

MINNESANTECKNINGAR

Informations- och dialogmöte om trafikutredning, Planprogram för tätortsutbyggnad vid Hults höjd

2021-12-14

- = *Boende*
- o = *Kommunen*

- Alt. 7b. Det går bra att ha fler ben på en cirkulationsplats än 4.
 - o Trafikutredningen menar att det gör cirkulationsplatsen mer komplicerad och att det är onödigt för den här rondellen.
- Är man fast vid bara en tillfartsväg?
 - o Det är inte spikat. Men det krävs inte två anslutningar. Om det kommer till bebyggelse på kommunens mark mot Vänersborgsvägen så kan två anslutningsvägar vara mer befogat, men inte aktuellt idag.
- Alt B. bättre än A eftersom A blir för rak.
 - o Båda fungerar. Alternativ A blir rakare på gott och ont. Västtrafik är inte så intresserade av för slingriga vägar. De behöver inte vara spikraka.
- Vi lämnade in förslag, ett förslag som var mellan A och B, där det går en svacka. Tanken var att det skulle hamna mellan två fastigheter och ge en lite lägre lutning, norr om gamla kraftledningsgatan.
 - o Norconsult tolkade det som den sträckning som föreslogs (alternativ B). Där ni menar är det brant till en början, vi tolkade det därför som att det var längre söderut ni menade.
- Ovanstående har rätt. Den branten är "en piss i Mississippi". Där A är inlagd ligger inte där A kommer att gå, då måste hela berget sprängas bort. Om A läggs närmre befintlig bebyggelse så blir det buller och värdeminskning och då kommer vi överklaga. Enligt Boverket kommer vi ha stora möjligheter att vinna det. Vi måste börja förhandla.
 - o Ja det måste sprängas mycket för alt. A.
- Vad menar ni med att det blir så brant mellan A och B. Är den för brant jämfört med befintlig infart till Hults Höjd idag?
 - o Befintlig infart är för brant redan idag, en lutning på ungefär 7%, man vill helst inte gå över 5%. För rörelsehindrade behöver det helst vara flackare. Trafikutredningen har utgått från att 6% lutning är acceptabelt vilken är en kompromiss.
- Vi menade norr om ledningsgatan där det är en naturlig sänka. Det skulle ge oss en naturlig skyddsvall med höjden emellan bebyggelsen.

- Norconsult tolkade det som att alternativ B representerade det förslaget som skickades in från er.
- Vad är trafiktopparna?
 - Ca 300 fordon/maxtimme är den generella toppen, alltså 10% av antalet fordonsrörelser/dygn.
- Buller. Blir en stor ökning jämfört med det befintliga. Kan man se i utredningen vilket buller vägdragningen ger på ett visst avstånd?
 - Buller är en fråga som är med i utredningen. I kommande detaljplaneskede kommer buller studeras i relation till vart vägdragningen går. I programskedet är det mer generellt. Det mer detaljerade kommer senare i detaljplanen. Det finns riktvärden som vi inte får överskrida. Krävs åtgärder så ska det regleras i kommande detaljplan, riktvärden både för uteplats och fasad.
- Lite vagt. En boende blir särskilt utsatt för ena alternativet. Översiktsplanen (ÖP) pekar på att infarten ska komma i ett visst läge. Någon har tänkt vart infarten ska vara och nu kastas det åt sidan vilket är ganska graverande. Vill se en anslutning mellan rondellerna för att slippa buller och luftpartiklar. Men om man inte tycker att miljö är så bra så kan man strunta i det. Köper att fotgängare vill ha raka vägar.
 - Vi har tittat på att få till sammanhängande stråk där gång- och cykelvägar hänger ihop med bilvägar samt där man kan få till bra gångvägar till busshållplatser.
- Paul Åkerlund sa i tidningen angående slussleden att de skulle kämpa för ett alternativ som inte påverkar Trollhättebor så mycket. Det är samma som gäller här.
 - Stadsbyggnadsprinciperna är en del av ÖP och handlar om att få till en bra stadsutveckling med sammanhängande stråk, genhet och trygghet. Vi vill ha attraktiva stråk med grönska som även tar hand om dagvatten. ÖP har pekat ut ett stort generellt område för tätortsutveckling i det här området.
- I ÖP står det att det ska vara en exakt anslutning.
 - I ÖP står att en anslutning bör ske från Vänersborgsvägen eller norrut mot Vänersborg.
- Måste gång- och cykelväg gå bredvid bilväg. Det åker inte in bussar till Skogshöjden, varför måste det göra det här?
 - När det gäller tillgängligheten till busstrafik så har vi tänkt på närhet till hållplatser. Det är inte bestämt att bussar ska gå in i området, det bestämmer västtrafik, men vi vill möjliggöra för det. I ÖP är rekommendationen max 400 meter mellan hållplats och bostad.
- I Björndalen verkar det ha fungerat att ha gång- och cykelvägar som inte alltid knyter an till bilväg. Så det borde fungera här också. Finns trafikrisker med sammanhängande stråk. Det var en bil som körde upp på en gång- och cykelväg nyligen. Det blir naturliga att väja mot om det kommer t.ex. ett rådjur på vägen.

- Vi utgår från stadsbyggnadsprinciperna. När Björndalen byggdes utgick man efter den tidens principer. Det finns både för- och nackdelar med lösningen i Björndalen, det handlar bl.a. om en trygghetsfråga.
- Hur ska man tänka på överfarterna kring Vänersborgsvägen? Tänker på trafiksäkerheten för barnen.
 - Trafikutredning har föreslagit viss flytt av hållplatserna. Om hållplatserna flyttas så måste tillgängliga och säkra vägar till dem lösas. Vi har tittat på en likande lösning som föreslås vid Vårvik. Det är viktigt att stärka upp säkerheten, bl.a. genom farthinder. Om infarten hamnar vid Hultsrondellen så behöver den förändras.
- Det är fascinerande att vi kan prata om cykelvägar när ni pratar om att lägga väg nära två fastigheter. Vad kostar det att bygga en ny rondell? Det går väldigt fort här. Det skulle vara hälsosamt med ny rondell. Det är 70 km/timmen, går ibland i 100 km/timmen. Det är bara en kostnadsfråga från er sida. Ni tänker att det här är på landet avseende hastigheter.
 - Vi kan inte ha rondeller för tätt när vi redan har två som fungerar som alternativ för infart. Vi tittar på andra åtgärder för Vänersborgsvägen. Vi har fått in mycket synpunkter. Är det inte en stadsgata så är det inte så många som respekterar det. Därför är en hastighetsenkning det främsta medlet för ökad trafiksäkerhet.
- Förstår inte mötet.
- Kan vi vara överens om att B är felritad?
- Kommer ni fortsätta utreda A? Så att vi ska gå med magsår i ytterligare 4 månader. Om ni lägger A så kommer det att bli en lång process. Eller är det redan bestämt? Ni jobbar fortfarande utifrån det alternativ som presenterades i första planbeskedsansökan. Är det inte bättre att försöka hitta ett alternativ som alla kan leva med? Jag förstår att NOFAB vill bygga och tror inte att de vill ha en lång process. Varför kan vi inte komma till förhandlingsbordet?
 - Vi tittar på de 3 alternativen och låser oss inte vid ett. Vi måste titta på flera olika aspekter. Buller, tillgänglighet, stadsbyggnadsprinciper m.m. Det är bra att ha tre alternativ kvar tidigt i processen.
- Har haft en konsult som gått runt med mig i området eftersom ni inte vill. Han tycker att det är rimligare att fördela trafikutredningen med 70/30%.
- Det skulle behövas en tydligare redovisning av sträckningarna. Ni hade behövt pinna upp alternativen i terrängen. Vi kanske missförstår varandra. Då kan vi få ett visst hum om hur det kommer att upplevas. Ni kanske tänker samma som oss och då är vi närmare en lösning.
 - Vi tar med oss det. Till programsamrådet kommer det ett tydligare förslag.
- Kartan som redovisas är missvisande. Visar inte vart faktiskt bebyggelse kommer hamna på ett ungefär, vilket gör det svårt att bedöma hur lång sträcka det blir med

väg till bebyggelse. Cirkeln gör att det upplevs som att bebyggelse kommer längre västerut än vad som är aktuellt.

- Norrut är det för hög terräng för att bygga, det stämmer. Samma allra längst ner i söder.
- Det kommer att bli mer detaljerat i programsamrådet.
- Pinnar i backen hade varit bra. Vi kanske är mer överens än vi tror. Det är inte så att strecken gäller, utan verkligheten gäller. Hur tänker ni kring insprängda grönområden? Vi är bortskämda med en stor orörd skog men hur blir det framåt? Det vill man gärna se tankarna kring i planen framåt.
 - Grönskan är ett befintligt värde som är viktigt att få med i ett framtida område. Strukturplanen, som redovisas i programsamrådet, kommer visa det i grova drag. Det blir än mer detaljerat i detaljplanen och projekteringen.
- Om vi är smarta så jobbar vi tillsammans istället för att hamna i en process där det blir överklaganden. Då kanske det kan gå snabbt och smidigt. Men vi behöver få lite mer tydlighet för att inte hamna i en knepig lång process.
- Vi behöver veta hur det ska se ut mellan våra tomter och vägen. Man borde redan nu kunna säga att ungefär så här långt bort hamnar vägen. Vår största oro är att huvudvägen kommer nära våra tomter.
 - För att få acceptabel lutning i A-alternativet så hamnar man längre ner och bort från tomterna. Det har med höjderna att göra eftersom det tar några längdmeter för att kunna ta sig upp till ert område.
- Kommer det att bli en förskola? Blir det endast 0-3? Det är fullt i Skogshöjden. De som kan komma att flytta ut till det nya området är kanske inte pensionärer.
 - Vi har en dialog med Utbildningsförvaltningen och hoppas kunna veta mer till samrådet. Det hänger ihop med befolkningsprognoser.
- Kommer det att byggas vid sidan av vägarna? Om det byggs intill vägarna så undrar jag hur nära bebyggelsen kommer våra tomter. Vi önskar framförallt en avskärmning med skog. Det här är lite mer på landet. Det är därför vi flyttat hit och byggt. Tror att de som bor här i övrigt vill ha det så. En förskola som inte är bemannad på kvällen ger kanske inte mer trygghet än att du går på en upplyst väg.
 - Bebyggelse på bägge sidor ger en ökad trygghetskänsla men vi behöver även förhålla oss till terrängen.
 - Vi har försökt hitta en bebyggelseidé om vad som passar på platsen och samtidigt förhålla oss till höjden. Det kommer bli många 2-planshus. Möjligtvis något högre mot 45:an, men där är det inte säkert att någon vill bo. Vi försöker möta behoven som de kan se ut på längre sikt. Ta hänsyn till hur generationer flyttar och vill bo över tid. Bra att blanda upplåtelseformer för att få goda sociala förhållanden. Stämmer väl överens med hur staden uttrycker sin vilja att utveckla bebyggelse.
- Kommunen behöver inte mer lägenheter. Ni är lite farligt ute eftersom ni lämnar det som står i ÖP med 400 bostäder och pratar nu om 600 bostäder, inklusive de

bebyggda. Annars få ni göra om ÖP. Alla har förstått att ni kommer få bygga 500 lägenheter.

- Man vill ofta bo kvar i sin stadsdel och då kan det ibland passa bättre att lämna sin villa och bo i lägenheter.
- ÖP redovisar en uppskattning. Samma i Vårvik där det nu planerats för betydligt mycket mer. Vi ska planera för en lämplig markanvändning. Nu pratar vi om ca 500 bostäder, men det är först i detaljplaneskedet som vi ser vad som är lämpligt.
- ÖP är inte juridiskt bindande. Man kan göra större avsteg men då måste det motiveras. Länsstyrelsen är en viktig motpart in den frågan.
- Vi behöver förstå om vi pratar om samma vägalternativ. Behöver bli tydligare från kommunens sida.
- De som lägger ner pengar på att bygga en villa behöver få veta vad som gäller tidigare. Vi behöver veta hur det kommer att se ut.
 - Det blir mer konkret först när vi är inne i den här processen. Politiken är med på resan och bevakar enskilda och allmänna intressen.
 - Det är rätt att de som bygger en villa vill veta mer och det löser vi genom detaljplanen som kommer framåt.
 - En ny ÖP är sannolikt aktuell under nästa mandatperiod. Det blev en aktualitetsförklaring sist men det är snart dags för en ny.
- Lärketorpet borde vara det mest intressanta området att bygga.
 - Där fick inriktningen ändras drastiskt från ÖP på grund av höjdrestriktioner.
- Vore bra med att gå på en promenad på plats. Är det någon idé att jobba vidare med alternativ A när ni vet att vi inte vill det och att det kommer att bli överklagat. Bara rent djävulskap. Varför ska det utredas och kosta konsulten pengar?
- Alternativ B innebär inlösen som det är ritat nu.
 - Vi vill titta vidare på det andra förslaget eftersom det inte verkar blivit rätt med alternativ B.
- Viktigt att konsult får rätt förutsättningar att förstå området. Har ni gått där ute på plats med någon?
 - Konsult och tjänstemän har varit ute på plats tillsammans. Norconsult är även med här idag just för att få till sig synpunkter och förstå området bättre.
- Det är viktigt att ett förslag som vi kan tycka är rimligt kommer med tidigt. Det blir konstigt att diskutera alternativ som inte stämmer. På det tidigare mötet var det ännu mer grovt. Nu mer detaljerat men inte helt rätt.
 - Det är viktigt att vi är överens om vad vi har tittat på.
- Bra att vi tittar tillsammans. Då tror jag att vi kommer fram snabbare. Förstår att det är många aspekter att ta hänsyn till.
 - Vi kommer inte sätta ner foten i trafikfrågan innan kommunen har gjort det. Om vi når 500 bostäder vet inte vi idag. Många frågor kvar innan NOFAB har ett förslag som de tycker är bra.

- Vi förstår inte varför man redan nu kan bestämma att vägen ska hamna längre ifrån oss. Vi går och mår dåligt över detta och ovissheten. Vi vill gärna veta alternativet i planprogrammet.
- Kommer det att tas fram en tydligare bild till programsamrådet.
 - o Ja, det kommer att vara tydligare i programsamrådet. Vi har noterat att det behöver vara tydligare och att vi lägger till det nya alternativet som vi tidigare har tolkat fel.
- Vi kan komma in med mer detaljerad beskrivning av vägen som vi menar. Ta ut koordinater/spår med GPS. GPX-fil. Så kan vi få tillbaka en feedback på hur ni ser på spåret. Skickar det till er.
- Kan ni staka ut vägen?
 - o Vi får ta med oss den frågan och hur vi kan göra det tydligare, och om vi ska staka ut alternativ till samrådet.

Anteckningar förda av: Josefin Kaldo

Anteckningar justerade av: Hjalmar Oskarsson