



ALE KOMMUN



**Väg 45 - NorgeVänernbanan
Angeredsbron - Älvängen**

Detaljplaner

Planbeskrivning

Tillhörande detaljplan 3 Nol - Alafors

BESLUT

Godkänd av MoB: 2003-02-27

Antagen av KF: 2005-03-29

Laga kraft: 2005-11-02



02-09-11

Dnr

*Handläggare: Bert Andersson
tel 0303-33 03 21
fax 0303-330593
bert.andersson@ale.se*

GÖTA ÄLVS DALGÅNG- ALE KOMMUN

Detaljplan 3

Nol- Alafors, Västra Götalands län

Väg 45 och NorgeVänernbanan mellan
Nordängsvägen- Alafors

BESLUT

Godkänd av MoB: : 2003-02-27
Antagen av KF: 2005-03-29
Laga kraft: 2005-11-02

Detaljplan 3 för väg- och järnvägsutbyggnad vid

Nol- Alafors

i Göta älvs dalgång, Ale kommun i Västra Götalands län
Nordängsvägen- Alafors

Planbeskrivning

HANDLINGAR

Planförslaget består av:

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

SYFTE

Planförslagets syfte är att möjliggöra utbyggnad av Väg 45 med angränsande lokalvägssystem och NorgeVänernbanan vid Nol och Alafors enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång- Ale kommun. Väg 45 avses byggas ut till fyra körfält med planskilda korsningar och mittremsa samt med vägrenar. Järnvägen avses byggas med dubbelspår och med snabbtågsstandard samt planskilda korsningar. Produkttankarna vid hamnen avses flyttas till den angränsande tomten med befintligt industriellt reningsverk och ges ett större avstånd till dubbelspåret samtidigt som infarten till småbåtshamnen flyttas till nuvarande produkttankområde. Sedan batteritillverkningen i Nol upphört finns det ej längre bruk för reningsverket. Enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång redovisas ett område för industri med kunskapsintensiv inriktning i Osbacken. Den befintliga brandstationen och dess utbyggnad föreslås ingå i planförslaget.

PLANDATA

Planområdet är beläget vid Väg 45 och NorgeVänernbanan i den västra delen av Nol- Alafors. Det avgränsas i norr vid Ledetskolan och polishuset, i öster av centrumbebyggelsen, Tudors samt Nol Fastigheters industriområden och Brandsboberget öster om Sköldsåns dalgång, i söder vid Nordängsvägen i Nol samt i väster av älvstranden och bergsområdet vid Osbacken.

Området har en areal av c:a 50 ha. Marken ägs av Ale kommun, Jernhusen, Tudor AB, Nol Fastigheter AB och ett antal privata fastighetsägare.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Enligt kommunens översiktsplan Ale ÖP 90 redovisas delvis området i Nol som ett befintligt verksamhetsområde och centrumområde som gränsar till bostadsområdet i sin östra del. Strandängsområdet är av riksintresse med avseende på naturvård och rörligt friluftsliv. Även Sköldsån med sina åbrinkar är av riksintresse med avseende på naturvård och värdefull med hänsyn till fiskvandringen. Regional samt nationell väg- och järnvägstrafik passerar utmed älvstranden och i skilda sträckningar norr om Sköldsån. Riksvägen och järnvägen är också av riksintresse.

Enligt fördjupningen av översiktsplanen för Göta älvs dalgång- Ale kommun redovisas förutsättningarna för väg- och järnvägsutbyggnaden genom planområdet och lokalvägssystemet med GC-led och förslag om miljöprioritering av lokalvägen från Gallåsvägen till Folketshusvägen. En planskild korsning redovisas vid Folketshusvägen och en pendelstation vid Nols Centrum. Den närbelägna bostadsbebyggelsen avses bullerskyddas vid riksvägen. Inom älvstrandsområdet redovisas det befintliga produkthamnsområdet och småbåtshamnen. Strandområdet i övrigt skall bevaras som särskilt värdefull natur och hävdad strandäng. Vid Osbacken redovisas ett område för kunskapsintensiv verksamhet.

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 detaljerat 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 ett förslag till järnvägsplan.

Bland de miljökonsekvenser som sammanfattningsvis redovisades vid planeringen för Göta älvs dalgång- Ale kommun kunde det noteras att kultur- och rekreationsvärden inte skulle påverkas negativt. Genom att järnvägen föreslås flyttas närmare älvstranden påverkas dock naturvärdena vid denna i sådan omfattning att de måste kompenseras. Vidare att trafikbullret från riksvägen och järnvägen i stor omfattning behöver skärmas.

En stor del av området ingår i detaljplan nr **311** för vägutbyggnaden under sextioalet; laga kraft 1967-11-21. För produkthamnsområdet och älvstranden samt området vid Alevägen gäller detaljplan **301a**; laga kraft 1939-06-07 och för småbåtshamnen **341**; laga kraft 1992-05-29. För den södra delen av centrumområdet gäller **316**; laga kraft 1974-06-19, **340**; laga kraft 1993-12-29, **321**; laga kraft 1979-09-07 och **342**; laga kraft 1992-05-29. För Tudors industriområde gäller **312**; laga kraft 1973-02-03. För området vid Alingsåsvägen och Ledetvägen gäller **307**; laga kraft 1966-10-11, **305**; laga kraft 1960-11-14, **315**; laga kraft 1974-12-16 och **335**; laga kraft 1991-04-09.

ARBETSPLAN/JÄRNVÄGSPLAN

Enligt förutsättningarna i väglagen och lagen om järnvägsbyggande har ett förslag till arbetsplan för vägutbyggnaden och ett förslag till järnvägsplan för järnvägsutbyggnaden färdigställt 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 tillåtighet 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), januari 2002 (Redovisas som separat rapport)
4. PM angående buller, juli 2001 (Redovisas som separat rapport)
5. Gestaltningsprogram (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), januari 2002 (Redovisas som separat rapport)
4. PM angående buller, juli 2001 (Redovisas som separat rapport)
5. Gestaltungsprogram (2001-00-00) (Redovisas som separat rapport)
6. Rapport: Översiktliga miljötekniska markundersökningar och åtgärdsförslag (2001-00-00) (Redovisas som separat rapport)
7. Riskanalys (2001-00-00) (Redovisas som separat rapport)
8. Kommunala planer
9. Förteckning över sakägare samt arealberäkningar
10. Samrådsredogörelse
11. Teknisk PM, Konstbyggnad
12. Teknisk PM, Ledningar och avvattning
13. Ritningsförteckning
14. Lag om byggande av järnväg
15. Ritningar
16. Teknisk PM, Geoteknik och berg

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

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

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

Sammanställning av ändringsförslag

Planförslaget har kompletterats med en plats för en väderskyddad cykelparkering vid pendelstationen.

Planförslaget har kompletterats med utfartsförbud mellan kvartersgränser och allmänplats/väg.

Planförslaget har kompletterats med en bestämmelse om en sidobarriär vid bensinstationerna mot riksvägen.

Inom ett område begränsat av strandlinjen och en linje 100 m öster om denna, vilken markerats på plankartan, skall undervattensslänten i Göta älv karteras och kontrolleras samt erforderliga åtgärder till skydd mot eventuella skredrisker göras före utbyggnad.

Planbeskrivningen och plankartan har kompletterats med ytterligare redovisning om arbetsplanen/järnvägsplanen och det därtill hörande utredningsmaterialet.

Under rubriken "MARKENS ANORDNANDE" ändras planbestämmelsen till "Åtgärder inom planområdet som påverkar stabiliteten inom och utom området skall föregås av erforderliga geotekniska utredningar och nödvändiga stabilitetsförbättrande åtgärder".

Planförslaget har kompletterats med en bestämmelse, m₃, om skydd för de stabilitets-säkringar som tidigare har gjorts vid Sköldsån.

Grundkartan har kompletterats med tidpunkt för flygfotografiet.

Den geotekniska utredningen har kompletterats med en stabilitetsutredning för området mellan Sköldsån och Alevägen vid Brandsbo. I anslutning här till föreslås att Alevägen på en kortare sträcka ges en mer östlig lokalisering på fastmark och att släntkrönet avlastas. Förslaget medför ytterligare fastighetsintrång och kompletterande samråd med berörda fastighetsägare har förevarit.

Planförslaget ändras så att dagvattenpumpstationen vid Folketshusvägen ingår i byggrätten för pumpstationen. Vidare har kvarteret minskats samt redovisats som allmänplatsmark i sin norra del.

Vid brorampen och intill hörnet av Tudors industribyggnad ökas industrikvarteret med 15,5 m så att man kan passera runt byggnaden.

Planbeskrivningen och grundkartan har kompletterats med redovisning om fornlämningarna vid Sköldsån och Osbacken.

Antalet pendelbilkparkeringsplatser redovisas i planbeskrivningen och området anvisas som allmän platsmark på plankartan.

Planförslaget har kompletterats med en redovisning om pumpstationen i Brandsbo.

Planbeskrivningen och MKB:n har kompletterats med en redovisning om klassning och riksintresset naturvård vid Sköldsån.

Planförslaget har ändrats så att den gamla kvarnfastigheten vid Sköldsån givits byggrätt för kvarnändamål.

Planförslagets avgränsning mot fritidsbåthamnen har justerats.

Planbeskrivningen har kompletterats beträffande naturområdena inklusive området vid Sköldsån och skötseln av desamma.

Plankartan har kompletterats med namn på vattendragen.

En angöring till en befintlig fiskeramp har anvisats med rätt att anlägga en serviceväg inom den allmänna platsmarken Natur₄ söder om industriområdet.

Planbeskrivningen har kompletterats med en redovisning om miljö kvalitetsnormerna.

Planbeskrivningen har förtydligats beträffande kollektivtrafiken och kommunens kollektivtrafikutredning har bilagts planförslaget.

Avslutningsvis kan det noteras att planbeskrivningen har kompletterats med redovisning av hur förslaget till väg- och järnvägsutbyggnad i Göta älvs dalgång förhåller sig gentemot de lokala miljömålen.

Sammanfattning

Planförslaget har redovisats för allmänheten vid ett allmänt samrådsmöte där framförda synpunkter har kommenterats. Se även bifogad samrådsredogörelse från Vägverket och Banverket. Det kan för övrigt också noteras att planförslaget hållits tillgängligt för allmänheten under hela samrådstiden i informationsbyggnaden i Alafors. Kompletterande samråd har ägt rum med anledning av att Alevägen vid Brandsbo av geotekniska skäl har justerats till sitt läge samt att brandstationen har givits en utvecklingsmöjlighet enligt planförslaget. Vissa kompletterande synpunkter har också lämnats av kommunens trafikingenjör.

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 färdigtställda 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.

Under samrådstiden har järnvägsområdet utökats med utrymme för en dagvattendamm mm. Vidare har planområdet minskats väster om riksvägen vid trafikplatsen i Alafors och det härvid belägna verksamhetsområdet har anvisats för industri med kunskapsintensiv inriktning. Plankartan har försetts med en viss informerande text om förekomsten av markföroreningar.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Planområdet- nuvarande markanvändning

Planområdet består till stor del av bebyggd mark som svagt lutar mot älven och bergspartier som delvis är bebyggda. Området är ianspråktaget av nuvarande Väg 45 med lokalväg och del av järnvägen Göteborg- Trollhättan samt hamnverksamhet mellan järnvägen och älven. Området vid älvstranden förutom hamnområdet består av särskilt värdefull natur med hävdade strandängar. Den riksintressanta Sköldsån med angränsande grönområden är värdefull från naturvårdssynpunkt och med hänsyn till landskapsbilden.

Kultur

Med hänvisning till synpunkterna i länsstyrelsens samrådsyttrande och den arkeologiska utredningen inför väg- och järnvägsutbyggnaden redovisas följande angående de nu kända fornlämningarna inom planområdet.

Fornlämning RAÄ 93 inom Starrkärrs socken består av en milsten och en vägvisarsten, som är belägna nordväst om den gamla vägbanan och inom samt i anslutning till fastigheten Osbacken 1:31. Området berörs av den framtida vägutbyggnaden och stenarna måste därvid flyttas. Det kan också noteras att bostadsfastigheten Osbacken 1:31 med angränsande byggnader måste inlösas och att de därefter kommer att rivas.

Med utgångspunkt från den arkeologiska utredningen redovisas följande och tidigare okända fornlämningar från förhistorisk tid. Fornlämningarna markeras också på plankartan.

Område 2. S Osbacken, 1:3

Området är beläget strax nordväst om Väg 45 och intill bron över Sköldsån samt i ett intressant boplatssläge som utgörs av ett flackt krönläge i ängsmark vilket i nordost övergår i berg. Vid schaktarbeten i samband med utredningen påträffades härdar, stolphål och gropar. Området kommer att beröras av vägutbyggnaden och bli föremål för en arkeologisk förundersökning.

Område 4. Osbacken 1:28 (Trafikplats Alafors)

Området är beläget intill den föreslagna trafikplatsen med ett bra boplatssläge i sydvästsluttande åkermark som i nordost övergår i bebyggd platå och sedan i berg. Vid schaktning har det påträffats stolphål, härdar och gropar. Området kommer att beröras av vägutbyggnaden och bli föremål för arkeologisk förundersökning.

Omgivning

Området är starkt påverkat av den genomgående väg- och järnvägstrafiken och ansluter till bostadsbebyggelsen i den sydöstra delen. Från bostadsbebyggelsen har man till viss del utsikt mot Göta älv i väster. Vägen och järnvägen delar sig strax

söder om Sköldsån och järnvägen fortsätter i älvdalen genom Åskekärr och vägen utmed det natursköna ravinområdet vid Sköldsån och vid en bergsskärning på den västra sidan.

- Vid Väg 45 och järnvägen där c:a 18000 fordon och 55 tåg går igenom planområdet varje dygn (år 2010 samt efter väg- och järnvägsutbyggnaden c:a 23000 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 planområdet har det utförts ett begränsat antal geotekniska utredningar för skilda byggprojekt. Vidare ingår området i den del av Göta älvs dalgång för vilken SGI och berörda kommuner m fl gjorde en skredriskanalys år 1994. I samband med planeringen för den framtida vägen och järnvägen pågår också ett omfattande geotekniskt utredningsarbete för området.

Jorden består till största delen av lera under mulljord och hårdgjorda ytor. Under en svagt utbildad torrskorpa på ca 1 m finns mycket lös lera till djup mellan 0- minst 20-30 m. Ovan berget finns ett lager friktionsjord och lokalt kan skikt av friktionsjord vara inlagrat i leran.

Leran är huvudsakligen normalkonsoliderad men lokalt möjligen svagt överkonsoliderad. Långtidsbundna sättningar kommer trots viss uppmätt överkonsolidering att uppstå för relativt små lastökningar på jordlagren inom merparten av området.

Höjdsättningen bör i möjligaste mån ansluta till befintliga marknivåer men uppfyllnader kan ej undvikas eftersom hänsyn måste tas till älvens högvattennivå. För att inte stora sättningar skall uppkomma måste uppfyllnaderna begränsas eller alternativt utföras med lätt fyllning så att full eller delvis full lastkompensation erhålles. Även grundförstärkning med exempelvis kalkpelare kommer att aktualiseras inom området. Det är också viktigt att inte grundvattennivån sänks inom området.

Grundläggning av större och tyngre byggnader bör ske med stödpålar. Mindre och lättare byggnader kan eventuellt grundläggas med plattor under förutsättning att fullständig kompensation av laster utförs.

Vid detaljprojektering skall ytterligare geotekniska undersökningar utföras.

I enlighet med krav från SGI har en kompletterande geoteknisk utredning utförts för Sköldsåns ravin daterad 2002-06-03. Enligt denna utredning redovisas en godtagbar säkerhet mot skred för det västra området och att det östra området måste åtgärdas vid vägutbyggnaden för att säkerheten mot skred skall bli tillfredsställande. I samråd med SGI föreslås därför att lokalvägen och GC-vägen flyttas åt sydost inom fastmarken. Förslaget innebär därvid att de två befintliga bostadsfastigheterna måste inlösas.

En mer utförlig redovisning av de geotekniska förutsättningarna och förslag om åtgärder för väg- och järnvägsutbyggnaden redovisas i det pågående arbetet med att upprätta arbetsplanen och järnvägsplanen.

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

Osbacken 1:28

Utifrån flygfoton och den geologiska kartan samt de undersökningar som gjorts vid Väg 45 kan följande geotekniska förutsättningar för Osbacken 1:28 noteras.

Området utgörs av ängsmark som till stora delar omges av skogsbevuxen fastmark med morän eller berg i dagen. Ängsmarken öppnar sig i sydost mot Väg 45.

Jorden inom ängsmarken utgörs av postglacial, lös lera till som mest c:a 10 m djup. Leran har i sin övre del, ned till c:a 3 m, måttligt organiskt innehåll. Leran är sättningskänslig.

Blivande byggnader inom området kan grundläggas med stödpålar eller plintar beroende av placering inom området och därmed jorddjup. I ängsmarkens periferi kan grundläggning sannolikt göras direkt på morän eller på uppfyllning på morän. Blivande marknivåer bör inom lermarken motsvara nuvarande nivåer. Uppfyllnader bör undvikas för att inte få besvärande sättningskillnader mellan byggnader och omgivande mark.

Bebyggelse- och anläggningsområden

Planområdet gränsar i öster till verksamhetsområdet i Nol och bostadsområden i Nol och Alafors, som delvis är utsatta för mycket störande buller och vibrationer från trafiken. Berörda bostadsområden skall skyddas mot störande buller genom skärmning och i en del fall genom fasadåtgärder. Det närmast Alevägen belägna bostadshuset inom kvarteret mellan Storegårdsvägen och Alevägen föreslås inlösas och de två kvarvarande husen anvisas för bostads- och handelsändamål. Pendelbilparkering anvisas vid pressbyråkiosken inom allmän platsmark. Pressbyråkioskens läge avses anpassas till ett nytt läge inom centrumområdet och i anslutning till pendelstationen.

Enligt önskemål från Tekniska nämnden redovisas en utbyggnadsmöjlighet för den befintliga brandstationen i Nol.

Vid järnvägsutbyggnaden kommer spåren närmare båthamnen och produkttankarna och dessa föreslås omlokaliseras till den fd reningsverkstomten som ägs av Tudor AB samtidigt som båthamnen kan ges en ny utfart i sin södra del.

Enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen har ett område för industriändamål med kunskapsintensiv inriktning redovisats vid Osbacken. Vidare förändras markanvändningen vid älvstranden i betydande omfattning från industri- till naturändamål.

Vid en centralt belägen trafikplats intill Folketshusvägen nås älvstrandsområdet och lokalvägssystemet via två rondeller på den östra sidan om riksvägen.

Trafikplatslösningen innefattar ett betydande intrång på Nol Fastigheters industrifastighet samtidigt som en direkt infartsmöjlighet för industriområdet i sin helhet kan erbjudas. Genom den direkta kopplingen av industriområdet i Nol till trafikplatsen förbättras angöringen till detta i väsentlig omfattning, vilket stärker de framtida utvecklingsmöjligheterna för verksamhetsområdet. Bostadsområdena i Nol får en bekväm koppling till trafikplatsen via Folketshusvägen och en rondell mot bron över riksvägen. Vid Sköldsån breddas vägbron och vägen åt väster vilket också medför att bergsskärningen norr därom utökas. Av geotekniska skäl justeras Alevägen vid Brandsbo till sitt läge åt öster mot berget.

Trafiken på Alingsåsvägen och från bebyggelsen i Alafors leds via rondeller under riksvägen vid trafikplatsen i Alafors.

Det kan vidare noteras att planförslaget, med beaktande av framförda synpunkter under samrådtiden, har bearbetats på det sätt som har redovisats enligt ovan under rubriken Samrådsredogörelse.

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 samt 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. Berörda områden vid vägen där behov av skyltning kan förväntas uppkomma har kompletterats med en planbestämmelse med detta inriktningsförslag för skyltningen.

Skyddsrum

Skyddsrumskrav skall sökas.

Friytor

Enligt illustrationskartan till väg- och järnvägsutbyggnaden redovisas de friytor som avses gräsbesås och planteras. Skötselansvaret redovisas i genomförande-beskrivningen. Friytorna inom den allmänna platsmark som utgör vägområde sköts av Vägverket och inom järnvägsområdet sköts friytorna av Banverket. Friytorna inom allmän platsmark markerad med Natur₁ och -₂ på plankartan sköts av kommunen. Området vid älvstranden (Natur₃) skall hävdas i enlighet med projektet tillhörande utredningsförslag "Kompensationsåtgärder för intrång i strandängar",

som syftar till att säkra den biologiska mångfalden. Huvudinriktningen är att ordna skötseln exempelvis genom betesdrift och där detta ej är möjligt genom slätter.

Säkerställande av skötseln och älvstrandens tillgänglighet redovisas enligt följande.

Tillgängligheten till älvstranden och järnvägsanläggningen är säkrad genom lokalvägen som redovisats väster om spåren och som föreslås utgöra allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap. Kompensationen för naturvårdsintrånget 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 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.

Enligt kommentarerna i samrådsredogörelsen kan det noteras att Sköldsån är av riksintresse för naturvården och att det angränsande området Natur₂ har mycket höga naturvärden. Det föreslagna naturområdet vid Sköldsån föreslås skötas på sådant sätt att ingen påverkan på riksintresset Sköldsån uppstår. Avverkning närmast ån bör inte ske då det kan påverka lekområdena för lax och havsöring negativt. En skötselplan föreslås tas fram genom kommunens försorg. Området utgör ett intressant närströvsområde för boende i Nol och Alafors. En naturstig kan anläggas väster om Sköldsån och med kontakt med GC- lederna i söder och norr. För vägtrafikanterna kan området uppfattas som ett vackert naturområde vid färden genom kommunen och mellan tätorterna.

Det kan för övrigt noteras att något strandskyddsförordnande inte gäller för strandområdena inom planförslaget.

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 älv dalen skall ha minskat med 15%.

Halten VOC i Göta älv dalen skall ha minskat med 15%.

Fordonstrafiken på RV 45 skall ha minskat med 5%.

Det skall finnas minst tre pendelstationer i Ale kommun.

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

Inga bostadshus skall ha mer buller än 65 dBA utomhus.

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

Markvibrationer på lerområden orsakade av trafiken skall vara undanröjda.

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

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 norr om Bohus att öka med knappt 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%.

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 tåg tunnel 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 miljökvalitetsnormerna 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 miljökvalitetsnormer för bly, svaveldioxid och kvävedioxid. Miljökvalitetsnormer 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 miljökvalitetsnormer i enlighet med 5 kap 3 § miljöbalken, MB, iakttas vid planering och planläggning. En miljökvalitetsnorm 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. Förhållandena i Nol- Alafors kan anses vara mer gynnsamma än i Nödinge till följd av den mindre fordonstrafiken. Resultaten har sammanställts i en rapport från 1998.

Kväveoxider, kvävedioxid

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

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

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

Utveckling:

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

Svaveldioxid

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

Utveckling:

Utsläppsmängderna av svaveldioxid har på den aktuella sträckan mellan Agnesberg och Älvängen beräknats öka med 3-4 % mellan år 1998 och 2010 på grund av den trafikökning som väntas på väg 45. Den beräknade ökningen bedöms inte innebära att 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 Väg 45. 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 Nol- Alafors 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 Nol- Alafors. När det gäller de regionala trafiklederna i den 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 Tingsstadsområdet, 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.

Vattenområde

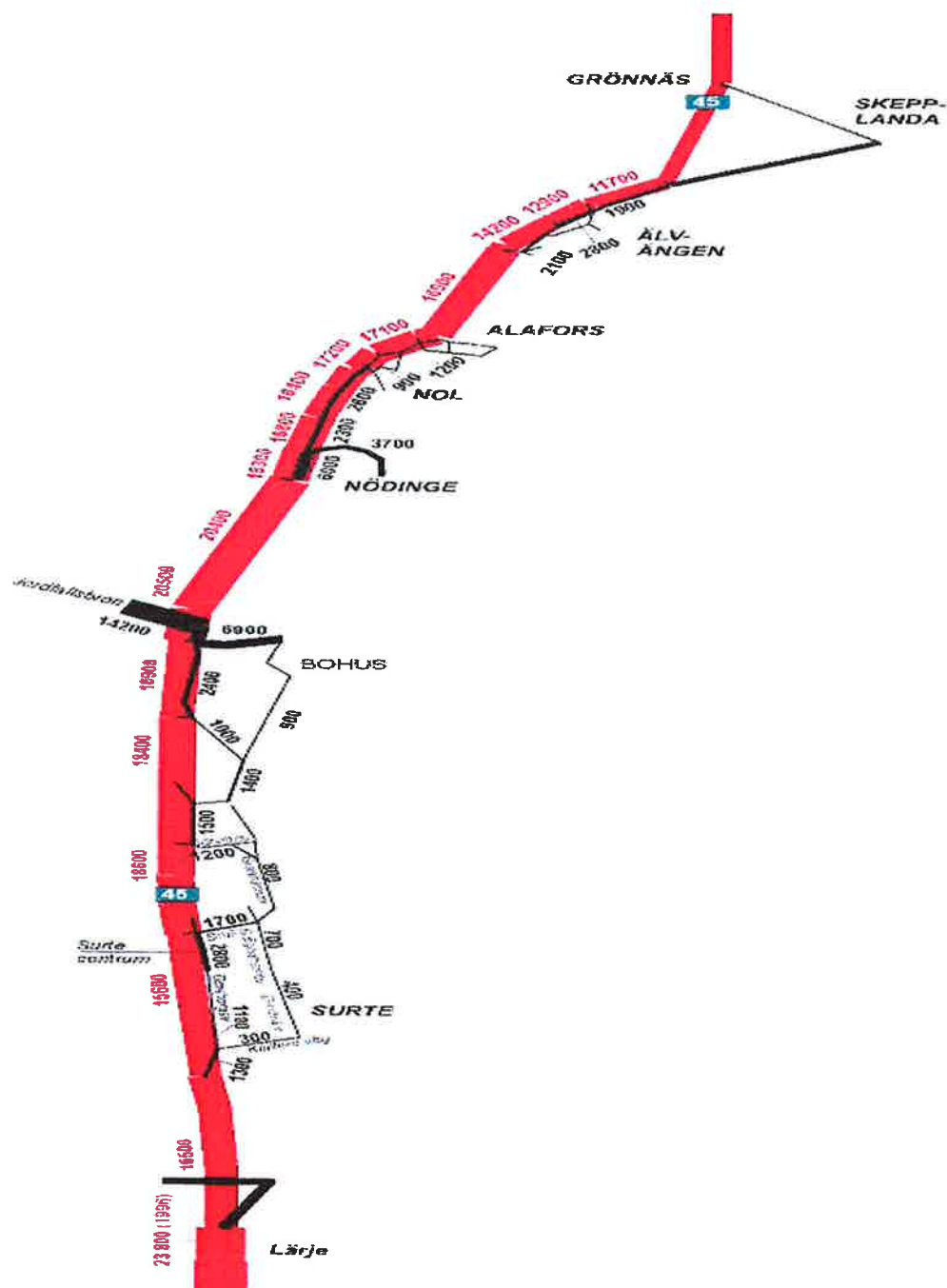
För det vattenområde som är beläget vid den del av älvstranden som ingår i planförslaget föreslås berörd del av gällande detaljplan upphävas.

Trafik

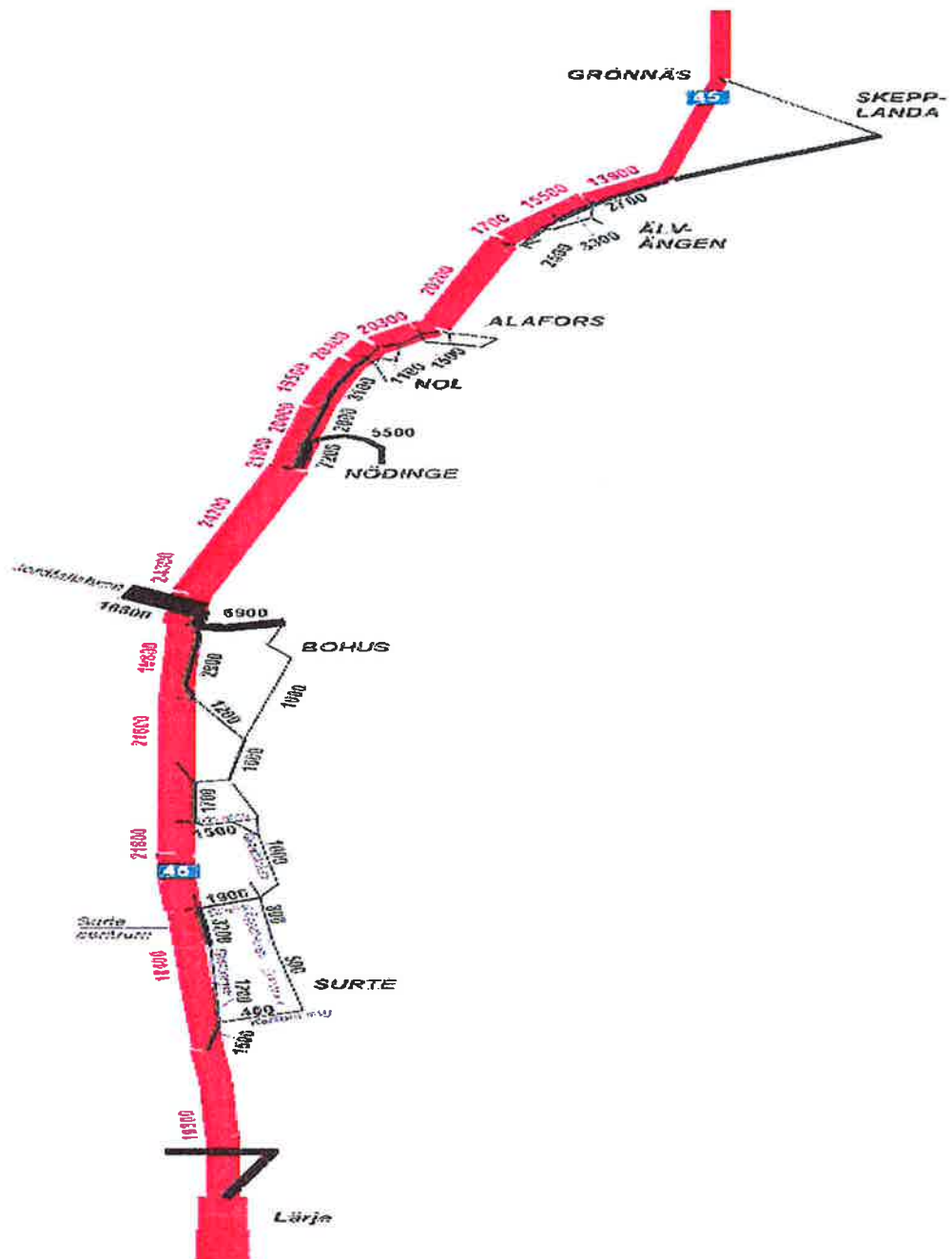
Förslaget till ny trafiklösning följer förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen och resultatet av det pågående arbetet med att upprätta en arbetsplan för riksvägens utbyggnad och en järnvägsplan för järnvägens utbyggnad med dubbelspår. På delen mellan Nordängsvägen och Folketshusvägen skall Alevägen miljöprioriteras så att hastigheten kan begränsas till 30 km/h. Spåranläggningen kan förses med ett industrispår väster om dubbelspåret.

Trafikmängderna på riksvägen och Alevägen redovisas i trafikflödesbilder från miljökonsekvensbeskrivningen på sidorna 17-19.

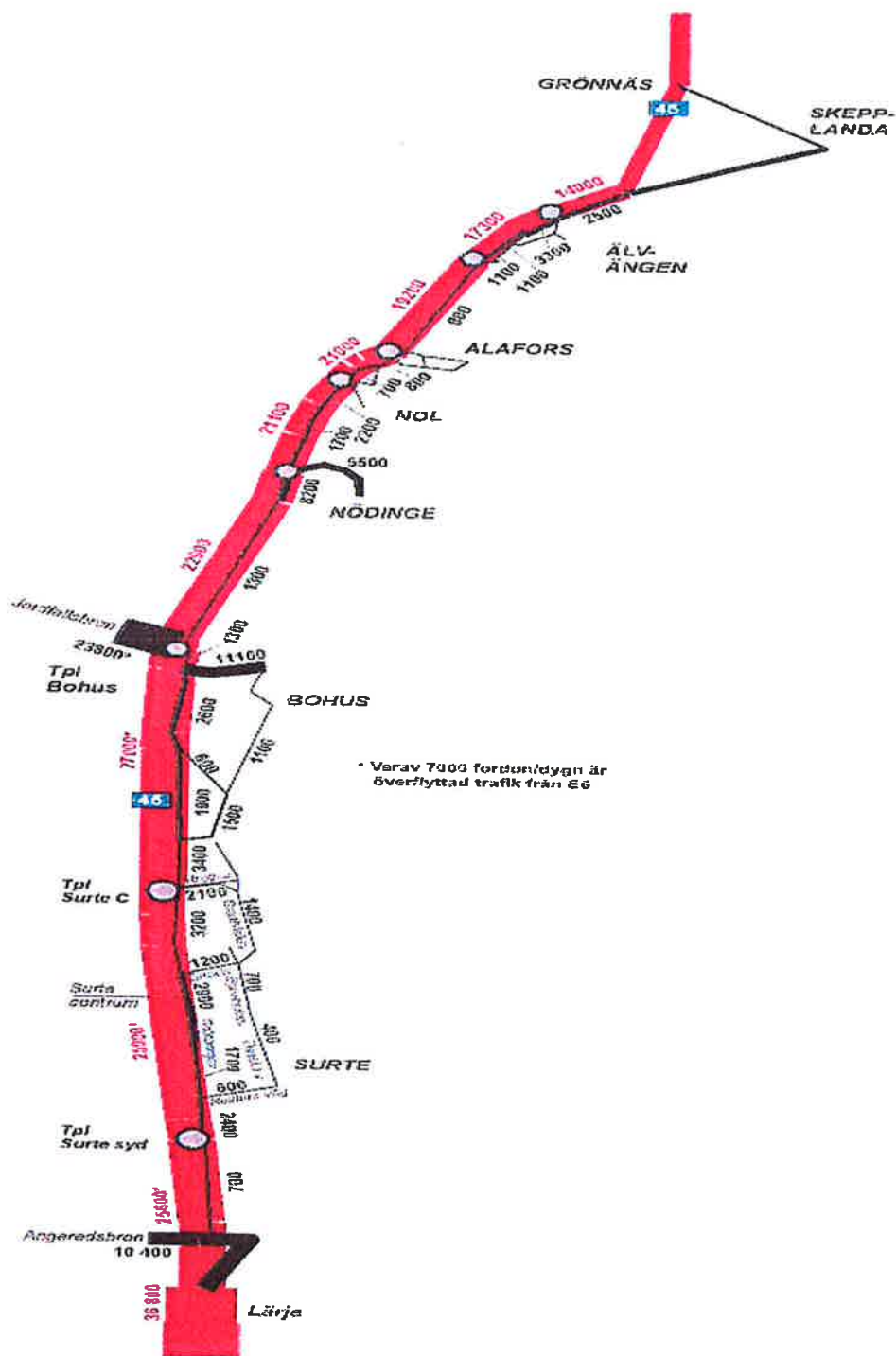
Trafikmängder Lärje- Älvängen



Fordon per dygn (ÅDT) 1998



Fordon per dygn (ÅDT), nollalternativ



Fordon per dygn (ÅDT) 2010 efter ombyggnad

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. Från GC-vägen ansluts gång- och cykeltrafiken till lokalvägssystemet och gångtrafiken utmed Folketshusvägen. Fotgängare når industriområdet vid älven från pendelstationen och trafikplatsen i Nol samt via lokalvägen väster om dubbelspåret. Cyklisterna kan korsa vägen och järnvägen via GC-banan vid trafikplatsen. Som tidigare har framförts har planförslaget kompletterats med en plats för en väderskyddad cykelparkering vid pendelstationen.

GC-vägen fortsätter över en GC-bro vid Sköldsån och dels utmed järnvägsspåren på en serviceväg och dels under spåren och riksvägen till Alevägen. På liknande sätt nås områdena vid Osbacken och Åskekärr via trafikplatsen i Alafors. Genom Åskekärr leds GC-trafiken via en gång- och cykelstig och lokalvägen mot vikingaprojektet i Häljered. Älvstranden och fyndplatsen för Åskekärrskeppen nås via en planskild korsning över järnvägen och GC-trafiken leds sedan från båthamnen mot Älvängen samt framledes på den befintliga banvallen mot Kattleberg.

Alla gång- och cykelbanor skall vara genomgående över körbanor, korsningar och utfarter från fastighet. Därigenom prioriteras gående och cyklister i förhållande till andra fordon. Övergångsställen och gångpassager skall vara förhöjda.

Lokalväg

Miljöprioriterad 30-väg i förslaget till detaljplan bör utformas så att trafiksäkerheten säkerställs. För att säkerställa en låg och jämn hastighet på fordonen krävs att utformningen av gatan är sådan att fordon måste hålla rekommenderad hastighet. Därför krävs att gatukorsningar, övergångsställen och gångpassager utförs som förhöjda korsningar. Förhöjda ytor bör ha en annan beläggning än asfalt. Ramper till förhöjningar och passager bör utföras med gatsten. Alla ramper bör utformas på ett sådant sätt att sättningar förhindras. Gatsten bör sättas i betong för att minimera sättningar.

Busshållplatser bör utformas som timlashållplatser. Detta för att säkerställa trafiksäkerheten för resenärer vid på- och avstigning. Timlashållplats underlättar korsning av gatan därför att passagen blir kort.

Parkering

Pendelresenärerna erbjuds en parkeringsmöjlighet med ett 50-tal parkeringsplatser vid pendelstationen intill Pressbyrån i Nol. Parkeringsplatser förutsätts i övrigt utbyggas inom tomtmark.

Kollektivtrafik

Enligt förutsättningen i den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång och kommunens kollektivtrafikutredning, som bilägges planförslaget, 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. Vid Pressbyrån i Nol föreslås en pendelstation byggas med en gångbro över vägen och järnvägen.

Störningar

Enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen och MKB-arbetet för projektet behöver bostadsbebyggelsen i planområdets östliga del skärmas mot störande trafikbuller. Bullerskyddets omfattning redovisas på plankartan och dess utformning i arbetsplanen. För en begränsad del av bostadsbebyggelsen föreslås ytterligare bullerskyddsåtgärder i form av bättre fasadisolering mm. Omfattningen av dessa skyddsåtgärder har på ett detaljerat sätt redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen.

Vad gäller övriga miljöfaktorer hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen.

Teknisk försörjning

Va- utredningar har tidigare utförts av GF-konsult för centrumområdet och industriområdet och arbete pågår med en Va- redovisning mm i väg- och järnvägsbyggnadsprojektet i samarbete med kommunens tekniska kontor enligt följande.

Avvattning väg och järnväg

Befintliga dagvattenledningar från området öster om vägen skall i största möjliga omfattning separeras från väg- och järnvägsområdets ledningssystem.

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 transporteras i utloppsledning under järnväg och via diken och sedimentationsdammar till älven. Diket mellan järnvägen och lokalvägen 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 samhällen och det är murar utmed vägkanterna avvattnas vägytan med dagvattenbrunnar och ledningssystem.

Utlopp i Göta Älv kommer att ske i följande sektioner:

- 14/730 och 15/200

Utlopp i Sköldsån kommer att ske i följande sektioner:

- 15/600 och 16/350 (pumpstation i vägport)

En ny dagvattenpumpstation kommer med största sannolikhet att behövas för avvattning av vägport i sektion 16/400.

Omläggning av kommunala och industriella va-ledningar

Av väg och järnväg berörda VA-ledningar läggs om och förses med skyddsror vid behov.

Ombyggnationen sker i samråd med Ale kommun och industrin i området.

Omläggning av spillvattenledning dim 300 och vattenledning dim 250 utförs från sektion 16/200-16/500 vid tomtgräns mellan Shells bensinstation och den nya handelstomten.

Befintliga och kommunala va- ledningar redovisas med u- områden genom kvartersmark i planförslaget.

Omläggning el- och teleledningar m fl

Av vägen och järnvägen berörda el-, tele-, fjärrvärme-, kabelteve- och dataledningar samt industriella va-ledningar 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 inklusive GC-leden utmed denna samt angränsande områden inom allmän platsmark. Banverket har motsvarande ansvar inom trafikområdet för järnväg.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Från Ale kommun har planingenjör Ann- Marie Carlsson, karttekniker Inger Svensson, planeringschef Lars Henriksson, kommunekolog Thomas Grönlund och ingenjör Martti Saari medverkat.

Planeringsarbetet har utförts i samverkan med projektledarna Claes Hulegårdh vid Vägverket samt Bo Larsson och Christer Rheborg vid Banverket. Scandiaconsult Sverige AB och AB Jacobsson & Widmark har medverkat med utformningen av trafiklösningen och geotekniska frågor mm samt Arkitektringen AB

med miljökonsekvensbeskrivningen. GF-konsult AB har upprättat fastighetsförteckningen och medverkat i arbetet med genomförandebeskrivningen.

Alafors 2002-09-11


Bert Andersson
Stadsarkitekt

REVIDERING

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

I enlighet med kommentarerna i anslutning till SGI:s yttrande har en del av naturområdet vid Sköldsån enligt markering på plankartan undantagits från planförslaget. Vidare har den allmänna planbestämmelsen "Åtgärder inom planområdet, som påverkar stabiliteten inom och utom området skall föregås av erforderliga geotekniska undersökningar och nödvändiga stabilitetsförbättrande åtgärder" kompletterats med tillägget att "Utredningar och stabilitetskrav skall följa anvisningarna i Skredkommissionens Rapport 3:95." Uttrycket "skredsäkrat" har också ändrats till "stabilitetsförbättrat" enligt SGI:s förslag.

Planbeskrivningen och MKB:n har justerats enligt förslaget i yttrandet från SGU varvid SGU:s jordartskartor har använts för att beskriva de geologiska förhållandena i ytlagren. MKB:n har ändrats så att strandängar inte beskrivs som naturresurser samt att under samma rubrik har stycket "... annat material för väg- och järnvägsutbyggnad samt för annan utbyggnad" utgått.

I enlighet med kommentarerna i anslutning till Banverkets yttrande har genomförandebeskrivningen kompletterats med en uppgift om att dagvattendiket från sedimenteringsanläggningen skall ges servitutsrätt genom den allmänna platsmarken ned till älven.

I enlighet med de nu av Tekniska nämnden framförda önskemålen har en justering gjorts av byggrätten för brandstationen genom en utvidgning åt väster. Förändringen har dock anpassats till kravet om att hålla ett lämpligt avstånd till den justerade sträckningen av Folketshusvägen. Med hänsyn till att kommunen/Vägverket avser förvärva den berörda och angränsande marken kan nuvarande fastighetsägare ej anses behöva höras om den aktuella justeringen av planförslaget.

Med anledning av Miljöpartiets yttrande har det i en komplettering av konsekvensbeskrivningen för miljön redovisats hur naturintressena vid Sköldsån i Alafors kan beaktats.

I enlighet med kommentarerna i anslutning till yttrandet från Tudor AB har planförslaget ändrats så att den del av detsamma som omfattar reningsverkstomten och produkttanktomten enligt markeringen på plankartan undantagits från planförslaget. Samtidigt har den allmänna platsmarken öster om tomterna utvidgats så att en vändplats och en parkeringsplats har anvisats. Vidare har rondellerna justerats något i förhållande till sitt läge.

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

BESLUT

Miljö- och byggnämnden har 2002-06-19 godkänt det utställda detaljplane-förslaget med undantag för de 2 områden som markerats på plankartan och de justeringar av planförslaget som redovisats enligt ovan samt 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.

Detaljplan 3 för väg- och järnvägsutbyggnad vid

Nol- Alafors

I Göta älvs dalgång, Ale kommun i Västra Götalands län
Nordängsvägen- Alafors

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 och z- områden väghållare för Väg 45 inklusive anläggningar vid denna och trafikplatserna, Alingsåsvägen, Ledetvägen samt den genomgående Alevägen inklusive GC-leden utmed denna.

Västrafik AB ansvarar för pendelstationen (trapphus, bro, pendelparkeringsplats och cykelparkeringsplats) som är belägen inom allmän platsmark och järnvägsområdet.

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

Respektive fastighetsägare är ansvariga för utbyggnad inom kvartersmark.

Ale kommun är huvudman för Va-nätet exklusive den industriella delen och dagvattenanläggningarna vid Väg 45 och den genomgående lokalvägen 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	maj 2001- september 2002
Utställning	oktober 2002
Antagande	

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

GENOMFÖRANDETID

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

AVTAL

En överenskommelse beträffande detalj-, järnvägs-, 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 genomförandeavtal mellan Ale kommun och BV/VVÄ upprättas där villkor för åtkomst av kommunal mark, miljökompensationsåtgärder och byggande av anläggningar mm regleras. Detta avtal skall träffas innan detaljplaneförslaget antages.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

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

Fastighetsbildning mm

En järnvägsfastighet (Tj)- område) avses bildas genom fastighetsreglering så att befintligt järnvägsområde, Nol 22:1 m fl fastigheter, flyttas åt väster och breddas. Härvid kommer mark från de privata fastigheterna Nol 2:298, 2:242 att behöva inlösas och det befintliga järnvägsområdet överförs till kommunens fastigheter 2:178 och 3:25. 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:

På järnvägens västra sida behöver mark tas i anspråk för lokalgata i söder på fastigheterna Nol 1:18, 2:442, 2:298, 12:1, 20:1 och 22:1. Marken överförs genom fastighetsreglering till Nol 3:25.

För trafikplats Nol, Alevägen söderut och anslutande lokalgator behöver mark tas i anspråk inom fastigheterna Nol 2:47, 2:171, 2:183, 2:245, 2:298, 2:448, 2:450, 12:1, 20:1 och 22:1. Marken överförs genom fastighetsreglering till Nol 3:25.

För Alevägens sträckning norrut från trafikplats Nol samt för naturmark behöver mark tas i anspråk inom fastigheterna Nol 3:30, 3:31, 3:92, 3:215, 17:1, 23:1, 28:2, Brandsbo 1:8, 1:28, 1:34, 1:43, 1:50, 1:58 och 1:81. Marken tas i anspråk genom fastighetsreglering och förs till Nol 3:25.

För trafikplatsen vid Alingsåsvägen och breddningen av Väg 45 behöver mark tas i anspråk inom fastigheterna Osbacken 1:3, 1:12, 1:15-16, 1:25, 1:28-29, 1:31-32. Marken tas i anspråk genom fastighetsreglering och förs till Nol 3:25.

För de från naturvårdshänsyn intressanta strandängarna skall hela eller delar av fastigheterna Nol 1:18, 12:1, 2:16-17, 2:298 och 22:1 inlösas om fastighetsägarna begär det.

Vägrätt

Den befintliga vägrätten inom Nol 3:25 m fl för det allmänna vägnätet utökas med den mark kommunen förvärfvar för avsett ändamål. Upplåtelse av vägrätt i denna mark regleras i särskilt avtal mellan Ale kommun och Vägverket.

Samfälligheter

En utredning av samfälligheterna Brandsbo s:1, s/33, Nol 9s, s/77 och Osbacken s/89 där dessa berör allmän platsmark skall utföras. Överföring av mark till de kommunala fastigheterna Nol 3:25 m fl förutsätts kunna ske.

Servitut och ledningsrätt

För mark som skall vara tillgänglig för allmän gångtrafik (pendelförbindelse) bildas servitut s k x-områden. Nol 22:1 blir tjänande fastighet. För mark som skall vara tillgänglig för allmän biltrafik bildas servitut s k z-områden. Nol 22:1 är tjänande fastighet. 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.

Fastighetsplan

Fastighetsplan bedöms ej erfordras.

Ansökan om fastighetsbildning

Ansökan om fastighetsbildning görs om inget annat avtalats av berörda fastighetsägare hos lantmäterimyndigheten. I det fall det blir frågan om inlösen eller motsvarande enligt ovan svarar kommunen för ansökan om fastighetsbildning.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

De ekonomiska frågorna mellan Vägverk/Banverk och 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, karttekniker Inger Svensson, planeringschef Lars Henriksson, kommunekolog Thomas Grönlund och ingenjör Martti Saari medverkat. Från GF Konsult har lantmätare Anders Bergquist medverkat.

Arbetet med genomförandebeskrivningen har utförts i samverkan med projektledarna Claes Hulegårdh vid Vägverket samt Christer Rheborg vid Banverket.

Alafors 2002-09-11


Bert Andersson
Stadsarkitekt