

Yttrande till byggnadsnämnden över detaljplan för Norge/Vänernbanan, delen Agnesberg till Marieholm.

ÄRENDET

Byggnadsnämnden har översänt rubricerade detaljplan till stadsdelsnämnden Kortedala för kännedom och med möjlighet att lämna synpunkter senast den 19 juni. I detta ärende lämnas förslag till yttrande.

SAMMANFATTNING

- Detaljplanens syfte är att möjliggöra den planerade utbyggnaden till dubbelspår på Norge/Vänernbanan.
- Utbyggnaden ökar järnvägens kapacitet och skapar förutsättningar att överföra person- och godstrafik från landsväg till järnväg.
- Stadsdelsförvaltningen hänvisar till tidigare yttranden där nämnden uttalat sig positivt om en ökad kapacitet för järnvägstransporter och en förbättrad pendeltågstrafik samt betonat vikten av att minimera negativ miljöpåverkan.
- Därutöver anser förvaltningen det är positivt att detaljplanen möjliggör en spårvagnshållplats i anslutning till handelsområdet vid Alekärssgatan .
- Förvaltningen betonar också vikten av åtgärder för att motverka den ökning av buller som en tätare tågtrafik medför.

FÖRSLAG

Med hänvisning till ovanstående föreslås stadsdelsnämnden Kortedala besluta.

att som eget yttrande över detaljplan för Norge/Vänernbanan, delen Agnesberg till Marieholm översända detta tjänsteutlåtande till byggnadsnämnden samt

att förklara beslutet omedelbart justerat.

STADSDELSFÖRVALTNING KORTEDALA

Lars Brickzén
stadsdelschef

Arne Karlsson
planeringschef

BAKGRUND

Stadsbyggnadskontoret har upprättat samrådshandlingar för detaljplan för området som ligger i Göta älvs dalgång mellan Agnesberg och Marieholm. Förslaget innebär att Banverkets planerade utbyggnad till dubbelspår på järnvägssträckan inom området möjliggörs. I gällande översiktsplan ÖP 99 redovisas Norge/Vänernbanan och väg E45 som riksintressen. En uppdatering av översiktsplanen pågår, bl.a. med anledning av att miljöaspekterna samt regionala, nationella och internationella frågor fått en större tyngd i samhällsplaneringen.

Järnvägsprojektet har studerats närmre i Banverkets järnvägsutredningar som omfattar hela sträckan Göteborg - Trollhättan. För den nu aktuella delsträckan pågår regeringens tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken.

REMISSEN

Remisshandlingen i sin helhet finns tillgänglig på stadsdelskontoret. Den kan också laddas ner från stadsbyggnadskontorets hemsida:

<http://www.stadsbyggnad.goteborg.se/> Välj nya planer.

Nedan lämnas en kort sammanfattning av samrådshandlingen.

Förutsättningar

Detaljplanens syfte är att genomföra järnvägsprojektet *Dubbelspår Agnesberg – Marieholm*. Planen behandlar järnvägskorridoren inklusive det skyddsområde som krävs för transporter av farligt gods.

Syftet för utbyggnaden av järnvägen är att öka kapaciteten samt att minska restiderna för person- och godstrafik mot Tvåstad och vidare mot Oslo/Karlstad. Ett annat syfte är att öka trafiksäkerheten genom att plankorsningar byggs bort.

Planområdet sträcker sig längs Göta älvs östra strand från gränsen mot Ale kommun till Hospitalkyrkogården i Gamlestaden. Det följer älvstranden ned till Lärje och går därefter längs väg E45. Sträckan som omfattas av detaljplanen är ca 7.5 km. Ytan är ca 127 hektar.

Enligt den naturvärdesbedömning som gjorts finns vegetation med vissa naturvärden. Lärjeån anses ha störst naturvärde öster om planområdet. Inom planområdet anses åbrinkarna ha högt naturvärde. Det storslagna landskapsrummet har stor potential för att erbjuda en vacker infart till Göteborg.

Efter de arkeologiska undersökningar som gjorts är bedömningen att området mellan E45 och Lärjeholms gård ska registreras som fornlämning. Eventuella lämningar från området vid Hospitalkyrkogården behöver undersökas vid exploateringen.

Detaljplanens innebörd och konsekvenser

Detaljplanen innebär att Norge/Vänernbanan kan byggas ut till dubbelspår och ges en högre standard. Därmed möjliggörs en förbättrad persontrafik mellan Göteborg och Tvåstad samt lokaltågstrafik till Ale kommun.

Idag trafikeras järnvägen av 36 persontåg och 24 godståg per dygn. Efter genomförd utbyggnad planeras järnvägen trafikeras av 116 persontåg och 40 godståg per dygn. Samtidigt höjs den tillåtna hastigheten från nuvarande 120 km/tim till 200 km/tim. Plankorsningar ersätts med planskilda korsningar. Vissa plankorsningar stängs och ersätts med gångbro. Detaljplanen innebär även att en framtida ny älvförbindelse vid Lärje och en väglänk från E45 till Almanacksvägen studeras. Eftersom farligt gods transporteras både på järnvägen och på väg E45 ställs krav på skyddsavstånd. För järnvägstransporter är de 30 meter till bebyggelse samt 80 meter till bostäder och handel. För vägtrafiken är motsvarande siffror 50 respektive 100 meter. Särskilda skyddsåtgärder kan göra att kortare skyddsavstånd accepteras.

Med undantag för befintliga verksamhetsområden i Skräppekärr och Agnesberg samt för råvattenintaget vid Lärje, planläggs älvstranden som naturmark, vilket även gäller för området vid Lärjeåns utlopp. Strandområden kan därmed göras tillgängliga för allmänheten. Ambitionen är att utveckla Lärjeholms gård tillsammans med Lärjeån som rekreativområde.

Miljökonsekvenser

Eftersom detaljplanen bedöms innebära betydande påverkan på miljön ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. Den tidigare framtagna MKB:n för järnvägsplanen används även för detaljplanen.

Järnvägsprojektet bedöms generellt medföra små miljökonsekvenser. I huvudsak bedöms det ha positiva effekter genom möjligheterna att överföra transporter från landsväg till järnväg. Likaså förbättras säkerheten för transporter och för råvattenintaget. Naturmiljön vid Lärjeån skyddas och strandlinjen görs mer tillgänglig. Inom järnvägsprojektet görs åtgärder som minskar störningar i form av vibrationer. Däremot kan bullersituationen försämrans något. Under byggnadstiden kan miljöstörningar uppkomma.

Påverkan på natura 2000-området Lärjeån bedöms sammantaget som mycket begränsad men kräver tillståndsprövning innan detaljplanen kan fastställas.

STADSDELSFÖRVALTNINGENS SYNPUNKTER

Stadsdelsnämnden har tidigare yttrat sig över Banverkets förstudie och järnvägsutredning, inför regeringens tillåtlighetsprövning avseende sträckan norr om Lärje samt över detaljplan för delen Marieholm till Olskroken. Vid dessa tillfällen har nämnden uttalat sig positivt om en ökad kapacitet för järnvägstransporter och de miljövinster som uppstår när bilburna transporter överförs till järnväg. Särskilt har nämnden påtalat vikten av en effektiv pendeltågstrafik som gör det attraktivt att välja tåget framför bilen för resor till och från arbetet. De tidigare yttrandena har även påtalat vikten av att minimera negativ miljöpåverkan och att motverka de barriäreffekter som uppstår längs stora trafikleder.

Utöver dessa allmänna synpunkter som kvarstår anser förvaltningen att vikten av utökad kapacitet för transporter via järnväg och en attraktiv pendeltågstrafik ökat med tanke på

intentionerna i ÖP XX som understryker Göteborgs roll som centrum i en växande region med en gemensam bostads- och arbetsmarknad.

Den nya älvförbindelse söder om Lärje som finns med i ÖPXX och som studeras i detaljplanen skapar möjligheter till att knyta samman stadsdelar på ömse sidor av älven med kollektivtrafik, lokaltrafik samt gång- och cykelvägar.

Det är positivt att detaljplanen möjliggör en breddad spårvagnssektion vid Alekärrsgatan och därmed ger utrymme för en ny hållplats i anslutning till handelsområdet.

Den ökade tågtrafiken och de höjda hastigheterna medför en viss försämring av bullersituationen. Även om ett relativt fåtal påverkas och nuvarande högsta värden inte överskrids är det angeläget att åtgärder vidtas för att begränsa störningarna.