



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

# **GÖTA ÄLVS DALGÅNG- ALE KOMMUN**

## **Detaljplan 2 Nol Syd, Västra Götalands län**

Väg 45 och NorgeVänernbanan mellan  
Trollevik- Nordängsvägen

### **BESLUT**

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

Detaljplan 2 för väg- och järnvägsutbyggnad vid

## Nol Syd

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

## Planbeskrivning

### HANDLINGAR

Planförslaget består av:

- plankarta med planbestämmelser
- gestaltungsprogram, Väg 45 och NorgeVänernbanan
- 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 NorgeVänernbanan vid södra Nol 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 och mittremsa samt med vägrenar. Järnvägen avses byggas med dubbelspår och med snabbtågsstandard. Detaljplaneförslaget redovisar också hur angränsande bostads- och industrikvarter samt naturmarken inom älvstrandsområdet föreslås kunna anpassas till den framtida väg- och järnvägsutbyggnaden.

### PLANDATA

Planområdet är beläget vid Väg 45 och NorgeVänernbanan i den västra delen av södra Nol. Det avgränsas i norr vid Nordängsvägen i Nol, i öster av befintliga

bostadshus, i söder av gränsen mellan Nödinge och Nol och i väster av älvstranden och industribebyggelsen. Området har en areal av c:a 26 ha. Marken ägs av Ale kommun, SJ och ett antal privata fastighetsägare.

#### TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Enligt kommunens översiktsplan Ale ÖP 90 redovisas området som ett befintligt bostadsområde i sin östra del. Axel Christiernssons verksamhetsområde har en viss utbyggnadsmöjlighet mot norr enligt gällande detaljplan. Regional samt nationell väg- och järnvägstrafik passerar utmed älvstranden samt mellan verksamhetsområdet och bostadsområdet. Strandängsområdet är av riksintresse med avseende på naturvård och rörligt friluftsliv. Väg 45 och järnvägen är också av riksintresse.

Enligt fördjupningen av översiktsplanen för Göta älvs dalgång- Ale kommun redovisas förutsättningarna för väg- och järnvägsutbyggnaden genom planområdet och lokalvägssystemet med GC-led samt förslag om miljöprioritering av lokalvägen från Gallåsvägen mot norr. Den närbelägna bostadsbebyggelsen avses bullerskyddas vid riksvägen. Inom älvstrandsområdet anvisas en möjlighet för en viss utveckling av Axel Christiernssons verksamhetsområde åt norr enligt gällande detaljplan och att området i övrigt skall bevaras som särskilt värdefull natur och hävdad strandäng.

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

Bland de miljökonsekvenser som sammanfattningsvis redovisades vid planeringen för Göta älvs dalgång- Ale kommun kunde det noteras att kultur- och rekreationsvärden inte skulle påverkas negativt. Genom att järnvägen föreslås flyttas närmare älvstranden påverkas dock naturvärdena vid denna i sådan omfattning att de måste kompenseras. Vidare att trafikbullret från riksvägen och järnvägen i stor omfattning behöver skärmars. Det noterades också att utsikten mot älven från de bostäder som ligger på samma nivå som riksvägen kommer att försämrats vilket kan ställa krav på glasade skärmar.

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

## ARBETSPLAN/JÄRNVÄGSPLAN

Enligt förutsättningarna i väglagen och lagen om järnvägsbyggande har ett förslag till arbetsplan för vägutbyggnaden och ett förslag till järnvägsplan för järnvägsutbyggnaden färdigställt av Vägverket Region Väst och Banverket Västra banregionen samt i samverkan med Ale kommun. Efter utställning av dessa förslag avses de godkännas av Vägverket/Banverket när regeringens beslut om 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**

Planförslaget kompletteras med utfartsförbud mellan kvartersgränser och allmänplats/väg.

Planbestämmelsen Natur<sub>3</sub> kompletteras med att ”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.

Markeringen för kraftledningen i planförslaget södra del utgår.

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

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

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

Grundkartan kompletteras med tidpunkt för flygfotografiet.

Planförslaget ändras så att miljöprioriteringen av Alevägen tas bort.

Planbeskrivningen har kompletterats beträffande naturområdena och skötseln av desamma.

Plankartan har kompletterats med namn på vattendragen och strandskyddets omfattning.

Planbeskrivningen har kompletterats med en redovisning om miljö kvalitetsnormerna.

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

### **Sammanfattning**

Planförslaget har redovisats för allmänheten vid ett allmänt samrådsmöte där framförda synpunkter har kommenterats. Se även 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 planförslaget på det nu färdigställda underlaget till arbetsplan/järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning samt övrigt utredningsmaterial och planbeskrivningen har förtydligats i detta avseende. Kommunens kollektivtrafikutredning har också bifogats planhandlingarna. Vid utställningen av detaljplaneförslaget kommer även arbetsplanen/järnvägsplanen med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt utredningsmaterial att hållas tillgängligt.

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

Vidare redovisar planförslaget ett intrång i det nordvästra tomthörnet av bostadsfastigheten Nol 3:77 i samband med utbyggnaden av GC- vägen.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### **Planområdet- nuvarande markanvändning**

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

### **Kultur**

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

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

älven vid vägutbyggnaden.

Den äldre delen av industribyggnaden och byggnadens fasad mot järnvägen inom Axel Christiernsson AB:s verksamhetsområde är av bevarandeintresse.

Byggnaden uppfördes 1910 för produktion av smörjoljor och verksamheten förvärvades år 1973 av Axel Christiernsson AB som bedriver och utvecklar en högkvalitativ fettproduktion.

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

### **Omgivning**

Området är starkt påverkat av den genomgående väg- och järnvägstrafiken. Bostadsbebyggelsen öster om lokalvägen har till stor del utsikt mot Göta älv i väster.

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

### **Geotekniska förhållanden**

Inom planområdet har det tidigare utförts ett begränsat antal geotekniska utredningar exempelvis av Geotekniska Byrån 1970-10-19, GF-Konsult 1972-01-27 och i samband med utbyggnaden inom Axel Christiernsson AB. Vidare ingår området i den del av Göta älvs dalgång för vilken SGI och berörda kommuner m fl gjorde en skredriskanalys år 1994. I samband med planeringen för den framtida väg- och järnvägsutbyggnaden har ett omfattande geotekniskt utredningsarbete för området utförts av AB J&W inför upprättandet av förslag till arbetsplan/-järnvägsplan samt 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- minst 20-30 m. Ovan berget finns ett lager friktionsjord och lokalt kan skikt av friktionsjord vara inlagrat i leran.

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



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

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

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

Vid detaljprojektering skall ytterligare geotekniska undersökningar utföras.

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

### Stabilitetsförhållanden

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

”Området kring Stenvägen strax öster om nuvarande Väg 45

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

Området kring Södra och Norra Ängsvägen och nuvarande Väg 45

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

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

### **Bebyggelse- och anläggningsområden**

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

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

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

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

## **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 verksamhetsfastigheter som är belägna vid järnvägen kommer frågan om bygglov för skyltar att prövas i samråd med Banverket/Vägverket och enligt ovanstående inriktningsförslag. Berörda områden vid vägen och järnvägen där behov av skyltning kan förväntas uppkomma har kompletterats med en planbestämmelse med detta inriktningsförslag för skyltningen.

## **Skyddsrum**

Skyddsrumskrav skall sökas.

## **Friytor**

Enligt illustrationskartan till väg- och 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 av Banverket. Friytorna inom allmän platsmark markerade med Natur<sub>1</sub> på plankartan sköts av kommunen.

Området vid älvstranden (Natur<sub>3</sub>) skall hävdas i enlighet med projektet tillhörande plan för kompensationsåtgärder med skötselplan, som är under utarbetande, och som syftar till att säkra den biologiska mångfalden. Huvudinriktningen är att ordna skötseln exempelvis genom betesdrift och där detta ej är möjligt genom slåtter.

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. N<sub>3</sub> - området

föreslås utgöra allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap. Servicevägen skall också upplåtas för allmän gång- och cykeltrafik, ingå i järnvägsområdet och anläggas av Banverket samt föreslås skötas av Banverket och berörda fastighetsägare gemensamt enligt nedanstående avtal beträffande bl a konsekvenserna av det kommunala huvudmannaskapet. Kompensationen för naturvårdsintrånget har redovisats i MKB- arbetet. Härav framgår det att fortsatt betesdrift skall stödjas genom avtal med markägarna. Genom det kommunala huvudmannaskapet föreligger det också en inlösensskyldighet för kommunen om en berörd fastighetsägare skulle komma att kräva detta. I så fall fortsätter betesdriften genom kommunens försorg. En fortsatt god naturhushållning av älvstranden och tillgänglighet till denna är ett huvudvillkor för den föreslagna järnvägssträckningen och dess genomförandemöjlighet. Konsekvenserna med anledning av det kommunala huvudmannaskapet kommer att regleras i avtal mellan kommunen och Banverket/-Vägverket inför antagandet av detaljplaneförslaget.

### **Miljömål**

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

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

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

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

Fordonstrafiken på RV 45 skall ha minskat med 5%.

Det skall finnas minst tre pendelstationer i Ale kommun.

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

Inga bostadshus skall ha mer buller än 65 dBA utomhus.

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

Markvibrationer på lerområden orsakade av trafiken skall vara undanröjda.

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

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

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

Enligt förutsättningarna i MKB:n kommer fordonstrafiken norr om Bohus att öka med knappt 2% årligen eller med c:a 20% från år 1998 till år 2010. Härvid följs de förutsättningar som Statens institut för kommunikationsanalys SIKA har redovisat under den senare högkonjunkturen. Trafikökningen i storstadsregionerna anses uppgå till kanske 3%.

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

De 5 pendelstationerna och en regional utbyggnad av pendeltågstrafiken mellan Trollhättan- Ale- Göteborg- Landvetter- Borås och en 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 miljökvalitetsnormerna har diskuterats i MKB-arbetet och i relation till hur

konsekvenserna av väg- och järnvägsutbyggnaden förhåller sig till miljömålen. När MKB:n för arbets- och järnvägsplanen arbetades fram fanns 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, iaktas 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. Förhållandena i Nol Syd kan anses vara mer gynnsamma än i Nödinge till följd av den mindre fordonstrafiken. Resultaten har sammanställts i en rapport från 1998.

#### Kväveoxider, kvävedioxid

Mätningar, inom ramen för Göteborgsregionens luftvårdsprogram, visar att halterna av kväveoxider (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 väg 45. Den beräknade minskningen indikerar med stor säkerhet att miljö kvalitetsnormerna för både kväveoxider och kvävedioxid inte kommer att överskridas inom planområdet.

#### Svaveldioxid

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

#### Utveckling:

Utsläppsmängderna av svaveldioxid har på den aktuella sträckan mellan Agnesberg och Älvängen beräknats öka med 3-4 % mellan år 1998 och 2010 på grund av den trafikökning som väntas på väg 45. Den beräknade ökningen bedöms inte innebära att miljökvalitetsnormen överskrids inom planområdet.

#### Partiklar

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

#### Utveckling:

Utsläppsmängderna av partiklar har på den aktuella sträckan mellan Agnesberg och Älvängen beräknats minska med 60-65 % mellan år 1998 och 2010 trots den trafikökning som väntas på väg 45. Den beräknade minskningen indikerar med stor säkerhet att miljökvalitetsnormen för partiklar inte kommer att överskridas inom planområdet.

#### Bly

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

#### Sammanfattning

Tillåtna halter enligt 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 Nol Syd i Göta älvs dalgång får räknas, är de kända halterna lägre än de tillåtna gränsvärdena.

Det bedöms att de tillskott av fordonstrafik, som följer av planens genomförande, inte medför risk för att gränsvärdena kommer att överskridas i Nol Syd. När det gäller de regionala trafiklederna i den centrala delen av Göteborgsregionen, medför en utökning av regionens befolkning i stort att biltrafikarbetet sannolikt ökar även i de centrala delarna. Kapacitetshöjningar på bl a E 6 och utbyggnaden av t ex Göteborgs hamn i Göteborg bidrar sannolikt i högre grad till ökad trafik i Göteborg än ombyggnaden i Älvdalen. Ombyggnad kan däremot avleda en del trafik från Tingstadsområdet, vilket torde innebära positiva effekter för de höga halter av bl a kväveoxider som förekommer i detta område.

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

### **Vattenområde**

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

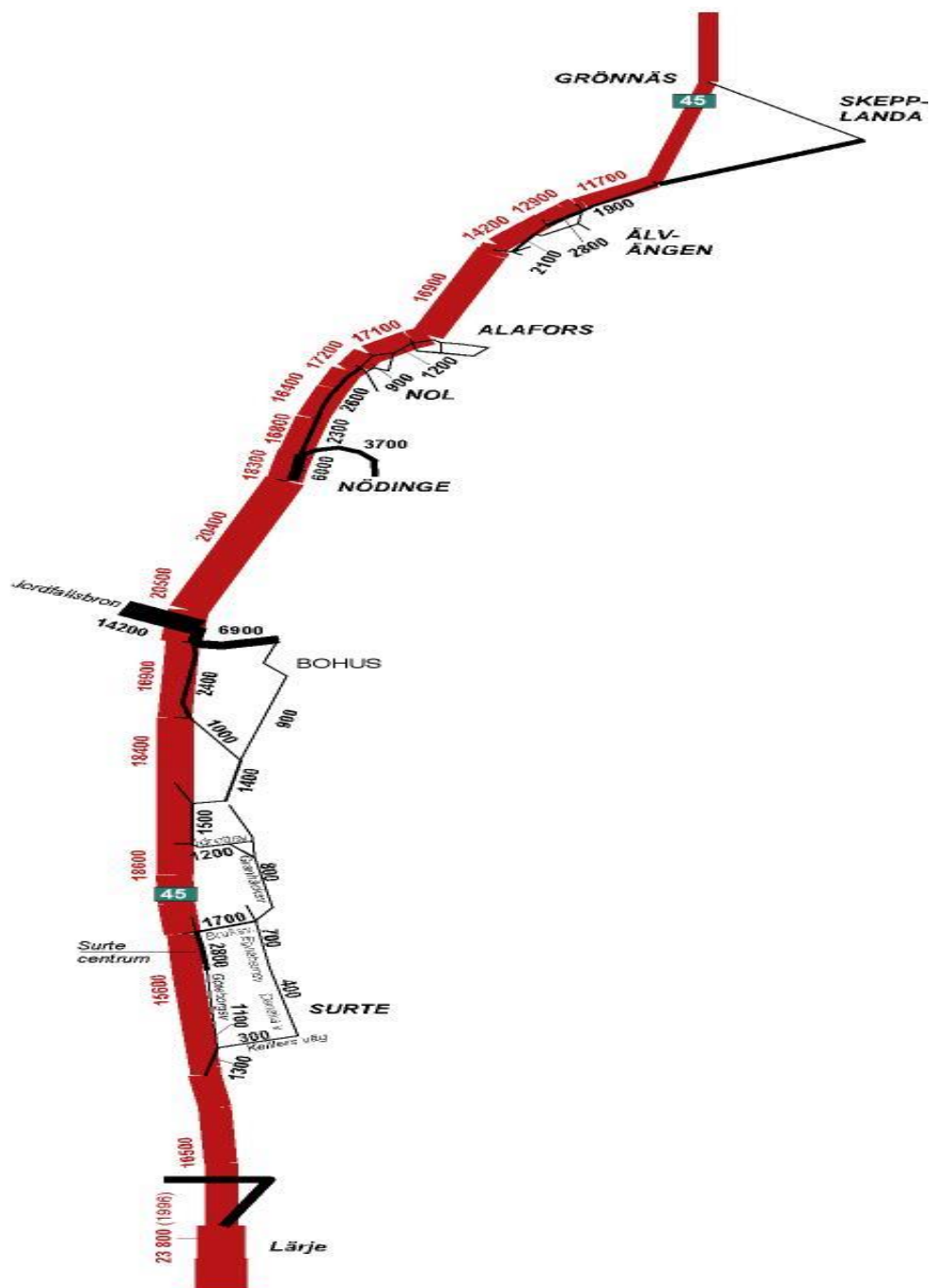
### **Trafik**

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

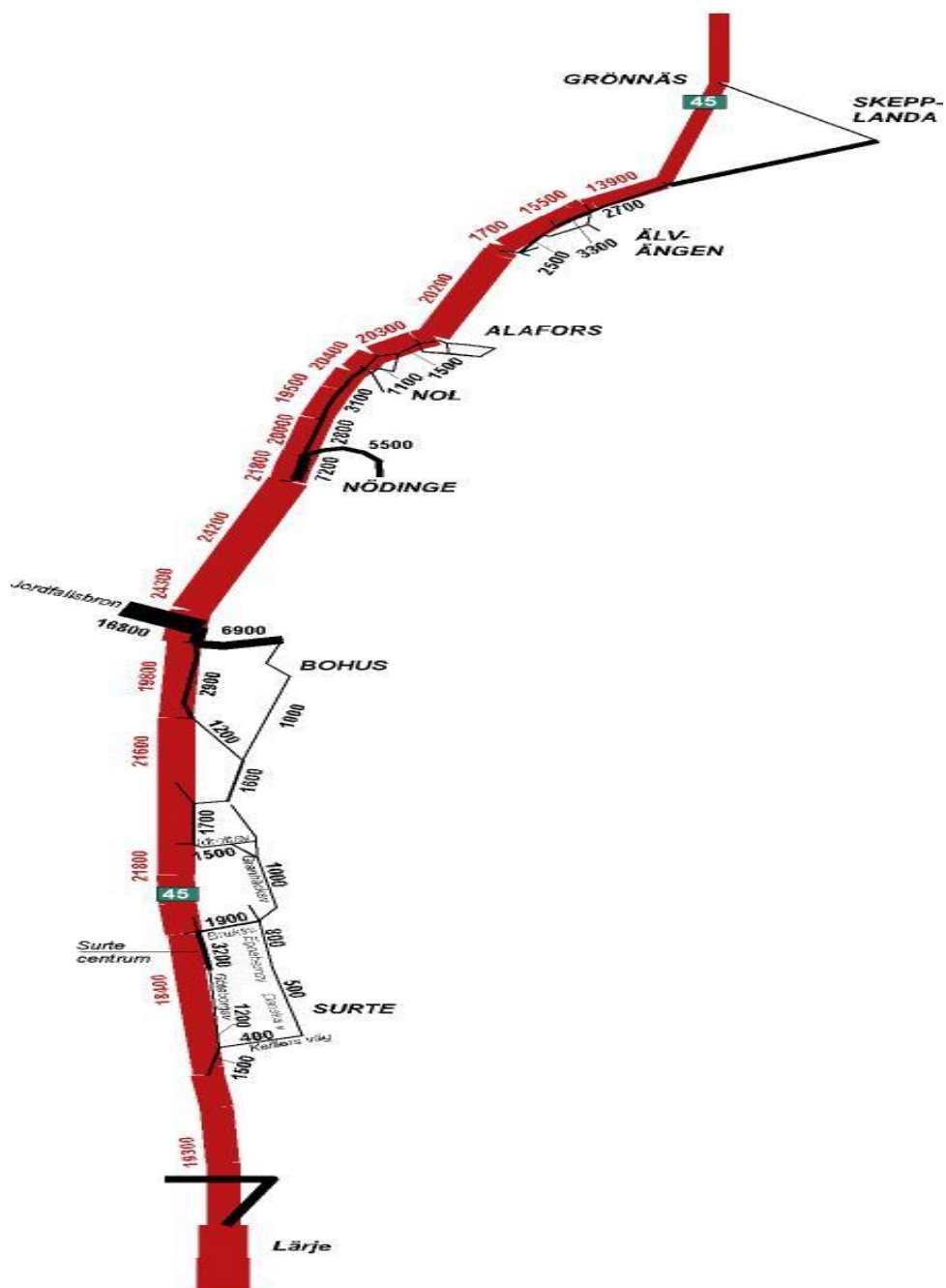
Trafikmängderna på riksvägen och Alevägen redovisas på trafikflödesbilder från miljökonsekvensbeskrivningen på sidorna 17- 19.



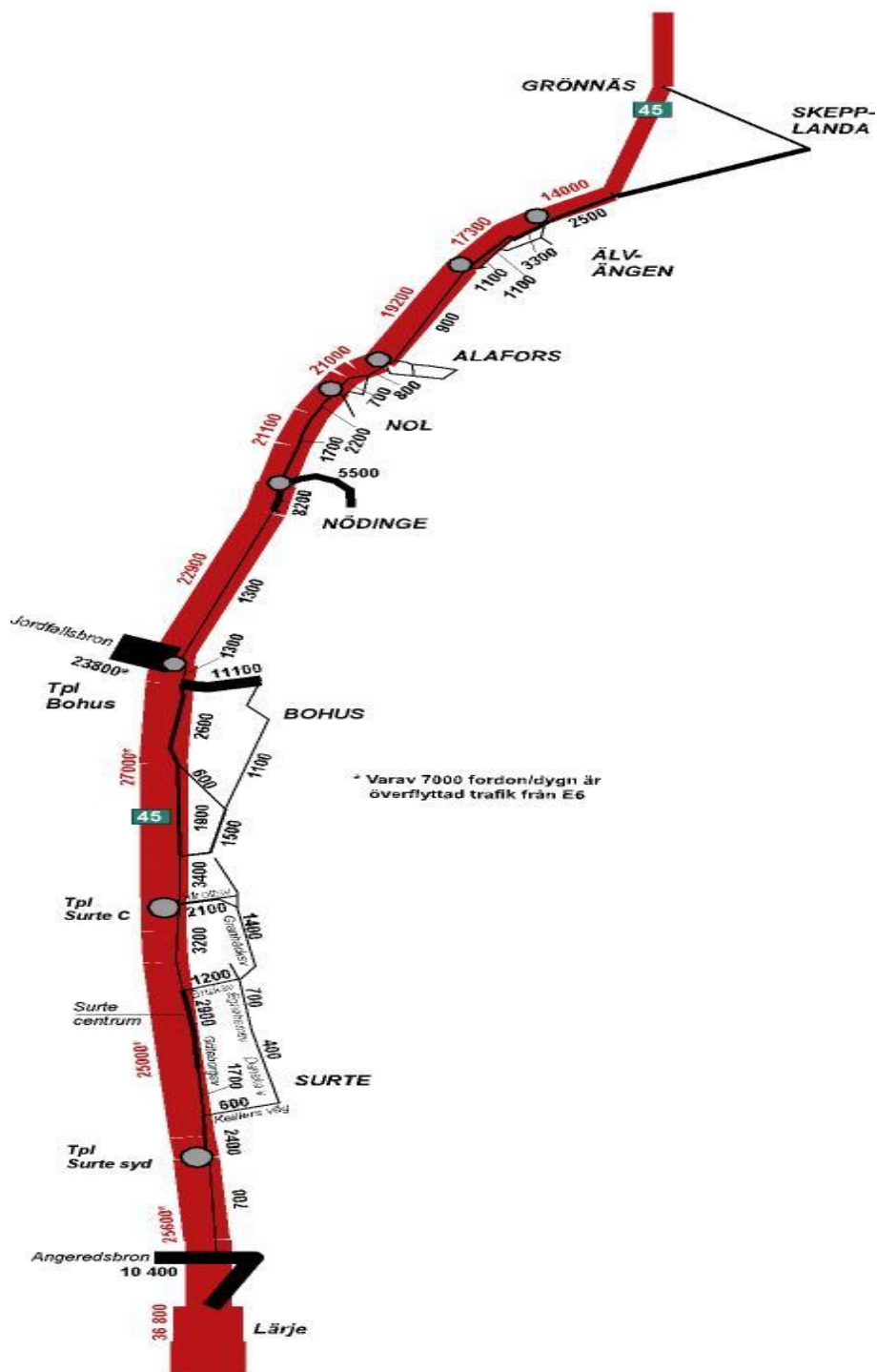
## Trafikmängder Lärje- Älvängen



Fordon per dygn (ÅDT) 1998



Fordon per dygn (ÅDT), nollalternativ



Fordon per dygn (ÅDT) 2010 efter ombyggnad

## **Gång- och cykeltrafik**

Enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen och det pågående arbetet med arbetsplanen byggs en gång- och cykelväg utmed lokalvägen i dess sträckning från Surte- Älvängen. Från GC-vägen ansluts gång- och cykeltrafiken till lokalvägssystemet och GC-vägen utmed Gallåsvägen. Fotgängare når industriområdet vid älven från pendelstationen och trafikplatsen i Nol samt via lokalvägen väster om dubbelspåret. Cyklisterna kan korsa vägen och järnvägen via GC- banan vid trafikplatsen i Nol. Älvstranden i södra Nol nås från trafikplatsen i Nödinge och servicevägen.

## **Parkering**

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

## **Kollektivtrafik**

Enligt förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen för Göta älvs dalgång samt kommunens kollektivtrafikutredning, som bilägges planförslaget, föreslås den framtida kollektivtrafiken baseras på tågpendling och/eller snabbbusstrafik. Den lokala trafiken förutsätts därvid kopplas till riksvägen och järnvägen via en pendelstation i varje tätort. Den lokala kollektivtrafiken föreslås kunna utvecklas med mindre bussar som når längre ut i respektive samhälle och via en omstigning vid pendelstationerna erbjuder resenärerna en snabb regional förbindelse. Den befintliga busshållplatsen vid Gallåsvägen och busshållplatsen vid Södra vägen förutsätts enligt planförslaget framledes kunna användas för den lokala buss- trafiken.

## **Störningar**

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

Vad gäller övriga miljöfaktorer hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen.

## **Teknisk försörjning**

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

följande.

#### Avvattning väg och järnväg

Befintliga dagvattenledningar från området öster om vägen skall i största möjliga utsträckning 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 till älven. Diket mellan järnvägen och servicevägen förses med en avstängningsanordning som gör det möjligt att hindra att förorenat vägdagvatten kommer ut i Göta Älv vid en eventuell farligtgodsolycka. Se även principsektion i MKB:n på sidan 71.

Väggroppen kommer där det är möjligt att dräneras med öppna vägdiken. I övrigt sker dränering med dräneringsledningar som knyts ihop med ovanstående system.

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

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

Utlopp i Göta Älv kommer att ske i följande sektion:

- 13/820

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

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

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

### Omläggning av el- och teleledningar m fl

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

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

### **Administrativa frågor**

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

Kommunen är huvudman för allmänna platser. I enlighet med förutsättningarna i den fördjupade översiktsplanen kap 6:4 och redovisningen i genomförandebeskrivningen till detaljplaneförslaget har Vägverket 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. Skandiaconsult Sverige AB och AB Jacobsson & Widmark har medverkat med utformningen av trafiklösningen och geotekniska frågor mm samt Arkitektringen AB med miljökonsekvensbeskrivningen. GF- konsult har upprättat fastighetsförteckningen och medverkat vid arbetet med genomförandebeskrivningen.

Alafors 2002-02-27

Bert Andersson  
Stadsarkitekt

## REVIDERING

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

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

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

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

*Detaljplaneförslaget har justerats genom att lokalgatan flyttats längre ifrån företaget varvid också järnvägsområdet har förändrats.*

*Övriga anpassningsåtgärder och kostnaderna för desamma förutsätts kunna regleras i ett intrångsavtal mellan parterna.*

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

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

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

*I enlighet med synpunkterna i skrivelsen har planförslaget justerats genom att det aktuella vägområdet minskats så att intrånget i det hävdade tomtplatsområdet ej överstiger 1 m. (Dvs 1 m från nuvarande gångvägs östra sida.)*

I syfte att tillgodose synpunkterna från Börje och Anita Fält, Nol 25:10 och 25:12, angående avgränsningen av vägområdet justeras planförslaget enligt följande:

*Vägområdet har korrigerats så att det ansluter till fastighetsgränsen mellan 25:10 och 25:12 samt så att den befintliga stenmuren ej påverkas.*

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

*Planförslaget ändras så att vägområdet minskas genom att en avskiljande mur uppsättes vid GC-vägens östra sida och att slänten motfylls mot denna.*

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

*Detaljplanen och arbetsplanen har ändrats så att minirondellen utgår och ersätts med en förhöjd stenbeläggning i vägkorsningen över vilken GC-vägen leds varvid intrång i fastigheten Nol 3:77 undviks.*

Avslutningsvis kan det noteras den utanför gällande detaljplan belägna bostadsfastigheten Nol 1:34, som i planförslaget markerats ingå i allmän platsmark "Natur<sub>1</sub>" med rätt till kommunal inlösen, inte är motiverad att lösa in från bullersynpunkt enligt den uppfattning som Vägverket/Banverket under hand har kunnat redovisa. Då den därför inte kan omfattas av genomförandeavtalet med Vägverket/Banverket föreslås berörd del av fastigheten behöva undantas från planförslaget.

Alafors 2002-06-19

Bert Andersson  
Stadsarkitekt

## BESLUT

Miljö- och byggnämnden har 2002-06-19 godkänt det utställda detaljplane-förslaget med undantag för den del av fastigheten Nol 1:34 som markerats på plankartan samt med de justeringar av planförslaget som redovisats enligt ovan och föreslår kommunfullmäktige att anta detsamma.

Nämnden har också noterat att genomförandefrågorna förutsätts kunna lösas i samband med att avtal enligt planförslagets genomförandebeskrivning träffas mellan kommunstyrelsen och Vägverket/Banverket innan kommunfullmäktige beslutar att anta planförslaget. Vidare förutsätts en överenskommelse mellan Vägverket/Banverket och Axel Christiernsson AB kunna erhållas beträffande intrångsfrågorna.



Detaljplan 2 för väg- och järnvägsutbyggnad vid

## Nol Syd

I Göta älvs dalgång, Ale kommun i Västra Götalands län

Trollevik- Nordängsvägen

# Genomförandebeskrivning

## INLEDNING

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

## ORGANISATORISKA FRÅGOR

### **Huvudmannaskap - allmän plats**

Ale kommun är huvudman för allmän plats inom planområdet.

### **Ansvarsfördelning**

Genomförandet av detaljplanen åvilar formellt följande ansvariga:

Vägverket är inom allmän platsmark väghållare för Väg 45 inklusive anläggningar vid denna och trafikplatserna samt den genomgående lokalvägen Surte- Älvängen inklusive GC-leden utmed denna.

Västrafik AB ansvarar för busshållplatsen vid Gallåsvägen.

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

Respektive fastighetsägare är ansvariga för utbyggnad inom kvartersmark.

Ale kommun är ansvarig för Va-nätet exklusive dagvattenanläggningarna vid Väg 45 och den genomgående lokalvägen samt 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	

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

#### GENOMFÖRANDETID

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

#### AVTAL

En överenskommelse beträffande detaljplane,- järnvägsplane,- och vägarbetsplanearbete har träffats mellan Ale kommun, Banverket Västra banregionen BV och Vägverket Region Väst 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 genomförandavtal mellan Ale kommun och BV/VVÄ upprättas där villkor för åtkomst av kommunal mark, miljökompensationsåtgärder och byggande av anläggningar mm regleras. Detta avtal skall antas senast i samband med att detaljplaneförslaget antages.

#### FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

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

#### **Fastighetsbildning mm**

##### Banområdet

En järnvägsfastighet (Tj- område) avses bildas genom fastighetsreglering så att befintligt järnvägsområde, Nol 2:14 m fl fastigheter, flyttas åt väster och

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

### Allmän plats

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

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

Inlösen av hela fastigheten: Nol 3:89, 3:108, 26:1, 25:4, 25:10 1:34, 3:159, 3:21, 9:1, 2:243, 2:15 och 2:13.

Inlösen av delar av fastigheterna: Nol 3:77, 3:146, 3:128, 24:1, 2:154, 2:158, 2:164, 2:165, 2:172, 2:177, 2:166, 22:1, 19:1, 2:14, 1:17, 3:19, 1:18, 2:8, s/77, och Nol 3s. Marken överförs till Nol 18:1.

För de från natursynpunkt intressanta strandängarna skall hela eller delar av fastigheten Nol 2:8 inlösas om fastighetsägarna begär det.

### Vägrätt

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

### **Samfälligheter**

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

### **Servitut och ledningsrätt**

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

### **Fastighetsplan**

Fastighetsplan bedöms ej erfordras.

## **Ansökan om fastighetsbildning**

Ansökan om fastighetsbildning görs om inte 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. Från GF-konsult har lantmätare Anders Bergquist medverkat.

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

Alafors 2002-02-27

Bert Andersson  
Stadsarkitekt