



Trollhättan

Detaljplan för JÄRNVÄGEN SYDOST OM STATIONSSOMRÅDET M M Håjums industriområde

98 E ANTAGANDEHANDLING

Antagandehandlingar:

- plankarta med bestämmelser
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- utlåtande efter utställning

Övriga handlingar:

- grundkarta
 - fastighetsförteckning
 - samrådsredogörelse
 - miljökonsekvensbeskrivning
 - riskanalys
- Nordlänken delen Trollhättan - Velandå

ANTAGEN AV SBN 2000-08-30

Tillhör samhällsbyggnadsnämndens
beslut 2000-08-30 § 166; betygar:

Per-Gunnar Modigh
ordförande



Trollhättan

Detaljplan för JÄRNVÄGEN SYDOST OM STATIONSOMRÅDET M M Håjums industriområde

98 E ANTAGANDEHANDLING

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Antagandehandlingar:

- plankarta med bestämmelser
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- utlåtande efter utställning

Övriga handlingar:

- grundkarta
- fastighetsförteckning
- samrådsredogörelse
- miljökonsekvensbeskrivning
- riskanalys

Nordlänken delen Trollhättan - Velandå

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

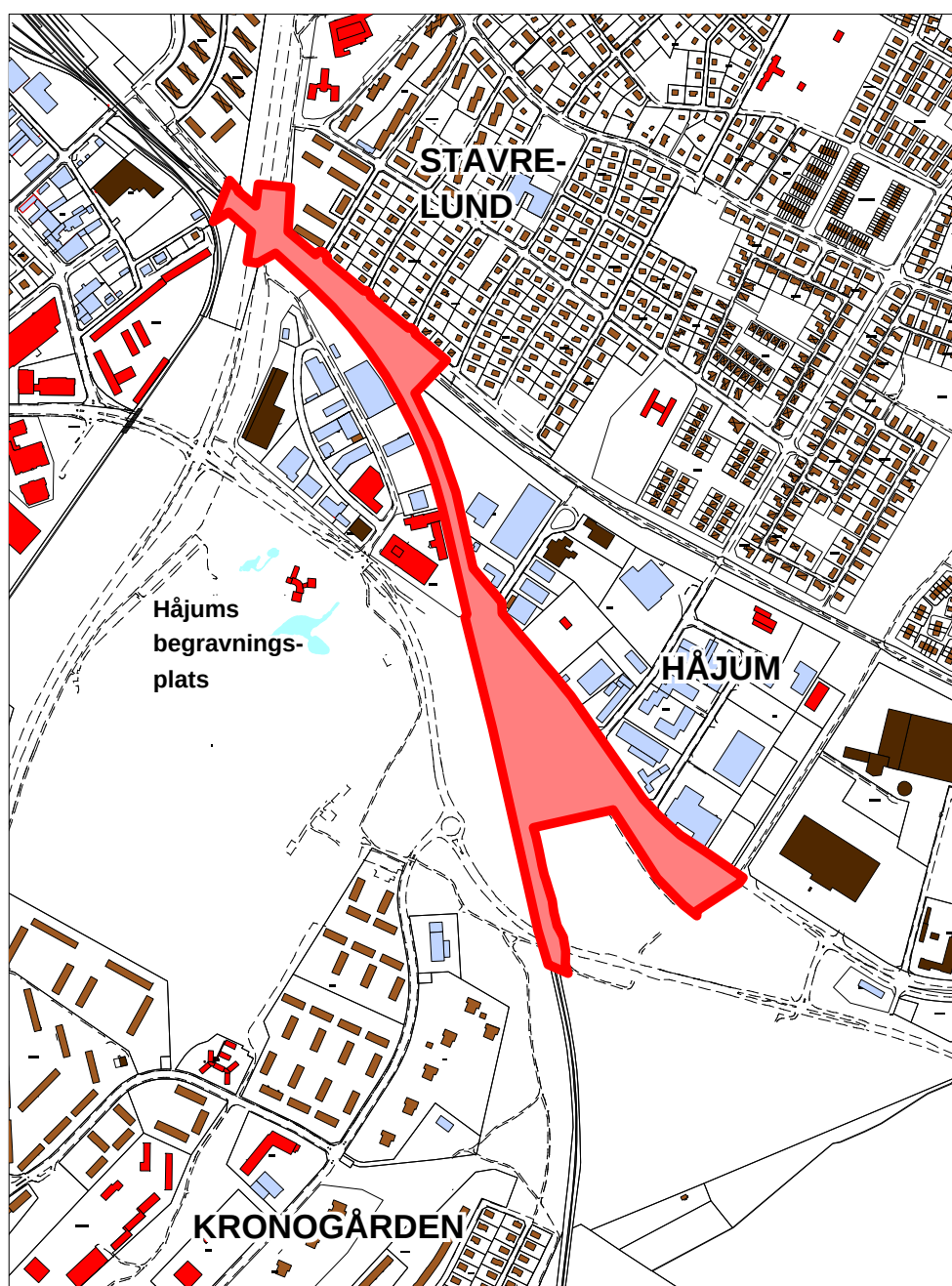
Detaljplanen upprättas för att anpassa gällande detaljplaner inom Håjums industriområde till en av Banverket upprättad järnvägsplan för del av Nordlänken (delen Trollhättan - Velandå). Detaljplanen behandlar en utbyggnad av befintlig järnväg till dubbla spår på sträckan från Edsborgsvägen i nordväst till och med Gärdhemsvägen i sydost. Detaljplanen behandlar också en del av de förändringar för den närmaste omgivningen som blir en följd av utbyggnaden till dubbelspår.

I detaljplanen föreslås också att användningssättet för nuvarande kvarteret Brandposten och intilliggande specialområde ändras från allmänt ändamål respektive upplagsändamål till småindustri.

PLANDATA

Planområdet är beläget mellan ca 0,7 och 2 km sydost om Trollhättans järnvägsstation. Det omfattar i huvudsak nuvarande järnvägsområde, delar av angränsande parkmark och nuvarande kvarteret Brandposten och intilliggande specialområde i sin helhet. Planområdets areal är ca 11 hektar. Den mark som tas i anspråk för utökning av järnvägsområdet ägs i huvudsak av Trollhättans kommun. Markägarförhållandena i sin helhet framgår av fastighetsförteckningen.

KARTBILD 1. Planområdets läge.



PLANENS FÖRENLIGHET MED MILJÖBALKEN

Sammantaget bedöms detaljplanen vara förenlig med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurser enligt 3 kap miljöbalken.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Översiktsplan för Trollhättans tätort blev antagen av kommunfullmäktige 1995-11-20. I denna redovisas en utbyggnad av Nordlänken genom hela tätorten samt anges att järnvägen är av riksintresse ur kommunikations-synpunkt. Detaljplaneområdet är enligt översiktsplanen beläget inom "arbetsområde Håjum". För området lämnas följande beskrivning vad gäller järnvägen och kommunens riskanalys:

"- - - Järnvägen avses byggas ut till dubbelspår och för högre hastigheter." - - - Järnvägen, Edsborgsleden och Gårdhemsvägen avses för transporter med farligt gods. Med hänsyn till riskerna för olyckor anges i kommunens riskanalys att inom ett skyddsområde på 100 m från järnvägen/vägarna skall säkerhetsaspekterna särskilt belysas och beaktas i samband med planläggning av mark- och vattenanvändning inom området samt bebyggelse."

Vad gäller användningen av mark i övrigt inom arbetsområdet säger översiktsplanen bl a:

"Håjums läge relativt nära bostäder i Stavre och Sandhem medför att endast företag med måttlig omgivningspåverkan upp till 200 m, grupp 3 och 4 enligt 'Plats för arbete' kan tillåtas. Befintliga vegetationszoner måste behållas och bör förtätas, särskilt i Håjum Västras norra del och i kv Kantstenen i Håjum Östra."

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen.

Energiplan

Energiplan för Trollhättans kommun antogs av kommunfullmäktige 1998-11-23. I denna sägs bl a att:

" I kommunens energiplan från 1994 redovisades införandet av en särskild detaljplanebestämmelse med innebörden att uppvärmning endast får ske med fjärrvärme eller lokalt, miljövänligt producerad värme. Byggnader med högst 500 m² bruttoarea undantogs. Planbestämmelsen tillämpas nu kontinuerligt och bör även fortsättningsvis införas i berörda detaljplaner. - - -"

Särskild planbestämmelse om uppvärmning enligt energiplanen har införts i detaljplanen.

Gällande detaljplaner

Följande detaljplaner berörs (för stadsplan, S anger datum tid för fastställelse, för detaljplan D tid för antagande):

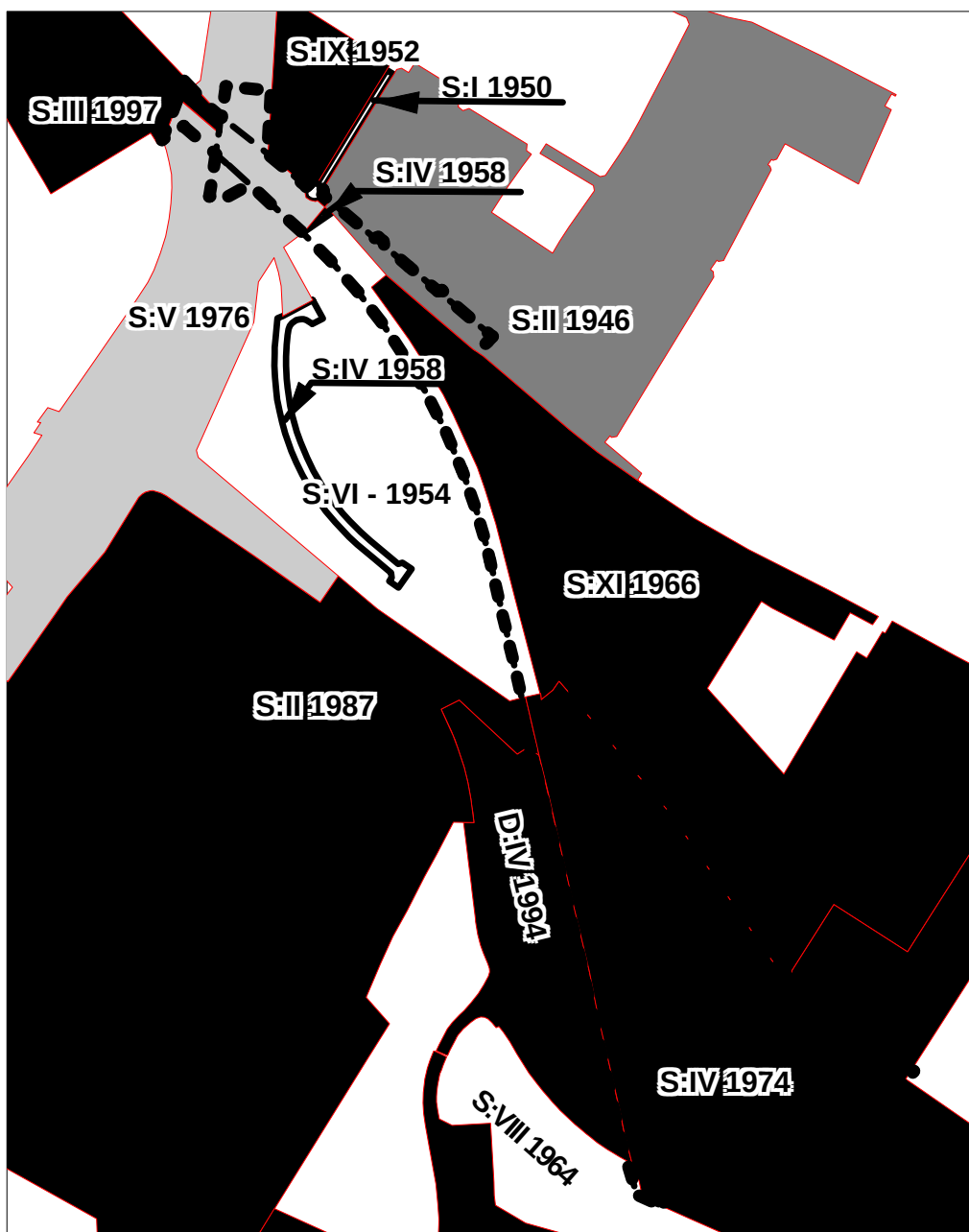
Akt nr	Plan och beslutsdatum	Genomförandetid
S:II 1946	Håjums- och Skrällebergsområdena, 1946-10-18	Har gått ut

S:I 1950	Kv Korpen och Gräsanden, 1950-01-26	Har gått ut
S:VI 1954	Håjums industriområde m m, 1954-07-30	Har gått ut
S:IV 1958	Håjums industriområde, 1958-03-03	Har gått ut
S:X 1966	Håjums industriområde, 1966-12-09	Har gått ut
S:IV 1974	Håjums industriområde, 1974-12-20	Har gått ut
S:V 1976	Edsborgsvägen m m, 1976-06-23	Har gått ut
S:II 1987	Håjums begravningsplats m m, 1987-04-23	Har gått ut
D:IV 1994	Kv Rondellen m m, 1994-05-30	2000-12-31
D:III 1997	Magnus Åbergsgatan m m, 1997-06-18	2003-12-31

För angränsande områden gäller förutom delar av ovan uppräknade planer:

S:IX 1952	Kv Korpen och Gräsanden, 1952-03-22	Har gått ut
S:VIII 1964	Kronogården, 1964-08-06	Har gått ut

KARTBILD 2. Berörda och angränsande detaljplaners lägen.



Järnvägsplan

Banverket Västra Regionen har genom KM Anläggningsteknik AB upprättat järnvägsplan enligt "Lagen om byggande av järnväg" för Nordlänken, delen Trollhättan - Veland. Till järnvägsplanen hör miljökonsekvensbeskrivning. I planen anges bl a:

"Riksdagen har i juni 1993 beslutat om en långsiktig inriktning för utbyggnaden av landets järnvägsnät. De viktigaste järnvägsstråken bildar ett nationellt stomnät dit Nordlänken hör.

En förbättrad tågförbindelse mellan Göteborg och Oslo (Nordlänken) betraktas som en mycket viktig länk för svenskt och norskt näringsliv bland annat med hänsyn till den pågående utvecklingen av ett sammanhängande transportsystem i Europa. Nordlänken ingår i det av EU utpekade järnvägsnätet Trans European Network (TEN)."

Program

Banverkets järnvägsplan och kommunens översiktsplan utgör program för detaljplanen.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Järnväg

Befintligt järnvägsområde utökas så att det kan rymma dubbla spår med erforderliga sidoutrymmen. Den mark som tas i anspråk för utökningen utgörs dels av mindre delar av angränsande parkmark dels av mindre delar av s k punktprickad kvartersmark inom nuvarande kv Brandposten och kv Rondellen. I kvarteret Brandposten erfordras inlösen av två byggnader.

Nytt spår anläggs öster om och parallellt med befintligt spår på ett avstånd av 4,5 meter. Det tillkommande spåret förläggs på samma profilmnivå som det befintliga. Strax norr om nuvarande kvarteret Brandposten passerar "Gamla Gärdhemsvägen", som numera har funktion som GC-väg, på bro över befintligt spår. Den befintliga bron uppfyller ej kraven på fri höjd och erforderligt utrymme för dubbelspår, varför den måste rivas och ersättas med ny. Vid järnvägens passage över Gärdhemsvägen ökas avståndet mellan spåren till 6 meter. Den befintliga bron rivs och ersätts med två enkelspårsbroar.

Inom detaljplaneområdet är dimensionerande hastighet 110 km/h.

Natur

Mark och vegetation

Strax sydost om Edsborgsvägen, mellan Ulfsparrégatan och järnvägen finns ett lövskogsområde bestående av bl a rönn, björk, sälg och asp. Inslag av tall finns. Den vegetation som måste avverkas, för att ge plats åt bullerskyddsvall och plank, ersätts med liknande. Bullerskyddsvall planteras med träd och buskar.

I lövskogsområdet strax norr om Gärdhemsvägen, på järnvägens östra sida, berörs några eksolitärer.

I nuvarande kvarteret Brandposten finns ett markant bestånd av stora ekar på fastigheten Håjum 5:4. Ekarna har ett högt bevarandevärde. Lovplikten har här utökats att även omfatta marklov för trädfällning.

Geoteknik

En sammanfattning lämnas här nedan:

För delsträckan från järnvägens korsning med Edsborgsvägen och vidare i sydostlig riktning fram till fastigheten Isbjörnen 5 redovisas följande:

Med utgångspunkt från Edsborgsvägen och på en sträcka av ca 70 meter är jord-lagrens mäktighet begränsad och på flera ställen förekommer berg i dagen på båda sidor av spåret. Därefter ökar jordlagrens mäktighet och i höjd med Slättbergsvägen återfinns lera ned till ca 17 m djup. Ca 40 meter sydost om Slättbergsvägen minskar jorddjupet sedan till ca 2 m. Från en punkt ytterligare ca 20 m i sydostlig riktning och fram till fastigheten Isbjörnen 5 varierar jordlagrens mäktighet sedan mellan 0 och 5 meter. Mitt för Slättbergsvägen finns på västra sidan av den befintliga banvallen ett lokalt område med en utsträckning av ca 40 m där vattennivån delvis är hög. Ett liknande område finns på östra sidan mitt för kvarteren Flugsnapparen och Snöskatan. Området har här en utsträckning av ca 70 meter. Berg i dagen förekommer på östra sidan av den befintliga banvallen i höjd med Olof Gransgatan och på västra sidan i höjd med mitten av fastigheten Isbjörnen 6. Vid sidan av befintlig banvall förekommer även block längs hela sträckan och på vissa sträckor även rikligt med block.

Jordlagren består under ett ytlager av silt, grusig silt eller siltig torrskorpelera med upp till 2 m mäktighet. Vid större jorddjup återfinns därunder 1-2 m siltig lera som överlagrar silt. vatenkvoten i den siltiga torrskorpeleran är 10-40% och i den siltiga leran ca 50 %. lerans reducerade odränerade skjuvhållfasthet är ca 25-30 kPa under torrskorpeleran på ca 2 m djup. Hållfastheten ökar till ca 30-35 kPa på 3,5 m djup.

Befintlig banvall har nyligen upprustats. I samband med detta har lös utfyllnad av sand och grus utförts på underballast och i slänter.

Fri grundvattenyta har uppmätts i vissa provtagningshål på 2-3 m djup under markytan (juli augusti 1996).

Utifrån ödometerförsök av typ CRS i närliggande områden bedöms leran vara överkonsoliderad för mer än de aktuella belstningarna på delsträckan. I angränsande områden är leran överkonsoliderad för ca 100 kPa.

För delsträckan från fastigheten Isbjörnen 5 och fram till ca 130 m sydost om järnvägens korsning med GC-vägen "Gamla Gärdhemsvägen" redovisas:

Jordlagrens mäktighet på östra sidan av befintlig banvall är 0-1,5 m fram till kvarteret Isbjörnens södra spets. Berg i dagen förekommer i stor utsträckning på västra sidan av banvallen främst i höjd med norra delen av fastigheten Isbjörnen 4 och på båda sidor av banvallen i höjd med fastighetens södra del. På östra sidan av banvallen förekommer block. Ca 20 m norr om järnvägens korsning med GC-vägen "Gamla Gärdhemsvägen" och vidare söderut ökar jordlagrens mäktighet och varierar mellan ca 1 och 17 meter. Under ett ytlager består jordlagren av silt, sldig silt eller grusig silt. Sonderingen tyder på att jorden innehåller rikligt med block. Flera sonderingar kan ha stoppat mot block. Jordlagren är som regel fasta från någon meters djup under markytan. Lokalt förekommer fyllning över de naturliga jordlagren.

Fri grundvattenyta har uppmätts i vissa provtagningshål på 1,5-2,5 m djup under markytan (juni 1996).

För den fortsatta bansträckningen fram till detaljplanegränsen i söder redovisas:

Fram till en linje i höjd med Gärdhemsvägens rondell består jordlagerföljden under ett ytlager av silt eller siltig sand. Jordlagrens mäktighet varierar fram till denna linje mellan 1 - 3 meter. Djupet till fast botten ökar sedan succesivt för att efter ca 80 meter uppgå till 17 meter. Jordlagren består här överst av ca 2 - 3 m siltig torrskorpelera som underlagras av siltig lera och lerig silt. Därunder följer 0 - 7 m siltig sand ovan 1 - 4 m friktionsjord på berg. Fram till bron över Gärdhemsvägen varierar jordlagermäktigheten mellan 2 och 10 meter.

Jordlagerföljden är i broläget väldigt oregelbunden. Jorden består huvudsakligen av silt och sand. En del av materialet som påträffats vid provtagning bedöms vara fyllnadsmaterial från utbyggnaden av befintlig bro. Block och/eller dåligt berg har påträffats vid sondering, framförallt på norra sidan av bron. Djupet till fast botten varierar inom broläget. Djupet är som störst vid det norra stödet. Sonderingen kan ha stoppat på block. Vid södra sidan ändstödet av bron är djupet till berg 1 - 3 meter.

Jordlagren under GC-vägen består huvudsakligen av silt. Djupet till fast botten under nuvarande GC-väg varierar mellan 2 och 3 meter. Installerade porttryckspetsar ca 120 meter norr om bron över Gärdhemsvägen visar att porttrycket är i stort sett hydrostatiskt. Grundvattenytan har observerats på samma ställe på ett djup av ca 2 meter (juli 1996) i ett installerat öppet rör. Öppna vattenytor har observerats i utförda provtagningshål till att ligga ca 2 meter under markytan, med undantag av broläget där vattenytor har observerats på 0,3 - 0,9 m djup.

Vattenkvoten för det siltiga materialet på sträckan varierar mellan 10 - 20 %. På partier med större ler/silt djup varierar den reducerade odränerade skjuvhållfastheten mellan ca 35 - 55 kPa. Vattenkvoten varierar på dessa partier mellan 30 - 50 %. Leran är sektionen ca 120 m norr om bron över Gärdhemsvägen överkonsoliderad för över 100 kPa på 3 m och 4 m djup vid en grundvattenyta som är belägen 2 m under markytan.

Fornlämningar

Fornlämning nr 94, enligt riksantikvarieämbetets fornlämningsregister bestående av tre stensättningsliknande lämningar, är belägen i östra delen av nuvarande kvarteret Brandposten. Någon förändring av markanvändningen i anslutning till lämningen, jämfört med 1974 års stadsplan, har ej skett. Lämningen ligger på sk punktprickad mark på plankartan (mark som inte får bebyggas). Fornlämning nr 93 är belägen utanför planområdet, i parkmark, ca 100 meter nordost om järnvägens korsning med Gärdhemsvägen.

Kvartersmark

Vid upprättande av stadsplan för Håjums industriområde (S:X 1966) avsattes kvarteret Brandposten för allmänt ändamål. Avsikten var att ny brandstation skulle uppföras. Så skedde dock ej utan kvarteret uppläts bl a till AMU och kommunens centralkök för sina verksamheter. I intilliggande specialområde för upplagsändamål har en firma för trädgårdsanläggningsmaterial etablerat sig.

Då fråga under hand har uppkommit från enskilda att, för industriverksamhet, få förvärva vissa delar av kvarteret har markanvändningen för kvarteret och det intilliggande specialområdet ändrats till småindustri. Endast företag med måttlig omgivningspåverkan upp till 200 m enligt "Bättre plats för arbete" får nyetablera verksamhet i områdena.

Skyddsrum

Enligt kommunstyrelsebeslut 1999-06-17 om skyddsrumsområden i Trollhättans kommun, ligger planområdet inom område där skyldighet att bygga nya skyddsrum ej föreligger. Befintliga skyddsrum inom området skall dock bevaras och underhållas.

Gator och gatutrafik

Den befintliga bron för järnvägen över Gärdhemsvägen ersätts med två enkelspårsbroar. Vägen påverkas ej av broombyggnaden.

Nuvarande kvarteret Brandposten och intilliggande f d specialområde angörs via befintliga angöringar från Verkmästarevägen.

Gång- och cykeltrafik

Den befintliga österifrån kommande GC-vägen "Fågelstråket" ges, på grund av de föreslagna bullerskyddsanordningarna, en förändrad sträckning från kvarteret Flugsnapparen och fram till bron för Edsborgsvägen. Under bron läggs GC-vägen närmare brostöden och en avskiljande skärm sätts upp mot järnvägen. Som redan nämnts ovan under "Järnväg" ersätts den befintliga bron för "Gamla Gärdhemsvägen" med en ny.

För gång- och cykelvägarna som passerar genom nuvarande kvarteret Brandposten har plankartans redovisning anpassats till förhållandena på marken.

Störningar

Området på östra sidan av järnvägsområdet utgörs av bostadsområde och på den västra av industriområde. För att åstadkomma bullerdämpning mot bostadsbebyggelsen anläggs en bullerskyddsvall/skärm mot kvarteren Gräsanden, Grönsiskan, Flugsnapparen och Snöskatan.

Förslag till riktvärden för god miljöqualité, vad gäller buller från järnvägstrafik, har tagits fram av Naturvårdsverket på regeringens uppdrag. Förslaget har utformats med fortlöpande kontakter mellan Banverket och Naturvårdsverket. Förslaget kommer att remissbehandlas och vidarebearbetas. Det finns sju kvalitetsmål enligt nedan i förslaget:

Kvalitetsmål 1. Ekvivalenta ljudnivån inomhus respektive maximala ljudnivån i utrymme för sömn och vila nattetid får ej överskrida 30 dBA respektive 45 dBA. Utomhus på uteplats gäller att 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal nivå ej får överskridas, ej heller 60 dBA ekvivalent nivå ute i bostadsområdet.

Kvalitetsmål 2. Från kvalitetsmål 1 görs avkall på att innehålla den ekvivalenta ljudnivån ute i bostadsområdet på 60 dBA.

Kvalitetsmål 3. Från kvalitetsmål enligt ovan görs även avkall på att innehålla 55 dBA som ekvivalent nivå utomhus på uteplats.

Kvalitetsmål 4. Från kvalitetsmål enligt ovan görs även avkall på att innehålla den maximala nivån på 70 dBA utomhus på uteplats.

Kvalitetsmål 5. Från kvalitetsmål enligt ovan görs även avkall på att innehålla 30 dBA som ekvivalent nivå inomhus.

Kvalitetsmål 6. Från kvalitetsmål enligt ovan görs även avkall på att innehålla 45 dBA som maximal ljudnivå inomhus i rum för sömn och vila.

Kvalitetsmål 7. Avkall görs på samtliga kvalitetsmål enligt ovan men här bör gälla att åtgärden skall leda till att den maximala ljudnivån inomhus nattetid i sovrum inte överstiger 55 dBA och att den ekvivalenta ljudnivån utomhus i området inte överstiger 70 dBA.

Naturvårdsverkets förslag överensstämmer till stora delar med Banverkets bullerpolicy vid nyanläggning av bana. Inomhus föreslår dock Naturvårdsverket en skärpning av målsättningen för maxnivån från 50 till 45 dBA. Målen avseende ljudnivå på uteplats är för svenska förhållanden nya. Praxis saknas för att hantera dessa krav.

Med de bullerskyddsåtgärder som föreslås vid banvallen, kompletterade med fasadåtgärder för fastigheterna i första raden mot järnvägen, kommer Naturvårdsverkets riktvärden, kvalitetsmål 4, avseende buller från järnväg att uppnås.

I särskild planbestämmelse klargörs att buller från järnvägstrafik inte får orsaka högre ljudnivå än 30 dBA ekvivalent/dygn eller 45 dBA maximal kl 22-06 i bostadsrum i fastigheter som angränsar till detaljplaneområdet.

Teknisk försörjning

Kommunala ledningar för vatten och avlopp finns i Verkmästarevägen. Här finns också elledningar tillhörande Trollhättan Energi AB.

Trollhättan Energi AB har fjärrvärmeledningar inom planområdet. AMU:s byggnad och kommunens centralkök i nuvarande kvarteret Brandposten är anslutna.

Särskild planbestämmelse klargör att bebyggelsen i planområdet skall uppvärmas med fjärrvärme eller lokalt, miljövänligt producerad värme. Det sistnämnda begreppet skall tolkas som att värmen ej produceras med olja, kol, naturgas eller torv; inte heller med el, helt eller delvis, under perioden november t o m mars.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Lovplikt

Planens innehåll motiverar ingen ökad eller minskad plikt vad gäller bygglov. För fastigheten Håjum 5:4 har lovplikten utökats med att även omfatta marklov för trädfällning.

Genomförandetid

Genomförandetiden upphör vid utgången av år 2006. Före genomförandetidens utgång får mot berörda fastighetsägares bestridande detaljplan

ändras eller upphävas endast om det är nödvändigt 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 gäller dock även efter genomförandetiden tills den ändras eller upphävs.

Trollhättan i maj 2000

Stadsbyggnadsförvaltningen
STADSARKITEKTKONTORET

Leif Löf
stadsarkitekt

Lars Karlsson
planingenjör



Trollhättan

Detaljplan för JÄRNVÄGEN SYDOST OM STATIONSSOMRÅDET M M Håjums industriområde

98 E ANTAGANDEHANDLING

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplanen beräknas kunna bli antagen under tredje kvartalet 2000.

Enligt gällande stomnätsplan (investeringsplan för regionala järnvägar) och Banverkets förslag till stomnätsplan för perioden 1998-2007 beräknas byggstart för järnvägens utbyggnad kunna ske år 2002 med en beräknad byggtid av 2 år. Byggstarten kan påbörjas tidigare om medel ställs till förfogande. Banverket kommer att driva planerings- och projekteringsarbetet så att projektet i sin helhet kan genomföras under planperioden.

Planens antagande

Detaljplanen beräknas kunna antas i samhällsbyggnadsnämnden. Kommunfullmäktige har 1997-02-24 delegerat till samhällsbyggnadsnämnden att i vissa fall anta detaljplaner under förutsättning att kommunstyrelsen inte har något att erinra.

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen enligt plan- och bygglagen föreslås upphöra vid utgången av år 2006. Se planbeskrivningens sista sida!

Ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän platsmark såväl inom planområdet som till planområdet angränsande. Kommunen ansvarar också för allmänna underjordiska va-ledningar inom kvartersmark.

Trollhättan Energi AB (TEAB) och Telia AB ansvarar för sina respektive anläggningar såväl inom som utom kvartersmark.

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

Avtal

Avtal mellan kommunen och Banverket upprättas. I detta inarbetas frågor om anläggnings- och driftansvar för utbyggnad av järnväg, bullerskyddsanläggningar, broar, gator, GC-vägar, trädplanteringar, ansökan om lantmäteriförrättning m m. Där klarläggs också upplåtelse/överlåtelse av mark samt ekonomiska villkor m m. Avtalet skall bli gällande innan detaljplanen antas.

De bolag som ansvarar för tele- respektive el- och fjärrvärmeanläggningar kan behöva teckna särskilda avtal med Banverket vari behandlas bl a ekonomiska frågor sammanhängande med eventuella flyttningar av befintliga anläggningar.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Detaljplanens genomförande medför ändrade fastighetsförhållanden enligt nedan:

Fastighetsreglering

- Järnvägsfastigheten Tingvalla 1:1 tillförs mark från Håjum 4:1 och 5:3, Kronogården 3:1 och 4:3 samt Brandposten 1.
- Markbyten sker mellan järnvägsfastigheten Tingvalla 1:2 och Stavrelund 2:1 i området norr om järnvägen vid Edsborgsvägen.
- Vid Gärdhemsvägen regleras mark över från Tingvalla 1:1 till Håjum 4:1.

Avstyckning

- Genom avstyckning från Håjum 4:1 bildas nya exploateringsfastigheter för småindustriändamål.

Servitut och ledningsrätter

- Servitut för GC-väg tillskapas i områdena x_1 och x_2 .
- Ledningsrätt för ledningar i u-områden tillskapas.
- Servitut/ledningsrätt tillskapas för tekniska anläggningar och transformatorstationer inom kvartersmark.
- Servitut för järnvägsändamål (bro) bildas i område z_2 vid Gärdhemsvägen.
- Servitut för bullerskyddsvall tillskapas på Stavrelund 2:1.

Gemensamhetsanläggning

- Gemensamhetsanläggning omfattande främst entrégata bildas inom det nya kvarteret söder om kvarteret Brandposten.

Nytt kvarter och kvartersnamn

Detaljplanen medför att det nuvarande kvarteret Brandposten kommer att uppdelas i två nya kvarter. Den norra delen, med fastigheten Brandposten 1, får behålla kvartersnamnet Brandposten, den nya delen söder därom föreslås få kvartersnamnet Vagnen.

EKONOMI

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

TEKNISKA FRÅGOR

Grundläggningstekniska frågor och eventuella erforderliga grundförstärkningar skall utredas och klarläggas av Banverket i samband med projektering av dubbelspårutbyggnaden.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Fastighetsrättsliga frågor har beskrivits under medverkan av Hans Ringstedt, kommunla lantmäterimyndigheten.

Trollhättan i maj 2000

Stadsbyggnadsförvaltningen
STADSARKITEKTKONTORET

Leif Löf
stadsarkitekt

Lars Karlsson
planingenjör



Trollhättan

Detaljplan för JÄRNVÄGEN SYDOST OM STATIONSOMRÅDET M M Håjums industriområde

98 E ANTAGANDEHANDLING

UTLÅTANDE EFTER UTSTÄLLNING

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2000-05-24 enligt § 115, att ställa ut rubricerade planförslag för granskning i enlighet med 5 kap 23 § plan- och bygglagen.

Utställningshandlingarna är daterade i maj 2000 och utställning har ägt rum under tiden 13 juni - 5 juli 2000. Kungörelse om utställningen har den 5 juni 2000 varit införd i Trollhättans Tidning.

Planförslaget har varit utställt i entréhallen i kommunens förvaltningshus och dessutom funnits tillgängligt i kommunens huvudbibliotek.

INKOMNA YTTRANDEN MED ANLEDNING AV UTSTÄLLNINGEN

1. Lantmäterimyndigheten

Skrivelse 2000-06-21:

Ingen erinran.

2. Länsstyrelsen

Skrivelse 2000-06-21:

"Bedömning enligt PBL 12:1

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till riksintressen, mellankommunal samordning samt hälsa och säkerhet att detaljplanen, enligt utställningshandling och med nu kända förhållanden, inte kommer att provas enligt PBL.

Motiv för bedömningen enligt PBL 12:1

Järnvägen är av riksintresse. Förslaget bedöms inte avsevärt påverka riksintressen eller mellankommunala frågor och bedöms inte heller oacceptabelt med avseende på hälsa och säkerhet. MKB:n visar att uppställda riktvärden beträffande buller och vibrationer ej beräknas överskridas och att situationen kommer att bevakas. Riskanalys föreligger och visar acceptabla risker, bättre än vid nuvarande enkelspår med plankorsning.

Övrigt

De synpunkter som länsstyrelsen framförde i sitt samrådsyttrande har enligt planhandlingarna beaktats.

Länsstyrelsen har i övrigt inga erinringar mot förslaget."

3. Banverket

Skrivelse 2000-06-28:

Banverket anser att bullerstörningen för befintlig eller ny bebyggelse inte skall regleras med planbestämmelser som anger högsta bullernivåer. Enligt Banverkets policy för buller och vibrationer (BVPO 724.001) skall de riktvärden som anges där vara vägledande och således inte bindande. Banverkets bullerpolicy har tagits fram i samarbete med Naturvårdsverket och har godtagits av regeringen. Åtgärdernas omfattning skall enligt policyn alltid avgöras med utgångspunkt från vad som är tekniskt, ekonomiskt och miljömässigt motiverat i det enskilda fallet. Naturligtvis bör man ha ambitionen att klara riktvärden för miljö kvalitet. Policyn slår dock fast att detta i många fall inte är rimligt där järnvägen passerar inom tätorter. Här bör principen om samhällsekonomisk lönsamhet tillämpas förutom då högsta acceptabla värden överskrids.

Banverket bedömer att med de bullerskyddsåtgärder som är föreslagna kompletterat med fasadåtgärder på bebyggelsen mot järnvägen i kv Gräsanden, Grönsiskan, Flugsnapparen och Snöskatan så kommer riktvärdena i Banverkets bullerpolicy i huvudsak att uppnås. Där det kan bli problem att inom rimliga kostnader hålla riktvärdet 45 dB i maximal ljudnivå inomhus är i flerbostadshuset på Gräsanden 1. Banverket anser därför att den föreslagna planbestämmelsen om högsta tillåtna bullernivå kan medföra kostnader för Banverket som inte kan motiveras samhällsekonomiskt. Planbestämmelsen bör därmed utgå eller omformuleras så att vid bullernivåer under 55 dB i maximal ljudnivå skall en samhällsekonomisk bedömning göras av åtgärderna.

Kommentar:

Under detaljplanens samrådsskede har bl a från kommunens miljönämnd framförts att strävan skall vara att högsta kvalitetsmål enligt Naturvårdsver-

kets förslag till riktvärden för buller från spårbunden trafik uppnås och att planbestämmelse om högsta ljudnivå för buller från järnvägstrafik vid de närbelägna bostäderna införs.

Den införda planbestämmelsen gör att Naturvårdsverkets förslag, kvalitetsmål 4, uppfylls. Med de föreslagna bullerskyddsåtgärderna kommer detta i huvudsak att uppnås. Undantag är bebyggelsen mot järnvägen i kv Gräsanden, Grönsiskan, Flugsnapparen och Snöskatan där kompletterande fasadåtgärder kan behövas.

Miljökontoret har att följa utvecklingen efter utbyggnaden och vid behov tillsammans med Banverket överväga erforderliga åtgärder. I detta sammanhang skall också en samhällsekonomisk bedömning av åtgärderna göras. Härvid får då också övervägas om avvikelser från planbestämmelsen kan medges.

4. SJ

Skrivelse 2000-06-06:

SJ överlåter åt Banverket att bevaka järnvägens intressen. SJ vill dock kopplas in när det så småningom blir aktuellt att formellt överföra mark till och från järnvägsfastigheterna, där är ju SJ lagfaren ägare.

Kommentar:

Kopia av skrivelsen överlämnas till Banverket och kommunala lantmäterimyndigheten för kännedom och beaktande.

5. Vägverket

Skrivelse 2000-06-30:

Väg 2020, Gärdhemsvägen är allmän väg. Trollhättans kommun är väghållare för den del av vägen som berörs av planförslaget.

Det är viktigt att järnvägsbron över väg 2020 utformas så att inte trafiksäkerheten eller framkomligheten på vägen påverkas negativt. I samband med projekteringen skall samråd ske med Vägverket.

Väg 2020:s vägområde bör inte redovisas som naturområde.

Kommentar:

Kopia av skrivelsen överlämnas till Banverket för kännedom och beaktande vad gäller järnvägsbron över väg 2020.

Diken och slänter inom väg 2020:s vägområde har, i likhet med redovisningen i angränsande detaljplaner, inlemmats i angränsande naturmark. Gränslinjen mellan väg och naturmark betecknas "användningsgräns från vilken mindre avvikelser i vissa fall får göras".

5. Telia AB

Skrivelse 2000-006-21:

Telia har ett stort antal teleanläggningar inom området.

I höjd med Slättbergsvägen finns mycket omfattande teleanläggningar bestående av en telestation och optokablar av riksintresse. Dessutom korsar teleanläggningar, bestående av kablar och kanalisation, spårområdet på flera ställen.

Telia förutsätter att telestationen inte berörs av planändringen. Eventuella flyttningar av övriga teleanläggningar görs i samråd med Banverket.

Kommentar:

På plankartan är den omnämnda telestationen belägen inom område betecknat "Tekniska anläggningar". Inom området finns också en transformatorstation. Någon flyttning av dessa stationer är inte aktuell. De telekablar som korsar järnvägsområdet ligger inom s k u-område, tillgänglighet för underhåll o dyl får säkras genom avtal mellan Telia och Banverket.

Kopia av skrivelsen överlämnas till Banverket för kännedom.

YTTRANDEN MED ANLEDNING AV SAMRÅD

Inkomna yttranden under samrådet har sammanfattats och kommenterats i samrådsredogörelse daterad maj 2000. Kvarstående synpunkter från samrådet som inte har beaktats finns ej.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Detaljplanen behandlas vid samhällsbyggnadsnämndens sammanträde 2000-08-30, varvid nämnden föreslås besluta:

att godkänna detta utlåtande och

att med stöd av kommunfullmäktiges beslut 1997-02-24, § 25, anta förslag till detaljplan för JÄRNVÄGEN SYDOST OM STATIONSOMRÅDET M M, Håjums industriområde, uppgjort i december 1999.

Trollhättan 2000-08-23

Stadsbyggnadsförvaltningen
STADSARKITEKTKONTORET

Leif Löf
stadsarkitekt

Lars Karlsson
planingenjör