



2008-04-09

Dnr ks 222/03

*Sambällsplaneringsavdelningen*

*Handläggare: Bert Andersson*

*tel 070-4320321*

*E-post: [bert.andersson@ale.se](mailto:bert.andersson@ale.se)*

## **GÖTA ÄLVS DALGÅNG- ALE KOMMUN**

# **Förändrat förslag till detaljplan 9 Älvängens Centrum, Västra Götalands län**

E45 och NorgeVänerbanan mellan  
Fräsegårdsvägen- Folkets Hus

### **BESLUT**

Godkänd av MoB: 2008-04-10

Antagen av Kf: 2008-08-25

Laga kraft: 2009-07-16

Förändrat förslag till detaljplan 9 för väg- och järnvägsutbyggnad vid

## **Älvängens Centrum**

**Göta älvs dalgång, Ale kommun i Västra Götalands län**

Fräsegårdsvägen- Folkets Hus

### **Planbeskrivning**

#### HANDLINGAR

Planförslaget består av:

- plankarta med planbestämmelser
- gestaltungsprogram, E45 och NorgeVänerbanan
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- miljökonsekvensbeskrivning
- konsekvensbeskrivning (miljö) dpl
- reviderat förslag till arbetsplan för E45 och järnvägsplan med tillhörande handlingar
- förslag till pendelstation och resecentrum
- riskanalys (pendelstation i Bohus)
- kollektivtrafikutredning
- geoteknisk utredning
- fastighetsförteckning
- samrådsredogörelser
- utställningsutlåtanden

#### SYFTE

Planförslagets syfte är att möjliggöra utbyggnad av E45 med lokalvägssystem och NorgeVänerbanan med dubbelspår och snabbtågsstandard vid Älvängens Centrum enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång-Ale kommun. E45 avses byggas ut till fyra körfält med planskilda korsningar och mittremsa samt med vägrenar. Göteborgsvägen föreslås delvis kunna miljöprioriteras. Via en lokalvägsutbyggnad i planförslagets norra del trafikmatas det intilliggande verksamhetsområdet. Lokalvägen kopplas till det allmänna lokalvägnätet mot Skepplanda och Grönäs- Alvhem vid en trafikplats i norra Älvängen. Genom utbyggnaden av lokalvägen kan E45 i princip ges motorvägsstandard på sträckan Älvängen- Kärra i Lilla Edets kommun.

En pendelstation för pendeltågresenärer föreslås kunna anläggas i anslutning till ett resecentrum i Älvängen till vilket samtliga busslinjer i Älvängens omland ges en anslutning.

Med utgångspunkt från de utredningsförslag som kommunen har redovisat vid planeringen för Älvängens Centrum redovisar planförslaget en trafiklösning som skapar möjligheter för fortsatt utveckling av boende, handel och verksamhet inom de kvarter som är belägna mellan trafiklederna. Kontor- och verksamhetsområdet i planförslagets norra del kompletteras också med byggrätt för handelsändamål.

## PLANDATA

Planområdet är beläget vid E45 och NorgeVänerbanan mellan Frälsegårdsvägen och Folkets Hus i Älvängen. Det avgränsas i nordväst av industribyggnaden vid älvstranden och i sydost av bebyggelsen söder om Göteborgsvägen. Området har en areal av ca 34 ha. Marken ägs av Ale kommun, Banverket och ett stort antal privata fastighetsägare.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Enligt kommunens översiktsplan Ale ÖP 90 redovisas området för centrumändamål med bostäder och verksamhet samt med passerande regional samt nationell väg- och järnvägstrafik som är av riksintresse. Inom älvstranden redovisas det befintliga industriområdet och en fortsatt utvecklingsmöjlighet åt sydväst mellan järnvägen och älvstranden.

Enligt fördjupningen av översiktsplanen för Göta älvs dalgång- Ale kommun redovisas förutsättningarna för väg- och järnvägsutbyggnaden genom planområdet och en trafikplats vid Repslagarevägen. Göteborgsvägen på avsnittet mellan Frälsegårdsvägen- Folkets Hus föreslås kunna användas som lokalväg och den avses miljöprioriteras. GC- trafiken föreslås ledas utmed Göteborgsvägen. Bostadsbebyggelsen mellan Änggatan och riksvägen föreslås skyddas med en bullerskärm.

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

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

Planområdet ingår i detaljplaner med nummer **410** laga kraft 1968-04-16, **411** 1970-10-12, **420** 1979-09-07, **422** 1981-07-01, **423** 1982-05-10, **424** 1986-05-07, **425** 1987-06-09, **428** 1989-06-27, **430** 1989-10-02, **433** 1990-07-17, **434** 1990-09-26, **435** 1990-11-13, **437** 1991-11-26, **441** 1992-05-29, **443** 1992-10-29, **445** 1992-12-11, **450** 1994-06-07, **451** 1996-04-01 och **465** 2006-04-07.

## ARBETSPLAN/JÄRNVÄGSPLAN

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

Förslaget till arbetsplan/järnvägsplan har reviderats med avseende på pendelstationens placering intill det föreslagna resecentrumet, och i mindre omfattning beträffande spårläge och utformning av lokalvägarna mm. Se nedan under rubriken Bebyggelse och anläggningar.

## ARBETSPLAN

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

## 17. Teknisk PM, Geoteknik och berg

### **Järnvägsplan**

1. Orienteringskarta
2. Beskrivning
3. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), jan 2002 (Redovisas som separat rapport)
4. PM angående buller, juli 2001 (Redovisas som separat rapport)
5. Gestaltungsprogram (2001-00-00) (Redovisas som separat rapport)
6. Rapport: Översiktliga miljötekniska markundersökningar och åtgärdsförslag (2001-00-00) (Redovisas som separat rapport)
5. 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 tidigare samrådsredogörelse som bifogas detsamma. Enligt samrådsredogörelsen har förslag till ändringar av planförslaget med anledning av de då framförda synpunkterna sammanställts enligt följande.

### **Sammanställning av ändringsförslag**

I syfte att ytterligare säkerställa den föreslagna markanvändningen, och med anledning av de framförda synpunkterna från länsstyrelsen, har planförslaget kompletterats så att den prickade marken vid repslagarbanan anvisats om industripark Jp.

Förslaget till detaljplan för Älvängen Centrum har kompletterats med texten ”Sedimenteringsdamm” på plankartan inom dessa områden.

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

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

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

Planbeskrivningen har kompletterats med följande förtydligande.

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

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

Det föreslagna läget för garagebyggnaden inom fastigheten Utby 3:92 har ändrats så att inte fjärrvärmeledningen berörs.

Den missvisande redovisningen av lokalvägen på grundkartan inom det norra centrumområdet kommer att borttagas.

Med hänvisning till de framförda synpunkterna har planförslaget ändrats så att intrånget i fastigheterna Utby 2:173, 2:174, Svenstorp 1:6 och 1:101 kan undvikas.

Den geotekniska redovisningen i planbeskrivningen har kompletterats med en sammanställning av det geotekniska underlaget i och invid planområdet. Se bilaga a.

För området vid trafikplatsen behöver det geotekniska underlaget kompletteras med avseende på skredsäkerhet och behov av åtgärder. I enlighet med SGI:s förslag har planförslaget kompletterats med en bestämmelse om att området vid trafikplatsen på lämpligt sätt skall säkras mot risken för skred.

För området vid Grönån har det geotekniska underlaget sammanställts så att stabilitetsfrågan har klarlagts. Se underbilagor till bilaga a. Säkerheten mot skred är tillfredsställande.

Den föreslagna trafiklösningen medför att Vattenfalls transformatorstation måste omlokaliseras. I syfte att åstadkomma en lämplig lokalisering och ett lämpligt utförande av en ny transformatorstation har ett kompletterande samråd med en representant för Vattenfall ägt rum. Efter det kompletterande samrådet kan det noteras att planförslaget har justerats så att en tomt för transformatorstationen har anvisats söder om reningsverkstomten.

Planbeskrivningen har kompletterats med att riskanalysen för pendelstationen i Bohus är färdigställd och att underlaget i denna även är tillämpligt med avseende på övriga stationer.

Planförslaget har med anledning av de framförda synpunkterna ändrats så att Änggatan med en föreslagen utbyggnad med gångbana ingår i planförslaget.

Planbeskrivningen har under rubriken ”Teknisk försörjning” kompletterats med uppgiften att byggstörningar kan riskera att påverka vattentäkten för c:a 500 000 människor.

Den i MKB:n redovisade principlösningen för avbördningen av dagvattnet skall gälla för hela sträckan inom Ale kommun. Planbeskrivningen har under rubriken ”Teknisk försörjning” kompletterats med uppgiften att så är fallet.

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

Vid upphandlingen av byggnadsprojektet kommer ett uppföljningsprogram enligt MKB:n med bl a redovisning om hur vattentäkten skall skyddas mot störningar under byggtiden att delges anbudsgivarna. Uppföljningsprogrammet förutsätts komma att upprättas i samråd med Va-verket. En redovisning av hur miljöhänsynen kommer att genomföras förutsätts sedan framgå av entreprenörernas miljöplaner som skall ingå i deras kvalitetssäkringsrutiner.

## **Sammanfattning**

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

Planeringsarbetet för väg- och järnvägsutbyggnaden och den framtida utvecklingen i Göta älvs dalgång bedrivs på ett samlat sätt och i samråd med representanter för Vägverket Region Väst och Banverket Västra banregionen samt övriga parter. I tekniskt och miljömässigt avseende grundas detaljplaneförslaget på det nu färdigställda underlaget till arbetsplan/järnvägsplan med miljökonse-

kvensbeskrivning 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.

## **Sammanställning av ändringsförslag efter förnyat samråd**

### Samrådsredogörelse 2

Med hänvisning till förändringar av planförslaget har miljö- och byggnämnden beslutat att enligt förutsättningarna i PBL 5:20 genomföra en ny samrådsutställning av planförslaget under tiden 4/6- 27/6 2007.

### Sammanställning av förslag till ändringar av planförslaget efter inkomna synpunkter under samrådet

I syfte att tillgodose länsstyrelsens nu framförda synpunkter har planförslaget kompletterats med en bestämmelse om att en skyddsbarriär skall uppsättas vid riksvägens sydöstra sida norr om Repslagarvägen. Skyddsbarriären skall vara av samma typ som den som föreslås användas mellan väg- och järnvägsområdet och hindra tunga fordon att vid en eventuell olycka komma in på kvartersmarken.

I syfte att tillgodose länsstyrelsens synpunkt angående vattennivåer har planbestämmelserna för Vattenfalls transformatorstation inom den föreslagna tomtplatsen och reningsverket ändrats enligt följande.

Ny utbyggnad inom E<sub>21</sub>- och E<sub>3</sub>- områdena skall ske så att anläggningens funktion ej påverkas vid en vattennivå upp till +12,8 i Göteborgs höjdsystem.

Vid nybyggnad får källare ej anläggas. För att minimera riskerna för översvämning skall man vid nybyggnad anlägga med lägsta golvnivå i enlighet med vid tidpunkten gällande riktlinjer för Ale kommun.

Planbestämmelsen M<sub>2</sub> har ändrats på följande sätt enligt SGI:s förslag. "Stabilitetsutredningar och vid behov stabilitetsförbättrande åtgärder så att rekommendationerna i Skredkommissionens Rapport 3:95 för nyexploatering och kraven i ATB Väg uppnås skall vara genomförda senast i samband med utbyggnad av trafikplatsen."

Enligt Banverkets förslag har följande planbestämmelser ändrats. Planbestämmelsen m<sub>3</sub> kompletteras med texten "Härvid skall även tillämpliga delar i föreskrifterna i ATB väg och BV tillämpas i samband med utbyggnad av väg och järnväg". Planbestämmelsen s utgår då erforderliga bullerbestämmelser redan finns i Naturvårdsverkets riktlinjer för bostad, industri- och kontorslokaler.



BF- bestämmelsen har överförs från gällande detaljplan. Bestämmelsen F för fristående hus enligt gällande detaljplan är numera onödig och har därför utgått från planförslaget.

Enligt Vägverkets förslag har planförslaget ändrats så att den del av Göteborgsvägen som är belägen söder om Frälsegårdsvägen får beteckningen LOKALGATA istället för GENOMFART eftersom denna del inte ingår i arbetsplanen.

Plankartan har kompletterats med traktnamn enligt lantmäterimyndighetens förslag.

I syfte att tillmötesgå synpunkten i lantmäterimyndighetens skrivelse har texten ”Se gällande detaljplan” kompletterats med respektive detaljplans nummer. Vidare har genomförandebeskrivningen kompletterats enligt följande.

#### Utfartsförbud

Fastigheterna längs Göteborgsvägen ges utfartsförbud så att nya utfarter ej skall anläggas. Befintliga utfarter kan behållas. Skulle utfartsförbudet innebära att infart till fastighet måste läggas om kan ersättning för åtgärden utgå.

#### GEMENSAMHETSANLÄGGNING

Gemensamhetsanläggning kan vid behov bildas för utfart från reningsverksfastigheterna i norr samt för industrierna väster om planområdet. Ingående fastigheter och deras andelstal avgörs vid anläggningsförrättning.

Älvängens Vägförening som förvaltar Utby ga:13 kommer att få minskat ansvarsområde då delar av Frälsegårdsvägen och Fabriksvägen berörs av detaljplanen och därmed kommer att ha kommunalt huvudmannaskap.

Fastighetsförteckningen kommer inför utställningen att kompletteras med Utby GA:13.

Planförslaget har kompletterats med illustration av skärmtak inom den allmänna platsmarken enligt Västtrafiks önskemål. Byggrätten för servicebyggnaden mm (RH) har kompletterats med byggrätt för kontor.

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

I syfte att tillgodose de framförda synpunkterna från Va-verket har MKB:n under rubriken Hälsa och säkerhet kompletterats med ” Betande djur på strandängar kan eventuellt medföra en ökad risk för vattenburen smitta om djuren är infekterade med sjukdomar. Vägverket/Banverket och kommunen kommer att tillse i samband med naturmiljökompensationsprojektet att denna risk kan förebyggas genom att djuren veterinärkontrolleras i de fall det anses

befogat ur smittspridningssynpunkt innan de släpps ut på strandängarna. Inget av de områden där strandbete planeras ligger inom vattenskyddsområde, vissa strandängar kan dock beröras av en eventuell framtida utvidgning av vattenskyddsområdet för Alelyckans råvattenintag.”

Enligt förslag från Vattenfall har planförslaget kompletterats med ett u-område inom järnvägsområdet för kraftledningskablarna.

Enligt förslag från kommunens tekniska förvaltning har den norra delen av Garverivägen kompletterats med ett utfartsförbud väster om gatan. Gatan har markerats med en bredd av 5,5 m. Vändplanens yta har också justerats enligt förvaltningens förslag. Pumpstationen norr om Postvägens vändplats beräknas kunna vara kvar i nuvarande läge och säkras genom att planförslaget kompletteras med en E<sub>1</sub>- bestämmelse. Området nås via den allmänna platsmarken och Postvägen. Efter fortsatt samråd med tekniska förvaltningen har ytterligare en pumpstation invid trafikplatsen markerats med en E<sub>1</sub>- bestämmelse.

Den g- markerade vägen inom reningsverkstomten har förlängts genom järnvägsområdet enligt förslag från Lennart och Gösta Ericsson. Den g- markerade vägen förutsätts kunna utgöra en gemensamhetsanläggning för Ale kommuns reningsverk, Banverket och jordbruket.

Byggrätten för Starkärr 4:10 och 4:15 har kompletterats med rätt till handel enligt fastighetsägarens förslag.

I syfte att tillgodose synpunkten från Svenska Stenhus på behovet av varutransporter till pizzerian har Änggatan förlängts åt norr så att backvändning in på gatan inom tomtmarken möjliggörs. Vidare har illustrationen till redovisningen av Repslagarvägen ändrats så att en uppställningsplats för varutransporter kan anordnas. Ändringen ger också möjlighet till ett fåtal korttidsparkeringsplatser vilket är till stor fördel för butiksverksamheten. För att förbättra kundernas parkeringsmöjligheter och som en ersättning för den befintliga parkeringsplatsen väster om Änggatan har en ny parkeringsplats illustrerats inom den allmänna platsmarken norr om vändplatsen vid Änggatan.

Förutom ovanstående justeringar kan det noteras att planförslaget har ändrats i redaktionellt avseende.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### **Planområdet- nuvarande markanvändning**

I och invid planområdet har det till största delen uppförts en bebyggelse som inrymmer bostäder, handel och verksamheter. Nordost om planområdet finns fortfarande obebyggd industrimark enligt gällande detaljplan. Nordväst om planområdet gränsar detsamma till industriebyggnaden vid älvstranden. E45 och NorgeVänerbanan är av riksintresse och utgör även transportleder för farligt gods.

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

Vid upphandlingen av byggnadsprojektet kommer ett uppföljningsprogram enligt MKB:n med bl a redovisning om hur vattentäkten skall skyddas mot störningar under byggtiden att delges anbudsgivarna. Uppföljningsprogrammet förutsätts komma att upprättas i samråd med Va-verket. En redovisning av hur miljöhänsynen kommer att genomföras förutsätts sedan framgå av entreprenörernas miljöplaner som skall ingå i deras kvalitetssäkringsrutiner.

## **Kultur**

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet.

Angränsande och inom planområdet finns följande byggnader av kulturhistoriskt intresse.

### Älvängens Repslagarebana

När Hugo Carlmark i början av 1900-talet behövde utöka sin repslageriverksamhet i Åmål, hade han först tänkt sig en tillbyggnad av den befintliga anläggningen. Detta visade sig vara omöjligt, så Hugo sökte mark i Göteborgs-regionen. I Göteborg var tomtpriserna för höga, men några mil utanför staden fanns markområden till betydligt lägre kostnad. Valet blev Älvängen, med sitt strategiska läge invid Göta Älv, Bergslagarnes Järnväg och riksvägen. Flytten av företaget började 1917 och var klar kring 1920. Då hade merparten av byggnader, inklusive den långa repslagarbanan, samt några bostadshus, demonterats i Åmål, transporterats till Älvängen och återupbyggts.

Själva Repslagarbanan byggdes om och kompletterades vid flera tillfällen. Ursprungligen var det en enkel träbyggnad med tegeltak. År 1932 kompletterades banan med ett garnlager i två våningar. Ett skyddsrum, helt i betong, tillbyggdes 1944. Konstruktör var den lokale byggmästaren G A Skoglund. Skyddsrummet och troligtvis hela repslagarbanan gulmålad, banan hade från början varit röd. I mitten av 1940-talet förlängdes banan med en vindbrygga över Grönån, även om ritningar på denna tillbyggnad fanns redan 1930. (1946 sökte Carlmarks bygglov för en förbindelsebro.)

Repslagarbanan utgörs idag av en 270 meter lång och knappt 10 meter bred träbyggnad med sadeltak och har tillbyggnader, i huvudsak av betong. Utöver detta sträcker sig banan 30 meter på en brygga över Grönån.

Tillverkning av framförallt trossar och kablar har skett kontinuerligt från 1920 till slutet av 1980-talet, vissa tider i tvåskift. Övergången till syntetiska material i kombination med nya maskiner gjorde de gamla, oftast mycket långa repslagar-

banorna, obehövlige. Flertalet repslagarbanor revs. Av de cirka hundratalet repslagarbanor som fanns vid början av 1900-talet finns idag enbart några få bevarade. Det är bara vid Westerbergs halvlängdsbana i Norrköping som det fortfarande kommersiellt produceras tågvirke. I Karlskrona finns Marinens mer än 300 meter långa bana från 1693 bevarad, men där finns varken maskiner eller kunnande kvar. Och så finns banan i Älvängen.

Carlmarks repslagarbana underhölls inte och var under början av 1980-talet delvis förfallen. Hela industriområdet jämte banan såldes till Göteborgs Betongbyggen, som hade för avsikt att göra om området till ett industrihotell. Själva repslagarbanan skulle rivas. I stället för grävskopor och byggnadsarbetare kom kronofogden. Göteborgs Betongbyggen försattes i konkurs och Alebyggen inköpte området med byggnader. Eftersom en aktion för att bevara banan hade startat, skänktes banan till Ale kommun. Föreningen Bevara Repslagarbanan, med Kurt Flodin, Rolf Carlsson och Gunnel Wahlström i spetsen, lyckades inte bara bevara banan, utan också med mängder av arbetsmarknadspolitiskt och ideellt arbete, renovera byggnad och maskiner samt bevara det gamla repslagerihantverket. I dag finns det ett Repslagerimuseum i lokalerna och tågvirke tillverkas rent musealt, bl.a. till Ostindiefararen Götheborg.

Hösten 1995, när banan var renoverad, utsågs anläggningen till Årets industriminne, första året denna utmärkelse utdelades. Lagom till museets invigning förklarades repslagarbanan för byggnadsminne, det första och hittills enda i Ale kommun. Årets turismål i Västergötland, stipendier från Industrifacket, internationell utmärkelse och Ale kommuns kulturstipendium är några andra utmärkelser som Föreningen, Repslagarbanan och Museet belönats med. I september 2003 återinvigdes repslagarbanans tjärverk, med anor från 1930-talet efter en 10-årig session i Norrland.

### Olssonska villan

Den Olssonska villan flyttades från Pixbo och uppfördes år 1918 inom de nuvarande fastigheterna Starrkärr 4:15 och 4:10 av köpmannen Rudolf Olsson, som tidigare med sin familj hade flyttat från Lödöse till Älvängen och där kom att bedriva en omfattande handelsverksamhet. Den stora byggnaden med träpanel, valmat mansardtak, vackert proportionerade fönster och den fina entrén med sin grusade rundel är ett mycket bra exempel på svensk träbyggnadskonst från det förra sekelskiftet. Den Olssonska villan hör till de mest bevarandevärda byggnaderna i Älvängen och kommunen.

### Folkets Hus

Folkets Hus i Älvängen uppfördes år 1930 av Älvängens byggnadsförening nr. 1 UPA. Byggnaden har en samlingsal och sekundärutrymmen i sin södra del i två våningar och huset är byggt med en liggande träpanel samt med ett valmat och plåtklätt mansardtak. Folkets Hus i Älvängen var och är mycket populärt och används för föreningsverksamhet och som en samlingslokal mm. Byggnaden renoverades på ett genomgripande sätt i början av 1980-talet och är med sin röda

fasad ett bra exempel på byggnadsskicket i den svenska folketshus- och folk-  
rörelsetraditionen.

### **Omgivning**

Älvängens centrum är beläget vid den genomgående riksvägen och järnvägen och är kommunens största handelscentrum med ett varierat och rikt affärsutbud. Centrumverksamheterna betjänar ett stort omland inom den norra delen av kommunen samt de sydliga delarna av Lilla Edets kommun. Området har ett mycket strategiskt läge inom kommunen:

- I Älvängen med omnejd med c:a 7000 invånare
- Inom Älvängens Repslagarbana pågår en ideell museiverksamhet som är av stort kulturellt och turistiskt värde
- Vid E45 och järnvägen där c:a 15500 fordon och 60 tåg går igenom planområdet varje dygn (år 2011 samt efter väg- och järnvägsutbyggnaden c:a 18400 fordon/årsmedeldygn och c:a 150 tåg /dygn inklusive pendeltågstrafik)
- Genom utbyggnaden av en provisorisk pendelstation har pendeltågstrafik påbörjats vid årsskiftet 2003-2004
- På älven passerar c:a 3000 fartyg och 4000 fritidsbåtar per år

### **Geotekniska förhållanden**

Inom planområdet har utförts en mängd geotekniska undersökningar, nu senast vid framtagande av handling för arbetsplan och järnvägsplan. Se även kompletterande sammanställning enligt bilaga a.

Jorden utgörs av fyllning och därunder av lera till mycket stora djup. Inom järnvägsområdet är fyllningstjockleken ca en meter med vassbevuxen mark av sankmarkstyp mellan järnvägen och lokalvägen i väster. Fyllningstjockleken är sannolikt större inom industriområdet längs älven och mindre inom Älvängens centrum. Den underliggande lerans tjocklek är minst ca 50 m i söder för att öka i norr till ca 80 m. Djupen är väsentligt mindre för den del av planen som omfattar lokalgatan i öster med bebyggelseområden. Denna del av planen ligger nära fastmarksgränsen i öster. Leran har i allmänhet en mycket svagt utbildad torrskorpa. Därunder är den mycket lös ned till ca 5 m djup varunder den ökar i fasthet mot djupet. Leran kan betraktas som normalkonsoliderad ner till ca 15 á 20 m djup och därunder som lätt överkonsoliderad. Förhållanden är sannolikt betydligt bättre invid fastmarksgränsen vid södra hälften av lokalgatan i öster.

Totalstabiliteten inom området har i stort sett, vid riskvärdering i SGIs skredriskanalys 1995, hänförts till nivån ”godtagbar risknivå – med vissa förbehåll” (gul markering). Dock har stabiliteten längs älvkanten ansetts vara otillfredsställande och därför hänförts till nivån ”ej godtagbar risknivå – förebyggande åtgärder erfordras” (röd markering). Ytterligare ett smalt område närmast öster därom har hänförts till nivån ”osäker risknivå – alltid utredningsbehov” (orange markering). De röd- och orangemarkerade områdena har en sammanlagd bredd av ca 100 m och ligger på mer än 100 m avstånd från järnvägen. För området längs älven har en särskild stabilitetsutredning utförts

parallellt med utredningsarbetet för järnvägsplanen och arbetsplanen. Utredningen visar att säkerheten mot skred inom området närmast älven är mycket låg, men det framgår också att järnvägen och vägen kommer att ligga så långt från älven att de inte påverkar totalstabiliteten mot denna och inte heller påverkas av ett potentiellt skred vid älvstranden. Dock har trafikplatsens utformning, enligt detaljplane-förslaget, förändrats så ett förnyat behov av utredning föreligger för beslut om eventuell skredförebyggande åtgärder för rampen mot älven. I likhet med förhållandena vid Älvängens båthamn och i södra Surte kan även här en stabiliserande utfyllnad i älven komma att krävas. Totalstabiliteten omkring Grönån har vid riskvärdering i SGIs skredriskanalys 1995 hänförs till nivån ”osäker risknivå – utredningskrav” (orangemarkerings) inom ett område närmast omkring ån. De arbeten som ingår i järnvägsplanen och arbetsplanen bedöms inte medföra någon påverkan inom ett avstånd av 100 m från ån, som får någon betydelse för totalstabiliteten inom området längs ån. Dock kan andra förändringar av bebyggelse och markanvändning inom planområdet ge anledning till vidare stabilitetsutredningar.

Höjdsättningen bör i möjligaste mån ansluta till befintliga marknivåer inom avsnitt med stora lerdjup. För att inte stora sättningar, eller stabilitetsproblem, skall uppkomma måste uppfyllningar begränsas eller utföras med lätt fyllning så att full eller delvis lastkompensation erhålles.

Eventuell grundläggning av större och tyngre byggnader i anslutning till planområdet och inom områden med större lerdjup bör utföras med mantelburna pålar. För centrumområdets östra del kan grundläggning utföras med stödpålar eller med plattgrundläggning på fast mark eller på fyllning efter urgrävning anpassat efter de lokala förhållandena. Mindre och lättare byggnader, även vid stora lerdjup, kan eventuellt grundläggas med plattor under förutsättning att fullständig lastkompensation utförs.

Vid detaljprojektering skall ytterligare geotekniska undersökningar utföras.

### **Miljötekniska markförhållanden**

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

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

## Bebyggelse- och anläggningsområden

Inom planområdet finns nuvarande E45 och järnvägen med industrispår. Utbyggnad av en provisorisk pendeltågstation har genomförts. E45 avses byggas ut till 4 körfält med planskilda korsningar och mittremsa samt vägrenar och järnvägen med dubbelspår och snabbtågsstandard samt med en pendelstation i anslutning till ett föreslaget resecentrum i Älvängen. Göteborgsvägen föreslås kunna miljöprioriteras mellan Frälsegårdsvägen och Folkets Hus. En ny lokalväg avses byggas norr om trafikplatsen och utmed riksvägen. Lokalvägen föreslås dock passera sydost om den befintliga industrifastigheten Starrkärr 4:58. Förslaget till trafikplatslösning har föregåtts av en lång diskussion om många olika alternativa lösningar i Älvängen varvid kommunfullmäktige har tagit ställning för den placering och utformning av trafikplatsen som nu redovisas i planförslaget. Den föreslagna trafikplatslösningen redovisas och motiveras enligt följande.

Repslagarvägen bibehålls i huvudsak i sitt läge och kompletteras med 2 rondeller varav en vid Göteborgsvägen samt in- och utfartsfiler för högersvängande trafik. Bron lokaliseras c:a 70 m söder om Repslagarevägen och lokalvägen åt norr byggs utmed riksvägen. Vid fortsatt riksvägsutbyggnad norr om Älvängen kopplas lokalvägen till den nuvarande riksvägen och det allmänna vägnätet mot Alvhem och Skepplanda vid en trafikplats i Älvängens norra del. Följande fördelar och konsekvenser kan noteras vid en utbyggnad enligt förslaget.

- Trafikplatsen ges en enkel och effektiv lösning då den placeras i korsningspunkten mellan huvudströmmarna av trafiken och trafikarbetet på lokalvägnätet minimeras därvid.
- Genom trafikplatsens läge och lokalvägens sträckning trafikmatas de norra handels- och verksamhetskvarteren och de ges gynnsamma utvecklingsmöjligheter med anslutning från lokalvägen utmed riksvägen.
- Lokalvägen mot norr byggs utmed riksvägen istället för att del av Garverivägen tas i anspråk för lokalvägsändamål. Bostadsbebyggelsen mellan Garverivägen och Göteborgsvägen får därvid inte någon trafik på ömse sidor av kvarteret.
- Den norra delen av Göteborgsvägen avlastas genom att genomgående trafik framledes kan ledas via den nya lokalvägen varvid miljöförhållandena förbättras för bostadsbebyggelsen vid Göteborgsvägen.
- Centrumdelen av Göteborgsvägen miljöprioriteras genom Vägverkets försorg och med beaktande av kommunens synpunkter angående utformning mm.
- Lokaliseringen av bron förutsätter en inlösen av Alebyggens 2 av 3 bostadsfastigheter med c:a 20 lgh vid Änggatan. Dessa bostadshus är vid tiden för väg- och järnvägsutbyggnaden minst c:a 65 år gamla och har ett mycket bullerutsatt läge med åtföljande dålig bostadsmiljö. Fastigheten Starrkärr 1:42, som innehåller en restaurang m fl verksamheter, f. d. kommundelskontoret, Nettobyggnaden samt

transformatorstationen förutsätts också behöva inlösas och denna föreslås nu kunna omlokaliseras till ett läge söder om reningsverket.

- På älvstrandssidan förutsätts 1 lagerhall behöva inlösas för att ge plats åt bron men också för att ge möjlighet till en uppgradering av älvstrandsområdet med möjlighet till anläggande av en båthamn för turistbåttrafik med åtföljande verksamhet. Denna verksamhet kan ges en intressant relation till Repslagarmuseet och Älvängens Centrum från såväl kulturhistorisk som turistisk synpunkt och därmed förstärka Älvängens identitet som handels- och besöksplats. Möjligheten av att kunna anlägga en turistbåthamn är dock beroende av att den kan vara ett led i ett framtida arbete med att förbättra stabiliteten vid älvstranden och därvid delvis kunna finansieras inom ramen för detta projekt.
- Genom flyttningen av bron åt söder minskas påverkan på den kulturhistoriskt intressanta miljön vid Repslagarmuseet.

Det gamla centrumområdet föreslås kunna utvecklas på det sätt som framledes kan komma att diskuteras med berörda parter vid kommunens arbete med centrumplanen för Älvängen.

Med den föreslagna planutformningen ges det en möjlighet för de berörda fastighetsägarna inom centrumområdet i övrigt att omstrukturera sitt byggnadsbestånd när önskemål om detta föreligger.

Efter revideringen av planförslaget har spårläget justerats till sitt planläge inom planområdets norra del. Pendelstationen har flyttats c:a drygt 100 m åt söder invid ett föreslaget resecentrum inom fastigheten Utby 2:111.

Resecentrumet föreslås få en utfart via Hantverkaregatan mot Göteborgsvägen. Hantverkaregatan upprustas med hänsyn till den tillkommande busstrafiken. Förutom intrånget i fastigheterna Utby 2:31 och 2:90 till följd av upprustningen av Hantverkaregatan krävs inlösen av åkerifastigheten Utby 2:111 och bostadsfastigheterna Utby 1:105 och 1:112.

Förslaget till pendelstation och resecentrum i Älvängen grundas på systemhandlingar upprättade av Västtrafik 2006-12-15.

Reningsverket ges en utbyggnadsmöjlighet i sin norra del varvid en inlösen av "garverifastigheten" Starrkärr 4:5 blir nödvändig. Järnvägsområdet med den föreslagna sedimenteringsdammen har också justerats. Järnvägsområdet ges via reningsverkstomten en anslutning mot den föreslagna lokalgatan utmed repslagarbanan. Reningsverket och den föreslagna tomtplatsen för Vattenfalls transformatorstation trafikmatas också via denna lokalgata.

Den södra sedimenteringsbassängen mellan järnvägen och älven har flyttats åt söder till ett läge inom fastigheten Utby 2:101.



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

### **Skyltning**

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

För de verksamhetsfastigheter som är belägna vid vägen kommer frågan om bygglov för skyltar att prövas i samråd med Vägverket och enligt ovanstående inriktningsförslag. Planförslaget har kompletterats med en planbestämmelse med detta inriktningsförslag för skyltningen.

### **Friytor**

Enligt gestaltungsprogrammet för väg- och järnvägsutbyggnaden redovisas de friytor som avses gräsbesås och planteras. Skötselansvaret redovisas i genomförandebeskrivningen. Friytorna inom den allmänna platsmark som utgör vägområde sköts av Vägverket och inom järnvägsområdet sköts friytorna inklusive en sedimenteringsdamm av Banverket. Friytorna inom allmän platsmark markerad med Natur<sub>1</sub> på plankartan sköts av kommunen.

### **Miljömål**

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

De lokala miljömålen redovisas i ett miljöprogram som upprättats av Ale kommun för tiden 2006- 2010 samt i Energiplan för Ale kommun. Under rubriken Transporter redovisas följande 10- åriga mål.

Kommunen ska ha infört pendeltågstrafik.

Tillgång till fem pendeltågstationer ska finnas i Ale.

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

Godstransporter på Göta älv bör öka.

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

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

Arbetet med att upprätta förslag till arbetsplaner/järnvägsplaner och detaljplaner i Ale kommun följer förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång, som antogs av kommunfullmäktige 2000-04-25.

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

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

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

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

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

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

### **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 klarlägga konsekvenserna av utbyggnaden införs följande redovisning i planbeskrivningen.

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

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

#### Kväveoxider, kvävedioxid

Mätningar, inom ramen för Göteborgsregionens luftvårdsprogram, visar att halterna av kväveoxider (NO<sub>x</sub>) vid de mest utsatta platserna i Nödinge låg på ca 20 µg/m<sup>3</sup> beräknat som årsmedelvärde och på ca 80 µg/m<sup>3</sup> beräknat som 98-procentil under timme. Mellan Lärje och Agnesberg överskrids på delsträckor årsmedelvärdet 30 µg/m<sup>3</sup> för kväveoxider men inte 40 µg/m<sup>3</sup>.

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

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

#### Utveckling:

Utsläppsmängderna av kväveoxider har på den aktuella sträckan mellan Agnesberg och Älvängen beräknats minska med 55-60 % mellan år 1998 och 2010 trots den trafikökning som väntas på E45. Den beräknade minskningen indikerar med stor säkerhet att miljö kvalitetsnormerna för både kväveoxider och kvävedioxid inte kommer att överskridas inom planområdet.

#### Svaveldioxid

Halterna av svaveldioxid har uppmätts vid Nödinge centrum inom ramen för Göteborgsregionens luftvårdsprogram. Halterna vid mättillfället 1998 uppgick till 5-7 µg/m<sup>3</sup> luft. Halten av svaveldioxid som inte får överstigas enligt miljö kvalitetsnormen är 50 µg/m<sup>3</sup> räknat som årsmedelvärde.

#### Utveckling:

Utsläppsmängderna av svaveldioxid har på den aktuella sträckan mellan Agnesberg och Älvängen beräknats öka med 3-4 % mellan år 1998 och 2010 på grund av den trafikökning som väntas på E45. Den beräknade ökningen bedöms inte innebära att miljö kvalitetsnormen överskrids inom planområdet.

#### Partiklar

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

#### Utveckling:

Utsläppsmängderna av partiklar har på den aktuella sträckan mellan Agnesberg och Älvängen beräknats minska med 60-65 % mellan år 1998 och 2010 trots den trafikökning som väntas på E45. Den beräknade minskningen indikerar med stor säkerhet att miljökvalitetsnormen för partiklar inte kommer att överskridas inom planområdet.

### Bly

Miljökvalitetsnorm finns för blyhalt, som inte får överskrida 0,5 g/m<sup>3</sup> luft beräknat som årsmedelvärde. Enligt uppgifter från Naturvårdsverket uppfyller luften i Sveriges tätorter redan idag normen för bly och blyhalten väntas fortsätta att minska varför beräkningar inte bedöms erfordras för detta ämne.

### Sammanfattning

Tillåtna halter enligt miljökvalitetsnormer överskrids enligt vad som är känt genom regionala utredningar och mätningar, endast på ett fåtal ställen utmed starkt trafikerade leder i Göteborg. I mer perifera lägen i regionen, dit Älvängens Centrum 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 Älvängens Centrum. När det gäller de regionala trafiklederna i centrala delen av Göteborgs-regionen, medför en utökning av regionens befolkning i stort att biltrafikarbetet sannolikt ökar även i de centrala delarna. Kapacitetshöjningar på bl a E6 och utbyggnaden av t ex Göteborgs hamn i Göteborg bidrar sannolikt i högre grad till ökad trafik i Göteborg än ombyggnaden i Älvdalen. Ombyggnad kan däremot avleda en del trafik från Tingstadsområdet, vilket torde innebära positiva effekter för de höga halter av bl a kväveoxider som förekommer i detta område. För att motverka ökning av biltrafiken, görs en regional satsning på kollektivtrafik mm. Ombyggnad av E45 och NorgeVänerbanan inom planområdet är ett led i dessa satsningar och ger framförallt avsevärt förbättrade förutsättningar för ökad tågtrafik med möjlighet till ett starkt ökat kollektivt resande genom införande av pendeltåg. Kollektivtrafiken förutsätts också öka genom en förbättrad busstrafik.

### **Tillägg**

Mätningar, beräkningar och simuleringar av bl a kvävedioxidhalter under perioden okt 2001-jan 2002 utmed E45 har av Miljöförvaltningen i Göteborg redovisats i rapport 129 daterad 29 augusti 2002. Rapportens simuleringar tyder på att dygnsmedelvärdena i vissa lägen inom den nordvästra korridoren kan vara svåra att innehålla. Däremot är risken för överskridanden av års- och timmedelvärdena liten. Förhållandena varierar utmed sträckan mellan Lärje i söder och Lilla Edet i norr.

Jämförelsevis redovisas situationen i Bohus enligt följande.

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

### Kolmonoxid och bensen

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

### **Trafik inklusive gång och cykel**

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

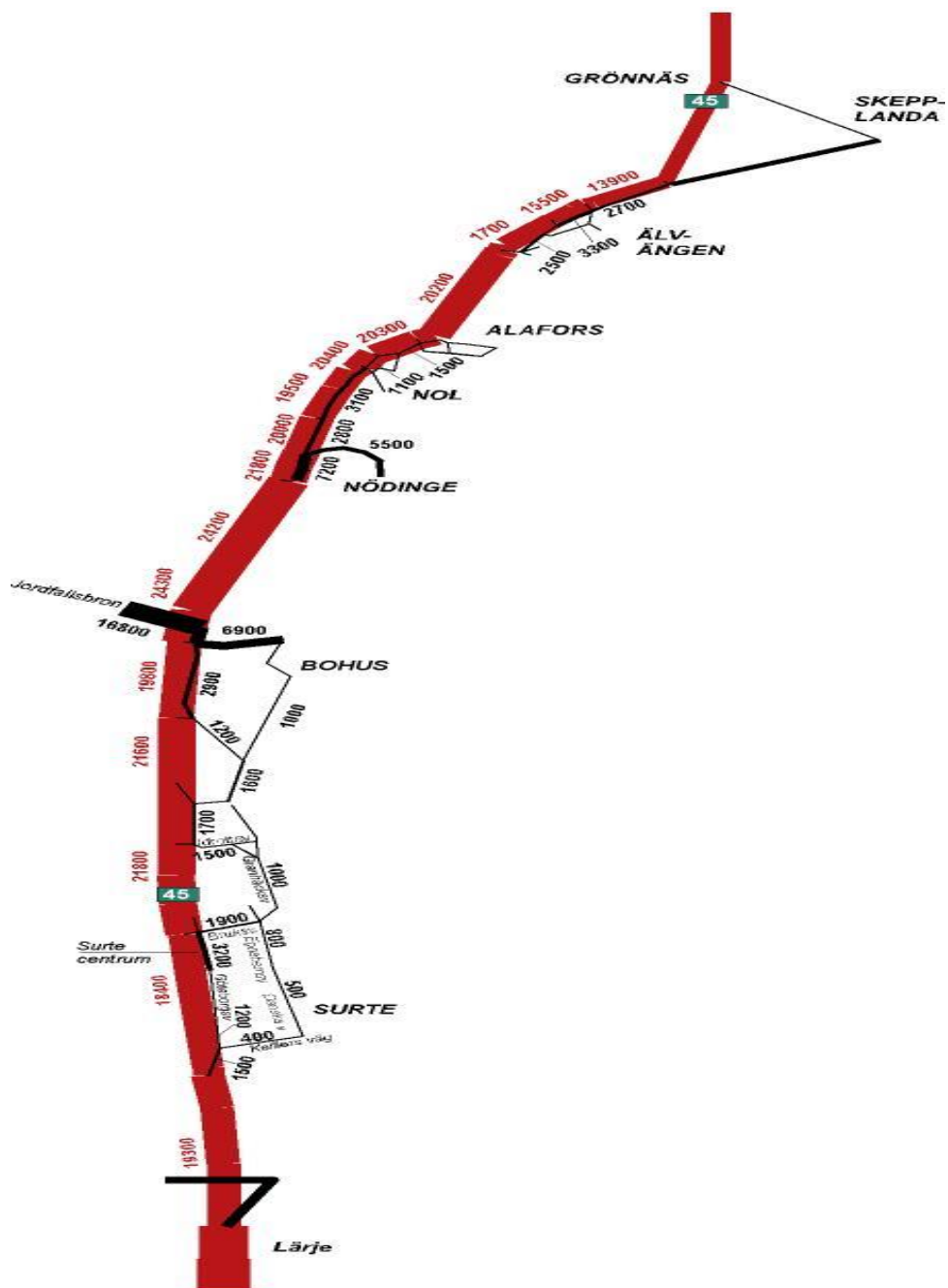
Vid Repslagarevägen föreslås en trafikplats byggas ut enligt det alternativ 1b som kommunfullmäktige tidigare tagit ställning för. En ny lokalväg avses byggas norr om trafikplatsen och utmed riksvägen. Lokalvägen föreslås dock passera sydost om den befintliga industrifastigheten Starrkärr 4:58. Vid fortsatt riksvägsutbyggnad norr om Älvängen kopplas lokalvägen till den nuvarande riksvägen och det allmänna vägnätet mot Alvhem och Skepplanda vid en trafikplats i Älvängens norra del. Göteborgsvägen föreslås miljöprioriteras på avsnittet mellan Frälsegårdsvägen till Folkets Hus. Området vid reningsverket matas via en lokalväg öster om Repslagarbanan. Ett eventuellt provisoriskt enkelspår mellan dubbelspårrets etappgräns och det befintliga enkelspåret norr om Grönån har redovisats i planförslaget. När dubbelspåret byggs ut förbi Älvängen rivs det provisoriska enkelspåret. Lokalgatans eventuella korsning med det provisoriska enkelspåret skall trafiksäkras med en bomanläggning. En möjlighet att anlägga en industrispårsanslutning söder om det befintliga industriområdet redovisas i järnvägsplanen. Båthamnen matas via en lokalväg mellan järnvägen och älvstranden.

Gång- och cykeltrafiken leds utmed Göteborgsvägen och kan via Repslagarevägen och trafikplatsen nå lokalvägen utmed järnvägens nordvästra sida vidare åt söder eller åt norr förbi Repslagarebanan. När dubbelspåret byggs vidare kan GC-trafiken ledas på den gamla banvallen utmed älven mot Kattleberg.

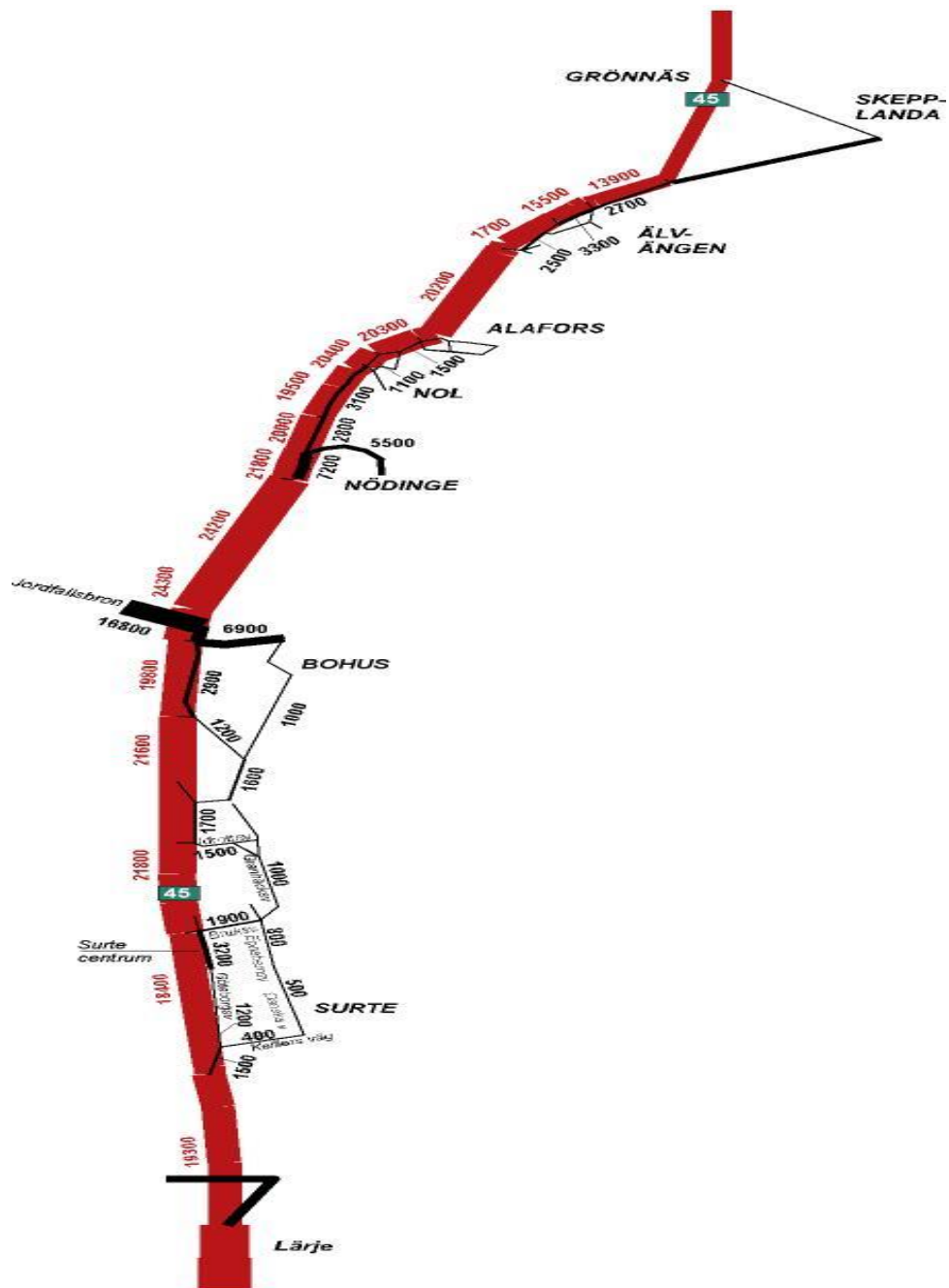
Se även ovan under rubriken Bebyggelse- och anläggningsområden.

Trafikmängderna på riksvägen och lokalvägen redovisas på trafikflödesbilder från arbetsplanen på sidorna 22- 24.

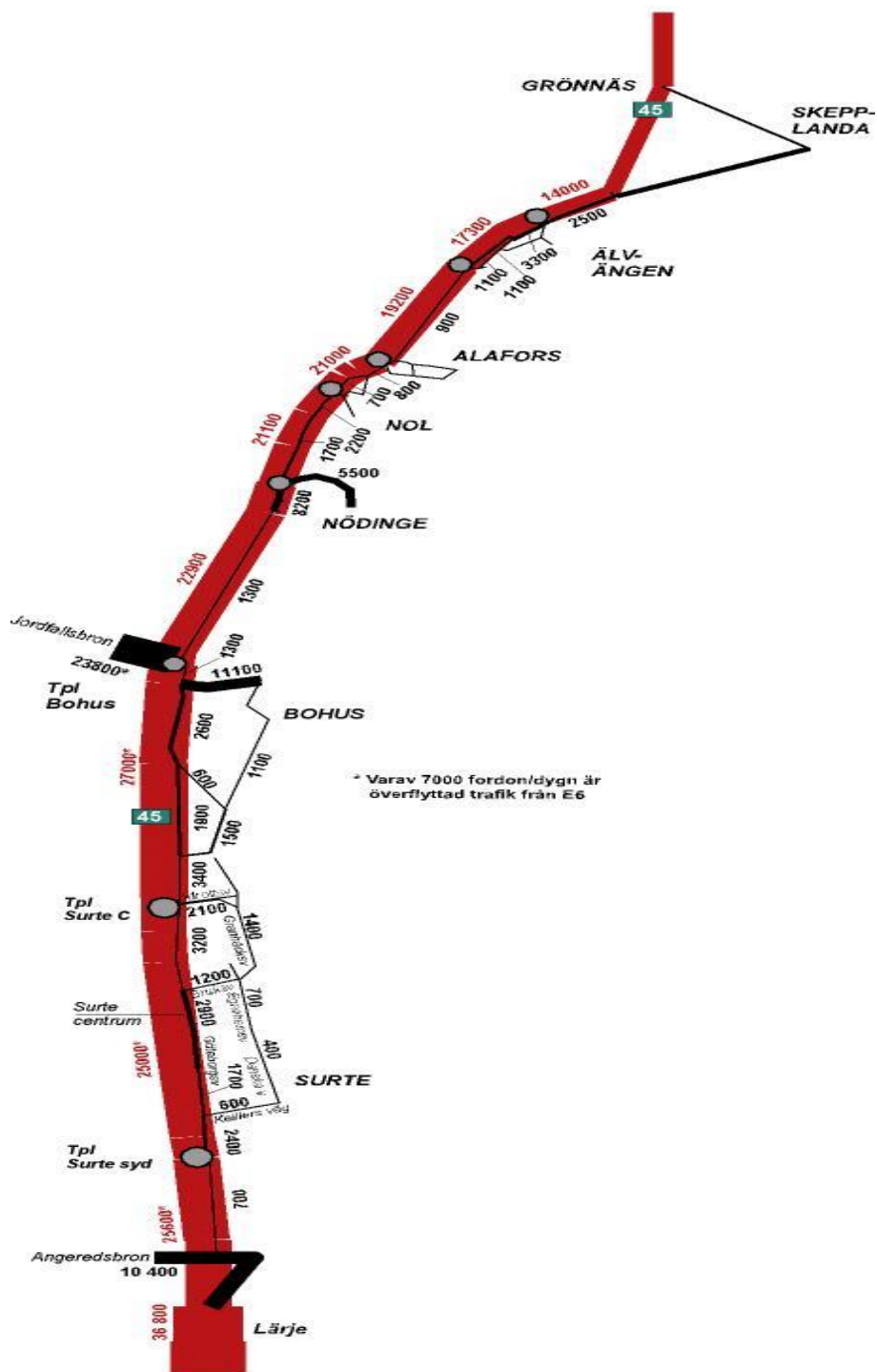
## Trafikmängder Lärje- Älvängen



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



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



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



## **Parkering**

Parkeringsplatser förutsätts kunna utbyggas inom tomtmark eller så att behovet täcks genom avtal med kommunen om upplåtande av kommunala parkeringsplatser.

## **Kollektivtrafik**

Enligt förutsättningarna i fördjupningen av översiktsplanen för Göta älvs dalgång samt kommunens kollektivtrafikutredning föreslås den framtida kollektivtrafiken baseras på tågpendling och/eller snabbbusstrafik. Den lokala trafiken förutsätts därvid kopplas till riksvägen och järnvägen via en pendelstation i varje tätort. Pendelstationen i Älvängens Centrum byggs ut med pendelparkering och väderskyddad cykelparkering i anslutning till ett resecentrum för den regionala och lokala busstrafiken. Förslaget till pendelstation och resecentrum i Älvängen grundas på systemhandlingar som upprättats av Västtrafik 2006-12-15.

Den lokala kollektivtrafiken föreslås kunna utvecklas med bussar som når längre ut i respektive samhälle och via en omstigning vid pendelstationerna erbjuder resenärerna en snabb regional förbindelse. Den lokala busslingen föreslås få en sträckning från Alafors via den nya lokalvägen- Tolleredsvägen- Vallmovägen och genom skolområdet- Hövägen- Gamla Vägen- Starrkärrsvägen- Göteborgsvägen- Skepplandavägen tur o retur- ny lokalväg utmed riksvägen- Repslagarevägen- Göteborgsvägen- Kapellvägen- Pendelstationen- Postvägen- Göteborgsvägen- Tolleredsvägen.

## **Störningar**

Enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång och MKB-arbetet för projektet föreslås bostadsbebyggelsen i Älvängens Centrum skyddas mot störande trafikbuller. Omfattningen av bullerskyddsåtgärderna har på ett detaljerat sätt redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen.

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

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

Vad gäller övriga miljöfaktorer hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen.

## **Teknisk försörjning**

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

20/400 och 21/100

Utlopp i Grönån kommer att ske i följande sektion:

21/580

#### Omläggning av kommunala va-ledningar

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

Omläggning öster om E45 av spillvatten-, dagvatten- och vattenledningar i sektion 20/750 norrut till sektion 20/920.

Omläggning väster om E45 av tryckspillvatten-, vatten-, och dagvattenledning från sektion 20/970 norrut till sektion 21/080.

Omläggning öster om E45 av spillvatten- och vattenledning från sektion 21/070 till sektion 21/650.

En befintlig spillvattenpumpstation kommer att också att beröras av ny väg.

- I sektion 20/800 öster om E45 ersätts befintlig pumpstation med ny.

#### Omläggning el- och teleledningar

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

20/860 – 21/200 OCH 21/200, CA 200 M

#### Omläggning fjärrvärme

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

Omläggning krävs från 20/980 norrut till sektion 21/110.

#### **Administrativa frågor**

Planförslaget föreslås få en genomförandetid om 10 år efter det att planens antagandebeslut vunnit laga kraft.

Kommunen är huvudman för allmänna platser. I enlighet med förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen kap 6:4 och redovisningen i genomförande-beskrivningen till detaljplaneförslaget har Vägverket anläggnings- och driftsansvar för riksvägen, lokalvägen utmed denna inklusive GC-leden samt angränsande område inom allmän platsmark. Banverket har motsvarande ansvar inom trafikområdet för järnväg.

## MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Från Ale kommun har planingenjör Ann- Marie Carlsson, kommunekolog Göran Fransson och ingenjör Carita Sandros medverkat.

Börje Johansson vid Repslagaremuseet har medverkat vid redovisningen av den angränsande Repslagarbanan.

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

Alafors 2007-10-04

Bert Andersson  
Arkitekt SAR/MSA  
Projektsamordnare

## REVIDERING

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

*I enlighet med länsstyrelsens förslag har planbeskrivningen under rubriken Störningar kompletterats med att Naturvårdsverkets riktlinjer för störande vägtrafikbuller utomhus och järnvägsbuller inomhus i huvudsak kommer att kunna innehållas.*

*I syfte att tillgodose de framförda synpunkterna från länsstyrelsen och efter samråd med Banverket har plankartan kompletterats med följande skyddsbestämmelse m<sub>3</sub> inom järnvägsområdet och vid reningsverket. Inom Tj-området markerat med skyddsbestämmelsen m<sub>3</sub> skall järnvägen utformas med skyddsjordning av kontaktledningar och hinder mot risken för urspårning. Till och invid reningsverket finns färdiga angreppsvägar för räddningstjänsten och uttag för el och belysning.*

*I enlighet med SGI:s förslag har planbestämmelsen m<sub>2</sub> ändrats till "Vid eventuell belastningsförändring skall stabilitetsförbättrande åtgärder inom och utanför planområdet utföras så att rekommendationerna i Skredkommissionens rapport 3:95 avseende nyexploatering beaktas. Härvid skall även tillämpliga delar i föreskrifterna i ATB Väg och BV tillämpas innan utbyggnad av väg och järnväg."*

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

*I syfte att tillgodose de framförda synpunkterna från Va-verket har MKB:n under rubriken Hälsa och säkerhet kompletterats med " Betande djur på strandängar kan eventuellt medföra en ökad risk för vattenburen smitta om djuren är infekterade med sjukdomar. Vägverket/Banverket och kommunen kommer att förebygga denna risk t.ex. genom att veterinärkontrollera djur innan de släpps ut på strandängarna, i de fall det anses befogat ur smittspridningssynpunkt. Inget av de områden där strandbete planeras ligger inom vattenskyddsområde, vissa strandängar kan dock beröras av en eventuell framtida utvidgning av vattenskyddsområdet för Alelyckans råvattenintag."*

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

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

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

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

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

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

*MKB:n har kompletterats med att Göta älv förts in under rubriken*

*”Naturresurser”.*

*Planförslaget har kompletterats med u- områden genom järnvägsområdet enligt det förslag som Tekniska nämnden nu redovisar samt inom den västra delen av fastigheten Utby 3:85 med en markremsa om 3 m och vid Rallatebäcken enligt kommentarerna under punkt 19.*

*MKB:n har kompletterats med fiskförekomsten i Rallatebäcken enligt kommentarerna under punkt 19.*

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

#### FÖRÄNDRING 2007- 03-01

Vid förändringen av planförslaget har spårläget justerats till sitt planläge inom planområdets norra del enligt förslag från Banverket.

En ny lokalväg avses byggas norr om trafikplatsen och utmed riksvägen. Lokalvägen föreslås dock passera sydost om den befintliga industrifastigheten Starrkärr 4:58. Vid fortsatt riksvägsutbyggnad norr om Älvängen kopplas lokalvägen till den nuvarande riksvägen och det allmänna vägnätet mot Alvhem och Skepplanda vid en trafikplats i Älvängens norra del.

Planområdet har utökats med förslag till markanvändning för kvarteret mellan den föreslagna lokalvägen och Göteborgsvägen. De befintliga byggrätterna för verksamhet har kompletterats med rätt till handel. Garverivägen föreslås kunna anvisas för GC-trafik.

Pendelstationen har flyttats c:a drygt 100 m åt söder invid ett föreslaget resecentrum inom fastigheten Utby 2:111.

Resecentrumet föreslås få en utfart via Hantverkaregatan mot Göteborgsvägen. Hantverkaregatan upprustas med hänsyn till den tillkommande busstrafiken. Förutom intrången i fastigheterna Utby 2:31 och 2:90 till följd av upprustningen av Hantverkaregatan krävs inlösen av åkerifastigheten Utby 2:111 och bostadsfastigheterna Utby 1:105 och 1:112.

Reningsverket ges en utbyggnadsmöjlighet i sin norra del varvid en inlösen av ”garverifastigheten” Starrkärr 4:5 blir nödvändig. Järnvägsområdet med den föreslagna sedimenteringsdammen har också justerats. Järnvägsområdet ges via reningsverkstomten en anslutning mot den föreslagna lokalgatan utmed repslagarbanan. Reningsverket och den föreslagna tomtplatsen för Vattenfalls transformatorstation trafikmatas också via denna lokalgata.

Den södra sedimenteringsbassängen mellan järnvägen och älven har flyttats åt söder till ett läge inom fastigheten Utby 2:101.

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

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

#### SAMMANSTÄLLNING AV FÖRSLAG TILL JUSTERINGAR AV PLANFÖRSLAGET EFTER UTSTÄLLNINGEN AV DETSAMMA UNDER TIDEN 29/10- 26/11 2007

Efter ytterligare samråd med Banverket har plankartan ändrats i mindre omfattning med avseende på utformningen av järnvägsområdet och läget för vägområdet betecknat som g- område i planförslaget norra del.

Den södra delen av järnvägsområdet föreslås kunna undantas från beslut om antagande.

Texten i m<sub>3</sub>- bestämmelsen ”Härvid skall även tillämpliga delar i föreskrifterna ATB Väg och BV tillämpas i samband med utbyggnad av väg och järnväg.” har borttagits efter förslag från Banverket.

Enligt förslag från Vägverket skall miljöprioriteringen av Göteborgsvägen på avsnittet mellan Malmers Väg- Folkets Hus ej bekostas av projektet. Genomfartsområdet norr om Malmers Väg med angränsande kvartersmark öster därom föreslås bl a därför undantas från beslut om antagande.

Enligt förslag från Västtrafik har en sammankoppling mellan pendelstationen och resecentrumsbyggnaden illustrerats inom allmän platsmark i planförslaget.

Den södra delen av fastigheten Starrkärr 4:59 (vid svängen) har kompletterats med ett utfartsförbud. I anslutning till rondellen norr om planområdet har också lokalvägen på ömse sidor kompletterats med utfartsförbud i viss omfattning. Angränsande exploateringsmark ägs av kommunen.

I anslutning till rondellen norr om planområdet har lokalvägen på ömse sidor kompletterats med utfartsförbud i viss omfattning. Angränsande exploateringsmark ägs av kommunen.

Efter förslag från tekniska förvaltningen har planförslaget kompletterats med ett u- område genom Tj- området fram till reningsverkstomten efter samråd med Banverket och förvaltningen. Vidare har u- området inom den kvarvarande delen av Utby 3:85 utökats åt öster så att kommunens va- ledningar är tillgängliga inom denna fastighet. Ett u- område öster om reningsverket har också justerats i mindre omfattning.

Efter förslag från Älvängens Vägförening har genomförandebeskrivningen under rubrikerna VÄGRÄTT OCH GEMENSAMHETSANLÄGGNING justerats enligt följande. ”Älvängens Vägförening som förvaltar Utby Ga:13 kommer att få minskat ansvarsområde då hela Frälsegårdsvägen, Fabriksvägen och Tågvägen berörs av detaljplanen och därmed kommer att ha kommunalt huvudmannaskap.”

För att i viss omfattning kunna tillgodose framförda synpunkter angående parkering mm föreslås att vändplatsen vid Ställverksverkvägen och den södra och berörda delen av Starrkärr 1:69 samt del av utfartsförbudet mot lokalvägen undantas från dpl 9 enligt markering på plankartan.

Efter krav från Svenska Stenhus har x- och y markeringarna med rätt för ägaren till Utby 3:56 för passage över 3:75 borttagits.

Efter krav från Sören Gunnarson Utby 3:56 har en byggrätt för ett dubbelgarage redovisats i fastighetens nordvästra hörn. Den reviderade plankartan har tillstyrkts av ägarna till fastigheterna Utby 3:56 och 3:75.

Med hänvisning till de framförda synpunkterna från Birger Nilsson har planförslaget ändrats så att Svenstorp 1:96 i huvudsak får samma planredovisning som i gällande detaljplan. Byggrätten markeras med BKH<sub>1</sub> för ändamålen bostad, kontor, handel och hantverk.

Efter kontroll med Ale Elförening har byggrätten för transformatorstationen inom Utby 4:23 borttagits från planförslaget.

#### BESLUT EFTER TIDIGARE UTSTÄLLNING

Miljö- och byggnämnden har 2005-04-06 godkänt det utställda detaljplaneförslaget 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.

#### BESLUT EFTER FÖRNYAD UTSTÄLLNING 2007

Miljö- och byggnämnden har 2008-04-10 godkänt utställningsutlåtandet och det ånyo utställda och justerade detaljplaneförslaget. Vidare föreslås kommunfullmäktige anta planförslaget med undantag av den del av Göteborgsvägen som är markerad som genomfartsområde norr om Malmers Väg med angränsande kvartersmark öster därom och järnvägsområdet i planförslagets södra del samt visst område vid Ställverksvägen enligt markeringarna på plankartan.

Nämnden har också uppdragit åt projektsamordnaren att i samarbete med miljö- och byggförvaltningen och genom ett enkelt planförfarande ändra detaljplan 8 för väg- och järnvägsutbyggnaden enligt kommentarerna till Banverkets yttrande i utställningsutlåtandet för detaljplan 9.

Vidare har nämnden noterat att genomförandefrågorna förutsätts kunna lösas i samband med att avtal enligt bl a planförslagets genomförandebeskrivning träffas



mellan kommunen och Vägverket/Banverket innan kommunfullmäktige beslutar att anta planförslaget.

## BILAGA

Geoteknisk PM

Alafors 2008-04-10

Bert Andersson  
Arkitekt SAR/MSA  
Projektsamordnare

Förändrat förslag till detaljplan 9 för väg- och järnvägsutbyggnad vid

Älvängens Centrum

I Göta älvs dalgång, Ale kommun i Västra Götalands län  
Frälsegårdsvägen- Folkets Hus

Genomförandebeskrivning

## INLEDNING

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

## ORGANISATORISKA FRÅGOR

### **Huvudmannaskap - allmän plats**

Ale kommun är huvudman för allmän plats inom planområdet.

### **Ansvarsfördelning**

Genomförandet av detaljplanen åvilar formellt följande ansvariga:

Vägverket är inom allmän platsmark väghållare för E45 inklusive anläggningar vid denna och trafikplatserna samt den genomgående lokalvägen inklusive GC-leden utmed denna.

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

Respektive fastighetsägare är ansvariga för utbyggnad inom kvartersmark. Ale kommun är ansvarig för va-nätet exklusive dagvattenanläggningarna vid E45, den genomgående lokalvägen samt vid järnvägen där Vägverket respektive Banverket är ansvariga.

Ale Elförening är ansvarig för eldistributionen inom planområdet.

Göteborgs Energi AB är ansvarig för fjärrvärmedistribution.

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

## TIDPLAN

Samråd	oktober 2003, juni 2007
Utställning	november 2004, november 2007
Antagande	maj 2008

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

## GENOMFÖRANDETID

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

## AVTAL

En överenskommelse beträffande detaljplan-, järnvägsplan-, och vägarbetsplanarbete 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 m m regleras. Detta avtal skall antas senast i samband med antagandet av detaljplaneförslaget.

## FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

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

### **Fastighetsbildning mm**

#### BANOMRÅDET

En järnvägsfastighet (Tj-område) avses bildas genom fastighetsreglering så att befintligt järnvägsområde, Utby 3:20 m fl dels breddas och dels läggs i ny sträckning i den norra delen av planområdet. Härvid kommer mark från den privata fastigheten Starrkärr 4:61 att behöva inlösas och delar av det befintliga järnvägsområdet överförs till kommunens fastighet Utby 2:4 eller annan lämplig kommunägd fastighet samt till befintliga fastigheter inom industriområdet i norr. Överföring av mark mellan kommunen och Banverket regleras i särskilt avtal enligt ovan.

## ALLMÄN PLATS

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

För lokalgata samt trafikplats väster om järnvägen behöver mark tas i anspråk inom fastigheterna Utby 1:79, 1:129-130, 1:144, 2:62, 2:103, 3:24, 3:52-53, 3:66, 3:69-70, 31:1, s:8, s:10-11, Starrkärr 1:13-14, 1:28-29, 1:54, 4:9, 4:18, 12:1, 15:1-2 och 15:4. Marken överförs genom fastighetsreglering till Utby 2:4 eller annan lämplig kommunägd fastighet.

För breddning av E45 mm och lokalgata genom Älvängen samt utbyggnad av resecentrum behöver mark tas i anspråk inom fastigheterna Utby 1:16-18, 1:31-32, 1:48, 1:52, 1:75, 1:78, 1:105, 1:112, 1:128, 1:131, 1:152, 2:18-19, 2:2, 2:25, 2:28, 2:30, 2:31, 2:33, 2:66, 2:80, 2:90, 2:103, 2:111, 3:20, 3:36, 3:47, 3:52-53, 3:56-59, 3:62, 3:85, 3:98, s:8, s:10-11, Starrkärr 1:15, 1:27, 1:42, 1:55, 1:67-1:69, 4:23, 4:58, s/117, Svenstorp 1:38 och s/121. Marken överförs genom fastighetsreglering och förs till Utby 20:1 eller annan lämplig kommunägd fastighet.

## VÄGRÄTT

Den befintliga vägrätten inom Utby 2:4 m fl för det allmänna vägnätet utökas med den mark kommunen förvärvar för avsett ändamål. Upplåtelsen av marken regleras i särskilt avtal mellan Ale kommun och Vägverket.

Älvängens Vägförening som förvaltar Utby Ga:13 kommer att få minskat ansvarsområde då hela Frälsegårdsvägen, Fabriksvägen och Tågvägen berörs av detaljplanen och därmed kommer att ha kommunalt huvudmannaskap.

## Utfartsförbud

Fastigheterna längs Göteborgsvägen ges utfartsförbud så att nya utfarter ej skall anläggas. Befintliga utfarter kan behållas. Skulle utfartsförbudet innebära att infart till fastighet måste läggas om kan ersättning för åtgärden utgå.

## SAMFÄLLIGHETER

En utredning av samfälligheterna Utby s:8, s:10-11, Starrkärr s:5, s/117 och Svenstorp s/121 där dessa berör allmän plats skall utföras. Överföringen av mark till den kommunala fastigheten Utby 20:1 förutsätts kunna ske.

## SERVITUT OCH LEDNINGSRÄTT

För mark som skall vara tillgänglig för allmän biltrafik, z- områden (z<sub>1</sub>), bildas servitut. Tjänande fastighet blir den ombildade järnvägsfastigheten och fastigheten som utgör industrispår.

För mark som skall vara tillgänglig för allmän gångtrafik, x-områden, bildas servitut. Tjänande fastigheter blir den ombildade handelsfastigheten Starrkärr 1:68, vid trafikplatsen.

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 längs lokalgatan.

#### GEMENSAMHETSANLÄGGNING

Gemensamhetsanläggning kan vid behov bildas för utfart från reningsverksfastigheterna i norr samt för industrierna väster om planområdet. Ingående fastigheter och deras andelstal avgörs vid anläggningsförrättning.

Älvängens Vägförening som förvaltar Utby Ga:13 kommer att få minskat ansvarsområde då hela Fräsegårdsvägen, Fabriksvägen och Tågvägen berörs av detaljplanen och därmed kommer att ha kommunalt huvudmannskap.

#### **Fastighetsplan**

Fastighetsplan bedöms ej erfordras.

#### **Ansökan om fastighetsbildning**

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

#### EKONOMISKA FRÅGOR

##### **Planekonomi**

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

#### MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

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

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

Alafors 2007-10-04

Bert Andersson  
Arkitekt SAR/MSA  
Projektsamordnare

REVIDERING 2007-05-14

Tidplan  
Fastighetsbildning

REVIDERING 2007-10-04

Tidplan  
Gemensamhetsanläggning mm

JUSTERING 2008-02-14

Tidplan  
Vägrätt och gemensamhetsanläggning

Alafors 2008-02-14

Bert Andersson  
Arkitekt SAR/MSA  
Projektsamordnare