



02-02-27

Dnr

Handläggare Bert Andersson
tel 0303-330321
070-4320321
bert.andersson@ale.se

Utställningshandling

GÖTA ÄLVS DALGÅNG- ALE KOMMUN

Detaljplan 1

Nödinge, Västra Götalands län

Väg 45 och NorgeVänernbanan mellan
Nödinge båthamn- Trollevik

BESLUT

Godkänd av MoB: 2002-06-19

Antagen av KF: del av dpl 1, Lidl, etapp 1, 2002-09-30

Laga kraft: del av dpl 1, Lidl etapp 1, 2002-10-31

Utställningshandling

Detaljplan 1 för väg- och järnvägsutbyggnad vid

Nödinge

i Göta älvs dalgång, Ale kommun i Västra Götalands län
Nödinge båthamn- Trollevik

Planbeskrivning

HANDLINGAR

Planförslaget består av:

- plankarta med planbestämmelser
- gestaltningsprogram, 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 Nödinge enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång- Ale kommun och förslagen till arbetsplan och järnvägsplan. Väg 45 avses byggas ut till fyra körfält med planskilda korsningar och mittremsa samt med vägrenar. Järnvägen avses byggas med dubbelspår och med snabbtågsstandard samt planskilda korsningar. Detaljplaneförslaget redovisar också hur angränsande handels- och bostads- kvarter samt naturmarken inom älvstrandsområdet föreslås kunna anpassas till den framtida väg- och järnvägsutbyggnaden.

PLANDATA

Planområdet är beläget vid Väg 45 och NorgeVanernbanan i den västra delen av Nödinge. Det avgränsas i norr av gränsen mellan Nödinge och Nol, i öster av

befintliga bostadshus och Ale Torg, i söder av gränsen för gällande detaljplaneområde och mellan järnvägen och älven av Hållsdammsbäcken samt i väster av älvstranden.

Planområdet har en areal av c:a 41 ha. Marken ägs av Ale kommun, SJ, Alebyggen AB, Ale Exploatering AB och ett antal privata fastighetsägare.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Enligt kommunens översiktsplan Ale ÖP 90 redovisas området som ett centrumområde med passerande regional samt nationell väg- och järnvägstrafik. Älvstranden redovisas som värdefull naturmiljö. Strandängsområdet är av riksintresse med avseende på naturvård och rörligt friluftsliv. Riksvägen och järnvägen är också av riksintresse.

Enligt en fördjupning av översiktsplanen för Nödinge, som antogs under april månad år 2000, är centrumområdet redovisat för handel och service.

Enligt fördjupningen av översiktsplanen för Göta älvs dalgång- Ale kommun redovisas förutsättningarna för väg- och järnvägsutbyggnaden genom planområdet med en planskild korsning vid Norra Kilandavägen och lokalvägsystemet samt en pendelstation vid Ale Torg. Som tidigare har redovisats skall centrumområdet användas för handel och service. Inom älvstrandsområdet anvisas möjligheter för en viss utveckling av den befintliga båthamnen 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 ingående sätt redovisar förutsättningarna för väg- och järnvägsutbyggnaden samt annan markanvändning i Göta älvs dalgång, hör också en miljökonsekvensbeskrivning. Planförslaget utarbetades i samverkan med Vägverket Region Väst och Banverket Västra banregionen och på grundval av en samtidigt upprättad skisshandling till arbetsplan och järnvägsplan. Den fördjupade översiktsplanen utgör program för den aktuella detaljplaneringen. Arbetet med kommunens detaljplanering, enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen, utförs likaledes i samverkan med Vägverket/-Banverket som också i samverkan med kommunen har upprättat ett förslag till arbetsplan för riksvägs- och lokalvägsutbyggnaden samt ett förslag till järnvägsplan.

Inför planeringen av Nödinge Centrum utförde Centrumutveckling AB en utredning om marknadsunderlaget för centrumanläggningen. Av utredningen framgick bl a att det fanns ett underlag för ett trafikorienterat köpcentrum med

c:a 9500 m² butiksbruttoarea. Under år 2000 har Centrumutveckling AB upprättat en handelsutredning för kommunen där bl a utvecklingen av köpkraften inom kommunen fram till år 2010 redovisats. Denna utveckling har en omfattning som motsvarar en dubbelt så stor försäljning som den nuvarande vid Ale Torg. För närvarande uppgår årsomsättningen vid Ale Torg till c:a 310 MKR.

Bland de miljökonsekvenser som sammanfattningsvis redovisades vid planeringen för Nödinge Centrum år 1995 kunde det noteras att natur-, kultur- och rekreationsvärden inte skulle påverkas negativt samt att trafikbullret från riksvägen och järnvägen i viss omfattning skulle skärmis. Det noterades dock att utsikten mot älven från bostäderna närmast centrumbyggnaden skulle skärmis samt att luftföroreningarna från biltrafiken skulle öka.

En del av området ingår i detaljplan nr 233 för nytt centrum i Nödinge; laga kraft 1995-10-09. För servicebutiken med bensinstation gäller detaljplan nr 234; laga kraft 1997-10-31. För övrigt gäller inom och invid centrumområdet detaljplan nr 205; laga kraft 1969-12-04, 207; laga kraft 1970-12-16 och 215; laga kraft 1975-07-21. I den norra delen av planområdet gäller detaljplan nr 221; laga kraft 1987-11-27 och 224; laga kraft 1990-09-24. I öster gäller detaljplan nr 204; laga kraft 1968-05-13, 231; laga kraft 1993-10-05 och 229; laga kraft 1993-01-04. För det fd reningsverket gäller detaljplan 206; laga kraft 1970-01-20. Fritidsbåthamnen har byggts enligt förutsättningarna i gällande vattendom och är som den större delen av älvstranden i övrigt belägen utanför gällande detaljplaneområde.

ARBETSPLAN/JÄRNVÄGSPLAN

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

Arbetsplan

- 1 Orienteringskarta
2. Beskrivning
3. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), jan 2002 (Redovisas som separat

rapport)

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

Järnvägsplan

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

14.Lag om byggande av järnväg

15.Ritningar

16.Teknisk PM, Geoteknik och berg

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

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

Sammanställning av ändringsförslag

Vid Ale Torg avgränsas planförslaget vid den befintliga lokalvägens östra sida.

Vid båthamnen avgränsas planförslaget vid Hållsdammsäckens norra sida.

Plangränsen mot älven ändras till att sammanfalla med strandlinjen på grundkartan och tidpunkten för flygfotografiet till grundkartan noteras.

Lokalvägsytorna i planförslagets södra del minskas.

Den södra delen av den fd OK- tomten minskas och den allmänna platsmarken utvidgas till att omfatta den framtida sträckningen av Lodingebäcken.

Den norra handelstomten ändras och ges byggrätt för en alternativt två våningar. Rödklövergatan ges utfart mot centrumrondellen. Se även nedan under rubriken "Sammanfattning".

En väderskyddad cykelparkering redovisas vid pendelstationen.

Planbestämmelsen Natur3 kompletteras med "Serviceväg får anläggas". Vid det fortsatta arbetet med järnvägsplanen har järnvägsområdet ändrats så att servicevägen och vissa dagvattendammar numera ingår i järnvägsområdet varav följer att denna ändring ej blir nödvändig.

Planförslaget kompletteras med utfartsförbud mellan kvartersgränser och allmänplats/väg.

Planbestämmelsen x₁ ändras till att avse enbart gångtrafik.

Plankartan kompletteras med ett x- område vid pendelstationen och inom handelskvarteret. Vid den fortsatta bearbetningen av planförslaget är detta ej

längre aktuellt.

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

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

Planförslaget kompletteras med nytt lage för en avloppspumpstation och en transformatorstation väster om järnvägen inom den kvarvarande delen av den f. d. reningsverkstomten.

Miljöprioriteringen av lokalvägen förlängs mot gymnasierondellen.

Intrånget i Nödinge Båtklubbs båthus minskas från två båtplatser till en.

Med hänsyn till det bullerutsatta laget för fastigheten Trollevik 1:1 har byggrätten för denna fastighet föreslagits utgå och den har markerats som allmän plats med rätt till inlösen. Miljö- och byggkontoret har bl a informerat fastighetsägaren om bullersituationen i samband med en diskussion om förutsättningarna för att uppföra ett nytt bostadshus på fastigheten.

Efter inlösen av Trollevik 1:1 finns det utrymme inom vägområdet för att rätta lokalvägskurvan norr om Trollevik.

Planbeskrivningen har kompletterats med uppgift om att Hållsdammsbäcken och Lodingebäcken är av riksintresse för naturvård. De delvis förändrade sträckningarna av bäckarna illustreras på kartan till arbetsplanen.

Planbeskrivningen har kompletterats med redovisning av antalet parkeringsplatser.

Planbeskrivningen har justerats med hänsyn till anpassningen av plangransen.

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.

Planbeskrivningen och plankartan har kompletterats med en ytterligare redovisning om fornlämningarna.

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

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

Sammanfattning

Planförslaget har redovisats för allmänheten vid ett allmänt samrådsmöte där framförda synpunkter har kommenterats. Se även bifogad samrådsredogörelse från Vägverket och Banverket. Det kan för övrigt också noteras att planförslaget hållits tillgängligt för allmänheten under hela samrådstiden i informationsbyggnaden i Alafors.

Planeringsarbetet för väg- och järnvägsutbyggnaden och den framtida utvecklingen i Göta älvs dalgång bedrivs på ett samlat sätt och i samråd med representanter för Vägverket Region Väst och Banverket Västra banregionen samt övriga parter. I tekniskt och miljömässigt avseende grundas detaljplaneförslaget på det nu färdigställda underlaget till arbetsplan/järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning samt övrigt utredningsmaterial och planbeskrivningen har förtydligats i detta avseende. Kommunens kollektivtrafikutredning har också bifogats planhandlingarna. Vid utställningen av detaljplaneförslaget kommer även arbetsplanen/järnvägsplanen med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt utredningsmaterial att hållas tillgängligt.

En bearbetning av den del av planförslaget som är belägen öster om OK/Q8-bensinstationen och vid Norra Kilandavägen har utförts i samråd med berörda parter varvid handelstomten har ändrats. Ändringen medför att en byggrätt i ett våningsplan för livsmedelshandel har tillskapats. Denna tomt har sin kundangöring mot Ale Torg och inlastningsutfart via en med bostadsområdet gemensam utfart mot Norra Kilandavägen.

Efter samrådstidens utgång har också planförslaget ändrats så att servicevägen och dagvattendammarna väster om spåren ingår i järnvägsområdet.

För de fastigheter som är belagna vid den södra infarten till Ale Torg har inlösenfrågan diskuterats och värderingsarbetet påbörjats.

Med hänsyn till rörelseskadan förutsätts även Nödinge 38:24, som samägs med Nödinge 38:16, kunna inlösas och sedan återanvändas för handelsändamål.

Vid fortsatt geotekniskt utredningsarbete och i samråd med SGI har det klarlagts att säkerheten mot skred är otillfredsställande söder om 38:24 och i bäckravinen. Området mellan byggnaderna inom fastigheterna Nödinge 38:23 och 24 har markerats med b₁ på plankartan till skydd mot att uppfyllnad sker eller att upplag anordnas innan skredförebyggande åtgärder har vidtagits. Handelstomten inom 38:24 markeras med b₂ som reglerar att den befintliga byggnaden inom handelstomten ej kan användas för i planförslaget avsett ändamål innan skredförebyggande åtgärder har vidtagits i slänten. Efter kommunal inlösen ansöker kommunen om vattendom hos Miljödomstolen för att utföra skredförebyggande åtgärder där viss kulvertering med uppfyllnad av bäckravinen kan komma att aktualiseras. Ansökan om vattendom görs tillsammans med Vägverket/Banverket för den fortsatta omläggningen av Hållsdammsbäcken under vägen och järnvägen. Statligt bidrag för skredförebyggande åtgärder söks hos Räddningsverket. MKB:n har kompletterats angående naturmiljöförutsättningarna och ett fullständigt MKB- arbete görs i vattenmålet. Se även redovisningen av de geotekniska förhållandena.

Efter kompletterande samråd med Vägverket har det område som tidigare har markerats med Natur₁ mitt för Trollevik ändrats till allmän platsmark- väg- område. Vidare har ett u- område för en kommunal dagvattenledning markerats på plankartan 50 m norr om pendelstationen. Även vägområdets avgränsning vid jämförelse med arbetsplanen har justerats vid Ale Torg.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Planområdet- nuvarande markanvändning

Planområdet består till största delen av öppen mark som svagt lutar mot älven. Området är ianspråktaget av byggnader som innehåller småindustri och centrumfunktioner, nuvarande Riksväg 45 med lokalvägar och del av järnvägen Göteborg- Trollhättan. Den befintliga industriella verksamheten inom centrumområdet avses inlösas och omlokaliseras inom kommunen. Området vid älvstranden, förutom det före detta reningsverket, består av särskilt värdefull natur med hävdade strandängar och är av riksintresse för naturvård och rörligt friluftsliv. I riksintresset för naturvård ingår också Hållsdammsbäcken och Lodingebäcken. Väg 45 och NorgeVänernbanan är också av riksintresse. För älvstranden råder strandskyddsförordnande 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.

På berget norr om Kilandavägen mellan befintlig värmecentral och Väg 45

redovisas fornlämningen RAÄ 70. Fornlämningen skall enligt tillhörande beskrivningstext utgöras av en lätt övertorvad, ca 8x 6 m stor stensättning, vilken markerar en järnåldersgrav. I samband med en arkeologisk utredning hösten 2000 har platsen besökts men stensättningen har inte kunnat lokaliseras. Trafikplatsen med cirkulationsplats och lokalvägar gör intrång i bergskanten mot nuvarande vägar. Sannolikheten för att dessa bergsskärningar skall skada fornlämningen är liten då den hittillsvarande undersökningen tyder på att dessa delar inte innehåller några rester av fornlämningen. Platsen kommer att studeras ytterligare av Lödöse museum. Sannolikt erfordras en förundersökning inom området.

Den av länsstyrelsen i samrådsyttrandet omnämnda fornlämningen RAÄ- 19 utgörs av en stenåldersboplats vid Lillbacka som är belägen utanför planområdet och berörs därvid inte av väg- eller järnvägsutbyggnaden.

Fornlämningen RAÄ- 23 är belägen söder om Lahallsvägen och utanför planområdet men kan komma att beröras vid en eventuell förbättring av denna angoringsväg för bostadskvarteret norr om vägen. Fornlämningen kan utgöras av en eventuell stenåldersboplats med okänd utsträckning. Platsen förutsätts kunna studeras ytterligare av Lödöse Museum och behov av en förundersökning kan inte uteslutas.

Den av länsstyrelsen i samrådsyttrandet redovisade milstenen i Trollevik är enligt länsstyrelsens bifogade karta redovisad vid vägen strax söder om industriområdet i Nol Syd och kommer därför att beskrivas i detaljplaneförslaget för denna sträcka av väg- och järnvägsutbyggnaden.

Omgivning

Området med sitt centrum har ett mycket strategiskt läge:

- befolkningsmässigt centralt i Ale kommun
- i Nödinge som med södra Nol har c:a 5500 invånare
- Vid Väg 45 och järnvägen där c:a 18000 fordon på riksvägen och c:a 6000 fordon på lokalvägen samt c:a 55 tåg går igenom planområdet varje dygn (år 2010 samt efter väg- och järnvägsutbyggnaden c:a 23000 respektive c:a 8000 fordon/årsmedeldygn och c:a 150 tåg/dygn inklusive pendeltågstrafik)
- i anslutning till bostadsbebyggelse, gymnasieskola och vårdcentral mm
- på alven passerar c:a 3000 fartyg och 4000 fritidsbåtar per år

Geotekniska förhållanden

Geotekniska utredningar har utförts av GF- Geoteknik 1993-11-03 och 1994-10-25 för centrumutbyggnaden. Tidigare och sedan år 1959 har 13 geotekniska utredningar gjorts inom planområdet för skilda projekt. Vidare ingår området i

den del av Göta älvs dalgång för vilken SGI och berörda kommuner m fl gjorde en skredriskanalys 1994. I samband med planeringen för den framtida vägen och järnvägen har ett omfattande geotekniskt utredningsarbete för området utförts av AB J&W inför upprättandet av förslag till arbetsplan/järnvägsplan och ifrågavarande 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 - >35 m. Ovan berget finns ett lager friktionsjord och lokalt förekommer skikt av friktionsjord även inlagrat i leran.

I området omkring det f.d. reningsverket finns en upp till 5-7 m tjock sandavlagring ovanpå leran. Leran i de övre lagren är mycket sättningsbenägen och måste huvudsakligen betraktas som normalkonsoliderad till ett djup av minst 15 m. Därunder är leran delvis svagt överkonsoliderad. Långtidsbundna sättningar orsakas av varje tillkommande belastning och sättningarna blir förhållandevis stora även för små lastökningar.

Vid väg- och järnvägsutbyggnaden bör höjdsättningen i möjligaste mån ansluta till befintliga marknivåer men uppfyllnader kan ej undvikas eftersom hänsyn måste tas till älvens högvattennivå. För att inte stora sättningar skall uppkomma måste uppfyllnaderna begränsas eller alternativt utföras med lätt fyllning så att full eller delvis full lastkompensation erhålles. Även grundförstärkning med exempelvis 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 det pågående arbetet med att upprätta arbetsplanen och järnvägsplanen.

Stabilitetsförhållanden

För området vid Hållsdammsäckens bäckravin mellan Nödingevägen och nuvarande Väg 45 är säkerheten mot skred ej tillfredsställande. Härvid kan följande redovisning från den geotekniska utredningen till detaljplaneförslaget redovisas.

Terräng- och jordlagerförhållanden

Bäckravinen är som mest ca 4-5 m djup och har en meandrande sträckning. De brantaste slänterna är belägna i bäckkrökarnas "ytterkant". Jordlagren i anslutning till bäckravinen utgörs överst av en blandning av ca 1-2 m fyllnadsmassor. Därunder följer lera till ca 11 till 25 m djup.

Lerans skjuvhållfasthet uppgår till ca 15 kPa i markytan och ökar svagt mot djupet. Leran kan betraktas som mellansensitiv och kvicklera har ej påträffats. Uppmätta portryck motsvarar en grundvattenyta ca 2,7-3 m under markytan och bakom släntröner samt en grundvattenyta som sammanfaller med markytan/bäcken längst ned i bäckravinen.

Stabilitetsförhållandena vid Hållsdammsbäcken har studerats i 5 st sektioner varvid man funnit att de rådande stabilitetsförhållandena ej är tillfredsställande inom stora delar av bäckravinen.

Stabilitetsförbättrande åtgärder

Stabiliteten förbättras förslagsvis genom en kombination av omgrävning av bäcken, utfläckning av slänterna i bäckravinen samt kulvertering. Huvuddelen av bäckravinen torde kunna åtgärdas genom en omgrävning av bäcken i kombination med utfläckning av slänterna. I området längst uppströms, närmast trumman under Nödingevägen, är utrymmena dock så begränsade att en kulvertering sannolikt torde bli nödvändig. En möjlig åtgärd är att bäckfåran flyttas ca 5 m samtidigt som slänten fläckas ut. Omfattningen på de stabilitetshöjande åtgärderna beror dock på hur marken kring bäckravinen framgent kommer att bebyggas och belastas.

Området kring Trollevik strax öster om nuvarande Väg 45

"Utredningar i samband med upprättandet av arbetsplan och järnvägplan för Väg 45 - NorgeVänernBanan har nu visat att de i SGIs skredriskanalys (1994) gjorda beräkningarna har utförts under antaganden "något på säkra sidan". Vägen - och den nya järnvägen - kommer endast marginellt att påverka totalstabiliteten, eftersom grundförstärkning utförs för båda anläggningarna. För lokalvägen, som ligger inom det orangemarkerade området, utförs förstärkning med kalkcementpelare till fast botten i samband med breddning av vägen och därmed förbättras stabiliteten för lokalvägen avsevärt. Stabiliteten kan därmed anses vara tillfredsställande för de inom planområdet ingående anläggningarna."

Med undantag för området vid Hållsdammsbäcken är totalstabiliteten i planområdet tillfredsställande även efter det att planen har genomförts. Se även sammanfattningen av ändringsförslagen under rubriken SAMRÅDSREDOGÖRELSE.

Bebyggelse- och anläggningsområden

I och invid området finns ett handelscentrum, Ale Torg, en servicebutik, två bensinstationer, bilförsäljning och en sedan tidigare industriell verksamhet i form av mekanisk verkstad och bilverkstad med viss bildelsförsäljning. Vid älvstranden finns en småbåtshamn och ett fd reningsverk med viss kvarvarande kommunal verksamhet. Mellan älvstranden och centrumområdet samt parallellt med järnvägen Göteborg- Trollhättan är riksvägen utbyggd med fyra körfält till Norra Kilandavägen och norr därom med två körfält. Angöring till Nödinge och Södra Nol sker via två signalreglerade plankorsningar. En i söder för bl a nordgående trafik till Nödingevägen och Backavägen och en i norr till Nödingevägen, Norra Kilandavägen och Alevägen. Vid Nödingevägen är en busshållplats belägen vid bensinstationerna i centrumområdets norra del och en busshållplats mitt för gymnasiet. Bussen har tills vidare en provisorisk genomfart genom centrumområdet. Planområdet gränsar i sin östra del till Ale Torg, bostadsbebyggelsen, Ale Gymnasium och en panncentral.

Enligt planförslaget redovisas att den kvarvarande industriella verksamheten inom fastigheterna Nödinge 38:15, 38:16 och 38:24 avses inlösas och omlokaliseras inom kommunen. Fastigheten Nödinge 38:24 skall återanvändas för handelsändamål. Byggnaderna inom Nödinge 38:15 och 38:16 avses rivas så att utrymme kan tillskapas för en angöringsramp från riksvägen och en rondell med anslutning till lokalvägen. Genom denna lösning kan också parkering för den södra delen av Ale Torg, den nya affärsverksamheten inom Nödinge 38:24 och pendelstationen på lämpligt sätt anordnas. Den södra delen av Ale Torg förutsätts kunna göras bilfri och i samband med den fortsatta planeringen ges en utbyggnadsmöjlighet med en mer tilltalande utformning och bli en inbjudande entré vid torgets södra del.

NÖDINGE CENTRUM

Enligt förutsättningarna i samrådsredogörelsen undantas området öster om den befintliga lokalvägen vid Ale Torg från den nu aktuella detaljplanen. Planeringen för den fortsatta utvecklingen inom Ale Torg får därför ske i särskild ordning.

Påverkan och angöringsmöjligheter till Ale Torg till följd av utbyggnaden av Väg 45 till fyrfältsväg och NorgeVänernbanan med dubbelspår redovisas enligt följande.

Väg- och järnvägsutbyggnaden innebär att väg och spår flyttas 20- 30 m längre västerut, närmare Göta älv. Lokalvägen dras förbi OK/Q8- tomten och väster om denna. Förändringarna innebär bl a att Ale Torg kan tillgodogöra sig mark bl a för utbyggnad av parkeringsytor och förbättring av angöringen.

Södra delen (gamla centrum) kompletteras med fler parkeringsplatser närmast Väg 45 och vid lokalgatan i söder. Infart till Ale Torg från söder föreslås ske från avfartsrampen vid Väg 45 via en rondell direkt in i centrum.

Söder om lokalvägen och rondellen finns utvecklingsmöjligheter för handelsverksamheter inom dels Nödinge 38:24 och dels vid den gamla OK-tomten, Nödinge 38:23.

Inom centrumområdets norra del förändras trafiklösningen varvid tomtytorna vid bensinstationerna och kring serviceaffären samt Mc Donalds behöver om-disponeras. Även bostadsparkeringen inom Nödinge 1:29 behöver förändras varvid del av marken tillsammans med den kommunala fastigheten Nödinge 1:224 också föreslås kunna användas för handelsändamål.

Infart från norr sker via den befintliga rondellen som även trafikmatar OK/Q8, Preem, den befintliga affärsbyggnaden och den nya byggrätten för handel vid Norra Kilandavägen. Utfarten mot Norra Kilandavägen behålls för inlastning till handelstomten och för bostadsangöringen. Rödklövergatan behåller sin sträckning mot rondellen. Den mellersta infarten till Ale Torg från Nödingevägen bibehålls.

Parkeringsplatserna för bostadshusen norr om Rödklövergatan byggs om med garage i anslutning till handelstomten. Genom en omdisponering av området mellan Norra Kilandavägen och bostadshusen kan fler parkeringsplatser för bostäderna anläggas som ersättning för de befintliga platserna inom den blivande handelstomten.

Gångstråket från pendelstationen och bussterminalen leds genom centrum och sedan vidare till gymnasiet och bostadsområdena åt öster. Bussgatan genom centrum tas bort och den befintliga bussterminalen utmed Vitklövergatans västra sida kan utnyttjas för kantstensparkering.

Gång- och cykelstråk skapas dels utmed lokalgatan fram till trafikplatsen vid OK/Q8 och bibehålls från Vitklövergatan förbi den stora centrumbyggnaden, mellan Preem och affärsbyggnaden samt fram till trafikplatsen.

Angöringen till Ale Gymnasium förbättras och gymnasiet med sin naturpark görs synligt från riksvägen och järnvägen mot älvstranden. Denna förändring har stor betydelse från stadsbyggnadssynpunkt och är tillsammans med pendelstationen en identitetsskapande åtgärd enligt de principiella förutsättningar som diskuterats i den fördjupade översiktsplanen.

Som ovan redovisats utökas parkeringsytan vid Ale Torg genom att lokalvägen flyttas åt väster och parkeringens entréförhållanden ändras. Den lokala busslinjen flyttas till Nödingevägen.

I anslutning till det gestaltungsprogram som bl a ligger till grund för väg- och järnvägsutbyggnaden med grönytor som gränsar till vägen och järnvägen föreslås Ale Torg kunna ges en mer tilltalande utformning genom en trädplantering utmed lokalvägen och inom parkeringsytorna. Saneringen av de befintliga industribyggnaderna och möjligheten att framledes kunna bygga om den södra delen av Ale Torg bidrar också, som tidigare redovisats, till en bättre gestaltning av området.

Skyltning

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

Befintlig skyltning inom det blivande väg- och järnvägsområdet kommer att inlösas. För de affärsfastigheter som är belägna vid vägen kommer frågan om bygglov för skyltar att prövas i samråd med Vägverket och enligt ovanstående inriktningsförslag. Berörda områden vid vägen där behov av skyltning kan förväntas uppkomma har kompletterats med en planbestämmelse med detta inriktningsförslag för skyltningen.

Skyddsrum

Skyddsrumsbesked skall sökas.

Friytor

Enligt illustrationskartan till väg- och järnvägsutbyggnaden redovisas de friytor som avses gräsbesås och planteras. Skötselansvaret redovisas i genomförande-beskrivningen. Friytorna inom den allmänna platsmark som utgör vägområde sköts av Vägverket och inom järnvägsområdet sköts friytorna av Banverket. Friytorna inom allmän platsmark markerad med Natur₁ på plankartan sköts av kommunen. Området vid älvstranden (Natur₃) skall hävdas i enlighet med projektet tillhörande plan för kompensationsåtgärder med skötselplan, som är under utarbetande, och som syftar till att säkra den biologiska mångfalden. Huvudinriktningen är att ordna skötseln exempelvis genom betesdrift och där detta ej är möjligt genom slätter.

Säkerställande av skötseln 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 naturvårdsinrånget 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.

Hållsdammsbäcken och Lodingebäcken, som båda är av riksintresse för naturvården, skall sammanföras till en punkt väster om den f. d. OK- tomten. Vattnet leds under väg- och järnvägsbroar samt i en omgrävd bäckfåra väster om teknikområdet. Med för fiskvandringen iordningställd botten ansluts den nya bäckfåran till den befintliga Hållsdammsbäcken väster om spåren.

Miljömål

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

De lokala miljömålen redovisas i ett miljöprogram som antogs av Ale kommun 1999-12-13. Bl a redovisas följande åtgärds mål för tiden från år 2000 till år 2010 under de kapitel som handlar om Frisk luft, Ingen övergödning och En god byggd miljö.

Halten kväveoxider i Göta älvdalen skall ha minskat med 15%.

Halten VOC i Göta älvdalen skall ha minskat med 15%.

Fordonstrafiken på RV 45 skall ha minskat med 5%.

Det skall finnas minst tre pendelstationer i Ale kommun.

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

Inga bostadshus skall ha mer buller än 65 dBA utomhus.

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

Markvibrationer på lerområden orsakade av trafiken skall vara undanröjda.

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

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

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

Enligt förutsättningarna i MKB:n kommer fordonstrafiken norr om Bohus att öka med knappt 2% årligen eller med c:a 20% från år 1998 till år 2010. Härvid följs de förutsättningar som Statens institut för kommunikationsanalys 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 kännbar vid 1 mm/s.

Av ovanstående redovisning framgår det att betydande miljöförbättringar utöver de som kommunen angett i sitt miljöprogram år 1999 erhålles vid

väg- och järnvägsutbyggnaden trots att vägtrafiken ökar med minst 10% fram till år 2010. Det kan vidare noteras att den trafikökning om c:a 1% årligen som kommunfullmäktige beslutade om i samband med den fördjupade översiktsplanen år 2000 kan antas avse ersätta den minskning om c:a 0,5% årligen, som man tidigare i miljöprogrammet tagit ställning för.

Miljökvalitetsnormer

Frågan om utbyggnadskonsekvenserna av planförslaget i förhållande till miljö-kvalitetsnormerna har diskuterats i MKB-arbetet och i relation till hur konsekvenserna av väg- och järnvägsutbyggnaden förhåller sig till miljömålen. När MKB:n för arbets- och järnvägsplanen arbetades fram fanns miljökvalitetsnormer för bly, svaveldioxid och kvävedioxid. Miljökvalitetsnormer gäller numera för tillåten halt av bly, svaveldioxid, kväveoxider, kvävedioxid och partiklar i utomhusluft. I syfte att klarlägga konsekvenserna av utbyggnaden införs följande redovisning i planbeskrivningen.

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

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

Kväveoxider, kvävedioxid

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

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

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

Utveckling:

Utsläppsmängderna av kväveoxider har på den aktuella sträckan mellan Agnesberg och Älvängen beräknats minska med 55-60 % mellan år 1998 och 2010 trots den trafikökning som väntas på Väg 45. Den beräknade minskningen

indikerar med stor säkerhet att 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 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 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 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 lägen i regionen, dit Nödinge 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 Nodinge. 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.

För att motverka ökning av biltrafiken, görs en regional satsning på kollektivtrafik m m. Ombyggnad av Väg 45 och NorgeVänernbanan inom planområdet är ett led i dessa satsningar och ger framförallt avsevärt förbättrade förutsättningar för ökad tågtrafik med möjlighet till ett starkt ökat kollektivt resande genom införande av pendeltåg. Kollektivtrafiken ökar också genom en förbättrad busstrafik.

Trafik

Förslaget till ny trafiklösning följer förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen och resultatet av det pågående arbetet med att upprätta en arbetsplan för riksvägens utbyggnad och en järnvägsplan för järnvägens utbyggnad med dubbelspår. En viktig förändring mot förslaget i den fördjupade översiktsplanen och en bearbetning av detsamma består dock av att Nödinge erbjuds en angöring för den nordgående riksvägstrafiken vid centrumområdets södra del. Från ett avfartsfält utmed riksvägen redovisas en avfart mot en rondell som fördelar trafiken till lokalvägen och de närbelägna parkeringsplatserna. Pendelresenärerna erbjuds härvid en parkeringsplats på rätt sida om lokalvägen med en bekväm och trafiksäker anslutning mot pendelstationen samtidigt som affärsparkeringen inte belastas av pendelresenärer. Lokalvägen från Bohus och Stora Viken förs in mot Nödingevägen och ansluts mot en rondell vid infarten till gymnasiet. Härvid underlättas hastighetsanpassningen till 30 km/h genom centrumområdet.

Trafikplatsen norr om centrumområdet byggs ut enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen med bro över vägen och järnvägen, ramper mellan vägen och dubbelspåret samt högersvingar in och ut från en rondell med anslutning till lokalvägssystemet. Rondellen placeras så nära riksvägen att lokalvägen kan förläggas väster om OK/Q8- tomten vilket i väsentlig omfattning underlättar trafiksituationen vid bensinstationerna. Vidare mildras intrånget i bergspartiet norr om rondellen i avsevärd omfattning i förhållande till redovisningen i den fördjupade översiktsplanen. Lokalvägen flyttas längre åt väster vilket ökar parkeringsytan vid Ale Torg samtidigt som den ges en direkt anslutning till lokalvägen. Utfarten mot Norra Kilandavägen behålls för inlastning till handels- tomten öster om OK/Q8 och för bostadsangöringen. Rödklövergatan behåller sin sträckning mot rondellen.

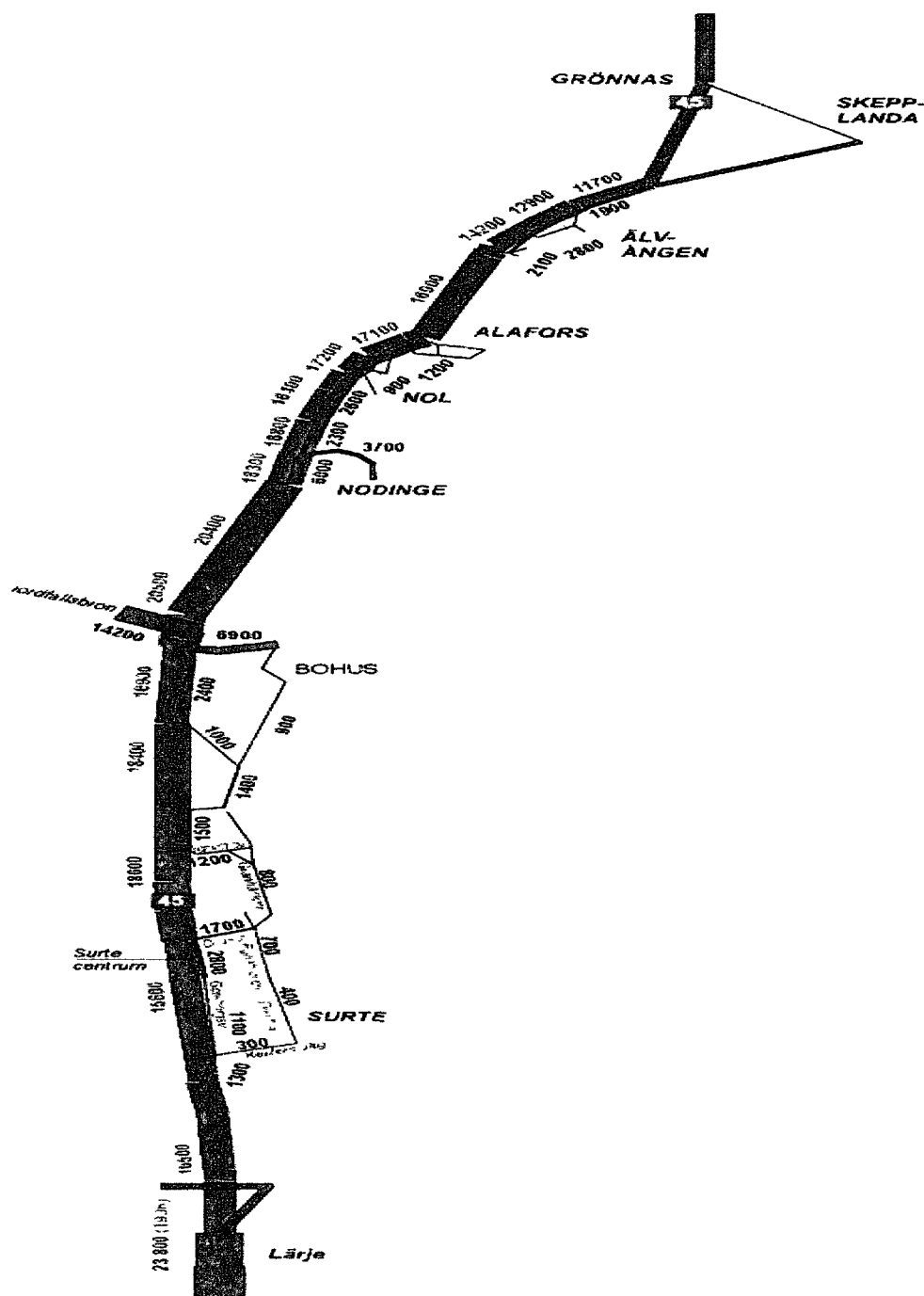
Älvstranden och båthamnsområdet görs tillgängligt för all trafik via bron vid trafikplatsen och en lokalväg väster om dubbelspåret till båthamnen och för gångtrafik via pendelstationen.

I anslutning till de framförda synpunkterna under samrådet har plankartan kompletterats med ett utfartsförbud mellan kvartersgränser och allman plats/väg och en förlängning av miljöprioriteringen av lokalvägen till gymnasierondellen. Vidare har lokalvägskurvan norr om Trollevik rätats.

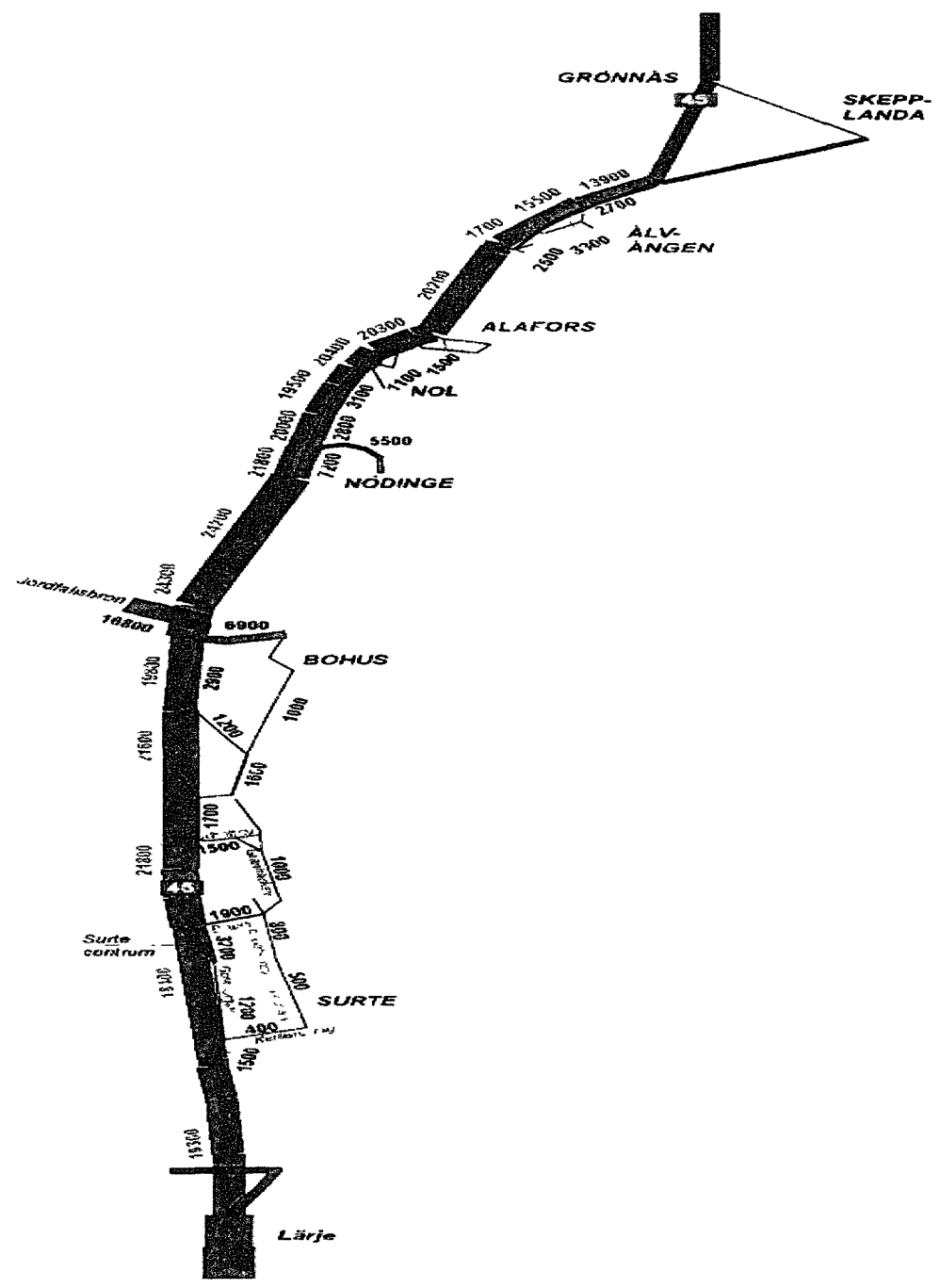
Trafikmängderna på riksvägen och lokalvägarna redovisas på trafikflödesbilder, se sidorna 22- 24, från miljökonsekvensbeskrivningen.



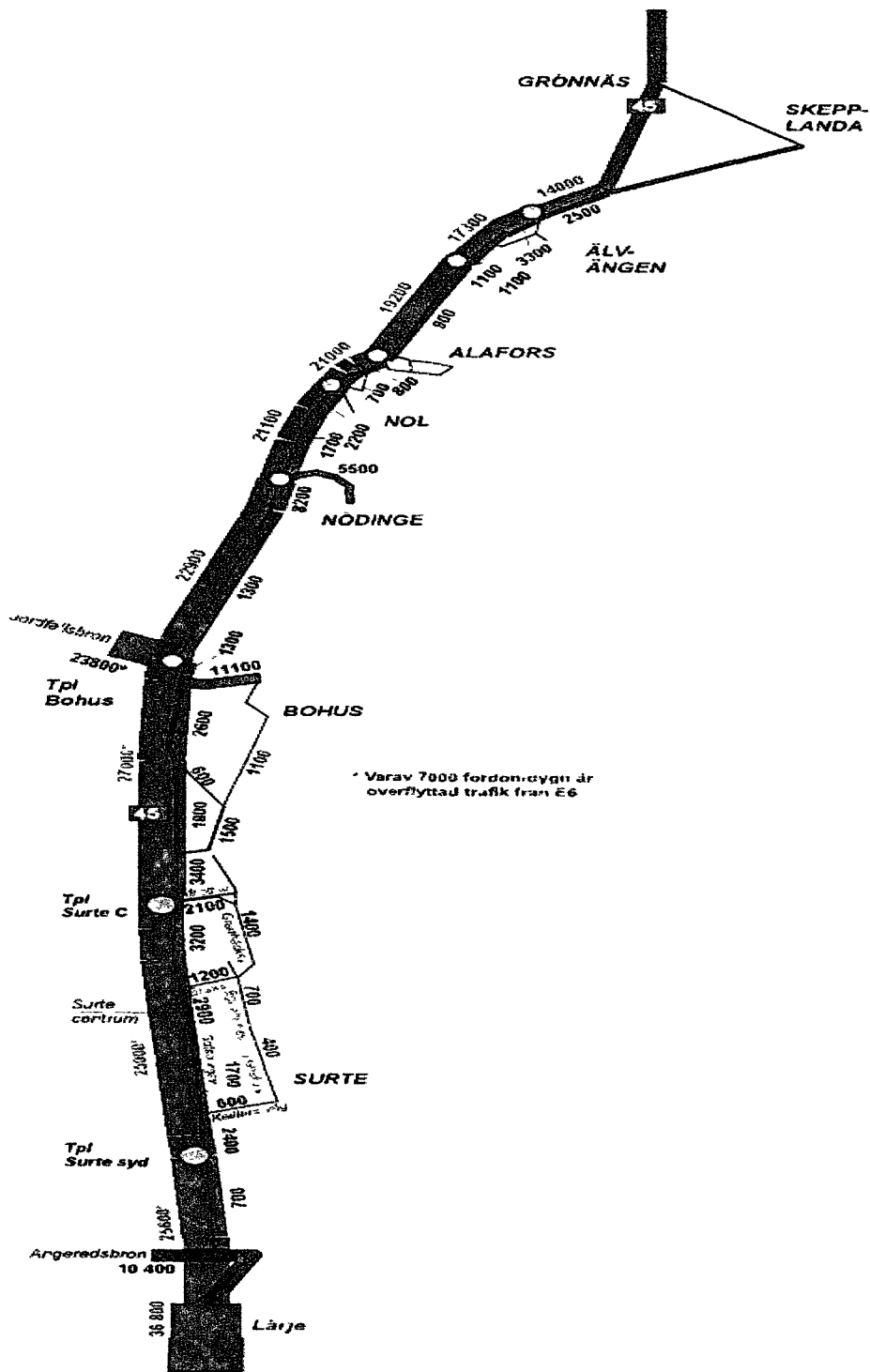
Trafikmängder Lärje- Älvängen



Fordon per dygn (ÅDT) 1998



Fordon per dygn (ÅDT), nollalternativ



Fordon per dygn (ÅDT) 2010 efter ombyggnad

Gång- och cykeltrafik

Enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen och det pågående arbetet med arbetsplanen byggs en gång- och cykelväg utmed lokalvägen i dess sträckning från Surte- Älvängen. I anslutning till rondellen vid gymnasieutfarten förs gång- och cykeltrafiken dels på den befintliga GC-leden på Ale Torg och dels vidare utmed lokalvägen förbi infarterna till Ale Torg. Genom att busstrafiken flyttas till lokalvägen väster om centrumanläggningen förbättras trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. Gång- och cykeltrafiken ges också en bekväm och trafiksäker anslutning mot gång- och cykelstråket förbi Ale Gymnasium åt öster och i övrigt mot bostadsområdena. Mot väster kan gång- och cykeltrafiken korsa vägen och järnvägen planskilt vid trafikplatsen och pendelstationen (obs, dock ej cykeltrafik på pendelbron). Vid älvstranden kan sedan gång- och cykeltrafiken föras mot Stora Viken utmed en serviceväg till bron norr om Eka eller via den planskilda korsningen i Stora Viken på gång- och cykelvägen längs lokalvägen mellan Nödinge- Bohus.

Parkering

Ale Exploatering AB har redovisat hur parkeringsfrågan vid Ale Torg kan lösas i samband med den fortsatta planeringen inför den framtida utbyggnaden. Av denna parkeringsutredning framgår bl a att c:a 760 parkeringsplatser kan erhållas vilket skall ställas mot det bedömda behovet om c:a 780 platser som efter minskning genom samnyttjande uppgår till c:a 660 parkeringsplatser. I det nu aktuella planförslaget kan det redovisas att ytterligare c:a 115 parkeringsplatser kan tillskapas vid Ale Torg när lokalvägen flyttas åt väster.

För befintliga bostäder har man idag ett tillräckligt antal parkeringsplatser. Ombyggnad till garage pågår i viss omfattning. Utmed Rödklövergatan/Norra Kilandavägen finns idag 165 platser. Efter ombyggnaden enligt detaljplane-förslaget finns det c:a 140 platser för bostäderna och lika många inom den nya handelstomten öster om OK/Q8- tomten plus en möjlighet till samnyttjande om c:a 20 platser.

Enligt planförslaget anvisas en särskild parkeringsplats, som rymmer c:a 80 platser, för pendelresenärerna vid den södra infartsrondellen. Vid behov kan denna pendelparkeringsplats utökas.

Övrig parkering förutsätts anordnas inom respektive tomt.

Kollektivtrafik

Enligt förutsättningarna i fördjupningarna av översiktsplanen för Nödinge och Göta älvs dalgång samt kommunens kollektivtrafikutredning föreslås den framtida kollektivtrafiken baseras på tågpendling och/eller snabbbusstrafik. Den lokala trafiken förutsätts darvid 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. I den fördjupade översiktsplanen för Nödinge har en sådan lokal busslinga redovisats. Förutom hållplatserna vid Alsback och Trollevik kommer ytterligare hållplatslägen att redovisas i samband med det framtida arbetet med kollektivtrafikutbyggnaden.

Kommunens kollektivtrafikutredning har bilagts planförslaget.

Störningar

Enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång och MKB-arbetet för projektet behöver bostadsbebyggelsen i planområdets sydliga och nordliga del skärmas mot störande trafikbuller. I den sydliga delen är avskärmningen redovisad med tomtskarmar vid bostadsbebyggelsen och en bullervall. I den nordliga delen vid Trolleviksbebyggelsen är bulleravskärmningen redovisad med en glasad skärm och bullervallar. För en begränsad del av bostadsbebyggelsen föreslås ytterligare bullerskyddsåtgärder i form av bättre fasadisolering mm. Omfattningen av bullerskyddsåtgärderna har på ett detaljerat sätt redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen.

Planförslaget innefattar inte någon förändring av läget för bensinstationerna, som sedan tidigare har en lokalisering i enlighet med förutsättningarna i planeringsreglerna för godtagbara avstånd mellan bensinstationer och bostadsbebyggelse.

Vad gäller övriga miljöfaktorer hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen.

Teknisk försörjning

En Va-utredning har tidigare utförts av GF-konsult för centrumområdet och en Va-redovisning mm i väg- och järnvägsbyggnadsprojektet i samarbete med kommunens tekniska kontor har utarbetats enligt följande.

Avvattning väg och järnväg

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

Vägytan avvattnas där det är möjligt med öppna vägdiken där intagsbrunnar och ett ledningssystem leder vattnet till ett dike mellan väg och järnväg för att sedan transporteras i utloppsledning under järnväg och via diken och sedimenteringsdammar till älven. Diket mellan järnvägen och servicevägen förses med en avstängningsanordning som gör det möjligt att hindra att förorenat väg-dagvatten 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 vägdiken. I övrigt sker dränering med dräneringsledningar som knyts ihop med ovanstående system.

I de gräsbevuxna öppna vägdikena kommer det att ske en rening av dagvattnet genom en vegetativ metod innan det släpps ut i recipienten. Dikena sektioneras så att det vid en eventuell olycka enbart är en begränsad sträcka som påverkas.

Där vägen passerar samhällena och det är murar utmed vägkanterna avvattnas vagytan med dagvattenbrunnar och ledningssystem.

Utlopp i Göta Älv inom Nödingeområdet kommer att ske i följande sektioner enligt redovisningen i arbetsplanen/järnvägsplanen och detaljplanekartan:

- 11/720, 11/950, 12/220, och 12/880

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.

Spillvattenpumpstationen i Nödinge syd rivs och ersätts med en ny pumpstation väster om järnvägen inom den gamla reningsverkstomten.

Omläggning av tryckspillvattenledning kommer att utföras från pumpstation i sektion 11/800 söderut mot sektion 11/400. Eventuellt kan den nya ledningen placeras i lokalvägen.

Omläggning av spillvattenledning och dagvattenledning i sektion 12/300 (ca 80 m) kommer att utföras.

Omläggning el- och teleledningar m fl

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

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

Återvinningsplats

En återvinningsplats finns vid Norra Kilandavägen. Vid Backavägen och utanför planområdet finns det möjlighet att anlägga ytterligare en sådan.

Sophanterings- och återvinningsfrågorna för butikerna löses inom centrumbyggnaderna.

Administrativa frågor

Genomförandetiden är satt till tio år efter det att planens antagandebeslut vunnit laga kraft.

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

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

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

Planeringsarbetet har utförts i samverkan med projektledarna Claes Hulegårdh vid Vägverket samt Bo Larsson och Christer Rheborg vid Banverket. Scandiaconsult Sverige AB och AB Jacobsson & Widmark har medverkat med utformningen av trafiklösningen och geotekniska frågor mm samt Arkitektringen AB med miljökonsekvensbeskrivningen. GF-konsult AB har upprättat fastighetsforteckningen och medverkat vid upprättandet av genomförandebeskrivningen. Aspekt Arkitektgrupp Ab har medverkat vid planeringen för handelstomten vid Norra Kilandavägen.

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 100 m från älvstranden ändrats till:

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

Med anledning av skrivelsen från tekniska nämnden har planförslagets redovisning av u- områden kompletterats enligt följande:

Den befintliga va- ledningen mellan Norra Kilandavägen och Rodklövergatan markeras med ett u- område inom bostadskvarteret. Va- ledningen söder om Norra Kilandavägen markeras med u- område vid den norra delen av handelskvarteret. Den kommunala ledningen som går igenom OK/Q8- tomten markeras med u- område varvid utbyggnadsmöjligheten för bensinstationen anpassas till denna förändring. Ändringen av planförslaget har tillstyrkts av OK/Q8 vid ett kompletterande samråd. Den befintliga va- ledningen vid nuvarande lokalväg väster om Ale Torg markeras med ett u- område inom det blivande parkeringsområdet. Va- ledningen vid Svetsvägen och i Hållsdammsbackens ravin föreslås flyttas till lokalvägen i samband med den förnyade planläggningen för berord del av kvarteret. Va- ledningen inom tomtskäftet till Nödinge 6:87 markeras med ett u- område inom tomtmarken enligt tillstyrkan från fastighetsägaren. Det kan för övrigt noteras att frågan om justeringen av planförslaget med u- områden för befintliga va- ledningar delvis kommer att regleras vid de avtal med de berorda fastighetsägarna som skall föregå ett antagande av planförslaget.

Med anledning av skrivelsen från Lidl kan följande kompletteringar noteras:

I syfte att tillgodose det framförda önskemålet har planförslaget justerats så att byggrätten för handelsändamål norr om Rödklövergatan givits en rektangulär utformning i berord del och anpassats till föreliggande ansökan om bygglov. Efter kompletteringen av plankartan med u- områden enligt redovisningen ovan har den ändrade plankartan ånyo tillstyrkts.

Med anledning av skrivelsen från Nödinge Båtklubb har planförslaget kompletterats enligt följande:

Efter samråd med båtklubben och Vagverket har planförslaget justerats enligt båtklubbens önskemål. Ändringen av redovisningen på plankartan har tillstyrkts av båtklubben.

Med anledning av skrivelsen från Stefan Karlsson, Nödinge 6:87, kan följande kompletteringar noteras:

Planförslaget har justerats enligt de framförda önskemålen varvid byggrätten har utökats åt söder med 4 m samtidigt som den befintliga va- ledningen har markerats med ett u- område på plankartan. Justeringen av plankartan har tillstyrkts av fastighetsägaren.

Med anledning av skrivelsen från Paul Carlgren, Trollevik 1:2, kan följande komplettering noteras:

I samråd med Vägverket och i syfte att tillgodose de framförda önskemålen har vägområdet minskats i princip enligt den kartredovisning som fastighetsägaren lämnat.

Del av fastigheterna Nödinge 38:24 m fl har undantagits från planförslaget enligt redovisningen i revideringen av genomförandebeskrivningen nedan.

Alafors 2002-06-19



Bert Andersson
Stadsarkitekt

BESLUT

Miljö- och byggnämnden har 2002-06-19 godkänt det utställda detaljplane-förslaget med de justeringar av detsamma som redovisats enligt ovan och med undantag för den del av Nödinge 38:24 m fl fastigheter som markerats på plankartan.

Vidare har miljö- och byggnämnden dels

föreslagit kommunfullmäktige att anta den del av planförslaget som berör Lids utbyggnad etapp 1 enligt markering på plankartan där genomförandefrågan har klarlagts och dels

föreslagit kommunfullmäktige att anta resterande del av planförslaget, med undantag för den del av Nödinge 38:24 m fl fastigheter som har markerats på plankartan, när genomförandeaftalet med Vägverket/Banverket och avtalet med Alexab angående parkeringsmarken utmed lokalvägen enligt förutsättningarna i planens genomförandebeskrivning har träffats.

Genomförandetiden beräknas till 10 år efter att respektive beslut om antagande vinner laga kraft.

Detaljplan 1 för väg- och järnvägsutbyggnad vid

Nödinge

I Göta älvs dalgång, Ale kommun i Västra Götalands län
Nödinge båthamn- Trollevik

Genomförandebeskrivning

INLEDNING

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

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Huvudmannaskap - allmän plats

Ale kommun är huvudman för allmän plats inom planområdet.

Ansvarsfördelning

Genomförandet av detaljplanen åvilar formellt följande ansvariga:

Vägverket är inom allmän platsmark och z- områden väghållare för Väg 45 inklusive anläggningar vid denna och trafikplatserna, Norra Kilandavägen samt den genomgående lokalvägen Bohus- Nol inklusive GC-leden utmed denna.

Västtrafik AB ansvarar för pendelstationen (trapphus, bro, pendelparkering och cykelparkering) inom allmän platsmark och järnvägsområdet Tj.

Banverket är såsom fastighetsägare ansvarig för järnvägsanläggningen inom Tj-området och servicevägens utbyggnad vars driftsansvar avses fördelas med övriga berörda fastighetsägare.

Respektive fastighetsägare är ansvariga för utbyggnad inom kvartersmark.

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

Ale Elförening är ansvarig för eldistributionen inom planområdet.

Göteborgs Energi AB är ansvarig för fjärrvärmedistribution.

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

TIDPLAN

Samråd	maj- september 2001
Utställning	mars- april 2002
Antagande	augusti 2002

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

GENOMFÖRANDETID

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

AVTAL

En överenskommelse beträffande detaljplane,- järnvägsplane,- och vagarbetsplanearbete har träffats mellan Ale kommun, Banverket Västra banregionen BV och Vagverket 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 genomförandeval 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.

Utbyggnaden av Ale Torg följer förutsättningarna i tidigare ramavtal och exploateringsavtal mellan Ale kommun och Ale Exploatering AB samt gällande detaljplan. Ale Exploatering AB har på sin bekostnad medverkat i att ta fram underlag i detaljplanearbetet. Ett kompletterande exploateringsavtal mellan kommunen och Ale Exploatering AB skall upprättas inför genomförandet av detaljplanen med hänsyn till den förändrade trafiklösningen och den därmed sammanhängande angöringsmöjligheten till torget. Plan- och exploateringskostnaderna för den norra affärstomten vid Norra Kilandavägen kommer att regleras vid kommunens tomtförsäljning.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

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

Fastighetsbildning m m

Banområdet

En järnvägsfastighet (Tj- område) avses bildas genom fastighetsreglering så att befintligt järnvägsområde, Nödinge-Kullen 1:16 m fl fastigheter, flyttas åt väster och breddas. Härvid kommer mark från de privata fastigheterna Nödinge 2:37, Nödinge-Kullen 1:4, 1:7 och s:1 att behöva inlösas och det befintliga järnvägsområdet överförs till kommunens fastigheter Nödinge 1:27 och 38:2. 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:

Nödinge 38:15 (Nödinge Bilv. Erlands AB) samt Nödinge 38:16 och 38:24 (Börjessons Mekaniska AB) avses inlösas. Del av fastigheterna tillsammans med del av 38:14 överförs genom fastighetsreglering till Nödinge 38:2 medan övriga delar tillsammans med del av Nödinge 38:2 bildar den fastighet som enligt plan är avsedd för handelsändamål. Del av Nödinge 38:17 (OK/Q8- tomten) och 38:23 överförs till Nödinge 38:2, natur samt vägområde. Dessutom skall vägmark tillföras fastigheten 38:17 från Nödinge 38:2 och 1:27. Parkeringsmarken vid Ale Torg, Nödinge 38:8, 1:23 och 38:14 skall tillföras vägmark från Nödinge 38:2. Del av Nödinge 1:29 skall överförs till Nödinge 1:27, dessutom skall Nödinge 1:29 och 1:224 tillföras mark från Nödinge 1:27. Trollevik 1:1 avses inlösas med tanke på det bullerutsatta läget. Del av Trollevik 1:2 och 2:1 avses inlösas och tillföras vägmarken. För de från natursynpunkt intressanta strandängarna skall hela eller delar av fastigheterna Nödinge 2:37, 3:6, Nödinge Kullen 1:4, 1:7 och s:1 inlösas om fastighetsägarna begär det.

Vägrätt

Den befintliga vägrätten inom Nödinge 1:27 och 38:2 för det allmänna vägnätet utökas med den mark kommunen förvärvar för avsett ändamål inom fastigheterna Nödinge 3:17, 1:10, 2:8, 33:1, 24:1, 25:1, 3:16, 1:11, 3:44, 2:37, 1:4, 1:7, 3:3, s/1, s/16, och Nödinge Kullen 5:1 samt 1:16. Upplåtelse av vägrätt i denna mark regleras i särskilt avtal mellan Ale kommun och Vägverket.

Samfälligheter

Utredning behövs av samfällighet Nödinge Kullen s/1 och Nödinge s/16 där denna berör allmän platsmark. Överföring av mark kan ske till de kommunala fastigheterna Nödinge 38:2 m fl.

Servitut och ledningsrätt

För mark som skall vara tillgänglig för allmän gångtrafik bildas servitut s k x-områden dels för gångbro vid pendelstationen och dels för serviceväg langs järnvägen. Tjänande fastighet blir den/de ombildade järnvägsfastigheterna. För mark som skall vara tillgänglig för allmän biltrafik bildas servitut, s k z-områden. Tjänande fastighet blir den/de ombildade järnvägsfastigheterna. 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.

Gemensamhetsanläggningar

Gemensamhetsanläggning bildas for gångstråk över Ale torg m m. Bildandet av gemensamhetsanläggning regleras i exploateringsavtal med Ale Exploatering AB.

Fastighetsplan

Fastighetsplan bedöms inte erfordras.

Ansökan om fastighetsbildning

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

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi


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

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

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

den norra affärstomten har Ale Exploatering AB och Aspekt Arkitektgrupp AB medverkat. Från GF Konsult har lantmätare Anders Bergquist medverkat. Arbetet med genomförandebeskrivningen har utförts i samverkan med projektledaren Claes Hulegårdh vid Vägverket samt Christer Rheborg vid Banverket.

Alafors 2002-02-27


Bert Andersson
Stadsarkitekt

REVIDERING

Planförslagets konsekvenser för fastigheterna Nödinge 38:16 och 38:24, Börjessons Mekaniska AB, och förslag om undantag av del av fastigheterna Nödinge 38:24 mfl enligt markering på plankartan

En förhandlingsgrupp bestående av representanter för Vägverket, Banverket och Ale kommun har fort en diskussion med agaren till rubricerade fastigheter angående förutsättningarna för en inlösen av desamma. Det har härvid framkommit att man hittills har utgått ifrån att ovan nämnda fastigheter skall inlösas i sin helhet med sina byggnader. Vidare skall fastigheten 38:15 med affärs- och verkstadsverksamhet inlösas från en annan agare. De delar av dessa fastigheter som ej tas i anspråk för trafikandamål sammanslås till en fastighet vars användning i planförslaget skall vara handelsandamål.

Under de med Börjesson pågående diskussionerna har det framkommit att de förväntningar på ersättningar för fastigheterna som Börjessons framfort pekar mot att de vida överstiger de hittills gjorda värderingarna. Kostnaden för nybyggnad inklusive tomtmark beräknas till drygt 20 miljoner kronor. Utöver den ersättning som är tänkt att tacka nybyggnation på annan plats, ställs också krav på ersättning för flyttkostnader, omställningskostnader, produktionsbortfall, förloade framtida hyresintäkter samt tackning av kostnader för juridisk konsultation i arendet.

Förhandlingsgruppens bedomningar av värdet av dessa poster kommer ej att nå upp till halva den ersättning Börjessons kan vanta krava. Man vet redan nu att parterna står mycket långt ifrån varandra. Detta har föranlett förhandlingsgruppen att se efter en annorlunda planlösning och låta Börjesson vara kvar på platsen med sin verksamhet. Den enklare verkstadsbyggnaden måste dock rivas.

Den nuvarande verksamheten bedrivs enligt Börjessons på ett bra sätt och man har inte planerat någon flyttning om inte väg/järnvägsprojektet aktualiserat frågan.

På de två nuvarande fastigheterna 38:24 med 4 235 m² och 38:16 med 2 695 m², totalt 6 930 m², finns byggnader på tillsammans 2 058 m² (räknat i markplan).

Alla beräkningar av ytor är gjorda från grundkartan för detaljplanen.

Markområde för handelsandamål anvisas i planförslaget med sammanlagt 7 155 m² och med byggrätt för befintlig byggnad och möjlig påbyggnad på tillsammans

2 194 m². Den nya fastigheten är en sammanslagning av rester av de tre aktuella och kommunal gatemark. Borjessons fastighetsägareintressen kan tillgodoses med en något större tomt än de tidigare två tillsammans

Ersättning för intrång och skador i övrigt kan med Borjessons mekaniska verksamhet varande kvar på platsen beräknas ifrån nya utgångspunkter. Detta skulle möjliggöra en överenskommelse i rimlig tid och med rimliga villkor för båda parter.

Ovanstående förslag är betingat av förhandlingslaget och Borjessons ersättningskrav för verksamheten som val överstiger dubbelt det värde om 7-10 Mkr för fastigheterna 38:16 och 38:24 som har diskuterats vid den tidigare värderingen. Förslaget innebär att industriverksamheten i området blir kvar eller att Borjesson själv i framtiden förändrar verksamheten inom området till handel enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen för Gota alvs dalgång. Med ett kvarvarande innehav av fastigheten 38:24 medföljer också ett ansvar för fastighetsägaren att förbättra stabiliteten vid Hållsdammsbacken söder om industribyggnaden.

Delar av fastigheterna 38:15, 38:16, 38:2, 38:23 och 38:24 innanför den föreslagna kvartersgränsen föreslås undantas från planförslaget inför antagandet av detaljplanen. Se markering på plankartan. Efter inlösen av föreslagen allmän platsmark inom 38:23, 38:24 och fastigheterna 38:15 samt 38:16 kan ett nytt planförslag för handel- och industriverksamhet inom det kvarvarande området bestående av återstående delar av 38:15, 38:16, 38:2 (gatemark), 38:23 och 38:24 upprättas

Tidplan

Den mindre del av planförslaget som omfattar den första etappen av Lidl's utbyggnad beräknas kunna antas under september månad och resterande del under december månad 2002.

Alafors 2002-06-19


Bert Andersson

Stadsarkitekt