



Samrådsredogörelse

Detaljplan för Stenung 3:57 m.fl. – Stenungsunds resecentrum Stenungsunds kommun, Västra Götalands län

Bakgrund och syfte

Kommunfullmäktige beslutade 2016-06-20 § 140 att Stenungsunds nya resecentrum ska placeras i läge centrum. Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott beslutade 2016-08-30 § 40 att ge Sektor Samhällsbyggnad/Plan i uppdrag att formellt påbörja arbetet med detaljplan för ett nytt resecentrum, så att detta ärende kunde prioriteras i Trafikverkets plan. Detaljplanearbetet påbörjades officiellt med ett underskrivet plankostnadsavtal 2017-11-28. Detaljplanen har föregåtts av *Planprogram för Stenungsunds centrum* vilket godkändes i kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92.

Detaljplanens syfte är att skapa förutsättningar för ett nytt resecentrum i centrala Stenungsund med förbättrade möjligheter för kollektivt resande med både buss och tåg för att kunna erbjuda bättre bytesmöjligheter och kapacitet för att kunna möta dagens och framtidens behov.

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900).

Hur samrådet har bedrivits

Kommunstyrelsen beslutade 2020-08-24 § 257 att godkänna upprättade samrådshandlingar och att skicka ut planförslaget på samråd. Samrådstiden varade mellan 2020-09-09 och 2020-10-21. Under samrådstiden fanns handlingarna tillgängliga i Stenungsunds kommunhus och på Kulturhuset Fregatten. Handlingarna har fanns även tillgängliga på kommunens hemsida www.stenungsund.se.

Samrådet kungjordes 2020-09-09 via annons i ST-tidningen och Göteborgs-Posten. Vid samrådstidens början skickades även underrättelse om samråd ut till berörda fastighetsägare,

myndigheter och kommunala instanser samt övriga berörda enligt sändlista och fastighetsförteckning.

Under samrådstiden hölls tre samrådsmöten. Två på Kulturhuset Fregatten, 2020-09-29 klockan 15.00 och 18.00 samt ett digitalt via Microsoft Teams 2020-09-30 klockan 19.00. Totalt besöktes de tre samrådsmötena av cirka 105 personer.

Yttranden

Under samrådstiden inkom 85 yttranden. Dessa har sammanställts i denna samrådsredogörelse tillsammans med kommunens kommentarer och förslag på ändringar. 54 av yttrandena har inkommit från privatpersoner, resterande 31 yttranden har inkommit från statliga och regionala myndigheter, företag och föreningar, kommunala instanser, politiska partier samt grannkommuner.

Flera av de inkomna yttrandena innehåller information som ska vidarebefordras till genomförandeansvarig.

Alla yttranden har fått ett separat svar baserat på yttrandets innehåll, samma svar har dock använts flera gånger till olika yttranden för enhetlighets skull och att de som yttrat sig ska få samma information.

De prövningsgrunder som länsstyrelsen lyfter i sitt yttrande gäller översvämning, buller, vibrationer, luftkvalitet, farligt gods och geoteknik.

Några privatpersoner har skrivit flera yttranden, dessa har då grupperats under en rubrik med underrubriker för respektive yttrande, se t.ex. *Privatperson 4*. I några fall har privatpersoner skickat in likadana yttranden, dessa har då grupperats i samma rubrik, se t.ex. *Privatperson 22 och 23*. I några fall har privatpersoner gått samman och skrivit ett gemensamt yttrande, i dessa fall står det hur många som har undertecknat yttrandet, se t.ex. *Privatperson 25*.

Flertalet av de inkomna yttrandena från privatpersoner berör lokaliseringen av det nya resecentrumet. Dessa synpunkter har bemötts men inte beaktats då denna fråga sedan tidigare är avgjord genom de politiska beslut som föregått beslutet om planstart för detaljplanen, så som översiktsplan, lokaliseringsutredning och planprogram. Många yttranden berör olika frågeställningar som inte kan hanteras av detaljplanen för resecentrum eller ens detaljplaneverktyget i stort. Exempel på detta är Nösnäsmotet, vägtullar, Stenungstorgs butiksutbud och lokalhyror, omdragning av järnvägen, kostnad för kollektivtrafikresor, belysning och hastighetsgränser. Att antal yttranden berör även kostnaden och samhällsnyttan med att flytta resecentrum.

De privatpersoner som är fastighetsägare till grannfastigheter (och/eller fastigheter inom planområdet) på Södra vägen (nio yttranden) och Nytorps backe (fem yttranden) har främst yttrat sig gällande resecentrums utbredning på östra sidan av järnvägen och vilken påverkan detta får på boendemiljön längs Södra vägen. Synpunkterna berör även trafiksituationen på Södra vägen och dess utfart till Doterödsvägen, den ökade trafiken på Södra vägen av bilar och bussar med medföljande konsekvenser gällande buller, vibrationer, utsläpp och trafiksäkerhet.

Yttranden från övriga privatpersoner gällande planområdet berör till stor del planförslagets påverkan på trafiksituationen gällande bl.a. eftermiddagens köer på Göteborgsvägen, behovet av planskildhet vid korsningen Doterödsvägen/järnvägen, parkeringsbehov och parkeringslösningar för resecentrum. Vidare lyfts bl.a. frågor och synpunkter gällande utformningen av området med hänsyn till både trygghet och säkerhet.

Ovan är ett urval av de mest frekvent förekommande synpunkterna som inkommit. Nedan följer samtliga yttranden i sin helhet och kommunens tillhörande kommentarer.

Fortsatt arbete

Justeringar som föreslås är följande:

- Uppdateringar av utredningarna för trafik, buller, skyfall/dagvatten/VA och geoteknik.
- Nya utredningar för vibrationer, luftkvalitet och barnkonsekvensanalys.

Förslag till granskningshandlingar ska tas fram i enlighet med de justeringar som föreslås i samrådsredogörelsen, samt ny information som utredningarna visar på.

För att bemöta synpunkterna vidare ska uppdateringar av utredningarna genomföras, samt nya utredningar genomföras, och därefter uppdateras planhandlingarna, för att bedöma om synpunkterna kan anses vara tillgodosedda eller ej inför granskningen av planen. I samband med granskningshandlingarna kommer en kompletterande redovisning av en bedömning av vilka synpunkter som blivit tillgodosedda eller ej redovisas, samt skälen till detta.

Innan planen kan skickas ut för granskning behöver även ett inriktningsbeslut gällande åtgärder mot stigande vatten ha fattats, vilket hanteras som ett separat ärende.

Medverkande tjänstepersoner

Samrådsredogörelsen har upprättats i samverkan med berörda tjänstepersoner inom Stenungsunds kommun.

Cecilia Norlander
Planarkitekt

Lisa Bertilsson
Mark- och exploateringsingenjör

Samhällsbyggnad Exploatering

Samhällsbyggnad Exploatering

Innehållsförteckning

Statliga och regionala myndigheter	8
Länsstyrelsen i Västra Götalands län	8
Trafikverket	13
Statens geotekniska institut	16
Lantmäteriet	18
Sjöfartsverket	21
Skogsstyrelsen	21
Göteborgsregionen (GR)	21
Västrafik	22
Svenska kraftnät	23
Företag och föreningar m.m.	24
Skanova	24
Stenungsunds hembygdsförening	24
Bohusläns museum	27
HSB BRF Södra vägen	28
Vattenfall Eldistribution AB	29
Swedavia AB – Göteborg Landvetter Airport	31
Stenungs Torgs Fastighets AB	31
Stenungsunds naturskyddsförening	38
Butiksägare på Stenungstorg	40
Kommunala instanser	42
Bygg Miljö	42
Infrastruktur Avfall	45
Infrastruktur trafik	45
Infrastruktur VA Teknik	46
Södra Bohusläns Räddningstjänstförbund	48
Stenungsunds Energi och Miljö AB (SEMAB)	48
Stenungsundshem AB	49
Politiska partier	51
Medborgerlig samling	51
Miljöpartiet	58
Grannkommuner	62

Tjörns kommun	62
Orust kommun.....	63
Kungälv kommun	64
Privatpersoner.....	66
Privatperson 1.....	66
Privatperson 2.....	66
Privatperson 3.....	67
Privatperson 4.....	67
Privatperson 5.....	68
Privatperson 6.....	70
Privatperson 7.....	70
Privatperson 8.....	71
Privatperson 9.....	72
Privatperson 10.....	75
Privatperson 11.....	81
Privatperson 12.....	82
Privatperson 13.....	85
Privatperson 14.....	87
Privatperson 15.....	87
Privatperson 16.....	89
Privatperson 17.....	94
Privatperson 18.....	97
Privatperson 19.....	99
Privatperson 20.....	100
Privatperson 21.....	101
Privatperson 22 och 23.....	104
Privatperson 24.....	117
Privatperson 25.....	118
Privatperson 26.....	123
Privatperson 27.....	126
Privatperson 28.....	131
Privatperson 29.....	138
Privatperson 30.....	141
Privatperson 31.....	142

Privatperson 32.....	143
Privatperson 33.....	147
Privatperson 34.....	150
Privatperson 35.....	151
Privatperson 36.....	152
Privatperson 37.....	152
Privatperson 38 och 39.....	152
Privatperson 40.....	153
Privatperson 41.....	155
Privatperson 42.....	155
Privatperson 43.....	157
Privatperson 44.....	158
Privatperson 45.....	159
Privatperson 46.....	163
Privatperson 47.....	167

Statliga och regionala myndigheter

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

2020-10-22

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Kommunen behöver bearbeta frågor som berör översvämning, buller, vibrationer, luftkvalitet och farligt gods samt geoteknik innan granskningskedet. Kommunen bör också bearbeta frågor som berör biotopskydd, markföroreningar samt förtydliga skyddszon mot industrin. Trafikverkets synpunkter bör också beaktas under den fortsatta planläggningen

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa / säkerhet med avseende på översvämning, buller, vibrationer, luftkvalitet och farligt gods samt geoteknik måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§:

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

Översvämning

Kommunen har tagit fram en översvämningskartering och dagvattenutredning där man studerat kombinationen av ett 100-års regn och en framtida höjning av medelhavsvattenståndet. Det är positivt att man tittat på denna kombination för att skapa underlag till en robust hantering av skyfall även i ett framtida klimat. I utredningen framgår det att havsvatten inte rinner in till det instängda området som bildas vid ett skyfall, vilket är bra. Man har dock inte utrett om hur det fungerar att avleda vattnet från ett skyfall även vid förhöjda havsnivåer, detta behöver kompletteras när det finns ett förslag på höjdsättning för området.

Det är viktigt att kommunen säkerställer höjdsättning för hela avrinningsstråken (alltså även för området som inte ingår i planområdet) från planområdet ut till havet för att säkerställa att det

fungerar att avleda vatten vid ett skyfall. Eftersom syftet med höjdsättningen är att leda vatten mot havet måste detta göras på ett sätt så att vatten kan avledas även vid den förväntade havsnivåhöjningen.

Två möjliga avledningsstråk för skyfall har lokaliserats, dels parken söder om köpcentrumet dels parkering/park norr om köpcentrumet, där föreslås en höjdsättning där hälften av befintlig parkering lutar norrut och hälften söderut. Dessa områden där åtgärder föreslås ingår inte i aktuellt planområde, men det är väldigt viktigt att dessa åtgärder genomförs för att lösa skyfallsproblematiken för området. Skyfallskarteringen visar på mycket stora vattendjup.

Det studeras även om det ska byggas ett storskaligt översvämningsskydd mot stigande havsnivåer för Stenungsunds centrum. Det är dock inte fastställt om det storskaliga översvämningsskyddet blir av. Om kommunen beslutar att bygga ett storskaligt översvämningsskydd behöver det utredas hur det ska fungera att avleda ett skyfall då översvämningsskyddet kommer innebära en barriär för skyfallet att avledas och transporteras till havet.

I planbeskrivningen har kommunen angett vilka höjder bebyggelse planeras på för att säkra området från framtida havsnivåhöjningar. Nivåerna +3,4 m.ö.h. för området öster om järnvägen respektive 3,1 m.ö.h. för övrigt område. Dessa nivåer stämmer väl överens med nivåer i Länsstyrelsens handbok *Stigande vatten*. Kommunen behöver säkerställa dessa nivåer i planförslaget.

Buller

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga sin motivering om varför bullernivån på 65 dBA är acceptabel. Det behöver också förtydligas om kommunen har övervägt att vidta åtgärder för en del av befintliga bostäder som får bullernivåer som överskrider riktvärdena enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53.

På sidan 39 i planbeskrivningen står det att ”Sammantaget bedöms den bullersituation som planförslaget ger upphov till vara acceptabel då den framtida bullersituationen för dessa äldre bostadsmiljöer inte överskrider 65 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad”. Under rubriken ”Slutsats” i bullerutredningen står det att, ”Några byggnader berörs av ombyggnad av väg där åtgärder bör övervägas; Jullen, Oasen samt en villa vid Södra vägen”.

Vibrationer

Det har inte utförts någon vibrationsmätning till samrådet. Eftersom det finns järnväg och trafikerad väg genom området behöver vibrationsmätningar finnas med i planförslaget som visar om trafik kan medföra störningar i form av vibrationer för bostadshus i närheten till planområdet.

Luftkvalitet

Länsstyrelsen håller med kommunen om att det till följd av det här planförslaget och framtida utbyggnad finns behov av en uppdaterad bedömning av luftkvaliteten i centrala delarna av Stenungsund.

Eftersom hela centrum är under omvandling och det nya stora trafikstråket kommer att läggas närmare befintliga och planerade bostäder behöver det i planen finnas en luftutredning.

För att säkerställa att hela den planerade förändringen av centrum är möjlig att genomföra utan att försämra luftkvaliteten genom ökad trafik och stark förtätning anser Länsstyrelsen att kommunen bör ta ett helhetsgrepp och utreda luftkvaliteten redan till nästa skede. Lämpligtvis kan detta göras genom att inkludera en luftkvalitetsutredning för hela området.

Farligt gods

En riskutredning har tagits fram och risknivåerna i stationshuset bedöms vara tolerabla om föreslagna åtgärder vidtas. De åtgärder som föreslås i riskutredningen finns fastställda på plankartan, vilket är positivt. Vi vill dock uppmärksamma att kommunen ser över formulering av planbestämmelsen, ”Avrinning av farliga vätskor från spårområdet mot stationshuset vid en olycka på järnvägen skall förhindras”, för att försäkra sig om bestämmelsen uppfyller kraven på tydlighet enligt PBL.

Geoteknik

Länsstyrelsen instämmer i SGI:s synpunkter som har lämnats i ett yttrande daterat 2020-10-14. SGI anser att området stabilitet behöver klarläggas i det fortsatta planarbetet och att eventuella åtgärder ska på ett plantekniskt korrekt sätt säkerställas i planförslaget. SGI uppmärksammar också vilka delar av utredningar ska kompletteras och tydliggöras. Läs mer om SGI:s synpunkter i deras yttrandet som bifogas.

Trafikverket tar också upp frågan om geoteknik i sitt yttrande daterat 2020-10-20. I den geotekniska utredningen framgår att släntstabiliteten under nuvarande förhållanden är otillfredsställande samt att de planerade uppfyllnaderna kommer att ge sättningar som är oacceptabla. Trafikverket vill poängtera att de åtgärder som är angivna i detaljplanen inte får äventyra den befintliga banvallens stabilitet och funktion.

Trafikverket uppmärksammar också den planerade gång- och cykeltunnel. Trafikverket håller med om att fortsatt utredning krävs och det är framför allt viktigt att byggandet av gång- och cykeltunneln inte påverkar befintlig banvalls funktion eller tågtrafiken. Länsstyrelsen stämmer också in i Trafikverkets synpunkter i dessa avseenden.

Råd enligt PBL och MB:

Enligt 5 kap 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt.

Biotopskydd

Det framgår inte från samrådshandlingarna hur många träd i allén som behöver flyttas/tas bort för att genomföra detaljplanen men vid jämförelse med nuvarande utbredning och illustrationskarta rör det sig åtminstone om ett 20-tal. För att kunna hantera frågan om biotopskyddsdispens måste det tydligare framgå hur många träd som berörs och varför de inte kan stå kvar.

Utifrån det befintliga underlaget ser det inte omöjligt ut att kunna behålla majoriteten av träden. För att en biotopskyddsdispens ska kunna beviljas krävs att det finns särskilda skäl och/eller göras en skarp intresseavvägning där man tydligt visar att intresset av en åtgärd, i detta fall ett resecentrum och trafikomläggning, väger tyngre än det allmänna intresset av att bevara träden. I motiveringen ska stor tyngd läggas vid alléers vikt för biologisk mångfald i miljöer som i övrigt saknar grönstrukturer.

För att Länsstyrelsen ska kunna hantera en eventuell ansökan om biotopskydd behöver ni utveckla ovanstående. Tänk också på att ni ska ha stämt av med samtliga enheter inom kommunen, däribland renhållningsansvariga samt med räddningstjänst.

Markföroreningar

I det fortsatta planarbetet planeras undersökning om förekomst av markföroreningar. Det finns inget objekt i Länsstyrelsens databas "EBH-stödet", men eftersom det finns vägar och järnvägar inom planområdet finns det viss risk för förorenade massor. För den vidare hanteringen av massorna är det viktigt att kontrollera innehållet.

Skyddszon

Det behöver förtydligas i planbeskrivningen att planområdet ligger utanför de skyddszoner mot industrin som anges i översiktsplanen.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har lämnat ett yttrande daterat 2020-10-21 som bifogas i sin helhet. Trafikverket påpekar i sitt yttrande att Södra Bohusbanan tillsammans med väg 160 och väg 170 utgör riksintresse för kommunikationer. Dessa anläggningar får inte skadas eller påverkas negativt av det tillkommande exploateringen.

Trafikverket önskar att texten under rubriken Infrastruktur i planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av Södra Bohusbanans trafikering och struktur.

Trafikverket förutsätter också att gällande krav angående bland annat säkerhetsbestämmelser efterlevs i samband med utformning och gestaltning av stationsområdet alla delar.

Trafikverket uppmärksammar den tillhörande trafiksimuleringen och undrar om vilka konsekvenserna är i vissa särskilda scenarier. Trafikverket önskar viss komplettering av trafiksimulering. Läs mer i Trafikverkets yttrande.

I den dagvatten- och skyfallsutredning som kommunen tagit fram saknas information om hur föreslagna åtgärder kommer att påverka Trafikverkets järnvägsanläggning. Trafikverket anser att utredningen behöver kompletteras.

Trafikverket tar också upp den geotekniska utredningen. En del av deras synpunkter som har med stabilitet att göra har vi tagit upp under rubriken geoteknik i det här yttrandet. Utöver frågor om stabilitet tar Trafikverket upp frågor som har att göra med kostnader samt påverkar tågtrafiken under genomförande tiden.

Avslutningsvis tar Trafikverket upp frågor som har att göra med ansvarsdelning och ekonomi. Trafikverket påpekar också att kommunen ska enligt Kommunens avtal bekosta Trafikverkets genomförande av detaljplanen, vilket exempelvis avser åtgärder för grundläggning, skyddsåtgärder, tillstånd och dispenser.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets synpunkter.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Kommunen behöver därför inte ta fram en strategisk miljöbedömning.

Kommunens kommentar

Ett inriktningsbeslut om skydd mot stigande vatten ska tas innan detaljplanen skickas ut på granskning. Kommunen säkerställer dessa nivåer i planförslaget.

Bullerutredningen kommer uppdateras inför granskningen. Eventuella åtgärder ska studeras.

En vibrationsmätning ska göras inför granskningen.

En luftkvalitetsutredning ska göras inför granskningen.

Kommunen ser över formulering för bestämmelser gällande risk.

En fördjupad geoteknisk utredning ska göras inför granskningen, utifrån inkomna synpunkter.

Hur många träd som behöver flyttas/tas bort kommer inkluderas i dispensansökan tillsammans med kommunens skäl och avvägningar i frågan.

Utredning av markföroreningar bedöms kunna vänta till senare skede då hantering av massor kommer ske.

Plan- och genomförandebeskrivningen uppdateras med en text om skyddszonerna mot industrin.

Gällande Trafikverkets synpunkter, se svar till myndigheten nedan.

Att länsstyrelsen delar kommunens bedömning att planförslaget inte innebär betydande miljöpåverkan står i planbeskrivningen.

Trafikverket

2020-10-20

Infrastruktur

Järnvägen Södra Bohusbanan går igenom planområdet. Södra Bohusbanan är utpekad som riksintresse i enlighet med § 3:8 miljöbalken och är utpekad led för farligt gods.

Trafikverkets infrastruktur i närområdet inkluderar även väg 160 cirka 500 meter söder om planområdet, väg 170 (Industrivägen) samt väg E6. Samtliga anläggningar är utpekade som riksintressen för kommunikationer och därtill även klassade som transportleder för farligt gods. De statliga anläggningarna får på inget sätt skadas eller påverkas negativt av den tillkommande exploateringen.

Trafikverkets synpunkter

Infrastruktur i området

Trafikverket noterar att varken tågtrafik eller tågstruktur nämns under rubriken *Infrastruktur* i plan- och genomförandebeskrivningen. Trafikverket önskar att Stenungsunds kommun kompletterar texten med en beskrivning av Södra Bohusbanans trafikering och struktur.

Utformning och gestaltning

Trafikverket förutsätter att gällande krav angående bland annat säkerhetsbestämmelser efterlevs i samband med utformning och gestaltning av stationsområdets alla delar. Kopplat till järnvägsanläggningen ska bland annat Elsäkerhetsverkets säkerhetsföreskrifter beaktas. I sammanhanget vill Trafikverket tipsa om Stationshandboken, som kan fungera som ett stöd vid planering, utformning och förvaltning av stationer. Se Trafikverket hemsida, www.trafikverket.se (sök på Stationshandbok).

Trafik

I den trafiksimulering som gjorts framgår att maxtimmen är framtagen som en andel av medeldygnstrafiken och att en mer avancerad metod inte är nödvändig eftersom vägen håller tillräckligt god standard vid ÅDT på upp till 20 000 fordon. Trafikverket tolkar resultatet av simuleringen som att trafiken växer utanför modellen, vilket innebär att köerna i verkligheten

blir längre än i modellen. I ett sådant scenario är det troligt att trafikanter väljer andra vägar, vilket leder till köbildning på andra platser än de som redovisas i modellen. Hur påverkas väg 160 och Nösämsmotet? Hur påverkas väg 170 och korsningen Göteborgsvägen/väg 170? Vid en framtida eventuell stängning av plankorsning Doterödsvägen kommer plankorsning Industrivägen sannolikt bli än mer belastad. Därmed bör även plankorsningen Industrivägen tas med i trafiksimuleringen.

I det fortsatta arbetet önskar Trafikverket dessutom svar på om trafiksignalen har optimerats i alternativ A, om olika gröntider har justerats för att nå maximal kapacitet samt om medelhastigheten avser hela simuleringsperioden eller exempelvis endast värsta kvarten i varje körning. Trafikverket anser inte att alternativen speglar en tillräckligt god standard på vägnätet. Hur påverkas resultatet av förslagsvis en tvåfältig cirkulationsplats?

Dagvatten och skyfall

I den dagvatten- och skyfallsutredning som kommunen tagit fram saknas information om hur föreslagna åtgärder kommer att påverka Trafikverkets järnvägsanläggning. Trafikverket anser att utredningen behöver kompletteras med följande information:

- Kommer vatten på något sätt ledas in i Trafikverkets anläggning, det vill säga diken, trummor och/eller ledningar?
- Kommer området höjdsättas på ett sådant sätt att ytavrinning riskerar att ledas till Trafikverkets anläggning?
- Hur säkerhetsställs att Trafikverkets anläggning har kapacitet att ta emot detta eventuella extra flöde vid ett 200-årsflöde?

Geoteknik

I den geotekniska utredningen framgår att släntstabiliteten under nuvarande förhållanden är otillfredsställande samt att de planerade uppfyllnaderna kommer att ge sättningar som är oacceptabla. Trafikverket vill poängtera att de åtgärder som är angivna i detaljplanen inte får äventyra den befintliga banvallens stabilitet och funktion. Det är viktigt att Stenungsunds kommun är medvetna om att de åtgärder som krävs för att erhålla tillfredsställande släntstabilitet och acceptabla sättningar även kommer att påverka tågtrafiken, projektering, produktion samt tågdrift.

Den planerade gång- och cykeltunneln kommer enligt den geotekniska utredningen sannolikt ge upphov till en grundvattensänkning. I utredningen konstateras även att en utredning om hur befintlig banvall och omgivning påverkas av denna grundvattensänkning kommer att krävas. WSP Trafikverket håller med om att fortsatt utredning krävs och det är framför allt viktigt att byggandet av gång- och cykeltunneln inte påverkar befintlig banvalls funktion eller tågtrafiken.

I plan- och genomförandebeskrivningen framgår att den planerade gång- och cykeltunneln sannolikt kommer att grundläggas med pålar till berg. Trafikverket vill uppmärksamma Stenungsunds kommun på att särskild geoteknisk förstärkning och grundläggning av gång- och

cykeltunneln samt befintlig banvall inte finns med i Trafikverkets nuvarande kostnads- och tidsredovisning.

Vid behov av förstärkning av befintlig banvall kommer det vara nödvändigt att begränsa tågtrafiken alternativt stänga järnvägen under en tidsperiod. Begränsning av tågtrafik och avstängning av järnväg måste anpassas till möjliga tider i spår.

Ansvarsfördelning och ekonomi

I planbeskrivningen framgår att kvartersmark planlagd för järnvägsändamål, betecknat T1 i plankartan, ska regleras från kommunens fastighet till Trafikverkets fastighet. Det beskrivs vidare att det i ett första steg enbart är mark som behövs för perrong vid nuvarande spårplacering som regleras och att resterande mark förs över om mötesspår byggs och spåret justeras. Detta innebär att Trafikverket i ett första steg endast tar ansvar för den del av T1-området som nyttjas för en sidoplattform och befintlig banvall. Trafikverket avser att bibehålla befintligt spår i befintligt läge, men att anpassa utrustning och järnvägsteknik för den nya sidoplattformen åt väster.

Kommunen ska enligt avtal bekosta Trafikverkets genomförande av detaljplanen, vilket exempelvis avser åtgärder för grundläggning, skyddsåtgärder, tillstånd och dispenser.

Sammantagen bedömning

Trafikverket anser att ovan nämnda synpunkter måste vara lösta innan detaljplanen kan gå vidare till granskning. Trafikverket ser fram emot fortsatt deltagande i ärendet.

Kommunens kommentar

Planbeskrivningen uppdateras med en beskrivning av Södra Bohusbanans trafikering och struktur.

Gällande krav angående säkerhetsbestämmelser m.m. är inkluderade och kommer även fortsättningsvis att inkluderas i utformnings- och gestaltningsförslag.

Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av påverkan på de statliga anläggningarna.

I dagsläget finns inga beslut på utveckling av Södra Bohusbanan. I ett första skede arbetas det dock för ett mötesspår vid, eller dubbelspår till, Stenungsunds nya resecentrum. Ett dubbelspår mellan Stenungsund och Göteborg innebär inte ett krav på stängd järnvägsöverfart vid Doterödsvägen. Vid flytt av resecentrum år 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minskas till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg/Stenungsund/Uddevalla. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag.

Det är först när dubbelspår och trafikeringensvolym (kvartstrafik) norrut blir aktuellt som en åtgärd för Doterödsvägen kan bli nödvändig. Detta kommer sannolikt inte att genomföras inom en överskådlig framtid, då trafikunderlaget som krävs för detta inte finns, därför planeras inte för detta i dagsläget. Kommunen menar därför att simuleringen inte behöver inkludera stängd plankorsning vid Doterödsvägen samt plankorsning Industrivägen.

Resecentrumets nya placering och den tillhörande omdragningen av Göteborgsvägen har i sig ingen påverkan på ökad köbildning utanför utredningsområdet, denna beror helt på en allmän ökning av befolkning och bilresande enligt prognoser. Kommunen menar därför att simuleringen inte behöver kompletteras med andra trafikområden.

Signalsystemet i korsningen kommer bytas ut eller modifieras p.g.a. tillkommande utfart från Strandvägen. I projekteringsfasen kommer kommunen och Trafikverket tillsammans behöva utreda lämpliga åtgärder. Trafikutredningen och trafiksimuleringen kommer uppdateras inför granskningen.

Dagvatten- och skyfallsutredningen kompletteras med önskade punkter.

En fördjupad geoteknisk utredning ska göras inför granskningsskedet utifrån inkomna synpunkter. Trafikverket kommer få utredningen till sig för granskning när kommunen fått den.

Kommunen ser fram emot en fortsatt dialog med Trafikverket.

Statens geotekniska institut

2020-10-20

SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

Underlag:

1 Samrådshandlingar (plankarta och planbeskrivning), dat. 2020-08-14

2 MUR-Geoteknik, ÅF, dat 2017-02-17, rev A 2017-03-08

3 Projekterings-PM/Geoteknik, Bohusgeo, dat 2020-06-11

SGI:s synpunkter

Planområdet är otydligt redovisat i [3] och detta bör kompletteras så att det framgår att utredningen täcker hela planområdet. Markytan är relativt plan med små nivåskillnader förutom mellan banvallen och intilliggande dike, där nivåskillnaden uppgår till ca 2 m.

Jordlagren utgörs av överst av fyllning och gyttja med en tjocklek av ca 1 m vardera som därunder underlagras av lera med en mäktighet av mellan 15 och 30 m. Av sammanställning av bestämd skjuvhållfasthet framgår att dessa i huvudsak varierar med mellan ca 8 och ca 30 kPa i ytan och därunder ökar svagt mot djupet till ca 20 kPa på ca 20 m djup. Leran är enligt bestämmingar låg till mellansensitiv. Inga sektionsritningar på utförda sonderingar redovisas i handling [2] vilket är en brist och SGI anser att handlingen bör kompletteras med sådant underlag.

Av handling [2] tycks det finnas ytterligare undersökningspunkter med hållfasthetsbestämningar inom området. SGI önskar ett tydligare motiv till vilka punkter som valts ut för att ingå i sammanställningen av skjuvhållfasthet.

Inom området finns det kompressionsförsök typ CRS utförda. Utifrån dessa försök kan empiriska relationer enligt t.ex. SGI Information 3 utvärderas och SGI rekommenderar att man kompletterar utredningen med detta.

Släntstabiliteten har beräknats för järnvägen i en sektion (B), men det framgår inte var beräkningssektionen är placerad och SGI anser att handlingen behöver kompletteras med detta.

Släntstabilitetsberäkningarna visar att släntstabiliteten är otillfredsställande och att förstärkningsåtgärder erfordras. Konsulten föreslår att utredningen utökas så att fördjupad utredningsnivå uppnås. SGI delar denna uppfattning.

I handlingen [3] finns beskrivet att Göteborgsvägen ska höjas med ca 1 m. Liknande information saknas i planhandlingarna. SGI vill ändå lyfta frågan om denna eventuella höjning samt andra planerade markhöjningar kan ha en påverkan på släntstabiliteten samt om det krävs restriktioner om tillåtna markbelastningar.

Sammanfattningsvis ser SGI från geoteknisk säkerhetssynvinkel att områdets stabilitet behöver klarläggas i det fortsatta planarbetet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas i planen.

Kommunens kommentar

En fördjupad geoteknisk utredning ska göras inför granskningsskedet, utifrån inkomna synpunkter. SGI kommer få utredningen till sig för granskning när kommunen fått den.

Lantmäteriet

2020-10-21

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

OREGISTRERADE SAMFÄLLIGHETER I GRUNDKARTAN

Eftersom Lantmäteriet inte har tillgång till fastighetsförteckningen så har vi inte möjlighet att se i vilken grad som kommunen har utrett oregistrerade samfälligheter som finns upptagna i grundkartan och bl.a. benämns samf:2, samf:3 osv. Med tanke på att de ligger i anslutning till planområdet är det en stark rekommendation att det görs en utredning om ursprung och delägare i dessa samfälligheter. Oavsett om de ska utredas eller redan är utredda behöver de registreras upp i fastighetsregistret och läggas in i registerkartan.

FASTIGHETSKONSEKVENSBESKRIVNING

På s. 48–49 i planbeskrivningen finns en tabell som är en bra början till en fastighetskonsekvensbeskrivning, vilket är bra, men beskrivningarna i tabellen och texten inriktas framförallt på vilken/vilka planbestämmelser varje fastighet kommer beröras av. Det görs också en beskrivning av de flesta åtgärder, men plangenomförandet och dess konsekvenser behöver beskrivas på ett samlat sätt där respektive fastighetsägare kan förstå vad som detaljplanens genomförande innebär för den aktuella fastigheten.

I förarbetena har lagstiftaren angivit följande ”Av planbeskrivningen ska de konsekvenser som ett genomförande av detaljplanen medför för bland annat sakägare, andra berörda och miljön framgå. Med detta menas att det för i princip varje enskild fastighet bör redovisas vad detaljplanen innebär med avseende på bland annat huvudmannaskap, allmänhetens tillträde, kommande fastighetsbildning, utförande och deltagande i gemensamhetsanläggningar. (prop. 2009/10:170 s. 435)”.

Beskrivningen av åtgärderna kan t.ex. illustreras med en fastighetskonsekvenskarta där förändringar i fastighetsindelning och omfattning av ev. gemensamhetsanläggningar, med plankartan som bakgrund. Beskrivningen bör innehålla ett utkast till redogörelse av juridiska och ekonomiska konsekvenser, även på fastighetsnivå. Ett sätt att åskådliggöra detta på är utveckla den nuvarande tabellen till en fullständig redovisning – en fastighetskonsekvensbeskrivning.

SKA MARKANVISNING/EXPLOATERINGSAVTAL TECKNAS?

I planbeskrivningen framgår inte om något markanvisningsavtal/exploateringsavtal ska tecknas t.ex. med Västra Götalandsregionen eller Västfastigheter. Om avsikten är att sådant avtal ska tecknas ska kommunen enligt 5 kap. 13 § 3 st PBL, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

Ifall det är aktuellt, använd gärna handboken ”Lantmäterimyndighetens roll i planeringsprocessen, Handbok 5 kap. 15 och 22 a §§ PBL” som stöd ang. lagstiftningens krav när ni kompletterar planhandlingarna ang. markanvisnings-/ exploateringsavtalet.

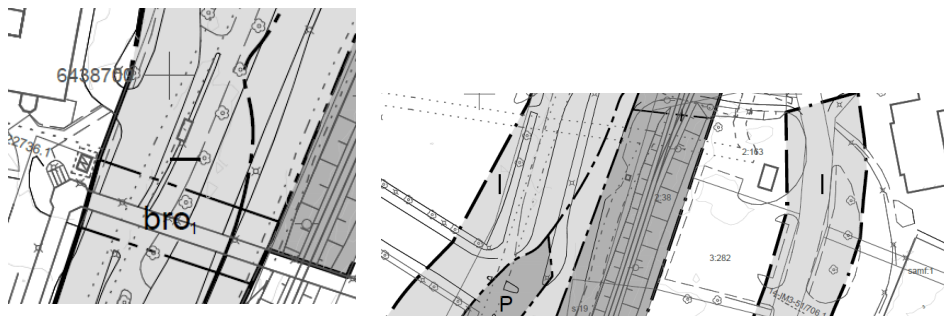
t1-BESTÄMMELSEN TÄCKER NÄSTAN HELA SPÅROMRÅDET MED NUVARANDE REDOVISNING

Norr och söder om bestämmelsen t1 finns det egenskapsgränser. Dessa avgränsar inte bestämmelsen eftersom markreservaten i det aktuella planförslaget redovisas som administrativa bestämmelser bland planbestämmelserna. Detta innebär att bestämmelsen t1 inte avgränsas av de egenskapsgränser som finns i plankartan utan bestämmelsen gäller fram till närmaste användningsgräns och den administrativa gräns som avgränsar x1 och z1 i norr. Effekten blir att nästan hela spårområdet omfattas av markreservatet.

Delar av planen som bör förbättras

STRECK I PLANKARTAN SOM SER UT SOM BOKSTAVEN I

I plankartan finns det på tre ställen streck som ser ut som bokstaven I. På två ställen är det stående och ett ställe liggande. Eftersom de har samma linjetjocklek som texten till användningsbestämmelser finns en risk för att dessa uppfattas som någon form av användningsbestämmelse. Detta behöver åtgärdas.



EGENSKAPSBETECKNINGEN bro1

Det finns en bro i den södra delen av planområdet. Söder och norr om bron finns egenskapsgränser, men bron delas av en användningsgräns med GATA i väster och TORG i öster. Egenskapsbeteckningen bro1 står i plankartan endast inom den del av bron som ligger på GATA. Eftersom bestämmelsen slutar gälla vid användningsgränsen, så gäller bestämmelsen inte inom användningen TORG. Det verkar som att kommunen avsett att bestämmelsen borde gälla även inom detta område.



INLÖSEN AV ALLMÄN PLATS

Skrivningen ang. inlösen av allmän plats bör förtydligas så att det framgår att kommunen med stöd av detaljplanen har rätt att lösa in den allmänna platsen utan överenskommelse med den berörda fastighetsägaren.

U-OMRÅDE SAKNAS

Inom planområdet går en befintlig ledningsrätt för teleledningar och tele och optofiberkabel till förmån för Göteborg Energi Gothnet AB. Det finns dock inget u-område utlagt i den aktuella sträckningen i plankartan. Utan u-område kan ledningsdragningen för allmänna ändamål bli planstridig. Om det är kommunens avsikt att tele och optofiberledningarna ska tas bort behöver detta beskrivas i planbeskrivningen. I annat fall är det oftast lämpligt att plankartan kompletteras med u-område.

OTYDLIG PLANBESTÄMMELSE

Det är viktigt att planbestämmelser är tydliga. Boverket anser att planbestämmelser som avser åtgärder där särskilda aspekter ska beaktas måste vara särskilt tydliga och om särskilda åtgärder ska utföras måste det tydligt framgå vilka åtgärder som åsyftas.

Vem avgör till exempel om ett område inte inbjuder till stadigvarande vistelse? Området nära järnvägen skall utformas så att det inte inbjuder till stadigvarande vistelse. Lantmäteriet menar att det finns risk för problem vid tolkningen av denna planbestämmelse.

Kommunens kommentar

Oregistrerade samfälligheter ska utredas inför granskning.

Plan- och genomförandebeskrivningen kompletteras med en utförligare fastighetskonsekvensbeskrivning.

Som framgår av planbeskrivningen finns ett avtal mellan Stenungsunds kommun och Västra Götalandsregionen vilket bland annat reglerar ansvar för investering vid resecentrum. Vidare är en avsiktsförklaring upprättad mellan Trafikverket, Västfastigheter och Stenungsunds

kommun som anger huvudprinciperna för parternas åtaganden och finansiella ansvar vid utförandet. Avtalens huvudsakliga innehåll framgår i plan- och genomförandebeskrivningen. Ett markanvisningsavtal eller exploateringsavtal kommer inte att tecknas.

Plankartan ses över och justeras utifrån yttrande.

Skrivning gällande inlösen av allmän plats förtydligas.

Kommunen ser över formuleringen för bestämmelser gällande risk.

Sjöfartsverket

2020-09-11

Sjöfartsverket avstår från att yttra sig i rörande förslag till detaljplan för Stenungssund resecentrum. Vi ser ingen påverkan på sjöfarten i planförslaget.

Kommunens kommentar

Noteras. Kommunen tackar Sjöfartsverket för yttrandet.

Skogsstyrelsen

2020-10-08

Vi har inga synpunkter på presenterat underlag.

Kommunens kommentar

Noteras. Kommunen tackar Skogsstyrelsen för yttrandet.

Göteborgsregionen (GR)

2020-09-29

Vi har inte behandlat detta ärende politiskt, då vi gjort bedömningen att förslaget till detaljplan stämmer väl överens med tidigare svar vi lämnat i frågan om resecentrums lokalisering och funktioner.

Ur ett regionalt perspektiv är de viktigaste frågorna hanterade i planförslaget:

- Reservat för eventuellt framtida dubbelspår
- Utrymme/hållplatser som möjliggör stjärntrafik för buss

Kommunens kommentar

Noteras. Kommunen tackar Göteborgsregionen för yttrandet.

Västtrafik

2020-10-21

Västtrafik ser positivt på att planförslaget skapar möjlighet till en utveckling av den knutpunkt i kollektivtrafiksystemet som Stenungsunds station utgör. Knutpunkten är viktig så väl för den lokala trafiken inom Stenungsunds kommun som för trafiken till och från grannkommunerna. Inte minst för Tjörn och Orust där knutpunkten har en viktig systemfunktion i det regionalt utpekade kollektivtrafikstråket.

Det är viktigt att det i planen, och i det senare genomförandeskedet, säkerställs att bussrörelserna till och från terminalen kan genomföras med prioritet och god framkomlighet. Knutpunkten behöver vara tillgänglig och enkel att nå med gång- och cykel. Gena och tydliga stråk bör eftersträvas inte minst till närbelägna målpunkter på bl.a. Stenungstorg. Ur tillgänglighetssynpunkt är det även viktigt att trygga och säkra angöringsplatser för den anropstyrda trafiken kan lokaliseras i omedelbar anslutning till t.ex. entréer avsedda för allmänheten och med korta gånglänkar till övriga trafikslag; buss och tåg.

Västtrafik förutsätter att kommunen för en fortsatt god dialog med bolaget i den vidare planeringen. Inte minst för att i tidigt skede säkerställa trafikerbarhet samt ett medvetet hänsynstagande till kollektivtrafikens behov och förutsättningar.

Slutligen vill vi även framföra att planen bör medge möjlighet till skärmtak även på den östra sidan av järnvägen. I planbeskrivningen beskrivs detta för den västra sidan, men möjlighet till denna lösning bör även planmässigt säkerställas på den östra sidan.

Kommunens kommentar

Framkomligheten för bussar har studerats i trafiksimuleringen. Kommunen eftersträvar ett resecentrum som är tillgänglig och enkel att nå till fots och med cykel, samt att kunna nå kringliggande målpunkter så som skola, arbetsplatser, kulturhus, köpcentrum, hamn och park.

Planmässigt är det möjligt att uppföra ett skärmtak även på östra sidan om spåret.

Kommunen ser fram emot en fortsatt god dialog med Västtrafik i det fortsatta plan- och genomförandearbetet.

Svenska kraftnät

2020-10-21

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Eftersom vi inte har några synpunkter och Svenska kraftnät inte har några ledningar i anslutning till aktuellt område anser vi att detta ärende är avslutat från Svenska kraftnäts sida. Därmed önskar vi inte medverka i det fortsatta remissförfarandet för aktuellt ärende, förutsatt att planområdet inte förändras. Vid eventuella frågor är ni välkomna att höra av er till oss.

Kommunens kommentar

Noteras. Kommunen tackar Svenska kraftnät för yttrandet.

Företag och föreningar m.m.

Skanova

2020-09-10

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet, se bifogad karta. Bla finns ett större stråk längs Göteborgsvägen där det även finns en ledningsrätt.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

Skanova önskar bli inbjudna till ledningsägarmöte när projektering av området skall påbörjas, skanova-remisser-goteborg@teliacompany.com .

För digitala kartor och utsättning hänvisas till www.ledningskollen.se

Kommunens kommentar

Skanovas ståndpunkt gällande befintliga teleanläggningar införs i planbeskrivningen. Bifogade kartbilder finns hos planverksamheten samt i kommunens diarium. Information vidarebefordras till genomförandeansvarig.

Stenungsunds hembygdsförening

2020-10-12

Det är med sorg vi förstår att valet för placering av nya resecentrum är gjort och att det inte finns någon återvändo vad gäller läget.

Vi tycker att denna bonde- och badort skulle kunna framhävas mer. Att ta Södra Vägen i anspråk, den tidigare infarten till samhället söderifrån, är olyckligt. Den borde få vara kvar i sin helhet, just för att behålla något av vårt gamla Stenungsund, utöver Kyrkberget, och för att förstärka intrycket av tidigare epoker i detta samhälle där de allra flesta är inflyttade och inte har några rötter att luta sig mot.

Vi vill ändå uttrycka att planen känns kortfristig med tanke på:

1. Den godstågstrafik som går genom samhället och under så många år varit ett diskussionsämne där många anser att något radikalt bör göras just pga att det är farligt gods som forslas.

2. Som vi ser det kommer inte den trafikstockning som uppstår varje eftermiddag vid arbetstidens slut att åtgärdas med denna omdragning av trafiken.
3. Att en lösning av korsningen Doterödsvägen/ Göteborgsvägen/ Strandvägen/ järnvägen borde varit med i planen.

Det kom för övrigt upp många intressanta synpunkter på mötet kl 15:00 den 29/9 2020 som bör tas i beaktande vid det fortsatta arbetet med planen:

Om vi nu skall satsa på kollektivtrafiken och att den skall flyta:

- Egen fil för busstrafiken, både från norr, söder och öster, alltså att ingen buss skall bli stående i någon kö, inte heller den kö som uppstår på Doterödsvägen alltför många gånger per dag då bommarna går ner. Skall bussarna kunna komma till östra delen av Resecentrum skall även den busstrafiken ha fritt fram i egen fil.
- Att övergång/ undergång för gående åter öppnas i höjd m Tjörnbrons Hantverk, alltså den övergång som stängdes för några år sedan.
- Att en riktig undersökning görs av hur många fler p-platser som behövs på torget pga det ökade trycket på inkommande pendlare. Är det verkligen rimligt att minska antalet platser när det i stället borde tillkomma fler- om det nu är kollektivtrafiken man vill satsa på?
- Gratis kollektivtrafik för alla inom tätort/ kommunen - ett utmärkt förslag om man vill minska bilantalet, få snurr på- och göra det mer tilldragande att åka kollektivt.
- För de äldre som nyttjar kollektivtrafiken och bor på östra delen av Stenungsund och vill ner till torget är tanken att de kommer att få kliva av bussen på Södra Vägen. Närmare torget än så kommer de inte. Då har de en bit att gå, under/ över spåret för att komma till affärerna, Vårdcentralen mm. Är det en bra lösning? Tanken att lägga de tre bussarna på östra sidan är bra för trafiken och för de lätttröliga. För de som verkligen hade behövt komma så nära torget som möjligt fungerar det dåligt.

Vi har även noterat att ett bestånd med Parkslide står utefter järnvägen. Detta skall vid bortförandet omhändertas enl. expertis och inte till fülle eller liknande.

Vi har en önskan om att man tar tillvara något av det gamla från Södra Vägen. Ett förslag som kom upp är att man flyttar ex Ströms stuga (Södra Vägen 14) och integrerar den i nya resecentrum, som ett charmigt inslag som minner om tider som varit. Resecentrum skall fyllas, som ni själva sade på mötet, inte bara av resenärer utan även av kiosk, toaletter, personalutrymmen och lokaler för städattiraljer mm. Stugan skulle kunna vara perfekt till något av dessa ändamål.

Kommunens kommentar

1. Stenungsunds kommun måste förhålla sig till den verklighet att Bohusbanan går just genom Stenungsunds centralort. Att flytta över detta gods till lastbil är inte ett bättre säkerhetsarbete. Att anlägga nya järnvägar är inte heller något som kommunen har rådighet över, det är Trafikverket som har detta.

2. Syftet med omdragningen av Göteborgsvägen har inte på något sätt varit att minska köbildningen utan enbart att ge plats åt resecentrum. Ett väl placerat resecentrum nära boende och andra målpunkter är en förutsättning för en ökad användning av kollektivtrafiken. Detta i sig skall bidra till färre bilar på våra vägar. Eftermiddagarnas trafikstockningar orsakas främst av kapacitetsbrist på länsväg 160, vilket studeras i en separat åtgärdsvalsstudie-process tillsammans med Trafikverket, samt av trafiksignaler vid Göteborgsvägen/Strandvägen. Busskörfält föreslås därför på Göteborgsvägen, från nuvarande station (befintligt) ner till föreslagen cirkulationsplats.

3. I arbetet med resecentrum samt i kommande centrumutveckling kommer kommunen studera möjligheterna till planskilda korsningar så att fotgängare och cyklister säkrare kan korsa väg och/eller järnväg. I ett längre tidsperspektiv kan även planskilda passager för fordonstrafik komma att bli aktuella. En planskild passage för fotgängare och cyklister i form av en gång- och cykeltunnel planeras för vid det nya resecentrumet.

I dagsläget finns inga beslut på utveckling av Södra Bohusbanan. I ett första skede arbetas det dock för ett mötesspår vid, eller dubbelspår till, Stenungsunds nya resecentrum. Ett dubbelspår mellan Stenungsund och Göteborg innebär inte ett krav på stängd järnvägsöverfart vid Doterödsvägen. Vid flytt av resecentrum år 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minskas till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg-Stenungsund-Uddevalla. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag.

Det är först när dubbelspår och trafikeringensvolym (kvartstrafik) norrut blir aktuellt som en planskild korsning för Doterödsvägen kan bli nödvändig. Detta kommer sannolikt inte att genomföras inom en överskådlig framtid, då trafikunderlaget som krävs för detta inte finns, därför planeras inte för detta i dagsläget.

Järnvägsöverfarter är Trafikverkets anläggningar, inte kommunala. Detta innebär att kommunen inte har rådighet att bygga om dem utan medgivande från Trafikverket. En planskild korsning är mycket kostsam och kräver prioritering i Nationell infrastrukturplan och kan komma ifråga först när trafikeringensvolym kräver en sådan åtgärd.

Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen. För att underlätta passagen ut på Doterödsvägen föreslås ett högersvängfält på Södra vägen, detta kommer minska köbildningen för de som ska vänster eller rakt fram. Möjligheten att anordna ett vänstersvängfält för trafik som kommer österifrån på Doterödsvägen och ska till Södra vägen studeras. Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen.

Kommunen arbetar för att ersätta de stängda järnvägspassagerna vid Solgårdsvägen och Södra vägen.

Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen. Att ha stora ytor för markparkering är, ur ett stadsbyggnadsperspektiv, inte önskvärt i ett så här centralt läge. Antalet platser för pendelparkering kommer öka, detta ligger dock utanför detaljplanens område. Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126. Kommunen arbetar även för att andelen bilresor ska minska, att de som har möjlighet kan gå, cykla eller åka buss till det nya resecentrumet.

Parkeringshus ingår inte i uppdraget för denna detaljplan. I planprogrammet för Stenungsunds centrum (godkänt av kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92) beskrivs att parkeringshus behöver byggas om/när parkeringsytorna i en framtid bebyggs. Den vidare utvecklingen av Stenungstorg kommer ske genom detaljplaneläggning vilken kommer innefatta erforderliga utredningar, t.ex. för parkeringsbehov och -lösningar.

Kostnaden för kollektivtrafikresor regleras inte i detaljplan. Sannolikt hade en gratis kollektivtrafik ökat resandet.

Kommunen tar med sig frågan gällande avstånd från Södra vägen till målpunkter på västra sidan i sin fortsatta planering och dialog med Västtrafik.

Parksliden kommer att hanteras på erforderligt sätt.

Frågan om att ta tillvara något från Södra vägen för att eventuellt kunna integrera det i resecentrumanläggningen vidarebefordras till genomförandeansvarig.

Bohusläns museum

2020-10-15

Kulturhistorisk bakgrund

Strax nordväst om planområdet ligger en uttagen kommunal kulturmiljö Kyrkeberget. Här finns en äldre trähusmiljö med flera välbevarade hus. Inom kulturmiljön östra del ligger två fornlämningar L1969:8019 en stensättning samt L1969:7948 en stenkrets i form av en domarring.

Inom planområdet finns på östra sidan om järnvägsspåren några hundra meter söder om stationshuset en handfull bostadshus uppförda under 1900-talet med äldre trädgårdar och några övergivna tomter med spontant uppvuxna yngre lövträd samt några små moderna servicebyggnader.

Av dessa tillmäter vi två, inom området, vara av speciellt kulturhistoriskt värde ett litet funkishus i trä (2:76) och ett tegelhus i ett plan med rött fasadtegel från 1960-talet? med en

friliggande försäljningsbyggnad närmast Södra vägen (2:125) och utanför strax söder planområdet en förlängd institutionsbyggnad i ett plan av gult fasadtegel från 1950-talet? (2:238) samt ett rödmålat trähus (1:266).

Utlåtande ur bebyggelseperspektiv

Vi har inget att invända mot planen.

Motivering: De byggnader som berörs av åtgärderna har inte ett högt kulturhistoriskt värde. Men vi beklagar att de behöver avlägsnas och vi tycker att det är rimligt att de dokumenteras innan de avlägsnas.

Utlåtande ur fornlämningsperspektiv

Inga fornlämningar ligger inom planområdet. Därmed har Bohusläns museum inget att erinra mot ärendet sett ur ett fornlämningsperspektiv.

Sammanfattning

Vi har inget att invända mot planförslaget.

Kommunens kommentar

Kommunen tackar för museets analys av området. Synpunkter gällande fornlämningsperspektiv och kulturhistoriskt värde införs i planbeskrivningen. Förslag gällande dokumentation av föreslagna byggnader vidarebefordras till genomförandeansvarig.

HSB BRF Södra vägen

2020-10-19

Vår förening fastigheter finns delvis inom planområdet. Vi anser att själva placeringen av resecentrum borde förskjutas norrut så att inte mer privat mark är nödvändigt tas i anspråk. Dock har vi förstått att det politiska beslutet är taget och verkar vara orubbligt.

Vid möten med planarkitekterna och vår förening, har lösningar beträffande både mark och fastigheter i vårt område diskuterats. Vi förutsätter att dessa lösningar verkställs så att P-platser och fastigheter flyttas till annat område. Laddstolpar ersätts och ett marknadsmässigt pris betalas för marken.

I anslutning till planen har vi följande synpunkter:

- Gångbron: Det förekommer tyvärr ofta att föremål såsom cyklar flaskor mm. slängs från bron ner i vårt område. Något slags skydd behövs.
- Södra Vägen: Trafik kommer att öka markant med både bussar, bilar, mopeder, cyklar och gående. Vi befarar därför att det kan uppstå både mera buller och avgaser.

- Korsning Doterödsvägen/Södra vägen/Järnvägen: Redan i dag blir det köbildning i samband med att bommarna går ner. När nu all ökande trafik av både bussar och hämta/lämna bilar samt skolelever skall in på Södra vägen eller passera, kommer det att bli kaos.
- Väster om Järnvägen: Antalet bussplatser i terminalen verkar vara överdimensionerat i förhållande till ortens storlek.
- Våra besöksplatser: Dessa är till för föreningens gäster. Vi misstänker att de kommer att missbrukas av bekväma resenärer. Ordentlig skyltning eller bommar måste till.
- Tunnel: Eventuellt läckande gas från godståg riskerar att hamna i tunneln. Explosionsrisk?

Kommunens kommentar

Frågan gällande skydd på bron vidarebefordras till genomförandeskedet då detta inte regleras i detaljplanen.

Bullerutredningen kommer kompletteras inför granskningen. En luftkvalitetsutredning ska göras inför granskningen.

Ett högersvängfält föreslås för att minska köbildningen på Södra vägen. Trafikutredningen ska uppdateras inför granskning.

Stenungsunds station har i dagsläget elva busshållplatser. Antalet hållplatslägen i nya resecentrum är framtaget i dialog med Västtrafik och är framtaget utifrån hur många bussar som behöver stå inne samtidigt för att möjliggöra stjärntrafik där bussarna ansluter till tågans ankomst/avgång.

Kommunen avser att skriva avtal med föreningen om hur marken för p-platser ska ersättas. Planbeskrivningen kommer att kompletteras med avtalets innehåll inför antagandet. Fastighetsägaren till parkeringsytorna bär ansvar för skyltning/bevakning så att parkeringen nyttjas som avsett.

Vid en olycka med läckage av gas och/eller vätskor kommer räddningstjänsten spärra av erforderligt område för att värna människors liv och hälsa.

Vattenfall Eldistribution AB

2020-10-20

Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom område och inom närområde för aktuell detaljplan bestående av 12 kV markkabel, röd streckad linje i karta nedan, 12 kV

nätstation, svart kvadrat, 0,4 kV markkabel, blå streckad linje, och 0,4 kV kabelskåp, svart rektangel. Elnätanläggningarnas läge i kartan är ungefärligt.

Inom planområdets östra delar har Vattenfall Eldistribution AB ett projekt att byta ut en gammal kabel i Södra vägen (se bifogad fil namn HSP efter ombyggnad), där gulmarkerad sträcka ska bytas ut. Projektplaneraren för Stenungssunds kommun har en önskan att byta ut två gamla oljekablar och placera dessa enligt den andra bifogade filen (befintlig kabel är röd och ny önskad kabel är grön). Den nya kabeln kommer vara utanför delar av plankartan.

Vattenfall Eldistribution vill informera om följande:

- Eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploatören.
- Offert på eventuella el-serviser, både byggkraft och permanent servis, beställs via <https://www.vattenfalleldistribution.se/el-hem-till-dig/> eller på telefon: 020-82 10 00.
- Vid eventuella schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras. Detta beställs via Post och telestyrelsens www.ledningskollen.se
- När du ska bygga, fälla träd, schakta eller spränga nära våra ledningar så glöm inte att beställa bevakning. Då är vi med på plats under arbetets gång och ser till att inga skador uppstår.
Formulär: <https://www.vattenfalleldistribution.se/foretag/kundservice/formular/bestall-bevakning/>
- Befintliga elnätanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet.
- Någon anläggning, tex byggnad, får inte uppföras invid elnätanläggning tillhörande Vattenfall Eldistribution så att gällande säkerhetsavstånd inte hålls.

Kommunens kommentar

Planbeskrivningen uppdateras med information om elnätanläggningar. Bifogade kartbilder finns hos planverksamheten samt i kommunens diarium. Information vidarebefordras till genomförandeansvarig.

Kommunens tekniska enhet har halvårsvisa samordningsmöten med ledningsägare. Vattenfall har spelat in det önskade kabelbytet i Södra vägen i dessa. För att inte riskera att behöva flytta kablar en extra gång är det viktigt att om möjligt vänta med flytt av kablar och placering av nya kablar tills slutlig utformning av området är klart.

Swedavia AB – Göteborg Landvetter Airport

2020-10-20

Efter genomgång av samrådsunderlaget kan konstateras att området inte är berört av Trafikverkets riksintresseprecisering gällande influensområden för flyg hinder samt flygbuller för Göteborg Landvetter Airport.

I övrigt har Swedavia inga synpunkter på rubricerat förslag till ny detaljplan. Inför kommande framtida bygglov inom detaljplanen behöver bygglovsansökan innehålla en sk flyghinderanalys om byggnadsverket är högre än 20 m över befintlig marknivå, se följande länk: <http://www.lfv.se/tjanster/lufttrumstjanster/flyghinderanalys>

Vi vill också påminna om att samma höjdrestriktioner gäller även för master eller tillfälliga hinder som tex byggkranar.

Kommunens kommentar

Noteras. Kommunen tackar Swedavia för yttrandet.

Stenungs Torgs Fastighets AB

2020-10-20

Stenungs Torg Fastighets AB (STFAB) lämnar härmed yttrande på rubricerad samrådshandling i rollen som sakägare genom fastighetsägande av fastigheterna Stenung 3:282, 3:233, 2:276 och 2:62.

STFAB är generellt positiva till lokaliseringsförslaget att placera resecentrum nära Stenungstorgs Centrum med de många positiva effekter som kommer från en förstärkt regional resecentrumroll mitt emot våra handlare och servicegivare. Tyvärr kan vi samtidigt konstatera att samrådshandlingen allvarligt brister i att adressera detaljplaneområdets påverkan på våra fastigheter. STFAB efterlyser redovisningar och dialog kring de framlyfta bristerna.

I tillägg har STFAB synpunkter på resecentrums utformning och föreslagna kopplingar där vi önskar en utformning som bättre kopplar samman dagens och framtida stråk och stadsväv. Våra synpunkter delges nedan:

Huvudmannaskap och ekonomi

Samrådshandlingen saknar redogörelse för de åtgärder som krävs utanför och inom planområdet för att upprätthålla väsentliga funktioner på våra fastigheter, dvs redovisning för detaljplaneområdets påverkan på vår fastighet. Vi yrkar på att berörda kapitel i plan- och

genomförandebeskrivningen kompletteras med denna sakinformation och tydligt anger att respektive huvudman inom planområdet har att avhjälpa dessa sakförhållanden även för att omhänderta konsekvenser på intilliggande fastigheter.

Trafikförsörjning till våra fastigheter

STFAB kan konstatera att påverkan av planförslaget får stora konsekvenser på trafikföring och angöring till våra fastigheter och vi ser inte att man redovisat hur man säkerställer trafikförsörjningen till och från våra fastigheter avseende varuförsörjning, kundparkering, personal- och boende trafik, angöringstrafik för handikappade, och tillträde till räddningsväg. Det är en väsentlig brist att man inte tydligt redovisat hur planförslaget påverkar intilliggande fastigheters trafikförsörjning eller föreslagit åtgärder för att omhänderta konsekvenserna. STFAB menar att påverkan är så omfattande att redovisningsbristerna bör åtgärdas absolut senast till granskningshandling där planförslaget skall omarbetas på så sätt att trafikföringen till våra fastigheter säkerställs och att trafiklösningar presenteras som vi kan ta ställning till.

Planförslaget bör redovisa hur man ämnar omhänderta den direkta påverkan som är på våra fastigheters angöring till/från och trafikföring inom området inklusive den interna logistiken inom parkeringsområdet som även den påverkas.

Planförslaget bör även redovisa vem som bär kostnads- och organisatoriskt ansvar för de åtgärder som behöver genomföras för att fastighetens funktioner ska upprätthållas eller vilka ersättningsprinciper som kommer gälla vid värdeminskande påverkan. Bilaga 1, visar exempel på brister vi initialt identifierat, listan är inte komplett men visar på behovet att i planarbetet studera trafiken inom och till respektive från våra fastigheter.

Påverkan STFABs parkering och Resecentrums parkeringsförsörjning

STFAB vänder sig emot Samrådshandlingens påstående i plan- och genomförandebeskrivningen att STFAB:s parkering har en överkapacitet viken kan tas i anspråk utan vidare åtgärder eller kompensation. STFAB har inte heller funnit att påståendet har stöd i bilagda parkerings- och trafikutredningen. Vår parkering utgör underlag för kommersiell parkeringsverksamhet som bedrivs av parkeringsoperatör och är en direkt förutsättning för verksamheten som bedrivs på fastigheterna.

Kommunen har dessutom i bygglovsansökningar villkorat att STFAB ska ny-tillskapa parkeringsplatser i samband med etablering av ny verksamhet på fastigheten. Detta baserat på kommunens bedömning att ingen överkapacitet av parkering inom fastigheterna förelåg. STFAB åberopar en likabehandlingsprincip och att samrådsförslaget skall revideras i detta avseende. Detta är ett förhållande som även tidigare fastställts i gällande detaljplan beslutad 2007.

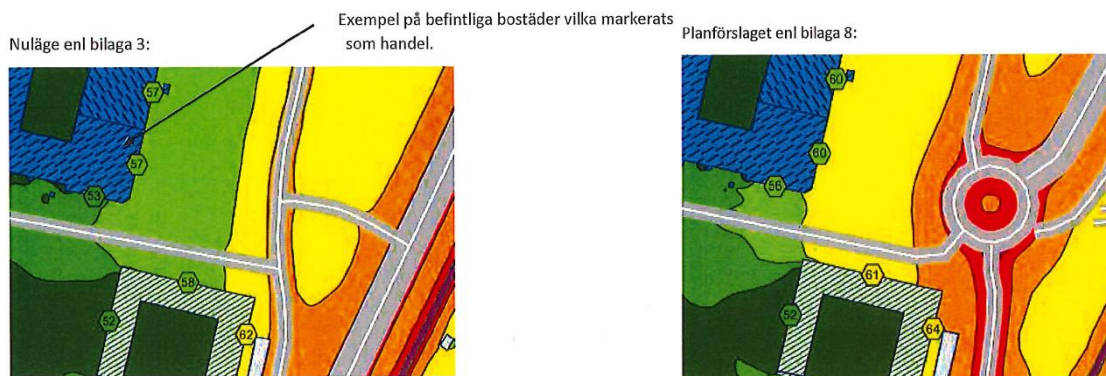
STFAB menar att planförslaget även tydligt bör redogöra för resecentrums samlade behov av parkeringar (bil och cykel) samt tydligt redogöra för hur kommunen och västtrafik avser lösa kapacitetsbehovet i form av antal platser och lokalisering av dessa i karta oavsett om det avses

lösas inom eller utanför planområdet. Detta är en väsentlig del av ett regionalt resecentrums funktion.

Buller

I samrådshandlingens bullerutredning daterad 2020-07-03 framgår att de befintliga bostäder som finns på våra fastigheter inte beaktats i utredningen, utan endast de lokaler för handel och service som återfinns i de nedre våningsplanen. Vi anser därför att utredningen skall korrigeras med förekomsten av dessa befintliga bostäder.

Vidare anser vi att utredningen visar på behov av åtgärder av dessa befintliga bostäder för att klara de gränsvärden som anges i punkt 3.2 och att dessa åtgärder skall ombesörjas av planens huvudmän.



Markförhållanden, höjdsättning, dagvatten (avrinningsvägar) och skyfall

Samrådshandlingen saknar uppgifter om planerad höjdsättning, vilket resulterar i att STFAB inte kan yttra sig om planområdets påverkan på våra fastigheter.

STFAB anser att samrådsförslaget måste kompletteras härvidlag på så sätt att vi ges möjlighet att granska ett höjdsatt förslag. Samrådshandlingen fastställer att delar av våra fastigheter utgör lågpunkter i närområdet och vi kan inte utläsa samrådsförslagets påverkan på detta förhållande.

STFAB anser att detaljplanens avvattnings och höjdsättning måste utföras på sådant sätt att detaljplanens dagvatten vid skyfall inte leds till vår fastighets lågpunkt utan omhändertas inom detaljplansområdet.

STFAB önskar även redovisat markförhållanden samt hur Planförslaget påverkar risk för sättning på intilliggande fastigheter.

Tekniska installationer

Samrådshandlingen omnämner inte de tekniska system som ägs av Stenungs Torg Fastighets AB så som, belysningsanläggningar, dagvattenanläggning och kraft och tele anläggningar som direkt påverkas av samrådsförslagets genomförande.

Planförslaget har att utreda vilka system som berörs och omnämna att respektive huvudman skall ansvara för systemens anpassning till föreslagen plan. Utan sådana åtgärder riskerar dessa

installationer tappa sin funktion. Vi yrkar på att plan- och genomförande handlingen omarbetas så att våra tekniska installationer redovisas samt de erforderliga åtgärderna för deras fortsatta funktion inom kvartersmark /utanför planområdet.

Resecentrums påverkan på stadsmiljö, utformning, kopplingar och stråk

STFAB önskar att utformningen av resecentrum bättre anpassas till omgivande stråk och stadsväv för att stärka stråkens attraktionskraft och trygghet enligt förslag som redovisas i Bilaga 2.

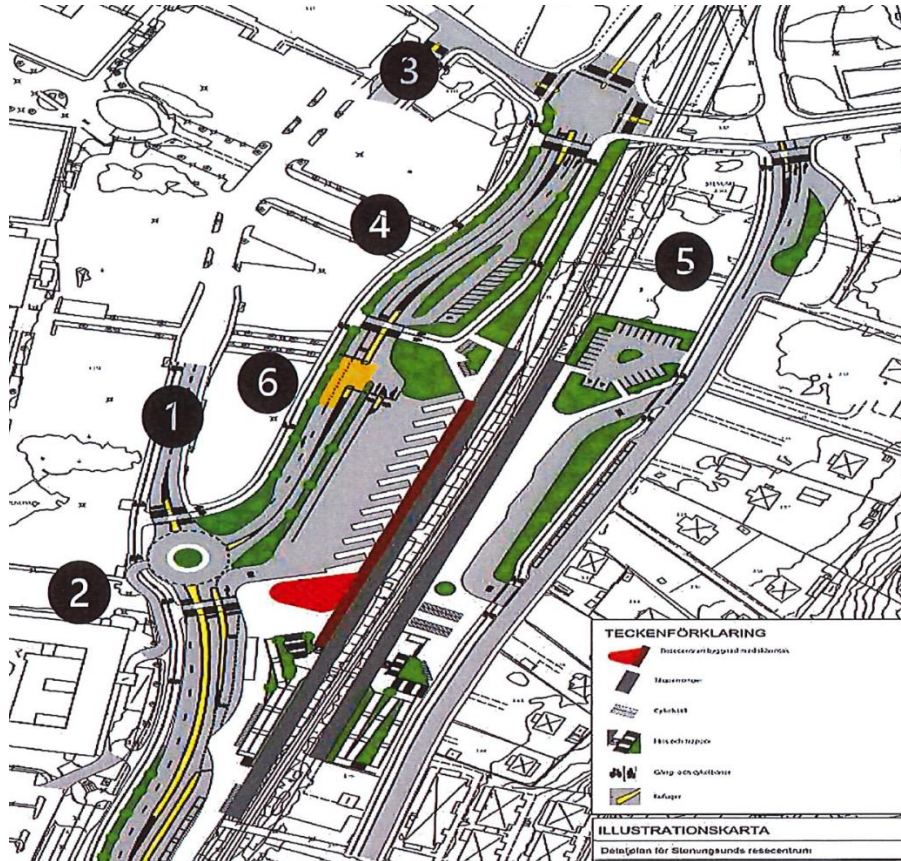
Den presenterade samrådshandlingen redovisar ett resecentrum som enligt vår mening inte knyter samman resecentrum med befintlig och kommande centrumbebyggelse och kärna samt på ett tillgängligt sätt minskar järnvägens barriäreffekter. T2 användningsområdet för resecentrum ger inte möjlighet till justeringar av förslaget. Ett större användningsområde är att föredra för att kunna hitta den bästa placering och utformning av terminalbyggnader och plattformar. Reglering av storleken och höjden kan göras med e, antal våningar m.fl.

Det saknas ett resonemang kring vald utformning och STFAB önskar se utrett flera alternativ till bebyggelseförslaget och följaktligen även en redogörelse av bevekelsegrunderna till vald utformning. Som ägare av en stor del av centrumbebyggelsen i direkt anslutning till planen har vi utarbetat ett eget alternativ som vi anser bättre svarar mot kraven på god stadsutveckling utan att för den skull ge avkall på samrådshandlingens fokus på kollektivresandets förutsättningar och villkor.

I vårt förslag har vi tagit fasta på följande:

- Resecentrums koppling till den befintliga samhällsservice, handel och de arbetsplatser som finns på Stenungstorg. Centrumet utgör den enskilt största besökspunkten i närområdet till resecentrumet och är ortens och till del närregionens största centrumbildning. Att underlätta för ett kollektivt resande dit är viktigt för förutsättningarna att uppnå den av kommunen beslutade mobilitetsstrategi.
- Stadens viktiga stråk och kopplingar är A och O i stadsbyggnad. Avstånd till- och från kollektivtrafik samt goda kommunikationsstråk och gångvägar till- och från den största besökspunkten i närområdet är av största vikt. Detta har fastställts i ett flertal utredningar i olika kommuner med ambition att underlätta för kollektivt resande.
- Att gång- och cykeltunneln hamnar i det läge som gällande detaljplan redovisar, i axeln från centrum i väster och rakt mot spårtrafiken och under densamma. Läget ger en passage över Göteborgsvägen där den är som minst trafikerad, vilket kommunens *Trafiksäkerhetspolicy* och *trafiksäkerhetsplan* anger som ett huvudmål. På så sätt skapas tre passager över spåren som handlar i 3-dels punkter och skapar en positiv utspridningseffekt, där samrådsförslaget har lagt ny GC-tunneln nära befintlig GC-bro.
- Planförslaget bör omhänderta påverkan på dagens grönstruktur och alléträd och ersätta dessa med likvärdig grönytefaktor och växtlighet av liknande kvalitet och karaktär för att behålla den trivsamma karaktären i omgivningen.

Bilaga 1 – Trafikförsörjning av Stenungs Torgs Fastighets AB



1. A) Illustrationen redovisar refuger och spärrfält som omöjliggör vänstersväng för söder ifrån kommande varutransporter, polis, sobbil, in på innergården (bakom Polisen, systembolaget och Coop).

B) Väster om lokalgatan redovisas en ny gång- och cykelväg som enligt vår trafikkonsult är osäker, då den korsas av parkerings- och varutrafik regelbundet.

C) In- och utfarterna på parkeringsfälten på ömse sida om lokalgatan närmast den nya rondellen måste öppnas upp alternativt får parkeringsytornas indelning och trafikföring göras om i grunden, till betydande kostnader.

2. Våra fastigheter trafik försörjs via Västanvindsgatan, i illustrationen saknar Västanvindsgatan anslutning mot Göteborgsvägen. Här har polisen utryckningsväg, Räddningstjänsten räddningsväg, restauranger och hyresgäster får sin varuförsörjning från Västanvindsgatan och/via Göteborgsvägen. En lösning som redovisar hur trafikförsörjningen skall säkerställas efterfrågas.

3. Illustrationen följer inte gällande detaljplan för det aktuella området. Vi yrkar på att illustrationen revideras till att rymmas inom gällande detaljplan. Illustrationen tar mer parkeringsmark i anspråk än gällande plan, vilket vi vänder oss emot.

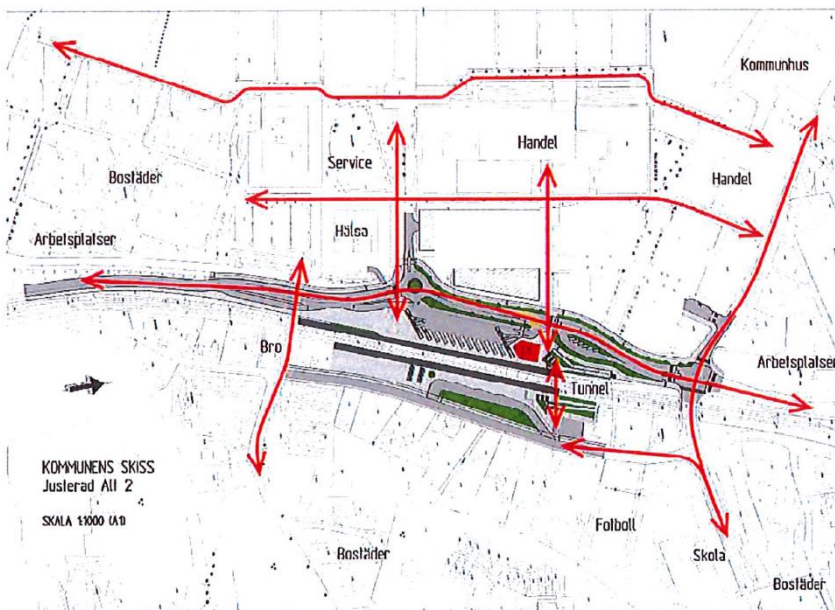
4. Illustrationen redovisar en blockering av vår in- och utfart till vår fastighet och redovisar ingen kapacitetsmässig ersättningslösning. Redovisad in- och utfart via Strandvägen (se punkt 3 ovan) har endast kapacitet att hantera delar av den slopade in- och utfartens trafikflöden.

Detaljplanen redovisar inget underlag på vilka konsekvenser det får för våra fastigheter. Därtill, i det fall en utredning visar att in- och utfarten kan slopas så som illustrationen redovisar, skall den före detta körytan av detaljplanens huvudmän ställas om till parkeringsändamål.

5. Våra fastigheter öster om järnvägen har in- och utfarter vilka på illustrationen tagits bort, vilket påverkar våra fastigheter menligt. Vi yrkar på att befintliga in- och utfarter redovisas i illustrationen eller att annan godtagbar lösning presenteras.

6. Stadsbyggnadsmässigt anser vi att gångstråket österut från Gallerians huvudentré bör passera Göteborgsgatan i rak linje för att skapa en siktlinje och förståelse för orienteringsbarheten till närområdet.

Bilaga 2 – Alternativ av STFAB



Kommunens kommentar

Plan- och genomförandebeskrivningen kommer att kompletteras och förtydligas med vilka konsekvenser detaljplanen får för fastigheter utanför detaljplanen. Kommunen avser att teckna avtal med fastighetsägarna.

Trafikutredningen och trafiksimuleringen kommer uppdateras inför granskningen.

Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen. Planhandlingarna kommer uppdateras med ny beskrivning gällande parkeringsfrågorna och hur dessa ska hanteras. Parkeringsbehovet kommer att tydliggöras inför granskningen.

Bullerutredningen kommer uppdateras inför granskningen.

VA-, dagvatten- och skyfallsutredningen ska kompletteras inför granskningen.

Den geotekniska utredningen kommer uppdateras inför granskningen.

Frågor gällande höjdsättning kommer förtydligas inför granskningen.

Planbeskrivningen uppdateras med information om Stenungs Torgs Fastighets AB:s tekniska installationer.

Placeringen av resecentrumbyggnaden är beslutad. Utformningen är baserad på en förstudie som Västtrafik tog fram 2017 parallellt med planprogrammets framtagande i vilket representanter från både kommunen och STFAB var delaktiga. I STFAB:s samrådsyttrande till planprogrammet framförs inga synpunkter gällande placering av resecentrumbyggnad med tillhörande planskild gång- och cykelpassage.

För att nå tåg och buss behöver man inte gå via själva resecentrumbyggnaden. Parkerar man norr om resecentrum så kan man nå perrongen norrifrån. Perrongen nås också från stråket från Stenungstorgs huvudentré.

Möjligheten att bevara uppväxta träd och vegetation ska utredas i det fortsatta planarbetet. Kommunen är väl medvetna om den vikt som träd har för dagvattenhantering, bullerdämpning, pollinering m.m. och avsikten är att befintliga träd ska kunna flyttas eller ersättas. Att centrala Stenungsund ska vara grönt (grönare än idag) är ett av målen som togs fram i planprogrammet.

Illustrationskartan och resterande planhandlingar kommer uppdateras inför granskningen.

Stenungsunds naturskyddsförening

2020-10-21

Stenungsunds Naturskyddsförening ser positivt på att det satsas på kollektivtrafiken och hållbart resande. Vi ser det som en nödvändighet att framtidens resande inom tätorten och längre pendlingsresor sker med ökat kollektivt resande.

I det material vi har tagit del av saknar vi en redogörelse för konsekvenserna för nollalternativet, det vill säga att behålla befintliga läget av Resecentrum med användning av stationshuset på samma sätt som den planerade Resecentrumbyggnaden.

Det finns frågetecken när det gäller Stenungstorgs lämplighet för bebyggelse. Placeringen på den utfyllda havsviken gör att det sker sättningar på de delar av området som inte är pålat. Dessutom pågår en utredning för hur man ska kunna klimatsäkra bebyggelsen i Stenungsund – Klimatanpassningsplanen – där Stenungstorgs havsnära läge gör att det kan bli extra sårbart vid havsnivåhöjning och ökad nederbörd. Vi anser därför att inga beslut bör tas innan vi vet resultat av utredningen och efter att tillförlitliga åtgärder för att säkra bebyggelsen vid ökad påfrestning vid kommande klimatförändringar har presenterats.

Vid ombyggnaden, till exempel när Göteborgsvägen dras om, bör hänsyn tas till befintliga träd så att så många som möjligt av dessa kommer att bevaras. Framtagen Grönplan för centrum skall vara vägledande för fortsatt planering.

För att locka pendlare från orter som ligger nära Stenungsund krävs tillräckligt med parkeringsmöjligheter. Fler parkeringsmöjligheter kan uppnås genom att minska lokala bilresor till resecentrum genom att få en bra matningstrafik som passar med tågavgångar.

Minskat resande i sig är ett bra sätt att minska icke-hållbart resande. Ett kontorshotell på Stenungstorg skulle kunna ta vara på trenden med distansarbete och ge förutsättningar för ett mer levande centrum.

Kollektivtrafiken skulle kunna kompletteras med en modern bilpool för att underlätta för kommuninnevanorna att minska sitt bilägande. Minskat bilägande medför oftast att bilåkande minskar. En bilpool kan med fördel placeras i närheten till resecentrum.

Ett bra Resecentrum kan bli en förutsättning för att uppnå mål om hållbart resande. Mål för Västra Götaland som presenteras i Remissversionen av Trafikförsörjningsplanen 2021-2025 är att andelen hållbara resor ska öka till minst 42 % 2025 och till minst 50 % 2035. Hållbara resor definieras som kollektivtrafik, cykel och gång. Det finns mål för Stenungsund till 2035 i Mobilitetsstrategin (2019-10-01) som om de nås skulle göra att vi når 47 % hållbart resande.

Senaste uppföljningen av resmönster i Stenungsund gjordes 2017. Resultatet från uppföljningen och målen enligt Mobilitetsstrategin ges i nedanstående tabell:

	Utfall 2017	Mål 2035
Gång	11 %	15 %
Cykel	3 %	8 %
Kollektivtrafik	12 %	24 %
Bil	73 %	52 %
Hållbart resande	26 %	47 %

För att nå målen i Mobilitetsstrategin så kan man se att det krävs en stor omställning. En bra kollektivtrafik är en förutsättning för att minska bilresor inom och till/från kommunen. Det är en stor satsning att bygga ett nytt resecentrum. Vår förhoppning är att denna satsning kombineras med informationsåtgärder och eventuella styrmedel för att få till omställningen och nå uppsatta mål.

Kommunens kommentar

Lokaliseringsbeslutet är ett sedan länge taget politiskt beslut och följer det gemensamma mål för samtliga kommuner inom Kommunalförbundet Göteborgsregionen avseende övergången mot ett hållbart resande. Ingen specifik beräkning av denna samhällsnytta är gjord för respektive kommuns delområde.

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

Ett beslut om skydd mot stigande vatten ska tas innan granskning.

En fördjupad geoteknisk utredning kommer göras inför granskningen, där kommer frågor om bl.a. sättningar behandlas.

Kommunen eftersträvar en tätare trafik till resecentrum och har en pågående dialog med Västtrafik. Kommunen arbetar även för att förbättra gång- och cykelvägar för att dessa ska vara attraktiva alternativ till den egna bilen.

Mark där möjlighet till bilpool finns i detaljplanen. Olika mobilitetsåtgärder kommer krävas för kommande exploateringar av bostäder, kontor och handel i närområdet.

Butiksägare på Stenungstorg

2020-10-21

Efter det digitala samrådet 2020-09-30 önskar vi lämna följande synpunkter:

Hallerna, Strandnorum och Kyrkenorum är stora upptagningsområden och flertalet åker idag till Stora Höga för att ansluta till tåg/buss därifrån. Så även bilburna från Stenungsunds centrala delar. Detta på grund av att pendelparkeringarna vid Stenungsunds station tyvärr blev förlagda alldeles för långt bort från själva stationen.

I nuvarande presentation ser situationen likadan ut, då tänkta parkeringar ligger alldeles för långt bort från själva reseterminalen, vilket kommer påverka valet av pendlingsstation. Med nya bostäder som planeras i sk. Hus H, samt på Strandvägen/CW Borgs väg, kommer det även i detta fall troligtvis medföra att de som har tillgång till bil tar den bort till en bättre placerad pendlingsstation, än att de skall gå över hela torget.

När frågan ställdes på det digitala samrådet gavs svaret "att man hoppas på fler cykelburna pendlare och att de som behöver ta bil då kan sikta på en annan station." Man bör dock ta hänsyn till att Stenungsundsbon är en van bilburen person och att flertalet butiker, restauranger och andra serviceområden är utspridda över centrala Stenungsund. För att kunna behålla ett levande centrum bör man uppmuntra möjligheterna till handel och service. Därför hade det varit klart önskvärt att man får bilister att ta bilen till pendeln, åker och jobbar, kommer hem och handlar på torget och dess närområden, innan man sätter sig i bilen igen och åker hem.

Frågan om man tagit någon hänsyn till handeln med tanke på placeringen av själva terminalen, ställdes även den på det digitala samrådet 2020-09-30 och fick då svaret att "Citycon ställer sig positiva till nuvarande tänkt placering" vilket vi ställer oss frågande till om det är med sanning överensstämmande? Nuvarande tänkt placering är inte bara starkt begränsande av bilburna pendlare, den hindrar även en naturlig ingång till Stenungstorg och minimerar möjligheterna till ett levande centrum med handel och restaurangbesök. Den placering av terminalen som nu är planerad skulle därmed medföra en stark begränsning av nyttan med ett nytt resecentrum och *önskan är att terminalen istället placeras på motsatt sida av bussfickorna, vid allén mot Stenungstorgs huvudentré och därmed i närheten av tänkta pendelparkeringar, samt att möjligheten till fler pendelparkeringar ökas.*

Kommunens kommentar

För att nå tåg och buss behöver man inte gå via själva resecentrumbyggnaden. Parkerar man norr om resecentrum så kan man nå perrongen norrifrån. Perrongen nås också från stråket från Stenungstorgs huvudentré.

Gällande Stenungs Torgs Fastighets AB:s (Citycons) syn på centrumlokaliseringen för resecentrum så hänvisas till deras yttrande i denna samrådsredogörelse.

Resecentrum är en första ”pusselbit” i Stenungsunds långsiktiga centrumutveckling. Om torget i en framtid bebyggs med fler bostäder kommer detta skapa ett nära kundunderlag för butikerna. Att ha stora ytor för markparkering är, ur ett stadsbyggnadsperspektiv, inte önskvärt i ett så här centralt läge.

Kommunala instanser

Bygg Miljö

2020-09-10 och 2020-10-22

Yttrande 1 – 2020-09-10

De tekniska kraven ska kontrolleras vid bygglov, egenskapskraven krävs inte i detaljplanen då kraven kan ändras i framtiden.

Kommunens kommentar

Bestämmelser i plankartan ses över inför granskning.

Yttrande 2 – 2020-10-22

Verksamheten Bygg Miljö tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att följande synpunkter beaktas.

Naturmiljö och grönytor

Av planbeskrivningen framgår att delar av alléerna inom området kommer att försvinna och grönytor förändras. De värden som finns ska vårdas och kontinuerliga grönstråk ska eftersträvas genom att ersätta alléerna. Dispens kommer att sökas från biotopskyddsbestämmelserna för alléerna.

Tätortsnära natur och gröna stråk är en viktig resurs att ta vara på så långt som möjligt. Det är positivt att man kommer att eftersträva att ersätta de träd som försvinner vid genomförandet. Alléer har ett särskilt skydd enligt biotopskyddsbestämmelserna och bidrar till den biologiska mångfalden. Upplevelsen och närheten till grönska är viktig för de som bor i området. Alléträden som finns i området utgörs av Lind och hamlade pilträd. Vid kvarteret Julen utgör allén barriär mellan bostäder och trafiken. Alléerna och träden i området bidrar till flera ekosystemtjänster såsom pollinering, vattenhållande, skuggning, bullerdämpning och luftrening.

Det är viktigt att dessa funktioner inte försvinner genom den nya planen utan ersätts så långt som möjligt i motsvarande grad eller som kan behövas för klimatanpassningen. Det är önskvärt att i första hand ta tillvara befintliga träd i så hög utsträckning som möjligt genom att de står kvar eller om möjligt flyttas inom planområdet eller som alternativ till annan plats. I andra hand är det önskvärt att de nya träden som planteras har samma storlek och funktion som de befintliga träden. Om inte något av alternativen är möjliga behöver man planera för att kompensera med motsvarande värden (ekosystemtjänster) i den nya planen.

Ljudmiljö

Bullerutredningen visar att bullernivåerna vid en sammanvägning av buller från trafik och järnväg kommer att öka i viss mån vid några av bostäderna intill planområdet. Vid bedömningen av bullersituationen antar utredningen i planbeskrivningen att detta är acceptabelt utifrån gällande riktvärden. Ett nytt resecentrum ska bidra till att underlätta flödet genom Göteborgsvägen och gynna kollektivtrafikresandet och på sikt göra det möjligt att öka turtätheten med tåg. Biltrafiken kommer på sikt att öka jämfört med dagens situation.

Bygg Miljö bedömer att det finns en risk för att förändringen i området av grönytor, träd och alléer kan medföra en påtaglig upplevd bullerstörning för de mest utsatta bostäderna vid kvarteret Jullen och Oasen även om det ökade bidraget bedöms som acceptabelt i förhållande till riktvärdena enligt utredningen. Möjligheten finns att i detaljplanen utforma innehållet och planera för en så god ljudmiljö som möjligt i området genom skärmning och utnyttja dämpningseffekter av grönska, val av vägbeläggning och hastighetsbegränsning. Bygg Miljö föreslår att möjliga åtgärder utreds och vidtas som kan förhindra att bullret ökar inomhus vid de bostäder där bullerbidraget förväntas öka enligt bullerutredningen och för att skapa en så god ljudmiljö som möjligt generellt i området. En planering av ljudmiljön med hjälp av grönska bidrar exempelvis till möjligheten att ytterligare förbättra gatumiljön avseende buller samt bibehålla grönstråken i området.

Luftkvalitet

Enligt beskrivningen i detaljplanen finns en viss osäkerhet kring om luftkvalitetsnormen för partiklar och kväveoxider kommer att uppfyllas i trånga gaturum vid ett ökat trafikflöde efter 2010 och mer än 7000 fordonspassager. Utvärderingen av luftkvalitén bygger på mätdata från 2004. Bygg Miljö bedömer att en ny beräkning av luftkvalitén i förhållande till miljökvalitetsnormen behöver göras som kan verifiera antagandet att den nedre utvärderingsströsklen för miljökvalitetsnormen troligtvis inte kommer att överskridas vid de ökade antalet fordonspassager på 20 000 fordon som förväntas.

Dagvatten och miljökvalitetsnormer för vatten

Dagvatten- och skyfallsutredningen lämnar förslag till möjliga lösningar för rening och fördröjning beräknade utifrån 30-års regn och en klimatfaktor på 1,3 som kompenserar för klimatförändringen. Enligt denna behöver utformningen av dagvattenhanteringssystemen med avseende på områdets framtida höjdsättning och markavrinning utredas ytterligare vilket framgår av planbeskrivningen. Klimatanpassningsplanen med åtgärder som är under framtagande kommer också att vägas in i det fortsatta planarbetet.

Utgångspunkten i detaljplanen är att den inte ska leda till en ökad föroreningsbelastning på recipienten, utan istället bidra till förbättring vilket är positivt. Vid val av lösningar bedömer Bygg Miljö att det behöver framgå vilken drift och skötsel som behövs för att säkerställa fördröjningen av dagvattnet och den renande effekten så att detta kan planeras in i den löpande driften av anläggningen. Det behöver också framgå om lösningarna som föreslås och planeras

kommer att leda till att miljö kvalitetsnormen för Askeröfjorden inte försämras. Dagvattenhanteringen och reningen bör regleras med planbestämmelser i plankartan.

De hårdgjorda ytorna kommer att öka genom planförslaget. Genomsläpplig mark bör eftersträvas så långt som möjligt framför hårdgjorda ytor. Fördröjningsmagasin bör utformas så de kan stängas vid händelse av olycka eller brand så att släckvatten kan avledas och samlas upp som skydd från utsläpp till recipienten.

Förorenad mark

Någon miljöteknisk markundersökning är inte genomförd utan planeras att genomföras i samband med den geotekniska utredningen. En provtagningsplan inför kommande markundersökning bör samrådats med tillsynsmyndigheten (Bygg Miljö).

Invasiva arter

Inom planområdet, öster om och inom banvallen växer flera bestånd av parkslide vilket kan antas innebära merkostnader och risk för ytterligare spridning av växten vid genomförandet av planen. Bekämpning av växten, destruktion av jordmassor och kontroll av schaktmassor som flyttas eller transporteras bort behöver ingå i planeringen av genomförandet och stå under noggrann kontroll.

Genomförande

Inför genomförandet av planen behöver en kontrollplan tas fram som säkerställer att nödvändiga hänsyn tas (enligt miljöbalkens allmänna hänsynsregler) till boende och miljö avseende buller, vibrationer, damning, föroreningar, biotopskydd, invasiva arter med mera som är relevant för genomförandet under byggtiden.

Kommunens kommentar

Kommunen är väl medvetna om den vikt som träd har för dagvattenhantering, bullerdämpning, pollinering m.m. och avsikten är att befintliga träd ska kunna flyttas eller ersättas. Att centrala Stenungsund ska vara grönt (grönare än idag) är ett av målen som togs fram i planprogrammet.

Bullerutredningen kommer fördjupas inför granskningen. I denna kommer bl.a. hastigheten justeras från 50 km/h till 40 km/h.

En luftkvalitetsutredning ska göras inför granskningen.

Synpunkt gällande drift-/skötselplan vidarebefordras till genomförandansvarig.

Inför granskning kompletteras planbeskrivningen utifrån synpunkter gällande påverkan på miljö kvalitetsnorm för Askeröfjorden.

Synpunkt om fördröjningsmagasin vidarebefordras till genomförandeansvarig.

VA-, dagvatten- och skyfallsutredningen ska kompletteras inför granskningen. Planbeskrivning och plankarta kommer uppdateras utifrån denna.

Utredning av markföroreningar bedöms kunna vänta till senare skede då hantering av massor kommer ske. Samråd kommer då ske med Bygg Miljö.

Parksliden kommer att hanteras på erforderligt sätt.

Synpunkt gällande kontrollplan vidarebefordras till genomförandeansvarig och införs i planbeskrivningen.

Infrastruktur Avfall

2020-09-22

Har tittat på handlingarna och vi har inga invändningar eller synpunkter på denna detaljplan.

Kommunens kommentar

Noteras. Kommunen tackar Infrastruktur Avfall för yttrandet.

Infrastruktur trafik

2020-10-21

Vänstersvängfältet på Göteborgsvägen för trafik in på Strandvägen, var inte med i trafiksimuleringen.

Det kommer mycket trafik norrifrån på Göteborgsvägen bl.a. efter att industrierna stänger på eftermiddagarna. Det hindrar trafik söderifrån att köra in på Strandvägen. Om det inte finns något vänstersvängfält riskerar vänstersvängande att bli stående i vägen och hindra norrgående trafik. Det är viktigt att få klarhet i detta problem, därför borde en ny trafiksimulering göras för att få veta vilken trafiklösning som behövs och då kunna ta mer mark i anspråk om det behövs.

I simuleringen borde nog dessutom beräknad/antagen framtida trafikmängd räknas upp något eftersom Stenungsunds Vision för år 2035 så tydligt pekar på att kommunen vill öka antalet invånare från dagens 27 000 innevånare till 35 000 (+30%) och då är inte all annan trafik medräknad, t.ex. handel, arbetsresor eller besök.

Otrygg tunnel under järnvägen

Dom korta trapporna och krokiga ramperna till den föreslagna tunneln under järnvägen, som syns i illustrationen, gör att man inte ser så bra genom tunneln, vilket ger otrygghet. Att tunneln ligger så pass långt från Doterödsvägen i norr och så pass nära gång- och cykelbron i söder gör att få cyklister har nytta av tunneln. Utförandet av dom föreslagna ramperna i illustrationen minskar dessutom attraktionen för cyklister ännu mer. Om tunneln är tänkt för cyklister så borde den flyttas och utformningen ändras.

En lösning för bara gående och rörelsenedsatta behöver ändå anordnas. En bro med glasväggar samt hissar och trapphus med glasväggar likt flera som byggts vid stationer över järnvägen mellan Göteborg och Trollhättan (t.ex. i Bohus) upplevs mycket tryggare och kan lättare hållas fräscha. Detta skulle kunna vara en lösning på kort och medellång sikt (företrädesvis placerad längre norrut eller kanske bara hissar och trapphus vid den befintliga bron).

På lång sikt, när det blir dubbelspår på järnvägen och det eventuellt krävs att plankorsningen vid Doterödsvägen stängs så skulle en trygg och effektiv lösning kunna vara att bygga en tunnel (bro) liknande den som är under Hjalmar Brantingsgatan mellan hållplats Hjalmar Brantingsplatsen och Herkulesgatan, vid Backaplan i Göteborg. Skillnaden blir då att alla trafikanter i stället ska under järnvägen. Om tunneln (bron) förläggs vid Doterödsvägen och en bit söderut längs Södra vägen minskar den järnvägens barriäreffekt kraftigt. Den kan också ha en kombinerad funktion för att ta sig till/från perronger och busshållplatser. Det skulle vara bra att bereda utrymme för detta i denna och andra detaljplaner för att inte bygga bort möjligheten.

Risk för köbildning i gränsen mellan Stenungstorg och Göteborgsvägen

Antal anslutningar mellan Göteborgsvägen och Stenungstorg behöver vara så få som möjligt för att minska risken för störning av trafiken på Göteborgsvägen bl.a. för att det kan ge upphov till köer och störning av kollektivtrafiken.

Kommunens kommentar

En fördjupad trafikutredning kommer göras inför granskningen, där Infrastruktur Trafik kommer vara delaktiga i vilka frågeställningar som ska behandlas i denna.

Infrastruktur VA Teknik

2020-10-21

Plan- och genomförandebeskrivning

Teknisk försörjning:

- För anslutning av spill, vatten och dagvatten till det allmänna VA-ledningsnätet måste kapacitet och kondition på befintligt ledningsnät utredas.

- Åtgärder på befintligt ledningsnät i Södra vägen ligger i VA:s åtgärdsplan och behöver samordnas med genomförandet av planen.
- VA-enheten är skyldig att leverera dricksvatten för hushållsändamål. Andra ändamål såsom släckvatten för brandposter är inte VA-enheten, enligt VA-lagen, skyldig att tillgodose. För brandpost krävs i de flesta fall en större dimension på vattenledningsnätet än vad det försörjningsmässigt finns behov av. Vem står för den kostnaden? Överkapacitet i nätet kan medföra dålig omsättning på vattnet och därmed brister i vattenkvalitet.
- Det saknas förutsättningar som säkrar planområdet för dagvatten- och skyfallspåverkan från omgivningen. Det behöver göras en övergripande plan för hela programområdet, som visar möjliga avrinningsvägar och höjdsättning för dessa.
- Det är inte möjligt att göra en bedömning av ytavrinningen i och med att höjdsättning saknas i utredning/plankarta.

Infrastruktur – Gång- och cykelväg:

- I beskrivningen anges det att cyklister når bussterminalen österifrån via tunnel från Södra vägen. Är det utrett att det är möjligt att anlägga en tunnel under järnvägen, med tanke på avvattning?

Genomförande:

- Vart ligger driftansvaret för öppna dagvattenanläggningar?

Plankarta:

- Det saknas ytor för dagvattenhantering i plankartan.

Kommunens kommentar

VA-, dagvatten- och skyfallsutredningen ska kompletteras inför granskningen, där Infrastruktur Teknik kommer vara delaktig i vilka frågeställningar som ska behandlas i denna, så som höjdsättning och påverkan från omgivningen.

Befintligt brandvattennät och brandpostplacering bedöms enligt Södra Bohusläns Räddningstjänstförbunds yttrande vara tillräckliga för resecentrum.

I den geotekniska utredningen som kommer uppdateras inför granskningen behandlas placering och möjlighet till tunneln under Bohusbanan. Tunneln kommer ligga i nivå med, eller under, havsnivån vilket kommer kräva erforderliga tekniska åtgärder.

Gällande drift av öppna dagvattenanläggningar vidarebefordras till genomförandeansvarig.

VA-, dagvatten- och skyfallsutredningen ska kompletteras inför granskningen. Planbeskrivning och plankarta kommer uppdateras utifrån denna.

Södra Bohusläns Räddningstjänstförbund

2020-10-23

Räddningstjänsten konstaterar följande gällande samrådsförslaget:

- Framkomligheten söderut på Göteborgsvägen är viktig för Räddningstjänsten. Förslaget innebär att vägen görs mindre rak, förses med en rondell, mm. Men det bedöms ändå ge en god framkomlighet då det anläggs ett bussfält i södergående riktning som kan nyttjas av räddningsfordon.
- Riskanalysens förslag på åtgärder gällande utformning av resecentrumet har införts på ett bra sätt i detaljplaneförslaget. Dessutom ger flytten av resecentrumet en säkerhetshöjande effekt för resenärerna då resecentrumet inte längre samlokaliseras med uppställningsplatsen för järnvägens farligtgodsvagnar.
- Detaljplanen tillskapar endast en begränsad mängd byggrätt mm, så befintligt brandvattennät och brandpostplaceringar bedöms tillräckliga.

Sammantaget kan konstateras att samrådsförslaget tillgodoser räddningstjänstens behov, och samrådsförslaget tillstyrks utan synpunkter.

Kommunens kommentar

Noteras. Kommunen tackar SBRF för yttrandet. Planbeskrivningen kompletteras med informationen.

Stenungsunds Energi och Miljö AB (SEMAB)

2020-10-30

Stenungsunds Energi och Miljö AB lämnar följande information/synpunkter:

- Fjärrvärmeledningar finns endast inom områdets norra del utmed Doterödsvägen – Strandvägen.
- Ledig kapacitet för att ansluta ny aktuell byggnad till fjärrvärmenätet finns.
- Ledig kapacitet finns även till markvärme vid behov.

Kommunens kommentar

Noteras. Kommunen tackar SEMAB för yttrandet. Planbeskrivningen kompletteras med informationen.

Stenungsundshem AB

2020-11-10

Med utgångspunkt för bolagets bostads-och lokalhyresgäster inom Stenunge strand omfattande kvarteren Snipan, Fregatten, Jullen samt framtida byggnation på parkeringen Stenung 2:31 har vi följande synpunkter på föreslagen plan. Vissa synpunkter lämnades under sommaren men förtydligas eller utvecklas med detta.

1. Bullernivå ökar ytterligare med ändrad dragning och borttagning av Stenunge allé utefter Jullens östra fasad. Vid byggnation av hela Stenunge strand byggdes allén (väg och plantering av träd) för att bullernivå skulle understiga den tidens norm om max 55 dB. Dessa nivåer är idag uppjusterade men hänsyn bör tas till detta vid ändring i gamla områden. Om dagens verklighet är 64 dB har trafiksituationen försämrats boendekvalitet och borde medföra insatser för att sänka bullernivå redan idag. I dagsläget finns ett antal balkonger som vetter österut
2. Föreslagen ändring av garagenerfart till Stenung 2:228 samt ambulansinfart/utfart ej lämplig. Risk finns även att man kommer använda ambulansinfarten för att köra söderut på Stenunge allé vid trafikstockning på Göteborgsvägen.
3. Buller samt avgaser förväntas öka genom längre sträckor av enfilig väg samt ljusreglerat företräde av bussar, gående samt cyklister ut från resecentrum.
4. Våra hyresgästers entréer i den norra samt sydöstra änden av fastigheten Stenung 2:228 berörs av de föreslagna vägändringarna under punkten 2.
5. Markarealen vid två av entréer/uteplatser vid Stenung 2:228 Jullen reduceras.
6. Gående samt cyklande österifrån över gångbron landar direkt ner i den föreslagna ner- och utfarten till garage samt ambulans. De som skall till Kulturhuset, Vårdcentralen samt den södra delen av köpcentrumet korsar denna väg.
7. Framtida produktion av bostäder på Stenung 2:31 påverkas av ändrad dragning av väg samt förhöjda bullernivåer.

Med beaktande av ovanstående synpunkter är det viktigt att man gör en fördjupad trafik, luftkvalité samt vibrationsutredning.

Kommunens kommentar

1. Bullerutredningen kommer fördjupas inför granskningen. I denna kommer bl.a. hastigheten justeras från 50 km/h till 40 km/h. Trädplanteringen mot Stenunge strand avses behållas.

2. *Genom eventuell justering av utformning och skyltning får vi försöka se till så ingen obehörig trafik använder vägen. Trafikutredningen ska uppdateras inför granskningen.*
3. *Bullerutredningen visar på en ökning om ett fåtal decibel, den kommer uppdateras inför granskningen. En luftkvalitetsutredning kommer göras inför granskningen.*
4. *Olika utformningar av området har föreslagits och diskuterats och det kommer att fortsätta i den uppdaterade trafikutredningen inför granskningen.*
5. *Infarten till Stenung 2:228 kommer enligt förslaget att behöva lösas inom egen fastigheten. Plan- och genomförandebeskrivningen kommer att kompletteras och förtydligas med vilka konsekvenser detaljplanen får för fastigheter utanför detaljplanen. Kommunen avser att teckna avtal med fastighetsägarna.*
6. *Trafikmängden till garage och ambulansinfart bedöms inte vara så stor att det innebär några allvarigare trafikrisker.*
7. *Gällande detaljplan för Stenung 2:31 har användningen parkering. Vid framtida planering av fastigheten kommer erforderliga utredningar behöva göras för att se vilken byggnation som är möjlig på fastigheten.*

Politiska partier

Medborgerlig samling

2020-10-05

Bakgrund

Tisdagen den 29 oktober 2020, genomförde Stenungsunds Kommun två sk samrådspresentationer av den detaljplan som arbetats fram, gällande Stenungsunds Resecentrum.

Av denna anledning vill vi lämna följande synpunkter på det av Stenungsunds Kommun presenterade förslaget, samt lämnar ett väl underbyggt samt långsiktigt motförslag.

Långsiktighet saknas

Stenungsund är ett samhälle som under ett halvsekel utvecklats från ett jordbrukssamhälle till en modernt industrisamhälle. Som på så många andra orter i Sverige, har utvecklingen skett på grund av den i samhället befintliga järnvägen, vilken för Bohusbanans del invigdes 1912. Under senare decennier har det blivit en allt mer påtaglig nackdel att ha järnvägen tvärs igenom Stenungsunds tätort.

Syftet med planarbetet i en kommun generellt är att presentera och följa en långsiktig plan för kommunen i allmänhet, dels baserad på kommunens egen situation, dels med omgivande faktorer inberäknade. Avsikten är att kommunen skall presentera sin långsiktiga plan i en översiktsplan (ÖP), vilken revideras i tillämpliga avsnitt varje mandatperiod. För detta ändamål har Stenungsunds kommun presenterat en (i verkligheten fördelad på tre) översiktsplaner inför mandatperioden 2018–2022.

De översiktsplaner som Stenungsunds kommun hittills presenterat, samt även innevarande plan avseende mandatperioden 2018–2022 uppfyller inte detta syfte. Anledningen är att kommunen totalt missat en av de största frågorna som berör inte bara Stenungsunds kommun, utan hela den västsvenska regionens infrastruktur inklusive pendeltrafik, samt eventuell kommande snabbspårstrafik mellan Oslo-Göteborg-Malmö-Köpenhamn.

Att en så avgörande del som förläggning av en så viktig del som ett resecentrum för Bohusbanan saknas i ÖP, är att åsidosätta avsikten med planarbetet.

Att flytta befintligt Stenungsunds resecentrum för tåg, utefter den nuvarande sträckningen av Bohusbanan är inte realistiskt, då kraven för den kommande utbyggnaden till dubbelspår gällande Bohusbanan som godtagbar del i infrastruktur för framtiden i Västra Götaland inte uppfylls. Stenungsund punkterar med sin plan syftet med en utbyggd Bohusbana, avsedd att ingå i en infrastruktur för Bohuslän.

Infrastruktur och kommunikationer

Planarbetet berör i högsta grad, inte bara Stenungsunds kommun, utan hela den västsvenska regionens behov av infrastruktur, samt därav följande pendeltrafik, godstrafik, samt eventuell kommande snabbspårstrafik mellan Oslo-Göteborg-Malmö-Köpenhamn.

Trafikverket har under lång tid har efterfrågat underlag inför ett beslut om var en kommande rikssatsning på infrastrukturen för järnväg skall läggas. I denna finns två alternativ. Detta beslut avses tas under 2022.

Det ena alternativet är dubbelspår för Bohusbanan, med den södra delen mellan Uddevalla och Göteborg som ett första steg. Denna sträckning har ett direkt stöd från norska investerare, vilka ser ett stort behov av godsförbindelse till Göteborgs hamn.

Det andra alternativet är att satsningen sker som en fortsättning på den befintliga sträckningen från Trollhättan genom Dalsland och vidare till Oslo. Denna sträckning är norska investerare helt ointresserade av.

Att i detta läge, aktivt arbeta för en plan som inte är långsiktigt hållbar, eller övertygar Trafikverket om en satsning på just Bohusbanan, är direkt oansvarigt.

Miljö och Säkerhet

Tvårs igenom samhället transporteras årligen ca 10 000 tågvarnar med farligt gods, vilket av naturliga skäl utgör en stor risk. Dessutom används idag norra delen av nuvarande stationsområdet som rangerbangård för godstrafik, vilken utöver ett betydande riskmoment, även medför stora köbildningar i hela samhället som följd. Det enda som kommunen i sin detaljplan framför, är att hela det nuvarande stationsområdet då kan användas för rangering av farligt gods, vilket vittnar om att riskfrågan inte tagits på allvar.

Risken att utryckningsfordon drabbas av köer vid järnvägen, är uppenbar och därvid inte godtagbar. Räddningstjänsten har själva uttryckt att väntetider vid fällda järnvägsbommar utgör ett reellt hinder. Att flytta räddningstjänsten till Stora Höga, som Stenungsunds Kommun föreslagit, är inte ett godtagbart alternativ, då detta ökar insatstiderna till norra delen av kommunen. Järnvägens placering genom samhället, har vid flera tillfällen bidragit till olyckor med både skador o dödsfall på människor samt kollisioner mellan tåg o fordon.

Barriäreffekt

Dagens dragning av Bohusbanan tvärs genom samhället har under mycket lång tid bidragit till en högst ofördelaktig avdelning av samhället, vilket utöver stora problem för Räddningstjänsten, även medför en högst ofördelaktig barriäreffekt för dagens samhälle, genom avstängning av medborgarnas boende från kustlinjen. Speciellt som planerna är att kommunen skall växa till 35 000 innevånare fram till 2035.

Arbetsmarknad

En avgörande ekonomisk faktor för Stenungsunds kommun, för att inte säga hela västsvenska regionen, samt Sverige, är det petrokemiska klustret som en betydande arbetsgivare. Det finns tydliga tecken på att näringslivet inte kan säkerställa tillgången på kvalificerad arbetskraft, av den enkla anledningen att arbetspendling inte fungerar.

Tillgången till en fungerande infrastruktur med tillhörande kollektiv pendeltrafik avgörande för näringslivet inte bara för Stenungsunds kommun, utan för hela regionen.

Att Stenungsunds Kommun därför saknar en genomtänkt plan för pendeltrafik i allmänhet, en fungerande plan för utveckling av Bohusbanan, samt placering kommunens resecentrum i synnerhet, är därför högst oroande.

Finansiering

Det föreliggande förslaget som Stenungsunds Kommun presenterar, gällande Resecentrum i anslutning till Stenungs torg, är enligt presenterade siffror kostnadsberäknat till ca 125 miljoner kronor, enligt uppgift i 2015 års värdering. I denna kostnad finns inte inräknat kostnader för:

- kostnader för eventuell utbyggnad till dubbelspår
- anläggning av tre planfria korsningar
- kostnader till följd av geologiska risker i området

Finansieringen innefattar stöd via bidrag i form av externa skattemedel, vilket får åskådaren att misstänka att kortsiktiga ekonomiska bidrag väger tyngre i kommunens presenterade förslag än en långsiktigt hållbar plan.

Presenterad detaljplan för Stenungsunds Resecentrum

Det förslag som Stenungsunds Kommun har presenterat, gällande Stenungsunds Resecentrum, är därför helt otänkbart, av flera skäl.

Med vad som framförts som bakgrund ovan, är det därför vår avsikt att överklaga den av Stenungsunds Kommun presenterade detaljplanen, gällande Resecentrum.

Kommunens presenterade plan, vilken är första steget av tre, är att endast flytta resecentrum för tågförbindelse, utefter nuvarande förläggning av Bohusbanan, från nuvarande plats, till en placering mitt emot Stenungstorg. Kostnaden för detta har beräknats till ca 125 miljoner kronor.

Att kommunen därigenom åsidosätter att denna plan inte är hållbar, då man undviker att se frågan dels i ett regionalt perspektiv, dels i ett längre tidsperspektiv, tydliggör att kommunen saknar kunskap, och/eller förmåga till långsiktig planering. Detta är, enligt vår mening, icke godtagbar användning av skattemedel.

Förslag

Att hitta ett alternativ till järnvägens nuvarande sträckning har därför blivit oundvikligt, vilket är skäl för detta motförslag till den av kommunen presenterade detaljplanen.

Vi baserar detta förslag på följande skäl, vilka uppfyller det krav på långsiktig planering som är avsikten med ett seriöst ÖP-arbete för en kommun.

1. Att helt flytta den nuvarande dragningen av järnvägen till en östligare sträckning som följer nuvarande motorvägen, från Stora Höga till området runt Ödsmål, dvs på andra sidan Stenungsunds bostadsområden, skulle medföra den efterfrågade långsiktighet, som kommunens detaljplan saknar.
Att Observera! Detta projekt, vilket innefattar dubbelspår mellan Uddevalla och Göteborg i en första etapp, ingår i förutsättningarna för Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland och målbild 2035, vilket således inte enbart belastar skattebetalarna i Stenungsunds Kommun.
2. Resecentrum för Stenungsund bör flyttas ut från centrala Stenungsund och placeras på andra sidan om de områden där befolkningen i huvudsak bor, förslagsvis i anslutning till den sedan skapandet tynande Munkerödsterminalen. Att bygga ett resecentrum på Munkeröd kan använda samma modell för finansiering som den centralt planerade, men med den skillnaden att den har en reell långsiktighet.
3. Att flytta järnvägens sträckning, innebär att TRE stycken av kommunen föreslagna mycket kostsamma planfria korsningar vid Industrivägen, Doterödsvägen samt Nösnäs inte behöver byggas, samt att samtliga järnvägsövergångar mellan Stora Höga och Industrivägen i Stenungsund kan tas bort, med ökad säkerhet som direkt följd.
4. Att helt flytta den nuvarande dragningen av järnvägen till en östligare sträckning, skulle utöver att frigöra mark i centrum och knyta ihop områden för boende med centrum, även ge Stenungsund helt nya möjligheter att i verkligheten fortsätta växa som det attraktiva kustsamhälle kommunens vision innehåller.
5. Den ekonomiska samhällsnyttan av dubbelspår för Bohusbanan, har även uppskattats i en rapport (Västsvenska handelskammaren, 2018), till ca 21 miljarder kr.
6. Av- och påfarter för busstrafik på E6 vid Munkeröd måste förändras och förenklas. Detta sker i alla framsynt planerande kommuner, där Kungälv och Kode kan nämnas som goda exempel.
7. Placering vid Munkeröd medger även stora möjligheter till pendelparkeringar, vilket kommunens förslag helt saknar. Detta i sin tur medför större möjligheter till arbetspendling, både in till och ut ur kommunen. Att notera är att näringslivet uttrycker stora problem att locka människor med rätt kompetens till det behov som finns.
8. Förslagsvis skulle på sikt skapas ett resecentrum vid Svenshögen, för att betjäna även de norra och östra delarna av Stenungsunds kommun, liksom Stora Höga betjänar den

södra delen. Även Tjörn samt Orust kan i högsta grad dra nytta av ett sådant resecentrum, genom den broförbindelse mellan Orust och E6 som planeras.

9. Vid det tidigare spårområdet vid nuvarande stationsområdet, skapas lämpligen en utbyggd bussterminal som knutpunkt för regionens anslutande busstrafik. Observera att då nuvarande järnvägsspår försvinner, kan mycket väl även kommunens plan rörande bussterminal mitt emot Stenungs Torg implementeras, samt att spårområdet kan användas som bussgata.
10. Mellan centrum och Resecentrum vid Munkeröd skapas lämpligen busslinjer, vilka frekvent trafikerar berörda bostadsområden (typ ringlinje), samt handelsplatsen Stenungstorg.
11. All hantering av farligt gods för industrierna, samt anslutning till Bohusbanan, sker lämpligen via den befintliga järnvägen, norr om den idag befintliga järnvägsövergången vid Industrivägen.

Norra järnvägsövergången vid Industrivägen tas bort helt och att den kvarvarande järnvägen, mellan denna övergång och Ödsmål används som industrispår, för att tillfredsställa industriernas behov av anslutning till Bohusbanan. Dessutom kan området norr om Industrivägen användas som rangerbangård för farligt gods från petrokemiföretagen, vilket då hamnar inom riskzonen.

12. Att skapa ett resecentrum för Stenungsund vid Munkeröd via dubbelspår, kommer att göra pendling både till och från Stenungsund mer attraktivt, vilket utöver miljöaspekten, även är en tillgång för näringslivet i Stenungsund, samt gör Stenungsund attraktivt för inflyttning till kommunen, vilket skulle möjliggöra den planerade innevånarökningen till 35 000 personer till 2035.

Slutgiltig synpunkt

Den av Stenungsunds Kommun presenterade detaljplanen, gällande nytt resecentrum för Stenungsund, ogillas i sin helhet, med ovanstående som skäl. Undertecknade begär därför att en helt ny plan arbetas fram enligt förslag ovan.

Kommunens kommentar

Det som förbereds för är inte en del av sträckan Göteborg-Oslo. Det resecentrum planeras för långsiktigt är dubbelspår mellan Göteborg och Stenungsund för pendlingstrafik.

I översiktsplanen ÖP06 (laga kraft 2009) som var gällande under samrådtiden står att läsa om centrum och resecentrum: "Vid planläggning av nya anläggningar i centrum ska hänsyn tas till ett framtida dubbelspår och till att ett nytt resecentrum ska kunna byggas ut" (s. 98).

Kommunens nya översiktsplan Översiktsplan 2020 (antagen av kommunfullmäktige 2020-12-17 § 195) beskriver också en centrumutveckling i centrala Stenungsund där det nya resecentrumet är inkluderat.

Stenungsunds kommun måste förhålla sig till den verklighet att Bohusbanan som idag trafikeras av främst persontåg med arbetspendlare går just genom Stenungsunds centralort. Region Västra Götaland samt Kommunalförbundet Göteborgsregionen arbetar nu strategiskt med att utveckla de stationssamhällen där dagens tåg passerar. Ett nytt resecentrum i Stenungsunds centralort är ett steg i detta arbete.

Stenungsunds kommun arbetar dessutom med att få prioriterat satsningar på Bohusbanan för att öka kapaciteten till kvartstrafik för persontrafiken till Göteborg. För detta kommer partiella dubbelpårssträckor att behöva finansieras utmed sträckan. Därför har kommunen genom översiktsplanen säkrat mark utmed järnvägen för en möjlig utbyggnad. Endast marginella hastighetsökningar kan uppnås genom detta men robustheten säkras och fler turer möjliggörs genom fler mötespunkter.

Enligt Södra Bohusläns Räddningstjänstförbunds yttrande konstateras att samrådsförslaget tillgodoser räddningstjänsten behov, och samrådsförslaget tillstyrks utan synpunkter. De menar också att flytten av resecentrumet har en säkerhetshöjande effekt för resenärerna då resecentrumet inte längre samlokaliseras med uppställningsplatsen för järnvägens farligt gods-vagnar.

Kommunen är medvetna om den barriäreffekt som Bohusbanans sträckning genom samhället skapar. Ju mer vi kan förtäta kring resecentrum desto mindre kommer järnvägen att upplevas som en barriär. Genom att utveckla centrumkärnan så att det finns varierad service på båda sidor spåret och naturliga vägar för flöden däremellan desto mindre kommer upplevelsen av att järnvägen delar samhället i två delar att vara.

Industrierna har givits möjlighet att yttra sig på detaljplanen men inte gjort det. Kommunen har dock en dialog med industrierna om infrastrukturen på orten och där finns inga negativa inspel gällande satsningen på Bohusbanan och bättre pendlingsmöjligheter. Se svar ovan gällande planerad utveckling av Bohusbanan.

En moderniserad och centralt placerad resecentrumanläggning är politiskt beslutad i linje med Västra Götalandsregionens och Kommunalförbundet Göteborgsregionens beslut om att utveckla de stationssamhällen längs Bohusbanan där dagens tåg passerar för ett mer hållbart resande. Det är helt i detta perspektiv som vi når samhällsnyttan och är ett gemensamt mål för samtliga kommuner inom göteborgsregionen. Ingen specifik beräkning av denna samhällsnytta är gjord för respektive kommuns delområde.

Kommunen har genom politiska beslut för projektet att bygga ett nytt resecentrum, med en ny lokalisering, godkänt en exploateringsbudget. Nyttan som detta medför bedöms överstiga den

budgeterade kostnaden. Samtidigt har Västra Götalandsregionen beviljat medfinansiering till projektet och därmed gjort en liknande bedömning. Att ta fram en detaljplan är en del i detta projekt, utbyggnation och drift andra delar. Projektets kostnader följs upp löpande under alla delar. Om kostnader överstiger tilldelad budget kommer beslut uppdateras.

I detaljplaneprocessen är samrådet ett skede för att lämna synpunkter. Det är endast ett beslut om antagande av detaljplan som kan överklagas.

Denna detaljplan fokuserar på ett nytt stationsläge på den befintliga Bohusbanan i Stenungsunds tätort enligt politiskt beslut. Det finns inga pågående planer eller aktiviteter för att dra om Bohusbanans sträckning, denna sorts strategiska frågor hanteras inte i heller detaljplan.

I all planering måste vissa antaganden göras. Det går också att arbeta med viljestyrd planering – där kommunen har flera policys och beslut som strävar efter ett ökat resande med kollektivtrafik och minskat resande med bil.

Stenungsunds kommun måste förhålla sig till den verklighet att Bohusbanan som idag trafikeras av främst persontåg med arbetspendlare går just genom Stenungsunds centralort. Region Västra Götaland samt Kommunalförbundet Göteborgsregionen arbetar nu strategiskt med att utveckla de stationssamhällen där dagens tåg passerar. Ett nytt resecentrum i Stenungsunds centralort är ett steg i detta arbete.

Det som förbereds för är inte en del av sträckan Göteborg-Oslo. Det resecentrum planerar för långsiktigt är dubbelspår mellan Göteborg och Stenungsund för pendlingstrafik. I ett första skede arbetas det för ett mötesspår i eller dubbelspår till Stenungsunds nya resecentrum, vilket inte kräver någon åtgärd på Doterödkorsningen. Dubbelspår norrut kommer sannolikt inte att genomföras inom en överskådlig framtid, då trafikunderlaget som krävs för detta inte finns.

Stenungsunds kommun arbetar dessutom med att få prioriterat satsningar på Bohusbanan för att öka kapaciteten till kvartstrafik för persontrafiken till Göteborg. För detta kommer partiella dubbelspårssträckor att behöva finansieras utmed sträckan. Därför har kommunen genom översiktsplanen säkrat mark utmed järnvägen för en möjlig utbyggnad. Endast marginella hastighetsökningar kan uppnås genom detta men robustheten säkras och fler turer möjliggörs genom fler mötespunkter.

Lokaliseringsbeslutet är ett sedan länge taget politiskt beslut och följer det gemensamma mål för samtliga kommuner inom Kommunalförbundet Göteborgsregionen avseende övergången mot ett hållbart resande. Ingen specifik beräkning av denna samhällsnytta är gjord för respektive kommuns delområde. Se även svar i punkt 3.

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Ett resecentrum skilt från övrig bebyggelse och kanske omringat av stora parkeringsytor ger otrygga miljöer särskilt under dygnets mörka timmar, vilket kan hindra människor från att vilja färdas kollektivt.

Stenungsund är med i ett regionalt samarbete i nätverket Det urbana stationssamhället. Samarbetet sker för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart resande genom att göra kollektivresor enkla och attraktiva. Alla erfarenheter från arbetet pekar på att tillgänglighet och närhet, att placera resecentrum så nära samhällskärnan som möjligt, är en framgångsfaktor för att utveckla tätorten.

Miljöpartiet

2020-10-21

- En andra Gång/cykeltunnel för snabbare access mellan öst och väst.
- En snabbväg för cyklande i den föreslagna gång/cykeltunnel med en liten och brantare backe som inte loopar på samma sätt som ramp-nedgången.
- Planera för möjligheter för konst längs väggarna i gc-tunnel.
- Avvärja faran för farligt gods som kan läcka ned i gc-tunnel.
- Ambitiösa Cykelgarage som tar höjd för kapacitet och är stöldsäkra
- Samtliga cykelparkeringar ska vara yteffektiva och stöldsäkra, oavsett inomhus eller utomhus.
- Fler cykelparkeringar.
- Cykelparkeringar på östra sidan får inte blockera mellan bussarna på östra sidan och gång/cykeltunneln. Man skulle kunna flytta in/utfart för buss lite söderut för att göra avstånd närmare till GC-tunnel.
- Låsbara batteriskåp för elcykelbatterier på flera olika strategiska platser.
- Utnyttja hela utrymmet på östra sidan från den föreslagna infarten för buss upp till plankorsningen Doterödsvägen. Exempelvis för att få plats till betydligt fler cykelparkeringar.

- Höjdsätta vägar och byggnader i plankartan med god marginal till SMHI:s beräkning om havsvattennivån år 2100 (på ca 2,5 m).
- Att klimatanpassningsplan, grönstrukturplan och blåstrukturplan går ihop med resecentrumet.
- Havstema på stationshuset vad gällande arkitektur.
- Gröna perrongstak. Tex med mossor eller annan växtlighet.
- Solceller på diverse tak.
- Större vänthall/stationshus. Det ser ut att vara mindre än Åkareplatsen i Göteborg. Det borde vara större än så och dessutom för att kunna ge kollektivtrafikpersonal ett litet fikarum med toalett (t.ex. på annat våningsplan). Ett källarplan skulle kunna byggas med ingång från gång/cykeltunnel för att få ökad kapacitet.
- Fokus på hög kapacitet för resenärer i vänthallen. Både för att stå och sitta.
- Ingen så kallad "hostile architecture" (exkluderande design) på området, såsom metallbänkar eller enbart ha ståbänkar utomhus. Riktiga bänkar ska finnas och vara bekväma.
- Planera för ev. fjärrvärme vid kurerna på bussplan och på perronger.
- Planera för infrastruktur för elektriska bussar såsom laddstationer.
- Väderskydd på alla platser vid bussar och tåg, men också mellan stationshuset/vänthallen och dessa.

Frågor utanför detaljplanen men i samband med Resecentrum:

- Yteffektiva pendelparkeringsplatser på nuvarande bussplan och med trevligt och ev. breddat gångstråk till nya resecentrum.
- Reserverade pendelparkeringar i nya parkeringshuset (nära trafikljusen) på de tidigare våningsplanen, samt murgröna eller annan växtlighet på parkeringshuset för att förbättra luftkvaliteten.
- Laddpunkter för elbilar tillgängliga på samtliga parkeringar.

Kommunens kommentar

Planförslaget föreslår endast en tunnel. Som alternativa vägar finns befintlig gång- och cykelbro samt plankorsningen vid Doterödsvägen.

Utformningen av området kommer studeras vidare till granskningen för att se om det är möjligt att lösa en smidigare nedfart för cyklister.

Utformningen av tunneln regleras inte i detaljplan, synpunkt vidarebefordras till genomförandeansvarig.

Vid en olycka med läckage av gas och/eller vätskor kommer räddningstjänsten spärra av erforderligt område för att värna människors liv och hälsa.

Antalet cykelparkeringar, i eller utanför garage, som bedöms behövas ska studeras inför granskning. Exakt placering och urformning av dessa regleras inte i detaljplanen, men ytor för dessa är inräknade i planförslaget.

Fråga om låsbara batteriskåp regleras inte i detaljplan, synpunkt vidarebefordras till genomförandeansvarig.

Fastigheterna norr om resecentrum på östra sidan ägs av Stenungs Torgs Fastighets AB och är i gällande detaljplan planerat som parkering.

Kommunen säkerställer nivåer för att säkra mot stigande vatten i planförslaget.

Detaljplanen för resecentrum tar hänsyn till tidigare kommunala ställningstaganden.

Detaljplanen reglerar inte arkitekturen på byggnaden.

Möjligheten till gröna tak ses över och vidarebefordras till genomförandeansvarig.

Möjligheten till solceller på tak ses över och vidarebefordras till genomförandeansvarig.

Storleken på byggnaden bestäms av Västfastigheter som kommer äga och förvalta den. Byggnaden kommer innehålla pausutrymmen för chaufförer.

Hur vänthallen utformas regleras inte i detaljplanen men synpunkten vidarebefordras till Västfastigheter.

Detaljutformning av möblering regleras inte i detaljplan, synpunkten vidarebefordras till genomförandeansvarig.

Enligt yttrande från Stenungsunds Energi och Miljö AB finns både ledig kapacitet för att ansluta ny aktuell byggnad till fjärrvärmenätet och ledig kapacitet till markvärme vid behov.

Laddstationer regleras inte i detaljplan men vidarebefordras till genomförandeansvarig. Diskussion pågår med Västtrafik i denna fråga. En plan för laddinfrastruktur är under framtagande.

Väderskydd regleras inte i detaljplanen men vidarebefordras till genomförandeansvarig.

Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126. En koppling till det nya resecentrumet kommer finnas.

Frågor om pendelparkering i parkeringshus och växtlighet på detta regleras inte i denna detaljplan men vidarebefordras till ansvarig handläggare.

Laddpunkter för elbilar regleras inte i detaljplan men vidarebefordras till genomförandeansvarig.

Grannkommuner

Tjörns kommun

2020-10-15

Tjörns kommun har tagit del av ”Detaljplan för Stenung 3:57 mfl, Stenungsunds resecentrum”, samrådshandling 2020-08-14. Detaljplanen beskriver förutsättningar och förslag för utveckling av resecentrum för tåg och buss i nytt läge i Stenungsunds centrum.

Tjörns kommun ser positivt på att det av aktuell samrådshandling framgår tydligt att planförslaget möjliggör utbyggnad till dubbelspår på södra Bohusbanan. Generellt är även genomförandeperspektivet i planeringen förtydligt på flera punkter sedan tidigare planeringsskeden.

I samband med lokaliseringsutredning 2012-2013 för nytt resecentrum i Stenungsund förordade Tjörns kommun lokalisering längre söderut i tätorten, med större potential för att främja kollektivt resande i regionalt perspektiv, inkluderande hela STO-området. I samband med programsamråd om program för Stenungsunds centrum 2018 efterfrågade Tjörns kommun bland annat lösningar för pendelparkering för bilar i anslutning till nytt resecentrum och för effektiva och attraktiva bussförbindelser mellan nytt resecentrum och dess regionala upptagningsområde. Tjörns kommun vidhåller tidigare framförda uppfattningar och bifogar yttrande på lokaliseringsutredningen från april 2013 samt yttrande på program från 2018 som bilagor till detta yttrande.

Tjörns kommun vill fortsatt trycka särskilt på behovet av pendelparkering för bil i anslutning till nytt resecentrum. I yttrande i programskedet skrev kommunen bland annat följande:

”Möjlighet till pendelparkering för bil är särskilt angeläget under perioden fram tills att Bohusbanan är utbyggd till dubbelspår enligt regionens Målbild 2035, då det är först då som stjärntrafik med synkroniserade övergångar mellan buss och tåg kan bli verklighet.”

Av samrådshandlingen framgår ännu inte hur Stenungsunds kommun avser att tillgodose behovet av pendelparkering för bil vid resecentrum. Planförslagets illustrationskarta omfattar 43 ”korttidsplatser” för bilparkering i anslutning till resecentrum, men det är oklart hur dessa platser är avsedda att användas. Som jämförelse kan nämnas att antalet pendelparkeringsplatser vid Tjörns kommuns lokala kollektivtrafikknutpunkter är ca 80 vid Myggenäs korsväg och ca 75 i Kållekärrs centrum, med generellt hög beläggning. Stenungsunds resecentrum kan förväntas få betydligt större regionalt upptagningsområde och därmed sannolikt ett större behov av platser för pendelparkering.

Tjörns kommun ser fram emot att ta del av fortsatt utveckling av planförslaget i kommande planskede.

Kommunens kommentar

Tjörns kommun har medverkat i lokaliseringsprocessen via både politik och förvaltning och framfört sina önskemål. Västra Götalandsregionen och Kommunalförbundet Göteborgsregionen driver också utveckling av våra stationssamhällen med närhet för bostäder till resecentrum för ett mer hållbart resande. Planering är alltid en avvägning mellan olika intressen och i detta fall har ett centrumnära läge valts. En ny lokalisering för ett resecentrum innehåller stora mått av politiska bedömningar om vad som bäst gagnar en orts framtida utveckling.

Att ha stora ytor för markparkering är, ur ett stadsbyggnadsperspektiv, inte önskvärt i ett så här centralt läge. Parkeringshus ingår inte i uppdraget för denna detaljplan. I planprogrammet för Stenungsunds centrum beskrivs att parkeringshus behöver byggas om/när parkeringsytorna i en framtid bebyggs. Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126.

Att arbeta för ett ökat hållbart resande i STO-regionen är något alla tre kommuner är ansvariga för. Stenungsund uppmuntrar därmed Tjörn att arbeta för ett ökat kollektivtrafikåkande från ön – att få invånarna att parkera bilen på Tjörn för att ta bussen till Stenungsunds resecentrum. Då minskar även belastningen på både broarna, Nösns-motet och Göteborgsvägen.

Orust kommun

2020-11-02

Orust kommun har tidigare fått lokaliseringstudering för nytt resecentrum på remiss. Då förordade Orust kommun en annan lokalisering längre söder ut *Brofästet* vid länsväg 160. Orust kommun håller fast vid denna ståndpunkt. Det södra läget är mer gynnsamt för resande med kollektivtrafik i STO-området. Kollektivtrafikresenärer från Tjörn och Orust är beroende av Stenungsunds resecentrums lokalisering för att komma vidare till t.ex. Göteborg. Resecentrum i Stenungsund har ett upptagningsområde i hela STO-området. STO-perspektivet saknas i planförslaget.

Att det finns pendelparkering för bilar intill resecentrum är angeläget för att personer från STO-området ska åka kollektivt. Orust kommun har framfört dessa synpunkter vid programsamrådet och står fast vid dem. Idag framgår det inte av planförslaget var pendelparkeringen ska lokaliseras. Det nämns att dagens resecentrum kan göras om till parkeringsplatser. Denna lokalisering är inte optimal för de som kommer från Tjörn och Orust då de behöver passera det nya resecentrum för att sedan gå tillbaka till bussen eller tåget. En sådan placering gör att fler kommer ta bilen istället för tåg eller buss.

Det är viktigt att bussarna kan ta sig till och från resecentrum på ett smidigt sätt, Orust kommun har tidigare framfört att en bussfil från länsväg 160 är att föredra. Idag är det stora problem med köbildning från motorvägsavfarten vid Spekeröd till Myggenäs korsväg samt inom Stenungsund centrum vilket påverkar resetiden avsevärt för de som reser med buss. Därför vidhåller Orust kommun att en bussfil bör finnas mellan resecentrum och länsväg 160.

Orust kommun anser att det är positivt att planen medger dubbelspår för Bohusbanan. Orust kommun ser fram emot att ta del av fortsatt utveckling av planförslaget.

Kommunens kommentar

Orust kommun har medverkat i lokaliseringsprocessen via både politik och förvaltning och framfört sina önskemål. Västra Götalandsregionen och Kommunalförbundet Göteborgsregionen driver också utveckling av våra stationssamhällen med närhet för bostäder till resecentrum för ett mer hållbart resande. Planering är alltid en avvägning mellan olika intressen och i detta fall har ett centrumnära läge valts. En ny lokalisering för ett resecentrum innehåller stora mått av politiska bedömningar om vad som bäst gagnar en orts framtida utveckling.

Att ha stora ytor för markparkering är, ur ett stadsbyggnadsperspektiv, inte önskvärt i ett så här centralt läge. Parkeringshus ingår inte i uppdraget för denna detaljplan. I planprogrammet för Stenungsunds centrum beskrivs att parkeringshus behöver byggas om/när parkeringsytorna i en framtid bebyggs. Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126.

Att arbeta för ett ökat hållbart resande i STO-regionen är något alla tre kommuner är ansvariga för. Stenungsund uppmanar därmed Orust att arbeta för ett ökat kollektivtrafikåkande från ön – att få invånarna att parkera bilen på Orust för att ta bussen till Stenungsunds resecentrum. Då minskar även belastningen på både broarna, Nösns-motet och Göteborgsvägen.

I såväl åtgärdsvalstudie för länsväg 160 som för pågående åtgärdsvalstudie för Nösnsmotet arbetas med att prioritera busstrafiken. Åtgärder för dessa sträckor planeras in i Trafikverkets regional plan. Från det nya resecentrumet kommer linjetrafikbussar ha fri passage ut från resecentrum och hela vägen till länsväg 160. Dessa åtgärder ingår i projekt resecentrum.

Kungälv kommun

2020-11-23

Verksamhetens bedömning är att Kungälv kommun inte har några synpunkter på aktuell detaljplan utan ser positivt på förslaget enligt nedan:

Kungälvs kommun ser det positivt att Stenungsund liksom Kungälv utvecklar kommunen i enlighet med GR:s strukturbild avseende lokalisering av ny bebyggelse, utbyggnad av gång- och cykelvägar, förbättring av pendlingsmöjligheter samt utbyggnad av ett nytt resecentrum. Detta innebär större möjligheter att förändra resandet samt dess effekter inte bara i kommunen utan även för grannkommunerna.

Kommunens kommentar

Noteras. Kommunen tackar Kungälv för yttrandet.

Privatpersoner

Privatperson 1

2020-09-09

Mitt förslag är att dra järnvägen under mark, lägg även del av resecentret under mark. Då försvinner en massa farliga korsningar och trafiken flyter bättre genom centrum. Förslagsvis tunnel från Norr om väg 170 till söder om Ucklumsvägen.

Kommunens kommentar

Att lägga järnvägen under mark skulle ha ett antal positiva effekter för Stenungsund, t.ex. minskad barriäreffekt men att göra detta är något som kräver stora insatser både i den fysiska miljön och kostnadsmässigt. Nedsänkningen skulle dessutom behöva börja långt norrut respektive söderut då järnvägsspår normalt får luta max 1,5 promille vid mötesstationer och max 1 procent i övrigt. Att utreda och genomföra detta, samt få plats i Trafikverkets nationella infrastrukturplan, är något som skulle ta minst ett par decennier. Dessutom krävs att samhällsnyttan anses vara tillräckligt stor (enligt Trafikverket) för att det över huvud taget skulle bli aktuellt.

Privatperson 2

2020-09-09

Se till att anlägga tillräckligt med pendelparkeringar, som även räcker för en framtida ökning utav pendlare.

Det ser inte ut på planritningarna som att ni tagit höjd för det.

Pendelparkeringen som finns idag är ett skämt som inte kan nyttjas utav alla som vill åka kollektivt.

Kommunens kommentar

Att ha stora ytor för markparkering är, ur ett stadsbyggnadsperspektiv, inte önskvärt i ett så här centralt läge. Antalet platser för pendelparkering kommer öka, detta ligger dock utanför detaljplanens område. Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126. Kommunen arbetar även för att andelen bilresor ska minska, att de som har möjlighet kan gå, cykla eller åka buss till det nya resecentrumet.

Privatperson 3

2020-09-10

Såg inlägget angående den kommande ombyggnaden i och med ett nytt resecentrum. Verkade finnas många oroade opinioner angående den tunga trafiken vid eftermiddagarna. Nu är inte jag medveten om budgeten men finns det en möjlighet att låta trafiken gå under de kommande resecentrumet likt tingstadstunneln så tror jag det skulle underlätta. Då skapas även en större trygghet för gående och cyklister i och med ett mindre trafikerat område, än att behöva passera tungt trafikerade leder med relativt hög hastighet.

Samt en ombyggnad i form av en rondell istället för inkörningsfiler upp mot stenungsöbron just för trafiken mot Tjörn.

Kommunens kommentar

Att gräva ner Göteborgsvägen genom centrum skulle ha ett antal positiva effekter för Stenungsund, t.ex. minskad barriäreffekt, men att göra detta är något som kräver stora insatser både i den fysiska miljön och kostnadsmässigt. Att gräva ner Göteborgsvägen genom centrum skulle vara många gånger dyrare än den föreslagna lösningen. Det kräver också komplexa lösningar för anpassningar till omgivande gatustrukturer med långa ramper. I arbetet med resecentrum samt i kommande centrumutveckling kommer kommunen studera möjligheterna till planskilda korsningar så att fotgängare och cyklister säkrare kan korsa väg och/eller järnväg, i ett längre tidsperspektiv kan även planskilda passager för fordonstrafik komma att bli aktuella.

Trafiklösningar för Nösås-motet vid Stenungsöbron studeras i en separat åtgärdsvalstudie i samarbete med Trafikverket, där syftet bl.a. är att skapa en planskild korsning med järnvägen.

Privatperson 4

2020-09-18

Yttrande 1 – 2020-09-18

Förslag: Spräng bort berget vid gamla Kommunhuset, då blir där en markyta som blir bra att ha till resecentrum.

Kommunens kommentar

Detta område ligger utanför detaljplanen för resecentrum men ingår i planområdet för CW Borgs väg för bostäder och verksamheter.

Yttrande 2 – 2020-09-18

Förslag: Det finns ett obebott område på ca 2000m² norr om "Ninas kaffe" som kan användas som långtidsparkering. Området ligger ca 7-8 min minuters gångväg antingen man kommer från SJs stationshus eller CW Borgs väg. Riv inte Ninas kaffehuset. Kan/bör bli ett "Byggnadsminne". Det har även använts som en föreningslokal innan det fanns någon sådan i Stenungsund.

Kommunens kommentar

Varken byggnaden där Ninas Café huserade eller området norr om denna är kommunal mark, vilket innebär att kommunen inte har rådighet över hur dessa ytor ska användas.

Frågan om en byggnad eller anläggning ska byggnadsminnesförklaras kan vem som helst väcka hos länsstyrelserna, vilka är de som beslutar i dessa frågor.

Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126.

Privatperson 5

2020-09-20

Jag har en del frågor angående detaljplanen för Stenungsunds resecentrum kopplat till min (och andras) boendemiljö på Snipan 1.

Jag kommer inte att delta på något av de inplanerade mötena men hoppas ändå att jag på något sätt kan få svar på mina frågor.

Kopia av detta mail har gått till Stenungsundshem och Hyresgästföreningen eftersom det handlar om boendemiljön nu, under byggandet av resecentret och sedan. Alltså inte resecentrets vara eller inte vara.

Jag kan inte läsa mig till att vår - nuvarande hyresgäster – boendemiljö avseende trafik finns med i era utredningar.

1. Alla rapporter bygger på gammal statistik (trafik m m) och antaganden hur det ska bli sedan när allt är klart. Jag kan inte läsa mig till hur det förväntas bli **under byggtiden** med trafik, buller, luft och annat och hur frågorna ska hanteras när de väl uppstår från oss hyresgäster. Är det Stenungsundshem som ska ta hand om detta löpande från var och en eller finns det en planerad hantering?

2. Min lägenhet ligger på plan 2 med balkong mot parkeringen mellan Snipan och Jullen. Den här parkeringen utnyttjas till max alla vardagar och ibland även alla andra dagar också om det är något speciellt på Kulturhuset eller torget. Det värsta har ju varit när det varit något speciellt på Kulturhuset. Då har det kommit mängder med bussar som ställt upp sig längs hela fasaden på Snipan. Taket på de högsta bussarna har nått upp till mitt vardagsrumsfönster samt täckt alla fönster för de som bor på våningen under mig. Bra med ett resecentrum som får bort bussarna tänkte jag men när jag läser plan- och genomförandebeskrivning sid 31: **”Trafikflödets storlek varierar över året, över veckan, över dygnet och över timmen. Även yttre faktorer som väder påverkar. Särskilda händelser och evenemang kan också innebära trafikflöden som avviker mycket från normalsituationen. Vid planering av nybyggnation eller ombyggnation i vägsystemet är det därför viktigt att avgöra vilket trafikflöde som är rimligt att dimensionera för. Att dimensionera efter de största tänkbara trafikflöden innebär mycket stora kostnader samt att mycket plats, som skulle kunna användas till annat, tas i anspråk.”** så nu tänker jag att det inte är planerat för de här bussarna av kostnadsskäl. Jag skulle önska att jag fick ett klart besked om hur dessa bussar ska hanteras i framtiden kopplat till resecentret eller om vi som bor på Snipan ska tvingas fortsätta stå ut med detta.
3. Med tanke på hur parkeringen mellan Snipan och Jullen redan nu utnyttjas och hur människor i panik gjort den både två- och trefilig för att få en p-plats så undrar jag hur det kommer att bli under byggtiden av resecentret när det försvinner ett antal p-platser på torget. Hur ser planen ut för att detta inte ska förvärras under byggtiden och framöver? Och hur kommer säkerhetsfrågan att hanteras med väg för utryckningsfordon? Se påståenden under punkt 2 – tur att inget allvarligt hänt!

Med detta vill jag säga att det redan finns trafikproblem i området som jag tror kommer att förvärras under byggnadstiden och kanske senare också. Jag hade önskat att kommunen löste redan befintliga problem först eller i alla fall i samband med byggandet av nya resecentret men det här området berörs inte alls vad jag förstår. Jag är tacksam om jag får svar på mina funderingar så jag kan ta ställning till om jag vill bo kvar eller flytta.

Kommunens kommentar

1. Inför och under genomförande- och byggtiden kommer trafikplaneringsplaner tas fram i vilken dessa frågor kommer behandlas. Byggtiden kommer att märkas. I perioder kommer bullrande, vibrerande och dammande arbeten att göras. För mycket av detta finns gränsvärden reglerade i lag. Dessa kommer att mätas och följas upp i samråd med fastighetsägare. Där behov finns kommer åtgärder vidtas i samråd med fastighetsägare.

2. Denna typ av turist-/evenemangsbussar kopplade till Kulturhuset ingår inte i den Västtrafik-ägda kollektivtrafik som arbetas med i planförslaget. Med en förbättrad kollektivtrafik och ett

resecentrum som ligger närmre Kulturhuset än dagens station, kanske behovet av dessa specifika bussar minskar i framtiden.

3. Det är fastighetsägaren som ska tillse att parkeringen nyttjas som tänkt. Antal parkeringsplatser på torget kommer troligtvis att påverkas under byggtiden. God planering och samarbete mellan kommunen och fastighetsägare behövs för att minimera följdproblem. Inför och under genomförande- och byggtiden kommer trafikordningsplaner tas fram i vilken dessa frågor kommer behandlas. Under byggtiden har entreprenörerna i uppdrag att ha en löpande kontakt med Räddningstjänsten gällande framkomlighet vid tillfälliga omdirigeringar av trafik.

Privatperson 6

2020-09-28

Vill bara säga att det kommer bli otroligt inspirerande och härligt att lyssna på dig och dina kollegors planer för Stenungsunds Centrum och dess framtid imorgon på fregatten. Vi är många som drömmer om att leva i ett modernt, urbant samhälle här på kusten.

Så glad för att vi har dig som hjälper oss med detta. Självklart finns det många som ifrågasätter förändring. Men kom ihåg att den som inte utvecklas den avvecklas.

Kommunens kommentar

För att nå kommunens vision om 35 000 invånare år 2035, i en kommun som är attraktiv och välkommande så väl som socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar, ser kommunen utvecklingen av centrala Stenungsund som en viktig del.

Privatperson 7

2020-09-28

Jag tycker detta projektet skulle lyfta Stenungsunds utdaterad infrastruktur i den delen av området. Jag tycker detta skulle vara en toppenidé att bygga om vår centralstation till det bättre med kanske möjlighet till en närstående butik för resenärer som kan behöva en dricka eller liknade. Tummen upp

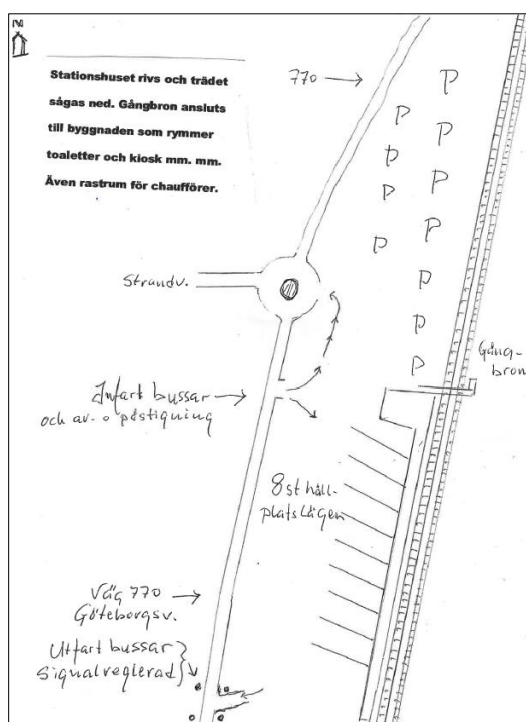
Kommunens kommentar

Kommunens ambition tillsammans med Västfastigheter, som ska äga och förvalta resecentrumbyggnaden, är att den bl.a. ska inrymma en kiosk för resenärer och passerande.

Privatperson 8

2020-09-29

Illustrationsförslag till hur den nuvarande stationen kan göras om för att resecentrum ska ligga där.



Kommunens kommentar

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en

knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Privatperson 9

2020-09-29

Allmänt

Jag tycker att placeringen av nytt resecentrum är vettigt, speciellt med tanke på ytterligare utbyggnad av bostäder och verksamhet i nära anslutning till placeringen.

Parkeringsplatser

Det verkar finnas en rädsla bland "bilgenerationen" och affärsidkare att mista parkeringsplatser. De ytterst få gånger jag använder min bil och skall hitta parkering vid torget är det aldrig problem. Så att det försvinner några parkeringsplatser spelar knappast någon roll.

Gratis kollektivtrafik

För att kollektivtrafiken skall vara ett alternativ för fler istället för fler parkeringsplatser så kan man överväga att erbjuda gratis kollektivtrafik inom tätorten alternativt hela kommunen. Eftersom kommunen idag redan betalar för både skolbarnen och pensionärerna bör resterande inkomstbortfall vara minimalt, då tätortsbussarna idag är väldigt lågt utnyttjade utom möjligen då skolelever och pendlare åker. Det är bättre att bussarna fylls än att de kör i det närmaste tomma. Med dagens utnyttjande är nuvarande turtäthet inte motiverad.

https://sv.wikipedia.org/wiki/Nolltaxa_i_kollektivtrafik

Färre byten

Tågtrafik tvingar fram byten mellan tåg och buss. I ett renodlat bussystem kan man erbjuda högre andel direkta resor utan byte. Därför bör kommunen bevaka Västtrafiks tidtabellsplanering så att onödiga byten elimineras. I dag finns onödiga byten vid Stenungsunds station. Koppla ihop linjerna i så stor utsträckning som möjligt i relationer där direkta resor då kan erbjudas. Man kan t.ex. koppla ihop Stenungsund Express och Tjörn Express i Stenungsund så att direkt trafik uppnås hela trafikdygnet alla dagar i veckan.

Koordinerade linjer

Jag skapade den första Stjärntrafiken i Västra Frölunda för rätt länge sedan. Där kopplade vi ihop trafiken så att alla busslinjer var genomgående vid Frölunda Torg, där de också möttes varje hel- och halv timme (varje kvart i högtrafik). I det systemet ökade resandet med 8% jämfört med 2% för resten av Göteborg. Att designa trafik för enkel information och minimalt antal byten är framgångsfaktorer för ökat resande.

Trovärdiga tidtabeller?

I presentationen angavs att ett mål med nya resecentrum är att korta bytestiderna. Ju mindre marginaler desto större risk för att bytena inte fungerar som det är tänkt. Tågen på Bohusbanan är lättstörda och ett tågs försening drar ofta med sig andra tåg, eftersom de skall mötas någonstans. Även bussar är utsatta för störningar, men av andra typer, som t.ex. övrigt trafik. Detta skapar en fluktuation i förhållande till planerad tidtabell. Genom att sätta tidtabellen efter faktiska mätningar och med ett bestämt mål att t.ex. 98% skall ankomma inom angiven tid, kan man uppnå pålitlighet. Det är tyvärr få trafikföretag som tillämpar metoden. Men under min tid på Hogia byggde vi system som kan hantera detta och bland annat SL tog detta i bruk.

Busskörfält

Maximal framkomlighet är ett viktigt element i att upprätthålla trovärdiga tidtabeller och enkel information. I dag fastnar bussarna i trafiken under eftermiddagens köer. Köerna går från Industrivägen i norr till Nösnäsmotet i söder och vidare över broarna till Myggenäs korsväg:

1. Busskörfält från Industrivägen till rondellen vid resecentrum, alternativt att bussarna kör via Gärdesvägen med kortare busskörfält på Gärdesvägen/Strandvägen för att komma ut på Göteborgsvägen, där busskörfält anläggs från rondellen till resecentrums rondell.
2. Busskörfält från rondellen vid resecentrum söderut, med egen påfart väster om McDonalds. Alternativt köra i vänster körfält för att svänga in vid hållplatsen Solgården och egen påfart på bron. Påfarten på bron bör byggas snarast, då den även kan nyttjas av dagens linjer mot Tjörn och Orust. Påfarten bör även ordnas så att bussar från Nösnäsgymnasiet kan köra Ucklumsvägen-Göteborgsvägen-Stenunge allé-påfarten, så bussarna slipper fastna i köerna.

Hållplatser

Det bör finnas en hållplats ungefär där bussterminalen ligger idag. Om bussarna norrut går via Gärdesvägen kan man lägga en hållplats vid JYSK, dvs. i anslutning till butikscentrum i området, samt i höjd med Idrottsvägen (som ersättning för nuvarande hållplats ICA Kvantum. Hållplatsen Solgården bör angöras av alla bussar till/från Tjörn och Orust (så sker ej idag). Hållplatsen ligger i anslutning till en stor kontorsfastighet, och på gångavstånd från Hogia. En hållplats bör inrättas vid Hogias infart. Plats finns i båda riktningar. Stenungsund Express bör stanna för avstigande i riktning mot Stenungsund. Alla lokala linjer samt skolbussar till/från gymnasiet stannar i båda riktningarna.

Gräva ner Göteborgsvägen?

Genom att gräva ner Göteborgsvägen kan den genomgående trafiken passera utan hinder, samtidigt som ytan ovanpå blir nästan bilfri runt resecentrum. Vägen läggs i betongtråg med nedfart som börjar efter CV Borgs väg och går övertäckt under korsningen med Strandvägen/Doterödsvägen (så det blir ingen korsning) fram till dagens gångbro.

Vid båda ändarna finns på/avfart för att nå lokalvägnätet och bussgator. Sträckningen av ”tunneln” bör gå en bit från resecentrum så att gångtunnel under järnvägen får plats. Man blir också av med en massa trafikbuller.

Kommunens kommentar

Kostnaden för kollektivtrafikresor regleras inte i detaljplan. Det är sannolikt att en gratis kollektivtrafik hade ökat resandet.

Kommunen har inte rådighet över trafikeringsfrågorna men har en tät dialog med Västtrafik. Båda parterna har ett intresse av att Stenungsunds nya resecentrum ska vara välfungerande gällande t.ex. antal byten, koordinerade linjer och trovärdiga tidtabeller. Medvetenheten finns kring trovärdiga tidtabeller och detta görs för ett flertal busslinjer idag.

Eftermiddagarnas trafikstockningar orsakas främst av kapacitetsbrist på länsväg 160, vilket studeras i en separat åtgärdsvalsstudie-process tillsammans med Trafikverket, samt av trafiksignaler vid Doterödskorsningen. Busskörfält föreslås därför på Göteborgsvägen, från nuvarande station (befintligt) ner till föreslagen cirkulationsplats.

I åtgärdsvalsstudierna för både länsväg 160 och för Nösäsmotet (vilka tas fram i samarbete med Trafikverket då det är deras anläggningar) arbetas det med att prioritera busstrafiken. Åtgärder för dessa sträckor planeras in i Trafikverkets Regional plan. Från resecentrum kommer linjetrafikbussar ha fri passage ut från resecentrum och hela vägen till länsväg 160. Bl.a. föreslås busskörfält från Tjörnbron hantverk till Stenungsöbron.

Att studera nya lägen för hållplatser finns med i det kommande planarbetet.

Att gräva ner Göteborgsvägen genom centrum skulle ha ett antal positiva effekter för Stenungsund, t.ex. minskad barriäreffekt, men att göra detta är något som kräver stora insatser både i den fysiska miljön och kostnadsmässigt. Att gräva ner Göteborgsvägen genom centrum skulle vara många gånger dyrare än den föreslagna lösningen. Det kräver också komplexa lösningar för anpassningar till omgivande gatustrukturer med långa ramper. I arbetet med resecentrum samt i kommande centrumutveckling kommer kommunen studera möjligheterna till planskilda korsningar så att fotgängare och cyklister säkrare kan korsa väg och/eller järnväg, i ett längre tidsperspektiv kan även planskilda passager för fordonstrafik komma att bli aktuella.

Privatperson 10

2020-10-03 samt 2020-10-14

Yttrande 1 – 2020-10-03

Detta yttrande finns diariefört hos kommunen. På begäran från avsändaren ersätts yttrande 1 av yttrande 2 nedan.

Yttrande 2 – 2020-10-14

Min inlaga den 3/10 2020 vill jag ersätts med denna inlaga. Valet av att satsa på ett förbättrat resecentrum i Stenungsund är kittlande och en välbehövlig sak att göra för kommunen och dess invånare. Tyvärr verkar det som om att det förslag som Kommunen nu har gått ut på samråd med har stora brister.

Jag kommer att skriva mina åsikter i punktform nedan för att den som skall hantera frågeställningen och ifrågasättandet på ett enkelt sätt.

1. Att välja i lokaliseringsutredningen inte ha med kringkostnader ter sig mycket märkligt. Att inlösen av fastigheter, kostnader för geotekniska åtgärder etc inte tas med i bedömningen anser jag vara tjänstefel. Det är trots allt kommuninvånarens skattemedel som man hanterar. Varför är inte det med i utvärderingskriterierna?
2. Var finns beslutsunderlagen, protokollet samt vilka värderingsgrunder som gjorde att man valde centrumalternativet.
3. Man har i lokaliseringsutredningen valt att inte utreda 0-alternativet, alltså att inte utveckla befintlig station. Om nu inte kringkostnader inte skall bedömas så är ju kostnadsmissigt 0-alternativet det absolut mest intressanta. Kostnadsbedömningen för centrumläget anges till 175–200 miljoner (i 2012-års värde), om man kan härleda att hälften av det skulle kunna sparas genom att använda befintliga plattformar, befintlig stationsbyggnad, befintliga ytor och kommunens egna mark etc som grund så kan man spara i min mening minst 100 miljoner genom att bara inte flytta stationen, då kan man använda skattebetalarnas pengar till att bygga parkeringshus, fungerande gångbro över järnvägen etc för pengar som man inte behöver till att göra en flytt av station på 500 m.
4. Planering av parkering i samrådsförslaget är undermålig, det blir färre parkeringar och det ser ut som om man tror att Citycon skall upplåta sina parkeringar till pendlare, det känns osannolikt. Detta måste man ta ett omtag på om man går vidare med centrumalternativet, bygg parkeringshus. Om man satsar på 0-alternativet väljs istället så kan man bygga parkeringshus vid korsningen Kraftverksvägen/Västergårds Allé. Där finns ytor att använda och det blir knapp 250 m att gå för den som behöver parkera sin bil. Detta skulle med enkelhet inrymmas i besparingen av att inte satsa 200 miljoner på att flytta stationen

(1 p-plats i öppet p-däck 100–150 000 kr). så 100 platser skulle man kunna få för typ 15 miljoner, det känns ju som en bra lösning.

5. Jag vill ha en riktig kostnadsbedömning av de olika förslagen; 0-alternativet och Centrumalternativet där alla tänkbara kostnader redovisas. Jag tror tyvärr inte att centrumalternativets uppskattade kostnad kommer bli lägre än 500 miljoner i 2020 års penningvärde)
6. I utredningsgruppen i lokaliseringsutredningen så ingår endast 3 personer från kommunen varav en person är utvecklingsledare (dvs ej sakkunnig) medan västtrafik och trafikverket är 4 sakkunniga vars, varför denna snedfördelning? Om man har 3 parter som har intresse i frågan, varför är det inte lika i antal i gruppen?
7. Satsa på att göra en planskild korsning vid Doterödsvägen, tunnel eller bro, men att slippa bommar i centrum vore nödvändigt.
8. Jag har inte sett något förslag om att man skall behålla den nuvarande stationen med små förändringar och att satsa på en ny plattform utanför Nösnäsullen. Där finns ytor, det finns parkering med utbyggnadsmöjligheter, det finns underlag för pendlare, knutpunkterna med många inresande till bla gymnasiet och Hogia. Det ligger rätt i förhållande till Tjörn och Orust. Där behöver inte Tjörnborna och Orustborna in i Stenungsunds och skapa köer som det blir med centrumalternativet. Där finns inga fastigheter att lösa in, det är en rak järnvägssträcka som är över 250 m vilket alltså skulle klara en ny plattform plus att det redan finns en undergång under järnvägen för att kunna komma till de olika sidorna på plattformen. Återigen skulle det vara mer ekonomiskt försvarbart än centrumalternativet. Dessutom kommer Stenungsund med största säkerhet inom de närmaste 20 åren växa söderut från Nösnäs och mot Stora Höga, en ny plattform för på/avstigning vid Nösnäs skulle kunna fånga upp resenärer från Kyrkenorum, Hallerna och nya områden söder om samhället. Om man tänker till här och vågar tänka fritt så bör man kunna ha två spår vid den nya plattformen så tåg kan mötas (för dubbelspår verka man ju inte tro på)
9. Centrumalternativet verkar utgå från att alla vill till centrum varje dag, men så ser inte vardagen ut för gemene man, man reser till och från jobbet och sen vill man allra oftast komma hem så snabbt som möjligt, därför skall man tänka på bra parkeringsmöjligheter, lätt att komma till tåg/bussstationen. De flesta i dagens samhälle vill ha nytta för sina pengar och som jag radat upp ovan så kan man få mycket mer nytta för pengarna om man låter bli att flytta stationen 500 m, satsa på den gamla som fungerar hyfsat idag och gör den bra, satsa sen på en station vid Nösnäsullen. Det kommer rymma sig inom den kostnad som centrumalternativet skulle ge.
10. Det vore klädsamt av kommunen att våga inse att man måste tänka om och ge 0-alternativet en chans, det känns tyvärr som att man bestämt sig för att inte utreda 0-alternativet, redan innan utredningen startade, eftersom det skulle vara det mest gångbara alternativet om man

väger in totalekonomi, samhällsnytta, parkeringsyta etc. Om mina förslag ovan och mina inputs om vad man kan göra inte behandlas och beaktas så anser jag att följande bör tänkas om/till en gång till, dessa åsikter är alltså på centrumalternativet.

11. Parkering ser underdimensionerad ut. Om man pendlar kollektivt och behöver ta bilen till knutpunkter vill man stå nära. Planen verkar inte ha det fokuset. Dagens parkeringar på den befintliga stationen räcker inte till och då ser det ut som om att det är färre parkeringar i det nya förslaget. I många detaljplaner är det styrt med P-norm, men här läggs väldigt lite vikt på parkeringsfrågan. Mitt förslag är att bygga ett parkeringshus på fastigheterna parkeringsyta 2:62, föreslagen parkeringsyta samt 3:282, där är en bra lokalisering och nära resecentrum. Det är dock väldigt många som kommer med bil från Tjörn och Orust, dessa borde parkera på andra sidan dvs torgetsidan, men det ser inte ut som om det är planerat så, förhoppningsvist så har man inte planerat för att dessa bilar skall in i och förbi centrum och parkera för att sen vid hemgång köa sig ur Stenungsund tillbaka till öarna? P-Hus vid nordanvindsgatan? Kan man få med det i detaljplanen?
12. Finns det plan på att lösa in 2:62 och 3:282?
13. Förslag: lös in 2:46, erbjud de som har plats där idag att stå på ett plan i ett framtida p-däck. Gör p-däcket snyggt med mycket vegetation på/runt samt koppla ihop det med befintlig bro för snabb och enkel övergång över järnvägen. Satsa på 3 våningar.
14. Planskild korsning doterödsvägen/järnvägen. Passa på att göra planskild korsning här när det görs en så stor förändring i övrigt. Detta är en korsning som skär av samhället, skulle undvikas om tunnel byggs.
15. Laddstationer för elbil och elcykel behöver beaktas, detta tas ej upp. Tyvärr verkar inte miljöfrågan tas upp alls, det är inte med några miljökrav. År 2020 skall miljökrav vara med, allt annat är mycket märkligt.
16. Byggnaden som ska verka som resecentrum, den byggytan bör kunna ökas 200–400 m² så man inte med snäv detaljplan gör att framtida användning inte går att lösa om man tex har önskemål om utökad verksamhet. Gör möjligt att bygga större och högre än illustrationen visar. Kanske en framtida pub/restaurang/saluhall vill etablera sig.
17. Utformningen av bussarnas "dockningsplatser" och perrongens tak bör kläs med solpaneler/vegetationstak både ur energisynpunkt och designsynpunkt.
18. 12–15 busshållplatser, det är otroligt många bussar, har väldigt svårt att se att det skulle behövas så många busshållplatser, möjliggör för det, men de kanske bör byggas om 15 år, men nu behövs annat, tex parkeringsplatser eller rekreationsplatser, eller bara en mindre asfaltsyta.

19. Denna yta komma ses från många högre belägna punkter och då vore det önskvärt att man inte ser 12–15 bussar utan vore finare med delar där man ser gröna tak. Gröna tak skall i min mening användas där man kan se dom och resecentrum är perfekt då det ligger lågt. Dessa (rätt utförda och beräknade) kan användas som fördröjningsmagasin, vilket behövs när den stora ytan tas i anspråk.

20. Belysning är viktigt att satsa på, det skapar trygghet och bör tryckas på i planen.

21. Cyklar, idag har Stenungsund många cykelvägar, dock så är de inte sammanhängande utan helt plötsligt kan cykelvägar ta slut och bli trottoar alternativt bilväg, detta främjar inte cyklande, gör en samlad satsning på cykelvägsnätet inom samhällets centrala delar (även utanför planområdet).

22. Det vore önskvärt om genomförandeplanen är kortare än 10 år.

Kommunens kommentar

1. När lokaliseringsutredningen genomfördes fanns inte en efterfrågan att inkludera dessa frågor i uppdraget.

2. Beslutsunderlagen är lokaliseringsutredningen och dess tillhörande samrådsredogörelse. Dessa, samt beslutsprotokollet med tillhörande tjänsteskrivelse, är offentliga handlingar och finns tillgängliga på kommunen.

3. Se svar i punkt 5 och 8–9 nedan.

4. Antalet platser för pendelparkering i centrum kommer öka, detta ligger dock utanför detaljplanens område. Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126. Kommunen arbetar även för att andelen bilresor ska minska, att de som har möjlighet kan gå, cykla eller åka buss till det nya resecentrumet.

5. Kostnad för centralalternativet (enligt fråga 3 i yttrandet) är fortfarande inom den budgetram vi arbetar för.

6. Exakt hur urvalet av deltagare gick till för nio år sedan är svårt att besvara idag. Det relevanta är kompetensen i gruppen, inte det exakta antalet personer. Utanför projektgrupper finns ofta referensgrupper eller andra medarbetare som är involverade i det interna arbetet där de bidrar med synpunkter, fakta och kompetenser.

7. I arbetet med resecentrum samt i kommande centrumutveckling kommer kommunen studera möjligheterna till planskilda korsningar så att fotgängare och cyklister säkrare kan korsa väg och/eller järnväg. I ett längre tidsperspektiv kan även planskilda passager för fordonstrafik

komma att bli aktuella. En planskild passage för fotgängare och cyklister i form av en gång- och cykeltunnel planeras för vid det nya resecentrumet.

I dagsläget finns inga beslut på utveckling av Södra Bohusbanan. I ett första skede arbetas det dock för ett mötesspår vid, eller dubbelspår till, Stenungsunds nya resecentrum. Ett dubbelspår mellan Stenungsund och Göteborg innebär inte ett krav på stängd järnvägsöverfart vid Doterödsvägen. Vid flytt av resecentrum år 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minskas till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg-Stenungsund-Uddevalla. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag.

Det är först när dubbelspår och trafikeringsvolymer (kvartstrafik) norrut blir aktuellt som en planskild korsning för Doterödsvägen kan bli nödvändig. Detta kommer sannolikt inte att genomföras inom en överskådlig framtid, då trafikunderlaget som krävs för detta inte finns, därför planeras inte för detta i dagsläget.

Järnvägsöverfarter är Trafikverkets anläggningar, inte kommunala. Detta innebär att kommunen inte har rådighet att bygga om dem utan medgivande från Trafikverket. En planskild korsning är mycket kostsam och kräver prioritering i Nationell infrastrukturplan och kan komma ifråga först när trafikeringsvolymer kräver en sådan åtgärd.

8–9. Att arbeta för ett ökat hållbart resande i STO-regionen är något alla tre kommuner är ansvariga för. Stenungsund uppmantrar därför Tjörn och Orusts kommuner att arbeta för ett ökat kollektivtrafikåkande från öarna – att få invånarna att parkera bilen på Tjörn och Orust för att ta bussen till Stenungsunds resecentrum. Då minskar belastningen både på broarna, Nösås-motet och Göteborgsvägen.

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både

kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Ett resecentrum skilt från övrig bebyggelse och kanske omringat av stora parkeringsytor ger otrygga miljöer särskilt under dygnets mörka timmar, vilket kan hindra människor från att vilja färdas kollektivt.

Stenungsund är med i ett regionalt samarbete i nätverket Det urbana stationssamhället. Samarbetet sker för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart resande genom att göra kollektivresor enkla och attraktiva. Alla erfarenheter från arbetet pekar på att tillgänglighet och närhet, att placera resecentrum så nära samhällskärnan som möjligt, är en framgångsfaktor för att utveckla tätorten.

Rälsens sträckning utanför Nösnavallen är mer krökt än den är i centrum.

Ett stationsläge ska också accepteras av kollektivtrafikhuvudmannen, vilket centralalternativet är. I Stenungsund är Västtrafik kollektivtrafikhuvudman. Varje stopp ger en längre total restid och en minskad attraktivitet på grund av länge restid måste vägas mot nyttan av varje nytt stopp.

10. Denna fråga ingår inte i uppdraget för detaljplanen. Se även svar i punkt 8–9 ovan.

11. Att arbeta för ett ökat hållbart resande i STO-regionen är något alla tre kommuner är ansvariga för. Stenungsund uppmantrar därför Tjörn och Orusts kommuner att arbeta för ett ökat kollektivtrafikåkande från öarna – att få invånarna att parkera bilen på Tjörn och Orust för att ta bussen till Stenungsunds resecentrum. Då minskar belastningen både på broarna, Nösns-motet och Göteborgsvägen, samt behovet av pendelparkeringar i Stenungsund. Kommunen arbetar även för att andelen bilresor ska minska, att de som har möjlighet kan gå, cykla eller åka buss till det nya resecentrumet.

Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126. Parkeringshus ingår inte i uppdraget för denna detaljplan. I planprogrammet för Stenungsunds centrum (godkänt av kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92) beskrivs att parkeringshus behöver byggas om/när parkeringsytorna i en framtid bebyggs.

12. Dessa fastigheter ägs av Stenungs Torgs Fastighets AB och är i gällande detaljplan 259 planlagda för parkeringsändamål. Den del av fastigheterna som blir planlagda som allmän plats för gång- och cykelväg är tänkt att ägas av kommunen. Övrig mark på fastigheterna är i skrivande inte planerad att köpas.

13. Del av fastigheten som blir planlagd som allmän plats kommer kommunen att köpa in. När mötesspår byggs kan även del av fastigheten behövas för framtida tågplattform. Gällande behov av ytterligare pendelparkering, se svar i punkt 11 ovan.

14. Se svar i punkt 7 ovan.

15. Laddstationer för elbilar och elcyklar regleras inte i detaljplan, men synpunkt vidarebefordras till genomförandeansvarig. En plan för laddinfrastruktur är under framtagande.

16. Den genomförda riskutredningen betonar att byggnaden inte ska innehålla något annat än kollektivtrafikrelaterad verksamhet så som vänthall, toaletter, något slags kiosk och rastutrymmen för chaufförer. Det är plankartan, inte illustrationen, som reglerar hur stor byggnaden kan vara.

17. Möjligheten till solpaneler och gröna tak på byggnader ses över och vidarebefordras till genomförandeansvarig.

18. Stenungsunds station har i dagsläget elva busshållplatser. Antalet hållplatslägen i nya resecentrum är framtaget i dialog med Västtrafik och är framtaget utifrån hur många bussar som behöver stå inne samtidigt för att möjliggöra stjärntrafik där bussarna ansluter till tågens ankomst/avgång, samt regionens målbilder om kollektivtrafikresande.

19. Se svar i punkt 17 ovan.

20. Belysning regleras inte i detaljplan men kommunen är väl medveten om hur viktig god belysning är för både trygghet och säkerhet.

21. Kommunen är medveten om detta problem och arbetar aktivt med att förbättra cykelnätet i Stenungsunds tätort och kommunen i helhet utifrån cykelplanen (antagen av kommunfullmäktige 2016-06-20 § 137). Bl.a. planeras en gång- och cykelväg att börja byggas längs Doterödsvägens södra sida under år 2021.

22. Genomförandetiden är den tid som detaljplanen inte får ersättas med ny detaljplan. Att genomförandetiden är satt till 10 år begränsar inte att resecentrum byggs ut tidigare.

Privatperson 11

2020-10-04

Var på samrådsmöte om nya resecentrum på Fregatten i tisdags. Fick reda på att bussar som har trafik öster om järnvägen skall angöra hållplats. Södra vägen. Gällande nuvarande Linje 2 (Hasselbacken, Kyrkenorum) så skall de flesta resenärer vidare mot Göteborg. När man flyttat resecentrum och tåget kommer norrifrån så kommer bommarna vid Snippen att fällas innan

tåget anländer. Som det ser ut i dag så bildas det vid vissa tider kö på Doterödsvägen vilket gör att bussen fastnar. Med aviserade korta bytestider så måste ni tänka på detta problem.

Förslag vid korsningen med järnväg vid Nösnäs. Gör vägen tvåfilig direkt efter korsningen där en fil går mot Stenungsund centrum och en mot Tjörn. Som det är i dag fastnar Linje 3 efter järnvägen i den gemensamma kön fram till efter infarten till Hogia där det finns en extra körbana.

Kommunens kommentar

Frågan om bussarnas framkomlighet på Doterödsvägen tas med till den kompletterade trafikutredningen inför granskningen.

Gällande järnvägs-korsningen vid Nösnäs ligger det utanför planområdet för resecentrum. Nösnäs-motet studeras i en pågående separat åtgärdsvalsstudie-process i samarbete med Trafikverket, där syftet bl.a. är att skapa en planskild korsning med järnvägen.

Privatperson 12

2020-10-05 samt 2020-10-12

Undertecknat av två personer

Yttrande 1 – 2020-10-05

1. Anslutningen av Göteborgsvägen till Stenungsund allé bör ligga längre norrut än vad planförslaget visar. Det innebär mindre påverkan av trafiken för boende i kvarteren Jullen, Snipan och Slupen.
2. Göteborgsvägen bör utföras som övertäckt på den nya sträckningen. Det innebär att dels störningar från trafik minskar, dels ökad trafiksäkerhet för främst oskyddade trafikanter som då kan nå resecentrum planfritt.
3. Föreslagna parkeringsplatser är för lågt antal. De flesta tågresenärer startar sin resa med bil.
4. Bullerreducerande perronger är inte tillräckligt eftersom höga ljud uppstår när tågen bromsar vilket uppstår före stationsområdet och kommer påverka boende längs hela Stenungsund allé. Ytterligare åtgärder för bullerskydd krävs.
5. Redan idag sker vibrationer från tågtrafiken, dessa ökar med ökad trafikmängder. Åtgärder behöver planeras för att motverka detta.

- 1. Diskussion om placering av anslutningar till Stenungstorg pågår och studeras vidare i planarbetet. Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen.*
- 2. Att gräva ner Göteborgsvägen genom centrum skulle ha ett antal positiva effekter för Stenungsund, t.ex. minskad barriäreffekt, men att göra detta är något som kräver stora insatser både i den fysiska miljön och kostnadsmässigt. Att gräva ner Göteborgsvägen genom centrum skulle vara många gånger dyrare än den föreslagna lösningen. Det kräver också komplexa lösningar för anpassningar till omgivande gatustrukturer med långa ramper. I arbetet med resecentrum samt i kommande centrumutveckling kommer kommunen studera möjligheterna till planskilda korsningar så att fotgängare och cyklister säkrare kan korsa väg och/eller järnväg, i ett längre tidsperspektiv kan även planskilda passager för fordonstrafik komma att bli aktuella.*
- 3. Antalet platser för pendelparkering blir inte färre. Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126. Att ha stora ytor för markparkering är, ur ett stadsbyggnadsperspektiv, inte önskvärt i ett så här centralt läge. Kommunen arbetar även för att andelen bilresor ska minska, att de som har möjligt kan gå, cykla eller åka buss till det nya resecentrumet.*
- 4. Avsikten är att bullerpåverkan från järnväg ska utredas i en järnvägsplan, vilket är Trafikverkets verktyg. Om järnvägsplan inte görs kommer dessa värden att ingå i detaljplanens uppdaterade bullerutredning inför granskning.*
- 5. En vibrationsutredning ska göras inför granskningskedet.*

Yttrande 2 – 2020-10-12

Jag tycker att man ska utreda möjligheten till överteckning på delar av den nya sträckningen av Göteborgsvägen.

Det finns stora fördelar med att få Göteborgsvägen övertäck för att på så sätt minska den barriär som vägen och järnvägen utgör för samhället.

Mitt förslag är att själva rondellen täcks över i körbanorna, men är öppen i mitten. Täckningen omfattar sträckan utmed kvarteret Jullen, själva rondellen samt ca 30 meter norr om rondellen. En överteckning gör att rondellen kan flyttas något mot sydost. Jag tänker mig busskörfält ska ligga kvar i nuvarande plan men delvis ligga över körfältet under. Göteborgsvägen stängs av för tung trafik, fri höjd i tunneln begränsas till ca 3 meter.

Kostnaden för överteckning ökar sannolikt, men sett till helheten med mycket lite. Med förslaget så behöver inte den nya sträckningen av Göteborgsvägen bli så omfattande, vilket håller nere kostnaden.

Högvattenskydd erhålls genom lokal vall runt överteckningen. Körbanan behöver endast ligga någon meter under nuvarande höjd för Stenunge allé för att området ska passa i höjd med perrongerna för järnvägen.

Fördelarna med överteckning är flera och helt avgörande för att nytt resecentrum ska upplevas som väl investerade pengar.

Den största fördelen är att resande från och till centrum inte behöver korsa en stor genomfartsled. Cyklister söder och västerifrån når resecentrum utan plankorsning. Resande med lokalbuss till resecentrum når centrum och evenemang i kulturhuset utan att behöva korsa genomfartsleden. Det kommer påverka resandemängden med buss och cykel från andra delar av Stenungsund vilket medför att behovet av parkeringsplatser i centrum minskar.

Det kommer upplevas betydligt behagligare för barnfamiljen att ta bussen ner till centrum om man kan nå centrum och kulturhusparken i en parkliknande miljö istället för att passera en hårt trafikerad genomfartsled med enbart övergångsställe som skydd.

Trafiken på Göteborgsvägen kommer flyta på i ett bättre tempo när inte gående och cyklister ska passera över, vilket kommer påverka köbildningen.

En fördel är att bullernivån för boende i kvarteret Jullen och Snipan kommer minska istället för att öka sett till dagens nivåer.

Hela centrummiljön kommer upplevas lugnare och tystare när genomfartstrafiken kommer bort från den synliga miljön.

Att stänga av Göteborgsvägen för tung trafik kommer påverka synen på Göteborgsvägen som genomfartsled så att fler använder alternativvägar och därmed minskar trafiken i centrum.

En överteckning skapar utrymme för fler parkeringsplatser om så önskas. Planen behöver harmoniseras med detaljplan för Västanvindgatan för att få en optimal utformning

Genom en överteckning kommer man få naturligare höjder anpassade till de planerade torgen runt stationsbyggnaden, så att hela området blir mer handikappanpassat utan trappor eller ramper.

Den beskrivning som finns i dagens planförslag vad avser sociala konsekvenser och barnkonsekvenser blir med denna åtgärd sanningsenlig och inte bara vackra ord.

Att inte noggrant utreda möjligheten till överteckning vore olyckligt för Stenungsund framtida utveckling.

Har ni frågor eller funderingar på förslaget så uppskattar jag en kontakt för att ytterligare beskriva mitt förslag.

Kommunens kommentar

Att gräva ner Göteborgsvägen genom centrum skulle ha ett antal positiva effekter för Stenungsund, t.ex. minskad barriäreffekt, men att göra detta är något som kräver stora insatser både i den fysiska miljön och kostnadsmässigt. Att gräva ner Göteborgsvägen genom centrum skulle vara många gånger dyrare än den föreslagna lösningen. Det kräver också komplexa lösningar för anpassningar till omgivande gatustrukturer med långa ramper. I arbetet med resecentrum samt i kommande centrumutveckling kommer kommunen studera möjligheterna

till planskilda korsningar så att fotgängare och cyklister säkrare kan korsa väg och/eller järnväg, i ett längre tidsperspektiv kan även planskilda passager för fordonstrafik komma att bli aktuella.

I detaljplan kan inte förbud mot tung trafik regleras. Många tunga transporter ska till/från Stenungstorg varje dag.

Privatperson 13

2020-10-06

Efter att noggrant ha tagit del av information vid flera tillfällen och satt mig in i ärendet samt bevistat samrådsmöte för den tilltänkta etableringen av nytt resecentrum kan jag bara konstatera att den tilltänkta lokaliseringen av nytt resecentrum har stora brister. Den allvarligaste och största bristen är själva lokaliseringen då resecentrat borde placerats vid Nösnäsområdet där stora ytor finns till förfogande och med smidiga kommunikationer till Tjörn/Orust och söderut.

Att placera resecentrat vid Stenungstorg kommer utan tvivel att skapa stora trafikproblem. Det påstås att trafikökningen beräknas öka med 25% med resecentrats placering vid Stenungstorg. Om denna trafikberäkning stämmer, vilket är mycket tveksamt, kommer den tvivelaktigt att öka när den planerade och fortsatta utbyggnaden av centrum förverkligas.

I det tilltänkta förslaget skall Göteborgsvägen, som ju är en genomfartsled, dras i en båge in över nuvarande parkeringsplats och en stor cirkulationsplats anläggas. Således skall genomfartstrafiken samsas med trafiken till och från köpcentrat och med busstrafiken. I senare skeden är det ju tänkt att ytterligare byggnation skall ske i området med fastigheter för bostäder och verksamheter. Enligt uppgift finns även ett förslag på ett hotell i området. Allt detta kommer självklart att generera kraftigt ökad trafik.

I andra kommuner där man bygger nya resecentra placerar man inte dessa i centrum just på grund av trafikproblem. I Stenungsund vill man göra precis tvärt emot. I Kungälv valde man att flytta ut sitt resecentrum från det absoluta centrumet och på liknande sätt gjorde man i Falkenberg, detta just för att minska trafiken i centrum. Flera liknande exempel finns.

Att tro att folk i framtiden inte kommer att köra bil och att alla skall åka kollektivt eller cykla är säkerligen en utopi och framför allt i kommuner som Stenungsund. Här har vi centralorten och flera kringliggande mindre tätorter och med människor som bor på ren landsbygd och ofta med dålig kollektivtrafik. Att försöka göra Stenungsunds tätort stadslig med framgång är utsiktslöst då det ligger som det gör med en genomfartsled och med begränsade ytor att expandera på i centrum.

Varför förslaget med etableringen av nytt resecentra vid Stenungstorg vunnit gehör vet jag inte men om det är för att gynna handeln så tror jag att effekten kommer att bli den rakt motsatta. Att pendlande folk skulle utgöra en stor grupp köpsugna konsumenter är inte troligt. Redan i dagsläget är det ju ofta trafikproblem med köer på Göteborgsvägen och fordon som skall in och ut på parkeringarna vid Stenungstorg och i förslaget skall all denna trafik samsas plus tillkommande busstrafik. Ökande trafikstockningar kommer säkerligen att istället hämma handeln vid Stenungstorg.

Kommunens kommentar

Det är inte resecentrumet i sig som kommer medföra ökningen, trafikökningen kommer ske enligt modellerna oavsett resecentrumets placering. Denna ökning baseras dels på en framtida tänkt utveckling av Stenungsunds centrum med nya bostäder och verksamheter, dels de trafikvolymmodeller, baserade på en framtida befolkningstillväxt, som Trafikverket kräver att kommunen ska använda.

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Ett resecentrum skilt från övrig bebyggelse och kanske omringat av stora parkeringsytor ger otrygga miljöer särskilt under dygnets mörka timmar, vilket kan hindra människor från att vilja färdas kollektivt.

Stenungsund är med i ett regionalt samarbete i nätverket Det urbana stationssamhället. Samarbetet sker för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart resande genom att göra kollektivresor enkla och attraktiva. Alla erfarenheter från arbetet pekar på att tillgänglighet och närhet, att placera resecentrum så nära samhällskärnan som möjligt, är en framgångsfaktor för att utveckla tätorten.

Privatperson 14

2020-10-08

Jag förstår inte varför vi behöver med bebyggelse i centrum. Behöver vi en stadskärna som är helt igenbyggd? Jag tror många vill kunna ta bilen till centrum i detta lilla samhälle. Fler byggnader kräver fler parkeringsplatser och det finns inte utrymme för det. Resecentrum kräver pendelparkering.

bostäder/affärer/hotell/lokaler kräver parkeringar. Ett högt parkeringshus, utöver alla parkeringar som får byggas under alla byggnader, skulle kanske lösa problemet. Men mitt problem är att jag inte vill ha ett "Göteborg" i Stenungsund. En öppen planlösning som den vi har idag är min önskan. Var ett resecentrum bäst placeras vet jag inte, kanske där det är föreslaget. Men bygg inte igen parkeringen på torget utan låt det vara öppet.

Kommunens kommentar

Resecentrum är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Genom att bygga fler bostäder i centrala Stenungsund kan ännu fler människor få ta del av det fina läget – nära kommunal och kommersiell service, ett stenkast från sundet, gångavstånd till kollektivtrafik.

Hur den nuvarande parkeringen på Stenungstorg bebyggs behandlas inte i denna detaljplan. I planprogrammet för Stenungsunds centrum (godkänt av kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92) beskrivs att parkeringshus behöver byggas om/när parkeringsytorna i en framtid bebyggs. Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126.

Privatperson 15

2020-10-13

Deltog på kommunens möte och fick genomgång av hur planen är och ställde även frågor.

Nr 1 Jag anser att ljudnivån på 60 decibel kommer överstigas. Mitt hus och tillhörande tomt är ett av de närmsta husen till själva perongområdet och jag hoppas ni vill lyssna till vad jag har att säga om levnadsmijö för oss som bor här. Bor nog max 50 meter från själva rälsen så det är nära! Jag fick svar på era planer att rikta ner ljud från utrop med teknik så ljuden inte studsar iväg långt, hoppas då detta görs så vi inte får ljud från högtalare in i trädgårdarna. Och gällande decibel, blir det mycket högre när speciellt när tåg stannar och startar. Och därför anser jag att ni bör lägga in i planen för staket eller förhöjda väggar/bänkar i tex betong längst perongen som

det skulle kunna fungera som bänkar med ryggstöd. Hoppas ni förstår hur jag menar. Dessa väggar kan sättas upp mot södra vägen längst med hela bakre delen av perongen (självkärl med genomgångar) och kanske även andra tilltag för att inte låta ljudet från räls och tåg bromsar och gnissel studsas/smita rak ut mot de hus och trädgårdar som ligger direkt i anslutning till nya resecentrumet. För idag finns inget som ska stoppa ljudet och rälsen/tpgets hjul är relativt högt upp vs hus och trädgårdar. Det verkade inte finnas några planer på varken låga plank typ 1 meter höga eller andra bullerstoppande vallar eller liknande och det tycker jag ni måste sätta in i planen, en mycket liten kostnad för en stor effekt för de som bor längst vägen. Det kan även bli väldigt snyggt och tevlig miljö om man bygger det bra, istället för en tråkig slät perong

Min fastighet har även själva bussvändplatsen utanför tomten och utfarten från vår lilla väg. även här önskar jag att det sätts upp bullerskyddande lägre plank eller vallar i mitten av det grönområde som planeras i mitten av bussrondellen mot södra vägen. På detta sätt sänks även buller från däck och bromsar från bussarna som stannar på insidan av planket. Ni påpekade att bussarna i framtiden kommer gå på el men de ger ändå ljud ifrån sig och om det ska in så mycket trafik på vägen så blir det mycket.

Jag skulle gärna vilja se en 3d skiss av stationen från södra vägen sidan. Tror det kanske redan finns? Annars så tror jag det är bra även för er att upprätta en ungefärlig skiss för att se flöden, olika höjder och tänka på miljön och ljudet i detta mysiga område med gamla hus och mycket grönska som vi ska ta hand om!

Kommunens kommentar

Bullerutredningen ska uppdateras inför granskningen där eventuella åtgärder kommer att studeras.

Avsikten är att bullerpåverkan från järnväg ska utredas i en järnvägsplan, vilket är Trafikverkets verktyg. Om järnvägsplan inte görs kommer dessa värden att ingå i detaljplanens uppdaterade bullerutredning inför granskning.

Detaljutförning av perronger och kringytor görs inte i detaljplaneskedet utan i den efterföljande projekteringen.

I skrivande stund finns ingen 3D-skiss av resecentrumområdet, eventuellt kommer detta tas fram till granskningshandlingarna.

Privatperson 16

2020-10-15

Överklagande av detaljplan för Stenungsunds resecentrum, Stenung 3:57 m fl, samrådshandling 2020-08-14

Jag vill börja med att kommentera trafikutredningen 2012 och dess ”sammanfattande .resonemang och slutsatser”.

Man slår i utredningen fast, att ”Brofästet” är bäst ur trafikeringsynpunkt.

Vidare säger man, att genomförandet av ”Centrum” nog får betraktas som mest komplicerat med hänsyn till behovet av samverkanslösningar och den begränsade tillgången på mark.

Vettiga slutsatser tycker jag, men jag har däremot svårt att köpa, att ”bostadsområdet mellan Brofästet och Stenungstorg kan upplevas som en barriär och centrum inte upplevas ligga i närområdet”.

För resenären är väl knappast upplevelsen att resecentrumet skall ligga i centrum det viktigaste, utan man prioriterar nog kollektivtrafikens upplägg i första hand.

En väl fungerande kollektivtrafik fri från störningar av övrig trafik borde vara prioritet ett för resenärerna, oavsett om läget är centrumnära eller strax utanför själva centrum.

Sammanfattningsvis rekommenderas i första hand ”Centrum” och ”Brofästet” som alternativ inför framtiden.

Att kommunen sedan beslutat, att arbeta vidare med alternativ ”Centrum” tycks lite underligt, men det tycks enligt min uppfattning bottna i, att de mjuka parametrarna tillmätts alltför stor tyngd i den utvärderingen.

- Nu över till utvärderingen av de rekommenderade alternativen och jag börjar med ”Brofästet” och jag pekar på de fördelar som inte är nämnda i kommunens utvärdering.
- Expressbussarna till/från Stenungsund, Tjörn och Orust kan kopplas till resecentret på ett strategiskt sätt, där de blir tidsmässigt både pålitliga och robusta.
- Busstrafiken vid anslutningen till Göteborgsvägen får bara konflikt med en körriktning (max två körfält) vid in- resp utfart från centret.
- Betydligt färre busslinjer (endast stadsbussar) kommer att köra norrut framgent, vilket kan minska behovet av signalreglerade korsningar på Göteborgsvägen. Då behöver inte heller Stenunge Allé byggas om till bussgata, utan där kan bussarna köra som tidigare.
- Besökande till/från Stenungsbaden och Nösnebadet får ytterligare ett alternativ vid val av kommunikationsmedel.
- Ungdomar från Nösnebygymnasiet nyttjar idag Mc Donalds och CircleK och kommer framgent, att på ett trafiksäkert sätt kunna nyttja utbudet i centret istället.
- Miljöpåverkan med trafikbuller längs Stenunge Allé reduceras kraftigt vid lokalisering vid ”Brofästet”.

Övergår här till läge ”Centrum”.

Jag tvivlar på, att de turister som till äventyrs reser kollektivt till Stenungsund bryr sig så värst mycket om huruvida båthamnen ligger nära resecentret eller ej, det är förmodligen andra värden som lockar.

Man skall nog inte överdriva vikten av, att resecentrum måste ha en central placering för de som handlar på torget, eftersom det under lång tid framöver kommer att vara bilen som fortsatt kommer att vara viktigast, för dem som har denna möjlighet. Stort utbud av parkeringsplatser gynnar knappast det kollektiva resandet.

En stor del av resenärerna vid centret är pendlare och då behöver centret inte alls ligga centralt. För dessa är det däremot viktigt, att kollektivtrafiken fungerar smärtfritt och med så lite konflikt som möjligt med övrig trafik och att lokalbussarna fungerar.

Jag vill dessutom peka på några negativa faktorer som överhuvudtaget inte är omnämnda i den utvärdering som kommunen redovisar:

- Det måste vara väldigt onödigt, att leda expressbussarna ända in i centrum, eftersom det påverkar restiden till/från Göteborg med minst 6-7 min varje resväg.
- Utfarten från centret i norr är en mycket dålig trafiklösning, förmodligen den sämsta jag sett under mina 60 år som vägprojektör!!
- Enl kommunens plan skall i fortsättningen ca 48 bussar/tim i rusningstrafik ut från centret för färd norr- resp söderut. Alltså nästan en buss per minut! Samtliga bussar som skall söderut kommer att påverka trafiken i korsningens samtliga körfält, ett busskörfält och tre körfält på Göteborgsvägen. Det blir alltså rött i hela korsningen, när dessa bussar skall ut på Göteborgsvägen, vilket naturligtvis påverkar framkomligheten på Göteborgsvägen i mycket hög grad.
- Inget annat alternativ har så stor negativ påverkan på framkomligheten på Göteborgsvägen.
- Körvägarna för expressbussarna från Tjörn och Orust blir ca 1,5 km längre för varje bussresa jämfört med "Brofästet".
- Placering "Centrum" innebär också, att man på Göteborgsvägen får fem signalreglerade korsningar istället för dagens två reglerade korsningar.
- Inkommande tåg söderifrån medför bomfällning på Doterödsvägen, vilket i sin tur medför, att bussarna på Doterödsvägen fastnar i bilköen ner mot Södra vägen. Byte av färdmedel i centret kan därmed äventyras/missas, vilket är ett stort minus.

Som trafikplanerare vet jag, att den prognostiserade trafikökningen ligger genomsnittligt på 1,5 % årligen, men samtidigt vet vi, att de faktiska trafikökningarna för trafiken kring Nösnesmotet och väg 160 låg på 2,3 % under perioden 2013-2017. Att i det skenet arbeta för, att leda ännu mer busstrafik in i centrala Stenungsund verkar inte helt genomtänkt.

Att med kollektiva medel kunna nå affärscentret Stenungs torg är självklart, men därför måste inte resecentrum ligga där. Man kan ju nå torget med lokalbussarna ändå. Idag finns ju hållplats på torget för bussarna och den kan väl ligga kvar, eller ...?

Det primära för utvecklingen av ett affärscentrum kan knappast vara, att resecentrum ligger i omedelbar närhet. Däremot är det viktigt, att lokaltrafiken fungerar bra för de kunder som inte är bilburna och att busshållplatser ligger strategiskt rätt.

Stenunge Allé fungerar idag som lokalgata för trafik från fastigheter belägna väster om densamma, vilket är en mycket naturlig lösning trafikmässigt. Om vi bortser från torgets norra utfart till Göteborgsvägen, så finns idag två ytterligare anslutningar till Göteborgsvägen som betjänar bl a boendetraffiken från Stenunge strand och bostadshusen söder om Fregatten. Förslaget att göra Stenunge Allé till bussgata innebär, att trafik som alstras av dessa fastigheter skall anslutas till Göteborgsvägen via tre signalreglerade korsningar, vilket alltså resulterar i ännu fler störningsmoment i trafiken på Göteborgsvägen än vad fallet är idag. Ett resecentrum vid "Brofästet" har ingen negativ påverkan på trafiken på Stenunge Allé och man behöver således inga nya korsningar på Göteborgsvägen för denna lokaltrafik.

Historiskt är det ju så, att kommunen prioriterat, att samla trafik från bostadsgator till lokala körbanor, innan man i så få punkter som möjligt ansluter till stadsgatorna, i syfte att därmed hålla nere störningarna på den större leden. Denna logik raderas ju fullständigt med förslaget att göra Stenunge Allé till bussgata.

I trafikutredningen 2017 sägs, att taket för trafikbelastningen på Göteborgsvägen redan har nåtts och att då föreslå ett resecentrum i centrala Stenungsund känns inte så framsynt.

En resvaneundersökning 2017 visar, att 73 % av alla vardagsresor görs med bil vad gäller stenungsundsborna, medan endast 12 % reser kollektivt, vilket är ett klart underbetyg till den lokala kollektivtrafiken. Vi kan också se, att 69 % av resorna sker inom kommunen och 31 % reser till mål utanför kommunen. Med så få resenärer med kollektivt färdmedel, så är det ganska egalt var resecentrum placeras och det behöver i varje fall inte ligga i centrum.

Bland de s k kranskommunerna (11 st) närmast omkring Göteborg, kan vi konstatera, att Stenungsund har den klart lägsta andelen resor med kollektivt färdmedel (12 %), samtidigt som man har den högsta andelen bilresor (73 %).

Målet att "Skapa den tydliga, enkla och effektiva porten till Tjörn, Orust och Stenungsund" har ju fullständigt misslyckats med placering "Centrum".

Inom en snar framtid kan det bli aktuellt, att bygga om korsningen Göteborgsvägen/Doterödsvägen till en cirkulationsplats och med ett resecentrum enligt "centrumalternativet" kommer den utbyggnaden att avsevärt försvåras.

Jag vill med detta inlägg kraftigt protestera mot, att kommunen valt "Centrum" för placering av kommande resecentrum och yrkar härmed avslag för den presenterade planen!

För övrigt hade jag hoppats, att kommunen skulle haft en mer långsiktig syn på var/hur ett framtida resecentrum bör placeras och därmed tänkt lite mer storskaligt.

Ett resecentrum strax söder om samhället, järnvägstunnel förbi tätorten och matarbussar in till centrum hade frigjort stora ytor för en helt annan utveckling av centrala Stenungsund. Det räcker med att ha en högrafikerad väg genom tätorten och att därutöver även ha järnvägen rakt genom centrum medför stora problem med en optimal användning av Stenungsunds centrala delar. Alternativt kan man även tänka sig en sträckning för Bohusbanan närmare E6 från Stora Höga upp mot Ödsmål. Vi som jobbar med samhällsplanering måste ibland tänka mer långsiktigt och i detta fall, är jag ganska säker på, att man så småningom ändå hamnar i en situation, där man måste utlokalisera resecentrum. Marken i centrum är alldeles för dyrbar för att bara användas i trafikapparaten, den kan istället bebyggas med anläggningar som passar i centrum.

Med mycket stor sannolikhet kommer man om 35-40 år sitta i samma sits igen, ett resecentrum som är överbelastat och där man saknar ytor för utökning.

Kommunens kommentar

I detaljplaneprocessen är samrådet ett skede för att lämna synpunkter. Det är endast ett beslut om antagande av detaljplan som kan överklagas.

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Ett resecentrum skilt från övrig bebyggelse och kanske omringat av stora parkeringsytor ger otrygga miljöer särskilt under dygnets mörka timmar, vilket kan hindra människor från att vilja färdas kollektivt.

Stenungsund är med i ett regionalt samarbete i nätverket Det urbana stationssamhället. Samarbetet sker för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart resande genom att göra kollektivresor enkla och attraktiva. Alla erfarenheter från arbetet pekar på att tillgänglighet

och närhet, att placera resecentrum så nära samhällskärnan som möjligt, är en framgångsfaktor för att utveckla tätorten.

Ett stationsläge ska också accepteras av kollektivtrafikhuvudmannen som inte enbart ser till körtider, utan exempelvis även resandeunderlag.

Samrådshandlingen är inte en slutgiltig lösning. Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen.

Det är riktigt att kollektivtrafiken ska prioriteras och detta för att fler ska vilja välja att åka kollektivt. Ju fler som åker med kollektivtrafiken desto mindre risk för köer.

I aktuellt förslag tillkommer det en signalreglerad korsning jämfört med dagens utformning.

Lokaliseringsutredningen är från 2012 och sedan dess har nya fakta framkommit, vilka klargör att bomfällningar inte behövs när tågen söderifrån stannar vid det nya resecentrumet.

För att underlätta passagen ut på Doterödsvägen föreslås ett högersvängfält på Södra vägen, detta kommer minska köbildningen för de som ska vänster eller rakt fram. Möjligheten att anordna ett vänstersvängfält för trafik som kommer österifrån på Doterödsvägen och ska till Södra vägen studeras. Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen.

Kommunen arbetar för att andelen bilresor ska minska, att de som har möjlighet kan gå, cykla eller åka buss till det nya resecentrumet. Att arbeta för ett ökat hållbart resande i STO-regionen är något alla tre kommuner är ansvariga för. Stenungsund uppmuntrar därför Tjörn och Orusts kommuner att arbeta för ett ökat kollektivtrafikåkande från öarna – att få invånarna att parkera bilen på Tjörn och Orust för att ta bussen till Stenungsunds resecentrum. Då minskar belastningen både på broarna, Nösås-motet och Göteborgsvägen.

I all planering måste vissa antaganden göras. Det går också att arbeta med viljestyrd planering – där kommunen har flera policys och beslut som strävar efter ett ökat resande med kollektivtrafik och minskat resande med bil, därför har en ÅDT om 20 000 fordon valts.

Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126.

Förslaget att nyttja Stenunge allé som bussgata fanns i planprogrammet från 2018. Detta har i samrådsförslaget justerats och gatan behålls för lokaltrafiken.

Kommunens ambition är att underlätta för hållbart resande med kollektivtrafik, cykel eller till fots och öka dessa andelar i förhållande till biltrafik. Detta enligt kommunens mobilitetsstrategi, antagen av kommunfullmäktige 2019-12-12 § 276.

Tjörn och Orust har medverkat i lokaliseringsprocessen via både politik och förvaltning och framfört sina önskemål. Västra Götalandsregionen och Kommunalförbundet Göteborgsregionen driver också utveckling av våra stationssamhällen med närhet för bostäder till resecentrum för ett mer hållbart resande. Planering är alltid en avvägning mellan olika intressen och i detta fall har ett centrumnära läge valts. En ny lokalisering för ett resecentrum innehåller stora mått av politiska bedömningar om vad som bäst gagnar en orts framtida utveckling.

Privatperson 17

2020-10-18

Undertecknat av två personer

Jag vill med detta mail skriftligen inkomma med synpunkter på planen för nytt resecentrum.

Vi har väldigt svårt att förstå varför det planeras för dubbelspår i Stenungsund när det inte finns någon fastslagen nationell plan. Det finns ju alternativa sträckningar via Trollhättan som skulle göra hela förberedelsen bortkastad.

Om dubbelspår blir aktuellt skulle övergången vid Doterödsvägen stängas. Detta är oacceptabelt för oss som bor på Södra Vägen, omvägen för att ta sig ner till centrum blir väsentlig och det kan ju inte vara avsiktligt att skära av en stor del av centrala Stenungsund från centrum? Jag för min del skulle i så fall stanna i Bäckebo eller Kungälv på väg hem från mitt arbete i Göteborg och handla där istället för på Stenungstorg och det tycker jag är synd.

Varför är det planerat så många busshållplatser? Bara tre färre än Nils Ericsson-terminalen i Göteborg. Det förefaller oerhört överdimensionerat. Är de tre hållplatserna öster om järnvägen planerade för att ha en slinga särskilt för när övergången till Doterödsvägen stängs? Se i så fall argumentation ovan.

Södra Vägen är inte dimensionerad för den typ av trafik som skulle medfölja lämnat förslag - och inga åtgärder förefaller planerade för att hjälpa den situationen. Vi fastighetsägare längs Södra Vägen skulle drabbas av väldigt stora olägenheter av nuvarande förslag.

Hur kan en gångtunnel göras till en trygg miljö? Det verkar som att de flesta tunnlar kvälls- och nattetid blir till otrygga tillhåll och med rådande samhällsutveckling så finns ju ingenting som i dagsläget pekar på en snar förbättring. Att då bygga in en liknande plats känns oerhört naivt av er politiker och planörer. Det finns en verklighet att ta hänsyn till också.

Avslutningsvis är vi av åsikten att det vore bättre om ni avvaktar beslutet av sträcka för dragning av eventuellt dubbelspår Gbg-Oslo innan ni planerar in detta i Stenungsund. Om det är så att ni

planerar in dubbelspår i Stenungsund för att förbättra chansen till att sträckan dras via just Stenungsund så är det ett osunt handhavande av skattemedel.

Kommunens kommentar

Det som förbereds för är inte en del av sträckan Göteborg-Oslo. Det resecentrum planerar för långsiktigt är dubbelspår mellan Göteborg och Stenungsund för pendlingstrafik.

Stenungsunds kommun måste förhålla sig till den verklighet att Bohusbanan som idag trafikeras av främst persontåg med arbetspendlare går just genom Stenungsunds centralort. Region Västra Götaland samt Kommunalförbundet Göteborgsregionen arbetar nu strategiskt med att utveckla de stationssamhällen där dagens tåg passerar. Ett nytt resecentrum i Stenungsunds centralort är ett steg i detta arbete.

Stenungsunds kommun arbetar dessutom med att få prioriterat satsningar på Bohusbanan för att öka kapaciteten till kvartstrafik för persontrafiken till Göteborg. För detta kommer partiella dubbelspårssträckor att behöva finansieras utmed sträckan. Därför har kommunen genom Översiktsplanen säkrat mark utmed järnvägen för en möjlig utbyggnad. Endast marginella hastighetsökningar kan uppnås genom detta men robustheten säkras och fler turer möjliggörs genom fler mötespunkter.

I arbetet med resecentrum samt i kommande centrumutveckling kommer kommunen studera möjligheterna till planskilda korsningar så att fotgängare och cyklister säkrare kan korsa väg och/eller järnväg. I ett längre tidsperspektiv kan även planskilda passager för fordonstrafik komma att bli aktuella. En planskild passage för fotgängare och cyklister i form av en gång- och cykeltunnel planeras för vid det nya resecentrumet.

I dagsläget finns inga beslut på utveckling av Södra Bohusbanan. I ett första skede arbetas det dock för ett mötesspår vid, eller dubbelspår till, Stenungsunds nya resecentrum. Ett dubbelspår mellan Stenungsund och Göteborg innebär inte ett krav på stängd järnvägsöverfart vid Doterödsvägen. Vid flytt av resecentrum år 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minskas till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg-Stenungsund-Uddevalla. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag.

Det är först när dubbelspår och trafikeringsvolymer (kvartstrafik) norrut blir aktuellt som en planskild korsning för Doterödsvägen kan bli nödvändig. Detta kommer sannolikt inte att genomföras inom en överskådlig framtid, då trafikunderlaget som krävs för detta inte finns, därför planeras inte för detta i dagsläget.

Järnvägsöverfarter är Trafikverkets anläggningar, inte kommunala. Detta innebär att kommunen inte har rådighet att bygga om dem utan medgivande från Trafikverket. En planskild korsning är mycket kostsam och kräver prioritering i Nationell infrastrukturplan och kan komma ifråga först när trafikeringsvolymerna kräver en sådan åtgärd.

Gång-/cykelavståndet till Stenungstorg från Södra vägen blir genom den föreslagna gång- och cykeltunnel endast cirka 400–500 meter.

Stenungsunds station har i dagsläget elva busshållplatser. Antalet hållplatslägen i nya resecentrum är framtaget i dialog med Västtrafik och är framtaget utifrån hur många bussar som behöver stå inne samtidigt för att möjliggöra stjärntrafik där bussarna ansluter till tågens ankomst/avgång, samt regionens målbilder om kollektivtrafikresande. Nils Ericsson-terminalen har totalt 20 hållplatslägen men är en del av en större helhet där exempelvis hållplatslägena Nordstan (fyra lägen), Åkareplatsen (åtta lägen, vilka ersatt de "utomhuslägen" som tidigare fanns på Nils Ericsson-terminalen) och Centralstationen (nio lägen) får räknas in. Totalt innehåller dessa alltså nästan 40 hållplatslägen tillsammans. Att ha i åtanke är också att den typ av stjärntrafik som används vid tågpassning och som är aktuell för Stenungsunds nya resecentrum inte är aktuell för Nils Ericsson-terminalen/Åkareplatsen.

Vid flytt av resecentrum 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minskas till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikerings mellan Göteborg och Stenungsund/Uddevalla. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag. Genom att placera de tre hållplatslägena på Södra vägen skapas ett mer robust och mindre störningskänsligt kollektivtrafiknät, där bussarnas ankomst till och avgång från det nya resecentrumet inte hänger på antal bomfällningar, oavsett om bomfällningarna beror på passerande tåg, tekniska problem eller räls-/vägarbeten. Bussarna behöver inte heller köra omvägen över järnvägen, ner på Göteborgsvägen och genom cirkulationsplatsen innan de är framme på terminalen.

Utförningen av östra sidan kommer studeras vidare till granskningen.

Resecentrum är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Genom att bygga fler bostäder i centrala Stenungsund kan ännu fler människor få ta del av det fina läget – nära kommunal och kommersiell service, ett stenkast från sundet, gångavstånd till kollektivtrafik. Med fler människor i rörelse kommer platserna också upplevas som tryggare. Vidare tillkommer arbete med god belysning och kameraövervakning för att ytterligare öka tryggheten.

Privatperson 18

2020-10-18

Yttrande 1 - 2020-10-18

Att bygga en tunnel under järnvägen mellan Södra Vägen och Göteborgsvägen skapar en osäker otrugg miljö där klotter överfall och rån kommer vara vanliga samt tillhåll för A-laget vanliga. Att bygga sådana miljöer som kommunen/ Citycon redan lyckats med när de skapade samma miljö som i Nordstan i Goteborg på torget gör inte samhället tryggare. Föreslår att området flyttas en eller 2 fastigheter norr ut så att trafiken kan ske över järnvägsövergången Doterödvägen - Göteborgsvägen.

Kommunens kommentar

Resecentrum är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Genom att bygga fler bostäder i centrala Stenungsund kan ännu fler människor få ta del av det fina läget – nära kommunal och kommersiell service, ett stenkast från sundet, gångavstånd till kollektivtrafik. Med fler människor i rörelse kommer platserna också upplevas som tryggare. Vidare tillkommer arbete med god belysning och kameraövervakning för att ytterligare öka tryggheten

Yttrande 2 - 2020-10-18

När man bygger en gångtunnel under järnvägen mellan Södra Vägen och Göteborgsvägen skapas en låg punkt som vid olyckor i närheten av denna får exempelvis Propan/Gasol eller andra tyngre gaser än luft att likt vatten ansamlas i tunneln vid en olycka med farligt gods på järnvägen eller Göteborgsvägen och med så mycket människor utgöra en betydande risk för kvävning eller andra skador. Även diesellokens rök kan ansamlas där. Diesellokens rök förpestar redan boende miljön längs järnvägen. Röken från loken måste förhindras komma in i resecentrumets lokaler.

Kommunens kommentar

Vid en olycka med läckage av gas och/eller vätskor kommer räddningstjänsten spärra av erforderligt område för att värna människors liv och hälsa.

Yttrande 3 - 2020-10-18

De ökade bullernivåerna upptill 65 dB kan inte accepteras då de är en orimligt kraftigt ökning. Även om det är inom normerna enligt Stenungsunds kommun kommer de att uppfattas av de boende som redan har ett trafikstört boende på Torget och Södra vägen som en kraftigt ökning och förstörd boendemiljön. Redan idag störs vi av utrop från tåg, tågstation, bussar och inbromsningar och starter de är särskilt störande då de är intermittenta Det kan inte vara meningen att man bygger för att ytterligare öka på ljudbelastningen så kraftigt som 5 dB till. Är

det inte meningen att vi skall kunna utnyttja våra trädgårdar och heller inte kunna öppna fönster när vi sover? Överstiger inte bullret normerna nattetid? Bussarna bullrar 100 dB enligt kommunens företrädare av vad som framkom på samrådsmötet. Jag föreslår att området flyttas en eller 2 fastigheter norr ut så att trafiken inte stör så många samt påverkar miljön mera för de Bostadsrättslägenheter som blir kvar. på Södra vägen. Man borde också göra något åt de vibrationer som järnvägstrafiken orsakar på Södra vägen och minst av allt mäta när det gungar i husen vid tunga godstransporter varje morgon när de går.

Kommunens kommentar

Bullerutredningen ska uppdateras inför granskningen. En vibrationsutredning ska göras inför granskningen.

Yttrande 4 - 2020-10-18

Planes omfattning är större än vad som anges i samrådet. Hur kan man planera för parkeringar som inte omfattas i planarbetet, borde inte dessa var med när man går ut med samråd. Parkeringen vid bron ligger utan för plan och även den parkering som skall byggas vid gamla buss station ligger utanför markerat planområde. Är inte planens omfattningsområde beslutat i kommunen? Kan verkligen en Workshop anses tillräcklig som beslutsunderlag för ett relativt stort omfattande bygge utan djupare ekonomiska och miljöpåverkande faktorer. Är inte kommunen skyldig att utreda konsekvenserna mer än så? Att som kommunalråd hänvisa till dubbelspår på järnvägen som ligger minst 30–40 år fram i tiden om ens då är väldigt konstigt då det inte ens finns med i riksplanen.

Kommunens kommentar

Centrumutvecklingen omfattar ett flertal detaljplaner. De som är uppstartade är resecentrum och Västanvindsgatan. För befintlig bussplan kommer en separat detaljplaneprocess startas.

Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126. Detta kommer hanteras i en separat detaljplan.

Beslutsunderlagen är lokaliseringsutredningen och dess tillhörande samrådsredogörelse. Beslutsprotokollet med tillhörande tjänsteskrivelse är offentliga handlingar som finns tillgängliga hos kommunen.

Privatperson 19

2020-10-19

Vi har följande synpunkter på detaljplanen för Resecentrum gällande fastighet Stenung 2:179:

1. Busshållplatsernas placering och säkerhet på Södravägen

- Vilka förstärknings åtgärder kommer att utföras på Södravägen för att klara den tunga trafik som de nya busslinjerna innebär?
- Hela området står på lera idag och vägen är ej dimensionerad för den tunga trafik detta kommer innebära.
- Bästa lösningen är att inte dra in den tunga trafiken och hållplatserna så långt på Södravägen med tanke på barnfamiljerna på Södravägen.
- Hastighetsbegränsning 30 km behövs.
- Farthinder behövs för att hastigheten både från bilar och bussar skall hållas nere.

2. Buller, vibrationer och ljudnivåer

- Har simuleringar gjorts på startande och stoppande tåg och vad var resultatet.
- Vill se hur 2 spårigt påverkar ljud och bullernivåer för Stenung 2:179
- Utrop från högtalarsystem, vilka åtgärder vidtas för att hindra störning för boende i området?
- Bullerplank eller ljudskydd skall sättas upp för att hindra ljud från stationen mot boende på Södravägen.
- Hela området står på lera, hur påverkar det de boendes hus och husgrunder av både Bussar och Tågs vibrationer.

3. Bevarandet av grönområden på Södravägen

- Den lummiga idyll som representerar Södravägen idag är viktig att bevara. Häckar, träd och dylikt kan inte ersättas av enbart gräsplättar och grästak.

Kommunens kommentar

1. Erforderliga förstärkningsåtgärder kommer utredas i den geotekniska utredningen inför granskning och i efterföljande projektering.

Placering av hållplatsernas läge kommer studeras vidare inför granskningen.

Hastighetsbegränsning och farthinder regleras inte i detaljplan, däremot regleras det i lokala trafikföreskrifter samt hastighetsplanen (antagen av kommunfullmäktige 2016-10-17 § 195).

2. Avsikten är att bullerpåverkan från järnväg ska utredas i en järnvägsplan, vilket är Trafikverkets verktyg. Om järnvägsplan inte görs kommer dessa värden att ingå i detaljplanens uppdaterade bullerutredning inför granskning.

I bullerutredningen som är bilagd samrådshandlingarna har ingångsvärdet varit två spår.

Bullerutredningen ska uppdateras inför granskningen, i denna ska eventuella åtgärder studeras.

En vibrationsutredning ska göras inför granskningen.

3. Grönstruktur har många värden för både människor och natur – den ger bl.a. skugga och bidrar till ekosystemtjänster. Möjligheten att bevara uppväxta träd och vegetation ska utredas i det fortsatta planarbetet.

Privatperson 20

2020-10-19

Undertecknat av tre personer

Nej till resecentrum.

Placera på den gamla tågstation. Riv den och placera den nya resecentrum där.

Jag bodde vid Landvetter centrum för 10år sedan.

Där byggde dom resecentrum. 1 månad senare stora problem med ungdomar och kriminella.

Och skadegörelse i stor bemärkelse. Stora kostnader. Ordningsvakter på kvällstid.

Det kommer bli samma sak här i Stenungsund.

Lyssna på mig innan ni gör något dumt.

Kommunens kommentar

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv

plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare. Med fler människor i rörelse kommer platserna också upplevas som tryggare. Vidare tillkommer arbete med god belysning och kameraövervakning för att ytterligare öka tryggheten.

Privatperson 21

2020-10-19

Undertecknat av två personer

Med synpunkterna nedan avses att överklaga detaljplanen för Stenungsunds planerade resecentrum

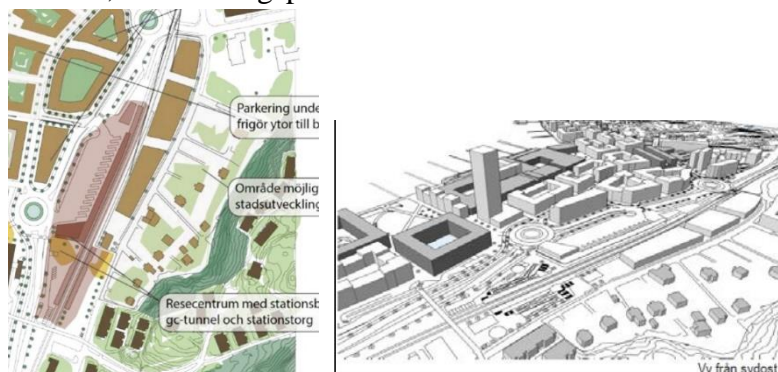
Synpunkt 1, skillnad mellan lokaliseringsplan och detaljplan

Under samrådsmöte i Fregatten gällande lokaliseringsplan framgick enligt principskiss att det på områden öster om järnvägen, gränsande till Södra vägen, gjordes plats för eventuell framtida byggnader möjligen fördelat på handel och parkeringshus. Detta var något som under mötet lite hastigt onämndes som att det skulle kunna bli en framtida lösning, främst tänkt efter att ett dubbelspår blivit verklighet.

I detaljplan har samma område nu ändrats till en busslinga med plats för 3-4 hållplatser och med uppgivet ca 100 avgångar per dag.

Skillnaden, som vi upplever markant, mot de båda förslagen har delgivits sent i processen och därmed försämrat vår möjlighet till överklagan i ett tidigt skede. För oss som fastighetsägare längs Södra vägen utgör förändringen en betydande olägenhet med avseende på den ökade trafiken samt mängden trafikbuller som ändringen medför. Bullerutredningen har dessutom inte inkluderat denna ändring enligt vad publicerad dokumentation anger.

Samråd, lokaliseringsplan 2018-05



Samråd, detaljplan, 2020-08



Synpunkt 2, Trafiksituation korsningen Södra-/Norrvägen/Doterödsvägen

Detaljplanen anger en ny busslinga längs Södra vägen, med uppskattat 100 avgångar / dygn, vilket ger minst 200 busspassager i korsningen ut mot Doterödsvägen. Utfart från Södra vägen upplevs redan idag som svår och därmed riskabel under morgon / eftermiddag. Trafiksimuleringar bilagda till lokaliseringsbeslutet, anger ej utredning där sagda busstrafik finns med som indata. Därtill är det på Södra vägen inritat 34 parkeringsplatser som tillsammans med hämtande/lämnande biltrafik ytterligare belastar trafiksituationen. Till detta skall inräknas att korsning som i trafiksimuleringen benämns K1, visar trafiken med "svarta fält" (högsta nivån av trafikbelastning?), redan vid dagens trafiksituation, och exkluderat den ökade trafikmängd som ändringen skulle medföra.

Vi anser att trafiksimuleringen är bristfällig då alla planerade aspekter inte har tagits i beaktande, och därmed inte ger rätt förutsättningar för beslut. Vi anser även att denna förändring kommer medföra en betydande olägenhet för oss boende på Södra Vägen.

Trafiksimulering, 2020-07



Synpunkt 3,

Nyttan av bussar på Södra vägen kan inte motiveras av störning av bomfällning.

Den tänkta busslingan på Södravägen skall vara en logistiskt bättre lösning för bussar som trafikerar Stenungsunds östra delar, med motiveringen att dessa inte behöver passera järnvägen.

Samma bussar utgår idag från västra sidan av spåret och med en flytt av resecentrum söder ut enligt förslag i detaljplan, anges bomfällningarna att minskas drastiskt.

Den försämring som då åsamkas boende längs Södra vägen pga ökad trafikering menar vi leder till en betydande olägenhet, och överstiger de marginella fördelar man hoppas vinna för busstrafiken. Vi anser att utredningen kring nyttan med att förlägga resecentrum även på östra sidan av järnvägen är undermålig, försämrar boendemiljön och bör helt förläggas på västra sidan.

Kommunens kommentar

Synpunkt 1

I detaljplaneprocessen är samrådet ett skede för att lämna synpunkter, det är också det tidigaste skedet för detta. Det är endast ett beslut om antagande av detaljplan som kan överklagas.

Planprogrammet för Stenungsunds centrum (vilket åsyftas) är likt alla planprogram inte juridiskt bindande, utan visar på en inriktning eller vision. I och med att de inte är juridiskt bindande kan förslagen ändras efter hand som nya idéer, förslag eller synpunkter kommer. Planprogrammet godkändes av kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92.

I bullerutredningen är busshållplatslägena på Södra vägen inkluderade, bilaga 8–10 är kartor tillhörande planförslaget. Bullerutredningen kommer uppdateras inför granskningen.

Synpunkt 2

För att underlätta passagen ut på Doterödsvägen föreslås ett högersvängfält på Södra vägen, detta kommer minska köbildningen för de som ska vänster eller rakt fram. Möjligheten att anordna ett vänstersvängfält för trafik som kommer österifrån på Doterödsvägen och ska till Södra vägen studeras. Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen.

Det svarta är ett genomsnittsvärde och detta genomsnitt påverkas av att bilarna under stunder står still i korsningen när trafikljusen visar röd signal.

Synpunkt 3

Vid flytt av resecentrum 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minskas till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg och Stenungsund/Uddevalla. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag. Genom att placera de tre hållplatslägena på Södra vägen skapas dock ett mer robust och mindre störningskänsligt kollektivtrafiknät, där bussarnas ankomst till och avgång från det nya resecentrumet inte hänger på antal bomfällningar, oavsett om bomfällningarna beror på passerande tåg, tekniska problem eller räls-/vägarbeten. Bussarna behöver inte heller köra omvägen över järnvägen, ner på Göteborgsvägen och genom cirkulationsplatsen innan de är framme på terminalen.

Utformningen av östra sidan kommer studeras vidare till granskningen.

Privatperson 22 och 23

2020-10-19

Likadana yttranden inskickade av två personer

Överklagande av detaljplan

Jag vill härmed lämna synpunkter på er detaljplan för "Resecenter Stenungsund".

1. Detaljplanen

Sedan förra samrådet och jämfört med gällande översiktsplan och senaste samråd från 2018 har ni gjort en jättestor förändring genom att helt utan syfte dra in busstrafik på Södra vägen genom min mark.

a. Den föreslagna detaljplanen har avsevärda skillnader mot tidigare översiktsplan, samt jämfört med vad som tidigare kommunicerats i samråd (2018), och jag har överhuvudtaget ej informerats om de stora förändringarna som gjorts sedan samråd 2018, det är tydligt att detta förslag tillkommit i "sista minuten" ej heller har jag blivit inbjudna till dialog under planprocessen.

b. Ovanstående har inte kommunicerats med mig

c. Detaljplanen har inte tagit hänsyn till mina rättigheter som tomtägare

d. Detaljplanen innebär betydande olägenheter för mig som fastighetsägare av den tomt på vilken kommunen enligt planen föreslås förlägga busslinga

e. Detaljplanen innebär betydande olägenheter för mig som fastighetsägare till fastighet till vilkens infart detaljplanen har förlagt infarten till busslingan förlagts. Detta är helt oacceptabelt för mig som granne att ha en bussinfart precis framför min infart.

f. Detaljplanen innebär betydande olägenheter för mig som fastighetsägare av tomt granne med det planerade området

g. Jag har inte blivit delgiven information under pågående detaljplaneprocess för att kommunen skall kunna ta hänsyn till mina, som fastighetsägares rättigheter.

h. Jag har inte fått personlig kallelse eller delgivits plan

i. Jag har inte, som berörd part av detaljplanen blivit involverad under arbetet med planprogrammet, "*De berörda ges då möjlighet till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är låsta*". (från kommunens hemsida)

j. Jag känner mig djupt personligt kränkt av detta hanterande som är respektlös.

k. Jag har i över 40 års tid avvaktat en plan så att vi själva kan få bygga på den tomt jag äger efter första avslaget någon gång på 70-talet. Mina planer har ej kunnat realiserats på grund av kommunens hållning och begränsning av mina möjligheter att nytta min mark. Nu kommer kommunen som en ångvält och kör över oss fastighetsägare och nu gör ni anspråk på vår tomt för era planer! Jag har en plan för vad jag vill göra med min mark som är belägen på en av Stenungsunds mest centrala och attraktiva område.

l. Detaljplanen med busstrafik på Södra vägen har ni hastigt kommit på och ska tas bort ur detaljplanen då det ej finns beslut som stödjer behov av busshållplatser öster om järnvägen - den saknar funktion och syfte. Det är först när Doterödsövergången stängs som denna lösning eventuellt har ett syfte. Stängning av Doterödsvägen kommer i anspråk vid ett eventuellt dubbelspår av järnvägen som kan komma att dras vid befintlig järnväg (Bohusbanan) igenom Stenungsunds tätort. Sådan plan för dubbelspår finns ej planerad på riksplan, varken dragning eller tidsplan, varför anpassning till en sådan förändring i nuläget totalt saknar någon formell förankring i planer. Nyttan av bussar på Södra vägen kan inte motiveras av störning av bomfällning.

m. Trafikberäkningen för Södra vägen är felaktigt. En ökning från 500–750 fordon per dygn är felaktig då enbart busstrafiken bidrar med 100 fordon per dygn i ett villaområde. Ökningen på Norra vägen har fått samma ökning och där är det ingen ändring i detaljplanen. Se även Bullerutredning nedan avseende trafikflödesutredning som är felaktig därför ej kan användas.

n. Södra vägen är Stenungsunds äldsta villa område med hus som byggdes för ca 100 år sedan, som i ytterst hög grad får en stor påverkan av föreslagen detaljplan, avseende trafikflöde, buller (ljudföroreningar), ljus-störningar (ljusföroreningar), trafikbelastning och påverkan på omgivningarna, från nuvarande miljö med villafastigheter och trädgårdar till, gångtunnel, parkeringsplatser, busshållplatser och busstrafik, som totalt förändrar områdets karaktär och innebär stora olägenheter och störningar, för mig som fastighetsägare och granne, något som ej beaktats i planen

o. Påverkan för boende har inte beaktats i någon del av utredningarna

p. Tillgänglighet och anslutning till Doterödsvägen väster ut är redan idag ett stort problem för den idag avsevärt mindre andel trafik som behöver passera framförallt UT från Södra vägen. De ökade trafikflöden in till och ut från Södra vägen har ej tagits hänsyn till vid korsningen Södra vägen Doterödsvägen för trafik väster ut över järnvägen. Ingen hänsyn eller åtgärd har vidtagits i detaljplanen för den trafik som skall köra väster ut över järnvägen vid Doterödsvägen.

q. Det finns utifrån det faktum att dubbelspår från Göteborg till Oslo, möjligen med dragning genom Stenungsund, finns det inget behov av den i detaljplanen planerade gångtunnel som skall förbinda västra och östra sidan av Resecentrum. En gångtunnel i Stenungsunds centrum, som redan har problem med otrygghet, droghandel misshandel, måste ses som en ökad risk för otrygghet för innevanarna och passagerarna som behöver passera i synnerhet vid dygnets mörka timmar.

2. Löser inga problem

Den föreslagna detaljplanen löser inga problem som redan finns idag. Trafiksituationen kommer att försämrats, tiden att ta sig med bil förbi Göteborgsvägen kommer förlängas, enligt rapporter som ändå inte tagit in alla parametrar, se kommentar nedan.

Färre parkeringsplatser

Det blir trafikkaos, tveklöst – läs själva i rapporterna! Alla boende öster om järnvägen måste köra runt Stenungsund för att nå torget med bil. När Citycon realiserat sina tankar finns det i princip bara parkeringar för boende kvar, vilket kan ses på illustrationsbilden som Stenungsunds kommun gått ut med i media.

3. Avsaknad av beräkning av samhällsnyttan

Det finns ingen beräkning av samhällsnyttan! Kommunen har vid flera tillfällen fått frågan om samhällsnyttan – men det finns ingen sådan beräkning.

4. Lokaliseringsutredning 2012-05-31.

Beslutet att flytta Resecentrum har inte behandlats korrekt. Kommunen hävdar att man utrett befintligt alternativt vilket inte gjorts som tydligt framgår i lokaliseringsutredningen. Kommunen har därmed inte utrett en kostnadseffektiv och hållbar expansion av nuvarande läge vilket anses som brist på ansvar mot kommuninvånarna

Befintliga förutsättningar etc

Befintligt stationsläge med tillhörande regionbussterminal inrymmer idag 11 busshållplatser och behöver på sikt utvecklas för fler bussar. Terminalen är utformad enligt sågtandsuppställning och behöver rustas upp och tillgänglighetsanpassas. Vidare skulle väntutrymmen och övrig service behöva uppraderas.

Framtagande av layout för detta har inte ingått i uppdraget liksom studie av möjligheten att förlänga tågplattformarna. Markttillgången ser spontant ut att räcka för detta men det har ej studerats.

Placeringen kommer att leda till ökade bomfällningar på Doterödsvägen eftersom bommarna av säkerhetsskäl måste gå ner när ett tåg kommer från söder även om detta stannar på resecentret. Detta kan komma

Ytterligare bomfällningar på Doterödsvägen kommer att ha negativ inverkan på trafikflödet i stort.

I samma utredning framgår att bomfällningarna inte kommer minska vilket kommunen hävdar är en fördel i denna nya plan. Detta står att läsa i utredningen men framkommer ingen annanstans därmed har ni ljugit om fakta. I lokaliserings utredningen framgår tydligt behovet nedan.

Terminalen dimensioneras för ca 10 angöringsplatser, 20 korttidsparkeringar och 200-300 pendelparkeringar. Idag finns ca 100 pendelparkeringar i Stenungs-

I dagens plan finns 15! Angöringsplatser och pendelparkeringarna finns inte. Kommunen har därför kraftigt frångått behovet utan att kunna förklara varför det nu behövs exempelvis 15 angöringsplatser (Nils Ericssons terminalen har 18). Kommunen svarar att detta är vad Västtrafik angett som behov. Kommunens ansvar är att granska behov och nytta vilket inte gjorts utan konsulter verkar ha fått skissa fritt och ingen tar ansvar för helheten.

Utrymmet för angöringsplatser har överdimensionerats och inte ifrågasatts utifrån det begränsade utrymme som finns vid den planerade lokaliseringen, ingen anpassning för att resurseffektivt utnyttja den begränsade ytan i Stenungsunds centrums mest trafikerade område, och redan trånga område.

Tjörn och Orust har vid 2 tillfällen skriftligen uttryckt sitt missnöje med val av placering och detta har inte tagits med tillräckligt stor beaktan. Även många andra intressenter motsatte sig denna placering utan effekt. Utredningen är ofullständig och skall underkännas. (samt att planfri korsning med bro redan finns tillgänglig)

9.3.2 Lansering av bro

För den planerade GC vägen under banvallen krävs en utredning om hur befintlig banvall och omgivning påverkas av den grundvattensänkning som GC-porten sannolikt ger upphov till. Undersökningen skall även utreda hur porten skall grundläggas och genomförbarheten geotekniskt skall belysas.

5. Bullerutredningen

Denna utredning har inte beaktat rätt trafikökning på södra vägen med från 0 till ca 100 bussar per dygn extra. Andelen tung trafik har inte ökats och man har inte beräknat all extra pendeltrafik då ökningen på Norra vägen är i samma nivå som Södra vägen. På Norra vägen sker ingen ändring i detaljplan så bas för Södra vägen år 2035 är 750 sen tillkommer tung trafik samt pendeltrafiken.

I bullerutredningen från 3 Juli 2020 av Akustikverkstaden, har antal fordon ÅDT på södra vägen uppskattas till 750/dygn, och tung trafik till 2% av detta, dvs 15 bussar per dag vilket inte alls överensstämmer med simuleringen av bussavgångar i tidtabell i utredningen som resulterar i ca 100 bussavgångar per dygn.

Utbyggnadsalternativ år 2035	Antal fordon	Andel	Andel fordon	Skyldad	Andel fordon
	ÅDT	tung trafik (%)	maximme (%)	hastighet (km/h)	natt 22-06 (%)
Strandvägen ¹	5000	3,5	14	40	2,2
Göteborgsvägen norr ¹	20 000	7,1	10,9	40	5,3
Göteborgsvägen centralt ¹	20 000	4,9	10	40	6,1
Göteborgsvägen söder ¹	24 000	5,1	10,4	40	4,7
Nordanvindsgatan (fd Stenunge allé) ¹	10 500	5,7	14,3	40	2,4
Doterösvägen ¹	7 200	9,3	10,4	50	5,9
Norra Vägen ²	750	2	10	50	5
Södra Vägen ²	750	2	10	50	5
Västanvindsgatan ²	150	2	10	50	5
Vägar mellan nya bostadshus	150	2	10	50	5
Rondellen	20 000	5,1	10,4	40	5

Tabell B1-3: Trafikdata väg utbyggnadsalternativ 2035

¹Trafikuppgifter från Stenungsunds kommun

²Trafikuppgifter som Akustikverkstan har antagit. Antal fordon är uppräknade med ca 50 % vilket är medelvärdet av trafikökningen för de övriga vägarna.

Dessutom har man inte tagit med ljud för start och stopp av tåg och eventuella uttrop. Från bullerutredningen: ”I utbyggnadsalternativet flyttas järnvägsstationen. Momentana ljud i samband med tågens start och stopp ingår inte i denna utredning.” Utredningen är felaktig, underkännas och kan ej ligga till grund för trafik och bullerutredning för detaljplanen.

Bullerutredningen har inte heller kunnat beräknas på ett korrekt sätt då höjningen av Uddevallavägen pga vattenavrinning inte bestämts. En höjning av vägbanan ökar buller mot Södra vägen samt boende på torget. Utredningen underkännas därmed och därmed kan planen ej antas.

6. Riskutredning 2018-12-04

Senaste utredningen är från 2018 och därmed finns inte det nya scenariot med (där 3 hållplatser placerats på södra vägen). Utredning saknas och därför kan inte planen antas.

7. Geoteknisk utredning

Utredning av möjlighet till tunnel under väg och järnväg är inte gjord, effekterna av grundvattensänkning har ej utförts. Utredningen ej fullständig, underkänns och därför kan planen ej antas.

8. Trafiksimulering Resecentrum

Rapporten innehåller ej komplett information, då i simuleringen inte tar hänsyn till den fördröjning i trafiken som tillkommer pga ett extra trafikljus som kommer krävas vid övergångsstället från Resecentrum strax norr om K2. Detta trafikljus kommer ytterligare att fördröja trafiken på Göteborgsvägen.

TRAFIKSIMULERING RESECENTRUM	
Kund:	Stenungsunds kommun
Organisation: Sigma Civil	
Projektsvarig:	Kim Eransson
Upprättad av:	Kim Eransson
Granskad av:	Kim Eransson
Godkänd av:	Kim Eransson
Projektnummer:	147382
Upprättad:	2020-07-05
Dokumentnummer:	RAPPORT-104345
Version:	1.0

Rapporten är upprättad, granskad och godkänd av en och samma person, projektansvarige. Rapporten underkänns och kan inte godkännas som del i Detaljplaneutredningen

9. Plan & Genomförandebeskrivning

Ni skriver: *Hela kommunens kuststräcka väster om E6 omfattas av bestämmelserna i miljöbalkens 4 kap Särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet. Dessa områden är enligt 4 kap 1 § i sin helhet riksintresse med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i områdena. Ingrepp får göras endast om de inte påtagligt skadar dessa värden. Bestämmelserna ska dock inte hindra utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet. Den föreslagna detaljplanen innebär en utveckling av den befintliga tätorten, och bedöms därför inte skada något riksintresse.*

Vi anser detta är direkt felaktigt då ni tar de mest centrala och äldsta delarna i Stenungsund i anspråk, en tidigare strandlinje då vattnet gick till järnvägen, och Södra vägen var huvudvägen till Stenungsund. Detta är inte att hushålla med natur & kulturvärden då ett befintligt resecentrum finns, möjlig för expansion med ringa medel. Strandvägen och Södra vägen är del av den ursprungliga delen av Stenungsund och dess trädgårdar och grönområden är nu runt 100 år gamla.

Enligt kriterier i NKB förordningen: ”*Inte negativt påverkar möjligheterna att uppfylla nationella eller regionala miljömål, klimatmål och folkhälsomål*” Att aktivt tvinga alla boende öster om järnvägen att köra runt hela Stenungsund för att nå torget, strandvägen och strandplan är en direkt ökning och kan knappast bidra till nationella eller regionala miljömål, klimatmål och folkhälsomål.

Ni skriver: ”*Med en mer realistisk utveckling i framtiden där en mängd olika mobilitetslösningar inkluderats har en ÅDT om 20 000 fordon antagits som en dimensioneringsfaktor i planförslaget.*”

- Ni har antagit en låg trafikstring som inte är i linje med befolkningsökningen. I och med detta antagande har ni aktivt påverkat och manipulerat slutresultatet av trafik och bullerutredningar för att dessa ska hamna på acceptabel nivå. – Detta är inte acceptabelt utan måste göras om, planen kan därför inte antas.

10. Dubbelspår behov av planfria korsningar

Det enda sakliga argumentet för att förlägga Resecentrum som beskrivs i detaljplanen är att förbereda för dubbelspår genom Stenungsunds tätort. Detta antagande är ej förankrat i några utredningar eller beslut på riksplanet för dubbelspår från Göteborg till Oslo, ej heller stäckningen. Kommunen nämner i olika sammanhang och trafikutredningar att övergången vid Doterödsvägen / Göteborgsvägen måste stängas, men att även andra övergångar skall ersättas med planfria korsningar. För ett sådant scenario finns i kommunen inga planer! Därför anser jag att det är helt orimligt att göra en anpassning i Resecentrum för en så fjärran investering som antas på riksnivå.

Detaljplanen kan ej antas, utifrån ovanstående anser jag att detaljplanen och beslutet om lokalisering och dess investeringar och drastiska påverkan på Stenungsunds centrala delar samt i synnerhet Södra vägen.

Att det, i kombination till grund för detaljplanen finns en mängd undersökningar måste underkännas då de är bristfälliga och felaktiga kan ej resultera i något annat än att detaljplanen ej kan antas.

Löser inga problem

Beräkning av samhällsnyttan

11. Sammanfattningsvis,.

Vi lämnar synpunkterna i denna skrivelse för att överklaga detaljplanen och kräver att detaljplanen ej antas.

Vår synpunkt och överklagan gäller även att vi kräver att lokaliserings beslutet rivs upp.

Vår synpunkt är att Detaljplanen ej ska antas mot ovanstående lämnade kommentarer men vi kräver också att lokaliserings beslutet rivs upp och en ny utredning sätts till där beslut om förbättrat Resecentrum genomförs utifrån de verkliga behov och de verkliga beslut som finns,

inte byggd på lösryckta tyckanden i workshops, eller utifrån eventualiteter som är så fjärran realisering att de inte ska påverka ett lokalt beslut för en tåg och busshållplats, alltså det eventuella dubbelspår mellan Göteborg och Norge som ej finns med i några planer på riksnivå för varken dragning eller tidsaspekt eller finansiering.

Kommunen har ej följt sina egna styr-principer. I kommunens styrdokument finner man följande tydliga budskap om förhållningssätt:

”Ekonomiska styr principer

Syftet med de ekonomiska styrprinciperna är att klargöra ansvar och befogenheter samt erhålla en effektiv administrativ hantering och en god ekonomisk hushållning. God ekonomisk hushållning innebär att kommunens verksamhet ska bedrivas på ett sätt som säkerställer att även kommande generationer får en bra kommunal service samt att maximal nytta uppnås med minsta möjliga resursåtgång.”

Lokaliseringen och investeringen av Resecentrum bygger ej på kommunens egna principer. ”Maximal nytta med minsta möjliga resursåtgång” alltså, men man följer inte det man själv beslutat eftersom det inte finns någon nyttoberäkning på de olika lokaliseringalternativen.

På frågan om beräkning av samhällsnyttan finns inga svar, detta är alltså inte gjort. I tillägg till synpunkterna ovan vill vi framföra vår åsikt vad gäller Resecentrum och dess lokalisering. Vi anser inte att det lokaliseringsbeslut som tagits är rätt, ej heller att det är grundat på analyser och fakta kring det verkliga behovet av en ny placering. Dessutom har kommunpolitikerna ej kunnat påvisa en enda förbättring från denna nya lokalisering. Inte en enda förbättring. Det kommer ta längre tid att ta sig med bil via Göteborgsvägen, det kommer att innebära mer buller och ljusstörningar – för att inte nämna den helt meningslösa verkliga kostnaden på 500? miljoner för att flytta något som fungerar 400 meter.

Våra förslag som följer längre ner i dokumentet, och är grundade i vad som angivits ovan och det avgörande faktum att det inte finns något beslut om plan för dubbelspårig järnväg från Göteborg till Oslo, varken dragning eller tidsplan. Anpassningarna för ett sådant scenario om det överhuvudtaget kommer inträffa, ligger 40–50 år bort i tiden.

Att idag göra en förflyttning av ett Resecentrum som fungerar och som har potential att förbättras till rimlig kostnad (resurseffektivitet – minsta kostnad för mesta nytta) Att även om förflyttning skulle ske till föreslagna plats finns det inga beslut som föranleder en så stor anpassning idag till dubbelspår som kanske sker om ett halvt sekel, eller kanske aldrig.

Det finns definitivt inget beslut som stöder behov av etablering för Resecentrum på östra sidan om järnvägen överhuvudtaget,

- Gång och cykelväg från Nytorps backe som ansluter Resecentrum via en tunnel från södravägen. Det finns en planfri korsning i form av gång och cykel bro som väl förbinder östra och västra sidan av järnvägen i området kring Fregatten/ Södra vägen/ föreslagit Resecentrum

- Busshållplatser på östra sidan om järnvägen vid södra vägen behövs endast vid dubbelspår och stängning av överfarten Doterödsvägen / Göteborgsvägen.
- Cykelparkering och parkering för hämtning och lämning vid Södra vägen behövs ej heller då gångtunnel ej finns.

12. Våra förslag är istället!

Utifrån det faktum att dubbelspår ej ens är planerat varken dragning eller tidsplan, något beslut finns överhuvudtaget inte.

1, Satsa på nuvarande placering vid Stenungsunds station,

Vårt första förslag utifrån resurseffektivitet är att man gör en komplett och korrekt utredning av möjligheterna att göra förbättringar på nuvarande lokalisering vid Stenungsunds station. Denna lokalisering utreddes inte i lokaliserings utredningen 2012 vilket står explicit i dokumentationen, men det finns en notering om att ytan vid nuvarande plans ser ut att vara tillgänglig. Kommunens representant har inför sittande publik i samrådsmöte den 29 september 2020 sagt att man utrett fem alternativ: Nösnäs, Brofästet, Centrum, Stora Höga och nuvarande placering. Detta är en direkt lögn – de två sistnämnda har ej utretts och kunnat utvärderas på likvärdigt sätt av de instanser som varit involverade i beslutet; work-shop och kommunstyrelsen som beslutat om lokaliseringen.

Vi föreslår att nuläget utreds utifrån dess centrala läge som är gynnsamt för boende, besökare till affärer i södra OCH norra delarna av centrum, för pendlare till arbetsplatser i kommunen. Det finns också gott om plats och utrymme att tillgängliggöra fler pendelparkeringar genom att utnyttja området vid Västergårds allé till pendelparkering. Området får ej bebyggas, har övergång och trottoar via vid Kvantum eller Viadukten till nuvarande station och busshållplats, som man också kan kalla nuvarande Resecentrum. Avståndet från Västergårds allé (dit pendelparkeringar kan förläggas) till nuvarande lokalisering är lika långt som från nuvarande lokalisering till den i detaljplanen föreslagna lokaliseringen. Genom att utnyttja dessa möjligheter på mark som kommunen äger och som inte kan användas till något annat, kan yta på befintlig plats utnyttjas mer resurseffektivt.

Dessutom kan stationshuset, som kommunen sålt till privat näringsidkare, köpas tillbaka och återigen användas som vänthall, toalett, kiosk mm. Det var ett felaktigt beslut att sälja stationen och anta att servicen som kunde inrymmas i den lokalen ej längre behövdes. (den behövs!) Detta alternativ är ett centralt beläget alternativ som kan möta de krav som ställts på ett Resecentrum, och måste anses vara ett mindre kostsamt alternativ då det mesta redan fungerar utifrån platsen. Detta alternativ är ett bra alternativ till dess att man med säkerhet vet vad ett dubbelspår från Göteborg till Oslo kommer att innebära.

2, Alternativt – gör en verklig förbättring och flytta till alternativ Brofästet

Vårt andra förslag är att förlägga Resecentrum till Brofästet och därmed faktiskt lösa en del problem som finns med trafiksituationen runt Göteborgsvägen. Genom att lyfta ut busstrafik som skall väster ut mot Tjörn och Orust eller österut via Nösnäs till Hallerna, Högenorum,

Ucklum eller Hälleback/Hasselbacken, till ett område som har förutsättningar för och behov av planfri korsning för biltrafik, persontrafik – gång och cykelväg.

Detta område har oavsett Resecentrum behov av sådan lösning sedan övergångar vid järnvägen stängts. Lokaliseringen vid brofästet ligger på bekvämt gångavstånd till både Nösnäsgymnasiet/ Stenungsund Arena, till Solgårdsdalen, Kvarnberget och Kristinedal samt till affärscentrum i Stenungsund. (små skyttelbussar skulle kunna köra från stationen till affärscentra vid Stenungs Torg OCH till affärsområdet i Norra centralorten, Kvantum, Willys mm. För denna lokalisering har kommunen mycket egen mark att använda för projektet och pendelparkeringar kan lätt förläggas i området öster om järnvägen. Detta förslag LÖSER många problem med trafiksituationen vid Göteborgsvägen, samtidigt som den frigör mark för Citycon att behålla parkeringsplatser.

Kommunens kommentar

I detaljplaneprocessen är samrådet ett skede för att lämna synpunkter. Det är endast ett beslut om antagande av detaljplan som kan överklagas.

1. a-b) Planprogrammet för Stenungsunds centrum (vilket åsyftas) är likt alla planprogram inte juridiskt bindande, utan visar på en inriktning eller vision. I och med att de inte är juridiskt bindande kan förslagen ändras efter hand som nya idéer, förslag eller synpunkter kommer. Planprogrammet godkändes av kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92.

I detaljplaneprocessen är samrådet det tidigaste skedet att lämna synpunkter.

c-f) Under detaljplaneläggning ska kommunen väga allmänna intressen mot enskilda intressen och finna lösningar så att planens syfte kan uppnås på ett ändamålsenligt sätt.

g-h) Underrättelse om samråd har skickats till fastighetsägarna i enlighet med plan- och bygglagen.

i) Kungörelse om planprogrammet för Stenungsunds centrum skickades ut till fastighetsägare inom programområdet. Ett programsamråd hölls vilket även inkluderade ett samrådsmöte till vilket allmänheten var välkommen.

k) Då marken som åsyftas ligger så nära järnvägen går marken inte att exploatera med exempelvis bostadshus p.g.a. risksituationen kopplad till transporter av farligt gods på järnvägen. Trafikverket tillåter generellt inte heller någon ny bebyggelse närmare än 30 meter från järnvägens spårmit. I översiktsplanen ÖP06 (laga kraft 2009) som var gällande under samrådstiden står att läsa om centrum och resecentrum: "Vid planläggning av nya anläggningar i centrum ska hänsyn tas till ett framtida dubbelspår och till att ett nytt resecentrum ska kunna byggas ut" (s. 98). Kommunens nya översiktsplan Översiktsplan 2020

(antagen av kommunfullmäktige 2020-12-17 § 195) beskriver också en centrumutveckling i centrala Stenungsund där det nya resecentrumet är inkluderat.

l) Vid flytt av resecentrum 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minskas till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg och Stenungsund/Uddevalla. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag. Genom att placera de tre hållplatslägena på Södra vägen skapas dock ett mer robust och mindre störningskänsligt kollektivtrafiknät, där bussarnas ankomst till och avgång från det nya resecentrumet inte hänger på antal bomfällningar, oavsett om bomfällningarna beror på passerande tåg, tekniska problem eller räls-/vägarbeten. Bussarna behöver inte heller köra omvägen över järnvägen, ner på Göteborgsvägen och genom cirkulationsplatsen innan de är framme på terminalen. Busstrafik österifrån via Doterödsvägen som skall släppa av passagerare att fortsätta med tåg söderut riskerar att fastna i bomfällningskö då tåg från Uddevalla passerar och riskerar då inte hinna fram till avsläppning före tågets avgång. Därför har kommunen i samråd med Västtrafik valt att dessa bussar skall underlätta framkomsten till resecentrum utan att passera järnvägen.

Utformningen av östra sidan kommer studeras vidare till granskningen.

m) Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen.

n-o) Uppdateringar av utredningar kommer göras inför granskningen. Hur arbetet med en detaljplan ska ske regleras i plan- och bygglagen. Under detaljplanläggningen ska kommunen väga allmänna intressen mot enskilda intressen och finna lösningar så att planens syfte kan uppnås på ett ändamålsenligt sätt.

p) För att underlätta passagen ut på Doterödsvägen föreslås ett högersvängfält på Södra vägen, detta kommer minska köbildningen för de som ska vänster eller rakt fram. Möjligheten att anordna ett vänstersvängfält för trafik som kommer österifrån på Doterödsvägen och ska till Södra vägen studeras. Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen.

q) Gång- och cykeltunneln är en del i resecentrums funktion. Två perronger kan vara aktuellt även utan att ett fullt dubbelspår är byggt, om det i ett första skede endast byggs ett mötesspår vid det nya resecentrumet. Resecentrum är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Genom att bygga fler bostäder i centrala Stenungsund kan ännu fler människor få ta del av det fina läget – nära kommunal och kommersiell service, ett stenkast från sundet, gångavstånd till kollektivtrafik. Med fler människor i rörelse kommer platserna också upplevas som tryggare. Vidare tillkommer arbete med god belysning och kameraövervakning för att ytterligare öka tryggheten. Alternativa vägval finns också i befintlig plankorsning vid Doterödsvägen och befintlig gång- och cykelbro.

2. Syftet med omdragningen av Göteborgsvägen har inte på något sätt varit att minska köbildningen utan enbart att ge plats åt resecentrum. Ett väl placerat resecentrum nära boende och andra målpunkter är en förutsättning för en ökad användning av kollektivtrafiken. Detta i sig skall bidra till färre bilar på våra vägar.

Parkeringshus ingår inte i uppdraget för denna detaljplan. I planprogrammet för Stenungsunds centrum (godkänt av kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92) beskrivs att parkeringshus behöver byggas om/när parkeringsytorna i en framtid bebyggs. Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126.

3. En moderniserad och centralt placerad resecentrumanläggning är politiskt beslutad i linje med Västra Götalandsregionens och Kommunalförbundet Göteborgsregionens beslut om att utveckla de stationssamhällen längs Bohusbanan där dagens tåg passerar för ett mer hållbart resande. Det är helt i detta perspektiv som vi når samhällsnyttan och är ett gemensamt mål för samtliga kommuner inom göteborgsregionen. Ingen specifik beräkning av denna samhällsnytta är gjord för respektive kommuns delområde.

Kommunen har genom politiska beslut för projektet att bygga ett nytt resecentrum, med en ny lokalisering, godkänt en exploateringsbudget. Nyttan som detta medför bedöms överstiga den budgeterade kostnaden. Samtidigt har Västra Götalandsregionen beviljat medfinansiering till projektet och därmed gjort en liknande bedömning. Att ta fram en detaljplan är en del i detta projekt, utbyggnation och drift andra delar. Projektets kostnader följs upp löpande under alla delar. Om kostnader överstiger tilldelad budget kommer beslut uppdateras.

4. Lokaliseringsutredningen är från 2012 och sedan dess har nya fakta framkommit, vilka klargör att bomfällningar inte behövs när tågen söderifrån stannar vid det nya resecentrumet.

Tjörn och Orust har medverkat i lokaliseringsprocessen via både politik och förvaltning och framfört sina önskemål. Planering är dock alltid en avvägning mellan olika intressen och i detta fall har ett centrumnära läge valts. En ny lokalisering för ett resecentrum innehåller stora mått av politiska bedömningar om vad som bäst gagnar en orts framtida utveckling. Som ovan nämnt är beslutet i linje med Västra Götalandsregionens och Kommunalförbundet Göteborgsregionens beslut om att utveckla de stationssamhällen längs Bohusbanan där dagens tåg passerar för ett mer hållbart resande.

Stenungsunds station har i dagsläget elva busshållplatser. Antalet hållplatslägen i nya resecentrum är framtaget i dialog med Västtrafik och är framtaget utifrån hur många bussar som behöver stå inne samtidigt för att möjliggöra stjärntrafik där bussarna ansluter till tågens ankomst/avgång, samt regionens målbilder om kollektivtrafikresande. Nils Ericsson-terminalen har totalt 20 hållplatslägen men är en del av en större helhet där exempelvis hållplatslägena Nordstan (fyra lägen), Åkareplatsen (åtta lägen, vilka ersatt de "utomhuslägen" som tidigare fanns på Nils Ericsson-terminalen) och Centralstationen (nio lägen) får räknas in. Totalt innehåller dessa alltså nästan 40 hållplatslägen tillsammans. Att

ha i åtanke är också att den typ av stjärntrafik som används vid tågpassning och som är aktuell för Stenungsunds nya resecentrum inte är aktuell för Nils Ericsson-terminalen/Åkareplatsen.

5. Avsikten är att bullerpåverkan från järnväg ska utredas i en järnvägsplan, vilket är Trafikverkets verktyg. Om järnvägsplan inte görs kommer dessa värden att ingå i detaljplanens uppdaterade bullerutredning inför granskning.

6. Riskutredningen gäller transporter av farligt gods på järnvägen och dess inverkan på stationsbyggnaden. De tre hållplatslägena på Södra vägen har ingen påverkan på detta.

7. Den geotekniska utredningen kommer att uppdateras inför granskningen.

8. Trafiksimuleringen kommer att uppdateras inför granskningen.

9–12. Frågan gällande skada på riksintressen är avstämd med länsstyrelsen vilken delar kommunens uppfattning i frågan, vilket framkommer i planbeskrivningen. Länsstyrelsen är den statliga myndighet som bevakar dessa frågor i planarbeten.

I all planering måste vissa antaganden göras. Det går också att arbeta med viljestyrd planering – där kommunen har flera policys och beslut som strävar efter ett ökat resande med kollektivtrafik och minskat resande med bil, därför har en ÅDT om 20 000 fordon valts.

Stenungsunds kommun måste förhålla sig till den verklighet att Bohusbanan som idag trafikeras av främst persontåg med arbetspendlare går just genom Stenungsunds centralort. Region Västra Götaland samt Kommunalförbundet Göteborgsregionen arbetar nu strategiskt med att utveckla de stationssamhällen där dagens tåg passerar. Ett nytt resecentrum i Stenungsunds centralort är ett steg i detta arbete.

Det som förbereds för är inte en del av sträckan Göteborg-Oslo. Det resecentrum planerar för långsiktigt är dubbelspår mellan Göteborg och Stenungsund för pendlingstrafik. I ett första skede arbetas det för ett mötesspår i eller dubbelspår till Stenungsunds nya resecentrum, vilket inte kräver någon åtgärd på Doterödskorsningen. Dubbelspår norrut kommer sannolikt inte att genomföras inom en överskådlig framtid, då trafikunderlaget som krävs för detta inte finns.

Stenungsunds kommun arbetar dessutom med att få prioriterat satsningar på Bohusbanan för att öka kapaciteten till kvartstrafik för persontrafiken till Göteborg. För detta kommer partiella dubbelspårssträckor att behöva finansieras utmed sträckan. Därför har kommunen genom översiktsplanen säkrat mark utmed järnvägen för en möjlig utbyggnad. Endast marginella hastighetsökningar kan uppnås genom detta men robustheten säkras och fler turer möjliggörs genom fler mötespunkter.

Lokaliseringsbeslutet är ett sedan länge taget politiskt beslut och följer det gemensamma mål för samtliga kommuner inom Kommunalförbundet Göteborgsregionen avseende övergången

mot ett hållbart resande. Ingen specifik beräkning av denna samhällsnytta är gjord för respektive kommuns delområde. Se även svar i punkt 3.

För att uppmuntra folk att välja hållbara resätt är det viktigt att dessa är attraktiva. Gång- och cykelbron fyller sin funktion väl idag. Den planerade tunneln fyller en funktion i kollektivtrafikanläggningen för den som behöver byta sida på resecentrum för att göra sitt byte mellan exempelvis tåg och buss, och fungerar även som ett alternativ vägval till gång- och cykelbron. Se även svar i punkt 1 l), p) och q) ovan.

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Ett resecentrum skilt från övrig bebyggelse och kanske omringat av stora parkeringsytor ger otrygga miljöer särskilt under dygnets mörka timmar, vilket kan hindra människor från att vilja färdas kollektivt.

Stenungsund är med i ett regionalt samarbete i nätverket Det urbana stationssamhället. Samarbetet sker för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart resande genom att göra kollektivresor enkla och attraktiva. Alla erfarenheter från arbetet pekar på att tillgänglighet och närhet, att placera resecentrum så nära samhällskärnan som möjligt, är en framgångsfaktor för att utveckla tätorten.

Trafikverkets regler har i senare arbete också visat att Brofästet som alternativ inte är möjligt då det ligger i en för skarp kurva.

Privatperson 24

2020-10-20

Ni är folkvalda men det ser inte så ut i detta projekt. Kanske en folkomröstning om detta.

Detta slöseri med våra skattepengar måste stoppas.

Vad som saknas i Stenungsund är parkeringshus och planfria korsningar. Inget av detta har redovisats.

Ni bör ta en tur till Doterödsvägen, Norra och Södra vägen och se hur svårt det är att komma över järnvägen speciellt under rusningstid.

Nuvarande busscentral går att utnyttja bättre. Fler bussar ryms om de parkerar rakt in istället för efter varann.

Ang. parkeringshus se bilaga.

Bilaga:

Tänkt & Tyckt

Resecentrum

Bra skrivet av "Besviken pendlare" den 3 oktober.

Varför flytta ett fungerande resecentrum. Vi skattebetalare är rädda för att det blir väldigt dyrt. Det som egentligen saknas är parkeringar för alla pendlare. Bygg ett parkeringshus där gamla kommunhuset ligger. Det ska väl ändå rivas.

Det byggs ju mycket på östra delen av järnvägen men det planeras ingen planfri korsning vilket är mycket märkligt.

En planfri korsning kan dras från parkeringshus (se ovan) snett mot de inlösta husen på Södra vägen. Anslut med rondell för Doterödsvägen, Norra vägen och Södra vägen.

Med kommunens plan blir det varken parkeringar eller planfria korsningar.

/Besviken skattebetalare

Kommunens kommentar

Parkeringshus ingår inte i uppdraget för denna detaljplan. I planprogrammet för Stenungsunds centrum (godkänt av kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92) beskrivs att parkeringshus behöver byggas om/när parkeringsytorna i en framtid bebyggs. Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126.

I arbetet med resecentrum samt i kommande centrumutveckling kommer kommunen studera möjligheterna till planskilda korsningar så att fotgängare och cyklister säkrare kan korsa väg och/eller järnväg. I ett längre tidsperspektiv kan även planskilda passager för fordonstrafik komma att bli aktuella. En planskild passage för fotgängare och cyklister i form av en gång- och cykeltunnel planeras för vid det nya resecentrumet.

I dagsläget finns inga beslut på utveckling av Södra Bohusbanan. I ett första skede arbetas det dock för ett mötesspår vid, eller dubbelspår till, Stenungsunds nya resecentrum. Ett dubbelspår mellan Stenungsund och Göteborg innebär inte ett krav på stängd järnvägsöverfart vid Doterödsvägen. Vid flytt av resecentrum år 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minskas till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg-Stenungsund-Uddevalla. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag.

Det är först när dubbelspår och trafikeringensvolym (kvartstrafik) norrut blir aktuellt som en planskild korsning för Doterödsvägen kan bli nödvändig. Detta kommer sannolikt inte att genomföras inom en överskådlig framtid, då trafikunderlaget som krävs för detta inte finns, därför planeras inte för detta i dagsläget.

Järnvägsöverfarter är Trafikverkets anläggningar, inte kommunala. Detta innebär att kommunen inte har rådighet att bygga om dem utan medgivande från Trafikverket. En planskild korsning är mycket kostsam och kräver prioritering i Nationell infrastrukturplan och kan komma ifråga först när trafikeringensvolym kräver en sådan åtgärd.

Medborgarna har varit inbjudna och involverade i kommunens tankar och planer. Kommunen har sedan översiktsplanen ÖP06, antagen 2009, planerat för en utveckling av Stenungsunds centrum. Samtliga planer och program har följt sina lagstadgade processer. Översiktsplanen har varit ute på samråd och utställning, senast under våren 2020. Planprogrammet för Stenungsunds centrum från 2018 var på programsamråd, vilket nu även detaljplanen för resecentrum är. Samtliga beslut är politiskt fattade och i Stenungsund och Sverige har vi en representativ demokrati där folket väljer partier/företrädare med beslutanderätt.

Privatperson 25

2020-10-20

Undertecknat av två personer

Översänder här synpunkter och överklagan på detaljplanen för Stenungsunds resecentrum.

1. Från förra samrådet och gällande översiktsplan har en betydande skillnad uppenbarat sig då även busshållplatser dykt upp på östra sidan järnvägen. Detta medför en betydande olägenhet för oss fastighetsägare längs Södra vägen i form av ökad trafik, betydande bullerökning, ljus från bussarna mm.

Yrkar på att förslaget med en bussterminal på den östra sidan av järnvägen samt gångtunneln under järnvägen stryks från detaljplanen.

Det finns inget behov av busshållplatser på denna sida järnvägen, det saknar helt funktion och syfte. Enligt Er egen utsaga kommer bomfällningen att minska vid eventuell flytt av resecentrum söderut. Således torde inte busstrafiken påverkas nämnvärt, även om dessa utgår från den västra sidan. Det blir en avståndsmässig och säkerhetsmässig (kvälls/nattetid) nackdel för buss resenärerna som måste förflytta sig till den östra sidan av järnvägen för vidare transport lokalt in mot Stenungsund. Det är väl inte tänkt att lokalbussarna endast skall hålla sig till den östra sidan järnvägen? Hur blir det med tex ”tättingen” som idag stannar på busshållplatsen mitt på torget, skall den endast gå till östra sidan av järnvägen?

Det är långt ifrån en bra lösning att addera 100 bussavgångar samt biltrafik till och från bussterminalerna till det trafik kaos som redan idag råder vid utfarten från södra vägen till Doterödsvägen. Hur är det tänkt att alla dessa bussar skall ta sig in på södra vägen från Doterödsvägen? Det innebär en vänstersväng i mycket tät trafik precis vid bommarna.

Det finns även många frågeställningar som förslaget inte tagit upp eller utrett, tex finns det ingenstans i utredningen hur detta påverkar de boende längs södra vägen. Har tex bullerutredningen tagit hänsyn till den ökade buss och biltrafiken?

Hur blir det med framkomligheten vid eventuell olycka, brand?

Har hänsyn tagits till många barn och ungdomar från både Stenungskolan och fastigheterna på Södra vägen rör sig på och kring Södra vägen.

2. Vad är det som legat till grund för beslutet att flytta ett fungerande resecentrum 400 söder ut?

Vilka är de fördelar som både ekonomiskt och samhällsnyttigt motiverar denna ytterst märkliga åtgärd?

Enligt kommunens egna styrdokument står det att läsa:

”God ekonomisk hushållning innebär att kommunens verksamhet ska bedrivas på ett sätt som säkerställer att även kommande generationer får en bra kommunal service samt att maximal nytta uppnås med minsta möjliga resursåtgång.”

Hur rimmar *maximal nytta uppnås med minsta möjliga resursåtgång* med den nya lokaliseringen av resecentrumet?

Enligt lokaliseringsutredningen på Kommunens hemsida framgår det att kommunen inte ens har bemödat sig att utreda alla platsalternativen, framför allt då det befintliga alternativet.

Varför flyttar man resecentrumet? Syftet kan inte vara en förbättring för de som pendlar, här har tex både Orust och Tjörn kraftigt framfört det olämpliga i att förlägga resecentret mer eller

mindre på Stenungsunds torg. Om det var pendlarna välbefinnande man haft i åtanke vid beslutet är en placering vid brofästet eller Nösås ett betydligt bättre alternativ.

Ett mer centralt läge? Ligger inte stationen redan väldigt centralt? Är privatägda Stenungsunds torg centrum för Stenungsund?

Förslaget gynnar inte biltrafiken längs Göteborgsvägen och påverkar antalet parkeringsplatser markant negativt. Hur löser detta förslag den redan kaotiska trafiksituationen genom att göra Göteborgsvägen till en "stadsgata"? Detta kommer endast spå på den svåra trafiksituationen som råder redan idag genom att ytterligare öka den irriterande trängseln, köbildningarna samt ge en ökad miljöbelastning.

I och med att förslaget lägger beslag på merparten av Stenungs Torg Fastighets AB's ("Citycon") parkeringsplatser behöver dessa ersättas. Hur är detta tänkt och vem bekostar eventuella garagelösningar som med torgets dåliga geotekniska förutsättningar kommer generera betydande kostnader för uppförandet.

Föreslå att man istället satsar på nuvarande placering vid Stenungsunds station och:

- komplettera befintligt stationsområde med ny vänthall och ett fik eller köp tillbaka befintlig stationsbyggnad som ni tidigare sålde.

- en separat bussfil från Tjörnbron till vårt befintliga resecenter, så att inte dessa fastnar i trafikkaoset som råder vid rusningstiderna och gör att bussarna kan hinna i tid till tågavgångarna.

- utökning av pendelparkeringar, tex vid Västergårds allé. Det är ett betydligt mindre kostsamt och miljömässigt bättre alternativ att behålla redan gjorda investeringar. Med denna lösning kan man också avvakta vad ett eventuellt framtida dubbelspår mellan Göteborg och Oslo kommer att innebära.

- ta även med en planskild gång- och cykeltunnel vid Göteborgsvägen/Solgårdsvägen så man får tillbaka rörelsefriheten i samhället som har blockerats av staket som omgärdar spåret genom hela samhället

Vår synpunkt är att detaljplanen ej ska antas, vi yrkar även också på att lokaliseringsbeslutet rivs upp och att en ny förutsättningslös utredning tillsätts om man behöver flytta resecentrumet överhuvudtaget.

Kommunens kommentar

I detaljplaneprocessen är samrådet ett skede för att lämna synpunkter. Det är endast ett beslut om antagande av detaljplan som kan överklagas.

1. Vid flytt av resecentrum 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minskas till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg och Stenungsund/Uddevalle. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag. Genom att placera de tre hållplatslägena på Södra vägen skapas dock ett mer robust och mindre störningskänsligt kollektivtrafiknät, där bussarnas ankomst till och avgång från det nya resecentrumet inte hänger på antal bomfällningar, oavsett om bomfällningarna beror på passerande tåg, tekniska problem eller räls-/vägarbeten. Bussarna behöver inte heller köra omvägen över järnvägen, ner på Göteborgsvägen och genom cirkulationsplatsen innan de är framme på terminalen.

Kommunen har en dialog med Västtrafik gällande trafikeringen i kommunen.

Utförningen av östra sidan kommer studeras vidare till granskningen.

För att underlätta passagen ut på Doterödsvägen föreslås ett högersvängfält på Södra vägen, detta kommer minska köbildningen för de som ska vänster eller rakt fram. Möjligheten att anordna ett vänstersvängfält för trafik som kommer österifrån på Doterödsvägen och ska till Södra vägen studeras. Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen.

Bullerutredningen kommer uppdateras inför granskningen.

Enligt Södra Bohusläns Räddningstjänstförbunds yttrande konstateras att samrådsförslaget tillgodoser räddningstjänsten behov, och samrådsförslaget tillstyrks utan synpunkter. Vid en olycka med läckage av gas och/eller vätskor kommer räddningstjänsten spärra av erforderligt område för att värna människors liv och hälsa.

Trafiksäkerheten för barn och ungdomar kommer öka med en gångbana längs östra sidan av Södra vägen, och en gång- och cykelbana på västra sidan. Hur många övergångsställen som behövs och var dessa ska placeras kommer studeras i genomförandeskedet.

2. Kommunen har genom politiska beslut för projektet att bygga ett nytt resecentrum, med en ny lokalisering, godkänt en exploateringsbudget. Nyttan som detta medför bedöms överstiga den budgeterade kostnaden. Samtidigt har Västra Götalandsregionen beviljat medfinansiering till projektet och därmed gjort en liknande bedömning. Att ta fram en detaljplan är en del i detta projekt, utbyggnation och drift andra delar. Projektets kostnader följs upp löpande under alla delar. Om kostnader överstiger tilldelad budget kommer beslut uppdateras.

Att arbeta för ett ökat hållbart resande i STO-regionen är något alla tre kommuner är ansvariga för. Stenungsund uppmanar därför Tjörn och Orusts kommuner att arbeta för ett ökat kollektivtrafikåkande från öarna – att få invånarna att parkera bilen på Tjörn och Orust för att ta bussen till Stenungsunds resecentrum. Då minskar belastningen både på broarna, Nösnäsmotet och Göteborgsvägen.

Tjörn och Orust har medverkat i lokaliseringsprocessen via både politik och förvaltning och framfört sina önskemål. Västra Götalandsregionen och Kommunalförbundet Göteborgsregionen driver också utveckling av våra stationssamhällen med närhet för bostäder till resecentrum för ett mer hållbart resande. Planering är alltid en avvägning mellan olika intressen och i detta fall har ett centrumnära läge valts. En ny lokalisering för ett resecentrum innehåller stora mått av politiska bedömningar om vad som bäst gagnar en orts framtida utveckling.

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Ett resecentrum skilt från övrig bebyggelse och kanske omringat av stora parkeringsytor ger otrygga miljöer särskilt under dygnets mörka timmar, vilket kan hindra människor från att vilja färdas kollektivt.

Det som förbereds för är inte en del av sträckan Göteborg-Oslo. Det resecentrum planerar för långsiktigt är dubbelspår mellan Göteborg och Stenungsund för pendlings trafik. Stenungsund är med i ett regionalt samarbete i nätverket Det urbana stationssamhället. Samarbetet sker för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart resande genom att göra kollektivresor enkla och attraktiva. Alla erfarenheter från arbetet pekar på att tillgänglighet och närhet, att placera resecentrum så nära samhällskärnan som möjligt, är en framgångsfaktor för att utveckla tätorten.

Kommunens ambition är att underlätta för hållbart resande med kollektivtrafik, cykel eller till fots och öka dessa andelar i förhållande till biltrafik. Detta enligt kommunens mobilitetsstrategi, antagen av kommunfullmäktige 2019-12-12 § 276. Syftet med omdragningen av Göteborgsvägen har inte på något sätt varit att minska köbildningen utan enbart att ge plats åt resecentrum. Ett väl placerat resecentrum nära boende och andra målpunkter är en

förutsättning för en ökad användning av kollektivtrafiken. Detta i sig skall bidra till färre bilar på våra vägar.

Kommunen avser att teckna avtal med fastighetsägarna om parkeringsplatserna. Stenungs Torgs Fastighets AB:s utveckling av Stenungstorg kommer ske genom detaljplaneläggning vilken kommer innefatta erforderliga utredningar, t.ex. för parkeringsbehov och -lösningar.

I åtgärdsvalsstudierna för både länsväg 160 och för Nösäsmotet (vilka tas fram i samarbete med Trafikverket då det är deras anläggningar) arbetas det med att prioritera busstrafiken. Åtgärder för dessa sträckor planeras in i Trafikverkets Regional plan. Från resecentrum kommer linjetrafikbussar ha fri passage ut från resecentrum och hela vägen till länsväg 160. Bl.a. föreslås busskörfält från Tjörnbronns hantverk till Stenungsöbron.

Antalet platser för pendelparkering kommer öka, detta ligger dock utanför detaljplanens område. Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126. Kommunen arbetar även för att andelen bilresor ska minska, att de som har möjlighet kan gå, cykla eller åka buss till det nya resecentrumet.

Kommunen arbetar för att ersätta de stängda järnvägspassagerna vid Solgårdsvägen och Södra vägen.

Privatperson 26

2020-10-20

Ser inte vinsten med att flytta från nuvarande plats. Där finns redan perrong och busshållplatser. Bygg om busshållplatsen så bussarna kör in fronten mot perrongen som visas på nya resecentrum. Då kan tak byggas och skydd för väder mellan tåg buss. Ta tillbaka stationshuset och rusta upp detta med vänthall och toaletter. Alternativt bygg ett nytt hus med toalett och vänthall i södra delen av nuvarande station.

Komplettera med en pendelstation vid nösäs. Där finns möjlighet att koppla ihop tjörn, Orust, hallerna, gymnasiet. Även möjlighet till pendelparkering. Ser inte varför personer skall tvingas in i centrum som ej behöver.

Vill vi ha ett attraktivt köpcentrum? Gör det genom fler små lokala butiker. Hyror/förutsättningar så butiker blir kvar.

Vidare behövs någon/några planskilda korsningar mellan järnväg och bilväg.

Ser som sagt inte vinsten för samhället med att bara flytta stationen en liten bit och ha kvar järnvägsövergångar som de är.

Kommunens kommentar

I Nösås finns idag en station och pendelparkering för busspendling. Ett stationsläge också ska accepteras av kollektivtrafikhuvudmannen, vilket centralalternativet är. I Stenungsund är Västtrafik kollektivtrafikhuvudman. Varje stopp ger en längre total restid och en minskad attraktivitet på grund av länge restid måste vägas mot nyttan av varje nytt stopp.

Att arbeta för ett ökat hållbart resande i STO-regionen är något alla tre kommuner är ansvariga för. Stenungsund uppmanar därför Tjörn och Orusts kommuner att arbeta för ett ökat kollektivtrafikåkande från öarna – att få invånarna att parkera bilen på Tjörn och Orust för att ta bussen till Stenungsunds resecentrum. Då minskar belastningen både på broarna, Nösåsmotet och Göteborgsvägen.

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Ett resecentrum skilt från övrig bebyggelse och kanske omringat av stora parkeringsytor ger otrygga miljöer särskilt under dygnets mörka timmar, vilket kan hindra människor från att vilja färdas kollektivt.

Stenungsund är med i ett regionalt samarbete i nätverket Det urbana stationssamhället. Samarbetet sker för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart resande genom att göra kollektivresor enkla och attraktiva. Alla erfarenheter från arbetet pekar på att tillgänglighet och närhet, att placera resecentrum så nära samhällskärnan som möjligt, är en framgångsfaktor för att utveckla tätorten.

Köpcentrumets hyror eller butiksstorlekar regleras inte i detaljplan.

I arbetet med resecentrum samt i kommande centrumutveckling kommer kommunen studera möjligheterna till planskilda korsningar så att fotgängare och cyklister säkrare kan korsa väg och/eller järnväg. I ett längre tidsperspektiv kan även planskilda passager för fordonstrafik komma att bli aktuella. En planskild passage för fotgängare och cyklister i form av en gång- och cykeltunnel planeras för vid det nya resecentrumet.

I dagsläget finns inga beslut på utveckling av Södra Bohusbanan. I ett första skede arbetas det dock för ett mötesspår vid, eller dubbelspår till, Stenungsunds nya resecentrum. Ett dubbelspår mellan Stenungsund och Göteborg innebär inte ett krav på stängd järnvägsöverfart vid Doterödsvägen. Vid flytt av resecentrum år 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minskas till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg-Stenungsund-Uddevalla. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag.

Det är först när dubbelspår och trafikeringensvolym (kvartstrafik) norrut blir aktuellt som en planskild korsning för Doterödsvägen kan bli nödvändig. Detta kommer sannolikt inte att genomföras inom en överskådlig framtid, då trafikunderlaget som krävs för detta inte finns, därför planeras inte för detta i dagsläget.

Järnvägsöverfarter är Trafikverkets anläggningar, inte kommunala. Detta innebär att kommunen inte har rådighet att bygga om dem utan medgivande från Trafikverket. En planskild korsning är mycket kostsam och kräver prioritering i Nationell infrastrukturplan och kan komma ifråga först när trafikeringensvolym kräver en sådan åtgärd.

Nösnäs-motet studeras i en pågående separat åtgärdsvalsstudie i samarbete med Trafikverket, där syftet bl.a. är att skapa en planskild korsning med järnvägen.

En moderniserad och centralt placerad resecentrumanläggning är politiskt beslutad i linje med Västra Götalandsregionens och Kommunalförbundet Göteborgsregionens beslut om att utveckla de stationssamhällen längs Bohusbanan där dagens tåg passerar för ett mer hållbart resande. Det är helt i detta perspektiv som vi når samhällsnyttan och är ett gemensamt mål för samtliga kommuner inom göteborgsregionen. Ingen specifik beräkning av denna samhällsnytta är gjord för respektive kommuns delområde.

Kommunen har genom politiska beslut för projektet att bygga ett nytt resecentrum, med en ny lokalisering, godkänt en exploateringsbudget. Nyttan som detta medför bedöms överstiga den budgeterade kostnaden. Samtidigt har Västra Götalandsregionen beviljat medfinansiering till projektet och därmed gjort en liknande bedömning. Att ta fram en detaljplan är en del i detta

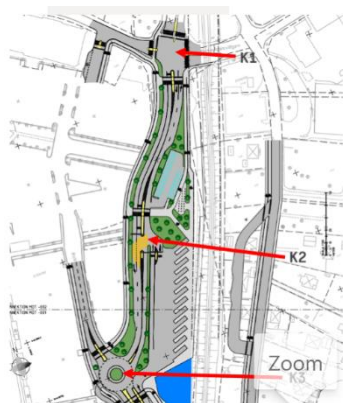
projekt, utbyggnation och drift andra delar. Projektets kostnader följs upp löpande under alla delar. Om kostnader överstiger tilldelad budget kommer beslut uppdateras.

Privatperson 27

2020-10-20 samt 2020-10-21

Undertecknat av två personer

Överklagan gällande detaljplan för Stenungsunds resecentrum



Ur: Trafiksimulering Resecentrum 2020-07-05: Nya detaljplaner med bebyggelse på nuvarande parkeringsytor kommer också att innebära ett behov av en ny lösning för trafiken. Anslutning mot Stenungsunds centrum och Stenungstorg kommer att ske via två korsningar, som härnäst kallas K1 och K3. Figur 1. Analysens benämningar på korsningar K1 är i dagsläget signalreglerad. Strandvägen är enkelriktad så att den inte medger utfart mot Göteborgsvägen. I framtiden föreslås att den dubbelriktas, mellan Stenungstorg och

Göteborgsvägen. På längre sikt kan det även vara aktuellt med cirkulationsplats, men det kräver att Doterödsvägens anslutning stängs då denna ligger tvärs över järnvägen i form av en plankorsning. Slut citat.

Sedan Stenungsunds kommun valt att anlägga ett köpcentrum, Stenungs torg (med dess nuvarande placering) delades samhället i 2 delar, öster och väster. Med ovanstående simulering kommer samhället permanent att delas av. Hur har ni tänkt att det ur miljösynpunkt kan vara försvarbart att alla som bor öster om järnvägen skall ta sig till all verksamhet (handel, läkarvård, apotek, kultur? Utan att ha mätt exakt torde det röra sig om 5 km/väg. Skall räddningstjänsten ha två stycken stationer för att nå dessa två sidor av samhället?

Att år 2020 föreslå något sådant är helt absurt.

Det har gjorts en Bullerutredning där trafiken på Södra Vägen antas vara 500 fordon/dag. År 2035, vid en realisering av tänkt resecentrum skulle trafiken bli 750 fordon/dag. Då har hänsyn inte tagits till att det skall finnas 34 p-platser samt att det ska avgå 100 bussar från en tänkt busslinga på Södra Vägen. Detta innebär att det sker 200 in och utfarter till denna slinga dagligen enbart med bussar. Södra Vägen byggdes för över 100 år sedan och vi ifrågasätter om den klarar denna oerhörda belastningsökning av tung trafik. Varför behövs denna busslinga? Trafiksituationen på Södra Vägen är redan idag hårt ansträngd på morgonen och eftermiddagen.

Skall alla gå till fots därifrån för att uträtta sina ärenden, kanske flera km bort för att sedan bära matkassar tillbaka genom en gångtunnel? En gångtunnel som dessutom med stor sannolikhet blir ett populärt tillhåll för personer som inte främst använder den för att själva passera från den västra/östra sidan. Att gå igen en gångtunnel nu för tiden är ofta förenat med rädsla för eventuellt överfall.

Vid samrådsmötet på Fregatten den 29 september ställdes frågan hur mycket som Göteborgsvägen skall höjas för att ta hänsyn till framtidens havsnivåhöjning. Det var ett osäkert svar men minst 1-1,5 meter. Denna höjning av vägen kommer att förändra och höja bullernivån för boende på Södra Vägen. Inte heller detta har man tagit hänsyn till vid Bullerutredningen. I samma utredning har men inte heller tagit hänsyn till tågtrafiken! Varför saknas dessa parametrar?

Vid samma möte ställdes frågan gällande kostnaden för hela flytten av stationen samt alla omlokaliseringar av bla Göteborgsvägen samt Strandvägen, byggnation av parkeringar, ny dragnig av räls, fastigheten ”Resecentrum”, gångtunnel, hissar, cykelparkeringar, grönområden mm. Den totala kostnaden skulle vara 125+32 miljoner. Vi frågar oss hur man så stensäkert kan veta denna siffra när man inte ens vet hur mycket Göteborgsvägen skall höjas. Försöker någon slå ”blå dunster” i våra ögon? Vem är det man försöker lura? Vem skall betala den verkliga kostnaden? Vilken är samhällsnyttan med detta förslag? Är det endast Citycon som fastighetsägare som får vara med och bestämma?

Vi anser att använda skattebetalares pengar på detta sätt är oansvarigt.

Enligt politiker och tjänstemän från Stenungsunds kommun är beslutet fattat och går inte att ändra på. Alla beslut går ändra! Gör om, gör rätt!

Det finns idag en station där bussar och tåg stannar. Denna placering har kallats 0 vision. Platsen är också möjlig för utökad busstrafik. Det finns 2 perrongen som är raka. Det finns stor möjlighet för utbyggnad av parkeringsplatser där det nu ofta ligger högar med grus, vid Västergård Allé. Det finns ett stationshus med plats för väntrum, personalutrymmen, kiosk mm. Detta alternativ torde ur miljö och ekonomisk synpunkt vara det allra bästa för Stenungsund. Vi anser att detta alternativ skall undersökas ordentligt.

Som fastighetsägare på Södra Vägen har vi hållits helt utanför planen då vi inte har informerats och därmed undanhållits våra rättigheter och möjligheter att kunna påverka vår situation. Vi kommer att påverkas negativt bland annat genom ökat buller, ökad trafik och ljusstörningar

Vi kan också konstatera att denna detaljplan skiljer sig högst västligt mot den tidigare översiktsplanen. Gör om, gör rätt!

Vi överklagar detaljplanen enligt ovan.

Kommunens kommentar

I detaljplaneprocessen är samrådet ett skede att lämna synpunkter. Det är endast ett beslut om antagande av detaljplan som kan överklagas.

I arbetet med resecentrum samt i kommande centrumutveckling kommer kommunen studera möjligheterna till planskilda korsningar så att fotgängare och cyklister säkrare kan korsa väg och/eller järnväg. I ett längre tidsperspektiv kan även planskilda passager för fordonstrafik komma att bli aktuella. En planskild passage för fotgängare och cyklister i form av en gång- och cykeltunnel planeras för vid det nya resecentrumet.

I dagsläget finns inga beslut på utveckling av Södra Bohusbanan. I ett första skede arbetas det dock för ett mötesspår vid, eller dubbelspår till, Stenungsunds nya resecentrum. Ett dubbelspår mellan Stenungsund och Göteborg innebär inte ett krav på stängd järnvägsöverfart vid Doterödsvägen. Vid flytt av resecentrum år 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minskas till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg-Stenungsund-Uddevalla. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag.

Det är först när dubbelspår och trafikeringensvolym (kvartstrafik) norrut blir aktuellt som en planskild korsning för Doterödsvägen kan bli nödvändig. Detta kommer sannolikt inte att genomföras inom en överskådlig framtid, då trafikunderlaget som krävs för detta inte finns, därför planeras inte för detta i dagsläget.

Järnvägsöverfarter är Trafikverkets anläggningar, inte kommunala. Detta innebär att kommunen inte har rådighet att bygga om dem utan medgivande från Trafikverket. En planskild korsning är mycket kostsam och kräver prioritering i Nationell infrastrukturplan och kan komma ifråga först när trafikeringensvolym kräver en sådan åtgärd.

Kommunens ambition är att underlätta för hållbart resande med kollektivtrafik, cykel eller till fots och öka dessa andelar i förhållande till biltrafik. Detta enligt kommunens mobilitetsstrategi, antagen av kommunfullmäktige 2019-12-12 § 276.

Vid flytt av resecentrum 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minskas till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg och Stenungsund/Uddevalla. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag. Genom att placera de tre hållplatslägena på Södra vägen skapas dock ett mer robust och mindre störningskänsligt kollektivtrafiknät, där bussarnas ankomst till och avgång från det nya resecentrumet inte hänger på antal bomfällningar, oavsett om bomfällningarna beror på passerande tåg, tekniska problem eller räls-/vägarbeten. Bussarna behöver inte heller köra omvägen över järnvägen, ner på Göteborgsvägen och genom cirkulationsplatsen innan de är framme på terminalen.

Utformningen av östra sidan kommer studeras vidare till granskningen.

Enligt Södra Bohusläns Räddningstjänstförbunds yttrande konstateras att samrådsförslaget tillgodoser räddningstjänsten behov, och samrådsförslaget tillstyrks utan synpunkter.

Trafikutredning, bullerutredning och geoteknisk utredning kommer uppdateras inför granskningen. Avsikten är att bullerpåverkan från järnväg ska utredas i en järnvägsplan, vilket är Trafikverkets verktyg. Om järnvägsplan inte görs kommer dessa värden att ingå i detaljplanens uppdaterade bullerutredning inför granskning.

Resecentrum är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Genom att bygga fler bostäder i centrala Stenungsund kan ännu fler människor få ta del av det fina läget – nära kommunal och kommersiell service, ett stenkast från sundet, gångavstånd till kollektivtrafik. Med fler människor i rörelse kommer platserna också upplevas som tryggare. Vidare tillkommer arbete med god belysning och kameraövervakning för att ytterligare öka tryggheten. Den nuvarande gång- och cykelbron samt plankorsningen vid Doterödsvägen finns som två alternativa vägar om tunneln av någon anledning skulle kännas otrygg att nyttja.

En moderniserad och centralt placerad resecentrumanläggning är politiskt beslutad i linje med Västra Götalandsregionens och Kommunalförbundet Göteborgsregionens beslut om att utveckla de stationssamhällen längs Bohusbanan där dagens tåg passerar för ett mer hållbart resande. Det är helt i detta perspektiv som vi når samhällsnyttan och är ett gemensamt mål för samtliga kommuner inom göteborgsregionen. Ingen specifik beräkning av denna samhällsnytta är gjord för respektive kommuns delområde.

Kommunen har genom politiska beslut för projektet att bygga ett nytt resecentrum, med en ny lokalisering, godkänt en exploateringsbudget. Nyttan som detta medför bedöms överstiga den budgeterade kostnaden. Samtidigt har Västra Götalandsregionen beviljat medfinansiering till projektet och därmed gjort en liknande bedömning. Att ta fram en detaljplan är en del i detta projekt, utbyggnation och drift andra delar. Projektets kostnader följs upp löpande under alla delar. Om kostnader överstiger tilldelad budget kommer beslut uppdateras.

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

Underrättelse om samråd för detaljplanen har skickats till fastighetsägarna i enlighet med plan- och bygglagen.

Under detaljplaneläggning ska kommunen väga allmänna intressen mot enskilda intressen och finna lösningar så att planens syfte kan uppnås på ett ändamålsenligt sätt.

I översiktsplanen ÖP06 (laga kraft 2009) som var gällande under samrådstiden står att läsa om centrum och resecentrum: "Vid planläggning av nya anläggningar i centrum ska hänsyn tas till ett framtida dubbelspår och till att ett nytt resecentrum ska kunna byggas ut" (s. 98). Kommunens nya översiktsplan Översiktsplan 2020 (antagen av kommunfullmäktige 2020-12-17 § 195) beskriver också en centrumutveckling i centrala Stenungsund där det nya resecentrumet är inkluderat.

Planprogrammet för Stenungsunds centrum är likt alla planprogram inte juridiskt bindande, utan visar på en inriktning eller vision. I och med att de inte är juridiskt bindande kan förslagen ändras efter hand som nya idéer, förslag eller synpunkter kommer. Planprogrammet godkändes av kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92. Kungörelse om planprogrammet skickades ut till fastighetsägare inom programområdet. Ett programsamråd hölls vilket även inkluderade ett samrådsmöte till vilket allmänheten var välkommen.

Yttrande 2 – 2020-10-21

Att förlägga Göteborgsvägen med en rondell in på parkeringen på Stenungstorg kommer att begränsa framkomligheten genom samhället starkt. Idag finns det trafikljus som underlättar framkomligheten från olika håll. En rondell till på denna vägen skulle ytterligare bromsa framkomligheten. Detta gäller i ännu större grad framkomligheten för utryckningsfordon.

Vilken samhällsnytta har detta mycket kostsamma förslag? Då menar vi både miljö och ekonomisk nytta! Att handskas med invånarnas pengar ska ske med allra största omsorg. Denna detaljplan gör inte det.

Det hela verkar vara ett prestigebygge med andras pengar.

En sådan här stor ombyggnad av delar av centrum borde det hållas en folkomröstning kring. Varför har vi hållits utanför fram till nu?

Önskar de boende på torget verkligen ha en rondell med genomfartstrafik alldeles utanför sin ingång och sitt boende.

Om vi ska få en samhällsnytta borde Resecentrum ligga kvar där det ligger samt kanske någon knutpunkt med pendelparker samt buss yta söder om centrum som då även kortar restiden från Orust och Tjörn söderut.

Kommunens kommentar

Generellt har cirkulationsplatser högre kapacitet än ljusreglerade korsningar. Enligt Södra Bohusläns Räddningstjänstförbunds yttrande konstateras att samrådsförslaget tillgodoser räddningstjänstens behov, och samrådsförslaget tillstyrks utan synpunkter.

Medborgarna har varit inbjudna och involverade i kommunens tankar och planer. Kommunen har sedan översiktsplanen ÖP06, antagen 2009, planerat för en utveckling av Stenungsunds centrum. Samtliga planer och program har följt sina lagstadgade processer. Översiktsplanen har varit ute på samråd och utställning, senast under våren 2020. Planprogrammet för Stenungsunds centrum från 2018 var på programsamråd, vilket nu även detaljplanen för resecentrum är. Samtliga beslut är politiskt fattade och i Stenungsund och Sverige har vi en representativ demokrati där folket väljer partier/företrädare med beslutanderätt.

Se även svar till yttrande 1 ovan.

Privatperson 28

2020-10-21

Överklagande och synpunkter - Detaljplan Resecentrum Stenungsund

Jag vill härmed lämna synpunkter på er detaljplan för "Resecenter Stenungsund".

1. Detaljplanen

Sedan förra samrådet och jämfört med gällande översiktsplan och senaste samråd från 2018 har ni gjort en jättestor förändring genom att helt utan syfte dra in busstrafik på Södra vägen, dessutom har gång och cykelvägar och gångtunnel som föreslås i detaljplanen direkt påverkan och får betydande olägenheter för mig som fastighetsägare på södra vägen, både östra och västra sidan om Södra vägen, detaljer kring detta finner ni nedan

a. Den föreslagna detaljplanen har avsevärda skillnader mot tidigare översiktsplan, samt jämfört med vad som tidigare kommunicerats i samråd (2018), och jag har överhuvudtaget ej informerats om de stora förändringarna som gjorts sedan samråd 2018, det är tydligt att detta förslag tillkommit i "sista minuten" ej heller har jag blivit inbjudna till dialog under planprocessen.

b. Ovanstående har inte kommunicerats med mig

c. Detaljplanen har inte tagit hänsyn till mina rättigheter som tomtägare

d. Detaljplanen innebär betydande olägenheter för mig som fastighetsägare av den tomt på vilken kommunen enligt planen föreslås förlägga funktioner kopplade till tillgänglighet till Resecentrums västra sida, som cykelväg och gångtunnel, någon som det inte finns behov av förrän dubbelspår dras genom samhället vilket det varken finns beslut ej heller planer på. Alla i planen föreslagna förändringar syftande till kommunikation mellan östra och västra sidan av järnvägen anser jag skall tas bort från detaljplanen då det inte finns något behov av detta då dubbelspår ej finns planerat än mindre beslutat.

Dessutom finns en mycket väl fungerande planfri korsning till Resecentrum från östra sidan av järnvägen, dvs gångbron, som mycket väl fyller det behov och funktion som gående och cyklister behöver för att kunna ta sig till Resecentrum.

Gångtunneln inskränker på min mark, försämrar min närmiljö, förfular hela den gamla fina miljön utmed Södra vägen, och ökar avsevärt risken för tillhåll och tenderar bli ett oroligt område, invid min fastighet.

e. Hänsyn är ej tagen till att jag har och använder ett dubbel-garage och uppläggningsplats och odlingar på den tomt som kommunen planerar att använda för detaljplanen.

f. Detaljplanen innebär betydande olägenheter för mig som fastighetsägare till fastighet som ligger granne med den tomt som kommunen avser förlägga cykelbana, och gångtunnel på då det kommer innebära mer ljud, och risk för tillhåll och stök och otrygghet vid en gångtunnel så nära centrum, där redan idag misshandel och droghandel är ett stort problem. Att förlägga denna centrala gångtunnel kommer innebära stor risk för oroligheter i direkt anslutning till min fastighet.

g. Buller och ljud från Resecentrum kommer innebära en stor olägenhet för mig, ljud från tågutrop, gnisslande inbromsande tåg, samt ökande trafik på södra vägen av personbilar för hämtning och lämning av passagerare

h. Jag har inte blivit delgiven information under pågående detaljplaneprocess för att kommunen skall kunna ta hänsyn till mina, som fastighetsägares rättigheter.

i. Jag har inte fått personlig kallelse eller delgivits plan

j. Jag har inte, som berörd part av detaljplanen blivit involverad under arbetet med planprogrammet, *"De berörda ges då möjlighet till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är låsta"*. (från kommunens hemsida)

k. Jag känner mig djupt personligt kränkt av detta hanterande som är respektlös.

l. Detaljplanen med tunnel under järnvägen och i synnerhet busstrafiken på Södra vägen har ni hastigt kommit på och ska tas bort ur detaljplanen då det ej finns beslut som stödjer behov av busshållplatser öster om järnvägen – den saknar funktion och syfte.

Det är först när Doterödsövergången stängs som denna lösning eventuellt har ett syfte. Stängning av Doterödsvägen kommer i anspråk vid ett eventuellt dubbelspår av järnvägen som kan komma att dras vid befintlig järnväg (Bohusbanan) igenom Stenungsunds tätort. Sådan plan för dubbelspår finns ej planerad på riksplan, varken dragning eller tidsplan, varför anpassning till en sådan förändring i nuläget totalt saknar någon formell förankring i planer. Nyttan av bussar på Södra vägen kan inte motiveras av störning av bomfällning.

m. Södra vägen är Stenungsunds äldsta villaområde med hus som byggdes för ca 100 år sedan, som i ytterst hög grad får en stor påverkan av föreslagen detaljplan, avseende trafikflöde, buller (ljudföroreningar), ljus-störningar (ljusföroreningar), trafikbelastning och påverkan på omgivningarna, från nuvarande miljö med villafastigheter och trädgårdar till, gångtunnel, parkeringsplatser, busshållplatser och busstrafik, som totalt förändrar områdets karaktär och innebär stora olägenheter och störningar, för mig som fastighetsägare och granne, något som ej beaktats i planen

n. Påverkan för boende har inte beaktats i någon del av utredningarna

o. Tillgänglighet och anslutning till Doterödsvägen väster ut är redan idag ett stort problem för den idag avsevärt mindre andel trafik som behöver passera framförallt UT från Södra vägen De ökade trafikflöden in till och ut från Södra vägen har ej tagits hänsyn till vid korsningen Södra vägen Doterödsvägen för trafik väster ut över järnvägen. Ingen hänsyn eller åtgärd har vidtagits i detaljplanen för den trafik som skall köra väster ut över järnvägen vid Doterödsvägen.

p. Det finns utifrån det faktum att dubbelspår från Göteborg till Oslo, möjligen med dragning genom Stenungsund, finns det inget behov av den i detaljplanen planerade gångtunnel som skall förbinda västra och östra sidan av Resecentrum. En gångtunnel i Stenungsunds centrum, som redan har problem med otrygghet, droghandel misshandel, måste ses som en ökad risk för otrygghet för innevanarna och passagerarna som behöver passera i synnerhet vid dygnets mörka timmar.

2. Sammanfattningsvis,.

Mina synpunkter i denna skrivelse är för att överklaga detaljplanen och kräver att detaljplanen ej antas.

Min synpunkt och överklagan gäller även att vi kräver att lokaliserings beslutet rivs upp.

Min synpunkt är att Detaljplanen ej ska antas mot ovanstående lämnade kommentarer men jag kräver också att lokaliserings beslutet rivs upp och en ny utredning sätts till där beslut om förbättrat Resecentrum genomförs utifrån de verkliga behov och de verkliga beslut som finns, inte utifrån eventualiteter som är så fjärran realisering att de inte ska påverka ett lokalt beslut för en tåg och busshållplats, alltså det eventuella dubbelspår mellan Göteborg och Norge som ej finns med i några planer på riksnivå för varken dragning eller tidsaspekt eller finansiering.

Kommunen har ej följt sina egna styr-principer. I kommunens styrdokument finner man följande tydliga budskap om förhållningssätt:

”Ekonomiska styr principer

Syftet med de ekonomiska styrprinciperna är att klargöra ansvar och befogenheter samt erhålla en effektiv administrativ hantering och en god ekonomisk hushållning. God ekonomisk hushållning innebär att kommunens verksamhet ska bedrivas på ett sätt som säkerställer att även kommande generationer får en bra kommunal service samt att maximal nytta uppnås med minsta möjliga resursåtgång.”

Lokaliseringen och investeringen av Resecentrum bygger ej på kommunens egna principer. ”Maximal nytta med minsta möjliga resursåtgång” alltså, men man följer inte det man själv beslutat eftersom det inte finns någon nyttoberäkning på de olika lokaliseringalternativen.

På frågan om beräkning av samhällsnyttan finns inga svar, detta är alltså inte gjort. I tillägg till synpunkterna ovan vill vi framföra vår åsikt vad gäller Resecentrum och dess lokalisering. Vi anser inte att det lokaliseringsbeslut som tagits är rätt, ej heller att det är grundat på analyser och fakta kring det verkliga behovet av en ny placering. Dessutom har kommunpolitikerna ej kunnat påvisa en enda förbättring från denna nya lokalisering. Det kommer ta längre tid att ta sig med bil via Göteborgsvägen, det kommer att innebära mer buller och ljusstörningar – för att inte nämna den helt meningslösa verkliga kostnaden på 500? miljoner för att flytta något som fungerar 400 meter,

Mina förslag som följer längre ner i dokumentet, och är grundade i vad som angivits ovan och det avgörande faktum att det inte finns något beslut om plan för dubbelspår järnväg från

Göteborg till Oslo, varken dragning eller tidsplan. Anpassningarna för ett sådant scenario om det överhuvudtaget kommer inträffa, ligger 40–50 år bort i tiden.

Att idag göra en förflyttning av ett Resecentrum som fungerar och som har potential att förbättras till rimlig kostnad (resurseffektivitet – minsta kostnad för mesta nytta) Att även om förflyttning skulle ske till föreslagna plats finns det inga beslut som föranleder en så stor anpassning idag till dubbelspår som kanske sker om ett halvt sekel, eller kanske aldrig.

Det finns definitivt inget beslut som stöder behov av etablering för Resecentrum på östra sidan om järnvägen överhuvudtaget,

- Gång och cykelväg från Nytorps backe som ansluter Resecentrum via en tunnel från södravägen. Det finns en planfri korsning i form av gång och cykel bro som väl förbinder östra och västra sidan av järnvägen i området kring Fregatten/ Södra vägen/ föreslagit Resecentrum
- Busshållplatser på östra sidan om järnvägen vid södra vägen behövs endast vid dubbelspår och stängning av överfarten Doterödsvägen / Göteborgsvägen.
- Cykelparkering och parkering för hämtning och lämning vid Södra vägen behövs ej heller då gångtunnel ej finns.

3. Mitt förslag är istället!

Utifrån det faktum att dubbelspår ej ens är planerat varken dragning eller tidsplan, något beslut finns överhuvudtaget inte.

1, Satsa på nuvarande placering vid Stenungsunds station,

Vårt första förslag utifrån resurseffektivitet är att man gör en komplett och korrekt utredning av möjligheterna att göra förbättringar på nuvarande lokalisering vid Stenungsunds station. Denna lokalisering utreddes inte i lokaliserings utredningen 2012 vilket står explicit i dokumentationen, men det finns en notering om att ytan vid nuvarande plans ser ut att vara tillgänglig. Kommunens representant har inför sittande publik i samrådsmöte den 29 september 2020 sagt att man utrett fem alternativ: Nösås, Brofästet, Centrum, Stora Höga och nuvarande placering. Detta är en direkt lögn – de två sistnämnda har ej utretts och kunnat utvärderas på likvärdigt sätt av de instanser som varit involverade i beslutet; workshop och kommunstyrelsen som beslutat om lokaliseringen.

Föreslår att nuvarande placering utifrån dess centrala läge som är gynnsamt för boende, besökare till affärer i södra OCH norra delarna av centrum, för pendlare till arbetsplatser i kommunen. Det finns också gott om plats och utrymme att tillgängliggöra fler pendelparkeringar genom att utnyttja området vid Västergårds allé till pendelparkering. Området får ej bebyggas, har övergång och trottoar via vid Kvantum eller Viadukten till nuvarande station och busshållplats, som man också kan kalla nuvarande Resecentrum. Avståndet från Västergårds allé (dit pendelparkeringar kan förläggas) till nuvarande lokalisering är lika långt som från nuvarande lokalisering till den i detaljplanen föreslagna lokaliseringen. Genom att utnyttja dessa möjligheter på mark som kommunen äger och som inte kan användas till något annat, kan yta på befintlig plats utnyttjas mer resurseffektivt.

Dessutom kan stationshuset, som kommunen sålt till privat näringsidkare, köpas tillbaka och återigen användas som vänthall, toalett, kiosk mm. Det var ett felaktigt beslut att sälja stationen och anta att servicen som kunde inrymmas i den lokalen ej längre behövdes. (den behövs!) Detta alternativ är ett centralt beläget alternativ som kan möta de krav som ställts på ett Resecentrum, och måste anses vara ett mindre kostsamt alternativ då det mesta redan fungerar utifrån platsen. Detta alternativ är ett bra alternativ till dess att man med säkerhet vet vad ett dubbelspår från Göteborg till Oslo kommer att innebära.

2, Alternativt – gör en verklig förbättring och flytta till alternativ Brofästet

Vårt andra förslag är att förlägga Resecentrum till Brofästet och därmed faktiskt lösa en del problem som finns med trafiksituationen runt Göteborgsvägen. Genom att lyfta ut busstrafik som skall väster ut mot Tjörn och Orust eller österut via Nösnäs till Hallerna, Högenorum, Ucklum eller Hälleback/Hasselbacken, till ett område som har förutsättningar för och behov av planfri korsning för biltrafik, persontrafik – gång och cykelväg.

Detta område har oavsett Resecentrum behov av sådan lösning sedan övergångar vid järnvägen stängts. Lokaliseringen vid brofästet ligger på bekvämt gångavstånd till både Nösnäsgymnasiet/Stenungsund Arena, till Solgårdsdalen, Kvarnberget och Kristinedal samt till affärscentrum i Stenungsund. (små skyttelbussar skulle kunna köra från stationen till affärscentra vid Stenungs Torg OCH till affärsområdet i Norra centralorten, Kvantum, Willys mm.

För denna lokalisering har kommunen mycket egen mark att använda för projektet och pendelparkeringar kan lätt förläggas i området öster om järnvägen.

Detta förslag LÖSER många problem med trafiksituationen vid Göteborgsvägen, samtidigt som den frigör mark för Citycon att behålla parkeringsplatser.

Kommunens kommentar

I detaljplaneprocessen är samrådet ett skede för att lämna synpunkter. Det är endast ett beslut om antagande av detaljplan som kan överklagas.

1. a-b) Planprogrammet för Stenungsunds centrum (vilket åsyftas) är likt alla planprogram inte juridiskt bindande, utan visar på en inriktning eller vision. I och med att de inte är juridiskt bindande kan förslagen ändras efter hand som nya idéer, förslag eller synpunkter kommer. Planprogrammet godkändes av kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92.

I detaljplaneprocessen är samrådet det tidigaste skedet att lämna synpunkter.

c) Under detaljplaneläggning ska kommunen väga allmänna intressen mot enskilda intressen och finna lösningar så att planens syfte kan uppnås på ett ändamålsenligt sätt.

d) För att uppmuntra folk att välja hållbara resätt är det viktigt att dessa är attraktiva. Gång- och cykelbron fyller sin funktion väl idag. Den planerade tunneln fyller en funktion i kollektivtrafikanläggningen för den som behöver byta sida på resecentrum för att göra sitt byte

mellan exempelvis tåg och buss, och fungerar även som ett alternativ vägval till gång- och cykelbron. Med fler människor i rörelse kommer platserna också upplevas som tryggare. Vidare tillkommer arbete med god belysning och kameraövervakning för att ytterligare öka tryggheten.

e) Under detaljplaneläggning ska kommunen väga allmänna intressen mot enskilda intressen och finna lösningar så att planens syfte kan uppnås på ett ändamålsenligt sätt. Plan- och genomförandebeskrivningen kommer att kompletteras och förtydligas med vilka konsekvenser detaljplanen får för fastigheter inom detaljplanen. Kommunen avser att teckna avtal med fastighetsägarna.

f) Se svar i d) ovan.

g) Bullerutredningen kommer uppdateras inför granskningen. Avsikten är att bullerpåverkan från järnväg ska utredas i en järnvägsplan, vilket är Trafikverkets verktyg. Om järnvägsplan inte görs kommer dessa värden att ingå i detaljplanens uppdaterade bullerutredning inför granskning.

h-i) Underrättelse om samråd har skickats till fastighetsägarna i enlighet med plan- och bygglagen.

j) Kungörelse om planprogrammet för Stenungsunds centrum skickades ut till fastighetsägare inom programområdet. Ett programsamråd hölls vilket även inkluderade ett samrådsmöte till vilket allmänheten var välkommen.

l) Vid flytt av resecentrum 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minskas till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg och Stenungsund/Uddevalla. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag. Genom att placera de tre hållplatslägena på Södra vägen skapas dock ett mer robust och mindre störningskänsligt kollektivtrafiknät, där bussarnas ankomst till och avgång från det nya resecentrumet inte hänger på antal bomfällningar, oavsett om bomfällningarna beror på passerande tåg, tekniska problem eller räls-/vägarbeten. Busstrafik österifrån via Doterödsvägen som skall släppa av passagerare att fortsätta med tåg söderut riskerar att fastna i bomfällningskö då tåg från Uddevalla passerar och riskerar då inte hinna fram till avsläppning före tågets avgång. Därför har kommunen i samråd med Västtrafik valt att dessa bussar skall underlätta framkomsten till resecentrum utan att passera järnvägen.

Utformningen av östra sidan kommer studeras vidare till granskningen.

m-n) Uppdateringar av utredningar kommer göras inför granskningen. Hur arbetet med en detaljplan ska ske regleras i plan- och bygglagen. Under detaljplanläggningen ska kommunen väga allmänna intressen mot enskilda intressen och finna lösningar så att planens syfte kan uppnås på ett ändamålsenligt sätt.

o) För att underlätta passagen ut på Doterödsvägen föreslås ett högersvängfält på Södra vägen, detta kommer minska köbildningen för de som ska vänster eller rakt fram. Möjligheten att anordna ett vänstersvängfält för trafik som kommer österifrån på Doterödsvägen och ska till Södra vägen studeras. Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen.

p) Se svar i d) ovan.

2–3 Det som förbereds för är inte en del av sträckan Göteborg-Oslo. Det resecentrum planerar för långsiktigt är dubbelspår mellan Göteborg och Stenungsund för pendlingstrafik. I ett första skede arbetas det för ett mötesspår i eller dubbelspår till Stenungsunds nya resecentrum, vilket inte kräver någon åtgärd på Doteröds korsningen. Dubbelspår norrut kommer sannolikt inte att genomföras inom en överskådlig framtid, då trafikunderlaget som krävs för detta inte finns.

Stenungsunds kommun arbetar dessutom med att få prioriterat satsningar på Bohusbanan för att öka kapaciteten till kvartstrafik för persontrafiken till Göteborg. För detta kommer partiella dubbelspårssträckor att behöva finansieras utmed sträckan. Därför har kommunen genom översiktsplanen säkrat mark utmed järnvägen för en möjlig utbyggnad. Endast marginella hastighetsökningar kan uppnås genom detta men robustheten säkras och fler turer möjliggörs genom fler mötespunkter.

Lokaliseringsbeslutet är ett sedan länge taget politiskt beslut och följer det gemensamma mål för samtliga kommuner inom Kommunalförbundet Göteborgsregionen avseende övergången mot ett hållbart resande. Ingen specifik beräkning av denna samhällsnytta är gjord för respektive kommuns delområde. Se även svar i punkt 3.

För att uppmuntra folk att välja hållbara resätt är det viktigt att dessa är attraktiva. Gång- och cykelbron fyller sin funktion väl idag. Den planerade tunneln fyller en funktion i kollektivtrafikanläggningen för den som behöver byta sida på resecentrum för att göra sitt byte mellan exempelvis tåg och buss, och fungerar även som ett alternativ vägval till gång- och cykelbron. Se även svar i punkt 1 l), p) och q) ovan.

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden.

Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Ett resecentrum skilt från övrig bebyggelse och kanske omringat av stora parkeringsytor ger otrygga miljöer särskilt under dygnets mörka timmar, vilket kan hindra människor från att vilja färdas kollektivt.

Stenungsund är med i ett regionalt samarbete i nätverket Det urbana stationssamhället. Samarbetet sker för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart resande genom att göra kollektivresor enkla och attraktiva. Alla erfarenheter från arbetet pekar på att tillgänglighet och närhet, att placera resecentrum så nära samhällskärnan som möjligt, är en framgångsfaktor för att utveckla tätorten.

Trafikverkets regler har i senare arbete också visat att Brofästet som alternativ inte är möjligt då det ligger i en för skarp kurva.

Privatperson 29

2020-10-21

Vilka problem löser vi? - synpunkter på framlagt förslag till resecentrum i Stenungsund

Det är mycket intressant att läsa detaljplaneförslaget för resecentrum i Stenungsund. Det är mycket välskrivet, men utgångspunkten är enögd: att utföra just det förslag till resecentrum som ligger på bordet efter ett beslut i kommunfullmäktige för fyra år sedan.

Något alternativ presenteras inte. Man kunde annars tänka sig både nollförslag (nuvarande läge) och alternativ placering. Flera förslag har diskuterats, men dessa avfärdas i detaljplanen.

Hade det inte varit smart att ändå låta oss ta ställning till alternativa förslag, när nu äntligen Stenungsundsborna tillfrågas om sin syn på saken?

Istället har en handfull politiker och tjänstemän fått tycka till på en workshop 2015, och då valde man ut det här förslaget, som kommunen jobbat vidare med i fem år. Vågar man tala om tunnelseende?

Kommunen tonar ned betydelsen av miljöpåverkan. Men denna kan inte negligeras. Med tanke på all trafik som resecentrum ger upphov till - i framtiden inte minst - tåg, bussar, allehanda motorfordon - är det inte ointressant var resecentrum placeras. Fastigheter på Södra vägen måste lösas in. Mera buller uppstår i närliggande fastigheter i centrum. Större utsläpp av kväveoxider

kan befaras. Fler fordon i rörelse (20 000 eller 26 000 fordon per dygn jämfört med dagens 16 000). Trots detta färre parkeringsplatser – vart tog parkeringshuset vägen?

Man kan med fog fråga sig vilka problem vi löser med detta förslag? Istället permanentar vi problemet med Nösnäsmotet – ökad turtäthet med tåg kommer att leda till ständiga köer vid järnvägsöverfarten. Vi permanentar problemet med järnvägsövergången vid Doterödsvägen. Ett alternativ som kan bli nödvändigt i framtiden presenteras dock: att helt stänga överfarten – med oöverstigliga konsekvenser för biltrafiken. Och vilken väg ska då Räddningstjänstens utryckningsfordon ta till resecentrum om ett elbilsbatteri tagit eld?

Många intressanta och värdefulla synpunkter har redan framförts i inlägg i Lokaltidningen. Självklart måste kommunen nu ta fasta på att kommunens invånare har en annan syn på frågan om ett resecentrum än kommunens politiker gör sig till tolk för. Spelplanen har också förändrats under det gångna året med en pandemi, som motiverar andra prioriteringar i kommunen än att satsa minst 160 miljoner kronor av våra skattepengar på ett resecentrum, samtidigt som kollektivtrafiken befinner sig i kris.

Det vore rimligt att hålla en folkomröstning i denna fråga, där beslutet och genomförandet så genomgripande påverkar samhället och Stenungsundsborna i decennier framåt. Tilliten till politikerna är ifrågasatt. Tag oss väljare på allvar! Starta om! Låt oss komma till tals och inte bara ”tycka till” om ett beslut som överlevt sig själv.

Kommunens kommentar

Beslutet om resecentrums lokalisering fattades av kommunfullmäktige 2016 utifrån lokaliseringsutredningen där alternativ studerades. Syftet med detaljplanen är sedan att studera hur detta beslut kan utformas och genomföras.

Kommunen arbetar för att andelen bilresor ska minska, att de som har möjlighet kan gå, cykla eller åka buss till det nya resecentrumet. Kommunens ambition är att underlätta för hållbart resande med kollektivtrafik, cykel eller till fots och öka dessa andelar i förhållande till biltrafik. Detta enligt kommunens mobilitetsstrategi, antagen av kommunfullmäktige 2019-12-12 § 276. Parkeringshus ingår inte i uppdraget för denna detaljplan. I planprogrammet för Stenungsunds centrum (godkänt av kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92) beskrivs att parkeringshus behöver byggas om/när parkeringsytorna i en framtid bebyggs. Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkering fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126.

Nösnäs-motet studeras i en pågående separat åtgärdsvalsstudie i samarbete med Trafikverket, där syftet bl.a. är att skapa en planskild korsning med järnvägen.

I arbetet med resecentrum samt i kommande centrumutveckling kommer kommunen studera möjligheterna till planskilda korsningar så att fotgängare och cyklister säkrare kan korsa väg och/eller järnväg. I ett längre tidsperspektiv kan även planskilda passager för fordonstrafik

komma att bli aktuella. En planskild passage för fotgängare och cyklister i form av en gång- och cykeltunnel planeras för vid det nya resecentrumet.

I dagsläget finns inga beslut på utveckling av Södra Bohusbanan. I ett första skede arbetas det dock för ett mötesspår vid, eller dubbelspår till, Stenungsunds nya resecentrum. Ett dubbelspår mellan Stenungsund och Göteborg innebär inte ett krav på stängd järnvägsöverfart vid Doterödsvägen. Vid flytt av resecentrum år 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minskas till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg-Stenungsund-Uddevalla. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag.

Det är först när dubbelspår och trafikeringensvolym (kvartstrafik) norrut blir aktuellt som en planskild korsning för Doterödsvägen kan bli nödvändig. Detta kommer sannolikt inte att genomföras inom en överskådlig framtid, då trafikunderlaget som krävs för detta inte finns, därför planeras inte för detta i dagsläget.

Järnvägsöverfarter är Trafikverkets anläggningar, inte kommunala. Detta innebär att kommunen inte har rådighet att bygga om dem utan medgivande från Trafikverket. En planskild korsning är mycket kostsam och kräver prioritering i Nationell infrastrukturplan och kan komma ifråga först när trafikeringensvolym kräver en sådan åtgärd.

Enligt Södra Bohusläns Räddningstjänstförbunds yttrande konstateras att samrådsförslaget tillgodoser räddningstjänstens behov, och samrådsförslaget tillstyrks utan synpunkter.

Det är riktigt att kollektivtrafikresorna minskat under pandemins tid. Utredningar Västtrafik gjort visar dock att vi senast 2025 är tillbaka på dagens resandevolymer. En satsning på kollektivtrafik är långsiktigt och nödvändigt då vi blir fler invånare.

Medborgarna har varit inbjudna och involverade i kommunens tankar och planer. Kommunen har sedan översiktsplanen ÖP06, antagen 2009, planerat för en utveckling av Stenungsunds centrum. Samtliga planer och program har följt sina lagstadgade processer. Översiktsplanen har varit ute på samråd och utställning, senast under våren 2020. Planprogrammet för Stenungsunds centrum från 2018 var på programsamråd, vilket nu även detaljplanen för resecentrum är. Samtliga beslut är politiskt fattade och i Stenungsund och Sverige har vi en representativ demokrati där folket väljer partier/företrädare med beslutanderätt.

Privatperson 30

2020-10-21

Oförsvarligt slöseri med skattepengar att flytta resecentret 500m söderut och dessutom ”ta” parkeringsplatser från handeln på Stenungstorg

Utnyttja i stället befintligt resecentrum, som rustas upp med vänthall, nya toaletter och bygga skärmtak över perrongerna.

Använd Vattenfalls gamla tjänstebostäders tomt som pendelparkeringsplats, förläng resecentret norrut om så behövs.

Förlägg rangerbangården till norr om Industri vägen, så att transporter av farligt gods inte blir stående på resecentret.

Kommunens kommentar

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Ett resecentrum skilt från övrig bebyggelse och kanske omringat av stora parkeringsytor ger otrygga miljöer särskilt under dygnets mörka timmar, vilket kan hindra människor från att vilja färdas kollektivt.

Stenungsund är med i ett regionalt samarbete i nätverket Det urbana stationssamhället. Samarbetet sker för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart resande genom att göra kollektivresor enkla och attraktiva. Alla erfarenheter från arbetet pekar på att tillgänglighet

och närhet, att placera resecentrum så nära samhällskärnan som möjligt, är en framgångsfaktor för att utveckla tätorten.

Privatperson 31

2020-10-21

Härligt att se att en plan på förändring pågår.

Jag är emot det förslaget som ställts ut och ser hellre följande förbättringar:

- Dra ut resecentrum till att ligga i anslutning till Stenungsund arena.
- Utnyttja den knutpunkten för att inte dra in o ut trafik till exempelvis Tjörn etc. i centrum.
- Tänk om när det gäller centrum och tänk rekreation, utbildningscentrum, vård o omsorg.
- Havsnära miljö i centrum där människor möts och stärker själen.

Idag är det otroligt mycket onödig pendeltrafik som ska trängas i centrum. Centrum är inte längre ett bra centrum. Knô inte in detta där. Stenungsund är för sent ute men det ska ju självklart ligga ett handelscentrum i Spekeröd där trafiken tar av mot STO och inte ge det till Kungälv/Uddevalla. Det är en solklar miss att inte satsa där tidigare.

Det är även dags att ta ut vägtullar för boende utanför STO så att regionen får det kapital som behövs för att förändra infrastrukturen till det bättre. (Tjörnbron, centrum, resecentrum, cykelvägar mm.) Avfart 89, 90 & 91, gamla E6 från Kode är det som avses och bron vid Sundsandsvik (Orust) & Malöleden (färjan) & vid Grötån.

Det finns andra alternativ för industritågen. De borde kunna rangeras norr om Stenungsund och tas in den vägen istället med skiften i höjd med vattenfall istället för att bruka centrum för de transporterna. Det finns mycket mark nedanför skorstenarna att bruka för sådant. Där finns även expertisen i närhet till råvarorna.

Det finns många idéer i mitt huvud och jag är emot ert förslag.

Kommunens kommentar

Stenungsunds kommun måste förhålla sig till den verklighet att Bohusbanan som idag trafikeras av främst persontåg med arbetspendlare går just genom Stenungsunds centralort. Region Västra Götaland samt Kommunalförbundet Göteborgsregionen arbetar nu strategiskt med att utveckla de stationssamhällen där dagens tåg passerar. Ett nytt resecentrum i Stenungsunds centralort är ett steg i detta arbete.

Att arbeta för ett ökat hållbart resande i STO-regionen är något alla tre kommuner är ansvariga för. Stenungsund uppmanar därför Tjörn och Orusts kommuner att arbeta för ett ökat kollektivtrafikåkande från öarna – att få invånarna att parkera bilen på Tjörn och Orust för att ta bussen till Stenungsunds resecentrum. Då minskar belastningen både på broarna, Nösnäsmotet och Göteborgsvägen.

I juni 2018 godkändes Planprogram för Stenungsunds centrum. I detta är det nya resecentrumet med som en stor och viktig del. Programförslaget utredde förutsättningar och möjligheter för att, på kort och lång sikt, skapa och utveckla en tilltalande stadsmiljö integrerat med den befintliga bebyggelsen. Programförslaget innebär att Stenungsund ges förutsättningar för att få ett centrum av stadskaraktär, där dagens stora parkeringsytor successivt kan bebyggas. Resultatet från workshopen arbetades in i förslaget som innebär ett centrum med gånggator, grönska, varierad bebyggelse, resecentrum, förbättrad och mer välutnyttjad kontakt med vattnet, samt en bebyggelse med blandade funktioner såsom bostäder, verksamheter, kontor och handel för att skapa ett levande centrum.

Detaljplan för Spekeröds handelsplats antogs av kommunfullmäktige i juni 2020.

Vägtullar regleras inte i detaljplan.

Att anlägga nya järnvägar är inte något som kommunen har rådighet över, det är Trafikverket som har detta.

Privatperson 32

2020-10-21

Jag lyssnade på det digitala samrådet. Jag måste säga att jag blev inte övertygad om att detta är en bra idé. Ingen lyckades förklara varför vi ska ha ett nytt resecentrum bara ett par hundra meter söder om nuvarande station. I den efterföljande diskussionen på insändarsidor och på sociala medier så förstår jag att vi medborgare inte har så mycket att säga till om längre. Kanske ändra färg på en vägg eller en annan typ av tak på själva resecentret. Men jag vill ändå ta upp saker och mina synpunkter på förslaget är:

1. Det verkar inte ha gjorts någon utredning av samhällsnyttan av detta projekt. För att ett så pass dyrt projekt ska genomföras bör det finnas en positiv samhällsnytta och inte bara några tankar ifrån en workshop. Att gynna köpcentrat räcker inte för att motivera denna investering.
2. I förslaget verkar det tas för givet att vårt resecentrum ska attrahera pendlarna ifrån Tjörn och Orust. Många av dem går dessutom av vid Hjalmar Brantingplatsen och där

stannar inget tåg och ingen vet om det blir av i framtiden. Projektet att bygga ett resecentrum vid Brunnsbo är lagt på is. Att då tvinga in alla pendlarna till Stenungsund för att vänta på ett tåg som ofta inte håller tiden kommer inte att fungera. Det kollektiva resandet kommer då att minska med ännu större köer ut till öarna som följd. Min åsikt är att de fortsatt kommer att ha direktgående pendlarbussar. Därmed behövs inte så många bussgater.

3. Bohusbanan är enkelspårig och det medför störningar och att då ta bort en mötesplats i Stenungsund är väldigt oklokt och kan ge onödigt långa restider. Det betyder att tågen får vänta i Stora Höga eller Svenshögen. Eller kanske på nuvarande stationsområde. Jag förordar ett fortsatt mötespår på Stenungsunds resecentrum oberoende av om det i framtiden blir ett dubbelspår för Bohusbanan. Att göra denna åtgärd i framtiden blir bara dyrare än att göra allt i samma upphandling.
4. För oss som bor på gångavstånd eller cykelavstånd fungerar den nya platsen men för de som av någon anledning vill ta bilen så är det direkt oattraktivt att parkera på den gamla platsen för stationen. Det kommer heller inte att gynna det kollektiva resandet då varje resenär får lägga onödigt mycket tid på att ta sig till resecentrat.
5. Helst av allt önskar jag att samhället sparar denna enorma summa och lägger en mindre summa på att förbättra nuvarande placering. Jag förordar att det så kallade nollalternativet utreds bättre och att busstrafiken ifrån öarna matas på ifrån Stora Höga, om de behöver matas. Man kan relativt enkelt göra betydligt fler bussgater på samma yta.

Gå gärna vidare med att förtäta torget, bygg hotellet och mer bostäder. I och med att C W Borgsväg så småningom ska bebyggas så blir det en allé mellan torg och nuvarande stationsområde. Vi behöver också planskilda korsningar inne i Stenungsund och ett bättre flyt i trafiken ut mot Tjörn och Orust. Och även med ett nytt resecentrum så kommer samhället ändå vara delat på grund av järnvägen.

Kommunens kommentar

1. En moderniserad och centralt placerad resecentrumanläggning är politiskt beslutad i linje med Västra Götalandsregionens och Kommunalförbundet Göteborgsregionens beslut om att utveckla de stationssamhällen längs Bohusbanan där dagens tåg passerar för ett mer hållbart resande. Det är helt i detta perspektiv som vi når samhällsnyttan och är ett gemensamt mål för samtliga kommuner inom göteborgsregionen. Ingen specifik beräkning av denna samhällsnytta är gjord för respektive kommuns delområde.

Kommunen har genom politiska beslut för projektet att bygga ett nytt resecentrum, med en ny lokalisering, godkänt en exploateringsbudget. Nyttan som detta medför bedöms överstiga den budgeterade kostnaden. Samtidigt har Västra Götalandsregionen beviljat medfinansiering till

projektet och därmed gjort en liknande bedömning. Att ta fram en detaljplan är en del i detta projekt, utbyggnation och drift andra delar. Projektets kostnader följs upp löpande under alla delar. Om kostnader överstiger tilldelad budget kommer beslut uppdateras.

2. Stenungsunds station har i dagsläget elva busshållplatser. Antalet hållplatslägen i nya resecentrum är framtaget i dialog med Västtrafik och är framtaget utifrån hur många bussar som behöver stå inne samtidigt för att möjliggöra stjärntrafik där bussarna ansluter till tågens ankomst/avgång, samt regionens målbilder om kollektivtrafikresande.

Att arbeta för ett ökat hållbart resande i STO-regionen är något alla tre kommuner är ansvariga för. Stenungsund uppmantrar därför Tjörn och Orusts kommuner att arbeta för ett ökat kollektivtrafikåkande från öarna – att få invånarna att parkera bilen på Tjörn och Orust för att ta bussen till Stenungsunds resecentrum. Då minskar belastningen både på broarna, Nösämsmotet och Göteborgsvägen. Kommunen arbetar även för att andelen bilresor ska minska, att de som har möjlighet kan gå, cykla eller åka buss till det nya resecentrumet.

I åtgärdsvalsstudierna för både länsväg 160 och för Nösämsmotet (vilka tas fram i samarbete med Trafikverket då det är deras anläggningar) arbetas det med att prioritera busstrafiken. Åtgärder för dessa sträckor planeras in i Trafikverkets Regional plan. Från resecentrum kommer linjetrafikbussar ha fri passage ut från resecentrum och hela vägen till länsväg 160. Bl.a. föreslås busskörfält från Tjörnbron hantverk till Stenungsöbron.

3. Dagens trafikering innebär inga tågmöten i Stenungsund, de möts i Stora Höga. Även i det framtida scenariot med dubbad turtäthet kommer inga möten ske i Stenungsund, dessa är planerade till Stora Höga och Svenshögen. I ett första skede arbetas det dock för ett mötesspår vid, eller dubbelspår till, Stenungsunds nya resecentrum.

4. Kommunens ambition är att underlätta för hållbart resande med kollektivtrafik, cykel eller till fots och öka dessa andelar i förhållande till biltrafik. Detta enligt kommunens mobilitetsstrategi, antagen av kommunfullmäktige 2019-12-12 § 276.

5. Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare

exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centrumalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Ett resecentrum skilt från övrig bebyggelse och kanske omringat av stora parkeringsytor ger otrygga miljöer särskilt under dygnets mörka timmar, vilket kan hindra människor från att vilja färdas kollektivt.

Stenungsund är med i ett regionalt samarbete i nätverket Det urbana stationssamhället. Samarbetet sker för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart resande genom att göra kollektivresor enkla och attraktiva. Alla erfarenheter från arbetet pekar på att tillgänglighet och närhet, att placera resecentrum så nära samhällskärnan som möjligt, är en framgångsfaktor för att utveckla tätorten.

Genom att utveckla centrumkärnan så att det finns varierad service på båda sidor spåret och naturliga vägar för flöden däremellan desto mindre kommer upplevelsen av att järnvägen delar samhället i två delar att vara.

I arbetet med resecentrum samt i kommande centrumutveckling kommer kommunen studera möjligheterna till planskilda korsningar så att fotgängare och cyklister säkrare kan korsa väg och/eller järnväg. I ett längre tidsperspektiv kan även planskilda passager för fordonstrafik komma att bli aktuella. En planskild passage för fotgängare och cyklister i form av en gång- och cykeltunnel planeras för vid det nya resecentrumet.

I dagsläget finns inga beslut på utveckling av Södra Bohusbanan. I ett första skede arbetas det dock för ett mötesspår vid, eller dubbelspår till, Stenungsunds nya resecentrum. Ett dubbelspår mellan Stenungsund och Göteborg innebär inte ett krav på stängd järnvägsöverfart vid Doterödsvägen. Vid flytt av resecentrum år 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minskas till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg-Stenungsund-Uddevalla. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag.

Det är först när dubbelspår och trafikeringsvolymer (kvartstrafik) norrut blir aktuellt som en planskild korsning för Doterödsvägen kan bli nödvändig. Detta kommer sannolikt inte att genomföras inom en överskådlig framtid, då trafikunderlaget som krävs för detta inte finns, därför planeras inte för detta i dagsläget.

Järnvägsöverfarter är Trafikverkets anläggningar, inte kommunala. Detta innebär att kommunen inte har rådighet att bygga om dem utan medgivande från Trafikverket. En planskild korsning är mycket kostsam och kräver prioritering i Nationell infrastrukturplan och kan komma ifråga först när trafikeringsvolymer kräver en sådan åtgärd.

Privatperson 33

2020-10-21

Undertecknat av två personer

Den samhällseliga utvecklingen går oerhört fort tack vare ny datorbaserad teknik. Ingen hade väl, bara för ett par år sedan, kunnat tro att till exempel Göteborg skulle komma att översvämmas av en ny form av privatfinansierade fordon i form av eldrivna sparkstöttingar.

I Danmark håller man enligt tidningen Ny Teknik på att utprova förarlösa el-bussar i kollektivtrafikens tjänst. I dagsläget går dessa autonoma bussar bestämda rundor, precis som vanliga bussar. Men många bedömande tror att det inte dröjer särskilt länge innan de autonoma fordonen kommer och hämtar upp dig, precis som en taxi. Istället för att du måste ta dig till en speciell station för att resa.

Detta kan redan idag göras möjligt via datoralgoritmer och appar i våra telefoner. Därmed kommer vårt kollektiva resande att bli mer decentraliserat och flexibelt vilket innebär att resandet anpassas till oss och flyter på bättre, än i ett centralistiskt system där allt stannar om en kugge i kedjan går sönder.

Så varför ska vi då ha ett nytt resecenter? Det finns ju redan ett gammalt resecenter vid Nollalternativet (den befintliga järnvägsstationen). Dessutom vimlar hela Sverige av nedlagda stjärntrafikcentraler, vilket med all tydlighet visar hur otidsenligt, dyrt och oflexibelt resandet med tåg är.

När man talar om att binda ihop östra och västra Stenungsund på ett bra sätt så medger man att Stenungsund de facto är delat i två delar. Enda sättet att förena staden på ett bra sätt är att ta bort järnridån som delar staden istället för att förbereda en ännu bredare barriär i form av dubbelspårig järnväg.

Industrin i Stenungsund kommer förmodligen att behöva järnvägen ännu en tid så länge det inte finns andra och säkrare metoder att frakta farliga kemikalier. Men vad händer om det sker en olycka?

En hastig koll på kartan över Stenungsunds kommun visar att det ligger omkring 75 enfamiljsfastigheter inom riskmarginalen på 50-meter från järnvägen. Men om man skulle ha samma säkerhetsavstånd som Göteborgs kommun, det vill säga 80 meter, så fördubblas nästan antalet fastigheter inom farozonen.

Lagen (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO) kräver att kommunen bland annat förhindrar att olyckor uppstår, vidtar skadebegränsande åtgärder och minimerar riskerna för olyckor. Men

har kommunen verkligen tänkt igenom vad ett olycksscenario kan komma att innebära om det skulle ske någonstans på väg genom Stenungsund?

Vore det inte mycket bättre att flytta den här farliga trafiken utanför staden genom att lägga järnvägsspåret utmed motorvägen där ingen, eller väldigt få berörs.

Kommunen planerar att ha 35 000 innevånare år 2035. De flesta av dessa kommer antingen att ha egen bil eller ingå i någon form av bilpool, som blivit allt vanligare i Göteborg.

Men vart ska alla dessa bilar ta vägen om man bygger bort en stor del av parkeringen mellan Västanvindsgatan och Strandvägen? Redan idag är det tidvis mycket svårt att få en parkering i centrum och vill man veta vad som händer när man tar bort parkeringsplatser i centrum kan man alltid studera Sundsvall.

Där står affärslokalerna tomma, vägg i vägg i hela centrum, medan alla shoppingkunder tagit bilen till industriområdet Birsta, 8 kilometer norr om stan, eftersom där finns det parkeringsplatser. Birsta har blivit Norrlands största shoppingcenter.

I Stenungsunds centrum är det redan idag svårt att ta sig igenom vid rusningstid. Det borde man försöka förbättra istället för att skapa ytterligare trängsel, även om Kim Enarsson på Sigma Civil som utfört trafiksimuleringen påstår att det bara skulle bli någon minut längre tid att passera. Men har konsulten ens varit på plats och tittat?

Vi har inte hunnit fråga Kim Enarsson personligen. Men vet sedan tidigare i ett annat ärende att när Norconsult gjorde en utredning åt Stenungsunds kommun om en annan vägdragning så hade den utredande konsulten inte varit på plats, utan bara fabulerat ihop en skrivbordsprodukt som inte hade mycket med verkligheten att göra.

Om man stryker Göteborgsvägen kommer många av de som ska från industrierna i Stenungsund och ut till Tjörn och Orust att ta omvägen genom de östra bostadsområdena via inre och yttre ringvägarna. En hel del av dem gör så redan idag.

Sammanfattning:

Vi anser att man bör riva upp beslutet från 2016 om placering av resecentrum i centrala Stenungsund och istället lägga järnvägen intill E6 av säkerhetssynpunkt och för att kunna knyta ihop östra och västra Stenungsund.

Att investera 150 miljoner i ett nytt resecentrum som på många sätt är en dålig kompromisslösning verkar fel. Då är det bättre att till en mindre summa rusta upp befintligt resecentrum, i väntan på att ny teknik som innebär mycket flexiblere och samhällsnyttigare reselösningar.

Kommunens kommentar

Vid en olycka med läckage av gas och/eller vätskor kommer räddningstjänsten spärra av erforderligt område för att värna människors liv och hälsa.

Som underlag för planprogrammet för Stenungsunds centrum (godkänt av kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92) gjordes en riskutredning vilken ger rekommendationer gällande bl.a. avstånd för och användning av bebyggelse. Fortsatt utveckling kommer ske genom detaljplaneläggning i vilken fördjupade riskutredningar kommer göras där det erfordras. Länsstyrelsen är den myndighet som bevakar frågor gällande hälsa och säkerhet i planprocessen. För befintlig bebyggelse gäller det säkerhetsavstånd som rådde när respektive byggnad uppfördes. Att en olycka med farligt gods sker har väldigt låg sannolikhet (en på miljontals, eller tiotals miljoner, år). Det finns få dokumenterade olyckor i Sverige.

Parkeringshus ingår inte i uppdraget för denna detaljplan. I planprogrammet för Stenungsunds centrum (godkänt av kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92) beskrivs att parkeringshus behöver byggas om/när parkeringsytorna i en framtid bebyggs. Parkeringsbehovet för butiker, verksamheter, bostäder, vård etc. kommer att utredas i respektive detaljplaner. Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126.

Kommunens ambition är att underlätta för hållbart resande med kollektivtrafik, cykel eller till fots och öka dessa andelar i förhållande till biltrafik. Detta enligt kommunens mobilitetsstrategi, antagen av kommunfullmäktige 2019-12-12 § 276.

Trafikkonsulterna har varit i Stenungsund flera gånger under 2019 innan pandemin slog till 2020. Den lösning som föreslås i samrådshandlingarna innebär en förlängd restid om endast cirka 1,5 minut under rusningstid vilket bedöms som en acceptabel förändring. I all planering måste vissa antaganden göras. Det går också att arbeta med viljestyrd planering – där kommunen har flera policys och beslut som strävar efter ett ökat resande med kollektivtrafik och minskat resande med bil, därför har en ÅDT om 20 000 fordon valts. Syftet med omdragningen av Göteborgsvägen har inte på något sätt varit att minska köbildningen utan enbart att ge plats åt resecentrum. Ett väl placerat resecentrum nära boende och andra målpunkter är en förutsättning för en ökad användning av kollektivtrafiken. Detta i sig skall bidra till färre bilar på våra vägar.

Stenungsunds kommun måste förhålla sig till den verklighet att Bohusbanan som idag trafikeras av främst persontåg med arbetspendlare går just genom Stenungsunds centralort. Region Västra Götaland samt Kommunalförbundet Göteborgsregionen arbetar nu strategiskt med att utveckla de stationssamhällen där dagens tåg passerar. Ett nytt resecentrum i Stenungsunds centralort är ett steg i detta arbete.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Kommunen är medvetna om den barriäreffekt som Bohusbanans sträckning genom samhället skapar. Ju mer vi kan förtäta kring resecentrum desto mindre kommer järnvägen att upplevas som en barriär. Genom att utveckla centrunkärnan så att det finns varierad service på båda sidor spåret och naturliga vägar för flöden däremellan desto mindre kommer upplevelsen av att järnvägen delar samhället i två delar att vara. Ett resecentrum skilt från övrig bebyggelse och kanske omringat av stora parkeringsytor ger otrygga miljöer särskilt under dygnets mörka timmar, vilket kan hindra människor från att vilja färdas kollektivt.

Privatperson 34

2020-10-21

Undertecknat av två personer

Vi skulle gärna vilja att följande intressepunkter/frågor utreds vidare:

- Föreslagen korttidsparkering på Södra vägen, hur skall trafikflödet ske med hänsyn till att trafiken leds in på en återvändsgränd? Hur skall bilarna vända? Vilken hastighetsbegränsning skall gälla på Södra vägen?
- Utökad analys/undersökning av bullernivåer med hänsyn till mängden kollektivtrafikfordon (läs bussar) som kommer att stanna/stoppa i närhet av tätbebyggt område, Södra vägen.
- Trygghetsanalys, hur kommer ett centralt resecentrum påverka tryggheten för boende samt övriga som vistas i närområdet kvällstid?

Kommunens kommentar

Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen. Hastighetsbegränsning regleras inte i detaljplan, däremot regleras det i lokala trafikföreskrifter samt hastighetsplanen (antagen av kommunfullmäktige 2016-10-17 § 195).

Bullerutredningen kommer uppdateras inför granskningen.

Genom att utveckla centrumkärnan så att det finns varierad service på båda sidor spåret och naturliga vägar för flöden däremellan desto mindre kommer upplevelsen av att järnvägen delar samhället i två delar att vara. Resecentrum är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Genom att bygga fler bostäder i centrala Stenungsund kan ännu fler människor få ta del av det fina läget – nära kommunal och kommersiell service, ett stenkast från sundet, gångavstånd till kollektivtrafik. Med fler människor i rörelse kommer platserna också upplevas som tryggare. Vidare tillkommer arbete med god belysning och kameraövervakning för att ytterligare öka tryggheten.

Privatperson 35

2020-10-21

Tänk om!

Att ändra vägen och infrastrukturen såpass mycket kommer göra det mycket svårare för trafiken att komma in till centrum. Och föra med sig mycket mer köer och trafik än vad som är nu. Snälla tänk om och tänk på vad som blir lättast att ta sig runt i Stenungsund med både bil och andra fordon.

Det här kommer bara bli extremt jobbigt.

Kommunens kommentar

Syftet med omdragningen av Göteborgsvägen har inte på något sätt varit att minska köbildningen utan enbart att ge plats åt resecentrum. Ett väl placerat resecentrum nära boende och andra målpunkter är en förutsättning för en ökad användning av kollektivtrafiken. Detta i sig skall bidra till färre bilar på våra vägar.

Kommunens ambition är att underlätta för hållbart resande med kollektivtrafik, cykel eller till fots och öka dessa andelar i förhållande till andelen resor som görs med biltrafik. Biltrafiken ska även minska. Detta enligt kommunens mobilitetsstrategi, antagen av kommunfullmäktige 2019-12-12 § 276.

Privatperson 36

2020-10-21

Jag anser att det fortsatt behöver finnas minst två filer i vardera riktning för persontrafik mellan CircleK och järnvägsövergången vid Doterödsvägen, och att de med fördel kan vara lokaliserade där de är idag.

Kommunens kommentar

Samrådsförslaget föreslår ett körfält norrgående och två södergående vilket har bedömts tillräckligt för att klara både dagens och framtidens behov. Inför granskningen kommer trafikutredningen uppdateras.

Privatperson 37

2020-10-21

Jag tycker att man bygger ut nuvarande resecentrum löser in Montessoriskolan för att få mer plats. Spränga bort berget bakom gamla kommunkontoret. Kan bli en mysig promenadväg till torget. Tänker på miljön riva en fungerade jag spår samt kostnaden.

Kommunens kommentar

Det gamla kommunkontoret och berget där bakom ingår i detaljplaneområdet för CW Borgs väg för bostäder och verksamheter.

Privatperson 38 och 39

2020-10-21

Likadana yttranden inskickade av två personer

Förslaget till detaljplan har brister som gör att det inte bör genomföras i den utformning som samrådet avser. Kommunen har inte, vilket framkom på samrådsmöte, gjort någon konsekvensanalys av förslaget. De behov och problem som förslaget ska lösa genom att flytta resecentrum några hundra meter söderut framgår inte i samrådet och inga svar framgick på samrådsmötet trots direkta frågor. I förhållande till kravet på god hushållning med kommunens medel framstår det som en vårdslös hantering. Dagens problembild samt nuvarande och

framtida behov bör tydliggöras för att kunna avgöra om det lagda detaljplaneförslaget är rätt väg att gå och en klok användning av kommunens medel.

Kommunens kommentar

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Ett resecentrum skilt från övrig bebyggelse och kanske omringat av stora parkeringsytor ger otrygga miljöer särskilt under dygnets mörka timmar, vilket kan hindra människor från att vilja färdas kollektivt.

Stenungsund är med i ett regionalt samarbete i nätverket Det urbana stationssamhället. Samarbetet sker för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart resande genom att göra kollektivresor enkla och attraktiva. Alla erfarenheter från arbetet pekar på att tillgänglighet och närhet, att placera resecentrum så nära samhällskärnan som möjligt, är en framgångsfaktor för att utveckla tätorten.

Privatperson 40

2020-10-21

Jag förstår inte varför nonintervention nyttjas befintlig plats där tågen kan mötas redan idag, det skulle ju spara massa pengar genom att fräscha upp befintligt.

Bygg ny vänt hall och ett p-däck på långtidsparkeringen så att alla som pendlar har möjlighet till parkering. Idag är det alldeles för få parkeringar. Bygg om/ut befintliga stationshuset och gör utfart och infart vid befintlig rondell.

Tyvärr är Stenungstorg utdöende om inte nuvarande ägare satsar på butiker som också får rimliga hyror samt att parkeringarna borde vara längre med avgiftsfritt. Det är alldeles för nära för oss att åka norr eller söderut för bättre shopping o t.o.m gratis parkering som t.ex Torp eller Överby.

Kommunens kommentar

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Ett resecentrum skilt från övrig bebyggelse och kanske omringat av stora parkeringsytor ger otrygga miljöer särskilt under dygnets mörka timmar, vilket kan hindra människor från att vilja färdas kollektivt.

Stenungsund är med i ett regionalt samarbete i nätverket Det urbana stationssamhället. Samarbetet sker för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart resande genom att göra kollektivresor enkla och attraktiva. Alla erfarenheter från arbetet pekar på att tillgänglighet och närhet, att placera resecentrum så nära samhällskärnan som möjligt, är en framgångsfaktor för att utveckla tätorten.

Vilka butiker som ska finnas på torget och vilka hyror dessa ska ha är inget som regleras i detaljplan.

Privatperson 41

2020-10-21

Det känns högst osäkert att sätta tåg och buss så nära en skola, barn som kan få för sig att hoppa på eller folk som kidnappat.

Vidare finns att se större risker med trafik som ökar runt området. Då är de bättre att utvidga befintlig plats.

Mer pendelparkeringar men dessa blir på bekostnad av torgets parkeringar som redan börjar bli få till antalet och torget som det är kommer väl inom en snar framtid behövas fixas så grunden är dålig?

Kommunens kommentar

Både tåg och buss går redan nära Stenungskolan idag och dagens station ligger intill Montessoriskolan. Att ha tillgång till buss och tåg är en god service för barnen och ungdomarna som har möjlighet att åka kollektivt till skolan och för vårdnadshavare som inte behöver skjutsa dem.

Kommunen arbetar för att andelen bilresor ska minska, att de som har möjlighet kan gå, cykla eller åka buss till det nya resecentrumet.

Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126.

En fördjupad geoteknisk utredning ska göras inför granskningen, vilken utreder skicket på grunden och vilka förstärkningsbehov som finns.

Privatperson 42

2020-10-21

1. För långt avstånd till parkering, dryga 500 m i alla väder är definitivt inte genomtänkt. Gångavstånd i tid beroende på ålder och rörlighet 5 - 15 min och ofta dessutom med packning. Syftet är att resa mer kollektivt och här ges signalen att inte göra det.

2. Hur många p-platser beräknas det för totalt i framtiden? Invånarantalet ökar också utanför tätorten som står utan frekvent kollektivtrafik. Att spekulera i att det blir fler cyklister kan man göra inom en tätort men boende utanför är bundna till bil. Jag vill se den uträkningen!
3. Jag vill se budget på upphöjt spår. Bullerproblem går att bygga bort och under spåren skapas utmärkt yta för p-platser. Gräva ner spåren är en kostsam lösning som lätt blir en dålig miljö.
4. Jag vill se alternativa lösningar och framförallt utveckling på befintlig plats. Var det här det fanns en äldre planering? Den vill jag se och vilka argument som var emot.
5. Vad är nyttan av att flytta resecentrum till torget? fler bostäder och större behov av p-platser. Är det planerat p-hus? att gräva ner p-platser är mycket kostsamt. Det gjordes en utredning och kalkyl detta för ca 8 år sedan då kommunen fortfarande var ägare till torget. Prislappen var mycket hög.
6. Vibrationsproblematiken på Södra vägen är intressant. Hur tänker ni lösa det? Pålning? Kostnad för pålning?
7. Finns det överhuvudtaget problem med vibrationer på Norra vägen?

Kommunens kommentar

1. *Att ha stora ytor för markparkering är, ur ett stadsbyggnadsperspektiv, inte önskvärt i ett så här centralt läge. Se även svar i punkt 5 nedan..*
2. *Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen. Kommunen arbetar för att andelen bilresor ska minska, att de som har möjlighet kan gå, cykla eller åka buss till det nya resecentrumet. Den vidare utvecklingen av Stenungstorg kommer ske genom detaljplaneläggning vilken kommer innefatta erforderliga utredningar, t.ex. för parkeringsbehov och -lösningar. Se även svar i punkt 5 nedan.*
3. *Att höja tågrälsen har inte accepterats av Trafikverket som är de som äger järnvägsanläggningen. Tågräls får luta max 1,5 promille vid mötesstation och max 1 procent i övrigt. Det gör att en höjning på en plats kräver att rälsen höjs på en mycket lång sträcka, vilket är mycket kostsamt. Skulle rälsen höjas skulle hela den omgivande marknivån också behöva höjas vilket även det är förenat med mycket stora kostnader.*
4. *Det finns ingen "äldre planering" för det nuvarande stationsläget. Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.*

5. I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Parkeringshus ingår inte i uppdraget för denna detaljplan. I planprogrammet för Stenungsunds centrum (godkänt av kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92) beskrivs att parkeringshus behöver byggas om/när parkeringsytorna i en framtid bebyggs. Parkeringsbehovet för butiker, verksamheter, bostäder, vård etc. kommer att utredas i respektive detaljplaner. Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126.

6. En vibrationsutredning ska göras inför granskningsskedet. Hur eventuell vibrationsproblematik ska lösas kommer föreslås i utredningen, där till sannolikt även en kostnadsuppskattning.

7. Norra vägen ingår inte i planområdet för resecentrum.

Privatperson 43

2020-10-21

En gång och cykel tunnel är under all kritik kommer bara att bli ett tillhåll för ungdommar och andra med oärligt syfte öppna ögonen och se vad som händer på andra ställen ingen vill gå där igenom på kvällen. Kameraövervakning hjälper inte En inbyggd bro är ett bättre alternativ

Kommunens kommentar

Resecentrum är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Genom att bygga fler bostäder i centrala Stenungsund kan ännu fler människor få ta del av det fina läget – nära kommunal och kommersiell service, ett stenkast från sundet, gångavstånd till kollektivtrafik. Med fler människor i rörelse kommer platserna också upplevas som tryggare. Vidare tillkommer arbete med god belysning och kameraövervakning för att ytterligare öka tryggheten. Den nuvarande

gång- och cykelbron samt plankorsningen vid Doterödsvägen finns som två alternativa vägar om tunneln av någon anledning skulle kännas otrygg att nyttja.

Privatperson 44

2020-10-21

Efter en noggrann genomläsning av förslaget till "Detaljplan för Stenungsunds resecentrum" så tycker jag att det inte känns riktigt genomtänkt. Jag fattar att kommunen fått i uppdrag att ta fram ett förslag, vilket är bra, men de stora problemen i infrastrukturen kommer fortfarande finnas där (eller t o m påverkas negativt). De stora problemen är att det inte går att ta sig över eller under järnvägen utan att stannas upp av trafikljus eller bommar samt trafiken som bildas från och till Tjörn/Orust. Jag är väldigt skeptisk till trafikutredningens simulering och analys av ÅDT i rusningstrafik. I dagsläget kan man knappast köra i 50km/h från Torget ut till broarna som den utvisar och om man då nästan dubblar trafiken enligt prognoserna så kommer det inte sluta bra. Att sedan dra in all trafik till Torget genom rondellen kommer nog inte heller påverka trafiken possessivt med alla som ska vidare till industrierna etc. Visst det kanske kan bli bra men då måste man försöka få till rondellen i korsningen norrut Strandvägen/Doteröd och det utan att ta bort övergången som trafikutredningen gjorde anspråk på.

Om ni nu tänker gå vidare med planerna så kanske man skulle se över om det går att höja upp tågrälsen vid perongerna någon meter samt göra en viadukt vid korsningen i norr? Samt då göra om korsningen till rondell. Läste i lokaliseringsutredningen från 2012 att det fanns tankar på det och det tror jag är en viktig nyckel till att försöka få detta att fungera. Kan trafiken ta sig obehindrat på något sätt över rälsen så tror jag att biltrafiken kommer rinna igenom centrum på ett helt annat sätt.

Kommunens kommentar

Att arbeta för ett ökat hållbart resande i STO-regionen är något alla tre kommuner är ansvariga för. Stenungsund uppmantrar därför Tjörn och Orusts kommuner att arbeta för ett ökat kollektivtrafikåkande från öarna – att få invånarna att parkera bilen på Tjörn och Orust för att ta bussen till Stenungsunds resecentrum. Då minskar belastningen både på broarna, Nösnäsmotet och Göteborgsvägen.

Kommunen arbetar även för att andelen bilresor ska minska, att de som har möjlighet kan gå, cykla eller åka buss till det nya resecentrumet. Kommunens ambition är att underlätta för hållbart resande med kollektivtrafik, cykel eller till fots och öka dessa andelar i förhållande till biltrafik. Detta enligt kommunens mobilitetsstrategi, antagen av kommunfullmäktige 2019-12-12 § 276.

Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen.

Att höja tågrälsen har inte accepterats av Trafikverket som är de som äger järnvägsanläggningen. Tågräls får luta max 1,5 promille vid mötesstation och max 1 procent i övrigt. Det gör att en höjning på en plats kräver att rälsen höjs på en mycket lång sträcka, vilket är mycket kostsamt. Skulle rälsen höjas skulle hela den omgivande marknivån också behöva höjas vilket även det är förenat med mycket stora kostnader.

I arbetet med resecentrum samt i kommande centrumutveckling kommer kommunen studera möjligheterna till planskilda korsningar så att fotgängare och cyklister säkrare kan korsa väg och/eller järnväg. I ett längre tidsperspektiv kan även planskilda passager för fordonstrafik komma att bli aktuella. En planskild passage för fotgängare och cyklister i form av en gång- och cykeltunnel planeras för vid det nya resecentrumet.

I dagsläget finns inga beslut på utveckling av Södra Bohusbanan. I ett första skede arbetas det dock för ett mötesspår vid, eller dubbelspår till, Stenungsunds nya resecentrum. Ett dubbelspår mellan Stenungsund och Göteborg innebär inte ett krav på stängd järnvägsöverfart vid Doterödsvägen. Vid flytt av resecentrum år 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minska till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg-Stenungsund-Uddevalla. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag.

Det är först när dubbelspår och trafikeringensvolym (kvartstrafik) norrut blir aktuellt som en planskild korsning för Doterödsvägen kan bli nödvändig. Detta kommer sannolikt inte att genomföras inom en överskådlig framtid, då trafikunderlaget som krävs för detta inte finns, därför planeras inte för detta i dagsläget.

Järnvägsöverfarter är Trafikverkets anläggningar, inte kommunala. Detta innebär att kommunen inte har rådighet att bygga om dem utan medgivande från Trafikverket. En planskild korsning är mycket kostsam och kräver prioritering i Nationell infrastrukturplan och kan komma ifråga först när trafikeringensvolym kräver en sådan åtgärd.

Privatperson 45

2020-10-21

Trist att valet för placering av nya resecentrum är gjort och att det inte finns någon återvändo vad gäller läget.

Jag tycker att denna bonde- och badort skulle kunna framhävas mer. Att ta Södra Vägen i anspråk, den tidigare infarten till samhället söderifrån, är olyckligt. Den borde få vara kvar i sin helhet, just för att behålla något av vårt gamla Stenungsund, utöver Kyrkberget, och för att förstärka intrycket av tidigare epoker i detta samhälle där de allra flesta är inflyttade och inte har några rötter att luta sig mot.

Jag vill ändå uttrycka att planen känns kortfristig med tanke på:

1. Den godstågstrafik som går genom samhället och under så många år varit ett diskussionsämne där många anser att något radikalt bör göras just pga att det är farligt gods som forslas.
2. Som jag ser det kommer inte den trafikstockning som uppstår varje eftermiddag vid arbetstidens slut att åtgärdas med denna omdragning av trafiken.
3. Att en lösning av korsningen Doterödsvägen/ Göteborgsvägen/ Strandvägen/ järnvägen borde varit med i planen.

Det kom för övrigt upp många intressanta synpunkter på mötet kl 15:00 den 29/9 2020 som bör tas i beaktande vid det fortsatta arbetet med planen:

Om vi nu skall satsa på kollektivtrafiken och att den skall flyta:

- Egen fil för busstrafiken, både från norr, söder och öster, alltså att ingen buss skall bli stående i någon kö, inte heller den kö som uppstår på Doterödsvägen alltför många gånger per dag då bommarna går ner. Skall bussarna kunna komma till östra delen av Resecentrum skall även den busstrafiken ha fritt fram i egen fil.
- Att övergång/ undergång för gående åter öppnas i höjd m Tjörnbrons Hantverk, alltså den övergång som stängdes för några år sedan.
- Att en riktig undersökning görs av hur många fler p-platser som behövs på torget pga det ökade trycket på inkommande pendlare. Är det verkligen rimligt att minska antalet platser när det i stället borde tillkomma fler- om det nu är kollektivtrafiken man vill satsa på?
- Gratis kollektivtrafik för alla inom tätort/ kommunen - ett utmärkt förslag om man vill minska bilantalet, få snurr på- och göra det mer tilldragande att åka kollektivt.
- För de äldre som nyttjar kollektivtrafiken och bor på östra delen av Stenungsund och vill ner till torget är tanken att de kommer att få kliva av bussen på Södra Vägen. Närmare torget än så kommer de inte. Då har de en bit att gå, under/ över spåret för att komma till affärerna, Vårdcentralen mm. Är det en bra lösning? Tanken att lägga de tre bussarna på östra sidan är bra för trafiken och för de lätttröliga. För de som verkligen hade behövt komma så nära torget som möjligt fungerar det dåligt.

Jag har även noterat att ett antal bestånd med Parkslide står utefter järnvägen. Detta skall vid bortförandet omhändertas enl. expertis och inte godtyckligt.

Jag har en önskan om att man tar tillvara något av det gamla från Södra Vägen. Man skulle kunna ta vara på ex Ströms stuga (Södra Vägen 14) och integrerar den i nya resecentrum, som ett charmigt inslag som minner om tider som varit. Resecentrum skall fyllas, som ni själva sade på mötet, inte bara av resenärer utan även av kiosk, toaletter, personalutrymmen och lokaler för städattiraljer mm. Stugan skulle kunna vara perfekt till något av dessa ändamål.

Kommunens kommentar

1. Stenungsunds kommun måste förhålla sig till den verklighet att Bohusbanan går just genom Stenungsunds centralort. Att flytta över detta gods till lastbil är inte ett bättre säkerhetsarbete. Att anlägga nya järnvägar är inte heller något som kommunen har rådighet över, det är Trafikverket som har detta.

2. Syftet med omdragningen av Göteborgsvägen har inte på något sätt varit att minska köbildningen utan enbart att ge plats åt resecentrum. Ett väl placerat resecentrum nära boende och andra målpunkter är en förutsättning för en ökad användning av kollektivtrafiken. Detta i sig skall bidra till färre bilar på våra vägar. Eftermiddagarnas trafikstockningar orsakas främst av kapacitetsbrist på länsväg 160, vilket studeras i en separat åtgärdsvalsstudie-process tillsammans med Trafikverket, samt av trafiksignaler vid Göteborgsvägen/Strandvägen. Busskörfält föreslås därför på Göteborgsvägen, från nuvarande station (befintligt) ner till föreslagen cirkulationsplats.

3. I arbetet med resecentrum samt i kommande centrumutveckling kommer kommunen studera möjligheterna till planskilda korsningar så att fotgängare och cyklister säkrare kan korsa väg och/eller järnväg. I ett längre tidsperspektiv kan även planskilda passager för fordonstrafik komma att bli aktuella. En planskild passage för fotgängare och cyklister i form av en gång- och cykeltunnel planeras för vid det nya resecentrumet.

I dagsläget finns inga beslut på utveckling av Södra Bohusbanan. I ett första skede arbetas det dock för ett mötesspår vid, eller dubbelspår till, Stenungsunds nya resecentrum. Ett dubbelspår mellan Stenungsund och Göteborg innebär inte ett krav på stängd järnvägsöverfart vid Doterödsvägen. Vid flytt av resecentrum år 2025 kommer antalet tågpassager över Doterödsvägen minskas till cirka hälften. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg-Stenungsund-Uddevalla. En sådan dubblad turtäthet skapar då åter lika många bomfällningar som idag.

Det är först när dubbelspår och trafikeringensvolym (kvartstrafik) norrut blir aktuellt som en planskild korsning för Doterödsvägen kan bli nödvändig. Detta kommer sannolikt inte att genomföras inom en överskådlig framtid, då trafikunderlaget som krävs för detta inte finns, därför planeras inte för detta i dagsläget.

Järnvägsöverfarter är Trafikverkets anläggningar, inte kommunala. Detta innebär att kommunen inte har rådighet att bygga om dem utan medgivande från Trafikverket. En planskild korsning är mycket kostsam och kräver prioritering i Nationell infrastrukturplan och kan komma ifråga först när trafikeringsvolymerna kräver en sådan åtgärd.

Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen. För att underlätta passagen ut på Doterödsvägen föreslås ett högersvängfält på Södra vägen, detta kommer minska köbildningen för de som ska vänster eller rakt fram. Möjligheten att anordna ett vänstersvängfält för trafik som kommer österifrån på Doterödsvägen och ska till Södra vägen studeras. Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen.

Kommunen arbetar för att ersätta de stängda järnvägspassagerna vid Solgårdsvägen och Södra vägen.

Trafikutredningen kommer uppdateras inför granskningen. Att ha stora ytor för markparkering är, ur ett stadsbyggnadsperspektiv, inte önskvärt i ett så här centralt läge. Antalet platser för pendelparkering kommer öka, detta ligger dock utanför detaljplanens område. Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126. Kommunen arbetar även för att andelen bilresor ska minska, att de som har möjlighet kan gå, cykla eller åka buss till det nya resecentrumet.

Parkeringshus ingår inte i uppdraget för denna detaljplan. I planprogrammet för Stenungsunds centrum (godkänt av kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92) beskrivs att parkeringshus behöver byggas om/när parkeringsytorna i en framtid bebyggs. Den vidare utvecklingen av Stenungstorg kommer ske genom detaljplaneläggning vilken kommer innefatta erforderliga utredningar, t.ex. för parkeringsbehov och -lösningar.

Kostnaden för kollektivtrafikresor regleras inte i detaljplan. Sannolikt hade en gratis kollektivtrafik ökat resandet.

Kommunen tar med sig frågan gällande avstånd från Södra vägen till målpunkter på västra sidan i sin fortsatta planering och dialog med Västtrafik.

Parksliden kommer att hanteras på erforderligt sätt.

Frågan om att ta tillvara något från Södra vägen för att eventuellt kunna integrera det i resecentrumanläggningen vidarebefordras till genomförandeansvarig.

Privatperson 46

2020-10-21

1. Resecentrum inledande synpunkter

Motiveringen för resecentrum är att öka resandet med buss och tåg. Hur ett nytt resecentrum åstadkommer denna ökning av resandet framgår inte. Det visas inte heller hur mycket bättre ett resecentrum möter ökningen av resandet än nuvarande lösning. Däremot kommenteras förhållandevis utförligt de ekonomiska fördelar som privata aktörer får om resecentrum lokaliseras till angiven plats.

Det hade varit naturligt om övervägandena kring resecentrum inte – som det tycks – huvudsakligen hade kretsat lokalt kring invånarna i Stenungsunds kommun utan hade fokuserat på ett regionalt samarbete.

Det ursprungliga syftet med att bygga ett resecentrum var att det skulle vara regionalt och serva Stenungsund, Tjörn och Orust så att pendlare snabbt skulle kunna ta sig till sina arbetsplatser i främst Göteborg.

2 Lokaliseringsalternativ för Resecentrum

Innan beslut om var ett nytt resecentrum skulle lokaliseras genomfördes en lokaliseringsutredning. I denna värderades tre "alternativ, Centrumläget, Brofästet, samt "Nösnäs" Resultaten efter samrådsredogörelsen är sammanfattade nedan samt ett. Nuvarande läge vid stationen ingick inte bland de lägen som ursprungligen skulle värderas.

Centrum läget är ett lokalt resecentrum medan ett resecentrum lokaliserad till Brofästet har en regional karaktär och kan ge service till resande från Tjörn och Orust. Nösnäs förordades inte av någon intressent och finns inte med i tabellen.

Organisation	Förordat alternativ	Kommentar
Västrafik	Centrum alternativet	Brofästet som andra alternativ
Trafikverket	Brofästet	
Tjörn	Inget	
Orust	Brofästet	
GR	Brofästet	
Polismyndigheten	Inget alternativ förordat	
Länsstyrelsen	Inget alternativ förordat	
Mark och Exploateringsenheten	Inget alternativ förordat	
Gata Park	Brofästet	
Stenungsundshem	Centrum	
Ineos	Inget alternativ förordat	
Borealis	Centrum	
Citycon	Centrum	

Organisation	Förordat alternativ	Kommentar
Hogia	Mellan Brofästet och Stora Höga.	Avråder starkt från Centrum.

Regionalt är Brofästet att föredra. Detta har påpekats av de som angett Brofästet som alternativ. Borealis har Centrum som alternativ under förutsättning att nuvarande trafiksituation kan lösas genom förbättrad trafikgenomströmning vilket är tveksamt med de förändringar av Göteborgsvägen som anges i detaljplanen.

Sektor samhällsbyggnad förordade det lokalt orienterade Centrum alternativet som lokalisering. Detta har också beslutats av kommunfullmäktige.

2.1 Det lokala centrumalternativet.

I detaljplanen för resecentrum finns ingen kostnad för ett komplett resecentrum med nödvändiga förändringar t.ex. av vägnätet angivna. I lokaliseringsutredningen finns en uppskattad kostnad på 175–200 milj angiven för anläggningen. Kostnader för ändring av övrig infrastruktur ingår inte se nedan

2.1.1 Kompletteringar.

Planen som nu ligger är inte komplett. Följande är ett citat från plandokumentet:

”Ett fortsatt arbete med centrumalternativet bör tidigt omfatta framtagande av en gemensam målbild som belyser stadsbyggnadsfrågor, kollektivtrafiklogistik, parkeringslösningar, exploateringsekonomi m.m.”

För nedanstående åtgärder finns inga kostnader angivna.

- För detaljplanens genomförande krävs markinköp bland annat öster om järnvägen och för omläggningen av Göteborgsvägen. Dessa skall regleras genom separata avtal som skall godkännas av Kommunfullmäktige eller Kommunstyrelse
- Göteborgsvägen måste höjas 1m på grund av stigande vatten
- Grundförstärkningar krävs även för resecentrum.
- En GC tunnel under järnvägen för att öka tillgängligheten till resecentrum österifrån i är planerad.
- Kommunen ska enligt avtal bekosta Trafikverkets genomförande av detaljplanen.
- Samtliga alternativa lokaliseringar, Centrumalternativet, Brofästet och Nösnäs fordrar ombyggnader av Nösnäsmotet. Detta verkar inte gälla för nuvarande resecentrum vid stationen och inte heller Stora Höga.
- En lösning för högvattenskydd som inkluderar hela centrala Stenungsund och som medför att föreliggande och kommande detaljplaner kan höjdsättas utifrån dagens marknivåer. Förvaltningen kräver att detta ska vara beslutat inför granskningskedet av denna detaljplan. Ett storskaligt inströmningskydd har i en utredning av SVECO (2013-12-19) beräknats kosta 142 milj kr.
- Enligt SVECO's skyfallsutredning (2020-07-07) som undersöker möjligheterna till lokalt omhändertagande av dagvatten, och lokalisering av risker vid skyfall och höjning

av havsnivån, beräknas att färdigt golv hamnar på +3,1 m.ö.h”, om ingen klimatsäkring sker. I utredningen på pekas också att om man anlägger byggnader utan att se till att få bort instängt vatten från kraftiga skyfall, så kommer översvämningens nivå att öka i och med att arealer för översvämning då tas bort.. Konkret innebär detta att kraven på höjden för färdigt golv ökar.

- Den nya utformningen av Göteborgs vägen kan i framtiden ge en fördröjning på 1,5 min vid färd söderut och ca 1 min vid färd norrut under maxtimmen(rusningstrafik). Förvaltningen anser att detta är acceptabelt.
- När ett mötesspår byggs vid det nya resecentrum kommer rälsen att behöva rätas ut västerut enligt Trafikverkets krav och riktlinjer. I den första etappen, *innan mötesspåret byggs*, kommer endast den första perrongen att byggas på det nya resecentrum. Konsekvenserna av denna etapputbyggnad för trafikeringen är inte utredda. Av den geotekniska utredningen framgår att sättningsarna för perronger och mötesspåret kräver förstärkningar för att inte oacceptabla sättningsarna skall ske. Förstärkningarna sker lämpligen med kalkcementpelarförstärkning.

Grundat i ovanstående står det klart att kostnaderna för ovanstående åtgärder kan bli omfattande. Dessa kringkostnader skall då adderas till den av lokaliseringens utredningen uppskattade kostnaden för själva anläggningen. För att genomföra uppförandet av kulturhuset krävdes en skattehöjning på 25 öre. Den investeringen var långt ifrån av samma dignitet som den som sannolikt kommer att krävas för kommunens lokala resecentrum.

2.2 Alternativa lösningar.

2.2.1 Brofästet

Ett regionalt orienterat resecentrum vid Brofästet förordades av 4 av de sju som angett preferenser i lokalutredningens samråd. Notera att inte någon av dessa kommenterade avståndet till Stenungstorg eller såg detta som ett problem. En regional orientering har även tidigare funnits med som en målsättning för ett resecentrum.

Mot den bakgrunden finns all anledning att pausa arbetet med detaljplanen för det lokala resecentrum i centrumläget för att genomföra en rejäl utredning av det regionala alternativet Brofästet.

2.2.2 En enkel lösning.

Denna lösning bygger på att förbättra den struktur som redan finns med huvudsakligen lokala resenärer från nuvarande resecentrum/pendelstation och Stora Höga som i stor utsträckning fångar upp pendlare från Orust och Tjörn.

Gör detta genom att

- Förbättra tillgänglighet och bekvämlighet för de som reser från nuvarande resecentrum/pendelstation vid stationen i Stenungsund.
- Förbättra bekvämligheten för de som reser från Stora Höga.
- Utöka antalet parkeringsplatser för pendlare i Stora Höga.

1. En moderniserad och centralt placerad resecentrumanläggning är politiskt beslutad i linje med Västra Götalandsregionens och Kommunalförbundet Göteborgsregionens beslut om att utveckla de stationssamhällen längs Bohusbanan där dagens tåg passerar för ett mer hållbart resande. Att arbeta för ett ökat hållbart resande i STO-regionen är något alla tre kommuner är ansvariga för. Stenungsund uppmuntrar därför Tjörn och Orusts kommuner att arbeta för ett ökat kollektivtrafikåkande från öarna – att få invånarna att parkera bilen på Tjörn och Orust för att ta bussen till Stenungsunds resecentrum. Då minskar belastningen både på broarna, Nösås-motet och Göteborgsvägen.

Tjörn och Orust har medverkat i lokaliseringsprocessen via både politik och förvaltning och framfört sina önskemål. Västra Götalandsregionen och Kommunalförbundet Göteborgsregionen driver också utveckling av våra stationssamhällen med närhet för bostäder till resecentrum för ett mer hållbart resande. Planering är alltid en avvägning mellan olika intressen och i detta fall har ett centrumnära läge valts. En ny lokalisering för ett resecentrum innehåller stora mått av politiska bedömningar om vad som bäst gagnar en orts framtida utveckling.

2.1–2.1.1 De beräknade kostnaderna för åtgärder i ovan angivna punkter ryms inom resecentrums totala budget, förutom för utbyggnation av mötesspår då detta ännu inte är beslutat.

2.2.1–2.2.2 Trafikverkets regler har i senare arbete visat att Brofästet som alternativ inte är möjligt då det ligger i en för skarp kurva.

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Ett resecentrum skilt från övrig bebyggelse och kanske omringat av stora parkeringsytor ger otrygga miljöer särskilt under dygnets mörka timmar, vilket kan hindra människor från att vilja färdas kollektivt.

Stenungsund är med i ett regionalt samarbete i nätverket Det urbana stationssamhället. Samarbetet sker för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart resande genom att göra kollektivresor enkla och attraktiva. Alla erfarenheter från arbetet pekar på att tillgänglighet och närhet, att placera resecentrum så nära samhällskärnan som möjligt, är en framgångsfaktor för att utveckla tätorten.

Antalet pendelplatser i Stora Höga regleras inte i denna detaljplan.

Privatperson 47

2020-10-22

Det förslag som låser in Stenungsund i en trafikinfarkt. Det enda rimliga ställningstagandet, är gör om tänk stort och se till att påverka regionen, banverk, trafikstyrelsen så att järnvägen dras om och ett resecentrum värt namnet placeras vid E6. Alternativt Munkeröd, Måröd med matarbussar till detta centrum. Farligt gods försvinner från samhället, buller och gnissel från tåg försvinner. Med ett klokt placerat resecentrum kan Stenungsund få del långfärdsbussar bl.a. Regionen vill ha dubbelspår från Strömstad till Gbg, enl. LångtidsPlanen. Det skulle ödelägga Stenungsunds centrum för gott. Tänk på all mark som frigörs för kommunen om järnvägen försvinner från samhället! Tänk om, tänk på framtiden och begräv de presenterade planerna som inte är vettiga för Stenungsund i framtiden!

Kommunens kommentar

Stenungsunds kommun måste förhålla sig till den verklighet att Bohusbanan som idag trafikeras av främst persontåg med arbetspendlare går just genom Stenungsunds centralort. Region Västra Götaland samt Kommunalförbundet Göteborgsregionen arbetar nu strategiskt med att utveckla de stationssamhällen där dagens tåg passerar. Ett nytt resecentrum i Stenungsunds centralort är ett steg i detta arbete.

Stenungsunds kommun arbetar dessutom med att få prioriterat satsningar på Bohusbanan för att öka kapaciteten till kvartstrafik för persontrafiken till Göteborg. För detta kommer partiella dubbelspårssträckor att behöva finansieras utmed sträckan. Därför har kommunen genom Översiktsplanen säkrat mark utmed järnvägen för en möjlig utbyggnad. Endast marginella hastighetsökningar kan uppnås genom detta men robustheten säkras och fler turer möjliggörs genom fler mötespunkter.

Dagens stationsläge ligger i de norra delarna av centrum och långt från Stenungsöbron, vilket gör att de tar onödigt lång tid för anslutande bussar och trafik från öarna att komma till stationen. Stenungsund expanderar i första hand söderut eftersom industrins skyddszon norr om centrum hindrar oss att bygga bostäder åt det hållet.

I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer nyttja platsen ger också viktiga effekter för utvecklingen av omkringliggande områden. Att lägga resecentrum i just centrum, det så kallade Centralalternativet, öppnar upp för vidare exploatering med bostäder, verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om järnvägen. Utöver att de kommer ligga i direkt anslutning till resecentrum får de även nära till både kommersiell och offentlig service, kulturhus, park och hav. Centralalternativet blir därför en lokalisering för både stenungsundsbor, arbetspendlare, turister och besökare.

Att anlägga nya järnvägar är inte heller något som kommunen har rådighet över, det är Trafikverket som har detta. Ett resecentrum skilt från övrig bebyggelse ute vid E6, omringat av stora parkeringsytor, ger otrygga miljöer särskilt under dygnets mörka timmar, vilket kan hindra människor från att vilja färdas kollektivt.

Stenungsund är med i ett regionalt samarbete i nätverket Det urbana stationssamhället. Samarbetet sker för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart resande genom att göra kollektivresor enkla och attraktiva. Alla erfarenheter från arbetet pekar på att tillgänglighet och närhet, att placera resecentrum så nära samhällskärnan som möjligt, är en framgångsfaktor för att utveckla tätorten.