

S:V  
1976

Tillhör förslag reviderat den 18 mars 1976.

Stadsplanebestämmelser  
tillhörande förslag till  
ändring och utökning av  
stadsplanen för  
TROLLHÄTTAN  
EDSBORGSVÄGEN M M  
uppgjort i december 1975

Beteckningarna hänför sig till stadsplanekarta 5/75 (4 kartblad).

1 §.

Stadsplaneområdets användning.

1 mom Byggnadskvarter.

- a) Med Gt betecknat område får användas endast för bensinförsäljning och därmed samhörigt motorserviceändamål.

2 mom Specialområde.

- a) Med Tp betecknat område får användas endast för parkeringsändamål.  
b) Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.  
c) Med Sb samt plus jämte siffra i cirkel betecknat område får användas endast för anläggning (jordvall och/eller plank) till skydd mot trafikbuller.  
Totala höjden för anläggningen får uppgå till högst den höjd i meter över grundkartans nollplan som siffran i cirkeln anger.

2 §.

Mark som icke får bebyggas.

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

3 §.

Särskilda föreskrifter angående områden för allmän trafik och järnvägs-  
trafik.

- 1 mom Med x betecknad del av järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik.  
2 mom Med z betecknad del av järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gatutrafik.

4 §.

Våningsantal.

Där våningsantal ej finns angivet, får byggnad uppföras med det antal våningar som bestämmelserna angående byggnads höjd möjliggör.

5 §.

Byggnads höjd.

På med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran anger.

6 §.

Särskilda föreskrifter angående utfartsförbud, anordnande av stängsel och bullerskyddsplank.

- 1 mom Utfart må icke anordnas över områdesgräns som jämväl betecknats med ofyllda cirklar.
- 2 mom I områdesgräns som jämväl betecknats med fyllda cirklar skall fastighet förses med stängsel, vari ej får anordnas öppning som medger utfart eller annan utgång mot gata.
- 3 mom I gräns som betecknats med heldragen linje och korta tvärstreck skall uppföras plank till skydd mot trafikbuller.  
Plankets höjd får ej överstiga 2,5 meter över angränsande vägbana (Edsborgsvägen).

---

Stadsplaneförslaget innebär bl a att vissa befintliga byggnadskvarter och specialområden utökas.

För de utökade kvarteren skall tidigare fastställda stadsplanebestämmelser gälla i tillämpliga delar.

Trollhättan i december 1975

Thorvald Struve

Tage Bogren

Thorvald Struve  
stadsarkitekt

Tage Bogren  
stadsplanearkitekt

Tillhör kommunfullmäktiges beslut  
nr 68 av den 22 april 1976 betygar:

Gustav Karlsson

Gustav Karlsson

kommunfullmäktiges v ordf

Tillhör Länsstyrelsens i  
Älvsborgs län beslut den  
23 juni 1976; betygar

Gert Olsson

Gert Olsson

**Kopian bestyrkes.**  
**På tjänstens vägnar**

197

LÄNSSTYRELSEN  
ÄLVSBORGS LÄN

Planeringsavdelningen  
Planenheten

|                     |  |
|---------------------|--|
| TROLLHÄTTANS KOMMUN |  |
| Kommunkontoret      |  |
| 1976-06-24          |  |
|                     |  |
|                     |  |
|                     |  |

BESLUT (efter anslag)  
1976-06-23

11.082-1503-76

rek

Kommunfullmäktige i Trollhättans kommun  
Box 7  
461 01 TROLLHÄTTAN 1

- Kopia till  
Akten  
St planverk  
Planenh  
Nvenh  
Vfn  
Lantmenh  
Byndn  
Knstyr  
Hvndn  
Tekniska ndn  
Trollhättans  
polisdistrikt  
Sociala centralndn  
Skolstyr  
Konsumentndn  
Bohus-Älvsborgs  
hyresgästförening  
Trollhättans köp-  
mannaförening  
Svenska BP AB  
SJ, Göteborg  
St vattenfalls-  
verk  
Pressen  
Pärmen

Fastställelse av förslag till ändring och utökning av stads-  
planen för Trollhättan, Edsborgsvägen m m i Trollhättans kom-  
mun

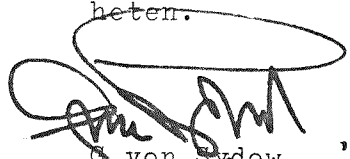
Kommunfullmäktige i Trollhättans kommun antog den 22 april  
1976 förslaget, vilket upprättats i december 1975, av stads-  
arkitekten Thorvald Struve och stadsplanearkitekten Tage  
Bogren.

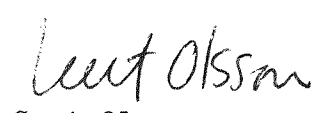
Några anmärkningar kvarstår inte mot förslaget.

Länsstyrelsen fastställer, med stöd av 26 § andra och tredje  
styckena byggnadslagen, det underställda stadsplaneförslaget.

Jämlikt 150 § tredje stycket byggnadslagen får klagan inte  
föras över detta beslut. Bevis om att beslutet på grund därav  
vunnit laga kraft skall tecknas på kartan.

Beslut i ärendet har fattats av landshövdingen. I den slutliga  
handläggningen har deltagit byrådirektören Olsson, föredragande  
samt länsrådet Lindberg, förste länsassessorn Livén, juridiska  
enheten, byrådirektören Carlén och t f förste byråinspektören  
Bengtsson, naturvårdsenheten, länsarkitekten Stigler, plan-  
enheten, ävensom bitr överlantmätaren Bergström, lantmaterien-  
heten.

  
G von Sydow

  
Gert Olsson

Tillhör förslag reviderat den 18 mars 1976.

1

Beskrivning  
över förslag till  
ändring och utökning av  
stadsplanen för  
TROLLHÄTTAN  
EDSBORGSVÄGEN M M  
uppgjort i december 1975

Förslaget är redovisat på stadsplanekarta 5/75 (4 kartblad).

Förslaget berör nu gällande stadsplaner som fastställts dels av Kungl. Maj:t och dels av länsstyrelsen enligt följande:

| myndighet     | fastställersedatum |
|---------------|--------------------|
| Kungl. Maj:t  | 2/ 9 1932          |
| "             | 10/ 6 1938         |
| Länsstyrelsen | 15/ 3 1944         |
| Kungl. Maj:t  | 18/10 1946         |
| Länsstyrelsen | 1/ 4 1947          |
| "             | 14/ 7 1948         |
| "             | 21/ 9 1949         |
| "             | 26/ 1 1950         |
| "             | 11/ 9 1950         |
| "             | 21/11 1950         |
| Kungl. Maj:t  | 23/ 2 1951         |
| "             | 30/ 3 1951         |
| Länsstyrelsen | 11/ 1 1952         |
| "             | 22/ 3 1952         |
| "             | 23/ 4 1953         |
| "             | 28/11 1953         |
| Kungl. Maj:t  | 30/ 7 1954         |
| Länsstyrelsen | 13/ 1 1955         |
| "             | 12/ 2 1955         |
| "             | 8/ 7 1957          |
| "             | 28/ 2 1958         |
| "             | 3/ 3 1958          |
| Kungl. Maj:t  | 30/12 1960         |
| Länsstyrelsen | 25/ 6 1962         |
| "             | 18/ 7 1963         |
| Kungl. Maj:t  | 6/ 8 1964          |
| Länsstyrelsen | 10/ 9 1964         |
| "             | 26/ 9 1966         |
| "             | 11/ 2 1969         |
| "             | 23/ 2 1970         |
| "             | 19/ 6 1973         |
| "             | 17/ 1 1974         |

Planernas geografiska orientering framgår av särskild karta.

### Initiativ till planändringen.

Stadsplaneförslaget har tillkommit på kommunalt initiativ och det överensstämmer helt med intentionerna i kommunens översiktliga planering.

Enligt vägverkets planering är vägföretaget upptaget som "Edsborgsvägen mellan Kardanvägen och väg 42/45, anläggning (26)" i förslaget till ny fördelningsplan för åren 1976-1980.

Vägföretaget beräknas utföras åren 1976-1979. Kostnaden har beräknats till 18,0 Mkr enligt 4:e kvartalets pris- och lönenivå år 1975.

### Stadsplaneförslagets bakgrund.

Utredning om huvudvägssystemet i Trollhättan, främst rörande riksväg 45, företogs i mitten på 40-talet i samband med kommunens dåvarande generalplanarbete. Två alternativa sträckningar undersöktes vid denna tidpunkt. En västlig led skisserades, som avsågs passera Göta älv på bro söder om slussarna och en östlig led med ett broförslag över älven strax söder om nuvarande Volvo Flygmotor AB på Malöga industriområde.

I bedömningarna rörande vilket alternativ som bäst skulle främja kommunens kommunikationsbehov ur olika synpunkter, förordades den östliga sträckningen. Denna led ansågs klart överlägsen det västra alternativet. Faktorer som påverkade denna prioritering var bl a att industrins behov av vägförbindelse på sikt borde säkerställas, att den förväntade pendeltrafiken mellan Trollhättan och andra orter bäst skulle kunna tillgodoses med ett broläge vid Stallbacka - Malöga industriområde samt att Trollhättan, som en expansiv kommun, skulle erhålla bättre kontaktmöjligheter med orter belägna såväl norr som söder ut.

Det västliga läget föreslogs ligga som ett vägreservat för det fall att framtida behov skulle uppstå av ytterligare en huvudled förbi Trollhättan.

Nuvarande utbyggnad av riksväg 45 från Myrtuvan fram till Gärdhemsvägen (riksväg 42) bygger således på vägutredningarna i 1948 års generalplan. Fortsättningsvis skulle riksvägen på basis av denna generalplan dras norr ut över SJ:s banområde, förbi Edsborgs idrottsplats mot broläget söder om Volvo Flygmotor AB. En riksvägsträckning som senare blev föremål för omprövning.

På grundval av 1948 års generalplan upprättades stadsplaner för i huvudsak Håjums industriområde, Skrällebergssområdet och Dannebacken. I dessa detaljplaner redovisades och fastställdes riksvägsträckningen. Vägen är således i nu gällande stadsplaner redovisad från riksväg 42/45 i söder till Margaretavägen i norr. En väglängd om ca 1600 meter. Väster om vägsträckningen fanns vid denna tidpunkt kraftledningarna med ett ca 52 meter brett säkerhetsområde. Numera är kraftledningarna borttagna. Öster om vägsträckningen har på basis av detaljplanerna vuxit upp bostads-, skol- och industribyggnader.

Trollhättans snabba expansion, den ökade biltätheten, nackdelar av trafikbuller, behov av planskilda korsningar m m ställer krav på trafiklösningar och andra åtgärder, som inte tillfredsställande kan genomföras med riksvägsträckningen i det fastställda läget.

Omprövning av riksvägsläget skedde därför i mitten på 60-talet i samband med översyn av kommunens generalplan. Vägverket rekognoserade då i samråd med kommunen en ny sträckning för riksväg 45. Denna har nu fått ett definitivt läge längre österut. Anslutningar med riksväg 42 vid Halltorp och med riksväg 44, som framdeles kommer att införas till Stallbacka trafikplats, kan då på lämpligt sätt genomföras samtidigt som trafikbullerfrågan kan bemästras på ett acceptabelt sätt.

Behovet av ett förbättrat lokalt vägnät i Trollhättan har under senare år ökat på ett markant sätt. Väganslutningarna mellan de stora industriområdena i norra delen av tätorten (Stallbacka - Malöga industriområde) och bostadsbebyggelsen söderut är undermåliga. Stor del av industri- och trafikletar sig därför vägar genom bostadsbebyggelsen vilket innebär störningar för de boende. Trollhättans centrum är också på ett otillfredsställande sätt belastat med denna trafik.

Genom utflyttningen av riksväg 45, kan markområdet för den äldre sträckningen nyttjas för lokaltrafiken. En utbyggnad av den s k Edsborgsvägen för lokaltrafik medför att bostadsområdena och centrum i väsentlig grad avlastas från besvärande genomgångstrafik. Genom att vägen förlägges i det förutvarande kraftledningsområdet kan därjämte olägenheter från trafiken för de boende i denna trakt effektivt elimineras.

#### Stadsplaneförslaget i allmänhet.

Med det föreliggande stadsplaneförslagets fastställelse möjliggöres utbyggnaden av en för kommunen mycket viktig länk i det interna primärvägsystemet. Vägen kommer visserligen under några år att fungera som genomfartstrafikled mot Stallbackabron men på sikt i huvudsak för den lokala trafiken.

Stadsplaneförslaget omfattar en väglängd om ca 2500 meter och avser delen riksväg 42/45 - Kardanvägen Flygfältsvägen. Vägen har dimensionerats för två körfält och någon ytterligare utbyggnad planeras icke.

För att erhålla en lämplig anslutning mellan Edsborgsvägen och Stallbackavägen har som ersättning för Margaretavägen en ny förbindelse föreslagits. Denna ansluter till Edsborgsvägen vid Skogstorpas gård. Stallbackavägen har i sin östra del givits en svag kurva innan den vinkelrätt ansluter till förbindelsevägen.

Utökningen av stadsplanen för Trollhättan utgöres av den del av vägförslaget som sträcker sig mellan Margaretavägen och Kardanvägen Flygfältsvägen.

Stadsplaneändringen innebär även justering av vissa kvartersgränser. Huvudsakligen har denna skett genom tillägg av mark till kvarteren för att förbättra möjligheterna till parkering, enär behov av bilplatser i stor utsträckning föreligger.

Utformningen av trafikleden med separering av körtrafik och gång- och cykeltrafik, planskilda korsningar, restriktioner för utfart beträffande bensinstationen i kv Morkullan, flyttning av entrén till idrottsplatsen Edsborg, avstängning av Margaretavägen, Skogstorpavägen, Skrällebergsvägen, Malögavägen och Wimansgatan för genomgångstrafik samt anläggandet av trafiksignaler i korsningarna mellan Edsborgsvägen och Tunhemsvägen respektive Gärdhemsvägen (rv 42) ger stora förutsättningar för en förbättrad trafiksäkerhet.

Närmare detaljer om trafik- och vägtekniskt utförande återfinns i det av VIAK AB upprättade förslaget till arbetsplan, daterat den 20 november 1975.

#### Underlag för planarbetet.

Till underlag för planarbetet har följande material förelegat:

- grundkarta i skala 1:1000, (utdrag ur stadsingenjörskontorets primärkartverk)
- utredningsplan upprättad av VIAK AB daterad den 9 mars 1973
- arbetsplan upprättad av VIAK AB daterad den 20 november 1975
- trafikbulerutredning upprättad av Ingemanssons Ingenjörbyrå AB, daterad den 20 februari 1975
- trafikbulerutredning upprättad av Ingemanssons Ingenjörbyrå AB, daterad den 1 september 1975
- trafikprognos upprättad av Vattenbyggnadsbyrån AB i Göteborg, daterad den 29 maj 1970
- utredning om olika höjdlägen av vägen utförd av VIAK AB tillsammans med Ingemanssons Ingenjörbyrå AB och White Arkitektkontor AB
- kommunala principbeslut i kommunstyrelsen, tekniska nämnden och byggnadsnämnden.

#### Vägens miljöanpassning i landskapet.

Under stadsplanearbetets gång har under hand framförts synpunkter på trafikbuler, miljö och vägens anpassning i landskapet. Dessa frågor har främst aktualiserats på en delsträcka från Håjums industriområde och korsningen med SJ:s huvudspår mot Göteborg fram till Tunhemsvägen. Härvid har bl a framhållits, i motsats till vad som tidigare ansetts mest realistiskt, nämligen med bro över spåret, att vägen borde schaktas ned och utföras med vägport under spåret. För att närmare få belyst effekterna av de olika alternativa möjligheterna har kommunen låtit utföra utredning av båda alternativen. I utredningen, som utförts av VIAK AB, har Ingemanssons Ingenjörbyrå AB, Whites Arkitektkontor AB, byggnadskontoret och kommunens fysiska planeringsorgan medverkat.

Målsättningen i utredningen har varit att för de olika alternativen belysa trafikbulerproblemen och lämna förslag till åtgärder, vägens inverkan på närmiljön, möjligheterna för tillkomsten av ytterligare parkeringsplatser samt de ekonomiska konsekvenserna. Till utredningen skulle enligt uppdraget fogas modeller och perspektivskisser så att beslutsfattare, planförfattare, allmänheten samt andra som kunde vara berörda, därmed skulle erhålla ett så fullständigt bedömningsunderlag som möjligt för sina ställningstaganden.

Utredningen, som framlades i januari 1975, synes ha uppfyllt denna målsättning.

Tre alternativa höjdlägen av vägen hade studerats på det föreslagna avsnittet, Håjums industriområde - Tunhemsvägen, nämligen:

1. vägdragning över SJ:s spår - över Idrottsvägen - plankorsning vid Tunhemsvägen
2. vägdragning under SJ:s spår - under Idrottsvägen - plankorsning med Tunhemsvägen

### 3. vägdragning under SJ:s spår -- i plan med Idrottsvägen utan anslutning med denna -- under Tunhemsvägen.

Alternativ 3 ansågs ur flera synpunkter vara orealistiskt och uteslötts av den anledningen från vidare bearbetning. Enbart kostnaderna bedömdes.

Alternativen 1 och 2 studerades däremot vidare med hänsyn tagen till miljö, trafikbuller, parkering och kostnader.

För att få en uppfattning om vägens anpassning till terrängen och bebyggelsen upprättades modeller, perspektivskisser och vägsektioner för båda alternativen. Vidare förelåg kostnadsberäkningar för alla tre alternativen. Bedömningar rörande trafikbuller hade även utförts.

Med detta som underlag konstaterades att båda alternativen medför relativt omfattande terrängförändringar jämfört med nuvarande förhållanden.

Högalternativet där vallar och plank till skydd mot trafikbuller kan formas och växelvis anläggas eller anläggas i kombination med att befintlig vegetation bibehålles och kompletteras med nyplanteringar, synes för de boendes och trafikanternas del innebära den bästa lösningen.

I högalternativet ges bullervallarna mot trafiksidan en relativt strikt teknisk utformning för att ge ett lugnt intryck på fordonsföraren medan de mot bostadssidan ges mjuka varierande former. Vallarna kompletteras med trädgrupper och buskvegetation. På de partier av vägen där bebyggelsen inte kan skyddas med bullervallar -- broar och områden med befintliga träd -- kommer bullerskyddande plank att uppföras. I den fortsatta planeringen kommer dessa att ges varierande höjd och utformning, baserad på störningsvinkelns variation utefter vägen.

Med dessa medel och en allmän översyn av närmiljön i övrigt kan vägen i höjdläget ge en landskapsbild väl så god som den befintliga.

Området där vägen avses framdragas är för närvarande ointressant ur landskapsbildssynpunkt. Enbart förhållandet av att det är obebyggt utgör inte skäl till bevarande som friområde jämfört med vägintresset. Någon särskild skötsel eller omvårdnad har inte skett av området. Av denna anledning kan en väganläggning av skisserat slag ge goda möjligheter till en fördelaktig miljö särskilt som en följsam terrängbearbetning och landskapsanpassning är en viktig målsättning.

Vägen i ett nedsänkt läge skulle enligt utredningen göra ett förödande ingrepp i terrängen. Schaktsidorna, som måste göras relativt lodräta, ger bl a risker för lekande barn, även om de måste inhägnas. Skulle sidorna ges flackare lutningar minskas bullerdämpningen och skyddsvallar måste anläggas. Den relativt sparsamt befintliga vegetationen i närheten av vägen skulle sannolikt dö ut genom den avvattning som automatiskt skulle bli fallet genom schakt- och sprängningsarbetena. Det synes inte vara realistiskt att välja det nedschaktade alternativet även om man i samband med vägprojekteringar i andra fall föreslår sänkning av vägar för att uppnå bullerdämpande åtgärder.

#### Trafikbuller.

I samband med utredningen har trafikbullret studerats för de båda förslagen utifrån föroliggande normer. Målsättningen har varit att de förslag till immissionsgränsvärden som finnas i trafikbullerutredningens betänkande inte fick överskridas annat än i rona undantagsfall. Dimensionering-

en av vallar och plank skulle därför utgå från dessa gränsvärden. De i utredningen redovisade åtgärderna för att dämpa trafikbullret innebär att trafikbullerutredningens målsättning endast överskrides för ett fåtal lägenheter på ömse sidor om vägen. Värdena överskrides med 1 - 3 dB (A).

Sammanfattningsvis konstateras att alternativ 1 och 2 i huvudsak är likvärdiga ur bullerstörningssynpunkt.

#### Kostnader.

Kostnaderna har översiktligt bedömts för samtliga tre alternativ, berörande det undersökta vägavsnittet. Av dessa framgår att högalternativet har ca 4 Mkr lägre kostnad än lågalternativen.

#### Sammanfattning om utredningen.

Utredningen har givit vid handen att alt 1, d v s ett läge där vägen korsar SJ:s huvudspår i ett övre plan är att föredraga av följande skäl:

- lågalternativet innebär ett förödande ingrepp i terrängen medan högalternativet ger större möjlighet till en bättre utformning ur miljösynpunkt samtidigt som de negativa konsekvenserna som ett högalternativ kan innebära för de boende i omgivningen kan elimineras genom en följsam terrängbearbetning. Högalternativet ger vidare möjlighet att skapa en ny landskapsbild.
- ur bullersynpunkt är hög- och lågalternativen likvärdiga. Antalet lägenheter där trafikbullerutredningens målsättning inte kan innehållas är ringa.
- lågalternativen är ca 4 Mkr dyrare att bygga än högalternativet.

#### Kommunens bedömning.

Utredningen har ingående studerats av kommunens förtroendemän och densamma har varit föremål för kommunala principbeslut för det fortsatta projekterings- och stadsplanearbetet. Kommunstyrelsen, tekniska nämnden och byggnadsnämnden har därvid enhälligt förordat högalternativet.

Högalternativet tillgodoser i detta sammanhang den seriösa målsättning kommunen skisserat för att vägbyggnaden så lite som möjligt skall beröra de kringboende ur olika synpunkter samtidigt som trafikmöjligheterna och därmed trafiksäkerheten i centralorten väsentligt främjas.

Man har i detta sammanhang ansett att bullerproblemen kan lösas med val-lar eller skärmar. Val av metod och omfattning bestämmes med utgångs-punkt från bebyggelsens närhet, existerande terräng och vegetation. Åtgärder kan vidtagas som ansluter till de lokala förutsättningarna i varje särskilt vägavsnitt. Åtgärderna för att skapa bullerskydd genom landskapsbehandling ger därtill möjlighet att förbättra bostädernas närmiljö.

Kommunen har av dessa anledningar beslutat att plan- och projekterings-arbetet skall bedrivas enligt högalternativet.

### Fortsatt planarbete.

Sedan de kommunala besluten fattats har kommunens målsättningar vidare bearbetats. Arbetsplanen och stadsplaneförslaget har jämsides framarbetats varvid miljö och trafikbullerproblemen särskilt beaktats.

Bullervallarnas utformning har bearbetats av kommunens parkavdelning. I arbetsplanen föreligger skisser över dessas höjd och utbredning i plan. Vidare föreligger förslag till planteringsytor, bullerplank och flätverksstängsel.

Efter parkavdelningens förslag till utformning av trafikbullerskydd, som delvis har skilt sig från tidigare utformningar genom ett grundligt och ingående hänsynstagande till landskapsbild och andra miljöfaktorer än bullret, har Ingemanssons Ingenjörbyrå AB bearbetat sin tidigare utredning. Resultatet framgår i rapporten H-7026-A daterad den 1 september 1975.

Av utredningen kan konstateras att i vissa punkter utmed trafikleden erhålles, med det förslag som parkavdelningen framlagt rörande trafikbullerdämpning, ekvivalentnivåer som överskrider trafikbullerutredningens målsättningsvärden. Utredningen har därför föreslagit smärre åtgärder för att förbättra ljuddämpningen. Enligt kommunens mening skall dessa åtgärder vidtagas.

Utredningen har även givit förslag till skärmkonstruktioner. Val av skärmkonstruktion och utseende har ännu ej bedömts men kommer att avgöras före arbetenas igångsättning.

### Parkering.

Bebyggelsen i området har tillkommit vid tidpunkter då vare sig krav eller behov av parkeringsplatser förelåg på grund av den ringa biltätheten. Uppställningsplatser för bilar på tomtmark har därför inte kunnat iordningställas i takt med ökat bilinnehav. Detta har fått till följd att kantstensparkering förekommer i stor utsträckning. Genom tillkomna parkerings- och trafikrestriktioner är gatuparkeringen nu starkt beskuren i området. Med anledning härav har det framförts önskemål från såväl de boende som från trafikmyndigheterna om att parkeringsfrågan blir löst på ett tillfredsställande sätt.

I nu föreliggande stadsplaneförslag har därför parkeringsplatser föreslagits i lämpliga lägen. Detta har skett dels genom utvidgning av kvarteren så att fastighetsägarna själva får svara för utbyggnaden i form av garage eller öppna platser, dels i form av allmänna platser och dels i form av sk Tp-områden. I de två senare fallen svarar kommunen för iordningställandet.

Totalt torde ca 300 p-platser kunna iordningställas utöver de platser som nu finns.

### Gång- och cykelvägar.

I skilda delar av kommunen pågår utbyggnad av ett från körtrafik separat gång- och cykelvägsystem. De i planförslaget redovisade lederna kommer att utgöra en av länkarna i detta. I de delar cykelvägarna korsar Edsborgsvägen utföres dessa planskilda. Planskildhet har även eftersträövats vid andra viktigare trafikleder där tekniska och ekonomiska förutsättningar för detta har förelegat. Vägar utföres 4 meter breda varför även mopedtrafik kan komma ifråga.

### Kollektivtrafik.

För den interna kollektivtrafiken synes nu inga behov föreligga för utbyggnad av särskilda busshållplatser. Under hand har detta bekräftats av det kommunala bussbolaget. Vägen kommer dock förmodligen att trafikeras av bussar i genomgångstrafik. För närvarande förekommer en betydande lokaltrafik mellan bostadsområden och de större industriområdena - s k arbetarturer. Dessa är emellertid tidsbundna med hänsyn till arbetstiderna. För det fall att busshållplatser framdeles skulle bli aktuella på Edsborgsvägen har i planförslaget rekognoserats och redovisats utrymme för sådana.

### Vägstandard.

Vägen är dimensionerad för en hastighet av 70 km/tim och föreslås bli utbyggd med två körfält om tillsammans 7,0 m samt med två yttre vägrenar om vardera 2,0 m breda. Total vägbredd ca 11,0 m.

Utförandet har föreslagits i samråd med representanter från statens vägverks centralförvaltning och vägförvaltningen i Älvsborgs län. Någon möjlighet till ytterligare utbyggnad till exempelvis fyra körfält synes inte föreligga. Det är i detta sammanhang av vikt att påtala behovet av att riksväg 45 i sin östliga sträckning tillkommer snarast efter det att Stallbackabron med tillfartsvägar färdigställts.

### Väg- och järnvägs korsningar.

Anslutningen av Edsborgsvägen vid Gärdhemsvägen (rv 42) hade i ett tidigare skede i samband med upprättandet av utredningsplanen utformats som en cirkulationsplats. Nya synpunkter har under planarbetet framkommit som medfört att korsningen i föreliggande plan föreslås bli utbyggd till en fyrvägs korsning. Tekniska och ekonomiska bedömningar har givit vid handen att denna utformning är att föredra istället för en cirkulationsplats. De olika trafikströmmarna kan bättre styras och riskerna för konflikter i trafiken elimineras i en trafikljussignerad fyrvägs korsning. Gång- och cykelvägarna dras planskilt under korsningen.

Edsborgsvägen - Idrottsvägen får ingen förbindelse med varandra. Idrottsvägen korsar Edsborgsvägen i ett undre plan. Nedschaktning av Idrottsvägen blir därför erforderligt på viss del. Gång- och cykelvägarna följer Edsborgsvägen på bro över Idrottsvägen. Anslutningar med Idrottsvägen anordnas dock.

Edsborgsvägen - Tunhemsvägen erhåller plankorsning. Denna föreslås bli signalreglerad. Gång- och cykeltrafik går planskilt under Tunhemsvägen respektive diagonalt under korsningen. Förslaget kräver omläggning av ledningar för att få ett ändamålsenligt gång- och cykelvägnät.

Edsborgsvägen - Margaretavägen får ingen förbindelse. Anslutning mellan Edsborgsvägen, Hjulksvarn och Stallbacka industriområde sker istället genom en föreslagen ny förbindelse från Skogstorpas gård till den s k "polisrondellen". Den nya sträckningen avses framdeles att sammanfalla med riksväg 44 österut. Planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik har även här föreslagits vilka dras under Edsborgsvägen.

Edsborgsvägen - Kardanvägen Flygfältsvägen anslutes i kurva i sektion 2/420. Korsningen utföres enligt RIGU, typ 3 (Riktlinjer för gators geometriska utförande). Gång- och cykel tunnel har föreslagits bl a med hänsyn till framtida utbyggnad av riksväg 44.

Korsningen med SJ:s huvudspår mot Göteborg avses ske på bro över spåret. Bron föreslås bli utförd i ett spann, 16,0 m mätt vinkelrätt spåret. Den totala brolängden blir ca 20,0 m och den fria höjden över spåret skall vara 6,3 m. Total fri brobredd 15,7 m. Gång- och cykelväg dras i samband med bron över spåret. Anslutning av gång- och cykelvägen sker med Gröna stigen - en i östvästlig riktning befintlig gång- och cykelväg.

#### Grundförhållanden.

Geotekniska undersökningar har utförts utmed hela sträckan i den omfattning som redovisas i "Utlåtande över geoteknisk undersökning för Edsborgsvägen i Trollhättan" utförd av VIAK AB, daterad den 20 november 1975.

#### Fornminnen.

Tidigare har man trott sig kunna konstatera att ett område beläget inom planens norra del närmare bestämt mellan Margaretavägen och södra delen av Stallbacka industriområde respektive mellan Edsborgsvägen och Stallbackavägen till stora delar skulle bestå av rösen och stensättningar, ev odlingsrösen. Detta område blir enligt planförslaget genomkorsat av den redovisade förbindelseleden mellan Edsborgsvägen och Stallbackavägen. Från visst håll har framförts stor tveksamhet huruvida det förekommer fornlämningar på platsen. För att få visshet om detta har kommunen genom riksantikvarieämbetets försorg låtit företaga provgrävningar i området. Tillstånd för den arkeologiska undersökningen lämnades av riksantikvarieämbetet jämlikt 6 och 9 §§ lagen den 12 juni 1942 om fornminnen. Grävning skedde i september 1975. I den ingående undersökningen som företogs konstaterades att fornlämningar inte finns i området.

Däremot har man påträffat en skålgropsten ca 100 meter norr om tomten nr 4 i kv Trädgårdsmästaren. Stenen blir belägen i parkmark och är därigenom skyddad.

Vidare finns i kv Trädgårdsmästaren två fornminnen bestående av älvkvarnar i håll. De är redovisade på ekonomiska kartblad 8 B Vänersborg 3 j Halvorstorp och upptagna i förteckningen över fornlämningar, som sammanställdes av antikvarie Gunnar Ekelund år 1966. Förteckningen bygger på resultatet av riksantikvarieämbetets fornminnesinventering åren 1961 och 1962. Lämningarna beröres emellertid inte av planförslaget.

#### Information.

Allmänheten har vid två tillfällen under arbetets gång beretts möjlighet att ta del av förslaget och lämna synpunkter på detsamma. Ett av informationsmötena hölls i Lyrfågelskolans aula den 14 juni 1973. Det andra hölls i Artur Lundqvistskolans samlingslokal den 24 september 1975. Vid båda tillfällena fanns representanter från VIAK AB, Ingemanssons Ingenjörbyrå AB samt från kommunala organ med. Vid det senare tillfället förekom medarbetare från Whites Arkitektkontor AB.

Planförslagen har dessutom varit tillgängliga för allmänheten på kommunens permanenta informationslokal.

Samråd.

Detta har kontinuerligt skett under arbetets gång mellan representanter för vägförvaltningen, länsstyrelsens planenhets, VIAK AB, tekniska nämnden och planförfattarna. Dessutom har arbetet redovisats för bl a landshövdningen och länsrådet vid ett par föredragningar på länsstyrelsen.

Samråd har även skett med sakägare eller företrädare för dessa i de fall där planen direkt berör kvartersmark.

Planbestämmelser.

Till förslaget har upprättats särskilda stadsplanebestämmelser. I de fall planförslaget berör angränsande kvarter, genom exempelvis tillägg, avses de tidigare för respektive kvarter fastställda stadsplanebestämmelserna att gälla i tillämpliga delar. Bestämmelserna och redovisningen på kartan för de anordningar som föreslagits utgöra skydd mot trafikbuller har givits en mera generell avfattning ifråga om höjd och utbredning. Det har inte ansetts vara möjligt att i detalj avfatta bestämmelser och på plankartan redovisa de variationer som kan komma ifråga beträffande vallarnas och plankens höjd, samt de kombinationer som kommer till utförande. För kvarteret Morkullan har planbestämmelser föreslagits som bättre än tidigare bestämmelser ansluter till den befintliga verksamheten.

Tidplan.

Vägutbyggnaden avses påbörjas i slutet av år 1976 och vara avslutad senare delen av år 1978.

Trollhättan i december 1975

|                 |                    |
|-----------------|--------------------|
| Thorvald Struve | Tage Bogren        |
| Thorvald Struve | Tage Bogren        |
| stadsarkitekt   | stadsplanearkitekt |

Tillhör kommunfullmäktiges beslut  
nr 68 av den 22 april 1976 betygar:

Gustav Karlsson  
Gustav Karlsson  
kommunfullmäktiges v ordf

Tillhör Länsstyrelsens i  
Älvsborgs län beslut den  
23 juni 1976; betygar  
Gert Olsson  
Gert Olsson

Kopian bestyrkes  
På tjänstens vägnar  
*Thorvald Struve*

Tillägg till  
beskrivning  
över förslag till  
ändring och utökning av  
stadsplanen för  
TROLLHÄTTAN  
EDSBORGSVÄGEN M M  
uppgjort i december 1975 och  
reviderat den 18 mars 1976

---

Förslaget är redovisat på stadsplanekarta 5/75 (4 kartblad).

---

Stadsplaneförslaget har varit utställt under tiden fr o m den 23 februari t o m den 17 mars 1976. Under utställningstiden har vägförvaltningen framhållit att en i planförslaget redovisad busshållplats vid idrottsplatsen Edsborg bör flyttas och vidare att en gatuhöjd i anslutningen mellan Edsborgsvägen och förbindelseleden till Stallbacka bör ändras från +44,1 till +43,8.

Med anledning av de framförda synpunkterna har planförslaget reviderats i överensstämmelse med vägförvaltningens önskemål.

Iordningställandet av busshållplatserna avses inte ske i samband med den nu förestående vägbyggnaden utan kommer först att ske när behov av dessa uppstår.

Revideringen av förslaget anses inte ge anledning till något nytt utställningsförfarande.

Stadsplanebestämmelserna är inte berörda av revideringen.

Trollhättan den 18 mars 1976

Thorvald Struve  
Thorvald Struve  
stadsarkitekt

Tage Bogren  
Tage Bogren  
stadsplanearkitekt

Tillhör kommunfullmäktiges beslut  
nr 68 av den 22 april 1976 betygar:  
Gustav Karlsson  
Gustav Karlsson  
kommunfullmäktiges v ordf

Tillhör Länsstyrelsens i  
Älvsborgs län beslut den  
23 juni 1976; betygar  
Gert Olsson  
Gert Olsson

Kopian bestyrkes.  
För tjänstens vägnar

