



FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR KNORREN OCH HJULKVARNELUND

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR KNORREN OCH HJULKVARNELUND

Beslut om utställning fattades av kommunstyrelsen den 22 februari 2017



Trollhättans Stad

Samrådsredogörelse

för den fördjupade översiktsplanen för Knorren och Hjulkvarnelund

Förord

Samrådet pågick under mars och april 2016. Många deltog på möten, tittade på och diskuterade förslaget i utställningshallen och på vandringar eller tog del av materialet via hemsidan. Ett drygt sjuttiootal yttranden inkom till Staden i samband med samrådet.

Syftet med samrådet är att förbättra beslutsunderlaget och att ge de som kan bli berörda insyn i planarbetet och en möjlighet att påverka planens utformning. Planförslaget har bearbetats vidare utifrån de idéer och reaktioner som samrådsförslaget väckte. Under bearbetningstiden togs fördjupade utredningsunderlag fram och förslaget justerades i de hänseenden som ansetts behövas. Bl.a. har buller- och trafikfrågor, fladdermusfaunan och kulturmiljöfrågor vidare inventerats och analyserats.

I samrådet fick Staden även inblick i de delar som myndigheter, föreningar, befolkning och organisationer m.fl. tyckt varit positivt med samrådsförslaget till fördjupad översiktsplan. Sociala mötesplatser, blandade upplåtelseformer, miljövänligt byggande, natur och kultur är några av de aspekter som lyfts fram som viktiga för den nya stadsdelen.

Tack till alla er som deltagit med era idéer, synpunkter och kunskaper och välkomna att ta del av de svar Staden har sammanfattat i denna samrådsredogörelse.

Namnbyte på översiktsplanen

På grund av en tvist om rätten till varumärket "Älvstaden" ändrades efter samrådstitidens slut namnet på den fördjupade översiktsplanen från *fördjupad översiktsplan för Nya Älvstaden* till fördjupad översiktsplan för Knorren och Hjulkvarnelund. I samrådsredogörelsen har yttranden som skrivit "Nya Älvstaden" bytts ut till "den nya stadsdelen", "Knorren och Hjulkvarnelund" eller "FÖP KH".

Sammanfattning

Under samrådet till FÖP Knorren och Hjulksvarnelund (FÖP KH) knappt fyrahundra personer deltagit med sin närvaro på möten, vandringar, dialogtillfällen och utställningen av samrådsförslaget i Oden. Till det har samrådsförslaget ställts ut i Stadshuset och på Stadens hemsida. Totalt har 75 yttranden inkommit från en bred grupp av aktörer och individer.

I sitt samrådsyttrande ställde Länsstyrelsen frågor om planens påverkan på *riksintresset för kulturmiljövård*, vilket utreddes och utvärderades under hösten 2016. Efter samrådet av FÖP KH kom det fram information om känsliga fladdermusarter på Knorren. Även det har utretts under sommar och tidig höst 2016.

Planerna på att bygga en ny bro väckte många frågor under samrådet. Staden valde därför att gå vidare med en *Buller- och trafikutredning*. Den redogör för trafikflöden, bullerutbredning, alternativa anslutningsvägar öster om bron samt bullerreducerande åtgärder.

Även frågor kring trafikslag på den nya bron var fokus för flera yttranden. Redan innan det officiella samrådet av FÖP KH utredde Staden behovet av ny bro utifrån olika trafikslags perspektiv, och kom fram till att en ny bro behövs för samtliga trafikslag inklusive biltrafik. Brons läge har utretts och samrått tillsammans med de aktörer som har stora intressen i, och på, älven och kommer inte revideras till utställningsskedet av planen.

Bullersituationen gjorde att några områden i samrådsförslaget till FÖP KH planlades som utredningsområden snarare än utbyggnadsområden. Det för att de förutsatte bulleranpassade lösningar innan vidare planering ansågs kunna påbörjas. Några av dessa områden har trots det ifrågasatts vidare och har bearbetas till utställningsskedet av planen.

Flera synpunkter har uppmuntrat en utveckling av Knorren och Hjulksvarnelund till en socialt och ekologiskt hållbar stadsdel med träbebyggelse, smarta innovativa infrastruktur- och byggnadssystem och förhoppningar om bostäder som en så stor del av befolkningen som möjligt kan ta del av och bo i. Att prioritera gående och cyklist, kollektivtrafik och mötesplatser framställs som avgörande för att området ska bli tryggt, säkert och välkomnande för fler än de boende – något som många lyfter fram som avgörande för såväl stadsdelens som Trollhättans utveckling.

Under hösten 2016 bearbetades och kompletterades planförslaget med ett bredare utredningsmaterial. När bearbetningen är färdig ställs förslaget ut för *utställning*. Förutsatt att utställningsförslaget inte behöver genomgå större revideringar kan den fördjupade översiktsplanen efter slutjustering antas av kommunfullmäktige.



Schematisk bild över planprocessen för en fördjupad översiktsplan. Samrådsredogörelsen är del av bearbetningen av planen efter samrådet.

Innehållsförteckning

1. Utformning av samrådet	5
a. Samrådet är en del av planprocessen	5
b. Annonsering, aktiviteter och utställning av samrådsförslag	5
c. Inbjudna deltagare till samrådet	6
2. Tidiga samråd, workshops och seminarier	7
3. Inkomna yttranden.....	10
d. Länsstyrelsen, statliga myndigheter och bolag	10
e. Kommunala nämnder och förvaltningar	20
f. Politiska partier	26
g. Grannkommuner	32
h. Kommunala råd m.fl.	33
i. Kommunala bolag.....	36
j. Näringslivet och utbildningsorgan.....	38
k. Föreningar och organisationer	39
l. Privatpersoner	41
4. Åtgärder med anledning av samrådet.....	61

1. Utformning av samrådet

a. Samrådet är en del av planprocessen

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska alla kommuner ha en aktuell översiktsplan. Som komplement till den kommunövergripande översiktsplanen kan en fördjupning av översiktsplanen göras för ett mindre område om så anses nödvändigt. För Knorren och Hjulksvarnelund innebar de gemensamma intressena för Knorren, Källstorps industriområde och Hjulksvarnelund ett behov av en övergripande samlad planering med högre detaljeringsgrad än den kommunövergripande översiktsplanen. En fördjupad översiktsplan ersätter den kommunövergripande översiktsplanen för det specifika området.

Ett förslag till fördjupad översiktsplan ska samrådask med länsstyrelsen samt med de berörda kommuner, regionplaneorgan och kommunala organ i övrigt som har ansvar för regionalt tillväxtarbete och transportinfrastrukturplanering. Kommunen ska också ge kommuninvånarna, de andra myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget tillfälle att delta i samrådet.

b. Annonsering, aktiviteter och utställning av samrådsförslag

Samrådsförslaget kungjordes i den lokala dagstidningen TTELA, på Stadens hemsida och i stadshusets reception. Samrådstiden och planförslaget har även uppmärksammats som reportage och i notis i de lokala tidningarna TTELA och 7-dagar. Två annonser om samrådet sattes in under samrådets slutskede för att påminna om möjligheten att yttra sig på förslaget.

Samrådsförslaget fanns tillgängligt på Stadens hemsida från den 1 mars. Planförslaget fanns även utställt både med förslaget i sin helhet och i planschformat i det lokala köpcentrat Oden och i Stadshusets reception från den 11 mars till den 11 maj. Det anordnades ett möte för allmänheten den 9 mars där omkring 90 personer deltog. I samband med utställningen av samrådsförslaget i Oden hölls det dessutom tre presentationer och diskussionstillfällen för mindre grupper under lunchtid, kvällstid och på helgdag.

Samrådsförslaget till fördjupad översiktsplan har mött stort intresse. Förslaget har presenterats för ett flertal organisationer, kommunala råd, partier och för allmänheten. Två vandringar anordnades i kulturmiljön på Källstorps industriområde där totalt omkring 75 personer närvarat för att lyssna på bebyggelseantikvarie och planeringsarkitekt om platsens historia och tänkta framtid.

För att få med barn och unga i planprocessen anordnades en träff med femteklassare på den till planområdet närliggande Paradisskolan och en träff med ungdomar från hela kommunen genom möte med *Referensgruppen* och *Ungdomsrådet*.



Planförslaget och plankartan har i sin helhet funnits tillgängliga på projektsidan på Trollhättans Stads hemsida, tillsammans med samtliga utredningar och information om samrådstid, möjligheter att yttra sig och uppgifter om vart yttranden skulle skickas.

Bild från vandring i Källstorp den 2 april 2016

c. Inbjudna deltagare till samrådet

Inbjudan gick till allmänheten genom lokala tidningar, Stadens hemsida och sociala medier. Förutom inbjudningarna till allmänheten skickades även riktade inbjudningar enligt följande sändlista, godkänd av kommunstyrelsen den 24 februari 2016:

Kommunala nämnder

Byggnads- och trafiknämnden
Miljönämnden
Utbildningsnämnden
Kultur- och Fritidsnämnden
Arbetsmarknads- och socialnämnden
Omsorgsnämnden

Politiska partier

Centerpartiet
Liberalerna
Kristdemokraterna
Miljöpartiet
Moderaterna
Socialdemokraterna
Sverigedemokraterna
Vänsterpartiet

Grannkommuner

Vänersborgs kommun
Uddevalla kommun
Lilla Edets kommun
Ale kommun
Alingsås kommun
Essunga kommun
Grästorps kommun

Kommunala råd

Handikapprådet
Pensionärsrådet
Invandrarrådet
Näringslivsrådet
Folkhälsorådet

Kommunala bolag

Trollhättans Tomt AB

Trollhättan Energi AB
Trollhättans Stadshus AB
AB Eidar Trollhättans Bostadsbolag

Statliga myndigheter och bolag

Länsstyrelsen i Västra Götalands län
(samordnar statens intressen)
Trafikverket
Sjöfartsverket
Vattenfall AB
Försvarsmakten

Regionala organ

Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund
Västra Götalandsregionen
Västtrafik AB
Fyrstads Flygplats AB
Kommunförbundet Fyrbodalen
Innovatum AB
Göteborgsregionens kommunalförbund
Kunskapsförbundet Väst

Övriga

Föreningar i kommunen enligt Stadens
föreningsregister
Näringslivet enligt Stadens sändlista för näringslivets
nyhetsbrev
Boverket
Naturvårdsverket
Högskolan Väst
TTELA
Göteborgs Posten
P4 Väst, SR
TV4
SVT Nyheter Väst
Närradio – Radio Trollhättan

2. Tidiga samråd, workshops och seminarier

Den fördjupade översiktplanen för Knorren och Hjulksvarnelund är det första översiktplanprojektet som påbörjas efter att ÖP 2013: *Plats för framtiden* antogs i februari 2014. I stora drag hade den övergripande markanvändningen för Knorren och Hjulksvarnelund redan bearbetats och samrådits som del av översiktplanen. Bland annat fanns det i samrådsförslaget till ÖP 2013 fyra alternativa förslag till markanvändning vilka efter dialog bearbetades ner till ett alternativ till antagandehandlingen.

Syftet med den fördjupade översiktplanen är att utreda om den av ÖP 2013 angivna markanvändningen är genomförbar, skapa en helhetsbild av den framtida markanvändningen i området, samt utforma en övergripande struktur för kopplingar och kvarter.

Workshops, seminarier och tidiga samråd anordnades med politiker, tjänstemän, myndigheter, länsstyrelse, ungdomar och näringsliv successivt under planprocessens gång fram till samrådet.

Frågor kring krav på den nya bronns utformning och lokalisering samråddes tidigt med Trafikverket, Sjöfartsverket och Vattenfall, träffar som även Länsstyrelsen har informerats om och tagit del av diskussionerna från.

Trollhättans Stad har även tidigt informerat Länsstyrelsen om planernas framskridande, vilket varit en naturlig fortsättning sedan arbetet med ÖP 2013.

Sammantaget har dialogtillfällena resulterat i en gemensam målbild för planområdet:

Knorren och Hjulksvarnelund är en livlig, varierad och grön stadsdel utmed älven. Offentliga platser och stråk uppmuntrar till möten, rekreation och aktivitet. Stadsdelen är en förlängning av stadskärnan och förbinder den östra med den västra sidan av Trollhättan. Bebyggelsen är varierad, erbjuder blandade upplåtelseformer och boendestorekar samt håller en hög miljöstandard – samtidigt som dess strukturer uppmuntrar till hållbara livsstilar. Inom stadsdelen prioriteras fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer. De kulturhistoriska miljöerna, älven och det gröna ger platsen sin karaktär!

Två av dialogtillfällena sammanställs nedan. Övriga sammanställningar av dialogtillfällen finns tillgängliga hos Trollhättans Stad.

Workshop med Referensgruppen måndagen den 4 maj 2015

Trollhättans Stads översiktplanerare Caisa Olander, folkhälsostateg Johanna Linnarsson och fritidsgårdschef Camilla Magnusson träffade ungdomar från alla kommunens fritidsgårdar för att prata om Knorren och Hjulksvarnelund. Efter en presentation av vad stadsplanering är, hur platsers utformning påverkar hur de upplevs och används och vilka förutsättningar som finns i just det här området så fick eleverna själva skapa kollage av hur de vill se att platsen utvecklas för att göra stadsdelen till sin egen. *Vilka kvaliteter och aktiviteter är viktiga för dig? Vad tror du är en bra utveckling av platsen för att den ska bli hållbar?*

Ungdomarnas bild av Knorren och Hjulksvarnelund är både grön och urban. Den innehåller allt från restauranger, täta stadsmiljöer och butiker till getter och träd. Att kunna spendera tid på platsen utan att konsumera är en återkommande önskan där allt från gemensamma grillplatser till en ny fritidsgård, fri camping, lekplatser och stränder ges som förslag. Ungdomarna beskriver platser fulla med liv och rörelse invid naturen och det gröna. Livligheten består i caféer, musik, aktiviteter, träning och utegym, båtuthyrning, uteserveringar, restauranger och matställen, handel och tillfälliga konstinstallationer och gatukonst.

Det finns även önskemål om att ha gratis wifi och eluttag för att ladda mobiler och datorer i offentliga miljöer under tak, så som i lusthus! Ungdomarna lyfter även vikten av att bygga miljömässigt och skapa förutsättningar för att leva hållbart med återvinning, gratisbussar och cykelvänliga gator – medan bilarna ska få begränsad möjlighet att köra till vissa delar av området. För flera av deltagarna är det även viktigt att det byggs hyresrätter i Nya Älvstaden så att fler har möjlighet att flytta in i de nya bostäderna - även ungdomar!

Trollhättans Stad tackar Referensgruppen för en inspirerande workshop!



Workshop med Västsvenska handelskammaren tisdagen den 26 maj 2015

Trollhättans Stad träffade representanter från Västsvenska Handelskammaren i Trollhättan för att prata om framtiden på Knorren och Hjulksvarnelund. Under eftermiddagen kom det fram att näringslivet såg ett stort behov av attraktiva boendemiljöer för en kreativ grupp framtida anställda på företagen. Där stod vågad arkitektur, tillgång till grönområden, rekreation och viss service högt på önskelistan. Att ha kvar

mycket grönt ansågs viktigt och önskemål om öppna grönytor för att spela brännboll, grilla e.d. kom upp. Vidare såg näringslivet en stor potential i att utveckla restauranger och caféer, någon mataffär e.d. på platsen, då utmed vattnet. Vattnet är en väldigt stor resurs som vi ska ta tillvara för fina boenden. Någon tycker att en viktig målgrupp här är unga vuxna ingenjörer. *Kan en teknikriktad förskola locka nya invånare?* Kontor ska inte prioriteras vid vattnet utan längre bak mot Vänersborgsvägen. Knorren och Hjulksvarnelund ska vara 24-timmarsområde.

Frågan om kopplingen mellan Innovatum och det nya området kom upp. Utveckling och innovation ska även fortsättningsvis koncentreras till Innovatum och inte "duttas" ut på flera ställen. Däremot finns det inte utrymme för alla de 8000 nya arbetsplatser som översiktsplanen talar om till 2030 på Innovatum vilket öppnar upp för en annan utveckling av bl.a. Stridsberg och Biörck. Att skapa lokaler för den service som de nya bostäderna kommer behöva är också viktigt. Skola, förskola, en mindre mataffär är några exempel. Hotell och bank var andra funktioner som lyftes av enskilda röster under eftermiddagen. Förslagen var av blandad karaktär. En idé var att utveckla området mot en nod för Högskolan Västs sjuksköterskeutbildningar och skapa ett medicinteknikcenter för doktorander/forskning som kan länka högskolan till NÄL.

Andra menade dock på att det var nog att ha ett Innovatum där kulturhistorien är stark och att det nu ska byggas nytt. En grupp tyckte att Martinverket borde rivas men att övrigt kan vara möjligt att bevara och restaurera. Det ansågs sammantaget viktigt att bevara någonting men exakt i vilken utsträckning specificerades inte. Det fanns även en tro på att det är en fördel om en aktör samlat utvecklar området, där Tomt AB ansågs vara en bra sådan aktör. Hittar de ett koncept för miljön så kan det finnas potential.

Det fanns ett förslag om att bygga på norra Knorren och Hjulksvarnelund för att få bra sol- och utsiktslägen. Ett annat förslag var att bygga på Hjulksvarnelund istället. Vidare öppnas frågan om parkering där 1500 nya bostäder betyder en ansevärd andel parkeringsplatser. *Kan kulturmiljön intill järnvägen utvecklas till parkeringshus?* Någon lyfte fördelen med att samla infrastrukturen längs järnvägen för att frigöra ytor från bostadsområdet. Västra hamnen i Malmö ansågs vara ett gott exempel bland samtliga diskussionsgrupper, i hänseende till arkitektur och stadsliv.

Trollhättans Stad tackar Västsvenska handelskammaren för en inspirerande eftermiddag!

attraktiva
bostäder
park
natur
restauranger
utsikt
sollägen
café
varierad bebyggelse
rekreation
grönt
träning
brännboll
liv & rörelse
grilla
vatten!
arkitektur- nytänkande
Västra Hamnen- Malmö

3. Inkomna yttranden

d. Länsstyrelsen, statliga myndigheter och bolag

Länsstyrelsen, 2016-04-28

Länsstyrelsen yttrande finns i sin helhet som en bilaga till den fördjupade översiktsplanen.

Sammanfattning

Länsstyrelsen anser sammantaget att planförslaget till stora delar är rimligt och acceptabelt och ger Staden förutsättningar för en långsiktigt hållbar utveckling. Den föreslagna mark- och vattenanvändningen medför en från allmän synpunkt god hushållning med resurser och energi samt ett mer robust och hållbart trafiksystem i staden. Det är mycket viktigt att Trollhättan kan skapa förutsättningar för att tillgodose det alltmer ökande behovet av bostäder i allmänhet.

Länsstyrelsens anser att en av de viktigaste frågorna som behöver utvecklas vidare är kulturmiljöfrågorna i allmänhet ur både arkeologisk och antikvarisk synpunkt samt den kulturhistoriska helhetsbilden i området i synnerhet.

Riksintresse för kulturmiljövård

Området ingår i riksintresset för kulturmiljö och industrimiljön utgör en viktig del av riksintresset. Det är en välbevarad industrimiljö från tidigt 1900-tal med rötter tillbaka till en tidigare utveckling som påverkats av fallen och kanalbygget. Byggnadernas placering har ett pedagogiskt värde som avspeglar ett genomtänkt produktionsmönster från denna tid. Utformningen och gestaltningen av byggnaderna bär också på höga kulturhistoriska värden med tidstypiska fasader från dåvarande ideal, varav stora delar är bevarade. Området är beskrivet och utvärderat i kommunens uppdaterade kulturmiljöprogram som ett område med höga kulturhistoriska värden som bland annat omfattas av PBL 8 kap 13, 14 och 17 §.

Det är viktigt att områdets höga kulturhistoriska, främst industri- och samhällshistoriska, värden bevaras eller förstärks i en framtida förändring. Det som tillkommer på platsen måste samspela med det redan befintliga så att de kulturhistoriska sammanhangen består, och i bästa fall utvecklas. Genom att tillskapa samband, för att på olika sätt få användning av och få människor att röra sig inom området, ökar tillgängligheten och upplevelsen av kulturmiljön. De kulturhistoriska värdena ska ses som en resurs som ger platsen unika förutsättningar. På så vis kan både den befintliga platsen och den framtida förändringen berika varandra.

Underlaget "Teknisk förstudie av kulturmiljö i Nya Älvstaden" består av tre delar: miljöinventering, teknisk status för industribyggnaderna och förslag till förnyelse med antikvarisk konsekvensanalys.

Förstudien visar att det finns möjligheter att bevara industribyggnaderna och utveckla dem som en del i den nya stadsdelen. Förstudiens avgränsning innebär dock att inte alla byggnader inom området tas med. Bland annat saknas både kontorsbyggnaden och filtillverkningsfabriken, båda dessa byggnader är viktiga i det pedagogiska sammanhanget som denna industrimiljö utgör och de har båda höga kulturhistoriska och miljöskapande värden. Även den mindre byggnaden närmast älven, som ligger parallellt med avsynings- och förpackningsbyggnaden, saknas i förstudien. För att få en heltäckande bild över hela industriområdet och dess utvecklings- och bevarandepotential, bör även dessa byggnader utredas och kopplas samman med det utredda förslaget.

Innan förändringarna av industriområdet påbörjas bör en grundlig kulturhistorisk dokumentation utföras av hela miljön och samtliga byggnader. Dokumentationen bör utföras av kulturhistorisk kompetens och beskrivningarna av byggnaderna och dess kulturhistoriska värden kan ligga till grund för kommande

detaljplanearbete. Förutom beskrivningar av nuvarande och tidigare byggnader bör dokumentationen innehålla kartmaterial och foton.

I en kommande detaljplan behöver detaljerade skydds- och varsamhetsbestämmelser för området och byggnaderna upprättas, för att skydda de beskrivna värdena.

En ytterligare mycket viktig dimension till helhetsbilden gällande kulturarvet är behovet av att sätta området i ett större geografiskt sammanhang. Området ligger sydväst om ett unikt och extremt fornlämningsrikt område bestående av boplatser belägna på och delvis mellan öarna som ligger i älven. På en av öarna finns även lämningar efter en medeltida befästning, med tillhörande lämningar ute i vattnet mellan öarna i form av uppbyggda vägbankar. En utveckling i enlighet med planförslaget i anslutning till älvrummet kommer att påverka upplevelsen av denna unika fornlämningsmiljö, och bron som planeras över Konvaljön kommer att skada idag kända lämningar.

Utifrån dessa aspekter bör en arkeologisk förstudie ingå i det kulturhistoriska planeringsunderlag som tas fram. Man behöver således komplettera med en beskrivning av påverkan såväl visuellt på miljön ute i älven som rent konkret på boplatslämningarna på öarna. Påverkan kan visas exempelvis genom fotomontage. I beskrivningen av konsekvenserna av de olika broalternativen har påverkan på kulturmiljön inte heller nämnts, vilket är en brist i underlaget.

I den fortsatta planprocessen kommer en arkeologisk utredning såväl på land som i vattnet att behöva genomföras för hela planområdet. Först när den är utförd kan man mer i detalj uttala sig om eventuell påverkan på såväl fornlämningarna som riksintresset för kulturmiljön samt bedöma vilken hänsyn man behöver ta. Det är angeläget att denna utredning genomförs så tidigt som möjligt för att ha kunskap om förutsättningarna utifrån kulturmiljösynpunkt.

Riksintresse för kommunikationer

Farleden i Göta älv utgör riksintresse för kommunikationer, vilket innebär att åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av farleden för sjöfartstrafik får inte vidtas. När det gäller den planerade broförbindelsen över älven har Sjöfartsverket medverkat under processens gång kring sträckningen och funktionen av bron och har således inget i sak att erinra på denna översiktliga nivå. Det är viktigt vid den kommande detaljprojekteringen av bron att sjöfartens framkomlighet och säkerhet säkerställs. Sjöfartsverket ser fram emot en fortsatt dialog kring frågan om brons slutgiltiga utformning.

Järnvägen utgör riksintresse för kommunikationer. I det fortsatta planarbetet med mer detaljerad lokalisering och utformning av bebyggelsen är det viktigt att de maximala bullernivåerna från järnvägen beaktas noggrant så att riksintresset för järnvägen inte påverkas påtagligt. Trafikverkets bedömning av hittills framtagna bullerutredningar är att riksintresset för järnvägen kan tillgodoses.

Trollhättan-Vänersborgs flygplats omfattas av riksintresse för kommunikationer, vilket bland annat innebär att man behöver beakta en hinderfri zon med hänsyn till in- och utflygning i enlighet med yttrandet från Fyrstads flygplats.

Riksintresse för det rörliga friluftslivet

Det är mycket positivt att kommunen planerar för att bibehålla de viktigaste stråken utefter älven som en tillgång för det rörliga friluftslivet, vilket är särskilt viktigt för de tätortsnära friluftsstråken. Det strandnära stråket på ömse sidor om älven är en viktig framtida resurs då områdena kommer att bli betydligt mer välfrekventerade om området tillgängliggörs bättre via Hjulksvarnbron och utvecklas till integrerade stadsdelar.

Energiproduktion

En framtida broförbindelse kan komma att påverka de hydrologiska förhållandena i Göta älv, vilket kan påverka förutsättningarna för vattenkraftproduktionen genom t.ex. förändrade isförhållanden eller fallförluster. Det är viktigt att beakta det allmänna intresset av kraftproduktionen i den fortsatta projekteringen av bron och beskriva påverkan på den. Vattenfall ser fram emot en fortsatt dialog kring frågan.

Miljökvalitetsnormer

Planen får en direkt påverkan på vattenförekomsten *Göta älv - Slumpån till Stallbackaan* (SE646486-129009) som omfattas av miljökvalitetsnormer (MKN) vatten. Normen säger att statusen ska uppnå *God ekologisk potential* senast 2021 samt *God kemisk ytvattenstatus* senast 2015. Klassningen i dagsläget är *måttlig* avseende den ekologiska potentialen samt *god* avseende den kemiska. Vattenverksamheter som inte är förenligt med MKN får normalt sett inte komma till stånd.

Vidare får planläggning inte medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap miljöbalken överträds. Kommunen måste därför i vidare planläggning visa hur planerade åtgärder påverkar vattenkvaliteten inom berörd vattenförekomst och möjligheterna att nå uppsatta MKN för vatten.

En ny bro över Göta älv kommer att påverka älvens fysiska miljö genom eventuell placering av brofundament i älven. Det är viktigt att denna påverkan klarläggs och tydliggörs och hur den kan minimeras. Även stabilitetshöjande åtgärder kan komma att få betydelse för MKN.

Länsstyrelsen vill också poängtera att det är viktigt att dagvattenhanteringen får särskild uppmärksamhet dels mot bakgrund av recipientens stora betydelse och dels på grund av den omfattande utökningen av hårdgjorda ytor.

Strandskydd

För området råder strandskydd och för upphävande behöver särskilda skäl redovisas i kommande planhandlingar i enlighet med någon av de punkter som redovisas i 7 kap 18 c § miljöbalken. I programhandlingen anges att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse. Länsstyrelsen konstaterar att det aktuella området har angetts i kommunens översiktsplan som ett strategiskt område för tätortsutveckling i olika avseenden. Därmed har också avvägningar gjorts när det gäller alternativa lokaliseringar av främst bostadsbebyggelsen. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning av behovet av att tätortnära bebyggelseområden planeras utifrån bostadsförsörjningssynpunkt. Länsstyrelsen vill framhålla kravet på fri passage närmast strandkanten i samband med prövningen av upphävande av strandskydd. De områden som avses för allmän platsmark, såsom natur-, ströv-, och parkområden bör ha kvar strandskyddet.

Mellankommunala frågor

Mot bakgrund av Göta älvs stora betydelse i ett regionalt perspektiv, framför allt utifrån vattenförsörjningssynpunkt, är det viktigt att stort fokus läggs på åtgärder för att minska påverkan på vattenkvaliteten i älven.

Farligt gods

Länsstyrelsens har i samband med översiktsplanen för Trollhättans kommun framhållit vikten av att riskerna från järnväg, vägar, ny vägbro över älven samt från sjöfarten måste kunna lösas på ett godtagbart sätt för att uppnå en god boendemiljö i området.

Den fördjupade översiktsplanen belyser på ett bra sätt de risker som kan påverka området, såsom farligt godsleder och behovet av att ta hänsyn till risker från dessa leder. Kommunen hänvisar till

Trollhättans stads riskhanteringsplan från 2004 när det gäller hänsyn till riskkällorna. Det är bra att kommunen har en riskhanteringsplan att förhålla sig till för att åstadkomma en robust samhällsplanering. Enligt riskhanteringsplanen ska ett 100 meters skyddsområde som regel upprättas mellan järnvägen och bostäder. Enligt riskhanteringsplanen kan undantag ges för bostäder och verksamheter inom 30-100 meter från järnvägen som byggs enligt särskilda tekniska föreskrifter. En riskutredning kan behöva tas fram vid exploatering intill transportlederna för att visa vilka riskreducerande åtgärder som är mest lämpliga. Normalt sett är avstånd att föredra framför tekniska lösningar. Länsstyrelsens riskpolicy, *Riskhantering i detaljplaneprocessen, riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods* från 2006, innebär ett riskhanteringsavstånd på 150 m från farligt godsled. Länsstyrelsen tillämpar denna policy i sin granskning. Det går därför inte att utesluta att Länsstyrelsen i vissa enskilda kommande detaljplaner kommer att begära in utredningar om Länsstyrelsens bedömning är att situationen kräver det.

Det är positivt att kommunen planerar för parkeringshus utmed del av järnvägen på östra sidan som då utgör en skyddande barriär mot bakomliggande bebyggelse. Det är också bra att existerande byggnader nära järnvägen kommer att utvecklas för annan användning än bostäder och känslig verksamhet.

Buller/Vibrationer

Det är bra att bullerfrågorna uppmärksammas tidigt i planeringen och att mer helhetsverkande åtgärder och lösningar diskuteras. I kommande detaljplanering behöver bullerförhållandena, när det gäller det sammantagna väg- och järnvägsbullret, redovisas mer i detalj och sättas i relation till bestämmelserna i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216). Även förutsättningarna för eventuella vibrationer behöver besk-rivas och ett ställningstagande att riktvärdena underskrids behöver framgå.

Förorenade områden

Länsstyrelsen ser mycket positivt på att föroreningssituationen redan har utretts relativt mycket till den översiktliga nivån i planeringen eftersom det är en av de viktigaste planeringsförutsättningarna på den västra sidan av planområdet. Inför kommande planeringsskeden är det viktigt att förutsättningarna med avseende på markföroreningar även i övriga delar på västra sidan säkerställs. Det är nödvändigt att förtydliga och klarlägga att marken blir lämplig för ändamålet på västra sidan som helhet. De riktvärden som finns för känslig markanvändning (KM) respektive mindre känslig markanvändning (MKM), alternativt platsspecifika riktvärden, behöver klaras. Det är viktigt inför detaljplaneskedet att åtgärdskraven finns beskrivna för att möjliggöra en bedömning av markens lämplighet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet.

Geotekniska förhållanden

SGL har lämnat ett yttrande daterat 2016-04-05. Geotekniska undersökningar har utförts inom vissa viktiga delar av programområdet, dock behöver de geotekniska säkerhetsfrågorna beaktas även i övriga delar av programområdet. Med anledning av ny broförbindelse kan de hydrologiska förhållandena komma att förändras, vilket kan påverka erosionsrisken. Detta behöver beskrivas i kommande planskede och även inkludera en förväntad ökning av vattenflödena mot bakgrund av ökade regnmängder med anledning av ett förändrat klimat. Länsstyrelsen hänvisar till SGL:s yttrande som behöver beaktas i det fortsatta arbetet.

Synpunkter angående vatten

Vänern/Göta älv är en mycket viktig vattentäkt för ett mycket stort antal människor nedströms. För Göta älv pågår arbete med att besluta om formellt vattenskyddsområde. Översiktsplaneringen behöver ta hänsyn till detta och beakta de skyddsbehov som kan bli aktuella och säkerställa att exploateringar och andra åtgärder inte påverkar täkten på ett skadligt sätt.

Mot bakgrund av den omfattande utbyggnaden av bostäder i ett vattennära läge med koppling till både Väner och havet bör man överväga om frågan om behovet av båtplatser/småbåtshamnar behöver belysas i det här sammanhanget.

Synpunkter angående klimatanpassning

Länsstyrelsen ser mycket positivt på att kommunen har en översvämningskartering med hänsyn till skyfall. Detta ger ett bra underlag inför kommande detaljplanering, och kan även integreras som en kvalitativ tillgång till stadsdelen om man t.ex. utformar, åtminstone delvis, öppna avrinningsvägar. Man skulle även kunna resonera översiktligt kring vad den förväntade climateffekten som innebär ökade värmeböljor skulle kunna tänkas innebära för det aktuella området och hur dessa skulle kunna beaktas i planeringen.

Vattenverksamhet

Arbeten och anläggningar i vatten utgör vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken. Huvudregeln är att det krävs tillstånd för vattenverksamhet, men i den mån det är särskilt föreskrivet är det tillräckligt att vattenverksamheten anmäls innan den påbörjas (11 kap. 9 § och 9 a § miljöbalken). Sådant tillstånd eller anmälan behövs inte om det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena (11 kap. 12 § första stycket miljöbalken).

Vid alla tillståndspliktiga åtgärder övervägs möjligheten till kompensationsåtgärder för den skada som uppstår temporärt och eller permanent till följd av vattenverksamheten.

Vattenområdet inom planområdet omfattas av strandskyddsbestämmelser. Strandskyddsprövning sker inom ramen för en tillståndsansökan för vattenverksamhet. Vid tillämpning av anmälningsplikt eller undantagsregel ska strandskyddsfrågan först avgöras.

Den nya planerade bron över älven är vattenverksamhet av den art och omfattning som kräver tillstånd.

Planens genomförande innebär att omfattande markföroreningar samt skred-risk i anslutning till Göta älv åtgärdas. Åtgärder som genomförs i vattenområdet utgör vattenverksamhet och kan kräva tillstånd beroende på art och omfattning av nödvändiga åtgärder.

Miljöbedömning

Länsstyrelsen bedömer att den miljöbedömning som är gjord har en rimlig avgränsning och täcker in de väsentliga sakfrågorna på ett mycket bra sätt. Man får en allsidig belysning av planförslagets påverkan på den nivå som är lämplig för en fördjupad översiktsplan. I kommande detaljplaner kommer bedömningarna av påverkan att bli mer detaljerade.

Kommentar: Trollhättans Stad tackar för Länsstyrelsens yttrande. Staden delar Länsstyrelsens uppfattning om att byggnadernas placering i Källstorps industriområde, f.d. Stridsberg och Biörcks mekaniska verkstad, har ett pedagogiskt värde som avspeglar ett genomtänkt produktionsmönster, vilket motiverat ambitionsnivån i den fördjupade översiktsplanen (FÖP) att bevara merparten av byggnaderna. Bevarandevärdet av utformningen och gestaltningen av byggnaderna understryks i planen men mer specifik hantering av dessa anses bäst lämpad för ett senare detaljplanearbete. Då kommer mer detaljerade skydds- och varsamhetsbestämmelser för området och byggnaderna upprättas. Gränssnittet mellan kulturmiljön och den nya bebyggelsen ska hanteras varsamt, men huruvida det handlar om att klargöra gränsen mellan gammalt och nytt eller skapa en mjuk övergång mellan fastställs även det i senare skede.

Motiveringen till att inte ta med kontorsbyggnaden och fyllverkningsfabriken i den tekniska förundersökningen av kulturmiljön har varit att bevarandet av dessa byggnader aldrig ifrågasatts, samt att de är mer nyligen renoverade och därmed antas vara av bättre standard än övriga byggnader som ingick i studien. Senare planeringsskeden kommer behöva hantera en mer detaljerad kulturhistorisk inventering, där samtliga byggnader kommer ingå. Det är därmed i detaljplaneskedet som vi ser att den grundliga kulturhistoriska dokumentationen av hela miljön och samtliga byggnader utförs.

Den mindre byggnaden närmast älven som Länsstyrelsen hänvisar till i sitt yttrande revs några år innan aktuell studie genomfördes.

Länsstyrelsen betonar även vikten av helhetsbilden gällande kulturarvet – och behovet av att sätta området i ett större geografiskt sammanhang för att kunna tolka inverkan på riksintresset för kulturmiljövård. Det sätts även i relation till brons planerade placering med brofundament på södra Konvaljeön. Trollhättans Stad har efter samrådet fattat beslut om att genomföra en *kulturhistorisk förstudie* av planförslagets påverkan på riksintresset för kulturmiljövård, ett uppdrag vars utformning diskuterats och fastställts tillsammans med länsstyrelsen.

Förstudiens rekommendationer har bearbetats in i utställningsförslaget till FÖP. I förslaget har vi med anledning av rekommendationerna i den kulturhistoriska förstudien valt att vidare betona vikten av Stridsberg och Björck som helhet, en del av det industriella kulturarvet i Trollhättan, och därmed även Martinverket, för riksintresset för kulturmiljövården i Fall- och slussområdet. För att betona vikten av den sammanhängande kulturmiljön i gamla Stridsberg och Biörcks mekaniska verkstad har området för kontor, handel och service utökats och inbegriper nu hela gårdsplanen mellan den gamla kontorsbyggnaden och Martinverket.

Redan initialt i planarbetet med FÖP Knorren Hjulksvarvelund bjöds Trafikverket, Sjöfartsverket, Vattenfall och Länsstyrelsen in till samråd. Det huvudsakligen för att diskutera frågor kring brons placering och utformning. Staden har för ambition att fortsätta samverka kring dessa frågor kommande projekterings- och detaljplanskede. Vidare specifikation av hänsynstagande till riksintressen i området kommer förtydligas i kommande detaljplaneskede.

Länsstyrelsen betonar även vikten av dagvattenhantering i det nya området. Det eftersom Göta älv är en angelägen recipient bl.a. i dess funktion som vattentäkt, och eftersom planförslaget innebär en omfattande utökning av hårdgjorda ytor. Konsekvenserna för *vattenförekomsten Göta älv - Slumpån till Stallbackaan* omfattas av miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten. Staden har bedömt att planens påverkan på vattenförekomsten i sin helhet är positiv då förslaget syftar till att stabilisera kajkanter och sanera förorenad mark vilka båda idag innebär risker för spridning av förorenade massor ut i Göta älv. Den praktiska hanteringen av hur planerade åtgärder påverkar vattenkvaliteten inom berörd vattenförekomst och möjligheterna att nå uppsatta MKN för vatten anser Trollhättans Stad föreligger senare detaljplan- och projekteringskede. Det eftersom exakta metoder för sanering och stabilisering, samt lokalisering och typ av brofundament fortfarande inte är fastställda. Trollhättans Stad kommer att påbörja arbetet med projektering och detaljplanläggning av bron när den fördjupade översiktsplanen är antagen och därmed även påbörja processen med att ansöka om tillstånd för vattenverksamhet.

Det är många aktörer som har intresse av såväl flödet i älven, vattenkvaliteten i älven och framkomsten på älven vilket medför att samtliga dessa aspekter noga kommer analyseras, utredas och dokumenteras inom ramen för senare planeringsskeden. Det anser Trollhättans Stad även gäller för de hydrologiska förhållandena och påverkan på t.ex. stabilitet. Fler geotekniska undersökningar utförs vid behov under detaljplaneskedet. I dessa kommer även klimataspekter så som ökade regnmängder att beaktas.

Den fördjupade översiktsplanen stärks till utställningsskedet i hänseende till övergripande riktlinjer och målsättningar för dagvattenhanteringen inom området.

Trollhättans Stad har vidare gjort bedömningen att Knorren och Hjulksvarnelund, i linje med riktlinjerna i Riskhanteringsplanen, ligger så centralt att det anses motiverat att kompensera säkerhetsavstånd med tekniska lösningar. Staden kommer diskutera sådana lösningar tillsammans med berörd expertis och utforma lösningar under detaljplaneskedet. Trollhättans Stad kommer i linje med Länsstyrelsens yttrande att ta fram riskutredningar i sådana lägen som ligger utsatt i förhållande till farligt godsleder, vilka inte sällan också är bullerutsatta.

Länsstyrelsen betonar vikten av att klargöra saneringskrav för olika områden för att därav kunna bedöma markens lämplighet i hänsyn till människors hälsa och säkerhet. Trollhättans Stad förtydligar i FÖP:en vilka områden, alternativt användningar, som avses saneras för känslig respektive mindre känslig markanvändning.

Sjöfartsverket, SFV, 2016-03-18

Sjöfartsverket ser positivt på de planer som Trollhättans Stad presenterar i samrådshandlingarna inför skapandet av den nya stadsdelen och har därmed i sak inget att erinra. Sjöfartsverket har medverkat vid samrådsmöten som hållits i samband med framtagande av planerna för den nya Hjulksvarnbron. Således har Sjöfartsverket idag inget i sak att erinra kring den nu föreslagna sträckningen eller funktionen av nämnda bro. En kommande projektering får i detalj utvisa den slutgiltiga utformningen så att framkomlighet och säkerhet säkerställs för sjöfarten.

Kommentar: Förslaget till lokalisering och kravspecifikation som tagits fram för bron har skett i nära samarbete mellan Trollhättans Stad, Sjöfartsverket, Trafikverket och Vattenfall och utgör en god grund för kommande arbeten. Staden kommer även fortsättningsvis att bjuda in till dialog och samverkan i den fortsatta processen.

Trafikverket, 2016-04-25

Trafikverket bevakar frågor som rör transportsystemet och viktiga aspekter som behöver behandlas i en översiktsplan. Att dessa aspekter beaktas är en förutsättning för att kommunens transportsystem som helhet ska fungera väl utifrån tillgänglighet, jämställdhet och långsiktig hållbarhet. Hur infrastrukturen planeras kan i hög grad påverka om inriktningen kan leda till en hållbar samhällsutveckling. Trafikverket anser att det är önskvärt att kommunens översiktsplan innehåller en långsiktig strategi med ett helhetsgrepp kring trafikfrågor. Trafikverket anser att samrådshandlingen på ett bra sätt beskriver de punkter som Trafikverket har att bevaka. Trafikverket ser positivt på stadens vilja att i planförslaget fokusera på stråk för effektiva kommunikationer och prioritera gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer.

Ny älvförbindelse i form av en bro för gående, cyklister, kollektivtrafik och biltrafik är positivt för stadens trafiksystem ur hållbarhetssynpunkt. Det konstateras att bron ska utformas som en stadsgata där gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras framför biltrafik. Trafikverket har tagit del av Sjöfartsverket yttrande avseende bron och har inget ytterligare att framföra i dagsläget. Trafikverket har tagit del av de bullerutredningar som berör järnvägens påverkan på det nya planområdet och kan i dagsläget instämma i att FÖP Knorren och Hjulksvarnelund inte kan anses påverka riksintresset för järnvägen.

I övrigt har Trafikverket inget att erinra.

Kommentar: Trollhättan Stad noterar att Trafikverket ställer sig positiva till den nya bron och hoppas kunna samarbeta kring gemensamma intressen i att skapa en hållbar, flexibel och robust infrastruktur. En ny bro centralt i Trollhättan får konsekvenser även för det regionala och nationella vägnätet och är något som behöver utredas vidare för att även kunna värdera äldre ställningstaganden som Staden och Trafikverket gemensamt tagit fram.

Förlaget till lokalisering av och kravspecifikation för den nya bron har skett i nära samarbete mellan Staden, Sjöfartsverket, Trafikverket och Vattenfall och utgör en god grund för kommande arbeten. Staden kommer även fortsättningsvis att bjuda in till dialog och samverka i den fortsatta processen.

Vattenfall eldistribution, 2016-04-06

Vattenfall eldistribution har inget att erinra i ärendet. För information har Vattenfall eldistribution områdeskoncessionen för den del av planområdet som är lokaliserad på den västra sidan om älven.

Kommentar: Uppgifterna tas med i det fortsatta arbetet med utvecklingen av Knorren och Hjulksvarnelund.

Vattenfall Vattenkraft AB, tidigt samråd om broutredning 2015-11-10

Yttrandet avser den fördjupade förstudien av Hjulksvarnsbro som tagits fram inom ramen för arbetet med FÖP KH. Yttrandet gäller att byggnation av ny bro inte får försvåra eller inskränka/begränsa vattenkraftproduktionen i älven. Det innebär att älvens tvärsnittsarea eller vattnets framrinning till kraftverken inte får försämrats. Detta gäller även vintertid då hantering av drivande is kan påverka dessa förhållanden. Vattenfall Vattenkraft AB ser bättre förutsättningar att uppnå sina krav genom förslag om dubbelsidig klaffbro än genom liksidig svängbro p.g.a. de mindre brofundamenten. Yttrandet betonar vikten av att fortsätta utredningar gällande den nya bron inriktas på alternativ som inte riskerar att inverka negativt på kraftproduktionen. Hydrauliska förutsättningar för vattnets framrinning samt hantering av is bör ingå i fortsatta utredningar av broalternativ.

Kommentar: Angiven utredning kring lokalisering av ny bro samt förslag på möjliga broalternativ har gjorts som en tidig studie för att visa att en brobyggnation på angiven plats är möjlig utifrån de intressen som finns i älven på angiven plats. Viken brotyp det kommer bli är inte fastställt. De hydrauliska förhållandena är en av de förutsättningar som Staden kommer ta hänsyn till även i fortsatta utredningar. Samverka kring brofrågan prioriteras av Staden för att få en så effektiv process som möjligt i hänseende till brofrågan. Vattenfall har därför inför samrådsskedet deltagit i de utredningar och presentationer som genomförts. Staden avser att fortsätta med denna samverka även i kommande utrednings- och planskeden.

Förlaget till lokalisering och kravspecifikation som tagits fram för bron har skett i nära samarbete mellan Staden, Sjöfartsverket, Trafikverket och Vattenfall och utgör en god grund för kommande arbeten. Staden kommer även fortsättningsvis att bjuda in till dialog och samverka i den fortsatta processen.

Statens geotekniska institut, SGI, 2016-04-05

SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor så som ras, skred och erosion. SGI har inte granskat frågeställningar rörande grundläggning av byggnader eller markmiljö inkl. radon. SGI anser att den geotekniska undersökning som genomförts för Källstorp 4:3 och 4:4 väl uppfyller de krav som ställs på en fördjupad översiktsplannivå, men understryker att det inte finns någon data för övriga planområdet, något som SGI ser som en brist. SGI understryker vidare att en ny bro kan påverka de hydrologiska

förhållandena vilket i sin tur kan ge upphov till erosion, ras och skred nedströms vilket bör utredas inom ramen för den fördjupade översiktsplanen.

SGL betonar att det i samband med detaljplanering alltid ska utföras bedömning av ras, skred och erosion i enlighet med PBL, vilket bör framgå av ÖP och FÖP. SGL framhåller även att en prövning av markens lämplighet för avsett planändamål, även måste beakta livslängden hos den bebyggelse, anläggning e.d. utifrån förväntade effekter av ett förändrat klimat. Vidare önskar SGL att faktorer utanför planområdet som kan påverka geotekniska säkerhetsfrågor inom planområdet ska beaktas.

Kommentar: Trollhättans Stad har genomfört utredningar för de områden som tydligt varit riskområden. Eftersom det exakta broläget eller brotyp inte är fastställd anser Staden att det är bättre att avvakta med fördjupade studier av stabilitet vid bron eller dess påverkan på strandkanterna i området som helhet. Att detta behöver göras kommer vidare betonas till utställningen av planen. Avvägningen är även att geotekniska undersökningar för övriga områden kommer att genomföras i samband med detaljplanering. Inom FÖP KH har den äldre bebyggelsens stabilitet undersökts vilken ansetts hålla god standard. FÖP KH har tagit hänsyn till ökade regnmängder, medan vattennivån i älven bedöms vara stabil då flödet regleras vid vattenkraftverken vid Vargön och Olidan.

Norra Älvsborgs räddningstjänstförbund, NÄRF, 2016-03-08

NÄRF har inga invändningar mot föreslagen fördjupad översiktsplan. Räddningstjänsten vill framhålla vikten av att rekommendationerna föreslagna i *Riskhanteringsplan – farliga ämnen och farligt gods*, antagen av kommunfullmäktige 2004-01-28, efterlevs i det fortsatta planarbetet.

Kommentar: Trollhättans Stad noterar synpunkterna.

Försvarsmakten, 2016-04-11

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Fyrstads Flygplats AB, 2016-04-12

Yttrandet avser att Trollhättan-Vänersborgs flygplats är av riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 §. Det gäller både flygplatsen, bullerområdet och den hinderfria zonen. Då väg 2015 ansluter till flygplats av riksintresse är även den ett riksintresse för kommunikation. Verksamheten vid Trollhättan-Vänersborgs flygplats är miljöprövad och har tillstånd till miljöfarlig verksamhet med fastställda villkor.

Flygplatsens verksamhet ger influensområden med hänsyn till flyghinder, flygbuller och elektromagnetisk störning. För FÖP KH är det främst hindersituationen som bör beaktas. Restriktioner avser det område som måste vara hinderfritt med hänsyn till in- och utflygning. FÖP KH ligger inom ett område där hinder upp till 86,7 – ca 96 meter över havet kan tillstyrkas, ju längre från flygplatsen desto högre. I planförslaget framgår inte tydligt hur hög etablering som planeras.

Kommentar: Staden är väl medveten om den hinderfria höjden från flygplatsen vilka även beskrivs i FÖP KH under planeringsförutsättningar. Den exakta höjden för bebyggelsen är ännu inte fastställd men kommer respektera flygplatsens krav. Detta kommer stärkas i texten till utställningsskedet av planen.

Skanova, 2016-03-29

TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova) har tagit del av rubricerat ärende och vill meddela att det ej finns något att erinra mot tankar, idéer eller förslag. Inom aktuellt område har Skanova kabel-/kanalisationsanläggningar och om dessa kommer att beröras vid kommande exploateringar/ombyggnader får avgöras i framtida detaljplanearbete.

Kommentar: Trollhättans Stad noterar Skanovas kommentarer.

Naturvårdsverket, 2016-03-04

Naturvårdsverket avstår från att lämna synpunkter i rubricerat ärende.

e. Kommunala nämnder och förvaltningar

Arbets- och socialnämnden, ASN, 2016-04-28

Arbetsmarknads- och socialförvaltningen ser positivt på utvecklingen av nya bostäder i en stadsnära miljö. Planeringen möjliggör för olika grupper att få tillgång till ett attraktivt boende med närhet till service, rekreatiomsområden, cykelvägar och kollektivtrafik. Förvaltningen anser det värdefullt att det planeras för olika boendeformer vilket minskar risken för boendesegregering. Möjligheterna att främja social sammanhållning och trygghet har beaktats i förslaget liksom en strävan att minska biltrafiken inom området. Det är tilltalande att man lyfter in tillgänglighet och skapande av attraktiva mötesplatser även för de som inte bor i området. Det är viktigt vid anläggandet av evenemangsplatsen i Hjulksvarnelund att denna utförs så att störningar för kringliggande bostäder elimineras så långt det är möjligt. Arbetsmarknads- och socialförvaltningen anser att planprogrammet tagit hänsyn till den kulturhistoriska miljön samt beaktat miljöaspekter. Det är viktigt att den sociala konsekvensbeskrivningen även lyfts in i den kommande planprocessen.

Kommentar: Kommunstyrelsen noterar synpunkterna och tackar för samarbete med ASF i fråga om bl.a. den sociala konsekvensbeskrivningen och underlagsmaterial och hoppas att samarbetet fortsätter framöver. I samrådsförslaget har utredning av evenemangsplatsen utgått från att skapa en lokalisering och scenriktning som i största möjliga mån begränsar spridningen av buller till existerande bostäder. I senare planerings- och genomförandeskedan behöver vidare riktlinjer kring hur evenemangsplatsen ska användas utvecklas för att vidare säkra en god levnadsmiljö för närboende.

Kultur- och fritidsnämnden, KFN, 2016-04-27

Kultur- och fritidsförvaltningen (KFF) framhåller att de aktivt har medverkat i det förvaltningsövergripande arbetet med framtagandet av förslaget till Fördjupad översiktsplan för FÖP KH. I förslaget finns fyra identifierade huvudområden som faller inom kultur- och fritidsnämndens ansvarsområde, nämligen evenemangsplatsen, användningsområden för befintlig byggnation på Stridsberg och Biörck, friluftsområdet på Knorren och behov av fritidsaktiviteter med ett utökat befolkningsunderlag.

Utveckling av en evenemangsplats inom den tänkta stadsparken

KFF:s inställning till en lösning enligt förslaget i den Fördjupade översiktsplanen är mycket positiv. Nedmonteringen av den förskolan i stadsparken är helt nödvändig för att öka parkytan och för att evenemangsplatsen ska ha egen rådighet över tider och dagar som används för evenemang utan att utgöra ett hinder för förskolans verksamhet. I första hand handlar detta om att bullerutbredningen från evenemangsplatsen inte skall utgöra ett problem för förskolans verksamhet. För KFF är denna fråga helt avgörande för om en evenemangsplats skall anläggas på platsen eller inte. En eventuell nyetablering av förskola i utredningsområde su1 måste mycket noggrant utredas avseende bullerutbredningen från evenemangsplatsen som behöver ha egen rådighet över tider och dagar då evenemang kan förläggas.

Möjlig användning av befintlig byggnation inom kulturmiljön på Stridsberg

Inom Källstorps industriområde avses flera byggnader bevaras och utvecklas till lokaler för handel, kontor och service. Av särskilt intresse är Martinverket som med sin stora inre volym lämpar sig väl för utvecklandet av stadens idrottsliv, och/eller andra verksamheter inom kultur- och fritidsområdet.

Friluftsområdet Knorren

Knorren är idag ett väl använt, centralt beläget, friluftsområde som lockar invånare till rekreation. Byggnation av bostäder på Knorren kommer innebära en förändrad karaktär för friluftslivet. Med bra planering och byggnation kan friluftaktiviteter fortsättningsvis utövas i området, dock i en förändrad

natur. Viktigast blir tillgången till strandzonen och att denna blir tillgänglig för alla invånare. Vidare att det finns bra gång- och cykelvägar mot centrala staden och västerut förbi kvarteret Gåsen. Detta för att området även fortsättningsvis skall vara ett friluftsområde för hela staden. Att anlägga ett bad i norra delen av Knorren måste utredas noggrant och kommer innebära investeringar i vattenmiljön och årlig drift- och underhållskostnad.

Aktiviteter som kan uppstå till följd av ökad befolkning i området, exempelvis fritidsgård

En viktig komponent i ett stort stadsutvecklingsprojekt som FÖP KH är tillgång till goda och positiva mötesplatser, inte minst för ungdomar. Trollhättans Stad har goda erfarenheter av fritidsgårdsverksamhet i våra stadsdelar och förvaltningen anser att en etablering av en fritidsgård i planområdet är en social investering. Fritidsgårdsverksamheten har medverkat i arbetet med FÖP KH. Ungdomarna har fått ge uttryck för vilka kvaliteter och aktiviteter som var viktiga för dem. Deras bild av området är både grön och urban, den innehåller allt ifrån gemensamma grillplatser, fritidsgård, träningsmöjligheter till mysiga caféer. På västra sidan älven bedriver fritidsgårdsenheten i nuläget verksamhet på Paradisskolan och på Skogshöjdens fritidsanläggning.

Kommentar: KFF deltagande i planarbetet har underlättat arbetet och det är positivt att se att KFN uppskattar förslaget till FÖP KH. Att anlägga sociala mötesplatser inom den nya stadsdelen har lyfts fram som viktigt både i planen och i konsekvensbeskrivningen. Även prioritering av gång- och cykelvägar värnas av samrådsförslaget till FÖP KH. Det gäller även kopplingen till skateparken. Frågor kring utveckling av kulturmiljön på Stridsberg och utveckling av fritidsaktiviteter sker delvis parallellt med planarbetet och i den kommande exploateringsprocessen. Det är positivt att förvaltningen håller sig uppdaterad och ser över sina behov parallellt med utvecklingen av den nya stadsdelen. Under samrådet har utredningsområde för förskola ifrågasatts både i bullersynpunkt och för att förskolan anses ha en god lokalisering i dagläget. Utredningsområde för förskola har delvis därför, och delvis p.g.a. föreslagen flytt av Kungssportsvägen, strukits i utställningsskedet. Till följd av en frekvent förekomst av den rödlistade fladdermusarten dammfladdermus på Knorren har det publika området utmed strandpromenaden utökats något. Naturen kommer utvecklas i linje med artens behov på platsen. Det gäller även för badplatsen. Badplats i norra Knorren är markerat som utredningsområde och kommer vidare utredas i samverkan med KFF. Dialogtillfällena med ungdomar från referensgruppen och ungdomsrådet har varit en förmån för planarbetet. Arbetsformer för att fortsatt se efter

Miljönämnden, MN, 2016-04-06

Miljönämnden bedömer att FÖP KH som helhet kan bidra till att skapa en långsiktigt hållbar stadsdel. Nämnden har sex invändningar mot samrådsförslaget. Först anser MN att Staden i detaljplanarbetet behöver utreda bullereducerande åtgärder för de boende längs Kungssportsvägen och Tunhemsvägen, då trafikflödet kommer öka till följd av den nya bron. Vidare anser MN att utredningsområdet BU1 är mindre lämpligt för bostäder p.g.a. risken för störningar. Även utredningsområde SU1 för förskola anses mindre lämpligt p.g.a. belastningen på fastigheten av trafikbuller, i synnerhet om den nya bron byggs ut för biltrafik. För det fjärde anser MN att det förebyggande arbetet för att minimera störningar från utomhusevenemang på evenemangsplatsen är väldigt viktigt och att försiktighetsåtgärder kan behöva regleras i avtal. Den femte invändningen handlar om att de verksamheter som idag är verksamma på Källstorps industriområde behöver flytta innan nya bostäder tas i anspråk på Knorren. MN fastställer även att det inom planområdet finns ett flertal fladdermusarter som är skyddade enligt habitatdirektivets bilaga 4 och därmed omfattas av ett strikt skydd enligt artskyddsförordningen. I det fortsatta arbetet med FÖP KH anser MN därför att fördjupade utredningar behöver tas fram om huruvida dessa arter kan komma att påverkas av planerad bebyggelse. Vidare anser MN att det skulle vara positivt om bron utformas som en bro för gående, cyklister och kollektivtrafik.

Kommentar: Efter samrådet fattades beslut om att genomföra en buller- och trafikutredning för att vidare utreda bullerspridning och trafikflöden på anslutande vägnät till den nya bron. Utredningen ser även över alternativa vägdragningar för anslutningsvägen av bron. Utifrån utredningens rekommendationer har förslag om flytt av Kungsvägen lagts fram i syfte att begränsa bullerutbredningen mot Hjulksvarn. I och med det nya utredningsområdet för flytt av väg och nybyggnation mellan ny väg och egnahemsområdet har även området BU1 för bostäder och SU1 för förskola strukits från förslaget.

I samrådsförslaget har utredning av evenemangsplatsen utgått från att skapa en lokalisering och scenriktning som i största möjliga mån begränsar spridningen av buller till existerande bostäder. I senare planerings- och genomförandeskedan behöver vidare riktlinjer kring hur evenemangsplatsen ska användas utvecklas för att vidare säkra en god levnadsmiljö för närboende. Detta ligger utanför arbetet med FÖP KH och kommer genomföras av KFF med stöd av MF.

De verksamheter som är omgivningsstörande kommer behöva flytta från verksamhetsområdet på Stridsberg innan området ianspråkats för bostadsändamål. Detta verkställs inom detaljplane- och exploateringsprocessen.

En fladdermusinventering och fördjupad miljökonsekvensbeskrivningen med hänsyn till fladdermusfaunan på Knorren med omnejd har genomförts under sommaren och hösten 2016. Planförslaget har delvis justerats utifrån dammfladdermusens livsmiljö.

I nuläget utreds bron för biltrafik utifrån att utredningsunderlag till planen angett att behov av sådan älvförbindelse uppstår från 2025.

Omsorgsnämnden, ON, 2016-04-27

Omsorgsnämnden ställer sig bakom FÖP KH. I förslaget framgår att närheten till centrum och tillgången till grönområden gör att det är lämpligt att placera ett vård- och omsorgsboende i området. Förslaget innehåller också en skrivning om att det behövs nya typer av boende inom LSS-området och att det är lämpligt att utforma miljöer anpassade för denna grupp.

Kommentar: Omsorgsnämndens synpunkter noteras.

Utbildningsnämnden, UTB, 2016-04-05

Utbildningsförvaltningen anser att det bör finnas god tillgång till förskola både inom den östra samt västra delen av planområdet. Utbildningsförvaltningen ser även behovet av en skola på den västra sidan och att denna med fördel kan vara en skola för de yngre åldrarna. Vad det gäller förskolan Lunnen som enligt förslag ska lokaliseras på annan plats om eventuell evenemangsplats byggs i Folkets Park så anser Utbildningsförvaltningen att förskolan bör kunna ligga inom Stadsparken trots att en evenemangsplats anordnas. Utbildningsförvaltningen ser samnyttjans effekter med att på dagtid kunna bedriva förskola i området och att detta inte bör hindra andra event som ska hållas inom parken.

Utbildning och förskola är av avgörande betydelse i planering av en ny stadsdel och kräver därför att bli representerad i arbetsgruppen för planen. I centrala staden finns ett behov av ny grundskola och det understryks ytterligare i den föreslagna nya stadsdelen. I övrigt är det viktigt att beakta behovet av utemiljöer för förskola och skola, särskilt då det i planen anges att sådan verksamhet placeras i bottenvåning i bostadshus. Det är att föredra att en eller flera tomter anvisas till förskola och skola.

Kommentar: Samrådsförslaget till FÖP KH ger utrymme för flexibel förskola och skola F-3 på Knorren utifrån dialog med utbildningsförvaltningen. På Knorren finns god potential till lokalisering intill goda utemiljöer och i nära anslutning till kollektivtrafik och övrig service.

Till följd av den Buller- och trafikutredning som genomförts under bearbetningsfasen av samrådet har förslag lagts fram om flytt av Kungsportsvägen västerut. Därmed anses inte förskolan längre vara lämplig enligt det utredningsområde som angavs i samrådsförslaget till FÖP. Utredning av alternativ lokalisering till förskolan Lunnen bör påbörjas inom kort.

UTB är nu representerade i arbetsgruppen för FÖP KH.

Stadsbyggnadsförvaltningen, SBF, 2016-04-29

Stadsbyggnadsförvaltningen har översänt ett yttrande för FÖP KH till kommunstyrelsen i punktform. Svar på frågor och/eller förslag redovisas under respektive punkt.

- a) Stadsbyggnadsförvaltningen ser positivt på att FÖP KH innebär att mark tillgängliggörs för bostäder, att förorenad mark saneras, att älvkantsförstärkning genomförs samt att en ny, efterlängtat cykelförbindelse över älven byggs.
Kommentar: KSF ser glädjande på att SBF ser positivt på planen. Samverkan med SBF är viktig då SBF i stor utsträckning tar över FÖP KH för detaljplanering och projektering.
- b) Kapitlet *Utbyggnadsstrategi* (s. 80-85) beskriver på ett bra sätt viktiga strategiska delar för att stärka förutsättningarna för att nå de mål och strategier som finns för FÖP KH. SBF instämmer i att det är viktigt att bygga in förutsättningar för, och uppmuntra, hållbara färdmedelsval och en hållbar livsstil i ett tidigt skede av stadsdelens utbyggnad. För att driva processen framåt tror vi att markanvisningspolicyn kan bidra till en bra process och ett bra resultat.
Kommentar: Utbyggnadsstrategin är ett viktigt avsnitt som beskriver genomförandeprocessen av FÖP KH. Hållbarhetsfrågor behöver tidigt beskrivas och utvecklas för att ge förutsättningar för mer hållbara livsstilar när vi bygger nytt. KSF verkar för att markanvisningspolicy, kvalitets- och gestaltungsprogram m.m. tillsammans ska bidra till att stärka hållbarhetsaspekterna i FÖP KH.
- c) Bra med tydlig ansvarsfördelning i kapitlen *Framtida mark- och vattenanvändning*, *Utbyggnadsstrategi*, *Konsekvenser*. FÖP KH beskriver på detta sätt tydligt vad som ska tas upp i detaljplaneskedet o.d. SBF uppmuntrar en aktivitetslista där ansvar och tidplan tydligare förklaras, för att kunna planera sin verksamhet på ett bättre sätt.
Kommentar: En projekt- och aktivitetslista kommer att presenteras i samband med antagandehandlingen av FÖP KH.
- d) FÖP KH förhåller sig till kulturmiljöprogrammet som inte är antaget. Kulturmiljöprogrammet måste antas innan det kan användas som planeringsunderlag.
Kommentar: Hänvisningen till kulturmiljöprogrammets remissversion tas bort till utställningsskedet. En beskrivning av kulturhistoriska inventeringar gjorda under 2015 tillförs istället FÖP KH. Ställningstaganden kring kulturmiljöernas utveckling behandlas inom ramen för FÖP KH.
- e) Det är svårt att genom bildmaterialet tolka vilken höjd husen i Knorren och Hjulqvarnelund kommer få. Byggnadernas skala behöver förtydligas innan FÖP KH antas för att den ska fungera som ett bra planeringsunderlag.
Kommentar: Efter vidare diskussioner med SBF har fastställts att exakta byggnadshöjder med fördel fastställs i senare gestaltungsprogram och detaljplaneringsskede. Beskrivning av ungefärliga höjder och exploateringsgrad förtydligas i till utställningsskedet.
- f) Stadsbyggnadsförvaltningen undrar hur GC-vägen längs Vänersborgsvägen (IU1) är tänkt vid Vänersborgsvägens bro över järnvägen. Bilvägen är för smal för att kunna inrymma även GC-väg på dess östra sida. Detta behöver utredas ytterligare.

- Kommentar:** KSF noterar synpunkten och bearbetar beskrivningen till utställningsskedet.
- g) SBF uppfattar att syftet med den nya bron är att avlasta övriga broar och fördela trafikbelastningen. Huvudstråket genom Knorren och Hjulksvarnelund kommer förmodligen få en genomfartskaraktär till/från exempelvis Björndalen, Källstorp, norra Strömslund samt Lärketorpet, när området är utbyggt. Huvudstråkets utformning är viktig, då den ska klara av en hög trafikbelastning men även ha höga stadsmässiga kvaliteter. Det är viktigt att man i FÖP KH dimensionerar huvudstråket för bl.a. busshållplatser, samt att man i vidare planering ser till att bostäder och dyl. inte får bullerstörningar. Troligtvis kommer det krävas att kvarteren vid huvudstråket är slutna.
- Kommentar:** KSF vill understryka att det är av största vikt att huvudstråket utformas till en stadsgata för att inte få en trafikdominerad karaktär. Bebyggelsens utformning är avgörande för att skapa en trivsamt boendemiljö. Vikten av att hantera exempelvis buller kommer att definieras i markanvisnings- och detaljplaneringsskede och regleras tydligt genom PBL. Även detaljstudering av busshållplatsutformning kommer bli en del av huvudstråkets detaljplanering, gestaltning och projektering. Dessa frågor behöver nog utredas och gestaltas av SBF.
- h) Den nya bron kommer resultera i en problematisk bullersituation för befintliga bostäder längs Kungsportsvägen. Bullerreducerande åtgärder behöver ses över, i form av exempelvis vegetation. Det är viktigt att dessa åtgärder inte skärmar av och på så sätt minskar gatans stadsmässighet. Det kan även behövas stabiliserande åtgärder för att se till att ingen fastighet drabbas av sättningar e.d. Trafiksituationen, med fokus på buller- och stabilitetsfrågor, behöver därför utredas med anledning av den nya bron innan FÖP KH kan antas.
- Kommentar:** Efter samrådet fattades beslut om att genomföra en buller- och trafikutredning som vidare utreder bullerspridning och trafikflöden på anslutande vägnät till den nya bron, samt ser över alternativa vägdragningar för anslutningsvägen av bron. utifrån utredningsresultatet har ett utredningsområde för flytt av Kungsportsväg samt byggnation mellan Kungsportsvägen och Hjulksvarn egnahemsområde presenterats i utställningsförslaget till FÖP KH. Stabiliserande åtgärder utreds vidare i kommande detaljplanerings- och projekteringsskeden.
- i) Stadsbyggnadsförvaltningen tror att det kan bli svårt att klara av att den nya bron står klar 2022. Målsättningen är att bron ska stå färdig innan inflyttning i den nya stadsdelen sker, samt att inflyttning ska ske så snart som möjligt. För att klara av tidplanen måste arbetet med den nya bron starta direkt när FÖP KH har antagits.
- Kommentar:** Tidplanen för FÖP KH förutsätter att arbetet med att bygga ut den nya stadsdelen påbörjas omgående efter antagande av FÖP KH. Markföroreningar, komplicerade detaljplane-processer och brobyggnation är några av de faktorer som bidrar till planområdets komplexitet att planera och bygga ut. SBF deltar med flera representanter i den arbetsgrupp som utformat samrådsförslaget till FÖP KH och har varit med att utforma tidplan och uppskatta tidsåtgång både i hänseende till budgetarbete och till projektering. Medel för projektering av den nya bron finns under 2017 och 2018. Efter fortsatta diskussioner med SBF fastställs en bibehållen tidplan för brobyggnation. Utbyggnad av bostäder, kontor och bro kommer ske parallellt.
- j) Stadsbyggnadsförvaltningen ser förutsättningar för att den nya bron resulterar i att man tar bort ett av Klaffbrons körfält för bil, för att prioritera gång- och cykeltrafiken.
- Kommentar:** Det är positivt att SBF ser förutsättningar för att FÖP KH är genomförbart i detta hänseende, då det anses centralt för den övergripande trafikutvecklingen.
- k) Vid den östra strandpromenaden (P2) kan det bli svårt att rymma fler aktiva platser eftersom området begränsas av industrispåret.
- Kommentar:** Relationen mellan den östra strandpromenaden och intilliggande park- och campingområden är viktig. Industrispåret medför att aktiviteter snarare lokaliseras öster om spåret

än utmed vattnet. Vissa mindre, eller vattenbaserade, aktiva platser finns redan utmed stråket och kan förhoppningsvis utvecklas vidare.

- l) Vid översvämning finns det risk för instängt område söder om Vårviksrandellen. Det är därför viktigt att i detaljplaneskedet utreda hur dagvattenhantering för detta område ska ske. Förslagsvis kan den ske genom öppna dagvattensystem.
Kommentar: Planförslaget till FÖP KH understryker vikten av dagvattenhantering, i synnerhet i planområdets västra och nordvästra del. Öppna dagvattenlösningar ligger i linje med planförslaget. Det är SBF som kommer driva arbetet med detaljplaneringen och råder därmed över omnämnt arbete.
- m) Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det kan bli svårt och kostsamt att tekniskt lösa en kanal i Kvarteret Kanalen på grund av den rörliga vattennivån i Göta älv. Ur denna aspekt är det lättare att skapa andra former av öppna dagvattensystem.
Kommentar: Förslaget med en kanal genom området finns illustrerat i FÖP KH:s exploateringsstudie och syftade till att hantera dagvattenfrågan i de områden som riskerar att översvämmas vid kraftiga regn, samt för att hantera den på sina ställen sankta marken i området. FÖP KH är tydlig med att förslaget om en kanal bara är ett exempel på arkitektonisk utformning och inget förslag i FÖP:en. Istället är det frågan om öppna dagvattensystem som gör sig tydlig i förslaget. Frågan kommer hanteras inom ramen för detaljplaneprocessen vilken drivs av SBF.
- n) Samtida utbyggnad av fjärrvärme och eventuell breddning av tunneln söder om Stridsberg & Biörck är fördelaktigt.
Kommentar: FÖP KH föreslår ingen breddning av tunneln söder om Stridsberg och Biörck, då den anses få en sekundär betydelse efter byggnation av ny bro. Däremot behöver trygghetsfrågor hanteras vilket med fördel kan lyftas fram i samband med en sådan utbyggnad, om den dras på angiven plats.
- o) Evenemangsplats behöver stå färdig i ett tidigt skede eftersom det nya Drottningtorget inte kommer inrymma en sådan funktion
Kommentar: Enligt samtal med SBF finns förhoppningar om byggnation av evenemangsplats redan 2018. Upprättande av arbetsgrupp för stadspark och evenemangsplats mellan SBF, KFF och MF uppmuntras omgående.
- p) Skillnaden mellan de organisatoriska etapperna och utbyggnadsetapperna behöver förtydligas.
Kommentar: Synpunkten noteras och justeras till utställningsskedet.

f. Politiska partier

Moderaterna, M, 2016-04-29

Moderaterna ser mycket positivt på att få till en ny stadsdel i området för Knorren och Hjulksvarnelund. Antalet tillkommande bostäder bör vara högt, så att kostnader som kommer av sanering och bevarande av industrimiljön kan fördelas så brett som möjligt. Karaktären som de gamla industribyggnaderna ger skall bevaras och rustas upp så att området har kvar sin historia i kombination av nya byggnader. På detta sätt får området en själ och historia som är värd att berätta och föra vidare.

Moderaterna anser att om man finner att en bro mellan Knorren och Hjulksvarnelund är det bästa alternativet, skall den vara avsedd för gång, cykel, kollektivtrafik och bil. M anser vidare att anslutningen på östra sidan skall dras norrut mot Stallbacka industriområde, alternativt till Grundbergsvägen. Moderaterna bedömer det direkt olämpligt med en direktanslutning mot Kungsportsvägen, eftersom bostadsområdet kommer att uppleva störningar i form av kraftigt ökad trafik och risk för höga ljudnivåer för boende på Hjulksvarnsområdet. Cyklister och gående skall prioriteras på så sätt att det går enkelt att ta sig till resecentrum.

M anser att Staden bör titta på ett alternativ med tunnel och ta fram en kalkyl för detta, eftersom trafikflöden med stor sannolikhet kommer växa över tiden. Det skulle då vara möjligt att ha ett alternativt användande av marken som annars tas i anspråk för broalternativet. Dessutom skulle ett tunnelalternativ kunna öppna för utveckling av fler bostäder på östra sidan av älven. I samband med ny trafikdragning bör kompletterande åtgärder utföras på Kungsportsvägen så att den avlastas och kan mer få en karaktär av kvartersgata.

Moderaterna anser att förslaget med att ha hög tillgänglighet till vattenmiljön och grönområden är bra och ser det som en potential för hela Staden.

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulksvarns egnahemsområde.

KSF noterar att moderaterna vill se en hög exploateringsgrad i området. Exakt exploateringsgrad kommer fastställas i senare planerings- och exploateringskedan. Till utställningsskedet uppskattas förslaget innebära mellan 1500 och 1800 bostäder på Knorren, och ett antal byggrätter även i Hjulksvarnelund och utmed nya Kungsportsvägen.

Ambitionen i samrådsförslaget är att bevara större delen av kulturmiljön på Källstorps industriområde, något som vidare betonas vara av vikt i hänseende till riksintresset för kulturmiljövård enligt den kulturhistoriska förstudie som tagits fram under hösten 2016. Bron planeras, precis som yttrandet förespråkar, för alla trafikslag.

I utredningen *Trollhättan – en ny central älvförbindelse* från 1991 behandlas även ett tunnelalternativ under älven. Av materialet framgår att det södra alternativet, trots den korta sträckningen, utgår eftersom kanalen är djup i den passagen samtidigt som vattnet är strömt. Ramperna till och från tunneln skulle därmed bli väldigt långa samtidigt som gående och cyklister, som uppmärksammas i dagens planering, inte kan nyttja kopplingen. Även i ÖP 2013 fastställs att tunnel inte är något alternativ till följd av kanalens djup. Det har under samrådet av FÖP KH inkommit förslag på tunnelalternativ som inte skulle följa älvfårans botten. Till detta kan idag noteras att det förutom tekniska komplikationer även skulle få stora konsekvenser i relation till att Vattenfall äger kraften på älven och riksintresset för kommunikationer äger rätten till ett djup i Trafikkanalen om 7 meter. Lösningar som därmed skulle

innebära att en tunnel inte lokaliseras till älvens botten är därmed svåra att implementera eftersom kompensationen i form av t.ex. bortsprängd massa på botten eller kanterna av kanalen skulle bli orimligt stora för att kompensera kraftbortfallet. ÖP 2013:s *stadsbyggnadsprinciper* understryker att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras, något som betonats som viktigt från flera olika målgrupper under arbetet med FÖP KH. Att bygga en tunnel skulle utesluta gång- och cykeltrafik på den nya kopplingen och älvens djup skulle medföra långa ramper in och ut genom tunneln vilket sammantaget både skulle motverka planens syften och strida mot Stadens översiktsplan.

Miljöpartiet, 2016-04-24

Miljöpartiet vill genom sitt yttrande betona vikten av att bevara naturen utmed stränderna och på norra Knorren, att värna om kulturmiljön, bygga för hela Trollhättans befolkning, bygga innovativt och miljövänligt samt begränsa exploateringsgraden till 1500 bostäder om max 7-8 våningar. Yttrandet vill även att djupare studier av trafik från bron genomförs och att medel för sanering söks om möjligt.

Miljöpartiet anser att stränderna på norra Knorren ska lämnas orörda eftersom det finns ett rikt fågelliv där. Det är av yttersta vikt att exploateringen inte sker på bekostnad av det rika djurlivet. Norra området borde skyddas från exploatering helt och hållet.

Miljöpartiet betonar att industrialismens utveckling är en stor del av Trollhättans kulturhistoria och byggnader från Stridsberg och Björk utgör en viktig del av stadens industrihistoria. Knorren bör enligt yttrande utvecklas som Innovatum. Byggnader bör renoveras och hyras ut som kontors och affärslokaler, stadsmuseum och publika verksamheter. Miljöpartiet ser gärna att Martinverket, Filfabriken och Kontoret bevaras och upprustas för framtida generationer.

Blandade bostäder är ett viktigt verktyg för integration. Bostäderna i området behöver bestå av både hyresrätter, hus och bostadsrätter. Hyresrätter måste byggas så att kostnaderna hålls nere och så att hyrorna blir överkomliga för invånare med lägre inkomster.

Nybyggnation innebär nya möjligheter att bygga miljövänligt och hållbart. MP förespråkar innovation och klimatsmart byggande, solceller, passivhus, takodling, växthus på tak, stadsnära odling. Att utnyttja avloppsvatten för uppvärmning och att producera egen el skulle vara önskvärt. Delar av Knorren och Hjulksvarnelund bör byggas ut med trähus.

MP frågar om brons dragning då animationsbilden inte stämmer överens med plankartan. Det saknas analyser och konsekvensbeskrivningar för det ökade trafikflödet och för boende i Egna Hem. MP vill ha en prioritering av gång och cykeltrafik på bron. MP anser att det hade varit mer logistiskt att ha stadsdelen i Hjulksvarnelund. Den olja som läcker ut från det gamla industriområdet kan vid höga vattenstånd p.g.a. klimatuppvärmningen bli ett problem. MP efterfrågar statsbidrag för en grundlig sanering av Källstorp.

Kommentar: Strandpromenaden och den norra delen av Knorren är de delar som, tillsammans med skogspartiet centralt på Knorren, behåller mest av den naturliga karaktären. Norra delen är viktig för fågellivet och strandkanterna vid Knorren utgör livsmiljö för den rödlistade dammfladder-musen. Lokaliseringen av bebyggelsen har i delvis dragits tillbaka från östra Knorren i utställningsskedet. Naturvärdesinventeringen har legat till grund för bebyggelsestrukturen på Knorren.

Planförslaget anger en ambition om att bevara och utveckla kulturmiljön på platsen med arbetsplatser och viss handel. Exploateringsgraden på Knorren är satt till mellan 1500 – 1800 bostäder, medan mer exakta antal och byggnadshöjder kommer fastställas i kommande gestaltningsprogram och detaljplaner.

Syftet med sanering och stabilisering av mark är, förutom att uppnå känslig markanvändning och säkra området för boende, besökare och verksamma, även att hindra spridning av miljöfarliga ämnen. Det även om vattennivån i älven är relativt stabil över tid då slussarna i norr och söder reglerar vattennivån i älven. Statliga bidrag för sanering av förorenad mark för bostadsbyggnation kommer att sökas i senare planeringskede. Det arbetet kommer att drivas av mark- och exploateringsenheten på KSF.

Vänsterpartiet, 2016-04-29

Vänsterpartiets yttrande avser ytterst att ge förslag för att stärka planförslaget från hållbarhetssynpunkt, och skapa förutsättningar för ett jämlikt, demokratiskt och ekologiskt hållbart samhälle. Vänsterpartiet anser att Trollhättan skall vara världsledande i att ställa om till ett hållbart samhälle. Det skall inte läggas oproportionerligt stora resurser på enbart de centrala delarna av staden då det leder till att andra delar av staden blir nedprioriterade. Vänsterpartiet ställer sig bakom att staden höjer ambitionen gällande antalet bostäder i detta område, och är positiva till högre byggnader. Förtätning av staden passar i detta område, nära centrum och kommunikationer öppnar upp för möjligheten att bygga en socialt och ekologiskt hållbar stadsdel. Vänsterpartiet ställer sig positiva till att riva Martinverket och bygga ett högre hus där, i likhet med kvarteret Mars upp till 18 våningar. Minst 1/3 av bostäderna ska vara hyresrätter, som får en lägre kostnad vid markanvisning, som om möjligt byggs med hyrestak. Ett kommunalt byggbolag kan hålla nere byggkostnaderna. Vänsterpartiet är även öppna för en social kvot av hyresrätterna, d.v.s. att även ekonomiskt svagare grupper skall få bo där. Förslagsvis administrerat av en kommunal bostadsförmedling.

Stadsdelen ska enligt Vänsterpartiet utformas för miljövänliga transporter. Hyresgäster eller bostadsrättsinnehavare ska inte behöva betala för parkering via hyra eller avgift oavsett om de har bil eller inte. Boende ska alltså kunna välja bort kostnaderna för en bil för att ge fler råd att bo i området. Den som vill ha bil skall stå för hela kostnaden. I området hålls antalet parkeringar på markplan nere, en låg parkeringskvot motiveras av närhet till andra kommunikationer. Bostadsrätter kommer erbjuda parkering, men då under mark. Ett parkeringshus i kommunal regi byggs på området där boende i området kan hyra en parkering och där det finns tillgång till bilpool. Det ska finnas tillgång på biobränslen och laddstolpar för elbilar.

Stadsplaneringen skall främja livsstilar utan bil där cyklandet ska öka genom investeringar i cykelinfrastruktur. Den nya bron ska enbart vara för kollektivtrafik samt GC-trafik. GC-vägar skall vara fokus i planeringen. Även lättillgängliga och säkra utrymmen för cykelparkering, gärna med verkstad, laddstationer samt luftpumpar ska finnas. GC-vägar ska underhållas så att dessa har sommarväglag under stora delar av året.

Vänsterpartiet är positivt till evenemangsparken under förutsättning att den är öppen för allmänheten och en enklare kommunal badplats, men motsätter sig övriga kostsamma satsningar i området som ny temalekplats eller broar mellan öarna i kanalen etc. För allmänheten och boende är närheten till älven och naturen gott nog. Knorren ska vara så orört som möjligt och behålla den fria naturen med goda möjligheter till stadsodling.

Ett stadsdelscentrum hade varit positivt i gamla Stridsberg men kan vara svårt att uppnå gällande handel då övriga partier envisats med att öka handelsytan på Överby. Har centrum svårt att "leva" så kommer ett stadsdelscentra ha det ännu svårare. Därför anser Vänsterpartiet att lokalerna främst skall användas till offentlig verksamhet, service och mötesplatser. Ändra placeringen på förskolan vid Kungsvägen så den inte ligger så nära korsningen.

Vänsterpartiet vill att det byggs klimatsmarta bostäder, att befintliga byggnader energieffektiviseras och att husen först och främst byggs i trä. Husen skall vara energieffektiva och skall kunna producera solenergi, med exempelvis småskalig energiproduktion och förändra ägande- och produktionsstrukturen så att framtidens energikonsumenter samtidigt är framtidens energiproducenter. När det gäller lokal elproduktion lämpar sig stadsdelen först och främst för solceller. Staden bör sträva om att 100 % förnybar energiförsörjning i stadsdelen. Uppvärmning via fjärrvärme. Dagvattnet hanteras och renas så att vi skyddar vattnet i kanalen. Planera in centrala och tillgängliga sopstationer. Avfall bearbetas till metangas.

Kommentarer: Vänsterpartiet lyfter fram ett ambitiöst och sakligt yttrande på samrådsförslaget. Det är positivt att Vänsterpartiet delar samrådsförslagens ambition om en hög exploateringsgrad. Dock finns en ambition om att bevara och restaurera Martinverket, i motsats till att bygga bostäder där. Trollhättans Stad har efter samrådet fattat beslut om att genomföra en *kulturhistorisk förstudie* av planförslagets påverkan på riksintresset för kulturmiljövård. Planförslaget betonar med anledning av rekommendationerna i den kulturhistoriska förstudien vidare vikten av det mekaniska verkstadsmönstret som helhet, och därmed även Martinverket, för riksintresset för kulturmiljövården. Därmed har området för kontor, handel och service utökats och inbegriper nu hela gårdsplanen mellan den gamla kontorsbyggnaden och Martinverket. Området ligger intill den främsta knutpunkten för service, handel och kommunikationer som utpekats på området. Planförslaget bygger på målbilden "den nära staden" som prioriterar ett enkelt vardagsliv för boende, besökare och verksamma. Betoning ligger på service och kontor även om utrymme finns för handel. Den nu högre exploateringsgraden och det tydligt centrerande stråket genom området innebär större potential för mindre handelsverksamheter att kunna etablera sig på platsen. Planförslagets målbild talar även om att prioritera gående, cyklister och kollektivtrafik, vilket ligger i linje med flera av Vänsterpartiets synpunkter kring hållbara stadsstrukturer. De utredningar som hittills tagits fram pekar på ett behov av en ny bro även för biltrafik, något Staden hoppas kommer ge möjligheter att skapa goda gång- och cykelstråk både på den nya bron och på Klaffbron som kommer avlastas något i och med den nya älvförbindelsen.

Yttrandet talar mycket om miljövänligt byggande, organisering av parkering, ägandeformer samt styrmedel. Dessa delar kommer vidare regleras och justeras i senare detaljplan- och exploateringsskeden. Att det ska bli en blandning av hyresrätter och bostadsrätter i området framhålls tydligt av planförslaget och dess målbilder. Frågor om anpassade hyresnivåer kommer även det in i senare planerings- och exploateringsskeden.

Evenemangsplatsen är en del av Stadsparken och ska vara öppen för allmänheten. Den kommer att utformas så att den vid särskilda tillfällen går att stänga av för betalarrangemang, men att den vid flertalet tillfällen upplevs som öppen och tillgänglig. Stadsparken byggs som ett grönt vardagsrum för hela Trollhättan. Angående anläggning av temalekplatser e.d. kommer dessa i stor utsträckning vara del av exploateringsbudget på området, och därmed inte utgöra någon utgift för skattekollektivet. Dock anses det viktigt i FÖP KH att tillskapa miljöer som bjuder in till rekreation för hela stadens invånare. Broarna mellan kanalöarna är inte en del av planområdet för Knorren och Hjulksvarnelund och kan därmed inte kommenteras här.

En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulksvarns egnahemsområde. Förskolan Lunnen kommer därmed behöva omlokaliseras.

Centerpartiet, C, 2016-05-01

Centerpartiet anser att samrådsförslaget till FÖP KH är välarbetat och intressant. En utredning behöver dock göras avseende trafikbuller och lämpliga åtgärder för närboende. Det bör också utredas alternativa vägsträckningar, t.ex. genom att vägen dras via Grundbergsvägen ut mot E45:an.

C saknar en djupare analys av konsekvenserna för turistbåtarna i älven. Frågor ställs om huruvida segelbåtarna kommer att få stanna vid både Hjulksvarnsbron, Järnvägsbron, Klaffbron och Olidebron och hur långa öppningstider bron kommer få under sommartid om turistbåtarna ska hinna förbi både Järnvägs- och Hjulksvarnsbron. En oro lyfts fram för att båtturisterna kan välja bort Göta älv.

C anser att det är viktigt att barnperspektivet genomsyrar både planering och genomförande och tycker det är viktigt att ta höjd för kommande behov av förskola och skola. Redan nu är det ont om skollokaler i centrala skolområdet. Det är rimligt att anta att elever i alla åldrar kommer att bo i stadsdelen och anser att det är snålt tilltaget med en skola endast upp till årskurs 3.

C vill att möjligheterna att bygga ett eller ett par riktigt höga hus i området utreds, då det ger större möjligheter att bevara mer grönområden. Bostadsområden bör utformas för att bevara så stor del av gröntorna som möjligt, och C uppskattar att FÖP KH bevarat stora delar av grönområdena. C föreslår FÖP KH att inspireras av det gröna förslaget med trädgårdsliknande inslag till utformning av Drottningtorget i planeringen av Stadsparken.

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulksvarns egnahemsområde. Förskolan Lunnan kommer därmed behöva omlokaliseras.

Skillnaden i restid för fritidsbåtar genom Trollhättan med eller utan ny öppningsbar bro bedöms som liten. Idag är det järnvägsbron som är den långsammaste bron att öppna och stänga – och med ett väl koordinerat system för öppning och stängning av broarna i Trollhättan bedöms därmed restidsskillnaden vid de tillfällen som mötande turistbåtar i södergående riktning vid den nya bron och nordgående riktning vid järnvägsbron inte bli mer än ett fåtal minuter. Kommande projekterings- och planeringsskede av bron kommer vidare utreda konsekvenserna för turistsjöfarten. I nuläget inväntar Staden beslut om ny nationell transportplan vilken kommer fastställa framtiden för Vänersjöfarten. I samband med det beslutet kommer även ett övergripande arbete med samordning av broöppningar utmed Göta älv mellan Kattegatt och Väneren att genomföras.

Lokaler för skola och förskola är preciserat utifrån de behov som UTB angett för området utifrån föreslagna exploateringsgrader. Justeringar av förslaget är möjligt om UTB förändrar sina prognoser för behov av förskole- eller skolplatser. Lämpliga områden för utveckling av förskole- och skollokaler pekas ut i FÖP KH medan exakt lokalisering fastställs i senare detaljplaneskede.

Den exploateringsstudie som tagits fram till samrådsförslaget till FÖP KH inkluderar några byggnader på upp till 17 våningar. 17 våningar ligger nära de begränsningar som finns för byggnation i området med hänsyn till flygplatsens hinderfria område. Exakta höjder på bebyggelsen kommer fastställas i senare detaljplaneskede.

Utformning av stadsparken kommer att bearbetas vidare i senare planeringsskeden och anger redan idag betoning på att komplettera med plantering.

Liberalerna, L, 2016-05-03

Liberalerna ställer sig positiva till samrådsförslaget då planen bidrar till förtätning och ger uttryck för stadsmässighet. Därmed ges förutsättningar för minskat behov av transporter och mindre tryck på miljön med oförändrad eller ökad befolkning. L utgår från nuvarande mål om att växa till 70 000

invånare, men förutser också en ökad befolkning bortom det. Då planen avser bostäder och en ny broförbindelse måste en längre tidshorisont än något decennium ingå i förutsättningarna. Liberalerna instämmer i huvudsak i FÖP KH:s hållbarhetsdimensioner.

L anser att utredningsområdet *Förskola och skola* är för översiktligt behandlat och att skola för högre årskurser bör läggas in och att kopplingen till utbildningsnämndens prognoser stärks. Det är positivt om lokalerna, i enlighet med planen, är flexibla över tid mellan användningarna skola och förskola samt lokaliseras till bottenplan av flerbostadshus eller andra integrerade lösningar. L instämmer i att en integration av äldreboende och LSS-boende i västra FÖP KH medverkar till att uppnå en ur vår synpunkt önskvärd blandning av åldrar och sociala strukturer. L anser däremot inte att samrådsförslaget betonar vikten av handel, service och kontor i stadsdelen tillräckligt, då det främst betonar vardagsfunktioner. Detta bör poängteras mer i det fortsatta arbetet. Mer behöver även göras för att beskrivna utvecklingspotential av verksamheter med föreningsliv och nöjesliv på den västra sidan. Betydligt mer bör göras för att förbereda för behov av ytterligare sanering och möjlig användning av de äldre fabriksbyggnaderna Stridsberg & Biörck.

L upprepar ståndpunkten att det inte är Stadens uppgift att verka för att ägande av fordon i framtiden främst ska ske "i kollektiv ägandeform" och ställer sig positiva till förslaget om broförbindelse. Utredning om lämplig lokalisering med hänsyn till buller och annan påverkan, samt lämplig trafikavveckling, är dock ännu bristfällig. Fördjupat övervägande erfordras om var broförbindelsens anknytning till Kungsportsvägen bör ske. En ombyggnad av såväl Grundbergsvägen, Fabriksvägen över Södra Hamnvägen som Kungsportsvägen bör studeras i syfte att finna bästa möjliga lösning för de boende utmed Kungsportsvägen. Härutöver bör hänsyn tas till behovet av en breddning av tunneln i Kungsporten. Om anslutningen mellan broförbindelsen och Kungsportsvägen ändå blir vid något av de lägen som förutses i översiktsplanen kan den med fördel utgöras av en ljusreglerad korsning såsom föreslagits. Hänsyn i pågående arbete med en plan för bilparkering och parkeringsavgifter bör tas för att tillgodose boendes och besökares behov av fordonsparkering. Att förutse ett minskat behov är riskabelt.

Det unika med FÖP KH är närheten till befintlig stadsbebyggelse och vattendragen. L vill särskilt lyfta fram den biologiska mångfalden. L ställer sig även ur miljösynpunkt positiva till förtätning av Trollhättan i stort och den täthet som planeras för i FÖP KH.

Kommentar: FÖP KH utgår från den tidshorisont som Staden utgått från i ÖP 2013 och efterföljande strategiska dokument, vilken är 2030. Lokaler för skola och förskola är preciserat utifrån de behov som UTB angett för området utifrån föreslagna exploateringsgrader. Justeringar av förslaget är möjligt om UTB förändrar sina prognoser för behov av förskole- eller skolplatser. FÖP KH har antagit en flexibel hållning till utbyggnad av handel, service och kontor där planen ger stort utrymme för etableringar över tid. Sanering och stabilisering av området är en förutsättning för planens genomförande och drivs aktivt av Staden. En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro i Hjulksvarn. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulksvarns egnahemsområde. Prioriteringar i vägnätet, med fokus på gång-, cykel- och kollektivtrafik, motiveras av målsättningar fastställda i Trollhättans Stads översiktsplan och trafikstrategi där andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka.

g. Grannkommuner

Ale kommun, 2016-04-07

Ale kommun ställer sig positiv till planförslaget som möjliggör en utveckling av Trollhättan med fler invånare och arbetstillfällen. Den utvecklingen bidrar till ett starkare stråk längs Göta älv som Ale kommun är en del av. En bebyggelseutveckling i anslutning till stadens centrala delar och resecentrum kan även bidra positivt till underlag för den regionala kollektivtrafiken.

Kommentar: Trollhättans Stad ser glädjande på att Ale kommun är positiva till Stadens utveckling och håller med om att ett stärkt stråk längs Göta älv är en gemensam strävan.

Uddevalla kommun, 2016-0315

Uddevalla kommun bedömer att förslaget inte påverkar kommunen och lämnar förslaget utan erinran.

h. Kommunala råd m.fl.

Folkhälsorådet, FHR, 2016-04-25

Folkhälsorådet ser positivt på den fördjupade översiktsplanen där de sociala konsekvenserna av planen lyfts fram och beaktats i dialog. Särskilt positivt är beaktandet av barns och ungdomars perspektiv. De workshops som hölls med barn och unga i olika sammanhang är viktiga då barn och ungdomar är svåra att få med i dialoger om inte särskilda insatser likt dessa görs. I den fördjupade översiktsplanen ges bra förutsättningar för att uppmuntra gång-, cykel- och kollektivtrafik i större utsträckning, vilket bidrar till att människor kan röra sig på mer lika villkor jämfört med dagens situation där bilen tillåts dominera rummet på många platser. Det blir ett säkrare trafikrum där man som både gammal och ung lätt kan röra sig. Vidare finns stora hälsoaspekter kopplade till resande med gång och cykel i förhållande till bil. Mer motion, frisk luft och mindre buller är ett direkt resultat av att fler väljer cykeln i stället för motordrivna fordon. Även ur ett jämställdhetsperspektiv är detta viktigt då kvinnor använder kollektivtrafik i högre grad än män.

Folkhälsorådet ser positivt på att det planeras för naturområden och andra offentliga rum vilket ger fler möjlighet att använda området än de som bor där. Om området skall fungera som offentlig resurs ur social synvinkel är det viktigt att människor utifrån kan ta sig dit och känna att områdets platser och resurser också är till för dem.

Det är viktigt att skapa bostäder med blandade upplåtelseformer för att ge förutsättningar för en mer jämlik hälsa. Folkhälsorådet ser gärna att det görs en översyn av möjligheterna att reglera hyresnivåer vid genomförande av planen.

Folkhälsorådet förespråkar att det i planområdet ska finnas platser och verksamheter tillgängliga både under dagtid och på kvällstid samt att det finns något för alla åldrar. Platser som är mer mångfunktionella och flexibla kan ses som stora kvalitéer ur ett socialt perspektiv. Ur trygghetssynpunkt är ögon i parken lika viktigt som ögon på gatan d.v.s. det är positivt då det är fler människor i rörelse och den sociala kontrollen ökar.

Kommentar: Det är positivt att Folkhälsorådet ställer sig bakom förslaget till fördjupad översiktsplan. Hälsoaspekterna av planeringen är centrala för att skapa en hållbar stadsplanering likväl som för att ge förutsättningar för ett effektivt folkhälsoarbete. Precis som yttrandet säger så har gång-, cykel och kollektivtrafikperspektiven prioriterats. Mötesplatser i stadsmiljö och i grönområden har lyfts fram som viktiga för att skapa *en stad för alla*. Arbetet med att skapa blandade upplåtelseformer och se över möjligheter med blandade hyresnivåer påbörjas på idestadiet i FÖP KH men drivs främst i kommande planerings- och exploateringskedan. Trygghet och säkerhet, samt att planens ambitioner ska följa som en röd tråd genom hela exploateringen är ett kontinuerligt arbete under områdets utbyggnadstid.

Ungdomsrådet och Referensgruppen, 2016-05-02

Yttrandet gäller både synpunkter och idéer för den nya stadsdelen. Idéerna avser att det för att skapa ett levande bostadsområde krävs att området är både lättillgängligt och att området upplevs som tryggt och säkert. För detta är cykelvägar och kollektivtrafik viktiga. Belysning av både natursköna stigar och öppna stråk behöver prioriteras. Öppna stråk och mötesplatser är viktiga samtidigt som naturkaraktären ska bevaras på sina ställen, därför bör det finnas olika vägar att välja mellan för att öka tryggheten. Ungdomsrådet och referensgruppen önskar att den nya stadsdelen ska vara aktiv och bli den stadsdel i Trollhättan som bäst lockar alla typer av människor. Vid Stridsberg och Biörcks gamla lokaler på Knorren bör det utvecklas en multisportarena med konstgräsplan, fotbollsmål, basketkorgar samt utomhusgym, hinderbana, parkourbana. En motionsslinga skulle vara bra längs Knorren. Lusthus och

parker på östra sidan kan bidra till att fler målgrupper söker sig till platsen. Under utbyggnationen av området bör några byggnader sparas för ungdomscafe, livsmedelsbutik etc. bl.a. intill multisportarenan. Detta skulle kunna öka sysselsättningsgraden bland unga. En temalekplats lockar barn och unga. En stor fritidsgård som lockar unga från hela Trollhättan skulle bli en fantastisk samlingsplats för stadens unga, förutsatt att området blir lättillgängligt för alla. Badplatsen i nordväst behöver bli lättillgänglig med cykel och buss och skyltningen behöver vara tydlig för att turister ska ta sig dit. Det är avslutningsvis även viktigt att det anordnas tillfälliga evenemang på platsen som föreningar, så som ungdomsrådet och referensgruppen, kan anordna. Detta för att bjuda in till området och öppna upp ögonen för Knorren och Hjulksvarvelund.

Kommentar: Trollhättans Stad tackar ungdomsrådet och referensgruppen för alla goda idéer och förslag för den nya stadsdelen på Knorren och Hjulksvarvelund. Många av de förslag som beskrivits om trygghet och säkerhet, tillgänglighet och aktivitet är viktiga frågor för i det samrådsförslag till FÖP som lyfts fram. Referensgruppen deltog även tidigt i planarbetet. Mer specifika frågor som handlar om vilka aktiviteter stadsdelens byggnader fylls med eller hur skyltning e.d. anordnas fastställas först i senare planeringsskeden medan grunden för tillgänglighet, öppenhet och rekreationsområdet läggs tidigt i den övergripande planprocessen. I samrådsförslaget till fördjupad översiktsplan finns platser för äventyrslek, lekplatser, strandpromenad, skogsområde och även överblickbara och tillgängliga stråk. Ert yttrande ligger även i linje med den sociala konsekvensbeskrivningens förslag om att skapa sociala mötesplatser för hela stadens befolkning för att göra stadsdelen mer inbjudande även för personer som inte kommer bo i området. Ert yttrande stödjer därmed den synpunkten och kommer genom samrådsredogörelsen att lyftas fram till politiker och tjänstemän.

Paradisskolans femteklassare, 2016-05-10

Yttrandet från femteklassarna på Paradisskolan kan sammanfattas till att "barn skulle gilla den nya stadsdelen om det fanns lekplatser och mycket aktiviteter". Miljöaspekter värderas högt av eleverna. Eleverna värnar ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät med flera busshållplatser, medan biltrafiken ska begränsas. Eleverna tycker det är problematiskt med biltrafik i området och buller från trafiken gör att eleverna inte skulle vilja bo nära huvudstråket. Förslag ges om att hastigheten på biltrafiken bör begränsas med hastighetskameror och att det ska finnas flera trygga och säkra ställen att ta sig över vägarna för gående och cyklister. Bra belysning är viktigt för att göra området tryggt och säkert. Belysning är viktig på både vägar och på träd, gärna i olika färger.

Aktiviteter och mötesplatser lyfts fram som viktiga för området. Eleverna tycker att det ska finnas lekplatser, samlingsplatser, torg, aktivitetshus, restauranger, kiosker, bar och cafe. På lekplatserna skulle det vara roligt med rullskridskobana/skridskobana, lekplatser med teman så som Harry Potter, Bamse, Quidditchplan eller minislussar. På badplatsen vill eleverna ha temabadplats med relax, spa, glasskiosk, hopptorn och vattenruschkanor. I skogsområdet kan det bli en park med fontän, utomhusbio. En strandpromenad med grillplats är bra. Eleverna vill gärna se ett sportcenter med Paintball-hall, Laserdomehall, aktivitetshus liknande N3 för att filma, spela teater, måla mm. Ett historiskt museum i de gamla husen. En fritidsgård vid fotbollsplanen. Det blir bra med en scen i Folkets park där artister kan uppträda. Nöjespark med scen för konster som ett mini-Liseberg. Det är kul för alla åldrar, lockar turister vilket betyder inkomster. Även ett Zoo och en minigolfbana kan locka turister.

Eleverna tycker att det behövs olika slags bostäder för att det ska bli attraktivt att bo i den nya stadsdelen med villor, stora och små lägenheter. Vi tror att barnfamiljer med små och medelstora barn vill bo där om det skapas barnvänliga aktiviteter, men om det byggs villor kommer fler barnfamiljer att vilja flytta dit. Det ska finnas elbilsladdare för elbilar. Eleverna tror att det kan behövas en skola för elever F-3. När eleverna blir äldre kan de gå på Paradisskolan som ligger nära. Den föreslagna platsen för förskolan är lite nära trafiken. Den bör i stället flyttas närmare skogen.

Eleverna anser att man inte bör lägga lekplatser för nära vattnet då det kan vara farligt för barn. Lekplatser ska inte heller ligga för nära bilvägar, så som blåbärsskogen. Speciella rökrutor skulle kunna begränsa rökning.

Kommentar: Trollhättans Stad tackar eleverna för alla goda idéer och förslag som ni samlat in! Det är inspirerande att se att eleverna värnar om miljön och tänker utifrån hållbarhetsprinciper när ni yttrar er på planen. Alla vägar i området föreslås ha separerade gång- och cykelvägar. Det finns även ett flertal gång- och cykelvägar där det inte tillåts någon biltrafik. Enligt samrådsförslaget planeras den nya bron som en bro för alla trafikslag – inklusive bil. Det gör att det kommer fler bilar till det nya området, men bidrar förhoppningsvis även till att andra vägar i stadskärnan och på Klaffbron får mindre trafik och kan göras som så att det blir tryggare, säkrare och trevligare att gå och cykla där istället. Även om det går trafik genom den nya stadsdelen så är infrastrukturen planerad så att gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer är prioriterade – bl.a. genom att det finns tre busshållplatser i området så att det aldrig ska vara mer än 400 meter till en busshållplats – och att service och handel ska ligga nära bussen.

Utformning av olika teman för lekplatser och park- och naturområden kommer bestämmas längre fram i planprocessen. En översiktsplan är ett tidigt planskede (sedan kommer detaljplanering och efter det projektering och byggnation). Era idéer kommer att förmedlas till Stadsbyggnadsförvaltningen som kommer att ha dem som ett underlag längre fram i processen. Än så länge är det viktiga att se till att utrymme för lekplatser och naturområden finns med i planen. På Knorren är det huvudsakligen strandpromenaden och skogen som är avsatta som lek-, natur och parkområden och Stadsparken på Hjulksvarvelund. Där finns det t.ex. fortfarande kvar utrymme för en minigolfbana så som ni föreslagit. Vi tar emot era synpunkter vad gäller placering av förskola och lekplatser i förhållande till vatten och vägar, och kommer att ses över dessa till nästa "utställningsskede" av översiktsplanen – då får ni se om planen har förändrats till det bättre! I samrådsförslaget till fördjupad översiktsplan finns det planer på förskola och skola och dessa kommer placeras nära t.ex. buss men där det inte riskerar att bullra för mycket. Närhet till natur är viktigt för dessa verksamheter.

Angående bostadsformer kommer det att byggas lägenheter och inte villor. Detta för att det tar mindre utrymme i anspråk så att fler kan bo här. Det kommer dock att vara både stora och små lägenheter, nära väg och långt ifrån, och kanske kommer det bli några "radhus" på taken av flerbostadshusen. Detta är utefter vad vi vet idag det enda sättet att skapa rimliga kostnader för dem som vill bo här då det både är dyrt att sanera den förorenade marken på Knorren och att bygga nya bostäder. Tack för era idéer, synpunkter och förslag!

i. Kommunala bolag

Trollhättan Energi AB, 2016-04-20

Affärsområde vatten anser att etappindelningen av områdets utbyggnad är avgörande för en effektiv VA-anläggning. Trollhättan Energi AB (TEAB) har tidigare genomfört utredningar angående dagvattenhantering i området vilka pekar ut dagvattendammar som möjliggör lokalt omhändertagande av dagvatten på Knorren. Plats behöver upplåtas till dessa i detaljplan, enligt ny kompletterande och uppdaterad dagvattenutredning. TEAB understryker vikten av inkludera området utmed Trollviksstigen sydväst om järnvägsbron i planområdet. TEAB konstaterar även att saneringsdjupet under ledningsstråk behöver vara djupare än 2 meter och att kostnader därav inte bör belasta VA-kollektivet. I detaljplan behöver utrymme förberedas för tryckstegringsstation och pumpstationer. Vid arbete i Hjulksvarnelund är det viktigt att ha kännedom om den tunnelknytpunkt som ligger mellan Grundbergsvägen och Kungssportsvägen.

Affärsområde Renhållning understryker vikten av utrymme och organisering av gatunät för att ge plats för sophämtning. Tyngdpunkt ligger vid att undvika backning och anläggning av väl tilltagna vändplaner. Säkra vägar innebär att risken för påkörning av person eller egendom ska minimeras. Hänvisning till "handbok för avfallsutrymmen". Vid anläggande av nytt bostadsområde(n) är det av stor vikt att tänka på de boendes möjligheter att så enkelt som möjligt kunna källsortera sina förpackningar och tidningar. En central plats med stor tillgänglighet förenklar livet för de boende som ska källsortera sitt avfall.

Kommentar: Trollhättans Stad är medveten om att TEAB har planer på anslutning till kommunalt VA på den sydvästra udden. Huruvida detta kommer ställa krav på detaljplanering eller inte fastställs i samverkan med SBF. TEAB har deltagit i samtal om utbyggnadsstrategin sedan samrådet. Huvudstråket genom området ligger med som en av de första utbyggnadsfaserna – och är också det stråk där teknisk infrastruktur kommer lokaliseras. Frågor om exakta saneringsdjup undersöks vidare i kommande plan-, projekterings- och exploateringsskeden. Dagvattenhantering och exakt utformning av gatunätet kommer att bearbetas och fastställas i detaljplaneskedet. Det är därför viktigt att TEAB även i senare skeden håller sig informerade om arbetets framfart.

Trollhättans Tomt AB, 2016-04-27

Trollhättan Tomt AB (TOMT) är fastighetsägare för förskolefastigheten på Hjulksvarnelund samt för Källstops industriområde (Stridsberg och Björck) och anser att planen anger en spännande utveckling för ett centrumnära område. Synpunkterna i yttrandet rör att TOMT vill förtydliga för Trollhättans Stad att merkostnader förknippade med flytt av Lunnens förskola, sanering och stabilisering av mark samt restaurering av kulturmiljö inte ska falla på TOMT utan att få teckning från Trollhättans Stad. TOMT informerar om att de har hyresgäster på planområdet och därmed tidigt behöver bli varse planerna och tidplanen för områdets utveckling för att kunna informera sina hyresgäster. TOMT tycker det är positivt att det tilläts nybyggnad av verksamhetslokaler för ett framtida behov av nya arbetsplatser.

Kommentar: Trollhättans Stad sammanfattar genom planen sina ambitioner för Knorren och Hjulksvarnelund. Genom den avsiktsförklaring som slutits mellan Trollhättans Stad och Trollhättans Tomt AB understryks att "avsikten är att TOMT inte ska lida någon ekonomisk skada i samband med exploatering". Kostnader förknippade med byggnation av offentlig service samt utveckling av kulturmiljö och hantering av markföroreningar och ras- och skredrisksområden kommer fattas i och med avtalstecknande mellan båda parter innan den första detaljplanen på området antas. Plan- och exploateringsprocessen förutsätter en kontinuerlig och nära kontakt i hänseende till bl.a. hyresgästernas kontrakt på platsen.

AB Eidar, Trollhättans bostadsbolag, 2016-05-18

Eidar ser positivt på att Staden verkar aktivt för att skapa nya byggrätter och att planeringen verkar för "en stad för alla" vilket innebär en blandning av upplåtelseformer, boendestorlekar och kvalitéer. Eidar anser att målbilden "en tät stadsdel med högkvalitativ arkitektur" är viktig för Eidars möjligheter att bygga för olika plånböcker. Detta för att det fastställs att en högkvalitativ arkitektur innebär att bygga för *stora och små familjer, exklusiva och enkla bostäder, med olika utrymmesbehov och för olika plånböcker – en utmaning som staden ska verka för att möta*. Eidar förutsätter att det kommer föras en dialog med intressenter som vill bygga och hoppas få delta och påverka kraven/utformningen av hyresrätter. Eidar ser även positivt på utbyggnadsstrategins målsättning för bostäder om att "upplåtelseformer, miljömässigt byggande, prisnivåer, och boendestorlekar" är viktiga frågor som behöver bearbetas i kommande planerings- och exploateringsskeden. Eidar anser att båda dessa exempel är viktiga att ha med som grund för kommande markanvisningar för att verkligen skapa en stad för alla med bostäder för olika plånböcker. Det sagt vill Eidar även flagga för att utvecklingen på Knorren och Hjulksvarnelund bör tillåta byggnation av koncepthus, där SABO:s kombohus ges som exempel på hur allmännyttan kan avropa kvalitativa och förhållandevis billiga bostäder som fungerar för både Eidars och hyresgästernas plånböcker.

Kommentar: Det är väldigt positivt att Eidar delar Stadens målbilder och ambitioner för stadsutvecklingen i Knorren och Hjulksvarnelund. Precis som yttrandet understryker återstår flera plan- och exploateringsskeden där exempelvis utformningen av riktlinjer och/eller tävlingsförfaranden för markanvisningar är en viktig pusselbit. Staden ser fram emot att Eidar deltar i utvecklingen av Knorren och Hjulksvarnelund och bidrar med kunskap och förslag till byggnationen ska leva upp till planerings initiala ambitioner och förhoppningar – ur social, ekonomisk och ekologisk synvinkel.

j. Näringslivet och utbildningsorgan

Centrumbolaget CITY Trollhättan, CITY, 2016-04-28

CITY ser ambitionerna med FÖP KH som lovvärda och en förtätning av tätorten i synnerhet i centrums närhet som utmärkta. Att knyta den nya stadsdelen tydligt till stadskärnan är angeläget, både med tanke på hållbarhet och trivsel. Ökat underlag både vad gäller dag- och nattbefolkning ger grunderna för ett livaktigt city och stärker därmed kommunens attraktionskraft i stort.

För att öka förutsättningarna till trivsamma stråk talar förslaget om aktiva bottenvåningar med skola, förskola, annan service samt handel. CITY anser att svårigheter att förverkliga dessa goda ambitioner torde ligga i etappindelningen och utbyggnadstidens längd. Men också i konkurrens med goda ambitioner på andra håll. ÖP 2013: *Plats för framtiden* betonar vikten av att binda samman Innovatum med city. Detta är en önskan som CITY tycker är mycket viktig och borde drivas genom samma resonemang om aktiva bottenvåningar. Självfallet också här med ett långt perspektiv. Mera kortsiktigt har vi samma resonemang då det gäller kvarteret Mars när vi ser dess möjlighet att "närma" city och Resecentrum med varandra. CITY ställer frågan om det skett en prioriteringsförskjutning, eller rent av en ny inriktning, från att knyta Innovatum till stadskärnan till att istället knyta Knorren och Hjulksvarnelund till stadskärnan. En följdfråga är vidare hur mycket city kan förstoras och om 70 000 invånare till 2030 räcker för att fylla ambitionerna om att förtäta stadskärnan och vilka ambitioner som kvarstår till efter 2030. CITY ser positivt på att byggnation föreslås även på östra sidan av älven. I synnerhet närmast centrum i sydöstra delen av området. Byggnationen inryms i etapp 2 där också evenemangspark och stadspark med camping ligger. Det förefaller som givet för CITY att byggnationen i söder borde kunna ligga först i tidsplanen. Oavsett hur man tänker i övrigt borde detta kunna genomföras under stor enighet. CITY vill dock att det förtydligas i planens utbyggnadsstrategi när området förväntas byggas ut. Östra sidans sydligaste del kan vara den naturliga "bro" som möjliggör en känsla av centrums förlängning åt norr och kan just därför vara en god inledning i förverkligandet av planen.

Sammanfattningsvis anser centrumbolaget att den fördjupade översiktsplanen är inne på rätt väg, men att tidsplan och etappindelning bör ses över. Planen reser emellertid frågor om den övergripande planeringens ambitioner, vilka i alla händelser blir allt angelägnare att föras upp dagordningen efter vart år som vi närmar oss 2030.

Kommentar: Trollhättans Stad ser positivt på att CITY Trollhättan delar Stadens bild av stora delar av planens innehåll och ambitioner. De frågor yttrandet lyfter angående utbyggnadsstrategin och FÖP KH:s koppling till övriga utbyggnadsområden i staden är viktiga. Utbyggnadsstrategin har bearbetats vidare och förtydligats till utställningsskedet. Utbyggnadsetapperna är beroende av flera parallella plan-, projekterings- och exploateringsprocesser. Området för byggnation intill Folkets Park understyrks som en viktig kopplingspunkt mellan stadskärnan och Knorren. I utbyggnadsstrategin understryks vikten av att fördela nybyggnationen i kommunen till fler platser än Knorren och Hjulksvarnelund. Det har påverkat projektets utbyggnadstakt. Att Knorren och Hjulksvarnelund utvecklas som en förlängning av stadskärnan ska inte ställas i motsats till ambitionerna att bygga samman södra centrum med Innovatum. Stadens övergripande strategier om blandstad, förtätning och fokus på centrala stråk innebär en starkt betoning på flera platser i, och i anslutning till, Trollhättans stadskärna. Området kring Antilopen kommer utvecklas genom detaljplan och då projektet innebär en betydligt lägre exploateringsgrad än FÖP KH bör detta projekt kunna utvecklas parallellt med Knorren och Hjulksvarnelund. Förslag om aktiva bottenvåningar är, precis som CITY indikerar, en viktig fråga som kommer behöva utredas vidare och belysas utifrån vikten för Trollhättans stadskärnas utveckling. Staden tar tacksamt emot synpunkterna.

k. Föreningar och organisationer

Trollhättans Motorbåtsklubb, 2016-03-17 och 2016-03-18

Trollhättans motorbåtsklubb tycker att förslaget till FÖP KH över lag ser bra ut men lyfter några frågor kring motorbåtsklubben behov. Klubbens behov av platser på land växer kontinuerligt och upplevelsen är att förbipasserande uppskattar båtlivet på platsen. En oro finns för att den tilltänkta gångstigen mellan kanalstigen och Folkets Park tillsammans med ett skyddsområde för järnvägen begränsar klubbens utrymme på platsen. Motorbåtsklubben har ambitioner om att bygga ut en ny bod för åror.

Kommentar: FÖP KH har justerats i hänseende till platsen mellan järnvägen, parken och älven så att det blir ett sammanhängande, och större, område för föreningsverksamhet. Det innebär större flexibilitet för existerande verksamheter och eventuella framtida tillskott. Önskemål om byggnation hanteras inte inom ramen för FÖP KH utan behöver diskuteras med bygglovsenheten på Trollhättans Stads stadsbyggnadsförvaltning.

Trollhätte Gillet, 2016-04-12

Yttrandet anger att Trollhätte-Gillet inte har några invändningar mot att Knorren exploateras med bostäder. Yttrandet betonar vikten av att tillfartsvägarna till bron arrangeras så att trafiken inte kommer att utgöra ett störande moment för de boende. Området kring Lunnen och Folkets Park med ekar, hasselbuskar och ovanliga träd måste bevaras då det utgör ett viktigt område för rekreation. Det är av största vikt att Smedströmmens öar inte exploateras. Hänsyn behöver tas till ekosystemet, naturvårdsområdena och fornminnena i områdets skärgårdsliknande miljö.

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulkvärns egnahemsområde. Naturvärden har inventerats i hela planområdet och hänsyn har tagits till de områden med högst värden. Merparten av Hjulkvärnelund bevaras och utvecklas som camping och Stadspark. Kanalöarna ingår inte i planområdet, med undantag för Konvaljeön och Hjulkvärnholmen, och där planeras inte för någon exploatering. Anläggning av brofundament kan däremot bli aktuellt på Konvaljeön. En kulturhistorisk förstudie har vidare utrett bl.a. fornminnesbilderna.

Naturskyddsföreningen, 2016-04-13

Yttrandet gäller att stadsdelen har goda förutsättningar att bli ett av Trollhättans mest attraktiva områden, ytterst för de natur- och kulturvärden som platsen har. För att inte förstöra oersättliga värden och för att stärka Stadens position som miljökommun bör stadsdelen byggas ut genom varsam stadsförtätning och enligt senaste forskning. Det innebär att Trollhättans segregation tas på allvar i stadsdelen genom att bygga både för ekologisk mångfald och i olika prisnivåer. Naturskyddsföreningen anser att planen tar acceptabel hänsyn till befintliga grönområden och strandskydd, men strandskyddet om 100 meter skulle med fördel kunna utökas och följa gängse strandskyddsregler. Naturskyddsföreningen anser även att störningar på fågellivet ska begränsas så långt som möjligt och att Lextorpskogen är ett exempel på skogsområde som kan bli aktuellt för att kompensera delar av skogen på Knorren. Vidare understryks vikten av att begränsa bullerspridning genom innovativ arkitektur och att i möjligaste mån bevara träd och grönska på Knorren. Avslutningsvis vill föreningen trycka på vikten av att resterande öar i älvrummet förblir orörda.

Kommentar: Trollhättans Stad delar Naturskyddsföreningens bild av att det i stora drag är natur och kulturvärden som är de centrala pusselbitarna för områdets framtida attraktivitet. Som grund för

bebyggelsens placering på Knorren har Staden därför utgått från den naturvärdesinventering som genomfördes initialt i planeringsprocessen och där merparten av de värdefulla naturområdena nu finns kvar. Viss anpassning kommer vidare ske i det område som är mest känsligt för fågellivet. Samrådsförslaget till FÖP KH betonar även vikten av social hållbarhet och att i möjligaste mån försöka skapa bostäder med olika upplåtelseform och i olika ekonomiska nivåer. Hälsosam stadsplanering är även det en viktig utgångspunkt för planen och med hjälp av arkitektur kommer exempelvis bullerspridningen begränsas i största möjliga mån. Samrådsförslagets miljökonsekvensbeskrivning punkt 12 om att *"förtätning inom den befintliga tätorten sparar skogsmiljöer i ytterområden och utanför staden"* hör till ett mer generellt resonemang om att förtätning koncentrerar bebyggelse snarare än sprider ut den och därmed kan begränsa inanspråktagande av obebyggda områden och behovet av transporter etc. Utformningen av bostadsområde vid Lextorpskogen kommer bearbetas till en detaljplan under hösten 2016. För mer information om det får kontakt tas direkt med Stadsbyggnadsförvaltningens plankontor. Detsamma gäller för frågor om utredningen kring broar mellan kanalöarna, vilket är ett projekt som ligger utanför FÖP KH:s planområde.

I. Privatpersoner

Marita Andersson, 2016-05-17

Deltog i vandring på Stridsberg och Biörcks industriområde och uttrycker sig positivt till att försöka bevara industrihistoria och bygga ett bostadsområde i ett fint läge. Föreslår att planen bygger in vattenflöden på liknande sätt som gjorts i Västra hamnen i Malmö.

Kommentar: Planförslaget verkar för att bevara stora delar av kulturmiljön på gamla Stridsberg och Biörcks industriområde. Detaljplanerna kommer senare vidare studera utformning av bostadskvarteren. Exploateringsstudien för området ger exempel på detta för att lösa bl.a. dagvattensituationen.

Bertil Borglund, 2016-03-10

Anser att Knorren har goda förutsättningar att utvecklas till en attraktiv stadsdel förutsatt att ingreppen i miljön minimeras. En ny bilbro skulle trafikeras av bilister från Björndalen och Skogshöjden och buller och avgasutsläpp skulle kunna få negativa konsekvenser för Knorren och Hjulksvarn. Föreslår istället en gång-, cykel- och kollektivtrafikbro för att bevara den fina miljön. Föreslår även att sådana budskap ska marknadsföra den nya stadsdelen.

Kommentar: Behovet av den bro som det planeras för i FÖP KH har fastställts genom övergripande analys av Stadens trafik, och är inte anpassad för de nya boende på Knorren. Genom att göra bron gång- och cykelvänlig samt skapa lösningar som prioriterar och förenklar resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik ges förutsättningar för de nya invånarna – samt boende i anslutande bostadsområden – att resa på ett enkelt sätt med dessa trafikslag. Utredningsunderlaget visar dock på ett övergripande behov av ökad kapacitet, flexibilitet och robusthet i trafiksystemet även för biltrafik. Det ger i sin tur möjlighet att även se över dimensionering för olika trafikslag på Klaffbron och kan ge förbättrade förutsättningar för alternativa trafikslätt i stadskärnan generellt.

Bo Nylén, 2016-04-12

Anser att ett tidigare alternativ för bronns lokalisering utmed järnvägen är att föredra för att koncentrera bullerstörningarna och göra Knorren och Hjulksvarnelund attraktivare som områden, minska omfattningen och därmed kostnaderna för restaurering av kulturmiljön samt att knyta kopplingen närmre centrum genom anslutning till rondellen vid Kungsporten. Det ökade trafikflödet bör ledas om till Grundbergsvägen och ansluta till E45. Långa och otrygga tunnlar ersätts av en gångbro lik den vid Resecentrum. Anser även att antalet bostäder bör halveras på Knorren för att bevara rekreationsområdet och föreslår istället att bygga på campingplatsen.

Kommentar: Av yttrandet föreslaget brosläge har avskrivits av flera olika skäl. Dels är det tekniskt svårt att bygga en ny bro intill existerande järnvägsbro, vilken utgör riksintresse för kommunikationer. Gestaltningen av en så bred infrastrukturapparat är svår att göra attraktiv och bedöms bilda en oönskad och förstärkt barriär mellan norra och södra sidan av järnvägen. Dessutom inkluderar riksintresset för kulturmiljövård bebyggelsen på gamla Stridsberg och Biörck, en miljö som betonas som viktig av Länsstyrelsen, och där den politiska ambitionen är att bevara större delen av bebyggelsen för att skapa en identitet och bygga långsiktiga värden på Knorren. För att stärka de prioriterade trafikslagen gående, cyklisterna och kollektivtrafikresenärer bedöms det även vara attraktivare att bron landar centralt i den nya stadsdelen på Knorren. Anslutningen som föreslås till rondellen vid Kungsporten för ett sydligt brosläge har även bedömts svår genomförbart med tanke på potentiellt stora nivåskillnader.

Enligt politiskt beslut har markanvändningen organiserats så att bostäder huvudsakligen placeras på Knorren medan camping och stadspark utvecklas i Hjulksvarnelund.

Harold Söberg Wilhelmsen, 2016-04-06

Anser att planen verkar positivt för boende i närheten av FÖP KH då det skapar möjlighet för anslutning till kommunalt vatten- och avlopp i och med en exploatering av Knorren. Negativt är dock att en ny bro kommer innebära ökad trafik på Vänersborgsvägen mot Överby köpcentrum vilket vi är oroad för kommer påverka boendemiljön negativt genom ökade utsläpp och bullernivåer. Med anledning av detta undrar vi om det kommer genomföras en konsekvensanalys av vår bostadsmiljö och hur mycket trafik som kommer trafikera bron. Undrar även vilka bullerreducerande åtgärder som kan bli aktuella, med exempelvis hastighetsbegränsning. Wilhelmsen föreslår att promenadvägen utmed älven till Överby stärks, att hastigheten sänks, att träd intill älven röjs bort och att bullerreducerande asfalt anläggs för att dämpa buller.

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet, och innebär bl.a. förslag om hastighetssänkning från 70 km/h till 50 km/h mellan Värviks rondellen och Älvdals rondellen utmed Vänersborgsvägen. Till utställningsskedet föreslås även en flytt av Kungssportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulksvarns egnahemsområde. Det ska dock noteras att FÖP KH är en översiktsplan som ger riktlinjer och rekommendationer medan mer specifika förslag på åtgärder kommer i senare detaljplane- och projekteringskedan.

Frågor rörande anslutningsmöjligheter till kommunalt vatten- och avlopp bör ställas direkt till Stadens VA-bolag Trollhättan Energi AB.

Willy Andersson och Martin Egnell, 2016-04-24

Ser som boende utmed Trollviksstigen över lag positivt på planerna för en ny stadsdel. Är närboende och besöker ofta Knorren för promenader och motion. Att bygga bostäder på Stridsbergsområdet och ta tillvara på kulturmiljön ger förutsättningar till restaurering och blandning av gammalt och nytt. Dock tveksamma till en så hög exploatering som 1500 bostäder på den begränsade ytan då det skulle förstöra den orörda naturen och lugnet på platsen – något som behöver diskuteras på beslutsfattarnivå. Förslagsvis anläggs istället bebyggelse med max fem våningar på Stridsbergsområdet, med nedgrävd parkering, och avrunda bebyggelsen vid tidigare TIF-stugan med radhusbebyggelse. Det skulle ge blandade boendeformer och förutsättningar för en blandad befolkning. Föreslår byggnation i trä och tegel och om möjligt flytt av bron längre norrut för att få en lugnare miljö inne i området. Positivt med badplats, gärna med intilliggande kiosk, fotbollsplaner och småbåtshamn/brygga.

Kommentar: I ÖP 2013: *Plats för framtiden* fastslogs en politisk ambition om att bygga bostäder på Källstorps industriområde och Knorren. Områdets centrala och attraktiva läge intill stadskärnan, resecentrum och älven motiverar en hög exploateringsgrad, vilken även ger möjligheter för Staden att växa. En hög exploateringsgrad ger även ekonomiska förutsättningar att verka för ett bevarande av kulturmiljön på Stridsbergsområdet. I ÖP 2013 gjordes bedömningen att det finns god tillgång till andra lugna rekreativområden i nära anslutning till Knorren för boende i närområdet. Att bygga enfamiljshus är inte försvarbart med den bostadsbrist som råder och de höga markpriser som karakteriserar exploateringen av området. Flera andra åtgärder övervägs vid exploateringen för att ge förutsättningar för en blandad befolkning i området.

Stadens policy *”Träbyggnadsstrategi: Strategi för ökat träbyggnande”* verkar för trähusbyggnation och ligger till grund för Stadens markanvisningar. Förutsättningar för att anlägga en badplats kommer utredas som en del av planens genomförande. Grönyta och natur bevaras i områdets norra del till

förmån för rekreation, motion och lek. Brons läge är redan fastställt. Strandpromenaden på Knorren har även breddats sedan samrådsförslaget med hänsyn till dammfladdermusens livsmiljö.

Marie Egnell, 2016-04-26

Föreslår byggnation med lägenheter i max 5 våningar blandat med hus och radhus för en blandad boendemiljö. Nuvarande förslag anses likna en betongförort, och sakna rekreativmiljöer. Farhåga lyfts om att Knorrens grönområde kommer trampas ner och förvanskas. Tänk om tänk rätt med mindre bebyggelse och mer hänsyn till naturen på Knorren.

Kommentar: Områdets centrala och attraktiva läge intill stadskärnan, Resecentrum och älven motiverar en hög exploateringsgrad, vilken även ger möjligheter för Staden att växa. I förslaget bevaras naturen utmed strandpromenaden och en stor del av skogen centralt på Knorren vilket ger gott om utrymme för boende och besökare att vistas utomhus i stadsdelen. Med fler besökare och boende ges förutsättningar för högt ansvarstagande i utemiljön.

Gunvor och Stig Carlsson, 2016-05-02

Bor i den kulturhistoriskt värdefulla fastigheten Stallbacka 4:1 inom planområdet, som enligt planförslaget hamnar inom campingområdet och kan användas som servicehus. I planen anges att "huset anses vid anläggning av evenemangsplatsen i området inte längre lämplig som bostad", vilket yttrandet invänder sig mot. Carlsson anser att FÖP KH går väl långt i sin detaljeringsgrad, att dessa frågor bör behandlas i senare detaljplane- och bygglovsskeden. Den kulturhistoriska lokförarbostaden anses bäst bevaras genom att även fortsättningsvis användas som bostad. Bullerproblematik kan lösas på flera olika sätt. Enligt bullerkartor verkar norra delen av bostaden inte överstiga riktvärden och för utemiljön kan andra lösningar tillämpas. Det är för tidigt med detta ställningstagande på ÖP nivå. Byggnaden utgör förutom ett kulturhistoriskt värde även ett allmänt ekonomiskt värde som bör förvaltas väl. Därmed är bullerreducerande åtgärder så som plank och nya fönster väl värda investeringar jämfört med en ändrad användning för byggnaden. Sammanfattningsvis bör byggnaden även i framtiden få vara bostad. Översiktsplanen kan visa på att bullerproblematiken behöver lösas utan att ange exakt hur. Uttrycker ett stort missnöje över hur deras bostad beskrivs i planen och känner sig oroade över vilka effekter det kan få för deras framtida möjlighet att bo på platsen.

Kommentar: Den övergripande inriktningen för utveckling av området är camping. Det är dock viktigt att notera att översiktsplanen inte är juridiskt bindande och att det är först i och med att en detaljplan vinner laga kraft och byggnation påbörjas som förändringar i markanvändningen blir reella. Beskrivningar av användning av specifika byggnader har tagits bort från utställningsförslaget till fördjupad översiktsplan. Trollhättans Stad har dock ansett att det är viktigt att tidigt förmedla Stadens ambitioner och målsättningar för området till boende. En eventuell flytt kommer dock dröja då den, så som yttrandet beskriver, behöver invänta kommande planeringsskeden. Eftersom Staden äger och förvaltar bostaden kommer en flytt, om sådan skulle bli aktuell, att ske med stöd och vidareförmedling av alternativ bostad i kommunal regi.

Jonas Stridh, 2016-04-30

Anser att Trollhättan inte bör röra tätortens sista grönområde och det känsliga älvrummet. Projektet anses förstöra befintlig natur, djur-, och fisklivet. I detta område av älven har den unika öringstammen och storgäddan sina lekområden tillsammans med många andra arter som med största sannolikhet skulle få sina lekområden förstörda. Byggnationen anses innebära att ännu en "gräddhylla" byggs. Yttrandet anser att Trollhättans Stad bör ta hand om de som redan bor i Staden istället för att planera

för en ny bro för att Staden ska bli 70 000 invånare. Föreslår även att bron placeras i anslutning till järnvägsbron. Föreslår vidare att bostäder ska planläggas österut vid redan befintliga vägar där hyrorna för lägenheter förmodas bli billigare.

Kommentar: ÖP 2013: *Plats för framtiden* fastställer den övergripande markanvändningen för Knorren och Hjulksvarnelund, samt i vilka delar Staden ska växa och förtätas. Bedömningen är att Knorren och Hjulksvarnelunds centrala och attraktiva läge intill stadskärnan, Resecentrum och älven motiverar en hög exploateringsgrad samt att området lämpar sig väl för blandstadsbyggnation då det finns tillgång till andra grön- och rekreationsområden utmed älven och i nära anslutning till bostadsområden. FÖP KH innebär att mycket grön- och rekreationsområden bevaras och utvecklas – i synnerhet i Hjulksvarnelund där camping blir kvar och parkområdena utvecklas till stadspark.

Av Stridh föreslaget brolägg har avskrivits av flera olika skäl. Dels är det tekniskt svårt att bygga en ny bro intill existerande järnvägsbro, vilken utgör riksintresse för kommunikationer. Gestaltningen av en så bred infrastrukturapparat är svår att göra attraktiv och bedöms bilda en oönskad och förstärkt barriär mellan norra och södra sidan av järnvägen. Dessutom inkluderar riksintresset för kulturmiljövård bebyggelsen på gamla Stridsberg och Biörck, en miljö som betonas som viktig av Länsstyrelsen, och där den politiska ambitionen är att bevara större delen av bebyggelsen för att skapa en identitet och bygga långsiktiga värden på Knorren. För att stärka de prioriterade trafikslagen gående, cyklist och kollektivtrafikresenärer bedöms det även vara attraktivare att bron landar centralt i den nya stadsdelen på Knorren. Anslutningen som föreslås till rondellen vid Kungssporten för ett sydligt brolägg har även bedömts svår genomförbart med tanke på potentiellt stora nivåskillnader.

I Göta älv mellan Vänersborg och Trollhättan finns både öring och gädda, men förslaget påverkar inte förekomst av varken öringsstammen eller gäddan i området.

Byggnationen av bostäder på Knorren kommer att föregås av utredning av möjligheter att bredda potentiella målgrupper.

Lennart, Berit och Jonas Stridh, 2016-05-03

Yttrande från boende i Hjulksvarnelund som uttrycker en önskan om att bo kvar. Anser att hänsyn måste tas till naturen i området och fiskebeståndet i älven då utbyggnad enligt förslaget skulle ha en negativ inverkan på den unika öringstammen, gäddor och andra arter som leker i området. Anser att bron inte behövs och att Staden bör se över behovet. Skulle den behövas bör den enligt vederbörande lokaliseras utmed järnvägsbron. Nuvarande läge anses innebära ett ytterligare stopp för sjöfarten i flaskhalsen VBG-GBG och svårigheter för båtar att mötas. Uttrycker stor oro för planens inverkan på deras boendesituation och hoppas kunna bo kvar livet ut.

Kommentar: Den övergripande inriktningen för utveckling av området är camping och Stadspark. Det är dock viktigt att notera att översiktsplanen inte är juridiskt bindande och att det är först i och med att en detaljplan vinner laga kraft och byggnation påbörjas som förändringar i markanvändningen blir reella. Beskrivningar av användning av specifika byggnader har tagits bort från utställningsförslaget till fördjupad översiktsplan. Trollhättans Stad har dock ansett att det är viktigt att tidigt förmedla Stadens ambitioner och målsättningar för området till boende. En eventuell flytt kommer dock dröja då den behöver invänta kommande planeringsskeden. Eftersom Staden äger och förvaltar bostaden kommer en flytt, om sådan skulle bli aktuell, att ske med stöd och vidareförmedling av alternativ bostad i kommunal regi.

Av Stridh föreslaget brolägg har avskrivits av flera olika skäl. Dels är det tekniskt svårt att bygga en ny bro intill existerande järnvägsbro, vilken utgör riksintresse för kommunikationer. Gestaltningen av en så bred infrastrukturapparat är svår att göra attraktiv och bedöms bilda en oönskad och förstärkt barriär mellan norra och södra sidan av järnvägen. Dessutom inkluderar riksintresset för kulturmiljövård bebyggelsen på gamla Stridsberg och Biörck, en miljö som betonas som viktig av Länsstyrelsen, och

där den politiska ambitionen är att bevara större delen av bebyggelsen för att skapa en identitet och bygga långsiktiga värden på Knorren. För att stärka de prioriterade trafikslagen gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer bedöms det även vara attraktivare att bron landar centralt i den nya stadsdelen på Knorren. Anslutningen som föreslås till rondellen vid Kungssporten för ett sydligt broläge har även bedömts svärgegnomförbart med tanke på potentiellt stora nivåskillnader.

Möten mellan större fartygstrafik är inte möjligt vid järnvägsbron och kommer inte heller framöver vara möjligt i något av de föreslagna lägena. Möte mellan fartyg sker antingen vid Stadskajen norr om Klaffbron alternativt norr om Konvaljeön vilket bedöms innebära att enbart ett fartyg passerar per öppning av bron oavsett läge. Detta bedöms således inte påverka sjöfarten i trafikkanalen. Trafikverket och Sjöfartsverket är med i planeringen av den nya bron.

I Göta älv mellan Vänersborg och Trollhättan finns både öring och gädda, men förslaget påverkar inte förekomst av varken öringsstammen eller gäddan i området.

Per-Arne Ryderup och Monica Larsson, 2016-05-06

Boende på Hjulksvarn 3 lyfter i yttrandet flera invändningar mot FÖP KH. Den sträckning som är planerad mellan "Lunnen" och Campingen anses innebära en inskränkning i det idag sammanhängande grönområdet. Djurlivet anses om förslaget genomförs att bli hårt trängt. De boende anser att Trollhättans Stads fokus på miljöstad allt mer återgår till en stad utifrån rent funktionella och nyttighetsprinciper. Minigolfbanan anses vara en naturlig nöjesattraktion för campingens gäster i en naturlig, bullerfri och harmonisk del av själva "campandet".

Boenden lyfter vidare förslag om en nordlig sträckning av den nya vägen från bron. Påverkan på industriområdet anses vara sekundär från påverkan på parken. Frågor lyfts även om evenemangsplatsen i Stadsparken och relationen till förutsättningarna för de som idag bor i Hjulksvarnelund att bo kvar på sikt. Av yttrandet framgår att fastigheterna och hyresgästerna har bott i området innan någon aktivitet med buller var planerad. De arrangemang som redan förekommer i Folkets Park har inte upplevts som någon olägenhet. Boende är även tveksamma till utredningarna om dB(A)-nivåer, då det anses vara basen som är mest störande. Därmed anser de boende att evenemangsplatsen enligt förslaget placerats för nära de boende i både Hjulksvarnelund och i närområdet. Istället föreslås evenemangsplatsen anläggas i Trollhättans nav för kultur på Innovatumområdet.

Kommentar: Hjulksvarnelund, har precis som övriga området utretts utifrån natur och djurvärden. Planförslaget kommer att påverka naturmiljön som är där idag, men de stora värden som har identifieras kommer i stor utsträckning att bevaras. Trollhättans Stad har genom bl.a. ÖP 2013 fastställt förtätning som en del i miljöarbetet då det möjliggör för hållbara resvanor och livsstilar. Dessa principer prioriteras i planförslaget och innebär en miljömedvetenhet för staden som helhet. Minigolfbanan finns med i utställningsförslaget till FÖP KH.

Det av de boende föreslagna broläget har bedömts missgynnsamt då det skulle innebära ianspråktagande av stora delar av campingplatsens markområden. Det eftersom broläget inte kan placeras längre norrut än angivet läge.

Evenemangsplatsens lokalisering till Stadsparken baseras på en tidigare utredning som fastställde Hjulksvarnelund som mest passande p.g.a. dess närhet till Resecentrum och effektiva transporter, stadskärnans utbud och service samt att det är en vidareutveckling av den existerande verksamheten i Folkets Park. Val av utredningsmetoder är gjorda med hänsyn till internationell praxis och nationella riktvärden.

Den övergripande inriktningen för utveckling av området för Hjulksvarn 3 är park. Det är dock viktigt att notera att översiktsplanen inte är juridiskt bindande och att det är först i och med att en detaljplan vinner laga kraft och byggnation påbörjas som förändringar i markanvändningen blir reella. Beskrivningar av användning av specifika byggnader har tagits bort från utställningsförslaget till

fördjupad översiktsplan. Trollhättans Stad har ansett att det är viktigt att tidigt förmedla Stadens ambitioner och målsättningar för området till boende. En eventuell flytt kommer dock dröja då den skulle behöva invänta kommande planeringsskeden. Eftersom Staden äger och förvaltar bostaden kommer en flytt, om sådan skulle bli aktuell, att ske med stöd och vidareförmedling av alternativ bostad i kommunal regi.

Ingmari Karlsson, 2016-05-04

Beskriver att hon har bott på Hjulksvarn 2 sedan 90-talet, trivs oerhört bra och vill bo kvar så länge som möjligt. Beskriver att hon har gett huset mycket kärlek och omtanke både inne och ute och själv bekostat tapetsering, golv, buskar och blommor. Många uppskattar trädgården på promenad i den redan vackra parken. Huset är kulturhistoriskt värdefullt och gamla hus mår bäst av att vara bebodda. Eftersom huset ligger avskilt i utkanten av parken och inga alternativa användningar anges för huset i planen anses huset även fortsatt kunna användas som bostad. Konserter och jippon har alltid varit en del av livet i parken och har inte varit störande. Därför anses huset kunna fortsätta användas som bostad. Blir förhållandena för svåra för den boende kan hon flytta på eget bevåg.

Kommentar: Den övergripande inriktningen för utveckling av området är camping. Det är dock viktigt att notera att översiktsplanen inte är juridiskt bindande och att det är först i och med att en detaljplan vinner laga kraft och byggnation påbörjas som förändringar i markanvändningen blir reella. Beskrivningar av användning av specifika byggnader har tagits bort från utställningsförslaget till fördjupad översiktsplan. Trollhättans Stad har dock ansett att det är viktigt att tidigt förmedla Stadens ambitioner och målsättningar för området till boende. En eventuell flytt kommer dock dröja då den, så som yttrandet beskriver, behöver invänta kommande planeringsskeden. Eftersom Staden äger och förvaltar bostaden kommer en flytt, om sådan skulle bli aktuell, att ske med stöd och vidareförmedling av alternativ bostad i kommunal regi.

Therese Muir Söderberg, 2016-04-30

Valde att flytta till Trollhättan 2010 p.g.a. arbete och planer på att stadga familj och närheten till såväl Resecentrum och stadskärnan som förskola och park lockade med Hjulksvarn. Tveksamheter låg dock i trafiken på Kungssportsvägen. Planerna för nya bostäder och ny bro på Knorren och i Hjulksvarnelund ser bra ut men med invändningar mot bron anknäring till Kungssportsvägen. Det oroar mig att inte få svar på var vägen från bron ska ansluta mot Kungssportsvägen. För mig som bor mitt emot spelar 100 meters reservat stor skillnad. Den nya bron som ska koppla samman den nya stadsdelen med centrum verkar mer koppla samman Knorren med Hjulksvarn. Beslutet om bron läge verkar vara förutbestämt innan samrådet. Jag hoppas slippa bilköer och broöppningar precis utanför mitt hus. Om syftet är att öka andelen resor med gång-, cykel och kollektivtrafik så finns redan järnvägsbron, vilken är bättre kopplad till centrum, vilket gör att den nya bron främst kommer användas av kollektivtrafik och bilister. Annars kan bron utföras som gång-, cykel- och kollektivtrafikbro som bara tillåter biltrafik vid särskilda tillfällen. Större städer, så som Göteborg, bygger så att folk föredrar att åka kollektivt istället för bil. Även om bilarna blir mer miljövänliga framöver så kvarstår bullerproblematiken och jag känner en stor otrygghet inför att bullerfrågan ska lösas sen. För att nå en bra och kostnadseffektiv lösning bör detaljerna lösas på ett samlat sätt. Frågan är om ni kommer testa buller- och luftmiljön innan byggnation? Jag är även skeptisk till den hastighetskontroll som genomförts och tar gärna del av en ny mätning. Jag hoppas att ni slår två flugor i samma smäll och hanterar frågan med Kungssportsvägen, ser över möjligheten att leda om trafik till Grundbergsvägen samtidigt som ni planerar för den nya stadsdelen.

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet

föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulkvärns egnahemsområde. Frågor kring luftmiljö hanteras i kommande detaljplaneringsskede. Det faktum att det är en översiktsplan gör att alla detaljer inte fastställs utan beskrivs som utredningsområden för kommande planeringsskeden. Det innebär dock att ni även i kommande detaljplaneringsskede kommer kunna vara delaktig i planeringen av t.ex. den exakta vägdragningen. Så länge den övergripande strukturen går att lösa utom rimliga tvivel så kan det i planeringshänsyn vara både tidsineffektivt och kostnadsineffektivt att i tidigt skede gå för långt in i detaljer. För en infrastruktursatsning av denna storlek innebär 100 meter en relativt liten skillnad.

Den existerande bron för gång- och cykeltrafik är redan idag underdimensionerad och uppmuntrar enligt våra utredningar inte till en ökad andel resor med angivna trafikslag. Behovet av en bro för samtliga trafikslag fastställdes i en trafikutredning kopplad till planprocessen av FÖP KH under våren 2015. Vidare är beslut om trafikslag en politisk fråga där det önskade utförandet i dagsläget innehar samtliga trafikslag.

Hastighetskontroller genomförs av *Gatu- och parkkontoret* på Stadsbyggnadsförvaltningen, och vidare frågor kring detta hänvisas därför direkt till Stadsbyggnadsförvaltningen.

Birgit Holmström, 2016-05-02

Tycker det är positivt med bostadsbyggande i Trollhättan, men yrkar samtidigt på att staden måste värna om grönområden och det rika fågel- och djurlivet, i synnerhet på Knorren. Det vore även klokt att lyssna på de egnahemsbor som känner till problematiken med buller och avgaser på platsen. Det vore olyckligt att behöva bygga skydd mot buller och avgaser mot egnahemsområdet. Det vore fantastiskt att få till en park för alla åldrar i Lunnen, tankar som tidigare stupat på en bristande ekonomi. För detta krävs att man ska kunna röra sig fritt i området. En trafikerad väg skulle innebära att nya skydd mot buller och avgaser behöver uppföras och att platsen inte är hälsosam för barn. Konserter har tidigare förlagts på Knorren för att undvika orimligt höga ljudvolymmer i centrala staden. Att scenen nu riktas från egna hem är omtänksamt men bullerspridning påverkas mer av vindriktningen. Att scenen inte skulle användas så ofta är inte ett tillräckligt gott argument. Publikerna kommer även behöva parkeringsplatser vilket ytterligare skulle inkräkta på grönytan. På andra orter placeras evenemang i utkanten av staden.

Kommentar: Fågel- och naturvärden i planområdet och därmed på Knorren har studerats i en naturvärdesinventering och i en fågelinventering. Med hänsyn till kartlagda värden har planen anpassats så att de värdefulla områdena på norra delen av Knorren utvecklas med hänsyn till fågellivet och att extra värdefulla naturområdet behålls inemellan och utanför ny planlagd bebyggelse.

Den väg som planeras på den nya bron planeras som en stadsgata vilket innebär en begränsning till ett bilkörfält per riktning och gott om utrymme för gående och cyklister. Därmed kommer övergångsställ anordnas över vägen och bullernivåerna inte uppgå till sådana dimensioner att bullerskydd ska behövas.

Folkets Park har sedan anläggningen på 1930-talet varit en plats för musik och dans. Att det även fortsättningsvis kommer vara en plats för evenemang ter sig tämligen naturligt. Evenemangsplatsen lokalisering är i planeringsunderlaget dock motiverat med hänsyn till dess tillgång till stadskärnan med serviceunderlag, tillgång till parkeringsplatser, kollektivtrafik etc. Pendelparkeringarna kommer exempelvis vara en god resurs för evenemangsbesökare, då dessa användningar sällan kolliderar tidsmässigt. Alltså finns inga planer på att ianspråkta grönyta för att anlägga ytterligare bilparkeringsplatser.

Lilly Bodling, 2016-04-27

Har inget emot en ny bro mellan Knorren och Hjulvarn, men har synpunkter på bronns läge och förstår boende utmed Kungsportsvägen som vill leda trafik från den vägen. Föreslår istället är en förbindelse

över älven från Kungsportsrondellen parallellt med järnvägen som ansluts till Sågbladsvägen. Blir det för trångt på västra sidan behöver inte alla byggnaderna vid Stridsberg vara kvar, en bra förbindelse över älven är att prioritera. Det skulle innebära att campingen hålls intakt och att boende norr om kanotklubben kan bo kvar. Bygg även en rondell där Grundbergsvägen, Kungsportsvägen och Hjulksvarngatan möts för att leda in huvudtrafiken på Grundbergsvägen som är minimalt nyttjad idag och en till rondell där Kungsportsvägen och Stallbackavägen möts. Kungsportsvägen görs om till stadsgata och Nordewallsgatan bör öppnas upp mot Kungsportsvägen. Den stängdes för att minimera trafiken där på 70-talet då ett dagis anlades på platsen, men dagiset är borta och vägen bör öppnas upp.

Kommentarer: Av yttrandet föreslaget brolägg har avskrivits av flera olika skäl. Dels är det tekniskt svårt att bygga en ny bro intill existerande järnvägsbro, vilken utgör riksintresse för kommunikationer. Gestaltningen av en så bred infrastrukturapparat är svår att göra attraktiv och bedöms bilda en oönskad och förstärkt barriär mellan norra och södra sidan av järnvägen. Dessutom inkluderar riksintresset för kulturmiljövård bebyggelsen på gamla Stridsberg och Biörck, en miljö som betonas som viktig av Länsstyrelsen, och där den politiska ambitionen är att bevara större delen av bebyggelsen för att skapa en identitet och bygga långsiktiga värden på Knorren. För att stärka de prioriterade trafikslagen gående, cyklisterna och kollektivtrafikresenärer bedöms det även vara attraktivare att bron landar centralt i den nya stadsdelen på Knorren. Anslutningen som föreslås till rondellen vid Kungsporten för ett sydligt brolägg har även bedömts svår genomförbart med tanke på potentiellt stora nivåskillnader.

En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulksvarns egnahemsområde.

Angående möjligheterna att öppna upp Nordewallsgatan till Kungsportsvägen igen så hanteras den typen av frågor av Gatu- och parkkontoret på Trollhättans Stads Stadsbyggnadsförvaltning.

Edward Bodling, 2016-04-30

Bor i Hjulksvarn och är mycket positiv till den nya bron, den nya stadsdelen och en utveckling av en framtida central stadspark i Hjulksvarn. Ett lyft för oss boende i området och Trollhättan Stad att få en ny stadsdel centralt med ett vattennära läge. Det framgår att bron är en stadsdelsbro och inte genomfartsled, vilket det finns en risk att det kan bli. Ge inte trafiken en för lätt väg till bron på Hjulksvarnssidan och led den bort från boendehus. Förslag är att göra om Kungsportsvägen till en lokalväg för boende och besökare till egna hem. Gör rondeller i korsningarna: *Kungsportsvägen-Stallbackavägen*, *Stallbackavägen-Grundbergsvägen* och *Grundbergsvägen-Kungsportsvägen-Vilhelm Hansengatan-ny väg* till anslutande bro. Detta skulle minimera trafikökningen. Kungsportsvägen görs om till lokalväg och byggs så att det inte går att gena. Sedan öppnas in-/utfart mellan Nordewallsgatan-Kungsportsvägen så att onödig genomfartstrafik undviks genom egna hem från Kungsportsvägen till Nils Ericsonsgatan och Lennart Torstensongatan. Förslagen skulle ge en utjämnad trafikvolym över området med en bättre och smidigare trafik- och boendemiljö.

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulksvarns egnahemsområde.

Ambitionen i samrådsförslaget har varit att skapa korsningspunkter snarare än rondeller i förhoppning om att skapa ett lugnare trafikklimate.

Angående möjligheterna att öppna upp Nordewallsgatan till Kungsportsvägen igen så hanteras den typen av frågor av Gatu- och parkkontoret på Trollhättans Stads Stadsbyggnadsförvaltning.

Martin Andersson, 2016-04-13

Ställer sig frågan om det verkligen är nödvändigt att bygga en bro som med stor sannolikhet bara bidrar till ökat bilanvändande. Man bör istället tänka nytt för att skydda framtida miljö och människor och inte bygga broar och trafiklösningar för bilar som till 80 % innehåller en person men är konstruerade för fyra. Det är dessutom tragiskt att man är villig att "offra" en stadsdel som under många år redan drabbats av ökat buller och föroreningar, genom Edsborgsleden, dubbelspår, industriell verksamhet (hackmaskinerna på Stallbacka som går i tid och otid). Vid ogynnsam väderlek så bullrar även Flygplats och Hedeängsbanan.

Kommentar: Trollhättans Stad har prioriterat ett flexibelt och robust trafiksystem för samtliga trafikslag, och gjort bedömningen att ett stärkt gång- och cykelvägnät i Staden som helhet kommer stärka utvecklingen av gång- och cykeltrafik, snarare än att det skulle innebära ett ökat bilanvändande. En avlastning av Klaffbron medger även för en översyn av dimensioneringen av olika trafikslags utrymme där som på sikt kan stärka gång- och cykelanvändandet centralt i Trollhättan. ÖP 2013: *Plats för framtiden* fastslår en stadsutveckling med förtätning som en tydlig strategi. Det innebär att centrala lägen delvis utsätts för buller. Hanteringen av buller från Kungsportsvägen kommer att vidare ses över i en buller- och trafikutredning kopplad till FÖP KH.

Andreas Henrysson och Jennie Mossberg, 2016-04-30

Yttrandet gäller utvecklingen av Knorren och Hjulksvarnelund med fokus på den nya bron och dess anslutning till Kungsportsvägen. Trafiken är redan idag en störning för vederbörande som bor utmed Kungsportsvägen och befarar att trafiken kommer fördubblas med samrådsförslaget. Vägen anses inte vara dimensionerad eller rimligt placerad för att ett så stort antal fordon. Garaget som är beläget utmed Kungsportsvägen gör att bilen står med en del ut i vägen medan porten öppnas och stängs. Det är en trafikfara som kommer att bli större om antalet fordon ökar. Det anses respektlöst att bygga nya bostadsområden på bekostnad av andra, på detta sätt bör man inte göra staden mer attraktiv.

Runt årsskiftet 2015/2016 informerade Staden om ett kulturmiljöprogram som inkluderar Hjulksvarn egna hem. Det anser vederbörande innebära att man inte som tidigare kan byta t.ex. fönster och dörrar eller tilläggsisolera mot ljud. Det skulle vara motsägelsefullt då kommunen också genom detta beskär möjligheterna att begränsa bullerpåverkan. Samrådsförslaget måste därför omarbetas. Förslag anses inte ha förankring hos medborgarna som inte anses ha tillfrågats eller tagit del av processen i ett tidigt skede.

Förslag till förändring är att flytta placeringen av bron, eller flytta vägen till bron och göra en ny väg, alternativt använda Grundbergsvägen och bygg delvis ny väg där den tar slut och bygg bullerskydd mot Kungsportsvägen. Görs inte detta förutsätter vederbörande att berörda fastighetsägare kompenseras ekonomiskt.

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulksvarns egnahemsområde. Utredningen belyser även frågor kring hantering av in- och utfarter i kommande planeringsskeden. Brons läge är redan utrett och fastställt.

Remissversionen av kulturmiljöprogrammet innebär en inventering och rekommendationer för ett flertal kulturhistorisk intressanta och värdefulla miljöer. Antagandebeslut av programmet har i skrivande stund inte fattats, men området ingår även i kulturmiljöprogrammet från 1992. Att bebyggelsen är av sådant

värde att den omfattas av PBL 8 kap. 13 § är friställt från Kulturmiljöprogrammet och styrs istället av angiven plan- och bygglagstiftning. Generellt ska hantering av sådan byggnad/bebyggelse göras så att den inte *förvanskas*, att den *hålls i vårdat skick*, och att ändringar tar hänsyn till kulturvärdet. Det innebär därmed inte att man inte får göra upprustnings- eller förändringsarbeten utan ställer enbart krav på *hur* den görs, vilket gäller vid skötsel, planering och bygglovshandläggning e.d. Kulturmiljöprogrammet kan ses som ett arbete där värdet av bebyggelsen utreds mer grundligt, att platser uppmärksammas tydligare, men lagstiftningen enligt PBL är den styrande och det är först i detaljplanläggning som förslagen i programmet kan få en juridisk följd. Detaljplanen för Hjulksvarns egnahemsområde är gammal och inbegriper inte de särskilda planbestämmelser som vidare kan stärka skyddet för byggnader, bestämmelserna *k* eller *q*. Planområdet för FÖP KH går inte in i egnahemsområdet utan avgränsas i och med Kungsportsvägen. Inga åtgärder föreslås i planen som går in i området.

Redan i arbetet med ÖP 2013: *Plats för framtiden* genomfördes en större medborgardialog. Planerna för den övergripande markanvändningen av området för Knorren och Hjulksvarnelund diskuterades och utvärderades i samrådsskedet och beslut om vilket av alternativen för övergripande markanvändning finns med i översiktsplanen. Arbetet med FÖP KH påbörjades direkt efter att ÖP 2013 antogs och utgick från dialog- och beslutsunderlag från det arbetet. Även samrådet är ett tydligt tillfälle för dialog enligt planprocessen.

Staden förmedlar varje år ett bidrag för ombyggnationer som syftar till bullerreducering av fastighet. Mer information om det finns hos Stadens Stadsbyggnadsförvaltning som tilldelar medel.

Niklas Nyblom och Johanna Augustsson, 2016-04-30

Anser att det saknas utredningar för hur planområdet kommer påverka de boende längs med Kungsportsvägen. Majoriteten av befintliga bostäder är äldre och är kulturhistoriskt värdefulla vilket begränsar renovering av fönster och fasader.

Trafikminskning på Kungsportsvägen från 10 000 – 8 000 fordon per dygn beror på Saabs nedläggning. Om Staden vill återgå till lika många arbetstillfällen kommer det leda till att trafiken återgår till 10 000 bilar. Bilar från den anslutande bron kommer att skapa en ohållbar trafiksituation och boendemiljö. Saknas även en plan för bullerreducerande åtgärder. Lösningen att sänka hastigheten genom att bygga om vägen har boende tidigare önskat men inte fått p.g.a. att det är räddningstjänstens huvudväg mot centrum. Nya bostäder innebär att vägen blir viktigare för räddningstjänsten. Det anses inte trovärdigt att vilja främja kollektivtrafik, gående och cyklister men främst fokusera på biltrafik. Det presenterades även att Kungsportsvägen *inte* skulle bli en ny genomfartsväg. Detta motsattes av att man inte vill leda om trafiken längre ut mot älven/industrin. Blir Kungsportsvägen anslutningen mellan centrum och 45:an blir det precis det som det utlovades att den inte skulle bli; en genomfartsled.

Använd Grundbergsvägen som huvudgata för biltrafik. Gör det endast möjligt för gående, cyklister och kollektivtrafik att svänga mot centrum ifrån den nya bron. Bilvägen mellan Knorren och centrum är över Klaffbron. Sammankoppla Grundbergsvägen och Kungsportsvägen vid 45:an, Kungsportsvägen blir lokalgata. Kungsportsvägen kan bli förlängning av Kungsgatan, med allé i mitten som en trevlig gång- och cykelväg. Möjliggör en högre exploateringsgrad mellan Kungsportsvägen och Grundbergsvägen.

Boende har uttryckt ett missnöje och "känt sig lurade" då man inte blivit involverad/tillfrågad i utredningsprocessen. Hoppas att Staden tar hänsyn till yttrandet i den fortsatta planprocessen.

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulkvärns egnahemsområde.

Staden har i planprocessen att ta fram ÖP 2013 haft tidig dialog med medborgare angående bl.a. markanvändning på Knorren och Hjulkvärnelund. Samrådet för FÖP KH är ännu ett sådant tillfälle.

Att bebyggelsen har kulturhistoriskt värde och omfattas av PBL 8 kap. 13 § innebär främst att hantering av sådan byggnad/bebyggelse görs så att den inte *förvanskas*, att den *hålls i vårdat skick*, och att ändringar tar hänsyn till kulturvärdet. Det innebär därmed inte att man inte får göra upprustnings- eller förändringsarbeten utan ställer enbart krav på *hur* den görs, vilket gäller vid skötsel, planering och bygglovshandläggning e.d. Planområdet för FÖP KH går inte in i egnahemsområdet utan avgränsas i och med Kungsportsvägen. Inga åtgärder föreslås i planen som går in i området.

Cecilia Vik, 2016-04-16

Invänder mot att använda Kungsportsvägen som anslutningsväg till den nya bron. Det skulle öka bullret, trafikmängden och sänka värdet på fastigheterna utmed Kungsportsvägen. Använd istället Grundbergsvägen, anlägg rondell vid korsningen Stallbackavägen/Grundbergsvägen för antingen lokalgata på Kungsportsvägen in mot stadskärnan eller Grundbergsvägen och bron över älven.

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulkvärns egnahemsområde.

Kristina Leoson och Richard Lindstrand, 2016-03-21 och 2016-04-25

Anser att förslaget i stora drag är bra, men oroas över trafikbuller då de idag upplever Kungsportsvägen som bullrig både inomhus och utomhus. Hänsyn behöver tas till att arbetsplatserna på gamla SAAB återställs, utredning av bullerutbredning behöver uppdateras och utvidgas till att även inkludera egna hem, och hur nya busslinjer över bron kommer att påverka bullernivåerna. Finns det planer på att uppmuntra alternativa färdmedel genom att försvåra för biltrafiken? Som boende vill vi även kunna påverka åtgärder och beslut kring Kungsportsvägen. Förslag är att låta vägen öster om bron svänga direkt norrut, nordväst om campingen för att sedan ansluta till Grundbergsvägen och bara låta gång- och cykeltrafik fortsätta österut. Fler konkreta åtgärder för bullerdämpning efterfrågas, så som hastighetssänkning och en liknande mittsträng som den på södra Drottninggatan samt buskar mellan körbana och trottoar.

Kommentar: Som ett led i den fortsatta dialogen hölls extra möten under samrådet. En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulkvärns egnahemsområde.

Bjarne och Helena Gustafsson, 2016-03-14, 2016-03-30 och 2016-04-25

Boende på Kungsportsvägen och oroad över trafikflöden, bullernivåer, säkerhetsfrågor i hänseende till fortkörningar och sättningar i bebyggelse och påverkan på vegetation i trädgård. Anger att trafiken skulle fördubblas mot dagens nivåer och därmed även antalet fartöverskridanden. Efterfrågar strategier för att sänka bullernivåer, utsläpp och luftföroreningar. Värnar den skogsremsa som finns mellan Kungsportsvägen och Grundbergsvägen som fångar upp buller och föroreningar samt den gamla

bebyggelsen i egna hem. Menar att mycket av trafiken på Kungsportsvägen är tung (bussar, lastbilar och långtradare) vilket belastar byggnaderna.

Bättre alternativ är brosträckning närmare järnvägen och att leda trafiken över Grundbergsvägen, alternativt att bygga den som en gång- och cykelbro. Uppfattade att valet av broläge motiverades av önskan i kanalen att ankra bron på. Frågar hur buller- och miljöaspekten prioriterades i utvärderingen av alternativ.

Ifrågasätter även lokalisering av evenemangspark och frågar vilka ljudmätningar som genomförts. Förstår om yttrande uppfattas som att vederbörande är emot all utveckling, men menar snarare att det för att ställa sig positiv till förändring måste presenteras något positivt även för boende utmed Kungsportsvägen. Trollhättan vill profilera sig som en miljöstad. Detta förslag talar raka motsatsen!

Kommentar: Svårt att utläsa av bifogade bilder vilken skadan är och hur den påverkats av trafik respektive andra omständigheter.

En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulkvärns egnahemsområde.

Brons läge är redan utrett och fastställt. Den utredningen tar hänsyn till flera olika parametrar där bullerfrågan var en tydlig sådan. Förslaget broläge utmed järnvägen har avskrivits av flera olika skäl. Dels är det tekniskt svårt att bygga en ny bro intill existerande järnvägsbro, vilken utgör riksintresse för kommunikationer. Gestaltningen av en så stor infrastrukturapparat är svår att göra attraktiv och bedöms bilda en oönskad och förstärkt barriär mellan norra och södra sidan av järnvägen. Dessutom inkluderar riksintresset för kulturmiljövård även bebyggelsen på gamla Stridsberg och Biörck, vilken betonas av Länsstyrelsen och där den politiska ambitionen är att bevara större delen av bebyggelsen för att skapa en tydlig identitet och bygga långsiktiga värden på platsen. För att stärka de prioriterade trafikslagen gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer bedöms det även vara attraktivare att bron landar centralt i den nya stadsdelen på Knorren. Buller- och trafikutredningen utgår från att arbetsplatserna på Stallbackaområdet återställs.

Hastighetskontroller genomförs av *Gatu- och parkkontoret* på Stadsbyggnadsförvaltningen, och vidare frågor kring detta hänvisas därför dit.

Sara Persson, 2016-03-25 och 2016-03-17

Motsätter sig planerna för att det riskerar innebära tätare trafik, mer föroreningar, buller o.d. Redan i nuläget problem med trafik på Kungsportsvägen och är orolig för minskad trafiksäkerhet. Deltar i kampen att bevara Hjulkvärn och dess lugn och hoppas Staden kan ta hänsyn till de boendes önsknings.

Kommentar: ÖP 2013 fastställer Knorren och Hjulkvärnelund som förändrad markanvändning med tätortsutbyggnad, ett ställningstagande som fastställdes av kommunfullmäktige i februari 2014. Bedömningen är att områdets centrala och attraktiva läge intill stadskärnan, Resecentrum och älven motiverar en hög exploateringsgrad samt att området lämpar sig väl för blandstadsbyggnation. Bedömningen är att det på ett övergripande plan finns god tillgång till andra grön- och rekreationsområden utmed älven och i nära anslutning till planområdet. Samrådsförslaget till FÖP KH innebär att mycket grön- och rekreationsområden bevaras och utvecklas – i synnerhet i Hjulkvärnelund där camping blir kvar och parkområdena utvecklas till stadspark. Efter samrådet fattades beslut om att genomföra en buller- och trafikutredning som vidare utreder bullerspridning och trafikflöden på anslutande vägnät till den nya bron, samt ser över alternativa vägdragningar för anslutningsvägen av bron.

Frank Linné, 2016-04-27

Gör ytterligare en utredning av vägalternativ 2. Sänker man nuvarande gångtunnel vid påfarten från nordost med förslagsvis 1 meter kan vägbron sänkas med motsvarande höjd. Påfarten kan också vridas mer mot nord så påverkar det fallhöjden av vägen ytterligare med en planare anslutning till befintlig rondell. Vägalternativ 1 med 4500 fordon i vardera riktning skall passera anslutningen vid Grundbergsvägen och Kungsportsvägen varav x antal skall till och från centrum. Resten har andra resmål t.ex. Stavre, Sandhem, Halvorstorp eller söderut på E45. Dessa bilister kommer ganska snart att upptäcka Hjulksvarnsgatan och Silfverloodsgatan som en perfekt genomfartsled. Hjulksvarnsgatan nyttjas redan idag, i mindre omfattning, som genomfart och med dess bredd uppfattas den tydligen som huvudled om man ser till hastighet och trafikregler.

Kommentar: Läge 2 för bron utreddes 2015 och har fastställts till läge 1. Förslaget broläge utmed järnvägen har avskrivits av flera olika skäl utöver de om nivåskillnader. Dels är det tekniskt svårt att bygga en ny bro intill existerande järnvägsbro, vilken utgör riksintresse för kommunikationer. Gestaltningen av en så stor infrastrukturapparat är svårt att göra attraktiv och bedöms bilda en oönskad och förstärkt barriär mellan norra och södra sidan av järnvägen. Dessutom inkluderar riksintresset för kulturmiljövård även bebyggelsen på gamla Stridsberg och Biörck, vilken betonas av Länsstyrelsen och där den politiska ambitionen är att bevara större delen av bebyggelsen för att skapa en tydlig identitet och bygga långsiktiga värden på platsen. För att stärka de prioriterade trafikslagen gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer bedöms det även vara attraktivare att bron landar centralt i den nya stadsdelen på Knorren. Skulle genomfartstrafik i egna hem bli ett bekymmer finns möjligheter på sikt att begränsa trafikflöde genom att stänga av eller enkelrikta utsatta vägsträckor.

Danuta Björnberg, 2016-04-28

Familjen har bott på Kungsportsvägen sedan 1995 och i flera år påpekat att trafiken på Kungsportsvägen är mycket påfrestande och farlig. Det har skett flera allvarliga olyckor och är dagligen rädda när vi kör ut från gården ut på Kungsportsvägen. Kontakt med trafikansvariga på Trollhättans Stad har inte gett någon effekt. Efter Saabs nerläggning blev det mindre trafik men vi tycker att det är störande. Har alltid önskat att trafiken dras längst Grundbergsvägen istället. Planerna för den nya stadsdelen måste man ta hänsyn till existerande trafikproblematik. Situationen blir fruktansvärd med ytterligare 4500 bilar på Kungsportsvägen.

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulksvarns egnahemsområde.

Kent Svensson, 2016-04-20

Föreslår att gatan/vägen på östra sidan om älvbron inte ska dras genom Lunnen/campingen utan istället läggs utmed älven och ansluts till gamla Stallbackavägen och vidare norrut. Tänk på befintliga byggnader, förskola samt bostad och bevara Lunnen som ett attraktivt rekreationsområde med sina gamla ekar, hasselsnår samt annan unik växtlighet.

Kommentar: Samrådsförslaget till FÖP KH är utformat så att merparten av byggnader och natur bevaras öster om älven. En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg

och Hjulksvarns egnahemsområde. Staden har inte bedömt den av yttrandet föreslagna dragningen av vägen som ett lämpligt alternativ. Det bl.a. på grund av att det skulle begränsa kontakten med älven för besökare, gående och cyklister, innebära en lång "dubbel" vägdragning då kollektivtrafiken, gående och cyklister behöver en mer gen koppling.

Utredningsområde för förskola har tagits bort från planförslaget till utställningen. Alternativ lokalisering i närområdet kommer ersätta förskolan Lunnen.

Naturvärden har utretts i en naturvärdesinventering som motiverat utformningen av planen.

Annika Nejman-Ode, 2016-03-16

Anser inte att Staden enbart ska se på planområdet, utan måste se helheten till omgivande områden. Föreslår är att lägga väg och bro på andra sidan campingen. Där går en väg som kan anslutas till en bro på udden av den långsmala ön som gör att kanalverket inte kan klaga på att de ej får plats. Lunnen får ej en väg igenom. Flytta Göteborgsvägen in i Lunnen, från kv. polisen till rondellen vid undergången. Tänk noga över innan ni börjar göra om i staden. Annars anses förslaget vara bra.

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsporsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulksvarns egnahemsområde.

Birgitta Lindqvist, 2016-04-24

Undrar om en analys genomförts av det ökade antalet fordon som kommer att styras mot området Hjulksvarn. Föreslagen sträckning oroar oss hänseende en ökning av trafik inom bostadsområdet Egna Hem. Istället för att hålla sig till rv 45 och Stallbackabron öppnar sig en ny möjlighet att ta sig till andra sidan älven. Via Tunhemsvägen kommer det att finnas många möjligheter att ansluta sig till nya bron på gator genom Egna Hem, det är bara att titta på kartan så kommer ni att se ett flertal möjliga val. Ser fram emot återkoppling

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsporsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulksvarns egnahemsområde.

Arne Holmström, 2016-05-02

Yttrandet vänder sig mot att ianspråkta grönområden för att skapa nya bostäder som enligt yttrandet enbart vänder sig till en begränsad del av befolkningen, på bekostnad av existerande bostadsområde på Hjulksvarn egna hem som istället skulle utsättas för mer buller och avgaser. Enligt yttrandet krävs stora markarbeten för att hantera nivåskillnader både vid det östra brofästet och i sträckningen från brofästet till Kungsporsvägen. Vederbörande ställer frågor om hur korsningen ska se ut mellan den nya bron och Kungsporsvägen. I yttrandet föreslås även att existerande byggnader ska användas till förskola och noterar att campingen enligt förslaget blir mindre. Egna hem klarar inte mer trafik.

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsporsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulksvarns egnahemsområde. Den exakta anslutningspunkten av Hjulksvarngatan till den nya Kungsporsvägen kommer att fastställas i senare detaljplanerings- och projekteringskede. Detta för att bibehålla

flexibilitet för att efter detaljstudier av markförhållanden kunna göra en så optimal vägsträckning och anslutning som möjligt. Ambitionen är att bygga en korsning och inte en rondell. Detsamma gäller för utredningar av exakta nivåer och behov av utjämningar av mark. Angiven dragning av vägen görs där minst intrång i topografin kommer behöva göras. För rådande översiktsplanprocess är ett reservat om ca 100 meter fortfarande väldigt precist. Ändrad användning av existerande byggnader i Hjulksvarnelund ses över inom ramen för plan- och exploateringsprocessen av området och kommer fastställas först efter översiktsplanens antagande.

Conny Flink, 2016-05-02

Yttrandet gäller att använda Grundbergsvägen som matarväg till Stallbacka samt Edsborgsleden. Utöver argument om redan idag höga hastigheter och mycket trafik osv. så antas en ny bro att användas som ett första val för de som idag bor på västra sidan och arbetar på Stallbacka (Paradis skolan, Albertsvägen, från Öresjöhållet osv). Med den nya bron blir det ett naturligt val att köra via Vårviksrondellen direkt över älven till Kungsportsvägen – framförallt de som tidigare valt Stallbackabron nu när Överby utbyggnaden ger ännu mer rondeller. Bifogad kartbild anger en rondell som ansluter ny väg från bron till Grundbergsvägen.

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulksvarns egnahemsområde. Av yttrandet angiven lösning riskerar att bibehålla stora delar av det trafikflöde som erfaras.

Elaine och Roger Olsson, 2016-05-02

Yttrandet gäller att boende i Hjulksvarns egna hem har fått utstå många ansträngningar genom åren i fråga om störningar från industrier, föroreningar och trafik. Många boende har länge önskat en förflyttning av trafiken till Grundbergsvägen, utan att få gehör. Enligt yttrandet kan planerna på en ny bro innebära en fördubbling av trafiken på Kungsportsvägen. En stark tveksamhet inför kvalitén på samrådsförslagets utredningsområde för bostäder längs Kungsportsvägens norra del lyfts fram ur trafik- och bullerhänsyn. Vederbörande ifrågasätter även den hastighetsmätning som genomförts på Kungsportsvägen. Enligt yttrandet har vederbörande redan fått vibrationsskador på sin fastighet p.g.a. trafikflödet på Kungsportsvägen. Frågor ställs om fastigheternas värde kommer sjunka på grund av förslaget.

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulksvarns egnahemsområde.

Hastighetskontroller genomförs av *Gatu- och parkkontoret* på Stadsbyggnadsförvaltningen, och vidare frågor kring detta hänvisas därför dit. Utredningsområden för bostäder och för förskola har tagits bort/justerats till utställningsförslaget. Kommunstyrelsen kan inte svara på frågor om enskilda fastigheters värdering.

Anthony Muir, 2016-05-01

Muir ifrågasätter i yttrandet lokaliseringen av bron, anslutningen till Kungsportsvägen samt buller-, partikel och trafikflödesproblem på Kungsportsvägen/Kungsporten. Vederbörande har förstått det som

att det främst är ekonomiska motiv bakom valet av bron lokaliserad, och ser problem med anslutningspunkten till Kungsportsvägen och anser att kopplingen snarare blir mellan den nya stadsdelen och Hjulksvarn än till Resecentrum och stadskärnan. Istället föreslås att bron lokaliseras söder om järnvägsbron vilket skulle utgöra en mer genkoppling till stadskärnan. Förutsatt att bron inte byggs som en gång-, cykel och kollektivtrafiksbro kommer trafiknivåerna öka kraftigt och leda till ökad bullerstörning för boende utmed Kungsportsvägen. Byggs den bör vägen därmed vara av bullerreducerande material och hastigheten sänkas till 30 km/h mellan stadskärnan och E45:an. Detta motiveras av att vägen går intill ett bostadsområde med utfarter med dålig sikt. Boende i egna hem har en fin och grön utsikt och vill inte bli tvingade att bygga bullerplank som förstör grönskan. Gröna bullerreducerande åtgärder skulle uppmuntras därför. Staden föreslås även att erbjuda bullerdämpande väggar, isolering och fönster på den gamla bebyggelsen i området. Vidare föreslås att Staden ser över möjligheten att omdirigera trafik mot E45 och E44 via Grundbergsvägen. Yttrandet trycker även på att trafiksituationen redan är ansträngd runt Kungsportsrondellen genom bifogare foton. Skulle trafiken fördubblas och det blir broöppning innebär det enligt yttrandet oerhörda köer, tutanden och utsläpp intill vederbörandes bostad som därför undrar hur anslutningen kommer utformas. Detta särskilt på sträckan mellan rondellerna vid Kungsporten och norra Drottninggatan där större flöden av fotgängare och den låga tunneln Kungsporten redan idag utgör hinder för trafiken att flyta smidigt. Samrådsförslaget väcker fler frågor. Evenemangsplatsen kommer också, vid fler större evenemang, påverka trafik och parkeringssituationen. Vilka nya krav kommer det ställa på byggnation vid Kungsportsvägen?

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulksvarns egnahemsområde.

Det broläge yttrandet beskriver söder om järnvägsbron har valts bort av flera olika anledningar. Delvis är svårigheterna samma som för lägesalternativet norr om järnvägsbron, nämligen att det är tekniskt svårt att bygga en ny bro intill existerande järnvägsbro, vilken utgör riksintresse för kommunikationer som Trafikverket är ägare av. Gestaltningen av en så bred infrastrukturapparat är svår att göra attraktiv och bedöms bilda en oönskad och förstärkt barriär mellan norra och södra sidan av järnvägen. För att stärka de prioriterade trafikslagen gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer bedöms det även vara attraktivare att bron landar centralt i den nya stadsdelen på Knorren. Förutom detta ligger det även en del bebyggelse med kulturhistoriskt värde på sträckan. Söder om järnvägsbron på den västra sidan är topografin dessutom ofördelaktig och en byggnation här skulle innebära omläggning av ledningar för bl.a. fjärrvärme. Även här finns bostäder, om än färre, att ta hänsyn till och kopplingen över järnvägen in till nytt bostadsområde blir inte så gen som effekterna för gång- och cykeltrafiken bedöms bli lika positiva. Topografiskt sett är även anslutningen till Kungsgatan/Kungsporten komplex.

Evenemangsplatsens lokalisering motiveras i planeringsunderlaget med hänsyn till dess centrala läge och därmed tillgång till stadskärnan med serviceunderlag, tillgång till parkeringsplatser, Resecentrum med kollektivtrafik etc. Pendelparkeringarna är exempelvis en urban resurs där evenemangsbesökare och arbetspendling kompletterar varandra tidsmässigt. Det finns inga planer på att ianspråkta grönyta för att anlägga ytterligare bilparkeringsplatser. Däremot planeras för ett parkeringsgarage utmed järnvägen intill Folkets Park för att dämpa bullerspridning samt ersätta markparkeringsplatser på angiven plats.

Angöringspunkten för Hjulksvarnsvägen till den nya Kungsportsvägen är ett omkring 100 meter brett reservat, och målsättningen är att utforma punkten som en korsning snarare än en rondell. Exakt form för detta kommer fastställas i senare detaljplane- och projekteringskede.

Staden förmedlar varje år ett bidrag för ombyggnationer som syftar till bullerreducering av fastighet. Mer information om det finns hos Stadens Stadsbyggnadsförvaltning som tilldelar medel.

Andreas Karlsson, Jenny Vennberg Karlsson, Frank Zandhoff, Helena Westerlund, Jimmy Högfeldt, Camilla Högfeldt, Liselotte Andersson, Christer Andersson, Patrik Torehov, Anna Tanderud och Hans Tanderud, 2016-04-26

Yttrandet gäller en oro avseende den planerade bron med anslutning till Kungsportsvägen. Trafik- och bullersituationen anses redan ansträngt och kritik lyfts fram mot bristfälliga bullerutredningar för området utmed Kungsportsvägen. Grundbergsvägen lyfts fram som en alternativ anslutningspunkt för nordgående trafik. Utifrån bullerutredningen från samrådets logik trycker yttrandet på att de flesta bostäder utmed Kungsportsvägens västra sida rimligen ligger inom område för 55 decibel ekvivalentnivå eller mer, vilket skulle förvärras av ökade trafikflöden. Vidare understryks att bebyggelsen utmed Kungsportsvägen är gammal och därmed skyddar dåligt mot buller och hänvisar till regeringens proposition "1996/97:53 *Infrastrukturinriktning för framtida transporter*" som säger att bebyggelse vid väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur inte ska vara utsatta för mer än 55 decibel ekvivalentnivå utomhus. Att konsekvensanalys för bostäder i angränsning till planområdet inte genomförts kritiserar. Yttrandet efterfrågar även förslag på bullerreducerande åtgärder. Kritik höjs mot den hastighetsmätning som genomförts för vägen och resonemang om sänkt hastighet på Kungsportsvägen bedöms som föga genomförbara. Även tyst asfalt och bullerplank avskrivs som orealistiska åtgärder. Både bullerutredningen och trafikutredningen kritiserar för att ha utgått från gammal mätdata alternativt trafikflöden som inte står i paritet med ett aktivt Stallbackaområde. Vederbörande önskar även att planförslaget ska ta hänsyn till andra hälsoeffekter som kan påverkas av ökade trafikflöden, så som blodtryck, hjärt- och kärlsjukdomar och problem relaterade till partikelhalten i luften.

Undertecknade anser inte att hänsyn tagits kulturvärden i området och trycker på att området är med i Stadens kulturmiljöprogram från 1992 och att åtgärder med hänsyn till en bullerdämpning skulle kunna få en negativ inverkan på dessa värden.

Yttrandet föreslår att flytta anslutningen av den nya bron till Grundbergsvägen. Skulle detta inte bli fallet anses det nödvändigt att ta fram vidare konsekvensutredning för existerande bostäder. Planen behöver även kompletteras med buller- och trafiksäkerhetsåtgärder samt beskrivning av hantering av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer i Hjulksvarn egna hem.

Kommentar: En Buller- och trafikutredning har tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulksvarns egnahemsområde. Detta enligt analys av den trafikflödesanalys och de bullerutredningar som genomförts inom ramen för Buller- och trafikutredningen.

Buller- och trafikutredningen gör bedömningar utifrån trafikutvecklingen i Trollhättans tätort sedan trafikmätningar påbörjas, och har reviderat trafikflöden utifrån trafiksituationen 2009 då Stadens senaste övergripande trafikprognos genomfördes. Prognosen som yttrandet refererar till från 2009 har alltså varit en grund för arbetet med trafikutredningen 2015, men utvärderats och omarbetats efter rådande förutsättningar och planeringsunderlag. Prognostiserat antal fordon på den nya bron är ett resultat av en trafikutredning från 2015 som förutsätter en utveckling av nya verksamheter och således arbetsplatser på Stallbacka industriområde.

Remissversionen av kulturmiljöprogrammet innebär en inventering och rekommendationer för ett flertal kulturhistorisk intressanta och värdefulla miljöer. Antagandebeslut av programmet har i skrivande stund inte fattats, men området ingår även i kulturmiljöprogrammet från 1992. Att bebyggelsen är av sådant värde att den omfattas av PBL 8 kap. 13 § är friställt från Kulturmiljöprogrammet och styrs istället av Plan- och bygglagen. Generellt sätt ska hantering av sådan byggnad/bebyggelse göras så att den inte *förvanskas*, att den *hålls i vårdat skick*, och att ändringar tar hänsyn till kulturvärdet. Det innebär därmed inte att man inte får göra upprustnings- eller förändringsarbeten utan ställer enbart krav på *hur* den görs, vilket gäller vid skötsel, planering och bygglovshandläggning e.d. Kulturmiljöprogrammet kan ses som ett arbete där värdet av bebyggelsen utreds mer grundligt, att platser uppmärksammas tydligare, men lagstiftningen enligt PBL är den styrande och det är först i detaljplanläggning som förslagen i programmet kan få en juridisk följd. Detaljplanen för Hjulksvarns

egnahemsområde är gammal och inbegriper inte de särskilda planbestämmelser som vidare kan stärka skyddet för byggnader, bestämmelserna *k* eller *q*. Planområdet för FÖP KH går inte in i egnahemsområdet utan avgränsas i och med Kungsportsvägen. Inga åtgärder föreslås i planen som går in i området.

Hastighetskontroller genomförs av *Gatu- och parkkontoret* på Stadsbyggnadsförvaltningen, och vidare frågor kring detta hänvisas därför dit.

Kristina och Klaes Karlsson, 2016-05-12

Av Yttrandet framkommer att familjen Karlsson vill se ytterligare utredningsmaterial avseende infrastrukturlösning mellan den nya bron och Grundbergsvägen. Oro lyfts över att ett genomförande av planförslaget skulle innebära en försämring av miljön utmed vägen. Förslag läggs fram om en alternativ anslutning till Grundbergsvägen och fördjupade utredningar av konsekvenser för närboende efterfrågas.

Kommentar: Yttrandet är nästan identiskt med det ovan. Längre beskrivning och svar redogörs därmed för ovan. Sedan samrådet har en *Buller- och trafikutredning* tagits fram för FÖP KH som innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulkvarns egnahemsområde. Detta enligt analys av den trafikflödesanalys och de bullerutredningar som genomförts inom ramen för Buller- och trafikutredningen.

Irène Åkesson, 2016-04-18 och 2016-04-28

Irène betonar vikten av att bevara och i möjligaste mån återställa verkstäderna och valsarna på gamla Stridsberg och Biörck. Förslag ges om att bevara det i form av ett industrimuseum. Irène uppskattar vandringen som genomfördes under samrådet och ser potential i området för att locka besökare till Trollhättan. Om ett återställande är orealistiskt så kan lokalerna hållas öppna för visningar under sommaren.

Kommentar: Industrimiljön på gamla Stridsberg och Biörck betonas som viktig att bevara och utveckla i utställningsförslaget till FÖP KH. En *Kulturhistorisk förstudie* genomfördes under hösten 2016 vilken vidare betonar vikten av området för riksintresset för kulturmiljövård. Innehållet i byggnaderna kommer vidare att bearbetas i senare planerings- och exploateringskedan.

Marianne Andersson, 2016-03-22

I yttrandet betonar Marianne vikten av att bygga stad så att hållbara livsstilar kan uppnås och bilberoendet minska. Bilsamhället får enligt yttrandet konsekvenser för såväl klimatet som hälsan och säkerheten i gaturummet. För att uppnå målen om ett hållbart samhälle och ökad andel persontransporter till fots, med cykel eller med buss bör stadsdelen utformas så att det är korta avstånd till nödvändiga funktioner, separerade gång- och cykelvägar, korta avstånd till kollektivtrafik intill viktiga funktioner. Därtill bör varu- och avfallstransport separeras från persontransporter, odlingslotter anläggas på gångavstånd från bostäderna. Utryckningsfordon, färdtjänst, flyttningstransport skall tillåtas i bostadsområdena, medan parkeringsplatser för bilar lokaliseras i periferin till stadsdelen i nära anslutning till kollektivtrafik, gångbanor och cykelbanor.

Kommentar: Trollhättans Stad ser med glädje på det ökade intresset för hållbart stadsbyggande. FÖP KH lyfter fram flera av de aspekter som yttrandet belyser. Bland annat kommer en knutpunkt för kollektivtrafik, trygga och säkra cykelgarage, service och till viss del handel ligga centralt i området och till stråk mot anslutande områden och Resecentrum för att uppmuntra hållbart resande. Mer om FÖP KH:s hållbarhetsstrategier finns att läsa inledningsvis i FÖP:en.

Per Frykner, 2016-04-30

Per betonar i sitt yttrande över FÖP KH att stadsdelen med sin geografiska placering i staden har både angränsande kommunikationsleder i form av vatten och järnväg samt ett strategiskt läge i närheten till Resecentrum i staden. I yttrandet beskrivs att Trollhättans näringsliv är i ständig utveckling, och att detta gynnar stadens välmående.

Järnvägen har fått en positiv inverkan på in- som utpendling som är till gagn för framförallt läroverk och näringsliv. I spåren av näringslivets framgångar så har nya utmaningar uppkommit i form av att attrahera kompetens arbetskraft med de nya kommunikationsmöjligheterna. Lokala ingenjörsföretag har under senare år framhållit behov av kontor i anslutning till Resecentrum, och där har FÖP KH ett nära läge till Resecentrum. Det menar Per kan användas för att stärka attraktiviteten av stadens naturrum och upplevelsen av acceptabel restid som kanske kan avgöra vilka aktörer som väljer att etablera sig i Trollhättan.

Per anser att samrådshandlingarna dessvärre inte betonar vikten av nya arbetsplatser i handlingen. Det både utifrån att bostäderna står i fokus för arbetet och att etapperna för kontor är bland de sista.

Kommentar: Arbetsplatser är en viktig fråga för Trollhättans utveckling. Det finns ett relativt stort utrymme inom FÖP KH att utveckla arbetsplatser. Det främsta klustret ligger på och i anslutning till gamla Stridsberg och Biörck där existerande lokaler ska renoveras och någon högre byggnad kan tillkomma. Till det finns en tomt för kontor utmed Vänersborgsvägen och huvudstråket kommer till stor del att kantas av aktiva bottenvåningar med kontor, handel och servicefunktioner. Dessa etapper har, i enlighet med förslag i yttrandet, flyttats fram tidsmässigt i utbyggnadsstrategin i utställningsskedet av FÖP KH. Förslaget har även justerats i det att mark avsedd för kontor utmed Vänersborgsvägen har fått en mer tidplan flexibel för efterfrågan. Det ska även noteras att byggnationen på östra sidan i Hjulksvarvelund är flexibel över användningarna kontor, handel, service och bostäder. Här finns därmed ett stort utrymme och redan tidigt i utbyggnadsprocessen. Stadens förhoppning är att den nya stadsdelen ska stärka Trollhättan som helhet och även påverka stadskärnan positivt med hänseende till bl.a. kundunderlag.

4. Åtgärder med anledning av samrådet

Samrådet har samlat en bred grupp individer, myndigheter och aktörer för att diskutera och ge synpunkter på förslaget till fördjupad översiktsplan. Bland synpunkterna blandas idéer med åsikter och konkreta förslag. Planförslaget kommer därmed att bearbetas på flera olika plan innan utställnings-skedet. Nedan sammanfattas de större åtgärder som vidtagits med hänsyn till samrådet.

Kulturhistorisk förstudie

Länsstyrelsen har ställt frågor om planens påverkan på *riksintresset för kulturmiljövård* vilket har utretts och utvärderats vidare under hösten 2016. I utredningen beskrivs ett historiskt perspektiv från forntid till nutid. Utställningsförslaget till FÖP har justerats i hänseende till avgränsningen av området vid industrimiljön Stridsberg och Biörck, som tydligare markerats som ett sammanhängande område, då vikten av miljön vidare har betonats i relation till riksintresset för kulturmiljövård.

Fladdermusinventering

Under samrådet framkom det, inom ramen för en separat fladdermusinventering som Stadens miljöförvaltning arbetar med, information om att det kan finnas känsliga fladdermusarter på Knorren. Det föranledde en inventering och utredning av fladdermusbeståndet i hela planområdet under sommar och tidig höst 2016. Resultatet innebar även att en fördjupad miljökonsekvensbeskrivning av hela planförslaget togs fram tidigt under 2017. Utställningsförslaget till FÖP har därav redigerats i hänseende till bebyggelsen utmed strandpromenaden på Knorren samt i hänseende till att utvecklingen av området i anslutning till dammfladdermusens livsmiljö behöver genomföras på ett sätt som är förenligt med artens behov i livsmiljön.

Buller- och trafikutredning

Den nya bron har väckt många frågor under samrådet. Frågorna har bl.a. handlat om den nya bronns läge och anslutningar till omkringliggande gatunät, vilka trafikflöden den kommer ge upphov till, förslag på alternativa dragningar av densamma och frågor kring bullernivåer. En Buller- och trafikutredning har därför tagits fram för FÖP KH sedan samrådsskedet och innebär en justering av planförslaget i hänseende till anslutningspunkt av ny bro. Till utställningsskedet föreslås en flytt av Kungsportsvägen västerut med ny bebyggelse mellan flyttad väg och Hjulqvarns egnahemsområde.

Det finns även yttranden som ifrågasatt bilens plats på bron och istället föreslår en gång-, cykel- och kollektivtrafikbro eller en gång- och cykelbro. Staden har utrett behovet av ny bro utifrån olika trafikslags perspektiv och kommit fram till att en ny bro för biltrafik behövs. Bronns läge är också redan utrett och samrått tillsammans med de aktörer som har stora intressen i och på älven och kommer inte revideras till utställningsskedet av planen.

Utredningsområden

Bullersituationen i området föranledde att några områden inom samrådsförslaget till FÖP KH planlades som *utredningsområden* istället för utbyggnadsområden. Det för att planering för respektive ändamål på angivna områden förutsatte att lösningar för att reducera buller skulle presenteras innan detaljplanering ansågs kunna sättas igång. Några av dessa områden har trots det ifrågasatts. Till följd av Buller- och trafikutredningen har ett nytt utredningsområde för flytt av Kungsportsväg och ny bebyggelse mellan

den nya vägen och existerande bebyggelse i Hjulkvarn egnahemsområde gjort att utredningsområde för förskola tagits bort. Utredningsområde för bostäder har hamnat inom område för ny Kungssportsväg där förutsättningarna att skydda bebyggelse från buller anses vara bättre.

Hållbar utveckling

Samrådet har även visat att det finns ett brett intresse för hållbarhetsfrågor. Många yttranden ger uppmuntrande synpunkter om att utveckla Knorren och Hjulkvarnelund till en socialt och ekologiskt hållbar stadsdel med träbebyggelse, smarta innovativa infrastrukturella och byggnadssystem och förhoppningar om bostäder som en så stor del av befolkningen som möjligt kan ta del av och bo i. Att prioritera gående och cyklister, kollektivtrafik och mötesplatser framställs som avgörande för att området ska bli tryggt, säkert och välkomnande för fler än de boende – något som många lyfter fram som avgörande för såväl stadsdelens som Trollhättans utveckling. Detta är frågor som beskrivs och hanteras inom ramen för den fördjupade översiktsplanen, och som sedan vidareutvecklas och bearbetas i senare detaljplanerings-, exploaterings- och projekteringskedan.

Kommande planeringsarbete

Under hösten 2016 har planförslaget reviderats och kompletterats med ett bredare utredningsmaterial. Efter bearbetningen kommer förslaget att ställas ut för *utställning*. Förutsatt att utställningsförslaget inte behöver genomgå större revideringar kan den fördjupade översiktsplanen efter slutjustering antas av kommunfullmäktige.

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR KNORREN OCH HJULKVARNELUND

Samrådsredogörelsen utgör del av den fördjupade översiktsplanen för Knorren och Hjulkvarnelund. Den fördjupade översiktsplanen för Knorren och Hjulkvarnelund ersätter "ÖP 2013: Plats för framtiden" inom planområdets avgränsning och möjliggör för utveckling av området med bl.a. bostäder, kontor, handelslokaler, offentlig service, park och naturmark, camping och evenemangsplats. Förslaget innebär även möjlighet att bygga en ny bro mellan stadsdelarna som kraftigt ökar tillgängligheten över älven.

I samrådsredogörelsen redovisas sammanfattningar av de yttranden som kommit in till Trollhättans Stad under samrådstiden som pågick under mars och april 2016. Till synpunkterna redovisas kommunstyrelsens kommentarer där det bl.a. framgår på vilket sätt Staden har tillmötesgått eller bemött synpunkterna. Samrådsredogörelsen har sammanställts av Kontoret Tillväxt och utveckling på kommunstyrelsens förvaltning. Bemötande av synpunkterna har bearbetats fram i samråd med arbetsgruppen för den fördjupade översiktsplanen för Knorren och Hjulkvarnelund samt med dess politiska styrgrupp.

Mer information finns tillgänglig på:
www.trollhattan.se/knorrenhjulkvarnelund



Trollhättans Stad

