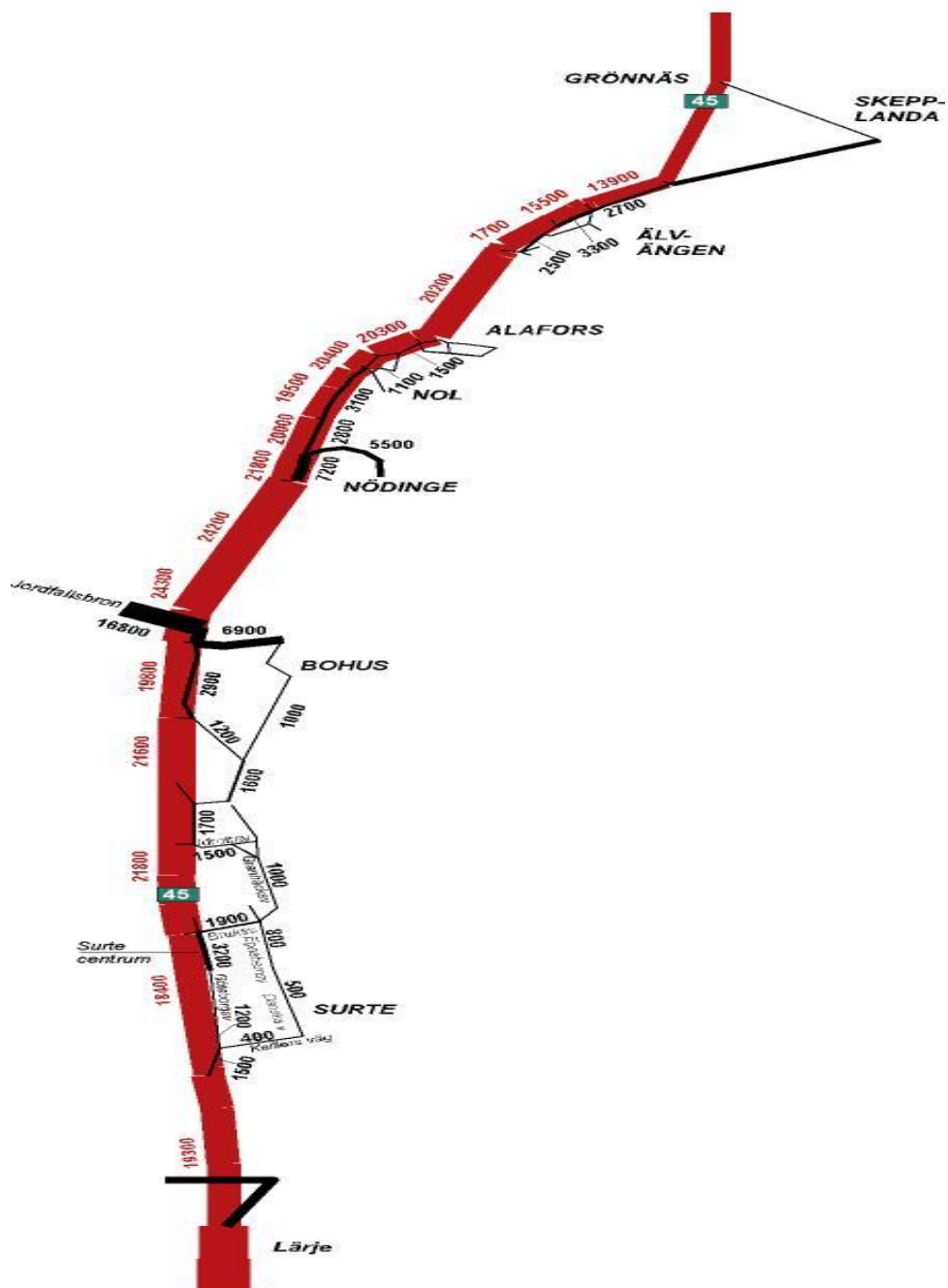
Trafikplatsen i södra Surte byggs ut enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen och arbetsplanen med bro över vägen, ramper mellan vägen och dubbelspåret samt högersvingar in och ut från en rondell med anslutning till lokalvägssystemet.

Älvstranden och industriområdet görs tillgängligt för all trafik via bron vid trafikplatsen i Surte Nord och Gåskullevägen och vidare på servicevägen väster om dubbelspåret och för gångtrafik via pendelstationen.

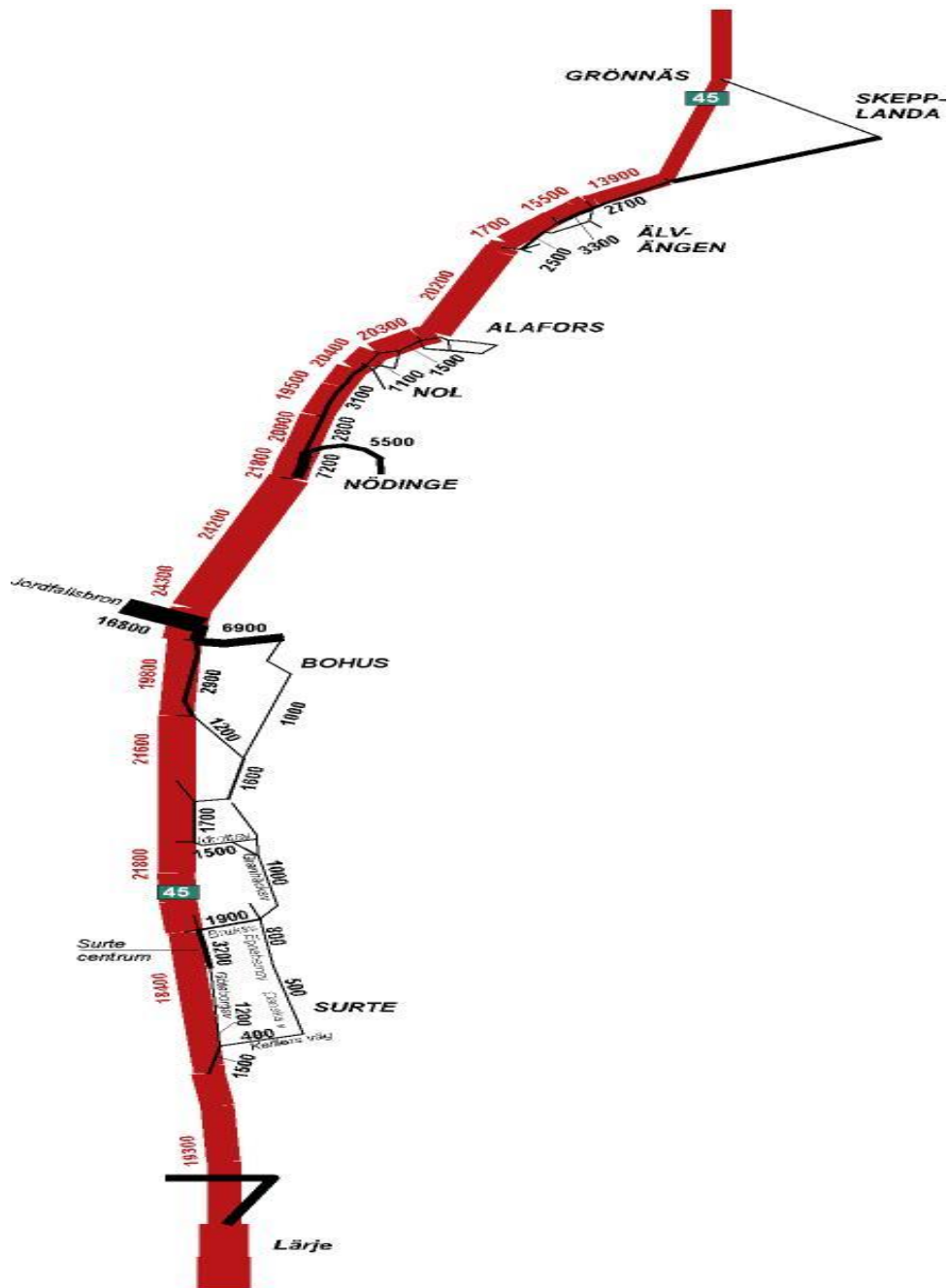
Göteborgsvägen miljöprioriteras med ombyggnad i olika omfattning på sträckan mellan trafikplatsen och Bruksvägen varvid hastigheten begränsas till 30 km/h. Trafikmängderna på riksvägen och lokalvägarna redovisas på trafikflödesbilder, se sidorna 17- 19, från miljökonsekvensbeskrivningen.



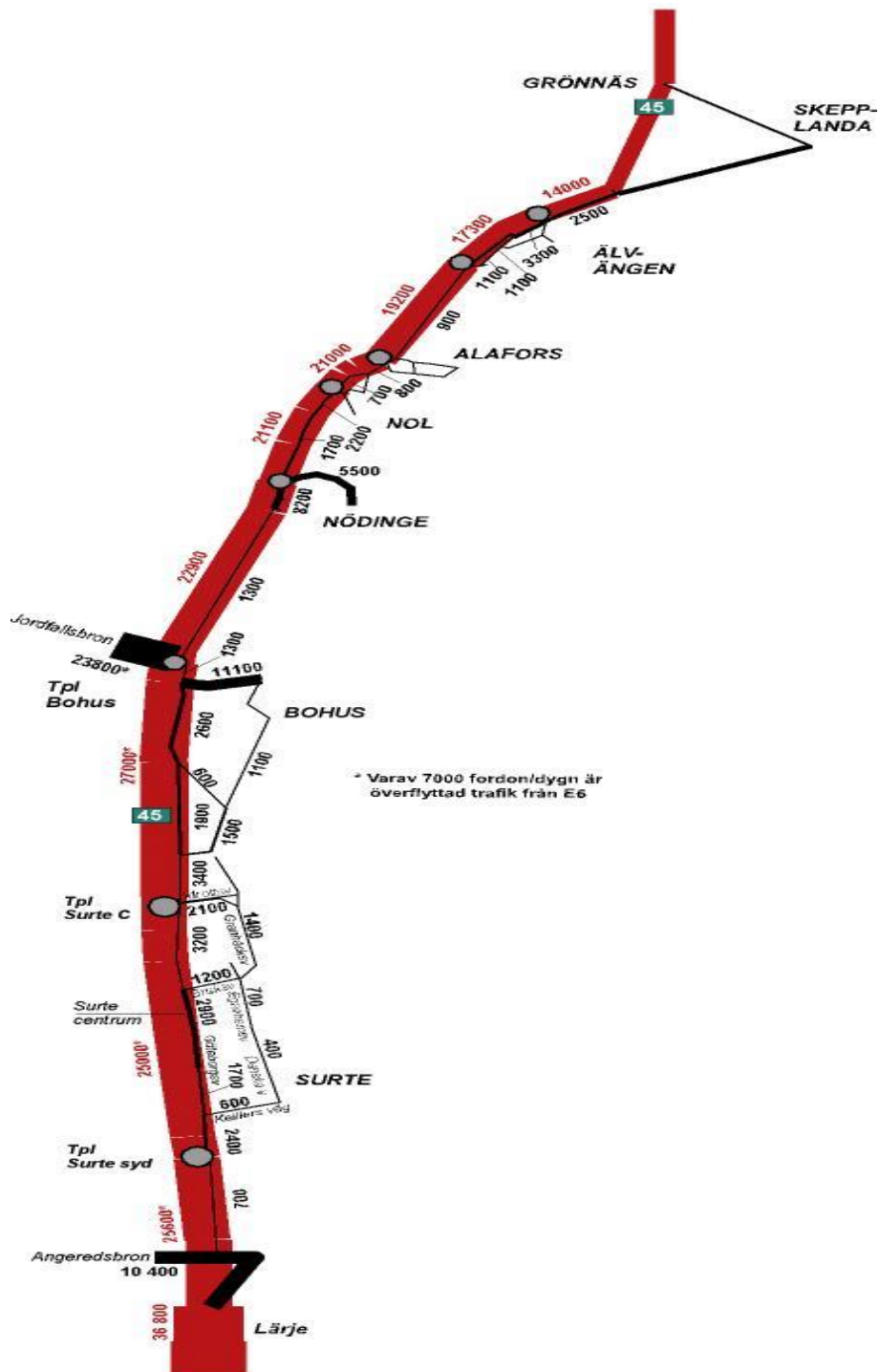
## Trafikmängder Lärje- Älvängen



Fordon per dygn (ADT) 1998  
 Rättelse: Alkalievägen i Bohus- 3000 f/ädt



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 båthamnen och via trafikplatsen i Surte Nord till GC- vägen vid Göteborgsvägen. GC- trafiken leds också via den föreslagna tunneln under vägen och järnvägen till Hamnvägen. Via de många vägenslutningarna till Göteborgsvägen leds GC- trafiken till bostadsområdena i Surte.

## **Parkering**

Vid Surte Centrum finns ett 100- tal parkeringsplatser för centrumändamål och i samband med en fortsatt centrumutbyggnad enligt planförslaget kan sammanlagt c:a 110 parkeringsplatser tillskapas. Av dessa kan c:a 50 pendelparkeringsplatser anvisas vid pendelstationsutbyggnaden skild från affärsparkeringen men i anslutning till denna.

För bostäder och verksamheter finns det ett tillräckligt antal parkeringsplatser.

## **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, Keillers väg, Danska vägen, Egnahemsvägen och Bruksvägen till Göteborgsvägen mot norra Surte samt vidare mot Bohus. Inom planområdet kan de nuvarande hållplatserna på Göteborgsvägen vara kvar och lokalbussen ledas till pendelstationen via en angoringsgata med in- och utfart mot Göteborgsvägen.

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 södra 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 230 st med mer än 55 dBA ekv utomhusbuller genom dels inlösen

av 5 st och dels bullerskyddsåtgärder till 56 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 145 st till 1 st lägenhet.

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 vid Göteborgsvägen.

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

Underlaget för riskanalysen beträffande pendelstationen i Bohus är också tillämpligt för pendelstationen i Älvängen.

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.

Vid Gåskullen har gränsen för skyddsområdet för Göteborgs vattentäkt vid Alelyckan markerats.

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

- 2/700, 3/230, 3/680 och 4/150

### 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 öster om väg 45 av spillvattenledning och vattenledning i sektion 2/700 norrut mot sektion 3/050.

Omläggning öster om väg 45 av spillvattenledning i sektion 3/870-3/920.

Omläggning öster om väg 45 av dagvattenledning i sektion 4/150 norrut till sektion 4/260.

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

### 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 sektion:

- 2/650 - 3/050 och 3/680 - 4/080

Bef. transformatorstation i sektion 5/020 flyttas eller ersättes med ny.

### **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 inklusive GC-leden utmed denna samt angränsande områden inom allmän platsmark. Banverket har motsvarande ansvar inom trafikområdet för järnväg.

I enlighet med redovisningen på sidan 6 ovan har planområdet minskats så att Surte 8:1 inte ingår i det aktuella planförslaget.

### **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 med miljökonsekvensbeskrivningen. GF- konsult AB har upp-

rättat fastighetsförteckningen och medverkat vid upprättandet av genomförande-  
beskrivningen. AB Malmogia och Arkitekt Gunnar Werner HB har medverkat med  
planeringen för Surte Centrum.

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 utombus och järnvägsbuller inombus att kunna innehållas där nybebyggelse av bostäder aktualiseras vid Göteborgsvägen.*

*I enlighet med SGI:s förslag har planbestämmelsen  $m_2$  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 nedan har planförslaget kompletterats med en geoteknisk PM vari det bl a klarläggs att en utbyggnad inom Gåskullen skall grundläggas på berg. Planförslaget har enligt denna förutsättning kompletterats med en bestämmelse  $r_1$  "Bebyggelse skall grundläggas på/ till berg. Eventuella belastningsförändringar inom tomtmark inklusive upplag skall föregås av geoteknisk utredning och eventuella stabilitetsåtgärder". I enlighet med aktuellt och tidigare besked från SGI har den föreslagna 100 m- linjen justerats på plankartan så att den sammanfaller med egenskapsgränsen.*

*I enlighet med SGI:s förslag har planbeskrivningen kompletterats med ett förtydligande av att med åtgärder som påverkar stabiliteten avses all schakt och fyllning, ny- och tillbyggnad samt eventuella ersättningsbyggnader.*

*r- bestämmelsen för Surte Centrum har överförs från gällande detaljplan till det aktuella planförslaget varvid bestämmelsens fullständiga lydelse enligt följande redovisats.*

- "1 mom Inom med r betecknat område skall försiktighet iakttagas vid markuppfyllnader och i samband med grundläggning av byggnader i enlighet med vad miljö- och byggnadsnämnden prövar lämpligt.*
- 2 mom Inom med r betecknat område får markbelastning i form av uppfyllnader uppgå till högst 20 kPa såvida icke miljö- och byggnadsnämnden med hänsyn till geotekniska förhållanden särskilt medger högre belastning."*

*I syfte att ytterligare tillgodose förslaget från SGI har också delar av det geotekniska utlåtandet till den gällande detaljplanen överförs till den kompletterande geotekniska PM:an.*

*I enlighet med Va-verkets förslag har texten "Byggstörningar riskerar att påverka vattentäkten 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 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 kvalitetssäkerings-*



rutiner." 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 också noteras att inom dpl 4 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 returtappning 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”.*

*Med hänvisning till synpunkterna från Tekniska nämnden har återvinningsplatsens bredd justerats till 13 m.*

*Med hänsyn till de framförda synpunkterna från ägarna till fastigheten Surte 3:69 har börnavskärningens storlek minskats enligt redovisningen på plankartan.*

*Med hänsyn till de framförda synpunkterna från ägaren till fastigheten Surte 4:37 angående behov av nytt garage/förråd har planförslaget ändrats så att en byggrätt för detta ändamål har anvisats.*

*Efter samråd med representanter för miljö- och byggförvaltningen och samhällsbyggnadskontoret har även den angränsande kommunala brandstationstomten Surte 7:1 undantagits från planförslaget efter utställningen av detsamma. I anslutning till den nyligen laga kraftvunna detaljplanen för Surte 8:1 avser kommunen att även planlägga brandstationstomten i särskild ordning.*

*Anslutningsvis 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 med undantag för brandstationstomten Surte 7:1 som markerats på plankartan 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

Detaljplan 4 för väg- och järnvägsutbyggnad vid

## Surte Syd

# I Göta älvs dalgång, Ale kommun i Västra Götalands län

F. d. charkuterifabriken i södra Surte- Bruksvägen

## 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.

Västrafik 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	

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 medelstilldelning 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 VVÅ 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 genomförandevalt mellan Ale kommun och BV/VVÅ 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 detaljplaneförslaget.

#### FASTIGHETSÄTTSLIGA 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 (Ij-område) avses bildas genom fastighetsreglering så att befintligt järnvägsområde, Surte 3:6 m fl fastigheter, breddas och förskjuts något åt

väster. Härvid kommer mark från de privata fastigheterna Surte 3:36, 3:58, 4:2, 4:32, 43:109-111, 43:114, 43:117-118, 43:122 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 breddningen av väg 45 samt trafikplats och naturområden i anslutning till vägen behöver mark tas i anspråk inom fastigheterna Ale Surte 3:10, 3:19-21, 3:37-38, 3:40, 18:1, 20:2-3, 35:1-2, 4:2, 4:34, 4:38,, 43:3-4, 43:9, 43:110-111, 43:114, 43:117-118, 43:122, 46:1, 47:1, 48:1, 49:1, 50:1, 51:1, 52:1, 54:1, s/256 och s/264. Marken överförs genom fastighetsreglering och förs till Surte 43:1.

För Göteborgsvägen med lokalgator och pendelstation/parkering behöver mark tas i anspråk inom fastigheterna Surte 1:206-207, 1:242, 1:245, 1:293, 3:10, 3:56, 3:69, 4:14, 4:23, 4:34, 4:37-38, 4:43, 4:86, 4:89, 4:104, 4:119, 15:1, 16:1 och s/256, 913. Marken överförs genom fastighetsreglering och förs till Surte 43:1.

För de från naturvårdshänsyn intressanta strandängarna skall hela eller delar av fastigheterna Surte 3:36, 3:58, 4:2, 4:32 inlösas om fastighetsägaren begär det.

#### 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/256 och s/264, 913 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, z-områden (z), bildas servitut. Tjänande fastighet blir Surte 43:122.

För mark som skall vara tillgänglig för allmän gångtrafik, x-områden (x, x<sub>1</sub>, x<sub>2</sub>), bildas servitut. Tjänande fastigheter blir den blivande järnvägsfastigheten, den utökade hotellfastigheten Surte 43:112 samt Surte 4:2 och 43:122. För mark som skall vara tillgänglig som utfart för angränsande fastigheter, y-områden, bildas servitut. Tjänande fastighet blir den utökade hotellfastigheten Surte 43:112.

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 två områden av Surte 43:1 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 exploatörer samt kommunen inklusive förrätningskostnaderna 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. Vid planeringsarbetet invid Surte Centrum har AB Malmogia och arkitekt Gunnar Werner HB medverkat. Från GF Konsult har lantmätare Anders Bergquist medverkat.

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

Alafors 2005-05-01

Bert Andersson  
Arkitekt SAR/MSA  
Projektsamordnare

#### REVIDERING

Tidplan