

Kirtenområdet

inkl Torsbovallen mm

Trollhättans kommun

Planbeskrivning



September 2000
Antagandehandling

Arbetsnummer 00D

Antagandehandling september 2000

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Antagandehandlingarna består av

- program för detaljplan
- plankarta med bestämmelser
- illustrationskarta
- grundkarta
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- fastighetsförteckning
- samrådsredogörelse
- utlåtande efter utställning

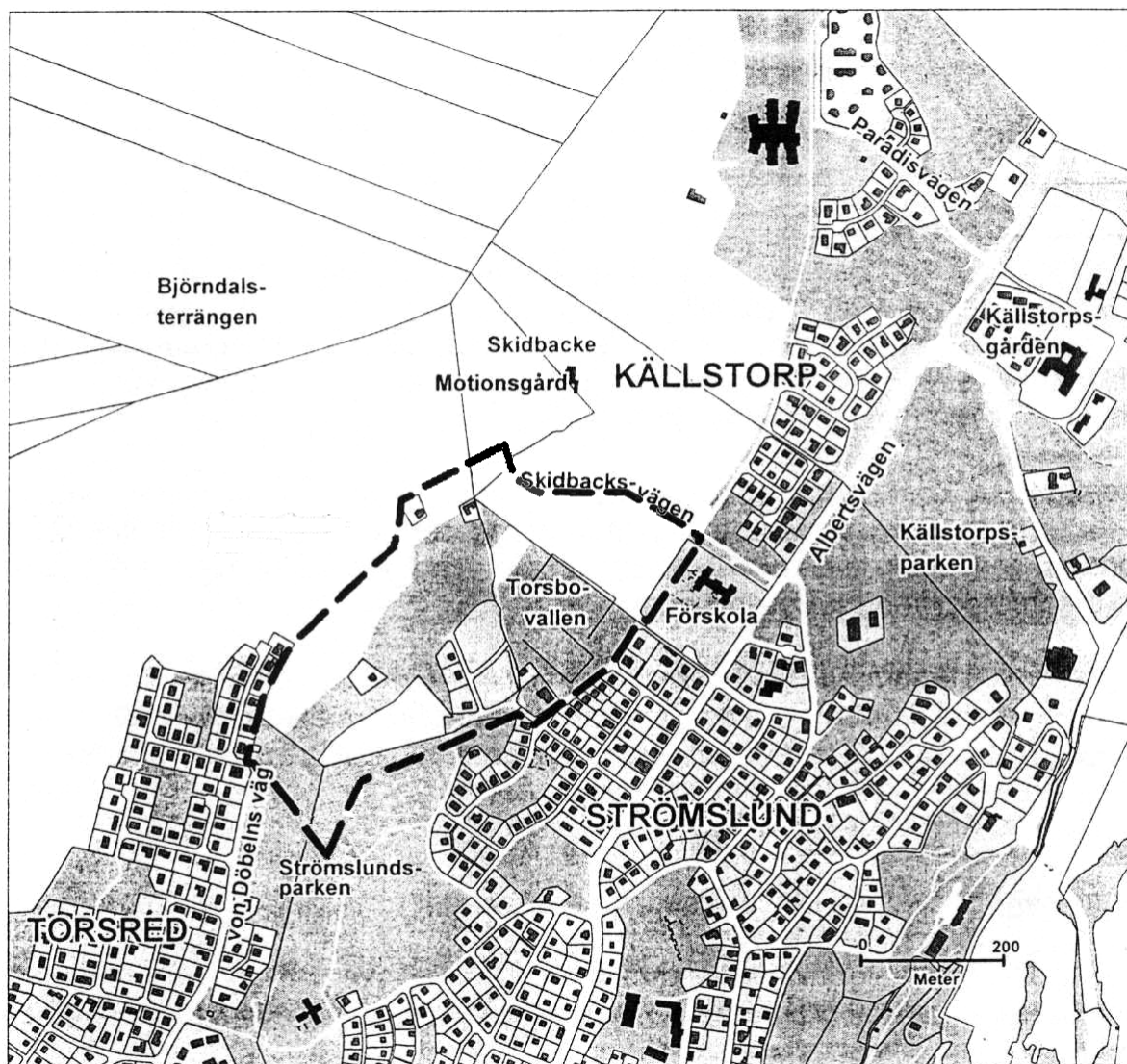
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen upprättas för att möjliggöra utökad bostadsbebyggelse i tidigare huvudsakligen obebyggda delar av området väster om Torsbovallen. Detaljplanen innefattar även Strömslunds idrottsanläggning Torsbovallen i områdets nordöstra del där vissa förändringar av trafikstrukturen görs.

PLANDATA

Läge och areal

Detaljplaneområdet ligger ca 1,5 km väster om Trollhättans centrum. Det berör tre stadsdelar: Källstorp, Strömslund och Torsred. I sydost gränsar det till förskolan Toppluvan och bostäder vid Kirtenvägen, i söder till Strömslundsparken, i sydväst till bostäder vid von Döbelns väg och Lövestigen och i nordväst till motionsområdet vid Skidstugan (Björndalsterrängen).



Planområdesgräns

Planområdets areal är ca 17 ha.

Markägoförhållanden

Största delen av området tillhör Trollhättans kommun. Fastigheterna Torsred 2:4 och 2:5 ägs av PEAB Sverige AB. Fastigheten Torsred 2:6 ägs av Gert Andersson, Vänersborg; PEAB har dock föfoganderätt och vid tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft övergår den i PEAB:s ägo. Inom området finns också sju villafastigheter i enskild ägo samt en församlingsgård som innehas av Trollhättans församling.

PLANENS FÖRENLIGHET MED MILJÖBALKEN

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

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Program för detaljplanen

"Kirtenområdet inkl. Torsbovallen mm; program för detaljplan" godkändes av Samhällsbyggnadsnämnden 2000-01-26. Det redovisar översiktsplanemässiga förutsättningar samt innefattar kompletterande ställningstaganden avseende framför allt framtida trafikstruktur i området. Det anger även ramar för nya bostadstyper. Programmet ingår bland planhandlingarna under hela detaljplaneprocessen.

I programmet redovisas en förenklad miljökonsekvensbeskrivning, MKB. De miljökonsekvenser som kan förväntas av de förändringar som beskrivs bedöms i programmet vara godtagbara. Föreliggande detaljplan innebär ingen avvikelse i fråga om de förändringar som förutsatts i programmets förenklade MKB.

Detaljplanen är i huvudsak förenlig med Program för detaljplan. Enda avviken är att programmets förslag på gatutorlek frångår i detaljplanen. Detta på grund av allmänt ändrad inriktning för gatuplaneringen i och med att kommunen ska verka för den sociala visionen. (Se nedan under "Gator och trafik")

Översiktsplan

Översiktsplan för Trollhättans tätort antogs av kommunfullmäktige 1995-11-20.

De delar av översiktsplanen som är relevanta för detaljplanen redovisas på sid 4-7 i programmet för detaljplanen (se ovan).

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen.

Naturvårdsplan

Naturvårdsplan för Trollhättans kommun antogs av kommunfullmäktige 1992-02-24. Detaljplaneområdet ingår inte till någon del i de naturområden som beskrivits och värderats i naturvårdsplanen.

Energiplan

Energiplan för Trollhättans kommun antogs av kommunfullmäktige 1998-11-23. I denna sägs bland annat:

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

Särskild planbestämmelse om uppvärmning enligt energiplanen har införts i detaljplanen.

Detaljplaner

Norra delen av planområdet ingår i den stora detaljplanen för Källstorpsområdet mm, fastställd 1981-04-30. Planområdets östligaste del ingår i detaljplan för Kv. Skidan mm, fastställd 1984-08-20. Längst i sydväst berörs detaljplan för del av Torsred, fastställd 1975-01-30. Övrig del av planområdet är inte tidigare detaljplanerat.



Gällande detaljplaner

Mål och resursplan

Kommunens mål- och resursplan för åren 2000-2002, fastställd av kommunfullmäktige 1999-06-14 anger bl a följande inriktningsmål beträffande samhällsplanering:

”Bostadspolitiken skall präglas av rättvisa och god social boendemiljö både i befintliga och nya stadsdelar. I all bostadsplanering skall en blandning av olika hushåll och boendeformer eftersträvas. Tillgängligheten för gamla och handikappade skall vägas in i all planering.”

Detaljplanen är förenlig med mål- och resursplanen enligt ovan.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation

Planområdet består i nordost av öppna ytor som till största delen används för idrottsändamål. I sydväst består det av kuperad skogsmark samt delvis igenväxt åker- och ängsmark. Inom området finns flera uppskjutande bergklackar, delvis med berg i dagen.

Trädbestånden i västra delen av området utgörs av både barr- och lövskog. På vissa håll är inslaget av ek markant, särskilt på och runt tre av de större bergklackarna. Dessa områden bevaras och de mest värdefulla trädbestånden skyddas med särskild planbestämmelse.

Nivåskillnaderna mellan högsta och lägsta punkt inom del av område som bebyggs är ca 6 m.

Geotekniska förhållanden

Översiktlig byggnadsgeologisk undersökning inom del av det aktuella planområdet som är aktuellt för nybebyggelse har utförts av GEO-gruppen, Vänersborg och redovisats 2000-01-24. Slutsatser beträffande markens radonhalt har redovisats 2000-05-15.

Mark som föreslås bebyggas utgör enligt utredningen huvudsakligen god byggnadsmark för lättare en- till tvåplans byggnader med normal grundläggning. Källare/suterrängvåning kräver särskild utredning. Inom del av området i nordost krävs relativt omfattande grundförstärkningsåtgärder, vilket i detaljplanen beräknas beröra 1-3 byggnader beroende på utformning och placering på tomt. Av villatomterna ligger dock samtliga på god byggnadsmark enligt ovan. GEO-gruppens undersökning är av översiktlig karaktär varför kompletterande undersökningar erfordras för bestämning av enskilda byggnaders grundläggning.

Beträffande radonhalter råder normala värden inom hela området. Det innebär att byggnaderna behöver uppföras radonskyddat, dvs vanligen med förstärkt bottenplatta för att förhindra sprickbildning samt tätning runt rör genomföringar mm. Även radonundersökningen är av översiktlig karaktär och behöver kompletteras i samband med detaljprojekteringen för enskilda byggnader för att säkerställa att normalvärdena ej överstigs lokalt. Om värdena överskrids krävs radonsäkra byggnader med extra förstärkt bottenplatta och eventuellt komplettering med ventilation under plattan.

Fornlämningar och byggnadsminnen

Inga kända fornlämningar eller byggnadsminnen finns i området. Ett eventuellt odlingsröse har iakttagits och läge för detta har meddelats Kulturmiljöenheten på Länsstyrelsen. Röset är ej känt av Kulturmiljöenheten. Ungefärligt läge redovisas på illustrationsplanen.

Bebyggelseområden

Bostäder

I planen har eftersträövats en småskalig, varierad boendemiljö där naturen bevaras i sina värdefullaste delar och bildar det dominerande inslaget i områdets karaktär. I och med att naturen bevaras även inne i området, mellan de olika bostadsgrupperna, möjliggörs att nästan alla tomter vetter mot naturen på minst en sida. Även lättillgänglighet har eftersträövats – alla gator leder vidare i form av en gång- och cykelväg, för att på så vis undvika återvändsgränder.

Bostadstyperna utgörs av villor, radhus/parhus och fyrbohus i 1, 1½ och 2 plan. Området sydost om bäcken utgörs av enbart villatomter, liksom ett mindre område på en av bergklackarna i norra delen. Längs Dragarevägen föreslås parhus/radhus eller fyrbohus i upp till två våningar. Längst in på Dragarevägen, sydväst om befintlig villa, begränsas dock våningshöjden till 1½ plan. Inom området finns sju befintliga villatomter av varierande ålder, vilka geografiskt integreras i de nya bostadsområdena.

Planen möjliggör en stor variation av boendeformer för att kunna erbjuda såväl gamla som unga, ensamma som större familjer, osv, ett lämpligt och attraktivt boende.

Övrig bebyggelse

I anslutning till Kirtenvägen i öster finns en nybyggd församlingsgård.

Söder om Skidbacksvägen ligger Strömslunds idrottsplats Torsbovallen. Förutom bollplaner finns här klubbhus med omklädningsutrymmen, förrådsbyggnader samt en grusplan, som bl a används för bollspel och parkering. Denna föreslås i detaljplanen bebyggas med bostäder. Detaljplanen förutsätter att ny grusplan för samma ändamål anordnas norr om Skidbacksvägen (utanför planområdet).

Offentlig service

Låg- och mellanstadieskola ligger vid Vassändagatan/Kapellgatan ca 600 m sydost om planområdet. Förskolor finns dels vid Skidbacksvägen öster om planområdet och dels vid Kvarnvägen ca 500 m söder om planområdet. Anläggning för äldreboende och vårdcentral finns vid Strömsviksvägen ca 1 km nordost om planområdet.

Kommersiell service

Närmaste dagligvarubutik ligger vid Bråtvägen/Albertsvägen, ca 1 km söder om planområdet.

Skyddsrum

Enligt kommunstyrelsebeslut 1999-06-17 om skyddsrumsområden i Trollhättans kommun, ligger planområdet inom område där skyldighet att bygga nya skyddsrum ej föreligger.

Friytor

Lek och rekreation

På illustrationskartan föreslås inom kvartersmark, ungefär halvvägs in på Dragarevägen, en centralt placerad lekplats med söderläge. En befintlig kommunal lekplats finns i Kirtenparken ca 100 m söder om planområdet. Även de bevarade mindre naturområdena inom området ger rika möjligheter för lek

Planområdet innefattar befintliga bollplaner inom idrottsanläggningen i nordost (Torsbovallen).

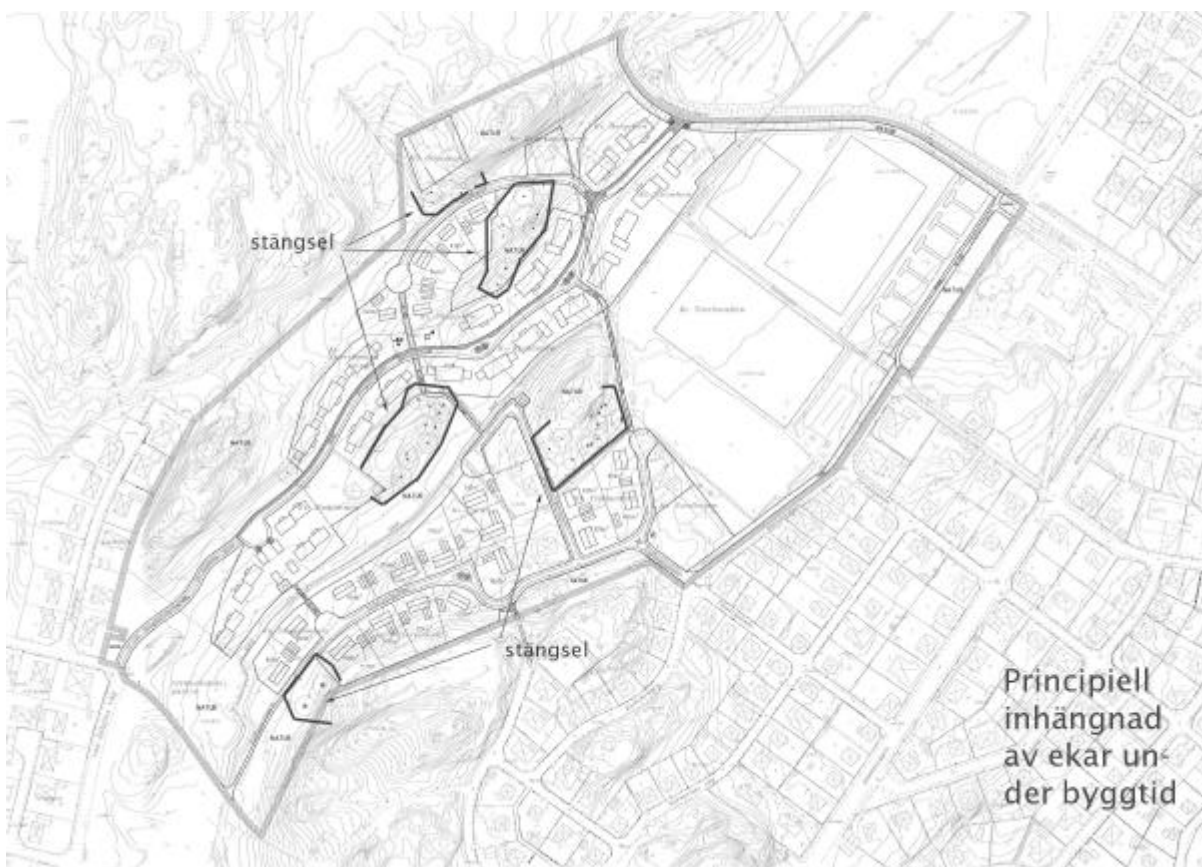
Området gränsar till naturströvområden i söder och väster. I väster utanför området finns ett motionsspår, som utgår från den närliggande Skidstugan. Ett ca 75 m brett naturområde förbinder rekreationsområdet i väster med Strömslundsparken i söder.

Naturmiljö

Området söder och väster om bebyggelsen anges som naturmark, liksom en zon på minst 14 m runt den lilla bäcken/diket som löper genom hela området i sydvästlig riktning. Befintligt dike grävs ur och bottenläggs med grus och större stenar. Kanterna släntas.

Uppstickande bergklackar med ekar anges också som naturmark. Inventering av bevarandevärda ädelträd, i stort sett alla större ekar, har genomförts tillsammans med stadsträdgårdsmästaren 2000-03-30. Dessa är markerade på illustrationsplanen. Inga ekar som ska bevaras befinner sig med någon del av sin huvudsakliga krona över byggrätt. De flesta ekarna befinner sig helt (dvs med hela sin krona) utanför kvartersmark.

För att skydda naturmark och befintliga träd föreslås inhägnader under byggtiden enligt nedanstående figur. Om träd inom med n betecknade områden av någon anledning ändå måste fällas får detta inte göras utan godkännande av samhällsbyggnadsnämnden.



Inhängnader av befintliga träd

Gator och trafik

Trafikstruktur

Tillfart till de nya bostäderna sker framför allt via en ny tillfartsgata (Dragarevägen) från Skidbacksvägen. 16 villatomter i planområdets sydvästra del får tillfart via Nolhagegatan. Förbindelse mellan dessa båda tillfartsvägar utgörs av gc-vägar.

Sollidenvägens befintliga förlängning till Nolhagegatan stoppas för biltrafik och ändras till gc-väg, liksom förbindelsen mellan Nolhagegatan och Dragarevägen sydväst om Torsbovallen.

Dragarevägen förbinds med von Döbelns väg genom en gc-väg med möjlighet för framtida servicebusslinje och buss-slussanordning.

Gatunät, gc-trafik

Gatuutformningen tar sin utgångspunkt i den skollvisionen, beskriven bl a i skriften "Lugna gatan", Svenska Kommunförbundet 1998. TRÅD och ARGUS har använts endast i tillämpliga delar. Avsikten med gatuutformningen har varit att skapa naturliga förutsättningar för låg hastighet och ett uppmärksamt körsätt, bl a genom smala vägbanor, tvära vägkrökar, varierande gatubeläggning, gemensamt trafikrum för gång-/cykeltrafikanter och bilar, gatuförträngningar, gatuförhöjningar, mm.

De nya gatorna klassas som lokalgator. Medeltrafiken för Dragarevägen uppgår under vardagsdygn till ca 700 fordon, 350 i vardera riktningen. Skyltad hastighet är 30 km/tim. Medeltrafiken för Nohagegatan uppgår under vardagsdygn till ca 100 fordon, 50 i vardera riktningen, varav de 16 nya villatomterna står för ca 80 fordon per vardagsdygn, 40 i vardera riktningen. Skyltad hastighet är 30 km/tim.

Total bredd för gatuzoner är 7 m. Dragarevägen utgörs närmast Skidbacksvägen av en 4,5 m asfalterad köryta med en 2,0 m plattbelagd zon nordväst om vägbanan för gc-trafik och parkering. Resterande del av gatan fram till gc-väg i sydväst utgörs av en 3,0 m asfalterad köryta med en 2,0 m plattbelagd zon nordväst om vägbanan för gc-trafik och parkering. För att åstadkomma en tilltalande gatumiljö och hålla nere fordonshastigheten utförs även utrymmet vid körytans sydöstra sida så att den avviker från körytan. Skillnaden skall bestå i annat ytmaterial samt eventuell nivåskillnad eller annan åtgärd. Övriga gator i området har en 3,0 m asfalterad köryta. Utrymmet vid sidorna av körytan på dessa gator skall på motsvarande sätt avvika från själva körytan.

Korsningspunkterna har i de flesta fall utformats som plattbelagda och upphöjda två- eller trevägsmöten. Gatuområdet framför lekplats är upphöjt och belagt med plattor.

Gc-vägar är totalt 4,0 m breda med en 2,0 m bred asfalterad yta i mitten, med undantag för gc-vägen mellan Dragarevägen och von Döbelns väg, vilken är totalt 7 m bred med 3 m asfaltyta i mitten samt försedd med buss-sluss för att möjliggöra för eventuell framtida servicebusslinje. Marken vid sidan av asfaltytan kan bestå av gräs eller grus.

Angränsande gatunät sydost om planområdet

Med anledning av den förändrade trafiksituation för Torsbogatan och Vässlegatan med angränsande gator sydost om planområdet som detta detaljplaneförslag innebär, föreslås följande:

För att sänka hastigheten på de befintliga gatorna sydost om planområdet, och därmed skapa en bättre boendemiljö i hela Kirtenområdet, föreslås upphöjda, hårdgjorda ytor med sten- eller plattsättning i korsningarna Vässlegatan/Nornornas väg, Vässlegatan/Kirtenvägen och Torsbogatan/Nornornas väg, samt farthinder på Kirtenvägen och Nornornas väg mellan Vässlegatan och Skiftesgatan. En allmän sänkning av hastigheten till 30 km/h föreslås inom hela Kirtenområdet. Dessutom föreslås ny trottoar på Vässlegatans södra sida samt ny trottoar på Nohagegatans norra sida mellan korsningen Kirtenvägen/Vässlegatan/Nohagegatan och infarten till församlingsgårdens parkeringsplats. För att minska bredden på Kirtenvägen föreslås ny kantsten på Kirtenvägens nordvästra sida. Området mellan Kirtenvägen och Torsbovallens och Församlingsgårdens tomtgränser görs om till gräsyta.



Angränsande gatunät sydost om planområdet

Kollektivtrafik

Närmaste busshållplats för området finns på Albertsvägen i öster, som längst på ca 600 m avstånd från bostäderna. Eventuellt kan i en framtid en servicebusslinje komma att passera genom området mellan Skidbacksvägen och von Döbelns väg.

Angöring, parkering

Bostadstomterna rymmer biluppställning för 1,3-1,5 bilar per lägenhet i bostadsgrupperna. Idrottsplatsens bilplatsbehov för spelare och tränare har tillgodosetts med parkering (ca 95 platser) i planområdets nordöstra del i direkt anslutning till tillfartsvägen och klubbstugan. Ca 70 platser med grusbeläggning har färdigsållts under våren 2000. För att tillgodose behovet av parkeringsplatser för

publiken vid matcher och andra aktiviteter hänvisas till parkeringsplaster vid den planerade idrottshallen norr om Skidbacksvägen. Det är viktigt att den planerade grusplanen norr om Skidbacksvägen byggs innan den befintliga grusplanen nordväst om de befintliga gräsplanerna tas bort.

Störningar

Ljudnivå

Inga delar av planen bedöms påverkas av eller ge upphov till störande buller.

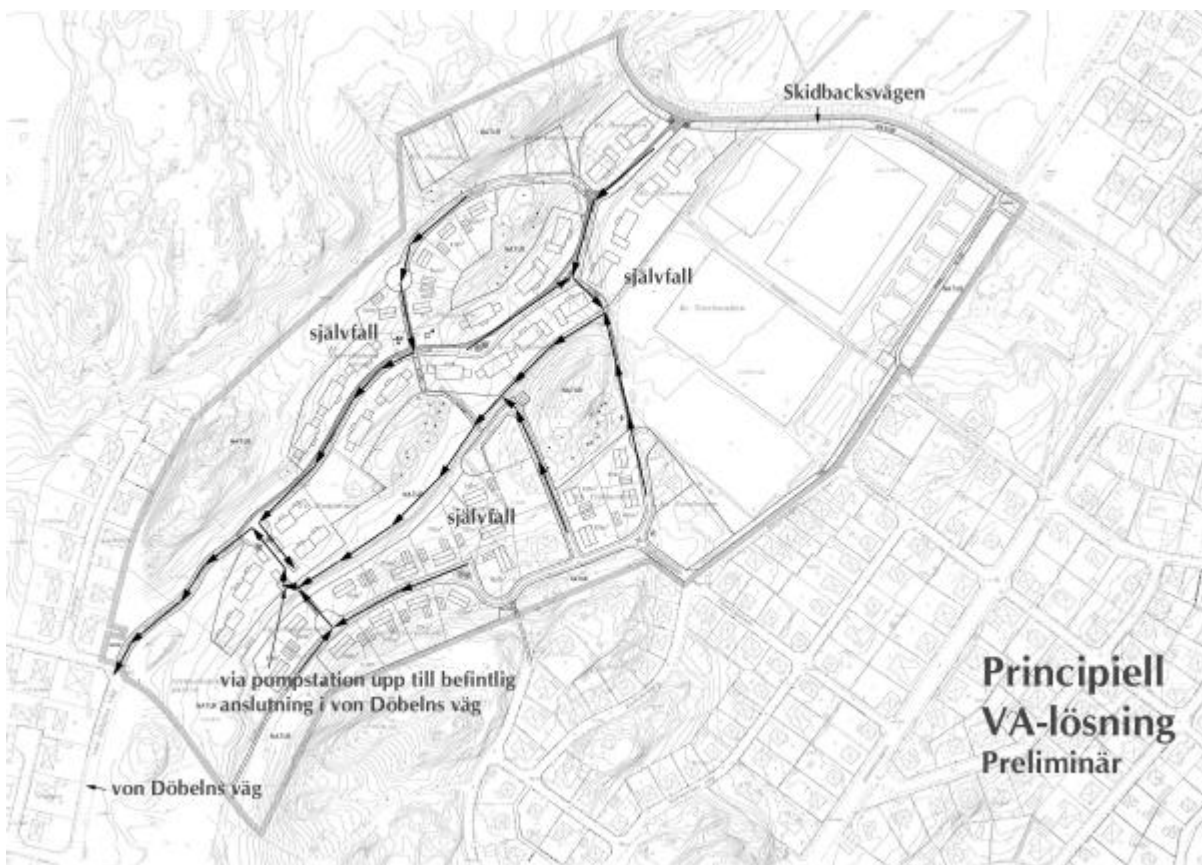
Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

All bebyggelse skall anslutas till det kommunala vatten- och spillvattensystemet.

Enligt preliminärt förslag leds va med självfall längs bef och nya gator söderut till pumpstation i områdets sydvästra del, där det pumpas till anslutning i von Döbelns väg.

Dagvatten tas om hand lokalt.



El

Elledningar finns i Nollhagegatan, Ängsbackevägen, Nollhagestigen samt vid Kv Svartgranen i sydvästra delen av planområdet. Tre högspänningskablar finns på Kirtenvägens nordvästra sida och fyra högspänningskablar finns utmed Löparstigen. Vid utbyggnad av bostäderna i planområdet krävs en ny transformatorstation. Denna förslås ligga vid Ängsbackevägen mitt i planområdet.

Värme

Förutsättningar för gemensam uppvärmning utreds under samrådstiden.

Särskild planbestämmelse klargör att bebyggelsen i planområdet skall uppvärmas med fjärrvärme eller lokalt miljövänligt producerad värme. Byggnader med högst 500 m² undantas. Värmebegreppet skall tolkas som att värmen ej produceras med olja, kol, naturgas eller torv; inte heller med el, helt eller delvis, under perioden november t o m. mars.

Tele

Befintliga teleledningar finns i von Döbelns väg, Kirtenvägen, Nollhagegatan och Ängsbackevägen samt utmed Löparstigen.

Avfall

Anordningar för sortering och återvinning ordnas inom kvarters-/tomtmark. Närmaste återvinningsstation ligger vid korsningen Albertsvägen/Källstorpsvägen, ca 500 m nordost om planområdet.

MILJÖKONSEKVENSER

I programmet för detaljplanen finns en förenklad miljökonsekvensbeskrivning. Någon ytterligare miljökonsekvensbeskrivning har inte upprättats eftersom detaljplanen inte medger en användning av marken som innebär en betydande påverkan av miljön, hälsan eller hushållningen med mark och vatten och andra resurser.

Miljökonsekvenser av detaljplanen i övrigt framgår av planhandlingarna.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Bygglovplikt

Planens innehåll motiverar ingen ökad eller minskad bygglovplikt.

Genomförandetid

Genomförandetiden upphör vid utgången av år 2006.

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

ÖVRIGT

Namnförslag på kvarter och gator

Förslag till namn på kvarter, gator och gång- och cykelvägar redovisas på plan- och illustrationskartan.

Inom planområdet finns idag tre kvartersnamn, som ej har rättsverkan men som ansluter till trädnamn som finns såväl söder som öster om planområdet. Befintliga kvarteret Furan utökas.

Namnet Grantäppevägen ansluter till namnet Grantäppan, som är ett använt namn inom området.

Namnet Dragarevägen har sitt ursprung i en utredning gjord under tidigt 1980-tal av ingenjör Olof Boman, i vilken han försökt utreda hur transporter skedde förbi Trollhättefallen före slussarnas tid.

Nedanför skidhopsbacken vid TSOK.s motionsgård har det funnits en fornsjö (vilket beläggs av geotekniska undersökningar som gjorts i samband med tidigare planarbeten). Till denna "sjö" har det dragits skepp (knarrar) från älven till olika punkter söder om Flottbergsbron (hängbron) och vice versa. En mycket trolig dragväg har varit från Talbo sydväst om avloppsreningsverket på Göta älvs västra strand genom Torsreds dal upp till denna fornsjö och vidare ner genom bäckdalar till området vid Knorren. Härav namnet Dragarevägen.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Denna planbeskrivning har upprättats av Contekton Arkitekter Fyrstad AB genom arkitekter Peter Bergmann och Mattias Öhlin under medverkan av stadsarkitekt Leif Löf och planingenjör Alvar Billfeldt, stadsarkitektkontoret, Trollhättans kommun.

Vänersborg i september 2000

Peter Bergmann
Arkitekt SAR
Contekton Arkitekter Fyrstad AB

Mattias Öhlin
Arkitekt SAR
Contekton Arkitekter Fyrstad AB

Kirtenområdet

inkl Torsbovallen mm

Trollhättans kommun

Genomförandebeskrivning



September 2000
Antagandehandling

Arbetsnummer 00D

Antagandehandling september 2000

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Målsättningen är att påbörja byggnationen under år 2001.

Antagande av detaljplanen i kommunfullmäktige beräknas ske 4:e kvartalet 2000.

Genomförandetid

Genomförandetiden enligt plan- och bygglagen upphör vid utgången av år 2006.

Ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Telia AB och Trollhättan Energi AB har ledningar inom planområdet. Kommunen ansvarar för alla övriga anläggningar inom allmän plats samt för allmänna va-ledningar inom kvartersmark, utom el-, tele- och fjärrvärmeledningar.

Genomförandeansvaret för kvartersmarken ligger hos fastighetsägaren.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsreglering och avstyckning av exploateringskvarter sker från fastigheterna Torsred 2:1, 2:5, 2:6, 3:1, Strömslund 1:1 och Källstorp 6:1, alternativt från en inom planområdet bildad exploateringsfastighet.

Sex befintliga bostadsfastigheter inom planområdet utvidgas:

- 1) Furan 1 utökas mot söder för anslutning till Nollhagegatan med mark från Torsred 2:1,
- 2) Furan 3 utökas mot väster för att legalisera redan ianspråktagen mark.
- 3) Strömslund 1:4 utökas mot norr med mark från Strömslund 1:1,
- 4) Torsred 2:2 erhåller mark från Torsred 2:1 och utökas mot norr och öster för att legalisera redan ianspråktagen mark. Anslutning Grantäppevägen sker över naturmark, y-område. Detta regleras genom servitutsavtal. Dessutom utökas Torsred 2:2 ytterligare åt väster för att tillmötesgå fastighetsägarens önskemål om utökning av tomten.
- 5) Torsred 2:3 utökas/ändras söderut för anslutning till Grantäppevägen samt utökas mot väster för att tillmötesgå fastighetsägarens önskemål om utökning av tomten.
- 6) Torsred 2:7 utökas åt nordväst för anslutning till Dragarevägen samt utökas mot nordost för att legalisera redan ianspråktagen mark

Skriftliga överenskommelser avses träffas med respektive ägare till dessa bostadsfastigheter.

Rätt att ha underjordiska ledningar säkerställs med ledningsrätt till förmån för ledningsägaren.

Eventuellt kan någon gemensamhetsanläggning behöva bildas.

Ett mera noggrant fastighetsrättsligt genomförande får beskrivas under samrådstiden eller i utställningshandlingarna och när exploateringsavtal finns upprättat mellan kommunen och PEAB, såsom markägare och exploatör.

EKONOMI

Exploateringsavtal upprättas mellan köparen av ny tomtmark/ägaren av tomtmark och kommunen. Kostnader som uppstår inom kvartersmark som avser kommunens anläggningar regleras i avtalet.

Alla övriga anläggningar på kvartersmark bekostas av fastighetsägaren. Kostnader för allmän plats inom planområdet regleras i avtal mellan kommunen och exploatören. Detaljplanearbetet bekostas av fastighetsägaren.

TEKNISKA FRÅGOR

De geotekniska utredningar som gjorts inom detaljplaneområdet visar i stora drag områdets lämplighet för bebyggelse. Det ankommer på respektive byggherre att göra sådana detaljerade undersökningar som kan krävas för att klarlägga grundläggningssättet, möjligheter till uppfyllnad inom kvartersmark mm.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Denna beskrivning har upprättats av Contekton Arkitekter Fyrstad AB genom arkitekter Peter Bergmann och Mattias Öhlin under medverkan av stadsarkitekt Leif Löf och planingenjör Alvar Billfeldt, stadsarkitektkontoret samt förrättningslantmätare Anders Blom, Stadsingenjörskontoret, Trollhättans kommun.

Vänersborg i september 2000

Peter Bergmann
Arkitekt SAR
Contekton Arkitekter Fyrstad AB

Mattias Öhlin
Arkitekt SAR
Contekton Arkitekter Fyrstad AB



Trollhättan

Detaljplan för KIRTENOMRÅDET inkl Torsbovallen mm TROLLHÄTTANS KOMMUN

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samhällsbyggnadsnämnden beslöt 2000-05-24, § 118, att samråd skulle ske kring rubricerat förslag till detaljplan. Samrådsförslag i form av plankarta med bestämmelser, illustrationskarta, planbeskrivning, genomförandebeskrivning har därefter utarbetats. Det samrådsmaterial som gått ut på remiss är daterat i juni 2000.

Kommunala nämnder, kommunala förvaltningar och bolag, statliga myndigheter, statliga verk och bolag samt fastighetsägare m fl enligt samrådslistor har fått materialet på remiss.

Två samrådsmöten har ägt rum med ägare till fastigheter belägna inom planområdet 2000-04-06 och 2000-08-23 och med ägare till fastigheter belägna utmed Torsbogatan, Vässlegatan, Nollhagegatan, Nornornas väg och Kirtenvägen 2000-05-11. Boende utmed Torsbogatan, Vässlegatan, Nollhagegatan, Nornornas väg och Kirtenvägen har dessutom fått informationsblad med beskrivning av förslaget. De till idag inkomna synpunkterna sammanfattas och kommenteras nedan.

FASTIGHETSKONTORET

2000-09-04

Fastighetskontoret ställer sig frågande huruvida GC-vägen mellan den nya tillfartsvägen från Skidbacksvägen och von Döbelns väg behöver vara asfalterad och om inte detta i stället bör ske i det eventuella fall då den kommer att upplåtas för servicebusslinjen.

Om tanken är att respektive fastighetsägare skall sköta om de grus- och gräsytor som enligt planförslaget kommer att finnas i anslutning till de stenlagda eller asfalterade delarna av gatorna, bör detta skrivas in som en bestämmelse i detaljplanen.

Kommentar:

Drifts- och underhållsskäl talar för att GC-vägen skall vara asfalterad redan från början.

En eventuell planbestämmelse enligt yttrandet är inte tillräcklig. Gräs-, grus- och plattbelagda ytor utanför körytan skall vara allmän platsmark. Skötseln av ytorna regleras i exploateringsavtalet mellan kommunen och PEAB.

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

2000-09-11

Det fastighetsrättsliga genomförandet kan komma att behöva revideras beroende på kommande exploateringsavtals innehåll.

Kommentar:

Beaktas. Se även kommentar till fastighetskontorets yttrande ovan.

KOMMUNSTYRELSEN

2000-09-07

Ingen erinran

KULTUR/UTBILDNING/BARNOMSORGSFÖRVALTNINGEN

2000-09-11

Ingen erinran

MILJÖNÄMNDEN

2000-08-23

För att spridningskorridoren ska kunna behålla sin funktion måste den breddas till minst 85 m på det smalaste stället. Den avloppspumpstation som placerats mitt i korridoren på dess smalaste ställe bör flyttas så att påverkan på spridningskorridoren minskar.

Kommentar:

I program för detaljplan, godkänd av samhällsbyggnadsnämnden 2000-01-26, anges att de nya bostädernas sydvästra och västliga gräns skall ligga så att det blir 70 meter mellan befintliga och nya bostadstomter. Att öka avståndet till 85 meter skulle innebära stora konsekvenser för planförslaget. Skrivelsen bör inte medföra någon förändring av planförslaget.

Avloppspumpstationen har flyttats till en plats vid bäcken sydost om kv Blodlönnen.

OMSORGSNÄMNDEN

2000-08-24

Omsorgsnämnden har framfört följande synpunkter:

1. Alla lägenheter i form av hyresrätt och bostadsrätt inom området bör byggas med mycket hög grad av tillgänglighet.
2. Ett mindre antal (ca 7 st) lägenheter bör reserveras i markplan för specifikt

Kommentar:

1. Tillgängligheten skall minst vara enligt plan och bygglagen. Detaljplanen förhindrar inte en ytterligare ökad tillgänglighet där detta bedöms lämpligt.
2. Om Omsorgsnämnden vill bygga ett antal lägenheter för specifikt boende för funktionshindrade bör exploatören snarast kontaktas så att avtal kan upprättas..

STYRELSEN FÖR TEKNISKA VERKEN

2000-08-28

Tillstyrker detaljplaneförslaget med beaktande av nedan redovisade synpunkter.

1. Den planerade ledningsdragningen genom kvarteret Blodlönnen måste göras till u-område.
2. Den befintliga vattenledningen i området måste säkras under byggtiden.
3. Ängbackevägen skall förses med vändplats som möjliggör vändning för renhållningsbil utan backning.

Kommentar:

1. Se kommentar till PEAB:s yttrande nedan.
2. De befintliga vattenledningarna i området säkerställs under byggtiden i exploateringsavtalet.
3. På Ängsbackevägen väster om fastigheten Furan 3 anläggs en vändplan som möjliggör vändning med renhållningsbil utan backning.

TROLLHÄTTANS KYRKLIGA SAMFÄLLIGHET

2000-08-21

Ingen erinran

TROLLHÄTTAN ENERGI AB

2000-09-06

Ingen erinran

NORRA ÄLVSBORGS RÄDDNINGSTJÄNSTFÖRBUND

2000-07-21

Ingen erinran

VÄSTTRAFIK

2000-09-05

Beträffande eventuell framtida servicebusslinje genom området mellan Skidbacksvägen och von Döbelns väg bör utrymme för busshållplats finnas med i planen. Vidare är vi tacksamma för kontakt när åtgärder ska genomföras.

Kommentar:

Hållplats för eventuell servicebusslinje bör kunna anordnas på den 2,0 meter plattbelagda zonen och på gräs/grusytan utefter gatan.

LÄNSSTYRELSEN

2000-09-08

Bedömning enligt PBL 12:1

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

Motiv för bedömning enligt PBL 12:1

Förslaget bedöms inte avsevärt påverka riksintressen eller mellankommunala frågor och bedöms inte heller olämpligt med avseende på hälsa och säkerhet.

Övrigt

Länsstyrelsens synpunkter vid programsamrådet har beaktats. Det utvärderade torpet Utmaden befanns dock vara rivet sedan många år tillbaka varför det inte beaktas vid planläggningen.

TELIA AB

2000-07-28

Ingen erinran

VATTENFALL VÄSTNÄT AB

2000-07-25

Ingen erinran.

SAMRÅDSMÖTE MED ÄGARE TILL FASTIGHETER BELÄGNA INOM PLANOMRÅDET.

2000-04-06 och 2000-08-23 Minnesanteckningar bifogas.

Kommentar:

Synpunkter och kommentarer vid samråden se minnesanteckningar daterade 2000-04-12 och 2000-09-01.

SAMRÅDSMÖTE MED 39 FASTIGHETER BLÄGNA UTMED TORSBOGATAN, VÄSSLEGATAN, NOLHAGEGATAN, NORNORNAS VÄG OCH KIRTEENVÄGEN.

2000-05-11 Minnesanteckningar bifogas

Kommentar:

Synpunkter och kommentarer vid samrådet se minnesanteckning daterad 2000-05-19.

ARNE BERLIN

½ lagfaren ägare till fastigheten Magne 8 utanför planområdet

2000-09-11 Yttrandet bifogas.

Kommentar:

Den föreslagna gatuförändringen innebär att tillgängligheten till de nya villorna

får ökad trafik. Den nya bilvägen skär av grönområdet i söder vilket motverkar planens ambitioner att få ett sammanhållet grön- och strövområde. Skrivelsen bör inte medföra någon förändring av planförslaget.

Beträffande den del av yttrandet som berör trafikförhållandena vid angränsande gatunät sydost om planområdet hänvisas till minnesanteckningarna från samrådsmötet i Strömlunds församlingsgård 2000-05-11 och till Tekniska Verken. Yttrandet överlämnas till Tekniska Verken för kännedom.

PETRA OCH STEFAN JOHANSSON

Lagfarna ägare till fastigheten Valand 14 utanför planområdet

2000-09-05 Yttrandet bifogas.

Kommentar:

Den föreslagna gatuförändringen innebär att grönområdet i mitten skärs av av en bilväg vilket motverka planens ambitioner att få ett sammanhållet grön- och strövområde. Tillgängligheten till de nya och befintliga villorna blir sämre och trafikmängderna i början på Dragarevägen blir större. Skrivelsen bör inte medföra någon förändring av planförslaget.

Beträffande den del av yttrandet som berör trafikfrågor utanför planområdet hänvisas till minnesanteckningar från samrådsmöte i Strömlunds församlingsgård och till Tekniska Verken. Yttrandet överlämnas till Tekniska Verken för kännedom.

GITTE OCH BJÖRN KRISTIANSSON

Lagfarna ägare till fastigheten Torsbo 2 utanför planområdet

2000-09-11

För att sänka hastigheten i hela bostadsområdet måste farten ner redan vid infarterna till området. Därför behövs det fartgupp eller en förlängning av trottoaren över korsningarna vid infarterna från Albertsvägen till Torsbogatan och Vässlegatan.

Det är önskvärt att guppet på Kirtenvägen flyttas norrut i höjd med lekplatsen.

Kommentar.

Berör inte själva planområdet. Yttrandet överlämnas för kännedom till Tekniska Verken.

PEAB SVERIGE AB

2000-09-11

1. En viss översyn erfordras över den föreslagna placeringen av pumphuset. Eventuellt kommer två pumphus att krävas.
2. I anslutning till ovan bör studeras om inte ledningsdragning över kv Blodlönnen kan undvikas.
3. Plankartans redovisning av standard och vägbredder ses över med avseende på ekonomi och anpassning till den sk nollvisionen.
4. Gatunamnet Dragvägen har en något negativ klang, då det associerar till blåst och drag, istället för till det avsedda skälet. Vi föreslår istället Ekbackevägen.

Kommentar:

1. Se kommentar till Miljönämndens yttrande ovan.
2. Ledningsdragningen genom kv Blodlönnen redovisas på plankartan med ett u-område.
3. Total bredd på gatuzoner ändras till 7 m. Den bredd på lokalgatorna som redovisas på plankartan möjliggör olika utformningar av gaturummet.
4. I samråd med stadsingenjörskontoret föreslås Dragvägen ändras till Dragarevägen.

TROLLHÄTTANS NATURVÅRDSFÖRENING**Anders Bohlin****Ideell förening**

2000-08-18

Området mellan Kirten och Torsred är i stort sett orört och vi avstyrker bilvägsbygge i området.

Kommentar:

Vägen mellan Torsred och Kirten är avsedd för gång- och cykeltrafik. I framtiden kan eventuellt en servicebusslinje dras via gång- och cykelvägen. Biltrafik skall inte förekomma efter utbyggnadsskedet.

SAMMANFATTNING

Plankartan med bestämmelser och illustrationskartan har ändrats med anledning av yttrande från Miljönämnden, Styrelsen för Tekniska Verken och PEAB. Ändringar och tillägg har också gjorts i planbeskrivningen och genomförandebeskrivningen.

Samhällsbyggnadsnämnden föreslås besluta om utställning av det bearbetade planförslaget under minst tre veckor.

Trollhättan 2000-09-26

Stadsbyggnadsförvaltningen
STADSARKITEKTKONTORET

Leif Löf
stadsarkitekt

Alvar Billfeldt
planingenjör

Detaljplan för Kirtenområdet inkl Torsbovallen

Minnesanteckningar från informationsmöte i Åsaka-Velandarummet i Kommunens förvaltningshus torsdagen den 6 april 2000.

Till mötet hade inbjudits ägare till 7 fastigheter belägna inom detaljplaneområdet, Trollhättans Kyrkliga Samfällighet, Trollhättans Boll- och Idrottssällskap och Trollhättans Skid- och Orienteringsklubb. 16 personer enligt deltagarlista var närvarande. Härutöver närvarade Ann-Christin Tornebjör/Torslid, Peter Bergman, Contekton Arkitekter, Patrik Lindström, PEAB, Anette Börjesson och undertecknad.

- Några av de närvarande betonade att ingen ökning av trafiken på Vässlegatan får komma till stånd som försämrar trafikmiljön för barn från idrottsområdet och kringboende.
- Mötesdeltagarna tyckte att den planerade gång- och cykelvägen utefter Kirtenvägen enligt gällande detaljplan skall vara kvar i den nya detaljplanen.
- De nordöstra husen (ev tvåvåningshus) skymmer utsikten för de boende i fastigheten Torsred 2:3.
- Anders Westberg, Trollhättans BoIS, tyckte att den nya parkeringsplatsen och den nya infarten från norr blir bra. Han ville att kommunen skall bekosta förstärkning av vägarna inne på idrottsområdet i anslutning till den nya entrén så att de kan köra in med olika arbetsfordon och redskap.
- Trollhättans BoIS framförde också att innan den befintliga grusplanen nordväst om bollplanerna tas bort för att ge plats till ny bebyggelse måste kommunen bygga den planerade grusplanen intill idrottshallen norr om Skidbacksvägen. Grusplanen bör vara 40x65 meter och utbyggbar till 65x110 meter och skall även kunna användas som parkeringsplats vid olika idrottsarrangemang.
- Tommy Mattelin, som förde Agnes Perssons talan beträffande Torsred 2:7, är kritisk till de planerade tvåvåningshusen (sex stycken) i anslutning till hennes fastighet. Han föreslår istället villatomter med utfart mot Von Döbelns väg. Tvåvåningshusen kan istället förläggas på andra sidan bäcken. De tomter (nio stycken) som ligger vid den förlängda Nollhagegatan föreslår han ansluts till

Von Döbelns Väg eller till den gata som har utfart mot Skidbacksvägen så att Vässlegatan inte belastas med mer trafik.

- Kostnader för kommunalt vatten och avlopp diskuterades. VA-verket kunde inte ge alla besked i fråga om detta. VA-verket skall till nästa gång visa kostnadkalkyler på hur mycket det kostar att ansluta de befintliga husen till de nya va-ledningarna och hur mycket kommunen är beredd att betala för de befintliga avloppsanläggningarna.
- Mötesdeltagarna efterlyste de olika alternativa planutformningarna med mindre antal lägenheter som de blev lovade vid mötet i skidstugan den 23 november 1999 samt protokollet från det mötet.

Trollhättan 2000-04-12
Alvar Billfeldt

Detaljplan för KIRTENOMRÅDET inkl Torsbovallen mm TROLLHÄTTANS KOMMUN

Minnesanteckningar från samrådsmöte i Strömslunds församlingsgård onsdagen den 23 augusti 2000.

Till mötet hade inbjudits ägare till fastigheter belägna inom planområdet. 12 personer enligt deltagarlista var närvarande. Härutöver närvarade Ann-Christine Tornebjør/Torslid, SBN:s 1:e vice ordf, Peter Bergmann och Mattias Öhlin, Contekton Arkitekter Fyrstad AB, Patrik Lindström, PEAB, Rolf Kalmertun, Gatu o Parkkontoret, Leif Löf, Stadsarkitektkontoret, och undertecknad.

Ann-Christin Tornebjør/Torslid inledde och hälsade välkommen.

Peter Bergmann fortsatte med att presentera de förändringar som gjorts i planförslaget sedan planförslaget diskuterades på samrådsmötet i kommunens förvaltningshus den 6 april 2000.

Följande frågeställningar framfördes:

- Mötesdeltagarna efterlyste fortfarande de olika alternativa planutformningarna med mindre antal lägenheter som de blev lovade i skidstugan den 23 november 1999 och i kommunens förvaltningshus den 6 april 2000. Tommy Mattelin (TM) undrade när PEAB skall visa hur husen skall se ut.

Peter Bergmann (PB) redogjorde för vilka bostadstyper som avses byggas i området. Utmed Nollhagegatan i den sydvästra delen av planområdet och utmed Grantäppevägen i norr planeras villatomter. Vid Dragvägen sydväst om fastigheten Torsred 2:7 planeras 1½ plans parhus/radhus. Resten av bebyggelsen längs Dragvägen fram till Skidbacksvägen består av parhus/radhus och fyrbohus i max 2 våningar.

Leif Löf (LL) tyckte att trafikstrukturen i planområdet är bra och bör vara kvar även om antalet bostäder minskas. Vill man minska exploateringsgraden kan man göra det genom att bygga färre och lägre hus. Planförslaget, som är en flexibel plan, redovisar maximal utnyttjandegrad.

Enligt Patrik Lindström (PL) skall ca 15 villatomter utmed Nollhagegatan fördelas via kommunens tomtkö. PL vet inte idag hur husen utmed Dragvägen kommer att se ut. Innan vi ritar husen

måste vi undersöka vilka bostäder de bostadssökande vill ha. PEAB påbörjar en sådan undersökning i höst.

- Anders Bratt (AB) undrade om det finns stor efterfrågan av flerbostadshus på Kirten.

Både kommunen och PEAB har fått telefonsamtal från folk som är intresserade av villatomter eller lägenheter i Kirtenområdet. Enligt PL finns det ett stort behov av villor och lägenheter i Kirtenområdet. LL omtalade att det finns äldre människor som idag bor i villa i Strömslund och Kirten som gärna vill bo i lägenhet i Kirtenområdet. I Strömslund/Torsred är andelen villor kraftigt dominerande.

- Anders Westberg (AW) påpekade att innan den befintliga grusplanen nordväst om bollplanerna tas bort för att ge plats för ny bebyggelse måste kommunen bygga den planerade grusplanen intill idrottshallen norr om skidbacksvägen. TBIS vill att den nya grusplanen görs 60x110 meter istället för det tidigare måttet 40x65 meter enligt minnesanteckningar från 2000-04-12.

AW tyckte också att den nya parkeringsplatsen norr om TBIS klubbhus måste byggas ut ända fram till Skidbacksvägen för att klara parkeringsbehovet. Enligt AW skymmer de stora matjordshögarna vid Skidbacksvägen sikten både för bilisterna som skall ut och in till parkeringsplatsen och cyklisterna som skall passera över Skidbacksvägen. Jordhögarerna måste tas bort innan det händer en olycka.

Stadsarkitektkontoret utreder hur stor den nya grusplanen vid den framtida idrottshallen behöver vara för att motsvara nuvarande grusyta. Stadsarkitektkontoret vidarebefordrar AW:s synpunkter beträffande parkeringsplatsen vid klubbhuset till KUB.

- Ulla Svensson och Irene Bratt undrade om man inte kan minska hushöjden på 2-våningshusen som ligger nordväst om TBIS bollplaner. Gunnar Bratt trodde att det kommer att sparkas in fotbollar på ovan nämnda tomter.

PL svarade att den totala höjden på fyrbohusen inte är högre än vanliga 1½-plansvillor. Problemet med insparkade bollar uppmärksammas i samband med att husen projekteras.

- AB med flera undrade var man börjar bygga?

PL omtalade att de två delområden som påbörjas först troligen blir villatomterna utmed Nolhagegatan och området sydväst om fastigheten Torsred 2:7. Tillfarter till ovanstående områden under byggtiden sker från Nolhagegatan respektive från Von Döbelns väg. Sedan bygger man resten av Dragvägen med tillhörande bebyggelse. Tillfart till det senare området sker från Skidbacksvägen.

PL meddelade att PEAB bygger alla vägar inom området. Kommunen övertar sedan gatorna och står för drift och underhåll. Kostnader för allmän plats inom planområdet regleras i avtal mellan kommunen och exploatören.

- AB tror inte att avloppen kan rinna åt söder på Ängsbackevägen och Nohagegatan som redovisas på kartan i planbeskrivningen.

Problemet har uppmärksamats och PL lovade att undersöka saken.

- Några av mötesdeltagarna undrade när kommunen skall bygga om gatorna på angränsande gatunät sydost om planområdet för att höja trafiksäkerheten.

Rolf Kalmertun (RK) meddelade att det kan bli under hösten.

- AB vill flytta farthindret på Kirtenvägen något åt norr och undrade samtidigt hur kommunen skall göra för att höja säkerheten vid korsningen Albertsvägen/Skidbacksvägen/Källstorpsvägen. De säkerhetshöjande åtgärderna på Albertsvägen bör göras innan Kirtenområdet byggs ut.

RK svarade att kommunen planerar att bygga en GC-väg på den östra sidan av Albertsvägen samt funderar på att bygga hastighetssänkande åtgärder i ovan nämnda korsning förslagsvis som upphöjd korsning eller rondell.

- Gunnar Larsson (GL) undrade om kommunen kommer att ta ut gatu- byggnadskostnader. När bestämmer kommunen exploatering-graden för bostadsområdena?

Enligt Christian Karlsson, Fastighetskontoret, har kommunen för avsikt att del av kostnaden för att förbättra gata skall betalas av ägarna till fastigheter som är belägna vid gatan. Särskilt samråd skall ske med berörda fastighetsägare.

LL svarade att med nuvarande utformning tillåter planförslaget bostäder bestående av radhus/parhus och fyrbohus i 1, 1½ och 2 plan (11700 m2 bruttoarea ovan mark) och 21 nya villatomter.

- Vem bär ansvaret för sättningar som eventuellt kan inträffa på den befintliga bebyggelsen och skador på befintlig vegetation (ekbestånden) p g a grundvattensänkning när området bebyggs.

LL ansåg att ansvaret för sättningar på befintliga hus och skador på befintlig vegetation ligger hos PEAB som är exploatör. LL lovade att kontakta Christian Karlsson, Fastighetskontoret, så att ovanstående

möjligen skrivs in i exploateringsavtalet mellan PEAB och kommunen.

- Mötesdeltagarna undrade vad det blir för uppvärmning i husen?

PL omtalade att den tätare bebyggelsen utmed Dragvägen kan få gemensam uppvärmning. Hur villorna skall värmas upp vet inte PL.

Trollhättan 2000-09-01

Alvar Billfeldt
Stadsarkitektkontoret

Trafikförhållandena vid Torsbogatan, Vässlegatan m fl mellan Torsbovallen och Albetsvägen.

Minnesanteckningar från samrådsmöte i Strömlunds församlingsgård torsdagen den 11 maj 2000.

Till mötet hade inbjudits ägare till 39 fastigheter belägna utmed Torsbogatan, Vässlegatan, Nohagegatan, Nornornas väg och Kirtenvägen. 20 personer enligt deltagarlista var närvarande. Härutöver närvarade Ann-Christine Tornebjør/Torslid, SBN:s 1:e vice ordf, Patrik Lindström, PEAB, Siv Strömbergson, Strömlunds församlingsgård, Rolf Kalmertun, Gatu o Parkkontoret, Leif Löf, Stadsarkitektkontoret, och undertecknad.

Ann-Christin Tornebjør/Torslid inledde och hälsade välkommen.

Rolf Kalmertun fortsatte med att presentera ett förslag till hur Kirtenområdet mellan Albetsvägen och Torsbovallen kan göras mer trafiksäkert. Förslaget innehåller följande förändringar:

- För att sänka hastigheten på gatorna föreslås förhöjningar i korsningarna Vässlegatan/Nornornas väg, Vässlegatan/Kirtenvägen, Torsbogatan/Nornornas väg och Torsbogatan/Kirtenvägen samt vägbulor på Kirtenvägen och Nornornas väg mellan Vässlegatan och Skiftesgatan. Dessutom föreslås en allmän sänkning av hastigheten till 30 km/tim inom hela Kirtenområdet.
- Ny trottoar på Vässlegatans södra sida.
- Ny kantsten på Kirtenvägens nordvästra sida. Området mellan Kirtenvägen och Torsbovallens tomtgräns, där det tidigare var parkeringsplatser, görs om till park eller dylikt.

Följande frågeställningar framfördes:

- Skall någon del av det nya Kirtenområdet få tillfart via Vässlegatan och Torsbogatan?

Leif Löf (LL) svarade att 16 nya villatomter i den sydvästra delen av planområdet kan få till- och frånfart via Vässlegatan och/eller Torsbogatan.

- Skall det bli en separerad GC-väg på Kirtenvägen utefter Torsbovallen?

Om det blir hastighetsbegränsning till 30 km/tim inom hela området trodde inte Rolf Kalmertun (RK) att det ur trafiksäkerhetsynpunkt finns någon anledning att bygga en separerad GC-väg. Gång- och cykeltrafiken kan samsas med biltrafiken på gatorna.

- Anders Bratt (AB) trodde att det kan bli svårt för stora fordon att komma fram för parkerade bilar om det blir trottoar på Vässlegatan.

RK trodde att körbanan på Vässlegatan efter ombyggnaden blir tillräckligt bred (ca 5,5 meter) för att stora fordon skall kunna komma fram även om det står bilar parkerade. Han omtalade att det tidigare funnits önskemål från de boende i området att anlägga trottoar på Vässlegatan.

- AB undrade om Sollidenvägen skall stängas av när den nya bebyggelsen blir klar?

LL svarade att i det förslag till detaljplan som Samhällsbyggnadsnämnden kommer att ta ställning till den 24 maj 2000 föreslås en avstängning av Sollidenvägen.

- En person undrade vad kommunen kommer att göra för att minska hastigheten på Albertsvägen?

RK svarade att kommunen i framtiden har planer på att bygga en GC-väg på den östra sidan av Albertsvägen samt att göra hastighetssänkande åtgärder. Eftersom marken på Albertsvägen är dålig måste noggranna undersökningar göras så att ev förhöjda korsningar och vägbulor inte orsakar skakningar som kan leda till skador på omkringliggande fastigheter. Vid de mest frekventerade korsningarna behövs ljussignaler

- En fastighetsägare vid Kirtenvägen berättade att det idag inte finns mer än enstaka parkerade bilar på Kirtenvägen utmed Torsbovallen sedan parkeringsplatsen norr om Torsbovallen blev färdig.
- När skall man påbörja den nya bebyggelsen?

Patrik Lindström (PL) svarade att först kommer PEAB troligen att bygga ut gator och ledningar för de bostäder som får sin tillfart via Nollhagegatan. Därefter kommer PEAB antagligen att påbörja bebyggelsen närmast von Döbelns väg. Arbetsfordon till detta område beräknas köra in därifrån via den planerade GC-vägen. Sedan bygger man gator, ledningar och bostäder utefter skidstugeterängen. Så snart som möjligt tas arbetsfordon in från Skidbacksvägen och anslutningen till von Döbelns väg stängs igen.

- Petra Johansson undrade varför man inte kan permanenta den provisoriska vägen enligt ovan så att den kan användas som tillfart

till villaområdet i den sydvästra delen av planområdet? På så vis blir det mindre biltrafik på det befintliga gatunätet sydost om planområdet.

LL omtalade att de allra flesta bostäderna i det nya planförslaget får tillfarter från Skidbacksvägen. Det är bara 16 nya villatomter som får tillfarter via det befintliga gatunätet sydost om planområdet.

RK tillade att trafikmängderna på Vässlegatan och de närmaste lokalgatorna blir relativt små även med den nya församlingsgården och 16 nya villor. Men det är viktigt att göra åtgärder för att hålla nere hastigheterna.

- Vässlegatans underbyggnad är dålig. Skakningar i husen förekommer.

RK lovade att undersöka det inför ombyggnadsarbetena.

- När bygger kommunen om de befintliga gatorna och sänker hastigheten till 30 km/tim?

RK trodde att det kan ske i slutet av året.

- Några av mötesdeltagarna uttalade att man inte vill ha någon ökning av trafiken på Vässlegatan och Torbogatan.
- Varför har man inte sänkt hastigheten till 30 km/tim tidigare?

Ann-Christine Tornebjør/Torslid och RK talade om att det berodde på att lagen ändrades förra året. Tidigare kunde kommunerna inte själva bestämma om hastighetsbegränsning eller andra säkerhetsfrämjande åtgärder.

Trollhättan 2000-05-19

Alvar Billfeldt
Stadsarkitektkontoret

Till
Trollhättans Kommun
Stadsarkitektkontoret
461 83 Trollhättan

TROLLHÄTTANS KOMMUN	
Samhällsbyggnadsnämnden	
2000 -09- 11	
Dnr	
Änr <u>PLAN 0021 / 1999</u>	

Synpunkter till förslag till Detaljplan för Kirtenområdet

Allmänt

Detaljplanen verkar ha en bra ambition att få själva området att smälta in i befintlig miljö. Utbyggnaden av Kirtenområdet och Paradisskolan med sporthall samt TBIS växande verksamhet gör att trafikintensiteten kring Albertsvägen - Skidbackevägen kommer att öka avsevärt. Även trafiksituationen via klaffbron kommer märkbart att öka.

Köbildning vid broöppning kommer säkert att sträcka sig genom korsningen Vänersborgsvägen-Albertsvägen.

Utbyggnaden av Kirtenområdet måste kompletteras med trafikljus/rondell vid Albertsvägen-Skidbackevägen och Albertsvägen-Vänersborgsvägen. De två filerna mot klaffbron måste förlängas över Spiköbron. Detta för att undvika framtida trafikchaos.

Utbyggnad av Kirtenområdet 100-110 hushåll är för mycket och bör reduceras till 80-90 hushåll för att trycket på Albertsvägen inte ska bli för stort.

Skolbarn till Paradis- och Strömslundskolan och även dagisbarn kommer att korsa Skidbackevägen och Albertsvägen. Utbyggnaden av Kirtenområdet kräver då att man samtidigt vidtar trafiksäkerhetsåtgärder - typ hastighetssänkningar vid övergångsställen.

Miljö och trafikförhållanden i befintlig villabebyggelse

"Contektion" verkar blanda ihop miljö och trafiksäkerhet.

Förslaget att försörja ett nytt villakvarter om c:a 16 villor tillsammans med församlingshemmet uppförande medför en väsentlig försämrad miljö i befintligt villaområde kring Vässlegatan/Torsbovägen/Kirtenvägen.

Åtgärden att upprätta en ny tillfartsväg och P-plats till Torbovallen var för att trafiksituationen inte var acceptabel. Orsaken till detta var främst ökad verksamhet inom TBIS de senaste 5 åren. Att sänka hastigheten till 30 km/h m.h.a. upphöjningar i korsningarna mildrar enbart trafiksäkerheten - inte förbättrar den - eftersom man samtidigt ökar trafiken genom området. Ökad trafik medför alltid sämre trafiksäkerhet!

Buller- och luftmiljön försämras främst för de som bor vid Vässlegatan. Hus och byggnader efter Vässlegatan är inte utformade (ljudisolering och närhet till vägen) för att klara en ökad trafik utan stora olägenheter.

Det är helt fel och vilseledande att påstå att hastighetssänkningen skapar en bättre miljö samtidigt som man mer än fördubblar trafiken.

Det finns inget som hindrar att ändra detaljplaneförslaget på ett sådant sätt att tillfarten för det nya villaområdet går via Skidbackevägen. Det är helt onödigt att göra en kraftig försämring av trafikmiljön på befintliga villagator.

Under byggtiden

Det är väsentligt att befintliga villagator inte blir försörjningsled för stora tunga lastbilar under byggtiden. Ett grundkrav är att man först bygger ny tillfart från Skidbackevägen innan man börjar med annat mark- eller byggarbete i området. För detta krävs god vilja och planering.

Alternativ detaljplan

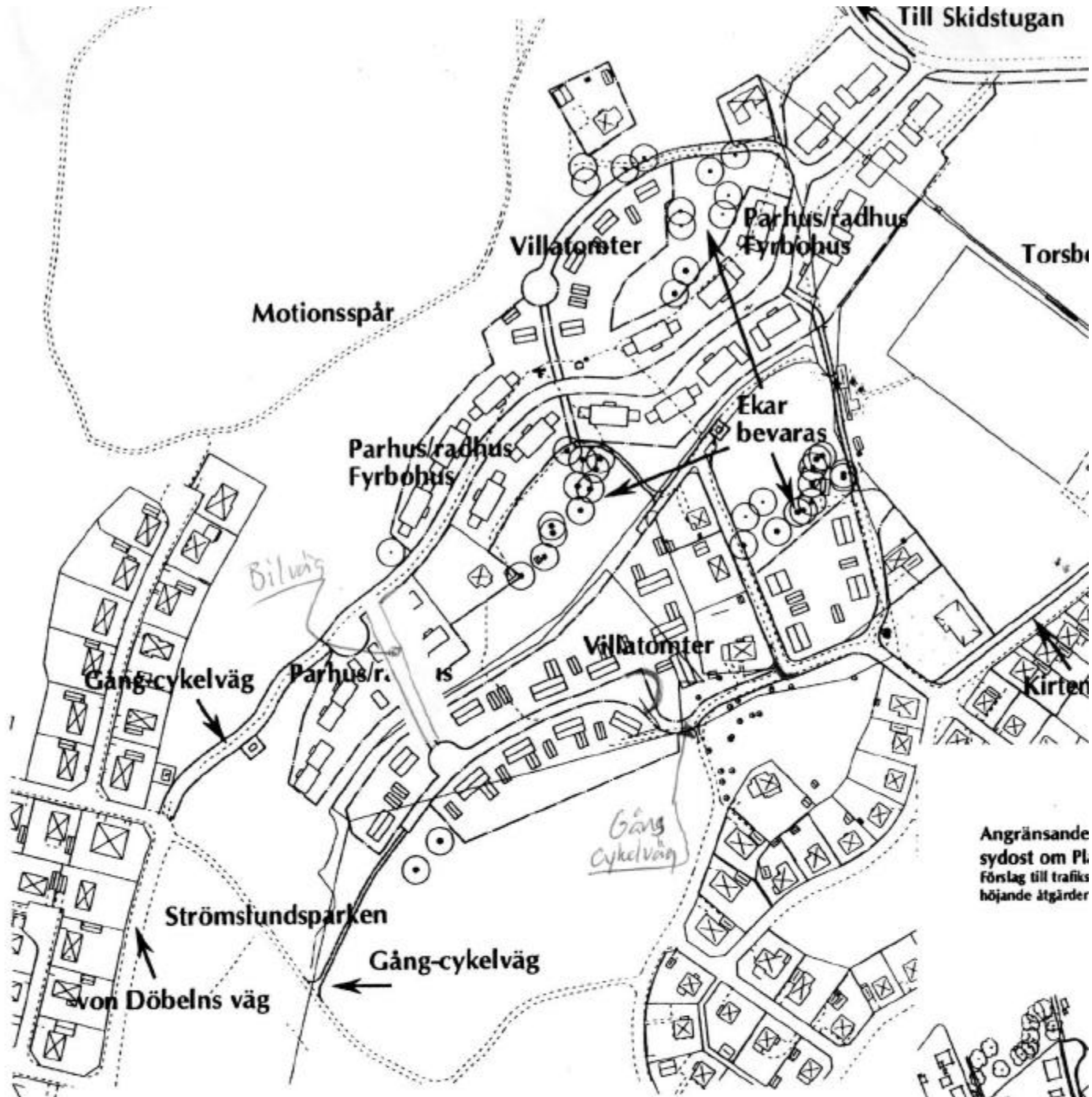
Bifogar ett alternativ förslag till detaljplan. Förslaget omfattar enbart en ändring tillfart för 12 st villatomter samt en minskning av två parhus. Förslaget medför i princip inga ökade kostnader utan kräver bara lite lyhördhet och god vilja.

Med vänlig hälsning



Arne Berlin

Nornornas väg 3



Förslag 2000-09-11

Arne Berlin

Nornernas väg 3

Till:
Leif Löf/Alvar Billfeldt
Trollhättans kommun
Stadsarkitektkontoret
461 83 Trollhättan

TROLLHÄTTANS KOMMUN Samhällsbyggnadsnämnden 2000 -09- 06 Dnr Änr <u>PLAN 0021/1999</u>
--

Från:
Petra & Stefan Johansson
Vässlegatan 3
46158 Trollhättan
0520-37218

Synpunkter på detaljplan Kirtenområdet inkl. Torsbovallen mm
(daterad 2000-07-07)

Trafiken på Vässlegatan är idag intensiv. Positivt är att TBIS infart flyttats till Skidbacksvägen. Dock har samtidigt biltrafiken på Vässlegatan ökat i samband med att församlingshemmet har byggts och används i stor utsträckning. Därför är det av stor vikt att trafiken minskar ytterligare på Vässlegatan, eller i vart fall hållas på nuvarande nivå.

Vid byggandet av nya områden eftersträvas en så biltrafikfri miljö som möjligt. Att då dra tillfartsvägen till ett nytt bostadsområde genom en gammal bebyggelse är vansinne, speciellt när det finns möjligheter att undvika det. Av minnesanteckningar nedtecknade av A Billfeldt 2000-05-11 framgår att undertecknad (P Johansson) har frågat varför den provisoriska vägen till de 16 fastigheter, som diskuterades på mötet, inte kan permanentas och användas som tillfart till fastigheterna. Svar från både L Löf och R Kalmertun utmynnade i att trafikmängderna blir relativt små. **DET ÄR INGET SVAR PÅ FRÅGAN!!!**

VARFÖR KAN INTE DEN PROVISORISKA VÄGEN

PERMANENTAS??? Vässlegatans trafikmiljö bör hållas på samma acceptabla nivå som den är på idag. Det finns ett alldeles utmärkt alternativ att förhindra genomfart via Vässlegatan, se bifogat förslag om infart via Skidbacksvägen. I så fall blir genomfart från Nohhagegatan till Vässlegatan ej möjlig, förslag 1. (Alternativt kan de två fastigheter som ska bebyggas närmast Nohhagegatan (angränsande till A Bratts fastighet) samt A Bratts fastighet tillsammans med församlingshemmet ha utfart via Vässlegatan, förslag 2.)

Av detaljplanen framgår att en bedömning gjorts om att hundra fordon per dag skall passera Nohhagegatan (Vässlegatan). Huvuddelen av bilarna passerar tiderna kl 6-8 och 16-20, alltså under 6 timmar. 100 fordon per dag innebär **ca en bil var 4:e min.** Denna frekvens av bilar är **inte acceptabel i detta barnrika område.**

Kirtenvägen är en förlängning av cykelvägen från Skidbacksvägen och vidare till cykelvägen mot daghemmet Kvarnen. Mycket folk använder denna väg.

(mopeder, cyklar, rullskridskor, rullskidor, gående, förskole/skolbarn). I korsningen Kirtenvägen – Vässlegatan kommer idag cyklister med hög fart genom korsningen (även bilar och mopeder). Det är en tidsfråga tills något händer. TBIS verksamhet har ökat mycket de senaste åren och därmed också cykel- och gångtrafikanterna som korsar Vässlegatan vid Kirtenvägen. Det är också viktigt att poängtera, har gjorts på möte 2000-05-11 flera gånger, att det är **ANTALET** fordon som passerar en så farlig korsning som Kirtenvägen – Vässlegatan som ökar trafikfaran. Det är inte statistiken som är det viktiga för oss i närmiljön utan det är verkligheten. Av detaljplanen framgår förslag på att minska trafikfaran i området och faran dämpas möjligen av föreslagna åtgärder men minskar gör den först då antalet fordon minskas dvs att genomfart via Nohagegatan hindras, förslag 1, (alternativt förslag 2), se bilagt förslag.

Lekplatsen vid Kirtenvägen besöks på dagen av förskolebarn och barn från området. På eftermiddagen ökar tillströmningen av barn som kommer till lekplatsen från närliggande gator, främst via Kirtenvägen, Vässlegatan och Nornornas väg. Området runt Vässlegatan är inne i en generationsväxlingsfas och det finns nu mycket barn i området. Barntillströmningen kommer även framgent att öka. Det kan då ej vara försvarbart att ytterligare försämra trafiksituationen, dvs en ökad trafikbelastning på Vässlegatan.

Tidigare flyttades trafiken till Skidstugan från Vässlegatan för det var för hög trafikbelastning. Nu vill man öka trafikbelastningen igen. Vad är det för logik i detta?

Är Vässlegatan dimensionerad för mer trafik än nuvarande? (Ofta har det förekommit skakningar i huset när fordon har passerat). Även denna fråga har ställts på möte 2000-05-11.

Förslaget att Vässlegatan skulle få en trottoar innebär att gatan blir mycket smal att mötas på. Det står ofta bilar parkerade på gatan. Det är redan idag, innan någon trottoar har byggts, svårt att passera parkerade bilar samtidigt som det finns gång- och cykeltrafikanter. Vässlegatan är inte tillräckligt bred för att ytterligare öka trafikbelastningen på ett säkert sätt. Av ovan nämnda minnesanteckningar framgår att Vässlegatans körbana blir ca 5,5 meter i jämförelse med det nybyggda gatorna från Skidbacksvägen som blir åtta respektive sex meter. Vi motsätter oss starkt att Vässlegatan ska bli en genomfartsled för ett antal nya villor. Detta är en gammal gata i ett gammalt område – låt Vässlegatan vara en gata som förblir en charmig gata och inte en genomfartsled.

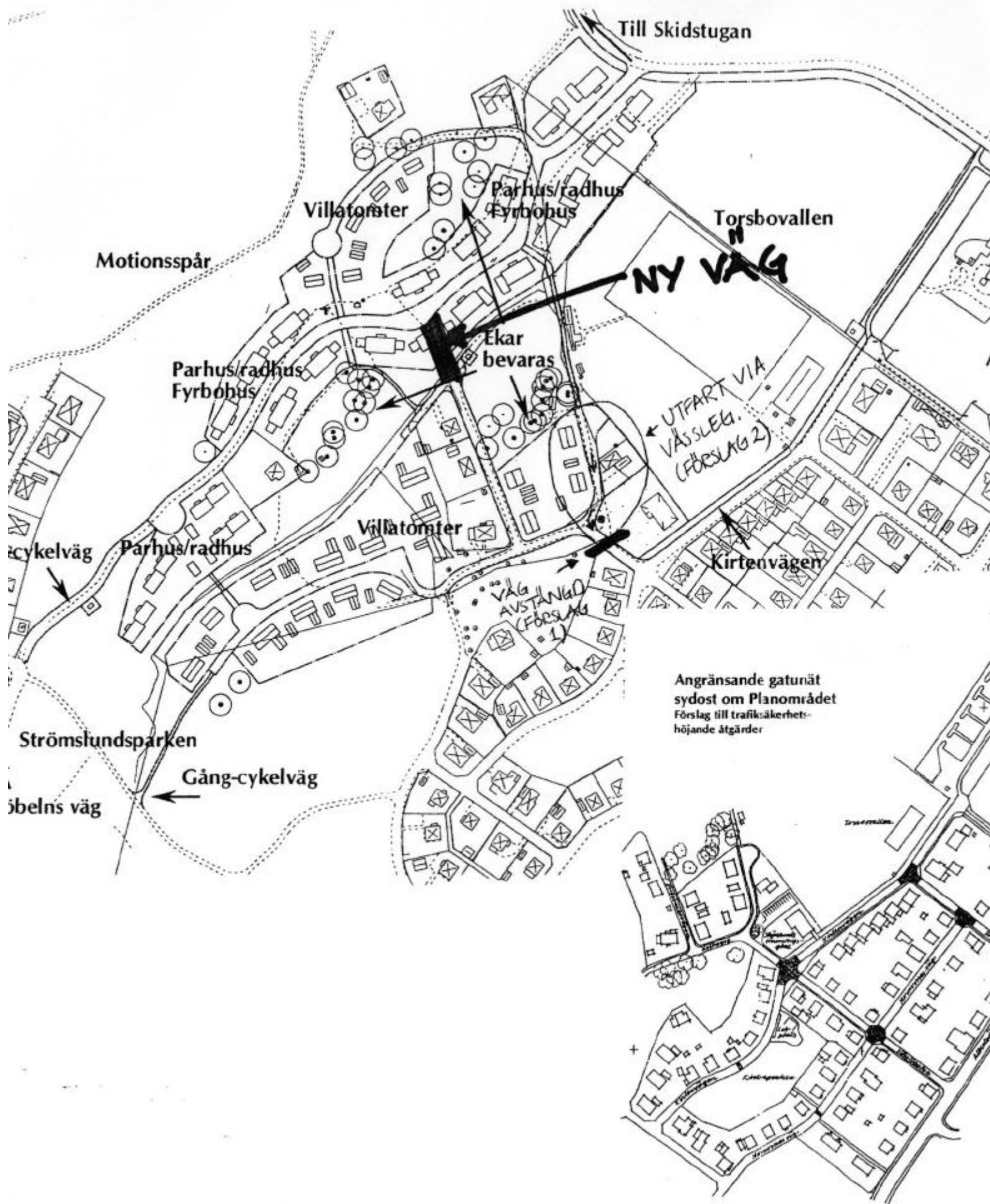
Slutligen vid byggandet av de nya områdena (Videbusken, Furan...) får ej genomfart ske via Vässlegatan utan bör ske från Skidbacksvägen. Den nya vägen från Skidbacksvägen måste vara farbar innan byggande kan påbörjas.

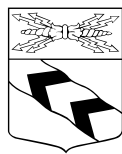
Här har Trollhättans kommun ett bra tillfälle att visa att Trollhättans kommun arbetar **mot NOLLVISION** utan någon speciell extra kostnad.

Med hopp om att våra synpunkter beaktas (denna gång)

Petra & Stefan Johansson Trollhättan 2000-09-05

Bilagt: karta över förslag 1 och 2





Trollhättan

Detaljplan för KIRTENOMRÅDET inkl kv Torsbovallen mm

UTLÅTANDE EFTER UTSTÄLLNING

Samhällsbyggnadsnämnden beslöt 2000-09-27, § 196, att ställa ut rubricerade planförslag. Utställningen har ägt rum under tiden fr o m 10 oktober 2000 t o m 31 oktober 2000. Planförslaget har funnits tillgängligt i förvaltningshusets entréhall och i kommunens huvudbibliotek, Kungsgatan 25. Kungörelsen var den 3 oktober 2000 införd i Trollhättans Tidning.

Inkomna synpunkter sammanfattas och kommenteras nedan:

KULTUR/UTBILDNING/BARNOMSORGSFÖRVALTNINGEN 2000-10-31

Ingen erinran

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN 2000-10-31

Tillstyrker planförslaget

LÄNSSTYRELSEN 2000-10-11

Bedömning enligt PBL 12:1

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till riksintressen, mellankommunal samordning samt hälsa och säkerhet att detaljplanen enligt utställningshandling med nu kända förhållanden inte kommer att prövas enligt PBL. Förslaget bedöms inte avsevärt påverka riksintressen eller mellankommunala frågor och bedöms inte heller oacceptabelt med avseende på hälsa och säkerhet.

Övrigt

Länsstyrelsen har i övrigt inga erinringar mot förslaget

MILJÖKONTORET

2000-10-26 (muntlig framställning)

Miljökontoret har muntligt lämnat följande synpunkt på det utställda planförslaget:

Miljökonsekvensbeskrivningen (ingår i programmet) framhåller spridningskorridorens betydelse för att behålla en bra grönstruktur i denna del av Trollhättans tätort, men redovisar inte konsekvenserna av planförslaget. Miljökontoret anser att spridningskorridoren som sträcker sig från Göta Älv via Strömlundsparken upp till Björndalen förlorar en stor del av sin biologiska funktion om området bebyggs så att korridoren blir alltför smal. Konsekvenserna blir även negativa för biotopön Strömlundsparken, vars kontakt med det biologiska kärnområdet i Björndalen försämras.

Kommentar:

I program för detaljplan, godkänt av samhällsbyggnadsnämnden 2000-01-26, gjordes bedömningen att 70 meter mellan befintliga och nya bostadstomter skulle räcka för att spridningskorridoren skall behålla sin biologiska funktion.

Miljönämnden framförde under programsamrådet att en del av det område för bostäder, som visades på karta, inte bör bebyggas. Detaljplanen har också utformats så att en del av detta område undantagits. Miljönämndens yttrande under programsamrådet innehöll ingen invändning mot den föreslagna minsta bredden (70 m) på spridningskorridoren.

LAGFARNA ÄGARE TILL FASTIGHETERNA FURAN 1 OCH 2, STRÖMLUND 1:4 OCH TORSRED 2:2, 2:3 OCH 2:7, INNANFÖR PLANOMRÅDET.
2000-10-25

Följande synpunkter har framförts:

1. Trafikbelastningen i korsningen Skidbacksvägen/Albertsvägen är mycket stor. Bilar från Skidstugan, Torsbovallen, bostadsområdet Cirkelsågen och förskolan Toppluvan belastar korsningen. Enligt planläggarna har fordonsmängden beräknats till 700 bilar/dygn från det planerade bostadsområdet. Med tanke på att Skidbacksvägens anslutning på Albertsvägen är strax efter backkrönet (idag som fyrvägs korsning) är kravet att korsningen byggs om på ett trafiksäkert sätt (t ex rondell).
2. De fartsänkande åtgärder inom det befintliga Kirtenområdet som Kalmertun lovade vid ett samrådsmöte skall vara åtgärdade innan byggstart. Start av detta projekt är enligt protokoll 2000-11-01.
3. Hela parkeringsplatsen vid TBIS bollplaner måste färdigställas. Detta är ett måste, annars sker "vild" parkering på båda sidor om Skidbacksvägen med risk för stora olyckstillbud samt nedsatt framkomlighet.
4. Ny grusplan för TBIS, som ersättning för den befintliga som ingår i byggnadsområdet, måste vara påbörjad och klar under våren till säsongstart. Detta för att våra ungdomar skall kunna bedriva sin idrott.

Åtgärderna enligt ovanstående fyra punkter skall vara färdigställda innan mark och husbyggnationen startas.

Kommentar:

Enligt kontakter mellan kommunstyrelsens ordförande och fastighetsägarna ställs medel till förfogande för ovanstående åtgärder:

- 1. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed Albertsvägen byggs 2001-2002. Detta kan innebära rondeller i korsningarna Alvertsvägen/Skidbacksvägen, Albertsvägen/Kvarnvägen och separerad GC-väg utmed Albertsvägen.*
- 2. Pengar finns inom SBN:s budget för att bygga om gatorna på angränsande gatunät sydost om planområdet för att höja trafiksäkerheten.*
- 3. Pengar för att färdigställa parkeringsplatsen vid TBIS bollplaner föreslås vid budgetbehandlingen i kommunfullmäktige i december.*
- 4. Se kommentar till TBIS:s yttrande nedan.*

PETRA & STEFAN JOHANSSON

Lagfarna ägare till fastigheten Valand 14 utanför planområdet

2000-10-29

Yttrandet bifogas

Kommentar:

Med de åtgärder som planeras på Vässlegatan/Torsbogatan/Kirtenvägen samt genom att infarten till TBIS har flyttats från Kirtenvägen till Skidbacksvägen finns det utrymme för anslutning av 16 nya bostäder både ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Den föreslagna gatuförändringen kommenterades i samrådsredogörelsen daterad 2000-09-26.

KERSTIN & HÅKAN OLSSON

Lagfarna ägare till fastigheten Valand 12 utanför planområdet

2000-10-29

Vi blev som föräldrar väldigt glada när hastigheten på Vässlegatan med flera gator i Kirtenområdet skulle få sänkt hastighet. Men döm om vår förvåning när man ska bygga en trottoar som finns utanför församlingshemmet är på norrsidan, övergångstället på Albertsvägen är på norrsidan, men trottoaren ska byggas på södersidan. Vi kan inte se någon trafiksäkerhetsaspekt på detta utförande utan endast en stor trafikfara för våra barn som måste byta sida av vägen för att tryggt kunna ta sig fram till skolan. Vi trodde att den sk "Nollvisionen" innebär att man bl a skulle göra skolbarnens väg så säker som möjligt.

Kommentar:

Enligt detaljplaneförslaget skall hastigheten sänkas inom hela Kirtenområdet till 30 km/tim och då skall man enligt Rolf Kalmertun, Gatu-parkkontoret, kunna gå trafiksäkert på alla gator även utan övergångsställen.

AGNES PERSSON

Lagfaren ägare till fastigheten Torsred 2:7

200-10-29

Då avgifter för vatten och avlopp till min fastighet medför stora kostnader i anslutningsavgifter till det kommunala avloppsnätet, emotser jag en positiv lösning från kommunens sida, där jag ej får några kostnader alls i anslutningsavgift. Jag anser att de kostnader som ändå kommer att belasta mig i samband med dessa planer utgör stora problem, då jag endast har vanlig folkpension som ej tillåter några extra utgifter.

Kommentar:

Yttrandet överlämnas till Tekniska Verken, VA, för åtgärder.

JAN-ERIK SLOBERG & SIV PERSSON, ERIK SONESSON & CATHARINA NEDERMAN SAMT LEIF & ANN-MARIE SANDELIN

Lagfarna ägare till fastigheterna Snölyktan 6-8 utanför planområdet

2000-10-29

Yttrandet bifogas

Sammanträffande mellan ägarna till Snölyktan 6-8 har ägt rum den 14 november där frågorna i yttrandet diskuterades.

Kommentar:

Bebyggelsens exploateringsgrad, bredden på spridningskorridoren i den sydvästra delen av planområdet och att den befintliga grusplanen söder om Skidbacksvägen skall bebyggas med bostäder har övervägts i samband planens framtagande.

Hastigheten på Skidbacksvägen föreslås sänkas till 30 km/tim vilket betyder, enligt gatu-parkkontoret, att en separerad GC-väg inte behövs utmed Skidbacksvägen.

I stället diskuteras en ny gång- och cykelvägsförbindelse från befintlig GC-väg till den planerade idrottsanläggningen norr om Skidbacksvägen i samband med att idrottsanläggningen byggs.

För att dämpa bullret från trafiken på Skidbacksvägen anläggs bullervallar sydväst om kv Snölyktan. Bullervallarna utformas i samarbete med berörda fastighetsägare.

Frågor beträffande skyltning, utformning av korsningen Skidbacksvägen /befintlig GC-väg samt andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder utmed Skidbacksvägen utreds av gatu-parkkontoret

Korsningen Albertsvägen/Skidbacksvägen skall byggas om med början 2001 eller när bebyggelsen på Kirtenområdet kommer igång.

Skrivelsen bör inte medföra någon förändring av planförslaget.

JAN-ERIK SLOBERG & SIV PERSSON

Lagfarna ägare till fastigheten Snölyktan 8 utanför planområdet

2000-10-27

Yttrandet bifogas

Kommentar:

I stadsplan för Källstorpsområdet mm, fastställd av länsstyrelsen 1981-04-30, anges att Skidbacksvägen skall vara en matargata till de planerade idrottsområdena norr och söder om Skidbacksvägen. Omfattande bygggrätt finns på idrottsområdena.

Skrivelsen bör inte medföra någon förändring av planförslaget.

TROLLHÄTTANS BOLL- & IDROTTSSÄLLSKAP

2000-10-31

Enligt tidigare möten med grannar och TSOK har vi krävt att:

- Innan arbete påbörjas med nuvarande parkering (TSOK) och elbelyst fotbollsplan (TBIS) skall (enligt tidigare protokoll) en elbelyst ersättningsyta om 110x60 m finnas tillgänglig norr om Skidbacksvägen.

Denna yta är viktigare än utökning av nuvarande TBIS parkering , då vi idag måste transportera våra lag till grusplaner som Edsborg, Granngården och Skogshöjden.

Om TBIS lät bli att träna under vår och höst pga grusplanebrist skulle detta vara förödande för klubbens ungdomar när det gäller deras fotbollsutveckling.

Vi har för närvarande 10 stycken lag som utnyttjar vår grusplan för vinter och vårträning.

Kommentar:

Medel för att bygga grusplanen vid den framtida idrottshallen år 2001 föreslås vid budgetbehandlingen i kommunfullmäktige i december.

SAMMANFATTNING

Inget av ovanstående yttranden föreslås leda till någon revidering av planförslaget efter utställningen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Samhällsbyggnadsnämnden föreslås besluta

att överlämna planförslaget till kommunfullmäktige samt

att föreslå kommunfullmäktige att anta förslag till detaljplan för
KIRTENOMRÅDET inkl kv Torsbovallen mm.

Trollhättan 2000-11-15

Stadsbyggnadsförvaltningen
STADSARKITEKTKONTORET

Leif Löf
stadsarkitekt

Alvar Billfeldt
planingenjör

Till:
Leif Löf/Alvar Billfeldt
Stadsarkitektkontoret
Trollhättans kommun
461 83 Trollhättan

TROLLHÄTTANS KOMMUN Samhällsbyggnadsnämnden
2000 -10- 31
Dnr
Änr PLAN 0021/1999

Från:
Petra & Stefan Johansson
Vässlegatan 3
46158 Trollhättan
0520-37218

Anmärkningar på detaljplan förslaget för Kirtenområdet upprättat i september 2000. Synpunkter på trafiksituationen i samband med och efter byggandet av Kirtenområdet i Strömslund.

Vi har tidigare insänt skrivelse om trafiksituationen vid byggandet av Kirtenområdet i Strömslund, se bilaga 1.

Vi har inte erhållit någon respons eller synpunkter på våra förslag. Därför bifogar vi dessa på nytt och hoppas att få någon respons denna gång.

Det är av stor vikt att vi som bor runt det planerade Kirtenområdet får diskutera med de som planerar och beslutar om byggandet. Det är viktigt både att vi kan lämna synpunkter hur trafiken leds både under byggandet och för det färdiga området och att synpunkterna beaktas.

Föreslagna åtgärder för närområdena till Kirtenområdet (Vässlegatan) är trottoarer, gupp och 30 kms hastighetsbegränsning. Är dessa åtgärder tänkta att göras endast i syfte att få en trafiksäkrare miljö för Vässlegatan som blir genomfartsväg för 16 st nya fastigheter? Det finns i såfall enklare, bättre och billigare lösningar. Om utfarten för dessa fastigheter i stället gick ut mot den nya vägen som kommer från Skidbacksvägen och Vässlegatan stängs av vid nya Kyrkans Gård slipper man att göra trafiksäkerhetsåtgärder på Vässlegatan samt det finns en möjlighet att uppnå NOLLVISIONEN (vad gäller trafiksäkerhet). Se i bilaga 1 vad gäller fördelar med detta förslag.

Under byggnationen får gatan ej vara tillfartsväg för arbetsfordon till de nya fastigheterna. Erfarenhet finns från byggnationen av Kyrkans Gård då den tunga trafiken var mycket störande.

Det är många barn som cyklar (ungdomar på moped) över Vässlegatan, på väg till TBIS, skolan, dagis, centrum...), som ej kan tänka att det kan komma korsande trafik. Om trafiken ökar på Vässlegatan kommer förr eller senare en olycka att inträffa. Trollhättans komuns NOLLVISION vad gäller trafiksäkerhet blir ej trovärdig om man gör Vässlegatan till en genomfartsväg. Förstör inte ett gammalt fint villaområde byggt på 1930-talet med att göra det till ett genomfartsområde för nya bostäder.

Tänk igenom konsekvensen av att bygga ett nytt bostadsområde intill ett gammalt ett gammalt villa område. Dra inte genomfarts trafik genom det gamla området till det nya.

Med hopp om att någon lyssnar denna gång

Petra & Stefan Johansson Trollhättan 2000-10-29

Till:
Leif Löf/Alvar Billfeldt
Trollhättans kommun
Stadsarkitektkontoret
461 83 Trollhättan

Från:
Petra & Stefan Johansson
Vässlegatan 3
46158 Trollhättan
0520-37218

Synpunkter på detaljplan Kirtenområdet inkl. Torsbovallen mm
(daterad 2000-07-07)

Trafiken på Vässlegatan är idag intensiv. Positivt är att TBIS infart flyttats till Skidbacksvägen. Dock har samtidigt biltrafiken på Vässlegatan ökat i samband med att församlingshemmet har byggts och används i stor utsträckning. Därför är det av stor vikt att trafiken minskar ytterligare på Vässlegatan, eller i vart fall hållas på nuvarande nivå.

Vid byggandet av nya områden eftersträvas en så biltrafikfri miljö som möjligt. Att då dra tillfartsvägen till ett nytt bostadsområde genom en gammal bebyggelse är vansinne, speciellt när det finns möjligheter att undvika det. Av minnesanteckningar nedtecknade av A Billfeldt 2000-05-11 framgår att undertecknad (P Johansson) har frågat varför den provisoriska vägen till de 16 fastigheter, som diskuterades på mötet, inte kan permanentas och användas som tillfart till fastigheterna. Svar från både L Löf och R Kalmertun utmynnade i att trafikmängderna blir relativt små. **DET ÄR INGET SVAR PÅ FRÅGAN!!!**

VARFÖR KAN INTE DEN PROVISORISKA VÄGEN

PERMANENTAS??? Vässlegatans trafikmiljö bör hållas på samma acceptabla nivå som den är på idag. Det finns ett alldeles utmärkt alternativ att förhindra genomfart via Vässlegatan, se bifogat förslag om infart via Skidbacksvägen. I så fall blir genomfart från Nohagegatan till Vässlegatan ej möjlig, förslag 1. (Alternativt kan de två fastigheter som ska bebyggas närmast Nohagegatan (angränsande till A Bratts fastighet) samt A Bratts fastighet tillsammans med församlingshemmet ha utfart via Vässlegatan, förslag 2.)

Av detaljplanen framgår att en bedömning gjorts om att hundra fordon per dag skall passera Nohagegatan (Vässlegatan). Huvuddelen av bilarna passerar tiderna kl 6-8 och 16-20, alltså under 6 timmar. 100 fordon per dag innebär **ca en bil var 4:e min.** Denna frekvens av bilar är **inte acceptabel i detta barnrika område.**

Kirtenvägen är en förlängning av cykelvägen från Skidbacksvägen och vidare till cykelvägen mot daghemmet Kvarnen. Mycket folk använder denna väg.

(mopeder, cyklar, rullskridskor, rullskidor, gående, förskole/skolbarn). I korsningen Kirtenvägen – Vässlegatan kommer idag cyklister med hög fart genom korsningen (även bilar och mopeder). Det är en tidsfråga tills något händer. TBIS verksamhet har ökat mycket de senaste åren och därmed också cykel- och gångtrafikanterna som korsar Vässlegatan vid Kirtenvägen. Det är också viktigt att poängtera, har gjorts på möte 2000-05-11 flera gånger, att det är **ANTALET** fordon som passerar en så farlig korsning som Kirtenvägen – Vässlegatan som ökar trafikfaran. Det är inte statistiken som är det viktiga för oss i närmiljön utan det är verkligheten. Av detaljplanen framgår förslag på att minska trafikfaran i området och faran dämpas möjligen av föreslagna åtgärder men minskar gör den först då antalet fordon minskas dvs att genomfart via Nohagegatan hindras, förslag 1, (alternativt förslag 2), se bilagt förslag.

Lekplatsen vid Kirtenvägen besöks på dagen av förskolebarn och barn från området. På eftermiddagen ökar tillströmningen av barn som kommer till lekplatsen från närliggande gator, främst via Kirtenvägen, Vässlegatan och Nornornas väg. Området runt Vässlegatan är inne i en generationsväxlingsfas och det finns nu mycket barn i området. Barntillströmningen kommer även framgent att öka. Det kan då ej vara försvarbart att ytterligare försämra trafiksituationen, dvs en ökad trafikbelastning på Vässlegatan.

Tidigare flyttades trafiken till Skidstugan **från** Vässlegatan för det var för hög trafikbelastning. Nu vill man öka trafikbelastningen igen. Vad är det för logik i detta?

Är Vässlegatan dimensionerad för mer trafik än nuvarande? (Ofta har det förekommit skakningar i huset när fordon har passerat). Även denna fråga har ställts på möte 2000-05-11.

Förslaget att Vässlegatan skulle få en trottoar innebär att gatan blir mycket smal att mötas på. Det står ofta bilar parkerade på gatan. Det är redan idag, innan någon trottoar har byggts, svårt att passera parkerade bilar samtidigt som det finns gång- och cykeltrafikanter. Vässlegatan är inte tillräckligt bred för att ytterligare öka trafikbelastningen på ett säkert sätt. Av ovan nämnda minnesanteckningar framgår att Vässlegatans körbana blir ca 5,5 meter i jämförelse med det nybyggda gatorna från Skidbacksvägen som blir åtta respektive sex meter. Vi motsätter oss starkt att Vässlegatan ska bli en genomfartsled för ett

antal nya villor. Detta är en gammal gata i ett gammalt område – låt Vässlegatan vara en gata som förblir en charmig gata och inte en genomfartsled.

Slutligen vid byggandet av de nya områdena (Videbusken, Furan...) får ej genomfart ske via Vässlegatan utan bör ske från Skidbacksvägen. Den nya vägen från Skidbacksvägen måste vara farbar innan byggande kan påbörjas.

Här har Trollhättans kommun ett bra tillfälle att visa att Trollhättans kommun arbetar **mot NOLLVISION** utan någon speciell extra kostnad.

Med hopp om att våra synpunkter beaktas (denna gång)

Petra & Stefan Johansson Trollhättan 2000-09-05

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stef Johansson', written in a cursive style.

Lämnad som
bilaga till skrivelse
2000-09-05 på
Stadsarkitektkontoret



Trollhättan

Detaljplan för Kirtenområdet inkl kv Torbovallen mm Trollhättans kommun

PLANSAMRAD

Ett förslag till detaljplan för KIRTENOMRÅDET inkl Torbovallen mm har upprättats av CONTEKTON Arkitektur Fyrstad AB. När detaljplan upprättas skall kommunen ge dem som har ett väsentligt intresse av detta, tillfälle till samråd (plan- och bygglagen 5 kap 23 §). Samhällsbyggnadsnämnden har godkänt det upprättade förslaget för samråd. Vi vill därför med det här bladet ge Er, som närboende till planområdet, information om planförslaget och samtidigt ge Er möjlighet att lämna synpunkter på det.

Den som önskar en fördjupad information är välkommen till stadsarkitektkontoret i kommunens förvaltningshus på Gärdernsvägen 9. Ta då med Leif Lof eller Alvar Billfeldt.

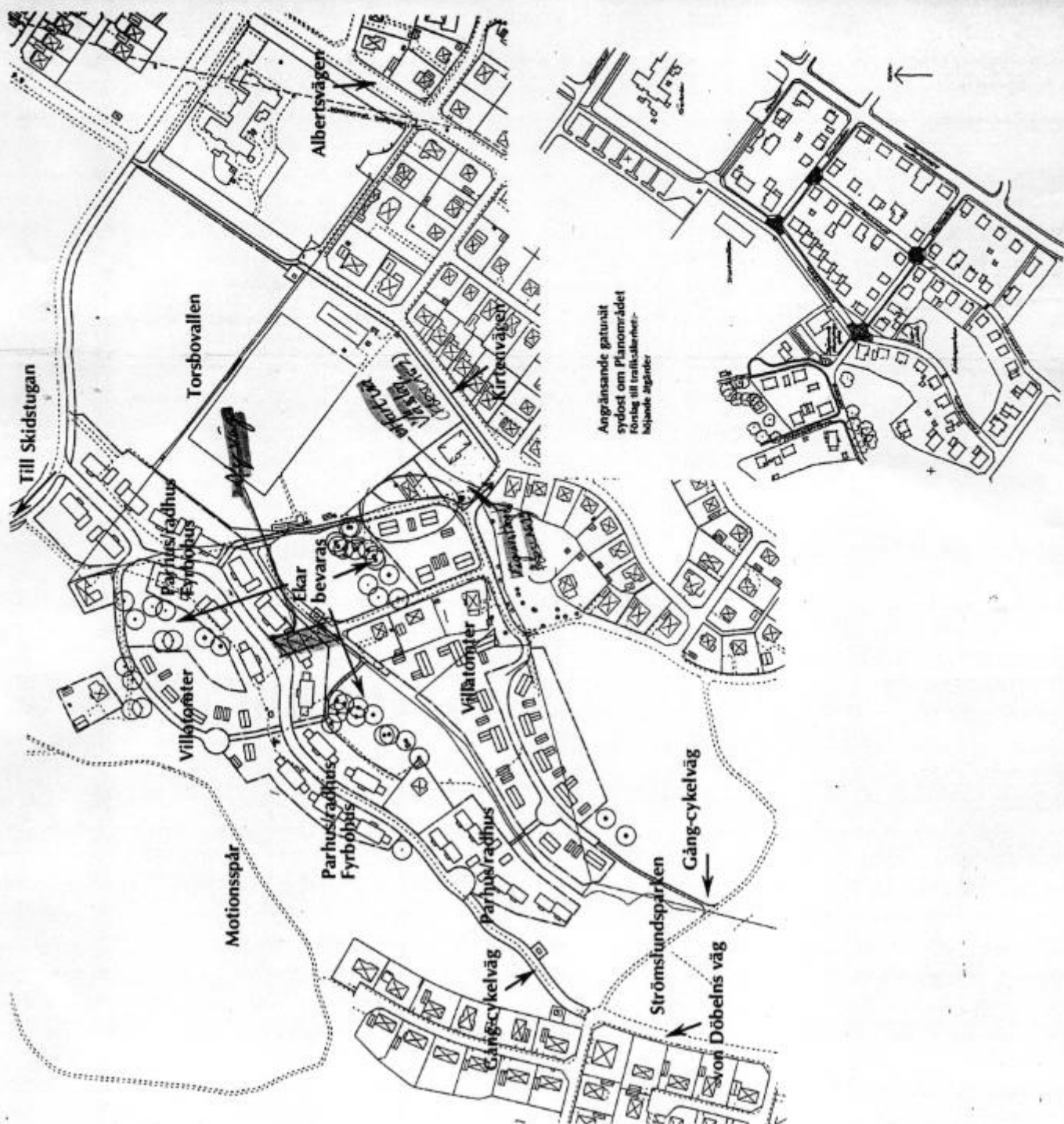
Om Ni har några synpunkter på förslaget kan Ni lämna dem, helst skriftligt, till Trollhättans kommun, stadsarkitektkontoret, 461 83 Trollhättan senast den 11 september 2000.

De synpunkter som kommer in redovisas för samhällsbyggnadsnämnden. Nämnden får då ta ställning till om förslaget skall omarbetas eller om det kan ställas ut. Om förslaget ställs ut kommer berörda fastighetsägare att få underrättelse i brev. Av brevet framgår var och när utställningen äger rum.

Telefon Leif Lof 0520 - 497447 och Alvar Billfeldt 0520-497470. Vi hoppas på förståelse för att vi under semesterperioden endast kan vara anrättbara i begränsad omfattning.

Trollhättan 2000-07-07

Stadsbyggnadsförvaltningen
STADSARKITEKTORET



Trollhättans kommun
Stadsbyggnads förvaltningen
Stadsarkitektkontoret
461 83 Trollhättan

Trollhättan 2000-10-27
Jan-Erik Sloberg & Siv Persson
Snöbollsvägen 9
461 58 Trollhättan

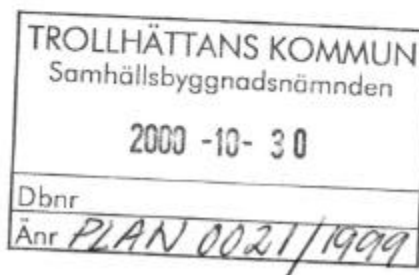
Invändningar och Synpunkter mot utställd detaljplan över Kirtenområdet. (Utställningshandling daterad september 2000)

Komplettering av den med grannarna gemensamt inlämnade inlagen.

När vi 1985 valde tomt, förhörde vi oss om eventuella framtida utbyggnader som skulle påverka vårt val. Fick då till svar av ansvarig på bostadsförmedlingen att dom geologiska förhållandena i området var sådana att ytterliggare bebyggelse var uteslutet. Det skulle alltså inte bli någon mer bostadsbebyggelse med ökade trafikflöden på Skidbacksvägen som följd.

Med detta som utgångspunkt kan vi nu inte utan att protestera acceptera den förändring av vårt närområde som stegvis genomförs. Ökningen av trafiken på Skidbacksvägen kommer att bli flera hundra procent. En total ökning bestående i följande, flyttad entré till Torsbovallen, uppförande av ny sporthall med tillhörande grusplan och parkeringsplatser. Båda dessa har flyttats till Skidbacksvägen efter protester från grannar som om kommunens planer fått gälla hade blivit drabbade av den trafik som nu flyttats till Skidbacksvägen. Utöver detta tillkommer nu den trafik som blir om man genomför den föreslagna detaljplanen över Kirtenområdet. (Har även framkommit att det finns framtida planer på ytterligare sportanläggningar utmed bergskanten nedanför skidstugan.)

Jan-Erik Sloberg & Siv Persson
Snöbollsvägen 9



TROLLHÄTTANS KOMMUN	
Samhällsbyggnadsnämnden	
2000 -10- 30	
Dnr	
Änr <u>PLAN 0021/1999</u>	

Invändningar och Synpunkter mot utställd detaljplan över Kirtenområdet. (Utställningshandling daterad september 2000)

Att dessa invändningar / synpunkter inte framförts tidigare beror på att vi boende nordost om det utställda området inte blivit informerade eller kallade till dom samrådsmöten som hållits före detaljplanen ställdes ut. Vi finner det anmärkningsvärt att vi inte i laga ordning blivit informerade, samt kallade till samrådsmöte och anser att det nu utställda förslaget måste omarbetas. Kan nämnas att boende sydost om området medverkat vid samrådsmöten som pågått under våren & sommaren 2000. Medan vi endast får tre veckor på oss att komma in med våra synpunkter.

Inledning:

Det är av två anledningar som vi protesterar mot den nu föreslagna detaljplanen över Kirtenområdet. Dels den direkta påverkan på våran boendemiljö samt den uppkomna trafiksituationen på Skidbacksvägen & Albertsvägen.

Boende miljön:

Den totala ökningen av trafiken på Skidbacksvägen kommer att bli flera hundra procent. En stegvis ökning bestående i följande, flyttad entré till Torsbovallen med nya parkeringsplatser, uppförande av ny sporthall med tillhörande grusplan och parkeringsplatser. Båda dessa har flyttats till Skidbacksvägen efter protester från grannar som om kommunens planer fått gälla hade blivit drabbade av den trafik som nu flyttats till Skidbacksvägen. Utöver detta tillkommer den trafik som blir om man genomför den föreslagna detaljplanen över Kirtenområdet. Under tiden vi försökt få fram fakta i detta ärende, har det visat sig att det även finns framtida planer på ytterligare sportanläggningar utmed bergskanten nedanför skidstugan.

Alla dessa ökningar sker på en väg som är ett "budgetbygge" gjord på Ferro kalk ovanpå en leråker. Vägen har redan idag en del skador på vägbeläggningen som innebär störningar i form av buller och vibrationer. Kommer vägen att klara denna ökning ?

Vi anser att en ökning av denna omfattning innebär en försämrad boendemiljön och trafiksituation som vi inte kan acceptera.

Det står i planbeskrivningen att inga delar av planen bedöms ge störningar. Indirekt står det även att Kirtenområdet inte på något sätt ger anledning till trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Skidbacksvägen. Denna slutsats måste man dra, då man i planbeskrivningen tar upp åtgärder på Torsbogatan och Vasselgatan men inte på något sätt berör Skidbacksvägen.

Hur kan man göra en seriös bedömning och dra ovanstående slutsatser utan att ha redovisat nuvarande och tillkommande trafikflöden förutom Kirtenområdet. (I detaljplanen framgår inte de totala trafikflödena, endast att flödet ökar med ca 700 fordon) Vi anser att det bör göras en total trafikflödes utredning. En mätning av befintliga flöden och uppskattning av tillkommande. (För att få sanningsenliga siffror bör denna göras under en period då det är "full" aktivitet på Torsbovallen)

Trafiksituationen:

När man läser den föreslagna detaljplanen förvånas man över att det inte med ett ord framgår hur man tänker lösa trafikmiljön på Skidbacksvägen, samt utfarten på Albertsvägen. Det finns ett stycke i detaljplanen som berör gatunätet i sydost, men inget om Skidbacksvägen som är den väg som berörs mest av den nu framtagna detaljplanen. Skidbacksvägen har redan idag högst trafikflöde och är den väg som kommer att få cirka tio gånger så stor ökning som dom gator som omnämns i detaljplanen.

Vi anser att det inte går att höja trafikflödena i den omfattning som den nu föreslagna detaljplanen innebär. Det måste till minskade trafikflöden och trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Exempel på problem i dagens trafiksituation !

- Trafikökningen kommer att ske direkt utanför Toppluvans dagis.
- Skidbacksvägen är en fartsträcka där väldigt många kör långt över den tillåtna hastigheten.
- Skidbacksvägen korsas av en gång & cykelväg som är frekvent trafikerad av många barn och ungdomar. Korsningen är idag inte ens skyltad !!!
- Saknas gång & cykelbana mellan befintlig cykelbana och skidstugan.
- Områdets enda grönområde "bollplan" som är tillgänglig för barn i området gränsar direkt mot Skidbacksvägen utan några hinder.(TBIS bollplan är ju låst)
- Den enda lekplatsen i området är den på dagiset Toppluvan, barnen i området använder denna på kvällar och helger. För att ta sig till dagiset korsar dom Skidbacksvägen.
- Vägen används som parkeringsplats vid exempelvis föräldramöte på dagis, matcher och aktivitet på Torsbovallen, tävlingar eller andra sammankomster i Skidstugan.
- Skidbacksvägens utfart på Albertsvägen är allt annat än trafiksäker. Att det körs alldeles för fort på Albertsvägen är väl redan känt. Detta får till följd att det är svårt att uppfatta bilar som kommer i Källstorpsbacken. Dessutom är trafikljus / övergångsställe på Albertsvägen så nära Skidbacksvägens utfart att många inte uppfattar detta utan kör ut på Albertsvägen när gångtrafiken har grönt ljus.
- Periodvis uppstår det redan idag kö för att komma ut på Albertsvägen från Skidbacksvägen.

Synpunkter förslag på ändringar av detaljplanen:

Området tål inte den trafikökning som nu föreslagen detaljplan innebär. (Om man lägger detta på toppen av övriga ökningar) Ett förslag med lägre exploateringsgrad måste tas fram.

Följande står i Program för detaljplan "Även förslag med lägre exploateringsgrad kan övervägas" Har detta gjorts ?

Bredda det så kallade gröna stråket till miljökontorets krav på 85 meter.

Kommunen skulle spara mycket pengar om man istället för att bygga en ny grusplan behöll den befintliga. (Hus planerade på befintlig grus plan kommer att ligga väldigt nära Torbovallen med allt vad det kan innebära i störningar av boende miljön)

Man borde "solidarisk" fördela trafikflödena på fler tillfartsvägar än de två nu föreslagna.

Exempel på hur man kan förbättra trafikmiljön;

- Bygga om korsningen Albertsvägen / Skidbacksvägen
- Sänk hastigheten till 30 km/t på Skidbacksvägen åtminstone förbi Toppluvans dagis och korsningen med gång/cykelbanan.
- Avgränsa befintlig gräsplan mot Skidbacksvägen.
- Skylta upp och trafiksäkra befintlig korsning Skidbacksvägen gång/cykelbanan.
- Använd delar av befintlig väg mellan dagen cykelbana och skidstugan till gång/cykelbanan. (På samma sätt som man gjort i Källstorpsbacken) Detta skulle innebära en smalare väg som borde innebära lägre hastighet. Samtidigt får man en säkrare trafikmiljö för boende i det nya området.

Kommentarer:

Om man läser anteckningar från dom samrådsmöten som hållits slås man av att det finns förslag som för att få det bättre på andra ställen flyttar "all" trafik till Skidbacksvägen. Detta är tyvärr en metod som har används tidigare. Trafiken till skidstugan flyttades från Vässlegatan till Skidbacksvägen när vägen byggdes. Trafiken till Torbovallen flyttades från Kirtenvägen till Skidbacksvägen. Genom flytten av Paradisskolans gymnastiksal flyttades även denna trafiken från Paradisvägen till Skidbacksvägen.

Det finns även synpunkter på att "all" trafik under byggtiden skall gå via Skidbacksvägen, varför ?? Vi blir lika störda som alla andra !!! Vårt förslag är istället att det införs begränsningar i byggtrafiken så att vi solidariskt delar på de störningar som blir.

Var kommer barnen i det nya området att få gå i skolan ? Finns det plats på Srömslundskolan ? Om dom skall gå på Paradisskolan borde det i detaljplanen framgå hur deras skolväg skall göras trafiksäker !

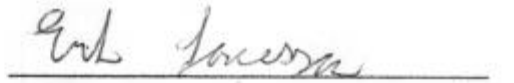
Slutsats:

Vi kan inte acceptera den nu utställda detaljplanen utan anser att den måste omarbetas. Vi anser att det behövs så kallat samrådsmöten mellan kommunen och fastighetsägare som berörs av trafiken utmed Skidbacksvägen. Detta för att ge oss samma möjlighet som övriga berörda i detaljplanens närområde. (Kommunen skulle vid samma tillfälle kunna informera om dom andra i området genomförda, beslutade och planerade aktiviteterna som berör oss)

Jan-Erik Sloberg & Siv Persson
Snöbollsvägen 9


Siv Persson

Erik Sonesson & Catharina Nederman
Snöbollsvägen 11


Catharina Nederman

Leif & Ann-Marie Sandelin
Snöbollsvägen 13


Ann-Marie Sandelin