

# Stenungsunds resecentrum

## Lokaliseringsutredning

Maj 2012

## Sammanfattning

Denna rapport behandlar huvudsakligen tre olika lokaliseringsalternativ för ett nytt resecentrum i Stenungsund. Resecentrum skall stimulera ett ökat kollektivresande och bidra positivt till utvecklingen av tätorten Stenungsund med tillhörande regiondel.

Inledningsvis definieras gemensamma målsättningar och dimensionerande förutsättningar. Därefter redovisas förslag på huvudlayout för varje läge. Parametrar som förväntad resandeutveckling, trafikering, möjligheter till stadsutveckling, omvärldspåverkan etc har sedan diskuterats och värderats för varje alternativ. Grova kostnadsbedömningar har också gjorts för de olika alternativen. Avslutningsvis sammanfattas resonemangen och en rekommendation presenteras.

Studien och rapporten har tillkommit i samverkan mellan Stenungsunds kommun, Trafikverket och Västtrafik. Konsulter har varit ABAKO arkitektkontor AB och Ramböll Sverige AB. Arbetet har huvudsakligen utförts under hösten 2011 och våren 2012.

# INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>Bakgrund och genomförande</b>	<b>4</b>
1.1	Syfte med studien	4
1.2	Målsättningar	4
1.3	Genomförande	4
1.4	Organisation	5
<b>2</b>	<b>Förutsättningar</b>	<b>6</b>
2.1	Alternativa lokaliseringar	6
2.2	Resandeutveckling	7
2.3	Befintlig och framtida bebyggelsestruktur	7
2.4	Dimensioneringsförutsättningar	7
2.5	”Stationsnära läge”	8
<b>3</b>	<b>Förslag</b>	<b>10</b>
3.1	”NÖSNÄS”	10
3.2	”BROFÄSTET”	14
3.3	”CENTRUM”	18
3.4	”BEFINTLIG STATION (0-alternativet)	21
<b>4</b>	<b>Sammanfattande resonemang och slutsatser</b>	<b>22</b>
4.1	Trafikering?	22
4.2	Ett attraktivt resecentrum?	23
4.3	Resandeutveckling?	23
4.4	Genomförande och kostnad?	23
4.5	Slutsatser	24

# I BAKGRUND OCH GENOMFÖRANDE

## I.1 Bakgrund och syfte med studien

Frågan om var ett framtida resecentrum i Stenungsund bör placeras har diskuterats under en längre tid. Dagens järnvägsstation med tillhörande bussterminal ligger idag i norra delen av centrum och långt från Stenungsöbron vilket leder till förhållandevis långa körsträckor för anslutande trafik från Tjörn/Orust. Stenungsund expanderar i första hand söderut då utbyggnad av bostäder norrut begränsas av den petrokemiska industrins skyddszon. I väster utgör havet begränsning. Dessa förutsättningar är några av de viktigaste orsakerna till behovet av denna utredning. Dagens stationsläge i norr är troligen inte bärkraftigt i förhållande till ortens struktur och framtidsutveckling.

Dagens station behöver samtidigt uppgraderas till ett modernt resecentrum för att möta framtidens behov i form av ökat kollektivtrafikresande med ökad trafikerings av såväl regionaltåg som busstrafik. Pågående regionförstoring med ökad gemensam arbetsmarknad inom Göteborgs- och Fyrstadsområdet, liksom de offensiva målsättningarna med en fördubbling av kollektivresandet till 2020 bidrar till denna utveckling.

Utifrån tidigare diskussioner och utredningar finns ett starkt behov av att ta ett samlat och sakligt grepp på resecentrumfrågan och försöka svara på vilken placering som är den lämpligaste utifrån ett helhetsperspektiv.

Placeringen av resecentrum kommer att ha stor lokal betydelse för utvecklingen av Stenungsunds tätort och förutsättningarna för att öka andelen kollektivtrafikresor i enlighet med K2020. Placeringen påverkar också möjligheten till effektiva förbindelser till från Tjörn och Orust.

Resecentrumfrågan har tidigare utretts med olika förutsättningar:

- Bussterminalsutredning 1993 (VBB-VIAK; studie av 10 alternativa lägen)
- Idéstudie buss/tågterminal i centrum 2005 (Banverket; parallellt arkitektuppdrag med tre förslag i anslutning till Stenungs Torg)
- Genomförbarhetsstudie Nösämsmotet 2011 (SWECO)

## I.2 Målsättningar

Följande övergripande målsättningar har verifierats av projektgruppen. Målformuleringarnas källor står inom parentes:

- Öka kollektivresandet (Fördubblingsmålet i K2020).
- Förstärka tågets roll (K2020).
- Placera resecentrum nära bostäder och arbetsplatser (K2020).
- Skapa den tydliga, enkla och effektiva porten till Tjörn, Orust och Stenungsund (framdiskuterat vid mellankommunal workshop våren 2011).
- Stärka Stenungsunds samhällsutveckling / stadsbyggnadsutveckling så att synergieffekter skapas (framdiskuterat av projektgruppen).
- Resecentrum skall ges en tydlig koppling till Stenungsunds centrum och samverka med lokaliseringen av bostäder och arbetsplatser (framdiskuterat av projektgruppen).
- Skapa ett resecentrum som är mer än en bytestpunkt med god tillgänglighet, trygghet, service, positiva upplevelser och stark identitet som är estetiskt tilltalande (framdiskuterat vid mellankommunal workshop våren 2011).

## I.3 Genomförande

Denna utredning har genomförts i följande steg/faser, huvudsakligen under hösten 2011:

1. Framtagande av gemensam målbild för intressenterna Stenungsunds kommun, Västtrafik och Trafikverket. Diskussionerna har handlat såväl om övergripande målsättningar mer detaljerade lokala mål.
2. Framtagande av detaljerade utvärderingsparametrar för de olika alternativa lägena (trafikering, resenärens byten och upplevelse, stadsutveckling, genomförande, kostnad etc)
3. Framtagande av styrande tekniska förutsättningar (plattformslängder, antal bussplatser, parkerings- och angöringsbehov, servicenivå i resecentrum etc)

4. Inledande prövning av om alla de alternativa placeringarna är tekniskt möjliga.
5. Framtagande av optimerade layoutförslag för varje enskilt lokaliseringsläge. Optimeringen bygger på en sammanvägning av optimal järnvägslayout, trafikföring, stadsbild/stadsutveckling, rese- närskvaliteter etc.
6. Utvärdering av alternativen med hjälp av utvärderingsparametrarna (punkt 2 ovan), bl a i form av workshop i projektgruppen. Sammanfattning av bedömningarna och rekommendationer inför fortsatt arbete.

### *Konsulter*

- Olof Hallberg, arkitekt, ABAKO arkitektkontor AB
- Ingrid Lundberg, arkitekt, ABAKO arkitektkontor AB
- Harald Lundström, trafikplanerare, Ramböll Sverige AB
- Patrik Sterky, järnvägsingenjör, Ramböll Sverige AB

## **I.4 Organisation**

Projektgruppen har bestått av följande personer:

### *Intressenter*

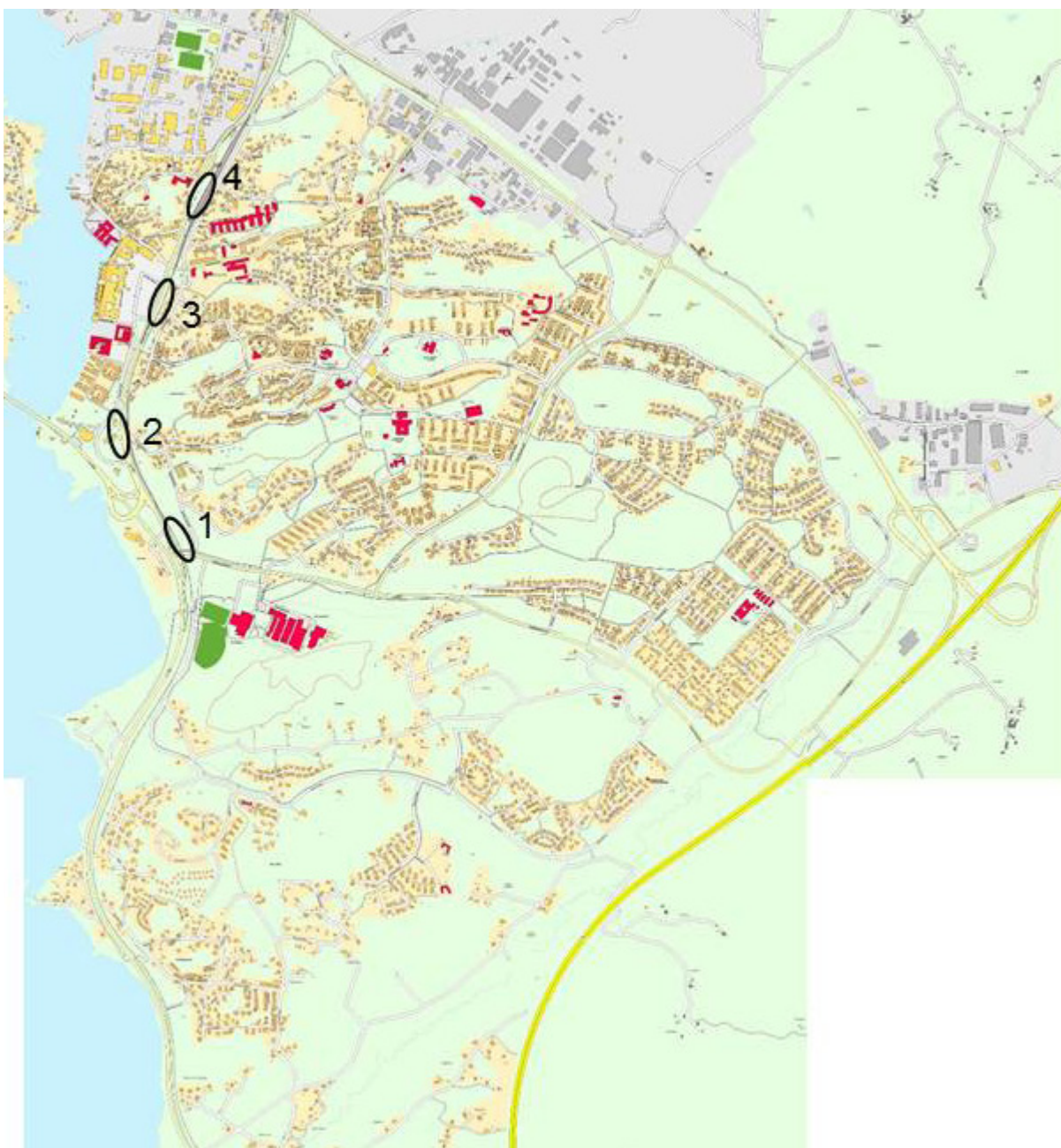
- Maria Sigroth, samhällsbyggnadschef, Stenungsunds kommun
- Amie Ramstedt, utvecklingsledare, Stenungsunds kommun
- Jan Schuman, planarkitekt, Stenungsunds kommun
- Manne Wahlberg, projektledare, Västtrafik
- Ingemar Bengtsson, utredare, Västtrafik
- Maria Lindqvist, utredare, Västtrafik
- Andreas Sörthaga, trafikutvecklare, Västtrafik
- Joakim Jonsson, sektionschef samhälle planering Göteborg, Trafikverket
- Kerstin Winberg, målstrateg persontrafik, Trafikverket
- Kristin Blomqvist, planerare, Trafikverket
- Per Rosquist, planerare, Trafikverket

## 2 FÖRUTSÄTTNINGAR

### 2.1 Alternativa lokaliseringar

Studien har haft som förutsättning att undersöka och värdera följande alternativa lägen (från söder till norr) i förhållande till befintlig station:

1. "Nösnäs" (öster om järnvägen i anslutning till Ucklumsvägen)
2. "Brofästet" (idag plats för Statoilmack och Mc Donalds-restaurang)
3. "Centrum" (i anslutning till Stenungs torg söder om Doterödsvägen)
4. 0-alternativet, d v s befintligt stationsläge kommenteras i utredningen men fördjupad studie av detta läge har ej ingått i utredningsuppdraget.



Översikt över Stenungsund och de 4 lägena.

## 2.2 Resandeutveckling

Idag genomförs cirka 6 000 resor per dag med kollektivtrafiken i Stenungsund.

Bohuståget stannar inom Stenungsunds kommun i orterna Svenshögen, Stenungsund och Stora höga. I januari 2009 utökades antalet avgångar på sträckan mellan Göteborg och Uddevalla. Idag går tågtrafiken stora delar av dagen med timestrafik till Uddevalla, därutöver också avgångar mellan Göteborg och Stenungsund under högtrafik. Tillsammans bildar de halvtimestrafik under högtrafik mellan Göteborg och Stenungsund. Det har gjort att resandet på Bohusbanan har ökat med ca 40 % (källa: *Idéstudie södra Bohusbanan 2011-12-22*) vilket motsvarar ca 1 130 resor per dag 2009 jämfört med 2008. På Stenungsunds station stiger ca 450 resenärer på Bohuståget varje dag.

Parallellt med Bohuståget trafikerar Röd Express mellan Stenungsund, Kungälv och Göteborg. Röd Express angör Stenungsunds station samt flertalet hållplatser i tätorten, turtätheten är 30-minuterstrafik i lågtrafik och 15-minuterstrafik i högtrafik. Röd Express har fler resande än Bohuståget tack vare bättre turutbud. Flest påstigande sker på Stenungsunds station ca 1500 resenärer på varje dag, följt av hållplats Vårdcentralen 350 påstigande och Nösås 280 påstigande. Stenungsunds station är idag en stor målpunkt för resenärerna vilket kan utläsas genom att merparten av resenärerna (ca 60% av alla resenärer på stationen) startar eller slutar sin resa här. Resterande 40% gör ett byte till annan lokaltrafik (källa: *Västtrafiks resvaneundersökning 2006/2007*).

För lokala resor finns tre tätortslinjer som sammanbinder bostadsområden och industriområdena med den regionala trafiken vid Stenungsunds station.

Resandet i Stenungsund hänger också samman med regional busstrafik till och från öarna Orust och Tjörn. Härifrån ansluter expressbussarna till Stenungsunds station som är både en målpunkt och en bytespunkt för anslutning till tåget. Under högtrafik körs extraturer från både Tjörn och Orust som går direkt från Myggenäs till Göteborg. Idag genomförs cirka 2000 resor per dag med kollektivtrafiken på Tjörn och cirka 1 500 resor per dag på Orust.

I studien förutsätts att busstrafik från Tjörn/Orust i framtiden primärt matar till tåget för vidare färd till/från Göteborg. I högtrafik kompletteras detta scenario av direkttrafik med buss till/från Göteborg likt dagens system.

Resandemålet i K2020 är att det år 2025 kommer genomföras cirka 16 000 resor per dag med kollektivtrafiken i Stenungsund.

## 2.3 Befintlig och framtida bebyggelsestruktur

### *Befintlig bebyggelsestruktur*

Stenungsunds historiska centrum ligger idag i tätortens nordvästra hörn. Havet i väster och den industriella skydds-zonen i norr begränsar vidare utbyggnad av framför allt bostäder mot norr och väster. Centrum har därför succesivt börjat vandra söderut; -först genom utbyggnaden av Stenungstorg, -därefter med ytterligare stadsmässig exploatering söder om torget och vidare utbyggnad av bostäder i Hallarnaområdet.

### *Framtida bebyggelseutveckling*

I kommunens översiktsplan anges utbyggnadsområden för ca 1 500 bostäder inom närområdet.

## 2.4 Dimensioneringsförutsättningar

### *Tågtrafik*

#### **Antal spår**

Antal spår vid stationsläget dimensioneras till minst 2 stycken. I en avlägsen framtid skulle en utbyggnad till tre spår kunna vara en fördel. Under överskådlig framtid kommer dock inte fler än två persontåg stanna i Stenungsund samtidigt. Nuvarande och framtida trafik har inte den turtätheten så att ett tredje spår behöver anläggas vid en ny station, förutsatt att uppställningsspår för godtrafik finns kvar vid nuvarande station. Vändande tåg Stenungsund-Göteborg bedöms kunna reglera på genomgående spår alternativt förbifartsspår. Enligt nuvarande trafikupplägg skulle det teoretiskt vara möjligt med ytterligare förstärkningstrafik på sträckan Stenungsund-Göteborg vid enstaka tillfällen. Det skulle då fungera att utnyttja befintlig station. Alternativet att styra tågmöte till andra stationer på banan finns också.

#### **Plattformer**

Tågplattformer skall vara 170 m långa och möjliga att förlänga till 250 m (för trippelkopplade tågset av typ X61).

Sidoplattformar skall ha en bredd av 5 meter och mittplattformar en bredd av 10 meter. Mittplattformar är ur trafikeringsynpunkt att föredra och också fördelaktigare vid en eventuell framtida utbyggnad av ett tredje spår. Valet påverkas dock av andra faktorer som t ex platstillgång, relationen till övriga trafikslag etc.

Plattformförbindelser skall vara planskilda (bro eller undergång).

### Spårgeometrier etc.

Spårradie vid plattform får ej vara mindre än 500-600 meter och största spårlutning 5 promille.

Banan är dimensionerad för 110 km/h men hastigheten kan sänkas med hänsyn till stationsläget.

Växlar från ett till två spår förläggs endast i rakspår.

Banan trafikeras med farligt gods.

## Busstrafik

### Regionbussar

Terminalen dimensioneras för 15 fasta hållplatslägen för boogiebussar. De många hållplatslägena gör dockningsterminal lämplig utifrån bl a behovet av komfort och överskådlighet för resenärerna och separering av gång- och bussrörelser.

Reglering förutsätts i första hand ske på hållplatslägena.

### Stadsbussar

I anslutning till terminalen skall även finnas 3-4 hållplatser i varje färdriktning för genomgående stadsbussar.

## Biltrafik, bilangöring, parkering, taxi

2011 hade Göteborgsvägen 12.000-15.000 fordon/dygn, Stenunge Allé 3.000-5.000 fordon/dygn och Ucklumsvägen 7.000-8.000 fordon/dygn. Kapacitet och layout för trafikplats ("Stenungsmotet") på väg 160 som binder samman denna med Göteborgsvägen, Ucklumsvägen etc är inte tillfredställande idag. En omdaning av Stenungsmotet har inte studerats i denna utredning. Oavsett lokaliseringalternativ för resecentrumet behöver Stenungsmotet byggas om och kapacitetsförstärkas, bl a avseende framkomlighet för kollektivtrafiken.

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

sund och Stora Höga.

Behovet av taxiplatser bedöms till 2-5 st.

## Cykeltrafik

Terminalen dimensioneras för ca 200-300 cykelparkeringar varav ca hälften under tak.

## Byggnadsprogram

Ett minimiprogram för terminalen är:

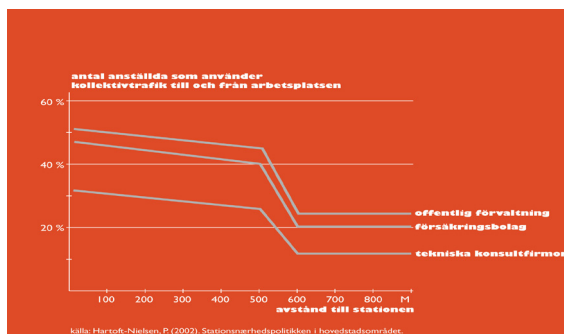
- Uppvärmd väntsal för ca 50-70 personer
- Kiosk med försäljning av bl a färdbevis och cafédel
- 3 toaletter varav 1 dimensionerad för rörelsehindrade
- Pausutrymmen för chaufförer

Beroende av marknadsunderlaget i respektive läge är kompletterande kommersiell service önskvärt.

## 2.5 "Stationsnära läge"

De olika lägena har olika förutsättningar avseende närhet till målpunkter i Stenungsund. Nedan följer en inledande definition av begreppet "stationsnära"

Närheten till en kollektivtrafiknod från målpunkter som bostaden och arbetsplatsen påverkar villigheten att åka kollektivt istället för bil. Vad som betraktas som "nära" kan definieras olika. Banverket och Vägverket har tidigare definierat stationsnära som 2-3 km vilket då bygger på vad som ansetts som rimligt



En dansk studie från 2002 (Hartoft-Nielsen P. Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet) har visat på sambandet mellan avstånd till stationen och hur anställda använder kollektivtrafik



cykelavstånd (källa: "Stationsnära läge", rapport och samarbetsprojekt av Länsstyrelsen i Skåne, Skånetrafiken, Region Skåne och Trafikverket) Det upplevda avståndet påverkas givetvis av topografin som i Stenungsunds fall i vissa lägen utgör en begränsning.

Skånetrafiken har i den rapport som nämns ovan valt att definiera stationsnära som 600-1 000 meter, delvis baserat på en dansk studie av resvanor som visade hur benägenheten att välja kollektiva trafikslag avtog i relation till hållplatsens avstånd från målpunkten. Vid ett avstånd på max 600 m ökade motivationen betydligt.

I presentationen av förslagen nedan har grafiskt redovisats ett radiellt avstånd från resecentrumet på 600 respektive 1 000 meter.

## 3 FÖRSLAG

### Kostnadsredovisning generellt

För samtliga alternativ nedan gäller att inga kostnader för geotekniska åtgärder, fastighetsinlösen, större ledningsomläggningar och trafikstörningar på tåg- eller vägtrafik ingår i bedömningarna.

Kostnadsbedömningarna är grova och gäller endast anläggningskostnader.

Samtliga alternativ har svåra byggnadstekniska förutsättningar med mycket lera och nära till grundvatten. Där berg förekommer är det stor risk för branta lutningar som förutsättning.

I redovisade kostnader ingår ej ombyggnad av Stenungsmotet vilket behövs för att förbättra den allmänna trafiksituationen och förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. Ombyggnaden kan innebära mycket stora åtgärder till mindre ombyggnader.

För samtliga alternativ är kostnad för en planskild port för gång- och cykeltrafik tillkommande. En kostnad på 30-60 miljoner är tänkbar, men kan också bli dyrare beroende på hur den utformas och var den placeras.

### 3.1 "NÖSNÄS"



Alternativ Nösnes, utbredning och placering

#### Placering och markförhållanden

Placering "Nösnes" ligger mellan Bohusbanan och Solgårdsvägen, sydöst om Stenungsmotet. En del av marken används idag för en återvinningsstation men utgörs för övrigt av ett outnyttjat grönområde.

Markägare i det område resecentrum tar i anspråk är i princip endast Stenungsunds kommun och staten (järnvägskorridoren).



Förslag Nösnes (plattformar, omdragen Ucklumsväg)

## Spårlösning och trafiklayout

### Spårlösning

Stationen föreslås utföras med sidoplattformar. Plattformarna placeras mitt i befintlig S-kurva. Mellan höger- respektive vänsterkurvan finns en kort raksträcka i höjd med befintligt mot på väg 160 där det är möjligt att lägga en växel norr om plattformarna. Söder om stationen får dubbelspår byggas en bit ytterligare till nästa rakspårssträcka där en växel kan förläggas.

Lösning med mittplattform bedöms som mindre lämplig här eftersom dubbelspårsutbyggnaden då måste bli längre (på grund av krav att växlar ligger i rakspår), sambandet mellan bussterminal och sidoplattform förloras och lösningen tar mer utrymme.

### Trafiklayout

Förslaget bygger på att resecentrumbyggnaden som fond avslutar Ucklumsvägens axel mot väster. Läget förutsätter att en planskild korsning/vägport under järnvägen byggs.

Vägporten placeras norr om resecentret i direkt anslutning till trafikplatsen på väg 160 vilket innebär att Ucklumsvägen dras om mot norr, öster om det nya

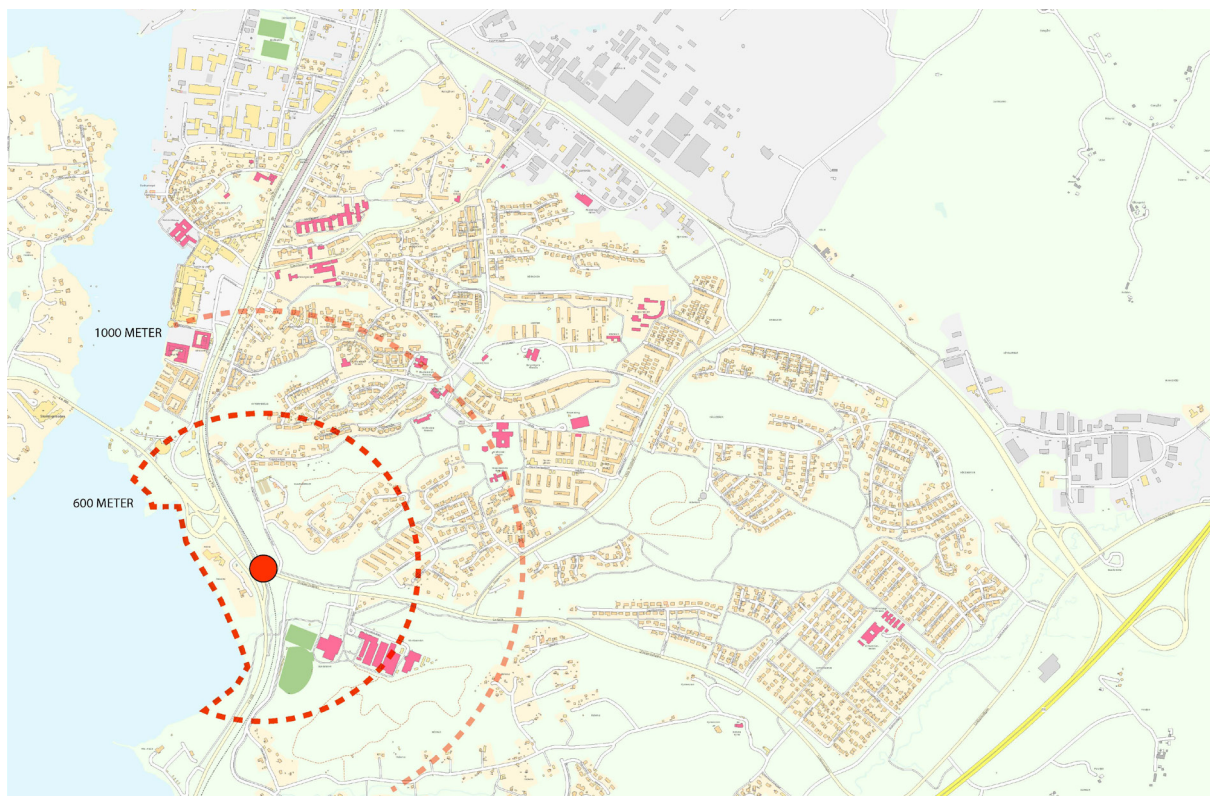
resecentrumet. En placering av vägporten i samma läge som nuvarande plankorsning är olämplig eftersom behovet av långa väggrupper inte ryms här i det smalare tvärsnittet mot havet. Ramperna hade också skurit av ett naturligt samband mellan resecentrumet och idrotts-/gymnasieområdet i sydost.

Påverkan på befintlig trafikplats i anslutning till väg 160 har ej studerats i detalj i förslaget då detta hänger samman med den framtida utvecklingen av hela trafikplatsen.

### Utformning/layout

Det fria läget gör att resecentret kan utvecklas relativt fritt efter sin egen logik. Centralpunkten med vänt-hall, kiosk och service ligger som sagt tydligt i fonden på Ucklumsvägen och på ömse sidor om denna nod läggs angöring, korttidsparkering i söder och regionbussterminalen i norr.

Regionbussterminalen kan ansluta i nivå direkt till den östra tågplattformen. Som plattformsförbindelse föreslås en glasad gångbro vilket ger resecentret resning i centralpunkten. Bron kan användas som vänt-hall för i första hand den västra tågplattformen och



Nösnes och 600m gångavstånd

fungerar också som en visuell port för trafiken söderifrån på väg till öarna eller Stenungsund. Gångbron föreslås förlängas över väg 160 och kan då knyta samman resecentret och idrotts/gymnasieområdet med strandområdet och Hogia. Den vertikala förflyttningen med bro blir ca 7 m.

Själva busspiren kan klimatiseras helt, delvis eller inte alls då den har direkt anslutning till centralpunkt/vänthall med god överblick. Vädskydd i form av ett generöst skärmtak behövs dock utmed hela sträckan.

Stadsbussarna placeras parallellt med regionbussterminalen på den omdragna Ucklumsvägen.

Pendelparkeringar placeras huvudsakligen norr om bussterminalen, i direkt anslutning till den östra plattformen och regionbussarna. Den nya vägporten för den omdragna Ucklumsvägen fungerar även som plattformsförbindelse i norra änden med ramper anslutande till plattformarna.

Cykelparkeringar förelås placeras framför allt i direkt anslutning till huvudentrén i fonden på Ucklumsvägen men även vid norra änden av bussterminalen. Det huvudsakliga nord-sydliga cykelstråket föreslås korsa järnvägen planskilt längre norrut (norr om Stenunge allés anslutning till Göteborgsvägen) på den tuffa trafikmiljön väster om järnvägen längre söderut inte lämpar sig för cykelstråk.

## Genomförande och kostnad

### Etapper

Projektet genomförs lämpligen i följande etapper:

1. Vaganläggningen med omdragning av Ucklumsvägen och ny vägport
2. Nya spår och plattformar
3. Resecentrum

### Kostnad

En översiktlig kostnadsbedömning ligger på 225-250 Mkr.

I kostnaden ingår vägport under järnvägen.

I kostnaden ingår som tidigare nämnts ej ombyggnad av Stenungsmotet vilket behövs för att förbättra den allmänna trafiksituationen där och förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. För alternativ Nösås tillkommer att korsningen med Göteborgsvägen behöver sänkas 1-2 meter för att klara porten under järnvägen.

Se även inledande text i början av kapitel 4.

## Fördelar och nackdelar

### Fördelar

Alternativ "Nösås" har goda förutsättningar trafikalt för både buss- och tågtrafik. Framförallt gynnas resenärer som pendlar från Tjörn och Orust söderut mot Göteborg. Dessa får en kortare körsträcka och minskad restid då de inte behöver åka in i Stenungsund. Drygt hälften av utpendlingen från dessa kommuner sker söderut.

Närheten till planskild korsning med järnvägen är positivt. Det finns gott om ytor för olika trafikfunktioner vilket ger förutsättningar för en effektiv bytespunkt och genomförandet är förhållandevis enkelt eftersom påverkan på befintliga fastigheter och verksamheter är begränsad.

Lokalt kommer resecentrum att vitalisera området och förstärka idrottsområdet/evenemangsområdet. Närheten till gymnasieskolan ger mycket bra resförbindelser för skolelever. Kopplingen till strandområdet och Hogia är också positiv.

### Nackdelar

"Nösås" största brist är avsaknaden av naturlig kontakt med Stenungsunds centrum. Gångvägarna till viktiga målpunkter blir för långa vilket i sin tur ställer krav på kollektivtrafik som matar till centrum. Antalet personer som arbetspendlar till närområdet är idag också relativt få till antalet, såväl för invånare inom kommunen som utanför. Även resenärer från Tjörn och Orust som har målpunkter i Stenungsund (cirka 40 procent av utpendlarna) kommer påverkas genom förlängd restid eller byte här.

Avståndet till centrum hämmar också möjligheten till synergieffekter och samnyttjande med centrumfunktioner som handel, parkeringar etc. Även om samhället kan sägas växa söderut handlar det trots allt i första hand om utspridd bostadsbebyggelse utan naturlig och nära kontakt med resecentrumläget.

Avståndet till det stadsliv som finns närmare Stenungstorg hämmar också möjligheterna till kommersiell service och ett befolkat och tryggt resecentrum, framförallt kvällstid.

Plattformsförbindelse via bro innebär en förhållandevis stor vertikal förflyttning på drygt 6 meter.

Enkelsidig angöring/parkering utgör en viss begränsning men kompenseras av den planskilda korsningen. Påverkan på befintlig trafikplats (Stenungsmotet) när Ucklumsvägen dras om är som tidigare nämnts inte studerad och kan eventuellt visa sig vara problematisk.

## 3.2 "BROFÄSTET"



Alternativ Brofästet, utbredning och placering

### Placering och markförhållanden

Placering "Brofästet" ligger mellan Göteborgsvägen och Stenunge Allé, strax norr om Stenungsmotet. Idag upptas marken huvudsakligen av en Statoilmack och en McDonaldsrestaurang.

Markägare i det område resecentrum tar i anspråk är framför allt Svenska Statoil AB, Svenska McDonald's AB, Stenungsunds kommun och staten (järnvägskor-

ridoren). Öster om järnvägen berörs även ett par privatägda fastigheter. Statoilmacken, Mc Donalds restaurang och andra affärslokaler behöver omlokaliseras i detta alternativ.

### Spårlösning och trafiklayout

#### Spårlösning

I detta läge föreslås station med mittplattform. Banan måste ändå byggas ut till dubbelspår på en längre sträcka och kan breddas för mittplattform eftersom växlar måste placeras i rakspår. Nivåskillnaden mellan banan (högre) och marken (lägre) gör dessutom att direkt samband mellan sidoplattform och bussterminal ej fungerar optimalt.

#### Trafiklayout

Förslaget bygger i princip på samma trafiklayout som idag. Stenunge allés ögla runt Statoil vidgas något genom att den södra anslutningen till Göteborgsvägen flyttas något söderut. En ny underfart för gång/cykeltrafik placeras i förlängningen av Stenunge allé under Göteborgsvägen.



Förslag Brofästet

## Utformning/layout

Resecentret avslutar i detta läge bebyggelsezonen utmed vattnet i söder. Väg 160, Göteborgsvägen och motet dem emellan stryker fortsättning söderut vilket gör det logiskt att resecentret vänder ansiktet i första hand mot norr/nordväst. Plattformförbindelsen, som i detta förslag föreslås vara en glasad gångbro, fångar här istället upp det fortsatta sammanhanget öster om järnvägen. Eftersom banan och Göteborgsvägen här skapar en dubbel, bred barriär har en undergång/tunnel känts svärbemästrad med tanke på upplevelse/trygghet. Bron hjälper också till att annonsera resecentret i stadsbilden och kan fungera väl som vänsal till mittplattformen

Göteborgsvägen omgestaltas till stadboulevard utmed bussterminalens långfasad längs vilken man även kan angöra direkt med bil från södergående körfält. Från resecentrumets centralpunkt mot nordväst är det korta gångavstånd till södra delen av centrum med kulturhus, vårdcentral etc

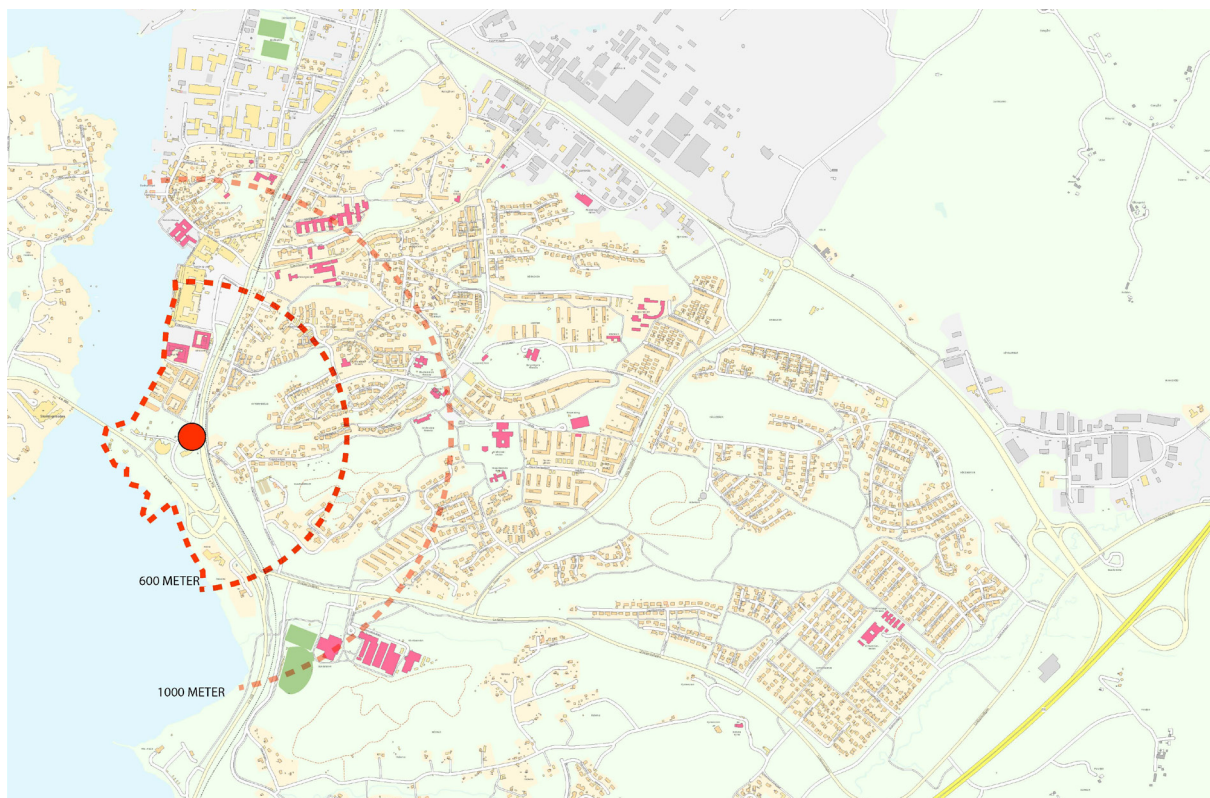
Området är intressant för vidare exploatering. Ett nytt bostadskvarter med ett höghus är på gång i direkt anslutning till resecentrumets huvudentré och

längre söderut skulle man kunna tänka sig en fortsatt exploatering med kontor utmed väg 161 som en fortsättning på Akzos runda kontorshus. Resecentrets centralpunkt mot norr skulle kunna kombineras med ytterligare exploatering (kontor, gym, möteslokaler e d) om det låter sig göras med hänsyn till transporter av farligt gods på banan.

Regionbussterminalen kan klimatiseras fullt ut eller delvis. Göteborgsvägen utmed långsidan på terminalen bidrar till positiv social kontroll/trygghet om fasaden glasas.

Stadsbussarna placeras i direkt anslutning till huvudentrén utmed Stenung allé.

Parkering och angöring för bil och cykel kan ske från bägge sidor. Utbyggnad av pendelparkeringar på västra sidan kan ske i samverkan med övrig exploatering. Pendelparkeringar på östra sidan kan anläggas mer fritt.



Brofästet och 600m gångavstånd

## Genomförande och kostnad

### Etapper

Projektet genomförs lämpligen i följande etapper:

1. Rivning/flytt av Statoil och Mc Donalds
2. Vägjusteringar
3. Nya spår, plattform och GC-port
4. Resecentrum och gångbro

### Kostnad

En översiktlig kostnadsbedömning ligger på 200-225 Mkr.

Kostnad för iordningställande av den redovisade GC-porten ingår ej i kostnaden då denna behöver utföras oavsett alternativ och därför ej blir alternativskiljande.

I kostnaden ingår som tidigare nämnts ej ombyggnad av Stenungsmotet vilket behövs för att förbättra den allmänna trafiksituationen där och förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. För alternativ Brofästet tillkommer flytt av korsningen med Stenunge allé.

Se även inledande text i början av kapitel 4.

## Fördelar och nackdelar

### Fördelar

”Brofästet” kombinerar korta körvägar från Tjörn och Orust med ett förhållandevis centrumnära läge. Bytespunkten blir effektiv med välplacerade trafikslag. Mittplattform är en fördel för tågtrafikeringen.

Kontakten med både bostäder och arbetsplatser i väster och Göteborgsvägen i öster gör att resecentret kommer att upplevas som tryggt.

Läget är intressant för ytterligare centrumnära exploatering med möjliga synnergieffekter för resecentret.

Inverkan på befintligt vägsystem är begränsad och genomförandet förhållandevis enkelt om Statoilmacken och Mc Donalds kan omlokaliseras.

Placeringen gör att resecentret och den planskilda GC-förbindelsen kommer att utgöra en naturlig länk mellan de centrala delarna väster om järnvägen och områdena öster om järnvägen, söder om Kolningsberget. Läget blir strategiskt mellan de norra och södra delarna av Stenungsund vilket t ex ökar tillgängligheten med cykel.

### Nackdelar

Läget i den södra änden av den västra centrumbebyggelsen begränsar känslan av en central placering som nås från alla håll. Det gör att avstånden fortfarande blir relativt långa till flera målpunkter vilket medför att en viss förstärkning av lokaltrafiken som matar mot nordost blir nödvändig.

Resenärer som går eller cyklar till nuvarande station kan till viss del påverkas genom längre avstånd till detta stationsläge.

Plattformförbindelse via bro innebär en förhållandevis stor vertikal förflyttning på drygt 6 meter.

Mittplattform hämmar kontakten mellan tåg och buss då planskild förbindelse alltid måste användas av resenärerna i bytet. Mittplattform är dock ingen nödvändighet för detta placeringsalternativ, även om det är en fördel ur tågtrafikeringssynpunkt, utan en möjlighet.

Placeringen kan innebära en försvårande begränsning vid en framtida omdaning av Stenungsmotet då utrymmet för detta minskar. Resecentret i sig griper dock inte in i själva motet.



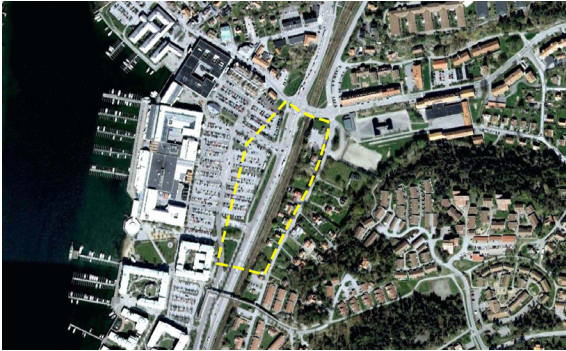


*Annica Carlson*  
HUVÅRD & MAKE UP

**FUNQ WEAR**

*Mocca Bella*

### 3.3 "CENTRUM"



Alternativ Centrum, utbredning och placering

#### Placering och markförhållanden

Placering "Centrum" ligger utmed järnvägen parallellt med Stenungs Torg. Tågplattformarna sträcker sig i sin norra spets fram till Doterödsvägen-Strandvägen. I söder slutar resecentret ungefär i höjd med Väst-anvindsgatans förlängning. Resecentrumet tar mark i anspråk på bägge sidor om järnvägen. På västra sidan tar bussterminal mm mark där idag Göteborgsvägen och parkeringsytor till Stenungs Torg ligger. Öster om järnvägen krävs markytor för angöring och parkering

där det idag ligger småhusfastigheter i direkt anslutning till järnvägen.

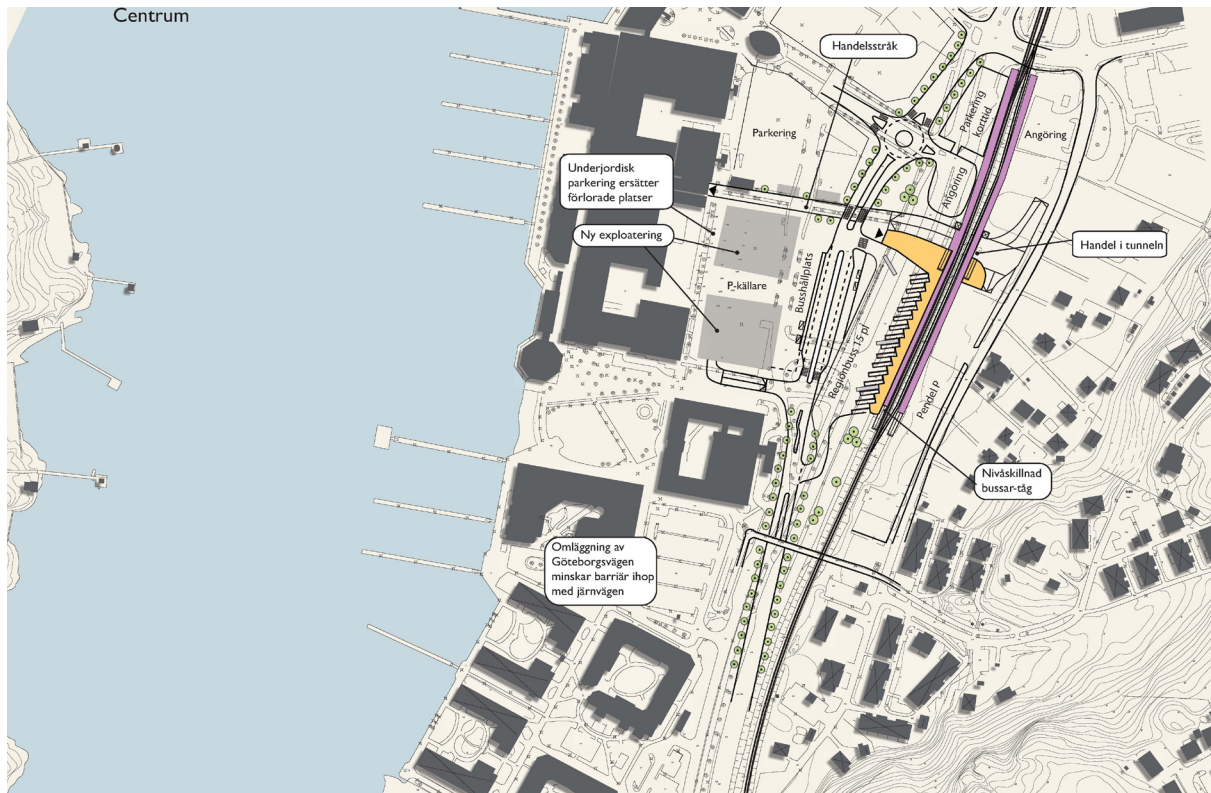
Markägare i det område resecentrum tar i anspråk är Stenungsunds kommun (väster om spåret) och staten (järnvägskorridoren). Öster om järnvägen är marken till övervägande del privatägd. Ett drygt tiotal mindre fastigheter behöver lösas in mellan Södra Vägen och järnvägen.

#### Spårlösning och trafiklayout

##### Spårlösning

Stationen utförs med sidoplattformar förskjutna så långt norrut som möjligt med hänsyn till korsningen med Doterödsvägen. Befintligt dubbelspår norr om Doterödsvägen förlängs söderut. Placeringen möjliggör växel i raktspår direkt söder om de 250 m långa plattformarna. Lösning med mittplattform är ej aktuell i detta läge, bl a p g a de spårgeometriska förutsättningarna och närheten till befintligt stationsbangård.

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



Förslag Centrum

att ge betydande påverkan på framkomligheten för biltrafiken med förändrade trafikströmmar som följd. Möjligen kan Doterödspassagen isåfall konverteras till en passage för gående och cyklande samtidigt som en ny planskild förbindelse för biltrafiken anläggs i annat läge. Resecentret angörs dock från bägge håll med p-platser etc vilket gör att de som har resecentret som målpunkt inte behöver hämmas av bomfällningarna.

### Trafiklayout

För att ge plats åt den nya bussterminalen och minska den samlade barräreffekten av järnvägen och Göteborgsvägen föreslås Göteborgsvägen skjutas något västerut. Plattformförbindelsen kan då utgöras av en relativt kort och generös undergång som en fortsättning på Stenungstorgs tväraxel.

### Utformning/layout

Förslagets huvudingredienser är den effektiva gångaxeln från Stenungstorg som fortsätter under järnvägen och den långsträckta bussterminalen utmed den västra tågplattformen. Närheten till Stenungstorg skapar möjligheter för kommersiella lokaler utmed hela denna axel och ett bra utbud även i själva resecentret och kanske även i undergången. Placeringen

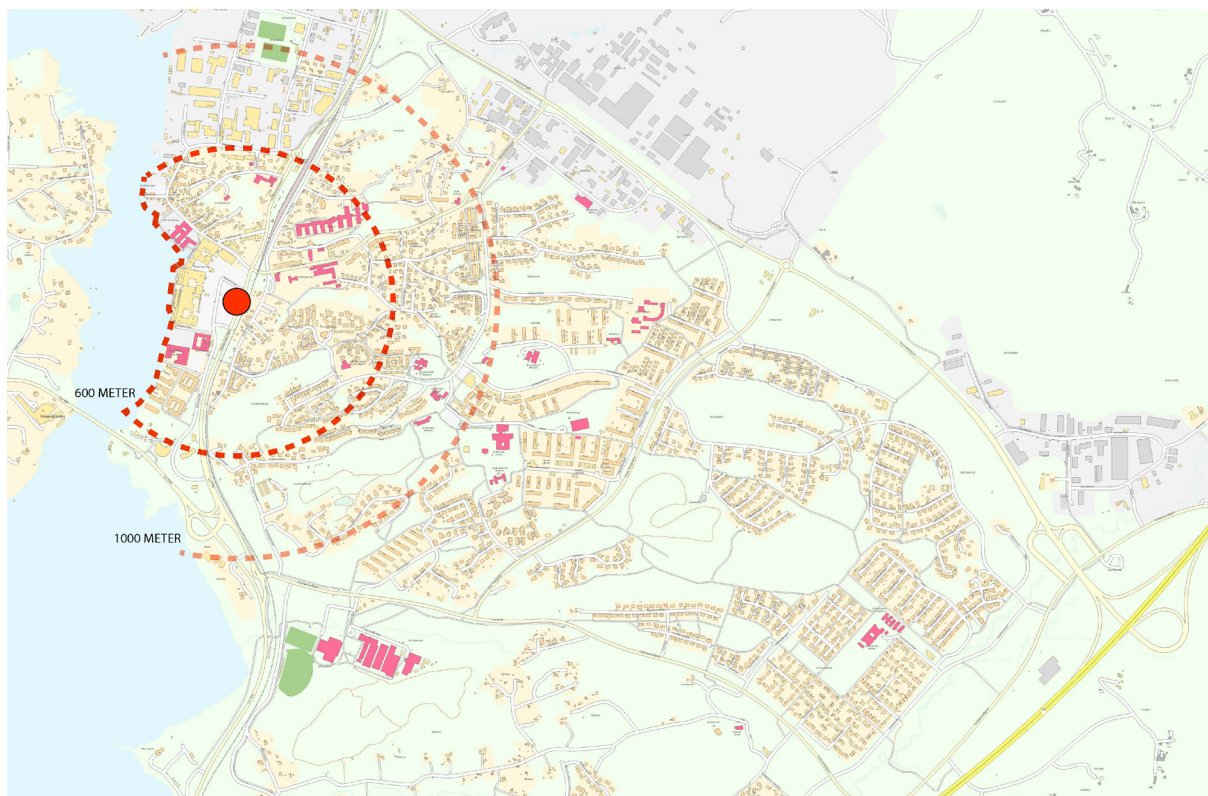
och undergången skulle eventuellt även kunna öppna upp för framtida fortsatt exploatering/förtätning öster om järnvägen.

Resecentrumets huvudbyggnad med vänthall, kiosk, övrig service och verksamheter sträcker sig mot Stenungstorg och bildar vägg i rampen ner mot undergången. Själva busspiren parallellt med tågplattformen klimatiseras helt eller delvis.

Mellan tågplattformarna och bussterminalen är det visserligen en nivåskillnad på ca 1 meter med denna höjd överbryggas förhållandevis lätt med trappor och ramper längs med plattformen.

Stadsbushållplatserna placeras på Göteborgsvägen parallellt med anläggningen.

Det nya resecentret ligger på idag viktiga parkeringsytor för Stenungstorg. Då parkeringskapaciteten inom området måste ersättas och det också behövs nya pendelparkeringar behöver området med resecentret och Stenungstorg utvecklas/uppgraderas. I samband med att exploatering (handel, bostäder, arbetsplatser) på parkeringsytorna i direkt anslutning till torget genomförs kan detta ordnas i första hand genom källarparkering eller möjligen i p-hus.



Centrum och 600m gångavstånd

Angöring för personbil och taxi samt korttidsparkering placeras på den västra sidan norr om gångaxeln. Cykelparkeringar placeras i direkt anslutning till huvudentrén mot väster och i södra änden av bussterminalen.

Angöring, pendelparkeringar, cykelparkeringar anläggs också öster om järnvägen väster om Södra vägen. Befintliga fastigheter mellan Södra vägen och bangården löses in. Det är väsentligt att resecentrumet kan angöras både från öster och väster med tanke på bomfällningarna på Doterödsvägen.

## Genomförande och kostnad

### Etapper

Projektet genomförs lämpligen i följande etapper:

1. Utveckling av centrumkvarteren med ny parkering etc
2. Omläggning av Göteborgsvägen
3. Nya spår, plattformar och undergång
4. Resecentrum

### Kostnad

En översiktlig kostnadsbedömning ligger på 175-200 Mkr.

Kostnader för eventuella förändringar av befintligt köpcentrum, liksom tillskapande av nya parkeringsplatser i källare/p-hus tillkommer. Även kostnader för tillfällig väg och åtgärder rörande plankorsningen med spåret tillkommer.

Se även inledande text i början av kapitel 4.

## Fördelar och nackdelar

### Fördelar

Centrumlägets största fördel är det centrala läget i direkt anslutning till Stenungstorg med korta avstånd till övriga centrala målpunkter. Stationsläget gränsar till flest antal bostäder och arbetsplatser idag vilket gör att in- och utpendlingen härifrån är stor. Läget i kombination med den föreslagna utformningen ger möjlighet till en riktigt bra och gen plattformsförbindelse via undergång i förlängningen av ett viktigt handelsstråk.

En fördel är också att resenärer som går eller cyklar till nuvarande station inte får någon större skillnad i

avstånd mot idag. Snarare kommer en del att få närmare till stationen i centrumläget.

Möjligheten till ett befolkat resecentrum med kommersiell service är mycket goda och möjligheten för resenärerna att utföra ärenden vid kollektivtrafikbytet är optimala. Som turist och besökare är läget fördelaktigt med nära tillgång till handel, kultur och båthamnen.

Möjligheten till samnyttjande av parkeringsplatser för handel och pendling är också positiv.

### Nackdelar

Ett utbyggt handelsområde i kombination med resecentret leder till många trafikrörelser i samma område vilket kan leda till trafikproblem. Begränsat med utrymme leder till något längre bytesavstånd mellan t ex stadsbuss och regionbuss än i övriga alternativ.

Körvägarna från Tjörn-Orust blir längre men inte så långa som i befintligt stationsläge.

Stadsbussarna är placerade utmed den hårt trafikerade Göteborgsvägen vilket kan vara problematiskt och busstrafiken konkurrerar om utrymmet med övrig trafik i detta trafikintensiva område.

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

Ett genomförande förutsätter omfattande samverkan med övriga intressenter, främst Stenungstorg. Om detta går smidigt kan det tvärtom vara en styrka.

### 3.4 ”BEF STATION” (0-ALTERNATIVET)

#### *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 uppgraderas.

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

#### *Fördelar och nackdelar*

##### **Fördelar**

Fördelen med det befintliga läget är först och främst själva genomförandet som naturligtvis förenklas av resurserna i befintlig bangård vilket också rimligtvis gör det till det billigaste alternativet.

Befintlig station har också kortast avstånd till arbets-

tillfällen inom industrin norrut jämfört med övriga alternativ.

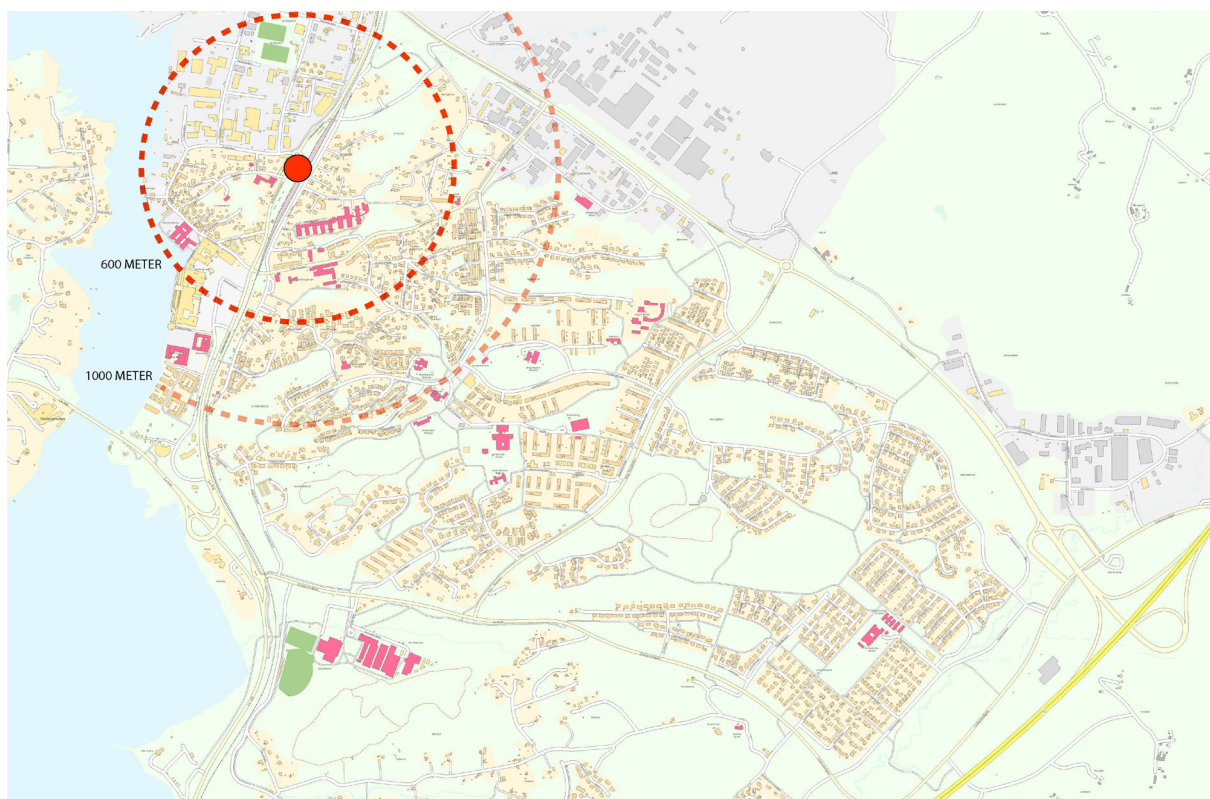
##### **Nackdelar**

Befintligt läges största nackdel är placeringen långt norrut vilken är förhållandevis långt från viktiga målpunkter och bostäder. Läget ger också långa körvägar för anslutande trafik och kollektivtrafik från söder (Tjörn, Orust) och dessutom tvärs igenom den trafikintensivaste delen av Stenungsund.

I den inledande beskrivningen av Stenungsunds bebyggelseutveckling konstaterades också det centrala läget i förhållande till den framtida förväntade utvecklingen av tätorten som med stor sannolikhet kommer att ske mer söderut.

#### *Sammanfattning*

Mot bakgrund av resonemanget ovan, och det faktum att en utredning om detta alternativ egentligen inte ingått i denna utredning, lämnas 0-alternativet utanför det avslutande resonemanget med slutsatser nedan.



*Befintlig station och 600m gångavstånd*

# 4 SAMMANFATTANDE RESONEMANG OCH SLUTSATSER

**GENOMFÖRANDE, HÅLLBARHET/ROBUSTHET**

Kvalitetskriterier	Nösås	Brofästet	Centrum	0-alternativet	Sammanfattande kommentar
Hållbarhet / Robusthet					

**TRAFIKERING, KAPACITETER**

Kvalitetskriterier	Nösås	Brofästet	Centrum	0-alternativet	Sammanfattande kommentar
Effektivitet/ framkomlighet för kollektivtrafiken/ Frånkomlingslängder	Lokalbussar	+ Planeringsriktig med tydlig borta	+ lokalbussar via lokalvägen	Hållits vid Vårdcentralen utgår	1 Brofästet 2 Nösås

**STADSUTVECKLING**

Kvalitetskriterier	Nösås	Brofästet	Centrum	0-alternativet	Sammanfattande kommentar
Täthet	Möjlighet att bygga tät kring busstoppet för att öka livsutförarna	Minst centralt	Högt beväskt utifrån stadskärnan	Möjlighet att bygga vidare på befintliga värden	-Tveksamt 1 Centrum 2 Brofästet

**RESENÄRENS PERSPEKTIV – Byten och angoring**

Kvalitetskriterier	Nösås	Brofästet	Centrum	0-alternativet	Sammanfattande kommentar
Närhet och goda förbindelser	Närhet till centrum	Långt till bostäder i centrum och på andra sidan om järnvägen	Nära till bostäder i centrum och på andra sidan om järnvägen	Nära till bostäder i centrum och på andra sidan om järnvägen	Långt till allt (med tanke på att man till de flesta arbetsplatser)

**RESENÄRENS PERSPEKTIV – "sociala och övriga värden"**

Kvalitetskriterier	Nösås	Brofästet	Centrum	0-alternativet	Sammanfattande kommentar
Bekvämlighet	Bekvämlighet med personal, reserutrymme m.fl. Passiv övervakning från fönster, antenner etc.	Öre kvalitativ förbättring av utrymme	Öre kvalitativ förbättring av utrymme	Öre kvalitativ förbättring av utrymme	+ Draghåll är mycket önskat och värdesätter i området
Trygghet	God översiktbarhet och orienterbarhet	Höjden inte med transparenta eller andra kvalitativa	Upphöjning av byggnaderna	Upphöjning av byggnaderna	- Upphöjning av byggnaderna (tycket för sig) - Upphöjning av byggnaderna (tycket för sig) - God översikt mellan tåg och regionbuss - Översikt tåg från väntställe
Trafiksäkerhet	Säker och trygg framkomlighet för gående och cyklister. God uppkoppling	Ny planerad koppling norr om tunnelbanan?	Tunnel i trafikant och delvis ligger trafikanten men inte till trygghet	Tunnel i trafikant och delvis ligger trafikanten men inte till trygghet	+ Samtidigt stötar + Lättastående struktur - Örebrovägen en barriär för gående och cyklister
Bländade funktioner	Möjlighet att skapa en bytområde med blandade funktioner (handel, arbetsplatser, bostäder, rekreation)	Tveksamt	Goda möjligheter att få till attraktiva arbetsplatser vid järnväg och via service för omgivande bostäder (skolor, hälsa)	Goda möjligheter att få till attraktiva arbetsplatser vid järnväg och via service för omgivande bostäder (skolor, hälsa)	+ Förstärkt befintlig centrumkärna och kopplar till östra sidan om järnvägen
Närhet till service och handel (befintlig/planerad)	- Nej	Högt längre avstånd än centrum	Högt längre avstånd än centrum	Högt längre avstånd än centrum	+ Ja

Matris med utvärderingsparametrar som stöd vid utvärderingen

De olika lokaliseringförslagen har utvärderats av projektgruppen med hjälp av de detaljerade utvärderingsparametrar som fastställt i inledningsskedet av processen. Nedan sammanfattas i stora drag resultatet av detta arbete.

## 4.1 Trafikering

Utrymmet för de olika trafikslagen är bäst i "Nösås" och "Brofästet" medan "Centrum" ger trängre förhållanden. Körvägarna för trafik från söder (Tjörn och Orust) blir längre i "Centrum" men "Nösås" leder å andra sidan till behov av ytterligare kollektivtrafik mellan resecentrum och Stenungsunds centrum. "Brofästet" kan vara den placering som är bäst ur denna aspekt.

Stenungsunds station är en plats där stor del av resandet i kommunen sker idag. En flytt av stationen påverkar framförallt de resenärer som idag börjar eller slutar sin resa där. För många av dessa innebär en flytt av stationen till ett läge söder om centrum att byte får göras till lokalbuss för att nå målpunkter i centrum.

Centrumlägena angränsar också till flest målpunkter/ slutdestinationer (arbetsplatser/bostäder, service, handel).

På längre sikt kommer tågtrafiken på Bohusbanan mellan Stenungsund och Göteborg att behöva utökas och därmed ersätta en allt större del av busstrafiken in mot Göteborg. För att kunna utöka kapaciteten och tågtrafiken på Bohusbanan krävs dock stora infrastruktursatsningar i form av exempelvis förlängda perronger, fler mötesspår eller partiella fyrspår. På kort sikt pekas förlängda plattformar tillsammans med längre tåg ut som en möjlighet till ökat resande på banan. På längre sikt kan en etappvis dubbelspårutbyggnad Göteborg–Stenungsund med kvartstrafik på sträckan.

## 4.2 Ett attraktivt resecentrum?

Samtliga lokaleiseringar ger välfungerande resecentrum. I utredningsskisserna har bl a prövats att ytorna räcker till, att goda bytessamband mellan transportslagen uppstår och att anläggningarna får en god relation till omgivningarna avseende tydlig exponering etc.

När det gäller möjligheterna till social trygghet har "Nösnäs" troligen de sämsta förutsättningarna och "Centrum" de bästa.

## 4.3 Resandeutveckling?

"Noll-alternativet" och "Centrum" är de alternativ som har störst potential när det gäller att öka kollektivtrafikresandet då de har flest arbetsplatser och boende inom gång- och cykelavstånd, något som är viktigt för främst en ökad arbetspendling med kollektivtrafik. Områdena har dessutom i princip samma upptagningsområde. Dagens resenärer kommer därmed att påverkas marginellt om alternativ "Centrum" väljs och det blir snarare fler som får en kortare väg till och från resecentrat. Ur ett resenärsperspektiv är dessutom "Centrum" att föredra då det ligger närmre det serviceutbud som centrala Stenungsund kan erbjuda i form av Stenungstorg, hamnen, kommunhus och övriga centrala institutioner.

"Nösnäs" är det alternativ som har minst potential när det gäller att öka resandet pga. minst antal boende och få arbetsplatser i närområdet. För elever på Nösnäsgymnasiet vore "Nösnäs" ett bra alternativ, men potentialen för en stor ökning av gymnasieresorna bedöms som liten då det snarare är årskullarnas storlek som påverkar antalet resor än var ett nytt resecentrum placeras.

"Brofästet" är en kompromisslösning där en stor del av upptagningsområdet tyvärr utgörs av områden som inte går att exploatera som vatten, trafikplatser och naturområden som ska bevaras. Den service som centrala Stenungsund kan erbjuda nås inom gång- och cykelavstånd. För kollektivtrafikresenärerna kan dock bostadsområdet mellan "Brofästet" och Stenungstorg upplevas som en barriär, och centrum inte upplevas ligga i närområdet. Dessutom finns det en risk att tappa en del av de kollektivtrafikresenärer som idag har gång- och cykelavstånd till Stenungsunds station

## 4.4 Genomförande och kostnad?

Genomförandet av samtliga förslag är avhängigt av yttre faktorer och vissa osäkerheter avseende trafiksystemet i stort.

"Nösnäs" är kanske det enklaste att genomföra även om anslutningen till befintlig trafikplats kräver ytterligare studier.

"Brofästet" kräver omlokalisering av Statoil och McDonalds men är annars förhållandevis enkelt att genomföra.

Genomförandet av "Centrum" får nog betecknas som mest komplicerat med hänsyn till behovet av samverkanslösningar och den begränsade tillgången på mark.

Kostnadmässigt ligger samtliga förslag i samma storleksordning vilket talar för att investeringskostnaden inte skall vara utslagsgivande vid val av alternativ lokalisering.

## 4.5 Slutsatser

Alla förslagen är möjliga att genomföra utifrån den kunskapsnivå som utredningen besitter. Framtida studier av trafikplatsen på väg 160, möjligheten att flytta befintliga verksamheter eller möjligheten att samverka med andra intressen påverkar det slutliga valet av lokalisering.

### Rekomendation

”Nösnäs” uppfyller bara delvis de inledningsvis beskrivna övergripande målsättningarna. Läget ligger relativt långt från centrum och möjligheten att få till stånd ett tryggt och befolkat resecentrum hämmas av detta. Antalet boende och arbetsplatser i resecentrums närhet är också begränsat vilket gör det svårt att utveckla resandet med kollektivtrafiken. Läget rekommenderas därför inte till utförande.

”Centrum” uppfyller alla målsättningar förutom att vara en tydlig port till Tjörn och Orust. Lokaliseringen har stora fördelar men behöver undersökas och diskuteras vidare för att man skall kunna verifiera inte minst genomförandefrågorna och samverkansmöjligheterna med andra intressenter. Ur ett resenärsperpektiv är detta läge det bästa då många bor och arbetar i närområdet samt att det finns bra tillgång till service. Dagens resenärer bibehålls samtidigt som det finns goda möjligheter att utveckla resandet med kollektivtrafik framöver.

”Brofästet” är en kompromisslösning som kombinerar bra trafikering/layout och ett relativt centrumnära läge med tydlig exponering. Samtliga målsättningar uppfylls men flera av dem inte lika starkt som i centrumalternativet. Korta körvägar för busstrafiken från/till Stenungsöbron är en fördel i förhållande till centrumläget även om ”Brofästet” ökar behovet av anslutningstrafik mot norr. Genomförandet förutsätter en omlokalisering av Statoilmacken och Mc Donalds. Ur ett resenärsperpektiv är detta läge fungerande och det finns möjligheter att utveckla kollektivtrafiken här.

”0-alternativet” (befintligt stationsläge) är inte optimalt med tanke på att utvecklingen av Stenungsund främst sker söderut då industrizonen i norr begränsar samhällsutvecklingen kring stationen och norr

om denna. För att öka resandet med kollektivtrafiken behöver stationen uppgraderas till ett modernt resecentrum och även byggas ut trafikalt.

Sammanfattningsvis rekommenderas i första hand ”Centrum” och ”Brofästet” som alternativ inför framtiden. ”Nösnäs” rekommenderas ej som framtida läge.





De tre utredningslayouterna