



ALE KOMMUN



Väg 45 - NorgeVänernbanan
Angeredsbron - Alvängen
Detaljplaner

Planbeskrivning

Tillhörande detaljplan 2
Nol Syd



02-02-27

Dnr

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

GÖTA ÄLVS DALGÅNG- ALE KOMMUN

Detaljplan 2 Nol Syd, Västra Götalands län

Väg 45 och NorgeVänernbanan mellan
Trollevik- Nordangsvagen

BESLUT

Godkänd av MoB. 2002-06-19
Antagen av KF: 2005-03-29
Laga kraft. 2005-04-29

Antagandehandling

Detaljplan 2 för väg- och järnvägsutbyggnad vid

Nol Syd

i Gota älvs dalgång, Ale kommun i Västra Götalands län
Trollevik- Nordångsvägen

Planbeskrivning

HANDLINGAR

Planförslaget består av:

- plankarta med planbestämmelser
- gestaltungsprogram, Väg 45 och NorgeVanernbanan
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- miljökonsekvensbeskrivning
- 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 NorgeVanernbanan vid södra Nol enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen för Gota älvs dalgång- Ale kommun och förslagen till arbetsplan och järnvägsplan. Väg 45 avses byggas ut till fyra körfält och mittremsa samt med vägrenar. Järnvägen avses byggas med dubbelspår och med snabbtågsstandard. Detaljplaneförslaget redovisar också hur angränsande bostads- och industrikvarter samt naturmarken inom älvstrandsområdet föreslås kunna anpassas till den framtida väg- och järnvägsutbyggnaden.

PLANDATA

Planområdet är belaget vid Väg 45 och NorgeVanernbanan i den västra delen av södra Nol. Det avgränsas i norr vid Nordångsvägen i Nol, i öster av befintliga

bostadshus, i söder av gransen mellan Nodinge och Nol och i väster av älvstranden och industribebyggelsen. Området har en areal av ca 26 ha. Marken ägs av Ale kommun, SJ och ett antal privata fastighetsägare

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Enligt kommunens översiktsplan Ale OP 90 redovisas området som ett befintligt bostadsområde i sin östra del. Axel Christiernssons verksamhetsområde har en viss utbyggnadsmöjlighet mot norr enligt gällande detaljplan. Regional samt nationell väg- och järnvägstrafik passerar utmed älvstranden samt mellan verksamhetsområdet och bostadsområdet. Strandängsområdet är av riksintresse med avseende på naturvård och roligt friluftsliv. Väg 45 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 samt förslag om miljöprioritering av lokalvägen från Gallåsvägen mot norr. Den närbelägna bostadsbebyggelsen avses bullerskyddas vid riksvägen. Inom älvstrandsområdet anvisas en möjlighet för en viss utveckling av Axel Christiernssons verksamhetsområde åt norr enligt gällande detaljplan och att området i övrigt skall bevaras som särskilt värdefull natur och hävdad strandäng.

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 naturvårderna vid denna i sådan omfattning att de måste kompenseras. Vidare att trafikbullret från riksvägen och järnvägen i stor omfattning behöver skärmas. Det noterades också att utsikten mot älven från de bostäder som ligger på samma nivå som riksvägen kommer att försämrats vilket kan ställa krav på glasade skärmar.

En stor del av området ingår i detaljplan nr **311** för vägutbyggnaden under sextiotalet; laga kraft 1967- 11-21. För industriområdet och älvstranden gäller detaljplan **301a**, laga kraft 1939-06-07 och för bostadsområdet i söder **319**, 1979-09-03, **320**; laga kraft 1979- 09-05 och **332**; laga kraft 1990-07-20. För den södra delen av centrumområdet gäller **308**, laga kraft 1967-02-10, **309**, laga kraft 1967-08-10, **316**, laga kraft 1974-06-19 och **340**, laga kraft 1993-12-07.

ARBETSPLAN/JÄRNVAGSPLAN

Enligt förutsättningarna i vaglagen 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 sakagare 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: Oversiktliga 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

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

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

Sammanställning av ändringsförslag

Planförslaget kompletteras med utfartsförbud mellan kvartersgränser och allmanplats/väg

Planbestämmelsen Natur₃ kompletteras med att "Serviceväg får anläggas". Vid det fortsatta arbetet med järnvägsplanen har järnvägsområdet ändrats så att

servicevägen och vissa dagvattendammar numera ingår i järnvagsområdet varav följer att denna ändring ej blir nödvändig

Markeringen för kraftledningen i planförslaget södra del utgår

Område med anläggningar och byggrätter inom 100 m från älvstranden markeras med en planbestämmelse om kontroll av undervattensslanten och vid behov att skyddsåtgärder vidtages

Planbeskrivningen och plankartan kompletteras med ytterligare redovisning om arbetsplanen/järnvagsplanen 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".

Grundkartan kompletteras med tidpunkt för flygfotografiet

Planförslaget ändras så att miljöprioriteringen av Alevagen tas bort

Planbeskrivningen har kompletterats beträffande naturområdena och skötseln av desamma.

Plankartan har kompletterats med namn på vattendragen och strandskyddets omfattning.

Planbeskrivningen har kompletterats med en redovisning om miljö kvalitetsnormerna

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 allmant samrådsmöte där framförda synpunkter har kommenterats. Se även samrådsredogörelse från Vagverket och Banverket. Det kan för övrigt också noteras att planförslaget hållits tillgängligt för allmänheten under hela samrådstiden 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 Vagverket Region Väst och Banverket Västra banregionen samt

övriga parter. I tekniskt och miljömässigt avseende grundas planförslaget 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.

Efter kompletterande samråd med Vagverket och berörda fastighetsägare har ett förslag att låta fastigheterna Nol 25:3 och 25:12 ges utfart via den kommunala fastigheten 25.26 och 25 12 till Ekorrstigen förkastats av ägarna till 25 12. Möjligheten att bygga om den befintliga utfarten via Paradisvägen har därför prövats i det fortsatta planeringsarbetet men inte befunnits vara lämplig från vare sig teknisk eller ekonomisk synpunkt. Med hänsyn hertill har ändå en utfart över den kommunala fastigheten 25 26 för 25.12 och 25 3 till den befintliga anslutningen vid den nordvästra delen av 25 27 mot Ekorrstigen redovisats i planförslaget.

Vidare redovisar planförslaget ett intrång i det nordvästra tomthornet av bostadsfastigheten Nol 3.77 i samband med utbyggnaden av GC- vagen.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FORÄNDRINGAR

Planområdet- nuvarande markanvändning

Planområdet består till stor del av bebyggd mark som lutar svagt mot älven och bergspartier som delvis är bebyggda. Området är ianspråktaget av nuvarande Vag 45 med lokalväg och del av järnvägen Göteborg- Trollhättan samt industriell verksamhet mellan järnvägen och älven. Området vid älvsstranden, förutom industriområdet, består av särskilt värdefull natur med hävdade strandängar. För den sedan tidigare ej planlagda delen av älvsstranden råder strandskydds-förordnande inom ett avstånd om 100 m från älven. Strandskyddets omfattning har redovisats på plankartan.

Kultur

I anslutning till redovisningen under rubriken Kulturmiljö i MKB n för detaljplanen kan följande noteras.

Några fornlämningar finns ej inom planområdet med undantag för en milsten som enligt kartredovisning från Lansstyrelsen är belägen vid vägens västra sida strax söder om industriområdet. Milstenen behöver flyttas till ett läge närmare

alven vid vagutbyggnaden

Den äldre delen av industribyggnaden och byggnadens fasad mot järnvägen inom Axel Christiernsson AB:s verksamhetsområde är av bevarandeintresse. Byggnaden uppfördes 1910 för produktion av smörjoljor och verksamheten förvärvades år 1973 av Axel Christiernsson AB som bedriver och utvecklar en högkvalitativ fettproduktion.

Enligt planförslaget föreslås att berörd del (östra fasaden) av den äldre industribyggnaden skyddas genom en q-bestämmelse.

Omgivning

Området är starkt påverkat av den genomgående vag- och järnvagstrafiken. Bostadsbebyggelsen öster om lokalvägen har till stor del utsikt mot Gota älv i väster.

- Vid Väg 45 och järnvägen där c.a 16400 fordon på riksvägen och c:a 2600 fordon på lokalvägen samt 55 tåg går igenom planområdet varje dygn (år 2010 samt efter väg- och järnvägsutbyggnaden c:a 21000 respektive c.a 2200 fordon/årsmedeldygn och 150 tåg/dygn inklusive pendeltågstrafik). På älven passerar c a 3000 fartyg och 4000 fritidsbåtar per år.

Geotekniska förhållanden

Inom planområdet har det tidigare utförts ett begränsat antal geotekniska utredningar exempelvis av Geotekniska Byrån 1970-10-19, GF-Konsult 1972-01-27 och i samband med utbyggnaden inom Axel Christiernsson AB. 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 vag- och järnvägsutbyggnaden har ett omfattande geotekniskt utredningsarbete för området utförts av AB J&W inför upprättandet av förslag till arbetsplan/-järnvägsplan samt ifrågasvarande detaljplan.

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.

Vid nuvarande utfart till verksamhetsområdet finns en isalvsavlagring som undersöks i samband med planeringsarbetet för vägen och järnvägen. Undersökningen syftar till att klarlagga ett eventuellt samband med ett vattenförande lager under alven och om dagvatten från verksamhetsområdet och trafikområdet kan påverka vattentäkten vid Dösebacka väster om alven. Se även miljökonsekvensbeskrivningen.

Leran är huvudsakligen normalkonsoliderad men lokalt möjligen svagt överkonsoliderad. Långtidsbundna sättningar kommer trots viss uppmatt 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 alvens hogvattennivå. 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 kalkcementpelare 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.

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

Stabilitetsförhållanden

Med hänvisning till förutsättningarna i SGI:s skredriskanalys 1994 har stabilitetsförhållandena kring Stenvägen och Södra samt Norra Angsvägen kommenterats i den geotekniska utredningen till planförslaget enligt följande:

”Området kring Stenvägen strax öster om nuvarande Väg 45

Utredningarna i samband med upprättandet av arbetsplan och järnvägsplan har visat att de geotekniska och topografiska förhållandena är likartade med situationen vid Trollevik (se dpl 1). Stabiliteten kan därmed anses vara tillfredsställande även för detta område.

Området kring Södra och Norra Angsvägen och nuvarande Väg 45

I likhet med området kring Trollevik visar nu utredningen för aktuellt område i samband med upprättandet av arbetsplan och järnvägsplan för Väg 45 - NorgeVanernBanan att de i den tidigare skredriskanalysen gjorda beräkningarna har utförts under antaganden "något på säkra sidan". Därmed kommer vägen och den nya järnvägen endast marginellt att påverka stabiliteten, eftersom grundförstärkning utförs för båda anläggningarna. Stabiliteten kan således även i detta område anses vara tillfredsställande.”

Totalstabiliteten i planområdet är tillfredsställande även efter det att planen genomförs

Bebyggelse- och anläggningsområden

Planområdet granskar till en omfattande småhusbebyggelse i södra Nol som delvis är utsatt för mycket störande buller och vibrationer från trafiken. För ett dussintal av de närbelägna bostadshusen har Vagverket tidigare föreslagit att verket skulle sätta upp bullerskydd men risken för minskad utsikt ledde till att förslaget inte vann någon enighet bland de boende. Vissa fastigheter har direkt utfart mot lokalvägen mellan Nodinge- Nol (Alevägen). Via Gallåsvägen matas huvuddelen av bostaderna i södra Nol ut mot Alevägen och vid denna korsning finns också en busshållplats. Inom planområdet finns idag en infart mot Alevägen för den nordgående trafiken på Vag 45. För övrigt är området tillgängligt från riksvägen via korsningarna i Nodinge och Nols Centrum. Från Blockvägen i söder är en gångbana utbyggd utmed Alevägen till Nol.

Mellan alvstranden/verksamhetsområdet och bostadsområdet samt parallellt med järnvägen Göteborg- Trollhattan är riksvägen utbyggd med två körfält. Verksamhetsområdet nås i sin södra del via en plankorsning med järnvägen och riksvägen. Plankorsningen har försetts med ett fält för vanstersvängande trafik och järnvägen med en bomanläggning. Till följd av det smala avståndet mellan väg och järnväg föreligger det en akut risk för kollision mellan vantande lastbilar som vid högtrafik skall ut på vägen och inte kommer förbi spåret när tåget passerar. Trafiksäkerheten är för övrigt vid denna korsning mycket dålig för såväl oskyddade trafikanter som för biltrafiken vid in- och utfart till verksamhetsområdet.

Förutom Axel Christiernsson AB inrymmer verksamhetsområdet i sin södra del två bilverkstader och en bostadsbyggnad vid älven. Här finns också kommunens vattenledning från Dösebacka väster om älven och en pumpstation.

Enligt gällande detaljplan finns en viss utbyggnadsmöjlighet för Axel Christiernsson AB åt norr. Denna möjlighet behålls enligt gällande detaljplan. Detta område är låglant och behöver uppfyllas vid fortsatt utbyggnad. Verksamhetsområdet föreslås trafikmatas via en ny lokalväg väster om järnvägen till den föreslagna trafikplatsen i Nol. Enligt gällande detaljplan är området vid alvstranden söder om det befintliga verksamhetsområdet anvisat för industriändamål. Denna industrimark utgår genom att detaljplanen i berörd del upphävs. Vag- och järnvägsutbyggnaden medför ett visst intrång i bostadsbebyggelsen öster om lokalvägen och ett fåtal bostadshus behöver inlösas förutom att mindre intrång i befintlig tomtmark kan uppkomma. Enligt redovisningen i samrådsredogörelsen har planförslaget kompletterats med utfartsförbud mellan kvartersgränser och allmanplats/väg. Vidare har tidigare markerad kraftledning här utgått.

Skyltning

Under planeringsarbetet för väg- och järnvagsutbyggnaden i Göta älvs dalgång och i samband med diskussionerna om den framtida gestaltningen av miljön kring infartslederna i Goteborgsregionen har frågan om skyltning inom vägområdet och kommersiell skyltning i anslutning till vägen diskuterats. Från estetisk synpunkt och av trafiksakerhetsskäl 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 ogonblickligen 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 verksamhetsfastigheter som är belagna vid järnvägen kommer frågan om bygglov för skyltar att prövas i samråd med Banverket/Vägverket och enligt ovanstående inriktningsförslag. Berorda områden vid vägen och järnvägen 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 järnvagsutbyggnaden redovisas de friytor som avses gräsbesås och planteras. Skotselansvaret redovisas i genomförandebeskrivningen. Friytor inom den allmänna platsmark som utgör vägområde sköts av Vägverket och inom järnvägsområdet sköts friytor av Banverket. Friytor inom allmän platsmark markerade med Natur₁ på plankartan sköts av kommunen.

Området vid älvstranden (Natur₃) skall havdas 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 skotseln exempelvis genom betesdrift och där detta ej är möjligt genom slåtter.

Sakerställande av skotseln och älvstrandens tillgänglighet avses ordnas enligt följande redovisning från samrådsredogörelsen och det fortsatta planeringsarbetet.

Tillgängligheten till älvstranden och järnvägsanläggningen är säkrad genom lokalvägen och den serviceväg som redovisats väster om spåren N₃ - området.

föreslås utgöra allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap Servicevägen skall också upplåtas för allmän gång- och cykeltrafik, ingå i järnvägsområdet och anläggas av Banverket samt föreslås skötas av Banverket och berörda fastighetsägare gemensamt enligt nedanstående avtal beträffande bl a konsekvenserna av det kommunala huvudmannaskapet. 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.

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 åtgärdsplaner för tiden från år 2000 till år 2010 under de kapitel som handlar om Frisk luft, Ingen övergodning och En god bebyggd miljö.

Halten kväveoxider i Gota älvdalen skall ha minskat med 15%

Halten VOC i Gota 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 skäligen 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 Gota älvdal, 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 kvaveoxider 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 ca 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%

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 kannbar 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 ca 1% årligen som kommunfullmäktige beslutade om i samband med den fördjupade översiktsplanen år 2000 kan antas avse ersätta den minskning om ca 0,5% årligen, som man tidigare i miljöprogrammet tagit ställning för

Miljö kvalitetsnormer

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 klarlagga 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 miljö 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 Syd 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 (NOx) vid de mest utsatta platserna i Nödinge låg på ca 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ beräknat som årsmedelvärde och på ca 80 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ beräknat som 98-procentil under timme. Mellan Lärje och Agnesberg överskrids på delsträckor årsmedelvärdet 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ för kväveoxider men inte 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Dessa värden kan jämföras med den miljö kvalitetsnorm som inte får överskridas för kvävedioxid efter 2005. Gräns för årsmedelvärdet är 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ och för timmedelvärdet 90 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Mätningar i Göteborg visar att normen överskrids vid de mest trafikerade lederna där trafiken i vissa lagen 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 uppmäts vid Nödinge centrum inom ramen för Göteborgsregionens luftvårdsprogram. Halterna vid måttillfället 1998 uppgick till 5-7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ luft. Halten av svaveldioxid som inte får överstigas enligt miljö kvalitetsnormen är 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 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 $0,5 \text{ g/m}^3$ 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 lagen i regionen, dit Nol 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 Nol Syd. 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 Tingstadsområdet, vilket torde innebära positiva effekter för de höga halter av bl a kväveoxider som förekommer i detta område.

For 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

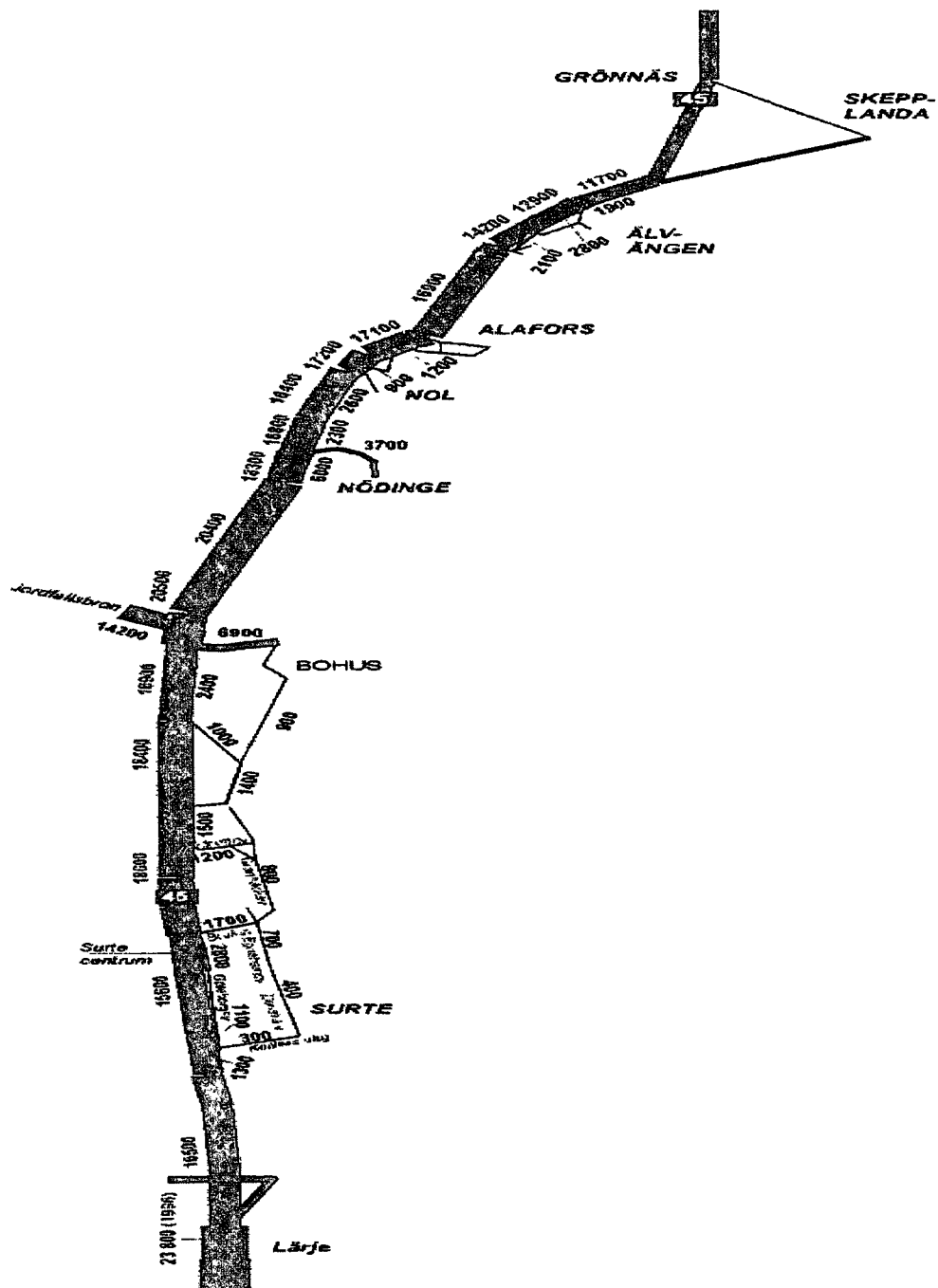
För det vattenområde som är belaget vid den del av alvstranden som ingår i planförslaget föreslås berörd del av gallande detaljplan upphavas

Trafik

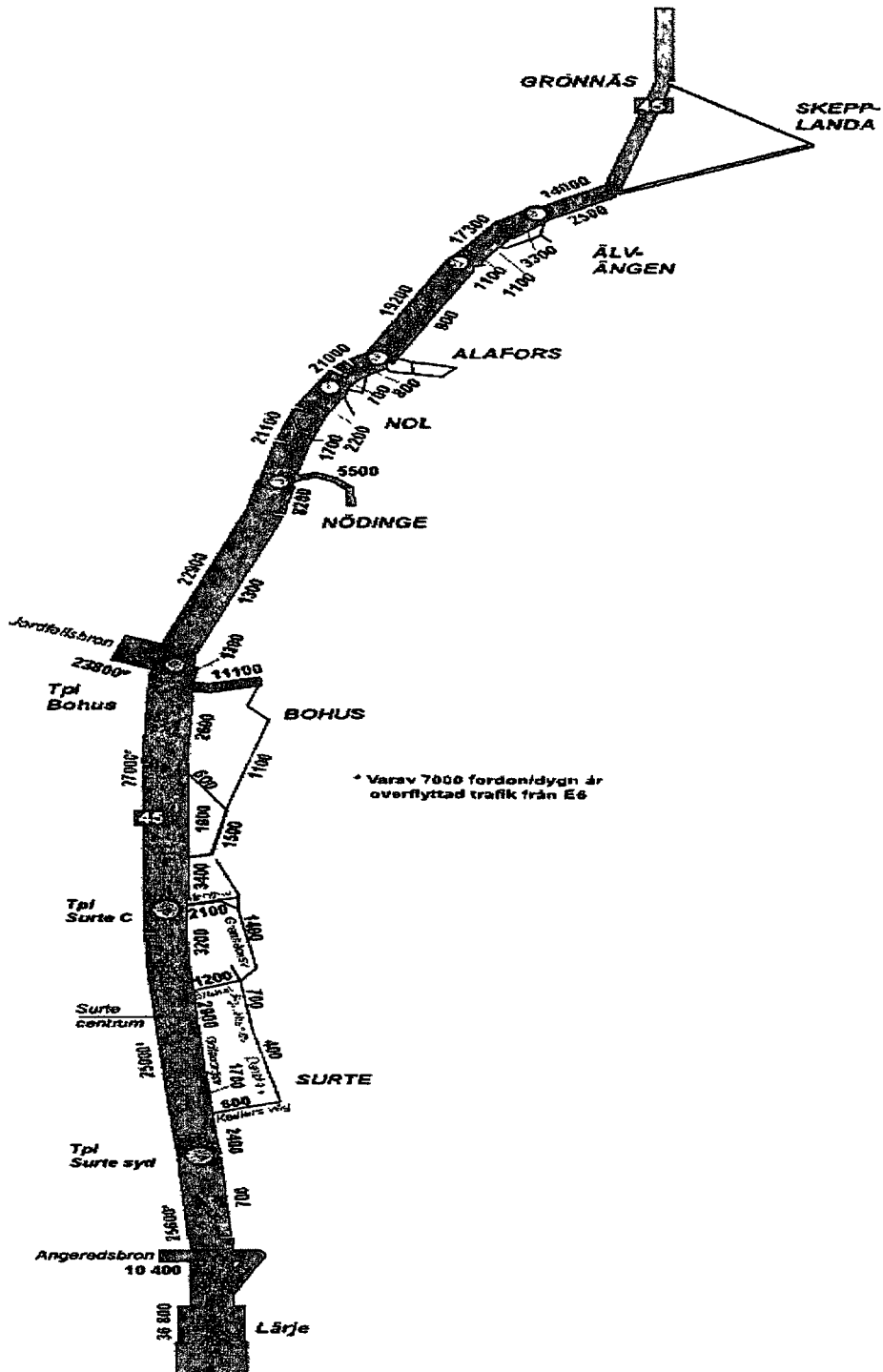
Förslaget till ny trafiklösning följer förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen och resultatet av det pågående arbetet med att upprätta en arbetsplan för riksvagens utbyggnad och en järnvägsplan för järnvägens utbyggnad med dubbelspår. På berörd del av den föreslagna väg- och järnvägssträckningen har det ej föreslagits att några korsningar med vagen och järnvagen skall anläggas Med hänvisning till bedömningen i samrådsredogörelsen har den tidigare föreslagna miljöprioriteringen av Alevagen utgått från planförslaget

Trafikmängderna på riksvagen och Alevagen redovisas på trafikflödesbilder från miljökonsekvensbeskrivningen på sidorna 17- 19

Trafikmängder Lärje- Älvängen



Fordon per dygn (ÅDT) 1998



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 cykelvag utmed lokalvägen i dess sträckning från Surte- Älvängen. Från GC-vägen ansluts gång- och cykeltrafiken till lokalvägssystemet och GC-vägen utmed Gallåsvägen. Fotgångare når industriområdet vid alven från pendelstationen och trafikplatsen i Nol samt via lokalvägen väster om dubbelspåret. Cyklisterna kan korsa vägen och järnvägen via GC-banan vid trafikplatsen i Nol Älvstranden i södra Nol nås från trafikplatsen i Nödinge och servicevägen.

Parkering

Parkeringsplatser förutsatts utbyggas inom tomtmark. Ett mindre antal parkeringsplatser erbjuds pendelresenärerna vid busshållplatsen intill Gallåsvägen.

Kollektivtrafik

Enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen för Gota älvs dalgång samt kommunens kollektivtrafikutredning, som bilagges 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. Den befintliga busshållplatsen vid Gallåsvägen och busshållplatsen vid Södra vägen förutsätts enligt planförslaget framledes kunna användas för den lokala buss-
trafiken.

Störningar

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

Vad gäller övriga miljöfaktorer hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen.

Teknisk försörjning

En Va-redovisning har utarbetats i väg- och järnvägsbyggnadsprojektet för aktuellt avsnitt och i samarbete med kommunens tekniska kontor enligt

följande

Avvattning väg och järnväg

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

Vägytan avvattnas där det är möjligt med öppna vagdiken 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 till alven. Diket mellan järnvägen och servicevägen förses med en avstängningsanordning som gör det möjligt att hindra att förorenat vågdagvatten kommer ut i Göta Älv vid en eventuell farligtgodsolycka. Se även principsektion i MKB n på sidan 71.

Vagkroppen kommer där det är möjligt att draineras med öppna vagdiken. I övrigt sker dränering med dräneringsledningar som knyts ihop med ovanstående system

I de grasbevuxna öppna vågdikena 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 vagen passerar samhällena och det är murar utmed vägranterna avvattnas vägytan med dagvattenbrunnar och ledningssystem

Utlopp i Göta Älv kommer att ske i följande sektion.

- 13/820

Omläggning av kommunala va-ledningar

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

Omläggning av dagvattenledning med dimension 300- 600 kommer att utföras från sektion 14/200 – 15/000. Eventuellt kan ny ledning placeras i ny lokalväg

Omläggning av spillvatten-, vatten-, och tryckspillvattenledning kommer att ske från sektion 14/200 - 14/800. Eventuellt kan ledningarna placeras i ny lokalväg

Omläggning av spillvatten-, vatten-, dagvatten-, och tryckspillvattenledning kommer att utföras från sektion 15/000-15/400. Eventuellt kan ledningarna placeras i ny lokalväg

Omläggning av el- och teleledningar m fl

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

Kvarvarande och blivande Va-ledningar markeras med u-områden som planbestämmelser inom kvartersmark på plankartan

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 anlaggnings- 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 TJÄNSTEMÅN

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

Planeringsarbetet har utförts i samverkan med projektledarna Claes Hulegårdh vid Vägverket samt Bo Larsson och Christer Rheborg vid Banverket. Skandiaconsult Sverige AB och AB Jacobsson & Widmark har medverkat med utformningen av trafiklösningen och geotekniska frågor mm samt Arkitektringen AB med miljökonsekvensbeskrivningen. GF-konsult har upprättat fastighetsförteckningen och medverkat vid arbetet med genomförandebeskrivningen.

Alafors 2002-02-27



Bert Andersson
Stadsarkitekt

REVIDERING

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

Enligt länsstyrelsens och SGI:s förslag har planbestämmelsen som berör planområdet inom 100m från älvstranden ändrats till

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

Med anledning av synpunkterna från Axel Christiernsson AB föreslås följande ändring av planförslaget

Detaljplaneförslaget har justerats genom att lokalgatan flyttats längre ifrån företaget varvid också järnvagsområdet har förändrats

Ovriga anpassningsåtgärder och kostnaderna för desamma förutsatts kunna regleras i ett inträngsavtal mellan parterna

Med anledning av synpunkterna från Jan Mårtensson och Kicki Granberg, Nol 3 128, föreslås följande ändring av planförslaget

Intrånget i fastighetens västra del minskas enligt fastighetsägarnas förslag vilket ger en mer naturlig tomtavgränsning och den föreslagna kvartersmarken inom den nuvarande Mårdstigens västra del utokas att även omfatta den del av Mårdstigen som redovisats som Natur Detta område fördelas mellan Nol 3 128 och 3 146

I syfte att tillgodose synpunkterna från Daniel Sletteberg och Anneli Relsson, Nol 2 164, justeras planförslaget enligt följande

I enlighet med synpunkterna i skrivelsen har planförslaget justerats genom att det aktuella vågområdet minskats så att intrånget i det havdade tomtplatsområdet ej överstiger 1 m (Dvs 1 m från nuvarande gångvags östra sida)

I syfte att tillgodose synpunkterna från Borje och Anita Fält, Nol 25.10 och 25 12, angående avgränsningen av vågområdet justeras planförslaget enligt följande

Vågområdet har korrigerats så att det ansluter till fastighetsgränsen mellan 25 10 och 25 12 samt så att den befintliga stenmuren ej påverkas

I syfte att tillgodose synpunkterna från Göran och Marianne Karlsson, Nol 24 1, angående avgränsningen av vågområdet med mur och ett förbättrat bullerskydd justeras planförslaget enligt följande

Planförslaget andras så att vågområdet minskas genom att en avskiljande mur uppsattes vid GC-vagens östra sida och att slanten motfylls mot denna

I syfte att tillmötesgå synpunkterna från Margareta och Ingvar Andersson, Nol 3 77, har planförslaget andrats enligt följande

Detaljplanen och arbetsplanen har andrats så att minirondellen utgår och ersatts med en förhöjd stenbelagging i vägvorsningen över vilken GC-vagen leds varvid intrång i fastigheten Nol 3 77 undviks

Avslutningsvis kan det noteras den utanför gallande detaljplan belagna bostadsfastigheten Nol 1.34, som i planförslaget markerats ingå i allmän platsmark "Natur₁" med rätt till kommunal inlösen, inte är motiverad att lösas in från bullersynpunkt enligt den uppfattning som Vägverket/Banverket under hand har kunnat redovisa. Då den därför inte kan omfattas av genomförandeavtalet med Vägverket/Banverket föreslås berörd del av fastigheten behöva undantas från planförslaget.

Alafors 2002-06-19



Bert Andersson
Stadsarkitekt

BESLUT

Miljö- och byggnämnden har 2002-06-19 godkänt det utställda detaljplane-förslaget med undantag för den del av fastigheten Nol 1 34 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. Vidare förutsätts en överenskommelse mellan Vägverket/Banverket och Axel Christiernsson AB kunna erhållas beträffande intrångsfrågorna

Detaljplan 2 för väg- och järnvagsutbyggnad vid

Nol Syd

I Gota alvs dalgång, Ale kommun i Västra Götalands län
Trollevik- Nordangsvägen

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 Gota alvs 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 Surte- Älvängen inklusive GC-leden utmed denna.

Västtrafik AB ansvarar för busshållplatsen vid Gallåsvägen.

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

Respektive fastighetsägare är ansvariga för utbyggnad inom kvartersmark

Ale kommun är ansvarig för Va-natet exklusive dagvattenanläggningarna vid Väg 45 och den genomgående lokalvägen samt järnvägen där Vägverket respektive Banverket är ansvariga

Ale Elförening är ansvarig för eldistributionen inom planområdet

Goteborgs Energi AB ar ansvarig for fjarrvarmedistribution

Telia m fl operatorer ar ansvariga for tele- och datadistribution

TIDPLAN

Samråd	maj- september 2001
Utställning	mars- april 2002
Antagande	

Tidpunkten for byggstart av väg- och järnväg ar beroende av nar staten beviljar medel for utbyggnaden.

GENOMFORANDETID

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

AVTAL

En överenskommelse beträffande detaljplane,- järnvägsplane,- och vagarbetsplanearbete har träffats mellan Ale kommun, Banverket Västbanregionen 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 genomförandeval mellan Ale kommun och BV/VVÅ upprättas där villkor for åtkomst av kommunal mark, miljökompensationsåtgärder och byggande av anläggningar mm regleras. Detta avtal skall antas senast i samband med att detaljplane-forslaget antages.

FASTIGHETSRETTSLIGA FRÅGOR

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

Fastighetsbildning mm

Banområdet

En järnvägsfastighet (Tj- område) avses bildas genom fastighetsreglering så att befintligt järnvägsområde, Nol 2.14 m fl fastigheter, flyttas åt väster och

breddas. Harvid kommer mark från den privata fastigheten Nol 2:8 att behöva inlösas och det befintliga järnvagsområdet överförs till kommunens fastigheter Nol 18 1 och 3 97. Överföring av mark mellan kommunen och Banverket regleras i särskilt avtal enligt ovan

Allman plats

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

På järnvägens västra sida behöver mark tas i anspråk för lokalgata på fastigheterna Nol 1 11, 1 18 och 3 10 Marken överförs genom fastighetsreglering till Nol 25 26 På östra sidan om järnvägen/Väg 45 behöver mark tas i anspråk för lokalvägen Surte- Alvängen mm på följande fastigheter

Inlösen av hela fastigheten Nol 3 89, 3·108, 26 1, 25 4, 25.10 1 34, 3 159, 3 21, 9 1, 2 243, 2.15 och 2 13

Inlösen av delar av fastigheterna Nol 3.77, 3 146, 3 128, 24 1, 2 154, 2 158, 2.164, 2 165, 2:172, 2 177, 2 166, 22.1, 19·1, 2.14, 1·17, 3 19, 1:18, 2 8, s/77, och Nol 3s. Marken överförs till Nol 18.1

För de från natursynpunkt intressanta strandangarna skall hela eller delar av fastigheten Nol 2.8 inlösas om fastighetsägarna begär det

Vägrätt

Den befintliga vägrätten inom Nol 2 8 och 18 1 m fl för det allmänna vagnatet utökas med den mark kommunen förvarvar för avsett ändamål Upplåtelse av vägrätt i denna mark regleras i särskilt avtal mellan Ale kommun och Vagverket

Samfälligheter

En utredning av samfällighet s/77 och Nol 3s där denna beror allman platsmark skall utföras Överföring av mark till de kommunala fastigheterna Nol 18 1 m fl förutsätts kunna ske

Servitut och ledningsrätt

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

Fastighetsplan

Fastighetsplan bedoms ej erfordras

Ansökan om fastighetsbildning

Ansökan om fastighetsbildning görs om inte annat avtalats av berörd fastighetsägare hos lantmaterimyndigheten.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

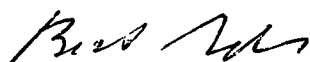
De ekonomiska frågorna mellan Vägverk/Banverk och kommunen inklusive förrättningskostnaderna som en del av kostnaden för markåtkomsten skall lösas enligt de förutsättningar som redovisas ovan under rubriken AVTAL

MEDVERKANDE TJÄNSTEMAN

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 2002-02-27


Bert Andersson
Stadsarkitekt



ALE KOMMUN



Miljökonsekvensbeskrivning

**Tillhörande detaljplan 2
Nol Syd**



Upprättad av

Ark SAR Bo Jonsson, BOANN HB

MKB för detaljplan 2, Nol Syd, Västra Götalands Län

1. MKB för detaljplan

I samband med införandet av miljöbalken ändrades bestämmelserna om MKB för detaljplan och från och med januari 1999 har bestämmelserna i 5 kap 18 § Plan och bygglagen (PBL) följande lydelse

" Detaljplanen skall grundas på ett program som anger utgångspunkter och mål för planen, om det inte är onödigt. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) skall upprättas, om detaljplanen medger en användning av mark eller av byggnader eller andra anläggningar som innebär en betydande påverkan på miljön, halsan eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser. Miljökonsekvensbeskrivningen skall möjliggöra en samlad bedomning av en planerad anläggnings, verksamhets eller åtgärds inverkan på miljön, halsan eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser"

Detaljplanen har föregåtts av ett omfattande arbete med en fördjupad översiktsplan för Gota alvdalen, antagen av kommunfullmäktige 2000-04-25. Till denna hör även en miljökonsekvensbeskrivning samt förslag till var och hur detaljplaner skall upprättas. Den fördjupade översiktsplanen uppfyller mer än vad kravet på planprogram

Efter detta skede har en arbetsplan för vaganläggningen och en järnvagsplan för järnvagen upprättats. Dessa planer är inte helt klara och har ej heller varit föremål för utställelse när denna MKB skrivs. Arbetet med arbets- och järnvagsplan är samordnat i projekteringsfasen. Till dessa planer hör ett omfattande miljökonsekvensarbete för utbyggnaden av vag 45, lokalvagnar, järnvag m m. Miljökonsekvensbeskrivningen är gemensam för både arbets- och järnvagsplanen.

Från miljösynpunkt är vagens och järnvagens utbyggnad den utan jämförelse största förändringen av markanvändningen även inom ramen för detaljplanen, vilken huvudsakligen omfattar dessa anläggningar och deras foljdverkningar i närområdet.

Utöver åtgärder kopplade till infrastrukturprojektet innehåller detaljplaneförslaget endast mindre förändringar av tomtmark för angränsande fastigheter. Vår bedomning är att dessa markanvändningsförslag vid sidan av vag- och järnvagsprojektet inte innebär betydande miljöpåverkan i den mening som skulle ge upphov till en mer omfattande MKB för detaljplanen.

Det synes onödigt att i föreliggande MKB i detalj upprepa den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats för vag- och järnvagsutbyggnaden varför följande metod har valts.

2. Metod för beskrivning

Vår avsikt är att läsaren ska kunna få en samlad bedomning av miljökonsekvenserna genom att läsa denna MKB. För att möjliggöra detta har vag- och järnvagsprojektet och den till arbets- och järnvagsplanen tillhörande MKB n sammanfattats i denna handling.

- Lasanvisning för MKB tillhörande arbets- och järnvägsplan
- Kort sammanfattning av MKB tillhörande arbets- och järnvägsplanerna I övrigt hänvisas till denna vad beträffar vag och järnvägsprojektets fullständiga MKB
- Kompletterande forenklat MKB i denna handling för den markanvändning som inte behandlas i MKB tillhörande arbets- och järnvägsplanerna

3. Lasanvisning för MKB tillhörande arbets- o järnvägsplan

Tabellen visar kortfattat vad de olika kapitlen i MKB tillhörande arbets- och järnvägsplan innehåller Motsvarande lasanvisning finns även i anslutning till innehållsfor-teckningen i MKB n.

Kap 1	Sammanfattning
Kap 2 och 3	Bakgrund, syfte, miljömål och vissa andra förutsättningar av varje för MKB-arbetet
Kap 4	Alternativstudier inom skedet arbets- och järnvägsplan. Forslagen för pendelstationer, trafikplatser, järnvägssträckningar vid Stora Viken och Åskekarr samt vagens läge vid Alafors jämfors med tidigare framtagna förslag
Kap 5	Beskrivning av nuläge, konsekvenser och möjliga åtgärder för bevarandebestånden På kartredovisningar har värdefulla delområden markerats Kartorna innehåller även en redovisning av generella biotoper enligt MB 7:11 Kapitlet innehåller också en sammanfattande beskrivning av kompensationsåtgärder för naturmiljö och friluftsområden. (beträffande naturmiljö hänvisas till en separat utredning "Delutredning - kompensationsåtgärder för intrång i strandängar, remisshandling februari 2002)
Kap 6	Riskanalys för vattennivåer dagvatten, farligt gods, skred och trafikolyckor samt beskrivning av buller, vibrationer och luftföroreningar. Åtgärder mot buller, förorenad mark och tankbara platser för överskottsmassor redovisas på kartmaterial Bullerredovisningen har indelats med hänsyn till kommunala detaljplaner som är under utarbetande Luftföroreningar, transporter med farligt gods och elektromagnetiska fält har beskrivits för hela projektet
Kap 7	Naturresurser har beskrivits för hela infrastrukturprojektet Grundvatten och Gota älv som råvattenresurs har behandlats Av kartmaterialet kan utläsas hur jordbruket påverkas av förslagen i arbets- och järnvägsplanen
Kap 8	Störningar under utbyggnadstiden av vag och järnvag, vilka drabbar människor och miljö inom utredningsområdet, kan utläsas ur beskrivningen Konsekvenser och förslag till åtgärder är av generell karaktär för respektive företeelse och kan därför appliceras på respektive delområde
Kap 9, 10 och 11	Jämförelse med tillämpliga nationella miljömål, uppföljning och handläggning har beskrivits för infrastrukturprojektet som helhet. Rapporten avslutas med källförteckning

4. Sammanfattning av MKB för arbets- och järnvägsplan

Under denna rubrik sammanfattas de miljökonsekvenser och åtgärder, vilka beskrivs i MKB tillhörande arbets- och järnvägsplan och som orsakas av infrastrukturprojektet inom detaljplaneområdet.

Förslagets huvuddrag inom planområdet

Järnvagen, som byggs ut till dubbelspår, kommer med sitt västra spår att flyttas som mest ca 25 m västerut i förhållande till nulaget i området söder om Christiernssons. Vid Christiernssons byggs järnvagen om inom befintligt spårområde. Väster om järnvägsbanken placeras en ca 4 m bred anslutningsväg från planområdets södra del till i höjd med Gallåsvagen. Denna väg tar i anspråk ytterligare ca 10-12 meter av strandområdet. Vagen flyttas också västerut och ligger i normalfallet på ett avstånd av ca 12 m från järnvägsbanken. Industrispår föreslås ej. På den östra sidan av väg 45 förbättras befintlig lokalväg bl a med ny cykelbana. Denna dras delvis i ny sträckning över berget mellan Södra Vagen och Nordangsvagen, vilket innebär att tre bebyggda bostadsfastigheter föreslås bli inlösta liksom obebyggd mark för bostadsändamål.

Naturmiljö

Strandängarna utgör riksintresse söder om Gallåsvagen och norr om Christiernssons nuvarande anspråkta tomtområde. Strandängarna inom riksintresset tillhör huvudsakligen klass 1 (högsta naturvärde) söder om Gallåsvagen och klass 2 (mycket högt naturvärde) norr om Christiernssons. Omedelbart söder om Christiernssons finns ett vassområde utanför riksintresset som bedöms tillhöra klass 4 (vissa naturvärden). Söder om Gallåsvagen tas ca 35 % av strandängarna i anspråk. Kvar blir huvudsakligen översvamningsdelar som försvårar eller omöjliggör beteshavd. Naturvärdet inom strandängsområdet, som i hög grad är beroende av områdets storlek, minskar. Betydelsen av detta bedöms som mycket allvarlig.

Det smala vassområdet norr om riksintresset försvinner nästan helt. Det kommer att ingå i järnvägsområdet, vilket innebär att banverket blir ansvarigt för dess skötsel. Betydelsen av intrånget i detta område har bedömts som liten. Det skall dock betonas vikten av att byggandet av en skyddsvall sker med stor hänsyn till de naturvärden som finns på alvens grundbotten.

Strandområdet norr om Christiernssons påverkas i liten utsträckning, ca 10 % tas i anspråk för en ny lokalväg till fabriken. Betydelsen av detta intrång är liten. (Se även kompletterande beskrivning för detaljplanen).

Kompensationsåtgärder för naturmiljön

Bortfallet av ca 2,5-2,6 ha strandäng kompenseras genom restaurering och/eller nyanläggning av våtmark på annan plats. Förslag till nya torra partier (koholmar) kan i viss mån kompensera och underlätta betesdrift.

Kulturmiljö

Området innehåller inte några stora kulturvärden utöver den gamla fabriksbyggnaden från 1910 vid Christiernssons. Det närmast liggande spåret placeras några meter längre från fabriken och på ungefär samma nivå. Miljön förändras relativt lite på grund av spårbyggnaden.

En milsten (nr 8 och felplacerad i huvud-MKB n) ligger väster om väg 45 och söder om Christiernssons. Den måste flyttas närmare älven.

Friluftsliv

Rekreativnsvardet inom det smala strandområdet ar lågt på denna delstracka Om brukningsvagar och anslutningsvag till Christiernssons tillkommer kan stora delar av området nås på ett bättrc satt an for narvarande Betydelsen for friluftslivet av dessa vagar ar dock relativt liten eftersom de inte blir genomgående

Landskaps/stadsbild

Transportstråket blir bredare genom utbyggnad till dubbelspårig jarnvag, fyrfaltsvag och ny servicevag Inga broar eller andra uppbyggnader stor landskapsbilden Lokalvagen, mellan Sodra Vagen och Nordangsvagen kommer att laggas på en berghylla På vissa stallen "kompletteras" berget mot vag 45 med mur i stenmaterial Intrånget sker mitt emot fabriksområdet och exponeras huvudsakligen från vag och jarnvag

På stora delar av strackan foreslås en 3-3,5 m hog bullerskarm vid vag 45 Skarmen kommer att få betydande inverkan på landskaps- och stadsbilden samt forstarka kommunikationsstråkets linjara struktur Den kommer att begransa den visuella kontakten mellan strandområde och bebyggelse aven om stora delar utfores i transparent material

Hälsa och säkerhet

Trafiksakerheten okar Antalet dodade och svårt skadade minskar med 7-8 personer på hela den ombyggda strackan mellan Angeredsbron och Alvungen Minskningen ar en av de viktigaste positiva effekterna från miljomedicinsk synpunkt.

Bullerutsatta bostader utmed hela strackan skyddas med en 3-3,5 m hog vagskarm eller genom tomtskarmar och/eller fasadåtgarder Tomtskarmar foreslås vid 13 och fasadåtgarder vid 33 bostadshus. Tabellen nedan visar forandringen inom planområdet m h t ombyggnaden av vag 45 och NorgeVanernbanan Då många bostadshus ligger nära vag 45 eller hogt i förhållande till båda trafiklederna uppstår svårigheter att skärma husen med acceptabla skarmhoyder Skarmningen från jarnvagen skulle kunna forbatttras med en spårnara skarm men detta alternativ har valts bort då utsikten mot alven forsamras och då åtgarden inte ar kostnadseffektiv Av dessa skal måste fasadåtgarder tillgripas for relativt många hus

Antal bostadslägenheter

Detailplan Nol Syd	Väg		Tåg	
	Ekv ute >55 dBA	Ekv inne >30 dBA	Ekv ute >60 dBA	Max inne >45 dBA
Nollalternativ	50	-	0	69
Ombyggnadsalternativ				
Utan åtgard	56	-	23	84
Med skarm	27	21	7	31
Med skarm och/eller fasadåtgärd	27 ¹⁾	0	7 ²⁾	1 ³⁾

¹⁾ 14 st har 56-58 dBA, 10 st har 59-60 dBA, 3 st har 64-65 dBA

²⁾ 7 st har 61-63 dBA

³⁾ 1 st har 47 dBA

Många boende har idag obehag av vibrationer från både lastbils- och tågtrafik. Med de vibrationsdämpande åtgärder som föreslås genom kraftigt förbättrad grundförstärkning under både väg och banvall bedöms att vibrationerna kommer att minska vid de allra flesta tågpassagerna och lastbilstrafiken. Även om Banverkets vibrationspolicy (0,4 mm/s) bedöms kunna uppnås kan det inte uteslutas att känsliga personer på vissa platser kommer att känna vibrationer vid tågpassager med snabbtåg, 180-250 km/h.

Luftföroreningarna förändras i liten omfattning på grund av vägombyggnaden. Ombyggnaden beräknas på grund av bland annat bättre trafikrytm medföra en minskning av alla beräknade avgasutsläpp på mellan 1-5 % med hastigheten 110 km/h jämfört med Nollalternativet. Med hastigheten 90 km/h blir minskningen något större.

Förbättring av fordonsparkens avgasrening beräknas däremot medföra väsentliga minskningar (50-80 %) av ammoniakoxider, kolvatten och partiklar från nuläget fram till planperiodens slut trots beräknad trafikökning. Utsläppen av koldioxid och svaveldioxid, beräknas dock öka med 3-4 % under denna period.

Föroreningar till Gota älv från vägdagvatten samt risken för förorenande olyckor minskar genom skyddsåtgärder i dagvattendiken och genom en skyddsvall delvis kombinerad med servicevägen väster om järnvägen.

Trafikområde mitt för Christiernssons samt en plats norr om industrin innehåller förorenad mark, klass 2 (klass 2 innehåller mindre föroreningar än klass 1). Föroreningarna består huvudsakligen av bly men här finns även oljerester. De förorenade jordlagren inom området kommer sannolikt att behöva saneras. Beroende av grundläggning för järnvägen kan vissa delar eventuellt ligga kvar och sakras på platsen.

Vid sanering i den södra delen av det förorenade området finns risk för spridning i de genomsläppliga jordlagren. Temporär rening av grundvattnet kan behövas.

Naturreсурser

Naturreсурser tas i anspråk i form av de betade strandängarna och i form av olika material för väg- och järnvägsbygget bl a berg, kalk, cement, olja (asfalt), plåster (ledning), stål m m.

Vid den södra delen av Christiernssons ligger en isälvsavlagring under både väg och järnväg. Det finns farhågor för att denna kan ha samband under älven med isälvsavlagringar på andra sidan Gota älv vid Dosebacka där vattentäkt förekommer.

På denna sträcka föreslås täta vägdiken och att vägdagvatten avleds från grusförekomsten. Täta vägdiken skyddar även mot utsläpp i samband med ev olyckor. Risken för föroreningar till grundvattnet kommer med dessa åtgärder att minska.

Byggstörningar

Järnvägen kan söder om Christiernssons till största delen byggas utan direkt konflikt med befintlig tågtrafik medan den måste byggas om inom befintlig spårområde förbi fabriksområdet. Väg 45 och lokalväg måste delvis byggas i befintliga sträckningar för både väg och järnväg varför järnvägen måste byggas först.

Byggstörningar uppstår från trafikomläggningar, transportfordon, andra entreprenadmaskiner, bergsprängning m m. Större tillfälliga upplag bedöms inte bli aktuella inom planområdet.

5. Kompletterande miljökonsekvensbeskrivning

Under denna rubrik behandlas de detaljplaneförslag som inte berörs i MKB tillhörande arbets- och järnvagsplanerna. Detaljplanens övriga markanvändningsförslag har inte bedömts innebära betydande miljöpåverkan i förhållande till gällande planer. Se sidan 1. Följande förändring av markanvändningen tas upp i ordning från söder mot norr

- Mark för naturpark
- Mark för bostäder
- Mark för tekniska anläggningar
- Mark för industri

Mark för naturpark

Förslaget innebär att strandområdet mellan Gota älv och blivande serviceväg samt stora delar av närområdet öster om väg 45 söder om Gallåsvägen säkerställs som särskilt värdefull natur eller särskilt värdefull natur med havdad strandäng

Söder om befintligt industriområde och väster om järnvägen upphävs sålunda icke utnyttjad industrimark och utfyllnadsrätt i Gota älv på en sträcka av ca 700 m. På den östra sidan av väg 45 föreslås naturpark där bostadstomter inte gränsar direkt till vägområdet

Effekter och konsekvenser

Förändringen innebär ett starkare skydd mot ytterligare byggnation i strandområdet och i vägens närområde. Planbestämmelserna förpliktigar även till skötsel av områdena

Mark för bostäder

Förslaget innebär att fyra bostadshus som redan idag ligger nära väg 45 löses in och rivs. Fastigheternas mark tillfaller dels trafikområdet dels allmän platsmark, park. Vid ytterligare ett 10-tal bebyggda bostadsfastigheter föreslås inlösen av delar av fastigheternas tomtmark för trafik- eller parkändamål

Effekter och konsekvenser

Åtgärderna synes riktigt då de bebyggda bostadsfastigheterna, vilka avses lösas in är kraftigt bullerutsatta. Konsekvenserna för landskapsbilden bedöms inte försämrats på grund av föreslagna fastighetsförändringar

Mark för tekniska anläggningar

Nuvarande markområde för en pumpstation vid Gallåsvägen samt för en pumpstation och en transformator inom industriområdet vid Christiernssons bibehålls

Effekter och konsekvenser

Eventuella förändringar bedöms inte medföra några konsekvenser av betydelse för miljön. Det är dock av vikt att även denna typ av byggnader ges hög estetisk kvalitet

Mark för industri

Mark för industriändamål upphävs inom delar av strandområdet söder om Christiernssons, vilket även innebär att en tidigare utfyllnadsmöjlighet i Gota älv tas bort. Planen omfattar också

delvis ny avgränsning av industrimarken mot den nya järnvägen. Norr om Christiernssons bibehålls från gällande plan en utbyggnadsmöjlighet för industrin.

Effekter och konsekvenser

Förändringen söder om Christiernssons är positiv, framförallt inom riksintresseområdet, där resterande delar av strandängarna säkerställs för naturvården. Utbyggnad av industri norr om Christiernssons innebär ett betydande intrång i en värdefull strandäng jämfört med nulaget då området betas.

Godkänd av Mob: 2002-06-19
Antagen av KF: 2005-03-29
Laga kraft: 2005-04-29