

ANTAGANDEHANDLINGAR



Trollhättan

Detaljplan för JÄRNVÄGEN NV OM STATIONSOMRÅDET M M Centrala staden/Källstorp

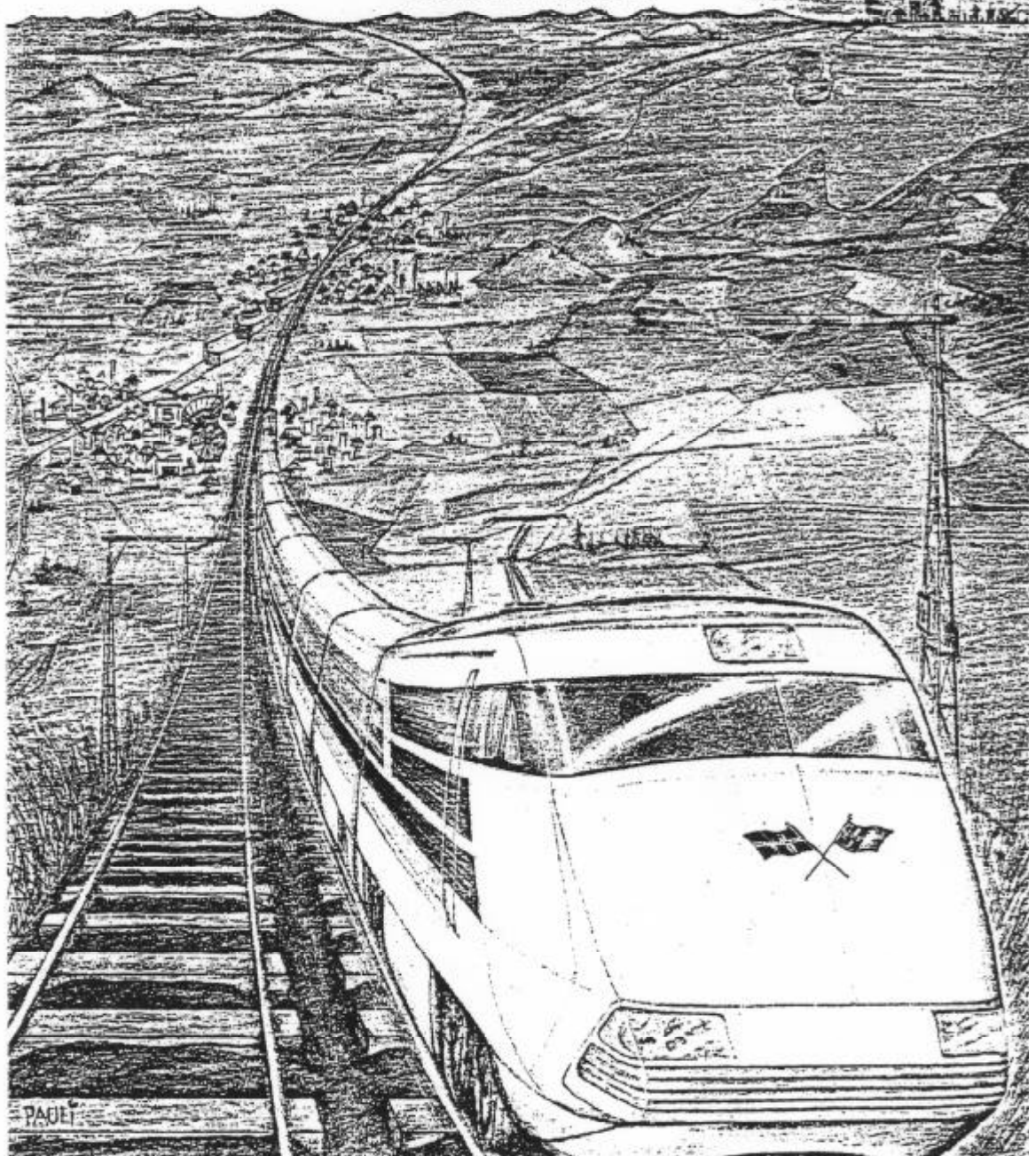
951

- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- fastighetsförteckning
- samrådsredogörelse
- utlåtande efter utställning

ANTAGEN AV KF 1996-03-25

Tillhör kommunfullmäktiges beslut
1996-03-25 § 45; betygatOlof Sävström
ordförandeKopian bestyrkes
På tjänstens vägnar

LAGA KRAFT 1996-04-23





Detaljplan för JÄRNVÄGEN NV OM STATIONSOMRÅDET M M Centrala staden/Källstorp

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

- Planhandlingarna består av
- plankarta med bestämmelser
 - planbeskrivning
 - genomförandebeskrivning
 - grundkarta
 - fastighetsförteckning
 - samrådsredogörelse
 - utlåtande efter utställning

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen upprättas inför byggandet av ny dubbelspårig järnväg mellan Trollhättan och Öxnered. I planområdet ingår järnvägen från stationsområdet till tunnelöppningen vid Källstorp. Planen visar också ombyggnader av Vänersborgsvägen och Vårviksvägen samt ändringar av gång- och cykelvägssystemet i området.

I anslutning till planområdet upphävs detaljplanen för ett ej utbyggt bostadsområde i Källstorp.

PLANDATA

Planområdet ligger norr om Trollhättans centrum. Det omfattar mark- och vattenområden som direkt berörs av den kommande järnvägssträckningen samt av ändringar i gatu- och vägsystem i anslutning till denna. Vissa angränsande naturområden har också inkluderats. Planens sydöstra gräns ligger ca 150 m sydost om järnvägsbron över trafikkanalen och planens nordvästra gräns ligger vid tunnelöppningen intill Vårviksvägen.

Planområdets areal är 6,9 ha. Trollhättans kommun äger huvuddelen av området. Ägarförhållanden i övrigt framgår av fastighetsförteckningen.



PLANENS FÖRENLIGHET MED NATURRESURSLAGEN (NRL)

Den aktuella detaljplanen är förenlig med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurser enligt 2 kap NRL.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer och utredningar

Översiktsplan för Trollhättans kommun antogs av kommunfullmäktige 1990-10-29. Av översiktsplanen framgår att flera riksintressen berör den aktuella detaljplanen. Den befintliga järnvägen mellan Trollhättan och Öxnered liksom idéprojekt avseende upp-
rustning av banan med eventuella linjeomläggningar anges vara av riksintresse. Troll-
hätte kanal med tillhörande anordningar är av riksintresse för handelssjöfarten. Göta
älv inklusive kanalen är av riksintresse för friluftslivet. Kulturlandskapet kring älven i
Trollhättan med bl a slussar, kraftverk och broar är av riksintresse för kulturminnes-
vården. Det sistnämnda riksintresset beskrivs nedan vid "kulturmiljöprogram".

Den kommuntäckande översiktsplanen har i övrigt inte sådan detaljeringsgrad att den visar på vilket sätt olika delområden ska användas.

Översiktsplan tätorten

En fördjupad översiktsplan för Trollhättans tätort har varit utställd för allmänheter under våren och sommaren 1995. I denna redovisas en utbyggnad av järnvägen Norge-Vänerbanan med dubbelspår genom hela Trollhättan. Väster om älven går den i en ny sträckning i en lång tunnel under Björndalen och NÄL fram till Edsvägen.

För stadsdelen Källstorp lämnas följande beskrivning vad gäller järnvägssträckningen: "Järnvägen avses byggas med dubbelspår i en ny sträckning från broarna till en tunnelmynning vid Vårviksvägen. Det kommer att påverka hela området med bl a buller och en ny barriär. Vänersborgsvägen avses korsa järnvägen på en bro. Den befintliga järnvägen avses tas bort. Det medför en mindre barriär mot Knorren och bättre möjligheter till kontakt mellan Knorren och Källstorp.

En separat GC-bana avses byggas längs Vårviksvägen/Björndalsvägen. En särskild GC-väg byggs ner till Vänersborgsvägen där också korsningen över till Knorren trafik-säkerhetsförbättras."

Översiktsplan Källstorp

En översiktsplan för Källstorphälsområdet antogs av kommunfullmäktige 1990-04-23. I planen omtalas den utredning som då pågick för att göra järnvägen dubbelspårig. Den järnvägssträckning som skisserats stämmer väl överens med den sträckning som nu aktuell detaljplan visar. Tillkommande bostadsbebyggelse bör enligt översiktsplanen inte accepteras inom 300 meters avstånd från spåren utan ytterligare studier av bullerproblemen.

Kulturmiljö- program

Kulturmiljöprogram för Trollhättans kommun antogs av kommunfullmäktige 1992-02-24. Den del av planområdet, som ligger sydost om Vänersborgsvägen, ingår i den större kulturmiljö som avgränsats kring Göta älv. Kulturmiljön är av riksintresse enligt 2 kap 6 § NRL. En mycket lång kulturhistorisk utveckling speglas här på ett tydligt sätt i landskapsbild, fornlämningar, industrier och industrirester, slussar och kraftverk med tillhörande anläggningar, broar, tätortsbebyggelse m m.

"På flera håll har samordningen till den yttre storslagna miljön och objekten emellan skapat en väl fungerande helhet. Av det anmärkningsvärt stora antalet broar, framtvingade av de många kanal- och slussanläggningarna i kombination med terrängen är flertalet av stort teknik- och kulturhistoriskt värde." Svängbron för järnvägen över kanalen utpekas som unik i Älvsborgs län.

Risikanalys

Risikanalys för Trollhättans kommun har fastställts av kommunstyrelsen 1993-02-11. I denna sägs bl a att ett skyddsområde motsvarande 100 meter bör tillämpas för vardera sidorna av järnvägen, Vänersborgsvägen och trafikkanalen. Detta innebär att säkerhetsaspekterna särskilt skall belysas och beaktas i samband med planläggning av mark- och vattenanvändning samt bebyggelse inom skyddsområdet.

Gällande detaljplaner

För den sydvästra delen av planområdet gäller detaljplaner (stadsplaner) för Stavremosseområdet, fastställda 1946-06-28 och 1972-11-16. Angränsar gör detaljplan för kv Älvhög mm, antagen av kommunfullmäktige 1995-06-19. Denna plan har ännu inte vunnit laga kraft.

För den nordvästra delen av planområdet och för det område, där tidigare plan upphävs, gäller detaljplan (stadsplan) för Källstorphälsområdet, fastställd 1981-04-30.



Strandskydd

Förordnande om strandskydd enligt 15 § naturvårdslagen gäller för de markområden och vattenområden inom 100 meter från Göta älvs strandlinjer, som inte ingår i någon tidigare detaljplan.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Miljökonsekvensbeskrivning

Som en del i projekteringen av den nya järnvägen har VBB Viak i juni 1995 sammanställt en miljökonsekvensbeskrivning för etappen mellan Göta älv och kommungränsen mot Vänersborg. Beskrivningen i sin helhet finns tillgänglig på stadsarkitektkontoret. Delar av miljökonsekvensbeskrivningens innehåll tas upp i olika avsnitt av den fortsatta planbeskrivningen.

Natur

Markens nivåskillnader inom planområdet uppgår totalt till ca 15 meter. De högsta marknivåerna finns vid tunnelöppningen samt strax väster om Vänersborgsvägen.

Markytorna består delvis av grusade och hårdgjorda ytor för olika slag av trafik. I planområdets sydöstra del ingår en del av trädgården vid Villa Elfhög med några värdefulla träd. Kring Vänersborgsvägen finns naturområden med blandad skog.

Planområdet närmast Vårviksvägen består av igenväxande ängsmark, delvis använd för upplag.

Delar av naturområdena kommer att tas i anspråk för den nya järnvägen, för gång- och cykelvägar och för ändrad sträckning av Vänersborgsvägen. Naturmarken och dess trädbestånd skall i övrigt bevaras. I samband med anläggningsarbetena skall över-skottsmassor användas för att skapa naturlig mark öster om Vänersborgsvägen och för att bygga upp naturliga vallar intill järnvägen i det öppna området vid Vårviksvägen. Kompletterande planteringar skall göras. Vägslanter o dyl skall utformas med omsorg.

Det är viktigt att de mest värdefulla träden vid Villa Elfhög bevaras.

Geoteknik

Omfattande geotekniska undersökningar har gjorts för järnvägsutbyggnaden. Berg i dagen finns i stora delar av planområdet. Öster om Vårviksvägen finns jordlager med upp till 18 meters uppmätt djup. Jorden består av ca 3 m tjock torrskorpelera och där under siltig lera. Leran, som innehåller skikt av silt och sand, vilar på friktionsjord, fast morän eller berg. Uppmätta grundvattenytor i området ligger 2-3 meter under markytan.

Forn lämningar

Riksantikvarieämbetet har utfört en särskild utredning längs den planerade järnvägssträckningen samt genomfört en arkeologisk undersökning av en boplatz (fornlämning 252) på fastigheten Källstorp 3:1 invid den nya spårdragningen mellan Vänersborgsvägen och Vårviksvägen. Länsstyrelsen har härefter i slutmeddelande 1995-07-05 förklarat att det från antikvarisk synpunkt ej föreligger något hinder mot att marken i det undersökta området disponeras för järnvägens utbyggnad.

På Hjulkvarnsholmen har gjorts fynd av yxor och flintmaterial. Utredning visade dock att fyndplatsen ej berörs av utbyggnaden till dubbelspår.

Landskap

Landskapsrummet vid Göta älv i närheten av järnvägsbroarna påverkas i stor utsträckning av hur broarna är utformade. De utgör självklara blickfång för dem som vistas kring "älvrummet" vid Trollhättans centrum eller i det rymligare älvlandskapet i norr. Tågtrafiken på broarna är också en del av upplevelsen av landskapet, visuellt och akustiskt.

Studier av broutformningar har gjorts av banverket. Dessa understryker vikten av att de nya broarna och tillhörande anläggningar utformas med stor medvetenhet om landskapet och miljön. Arbetet med utformningsfrågorna fortsätter.

Nordväst om Göta älv krävs att den nuvarande bergskärningen vid f d Stridsbergs breddas mot sydväst. Detta öppnar en utsikt från Vänersborgsvägen mot broarna över älven, men får i övrigt liten påverkan på landskapet.

Skärningen genom höjdpartiet vid Vänersborgsvägen och fortsättningen av spåret fram till tunneln ger större förändringar. Det odlade dalstråket utefter Vårviksvägen, som tidigare avgränsats mot öster av en sammanhängande skogsridda, får en ny öppning mot älven. Dalstråket delas dessutom i två delar av järnvägen och vallarna intill den. Vänersborgsvägen och Vårviksvägen höjs sex respektive tre meter i förhållande till sina nuvarande nivåer, vilket exponerar vägbankar och broar.

Bebyggelse

Två mindre byggnader finns inom planområdet. Den ena, på Hjulkvarnsholmen, är en äldre transformatorstation av tegel tillhörande Vattenfall Bohus-Dal Elnät AB. Den

andra, nära Vänersborgsvägen, är också en mindre tegelbyggnad, som inrymmer en grundvattentäkt. Transformatorstationen är otidsenlig och svår att nå med tyngre servicefordon varför Vattenfall har för avsikt att på sikt uppföra en ny station på annan plats utanför planområdet. Byggnaden för grundvattentäkten kan eventuellt behöva rivas för byggandet av järnvägen.

Ingen ny bebyggelse planeras inom det nu aktuella detaljplaneområdet.

Friytor

Naturområdet väster om Vänersborgsvägen används idag som närströvsområde för boende vid Strömsviksvägen. Efter utbyggnaden av järnvägen blir området delvis mer svårtillgängligt och mindre attraktivt för dessa närmast boende.

Strandskyddet inom det nu aktuella detaljplaneområdet föreslås bli upphävt.

Trafik

Järnväg

Banverket planerar för utbyggnad av den s k Nordlänken till dubbelspår mellan Göteborg och Erikstad. Delen Trollhättan - Öxnared är den första etappen i förändringen till dubbelspår.

Syftet med utbyggnaden är att öka järnvägens kapacitet och geometriska standard och därmed öka konkurrenskraften för dagens trafik, samtidigt som det blir möjligt att köra snabbtåg. Härvid stärks förutsättningarna för miljövänlig järnvägstrafik såväl regional i Västsverige som nationellt och internationellt på sträckan Oslo-Göteborg-Köpenhamn-kontinenten.

Järnvägen byggs horisontellt från stationsområdet i Trollhättan till tunnelöppningar vid Värvik. Stigningen mot Edsäterdalen sker helt i den 3,5 km långa tunneln. De båda huvudspåren påbörjar en svag vänsterkurva inne på stationsområdet. Den svaga kurvan medför ett visst intrång i trädgården vid Villa Elfhög, men den gör att för Stridsbergs industriområde inte direkt berörs av järnvägsutbyggnaden.

Från Vänersborgsvägen till tunneln kommer järnvägen att ligga i bergschakt och mellan jordvallar. Från Värviksvägen anläggs en anslutningsväg till spårområdet intill tunnelöppningen.

Broar över älven

Passagen över Göta älv/Trollhätte kanal sker på två nya broar, varav den ena blir öppningsbar för båttrafiken på kanalen. Älvrummet är, som ovan nämnts, av riksintresse från bl a kulturhistorisk synpunkt och för friluftslivet. För att bibehålla värdet är broarnas utformning av avgörande vikt. Diskussion om broarnas utformning pågår.

Sjöfartsverket har uttalat att inskränkning på framkomligheten för kanaltrafiken ej får ske. Den fria höjden, ca 2,5 meter bör bibehållas så att småbåtstrafiken kan fungera som idag.

Se även ovan under landskap.

Vänersborgsvägen

Vänersborgsvägen inom planområdet har en trafikmängd av ca 10 000 fordon/ dygn. Hastigheten är begränsad till 50 km/tim. I söder finns infarten till för Stridsbergs industriområde och till Knorren. Strax norr om planområdet ansluter Värviksvägen. Utmed Vänersborgsvägens västra sida finns en gång- och cykelbana.

För att möjliggöra planskild korsning mellan Vänersborgsvägen och järnvägen behöver

gatan höjas ca 6 meter i korsningspunkten. För att kunna bibehålla trafik på gatan under viaduktens byggtid behöver den nya sträckningen förskjutas något åt väster jämfört med nuvarande. I sitt nya läge får gatan en relativt god anpassning till marknivåerna väster därom. Öster om gatan behövs uppfyllnader. Infarten från Vänersborgsvägen till f d Stridsbergs och till Knorren flyttas så att den blir belägen strax norr om planområdet mitt emot Vårviksvägen. Anslutningen kräver ombyggnad av den nuvarande korsningen med bl a svängningsfiler. Denna infart kan inte etableras förrän järnvägstrafiken är flyttad till den nya banan.

Vid den nuvarande infarten till f d Stridsbergs kommer plankorsning för gång- och cykeltrafik att finnas kvar på Vänersborgsvägen. Tillfarten till bostadshuset söder om järnvägen förutsätts kunna ske på gång- och cykelvägen. Vid utformningen av plankorsningen tas särskild hänsyn till detta.

Utmed Vänersborgsvägen kommer det även i fortsättningen att finnas gång- och cykelbana. Bussfickor byggs ut på ungefär samma ställen som nuvarande hållplatser.

Vårviksvägen

Vårviksvägen inom planområdet har en trafikmängd av ca 2 000 fordon/dygn. Hastigheten är begränsad till 50 km/tim. En ökande trafik kan förutses i framtiden.

Den planskilda korsningen med järnvägen kräver att Vårviksvägen höjs ca 3 meter i korsningspunkten och dessutom ges en viss justering i sitt planläge. En del av den nuvarande vägens västra körbana kommer att utgöra del av tillfartsväg till den kommunala servicetunnel som mynnar ca 20 meter norr om järnvägstunnelns öppning. För att ta upp nivåskillnaden mellan de båda vägarna måste en stödmur anläggas. Tillfartsvägen utgörs i övrigt av den befintliga gång- och cykelvägen norrut som ansluter till Björndalsvägen.

Inom planområdet liksom norr och söder därom förses Vårviksvägen med gång- och cykelbana.

Gång- och cykeltrafik

Som ovan nämnts kommer det att finnas gång- och cykelbanor utefter de båda gatorna i planområdet.

En gång- och cykelväg anläggs från den befintliga gång- och cykelvägen söder om f d Stridsbergs till Björndalsvägen strax norr om planområdet. Vägen passerar under järnvägen och under Vänersborgsvägen, följer järnvägens norra vall och går därefter genom en tunnel under Vårviksvägen.

Gång- och cykelvägen följer järnvägen över älven/kanalen. Vid Villa Elfhög anläggs en ny gång- och cykelförbindelse, ungefär 100 meter lång, utefter trädgårdens norra sida. Den förenklar och förkortar vägen mellan järnvägsbron och norra delen av stadens centrum. Vägen kan anläggas utan allvarligt ingrepp i trädgårdsmiljön.

Gång- och cykelvägen utmed kanalen passerar planskilt under järnvägsbron. Genom åtgärder på bl a marknivå skall den fria höjden i passagen uppgå till 2,10 meter eller mera.

Störningar

Förändringarna i planområdet innebär att bullersituationen ändras i omgivningen.

Järnvägstrafik

Banverkets policy är att följande bullernivåer ej skall överskridas när ny järnväg byggs vid befintlig bostadsbebyggelse:

Utomhus 60 dBA ekvivalent ljudnivå
Inomhus 30 dBA "-

Dessutom skall den maximala ljudnivån mellan 22.00 och 06.00 vara högst 50 dBA inomhus.

Bullerpolycyn grundar sig bl a på att man antas acceptera högre nivåer när det gäller spårbunden trafik än när det gäller vägtrafik, vars bullertoppar inte är förutsägbara vare sig i tid eller styrka.

Naturvårdsverket anser att följande högsta värden skall gälla för järnvägstrafiken:

Utomhus 55 dBA ekvivalent ljudnivå
Inomhus 30 dBA "-

Dessutom skall den maximala ljudnivån mellan 19.00 och 07.00 vara högst 45 dBA inomhus.

Banverkets inriktning är att bekämpa bullret på ett kostnadseffektivt sätt. Där bullervärdena överskrider Banverkets riktvärden kommer åtgärder att vidtas med ambitionen att komma ner till Naturvårdsverkets gränsvärden. Där bullervärdena överstiger Naturvårdsverkets riktvärden men inte Banverkets, kommer åtgärder att övervägas om den förväntade effekten är god i förhållande till kostnaden. I en del fall väljs åtgärd när banan är utbyggd och verkliga förhållanden går att mäta.

Av bullerutredning, som ingår i miljökonsekvensbeskrivningen, framgår att åtgärder kan bli aktuella vid de tre bostadshusen söder om f d Stridsbergs, vid några villor intill norra delen av Strömsviksvägen samt vid det närmaste enfamiljshuset intill Vårviksvägen.

Trafikbuller kommer i större utsträckning än hittills att påverka naturområden intill den nya järnvägen.

Särskilda åtgärder med anledning av störningar under byggtiden anses inte behövas.

Gatutrafik

Riksdagen antog 1981 riktvärden för trafikbuller från vägar och gator enligt proposition 1981/81:100. I den här aktuella situationen, där Vänersborgsvägen och Vårviksvägen byggs om och det finns bostadsbebyggelse i närheten anges följande högsta värden:

Utomhus 70 dBA ekvivalent ljudnivå
Inomhus 40 dBA "-

Det sägs också att där så är möjligt skall väsentligt lägre värden eftersträvas. I översiktsplan för Trollhättans kommun anges att utomhusvärde på 55 dBA skall eftersträvas.

Kompletterande utredning av bullret från Vänersborgsvägen skall göras av Banverket.

Säkerhetsfrågor

Risakanalysen för Trollhättans kommun säger att säkerhetsaspekterna särskilt skall be-lysas och beaktas vid planläggning kring järnväg och trafikkanal. Den mark- och vattenanvändning som visas i detta planförslag motiverar ingen sådan fördjupad riskana-lys.

Säkerhetsfrågor ingår som en viktig del i projekteringsarbetet för den nya järnvägen. I fråga om tunneln nordväst om planområdet behandlas säkerhetsfrågorna också vid kommunens prövning av bygglov mm.

Anläggningar för teknisk försörjning kring järnvägen

Va

Kommunala ledningar för vatten och dagvatten finns på flera ställen inom planområdet. En huvudvattenledning nära Vårviksvägen kommer att flyttas så att den nästan helt blir belägen utanför planen. En vattenledning vid den nuvarande grundvattentäkten sydväst om f d Stridsbergs läggs i skyddsrör och ges ökad dimension i korsningen med järnvägen. Dagvatten från ett dike mellan Vänersborgsvägen och Vårviksvägen avleds tillsammans med annat dagvatten utmed järnvägen till Göta älv.

Norr om järnvägstunnelns öppning, ca 20 meter från spårmit, mynnar en kommunal servicetunnel. Denna är tillfart till en gren av kommunens avlopps tunnlar som sträcker sig mellan Stennäset och Älvdalen. Servicetunneln kommer att angöras norrifrån från den befintliga gång- och cykelvägen mellan Björndalsvägen och nuvarande Vårviksvägen. I och med att Vårviksvägen höjs ca 3 meter i korsningspunkten med järnvägen måste en stödmur anläggas mellan servicetunnelns tillfartsväg och den nya Vårviksvägen.

EI

Trollhättan Energi AB har befintliga elkablar vid Vårviksvägen som måste flyttas till nya lägen. Vattenfall Bohus-Dal Elnät AB har en befintlig kraftledning över Göta älv. Ledningen kommer att rivas och ersättas med kabel. Vattenfall har också en transformatorstation på Hjulksvarnsholmen som kommer att ersättas på annan plats. Nytt läge är under utredning.

Tele

Telia AB har ett stort antal telekablar inom planområdet. Vid Vårviksvägen finns 9 kablar. Några av kablarna är förlagda i rör och några direkt i mark. Dessutom finns där några tomrör för nyanläggning av kablar. Vidare kommer den nya järnvägen att korsas av befintliga telekablar bl a vid f d Stridsbergs industriområde och på Hjulksvarnsholmen.

Telia håller för närvarande på att diskutera ändrade kabellägen med banverket.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Bygglovplikt

Planens innehåll motiverar ingen ökad eller minskad bygglovplikt.

Genomförandetid

Genomförandetiden upphör vid utgången av år 2001.

Före genomförandetidens utgång får mot berörda fastighetsägares bestridande detaljplanen ändras eller upphävas endast om det är növäändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen. Efter genomförandetidens slut har kommunen större frihet att ändra eller upphäva planen. Detaljplanen är dock gällande även efter genomförandetiden tills den ändras eller upphävs.

Trollhättan i oktober 1995
Stadsbyggnadsförvaltningen
STADSARKITEKTKONTORET

Leif Löf



Detaljplan för JÄRNVÄGEN NV OM STATIONSOMRÅDET M M Centrala staden/Källstorp

951

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Planförslaget beräknas kunna bli antaget av kommunfullmäktige i slutet av år 1995.

Tidplan för de arbeten med järnväg, gator och gc-vägar, som visas i planen, är inte möjlig att lägga fast för närvarande. Delar av arbetena kan komma att inledas i början av 1996.

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen enligt plan- och bygglagen upphör vid utgång av år 2001. Se planbeskrivningens sista sida!

Ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän plats. Genomförandeansvaret för järnvägsområde ligger hos Banverket.

Telia AB ansvarar för teleanläggningar och Trollhättan Energi AB och Vattenfall Bohus-Dal Elnät AB ansvarar för sina respektive elanläggningar inom såväl allmän platsmark som järnvägsområde.

Delar av ansvarsfrågorna utvecklas ytterligare i det ramavtal som beskrivs nedan.

Avtal

Ett ramavtal mellan kommunen och Banverket håller på att upprättas. I detta inarbetas frågor om anläggnings- och driftansvar för järnvägsutbyggnad m m mellan stationsområdet i Trollhättan och gränsen till Vänersborgs kommun. Där klarläggs också upplåtelse/överlåtelse av mark samt ekonomiska villkor m m. Ramavtalet bör bli gällande senast i samband med att detaljplanen antas.

De bolag som ansvarar för tele- respektive elanläggningar kan behöva teckna särskilda avtal med Banverket varibla ekonomiska frågor sammanhängande med befintliga anläggningars flyttning behandlas.

Avtal om ny infart till f d Stridsbergs industriområde samt grundvattentäkt skall upprättas mellan kommunen, Banverket och Trollhättans Tomt AB. Avtal skall ha godkänts av berörda parter senast vid detaljplanens antagande.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsregleringar krävs för att Banverket skall få tillgång till mark för järnvägsbyggandet. Marköverlåtelse regleras i avtal som omtalas ovan.

EKONOMI

Ekonomiska frågor håller på att utredas av såväl Banverket som kommunen. Kostnadsfördelningen kommer att klaras ut i ramavtalet.

TEKNISKA FRÅGOR

Utredningar

Banverket skall utföra kompletterande utredning vad gäller bullerstörningar från trafiken på Vänersborgsvägen. Utredningen skall bl a visa vilka åtgärder som behöver vidtas.

Banverket skall ombesörja att prover tas från älvbotten för att utröna om skadliga ämnen förekommer. Samråd skall ske med länsstyrelsen om hur eventuella problem skall hanteras.

Trollhättan i oktober 1995

Stadsbyggnadsförvaltningen
STADSARKITEKTKONTORET

Leif Löf
stadsarkitekt

ANTAGANDEHANDLING



Trollhättan

Detaljplan för JÄRNVÄGEN NV OM STATIONSOMRÅDET M M Centrala staden/Källstorp

951

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Dåvarande byggnads- och räddningsnämnden beslutade 1994-04-14, § 67, att samråd skulle ske kring rubricerat förslag till detaljplan. Nämnden har därefter under hand informerats om planarbetet.

Kommunala nämnder, styrelser, förvaltningar och bolag, statliga myndigheter och verk samt fastighetsägare m fl har tillsänts kopia av planförslaget enligt samrådslista.

Inkomna synpunkter sammanfattas och kommenteras nedan:

Synpunkter från:

Kommentar/Åtgärd

KOMMUNSTYRELSENS LEDNINGSUTSKOTT

Beslut 1995-09-26 § 179:

Ledningsutskottet föreslår kommunstyrelsen att tillstyrka planförslaget samt att

Noteras.

uppdra åt stadsbyggnadsförvaltningen att utreda om skyddsbestämmelser bör läggas in i detaljplanen för bevarande av kulturmiljön i Göta älvdalen vid främst uppförandet av järnvägsbroarna.

Planbestämmelserna har kompletterats.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

Beslut 1995-10-04 § 44:

Nämnden anser att man vid planeringen av bullervallar och vid genomförandet att bullerskydd efter banans tillkomst ska använda sig av de riktvärden för planering på lång sikt som Statens Naturvårdsverk har angett i enskilda fall. Dessa innebär 30 dBA ekvivalent ljudnivå inne, 55 dBA ekvivalent ljudnivå ute och 70 dBA max ljudnivå ute.

Banverkets bullerpolicy utgår från att tågbuller är mindre störande än vägtrafikbuller. De riktvärden verket tillämpar ligger således 5 dB över de av Naturvårdsverket föreslagna värdena för ekvivalent nivå utomhus och maximalnivå inomhus nattetid.

Banverkets inriktning är att bekämpa bullret på ett kostnadseffektivt sätt. Där bullervärdena överskrider Banverkets riktvärden kommer åtgärder att vidtas med ambitionen att komma ner till Naturvårdsverkets gränsvärden. Där bullervärdena överskrider Naturvårdsverkets riktvärden men inte Banverkets, kommer åtgärder att övervägas om den förväntade effekten är god i förhållande till kostnaden.

Naturvårdsverkets riktvärden i fråga om maximalnivå utomhus kan, om de är tekniskt möjliga, medföra så omfattande åtgärder, t ex mycket höga bullerplank, att dessa i sig riskerar att upplevas som störande.

Bullervallarna utmed järnvägen vid Källstorp skall enligt planbestämmelserna ha en höjd av 3,8 m. Vallarnas höjd beror bl a på att närliggande mark skall kunna användas för bebyggelse.

Nämnden vill också påpeka att den planerade skolan i kv Källstorpslyckan som ligger strax söder om planområdet eventuellt bör planeras i ett lugnare läge.

TEKNISKA VERKEN

Skrivelse 1995-10-10:

Längs Vårviksvägen finns en huvudvattenledning som utgör en av två matningar till centrala staden. Ledningen kan ej ligga kvar i befintligt läge utan måste flyttas till en sträckning delvis utanför plangränsen. Detta läge bör ges skydd för framtida framtida bestånd i likhet med det som gäller för nuvarande läge.

Dagvattenledning korsar föreslagen bansträckning i sydöstra delen av Källstorpsgärdet. Ledningen föreslås få en ny sträckning parallellt med bansträckningen mot Vänersborgsvägen för att sedan ledas ut i älven vid f d Stridsbergs utfart. Denna senare del ska tillsammans med befintlig vattenledning till industriområdet skyddas med u-område.

I övrigt ingen erinran.

Kopia av skrivelsen överlämnas till KUB-förvaltningen för kännedom.

Inom planområdet visas ledningsläget med u-område. Utanför planområdet kommer den nya sträckningen att hamna på mark som ägs av kommunen varför några särskilda åtgärder ej krävs i planförslaget.

U-område för den nya sträckningen redovisas inom området för järnvägstrafik.

KULTUR-UTBILDNING-BARNOMSORGS-FÖRVALTNINGEN

Skrivelse 1995-09-25:

Förvaltningen tillstyrker detaljplanen och understryker samtidigt att stor hänsyn tas till miljöerna vid Villa Elfhög och Stridsbergs f d industriområde så att intrången blir så skonsamma som möjligt samt att kommunen i sina kontakter med Banverket framhåller betydelsen av broutformningarna för landskapsbilden.

TROLLHÄTTAN ENERGI AB

Skrivelse 1995-10-02:

Bolaget har befintliga elkablar vid Vårviksvägen som måste flyttas för att järnvägsbygget skall kunna komma till stånd. Bolaget förutsätter att banverket står för dessa kostnader.

ÄLVSBORGS LÄNSMUSEUM

Skrivelse 1995-10-04:

Museet ser positivt på planen som helhet. Hänsyn har tagits på ett tillfredsställande sätt till de kulturmiljöintressen som slogs fast i översiktsplanen för Källstorp 1990-04-23. Det mindre ingreppet i miljön på f d Stridsberg & Biörks industriområde får anses vara av så begränsad art att det ej stör helheten. Det är också tillfredsställande att riksintresset för kulturmiljövården fins tydligt angivet i planbeskrivningen.

Som framgår är broarnas utformning över Trollhätte kanal och Göta älv av stor betydelse. Bron över trafikkanalen besitter ett mycket stort kulturhistoriskt värde och har klassificerats i grupp 1 A i länsmuséets kulturhistoriska broinventering 1978-79. Bron, av bl a stort teknikhistoriskt intresse, är unik i länet och utgör en konstituerande del av riksintresset. På grund av det stora bevarandevärdet bör möjligheten att "hänga" ett nytt spår på den befintliga bron prövas ännu en gång. Om bron tas bort bör den inte skrotas utan man bör hitta en ny plats i älvrummet. Om uppförandet av nya broar blir aktuellt vill länsmuséet understryka betydelsen att finna lösningar som knyter an till de nuvarande broarnas och deras föregångares kulturhistoriska värden för att få en fungerande kontinuitet. Viktiga motiv vid utformningen är de historiska faktorer som format riksintresseområdet och landskapets karaktär samt teknikhistoriska aspekter.

Noteras.

Kopia av skrivelsen överlämnas till Banverket för kännedom. Kommunen och Banverket arbetar under projekteringen efter dessa förutsättningar.

Planförslagets bestämmelser har kompletterats med bestämmelse om broarnas utformning.

Noteras.

Kopia av skrivelsen överlämnas till Banverket för kännedom.

Noteras.

Att komplettera den befintliga bro med ytterligare spår har utretts under projekteringstiden. Det har då konstaterats konstruktionstekniskt omöjligt.

Kopia av skrivelsen överlämnas till Banverket för kännedom.

Länsmuséet tar gärna fortsatt del i diskussionen i denna fråga. Noteras.

LÄNSSTYRELSEN

Samrådsyttrande 1995-10-17,
muntligt referat:

Ny infart till f d Stridsbergs industriområde skall redovisas i detaljplanen

Avtal om ny infart måste ha tecknats och godkänts av berörda parter senast vid detaljplanens antagande. Ny infart kommer att medtas vid en kommande planläggning av området i sin helhet. Genomförandebeskrivningen kompletteras.

Naturvårdsverkets riktvärden för järnvägstrafik skall följas i och med att det är en ny bana som byggs.

Se ovan under kommentar till miljö- och hälsoskydds nämnden.

Detaljplanen bör kompletteras med utformningsbestämmelse för broarna. Fri höjd bör vara ca 2,5 meter för den lokala sjötrafikens skull.

Planbestämmelserna har kompletterats.

Kopia av skrivelsen överlämnas till Banverket för kännedom.

FASTIGHETSBILDNINGSMYNDIGHETEN

Skrivelse 1995-09-27:

Ingen erinran.

TELIA AB Region Väst

Skrivelse 1995-10-05.

Området berörs vid Vårviksvägen av ett stort antal telekablar, varav några av riksintresse. Den nya järnvägen korsas dessutom av befintliga telekablar vid f d Stridsbergs industriområde, på Hjulkvärnsholmen samt vid Tingvalla.

Planbeskrivningen kompletteras med en redogörelse för Telias kablar.

Telia diskuterar för närvarande kommande placeringar av kablarna tillsammans med banverket. Telia medger att utföra erforderliga flyttningar och ändringar av teleanläggningarna. Omläggningen beräknas dock bli kostnadskrävande. Telia har inget att erinra mot planförslaget under förutsättning att Telia hålls ekonomiskt skadelöst.

Telia bör upprätta särskilt avtal med Banverket varvid ekonomiska frågor vad gäller flyttning av Telias kablar behandlas.

Ett ramavtal skall upprättas mellan kommunen och Banverket. Telia förutsätter att Telias nyttjanderätt för teleanläggningarna förbehålles vid kommunens överlåtelse av mark till Banverket och att Telias rätt till ekonomisk ersättning för omläggningskostnader på grund av Banverkets

Ramavtalet kommer ej att behandla dessa frågor varför Telia bör upprätta särskilt avtal med Banverket. Se ovan!

ANTAGANDEHANDLING



Trollhättan

**Detaljplan för
JÄRNVÄGEN NV OM
STATIONSSOMRÅDET M M
Centrala staden/Källstorp**

95

UTLÅTANDE EFTER UTSTÄLLNING

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 1995-10-19 § 201, att ställa ut rubricerade planförslag, upprättat i oktober 1995, för granskning enligt 5 kap 23 § plan- och bygglag. Utställning har ägt rum från 23 oktober till 13 november 1995. Kungörelse om utställningen var 1995-10-16 införd i Trollhättans Tidning. Planförslaget har varit utställt på stadsarkitektkontorets expedition och dessutom funnits tillgängligt i förvaltningens husets entréhall.

INKOMNA YTTRANDEN MED ANLEDNING AV UTSTÄLLNINGEN

1. Länsstyrelsen, miljö- och planenheten, skriftligt yttrande 1995-11-07:

"De synpunkter som länsstyrelsen framförde i sitt samrådsyttrande den 17 oktober 1995 (*se nedan under yttrande under samrådet*) har i väsentliga avseenden beaktats och bör i övrigt kunna bevakas under ärendets fortsatta handläggning.

1. Broarnas utformning. Det är bra att bestämmelse införts. I riksintresset ligger också den fria sikten under bron.
2. Bullerfrågorna. Det är väsentligt att kommunen bevakar att Naturvårdsverkets riktlinjer följs.
3. Utfart vid Stridsbergs bör säkras. Om man ej hinner med det i denna plan är planändring för ändamålet ett lämpligt sätt.
4. (-)
5. Strandskydd. Särskild framställning behövs om upphävande.
6. Länsstyrelsen förutsätter att omnämnda undersökningar motsvarar SGI krav.
7. Schaktmassor. Prover behöver tas före byggnadsarbetenas igångsättande och lämpliga åtgärder vidtas.
8. Planrubrik. Länsstyrelsen föreslår att den plan som upphävs nämns i rubriken.

Länsstyrelsen har i övrigt inga erinringar mot förslaget. Såvitt nu kan bedömas innefattar förslaget i sådan fråga som kan bli föremål för statlig prövning enligt 12 kap 1 § PBL."

2. Trollhättans Tomt AB, skriftligt yttrande 1995-11-13:

"Trollhättans Tomt AB har tagit del av det utställda förslaget till rubricerade detaljplan och får härmed anföra följande:

V ä r v i k

(3:1)⁴

(3:1)³

K n

Blörnålsvägen

Källstorpsången

KÄLLSTORP

5:8

(4:1)²

4:3

Källstorpsbyckan

1

Källstorpslundan

Källstorpsgläntan

Källstorpsgläntan

Stensålsvägen

2

Källs-

5:3

(5:2)

5:4

(4:4)