

Planprogram för
TÄTORTSUTBYGGNAD VID HULTS HÖJD
Överby 10:5 och 10:6 med flera
Överby

Diarienummer PLAN.2021.1209

PROGRAMHANDLING

September 2022

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ett förslag till planprogram har upprättats av Samhällsbyggnadsförvaltningen. Beslut om samråd togs i kommunstyrelsen i mars 2022.

När ett planprogram upprättas ska de som har ett väsentligt intresse av planen beredas tillfälle till samråd. Samrådet för planprogrammet genomfördes under tiden 2022-03-21 till och med 2022-05-08. Berörda av planprogrammet fick information om förslaget med brev samt bjöds in till samrådsmöte. Kommunala instanser, statliga och regionala organ med flera har tillsänts programförslaget och getts möjlighet att lämna synpunkter. Samrådshandlingar har även varit tillgängliga på kommunens hemsida.

Ett samrådsmöte hölls i Skogshöjdens fritidsgård den 7 april 2022. På samrådsmötet fanns en utställning av förslaget med tillhörande utredningar och det fanns möjlighet att ställa frågor samt lämna skriftliga synpunkter. Med på mötet fanns representanter från Samhällsbyggnadsförvaltningen och Samhällsbyggnadsnämnden samt Norconsult och exploatören Nielsen-Oscarssons fastigheter AB.

I samrådsredogörelsen sammanfattas och besvaras inkomna synpunkter. Alla inkomna yttranden under samrådet betraktas som allmänna handlingar vilka kan begäras ut i sin helhet från Samhällsbyggnadsförvaltningen. Inkomna yttranden delges i sin helhet i samrådsredogörelsen med undantag för bilagor. I de fall där det finns en bilaga anges en kommentar i yttrandet. Även bilagor går att begära ut då det är allmänna handlingar. Samhällsbyggnadsförvaltningen har gjort redaktionella korrigeringar i yttrandet och rättat till uppenbara stavfel. Eftersom samrådsredogörelsen är en handling som skickas ut och kan publiceras på Stadens hemsida har personuppgifter tagits bort ur yttrandena. När personuppgifter tas bort har omformuleringar behövts i vissa fall för att skapa fullständiga meningar.

Då många inkomna synpunkter och frågor är liknande har Samhällsbyggnadsförvaltningen valt att skriva sammanfattande svar på s.56-66 enligt olika tema. Tillhörande varje yttrande finns en kommentar med hänvisning till de teman där frågor och synpunkter besvaras.



Sammanfattning av ändringar i programförslaget

Planprocessen enligt plan- och bygglagen (PBL) innebär en avvägning mellan både allmänna och enskilda intressen. Det finns en mängd olika faktorer som ligger till grund för programförslaget och det finns många olika intressen som måste vägas mot varandra, vilket innebär att alla inkomna synpunkter inte kan bli tillgodosedda.

Ett planprogram kan inte överklagas och vinner inte laga kraft enligt PBL. Syftet med programmet är att ligga till grund för fortsatt detaljplanering och genomförande i Hults höjd. I det efterföljande detaljplaneskedet finns också tillfällen att lämna synpunkter.

Efter samrådet och inför godkännandet har planprogrammet justerats. Justeringarna innebär att ett slutgiltigt planprogram, med en tillhörande strukturplan, har tagits fram med utgångspunkt från båda samrådsalternativ i en avvägning mellan olika allmänna och enskilda intressen. De två alternativen skiljde sig i huvudsak åt i dragningen av huvudgatan till området och den byggda miljön kring den. Nedan beskrivs de förändringar som gjorts i programhandlingen och tillhörande strukturplan. Beskrivningen av ändringar i strukturplanen förtydligas med siffror i parentes vilka hänvisar till bilden nedan, figur 1. Programhandlingen har uppdaterats enligt följande:

Program

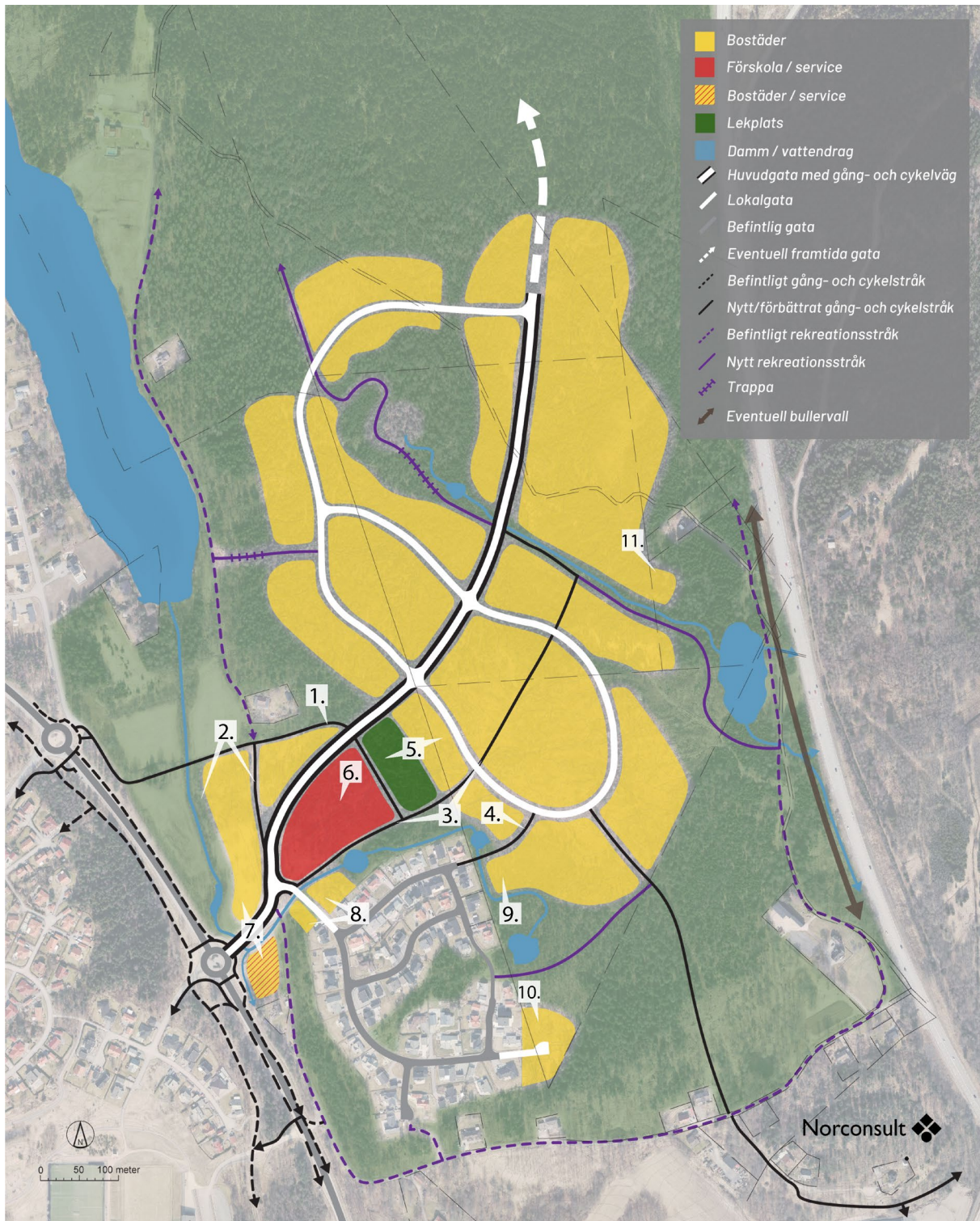
- Texter i programhandlingen har, liksom bilder och illustrationer, uppdaterats efter de förändringar som gjorts efter samrådet. Nya stycken har tillkommit och andra har reviderats för att förtydliga programmets förutsättningar och intentioner.
- I konsekvenskapitlet har tabellen som tidigare jämförde strukturplanerna utgått och beskriver istället hur slutgiltigt förslag förhåller sig till programmets målbilder och strategier.
- I förutsättningskapitlet har beskrivningen av alternativa vägdragningar kortats ned för att anpassas till det slutgiltiga förslaget.
- Ett PM med förtydligande resonemang om bullerpåverkan från dragning av huvudgata enligt samrådsalternativ B har tagits fram, vilken sammanfattas i programhandlingen och utgör bilaga i sin helhet.
- Dokumentet för undersökning av miljöpåverkan har kompletterats för att det tydligare ska framgå hur kommunen resonerar kring vissa ställningstaganden. Dess slutsats om att planeringen inte bedöms innebära risk för betydande miljöpåverkan kvarstår.
- Utöver ovanstående ändringar har mindre justeringar för ökad läsbarhet och tydlighet i text och beskrivningar gjorts.

Strukturplan

- Slutgiltigt förslag bygger på vägdragningen enligt alternativ B och utgår från att det är möjligt att sänka kvartersmarken längs huvudgatan för att skapa byggbar mark på båda sidor vägen.
- I det slutgiltiga förslaget uppskattas antalet bostäder minska med cirka 10-20 stycken jämfört med alternativ A och öka med cirka 30-40 stycken jämfört med alternativ B. Antalet bostäder prövas vidare i detaljplaneläggning.
- Höjdangivelser i strukturplanen är de ungefärliga höjder på ny bebyggelse som är möjlig utifrån flygplatsens höjdrestrukturer. Det förtydligas i strukturplanens teckenförklaring.
- Fler gång- och cykelkopplingar har lagts till genom och längs med föreslagna bebyggelseområden. I höjd med områdeslekplatsen och förskolan korsar gång- och cykelvägarna huvudgatan vilket innebär en förlängning av den norra sträckningen förbi befintlig privat fastighet **(1)**. Befintlig koppling mot Hultsjön föreslås som gång- och

cykelväg och får en förändrad karaktär och stråket längs med bäcken vid Vänersborgsvägen utgår **(2)**. Söder om områdeslekplatsen och förskolan föreslås gång- och cykelvägen förlängas, både ned mot entrén och uppåt in i bostadskvarteren **(3)**. I förlängningen av Stenhöjdsvägen till det nya området föreslås en gång- och cykelväg **(4)**.

- Områdeslekplatsen ligger högre upp i området än tidigare och bostäder föreslås i direkt anslutning till ytan **(5)**. Områdeslekplatsen illustreras i mörkgrönt i strukturplanen.
- Förskolans placering har ändrats till ett läge närmare Vänersborgsvägen, fortfarande intill den nya huvudgatan **(6)**. Förskoletomten ger plats för service, symbolen för återvinningsstation är borttagen och service har lagts till i teckenförklaringen.
- Intill cirkulationsplatsen vid områdets entré föreslås en yta för bostäder där möjligheten för service har lagts till. Den byggbara ytan mittemot, norr om huvudgatan, behåller sin storlek likt alternativ A **(7)**.
- Bebyggelse nära befintliga gator och byggnader har bedömts som viktiga för helheten i områdets struktur. Det bidrar till att befintliga Hults höjd upplevs som sammankopplat med det nya. Vid entrén till bostadsområdet Hults höjd föreslås bostäder på båda sidor likt samrådshandlingens alternativ A **(8)**. Söder om föreslagen gång- och cykelväg i förlängningen av Stenhöjdsvägen, i det befintliga bostadsområdets nordöstra hörn, ligger bebyggelse kvar mot dagvattenstråket likt samrådshandlingens alternativ A **(9)**. I områdets sydöstra del, i en förlängning av Berghöjdsvägen intill befintlig bebyggelse, föreslås bostäder ligga kvar likt alternativ A **(10)**.
- I nordöstra delen av området har placeringen av bostäder justerats till att inte kraga ut framför befintlig privat fastighet i lika stor utsträckning **(11)**. Ytor för bostäder har istället utökats i norr och i söder om fastigheten.



Figur 1: Strukturplan. Siffrorna indikerar förändringar som gjorts efter samrådet.

Innehållsförteckning

Statliga och regionala organ.....	6
Yttrande 1 - Länsstyrelsen, 2022-05-10	6
Yttrande 2 - Västtrafik 2022-04-13	10
Yttrande 3 - Trafikverket, 2022-04-26.....	11
Yttrande 4 - Västra Götalandsregionen - Förvaltningen för kulturutveckling 2022-05-03	13
Kommunala instanser	13
Yttrande 5 - Lantmäterikontoret, 2022-04-21	13
Yttrande 6 - Kommunstyrelsen, 2022-05-11.....	14
Yttrande 7 - Kultur- och fritidsförvaltningen, 2022-05-04	14
Yttrande 8 - Arbetsmarknads- och socialnämnden, 2022-05-05.....	15
Yttrande 9 - Miljökontoret, 2022-05-06	15
Yttrande 10 - Trollhättans Energi AB (TEAB), 2022-05-06.....	16
Sakägare	17
Yttrande 11 - Sakägare A, 2022-03-28	17
Yttrande 12 - Sakägare B, 2022-04-03.....	17
Yttrande 13 - Sakägare C, 2022-04-12.....	18
Yttrande 14 - Sakägare D, 2022-04-03, 2022-04-08, 2022-04-22.....	19
Yttrande 15 - Sakägare E, 2022-04-06	22
Yttrande 16 - Sakägare F, 2022-05-02	23
Yttrande 17 - Sakägare G, 2022-05-03	24
Yttrande 18 - Sakägare H, 2022-05-03.....	26
Yttrande 19 - Sakägare I, 2022-05-04	27
Yttrande 20 - Sakägare J, 2022-05-05	28
Yttrande 21 - Sakägare K, 2022-05-05	30
Yttrande 22 - Sakägare L, 2022-05-05	34
Yttrande 23 - Sakägare M, 2022-05-05	36
Yttrande 24 - Sakägare N, 2022-05-08	47
Yttrande 25 - Sakägare O, 2022-05-08	47
Yttrande 26 - Sakägare P, 2022-05-08	48
Yttrande 27 - Sakägare Q, 2022-05-08.....	49
Yttrande 28 - Sakägare R, 2022-05-08	51
Yttrande 29 - Sakägare S, 2022-05-08	54
Övriga.....	54
Yttrande 30 - Boende vid Vänersborgsvägen, 2022-04-10.....	54



Yttrande 31 – Trollhättan & Vänersborgs flygplats, 2022-05-05	54
Yttrande 32 – Vänersborgs kommun, 2022-04-12	55
Sammanfattande svar till Samrådsyttranden	56
Översiktsplan.....	56
Gällande detaljplaner	57
Buller	57
Trafik.....	59
Dagvatten.....	61
Natur och rekreation	61
Avtal	62
Alternativ A och B	64
Byggnation	65
Övrigt.....	65

STATLIGA OCH REGIONALA ORGAN

Yttrande 1 – Länsstyrelsen, 2022-05-10

a) Länsstyrelsens samlade bedömning

Planprogrammets intentioner är förenliga med kommunens översiktsplan, programförslaget redovisar en stadsutveckling som i stort ligger i linje med lämplig markanvändning utifrån beskaffenhet, läge och behov samt god hushållning med mark- och vattenområden.

Kommunen har redogjort för berörda riksintressen 3 kap Miljöbalken, det anges att ett genomförande av planen inte bedöms hamna i konflikt med dessa. Länsstyrelsen delar denna uppfattning vad gäller stoppområde höga objekt samt riksintressen för flygtrafik, föreslagen exploateringen förhåller sig till de rekommenderade höjrestrektionerna.

För att fortsatt planarbete ska ha fullgott underlag för säkerställande av markens lämplighet anser Länsstyrelsen i övrigt att planhandlingarna ska utformas och anpassas i enlighet med vad som nedan i detta yttrande. Framför allt vidare redovisning av exploateringens inverkan på prövningsgrunderna miljö kvalitetsnormer, människors hälsa och säkerhet, (skyfall, farligt gods och buller).

Även frågan om forn- och kulturlämningar, jordbruksmark samt påverkan på fågel ska beaktas. Relevanta utredningar som redovisar markens lämplighet för de föreslagna ändamålen ska revideras/tas fram.

b) Hälsa och säkerhet

1. Geoteknik

Länsstyrelsen hänvisar till Statens geotekniska instituts yttrande i sin helhet. SGI anser att Trollhättan stad i planprogrammet har beaktat de geotekniska säkerhetsfrågorna i en, för skedet, tillräcklig omfattning. Vi har ur geoteknisk säkerhetssynvinkel ingen erinran mot planförslaget.

2. Buller

Länsstyrelsen kan konstatera att Trollhättans stad väljer att bebygga ett relativt bullerutsatt område. 45:an har hög trafikbelastning och sådana trafikleder ger ett buller som är ständigt pågående och kan uppfattas som störande. Det är därmed viktigt att staden vid utformningen av bebyggelsen tittar på flera alternativa lösningar och nogga överväger bästa alternativet.

Vid detaljplanarbetet bör det finnas en redovisning av beräknade bullervärden, och en beskrivning av ljudmiljön. Planbeskrivningen i vidare detaljplanarbete ska innehålla:

- *Överväganden som legat till grund för planens utformning.*
- *Beskrivning av de åtgärder som regleras med planbestämmelser för att förebygga eller minska bullerexponeringen. Det kan till exempel vara bestämmelser som reglerar placering och utformning av byggnader, eller andra typer av regleringar som behövs för att riktvärdena ska klaras.*
- *Illustrationsmaterial för att de beräknade bullervärdena*
- *Redovisning av åtgärder för att minska störningarna buller*
- *En sammanfattning av de viktigaste slutsatserna från bullerutredningen.*

Vid beskrivningen av buller behöver buller från såväl trafik som industri vägas ihop i en sammanlagd bedömning för att ange hur stor påverkan den sammanlagda bullerpåverkan har på boende inom planområdet. Vid beräkning av bullernivåerna på den ljuddämpade sidan behöver även buller från andra bullerkällor tas med i redovisningen.

Vid forskning framgår att påverkan av buller från flera bullerkällor kan ha påverkan på människors upplevelse av bullernivåer och därmed på hälsan. Jämför gärna med den sk lerumsstudien, Avdelningen för miljömedicin, Sahlgrenska akademien vid Göteborgs universitet (amm.se).

3. Skyfall

Översvämning och skyfall finns beskrivet kortfattat och på översiktlig nivå i programhandlingen. I det kommande arbetet behöver kommunen beskriva konsekvenserna av ett skyfall inom planområdet, minst ett klimatanpassat 100-årsregn. Även planens eventuella påverkan på området utanför planområdet samt framkomligheten till och från planområdet ska beaktas. Eventuella skyddsåtgärder behöver beskrivas och säkerställas. I bedömningen bör hänsyn tas till bland annat ytavrinningsvägar, lågpunkter och instängda områden. Mer information finns i "Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall" (Fakta 2018:5), utgiven av länsstyrelserna i Stockholm och Västra Götaland.

4. Farligt gods

Kommunen har tagit fram en riskutredning som bland annat anger strategiska inriktningspunkter. Det är positivt att kommunen hanterar frågan tidigt i processen. Länsstyrelsen anser att det är speciellt viktigt att beakta de rekommendationer som rör disponering av planområdet. Det rekommenderas att den planerade förskolan och skolan läggs minst 150 m från E45 och att tyngdpunkten för bebyggelsen (persontätheten) placeras så långt bort från E45 som möjligt. Länsstyrelsen anser att avstånd till riskkällor är ett bra skydd som bidrar till robusthet. Då projektet är i ett tidigt skede finns det möjlighet att placera byggnader på ett sätt så att riskerna för området minimeras, Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att utnyttja den möjligheten. Beroende på typ av bostäder kan skyddsåtgärder som omfattar ventilation och brandskydd på fasad vara svåra att få till och att säkerställa över tid vilket behöver beaktas i den vidare utformningen.

Det är viktigt att kommunen i det vidare arbetet säkerställer att riskutredningen uppdateras om förutsättningarna ändras när det t.ex. gäller antagna personantal och verksamheter. Riskutredningen nämner Trollhättans riskhanteringsplan. Länsstyrelsen vill framhålla att vi i andra yttranden påtalat att riskhanteringsplanen till delar är inaktuell samt att den inte är tillräckligt omfattande och tydlig för att utgöra underlag för specifika planer. Länsstyrelsen är medveten om att det pågår ett arbete med detta i kommunen.

c) Miljö kvalitetsnormer

1. Vatten

I planprogrammet redovisas en ökning av förorenande ämnen, med undantag av suspenderat material, från dagvattnet som kommer belasta recipienterna. När vattenförekomstens status är sämre än god måste kommunen visa att den planerade dagvattenhanteringen medför en förbättring jämfört med nuläget. Kommunen kommer att vid detaljplaneskedet behöva visa på vilka grunder bedömningen har gjorts, exempelvis med stöd av uppgifter från dagvattenutredningen eller annat underlag som berör vattenkvaliteten samt visa att planområdet inte kommer äventyra uppnåendet av MKN vatten.

2. Luft

Beskrivning av påverkan på MKN luft saknas i handlingarna, detta bör kompletteras under detaljplaneskedet.

d) Natur

En naturvärdesinventering är genomförd. Den invasiva arten gul skunkkalla finns i området. Det behöver kommunen förhålla sig till så att arten inte sprids. Arten ska bekämpas. Områden med naturvärdesklass 3 bör bibehållas i möjligaste mån och grönområden för friluftsliv måste fortsatt finnas. Även ytor där växtlighet som gynnar våra pollinatörer bör planeras in. Naturvärdesinventering bör kompletteras med avseende påverkan på fåglar.

e) Kulturmiljö

Inom planområdet finns en känd fornlämning; gravfältet L1964:9020, lokaliserat i den södra delen. Fornlämningsområdet för denna fornlämning måste hävdas i den fortsatta detaljplaneringen. Sakfrågan hanteras bäst i samrådsskedet med Länsstyrelsen.

För planområdet i övrigt ser Länsstyrelsen ett behov av ett bättre planeringsunderlag. Givet terrängen bedömer Länsstyrelsen att det finns en viss sannolikhet att påträffa okända forn- och kulturlämningar, framför allt kopplat till utmarks- och skogsbruk under historisk period. Planområdet bör därför utredas för förekomst av okända forn- och kulturlämningar enligt Kulturmiljölagen 2kap 11§. Begäran om arkeologisk utredning ställs till Länsstyrelsen.

f) Landsbygd

I den västra delen av programområdet finns tre mindre åkermarksskiften. Det framgår inte i programhandlingen om jordbruksmarken kommer att planläggas och eventuellt bebyggas. Kommer jordbruksmarken att tas i anspråk för något annat än jordbruksproduktion behöver det finnas med utredning enligt 3 kap 4 § miljöbalken.

g) Trafikverkets synpunkter

Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets svar. Se yttrande 3.

h) Övriga upplysningar

Kommunen har identifierat att planområdet kan medföra markavvattnings. Åtgärder som utförs i syfte att varaktigt öka en fastighets lämplighet för till exempel bebyggelse genom torrläggning

eller invallning av mark kan innebära markavvattning. Frågan att utreda om det krävs åtgärder som innebär markavvattning ska prioriteras i det fortsatta planarbetet och beskrivas i planhandlingen. I Västra Götalands län är markavvattning förbjuden och om så avses utföras krävs dispens och tillstånd från Länsstyrelsen.

i) Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Utifrån tillgängligt underlag/handlingar delar Länsstyrelsen kommunens åsikt, således är bedömningen utifrån tillgängligt underlag att en miljökonsekvensbeskrivning inte behöver tas fram. Detta med reservation för vidare inventering av fågel.

Kommentar:

a) Kommunen noterar att Länsstyrelsen delar bedömningen att det inte föreligger någon konflikt med riksintresset för totalförsvaret samt flygtrafik.

I kommande detaljplanearbete prövas förslagets inverkan på miljökvalitetsnormer, människors hälsa och säkerhet, eventuella arkeologiska lämningar, samt förekomst av olika fågelarter.

b) 1. Kommunen noterar att SGI anser att planprogrammet har beaktat de geotekniska säkerhetsfrågorna i tillräcklig omfattning för planprogramsskedet och inte har någon erinran mot planförslaget.

2. En fördjupad och mer detaljerad bullerutredning utförs i detaljplaneskedet. Kommunen noterar informationen om vilka aspekter som ska beskrivas i utredningen.

3. En fördjupad och mer detaljerad dagvattenutredning utförs i detaljplaneskedet och behandlar konsekvenser för ett klimatanpassat 100-årsregn. Kommunen noterar informationen om vilka aspekter som ska beskrivas i utredningen.

4. I programhandlingen föreslås förskolan placeras mer än 150 meter från E45. I detaljplanearbetet studeras möjlig placering av bebyggelse närmre, bland annat utifrån riskutredningens rekommendationer. Behov av skyddsåtgärder kan regleras i detaljplan. Behov av eventuell uppdatering av riskutredningen lyfts i detaljplanearbetet.

Kommunen är medveten om att delar i Trollhättans riskhanteringsplan är inaktuella men det är fortfarande ett dokument som antagits politiskt. Arbetet med en aktualisering/nytt ställningstagande pågår och tills vidare utgår kommunen från Länsstyrelsens rekommendationer.

c) 1. En fördjupad och mer detaljerad dagvattenutredning utförs i detaljplaneskedet. Bedömning av påverkan på MKN vatten ska ingå.

2. Påverkan på MKN luft inarbetas och beskrivs under detaljplaneskedet.

d) Kommunen utför bekämpning av gul skunkkalla i området tillsammans med berörda fastighetsägare. Projekt pågår under flera år för att följa upp utfallet av bekämpningen.

Programförslaget föreslår ingen bebyggelse inom naturvärdesklass 3. Anpassning av gång- och cykelvägen som föreslås i naturvärdesklass 3 studeras vidare i förprojektering. Analys av ekosystemtjänster genomförs i detaljplanarbetet.

I kommande detaljplanearbete ska en kompletterande fågelinventering utföras.

e) Frågan om fornlämningsområde för gravfältet L1964:9020 hanteras i detaljplaneskedet, i samråd med Länsstyrelsen. Begäran om arkeologisk utredning inom planområdet ställs i detaljplaneskedet.

f) Trollhättans stad gör bedömningen att den bit jordbruksmark som berörs kan tas i anspråk för att tillgodose det väsentliga samhällsintresset om tillkommande bostäder i form av ny småhusbebyggelse och mindre flerbostadshus. Utifrån de utredningar och underlag som tagits fram till planprogrammet är det viktigt för helheten i området att ytorna intill cirkulationsplatsen bebyggs med bostäder, inte minst ur trygghetssynpunkt och för att få till en ändamålsenlig bebyggelsestruktur. Mark på annan plats kan inte bebyggas utifrån höjdrestraktioner och med hänsyn till naturvärden enligt utförd naturvärdesinventering. Behovet av att lokalisera bostäder på platsen bedöms inte kunna tillgodoses från allmän synpunkts tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Detta innebär att programområdet kan utvecklas i enlighet med kommunens översiktsplan och bostadsförsörjningsprogram utan att sammanhängande jordbruksmark tas i anspråk.

g) Kommunen besvarar Trafikverkets synpunkter i yttrande 3. Fortsatt diskussion med Länsstyrelsen önskas kring synpunkten om dimensionering vid skyfallshantering.

h) Kommunen noterar synpunkten om markavvattning. Huruvida förslaget innebär markavvattning hanteras i detaljplaneskedet.

i) Kommunen noterar att Länsstyrelsen delar bedömningen att förslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan. Vidare inventering av fågelarter utförs i detaljplaneskedet.

Yttrande 2 – Västtrafik 2022-04-13

Västtrafik har tagit del av planprogram för tätortsutbyggnad vid Hults Höjd.

Som planprogrammet är utformat i dagsläget kommer bussar inte att trafikera inne i området då det skulle medföra en stor negativ försämring för majoriteten av resenärerna på linjen som inte har målpunkt i det nya bostadsområdet. Västtrafik är positiva till att gatorna anpassas för en eventuell framtida trafikering, det gör att vi i en framtid har goda förutsättningar att diskutera eventuella linjedragningar som skulle kunna vara aktuella. I dagsläget finns inga sådana planer. Det är viktigt att man planerar gena körvägar för bussen om den ska trafikera igenom området, detta medför snabbare restider och bättre komfort för de som reser vilket i sig ökar attraktiviteten för kollektivtrafiken.

Eftersom trafikering av området inte kommer att ske inledningsvis är vi positiva till att man i stället fokuserar på att skapa goda förutsättningar att ta sig till befintligt kollektivtrafikstråk och hållplatser. I planprogrammet föreslås en flytt av hållplats Hult för att komma närmare det nya bostadsområdet samt att öka standarden för hållplatsen. Västtrafik ställer sig bakom

förslaget att flytta hållplatsen. Det är dock viktigt att komma ihåg att flytten påverkar vissa resenärer negativt, inte minst de som har idrottsanläggningen som målpunkt som kommer få längre avstånd till den nya hållplatslokaliseringen. I dagsläget reser det ca 10–15 personer ifrån hållplatsen per dag, till antalet är det alltså inte så många som påverkas. Vidare diskussioner behöver också föras vid flytt av hållplats så vi säkerställer att det finns cykelparkering som möjliggör kombinationsresan för de som väljer att cykla till busshållplats.

Gällande de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna längs Vänersborgsvägen så vill vi belysa att hastighetsdämpande åtgärder som gupp och liknande också påverkar kollektivtrafiken och resenärernas upplevelse. Vi skulle därför uppskatta om man har i åtanke att bygga lösningar som inte påverkar kollektivtrafiken negativt, exempelvis busskuddar.

Kommentar:

Kommunen noterar Västtrafiks ställningstagande om möjligheten för busstrafik inne i programområdet. Gatunätet ska möjliggöra för att bussar kan trafikera området i framtiden.

Flytt av busshållplats ska fortsättningsvis studeras i detaljplanearbetet och kommunen för en dialog med Västtrafik om ytbehov och utformning av hållplatsläget med exempelvis cykelparkering. Nya hållplatslägen kan kräva ny planläggning, vilket ska beaktas i den fortsatta planeringen av programområdet.

Kommunen ser att det är möjligt att beakta Västtrafiks önskemål om val av hastighetsdämpande åtgärder. Valet av åtgärd ska studeras närmare i projekteringskedet.

Yttrande 3 – Trafikverket, 2022-04-26

Infrastruktur

Väg E45/44 sträcker sig öster och norr om planområdet. Vägen utgör riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 §, är primär transportled för farligt gods och innehar samtliga fyra funktioner i det funktionellt prioriterade vägnätet. Väster om planområdet och i den norra cirkulationsplatsen ansluter väg 2028 för vilken Trafikverket är väghållare. Trollhättan – Vänersborgs flygplats ligger cirka 2,5 km sydöst om planområdet som ligger inom flygplatsens influensområde och berörs därför av begränsningar gällande flyghinder. Flygplatsen är ett utpekat riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 §.

Synpunkter och upplysningar

a) I det fortsatta arbetet vill Trafikverket upplysa kommunen om att det inom vägområdet inte tillåts uppförande av byggnader eller andra anläggningar. Vägområdet inkluderar allt som krävs för vägens drift och bestånd, på aktuell sträcka mäter det 1 meter bakom befintligt viltstängsel från vägen sett. Trafikutredningen visar att kapacitet finns i vägnätet för den trafik som planen väntas generera, dock utifrån ett scenario år 2040 där trafikplatsen vid Överby är ombyggd. I dagsläget finns inga planer på att bygga om trafikplatsen, att en sådan ombyggnad kommer till stånd innan år 2040 går därmed inte utgå ifrån. Trafikverket anser att trafikutredningen ska revideras och utgå från befintlig infrastruktur men med trafiken uppräknad enligt basprognosen. Vidare noteras att kommunen förordar att man går vidare med alternativ som ansluter till befintlig cirkulationsplats Hultsrondellen.

b) Bebyggelsen ska klara kraven enligt förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Enligt den bullerutredning som gjorts kan åtgärder i form av skärm/vall behövas längs planområdets östra sida mot E45/44. Trafikverket vill uppmärksamma att åtgärder som krävs till följd av exploateringen inte får placeras inom vägområdet och ska bekostas av kommunen/exploatör till fullo. I det fortsatta arbetet behöver kommunen utreda på vilket sätt en vall/skärm kan anläggas utan att riskera att påverka väganläggningen negativt, särskilt utifrån geoteknik och avvattning. Detta gäller även åtgärder till följd av närheten till transportled för farligt gods.

c) Avrinning av området sker idag dels mot Hultsjön men också mot E45 och genom trummor vidare till Göta älv. Dagvattenutredningen som tagits fram föreslår i första hand öppna och lokala dagvattenlösningar samt att området anpassas till fortsatt leda dagvatten till befintliga naturliga rinnvägar. Utredningen föreslår åtgärder som är dimensionerade för ett framtida 20-årsregn. Eftersom väg E45/44 utgör en central del i det nationella transportnätet vill Trafikverket att kommunen svarar på hur väg E45/44 och berörda trummor påverkas utifrån ett 200-årsregn i de nya förhållandena. Kapaciteten i trummorna behöver utredas i det fortsatta planarbetet. Om trummorna under E45/44 behöver bytas ut och dimensioneras upp till följd av exploateringen ska detta bekostas av kommunen/exploatören. En dagvattendamm föreslås i planområdet östra del i närheten av vägen, i det fortsatta arbetet behöver kommunen svara på om en sådan anläggning riskerar att påverka E45/44 geotekniskt. Trafikverket vill även uppmärksamma att vägdkänen endast är dimensionerade för vägens behov och inte exploatering i dess närhet, tillkommande dagvatten i diken tillåts därför inte.

d) Planområdet ligger inom det område runt Trollhättan-Vänersborgs flygplats som berörs av hindersbegränsande ytor. Trafikverket noterar att kommunen avser anpassa bebyggelsen efter höjdrestraktionerna, detta behöver fastställas i den fortsatta planprocessen. Det kan bli aktuellt för kommunen att göra en flyghinderanalys, dels för bebyggelsen men även för eventuella byggkranar vid genomförandet av planen.

e) Om det krävs åtgärder i den statliga infrastrukturen till följd av exploateringen ska medfinansieringsavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket.

Kommentar:

- a) *Kommunen noterar informationen om vad som gäller inom vägområdet. Trafikutredningen kompletteras i detaljplaneskedet med ett scenario där Trafikplats Överby inte byggs ut innan år 2040.*
- b) *Frågan om bullervall/bullerskärm och dess placering utreds i fortsatt detaljplanearbete.*
- c) *Dimensionerande regnmängder som anges i dagvattenutredningen baseras på Svensk Vattens rekommendationer i publikationen P110 samt kommunens egen dagvattenstrategi, i vilka kommunens ansvar är att beakta minst ett 100-årsregn. I fortsatt planarbete önskar kommunen föra en dialog med Länsstyrelsen och Trafikverket om vilken återkomsttid som rimligen ska ingå i dagvattenutredningen.*

Under arbetet med planprogrammet har kommunen erhållit information om vägtrummmornas kapacitet, vilket utgör ett underlag i en mer detaljerad dagvattenutredning tillhörande detaljplanen. Kommunen noterar synpunkten om att utreda dagvattendammens påverkan på väganläggningens geotekniska förutsättningar. Utgångspunkten i dagvattenutredningen är att exploateringen inte ska belasta vägdikena med ett större flöde än dagens situation.

- d) Kommunen noterar informationen. I planarbetet ska säkerställas att bebyggelsen anpassas efter höjdrestriktionerna. Vid byggnationsskedet och användning av byggkranar ansvarar byggföretagen för att en dialog hålls med flygplatsen.*
- e) Kommunen noterar informationen om vad som gäller för eventuella åtgärder i den statliga infrastrukturen.*

Yttrande 4 – Västra Götalandsregionen - Förvaltningen för kulturutveckling 2022-05-03

Inom området finns två registrerade lämningar. En fornlämning i form av ett gravfält (L1964:9020) och en möjlig fornlämning i form av en färdväg (L1964:9152). Området överskrider också en hektar. Med anledning av detta anser Lödöse museum inom Förvaltningen för Kulturutveckling (VGR) att Länsstyrelsen Västra Götaland måste kontaktas i ärendet för vidare bedömning om platsens arkeologiska potential.

Kommentar:

Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande förordat att en arkeologisk utredning ska utföras för att påvisa eventuell förekomst av okända forn- och kulturlämningar. Utredningen utförs i detaljplaneskedet.

KOMMUNALA INSTANSER

Yttrande 5 – Lantmäterikontoret, 2022-04-21

Dagvattenanläggningar inom kvartersmark förutsätts vara för dagvatten från egna fastigheten, om det ska vara för hela kvarteret behöver troligen en gemensamhetsanläggning bildas. Återvinningsstation inom förskolan, förutsätter annan användning än förskola. Bil- och cykelpool, laddstationer, affär, hämtning paket- och matkassar, arbetsplats utanför hemmet m.m., ska vara där barnen hämtas och lämnas. Det området är angivet med förskola, det förutsätts annan användning än förskola för dessa verksamheter.

På sid 40–41 finns strukturplaner alternativ A och B där det finns angivet t.ex. 5 m, 7 m osv. En förklaring vad det är för mått bör finnas med.

Kommentar:

Plankontoret noterar information om dagvattenanläggningar samt information avseende den service som föreslås vid förskolan. Lämplig användningsbestämmelse prövas och fastställs i detaljplan.

Höjderna som anges i strukturplanen är den ungefärliga höjd på ny bebyggelse som är möjlig utifrån flygplatsens höjdrestriktioner. Det förtydligas i strukturplanens teckenförklaring.

Yttrande 6 – Kommunstyrelsen, 2022-05-11

Kommunstyrelsen har inga synpunkter på förslag till planprogram.

Kommentar:

Plankontoret noterar att kommunstyrelsen inte har några synpunkter på förslag till planprogram.

Yttrande 7 – Kultur- och fritidsförvaltningen, 2022-05-04

Förvaltningen har tagit del av handlingarna och ställer sig positiva till det huvudsakliga innehållet och riktningen i det föreslagna planprogrammet. Bl.a. tas hänsyn till behovet av att ytterligare öka tryggheten och säkerheten vid de befintliga övergångarna för cyklister och gående från planområdet över Vänersborgsvägen till målpunkten Skogshöjdens fritidsområde med ytor för idrott, rekreation och fritidsgård. En annan positiv aspekt i planprogrammet är förslaget om att fortsatt utreda tillkomsten av ett närbibliotek i närheten av en kommande etablering av förskola. Idag saknas biblioteksservice för allmänheten på den västra sidan av Göta Älv.

I programhandlingen konstaterar förvaltningen avsaknaden av perspektivet Gestaltad Livsmiljö som bör vara med redan vid en översiktlig planering i allmänhet och arkitektur, konst och kulturarvet i synnerhet. Det är viktigt att det finns med från början i planering och budget och inte kommer som en pålaga sent i processen. Här vill förvaltningen nämna arbetet med den nya stadsdelen Vårvik där ett konst- och gestaltungsprogram tagits fram samtidigt som området projekterats som ett gott exempel. Följande text är hämtad från Statens Konstråds hemsida med hänvisning till proposition 2017/18:110 där Sveriges regering lade fram en samlad politik för det som kallas gestaltad livsmiljö:

Genom konkreta strategier och kunskapsutväxling mellan aktörer inom arkitektur, form, design och konst är det nationella målet att nå ett hållbart och mer jämlikt samhälle.

Gestaltad livsmiljö rör ny och befintlig bebyggelse – både hus och ytorna mellan husen – i såväl stadsmiljö som glesbygd. Människan och människans behov ska vara utgångspunkten i utformning, planering och skötsel av miljöerna. Hela processen påverkas: Från översiktlig planering till genomförande och förvaltning. Det handlar både om arkitekturens, konstens och det byggda kulturarvets fysiska och immateriella kvaliteter som exempelvis platsers sociala mångfald, tidslager och en rad olika verksamheter.



Kommentar:

Plankontoret noterar att kultur- och fritidsförvaltningen ställer sig positiva till planprogrammets innehåll och inriktning.

Arbetet med strategi för gestaltad livsmiljö pågår och perspektivet ska genomsyra den fysiska planeringen. Plankontoret anser att perspektivet finns med i programmets mål och strategier, som i sin tur knyter an till översiktsplanens stadsbyggnadsprinciper. I efterföljande detaljplanearbete ska ett gestaltungsprogram tas fram.

Yttrande 8 – Arbetsmarknads- och socialnämnden, 2022-05-05

Arbetsmarknads- och socialnämnden har inga synpunkter på förslaget. Att arbetet tar sin utgångspunkt i stadens styrdokument såsom riktlinjer för Bostadsförsörjning, Strategi för social hållbarhet, Agenda 2030 i Trollhättan – strategi 1.0 samt tar in barnrättsperspektivet i enlighet med Barnkonventionen skapar förutsättningar för framgång.

Kommentar:

Plankontoret noterar att Arbetsmarknads- och socialnämnden inte har några synpunkter på förslaget.

Yttrande 9 – Miljökontoret, 2022-05-06

Miljökontoret vill framföra följande baserat på samrådshandlingarna, det gäller buller: Bullernivåerna för det tänkta området har utretts av Norconsult, och har använts som underlag för samrådshandlingarna. I handlingarna resoneras kring bullernivåer för de tänkta bostadsbyggnadernas fasader och uteplatser enligt bullerförordningen (2015:216). Det är i sin ordning. Men, för den tänkta förskolegården behöver ljudnivåerna kunna hållas lägre än 50 dBA ekvivalent nivå, och det över den större ytan som en förskolegård utgör, jämfört med den mindre ytan som ofta utgör en bostads fasad eller uteplats. I samrådshandlingarna förs inte något resonemang kring hur bullernivåerna ska kunna uppnås vid den tänkta förskolegården och miljökontoret ser det som en viktig sak att belysa. Riktvärden för buller på skolgårdar regleras i naturvårdsverkets skrift NV-01534-17 och sätts där enligt nedan inklipt tabell:

Tabell 1. Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik på ny skolgård (frifältsvärde).

Del av skolgård	Ekvivalent ljudnivå för dygn (dBA)	Maximal ljudnivå (dBA, Fast)
De delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet	50	70
Övriga vistelseytor inom skolgården	55	70 ¹

¹Nivån bör inte överskridas mer än 5 ggr per maxtimme under ett årsmedeldygn⁷, under den tid då skolgården nyttjas (exempelvis 07-18).

Övrigt

Miljökontoret har via representanter varit delaktiga i plankontorets arbete med framtagandet av förslaget till planprogram, vilket lett till att miljökontoret inte har några andra kvarvarande



synpunkter att framföra på de presenterade samrådshandlingarna i det här läget. Många av miljökontorets frågor kommer att hanteras i kommande detaljplaneprocesser som följer av ett antaget planprogram.

Kommentar:

Möjligheten att uppfylla riktvärdena på förskolegården prövas och utreds mer detaljerat i detaljplanearbetet. Eventuella behov av åtgärder säkerställs i plankartan.

Yttrande 10 – Trollhättans Energi AB (TEAB), 2022-05-06

Elnät

Inget att erinra.

Stadsnät

Inget att erinra.

Vatten

Åtgärder på ledningsnätet och behov av nya anläggningar redogörs under avsnitt 5. Konsekvenser och avvägningar. Hittar inte denna info och det behöver utredas vilka ändringar som behöver göras på VA-ledningsnätet för att klara av kapaciteten som krävs.

Värme

Inget att erinra.

Avfall & Återvinning

Inget att erinra.

Kommentar:

I den fortsatta planeringen förs en dialog med Trollhättan energi för att klargöra vilka åtgärder som krävs på VA-ledningsnätet och när dessa behöver utföras.

I övrigt noterar plankontoret att ingen erinran finns.

SAKÄGARE

Yttrande 11 – Sakägare A, 2022-03-28

Vi är boende på Hults Höjd och ställer oss mycket positiva till ytterligare utveckling av naturnära boenden i norra Trollhättan.

Trollhättans stad skall växa mot 70 000 invånare år 2030 och skall det vara möjligt behövs fler bostäder i blandad form kopplat till samhällsbyggnader och service. Hults höjd är ett bra område att utveckla då mycket av strukturen, både den praktiska och sociala, redan finns på plats genom den områden som utvecklats både på nuvarande Hults höjd samt Liljedal.

Att bo i området vid Hults höjd och Skogshöjden medger bra kommunikationer och närhet till stora naturområden, något som verkligen fler människor borde erbjudas möjligheten till och som kan förverkligas i och med det nu pågående arbetet med planprogram för tätortsutbyggnad. I och med utbyggnaden av tätort kommer vi som redan bor i området få bättre och säkrare anslutningar över Vänersborgsvägen vilket vi ser som mycket värdefullt och trygghetsskapande. Gällande alternativ A eller B avseende infartsvägen ser vi inte att det har något större betydelse.

Planerna för utbyggnad av "Hults Höjd, etapp 2" har varit kända sedan vårt område iordningställdes och då skulle den trafiken gå via vårt område så både alternativ A och B är bättre för samtliga nuvarande boende i området. Att villaägare i vårt område uttalar sig i TTELA om att "- de flesta boende i området" är emot den nu aktuella på utbyggnaden och "- man skall strida" ställer vi oss inte bakom. Att privatpersoner som råkar ha en tomt emot skog (sumpmark) tar det området till sitt eget ställer vi oss frågande till.

Hoppas verkligen vi ser dessa planer realiseras så snart som möjligt!

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna och att sakägaren ställer sig positiv till förslaget.

Yttrande 12 – Sakägare B, 2022-04-03

Vi flyttade hit från grannkommunen, när vi köpte tomten så fanns det ingen info om ett stort bostadsområde och när man köper ett hus är det lite av en livsinvestering, vilket kommunen inte delar. Vi kommer sälla oss till de grannar vilka är beredda att överklaga kommunens planer.

- Vilka tillfartsvägar kommer användas under byggnadstiden?
- Hur kommer ljudnivåer påverkas på grund av det nya bostadsområdet?
- Finns det någon bullerutredning gjord?
- Finns det andra planer för Hults höjd?
- Blir det affärsområde också?
- Varför inte göra skogen till ett stort rekreationsområde för Trollhättan och Vänersborg?

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna.

Frågan om tillfartsvägar besvaras i avsnittet "Byggnation, nr.1" på s.65.

Ljudnivåer från trafik som beräknas till följd av det nya bostadsområdet beskrivs i bullerutredning som utgör underlag till planprogrammet. Utredningen sammanfattas i programhandlingen.

Förutom aktuellt planprogram pågår för närvarande inte några andra planarbeten i områdets närhet.

I planprogrammet föreslås bostäder och offentlig service så som förskola. Annan service som underlättar de boendes vardag kan även vara aktuellt.

Frågan om bevarande av skogen och rekreatjonsområde besvaras i avsnittet "Natur och rekreation, nr.1" på s.61.

Yttrande 13 – Sakägare C, 2022-04-12

Här kommer våra åsikter gällande utbyggnaden vid Hults Höjd.

Vi är generellt positiva till att Trollhättans stad vill bygga ut området, dock tycker vi att det bör göras med både befintliga invånares och nya invånares bästa i åtanke.

Vi kan leva med förslag B förutsatt att:

Den nya tillfartsvägen till det nya området som enligt uppskattningen kommer ha 3000 fordon per dygn skulle skapa väldigt mycket högre bullernivå för oss boende förläggs enligt alternativ B, vilket minskar bullernivån något genom att den inte ligger i direkt anslutning till nuvarande område. Nuvarande område kopplas ihop med det nya med endast gång och cykelvägar, en av de största fördelarna med att idag bo på Hults Höjd är att det inte sker någon genomfartstrafik vilket både skapar en trygghet för våra barn som ofta leker på området samt minskar bullernivåerna, Skulle Alternativ A få laga kraft skulle det med stor sannolikhet öka genomfartstrafiken på Stenhöjdsvägen vilket vi boende är starkt emot.

Det sparas en trädridå mellan områdena, detta med hänsyn tagna till alla de boende utmed Stenhöjdsvägen samt Klipphöjdsgatan som allihop har sina sovrum mot det nya området (skogen) och för att inte de skall få varken oönskad insyn eller onödigt buller bör alltså en viss del skog bevaras utmed både Stenhöjdsvägen samt Klipphöjdsgatan.

Kommunen & Vägverket ser över nuvarande övergångsställe från Hults höjd över Vänersborgsvägen, nuvarande lösning med blinkande ljus är livsfarlig, ljusen funkar inte alltid, bilisterna kör för fort och det är dålig sikt i och över rondellen, det är tyvärr endast en tidfråga innan något barn blir påkört vid den övergången och den måste omedelbart ses över så att det skapas en bättre och säkrare övergång.

Vi hoppas och tror att ni på Samhällsbyggnadsnämnden och politikerna i Trollhättans Stad har en önskan om att utbyggnad av Trollhättan skall ske med både nuvarande invånare och eventuella nya invånares bästa i åtanke. Dock har vi efter 3 samråd förlorat lite hopp om att så är fallet då vi är många som upplever att inga av våra tidigare åsikter har hörtsammats i det förslag till planprogram som först presenterades och som senare fick heta alternativ A, det var inte förrän påtryckningar av oss aktiva på Hults Höjd som det togs fram ett alternativ B och trots det har Samhällsbyggnadsnämnden gjort mycket klart i sin färgmarkering i Planprogrammet att man förespråkar alternativ A och förkastar alternativ B.

Vi som har engagerat oss i frågan från de boende på Hults Höjd har alla tydligt sagt våra åsikter på samtliga samråd och även i möte med politikerna och vi kan bara hoppas att politikerna har en ambition att få både befintliga invånare och nya nöjda med denna utbyggnad. Om så ändå inte blir fallet kommer vi boende att driva frågan till högsta instans vilket förhoppningsvis kommer ta många år i anspråk vilket kommer försena utbyggnaden lång tid framöver vilket vi i slutändan inte tror gynnar någon, så låt oss istället finna en kompromiss som alla kan leva med dvs Alternativ B.

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna.

Synpunkter och frågor besvaras i avsnitten "Trafik, nr.1, 3" s.59-60 samt "Natur och rekreation nr.2" s.62.

Yttrande 14 – Sakägare D, 2022-04-03, 2022-04-08, 2022-04-22

Buller

I det utredningsunderlag som finns presenterat till planprogrammet är det redovisat beräknade bullernivåer för befintlig bebyggelse på Hults Höjd utifrån en vägdragning enligt förslag A.

I underlag framgår att beräkningar för ekvivalent ljudnivå inomhus förutsätter "standardfönster" som dämpar med ca 30 dBA.

Enligt gällande detaljplan för området så gäller idag:

- 30 dBA Inomhus
- 45 dBA maxnivåer inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus, vid fasad
- 70 dBA maximalnivåer vid uteplats i anslutning till bostaden

Frågor/synpunkter:

- Det borde vara rimligt att genomföra en mätning av faktiska nivåer idag vid befintlig bebyggelse och ifrån detta redovisa den förändring man kan förvänta sig och då i båda alternativen till vägdragning? Då det bör finnas en skillnad mellan de olika alternativen borde förändring för befintliga bostäder redovisas och vara en viktig del för val av vägplacering.
- Saknas uppgifter på tillkommande trafikmängd på Stenhöjdsvägen från alternativ A med en anslutningsväg från det nya området. Det har även framkommit att trafikmängd

kommer att vara högre med tanke på extern trafik till förskolan. Kommer det att utföras ny bullerutredning med hänsyn till detta?

- Vad innebär definitionen "standardfönster" och kommer byte av ske om det är så att befintliga fastigheter inte uppfyller detta krav? Vad gäller för byggda uterum och dessa fönster?
- Hastighet på ny tillfartsväg. Vilken hastighet kommer att gälla vid den nya tillfartsvägen till det nya området i alternativ A respektive alternativ B? Dels med tanke på bullernivåer, men även med tanke på placering av förskolan längs infartsled?
- I översiktsplan från 2013 anges bland annat vad som ska anses som "hälsofrämjande stadsplanering" Där framkommer att vi påverkas av vilka möjligheter det finns för rekreation och fysiska aktiviteter, hur grön omgivningen är, hur luftkvaliteten är eller hur bullrigt det är. Vi som idag har valt att bo i området har en boendemiljö som väl svarar upp mot detta och vi önskar självklart ej någon försämring av detta, vilket vi klart anser att framför allt alternativ A blir.

Markanvisning

I kommunens nyhetsarkiv finns information gällande det planbesked och beslutat om en avsiktsförklaring för en exploatering av 500 nya bostäder i Hults Höjd.

I detta framgår bland annat följande:

- Kommunstyrelsen har gett planbesked för upp till 500 nya bostäder i Hults Höjd. Det vill säga max 500 bostäder?
- Med beslutet om planbesked följde också ett beslut om att ta fram ett planprogram för området innan kommande detaljplaner, som möjliggör exploateringen och bostadsbyggandet. I ett planprogram tas ett bredare grepp om området för att djupare utreda hur det påverkas och vilka faktorer, värden och intressen som behöver värnas. I det specifika fallet ska planprogrammet också visa på hur mycket kommunal mark som kan bli aktuell för en markanvisning till NOFAB, som ansökt om planbeskedet. NOFAB äger större delen av marken som ingår i planområdet och övrig mark äger Trollhättans Stad.
- Kommunstyrelsen också beslut om en avsiktsförklaring som nu ska tecknas. Den innebär att NOFAB får ensamrätt, under en viss tidsperiod, till ett markanvisningsavtal om Stadens mark blir berörd för exploatering.
- NOFAB står för kostnaden för såväl planprogram som de kommande detaljplanerna.

Frågor/Synpunkter:

- I programhandling som är ute för samråd framgår att planområdet har utökats ifrån det uppdraget som kommunen beviljat. Dels gällande antal bostäder men framför allt gällande markområde som ska bli aktuellt för markanvisning enligt den avsiktsförklaring som tecknas med NOFAB. Planprogrammet anges nu vara 95 hektar stort varav 26 hektar idag ägs av NOFAB.
- Ska större delen av planområdet, ca 50-60 hektar utgöra den del som ett markanvisningsavtal som ska upprättas med NOFAB? I uppdragets beskrivning framgår att den del av kommunens mark som ska överlåtas ska vara specificerad i planprogrammet vilket den ej är. Frågan ställdes även vid samrådsmötet men ingen av representanterna på plats kunde svara på detta.
- Gäller det som angetts i uppdraget gällande maxantalet bostäder, 500 st?



- Uppgifter framkom på samrådsmötet den 7/4 ifrån Norconsult att ekonomin ej gick att få ihop med mindre än 500 bostäder. Borde inte NOFAB i sin ansökan tagit höjd för att ekonomin i genomförandet är baserat på de max 500 bostäder som kommunen har beviljat sitt tillstånd för framtagning av planprogram på?
- Det finns lagliga krav gällande marköverlåtelse och kommunen har även en tydlig policy gällande markanvisning och de villkor som ska gälla. Kommer det göras några avsteg ifrån de lagliga krav som finns samt de som kommunens riktlinjer gäller för:
- Metoder för markanvisning i form av jämförelseförfarande eller markanvisningstävling?
- Markpris?
- Övriga villkor för markanvisning så som tidsgräns, överlåtande, markanvisningsavgift? Om man ser på hur det avtal som tecknas gällande fastigheten Skogshöjden 3:1 och till pris om 16 300 000 kr så är markpriset ca 3 000 tkr/hektar vilket borde vara det samma för den mark som ska överlåtas till NOFAB?
- På samrådsmötet framgick att det eventuellt skulle "kvittas" mark som ej gick att bebygga på NOFABS mark mot kommunal mark och då utan att kommunen fick ersättning för detta. Är detta överstämmande med kommunens riktlinjer samt de lagliga krav som finns?

Miljö

I planprogramshandling anges bland annat att syftet med planprogrammet övergripande studera och föreslå hur miljön kring Hults höjd och Hultsjön kan utvecklas till ett naturnära bostadsområde. Man hänvisar även till översiktsplan från 2013 samt de stadsbyggnadsprinciper som ska visa hur Trollhättans ska utvecklas i framtiden. Man har även tagit fram en målbild för området där en del berör "ett grönt och hälsofrämjande område"

Saknar dock en mer genomgripande syn och beskrivning på miljöpåverkan och tydliga mål avseende begränsning på klimatpåverkan som vi alla är väl medvetna om måste göras för våra framtida generationer.

Frågor/synpunkter:

- Hur överensstämmer planens syfte målet med ett naturnära bostadsområde och speciellt med alternativ A och för oss som redan bor i området?
Den närhet vi idag har till natur och rekreation kommer att försämrats avsevärt. Gäller bara syftet det som ska nyproduceras och ej för oss som redan bor i området?
- Målbild "ett grönt och hälsofrämjande område".
Kan ni redovisa och förklara hur man kan anser att "värna om och utveckla grön värden samt skapa ett rekreativt område genom att som i förslag A men även till viss del i förslag B skapa detta genom att ta ner och göra åverkan i den natur som idag redan finns? Finns det en bra förklaring till hur man resonerar kring detta och vad man vinner respektive förlorar på att ta bort de grönområden som idag redan finns och som ej kommer att behöva påverkas av bebyggelse av hus eller vägar?
- Klimatneutralt byggande och boende.
Kommer det att finnas tydliga krav gällande både klimatneutralt bostäder men även byggande i den detaljplan som ska tas fram?
- Kommer att man ställa krav på att klimatkompensera mot den påverkan utveckling av området kommer att innebära?



- Hur ställer sig den ökade trafikmängden mot det miljökraven och utsläppsnivåer som kommunen ställt upp och kommer detta att redovisas i programhandlingen som ska tas fram?
- "En grönblå struktur för befolkningens hälsa och aktivitet" från översiktsplan. Har hänsyn tagits till redan boende och deras möjlighet till "någon slags grönyta av hög kvalitet inom några minuters gångavstånd från bostaden" i relation det som finns idag respektive det som förslås i alternativ A? Man anger även att "då en grönyta inte används är det inte automatiskt berättigat att ta bort den, utan grönytan ska ses i sitt sammanhang med omkringliggande miljöer och dessa eventuella utvecklingspotential"
- Kan det vara så att man genom att behålla befintlig natur och skog mellan befintlig bebyggelse och det nya området uppnår detta samt kanske även skapar naturliga område där människor kan mötas?
- Vad vill respektive kan man göra?
Genom att frångå principen med byggnation vid infartsväg så som man kommer göra i det nya området Lärketorpet samt då med vägplacering enligt alternativ B samt hopkoppling med en gång och cykelväg från det nya området mot Stenhöjdsvägen kan man uppnå följande:
 - Minimera störningen av trafik för redan boende i Hults Höjd.
 - Bibehålla ett naturnära boende för Hults Höjd men även ge en bättre möjlighet och närhet för det nya området.
 - Skapa bra förutsättningar för människor att mötas när man går/cyklar både via Stenhöjdsvägen och i det bibehållna naturområdet som ger möjlighet till promenader och rekreation

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna.

Buller

Frågor besvaras i avsnittet "Buller nr.2,3,8" på s.57-59 och avsnittet "Trafik nr.3" på s.60.

Markanvisning

Frågor besvaras i avsnittet "Avtal nr.1-7" på s.62-63.

Miljö

Frågorna besvaras i avsnittet "Avtal nr.9" på s.63 och avsnittet "Natur och rekreation nr.2, 3" på s.62.

Yttrande 15 – Sakägare E, 2022-04-06

Jag har några frågor och funderingar kring de motiveringar gällande alternativ A och B då det gäller vägdragning till det nya området. På ett flertal ställen i planprogrammet nämner man att vid vägdragning av alternativ B så blir inte områdets entré lika tydlig med färre byggnader ner mot Vänersborgsvägen och att en ensidig bebyggelse ger ett mer otryggt gaturum att vistas i.

Jag skulle vilja få en förklaring till varför detta lyfts fram som negativt just gällande detta område då det på Lärketorpet inte planeras för byggnation längst med infartssträckan på ca 300 m? (se bifogad bilaga).

Längst infarten till Lärketorpet planeras det alltså ingen bebyggelse medan det längst med infarten till det nya området vid Hults höjd enl. alternativ B planeras längst ena sidan av vägen. En annan sak som man konstaterar är att vägförslag B ger färre och inte lika gena gång- och cykelvägar som alternativ A. Om man tittar på kartorna så är det väldigt oklart varför man inte skulle kunna dra fler i anslutning till bebyggelsen. Man har även vid ett flertal tillfällen nämnt att om man ej förlägger gång- och cykeltrafik i anslutning till bilvägar så upplevs miljön som otrygg. Finns det någon rapport från undersökning av en sådan utredning som underlag för detta påstående?

Dessutom står detta i så fall även i kontrast till den på kartorna inritade gång- och cykelväg från det nya området ner mot Överby köpcentrum. Varför skulle denna dragning upplevas som tryggare än att dra gång- och cykelvägar en bit ifrån, men ändå i nära anslutning, till befintlig bebyggelse och bilväg?

(Tillhörande yttrandet finns en bilaga)

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna.

Frågor besvaras i avsnittet "Alternativ A och B, nr.1, 3" s.64 och "Trafik nr.8" s.61

Yttrande 16 – Sakägare F, 2022-05-02

Tycker att det är en kraftig överexploatering av området, som inte stämmer med de tidigare planerna, att ev. utvidga området med ett visst antal villor. Finns det verkligen ett så stort behov av bostäder i Trollhättan så att denna typ av utbyggnad behövs? Har acceptans för att bygga ut Hultshöjd med ett område i storlek med de befintliga, det vill säga ett 50 tal villor.

Ljud och trafikintensitet på Vänersborgsvägen, detta är redan idag ett problem, med utökningen av bostäder skulle detta förvärras ytterligare. Åtgärder för att lösa problemet kunde inte redovisas på samrådsmötet vilket jag tycker visar på brister i förberedelsearbetet. Hastighet samt möjlighet att lägga "tyst" asfalt eller liknande åtgärder behöver utredas och redovisas. Även säkerhetsaspekterna för gångtrafikanter osv måste gås igenom bättre. Med denna ökning av bostäder så kommer det vara många barn och ungdomar som behöver korsa Vänersborgsvägen, denna ekvation går inte ihop, mer trafik och fler personer som behöver transportera sig utefter eller över vägen.

Mixning av villor och lägenheter känns inte rätt för ett område som detta, då de omkringliggande områdena är rena villaområden. I planerna så är det ett antal byggnader mycket nära rondellen, dessa borde tas bort då dom kommer att störa för redan befintliga byggnader samt att det verkar lite märkligt att bygga bostäder så nära en hårt trafikerad väg...

Av de 2 alternativen som visades, så är alt B bättre i sin sträckning av väg in i det nya området, dock borde man utreda mer om det inte är bättre att ha infart via Liljedalsrondellen i stället.

Miljöaspekterna verkar inte heller vara beaktade, ska vi inte ha några rekreationsområden kvar i Trollhättan.

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna.

Frågor besvaras i avsnitten "Översiktsplan nr.1" s.56, "Buller nr.4, 8" s.58-59, "Trafik nr.5" s.60, "Natur och rekreation nr.1" s.61.

Yttrande 17 – Sakägare G, 2022-05-03

1.Vi är inte emot det nya området men anser att det i stort ej lämpar sig för utbyggnad av bostäder av följande anledningar.

1.1. Området lämpar sig ej för bebyggelse av bostäder då väg 44/45 skapar en kraftigt störande ljudkuliss under stora delar av dygnet med intensitetstoppar vid morgon, och eftermiddagstrafik. Då det planerade bostadsområdet ligger i lutning mot vägen kommer eventuella bullersänkande åtgärder ej vara tillräckliga om de inte byggs extremt högt. I tillägg till biltrafik är området även utsatt för ljud från flygtrafik till och från Trollhättans flygplats.

1.2. Området är mycket rikt på djurliv och fristad för dessa med sitt stora sammanhängande naturområde. Här finns gott om älg och rådjur men även mindre djur så som ekorre, grävling, huggorm, grodor, hackspett och fladdermöss av okänd art. På sommarkvällar flyger fladdermössen lågt över gräsmattorna, och även om det är känt i programhandlingen, så bör det utredas vidare av hänsyn till skyddsvärda arter. Det bör även göras en kompletterande naturvärdesanalys av området under sensommar/höst då det inte går att få en komplett bild av områdets naturvärden vid ett tillfälle, i detta fall april/maj.

Not. Den 15 november 2020 rapporterades ett fynd av Kölfoting via e-post in till Trollhättans Stad och där jag bad kommunen att se till att det kom med i bedömningen av naturvärden. Kölfoting anses av SLU artfakta vara rödlistad och "Nära hotad". Jag fick i samband med inrapportering svar från en annan person att det jag troligtvis sett är en Knölfoting som inte har samma skyddsvärde som en Kölfoting, men någon utredning har mig veterligen inte gjorts på att så verkligen är fallet.

1.3. Området är idag ett mycket populärt rekreationsområde med stigar och smultronställen för friluftsliv och motion. Ekosystemtjänster blir allt viktigare i samhället, och att då ta bort möjligheten för detta bidrar till negativ boendekvalitet inte bara för närboende utan för hela Trollhättans självbild.

Våra viktigaste

2. Området i detalj lämpar sig ej för utbyggnad av bostäder enligt alternativ A av följande anledningar.

2.1. Infartsväg till nya området går över detaljplanerad naturmark. Boende har köpt sina tomter på Hults Höjd utifrån innehållet i detaljplanen och har kunnat anta att det inte skulle anslutas ny väg från uppfarten till Hults Höjd som är inritad naturmark. Bakom/bredvid fastigheten Berghöjden 1 är det inritat bostäder på angiven naturmark i detaljplanen för Hults Höjd.

2.2. Utbyggnad enligt alternativ A innehåller förslag som tillsammans skapar en allt för stor skillnad i boendemiljö och säkerhet för de boende längs med norra sidan av Stenhöjdsvägen på grund av:
Stenhöjdsvägen som idag är en lugnt trafikerad gata förlängs för att sammanbinda med nya området vilket kommer att innebära ökad trafikmängd på en gata som idag frekvent används av barn som cyklar, åker inlines och spelar boll på gatan. Skogen som idag ramar in fastigheterna och ger trivsel och karaktär ersätts med så kallad parkmark eller i bästa fall en tunn remsa med skog som helt och hållet förändrar intrycket av området och försämrar dess visuella och upplevda boendekvaliteter.

Infartsleden till nya området planeras gå parallellt med Stenhöjdsvägen i nära anslutning till befintliga fastigheter (ca 50 meter). Dessa fastigheter går från att vara naturnära till att bli inklämda mellan två vägar och utsatta av buller från bil och busstrafik. Detta är speciellt beklämmande då sovrummen vetter mot denna idag tysta sida och flera av oss boende sover med öppet fönster. Mest påverkad blir fastighetsägaren på Stenhöjdsvägen 14 då den fastigheten idag inte har någon trafik förbi fastigheten och som med alternativ A både får ny trafik framför och bakom huset. Det är en allt för stor förändring.

3. Övriga synpunkter gällande planprogrammet

3.1 I översiktsplanen 2013 för Trollhättan anges att rondellen vid Liljedal ska användas för ny infartsled till nya området. Men i planprogramshandlingen anges att Hults Höjdsrondellen ska användas. Baserat på vad jag har fått till mig från trafikutredningen anser jag inte att alternativet från Liljedal är tillräckligt utrett. Den stora fördelen är att det nya området då sammanbinds på ett effektivare sätt till övriga delar av Skogshöjden och NÅL.

3.2. Antal bostäder i det nya området skiljer sig från översiktsplanen.

3.3. Den översiktsplan som fanns att tillgå vid byggnation av Hults Höjd, och som fastighetsägare läst för att avgöra om området verkar attraktivt, har reviderats i och med den som kom 2013. Två år efter att Hults Höjds byggdes. Det finns därför ingen anledning att påstå att det var känt att området skulle bebyggas i denna utsträckning. Flera fastighetsägare har fått muntliga löften om att marken runt omkring inte ska komma att bebyggas från kommunens tjänstemän.

3.4. De beskrivna för- och nackdelarna av alternativen i programhandlingen baseras på subjektiva åsikter och saknar förankring i verkligheten. Ett exempel gäller för texten som beskriver fördelen med att binda samman Hults Höjd med nya området då det står "Områdena upplevs som mer sammanhängande och välkomnande för både nytillkomna och tidigare invånare samt besökare". Vi, tidigare invånare, tycker INTE att området blir mer välkomnande om det binds samman med det nya. En ren lögn. Det är uppenbart att Norconsult och Samhällsbyggnadsförvaltningen jobbar för att ta fram det bästa alternativet för exploatören NOFAB utan att ta någon hänsyn till redan boende. Likaså markeras alternativ B som rätt (alltså

negativt) trots att beskrivningen inte anger att alternativet är så pass mycket sämre. Detta har gjorts för att vilseleda politikerna att välja alternativ A.

3.5. Då planprogrammet baserar sig på undersökningar från Norconsult på bekostnad av exploatören Nofab är materialet uppenbart vinklat för att maximera byggbar mark till exploatörens fördel utan någon hänsyn till redan boende Trollhättebor. Hela projektet bygger på en exploatörs ekonomiska intressen och tar orimligt liten hänsyn till naturvärden, närboende, framtida tomtköparens intresse av området eller en Trollhättans Stads framtoning med bostadsområden längs med högtrafikerade vägar (se punkt 1). Det är kommunens plikt att göra en sund intresseavvägning, vilket inte skett i planprogrammet.

3.6. Om alternativ A och alternativ B jämförs så finns det mark som i alternativ B påstås vara obyggbar p.g.a. höjd medan den (om man lägger kartorna över varandra) ser ut att vara byggbar i alternativ A. Om kartorna jämförs på detta sätt faller många av de för- och nackdelar som så tydligt menar att alternativ A är det bästa.

3.7. Boverket skriver att maxtalet för buller får vara max 60–65 decibel mot sovrum och det finns riktlinjer från Trafikverket som säger 45 decibel. Norconsult säger att vägen kommer mellan 40 – 60 meter från våra baksidor och alltså kan förändra den uppskattade bullernivån i stort jämfört med de 50 meter som anges i programhandlingen.

3.8. Vi boende på Stenhöjdsvägen frågade i ett tidigt skede om vi kan få köpa loss marken bakom våra fastigheter för att skydda oss mot närgående bebyggelse. Vi har inte fått någon återkoppling på den frågan utan förstått att kommunen nu i stället tänker sälja marken till exploatören. Är det inte turordning på förfrågningar, och måste inte marken läggas ut på öppna marknaden?

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna.

Frågor besvaras i avsnittet "Buller nr.5, 6,7" s.58–59, "Natur och rekreation nr.1, 4" s.61–61, "Gällande detaljplaner nr.1" s.57, "Trafik nr.1" s.59, "Översiktsplan nr.2, 4, 6" s.56–57, "Alternativ A och B nr.4, 5" s.64, "Övrigt nr.1" s.65 samt "Avtal nr.9" s.63.

Yttrande 18 – Sakägare H, 2022-05-03

Min bakgrund är att jag har bott här i generationer i över 120 år, och man har bara byggt på och vidare. Hult, Hultesjön (som vi säger) och Överby i mitt hjärta. Jag förstår dock att jag inte kan hindra utvecklingen. Jag tycker och några mer med mig att vi bor på landet och har det bra som det är.

Min undran var om man kunde ändra på planen. Jag får väl tycka att det är ok, om man bygger på min högra sida av min tomt, men som bilden visar har man ritat in delar av min tomt och framför och det vill jag bara inte. Jag har ringat in tarmen som det berör.

Jag skulle vara så tacksam, om ni ändrade. Från en som tycker att jag bor på landet. (Bilaga finns tillhörande yttrandet)

Kommentar:

Strukturplanen har ändrats så att bebyggelse inte sträcker sig över sakägarens fastighet.

Yttrande 19 – Sakägare I, 2022-05-04

Argument, tankar och oro från boende på Stenhöjdsvägen och Klipphöjdsvägen, angående att öppna upp väg för biltrafik mellan det nya området i öster och det område som redan är byggt på Hultshöjd. En gång och cykelväg är lämpligt eftersom det blir en möjlighet att öppna upp mellan bostadsområdena.

Varje dag cyklar och går många barn, ungdomar och vuxna på Stenhöjdsvägen till skola, fritidsgård och fritidsanläggningen på TIF och arbete. Det vore fullständigt olämpligt att öppna upp Stenhöjdsvägen som bilväg till nya området, biltrafiken kommer att öka enormt mycket i och med utökningen av trafik till det nya bostadsområdet.

I dagens läge går det nått och jämnt att mötas med två personbilar på Stenhöjdsvägen (B-gata), och då utan att någon cyklar eller går där. Hur ska tung trafik kunna mötas om så endast de år nybyggnation pågår?

En infart/utfartsväg som ligger norrut i området borde vara rimligt att bygga med tanke på räddningstjänst som snabbt bör kunna komma fram men även busstrafik. Denna väg borde ligga norr om Hultsjön och utfart vid den nybyggda rondellen. Kommunerna Trollhättan och Vänersborg borde kunna komma överens om lämplighet av vägbygge.

Vi vill alla tänka Trollhättan som en innovativ och utvecklingsbar stad men planerandet måste vara genomtänkt utifrån oss boende som redan bor här och även välkommandet av nya familjer som ska flytta hit?

Risk finns annars att ett motstånd och störande på varandra mellan områdena blir påtagligt.

Vi anser att det vore katastrof om Ni inte förstår och kan sätta er in i problematiken som blir för oss boende på Hultshöjd med ökad trafik.

Ett befarat förlopp om Stenhöjdsvägen öppnas för biltrafik är att föräldrar som ska lämna/hämta sina barn på förskolan, kör den nybyggda vägen ena sträckan och fortsätter Stenhöjdsvägen till arbete e.d. den andra vägen ner till Vänersborgsvägen. Detta är argument och tankar från boende på Stenhöjdsvägen och Klipphöjdsvägen.

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna.

Frågor besvaras i avsnittet "Trafik nr.1, 5" s.59-60.

Yttrande 20 – Sakägare J, 2022-05-05

Vi boende som undertecknat denna handling är principiellt inte emot ett nytt område vid Hults Höjd, men vi anser att en kommande detaljplan särskilt bör beakta våra invändningar om boendemiljö och trafiksäkerhet.

Programhandlingens *”Strukturplan – alternativ A, infartsväg rakt upp från Hultsrondellen”*, nedan alt A, innebär en klart försämrad boendemiljö för vårt område eftersom infartsvägen kommer alltför nära våra hus med bullerstörningar och förlorade naturvärden som följd. Det är också helt omdömeslöst att använda Stenhöjdsvägen som genomfartsled till det nya området. Detta leder till en betydande trafikökning inne i bostadsområdet samt påtaglig trafikfara, inte minst för våra barn. Vi anser därför att infartsvägen behöver hamna norr om förskolan samt att Stenhöjdsvägen inte används som genomfartsled, det vill säga vi förordar programhandlingens *”Strukturplan – alternativ B, infartsväg i sänkan bakom tidigare kraftgata”*, nedan alt B.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har tagit fram alt B efter tidigare synpunkter från oss boende där då infarts- och genomfartsväg har flyttats enligt ovan beskrivning. Det är dock beklagligt att förvaltningen i övrigt har framställt alt B som ett helt orimligt alternativ. Alt B framställs som mer otryggt, isolerat och som en osammanhängande bebyggelsestruktur.

Vid jämförelse mellan de båda alternativen så finns det till exempel mark som i alt B påstås vara obyggbar på grund av höjd medans samma mark är byggbar i Alt A. Alt B påstås också ha färre alternativa stråk som leder till hållplatslägen, vilket är helt felaktigt. Förvaltningen har gjort oförklarliga försämringar, tagit bort möjliga byggrätter utan anledning för att sedan kunna konstatera att alt B är klart mycket sämre än alt A. Vi menar att programhandlingen är vilseledande och har på felaktiga grunder dömt ut Alt B till förmån för Alt A.

Det är uppenbart att ekonomiska incitament hos exploatören har varit styrande i utformningen av projektet. Vi menar dock att det går att uppnå en lösning som tillgodoser samtliga intressen och framförallt att kunna uppnå projektets målbilder och vision. Det är fullt möjligt att bebygga området med i princip lika många bostäder som i Alt A, göra det minst lika sammanhängande och med alternativa vägar – utan att för den skull försämra vår boendemiljö och trafiksäkerheten i området.

Vi hoppas härmed att politikerna tar till sig våra synpunkter och fattar ett beslut som gagnar helheten.

Synpunkter på programhandlingens ”Målbild & Strategier”, s 54 ff.

Nedan följer våra kommentarer på den jämförelse som görs mellan de två olika alternativen i programhandlingen.

”Ett område för alla”

Väl gestaltade mötesplatser för olika åldrar

Vi menar att detta inte är en relevant punkt eftersom det fortfarande enligt kartans utseende är möjligt att bygga längs med infarten till Hults Höjd i alternativ B. Vi vill dock inte att förskolan kommer närmare Hults Höjd utan vill behålla en bred grön korridor.

En variation och blandning av bostäder

Kommunen menar att förslag B ger möjlighet till 50 bostäder färre, detta är givet eftersom man har underlåtit att placera ut bostäder enligt ovan samt även strukit ett område öster om Hults Höjd. Bebyggelsen norr om Hult Höjd motsvarar 7 fastigheter och i alternativ B kan man bebygga en del av lekplatsen vilket görs i alt A. Det går också att dra ned 10 m av området norrvägen i alt B lika långt som i alt A och därmed minimera förlust av bostäder. En mer sannolik skillnad mellan alternativen är att alt B innebär mindre än 15–20 bostäder.

”Stråk som binder samman och tillgängliggör”

Lätt att ta sig till olika målpunkter

Att det ska vara lätt att ta sig till olika målpunkter får inte ske mot bekostnad av en allvarlig försämrad boendemiljö och trafiksäkerhet. Enligt alternativ A så kommer infartsvägen väldigt nära befintliga hus samtidigt som Stenhöjdsvägen ska användas som en genomfartsväg.

En infartsväg så nära våra befintliga hus innebär ökade bullerstörningar som inte är acceptabla enligt Boverkets eller Trafikverkets riktlinjer. Bullerutredningen enligt programförslaget tycks utgå från helt andra normer än de som gäller enligt Boverket och Trafikverket. Enligt våra undersökningar blir det väldigt svårt att klara maxgränsen om 70 dB om man som i programförslaget använder en acceptabel gräns om 55 dB. Kommunen kan komma att hållas ansvarig för att bygga om samtliga befintliga hus som påverkas av en sådan bullerstörning.

Trygga och trafiksäkra gaturum

Stenhöjdsvägen är idag en lugnt trafikerad gata mitt inne i bostadsområdet som frekvent används av barn som cyklar, åker inlines och spelar fotboll. Vi menar att det är helt omdömeslöst att använda Stenhöjdsvägen som en genomfartsled mellan två områden. Sett ur trafiksäkerhetssynpunkt är det en allvarlig försämring.

För övrigt är påståendet att alt B inte möjliggör för lika stor bebyggelse felaktigt. Om projektet valt att rita ut möjlig bebyggelse lika på de olika alternativen så blir skillnaden marginell.

”Ett grönt och hälsofrämjande område”

Ett rekreativnära område

Enligt vår mening är det en helt obegriplig motivering för Alt A. Det måste anses bli en stor barriär med vägen utanför Hults Höjd samt med mer bebyggelse utanför befintliga hus. Gångstråket som idag finns genom skogen ska bebyggas och kommer att bli avskärmad och inte kan användas under mycket lång tid.

”Bebyggelse som kompletterar och tillför”

En ändamålsenlig bebyggelsestruktur

Vi har svårt att se varför alt A skulle vara så mycket mer integrerande än alt B. Om man lägger de två kartorna över varandra och ritar ut möjlig bebyggelse likartat så blir det en väldigt liten skillnad. Alt B ger en minst lika god hushållning med mark och ekonomi.

”Uppmuntra till hållbara val i vardagen”

Prioritering av gång och cykeltrafik

Vi delar inte uppfattningen om att alt B ger färre gång- och cykelvägar. Det är fullt möjligt att genomföra GC-vägar norr om förskolan enligt alt B precis på samma sätt som det är utritat enligt alt A.

God kollektivtrafikförsörjning

Vi delar inte uppfattningen att alt B har färre alternativa stråk till hållplatslägena. Det är fullt möjligt att placera bebyggelse mot infartsvägen på samma sätt som i alt A och på sätt få en tryggare miljö.

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna.

Frågor besvaras i avsnitten "Trafik nr.1" s.59, "Alternativ A och B, nr.2, 4, 5, 6" s.64, "Övrigt nr1." s.65, "Buller nr.6" s.58-59.

Yttrande 21 – Sakägare K, 2022-05-05

I mitten av 90-talet köpte vi vår fastighet då vi sökt en fastighet med lantligt läge men ändå med Trollhättan tillgängligt på nära håll. Under den tid som vi har bott här har kommunen växt upp mot Skogshöjden och i alla de utvecklingsprojekt som kommunen drivit har det idylliska och lantliga läget varit ett säljargument för bebyggelse och nya tomter.

- I mitten av 1990-talet ville kommunen bygga en EKO-by söder om Hultsjön, säljargument - lantligt och idylliskt läge.
- I mitten 2000-talet projekterade kommunen ett stort område för Hults höjd som dock senare fick begränsas. Säljargument - lantligt, idylliskt, nära skogen och sjön.
- I början av 2010-talet projekterades Liljedal, igen säljargument - idylliskt läge och tillgång till Hultsjön som badsjö (vilket den inte är).
- Nu kommer detta projekt med fortsatt utbyggnad av Hultshöjd, samma argument med det lantliga läge och närhet till naturen.
- Det ryktas nu också att PEAB skall bygga på nordöstra sidan om sjön (?) dvs direkt norr om tänkt projektområde. Vi antar ju att samma argument lär upprepas, lantligt och idylliskt...

Skogsstigar runt sjön används som promenadstråk för boende från både Skogshöjden, Liljedal och Hults höjd och som ridväg för boende i området samt boende runt Edsvägen och som mountainbike bana för cyklister. Skogsområdet har också använts flitigt av Trollhättans orienteringsklubb, både för träning och större tävlingsmästerskap.

Reflektion - om all mark runt sjön skall bebyggas (förutom strandskyddad mark), om all skog tas ner, om större vägar dras genom området, vad blir då kvar av det idylliska? det naturliga? det skogsnära? Blir det bara några stråk med träd och buskar som skall stå för det lantliga?

Lite historik om kommunens byggnadsplaner i området

- EKO-byn från mitten 1990-talet enligt ovan blev inte av. Vi fick aldrig någon förklaring till orsaken men vi antar att detta berodde på geologiska undersökningar i lermarken söder om sjön som troligen visade på att det hade krävts pålning för bostadshus dvs relativt oekonomiskt för byggnation av bostadshus och vägar i området
- I slutet 1990-talet ville kommunen och ett byggbolag bebygga det som idag är Skogshöjdens fotbollsplaner med flerfamiljshus. Ett antal husgrunder göts men på



grund av förändringar i konjunkturen blev de stående i många år innan allt täcktes över med sten och makadam för att återuppstå som fotbollsplaner, vilket i sig gjort ett lyft för området.

- Under 2004 bjöd kommunen in partners till ett samarbete runt Lärketorpet med ambitionen att bygga en helt ny stadsdel på ca 7000 boende med eget köpcentrum, skola och golfbana. Efter nya förutsättningar runt flygplatsen så har projektet vilat i många år, kvar blev ca 34 villatomter och ca 95 lägenheter i flerbostadshus samt en förskola med 6–8 avdelningar.
- Projekteringen av Liljedal tvingades igenom trots starka protester från de kringboende. Flera av de motargument som lyftes har fallit ut t.ex problem med starka västvindar som också fällt ett antal träd i uppväxta trädgårdar intill sjön.

Situationen idag

Kommunen har i många år drivit tesen att det skall bo 70 000 personer i kommunen 2030. I kommunens egen utredning från oktober 2021 så framgår det tydligt att den planerade tillväxtkurvan ej kan hållas. För Trollhättans del visar statistiken att antalet invånare var 59 154 personer vid årsskiftet 2021/2022, vilket är en minskning om 95 personer jämfört med föregående årsskifte.

I prognosen skulle då tillväxten behöva vara 8000 personer mellan 2027–2030 dvs tillväxt med 2000 personer om året, något som ytterst sällan skett i Trollhättans historia och inga tecken finns att arbetsmarknad eller annat skulle göra detta mål realistiskt eller verklighetsförankrat.

År	Folk- mängd	Födda	Döda	Födelse- netto	Inflyttningar	Utflyttningar	Flyttnings- netto	Folk- ökning
2020	59 249	626	563	63	3 259	3 138	121	191
2021	59 242	666	543	123	2 865	2 995	-130	-7
2022	59 402	654	569	85	2 983	2 908	75	160
2023	60 260	655	567	88	3 717	2 947	770	858
2024	61 046	669	568	101	3 679	2 994	685	786
2025	61 981	689	569	120	3 848	3 033	815	935
2026	62 591	702	572	130	3 545	3 065	480	610

Tabellen visar befolkningsförändringar 2021 – 2026 enligt kommunprognosen, samt de faktiska siffrorna för år 2020.

Som kommuninvånare skulle man gärna få besked om orsaken till att kommunen så strikt håller fast vid ovannämnda mål.

Vad är det som gör 70 000 invånare så magiskt, vi har försökt att läsa i kommunens material om orsaken till detta, men hittar inga mer argument än "att växa": o Är det en lämplig nivå för att med då given skattebas kunna hålla kommunal service uppe?

- Ekonomiska fördelar gentemot stat/statsbidrag att ligga på denna nivå?
- Politisk prestige?
- Annat som är för oss obekant?

- Varifrån skall de nya invånarna komma? o Inflyttning från närområde? (kranskommunerna vill väl också växa)
- Inflyttning från Göteborg? (många kommuner söder, öster och norr om Göteborg slåss om samma personer)
- Dynamisk tillväxt dvs stora barnkullar inom de närmsta 8 åren?
- Någon annan källa till inflyttning som kommunens invånare inte vet om?

Arbetsmarknaden sviktar, arbetslösheten i Trollhättan är hög på 11,4% dock något minskande, för utlandsfödda ligger den på 26,4 %. GKN varslade 350 personer för ett par år sedan. Till detta så är NEVS är pressat så att de till och med avyttrar sina tillgångar till kommunen, Gymgrossisten flyttar ut. Hur ser kommunen att de inflyttande skall försörja sig eller är det kanske bara pendlare från Göteborg man vill locka?

Det oroliga läget har ju redan givit viss påverkan på folks investeringsvilja i tomter. En ökad inflation kommer att ge ökade byggkostnader. Riksbanken flaggar för ökad risk för räntehöjningar och ett allmänt osäkert samhällsklimat kan ju också påverka viljan att flytta och viljan att investera. Hur ser kommunen och entreprenör på den ekonomiska risken som finns i detta projekt? Finns de ekonomiska muskler och uthållighet som kan behövas hos entreprenören? Var ligger den ekonomiska risken om projektet inte uppfyller sina volymmål dvs lägenheter står tomma och tomter finns som inte kan säljas?

Ett av kommunens ledord har ju varit "Förtätning runt befintlig bebyggelse" i staden, här gör man ju expansion på orörd mark, förtäta är ju inte samma sak som markexpansion!

Skall det byggas skall det göras med stor omsorg om befintligt boende, miljön och ekologin, med resursstarka och långsiktiga partners till kommunen som står pall för den ekonomiska risk som finns redan nu och som kan förstärkas över tid. Vi anser också att byggtiden inte skall bli för lång för den totala etableringen dvs byggnation med tung byggtrafik bör ske under ett begränsat antal år för att därmed minimera trafik- och bullerstörningar. Summering, vi vill inte ha en ny grusgrop som den som låg i Skogshöjden i många år i vår fina skogsmiljö runt Hultsjön. Vi vill inte heller ha ett nytt Lärketorpsprojekt dvs 18 år av projektering och med stora oklarheter på slutligt innehåll. Vi vill att kommunen tar hänsyn till de synpunkter som vi framfört och som vi kommer fortsätta att framföra både i detta samråd och i kommande samråd i processen.

Vår fastighet

Vi har bott här i snart 30 år och inser att staden kommer att växa och att delar av vårt naturnära och idylliska närområde kommer att försvinna. Under ett antal år har miljön förändrats runt oss, många gånger till det sämre:

Under 2018 beslutade kommunen att NOFAB skulle få ett avtal om att bygga en grusväg upp till sin fastighet Överby 10:6. I ett år kördes sten och makadam ut i skogen och en mycket bred gata byggdes, bredare än den väg som följer sjöns östra strand. Alla transporter gjorde att damm och buller störde oss under hela denna tid. Avtalet tillåter endast användning av vägen för nödvändigt skogsbruk. Under dessa snart 4 år har bara timmer som tagits ut vid vägens dragning plockats ut dvs en troligen ganska olönsam affär. Vi ställde frågan till kommunen om det fanns andra planer runt vägen; svaret var nej, den skall inte användas för byggtransporter eller annat transportbehov vid utbyggnad av projektområdet. I avtalet finns heller ingen

skrivning om var ansvaret ligger för återställning av naturen dvs borttag av vägen efter skogsuttaget!

Vid stenstransporter på vår gamla grusväg skadades vägbankar och körbana som NOFAB enligt ovannämnda avtal justerade och förbättrade. En negativ effekt för oss var dock att när vägbanan höjdes på cirka 10–15 cm och hårdpackades av tunga transporter så det påverkade dräneringen från vår uppfart, vatten blir stående på vår uppfart vår och höst. Vattnet går ner under vägbanan och trycks ut i vägbanan med vattenflöde och på vintern med påfrysning i vägen. Detta är påtalat för kommunen under 2021 och tidigt 2022 utan åtgärder.

Vi har flera gånger försökt att köpa loss en bit av ängen söder om vår fastighet från kommunen för att bygga ett riktigt garage. Vi har fått negativa svar baserat på att området inte är detaljplanerat och kommunen vill hålla alla dörrar öppna. Med denna exploatering och detaljplanering antar vi att möjligheten nu öppnas för anskaffning av anslutande äng.

Vi har tre servitut på fastigheten; väg till befintligt gammalt garage i söder, infiltration på kommunens äng till väster och tillgång till grävd brunn sydost om fastigheten. Vi förutsätter att dessa servitut bibehålls.

Som ovan nämns så har vi eget vatten, med egen borrhål brunn på fastigheten och servitut att nyttja grävd brunn på kommunens mark. Vi förutsätter att nödvändiga utredningar görs som säkerställer också ett framtida vattenuttag för fastigheten från dessa brunnar. Dagvattenutredning bör noga bedöma om grävningar, dräneringar och hårdgjorda ytor påverkar dagens vattenflöde till dessa brunnar eller att en risk finns för förorening av brunnar kommer att föreligga.

Processen

Under cirka ett år har dialogen fortgått mellan kommunen, entreprenör och boende i området. Vi har fått flera tillfällen att framför våra åsikter både muntligt och skriftligt vilket varit bra. Innan samrådsmaterial sammanställdes så skickade vi in en del synpunkter som till mycket liten del togs med i slutligt samrådsmaterial. Däremot har vi förstått att det funnits möten med vissa intressenter som via politikerna haft möjlighet att påverka att ett alternativt förslag (B) togs fram i samrådsmaterialet.

I februari formulerade vi denna ståndpunkt till projektgruppen:

”Översiktsplanen ska ge vägledning för hur mark- och vattenområden och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplan inte är juridiskt bindande utan en plan för framtida markanvändning. Detaljplanen är ett dokument som anger hur ett begränsat område i en kommun eller motsvarande skall bebyggas och hur mark- och vattenområden får användas. Plankartan i detaljplanen är juridiskt bindande.

Ur ”Detaljplan för Hults höjd, del av Hults Gård 2:1 Överby, 2007-10-25” finns följande beslut. Detta har funnits med i hela projekteringen av dagens Hults höjd och känt av alla berörda intressenter i området.

”Gator och trafik”

Gator

...

Förändringar: Planområdet föreslås anslutas till väg 2028 genom en ny gata mitt emot Stenebyvägen, vilken utgör tillfartsgata för nyligen planlagda bostadskvarter inom området Bergtälkten väster om väg 2028. Korsningen föreslås utformas som cirkulationsplats. Kommunen har parallellt med planarbetet utfört projektering av gator och va-anläggningar. I samband med projekteringen har planförslaget omarbetats i vissa delar jämfört med samrådshandlingen, bl.a förändrad gatusträckning samt ytterligare några tomter.

Utformningen av cirkulationsplatsen sker i samråd med Vägverket. Den nya huvudtillfartsgatan förutsätts kunna förlängas österut när fortsatt utbyggnad öster om planområdet aktualiseras."

...

"Om fortsatt bostadsutbyggnad aktualiseras direkt öster om planområdet är tanken att de två lokalgatorna ska kunna förlängas österut för att ytterligare bostadskvarter ska kunna matas från samma håll."

Detta ger ju en tydlig historisk ambition att hålla ihop vägar och byggnation mot befintlig bebyggelse i Hults höjd dvs vi förväntar oss att kommunen står vid sitt tidigare beslut i detaljplanen för Hults höjd dvs vi förordar vägalternativ (A). Våra frågor och kommentarer på alla samrådsunderlagen finns samlade i bilaga (Excel blad). Vi förväntar oss tydliga svar från projektgruppen på detta.

(Bilaga finns tillhörande yttrandet)

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna. Tillhörande yttrandet finns en bilaga. Då frågorna i den har besvarats direkt i dokumentet av kommunen kommer den även att utgöra en bilaga till samrådsredogörelsen.

Frågor besvaras i avsnitten "Översiktsplan nr.5" s.56, "Gällande detaljplan nr.2" s.57, "Dagvatten nr.1" s.61, "Övrigt nr.3" s.66, "Byggnation nr.2" s.65 samt "Avtal nr.3, 9" s.63.

Servituten påverkas inte om de hamnar utanför detaljplaneområdet. Utbredning av planområdet och eventuell påverkan på befintliga servitut utreds i fortsatt arbete. Frågan om åtgärder på grusvägen hanteras inte inom ramen för planprogrammet.

Yttrande 22 – Sakägare L, 2022-05-05

Som boende i närområdet lämnar jag härmed mina synpunkter på rubricerat planprogram. De utredningar som gjort hittills har avsett vilka möjligheter till bebyggelse som finns samt eventuella hinder. I programhandlingen framgår att utredningar kring trafiksituationen, buller, naturvärden, geoteknik och dagvattenhantering har utförts vilka samtliga visar på att bebyggelse är möjlig i området. Med i planprogrammet finns även kortfattat redovisat den medborgardialog som funnits och vad kommuninvånarna har för önskemål/synpunkter. Det har hela tiden varit den privata exploitören samt plankontorets uttryckliga ambition att de boende i närområdet skall få vara delaktiga i utformningen av planprogrammet och att hänsyn skall tas till de önskemål/synpunkter som framkommer. Detta är naturligtvis är en självklarhet i ett demokratiskt samhälle och något som kommunen (plankontoret) aktivt måste arbeta efter för

att bevaka kommuninvånarnas intressen. Detta är särskilt viktigt i detta fall då exploateringen lagts ut på en privat aktör.

Jag anser att de önskemål/synpunkter som medborgardialogen har givit inte har tagits med i tillräckligt stor utsträckning i de utredningar som gjort hittills. Planprogrammet tar upp för och nackdelar avseende byggnadstekniska aspekter men inte för- och nackdelar för de boende i närområdet, jag anser att detta bör fortsätta utredas och tas hänsyn till innan detaljplanearbetet kan påbörjas.

Byggnadsplanerna som planprogrammet avser måste ändå ses som en stor utbyggnad, det är en ny stadsdel som skall ta form och är tänkt att bli storleksmässigt lika stor som stadsdelen Skogshöjden är idag. Med tanke på omfattningen så känns det angeläget att säkerställa att befintlig bebyggelse och de befintliga boendemiljöerna i området påverkas i så liten utsträckning som möjligt vilket borde vara utgångspunkten för kommunens planarbete, särskilt då möjligheterna till detta är fullt möjliga och realistiska. De boende i bl.a. områdena Hults Höjd och Liljedal har ju valt att investera och bygga just där pga. den kuperade terrängen samt den omedelbara närheten till skog som är integrerad i boendemiljöerna. Skogen tillsammans med bebyggelse är ju något som kännetecknar hela närområdet inklusive Överby och Skogshöjden. Det är också med denna utgångspunkt som kanske det viktigaste synpunkter/önskemålen som medborgardialogen givit att en ny infartsväg skall hamna bortom befintliga bostäder, att en orörd skogsridå intill befintliga bostäder skall bevaras och att trafik inte ska ledas in i det befintliga bostadsområdet.

Det är framförallt infartsväg in till området som är en knäckfråga, det mest naturliga vore att dra in en ny infartsväg mitt emellan de befintliga bostadsområdena Liljedal och Hults höjd vilket skulle innebära minsta möjliga påverkan för de boende och bästa möjligheterna att få till en infartsväg med rätt förutsättningar. Med tanke på utbyggnadsområdets storlek och den trafiksituation som följer så är det angeläget att just infartsvägen planeras noga. Även om de trafikutredningar som gjorts visar på att befintlig anslutning mot Vänersborgsvägen (Hultsrondellen, Berghöjdsvägen) teoretiskt kommer att klara av den kraftigt ökade trafikbelastningen så är det inte sagt att det kommer att bli bra eller att betydligt bättre lösningar inte finns.

I planprogrammet har olika anslutningspunkter och sträckningar studerats där negativa konsekvenser såsom kostsamma och oacceptabla lutningar gjort att en stor del av förslagen förkastats. Vid en så pass stor utbyggnad (en ny stadsdel) så kan inte rimligtvis kostnader för sprängning och uppfyllning av massor stå i vägen för byggandet av en helt ny välanpassad infartsväg, rent byggnadstekniskt kan det ju omöjligt innebära några större problem. Även om jag anser att andra infartsvägar borde utredas ytterligare så kan vi konstatera att programhandlingen avseende strukturplan och infartsväg hamnat i främst 2 st. alternativ som benämns alternativ A och B.

Alternativ A innebär i praktiken att de viktigaste punkterna i medborgardialogen som jag tog upp tidigare helt ignoreras. Påverkan på det befintliga villaområdet blir betydande, trafik till det nya området dras delvis genom villaområdet, skogsbarriären tas bort och byts mot parkmark/dammar samt att ny infartsväg hamnar mycket nära ett antal av de befintliga villorna. Alternativ B är ett något bättre alternativ där infartsvägen hamnar längre ifrån det befintliga villaområdet och att ingen genomfart till det nya området dras genom villaområdet. Ser vi bara

till att skogsridåerna runt villaområdet inte tas bort och ersätts med parkområden samt att nya rekreativstråk inte ansluter till befintlig bebyggelse kan detta förslag ändå bli acceptabelt.

Sammanfattningsvis så är jag som boende i bostadsområdet (villaområdet) Hults höjd inte helt emot utbyggnaden och dess utbredning, jag vänder mig dock emot att utbyggnaden skall påverka det befintliga villaområdet i den utsträckning som planprogrammet i sin nuvarande form visar på. Som jag ser det finns alla möjligheter att exploatera en ny stadsdel utan att påverka befintligt villaområde med avseende på infartsvägar, gångstråk, dammar och rekreativsytor i omedelbar närhet. Som tidigare nämns har medborgardialogen visat på att det finns ett starkt önskemål att det lämnas en orörd skogsridå mellan befintliga byggnader och det nya området och att dessa skogspartier ej omvandlas till parkmiljö. "natur och rekreation nr.2

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna.

Frågor besvaras i avsnitten "Alternativ A och B nr.7" s.65 samt "Natur och rekreation nr.2" s.62.

Yttrande 23 – Sakägare M, 2022-05-05

Handlingarna som har skickats ut för samråd innehåller 2 st olika idéer med mängder av subjektiva åsikter och försvar för Alternativ A. Det som är oroväckande är att Samhällsbyggnadsförvaltningen inte skriver ett ord i ingressen om att förvaltningen i princip bara jobbat med ett förslag till utbyggnad vilket skulle antagas i februari 2022. Samhällsbyggnadsförvaltningen fick bakläxa av politiken och tvingades ta fram ett alternativ på 3 veckor, alternativ B, där infartsvägen flyttats, vilket liknar det som de boende i Hultshöjd förordat under lång tid e,g, sedan 2019. Dock visar det sig att sträckningen på alternativ B inte följer de boendes förslag i sänkan bakom gamla kraftledningsgatan utan går längre norr ut. Det har i sig inte så stor betydelse mer än diskussionerna runt hur mycket som skall sprängas. I dagsläget verkar inte sprängning vara speciellt kostsamt då man får sprängsten som har ett värde.

De myndigheter som nu deltar i granskningsarbetet har ju ingen aning om historien vilket kan ha betydelse för tolkning av de olika förslagen, speciellt med den vinkling till förmån för alternativ A som dokumentet representerar.

Utvärderingarna som görs i slutet av planprogram dokumentet "Målbilder och strategier" är så subjektiva att de inte borde finnas med i dokumentet. Framför allt blir det väldigt subjektivt när man använder rött kontra grönt och skillnaderna är marginella. Om man ser att något är beskrivet som rött så vill man ju inte gå på det alternativet. Det som framförs är att alt A har en så annorlunda bebyggelse så allt blir bättre än i alt B. Om man lägger de båda förslagen över varandra och ritar in bebyggelse i Alt B så som i Alt A så är ju skillnaden mellan förslagen relativt liten. Vi återkommer med kommentarer.

Observera att inget av alternativ A och B följer Trollhättans Översiktsplan 2013, nu gällande.

Följande avsteg från Översiktsplanen finns:

- i. Översiktsplanen säger att det ska byggas 400 lgh i området och nu kommer det att bli ca 600 lgh d.v.s. en 50% ökning inkluderande de fastigheter som redan byggts.



- ii. Översiktsplanen som beskriver huvudvägar visar att huvudvägen in i nya området skall komma ifrån Skogshöjdsrondellen och inte Hultshöjdsrondellen.
- iii. Bebyggelse av hus är inritade utanför det i Översiktsplanen angivna området för bebyggelse. Se plan Väster mot väg 2028, samt bebyggelse direkt i anslutning till Hultshöjd.

Förslaget påverkar Detaljplanen för Hults höjd

- i. Förslaget föreslår bebyggelse utanför fastighet Berghöjden 1 och vid 2028. Detta är naturmark i detaljplanen som man avser att börja utnyttja som byggområde.
- ii. Förslaget avser att bygga norr om fastighet Stenhöjden 1 det är enligt detaljplanen naturmark.

Utdrag ur planprogrammet:

Planprogrammet får ingen direkt inverkan på ovanstående detaljplaner utan det är först i kommande detaljplanarbetet som de kan komma att påverkas. Detaljplanerna fortsätter att gälla tills de ersätts med ny eller upphävs. Genomförandetiden för samtliga gällande detaljplaner har löpt ut.

Ovanstående är inte sant. D14:2007 Hults höjd är numera inkorporerat i planprogrammet. Det är ju ett av argumentet för alternativ A (vilket lika gärna även kunde gälla B)

Hults höjds villaområde är troligen det vackraste villaområdet i Trollhättan med olika typer av hus, kuperad terräng omgärdat av naturmark, samt mitt i området har kommunen lämnat ett 0,5 hektar stort naturområde. Var man än titta i området ser man skog.

I alla omskrivningar från NOFABs ansökan till Samhällsbyggnadsförvaltningen programplan skriver man om bevara och berika de boendes miljö.

I programmet som skickats ut är ju all naturmark borta i bostadsområdena, utom ett stråk mitt i området där det inte går att bygga.

Hela diskussionen runt utbyggnaden har för oss boende handlat om att få behålla naturmark närmast våra fastigheter, samt att huvudgatan med 3 000–3 500 fordon per dygn flyttas till andra sidan gamla kraftledningsgatan sett från Hultshöjd och norr ut. Av någon anledning som ingen förstår strider Samhällsbyggnadsförvaltningen för att det är viktigt att dra vägen 50 meter bakom våra fastigheter samt bebygga marken mellan vägen och våra fastigheter. Hela tiden hör vi att det är viktigt att bebygga infartsvägen med hus för att området skall vara välkomnade och säkert för gående. Vi återkommer till detta.

Detaljplanen som tagits fram för området Lärketorpet har en infartsväg på 250 meter helt utan bebyggelse, det är uppenbarligen helt ok för kommunen, men när det gäller utbyggnaden på Hultshöjd kan man inte acceptera 50 meter obebyggd mark.

Skillnaden i antal bebyggbara tomter redovisad i Alternativ A och B är faktiskt relativt lite, men Samhällsbyggnads undviker att visa detta för att kunna försvara alt A. Under Samrådsmötet 7/4 erkände Norconsults representant att det som visades på kartskisserna behöver justeras för att vara riktig jämförbara dvs i alternativ A redovisas viss mark som byggbar men i alternativ B samma område som icke byggbar. Skillnaden i de båda förslagen avseende möjlig bebyggelse verkar vara de fastigheter inlagda mot Hultshöjds norra sida och som fortsätter ner mot väg2028 samt några hus i sydöstra hörnet. Eftersom alternativ A kräver ändring av nuvarande

detaljplan för Hults höjd så är det en spekulation att Mark o Miljö Domstolen kommer att acceptera denna ändring utifall de nu boende i området överklagar ett sådant förfarande.

I princip handlar tvisten mellan Samhällsbyggnadsförvaltningen och boende på Hults höjd om följande:

- Sträckningen av huvudgatan in till nya området vid Hults höjd
- Byggande av bostäder utmed infartsvägen på Hults höjd
- Boende på Hults höjd vill bevara ett grönt område bakom våra fastigheter (helst naturmark typ det som finns mitt i nuvarande Hultshöjd som ger området lite karaktär)
- Boende vill att Stenhöjdsvägen på Hultshöjd inte blir genomfartsleder för nya området. Respekt för oss som investerat en hel del för vårt boende.

Det handlar inte om att förhindra en expansion av området, det handlar om att flytta huvudvägen till nya området med en sträckning likt förslag B, bevara grönt område bakom våra fastigheter, förhindra att vägarna på Hults höjd blir genomfartsleder för biltrafik.

Analys av Programhandling ute för samråd

Sträckningen av huvudgatan in till nya området vid Hults höjd

Samhällsbyggnadsförvaltningen har noterat följande i Planprogrammet.

Återkommande synpunkter från boende var önskemål om att en ny infartsväg ska hamna bortom befintliga bostäder, att en skogsridå intill befintliga bostäder ska bevaras och att trafik inte ska ledas in i det befintliga bostadsområdet.

Inget av detta finns med i strukturplanen alt A som Samhällsbyggnadsförvaltningen drivit. Varför pratar ni med de som bor i området? "Alternativ A och B nr.9"

I planprogrammet hänvisas till detaljplanen för Hults höjd följande:

Trollhättans Stad har i samband med detaljplan för utbyggnaden av nuvarande bostadsområde Hults höjd (antagen 2007-10-25) arbetat med inriktningen att förlänga huvudtillfartsgatan österut, direkt norr om gällande detaljplan, vid en eventuell fortsatt utbyggnad öster om planområdet. I samma detaljplan redogörs även för möjligheten att ansluta ytterligare bostadskvarter direkt öster om planområdet som ska kunna matas från samma håll genom en förlängning av de två befintliga lokalgatorna.

Det är ju ingen detaljplan det är en idé som lämnades öppen i skrivningen.

Den här idén försvann ju samtidigt som nya ÖP 2013 klubbades då infartsvägen flyttades till Skogshöjdsrondellen.

Det är ju i detta sammanhang viktigare att vi är många som fått löften av tjänstemän på Samhällsbyggnadsförvaltningen att det aldrig skall byggas bakom våra hus samt öster om planområdet då marken är för dålig. Flera som köpt hus på senare tid har blivit grundlurade av kommunen som inte följer sin egen plan. Det är graverande för kommunens trovärdighet. (Namn på tjänstemän kan levereras).

Alternativ B, i sänkan bakom tidigare kraftgata, ger ingen ändamålsenlig struktur då den omges av ett område som ligger för högt för att kunna bebyggas vilket gör att en sträcka på cirka 100 meter blir utan bebyggelse samt sträckor där det enbart är bebyggelse på en sida. Sprängning av berg

krävs vid anläggandet av vägen och längs delar av vägsträckan kantas bägge sidor av bergsskärningar, vilket riskerar att utgöra en otrygg gatumiljö.

Detta är en häpnadsväckande skrivning. Alt B ger ingen ändamålsenlig struktur pga höjder. Om man lägger de båda kartorna över varandra så finns ingen skillnad på utbyggnadsplanerna förutom runt själva Hultshöjd. I förslag B går det att bebygga en del av lekplatsen utmed huvudgatan, annars är det fel på förslag A. Norconsults representant medgav vid samrådet den 7/4 att alternativ A måste justeras för att man skall jämföra äpplen och äpplen. Det innebär att den obebyggda delen blir mer lik den i förslag A. Vi räknar inte bebyggelsen i Hultshöjd som en trygghets höjare då den ligger lite högt just direkt emot lekplatsen i förslag A. Bebyggelsen nordväst huvudgatan kan utökas till nästan samma yta som i förslag A om man som i förslag A drar ner bebyggelsen lika nära väg 2028 men så har man valt att inte göra.

I förslag B finns inte bebyggelse i sydöstra hörnet av Hults höjd.

Kvar blir bebyggelse på Naturmark inom Hults höjd samt några tomter norr Hults höjd. Samhällsbyggnadsförvaltningen tvingas ändra detaljplanen för att komma åt Naturmarken. Detta är ju inte givet att Mark o Miljö Domstolen kommer att acceptera en sådan ändring att förstöra för boende till förmån för ett par bostäder när man exploaterar ett så stort område som diskuteras i detta planprogram. Dessutom om medborgarna skall hanteras lika i kommunen så gäller från detaljplan Liljedalen att inga hus får byggas närmare än 50 meter från väg 2028, vilket gör att husen närmast 2028 ifrågasätts. Dessutom måste projektet motivera att man gör avkall på ÖP2013.

Under rubriken "Hälsa, säkerhet, miljö kvalitetsnormer, Buller (Detaljplan D6:2009 Liljedal)" står följande: "*Med hänsyn till buller från trafiken på Vänersborgsvägen, väg 2028, föreslås att ingen ny bostadsbebyggelse förläggs inom ett avstånd på ca 50 meter från vägmitt*"

Omsätter man detta till den väg som skall byggas intill Hults höjd där vi förutsätter att vägen skall ha en hastighetsbegränsning lägre eller lika med 50 km/tim så skall inga hus byggas närmare genomfartsvägen än 30-35 meter. Det innebär att inga hus kan byggas mot nuvarande Hults höjd. Det finns inte plats enligt planskissen. Dessutom vem vill bo i ett radhus eller egen villa med en väg med 3000 bilar per dag 15 meter utanför sin dörr. Ingen barnfamilj i alla fall.

Sannolikheten att det kommer att byggas fastigheter mot Hults höjd är låg. Denna bebyggelse är ju ett av de stora motiven för att dra vägen vid Hults höjd.

I detta resonemang som vi för så verkar det mer troligt att Alternativ B blir lika välkommande till området som alternativ A. Det verkar också vara så att Alternativ B ger likvärdig trygghet med Alternativ A samt att antalet bostäder som kan byggas också är likvärdiga i båda alternativen.

Sid 48 alternativ B

Infartsvägen sträcker sig från Hultsrondellen och viker av norrut, bort ifrån befintlig bebyggelse i Hults höjd, för att sedan ledas in i det nya bostadsområdet. Vägen ligger långt ifrån befintliga bostäder i Hults höjd och cirka 50 meter från en enskild fastighet mellan Hults höjd och Hultsjön. Vägdragningen ger endast möjlighet för ensidig bebyggelse om vägen längs de första 300 metrarna och cirka 100 meter av sträckan kan inte bebyggas alls. Det är först längre upp i området, i höjd med förskolan, som bebyggelse kan placeras på bägge sidor. Delar av sträckan kommer att behöva ligga nedsprängd med bergsskärningar på båda sidor om vägen, som i ett tråg, för att få acceptabla lutningar. Det rör sig om en sträcka på cirka 150-200 meter som får 1-2 meter höga bergsskärningar på båda sidor.

För det första behöver inte vägen gå så långt norr ut som den nu är inritad.

Vägdragningen ger endast möjlighet för ensidig bebyggelse om vägen längs de första 300 metrarna och cirka 100 meter av sträckan kan inte bebyggas alls.

Detta påstående är felaktigt. Om man lägger de två alternativen A och B över varandra så antingen går det att bygga på båda sidor om vägen nästan ända upp till förskolan i alternativ B, om inte är förslag A felaktigt. Cirka 100 meter blir det dock endast förskola vid ena sidan vägen.

Sedan kan vi diskutera hur farligt det är med gaturum utan bebyggelse. Uppenbarligen är det olika var vi befinner oss i kommunen. I detta projekt är det den stora grejen varför vägen skall gå intill Hults höjd. I Lärketorpet bygger man en infartsväg som är 250–300 meter lång från vägen till bostadsbebyggelse.

Vi kan inte uttala oss om Norconsults påstående att man behöver spränga 150–200 meter berg, men observera att sträckning alt A har också berg på sina sidor som är betydligt högre än 1 meter. Det lär vara sällsynt med 2 meter efter sträckning alt B.

Sen har vi bilden på vägar med skärningar som Samhällsbyggnadsförvaltningen har lagt in i dokumentet. Den är tagen från Landbergsliden där det ju är extrema skärningar. Det hade varit bättre med skärningarna på infartsvägen till Lärketorpet som är i den häraden Norconsult beskriver

Även här när man skall marknadsföra alternativ A:s sträckning tar man fram icke relevanta jämförelseobjekt.

Som en negativt påpekande för alternativ B står det på sidan 48 *Infartsvägen delar sig i en fyrvägs korsning vid förskolan vilket innebär att biltrafik kommer passera från flera håll. Befintlig lokal gata i öster kopplas vidare till det nya området med en gång- och cykelväg och blir det enda stråket som binder samman områdena med varandra.*

Det är väl ingen skillnad på Alternativ A och B avseende 4 vägs korsningar. Antalet är vad vi ser lika. Kopplingen mellan nya och befintliga består också av infarten till befintlig bebyggelse.

Det betyder att man kan ta sig från nya området genom nuvarande Hults höjd med cykel eller gåendes till utfarten mot väg 2028. Lösningar likt detta har Samhällsbyggnads skrivit om som positiva, men i detta fall är det negativt då det inte saluför Alternativ A.

Hälsa och säkerhet vid bostäder mot nya vägen

Alternativ A, med sträckningen rakt upp från Hults rondellen, har likt alternativ B ett behov av sprängning, dock längre söderut och inte lika omfattande. Vägdragningen ligger i närheten av befintliga bostäder i Hults höjd vilket medför att vissa bullerstörningar kan uppstå. Vägen hamnar dock cirka 50 meter (enligt Norconsult 7/4 kan vägen hamna någonstans mellan 40–60 meter) från bostadsområdet och bedöms ge acceptabla störningar enligt genomförd fördjupad bullerutredning avseende infartsvägens påverkan på Hults Höjd.

Vi återkommer till detta med buller då Norconsult inte vill acceptera Vägverkets och Boverkets riktlinjer. Trollhättan skryter med att man vill värna miljön för sina invånare då är det på tiden att Samhällsbyggnadsförvaltningen börjar diskutera dessa 2 myndigheters riktlinjer. Höga bullernivåer innebär 10–14 % ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar på 7 år enligt buller forskaren Samuel Lindgren från VTI. Samuel Lindgren anser att allt lika med eller mer än 55 dBA är att betrakta som höga värden. Rapporten publicerad häromdagen.

Den utredning som är gjord i programplanen bygger på felaktiga antagande om buller. Våra hus har en tyst bakgrundsnivå, skog. Se nedan vad Trafikverket har för ambitioner när man bygger vägar i områden som dessa. "Avsnitt Buller nr.6"

I områden med låga bakgrundsnivåer upplevs en tillkommande bullerkälla ofta som mer störande än i områden med höga bakgrundsnivåer av buller. Exempelvis strävar Trafikverket (TDOK2016-0246) att vid nybyggnation av vägar och spår klara den ekvivalenta nivån 45 dBA i bostadsområden med låg bakgrundsnivå och enligt Vägverkets föreskrift (VVFS 2003:140) rekommenderas att 40 dBA Leq underskrids vid bostäder när nya vägar byggs vid bostadsområden med låg bakgrundsnivå av buller.

Representant från Norconsult accepterar inte definitionen väg och anser att det är en gata. Vi tror det är oväsentligt om det är gata eller väg, det är klart vad som avses i formuleringen vid bostadsområden, dessutom i planprogram dokumentet används definitionen gata och väg om vartannat.

Vi har rätt till tyst sida på våra hus.

Vi kan ju inte bygga om våra hus, de är ju där de är. För tyst sida gäller enligt Boverket skrift Buller i planeringen allmänna råd. Tyst sida är en sida med en dygns ekvivalent ljudnivå som är lägre än 45 dBA. Den tysta sidan bör därutöver vara visuellt och akustiskt attraktiv att vistas på. Även maximalnivån 70 dBA gäller för att uppfylla definitionen av tyst sida. Sovrum bör vändas mot tyst sida av flera skäl, inte minst för att tillgodose många människors (60 procent av befolkningen) önskemål att kunna sova med öppet fönster. Om sovrums orienteras mot den bullriga sidan finns det dessutom alltid risk för sömnstörningar. Höga momentana ljud från till exempel motorcyklar eller utryckningsfordon kan tränga igenom även en väl ljudisolerad fasad. För att klara riktvärdet inomhus i sovrums bör maximalnivån utomhus inte överskrida 60-65 dBA och ekvivalent ljudnivå 45-50 dBA. Detta är en aspekt utöver uteplatssituationen som beaktats vid definieringen av tyst- och ljuddämpad sida. Särskild hänsyn till barn kan tas genom att skapa låga bullernivåer inomhus, "tysta" lekplatser och skolmiljöer och "tysta" gångvägar mellan hem och skola.

Norconsults utredning använder sig av betydligt högre tillåtna bullervärden än ovan redovisade.

Norconsults utredning om buller på sidan 33 är mycket underlig. Enligt Boverkets tabeller om buller så bullrar det 58 db 30 meter från väg, Norconsult visar en bullernivå på 45-50db.

Enligt våra beräkningar baserat på Boverkets information ligger bullervärdena på 52-53 db vid fasad på avståndet 70 meter. Dvs om vägmitt är 60 meter från våra tomtgränser. Eftersom det är osäkert om vägen kommer 50 eller i värsta fall 40 meter från tomtgränser så inser alla att det finns stora problem.

Det enda Norconsult representant erkände var att 55 db som de använder som gräns är en väldigt hög ljudnivå.

Enligt Naturvårdsverket är det mycket svårt att klara max 70 db gränserna om man jobbar med så höga värden som runt 55db.

Kommunen blir ansvarig för att bygga om samtliga hus om värdena överskrids.

Under minst 7 års tid kommer infartsvägen att vara belastad med tung byggtrafik. Vad vi lärt oss av de vi intervjuat som bor nära trafikerade gator och vägar är att bussar och lastbilar är otroligt störande.

Detta förhållande ifrågasätter också hur man bygger ut området. Det förslag som finns på sidan

51 måste ifrågasättas om inte alla som så småningom bor i området skall lida av buller från tung trafik.

Samhällsbyggnadsförvaltningen skriver på sidan 47

Infartsvägen sträcker sig från Hultsrondellen och vidare rakt österut in i det nya bostadsområdet i en gen utformning. Vägen hamnar cirka 50 meter från bostadsområdet och bedöms enligt genomförd fördjupad bullerutredning ge acceptabla störningar. Vägdragningen ger möjlighet för bebyggelse längs med en stor del av gatans bägge sidor.

För att påvisa hur trevligt det kan vara med en väg utanför sina tomter (vägen har betydligt färre bilar än 3000 per dag uppskattat av boende) har Samhällsbyggnadsförvaltningen valt en bild från Älvdalsvägen, fig 43 i dokumentationen.

De som bor utefter vägen tycker nog inte som samhällsbyggnadsförvaltningen.

1. det blå huset på bilden har sin uteplats på andra sidan huset.
2. hus nummer 2 o 3 har byggt in uteplatsen mot vägen och har uteplatser på andra sidan husen sett från vägen.
3. hus 4 och 5 har sina uteplatser på sidan mot vägen. Vi har pratat med fastighetsägaren i hus 5. De kan inte vara på sin uteplats om inte deras häck har fullt utslagna blad, de upplever bussarnas bromsande eller motorbromsande som mycket störande. Då skall man tänka på att det är ett farthinder alldeles intill fastighet 5, vilket innebär att hastigheten är relativ låg.

Annars är det ju ett bra foto med solsken och allt.

Verkligheten är alltså att det inte är trevligt oavsett vad samhällsbyggnadsförvaltningen tycker. Är det detta vi fastighetsägare skall utsättas för 4,5 km utanför stadskärnan år 2022.

Ljusköroening

En bilväg som har ca 3000 bilar eller mer per dygn där kommer bilarnas strålkastare att lysa in i husen. Värst lär det bli i den nya rondellen med infart till Hults höjd. Det går inte att skydda sig mot dessa ljuskäglor utan ett bättre plank utefter nya vägen. Projektet har inte utrett frågan.

Allt ovan talar för att man inte skall anlägga en väg med 3000 bilar per dygn 40 meter från våra tomtgränser.

Boende vill att vägarna i Hultshöjd inte blir genomfartsleder för nya området

Samhällsbyggnadsförvaltningen skriver i planprogrammet:

Befintlig lokalgata i öster kopplas vidare till det nya området och ger möjlighet för rundkörning med bil.

Projektet vill öppna Stenhöjdsvägen emot den närmaste delen av byggnadsområdet utan att ange bil mängd genom området.

Projektet har diskuterat med någon eller några på Hults höjd om vi kan tänka oss en gång och cykelväg ansluten till Stenhöjdsvägen inget annat.

Det är magstarkt att öppna en genomfart där det går en B-gata. Under vinterhalvåret promenerar de som bor i området på gatan, då vi inte skall skotta trottoarerna enligt kommunen.

Barnen i området leker på vägarna på Hults höjd.

Den boende skall alltså få två genomfarter på var sin sida av huset, Har man ingen empati på

Samhällsbyggnadsförvaltningen? Är vi som bor på Stenhöjdsvägen några andra klassen medborgare i Trollhättan?

Stenhöjdsvägen skall inte vara någon genomfartsväg!

Ledningar och vatten

På sidan 30 står:

Befintligt bostadsområde i Hults höjd är anslutet till fiber och el samt vatten, spillvatten och dagvatten. Nytt område bedöms ha goda möjligheter att ansluta till närliggande befintligt ledningsnätet.

På sidan 50 står:

Det andra större dagvattenstråket rinner längs det befintliga villakvarteret i Hults höjd ned mot utloppet från Hultsjön. Lågpunkterna och våtmarkerna nära de befintliga bostäderna utformas som översvämningsytor där dagvatten kan fördröjas. Dagvattnet kan också fördröjas i flera mindre dammar innan det når Hultsjöns utlopp.

Vi kan inte förstå varför det skall anläggas dagvattenstråk utanför befintliga fastigheter, när det tidigare står att nytt område bedöms ha goda möjligheter att ansluta till närliggande befintligt ledningsnät. Dessutom verkar det oförståndigt att lägga infrastruktur i parkområde utan väganlutning, hur ska man då kunna underhålla detta om 20 år. Infrastruktur lägger man väl alltid i väg eller precis bredvid väg, just pga. Underhållsaspekten.

Utvärdering av de olika alternativen gjord av Samhällsbyggnadsförvaltningen

Nedanstående argumentation från Samhällsbyggnadsförvaltningen är subjektiv och obegriplig.

Vi tar oss friheten att justera dessa påståenden. Dessutom är det mycket graverande att använda färger som grön och rött. Läsaren får ju uppfattningen att rött ej är genomförbart när skillnaderna i förslagen är marginella.

1.1 "Väl gestaltade mötesplatser för olika åldrar

Alt A GRÖN

Kopplingen mellan ny och befintlig bebyggelse är tydlig i utformningen av gatunätet med placering av bebyggelse nära gatan. Det nybyggda och det befintliga området är integrerade vilket skapar anledning till att röra sig emellan dem och omkringliggande mötesplatser. Områdena upplevs som mer sammanhängande och välkomnande för både nytillkomna och tidigare invånare samt besökare.

Alt B RÖD

Kopplingen mellan ny och befintlig bebyggelse är inte tydlig i utformningen av gatunätet då bebyggelse hamnar längre ifrån gatan. Det nybyggda och det befintliga området är inte integrerade med varandra vilket minskar anledningen att röra sig emellan dem och omkringliggande mötesplatser. Områdena upplevs som isolerade och får i huvudsak en gemensam mötesplats vid rekreativstråket runt områdeslekplatsen.

a) Hur kan Samhällsbyggnadsförvaltningen påstå områdena i alt A skulle vara så mycket mer integrerade än B. Om man läger de två kartorna över varandra och rita ut bebyggelsen likartat

när det gäller var det kan byggas blir det en liten skillnad med några fastigheter utefter Hultshöjd, där man just nu inte har fått tillstånd att ändra detaljplan Hults höjd.

b) Område upplevs som mer sammanhängande välkomnande för nya och tidigare invånare. Detta är en lögn. Vi som bor här upplever att vår boendemiljö förstörs i alt A, då kan man väl inte påstå att området blir mer välkomnande för de nuvarande boende i området.

Subjektivare skrivningar får man leta efter.

Eftersom båda förslagen är genomförbara och endast skiljer sig marginellt åt så ska väl dessa värderas lika. GRÖN-GRÖN eller GUL-GUL

1.2. "En variation och blandning av bostäder"

Alt A GUL

Värderingen är beroende av hur programområdet byggs ut i framtiden. Förslaget ger möjlighet för variation.

Alt B GUL

Värderingen är beroende av hur programområdet byggs ut i framtiden. Förslaget ger möjlighet för variation men cirka 50 stycken färre bostäder än alternativ A.

Detta är ju en kraftig överdrift. Alternativ A och B innehåller i princip lika utbyggnadsområden. Lägg kartorna över varandra.

Skillnaden är att området sydost Hultshöjd är borttaget i alternativ B. Bebyggelse norr om Hultshöjd motsvarar 7 fastigheter och i alternativ B kan man bebygga en del av lekplatsen vilket görs i alternativ A. Man kan också dra ner 10 meters området norr vägen i alt B lika långt som i alt A och minimera förlust av lgh. Troligt att variationen mellan förslagen mindre än 15-20 lgh.

1.3 "God tillgänglighet till samhällsservice"

Alt A GRÖN

Förskolan får en ändamålsenlig placering då den integreras med omgivande gator och bebyggelse vilket kan bidra med en ökad närvaro i gaturummet och ge en ökad känsla av trygghet. Förskolan kan även fungera som bullerskydd för förskolegården mot gatan.

ALT B GUL

Förskolans placering innebär en mer avskild koppling till omgivande gator och bebyggelse vilket kan riskera en känsla av ökad otrygghet. Förskolegården kommer sannolikt att behöva bullerskärmar mot gatan vilket kan öka risken för otrygghet ytterligare.

I alt A kommer förskolan att ha utrymmesproblem med nuvarande sträckning av vägen. Man kommer att tvingas flytta vägen närmare Hults höjds bebyggelsen och därmed större problem med buller vid befintliga fastigheter.

I alt A är förskolan integrerad och ökar trygghet utefter vägen, alt B är det tvärtom pga bullerskärmar. Man undra vad är skillnaden när förskolan i sig själv är bullerskydd eller ett bullerskydd av glas. Dessutom är det ju så att förskolan till stor del är obemannad under kvällar och nätter, vad är det då som gör det säkrare?? Ännu en subjektiv värdering.

Eftersom båda förslagen är genomförbara, men skiljer sig åt avseende möjlig och välkomnande skolbyggnad bör värderingen rimligen vara alt A GUL-alt B GRÖN eller GUL-GUL.

2.1. "Lätt att ta sig till olika målpunkter "

Alt A GRÖN

Gatornas utformning och sträckning bidrar med en sammanhängande struktur då befintliga och nya stråk kopplas samman med angränsande bebyggelse. Placeringen av infartsvägen medför att ny och befintlig bebyggelse hamnar nära varandra vilket kan öka orienterbarheten och upplevelsen av närhet till omgivande målpunkter. Den separata gång och cykelvägen som sträcker sig parallellt norr om infartsvägen bidrar till fler alternativa vägar att röra sig igenom området på och stärker kopplingen till mötesplatser och hållplatslägen

Alt B GUL

Gatornas utformning och sträckning bidrar inte med en sammanhängande struktur då befintliga och nya stråk kopplas samman utan angränsande bebyggelse. Istället medför placeringen av infartsvägen att orienterbarheten blir sämre och avståndet mellan omgivande målpunkter kan upplevas som längre. Gång- och cykelvägar anläggs till största del längs huvudgatan vilket ger färre alternativa vägar att röra sig igenom området på och färre kopplingar till mötesplatser och hållplatslägen.

Helt obegriplig motivering. Boende i området har hela tiden försökt att få behålla ett mindre utrymme med skog mellan befintlig och ny bebyggelse.

Tidigare i dokument har man hela tiden hävdad att det är så viktigt med bebyggelse runt cykel och gångvägar, men helt plötsligt är det bra med cykel och gångvägar utan bebyggelse i närheten.

2.2 "Trygga och trafiksäkra gaturum"

Alt A GRÖN

Infartsvägen möjliggör för bebyggelse mot gatan i stor utsträckning vilket bidrar till en mer trygg gatumiljö. Förslaget är anpassat efter topografin men kräver viss sprängning för godtagbara lutningar. En sträcka längs den västra sidan av vägen hamnar mot en bergsvägg. Förslaget föranleder inte ett behov av bullerskärmar mot förskolegården.

Alt B GUL

Infartsvägen möjliggör inte för bebyggelse mot gatan i lika stor utsträckning vilket riskerar resultera i en mer otrygg gatumiljö. Förslaget kräver mer sprängning och en sträcka längs vägen hamnar i ett schakt med bergsväggar på bägge sidor. Förslaget föranleder även bullerskärmar mot förskolegården vilket kan bidra till en ökad otrygghet i gaturummet.

Ovanstående påstående om möjlig bebyggelse är falskt. Om projektet valt att rita ut möjlig bebyggelse lika på de olika alternativen så blir skillnaden marginell. Man kan enkelt se detta med ett ljusbord.

Att man än en gång drar upp förskolevägg kontra bullerplank av t ex glas är häpnadsväckande.

Angående sprängning av berg så är det små kullar man diskuterar utom i alt A där bergväggen är ca 3 meter. Sprängning är ju ingen kostnad då sten är pengar.

Sedan kan vi diskutera hur farligt det är med gaturum utan bebyggelse. Uppenbarligen är det olika var vi befinner oss i kommunen. I detta projekt är det den stora grejen varför vägen skall gå intill Hultshöjd. I Lärketorpet bygger man en infartsväg som är 250–300 meter lång från vägen till bostadsbebyggelse.

Den här punkten skall klassas GRÖN-GRÖN.

3.2. "Ett rekreativt område"

Alt A GRÖN

Infartsvägen utgör en relativt liten barriär mot naturområdet norrut då en sträcka på endast västra sidan vägen hamnar mot en bergsvägg, samt att gångstråket mot Hultsjön i stort sett kan ligga kvar orörd.

Alt B GUL

Infartsvägen utgör en barriärskapande effekt mot naturområdet norrut då en sträcka hamnar i ett schakt med bergsväggar på bägge sidor vägen, samt att det befintliga gångstråket mot Hultsjön bryts av för att kunna få till byggbar yta väster om infartsvägen

Alt A, Helt obegriplig skrivning, det blir väl en jättebarriär med vägen utanför Hults höjd samt mer bebyggelse utanför befintliga hus. Gångstråket som idag finns genom skogen ska ju byggas och kommer att avskärma de som bor på Hults höjd från att använda den under många år. Ingen byggare kommer att låta allmänheten röra sig i området under byggtid.

Det är väl riktigt att man i båda fallen bör bygga en ny gång-cykelväg västerut runt byggområdet.

Båda alternativen skall vara GUL.

4.1. "En ändamålsenlig bebyggelsestruktur"

Alt A GRÖN

Förslaget ger en sammanhängande bebyggelsestruktur då nybyggna och befintlig bebyggelse hamnar i anslutning till varandra. Bebyggelse ända ner till Vänersborgsvägen skapar en tydlig entré till området och stärker dess identitet. Bebyggelse längs båda sidor vägen främjar en ökad känsla av närvaro och trygghet i gaturummet. Förslaget ger även en god hushållning med mark och god exploateringsökonomi.

Alt B RÖD

Förslaget ger inte en sammanhängande bebyggelsestruktur då nybyggna och befintlig bebyggelse hamnar avskilt från varandra och bildar två separerade områden. Områdets entré blir inte lika tydlig med färre byggnader ner mot Vänersborgsvägen och infartsvägens ensidiga bebyggelse ger ett mer otryggt gaturum att vistas i. Förslaget ger en sämre hushållning med mark och en sämre exploateringsökonomi.

Hur kan Samhällsbyggnadsförvaltningen påstå områdena i alt A skulle vara så mycket mer integrerade än B. Om man lägger de två kartorna över varandra och rita ut bebyggelsen likartat när det gäller var det kan byggas blir det en liten skillnad med några fastigheter utefter Hults höjd, där man just nu inte har fått tillstånd att ändra detaljplan Hults höjd.

Alternativ B ger en lika god hushållning med mark och ekonomi, det finns inget i denna skrivelse som visar på något annat. Det är en fråga om att försöka jämföra äpplen med äpplen.

Båda alternativen skall vara GRÖNA eller GULA.

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna.

Frågor besvaras i avsnitten "Översiktsplan nr.2,4, 6" s.56-57, "Alternativ A och B nr.1,4-5, 8-9" s.64-65, "Gällande detaljplan nr.1-3" s.57, "Natur och rekreation nr.2" s.62, "Trafik nr.1" s.59, "Byggnation nr.2" s.65, "Övrigt nr.4 s.66" och "Dagvatten nr.2" s.61.

Yttrande 24 – Sakägare N, 2022-05-08

Då befolkningen i vårt område kommer att öka markant kommer vi inte att tillåta passage genom våra grindstolpar, över vår gårdsplan och förbi vår stallbyggnad. Detta måste Byggare/Trollhättans Kommun ha med i beräkningarna när kommande gång och cykelstråk planeras.

Kommentar:

Anlagda gång- och cykelstråk förläggs inom kommunägd mark och allmän plats. Passage på upptrampade stigar i skogen är idag en del av det rörliga friluftslivet och allemansrätten.

Yttrande 25 – Sakägare O, 2022-05-08

Jag vill börja med att säga att vi inte är emot utbyggnaden vid Hults höjd men då vi har gått igenom de två strukturplanerna, A och B, så kan vi konstatera att vi har åsikter att lämna kring dessa. Då vi bor på Stenhöjdsvägen 1, Hults Höjd, så är vi en av de fastigheter som kommer att påverkas mycket av tätortsutbyggnaden med utgångspunkt i de två strukturplanerna.

Vi förespråkar starkt strukturplan B då det är den som minst inskränker det liv som vi lever idag. Detta relaterat till boendemiljö och personsäkerhet. Att dra huvudgatan enligt B skulle göra att fler grönytor blir kvar nära Hults höjd, precis så som den ursprungliga tanken varit då området etablerades. Det skulle även göra att bullernivån från trafik till- och från det nya området blir lägre samt att det naturnära intrycket, vilket gjort att många av oss valt att flytta just hit, bevaras så intakt det bara går även om nytt område byggs i nära anslutning. Att bevara den naturnära miljön och rekreationsytorna/stråk är ju något som kommunen förespråkat och som faktiskt ger detta område sin identitet, vilket är något väldigt positivt. Vi väddar därför att kommunen tar stor hänsyn till detta i framtagandet av ny detaljplan.

Något som vi också vänder oss starkt emot är den lokalgata, Stenhöjdsvägen, som i A byggs ut och ansluter till det nya området. Flera av oss som bor längs denna gata har under flera år satt ut blomlådor för att dämpa hastigheten då den är allt för hög, inte minst gäller detta fastighetsägare som bor längre in på området tyvärr. Uppfattningen är även att trafikintensiteten på gatan är hög i förhållande till boende i området. Dessvärre är nämnda blomlådor endast tillämpliga som hastighetsbegränsare viss del av året. Då vinterhalkan gör sitt intåg har vi inte längre dessa hjälpmedel och tyvärr gör inte väglag någon större inverkan på hastigheten utan det går lika fort året runt.

Får vi nu dessutom en anslutning in mot det nya området så kommer trafikintensiteten öka, hur mycket kan vi bara gissa oss till, men säkert är att den kommer att öka. Det blir dessutom av bilister som ska längre in på området, vilka som jag tidigare beskrev inte gärna tar ner hastigheten i ett tidigt skede. Vår fastighet är belägen på ett sådant sätt att vi inte har någon säkerhetszon alls utanför tomtgräns som t.ex. en trottoar, utan kommer direkt ut på vägen gå vi går, cyklar åker bil etc. Jag har full förståelse för att man ska se sig för med då vi som så många andra längs vägen har mindre barn så vet vi alla att de inte har riktigt samma förmågor som vi vuxna gällande bl.a. konsekvenstänk eller periferiseende. Detta blir extra bekymmersamt för oss som bor i korsningen då bilarna många gånger kommer fort och dessutom skär genom korsningen vilket gör tiden för att upptäcka ett fordon blir högst begränsad. De risker ytterligare förbi vår fastighet medför vill vi inte på något sätt uppmuntra till utan med alla medel begränsa.

När jag var på samrådsmötet 22-04-07 så ställde jag fråga till en representant från Trollhättans kommun, om skälet till förlängningen av Stenhöjdsvägen in i det nya området. Jag fick då till svar att tanken är att alla områden ska bindas samman och att det helt enkelt är så man gör då nytt område etableras i anslutning till ett befintligt. Jag fick samtidigt veta av henne att det dock inte finns något som säger att det måste vara just en bilväg som förbinder områdena utan att det lika gärna kan vara en gång-och cykelväg som i strukturplan B.

Vi vädjar därför åter att ta detta i beaktande i den nya detaljplanen. Vi har inget emot att områdena binds ihop, men gör det inte med en bilväg. För de fastigheter som är belägna på Hults höjd på norra sidan av Stenhöjdsvägen kommer problemet med ökad trafik dessutom bli dubbelt upp om Stenhöjdsvägen görs till en genomfart då de kommer att få ökad trafikintensitet på båda sidor av sina fastigheter. Vi vill gärna även påpeka att något måste göras för att ytterligare säkra övergång av Vänersborgsvägen. Helst av allt skulle vi se en planskild GC-överfart, vilket angavs i rekommendationerna för Skogshöjdenområdet. Det motiverades då med att det behövdes för "bättre och säkrare kontakter med Hultsjöns naturområde och de nya bostäderna där", "för att säkert kunna ta sig till och från bl a skolor och förskolor inom." Kommunen räknade då med att om även området Liljedal realiserades så skulle de två områdena få ca 200-250 nya boende. Detta vet vi nu att det blev verklighet utan att någon planskild överfart byggdes.

Utöver nämnda områden planeras nu för, till en början, ca 500 nya bostäder och ny säkrare passage MÅSTE läggas in i ny detaljplan. De som är idag är redan undermåliga i förhållande till trafikintensiteten på Vänersborgsvägen kontra antalet passager och sämre kommer de att bli då antalet boende ökar på östra sidan.

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna.

Frågor besvaras i avsnittet "Trafik nr.1-2" s.59.

Yttrande 26 – Sakägare P, 2022-05-08

Vi är fullt medvetna om att Trollhättan en stad som växer och att det därmed behövs fler bostäder. Någonstans måste givetvis dessa bostäder byggas men vad är det som gör att detta nödvändigtvis måste göras med konsekvensen att skogsområden avverkas och exploateras

(exempelvis Lärketorpet och Vårvik). Det finns gott om åkermark i Trollhätteområdet som inte brukas i nuläget och antagligen aldrig kommer att användas för jordbruk. Att, i stället för att bebygga dessa områden, välja att förstöra skogsområden känns inte som rätt väg att gå. Samma regler verkar tydligen inte tillämpas när det t.ex. ska byggas stormarknader och padelhallar på Överby.

En stor anledning till att vi valde att bygga hus i området Hults höjd var närhet till skogsområden. Vi har förstått att det sedan planeringen av området Hults höjd funnits en plan att utöka områdets storlek och att det skulle komma att byggas fler bostäder i anslutning till området. Vad vi däremot inte varit informerade om är att denna utbyggnad skulle ta de proportioner som nu presenteras. Skog nära bebyggelse är otrygg. Det är inte en skog man gärna vistas i då man inte vet vem man kan möta. Att vistas i en skog långt från bebyggelse är tryggt under alla dygnets timmar och ger bättre rekreativ möjlighet än ett anlagt område. Ett bygge av den här storleken skapar stora mängder avfall. Vår erfarenhet är att detta ofta hanteras dåligt. Skräp tillåts blåsa iväg och när det kommit utanför byggherrens ansvarsområde tas det inte om hand. Skräpet ligger kvar i skogen för alltid. Ni behöver därför säkerställa att detta inte sker.

Låt naturen vara natur. Föreslagna trappor, sittplatser, grillplatser och mötesplats vid sjön och liknande iordningsställda ytor leder till nedskräpning i en stor radie runt platsen och det känns otryggt att passera på kvällarna. Utnyttja gärna de ytor nära Vänersborgsvägen som inte används till något idag t.ex. gamla kolonilotterna och även åkrar närmre Liljedal som ligger i träda. Ni uppger att bebyggelse nära Vänersborgsvägen kommer leda till sänkta hastigheter, vilket skulle vara bra. Vi upplever att ljudnivån från Vänersborgsvägen ökat betydligt de senaste åren på grund av ökad trafik. Vi är givetvis oroliga att ljudnivån kommer öka ännu mer om så många bostäder byggs.

Att endast ha EN infartsväg till ett så stort bostadsområde känns som en stor risk. Vad händer om det är stopp i Hults rondellen och räddningstjänsten inte kommer fram? Ett säljargument till det nya området är det attraktiva läget. Vi ställer oss dock mycket tveksamma till detta argument då det som är attraktivt med området i mångt och mycket kommer att försvinna i och med exploateringen av befintlig skogsmark. Dessutom kommer flertalet bostäder i det planerade området ligga mycket nära riksväg 45 och, trots att era mätningar och bulleranalyser visar att ljudnivåerna på dessa fastigheter kommer att ligga under godkända riktvärden, är den stora frågan; vem vill bygga sitt hus för många miljoner så nära riksväg 45?

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna.

Frågan om infartsväg besvaras i avsnittet "Trafik nr.6" s.60.

Yttrande 27 – Sakägare Q, 2022-05-08

Vi har tagit del av förslagen som skickats ut i samband med utbyggnad av Hults Höjd. Förslag B visar att kommunen har tagit hänsyn till boende på området för att få till en bra anslutning och samt att integrera det nya området på ett bra sätt. Det är dock märkbart att förslag B inte genomarbetats lika noggrant som A och har tagits fram på mycket kort tid. Att markera med

rött och grönt för negativa respektive positiva utvärderingar ger inte ett professionellt intryck på skrivelsen då dessa kommentarer är mycket subjektiva.

Vi tycker även att anslutningen är märklig då det i den översiktsplan som togs fram 2013 står att en eventuell anslutning till nytt område ska ske från Skogshöjdsrondellen. Med trafik på 3000 fordon/dygn är det av stor vikt för oss boende att vägen inte placeras enligt förslag A då detta kommer att medföra förhöjda ljudnivåer (även om teoretiska utredningar visar att dessa hamnar inom gränsvärden). Vi utmed Stenhöjdsvägen har idag naturligt berg och skog bakom fastigheterna, vilket var av stor vikt när vi byggde. Vid både förslag A och B kommer delar av naturmarken (enligt översiktsplan) att tas i anspråk som då kommer att påverka vårt naturliga skydd mot billjus och ljud.

Planerad byggnation bakom fastighet Hult 1 och Hult 2 (förslag A):

När vi byggde på fastighet Stenhöjden fick vi information från kommunens tjänstemän att det aldrig kommer att bebyggas bakom fastigheten (i nuvarande skog) då del av marken utgörs av naturområde enligt översiktsplanen. Detta låg till grund för husets placering då vi valde ett läge närmre skogen. Det skulle heller inte vara problem för framtida bygglov för uterum (hamnar närmre än 4,5 meter från kommunens mark) då kommunen kommer att godkänna avvikelse då det aldrig kommer att byggas på den kommunala marken.

I förslag A är det placerat tomter i detta läge vilket gör oss förbryllade då vi förväntar oss att information från kommunen är korrekt, vilket markant påverkar vårt troligtvis livs största investering. Hade vi fått information om att det eventuellt kan bli tomter på detta område hade vi naturligtvis valt en annan placering av huset.

Funderingar/frågor förslag A

- Har Nofab förköpsrätt till marken bakom fastighet Hult 1 och Hult 2?
Marken sammanbinder inte med den mark som Nofab idag äger vilket låter svårt att motivera förköpsrätt.
- Vilken typ av byggnader får uppföras på denna mark?
Villatomter för enfamiljshus låter rimligt då övriga området består av detta.
- Kan vi som fastighetsägare få möjlighet att friköpa marken?
Vi har tidigare tagit upp detta men inte fått något konkret svar. Marken kommer då att bli en komplettering av befintlig tomt och kommer inte att bebyggas.

Genomfartsled - förslag A

Stenhöjdsvägen bör över huvud taget inte bli en genomfartsled till det planerade nya området.

Gatan är en B-gata vilket medför att gångtrafikanter går på vägbanan vintertid då fastighetsägare inte har ansvar för snöröjning av trottoar. Boende på södra sidan av vägen har även sina utfarter (gång/garageuppfarter) direkt ut i körbanan vilket inte är lämpligt då trafikflödet kommer att öka markant. I nuläget finns blomlådor placerade på Stenhöjdsvägen som fartdämpande åtgärd. Om gatan blir genomfartsled kommer detta att medföra uppstockning av bilar vid blomlådor, med följd att boende utefter Stenhöjdsvägen får svårt att ta sig in och ut från sina uppfarter. Högerregeln vid korsningen Berghöjdsvägen/Stenhöjdsvägen respekteras inte i dag. Vid en högre trafikbelastning kommer det sannolikt att innebära fler tillbud. Korsningen är idag även en naturlig samlingspunkt för barn på väg till skolan. Att öppna upp Stenhöjdsvägen för genomfart får till följd att det blir väldigt otryckt och osäkert för barnen. Det är ju också vid denna tidpunkt som trafiktopparna



kommer att infalla enligt prognos vilket naturligtvis även innefattar Stenhöjdsvägen. Att barn som cyklar från Berghöjdsvägen ska "korsa" en genomfartsled, för att sedan cykla utmed denna till att ytterligare korsa en högtrafikerad väg är naturligtvis inte acceptabelt.

Boende på Norra sidan Stenhöjdsvägen kommer enligt förslag A att få högtrafikerade vägar på 2 sidor (3 sidor för min del som har hörntomt) med högre buller och en försämrad boendemiljö. En cykel och gångbana mellan områdena (enligt förslag B) är positivt då det förbinder områdena samt bildar ett tryggt gång- och cykelstråk.

Ändring av Berghöjdsvägens sträckning för att ansluta till ny väg

Enligt förslag A och B kommer Berghöjdsvägen att få en ny sträckning för att ansluta till ny väg.

Det borde gå att justera dragningen något vilket bidrar till följande fördelar samt minskade kostnader (se grovt förslag på bifogad bild):

- Minska inskränkning på befintlig naturmark (i nuvarande översiktsplan)
- Minska behovet av sprängning
- Undvika besiktning av fastigheter.
- Utnyttja mer av befintlig väg.

(Bild som exempel finns i inlämnat yttrande)

Att det inte går att genomföra dragning av väg enligt mitt förslag pga höjdskillnader (för branta backar mm.) låter som ett vagt argument då det varit genomförbart på andra ställen. Det borde heller inte bli sämre än dagens sträckning, vilket visat sig fungerat bra.

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna.

Frågor besvaras i avsnitten "Översiktsplan nr.1, 2, 4" s.56, "Alternativ A och B nr.4" s.64, "Gällande detaljplan nr.1 s.57., "Avtal nr.9, 10" s.63 och "Trafik nr.1, 6" s.59-60.

Yttrande 28 – Sakägare R, 2022-05-08

Översiktsplan

Planprogrammet följer inte *Trollhättans Översiktsplan 2013* när det kommer till exempelvis bebyggelse i direkt anslutning till Hults höjd, antalet fastigheter som planeras att byggas, samt att huvudvägen ska anslutas till Skogshöjdsrondellen.

Gällande detaljplan för Hults höjd

I gällande detaljplan för Hults höjd är området nordväst och väst om fastigheten Berghöjden 1 naturområde, se blåmarkerat område i *Figur 1: Detaljplan för Hults höjd, del av Hults Gård 2:1 Överby*. I planprogrammet alt. A är detta naturmark som tas i anspråk för att bygga ytterligare fastigheter. Detta kommer få betydande konsekvenser för fastighetens värde samt boendemiljö eftersom fastigheten i detta alternativ inte längre är en hörntomt.

(Bild som exempel finns i inlämnat yttrande)

Trafik

Antal fordonsrörelser per dygn och maxtimme

Enligt Planprogram har trafikmängden för området beräknas på 6 fordonsrörelser per fastighet och dygn vilket resulterar i 3000 fordonsrörelser per dygn. I Planprogrammet är det inte tydligt när maximal fordonsrörelse sker, dvs. endast fordonsrörelser per dygn redovisa. Enligt svar från Trollhättans Stad, se nedan, antas det att under en morgonmaxtimme och en eftermiddagsmaxtimme vara ca 12%-13% av 3000 fordonsrörelserna per dygn.

Detta innebär att 360 till 390 fordonsrörelser kommer att ske under en morgonmaxtimme och en eftermiddagsmaxtimme. Denna information är helt utelämnad i Planprogrammet och analyseras inte för något av alternativen, men kommer i alt. A påverka befintliga fastigheter på Hults höjd i större grad än alt. B.

Svar via mail från Trollhättans Stad 2022-03-24:

- *Förskola kan alstra ytterligare trafik till området om många som inte bor i området kör till förskolan.*
- *I kapacitetsberäkningarna är det antaget en morgonmaxtimme och en eftermiddagsmaxtimme. Vid båda dessa timmar antas att ca 12%-13% av dygnstrafiken kör igenom den studerade korsningen. Riktningfördelningen på strömmarna skiljer sig åt mellan morgon och eftermiddag så att flest åker till området på eftermiddagen och flest från området på morgonen.*

Genomfartstrafik

I Planprogrammet alt. A kopplas Stenhöjdsvägen, samman med det nya området för att möjliggöra rundkörning av fordonstrafik. Det kan då antas att en delmängd av de 3000 fordonsrörelser per dygn, 360 till 390 fordonsrörelser under morgonmaxtimme och eftermiddagsmaxtimme, kommer passera fastigheten Berghöjden 1 för att sedan svänga till Stenhöjdsvägen. Dessutom bidrar detta inte till en trygg gatumiljö. Denna analys är helt utelämnad i Planprogrammet, men kommer i alt. A ha mycket stor påverka på befintliga fastigheter på Hults höjd.

Buller och ljus

Enligt Planprogrammet kommer Berghöjdsvägen att ansluta mot infartsvägen från Hultsrondellen. En korsning kommer alltid att generera buller ifrån fordonens inbromsningar och accelerationer, samt ljus från fordonens strålkastare. Det är även troligt att det kommer finnas hastighetsreducerande åtgärder mellan första och andra korsningen på den ny anslutningsvägen, eftersom varken alt. A eller alt. B har full bebyggelse på båda sidorna av vägen, vilket även det kommer generera buller ifrån fordonens inbromsningar och accelerationer. Bullerberäkningarna i Planprogrammet redovisar inte skillnaden mellan nuvarande bullernivå och den ny beräknade bullernivån. Dessutom kan infartsvägen i alt. A variera mellan 40 och 60 meter från befintliga fastigheter på Hults höjd, vilket även det utelämnas från bullerberäkningarna i Planprogrammet. Flertalet av befintliga fastighet på Hults höjd har sovrum mot den nya infartsvägen. Planprogrammet har satt en väldigt hög toleransnivå för acceptabel ljudnivå för befintliga fastigheter som inte är acceptabla enligt Boverkets eller Trafikverkets riktlinjer.

En korsning kommer även att generera ljus från fordonens strålkastare som sveper längs med husfasaden. Hur detta ska begränsas i form av plank, vegetation, etc. är helt utelämnat i planprogrammet.

Naturvärden

Exploateringsområdet har förhållandevis höga naturvärden, vilket innebär att det är viktigt att naturvärdesinventeringen utförs på ett korrekt sätt. När Norconsult som även är exploatör utför naturvärdesinventeringen förekommer det en intressekonflikt där opartiskheten kan ifrågasättas. Kommunen behöver säkerställa att naturvärdesinventeringen utförs på ett korrekt sätt och är opartisk.

Jämförelse av alt. A och B i Planprogrammet

I Planprogrammet framställs de båda alternativen som väldigt olika, med alt. A som det bästa alternativet. I avsnittet "målbilder & strategier" är detta dessutom visualiserat med olika färger. Det framgår inte tydligt i Planprogrammet att alt. B har försökt att tillgodose alla synpunkter som har inkommit under samrådsmöten. Med små justeringar skulle alt. B kunna uppfylla Trollhättan stads målbilder och strategier, vilket skulle resultera i en helt annan bedömning och göra det till ett betydligt bättre alternativ än vad det i nuläget framställs som. Detta skulle även innebära att visualiseringen med olika färger i avsnittet "målbilder & strategier" skulle ge en mer rättvisande bild mellan alternativen.

Exempel på skillnader mellan alternativen:

- Tomter som är byggbara i huvudområde för alt. A är borttagna i alt. B, område öster om Hults höjd är borttagit, osv. Om kartorna läggs ovanpå varandra är den faktiska skillnaden liten även om en grön korridor bevaras mot det nya området för fastigheterna på Hults höjd längs Stenhöjdsvägen och Berghöjdsvägen 1.
- Cykel och gångvägar kan placeras enligt alt. A även i alt. B.
- Att förlängning av Stenhöjdsvägen bidrar till en mer otrygg gatumiljö i alt. A än i alt. B.
- Alternativa stråk till hållplatslägena är bedömda som en försämring i alt. B när de är likvärdiga som i alt. A.
- Att bebyggelsen i alt B. inte är lika integrerad som i alt. A när de är likvärdiga.

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna.

Trafikutredningen har analyserat en förmiddags- och en eftermiddags-maxtimme vid cirkulationsplatserna för att se trafikfördelningen i korsningarna under maxtimmen. För slutsatsen om trafiknätet kan hantera föreslagen exploatering så är det fördelningen i korsningarna som är avgörande. Trafikfördelningen i det interna nätet under maxtimme studeras vidare i detaljplanearbetet.

Frågor besvaras i avsnitten "Översiktsplan nr.2" s.56, "Buller nr.2, 6, 7" s.58-59, "Trafik nr.1" s.59, "Gällande detaljplan nr.1" s.57, "Natur och rekreation nr.4" s.62 och "Alternativ A och B nr.2, 5" s.64.

Kommunen vill förtydliga att Norconsult inte är exploatör utan en konsult som är anlitad för att de har rätt kompetens att utföra naturvärdesinventeringar.



Yttrande 29 – Sakägare S, 2022-05-08

Kapitlet "Grönstruktur och rekreation", sida 45-46 och "Dagvattenhantering", sida 49-50

Vi vill bevara den befintliga skogen så mycket som möjligt som den är idag och önskar inte förändring till parkliknande ytor. Vi vill bevara den naturliga och skogliga känslan vilket vi tycker skapar trivsel och höjer värdet på våra fastigheter men även de nya fastigheterna som planeras. Vi önskar att det nya området har interna korridorer av skog för att skapa denna känsla i likhet med resten av Skogshöjden, se s.18 i planprogrammet.

För vår egen baksida där det idag är en skogsklädd bergknalle önskar vi att man bevarar och lägger in ett naturligt grönområde (spara skog) mellan befintlig bebyggelse och nya området, se bild nedan. Bergknallen har karg gles tallskog uppepå. Vi ser ingen anledning till att ta ned denna skog och försöka anlägga park.

Den skogsbeklädda befintliga mossen bevaras även den istället för att gräva ny damm, se bild nedan. Denna mosse har inget utlopp åt öster eftersom marken där är för hög pga underliggande berg (Figur 28 i planprogrammet stämmer därför inte). Att anlägga dike där skulle innebära att man behöver spränga. Mossen självt klarar av att ta upp det vatten den får till sig, det har inte varit några problem under de 13 år vi har bott här. Överhuvudtaget att ersätta mossen med en damm skulle innebära ett väldigt ingrepp i naturen och är inget vi önskar. Möjligtvis skulle man kunna gräva/spränga fram ett dike ansluta det enbart i mossens östra ände.

(Bild som exempel finns i inlämnat yttrande)

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna.

Frågor besvaras i avsnitten "Natur och rekreation nr.2" s.62 samt "Dagvatten nr.3" s.61

ÖVRIGA

Yttrande 30 – Boende vid Vänersborgsvägen, 2022-04-10

Med anledning av den planerade tätortsutbyggnaden vid Hults höjd, Överby 10:5 och 10:6 med flera kommer trafikmängden på Vänersborgsvägen öka markant, enligt era beräkningar. Bullret från trafiken är redan idag ett stort problem för oss boende. Med ökad trafikmängd och med tillhörande bullerökning kommer det bli näst intill olidligt att vistas utomhus på vår tomt.

Någonting måste göras åt detta växande problem.

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkten. Synpunkten besvaras i avsnittet "Trafik nr.7" s.60.

Yttrande 31 – Trollhättan & Vänersborgs flygplats, 2022-05-05

I planprogrammet framgår korrekt och tydligt den påverkan som flygplatsens hinderytor har på möjligheterna till tätortsutbyggnad. Höjder på föreslagen bebyggelse har anpassats till



flygplatsens horisontella yta, vilken inte får genomträngas av nya hinder. Detta framgår bl. a tydligt på sid 16 i Landskapsanalys.

Kommentar:

Kommunen noterar att flygplatsen bedömer att förslaget förhåller sig till rådande höjdrestriktioner och flygplatsens horisontella yta.

Yttrande 32 – Vänersborgs kommun, 2022-04-12

Planprogrammet är ett väl genomarbetat underlag med starkt stöd i Trollhättans översiktsplan och två alternativa utbyggnadsförslag. Området ligger i närheten av kommungränsen men är avskilt från Vänersborgs kommun genom större vägar. Förslaget påverkar inte Vänersborgs kommun, som därför inte har något att erinra.

Kommentar:

Kommunen noterar att Vänersborgs kommun inte har något att erinra.

SAMMANFATTANDE SVAR TILL SAMRÅDSYTTRANDEN

Översiktsplan

- Synpunkt:** En blandning av villor och lägenheter känns inte rätt för området.
Svar: I översiktsplanen och tillhörande stadsbyggnadsstrategier anges att en blandning av boende- och upplåtelseformer ska eftersträvas i nya områden. I planprogrammet föreslås en blandning i form av småskalig bebyggelse vilket bedöms lämpa sig väl för områdets karaktär och överensstämmer med översiktsplanen.
- Synpunkt:** I översiktsplanen pekas infarten till området ut från Skogshöjdsrondellen vid Liljedal.
Svar: I översiktsplanens beskrivning av utbyggnadsområdet anges att trafikmatning bör ske från sydväst eller via Vänersborgs kommun. Kommunen menar på att lämplig trafikmatning till ett nytt bostadsområde måste studeras och prövas i ett program-/detaljplaneskede utifrån det förslag som finns. I översiktsplanen redovisas en karta över kommunens övergripande transportsystem där en schematisk pil sträcker sig från Skogshöjdsrondellen in i området. Sträckan går rakt igenom ett höjddparti mellan alternativ C och D i trafikutredningen, vilket har visat sig vara en olämplig anslutning. Programområdet ligger i södra delen av utbyggnadsområdet vilket gör att trafikutredningens slutsats är att en vägsträckning norrifrån Vänersborg inte är lämplig.
- Synpunkt:** När Hults höjd byggdes fanns en annan översiktsplan. Därför är det inte känt för de boende att området skulle bebyggas i denna utsträckning.
Svar: När detaljplanen för Hults höjd antogs år 2007 pekade gällande översiktsplan från år 2003 ut aktuellt planprogramsområde som ett område för utbyggnad av arbetsplatser. I samband med att den nu gällande översiktsplanen togs fram år 2013 ändrades kommunens ställningstagande till att markanvändningen är till för tätortsutbyggnad av bostäder. Översiktsplanens aktualitet prövas varje mandatperiod genom ett politiskt beslut i Kommunfullmäktige. När en ny översiktsplan tas fram kan ställningstagande kring stadens framtida markanvändning ändras, vilket har skett i detta fall.
- Synpunkt:** Vi har fått muntliga löften från tjänstemän att området närmast befintliga Hults höjd inte ska bebyggas.
Svar: Det är inte kommunens tjänstemän som beslutar var det ska byggas. Beslut om planbesked har fattats av kommunstyrelsen, vilken även ska fatta beslut om planprogrammets godkännande. Området finns även utpekade i översiktsplanen för tätortsutbyggnad och i gällande detaljplan för Hults höjd anges att vidare etapper kan vara aktuella.
- Synpunkt:** Varför ska Trollhättans stad växa till 70 000 invånare?
Svar: Trollhättans befolkningsmål om 70 000 invånare år 2030 är ett politiskt ställningstagande och en målsättning som översiktsplanen utgår från i sitt ställningstagande om framtida markanvändning.
- Synpunkt:** Förslaget är ett avsteg från översiktsplanen där 400 bostäder anges men nu blir det 600 bostäder, en ökning med 50%. Bebyggelse är inritad utanför det i översiktsplanen angivna området för bebyggelse, i väster mot väg 2028, samt i direkt anslutning till Hults höjd.



Svar: En översiktsplan ska enligt plan- och bygglagen ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Översiktsplanen är inte bindande men ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanen anger en övergripande avgränsning av och hur många bostäder som kan fördelas inom utbyggnadsområdet. I planprogrammet prövas avgränsningen, antalet bostäder och bebyggelsens placering på en mer detaljerad nivå än i översiktsplanen. I efterföljande detaljplan fastställs bebyggelsens utbredning och placering.

7. **Synpunkt:** I förslag A och B kommer delar av naturmarken (enligt översiktsplanen) att tas i anspråk vilket kommer att påverka naturliga skydd mot buller och ljud.

Svar: Kommunen tolkar yttrandet som att det är planlagd naturmark i gällande detaljplan för Hults höjd (D14/2007) som avses i synpunkten. En detaljplan gäller tills den upphävs eller ersätts av en ny detaljplan. Påverkan från buller och ljud utreds/beskrivs närmare i detaljplaneskedet.

Gällande detaljplaner

1. **Synpunkt:** Infartsväg och bebyggelse går över detaljplanerad naturmark.

Svar: Kommunen tolkar yttrandet som att det är planlagd naturmark i gällande detaljplan för Hults höjd (D14/2007) som avses i synpunkten. En detaljplan gäller tills den upphävs eller ersätts av en ny detaljplan. Vid framtagandet av den nya detaljplanen prövas lämpligheten att ändra planlagd naturmark till annan användning.

2. **Synpunkt:** Vägalternativ A utgår från det som står i gällande detaljplan om framtida utbyggnad.

Svar: Flera alternativ till vägdragningar har prövats i planprogrammet varav alternativ A och B presenterades i samrådshandlingen. I detaljplan för Hults höjd (D14/2007) har inget ytterligare vägalternativet prövats än det som finns idag, däremot förutsätts befintlig tillfartsgata kunna förlängas vid en fortsatt utbyggnad av området. Både alternativ A och alternativ B utgör en förlängning av tillfartsgatan från Hultrondellen, alternativ B innebär dock en utformning som utgör en större ombyggnation av befintlig tillfartsväg än alternativ A. I slutgiltigt förslag till programhandling finns vägdragning enligt alternativ B.

3. **Synpunkt:** Det står i planprogrammet att den inte får någon direkt inverkan på gällande detaljplaner vilket inte stämmer.

Svar: Med formuleringen "direkt påverkan" avser kommunen att planprogrammet i sig inte får någon påverkan på befintliga detaljplaner rent juridiskt. Däremot ger planprogrammet en inriktning för områdets framtida markanvändning. Befintliga detaljplaner påverkas först vid framtagandet av en ny detaljplan om det nya planområdet överlappar redan planlagd mark.

Buller

1. **Synpunkt:** Det kommer att bli höga bullernivåer från 3000 fordon/dygn.

Svar: I planprogrammets tillhörande bullerutredning har bedömningen om bullernivåerna utgått från trafikbullerförordningen (2015:216). Bullerberäkningar som utfördes för alternativ A visar att bullerriktvärdena för befintliga bostäder klaras. Med detta som



ledning gick det att dra slutsatser om bullerexponering även längs alternativ B. Efter samrådet har dock ett nytt PM tagits fram där slutsatsen om bullerpåverkan från gatusträckning B har förtydligats.

2. **Synpunkt:** Bullerutredningen ska redovisa förändringen för befintliga bostäder genom att mäta bullernivåer idag och efter förslaget.
Svar: Bullerutredningen redovisar vägbuller från Vänersborgsvägen och E45 utifrån en beräknad trafikprognos för år 2040. Trafikbullret beräknades utifrån en trafikmängd på 3000 fordon/dygn. Dessa beräkningar inkluderar ljudnivåer från befintliga vägar samt från tillkommande trafik på infartsvägen. Behov av en mer detaljerad bullerutredning för tillkommande större gator inom planområdet hanteras i detaljplanarbetet.
3. **Synpunkt:** Tillkommande trafik på Stenhöjdsvägen genererar buller. Kommer en bullerutredning för Stenhöjdsvägen genomföras?
Svar: I slutgiltigt förslag till planprogram illustreras Stenhöjdsvägens förlängning till det nya området som en gång- och cykelväg. Det bedöms inte vara aktuellt att genomföra en bullerutredning för Stenhöjdsvägen då förslaget inte föranleder ökad trafik på den sträckan.
4. **Synpunkt:** Bullernivåerna ökar på Vänersborgsvägen och upplevs som ett problem redan idag. Förslaget påverkar bullernivåerna. Utred och redovisa hastighet samt möjlighet att lägga tyst asfalt (eller liknande åtgärder) i planarbetet.
Svar: Buller från Vänersborgsvägen har räknats in i framtagna bullerutredningar. Om bullerriktvärdena överskrider enligt bullerförordningen ska lämpliga bullerreducerande åtgärder föreslås. I detaljplanarbetet utreds bullernivåer på en mer detaljerad nivå. Hastighet är inte något som relegeras i detaljplan men frågan lyfts i det fortsatta arbetet i samband med att trafiksäkerhetshöjande åtgärder studeras.
5. **Synpunkt:** Det är inte lämpligt med bebyggelse vid E44/45 på grund av störande ljudkuliss. Området är även utsatt för buller från flygplatsen.
Svar: I planprogrammet har lämpligheten för bebyggelse utretts utifrån de riktvärden som anges i trafikbullerförordningen. Resultatet av bullerutredningen visar att ljudnivåerna inom programområdet inte förhindrar bebyggelse, förutom allra närmst E45. Testberäkningar har gjorts med en 2 meter hög bullervall relativt E45:ans höjd. Beräkningarna visar att möjlig yta för bebyggelse blir något större än utan vall. I utredningen finns resonemang om påverkan från helikoptertrafiken till och från NÄL. Flygstråket till och från Trollhättan-Vänersborgs flygplats är beläget på sådant avstånd från planområdet att det inte bedöms vara nödvändigt att utreda eventuell bullerpåverkan.
6. **Synpunkt:** Bullerutredningen utgår inte från Boverkets riktlinjer (Allmänna råd 2008:1) och riktlinjer från Trafikverket (VVFS 2003:140)
Svar: Enligt Plan- och bygglagen ska bebyggelse lokaliseras med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt möjligheter att förebygga bullerstörning. Bullerförordningen (2015:216), tillhörande Miljöbalken, ska tillämpas vid planläggning och anger också vilka åtgärder som bör vidtas vid förhöjda bullervärden. Bullerutredningen utgår från bullerförordningens riktvärden när det gäller ny bostadsbebyggelse. För befintliga bostäder utgår utredningen från nivåer i infrastrukturpropositionen 1996/97:53.



Det som hänvisas till som Boverkets riktlinjer är en handbok "Buller i planeringen" med allmänna råd som gavs ut år 2008, det vill säga innan bullerförordningen trädde i kraft. Boverkets allmänna råd har upphört att gälla. Där av skiljer sig Boverkets råd från det som prövas i bullerutredningen. Bullerutredningen är mer detaljerad än Boverkets tabell och är anpassad efter platsens förutsättningar. Boverkets tabell om buller består av schablonvärden som kan användas i de fall en bullerutredning inte tas fram. Ett beräkningsprogram används för att generera de värden som presenteras i bullerutredningen.

Avseende dåvarande Vägverkets, numera Trafikverkets, riktlinjer har det hänvisats till ett dokument VVFS 2003:140, numera upphävt och ersatt av TSFS 2021:122. Dokumentet innehåller föreskrifter för vägar och anläggningar som byggs av Trafikverket och är därmed inte tillämplig vid detaljplanläggning av kommunala vägar och gator.

7. **Synpunkt:** I befintlig bebyggelse i Hults höjd finns sovrum som vetter mot vägalternativ A som idag är en tyst sida och flera boende sover med öppet fönster. Fastigheterna går från att vara naturnära till att bli inklämda mellan två vägar. Det är en allt för stor förändring.

Svar: I slutgiltigt förslag angränsar befintlig bebyggelse till en remsa med grönområde, förskola, lekplats och bostäder.

8. **Fråga:** Vad innebär definitionen "standardfönster" och kommer byte ske om det är så att befintliga fastigheter inte uppfyller detta krav? Vad gäller för byggda uterum och dessa fönster?

Svar: Med standardfönster avses ett fönster med normal ljudreduktion (utan extra ljuddämpande funktion). Ett standardfönster dämpar trafikbuller ca 30 dBA. Uterum är att betrakta som uteplats. Då bullerutredningen visar att riktvärdena underskrids för uteplatser behöver inte bullerdämpande åtgärder utredas vidare.

Trafik

1. **Synpunkt:** Genomfartstrafik på Stenhöjdsvägen är inte lämpligt.

Svar: I alternativ A tillhörande samrådshandlingen illustrerades en gatuförbindelse i förlängning av Stenhöjdsvägen som binder samman det befintliga Hults höjd med utbyggnadsområdet. Kommunen bedömer att det befintliga och det nya området kan sammankopplas genom ett gång- och cykelstråk, vilket uppfyller projektets målbilder. I förslag till slutlig programhandling har ett gång- och cykelstråk illustrerats i strukturplanen.

2. **Synpunkt/fråga:** Trafiksäkerheten på Vänersborgsvägen är bristande idag. Hur ska det åtgärdas?

Svar: I programmet föreslås att trafikhöjande åtgärder för fotgängare och cyklister ska utföras för passager över Vänersborgsvägen. I programskedet är det för tidigt att landa i specifika lösningar. De arbetas fram i detaljplaneprocessen och studeras i projektering av gator.

3. **Synpunkt/fråga:** Vilken hastighet tillåts på den infartsvägen i området?

Svar: Det går inte att svara på i programskedet utan det beror på hur gatan utformas. Inom tätort är bashastigheten 50 km/h och inom bostadsområden förekommer



rekommendation om 30 km/h. Frågan studeras vidare i detaljplanearbetet, däremot kan inte detaljplanen reglera trafikhastighet, det görs i en trafikföreskrift som kommunen beslutar om separat.

4. **Synpunkt:** Förslaget leder till ökad trafikmängd, påverkan på utsläpp och miljö.
Svar: *Tillhörande planprogrammet finns en bilaga "undersökning av miljöpåverkan", vilket ska göras för alla program och detaljplaner enligt Plan- och bygglagen 5 kap 11 a §. Förslagets miljöpåverkan ska beskrivas i planarbetet. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att förslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan utifrån tillgängligt underlag. Således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram i planprocessen. Detta med reservation för vidare inventering av fågelarter.*
5. **Synpunkt:** En infartsväg norrut i området är mer lämpligt, norr om Hultsjön och utfart vid den nybyggda rondellen på Vänersborgsvägen. Det bör utredas ytterligare varför det inte är lämpligt med infart från rondellen vid Liljedal (Skogshöjdsrondellen).
Svar: *En infartsväg som sträcker sig norr om området, rundar Hultsjön och ansluter till cirkulationsplatsen vid Lärketorpsvägen anses inte vara ett rimligt alternativ. Gatusträckningen blir lång, behöver gå från Vänersborgs kommun och hamnar långt utanför utbyggnadsområdet. I trafikutredningen redovisas varför en anslutning från Skogshöjdsrondellen inte anses vara lämplig. Kommunen gör bedömningen att utredningen utgör tillräckligt underlag för att anslutningen inte ska utredas vidare.*
6. **Synpunkt/fråga:** Att endast ha en infartsväg till ett så stort bostadsområde känns som en stor risk. Vad händer om det är stopp i Hultsrondellen och räddningstjänsten inte kommer fram?
Svar: *Trafikutredningen har visat att det finns tillräcklig kapacitet i befintliga cirkulationsplatser för att en infartsväg ska kunna anordnas till den föreslagna exploateringen. Däremot bör det finnas fler kopplingar med gång- och cykelvägar för att skapa gena stråk och gynna hållbara transportmedel. Gång- och cykelvägar kan anläggas för att tåla belastningen från räddningstjänstens fordon om nödsituationer uppstår.*
7. **Synpunkt:** Utbyggnaden innebär en trafikökning på Vänersborgsvägen. Buller upplevs som ett problem redan idag.
Svar: *Bullerutredningen har utgått från trafikutredningens prognosticerade trafikmängd för år 2030 respektive år 2040, det vill säga inkluderat utbyggnaden. Bedömningen av påverkan och behov av åtgärder görs utifrån riktvärdena i bullerförordningen. I utredningen konstateras att riktvärden för uteplatser klaras för befintlig bebyggelse i Hults höjd. Bullerkartorna i utredningen visar inte utbredningen på andra sidan Vänersborgsvägen (Skogshöjden) men då bebyggelsen ligger på liknande avstånd från vägen gör kommunen bedömningen att liknande slutsats kan dras där. Bullerpåverkan utreds fortsatt i detaljplanearbete.*
8. **Synpunkt/fråga:** Man har vid ett flertal tillfällen nämnt att om man ej förlägger gång- och cykeltrafik i anslutning till bilvägar så upplevs miljön som otrygg. Varför?
Svar: *Enligt Trollhättans översiktsplan ska andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik öka samt bilresor minska. Då är det viktigt att gång- och cykelstråk upplevas som gena, trafiksäkra och trygga. Den upplevda tryggheten påverkas av närvaron av andra människor i gaturummet eller i anslutning till gatan. Bilvägar genererar aktivitet under*



dygnet som innebär att stråket kan upplevas som mindre ödsligt. I programförslaget finns gång- och cykelvägar som inte följer bilvägar. I sin helhet handlar det om en avvägning mot övriga principer om att gång- och cykelvägar ska vara gena och ha god tillgänglighet.

Dagvatten

- Synpunkt/fråga:** Varför utreds inte påverkan på privata brunnar i dagvattenutredningen?
Svar: *Dagvattenutredningen tillhörande planprogrammet är på en översiktlig nivå. I efterföljande detaljplanearbete ska en fördjupad och mer detaljerad dagvattenutredning utföras.*
- Synpunkt/fråga:** Varför ligger dagvattenstråk utanför befintliga fastigheter när det nya området bedöms ha goda möjligheter att ansluta till befintligt nät? Varför föreslås underhåll av ledningar i parkområde och inte i gata?
Svar: *I Trollhättans dagvattenstrategi förespråkas att dagvatten från ett område ska omhändertas i öppna lösningar i första hand. Dagvattenstråken som illustreras följer dagvattenutrednings avrinningsstråk med möjlighet till fördröjning och rening. I efterföljande detaljplanearbete ska en mer detaljerad utredning genomföras. Drift och skötsel är en fråga som lyfts i detaljplanen vid val av dagvattenlösning.*
- Synpunkt:** Diket genom befintlig mosse innebär att berg behöver sprängas bort för att diket ska få utlopp i öster. Det innebär stora ingrepp i miljön. Möjligtvis skulle man kunna gräva/spränga fram ett dike och ansluta det enbart i mossens östra ände.
Svar: *De förslag till dagvattenstråk som finns med i strukturplanerna följer naturliga avrinningsstråk som framkommit i dagvattenutredningen. Det bedöms inte tillräckligt att ha kvar mossen som den är idag då det kommer att tillkomma mer dagvatten när området exploateras. I efterföljande detaljplanearbete görs mer detaljerade beräkningar som mynnar ut i förslag till dagvattenlösningar och mer detaljerade dragningar.*

Natur och rekreation

- Synpunkt/fråga:** Varför kan inte hela rekreationsområdet bevaras?
Svar: *Kommunens ställningstagande i samband med planbeskedet grundar sig i den markanvändning som översiktsplanen anger. Norr om planprogramsområdet finns skogsmark kvar för närrekreation och strandskyddet kring Hultsjön ligger kvar. Inom och runt om programområdet finns också plats för rekreationsstråk, en bullervall längs E45 kan göra naturmiljön längs befintlig grusväg mer ljuddämpad och trevlig. Större rekreationsområden som ligger i närheten och pekats ut i kommunens friluftspan Björndalsravinen och miljön kring Göta älv.*
- Synpunkt:** Spara en trädridå mellan väg och befintliga tomter (alternativ B fast natur). Bevara karaktären av skog.
Svar: *I alternativ B föreslås ett grönsläpp mot befintliga fastigheter i Hults höjd. Grönsläppet finns även med i slutgiltigt förslag. Då grönsläppet sammanfaller med ett avrinningsstråk för dagvatten samt ytor för fördröjning av dagvatten behöver åtgärder göras, dels för att iordningställa dagvattensystemet, dels för att säkerställa möjlighet till skötsel över tid. Karaktären på grönsläppet kan vara av mer naturlig eller parklik karaktär.*



Det är för tidigt i planprocessen att svara på hur naturmarken påverkas och vilken karaktär som är lämplig vid iordningsställande av marken.

3. **Synpunkt/fråga:** Hur skapas ett naturnära bostadsområde för befintliga bostäder? I översiktsplanen finns en strategi, "Grönblå struktur för befolkningens hälsa och livskvalitet.

Svar: *Vid utvecklingen av området är det oundvikligt att skogsmark tas i anspråk, därmed blir den direkta närheten till natur för befintliga boende inom programområdet mindre. I planprogrammet eftersträvas att ny bebyggelse hålls samman så att natur- och rekreationsområden i närområdet kan bevaras runt om. Programförslaget kan bidra till att förbättra tillgängligheten till kvarvarande naturmark och Hultsjön genom att tillskapa nya gångstråk och genom åtgärder på befintliga gångstråk.*

4. **Synpunkt/fråga:** Naturvärdesinventeringen behöver kompletteras och ta hänsyn till skyddade djurarter. Finns det en risk för partiskhet från konsulten?

Svar: *Naturvärdesinventeringen följer en vedertagen metodik och kommunen har godkänt dess innehåll och slutsatser. Länsstyrelsen har även tagit del av utredningen under programsamrådet. Naturvärdesinventeringen behöver kompletteras med en fågelinventering under detaljplanearbetet.*

Avtal

1. **Synpunkt/fråga:** Vilken del av kommunens mark ska överlåtas vid en markanvisning?

Svar: *Planprogrammet visar vilken mark som är aktuell att planlägga och därmed vilken mark som är aktuell för en markanvisning. Exakt vilken mark som överlåts preciseras i ett överlåtelseavtal. Det är endast kvartersmark som kan bli aktuell att överlåta, inte allmän platsmark.*

2. **Synpunkt/fråga:** I programhandlingen har planområdet utökats från det som stod i avsiktsförklaringen. Gäller max 500 bostäder?

Svar: *I avsiktsförklaringen framgår att avgränsningen av planområdet ska fastställas efter vidare analyser. Programområdet har utökats under arbetets gång i samband med framtagandet av tillhörande utredningar och analyser. I planbeskedsansökan anges att utbyggnaden kan generera cirka 500 bostäder. Antalet bostäder hänger samman med vilka platser inom programområdet som bedöms vara lämpliga att bebygga, vilket prövas under planarbetet. Exakt antal bostäder kan inte besvaras utan beror bland annat på vilka boendeformer som uppförs och lägenhetsstorlekar.*

3. **Synpunkt/fråga:** Ekonomisk genomförbarhet och ekonomiska risker för kommun och entreprenör - finns det risk för tomma lägenheter och tomter som inte kan säljas?

Svar: *Den ekonomiska genomförbarheten och hållbarheten i projektet är en av de aspekter som vägs in och lyfts i planarbetet. I kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning för 2021-2026 anges att det finns ett bostadsunderskott och att efterfrågan finns för småhus, radhus och parhus. I området eftersträvas en blandning av boendestorlekar och bostadsformer men självfallet spelar behov och efterfrågan roll för vad som i slutändan byggs. Området byggs ut i etapper.*



4. **Synpunkt/fråga:** Görs avsteg från lagliga krav som gäller vid markanvisning och kommunens egna riktlinjer? Vilka metoder ska användas för markanvisning – jämförelseförfarande eller markanvisningstävling?
Svar: Kommunens riktlinjer för markanvisningar är vägledande och innehåller generella principer för hur Trollhättans Stad arbetar med markanvisningar. I detta fall handlar det om en direktanvisning, övriga villkor i avtalet är inte bestämda i det här skedet.
5. **Synpunkt/fråga:** Vilket markpris tas ut när kommunen säljer mark?
Svar: Principer för markprissättning finns i Stadens riktlinjer för markanvisningar. När kommunen säljer mark ska detta göras till marknadspris.
6. **Synpunkt/fråga:** Vilka villkor gäller för markanvisning, tidsgräns, överlåtande och markanvisningsavgift?
Svar: Villkoren för markanvisning framgår i markanvisningsavtalet, vilken ska godkännas i separat beslut av kommunstyrelsen i oktober 2022. Kommunen hänvisar till markanvisningsavtalet när avtalet har godkänts.
7. **Synpunkt/fråga:** Ska den mark som kommer att bli allmän platsmark och som idag ägs av NOFAB eventuellt bytas mot kommunägd mark? Kommer det att göras utan kostnad för NOFAB?
Svar: Kommunen får enligt Plan- och bygglagen ta ut kostnader för anläggande av gator och annan allmän plats av fastighetsägarna inom ett område. I detta ingår också kostnader för inlösen/inköp av mark som ska bli allmän plats. I de fall det endast är en exploatör brukar allmän plats överlåtas utan ersättning till kommunen då exploatören annars först får ersättning för marken och sedan får betala den i exploateringsersättning till kommunen.
8. **Synpunkt/fråga:** Finns det något krav i avtal gällande byggnation av klimatneutrala bostäder?
Svar: De krav som kommunen ställer i avtal utgår från antagna riktlinjer för markanvisningar och riktlinjer för exploateringsavtal. I dessa riktlinjer anges att kommunen i ett markanvisningsavtal kan ställa krav på miljöanpassat byggande.
9. **Synpunkt/fråga:** Har befintliga fastighetsägare möjlighet att köpa till mark i anslutning till sina fastigheter? Ska kommunen sälja all mark till exploatören?
Svar: Den mark som enligt förslag till markanvisningsavtal anvisas till exploatören är den mark som planläggs för bostäder, dock ej sådan mark som planläggs för specialbostäder eller annan kommunal verksamhet. Staden är medvetna om att det finns önskemål att utöka befintliga bostadsfastigheter och det är något vi tar med oss i detaljplanarbetet.
10. **Synpunkt/fråga:** Finns det inte någon turordning på förfrågningar eller måste marken läggas ut på öppna marknaden? Har NOFAB förköpsrätt?
Svar: I den avsiktsförklaring som tecknats mellan Trollhättans Stad och NOFAB i samband med planbeskedet anges att NOFAB har ensamrätt att förhandla med kommunen om markanvisning.



Alternativ A och B

- Synpunkt/fråga:** Varför kan en lång vägsträckning utan bebyggelse godtas i Lärketorpet men inte här?

Svar: Vid planläggningen av detaljplan för Lärketorpet nordvästra delen, etapp 1, har platsens förutsättningar och möjlighet för bebyggelse prövats. I planbeskrivningen tillhörande detaljplanen framkommer att det på grund av buller från helikoptertrafik till/från NÅL inte är möjligt att planlägga marken för bostäder utan att bullerriktvärden överskrids.
- Synpunkt:** Fler gena gång- och cykelvägar kan dras i alternativ B, likt alternativ A.

Svar: I slutgiltigt förslag till programhandling finns lika många gång- och cykelförbindelser som i samrådsalternativ A.
- Synpunkt/fråga:** Varför är gång- och cykelvägen ned mot Överby lämplig utan bebyggelse men inte infartsvägen i alternativ B?

Svar: Överby handelsområde är en viktig målpunkt för området och utifrån planprogrammets målbilder och strategier ska det finnas goda förutsättningar för fotgängare och cyklister att nå målpunkter. Bebyggelse är eftersträvansvärt längs med stråk men i detta fall har det inte varit möjligt på grund av höjdrestriktioner från flygplatsen och med hänsyn till ytor som klassats i naturvärdesinventeringen.
- Synpunkt:** Det blir en subjektiv beskrivning och värdering av alternativ A och B.

Svar: Avvägningarna som gjordes mellan de olika alternativen utgår från planprogrammets målbilder och strategier, som i sin tur har formulerats utifrån översiktsplanens stadsbyggnadsprinciper. Stadsbyggnadsprinciperna kan framstå som subjektiva men det är principer som är politiskt antagna och som vägleder hur vi ska bygga ut Trollhättan och uppfylla stadens vision och hållbarhetsmål. Det är genom stadsbyggnadsprinciperna som vi följer upp översiktsplanens intentioner.
- Synpunkt:** Mark vilken visas som obbyggbar i alternativ B är byggbar i alternativ A. Byggrätter har tagits bort i alternativ B, en försämring som inte hade behövts. Istället för 50 bostäder färre blir det 15–20 bostäder färre. Det är fullt möjligt att placera bebyggelse mot infartsvägen på samma sätt som i alternativ A och på så sätt få en tryggare miljö.

Svar: I alternativ B togs byggbar mark längs infartsvägen bort för att vägen hamnat i de delar av kvartersmarken som varit byggbar i alternativ A. Ytor som togs bort ur alternativ B, men som redovisas i alternativ A, blev alldeles för små för att kunna bebyggas utan större sprängning eller fått för komplicerade angränsvägar. Då alternativ B är baserat på närboendes synpunkter om att inte ha bebyggelse intill sina fastigheter, valdes även vissa byggbara ytor bort av den anledningen. I det slutgiltiga förslaget finns fler bostäder jämfört med alternativ B.
- Synpunkt:** Förskolan får inte hamna närmare befintlig bebyggelse i Hults höjd i alternativ B. En bred grön korridor ska vara mellan bostäder och förskolan.

Svar: I det slutgiltiga förslaget är förskolans placering längs med infartsgatan i området. Bostadsbebyggelse föreslås i förskolans tidigare läge. Mellan kvarteren och befintlig bebyggelse visas ett grönområde.



7. **Synpunkt:** Synpunkter från medborgardialogen har inte tagits med i tillräcklig omfattning. För- och nackdelar för befintliga boenden behöver beskrivas tydligare.
Svar: Kommunen har i programhandlingen sammanfattat det som framfördes vid dialogtillfällen. Otrygga och osäkra platser samt trivsamma platser har karterats och utgjort underlag i arbetet. Förslaget behöver däremot tas fram utifrån avvägningar mellan de synpunkter som kommit fram under dialogtillfällen och programmets syfte och målbilder. Trygghets- och säkerhetshöjande åtgärder finns med i förslaget. För- och nackdelar för befintliga boenden utgörs av enskilda intressen. Påverkan och avvägning gentemot allmänna intressen ska beskrivas i detaljplanen.
8. **Synpunkt:** Alternativ B är byggnadstekniskt möjlig. Kostnader för sprängning kan inte vägas tungt.
Svar: Det stämmer att alternativ B är möjlig att anlägga, annars hade det inte varit ett förslag som presenterades i samrådshandlingen. Däremot har kommunen gjort en jämförande bedömning mellan de olika alternativen utifrån översiktsplanens stadsbyggnadsprinciper och planprogrammets målbilder och strategier. Kostnader för sprängning är en av flera aspekter som har vägts in i bedömningen.
9. **Synpunkt:** Alternativ B följer inte det förslag som de boende har skickat in.
Svar: Alternativ B är en tolkning av ett förslag som lämnades in av några boende i området vid dialogtillfälle. I tolkningen har det eftersträvat att vägen ska ha en tekniskt möjlig dragning vilket gör att den kan skilja sig något gentemot det förslag som skickades in. I huvudsak anser kommunen att alternativ B i stora drag motsvarar det förslag som lämnades in.

Byggnation

1. **Synpunkt/fråga:** Vilka tillfartsvägar kommer att användas under byggnadstiden?
Svar: Frågan om tillfartsvägar under byggnationstiden kan inte besvaras i programskedet. Beroende på hur området byggs ut etappvis och var etapperna är belägna kan tillfartsvägar för byggtransporter lösas på olika sätt.
2. **Synpunkt:** Begränsa byggnationstiden till några år. Ifrågasätter det förslag till etappindelning som finns i programhandlingen.
Svar: Byggnation av cirka 500 bostäder med tillhörande gator och ledningsnät behöver delas in i etapper, dels utifrån storleken på exploateringen men även för att försäljning och inflyttning inte kan ske på en och samma gång. I planarbetet tas en ungefärlig tidplan och förslag till indelning av etapper fram. Utbyggnadstakten kan inte regleras i detaljplan.

Övrigt

1. **Synpunkt:** Programmet är vinklat och har en osund intresseavvägning.
Svar: Vid planläggning har kommunen enligt plan- och bygglagen en skyldighet att ta hänsyn till både allmänna och enskilda intressen. Även om en grundläggande princip är att ge företräde åt markanvändning som från en allmän synpunkt är lämplig, så ska hänsyn alltid tas till enskilda berörda intressen. Utifrån det kunskaps- och planeringsunderlag som har tagits fram till planprogrammet har kommunen gjort en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen för att möjliggöra att planens syfte kan uppnås på ett ändamålsenligt sätt. Samtliga utredningar tillhörande planprogrammet är beställda och



godkända av kommunen. Utredningarna är utförda av konsult med expertkunskap inom respektive område och bekostas av exploatören.

2. **Synpunkt:** Ekonomiska incitament styr utformningen av förslaget.
Svar: Planprogrammet prövar lämpligheten i det förslag som finns till tätortsutbyggnad. Utifrån Trollhättans stadsbyggnadsprinciper, framtagna utredningar och projektets målbilder har två alternativ till strukturplaner presenterats som därefter har vidarearbetats till ett slutgiltigt förslag. I slutgiltigt förslag till programhandling presenteras en strukturplan. I efterföljande detaljplanearbete prövas utformningen mer detaljerat och fler utredningar kommer att tas fram. Detaljplanens genomförande ska enligt Plan- och bygglagen 4 kap 33§ beskrivas i tillhörande planbeskrivning. Den ekonomiska genomförbarheten i projektet är en av flera aspekter som behöver finnas med i planarbetet.
3. **Synpunkt/fråga:** Om all mark runt sjön skall bebyggas (förutom strandskyddad mark), om all skog tas ner, om större vägar dras genom området, vad blir det för karaktär kvar i området?
Svar: I översiktsplanen anges att ny tätortsutbyggnad ska erbjuda naturnära boenden och innefatta en blandning av boende- och upplåtelseformer som kompletterar bostadsbehovet i angränsande bebyggelseområden. I planprogrammet eftersträvas en karaktär av trädgårdsstad med sammanhängande naturområden runt om en varierad småskalig bostadsbebyggelse bestående av småhus, rad-, par- och kedjehus samt flerbostadshus i 1 – 4 våningar.
4. **Synpunkt:** Projektet har inte utrett frågan om ljusföroreningar från infartsvägen. Cirka 3000 bilar per dygn kommer att innebära att strålkastare lyser in i husen.
Svar: Påverkan från biltrafiken utreds/beskrivs närmare i detaljplaneskedet. Infartsgatans läge är på sådant avstånd att strålkastarljus in i befintliga bostäder inte är sannolikt.

Trollhättan, september 2022

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Plankontoret

Josefin Kaldo
planchef

Johanna Berg
planarkitekt

Hjalmar Oskarsson
planarkitekt