



# Detaljplan för Stenung 3:57 m.fl. – Stenungsunds resecentrum

Stenungsunds kommun, Västra Götalands län



## PLAN- OCH GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

# HANDLINGAR

Plan- och genomförandebeskrivning (detta dokument) (2021-11-19)

Plankarta med planbestämmelser (2021-11-19)

Illustrationskartor (2021-11-17)

Samrådsredogörelse (2021-01-28)

Fastighetsförteckning (2021-11-18) och grundkarta (2021-11-16)

## **Till detaljplanen hörande utredningar**

Akustikverkstan AB (2021-11-18). *Bullerutredning detaljplan resecentrum, Stenungsunds kommun*. Rapport 21-203-R1.

Akustikverkstan AB (2021-11-17). *Mätning av vibrationer från järnvägstrafik för detaljplan Stenungsunds resecentrum*. Rapport 21-205-R1.

IVL Svenska miljöinstitutet AB (2021-10-22). *PM Analys av luftkvalitet i Stenungsund centrum*. Rapportnummer saknas.

Norconsult AB (2018-12-04). *Riskutredning Stenungsunds resecentrum*. Uppdragsnummer 105 37 11.

Sigma Civil AB (2021-11-17). *Trafikutredning resecentrum*. Projektnummer 147382, dokumentnummer RAPPORT-104869.

Stenungsunds kommun (2021-11-18). *Parkerings-PM Stenungsunds centrum/detaljplan för Stenungsunds nya resecentrum*.

Sweco Environment AB (2021-11-16). *VA- och dagvattenutredning*. Uppdragsnummer 13008022.

Sweco Environment AB (2021-11-18). *Fördjupad skyfallsutredning resecentrum*. Uppdragsnummer 30005857.

WSP Sverige AB (2021-11-19). *Detaljplan Stenungsunds resecentrum – Teknisk PM geoteknik*. Uppdragsnummer 10311928.

## **Övriga handlingar och underlag**

Abako AB och Ramböll AB (2012). *Stenungsunds resecentrum – Lokaliseringsutredning.*

Abako AB och Västtrafik (2017-08-16). *Förstudie Stenungsunds resecentrum.*

Stenungsunds kommun och ÅF Infrastructure AB (2016-06-20). *Cykelplan Stenungsunds kommun.* Diarienummer 0593/13.

Stenungsunds kommun (2018-05-03). *Planprogram för Stenungsunds centrum.* Diarienummer 0670/11.

Stenungsunds kommun (2012-03-19). *Trafiksäkerhetsplan Stenungsunds kommun.* Diarienummer 2011/546.

Stenungsunds kommun (2021-06-10). *Trafiksäkerhetspolicy Stenungsunds kommun.* Diarienummer 2021/332.

Stenungsunds kommun och Sweco AB (2019-10-01). *Mobilitetsstrategi Stenungsund.* Diarienummer 2018/447.

Stenungsunds kommun och Sweco AB (2016-05-27). *Rätt fart i Stenungsunds kommun – Hastighetsplan enligt Rätt fart i staden.* Diarienummer 2011/408.

Sweco Environment AB (2020-07-08). *Stigande vatten – PM, samhällsekonomisk- och hållbarhetsanalys av klimatanpassningsåtgärder.* Uppdragsnummer 13008022-001.

# VAD ÄR EN PLAN- OCH GENOMFÖRANDEBESKRIVNING?

Plan- och genomförandebeskrivningen är ett dokument som anger syftet med detaljplanen och förklarar innehållet för att detaljplanen ska kunna förstås och genomföras. Plan- och genomförandebeskrivningen är en obligatorisk handling som ska finnas tillsammans med plankartan med tillhörande bestämmelser.

Av plan- och genomförandebeskrivningen ska framgå bland annat de konsekvenser som genomförandet av detaljplanen medför för sakägare, andra berörda och miljön. Kommunen ska bland annat redovisa de överväganden som har legat till grund för detaljplanens utformning med hänsyn till motstående intressen och planens konsekvenser.

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>BAKGRUND</b> .....	<b>7</b>
<b>PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG</b> .....	<b>8</b>
<b>PLANDATA</b> .....	<b>9</b>
Läge och avgränsning.....	9
Areal.....	9
Markägoförhållanden.....	9
<b>AVVÄGNINGAR ENLIGT MILJÖBALKEN</b> .....	<b>10</b>
Riksintressen enligt 3 och 4 kap MB.....	10
Särskilda hushållningsbestämmelser enligt 4 kap. MB.....	10
Förenligt med 3, 4 och 5 kap miljöbalken och hushållning med mark och vatten...11	
<b>TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN</b> .....	<b>12</b>
Riksintressen.....	12
GR:s strukturbild för Göteborgsregionen.....	12
Översiktliga planer.....	13
Lokaliseringsutredning och beslut om lokalisering.....	14
Funktionsutredning.....	16
Planprogram för Stenungsunds centrum.....	16
Detaljplaner.....	17
Övriga politiska ställningstaganden.....	17
<b>FÖRUTSÄTTNINGAR</b> .....	<b>21</b>
Infrastruktur.....	21
Bebyggelse.....	23
Teknisk försörjning.....	23
Mark, natur och vegetation.....	24
Störningar.....	26
Fornlämningar och kulturmiljö.....	30
<b>PLANFÖRSLAG</b> .....	<b>31</b>
Användningar i plankartan.....	33
Infrastruktur.....	35
Bebyggelse.....	42
Teknisk försörjning.....	48
Mark och vegetation.....	49

Störningar .....	50
Fornlämningar och kulturmiljö.....	65
<b>KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE .....</b>	<b>66</b>
Ekologiska konsekvenser .....	66
Sociala konsekvenser.....	66
Barnkonsekvensbeskrivning.....	67
Ekonomiska konsekvenser .....	68
Stadsbyggnadsmässiga konsekvenser .....	68
<b>GENOMFÖRANDEBESKRIVNING .....</b>	<b>70</b>
Organisatoriska frågor .....	70
Fastighetsrättsliga frågor .....	73
Ekonomiska frågor .....	81
Tekniska frågor.....	82
<b>MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER .....</b>	<b>84</b>

## BAKGRUND

Kommunfullmäktige beslutade 20 juni 2016 § 140 att Stenungsunds nya resecentrum ska placeras i läge *centrum*. Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott beslutade 30 augusti 2016 § 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 28 november 2017.

Detaljplanen har föregåtts av *Planprogram för Stenungsunds centrum* vilket godkändes i kommunfullmäktige 25 juni 2018 § 92. I programmet är det nya resecentrumet inkluderat och studerat i ett sammanhang för att skapa ett centrum med gågator, 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.

Kommunstyrelsen beslutade den 24 augusti 2020 § 257 att godkänna upprättade samrådshandlingar och att skicka ut planförslaget på samråd. Samrådstiden varade mellan den 9 september 2020 och 21 oktober 2020. Under samrådstiden inkom 87 yttranden. 56 av yttrandena kom från privatpersoner, resterande 31 från myndigheter, företag, föreningar, politiska partier m.m. Samtliga yttranden sammanställdes i en samråds-redogörelse som godkändes av kommunstyrelsen 8 februari 2021 § 44.

Planförslaget har sedan samrådet justerats på följande övergripande punkter:

- En breddning av Doterödsvägen för att kunna inrymma ett vänstersvängfält till Södra vägen.
- Trafiklösning med två cirkulationsplatser på Göteborgsvägen.
- Anslutningen till Nordanvindsgatan föreslås behållas och tidigare föreslagen anslutning till Strandvägen från Stenunge allé tas bort.
- Stenunge allé fortsätter förbi Julen för att kunna trafikförsörja Västanvindsgatan.
- Gång- och cykeltunneln sträcker sig under både järnvägen och Göteborgsvägen. Tunneln binder ihop västra och östra sidan och ska även kunna användas som skyfallsled vid extrema regnhändelser.
- Planförslaget är höjdsatt för att hantera skyfall samt för att kunna möta framtida byggnationer vars marknivå ska anpassas efter stigande havsnivåer.

I de stads- och detaljplaner som i dagsläget är gällande för området finns bl.a. användningarna trafik, parkering och handel. För att möjliggöra etablering av resecentrum samt framtida mötesspår på Bohusbanan behövs en ny detaljplan.

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

## **PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG**

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 möjliggör för ett nytt resecentrum i form av dockningsterminal med tolv busshållplatslägen mot tågtrafiken på västra sidan om Bohusbanan, samt tre busshållplatslägen på östra sidan Bohusbanan, längs Södra vägen. Resecentrumet ska trafikeras med stjärntrafik för att kunna erbjuda goda bytesmöjligheter, komfort, service och kapacitet för att ta hand om framtidens resandeutveckling för buss- och tågresenärer på Södra Bohusbanan.

Detaljplanen möjliggör för en framtida utbyggnad av mötesspår. Vidare kan en terminalbyggnad med vänthall, kiosk och personalutrymmen uppföras väster om Bohusbanan. För att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten föreslås en gång- och cykeltunnel under järnvägen och Göteborgsvägen i anslutning till resecentrumbyggnaden då Trafikverket inte tillåter passage över räls vid nybyggnation. På västra sidan om järnvägen kommer även reglerplatser för bussar finnas, samt ett antal korttidsparkeringar för hämtning och lämning med bil. Även öster om järnvägen kommer parkering att möjliggöras.

Detaljplanen möjliggör för en omdragning av Göteborgsvägen så att resecentrum med erforderliga ytor för t.ex. bussplan kan inrymmas. Två cirkulationsplatser föreslås på Göteborgsvägen för att underlätta flödet för fordonstrafiken. Den norra placeras i korsningen med Nordanvindsgatan och den södra placeras i höjd med resecentrumbyggnaden och den södra lastinfarten till Stenungstorg. Detaljplanen omfattar även utrymme för en framtida cirkulationsplats vid korsningen Strandvägen/Göteborgsvägen vilket kan genomföras först efter en eventuell framtida stängning av järnvägsöverfarten vid Doterödsvägen. En stängning av järnvägsöverfarten är dock något kommunen försöker undvika och efter nu genomförd åtgärdsstudie för tätare järnvägsturer mellan Stenungsund och Göteborg har det nu inkluderats mötesspår vid Stenungsunds nya resecentrum istället vilket minskat behovet av stängd överfart.

Gång- och cykeltrafiken leds på separerade gång- och cykelbanor för att underlätta flödet för dessa. Vädskyddade cykelparkeringar med möjlighet till säkra fastlåsnings ska finnas.



Utrymmet som krävs för busshållplatser, gång- och cykelväg, cykelparkeringar samt gång- och cykeltunnel med tillhörande trappor och ramper inom området mellan järnvägen och Södra vägen, innebär att den befintliga bebyggelsen kommer ersättas med dessa funktioner.

Stenungsunds nya resecentrum är ett samarbete mellan Stenungsunds kommun, staten genom Trafikverket och Västra Götalandsregionen genom Västfastigheter som är regionens fastighetsförvaltare.

## **PLANDATA**

### **Läge och avgränsning**

Planområdet ligger i centrala Stenungsund i höjd med Stenungstorg. Området sträcker sig från korsningen Strandvägen/Doterödsvägen/Göteborgsvägen i norr till kvarteret Snipan i söder. I öst sträcker sig planområdet drygt 100 meter österut på Doterödsvägen. Vidare avgränsas planområdet i öst av Södra vägen och i väst av Stenunge allé.

### **Areal**

Planområdet har en areal om cirka 58 500 m<sup>2</sup>.

### **Markägoförhållanden**

Fastigheterna inom planområdet ägs av Stenungsunds kommun, Trafikverket, Stenungsundshem AB, Stenungs Torgs Fastighets AB samt ett fåtal privatpersoner och en bostadsrättsförening. Fullständiga ägoförhållanden och sakägare redovisas i en till samrådshandlingarna tillhörande fastighetsförteckning, daterad 18 november 2021.

# AVVÄGNINGAR ENLIGT MILJÖBALKEN

## Riksintressen enligt 3 och 4 kap MB

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 4 kap 34 § och miljöbalken 6 kap 11 § för aktuell detaljplan. Kommunen har bedömt att detaljplanens genomförande vid en sammanvägning av konsekvenserna ej kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Vid samråd med länsstyrelsen 28 mars 2018 framgick att länsstyrelsen delar kommunens uppfattning.

Planförslaget medger ej användning av planområdet för sådan verksamhet eller åtgärd som kräver tillstånd enligt MKB-förordningen bilaga 1 och 3. Vid behovsbedömningen har kriterierna i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats. Ställningstagandet grundar sig på bedömningen att ett genomförande av detaljplanen;

- Inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt 7 kap 28 § miljöbalken
- Inte negativt påverkar möjligheterna att uppfylla nationella eller regionala miljömål, klimatmål och folkhälsomål
- Inte bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar och vatten
- Inte ger upphov till risker för människors hälsa och säkerhet
- Inte bidrar till att några miljö kvalitetsnormer överskrids
- Inte på ett betydande sätt påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell skyddsstatus såsom riksintressen och naturreservat.

## Särskilda hushållningsbestämmelser enligt 4 kap. MB

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.

### **Förenligt med 3, 4 och 5 kap miljöbalken och hushållning med mark och vatten**

Kommunen bedömer att planen är förenlig med 3, 4 och 5 kap. miljöbalken. De förändringar som medges i detaljplanen är förenliga med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurser. Inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen berörs.

Planens genomförande innebär inte att gällande miljökvalitetsnormer överskrids.

Detaljplanen är förenlig med kommunens översiktsplan.

# TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

## Riksintressen

Bohusbanan är riksintresse för kommunikation. Planförslaget bedöms ha en gynnande effekt på riksintresset efter genomförandet.

Den petrokemiska industrin belägen norr om Stenungsunds tätort är riksintresse för anläggningar för industriell produktion. Detta innebär att området ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Föreslagen detaljplan bedöms inte påverka riksintresse för industrin negativt. Genom att möjliggöra för mötesspår kan planförslaget ha en gynnande effekt för transporter av gods på järnväg till industrin. Planområdet ligger utanför skyddszonen för den kemiska industrin i Stenungsunds norra delar.

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 bedöms inte skada något riksintresse då den innebär en utveckling av den befintliga tätorten.

## GR:s strukturbild för Göteborgsregionen

Medlemskommunerna i kommunalförbundet Göteborgsregionen har en överenskommelse om hur den regionala strukturen ska utvecklas. En sammanfattande strukturbild som visar huvuddragen i regionens fysiska strukturer togs fram 2008. Ambitionen är att medlemskommunerna lokalt tar ansvar för att den regionala strukturen är långsiktigt hållbar genom att i sin planering utgå från och följa strukturbilden och överenskommelsen. Stenungsunds centralort är ett av dessa utpekade stationssamhällen och huvudknutpunkter längs det nordliga stråket.

Ett nytt, mer centrumnära och modernt resecentrum som möjliggör god tillgänglighet är ett steg för Stenungsunds kommun att stötta denna utveckling i regionen. Snabba byten mellan trafikslagen gång/cykel och kollektivtrafik samt mellan buss och tåg för pendlare ska göra kollektivtrafikresorna mer attraktiva.



*GR:s strukturbild för Göteborgsregionen där Stenungsund är den översta orangefärgade ringen. Bild av Göteborgs Regionen.*

Utöver resecentrum pågår ett par detaljplaner för fler bostäder i centrala Stenungsund som därmed tillsammans skapar förutsättningar för ett mer välutvecklat stationssamhälle.

### **K2020 och Tåg 2035**

Kollektivtrafikprogrammet K2020 utvecklades 2009 och definierade ett mål på en kollektivtrafikandel om 40 % av dagliga resor i regionen till år 2025. Fem huvudprinciper ska ligga till grund för att nå detta mål:

- Knyt samman fler områden
- Gör resan mellan dessa snabbare
- Erbjud tät trafik
- Utveckla knutpunkterna
- Säkerställ kvalitet och service

För Västra Götalandsregionen är det ett uttalat mål att knyta samman Västra Götalands huvudorter bättre. Målbild Tåg 2035 är ett måldokument framtaget som bristbeskrivning samt vägledning för hur målen ska nås.

Upplägget för placering och utformning av Stenungsunds nya resecentrum har anpassats efter dessa riktlinjer.

### **Vision 2035**

Stenungsunds kommun har i sin politiskt beslutade vision *Stenungsund 2035* som mål att bli 35 000 invånare år 2035. För att detta ska bli möjligt behöver många nya bostäder med tillhörande kommunal och kommersiell service planeras för och byggas varje år, både för att möta den stora efterfrågan idag och för att uppfylla visionen. Till visionen finns även två avgörande inriktningar: *attraktivt och välkomnande*, samt *ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet*. Vidare uttrycker visionen att centrummiljön i Stenungsund ska vara levande, dynamisk och turistvänlig och samhället ska vara tryggt, inkluderande och stabilt.

### **Översiktliga planer**

En översiktsplan är ett kommuntäckande dokument som visar en inriktning för hur kommunen avser använda sina mark- och vattenområden på lång sikt. I Stenungsunds kommuns gällande översiktsplan *Översiktsplan 2020* (laga kraft 15 januari 2021) beskrivs en centrumutveckling i centrala Stenungsund där det nya resecentrumet är inkluderat.

I tidigare gällande översiktsplan, vilken var gällande i skedena som föregått detaljplanens granskningskedje, ÖP06 (laga kraft 2009), kan följande läsas om Stenungsunds centrum (sida 98):

Fortsatt utbyggnad av centrum kommer att ske genom att öppna parkeringsytor bebyggs och parkeringen koncentreras till parkeringshus i flera plan. Vid planläggning av nya anläggningar i centrum ska hänsyn tas till ett framtida dubbelspår och till att nytt resecentrum ska kunna byggas ut.

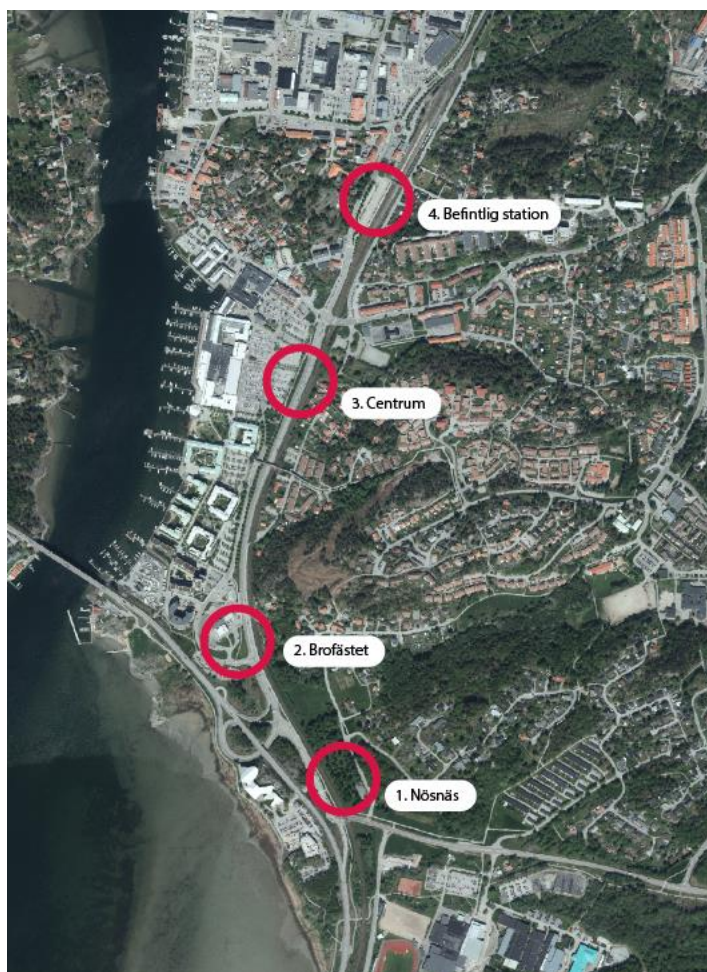
På plankartan tillhörande denna tidigare översiktsplan visas centrum som ett utvecklingsområde för stadsutveckling med handel, service, verksamheter och bostäder. I den finns även några alternativ för att utveckla centrum, från ett uppdrag som gjordes åt Banverket (nuvarande Trafikverket). I samtliga alternativ är resecentrum inkluderat i centrum, och områdena på båda sidorna av järnvägen är bebyggda.

### Lokaliseringsutredning och beslut om lokalisering

2012 genomfördes en lokaliseringsutredning för Stenungsunds nya resecentrum. Denna undersökte följande fyra alternativ:

- 1) Nösnäs, mellan Bohusbanan och Solgårdsvägen, sydöst om Stenungsundsmotet.
- 2) Brofästet, mellan Göteborgsvägen och Stenunge Allé, strax norr om Stenungsundsmotet, vid Circle K och McDonalds.
- 3) Centrum, längs Göteborgsvägen i höjd med Stenungstorg.
- 4) Nollalternativet (platsen där den befintliga stationen ligger).

Senare utreddes även Stora Höga station som ett alternativ i en separat utredning.



*Kartutsnitt som visar de fyra alternativen som utreddes i lokaliseringsutredningen för resecentrum. Bild av Stenungsunds kommun.*

Efter att lokaliseringsutredningen samrått brett med myndigheter, grannkommuner, företag i kommunen m.fl. sammanställdes en samrådsredogörelse daterad 12 februari 2014. Utifrån denna samrådsredogörelse beslutade kommunfullmäktige 20 juni 2016 § 140 att Stenungsunds nya resecentrum ska placeras i läge *centrum*. I samrådsredogörelsen formulerades grunden för förslaget till beslut enligt nedan:

Ett resecentrum utgör inte endast en kollektivtrafikknutpunkt utan skapar även en stark attraktionspunkt. Ett resecentrum utgör en katalysator för utvecklingen av intilliggande områden vilket bör tillvaratas på bästa sätt. Det stora antalet resenärer som dagligen kommer att nyttja ett resecentrum kommer väsentligt att höja attraktiviteten och det ekonomiska värdet av intilliggande områden, vilket möjliggör förändringar och exploateringar i en omfattning som annars inte vore tänkbart. Centrumalternativet öppnar, till skillnad från alternativ *Brofästet*, upp för vidare exploatering med såväl verksamheter/arbetsplatser som boende på båda sidor om järnvägen, i direkt anslutning till resecentrum och kommersiell och offentlig service.

Nödvändiga parkeringsanläggningar bedöms kunna anläggas i form av källar- och p-däckslösningar om detta görs i samband med nyexploatering för handel, bostäder och verksamheter. Vidare kan nuvarande resecentrum, närbeläget vid stationen, omvandlas till parkering.

En placering enligt Centrumalternativet innebär den ojämförligt bästa tillgängligheten för merparten av Stenungsunds kommuninvånare, vilka är de som står för huvuddelen av resandet. Vägar, gång- och cykelstråk och lokal kollektivtrafik är redan idag orienterade mot centrum. Med ett upplägg av linjesträckning och turtäthet för anslutande busstrafik som utgår från ett nytt resecentrum i Centrumalternativet bedöms även anspråken från grannkommunerna Tjörn och Orust kunna tillgodoses. Ett centralt läge bedöms därmed gynna flest resenärer och är därför den bästa förutsättningen för en utvecklad kollektivtrafik.

Samtliga alternativa lokaliseringar av ett nytt resecentrum fordrar ombyggnader av Nösåsmotet och vägarna in mot Stenungsund, för att möjliggöra ökad framkomlighet för bussar och en generellt ökad kapacitet och säkerhet.

Mark- och genomförandefrågorna är komplicerade, särskilt för Centrumalternativet, med hänsyn till behovet av samverkanslösningar mellan medverkande aktörer. Ett fortsatt arbete med centrumalternativet bör tidigt omfatta framtagande av en gemensam målbild som belyser stadsbyggnadsfrågor, kollektivtrafiklogistik, parkeringslösningar, exploateringsekonomi m.m.

Ett resecentrum i ett centralt läge i Stenungsund främjar utvecklingen av en attraktiv och hållbar havsnära blandstad. Ett flertal kommuner i Västsverige har kommit längre i arbetet med nya resecentrum i ett centrumnära läge, exempelvis Alingsås,

Ale, Lerum och Ulricehamn. Regionalt bedrivs arbete inom nätverket *Det urbana stationssamhället* i vilket Stenungsund deltar. Erfarenheterna här pekar entydigt åt fördelarna med en lokalisering av resecentrum i så nära anslutning till samhällskärnan som möjligt. En lokalisering av resecentrum skild från övrig bebyggelse omgärdad med stora parkeringsytor riskerar att ge upphov till otrugga miljöer särskilt under dygnets mörka timmar.

## **Funktionsutredning**

Efter att lokaliseringen beslutats genomförde Trafikverket en så kallad funktionsutredning år 2018. Funktionsutredningens syfte är att presentera tekniskt möjliga alternativ på utformning av stationsområdet. Fyra utredningsalternativ studerades vilka alla innehöll följande funktionskrav:

- Bättre koppling mellan tågstation, busstrafik och centrala Stenungsund.
- Plattformslängd 170 meter, utbyggbara till 250 meter.
- Säkra och tillgängliga plattformar.
- Sänkt hastighet för tåg med farligt gods till 40 km/h mellan ny och befintlig station.

Alternativ *UA3B* valdes. Detta innebär en sidoplattform på huvudspårets västra sida. Utredningsalternativet skapar en säker och tillgänglig plattform med möjlighet att ta emot 160 meter långa tåg. *UA3B* kan inför en framtida dubbelspårsutbyggnad byggas ut till två plattformar som är 250 meter långa. I alternativ *UA3B* ges en planskild förbindelse med en tunnel under järnvägen.

Funktionerna speglas i sin helhet i detta planförslag.

## **Planprogram för Stenungsunds centrum**

*Planprogram för Stenungsunds centrum* godkändes av kommunfullmäktige 25 juni 2018 § 92. I detta är det nya resecentrumet inkluderat som en viktig pusselbit. 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.

I programarbetet hölls en workshop med politiker och tjänstepersoner på Stenungsunds kommun. Politiker från kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott, beredningen för miljö och fysisk planering, tekniska myndighetsnämnden, kommunstyrelsen och kommunfullmäktige var inbjudna. På denna workshop diskuterades stadsmässighet utifrån begreppen *gatuliv*, *platser*, *volymer*, *bebyggelsestruktur* och *parkering*. Det diskuterades även vilka möjligheter och aktiviteter som vattnet och det vattennära läget



ger i centrum. Resultatet från workshopen arbetades in i förslaget som innebär ett centrum med gågator, 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.



*Illustrationskarta tillhörande planprogrammet för Stenungsunds centrum från 2018 som visar en tänkbar utveckling av ortens centrum med det nya resecentrumet inkluderat (ljusrött område). Mörkbrun bebyggelse är befintlig, ljusbrun är föreslagen ny bebyggelse (förutom villorna på Södra vägen). Bild av Stenungsunds kommun.*

## Detaljplaner

Inom planområdet finns idag sex gällande stads- och detaljplaner samt ett område mark som inte är planlagt. De berörda planerna är: stadsplan 01 (laga kraft 1932), stadsplan 76 (laga kraft 1988), stadsplan 77 (laga kraft 1988), stadsplan 83 (laga kraft 1988), detaljplan 102 (laga kraft 1987) och detaljplan 259 (laga kraft 2007). Genomförandetiden för samtliga av dessa planer har gått ut. Det ej planlagda området gäller det tiotale villor som ligger på båda sidor av Södra vägen. De befintliga stads- och detaljplaner som berörs kommer delvis ersättas i och med detaljplanen för det nya resecentrumet (se mer i kapitlet *Konsekvenser av planens genomförande*).

## Övriga politiska ställningstaganden

### *Mobilitetsstrategi*

Kommunen har utvecklat en mobilitetsstrategi (beslutad av kommunfullmäktige 12 december 2019 § 276) vilken beskriver målsättningen om övergången till hållbara

transporter inom Stenungsunds kommun. Strategin anger mål till år 2035 om hur andelen vardagsresor med gång, cykel, kollektivtrafik respektive bil ska förändras. Exempel på åtgärder för att möta dessa mål finns beskrivna i en bilaga till mobilitetsstrategin. Bland dessa exempel kommer ett flertal arbetas in i kommande arbete för det nya resecentrumet.

### *Cykelplan*

Kommunens cykelplan beslutades av kommunfullmäktige 20 juni 2016 § 137. Den beskriver hur cykling är bra för hälsan och välbefinnandet och gynnar samtidigt miljön genom att ersätta en del resor som sker med bil, exempelvis kortare bilresor eller genom att cykel används som anslutningsfärmedel till kollektivtrafik. Undersökningar visar att cirka 50 procent av bilresorna är kortare än fem kilometer och att cirka 20 procent av de korta arbets- och fritidsresor med bil kan ersättas med cykel. I Stenungsunds tätort finns ett stort antal arbetsplatser vilket innebär att många stenungsundsbor har nära mellan bostaden och arbetsplatsen och kan cykla eller gå till arbetet. Även inom kommundelarna är avstånden korta vilket medför en potential till ökad cykling.

För att skapa en trafiksäker korsning för cyklister krävs en fysisk utformning som reducerar biltrafikens hastighet till max 30 km/h, exempelvis sidoförskjutningar eller gupp. Cykelparkeringar bör vara placerade i direkt anslutning till målpunkten och avståndet bör inte överstiga 25 meter. Utöver lokaliseringen av cykelparkeringen är det även viktigt att den är väl upplyst, är av god kvalitet samt att man låsa fast cykelns ram. För långtidsparkering ökar kraven på cykelparkeringens standard och de bör vara väderskyddade. Goda möjligheter till parkering vid kollektivtrafikhållplatser främjar en ökad kollektivtrafik. Gång- och cykelvägnätet bör vara minst lika gent som vägnätet för fordonstrafik. Framkomligheten ska vara god och medge en god komfort och en hög färdhastighet. Cykelplanen beskriver vidare att järnvägen i Stenungsund har en barriäreffekt.

Kommunerna inom Göteborgsregionen har tagit fram en gemensam cykelplan för regionens viktiga regionala stomcykelstråk och delnät (*Stomcykelstråk för Göteborgsregionen*). Cykelplanens mål är att det år 2030 ska finnas ett sammanhållet regionalt cykelvägnät i Göteborgsregionen och att detta regionala cykelvägnät ökar trafiksäkerhet, erbjuder god framkomlighet och orienterbarhet. Påverkad sträcka längs Göteborgsvägen är en viktig delsträcka för den regionala cyklingen samt för kombinerade cykel- och kollektivtrafikresor, d.v.s. med cykel som ett anslutningsfärmedel till kollektivtrafiken från det nya resecentrumet. Utformningen har utgått från den regionala utformningsstandarden som tagits fram där.

### *Hastighetsplan*

Kommunens hastighetsplan, antagen av kommunfullmäktige 17 oktober 2016 § 195, anger att det från år 2008 blev möjligt att skylta hastigheter i steg om 10 km/h, från 30 km/h och upp till 120 km/h. Syftet är att få en bättre anpassning av hastigheterna i förhållande till de nationella trafikpolitiska målen.

Kommunens mål är att endast hastighetsgränserna *gångfart*, 30, 40, 60 och 80 km/h ska ingå i hastighetsplanen för att trafiknätet inte ska upplevas som rörigt. För att få en större regelefterlevnad är det viktigt att gatumiljön stödjer den gällande hastighetsbegränsningen. För flertalet gator i centrum föreslås en hastighetsbegränsning på 30 eller 40 km/h. Dessa lägre hastighetsnivåer innebär att stadens kvaliteter stärks i fråga om karaktär, trygghet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa. De gör även stadskärnan mer inbjudande för gång- och cykeltrafikanter då det blir enklare och säkrare att gå och cykla. Detta främjar möten mellan människor och medför att stadskärnans attraktivitet ökar. För de centrala delarna av Göteborgsvägen föreslås 40 km/h. För Strandvägen, Doterödsvägen och Södra vägen föreslås 30 km/h.

### *Trafiksäkerhetspolicy och trafiksäkerhetsplan*

Visionen i trafiksäkerhetspolicy (reviderad version beslutad av kommunfullmäktige 10 juni 2021 § 123) är att ”Stenungsunds kommun ska vara en kommun där alla lätt tar sig fram genom säkra och trygga trafikmiljöer”. Trafiksäkerhetspolicy innehåller fem inriktningsmål:

- Trafiksäkerhetsmål i Agenda 2030 – minska antalet dödsfall och skadade i trafiken samt tillgängliggör hållbara transportsystem för alla.
- God planering vid framtagande av nya planer. Trafiksäkerheten ska särskilt beaktas vid framtagande av nya detaljplaner.
- Värna om hög trafiksäkerhet på alla vägar i kommunen. Särskild vikt ska läggas på åtgärder som gynnar trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.
- Ett vägnät med god standard. Vägnätet, inklusive cykelvägnätet, ska vara väl underhållet och en hög och jämn standard ska eftersträvas.
- Öka kunskap och engagemang. Medborgare i kommunen ska ha god kunskap och förståelse för trafiksäkerhet.

I trafiksäkerhetspolicy finns även tre långsiktiga effektmål vilka är färre trafikskadade, bättre tillgänglighet samt ökad trygghet.

Kopplat till trafiksäkerhetspolicy finns även en trafiksäkerhetsplan (beslutad av kommunstyrelsen 19 mars 2012 § 72) som innehåller riktlinjer och en handlingsplan för ökad trafiksäkerhet i kommunen. Bland åtgärderna i handlingsplanen finns några som påverkas av denna nya detaljplan. För kollektivtrafiken nämns ”för att få så många som möjligt att ta kollektivtrafiken istället för bilen från bostaden till resecentrum så måste

den lokala busstrafiken ses över och anpassas i största möjliga mån till ankomst/avgångstider på resecentrum” samt ”I samband med större ombyggnadsprojekt bör behovet av och möjligheter till separat busskörväg övervägas”. Det beskrivs även att det bör läggas stor vikt på att underlätta för att kunna ta sig till resecentrum med cykel. Föreslagna nya cirkulationsplatser, som förbinder Göteborgsvägen och Stenunge allé, finns även med som en nämnd åtgärd.

# FÖRUTSÄTTNINGAR

## Infrastruktur

### *Vägstruktur*

Idag leds Göteborgsvägen längs Bohusbanan genom planområdet. Göteborgsvägen fungerar idag som en led från ortens norra delar till trafikmotet vid väg 160 i söder samt flera direktanslutningar till Stenungstorgs parkering och en järnvägsövergång mot östra stadsdelar via Doterödsvägen. Göteborgsvägen har två körfält från Nordanvindsgatans anslutning och norrut, tre körfält från samma punkt och söderut där den södergående trafiken leds i två körfält. Vid korsningen för Doterödsvägens järnvägsövergång går Strandvägen västerut enkelriktat utan utfart till Göteborgsvägen. Stenunge allé går idag från Göteborgsvägen mellan McDonald's och Circle K och ansluter till Stenungstorgs parkering som den därefter passerar igenom och slutar vid Oasen med anslutning till Strandvägen.



*Göteborgsvägen norrut sedd från befintlig gång- och cykelbro. Foto av Stenungsunds kommun.*

### *Järnvägsstruktur*

Södra Bohusbanan passerar genom Stenungsunds tätort. Banan är huvudsakligen enkelspårig och innefattar sträckan Göteborg–Udevalla via Stenungsund. Denna sträcka är knappt nio mil lång, elektrifierad, fjärrstyrd och används i första hand för regional persontrafik. Södra Bohusbanan är en väsentlig del av kollektivtrafiksystemet i Västsverige och har ett stort antal resande. Banan har idag en relativt liten mängd godstrafik, främst mellan Sävenäs och Stenungsund, varav en del är farligt gods.

### *Biltrafik*

I dagsläget flyter trafiken generellt sett väl inom området. Vissa undantag finns, främst gällande den södergående trafiken under vardagseftermiddagar klockan 16-17, samt vid större högtider såsom julhandeln och midsommar. De köer som då uppstår sker främst från norr om cirkulationsplatsen Uddevallavägen/Strandvägen ner mot korsningen vid Göteborgsvägen/Doterödsvägen. Utöver detta sker köbildning som startar vid vävningen på Stenungsöbron västerut mot Tjörn och Orust, denna kö sträcker sig endast i undantagsfall norr om gång- och cykelbron vid vårdcentralen.

Kring nuvarande station finns totalt cirka 140 parkeringsplatser. Det finns cirka sju korttidsparkeringar för hämtning och lämning samt två parkeringar för rörelsehindrade (PRH). Cirka 15 pendelparkeringar finns i direkt anslutning till bussplanen. Strax norr om stationen finns cirka 75 pendelparkeringsplatser och öster om järnvägen finns det cirka 40 pendelparkeringsplatser, i form av gatuparkering, längs med Norra vägen.

### *Gång- och cykeltrafik*

Stenungsund har ett relativt väl utbyggt gång- och cykelvägnät men saknar idag en tydlighet när man närmar sig centrum. Med planförslaget kommer dessa gång- och cykelvägar bli sammanhängande både för genomfartstrafik men också mot de naturliga målpunkterna såsom resecentrum, arbetsplatser, kommunal service och centrumhandeln.

Vid nuvarande station finns det idag cirka 90 cykelparkeringar. Dessa är även väderskyddade med tak.

### *Kollektivtrafik*

Nuvarande Stenungsunds station har idag elva hållplatslägen för buss och två spår för pendeltåg. Dagens kollektivtrafik inom Stenungsund är uppbyggt enligt så kallad ”stjärntrafik” där en given plats fungerar som knutpunkt för samtliga linjer. Idag trafikeras resecentrum med 27 dubbelturer i halvtimmes-/timestrafik för hög-/lågtrafik och fem busslinjer i lokaltrafik samt vissa av skolbusslinjerna. Den nuvarande stationen trafikeras också med regionbusslinjer i form av expressbussar till Göteborg, Tjörn och Orust.

Bohusbanan går genom Stenungsunds kommun och Stenungsunds tätort och trafikeras av Västtrafiks Västtåg som går mellan Stenungsund/Uddevalla/Strömstad och Göteborg. Förbindelserna till Göteborg är goda då tågen går i halvtimmetrafik under högtrafik och annars i timestrafik under dagen. Tågen norrut går främst en gång i timmen.

I framtiden behöver Stenungsund ha möjlighet att ta emot 160 meter långa persontåg för att inte begränsa persontrafiken för andra stationer på Bohusbanan samt att kunna

inkluderas i Västlänkens järnvägsstruktur. I ett längre perspektiv bör 250 meter långa tåg kunna trafikera stationen

## **Bebyggelse**

Inom planområdet finns i dagsläget endast ett fåtal byggnader. På Södra vägen ligger idag fem bostadshus, belägna mellan järnvägen och Södra vägen. Längst söderut i planområdet finns parkeringsplatser och förråd tillhörande en bostadsrättsförening.

## **Teknisk försörjning**

### *Dricks- och spillvatten*

Kommunala ledningar för dricks- och spillvatten finns i Södra vägen, i Östra köpmansgatan och Nordanvindsgatan. Resecentrum bedöms inte innebära en betydande tillkommande belastning på dricks- och spillvattennätet.

### *Brandposter*

Brandposter finns vid korsningen Nordanvindsgatan/Göteborgsvägen samt på Södra vägen. Dessa bedöms tillräckliga enligt Räddningstjänstens samrådsyttrande.

### *Dagvatten*

Kommunala ledningar för dagvatten finns i Södra vägen, längs den södra änden av Göteborgsvägen inom planområdet, i Östra Köpmansgatan samt i Nordanvindsgatan. Parallell utredning pågår utanför detaljplanen för att utreda kapaciteten på befintliga dagvattenledningar.

### *Uppvärmning*

Fjärrvärmeledningar inom, och i närheten av, planområdet finns i Doterödsvägen, Strandvägen, Östra Köpmansgatan och Nytorps backe.

### *Fiber, el och tele*

Fiberkablar finns i Göteborgsvägen och Nordanvindsgatan. För kablarna i Göteborgsvägen finns ledningsrätt.

Vattenfall Eldistribution AB har elnätanläggningar inom och i närheten av planområdet, däribland markkabel, nätstation och kabelskåp.

Skanova har telekablar i Östra Köpmansgatan, Göteborgsvägen och Södra vägen. För kablarna i Göteborgsvägen finns ledningsrätt. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge.

## Mark, natur och vegetation

### *Geoteknik*

Utredningen beaktar geotekniska frågor kopplade till säkerhet, byggbarhet och funktion för planerade byggnadsverk och anläggningar inom området och innefattar en översiktlig bedömning av erforderliga geotekniska förstärkningsåtgärder.

Området vid Stenungstorg utgjordes ursprungligen av en grund havsvik som under första delen av 1960-talet succesivt började fyllas ut. Fyllnadsmassorna bestod enligt uppgift av sand, grus, sprängsten, torrskorpelera och byggnadsavfall. Bilderna nedan visar området kring Stenungstorg cirka år 1960 och samma område i nutid.



*Flygfoto cirka 1960 och 2020. Bilder av Lantmäteriet.*

Markytan inom detaljplaneområdet är flack undantaget banvallen som går på bank inom större delen av området. Nivåer för parkeringsytor och Göteborgsvägen varierar mellan cirka +1,7 och +2,0 och banvallens nivå är cirka +3,0. Höjdskillnaden mellan banvallen och intilliggande dike är cirka två meter.

Marken utgörs generellt av fyllning ovan ett lager bestående av siltig gyttja eller gyttjig silt som underlagras av lera. Under leran följer friktionsjord på berg. Lerans underkant ligger inom området mellan cirka 10 och cirka 28 meter under markytan. Lerdjupet är som minst i den sydligaste delen av området, vid den befintliga gångbron, samt under parkeringsytorna i områdets nordvästra del.

Leran och gyttjan är mycket sättningkänslig och inom området som tidigare utgjordes av en havsvik, väster om Göteborgsvägen, har mycket stora sättningar utbildats sedan området började fyllas ut. Sättningar inom utfyllda områden bedöms pågå fortsatt. Sättningarnas storlek avtar österut men marken bedöms vara sättningkänslig inom hela planområdet. Utförd utredning visar att markhöjningar skulle medföra ytterligare sättningar av varierande storlek inom hela området. Geotekniska förstärkningsåtgärder med avseende på sättningar kommer således krävas för alla planerade markhöjningar.



Utförda stabilitetsberäkningar visar på en fullgod säkerhet avseende släntstabilitet för befintliga förhållanden inom området. Planerad framtida byggnation och markhöjningar kommer generellt inte innebära försämrade stabilitetsförhållanden eftersom nivåskillnaden mellan järnvägsbanken och omgivande ytor minskar. Lokal stabilitet vid exempelvis planerade tråg och stödmurar kommer dock behöva beaktas vid projektering.

#### *Markföroreningar*

Ingen undersökning av eventuella markföroreningar har utförts i detta skede. Det finns inte heller något objekt i Länsstyrelsens databas *EBH-stödet*, men eftersom det finns vägar och järnvägar inom planområdet finns det viss risk för förorenade massor. Utredning av markföroreningar bedöms kunna vänta till senare skede då hantering av massor kommer ske. Samråd kommer då ske med tillsynsmyndigheten.

#### *Radon*

Ingen undersökning av radonhalt i fyllnadsmassor har utförts i detta skede. För området öster om järnvägen utfördes år 1987 en radonutredning (Västsvenska berg och mineral, 1987-08-14). I denna utredning klassas området direkt öster om järnvägen som lågradonområde. I planarbetet har den västra sidan av järnvägen också antagits vara lågradonområde. Vid nybyggnation rekommenderas dock att åtgärder vidtas för att skydda mot radon från normalradonmark.

#### *Vegetation*

Inom planområdet finns alléer längs Göteborgsvägen. Alléer är biotopskyddade då de ger gröna stråk för insekter och smådjur att kunna förflytta sig i stadsmiljön. För att flytta alléer krävs dispens från Länsstyrelsen, kommunen har skickat in dispensansökan. De befintliga alléerna kommer att ersättas med nya alléer.

Längs Göteborgsvägen och järnvägen finns både mindre och större remsor med gräs med vissa delar anlagda planteringar, buskage och träd.

Inom planområdet finns även de nuvarande trädgårdarna tillhörande villorna som ligger mellan järnvägen och Södra vägen. Dessa trädgårdar kommer inte kunna behållas då utrymmet behövs för perrong, busshållplatser, gång- och cykelväg, cykelparkeringar samt gång- och cykeltunnel med tillhörande trappor och ramper. Möjligheten att eventuellt kunna bevara några av de uppväxta träden i området ska utredas i planens genomförandeskede.

### *Dagvattenrecipient*

Dagvatten från planområdet avleds till vattenförekomsten Askeröfjorden. Askeröfjorden är klassad som kustvatten och har en area på 18 kvadratkilometer. Den ekologiska statusen för Askeröfjorden har bedömts som måttlig. Bedömningen baserades på förekomsten av särskilda förorenande ämnen och flödesförändringar, vilket bedöms ha en negativ effekt på vattenlevande organismer. Anledningen till att Askeröfjorden inte bedöms uppnå god kemisk status beror på att halten av prioriterade ämnen har bedömts ej uppnå god status. Dessa ämnen innefattar antracen, bromerad difenyleter, kvicksilver och tributyltennföreningar.

Stenungsunds kommun har inte någon dagvattenpolicy med bestämda målvärden för föroreningshalter i dagvattnet. Utgångspunkten för detaljplaner är att inte få en ökad föroreningsbelastning på recipienten, utan att istället försöka bidra till förbättring.

### *Strandskydd*

Planområdet ligger utanför strandskyddat område. För området har inte heller något strandskydd gällt tidigare.

## **Störningar**

### *Skyfall*

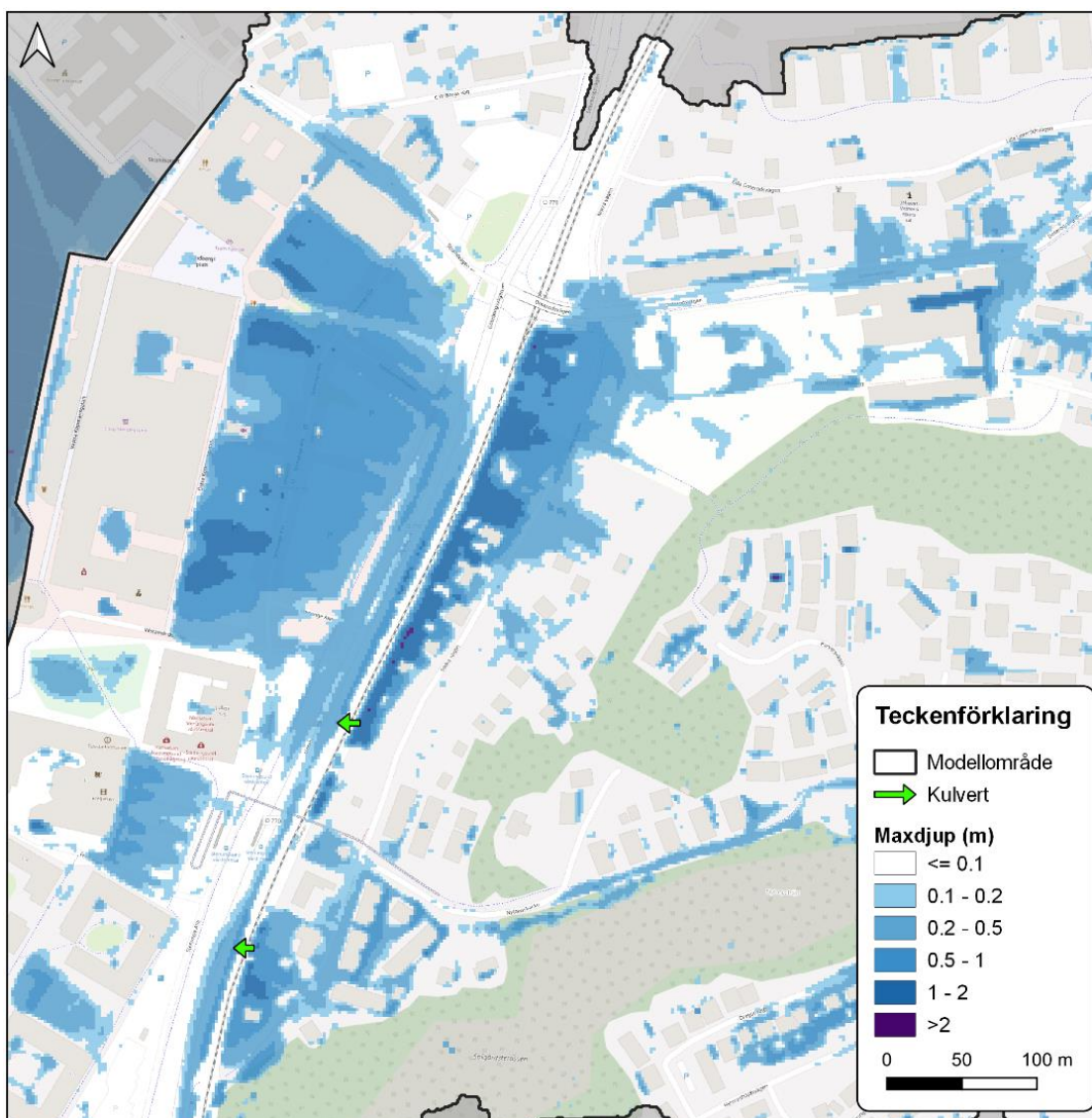
Rekommenderat minimikrav på återkomsttid på regn för att skydda byggnader och annan verksamhet från marköversvämningar är en återkomsttid på 100 år. I och med klimatförändringarna väntas nederbörden öka i framtiden. Det innebär att ett regn som statistiskt sett sker en gång vart hundra år (100-årsregn) i dagens klimat kan komma att inträffa oftare i ett framtida klimat. För att kompensera för effekten av klimatförändringar används en klimatkfaktor på 1,3, vilket innebär att regnen blir 30 % större.

Höjdsättningen av planområdet är viktig för att undvika skador på bebyggelse inom både aktuellt område och omkringliggande områden. Det är viktigt att inga instängda områden, lågpunkter eller barriärer skapas. Marken ska luta ut från byggnaderna för att yt- och dagvatten inte ska bli stående intill huskropparna.

Föreslagen höjdsättning ska säkerställa att planerad bebyggelse inte riskerar att skadas, ej heller orsaka skada på befintlig bebyggelse eller öka risken för översvämningar som begränsar framkomligheten för räddningstjänst vid ett kraftigt skyfall (klimatanpassat 100-årsregn). Förslaget ska därutöver också visa att planen inte förhindrar funktionen för Trafikverkets infrastruktur vid ett 200-årsregn.

Planområdet innefattar samhällsviktig infrastruktur där framkomligheten idag i samband med skyfallsrelaterade översvämningar kraftigt begränsas för såväl polis som ambulans

och i viss mån även räddningstjänst. Modellresultaten som beskriver befintlig situation i bilden nedan indikerar att ansenliga vattendjup blir stående mot byggnader på östra sidan av järnvägen samtidigt som Södra vägen är översvämmad med vattendjup upp till 0,6–0,7 meter. På västra sidan av järnvägen saknas också framkomlighet då Göteborgsvägen är översvämmad med vattendjup omkring 0,5 meter. Stora vattendjup förekommer inom bostadsområdet Södra Nytorps backe och på Stenungstorgs parkering. Vatten blir stående mot järnvägsbankarna men spårområdet är inte översvämmat. Den befintliga pumpstationen sydväst om korsningen Södra Vägen/Doterödsvägen omges av ansenliga vattendjup omkring 0,8–0,9 meter. Det finns därmed risk för skador på pumpstationens utrustning/instrument vilket i sin tur kan påverka dess funktion. Det framgår i skyfallskarteringen att mycket vatten leds in mot parkeringen och mot området öster om järnvägen, men att vatten inte leds vidare från dessa områden mot havet.



Skryfallsmodelleringsresultat med maximala vattendjup för befintlig struktur och bebyggelse vid ett 100-årsregn och klimatfaktor 1,3. Bild av Sweco.

### Stigande havsnivåer

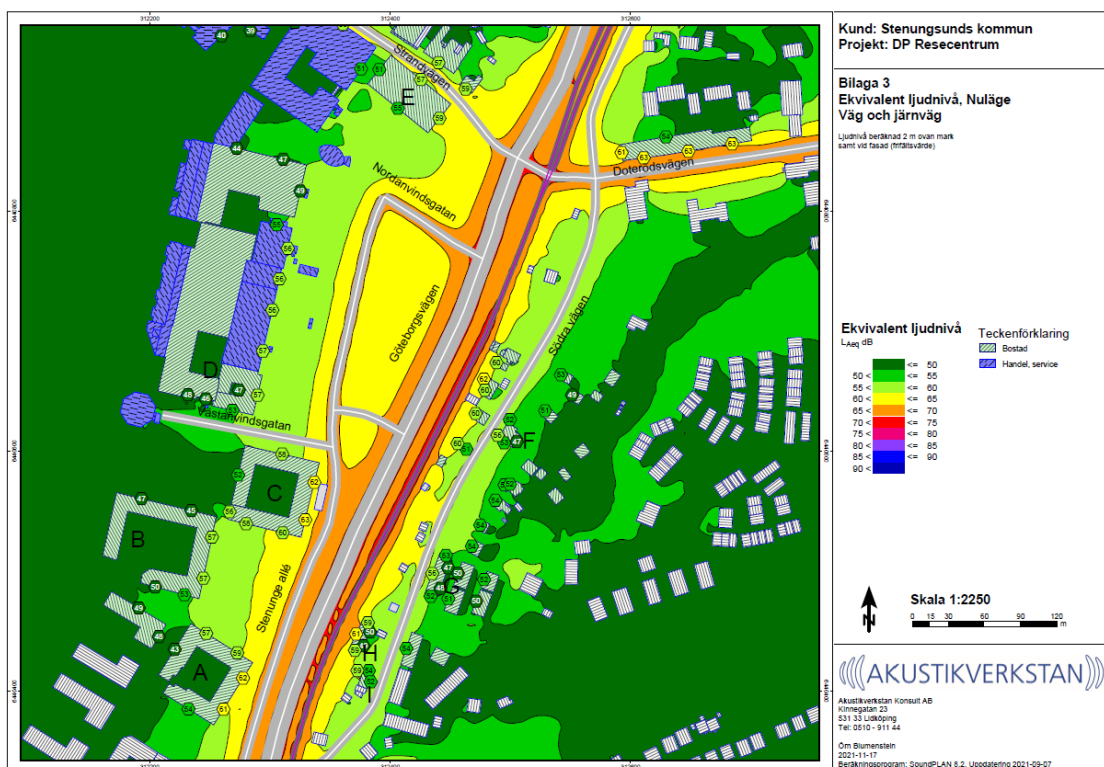
Stora delar av Stenungsund är redan idag utsatta för översvämningsrisk och med en pågående höjning av havsnivåerna kommer det bli nödvändigt att arbeta med denna problematik i planeringen för den fortsatta utvecklingen av centrum. Platsen där det nya resecentrumet planeras är delvis belägen i gammal havsvik som fylldes ut med sprängsten under 1950- och 60-talen. Byggnaderna i centrum är pålade, liksom ett antal ledningsstråk, men inte de omgivande parkeringsplatserna som är utsatta för både återkommande vattensamlingar vid högvatten samt pågående sättningar.

Kommunfullmäktige beslutade den 4 mars 2021 § 58 för en långsiktig strategi för att hantera problematiken med stigande havsnivåer. I denna har två tidsintervall beskrivits

för att dels kunna hantera omedelbara risker och dels för att undvika fel åtgärder innan uppdaterade prognoser på längre sikt finns tillgängliga, liksom Göteborgs Stads strategi. Byggnader ska planeras med färdigt golv-nivå på +2,8 m.ö.h. och befintliga byggnader skyddas med objektsskydd enligt respektive fastighetsägares försorg. Denna nivå utgår från 95-percentil för extrem havsnivå år 2070 med 200-års återkomsttid samt en säkerhetsmarginal på 0,5 meter (+2,3 meter + 0,5 meter). Till år 2070 ska ett storskaligt yttre skydd planeras och anläggas i form av en förhöjd kajsträcka mellan Stenungsöbron i söder och Stenunge å i norr med en skyddshöjd på +2,6 meter vilket då ger ett skydd för hela Stenungsunds centralort fram till år 2100. Detta yttre skydd kan justeras i höjd allt eftersom prognoser skiftar. Det är av största vikt att det yttre skyddet också förses med öppningsbara funktioner som i normalfallet står öppna för att säkra möjligheten att leda ut skyfall och kan stängas vid prognos för högvatten.

### Buller

Nedan ses en kartbild med beräknade ekvivalenta ljudnivåer från väg och järnväg baserat på dagens trafiksituation i centrala Stenungsund. Ljudnivån är beräknad två meter ovan mark. De bostadshus som idag är mest bullerutsatta ligger i kvarteren Julen och Oasen, samt längs Södra vägen.



Utsnitt från bullerutredningen som visar dagens bullersituation i centrala Stenungsund. Bild av Akustikverkstan.

### *Vibrationer*

Vibrationer från väg- och järnvägstrafik har uppmätts genom mätare i Jullen samt Södra vägen 10 i för att kontrollera Trafikverkets krav gällande störning. Mätningarna visar på totalt ett överskridande för Jullen och totalt fyra överskridanden för Södra vägen under hela mätningsperioden som varade en vecka. Ingen av överskridandena förekom nattetid. Enligt Trafikverket tillåts dock upp till fem överskridanden av riktvärdet per natt (klockan 22–06). Utifrån uppmätt resultat uppfylls därmed Trafikverkets krav.

### *Luftkvalitet*

Enligt den analys som gjorts av luftkvaliteten i Stenungsund centrum inför granskning visas att tröskelvärdena för miljö kvalitetsnormer (MKN) i dagsläget inte överskrids. Ytterligare mätningar genomförs under november och december 2021 och möjligheten finns att verifiera alternativt korrigera eller komplettera analysen efter detta.

### *Farligt gods*

Bohusbanan är en transportled för farligt gods och här sker dagligen transporter av järnvägsvagnar innehållande olika typer av farligt gods. För att utreda risksituationen inom planområdet har en riskutredning tagits fram för detaljplanen (Norconsult 2018).

### *Skyddszon för den kemiska industrin*

Planområdet ligger utanför skyddszonen kring den kemiska industrin i Stenungsunds norra delar.

## **Fornlämningar och kulturmiljö**

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar.

I planområdets närhet finns Kyrkberget som är utmärkt i kommunens Kulturminnesvårdsprogram (antaget av kommunfullmäktige 16 februari 1987). Motiveringen lyder att det är en välbevarad strandanknuten trähusmiljö med äldre bebyggelse och äldre gatusträckningar mot stranden. Området speglar vidare även det sena 1800-talets och sekelskiftets handels- och hantverkstradition.

Detaljplanen för Stenungsunds resecentrum bedöms inte ha någon påverkan på kulturmiljön på Kyrkberget. I övrigt finns inga kända kulturmiljöer inom planområdet eller dess direkta närhet.

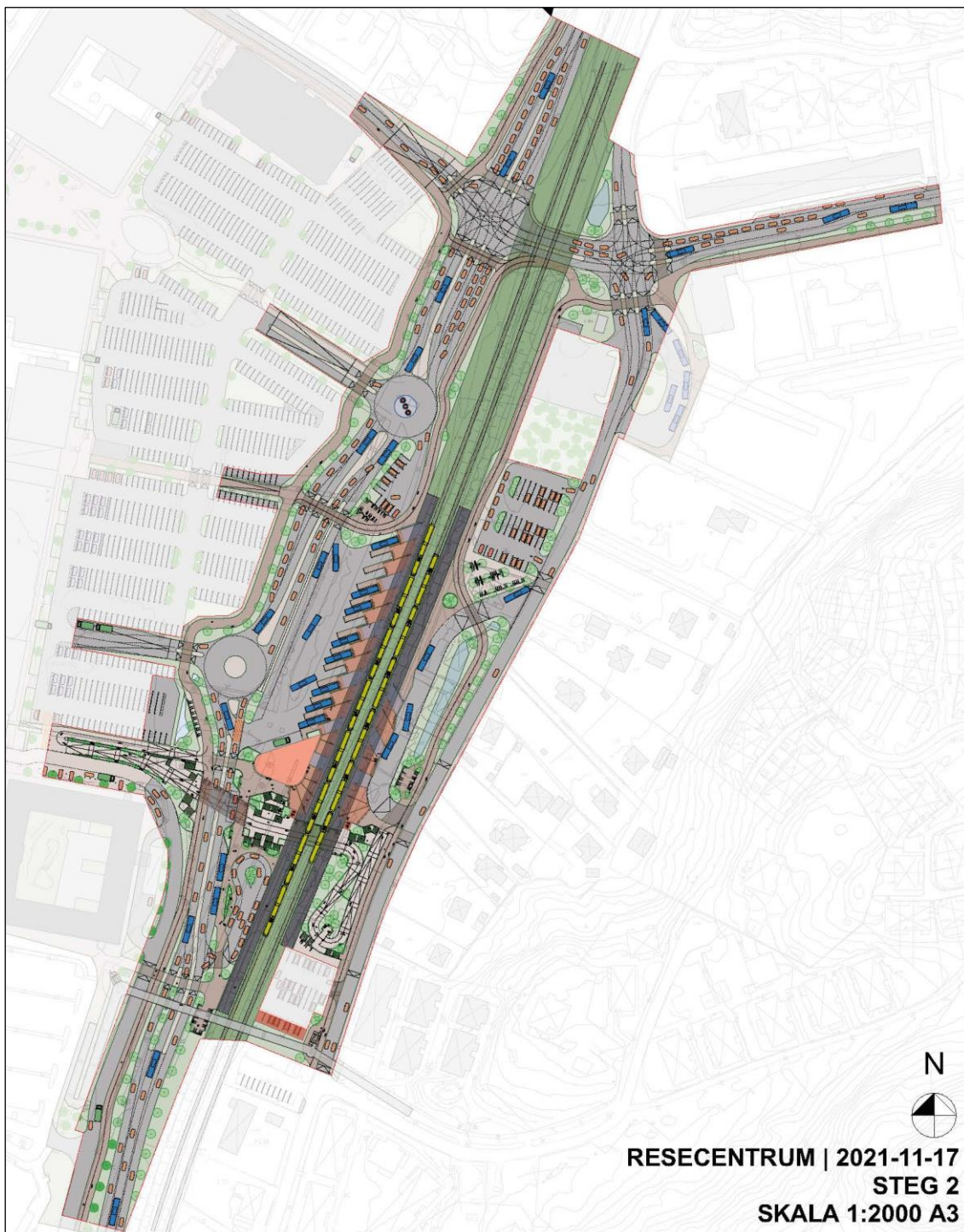
Enligt samrådsyttrande från Bohusläns museum bedöms de byggnader som finns inom planområdet inte ha ett högt kulturhistoriskt värde. Museet har vidare inget att erinra ur ett fornlämningsperspektiv.

# PLANFÖRSLAG

Nedan visas illustrationskartorna som visar hur Stenungsunds nya resecentrum föreslås kunna utformas. På kommande sidor följer en beskrivning av förslagets olika delar.



*Planförslagets illustrationskarta för steg 1. Bild av Peter Nilsson.*



*Planförslagets illustrationskarta för steg 2. Bild av Peter Nilsson.*



## Användningar i plankartan

### *B*

Denna yta är avsedd som komplettering för att möjliggöra parkeringsplats för Stenung 2:46 då resecentrums utbredning tar mark i anspråk från den. På ytan får endast komplementbyggnad placeras.

### *bro<sub>1</sub> och t<sub>2</sub>*

Område där befintlig gång- och cykelbro går över Södra vägen, järnvägen och Göteborgsvägen. Syftet är att möjliggöra framkomlighet för väg- och järnvägstrafik.

### *E*

Teknisk anläggning, befintlig pumpstation.

### *GATA*

Användningen GATA inkluderar vägar för fordonstrafik, gång- och cykelvägar, gångbanor, refuger, planteringar, trädallé, passager och övergångsställen m.m.

### *GÅNG och CYKEL*

Gång- och cykelbanor med därtill eventuella hörande anläggningar så som diken och bänkar.

### *TORG*

Användningen TORG handlar i denna plan inte om klassiska torg med handel utan är främst kollektivtrafiktorg. I användningen ska bussplan och busslinga inrymmas samt perrongtak och väntkurer. Viss korttidsparkering inryms också, exempelvis väster om järnvägen. På TORG ska olika cykelparkeringslösningar inrymmas såsom exempelvis väderskyddade tvåvåningsparkeringar eller mindre byggnader med möjlighet till att låsa in cyklarna och/eller laddstationer för att ladda batterier till elcyklar. Ytorna innefattar även de trapp- och ramplösningar som leder till gång- och cykeltunneln. Planteringar av olika slag är också möjligt. Även tekniska anläggningar, så som exempelvis pumpstation för avledning av skyfallsvatten i tunneln, ska kunna inrymmas inom TORG.

För att kunna försörja resecentrumbyggnaden (på användningen  $T_2$ ) med leveranser ska även lastplats för denna inrymmas.

Ovanstående innebär att delar av ytorna inom användningen TORG inte kommer vara tillgängliga för allmänheten som vistelseytor även om de är allmän plats.

### *tunnel<sub>1</sub> och t<sub>1</sub>*

Yta där gång- och cykeltunneln under järnvägen och Göteborgsvägen kan anläggas. Tunneln ska vara bred, ljus och tillgänglig.

### *P*

Ytan *P* väster om järnvägen är planlagd som kvartersmark med syftet att kunna möjliggöra för etablering av en bilpool då detta inte kan göras på allmänplatsmark.

I planområdets västra kant finns fem ytor med användningen *P*. Den nordligaste (Nordanvindsgatan) planeras om från dagens användning *HKP* (handel, kontor, parkering) till endast *P*. Denna sträcka kommer bli en ramp upp till gång- och cykelbanan längs Göteborgsvägens nya höjd, för att ansluta parkeringsytan till denna.

Nästa två *P*-ytor är på båda sidor om den befintliga gång- och cykelbanan som leder in till Stenungstorgs huvudentré. Dessa ytor ägs idag av kommunen och är planlagda som allmän plats. Dessa planeras om från allmän plats till kvartersmark i och med detaljplanen. Ytorna kan fastighetsregleras till Stenung 3:282.

Nästkommande *P*-yta är den nya infarten till Stenungstorgs parkering från den planerade södra cirkulationen. Även denna sträcka kommer bli en ramp upp till gång- och cykelbanan längs Göteborgsvägens nya höjd för att ansluta parkeringsytan till denna.

Den sydligaste ytan *P* är i gällande detaljplan planlagd som allmän plats HUVUDGATA och kommer i och med föreslagen detaljplan planeras om från allmän plats till kvartersmark. Ytorna kan fastighetsregleras till Stenung 3:282.

### *P-PLATS*

Parkeringsyta som är allmän plats.

### *PARK*

I användningen park är det bland annat möjligt att anlägga gång- och cykelbanor.

### *T<sub>1</sub> – Järnväg*

Område för järnvägen som ägs av Trafikverket och därtill eventuella hörande anläggningar såsom diken, väntkurer och perrongtak.

### *T<sub>2</sub> – Resecentrum*

Den yta där resecentrumbyggnaden ska uppföras.

## Infrastruktur

### *Vägstruktur*

Göteborgsvägen är den genomgående vägen i nordsydlig riktning genom området väster om järnvägen. Den ansluter till Strandvägen och Doterödsvägen i befintlig korsning, till Nordanvindsgatan i en cirkulationsplats, samt till en ny anslutning till Stenungstorg i en cirkulationsplats strax norr om befintlig korsning med Stenunge Allé. Göteborgsvägen utformas som en stadsgata med hastighetsbegränsning på 40 km/tim. Detta innebär att utformningen ska göra att trafiken håller lägre hastighet än i dagsläget, vilket har en positiv inverkan på trafiksäkerheten. Göteborgsvägen kommer dock fortsättningsvis att ha en viktig funktion för fordonstrafikens framkomlighet. Passager för gångtrafikanter och cyklister hastighetssäkras.

Korsningen mellan Göteborgsvägen, Strandvägen och Doterödsvägen utformas fortsättningsvis som en signalreglerad fyrvägskorsning. Göteborgsvägens anslutning till korsningen norrifrån har tre körfält i södergående riktning, varav det mellersta ett busskörfält, samt ett körfält norrut. Vid Doterödsvägen breddas gång- och cykelvägen utmed södra sidan. En dubbelriktning av Strandvägen möjliggörs, vilket innebär ett körfält mot korsningen tillkommer. Denna möjlighet finns även i nuvarande detaljplan men är inte utbyggt idag, möjligheten för detta kvarstår.

Södra vägen och Norra vägen förblir väjningspliktsreglerade i korsningen med Doterödsvägen. Både Doterödsvägen österifrån och Södra vägen breddas dock in mot korsningen och svängskörfält anläggs för att förbättra framkomligheten för biltrafiken. Passager för gångtrafikanter och cyklister hastighetssäkras och refuger anläggs så att körfälten kan korsas ett i taget.



*Korsningarna Göteborgsvägen/Strandvägen/Doterödsvägen och Norra vägen/Doterödsvägen/Södra vägen. Bild av Peter Nilsson.*

Mellan cirkulationsplatsen i korsningen med Nordanvindsgatan och korsningen med Strandvägen och Doterödsvägen ges Göteborgsvägen ett körfält i norrgående riktning ut från cirkulationsplatsen. Dessa övergår i tre närmare korsningen. I södergående riktning ges Göteborgsvägen två körfält från korsningen med Strandvägen och Doterödsvägen, varav ett är ett busskörfält den första sträckan. När busskörfältet upphör, fortsätter förlängningen av det som ett vanligt körfält in mot cirkulationsplatsen vid Nordanvindsgatan. Samtidigt upphör det andra körfältet och trafiken där får byta körfält. På så vis ges kollektivtrafiken prioritet över biltrafiken.

Samma princip gäller i båda färdriktningar mellan cirkulationsplatserna i korsningarna med den nya anslutningen till Stenungstorg och Nordanvindsgatan. I södergående färdriktning upphör körfältet för biltrafiken och trafiken där byter körfält till förlängningen av ett busskörfält som fortsätter in mot cirkulationsplatsen vid den nya anslutningen till Stenungstorg. I norrgående färdriktning upphör körfältet för biltrafiken och trafiken där byter körfält till förlängningen av utfarten från bussterminalen som fortsätter in mot cirkulationsplatsen vid Nordanvindsgatan.

Stenunge Allé fungerar som en parallellgata till Göteborgsvägen söderifrån fram till Västanvindsgatan, som i sin tur leder fram till Stenungstorgs södra entré. Det kommer dock inte finnas någon koppling mellan Västanvindsgatan och parkeringarna vid Stenungstorg, annat än för utryckningstrafik. Stenunge Allé och Västanvindsgatan kommer således fungera som lokalgator som försörjer Stenunge strand.

#### *Vägstruktur utanför planområdet*

Stenunge Allé nås från Göteborgsvägen via korsningen i den södra änden av Stenunge Allé. För att öka säkerheten i korsningen behöver åtgärder genomföras. Med signalreglering kan trafikflöden styras så att köbildning regleras. Vid stora trafikflöden kan exempelvis köbildning på Nösnesmotet undvikas eller begränsas genom signalprioritet för trafik söderifrån på Göteborgsvägen. En signalreglering av korsningen skulle också underlätta för trafiken på Stenunge Allé som annars skulle ha svårt att ta sig ut på Göteborgsvägen om korsningen var väjningspliktsreglerad.

Med trafiksignaler i korsningen uppstår inga kapacitetsproblem eller påtaglig köbildning vid en ÅDT på 20 000 fordon per dygn på Göteborgsvägen, som en följd av trafiksignalerna. Däremot kan köbildning från omgivningen, till exempel Nösnesmotet sprida sig i korsningen.

För att möta behovet av trafiksäkerhet och framkomlighet kan alternativa lösningar komma att studeras i kommande arbete.

### *Gång- och cykeltrafik*

Det genomgående stråket för gångtrafik och cykeltrafik i nord-sydlig färdriktning väster om järnvägen anläggs utmed västra sidan av Göteborgsvägen där cykeltrafiken separeras från gångtrafiken. Öster om järnvägen löper en gång- och cykelväg på den västra sidan av Södra vägen och gångbana på den östra sidan. Passager över vägen hastighets säkras för att gångtrafikanter och cyklister ska kunna korsa vägen på ett tryggt och säkert sätt.

I öst-västlig riktning passeras järnvägen och Göteborgsvägen på tre platser: vid Doterödsvägen i norra delen av planområdet, i en ny tunnel under resecentrum samt över befintlig gång- och cykelbro söder om resecentrum. Passager över Göteborgsvägen anläggs både norr och söder om bussterminalen.

Vid resecentrumet anläggs tre passager för gångtrafikanter och cyklister över Göteborgsvägen. I den norra änden föreslås en gång- och cykelpassage som förbinder resecentrumet med gång- och cykelvägen mot huvudentrén på Stenungstorg och den kommande bebyggelsen. I den södra föreslås både en passage i plan och en planskild i tunnel som förbinder resecentrumet med Kulturhusparken. Anledningen till detta är att gång- och cykeltunneln, som sträcker sig under järnvägen till Södra vägen, skulle innebära en omväg jämfört med att passera i plan.



*De tre passagera över/under Göteborgsvägen vid det nya resecentrumet. Bild av Stenungsunds kommun.*

All gångtrafik och cykeltrafik inom planområdet separeras från biltrafiken. Cykelparkering möjliggörs på flera platser.

### *Kollektivtrafik*

En bussterminal anläggs vid det nya läget för järnvägsstationen, där tolv hållplatslägen planeras väster om järnvägen och tre öster därom. De västra hållplatslägena nås via en infart strax söder om cirkulationsplatsen i korsningen mellan Göteborgsvägen och den nya anslutningen till Stenungstorg och de östra via Doterödsvägen och Södra Vägen. Utfart från terminalen väster om järnvägen sker mot Göteborgsvägen, via ett körfält in mot cirkulationsplatsen i korsningen med Nordanvindsgatan söderifrån. Det parallella körfältet för biltrafiken upphör strax före cirkulationsplatsen och biltrafiken därifrån

väver in i körfältet som kommer från bussterminalen. På så sätt får busstrafiken prioritet över biltrafiken.

På Göteborgsvägen anläggs busskörfält på flera sträckor. Kollektivtrafiken ges prioritet där busskörfälten upphör genom att körfälten bredvid upphör och biltrafiken därifrån väver in i busskörfältens förlängning.

Korttidsparkering och platser för hämtning och lämning anläggs på östra sidan om Göteborgsvägen både söder och norr om bussterminalen samt på västra sidan av Södra vägen. Öster om järnvägen anläggs även en parkering. Norr om denna parkering finns en yta som ägs av Stenungs Torgs Fastighets AB (Citycon) och är planlagd som parkering i befintlig detaljplan.

Stenungsunds nya resecentrum föreslås trafikeras med ”stjärntrafik” och är utformat för att kunna möjliggöra snabba och trygga byten mellan olika linjer samt mellan de olika trafikslagen. I samband med genomförandet och ibrukttagandet kan vissa linjedragningar behöva göras om något och vissa av lokalbusslinjerna kan då eventuellt få nya rutter. Detta är dock inget som regleras i denna detaljplan utan är ett fortsatt arbete mellan berörda aktörer.

### *Biltrafik*

Ovan beskriven vägstruktur och trafiklösning har tagits fram genom verifiering av trafikföringen med hjälp av mikrosimuleringar, där fordonsrörelser och köbildningar kan illustreras för olika givna trafikmängder.

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 trafikflödena innebär mycket stora kostnader samt att det tar mycket plats i anspråk som skulle kunna användas till annat. Samtidigt innebär den köbildning som uppstår vid ett underdimensionerat trafiksystem stora samhällskostnader i form av tidsförluster, osäkerheter och oförutsägbarheter samt att det innebär svårigheter för utryckningstrafik. Låg framkomlighet kan även resultera i spridningseffekter då trafikanter väljer andra vägar, färdstätt eller tidpunkt för färden. Dessa spridningseffekter innebär både att omgivningen kan drabbas av större trafikflöden, men också att trafiken på de analyserade sträckorna inte kan bli så stor som teoretiska modeller visar.

Idag trafikeras Göteborgsvägen med cirka 16 000 fordon per dygn (så kallad ÅDT – årsdygnstrafik – ett medelvärde för det genomsnittliga trafikflödet per dygn under ett

år). För ett framtida scenario år 2040 där större delen av Stenungsunds vision om 35 000 invånare är uppfyllt kan ett ÅDT-värde räknas upp till 26 000 fordon. Innan detta sker kommer köbildningar ske i den grad att förare letar upp andra lösningar såsom andra körvägar, andra transportlösningar (exempelvis till fots, med cykel eller kollektivtrafik). 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. Mätpunkten för ÅDT är strax söder om den föreslagna södra cirkulationsplatsen.

Erfarenheter från dagens trafiksituation visar på att trafiken flyter väl förutom på eftermiddagen i ungefär en timmes tid mellan cirka klockan 16 och 17. Denna så kallade maxtimme har använts som dimensionerande trafikflöde för simuleringarna som är gjorda. För denna trafikmängd visar simuleringen rimlig framkomlighet för såväl bilar som bussar.

Slutsatsen av analysen är att vid en normalsituation under maxtimmen med 20 000 fordon per dygn flyter trafiken, med tidvis rullande köbildning. Vid 26 000 fordon per dygn kommer köbildningen uppstå i hela systemet, då systemet inte klarar den trafikmängden.

En avvikelse från normalsituationen är då bomfällning sker på Bohusbanan. Då blir det stoppsignal för samtliga körfält som har möjlighet att korsa Bohusbanan, under en längre period än de vanliga signalfaserna. Detta skapar påtaglig köbildning vid 20 000 fordon per dygn. Köbildningen sprider sig genom cirkulationsplatsen vid Nordanvindsgatan, vilket blockerar trafiken på samtliga vägar som leder in mot den. Köbildningen upplöses dock efter återgång till normala signalfaser.

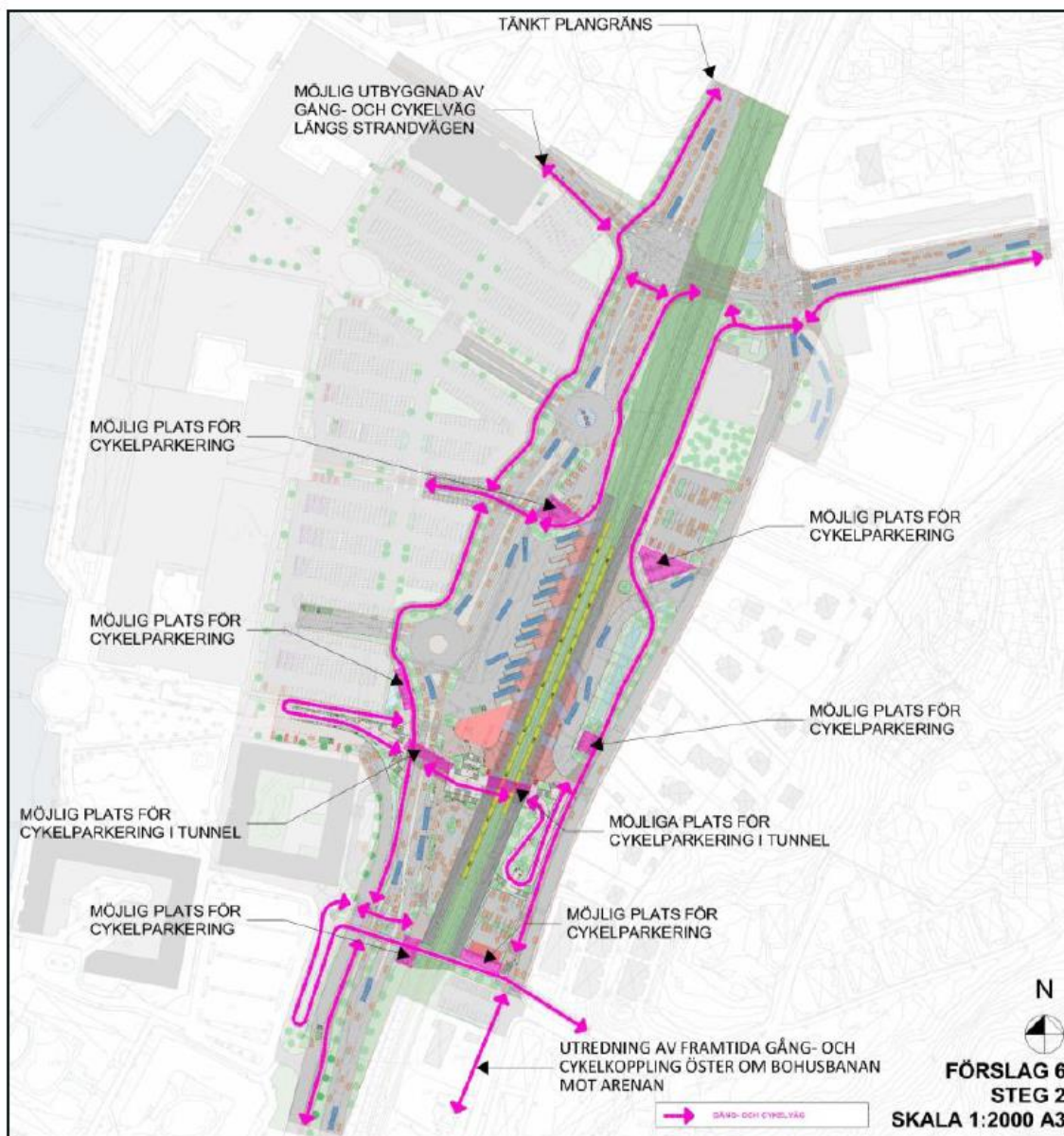
Det finns stor potential att förbättra framkomligheten i systemet genom att optimera trafiksignalerna för större trafikflöden. Detta gäller särskilt efter bomfällning på Bohusbanan då signalfaser kan väljas som prioriterar en snabbare upplösning av köbildningen.

#### *Cykelparkeringsplatser inom planområdet*

För cyklar finns inom planen tillräckligt med utrymme för attraktiva cykelparkeringsplatser på flera ställen vilket är en viktig utgångspunkt för ett hållbart resande och för ett fungerande resecentrum. Cykelparkeringar anläggs på flertalet ställen på både västra och östra sidan om järnvägen. Parkeringarna ska vara väderskyddade och ha möjlighet till säker fastlåsning.

Det bedöms vara möjligt att skapa upp till cirka 500–1000 cykelparkeringsplatser beroende på typ av lösning, exempelvis cykelparkeringar i en- eller tvåplanslösningar.

Parkeringarna planeras att byggas ut efterhand som efterfrågan finns. Utbudet bedöms tillgodose ett kommande behov för totalt cirka 3300–5000 resande från resecentrum. Vidare finns möjlighet att bygga cykelparkeringshus med möjlighet till att låsa in cyklarna.



Möjliga platser för cykelparkeringar. Bild av Stenungsunds kommun.

#### *Bilparkeringsplatser inom och utom planområdet*

Korttidsparkering anläggs inom resecentrum på båda sidor om järnvägen. Väster om järnvägen möjliggörs det för totalt cirka 25 korttidsparkeringar för hämtning och lämning, i dessa ingår parkeringsplatser för rörelsehindrade (PRH). Öster om järnvägen



möjliggörs det för cirka fem korttidsparkeringar för hämtning och lämning samt cirka 40 pendelparkeringar, inkluderat parkeringsplatser för rörelsehindrade.

I kommande detaljplanearbete kommer det nuvarande stationsområdet planeras om till att möjliggöra anordning av cirka 80 parkeringsplatser med anslutande gångbana till nya resecentrum. Dessa är lokaliserade på cirka fem minuters gångavstånd till resecentrum, vilket bedöms som rimligt avstånd, och kan därmed komplettera nämnda utbud ovan. Befintlig gatuparkering längs del av Norra vägen är längre bort än fem minuters gångavstånd och kan därför eventuellt få låg attraktivitet, dock kan det vara betryggande att veta att det kan finnas möjlighet att parkera där. Totalt är det planerat cirka 120 parkeringar inom fem minuters gångavstånd till nya resecentrum.

Parkering för rörelsehindrade (PRH) anordnas inom 25 meter från entré till resecentrumbyggnaden och målpunkter.

#### *Parkeringsytor som tas i anspråk*

Yta som idag används som parkering för bostadsrättsföreningen HSB BRF Södra Vägen kommer att behövas till resecentrum. Det antal parkeringar som tas i anspråk avses ersättas. Sedan detaljplanen (stadsplan 76) för området antogs har inte samtliga parkeringar byggts ut enligt plan, har bedömningen gjorts, i samråd med föreningen, att det befintliga antalet utbyggda parkeringar fyller dagens behov.

Längs del av Västanvindsgatan finns idag kommunal parkering för korttidsparkering samt parkering för rörelsehindrade (PRH). Parkeringarna på norra sidan tas i anspråk men kompenseras till viss del i och med komplettering av parkering på gatans södra sida, vilket bedöms fylla dagens behov.

I och med förflyttningen av Göteborgsvägen västerut tas vissa ytor som idag används som parkering, av Stenungs Torg Fastighets AB och Stenungsunds kommun, kommer behöva tas i anspråk. Genom resecentrums nya placering tas de befintliga busshållplatslägena på Stenungs torg bort. Genom detta, tillsammans med att Stenunge allés nuvarande sträckning stängs norr om Västanvindsgatan och att busshållplats för kollektivtrafik tas bort, finns det möjlighet att strukturera om Stenungs torgs parkeringsområde. Dessa ändrade förutsättningar möjliggör anläggande av flera nya parkeringsplatser vilka kan ersätta delar av ovan nämnda parkeringsplatser som tas i anspråk.

Kommunen har tagit fram ett PM om parkering för Stenungsunds centrum. Syftet med utredningen är att få en bild över befintligt behov och utbud av parkeringsplatser som finns i centrum. Syftet är också att se vilka parkeringsplatser kommunen har rådighet

över och vilka parkeringsplatser övriga fastighetsägare har rådighet över samt vad påverkan blir av ett utbyggt resecentrum på dessa.

I nuläget bedöms efterfrågan och utbudet mötas med tillräckligt många parkeringsplatser i centrum. En utbyggnad av det nya resecentrumet skapar utan åtgärder ett underskott på cirka 174 parkeringsplatser. Enligt gällande detaljplan 259 kan ytterligare cirka 383 parkeringsplatser tillskapas inom gällande detaljplan och när en sådan utbyggnad är genomförd kommer ett överskott om cirka 209 parkeringsplatser finnas. Kommunen bedömer därmed att det finns möjlighet att hantera parkeringsfrågorna och möta den efterfrågan som finns.

## **Bebyggelse**

### *Perronger och mötesspår*

När ett mötesspår byggs vid det nya resecentrumet 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 resecentrumet. Denna placeras på den västra sidan om järnvägsspåret och kommer byggas extra bred för att sedan, i etapp två, kunna lämna plats för den uträtade rälsen. När rälsen rätats ut och mötesspåret byggs, kommer även perrongen på östra sidan spåren att byggas. När mötesspåret ska byggas kommer ytterligare planläggning krävas för att möjliggöra spårjustering och perrongförlängning på östra sidan. Bussangöringarna på båda sidor kommer att byggas i sina slutgiltiga placeringar och kommer således inte behöva flyttas när mötesspåret byggs.

### *Resecentrumbyggnad och skärmtak*

Den nya resecentrumbyggnaden placeras i höjd med Västanvindsgatan. Byggnaden kan vara två våningar och föreslås byggas med en träfasad. Byggnaden ska innehålla väntsal, toaletter, kiosk, rastutrymmen för busschaufförer samt teknikutrymmen. Byggnadens publika entréer vänder sig söderut mot Västanvindsgatan och österut mot järnvägsspåret och busshållplatserna. För att kunna försörja resecentrumbyggnaden med leveranser planeras en lastplats på norra sidan av byggnaden, mot bussplanen.

På perrongen placeras ett skärmtak som ger skugga och skyddar från nederbörd och vind. På perrongen kommer även vanliga möbleringsföremål finnas så som bänkar, planteringar och papperskorgar.



*Visualisering av resecentrumbyggnaden, sedd från väster. Bilden är ett preliminärt förslag på gestaltning och utseendet på byggnad och omkringliggande miljöer kan komma att justeras. Bild av ABAKO Arkitektkontor AB.*

### *Stationstorg*

Det nya resecentrumet kommer inkludera tre stationstorg – ett i norr, ett i väst invid resecentrumbyggnaden samt ett öster om järnvägen.

Det norra stationstorget ligger i höjd med Stenungstorgs huvudentré och kommer innehålla cykelparkeringar, informationsskyltar, korttidsparkering för bil samt övergångsställen för gång- och cykeltrafikanter för anslutningar över Göteborgsvägen.

Det västra stationstorget ligger i höjd med Västanvindsgatan och innefattar resecentrumbyggnaden, cykelparkeringar, informationsskyltar, parkering för rörelsehindrade inom 25 meter från resecentrumbyggnadens entré, en slinga för hämtning och lämning, korttidsparkering för bil samt hiss, trappor och ramper för att nå gång- och cykeltunneln under järnvägen och Göteborgsvägen.

På andra sidan gång- och cykeltunneln ligger det östra stationstorget som också nås via hiss, trappor och ramper. Likt de andra stationstorgen kommer det östra också innehålla cykelparkeringar, informationsskyltar och korttidsparkering för bil. På denna sida finns också de tre hållplatslägen för bussarna som kör i Stenungsunds tätort. I norra änden finns en parkeringsplats.

### *Tillgänglighet*

Till Stenungsunds nya resecentrum ska alla människor ska vara välkomna på lika villkor. Byggnationer och allmän platsmark ska utföras enligt gällande regler och praxis

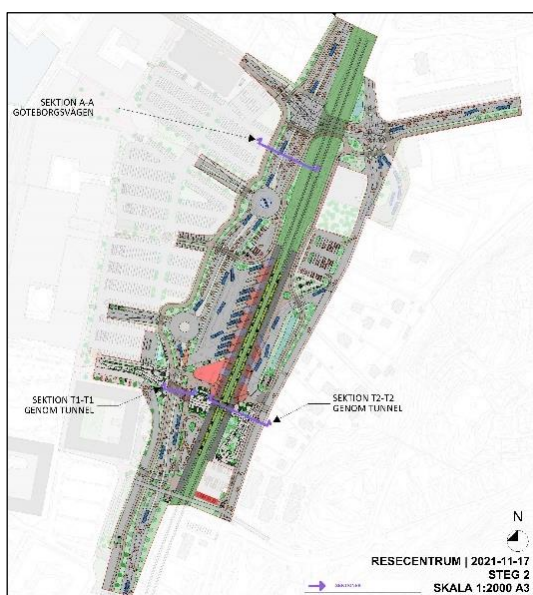
gällande tillgänglighet. Bland annat har Boverket byggregler och Trafikverket krav på utformning av stationers utrustning och anläggningsdelar.

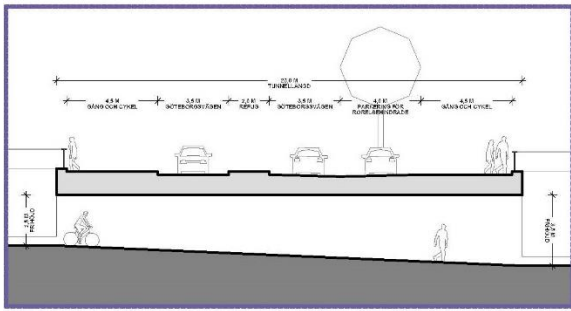
Söder om planerat stationsområde med planerad gång- och cykeltunnel under Bohusbanan och Göteborgsvägen finns även en befintlig tillgänglig passage över Göteborgsvägen i form av en gång- och cykelbro. Båda dessa kopplingar kopplar ihop två olika nivåer i östra Stenungsund med västra Stenungsund, det finns även en signalreglerad övergång korsande Göteborgsvägen och Bohusbanan i planområdets norra del. Planens utformning har kortat ned och tydliggjort anslutning med ett stråk med en helt rak gångväg mellan södra stationstorget och Kulturhusparken, Stenungstorg och kajen.

Det är viktigt att kopplingarna till, från och inom stationstorgen utförs hinderfria inom stationsområdet och dess kopplingar. En hinderfri koppling innebär att vägen mellan målpunkter ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet samt för både barn och vuxna, det kan exempelvis vara att gångbanan över Göteborgsvägen höjs upp till en jämn nivå, att det finns hiss vid större nivåskillnader och att ramper utformas enligt gällande regler. Kopplingarna ska vara de kortaste, praktiskt genomförbara sträckningarna och omfatta målpunkter såsom bilparkering, hållplatser och plattformar för tåg, buss och andra anslutande färdmedel, toaletter, vänthall, informationssystem och liknande. Kopplingarna ska åtföljas av ledstråk för människor med nedsatt syn samt gestaltas med en tydlighet kring navigering och målpunkter.

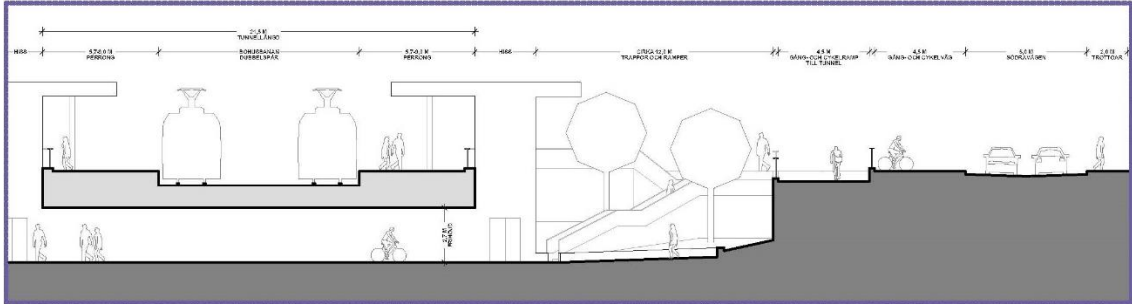
### *Sektioner*

Nedan visas tre sektioner genom föreslagen utformning av planförslaget.

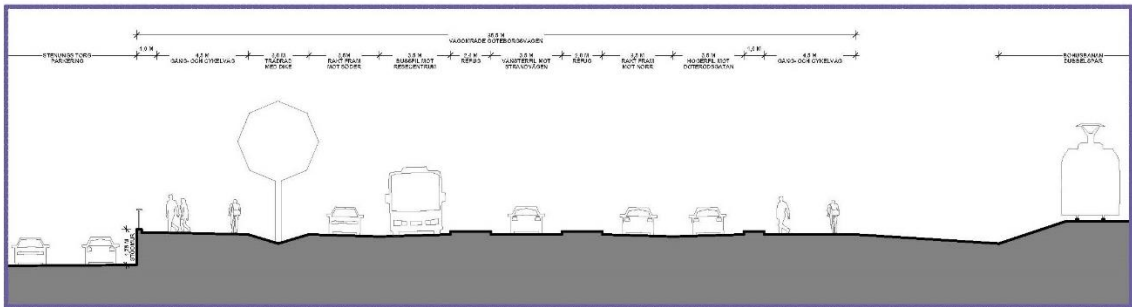




SEKTION T1-T1, GENOM TUNNEL



SEKTION T2-T2, GENOM TUNNEL



SEKTION A1-A1, GÖTEBORGSVÄGEN

Bilder av Peter Nilsson.

### *Perspektiv*

Nedan visas fyra perspektiv som visar på möjlig utformning av planområdet.



*Perspektiv från söder med befintlig gång- och cykelbro i förgrunden. Bilden visar en möjlig utformning av området. Bild av Peter Nilsson.*



*Perspektiv från söder med resecentrumbyggnad och tunnelnedgången vid byggnaden. Bilden visar en möjlig utformning av området. Bild av Peter Nilsson.*



*Perspektiv från Västanvindsgatan österut mot resecentrumbyggnaden och gång- och cykeltunneln under Göteborgsvägen och järnvägen. Bilden visar en möjlig utformning av området. Bild av Peter Nilsson.*



*Perspektiv från Södra vägen österut mot rampen ner till gång- och cykeltunneln under järnvägen och Göteborgsvägen. Bilden visar en möjlig utformning av området. Bild av Peter Nilsson.*

## Teknisk försörjning

### *Dricks- och spillvatten*

Resecentrumet ska anslutas till den kommunala dricks- och spillvattenanläggningen. Vattenförbrukningen för det nya resecentrumet består i huvudsak av toaletter med tillhörande handfat samt någon kiosk, således är ingen större vattenförbrukande verksamhet förväntad.

Anslutning av spill- och dricksvattenledningar föreslås att göra till befintligt nät väster om planområdet. På grund av den låga planerade vattenförbrukningen i planområdet bedöms inte belastningsberäkningar vara nödvändiga. Med avseende på framtida höjdsättning och befintliga ledningar bedöms anslutningen kunna ske med självfall.

### *Brandposter*

Erforderliga brandposter kommer vid behov att placeras inom planområdet i samråd med räddningstjänsten, befintliga brandposter har dock bedömts tillräckliga enligt räddningstjänstens samrådsyttrande.

### *Dagvatten*

Föreslagen dagvattenlösning har tagits fram utifrån tillgänglig yta inom planområdet, fördröjningskrav, kommunens mål för rening samt platsspecifika förhållanden. Området har i dagsläget problem med underdimensionerade dagvattenledningar och därför har fördröjningskravet satts till att flödena från ett framtida 30-årsregn, med klimatfaktor 1,3, ska fördröjas till flödena från ett befintligt 2-årsregn. Utgångspunkten för detaljplanen är att inte få en ökad föroreningsbelastning på recipienten, utan att istället försöka bidra till förbättring så att en god kemisk och ekologisk status kan uppnås.

Dagvattnet föreslås magasineras och avledas i diken, samt omhändertas på översvämningsytor vid de mer intensiva regnen. Förslaget innebär att planområdet delas in två delar. För västra sidan är den erforderliga fördröjningsvolymen 400 m<sup>3</sup>. På den östra sidan är den erforderliga fördröjningsvolymen 200 m<sup>3</sup>.

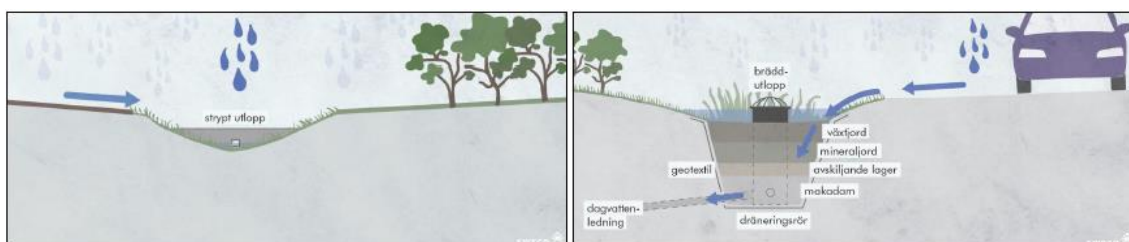
Översiktliga föroreningsberäkningar, med och utan rening, har gjorts för att påvisa reningseffekten av föreslaget dagvattenhanteringssystem. Alla av de undersökta dagvattenföroreningarna minskar i och med planerad utformning jämfört med befintlig situation. Utformas dagvattensystemet enligt förslag sjunker halterna av dagvattenföroreningar ytterligare. Vid jämförelse mot Göteborgs stads målvärden för känslig recipient – vilket Askeröfjorden bedöms vara – hamnar alla föroreningar under gränsen.



Utredningen visar att det finns utrymme i föreslagen illustration för att ytligt omhänderta dagvatten för att fördröja så att befintligt dagvattennät inte riskerar överbelastas upp till och med ett 30-årsregn. Föroreningsmodellering visar även på att de ytliga lösningarna bidrar med tillräckligt god rening av dagvattnet. Detaljplanen bedöms därmed inte riskera recipientens möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormerna. Modelleringen visar att föreslagen utformning bedöms bidra till förbättring.

Takytorna på resecentrumbyggnad och övriga mindre byggnader såsom cykelställ kan kompletteras med gröna tak. Med denna lösning omhändertas flödena från mindre regn och ett estetiskt mervärde skapas. De gröna taken kan utformas med växter för att gynna ekologin i närområdet.

Vid höjdsättning ska hänsyn tas till de nivåer som krävs för att undvika översvämning vid skyfall och hög havsnivå. Ett politiskt ställningstagande har tagits där krav på lägsta färdig golvnivå satts till +2,8 med hänsyn till höga havsnivåer. Detta bör säkerställa att avledning av dagvatten och spillvatten kan göras med självfall från planområdet med undantag från vattnet som samlas i gång- och cykeltunneln vilket kommer behöva avledas genom pumpning.



*Sektionsskisser på svackdike och nedsänkt växtbädd vilka är möjliga dagvattenlösningar. Bilder av Sweco.*

### *Uppvärmning*

Det nya resecentrumet planeras att anslutas till det kommunala fjärrvärmenätet. Vid behov finns även ledig kapacitet till markvärme.

### *Fiber, el och tele*

Det nya resecentrumet planeras att anslutas till befintliga fiber-, el- och telenät.

## **Mark och vegetation**

### *Vegetation*

Alléerna som idag kantar Göteborgsvägen kommer att ersättas med nya alléer.

### *Geoteknik*

Generellt gäller att markhöjningar eller byggnadslaster kommer att innebära sättningar av varierande storlek inom hela planområdet. Geotekniska förstärkningsåtgärder kommer således krävas för alla planerade markhöjningar och anläggningar. I den geotekniska utredningen för detaljplanen har en bedömning gjorts av erforderliga förstärkningsåtgärder och grundläggningsmetoder för respektive anläggningsdel inom planområdet.

Nya byggnader samt nya perronger och framtida mötesspår föreslås grundläggas med stödpålar till fast botten. Bedömda pållängder varierar mellan cirka 15 och 30 meter.

Lämplig grundläggningsmetod för gång- och cykeltunnlarna under järnvägen och Göteborgsvägen inklusive anslutande tråg bedöms vara dragförankrade stålplåtar. Detta för att motverka risk för upplyftning vid höga vattennivåer.

För planerade markhöjningar föreslås dels lastkompensation med lättfyllning och dels markförstärkning med kalkcementpelare. Val av metod för olika delområden styrs av markhöjningens storlek och variationer av sättnings- och grundvattenförhållanden inom planområdet.

### *Markföroreningar*

Ingen undersökning av eventuella markföroreningar har utförts i detta skede. Det finns inte heller något objekt i Länsstyrelsens databas *EBH-stödet*, men eftersom det finns vägar och järnvägar inom planområdet finns det viss risk för förorenade massor. Utredning av markföroreningar bedöms kunna vänta till senare skede då hantering av massor kommer ske. Samråd kommer då ske med tillsynsmyndigheten.

### *Radon*

Vid nybyggnation i området rekommenderas att åtgärder vidtas för att skydda mot radon från normalradonmark.

## **Störningar**

### *Skyfall*

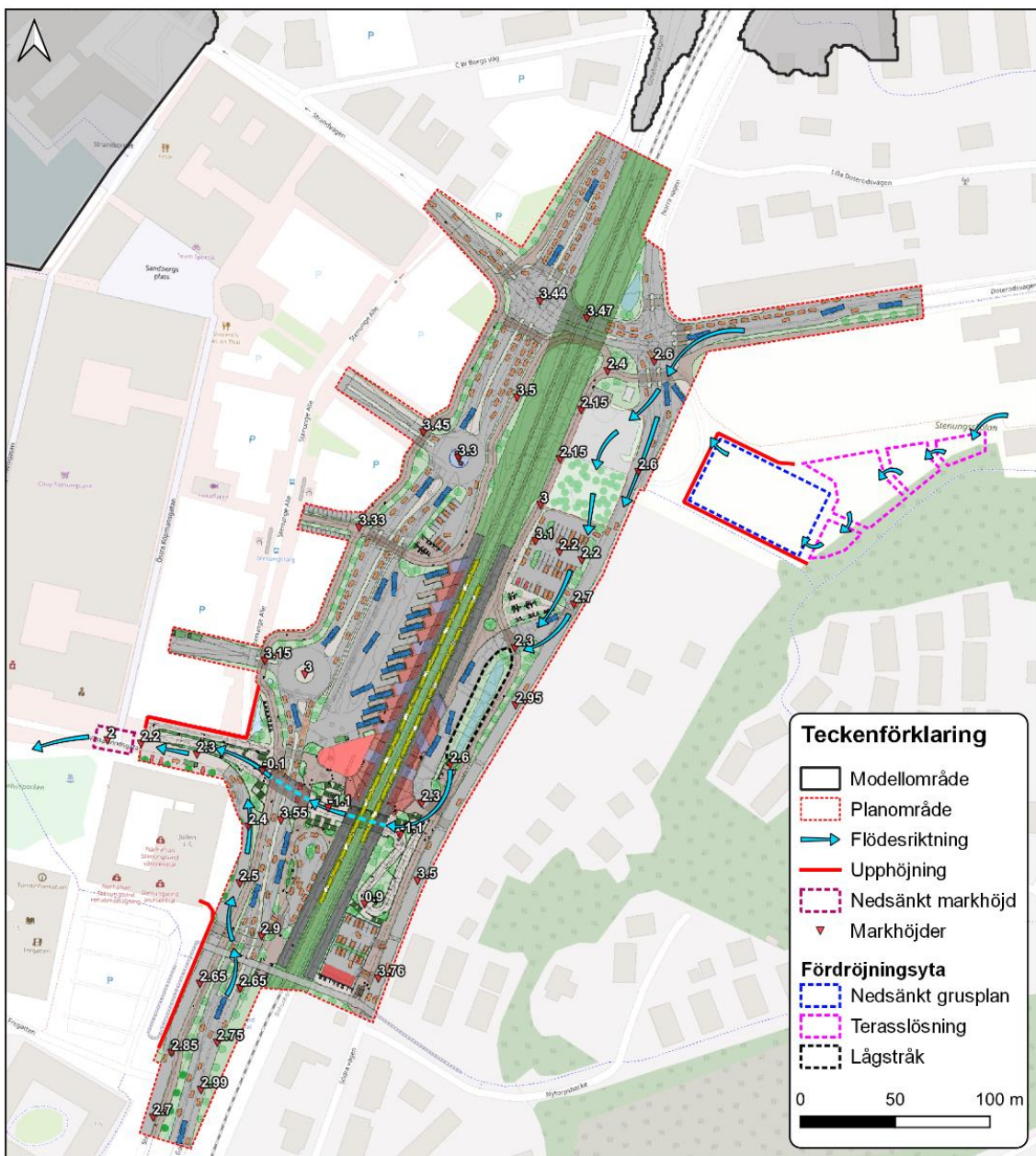
Då det finns en dokumenterad översvämningsproblematik såväl inom det tänkta planområdet som i dess direkta närhet har konsekvenserna av detaljplanens utformning vid ett skyfall studerats och möjliga lösningar utretts för att förebygga skador, säkerställa framkomlighet för räddningstjänst inom hela planområdet samt ej påverka funktionaliteten för järnvägen på ett negativt sätt.

Målsättningen har varit att möta Länsstyrelsens riktlinjer samt att, om möjligt, minska nuvarande översvänningsproblematik i centrala Stenungsund i samband med utbyggnaden av resecentrum med angränsande infrastruktur. Kommunen har i nära dialog med konsulten låtit analysera konsekvenserna vid ett större regn (100-årsregn med klimatfaktor 1,3) med avseende på samhällsviktig infrastruktur med hjälp av en hydraulisk skyfallsmodell.

Vald klimatfaktor på 1,3 går i linje med tidigare framtagna utredningar inom denna detaljplaneprocess och ligger inom det spann som rekommenderas av svenska expertmyndigheter. Ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,3 är något kraftigare än ett 200-årsregn i dagens klimat. Därmed kan modellresultaten användas för att kontrollera att planen inte förhindrar att funktionen för Trafikverkets infrastruktur vid ett 200-årsregn.

Föreslagen höjdsättning av planområdet samt uppströms föreslagna fördröjningsytor ska säkerställa att planområdets bebyggelse inte skadas eller orsakar skada på befintlig bebyggelse, se bild nedan. Med anledning av planområdets centrala läge i tätorten samt dess komplexa utmaningar så är det nödvändigt med vissa åtgärder utanför planområdet för att säkerställa att planerad byggnation inte får negativa konsekvenser i den omfattning att det riskerar att orsaka skada på befintlig bebyggelse.

Förslaget innebär att fördröjningsytor om cirka 4500 kubikmeter anläggs inom Stenungskolans idrottsplats och intill den planerade busslingan. Delar av Södra vägen föreslås höjas samtidigt som höjdsättningen av den planerade parkeringen och fördröjningsytan längs Södra vägens västra sida anpassas för att avleda skyfallsflöden söderut mot den planerade gång- och cykeltunneln. Vattenavrinningen från gång- och cykeltunneln och delarna av planområdet öster om Stenungstorgs parkering föreslås avledas västerut till Kulturhusparken och vidare mot havet. För att möjliggöra detta behöver marken sänkas strax utanför planområdets sydvästra del i höjd med gångstråket mellan Jullen och Stenungstorgs köpcentrum med cirka 0,3 meter från den befintliga höjden +2,3 meter till +2 meter. Höjdsättningen längs Stenunge allé/Göteborgsvägen och Västanvindsgatan föreslås anpassas så att vattnet kan avrinna med självfall från marknivån +2,65 meter öster om Fregattens parkering fram till marknivån +2 meter vid planområdets gräns mot Kulturhusparken.

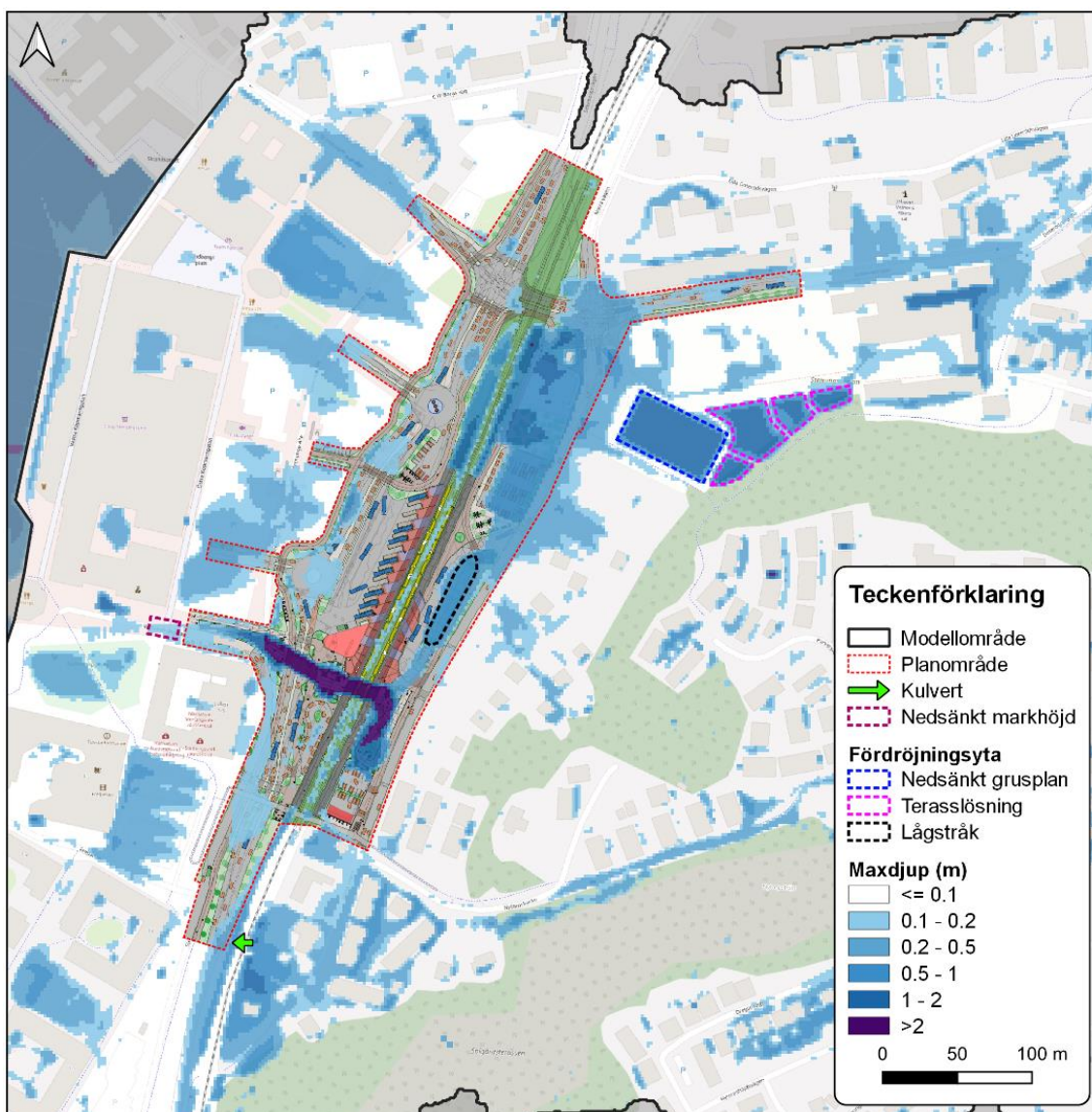


Situationsplan med föreslagna markhöjder och skyfallsåtgärder. De röda markeringarna med vita siffror symboliserar föreslagna framtida markhöjder. De röda linjerna representerar mark som föreslås att höjas upp i syfte att avleda skyfallsflöden. Bild av Sweco.

I bilden nedan visas modellberäknade vattendjup vid ett skyfall om den föreslagna höjdsättningen och skyfallsåtgärderna i situationsplanen genomförs. De föreslagna fördröjningsytorna samt planerade gång- och cykeltunneln fylls upp, vilket medför ansevära vattendjup på dessa platser. Då gång- och cykeltunneln bildar en tydlig lågpunkt och ett instängt område kommer denna utrustas med pumpinfrastruktur som säkerställer utpumpning efter skyfallshändelsen men även säkerställer att tunnelns funktion upprätthålls vid vanligare förkommande regn.

Likt befintlig situation uppstår stora vattendjup öster om järnvägen. Vid den befintliga pumpstationen, sydväst om korsningen Södra Vägen/Doterödsvägen, uppgår vattendjupet till 0,8–0,9 meter runt om hela byggnaden. Det finns därmed risk för skador på pumpstationens utrustning/instrument vilket i sin tur kan påverka dess funktion, därmed behöver byggnadens utformning detaljstuderas och eventuella behov av objektskydd utvärderas vidare. Busslingans funktion kan komma att kraftigt begränsas och eventuellt helt sättas ur spel i samband med skyfallshändelsen då vattendjup mellan 0,4–0,5 meter blir stående på den norra infarten. I framtida situation uppgår vattendjupet till cirka 0,45 meter ovanpå vägbanan i den norra delen av Södra vägen vilket medför framkomlighet för räddningstjänsten men ej för personbilar, ambulans och polis. Den begränsade framkomligheten bedöms pågå i cirka 5–6 timmar likt dagens läge. Framkomlighet finns längs de södra delarna av Södra vägen men vidare utredning krävs för att avgöra om det är möjligt att nå denna österifrån längs Nytorps backe/gång- och cykelbanan för ambulans och polis.

Inom planområdet på västra sidan av järnvägen minskar förslaget översvämningsrisken där Stenunge allé och stora delar av Göteborgsvägen är framkomliga vid skyfall. Västanvindsgatan och Stenunge allé är framkomliga för personbilar att färdas söderut från Kulturhusparken. Om en passage skapas mellan Stenunge allé och Göteborgsvägen kan utryckningsfordon färdas norrut från Stenunge allé/Västanvindsgatan via Göteborgsvägen. Dock saknas framkomlighet för personbilar och busstrafik längs Göteborgsvägen söder om planområdet. Likt befintlig situation uppstår fortfarande höga vattendjup på delar av Stenungstorgs parkering och inom södra delen av bostadsområdet Nytorps backe på grund av de skyfallsflöden som leds dit redan idag.



Skyfallsmodelleringsresultat med maximala vattendjup för framtida bebyggelse och struktur vid ett 100-årsregn och klimatfaktor 1,3. Bild av Sweco.

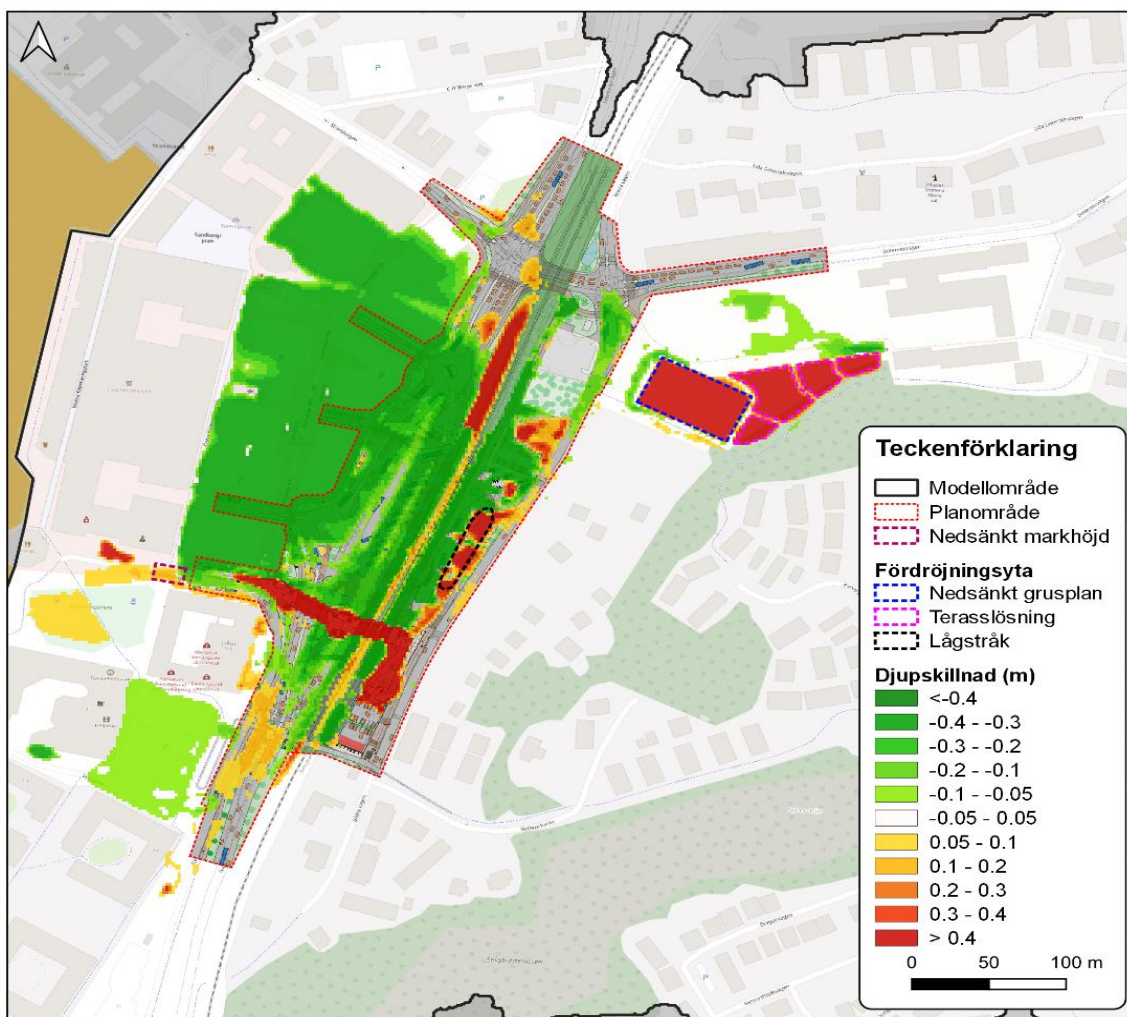
Bilden ovan visar en jämförelse mellan de beräknade maximala vattendjupen för befintlig och framtida situation. Resultaten visar att föreslagen utformning inte ökar översvämningsrisken för befintlig bebyggelse på östra sidan av järnvägen samtidigt som framkomligheten för räddningstjänsten ökar längs Södra vägen. De största förbättringarna av förslaget erhålls väster om planområdet där översvämningsrisken kraftigt minskar på såväl delar av Göteborgsvägen som Stenungstorgs parkering och Fregattens parkering. Planen ökar dock översvämningsrisken vid infarterna till ambulansintag och parkeringsgarage i Julen samt nedfarten till polisgaraget.

Vid detaljprojektering bör möjligheten att höja marken längs hela ambulansintaget tillsammans med Stenunge allé utredas. Alternativt kan man anlägga ett lågstråk som

avvattnar ambulansintaget norrut eller söderut. För att skydda polishusets garagedfart behöver infarten höjas upp så att den hindrar vatten från att rinna in från Västanvindsgatan. Inför projektering bör utformningen och höjdsättningen vid entrén ner mot Kulturhusparken studeras för att leda skyfallsflödena denna väg och därigenom minska risken för att skyfallsflöden når polishusets garagedfart. Vid skyfall kommer vatten rinna rakt norrut från Stenunge allé till den planerade gång- och cykeltunneln. Inför projektering är det viktigt att dagvattensystemets kapacitet beräknas och området mellan gång- och cykeltunneln och Stenunge allé utformas så att vatten från Stenunge allé inte belastar gång- och cykeltunneln vid regn med lägre återkomsttider. Avrinning till gång- och cykeltunneln ska endast ske vid extrema regnhändelser.

Modellresultaten visar att med den föreslagna höjdsättningen kommer vatten i den nordvästra delen av planområdet avrinna från korsningen med Doterödsvägen/Göteborgsvägen till det västra järnvägsdiket söder om Doterödsvägen. För att minska belastningen på diket bör korsningens höjdsättning samt vägbanans lutning utmed Göteborgsvägen, om möjligt, justeras så vattnet avrinner söderut längs Göteborgsvägen istället för till järnvägsdiket.

Situationen för järnvägsspåret mellan gångbron och den planerade gång- och cykeltunneln försämras i framtida situation då det östra järnvägsdiket har ersatts av perrong. Därmed skapas ett instängt område vilket gör att vatten svämmer upp på järnvägsbanan och stängs in mellan perrongerna. Den östra perrongen kommer byggas ut först efter beslut om mötesspår. Då kommer även ytterligare planläggning krävas vilken får utreda denna fråga vidare. En åtgärd för att minska risken för överströmmande skyfallsflöden över banvallen i planområdets södra ände vore att styra detta flöde från den planerade parkeringen norrut mot gång- och cykeltunneln vid en nivå som understiger järnvägsbanans. Av utrymmesskäl kan stråket utformas som en betongränna där delar av rännan kan vara öppen och delar kan förses med galler.



*Förändrat maximalt vattendjup i meter vid framtida situation jämfört med befintlig situation (framtida maxdjup minus befintliga maxdjup). Negativa värden (grönaktiga färger) betyder lägre vattendjup i framtiden medan positiva värden (gul/röda färger) betyder högre vattendjup i framtiden. Bild av Sweco.*

Denna skyfallskartering har avgränsats till avrinningsområdet där resecentrum ligger. En översiktlig skyfallskartering för kommunen är beställd och kommer att utföras under 2022. Syftet med karteringen är att utreda konsekvenserna för bebyggelse och framkomlighet vid ett skyfall men även att identifiera lämpliga platser att anordna översvämningsbara ytor där skyfallet kan magasineras och fördröjas. Denna utredning med utförda åtgärder uppströms planområdet bedöms ge ytterligare positiva effekter centrala Stenungsund.



### *Stigande havsnivåer*

Kommunfullmäktige beslutade den 4 mars 2021 § 58 för en långsiktig strategi för att hantera problematiken med stigande havsnivåer. I denna har två tidsintervaller beskrivits för att dels kunna hantera omedelbara risker och dels för att undvika fel åtgärder innan uppdaterade prognoser på längre sikt finns tillgängliga, likt Göteborgs Stads strategi. Med omedelbar verkan ska byggnader planeras med färdigt golv på +2,8 m.ö.h. och befintliga byggnader skyddas med objektsskydd enligt respektive fastighetsägares försorg. Denna nivå utgår från 95-percentil för extrem havsnivå år 2070 med 200-års återkomsttid samt en säkerhetsmarginal på 0,5 meter (+2,3 meter + 0,5 meter). Till år 2070 ska ett storskaligt yttre skydd planeras och anläggas i form av en förhöjd kajsträcka mellan Stenungsöbron i söder och Stenunge å i norr med en skyddshöjd på +2,6 meter vilket då ger ett skydd för hela Stenungsunds centralort fram till år 2100. Detta yttre skydd kan justeras i höjd allt eftersom prognoser skiftar. Det är av största vikt att det yttre skyddet också förses med öppningsbara funktioner som i normalfallet står öppna för att säkra möjligheten att leda ut skyfall och kan stängas vid prognos för högvatten.

Den högsta markhöjden inom planområdet blir tågplattformen som har en fast höjd över rälsens överkant. Från denna plattform kommer sedan marken behöva luta långsamt västerut för att avleda skyfallsvatten ut i havet.

Framtida höjdsättning bestäms av både skyfall och höjning av havsnivån. För att möta gatunivåer anpassade för färdigt golv på +2,8 m.ö.h. i kommande centrala exploateringar samt för att kunna leda ut skyfallsvatten längs kontrollerade vattenvägar har Göteborgsvägen från Doterödkorsningen och ner mot den planerade gång- och cykeltunneln samt Stenunge Allé söderifrån runt kvarteret Jullen anpassats i höjd. Detsamma gäller Södra vägen som lutas ner mot gång- och cykeltunneln som vid skyfall nyttjas som evakueringsväg för vatten mot Kulturhusparken och vidare ut mot havet.

Resecentrum klassas som en samhällsviktig anläggning. Detta gör att färdigt golv-nivå rekommenderas att ligga 0,5 meter över översvämningssnivån vilket med sin höjd på +3,4 meter ligger på god marginal från de lägst tillåtna +2,8 meter. Spåraneläggningen ligger på cirka +3,1 meter vilket också skyddas motsvarande mot stigande havsnivåer.

### *Buller*

Ett urval av bullerberörda byggnader har gjorts enligt Trafikverkets metod. Bullerberörda byggnader redovisas med bokstavsbezeichnung A–I i bilden nedan. De bullerberörda byggnaderna har inventerats för att avgöra var uteplatserna är belägna.



Bullerberörda byggnader. Bild av Akustikverkstan.

Beräknade trafikbullernivåer har jämförts mot riktvärden enligt Naturvårdsverkets skrift ÄNR NV-08465-15 ”Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder” och resultaten visar följande, se figur 2–6.

- Byggnaderna A, B, C, D, E, F, H överskrider riktvärde för högsta ekvivalenta ljudnivå vid fasad från vägtrafik (55 dBA). Riktvärde för högsta ekvivalenta ljudnivå vid fasad från järnvägstrafik (60 dBA) uppfylls vid alla bullerberörda byggnader.
- Riktvärden för uteplatser överskrids vid byggnaderna E och G. För byggnad E överskrids riktvärden för ekvivalent och maximal ljudnivå vid balkonger på flera fasadsidor (55 respektive 70 dBA). Vid byggnad G överskrids riktvärden för ekvivalent och maximal ljudnivå vid uteplats (55 respektive 70 dBA). Vid byggnad G är dock överskridandet marginellt, med 1 dBA för både ekvivalent och maximal ljudnivå.

För att uppfylla riktvärden vid byggnaderna A–H behöver bullerreducerande åtgärder vidtas. De skärmar som föreslagits bedöms ha viss effekt men kommer inte som enda åtgärd vara tillräckliga för att uppfylla Naturvårdsverkets riktvärden vid fasad eller uteplatser där överskridanden beräknats. Vilken effekt bullerskärmarna har måste dock utredas vidare i detaljprojekteringen för att kunna avgöra om deras effekt är tillräcklig ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. För vidare arbete för skärmarnas utformning bör effekten av ljudabsorberande skärmar undersökas.

Enligt praxis (MÖD) hanteras buller vid bostäder på olika sätt beroende på om boendemiljön kan hänföras till vad som här benämns ”äldre befintlig miljö” (före våren 1997) respektive ”nyare befintlig miljö”. I de fall där bostäder är utsatta för höga trafikbullervärden utan att det föreligger förändringar i infrastruktur bör befintliga äldre bostadsmiljöer med buller inte överstigande 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad.

Övriga befintliga byggnader i området ligger under riktvärdet 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad, se figur 2. Inga bullerskyddsåtgärder behövs för dessa bostäder.

#### *Kommunens bedömning*

Bullersituationen jämförs med nollalternativet vilket innebär prognos för vägtrafik år 2035 samt prognos för tåg år 2040 men med befintlig utformning av vägar och järnväg där det nya resecentrumet inte byggs. Nollalternativets bullersituation kommer alltså uppstå även om det nya resecentrumet inte genomförs. Denna situation bedöms vara mest relevant att jämföra planförslagets konsekvenser med.

I planförslaget har ett antal åtgärder genomförts och beaktas för att så långt som möjligt kunna minska bullerpåverkan. Hastigheterna föreslås sänkas på nästan samtliga vägar i planområdet, med hastighetsdämpande åtgärder såsom upphöjda passager på Göteborgsvägen och Södra vägen. Genom att stänga Stenunge allé vid Västanvindsgatan stängs Stenunge allé för genomfartstrafik till och från Stenungstorg, vilket förflyttar en delmängd av vägens bullerkälla till Göteborgsvägen.

Bussflottan i Stenungsund kommer delvis vara elektrifierad 2025 när det nya resecentrumet beräknas stå klart. Detta finns med som en faktor i både nollalternativet och utbyggnadsalternativet. Busstrafiken är den dimensionerande trafikökningen på Södra vägen i utbyggnadsalternativet men då denna trafikeras av lokalbusslinjer kommer den tillkommande busstrafiken vara helt elektrisk vilket minimerar effekterna.

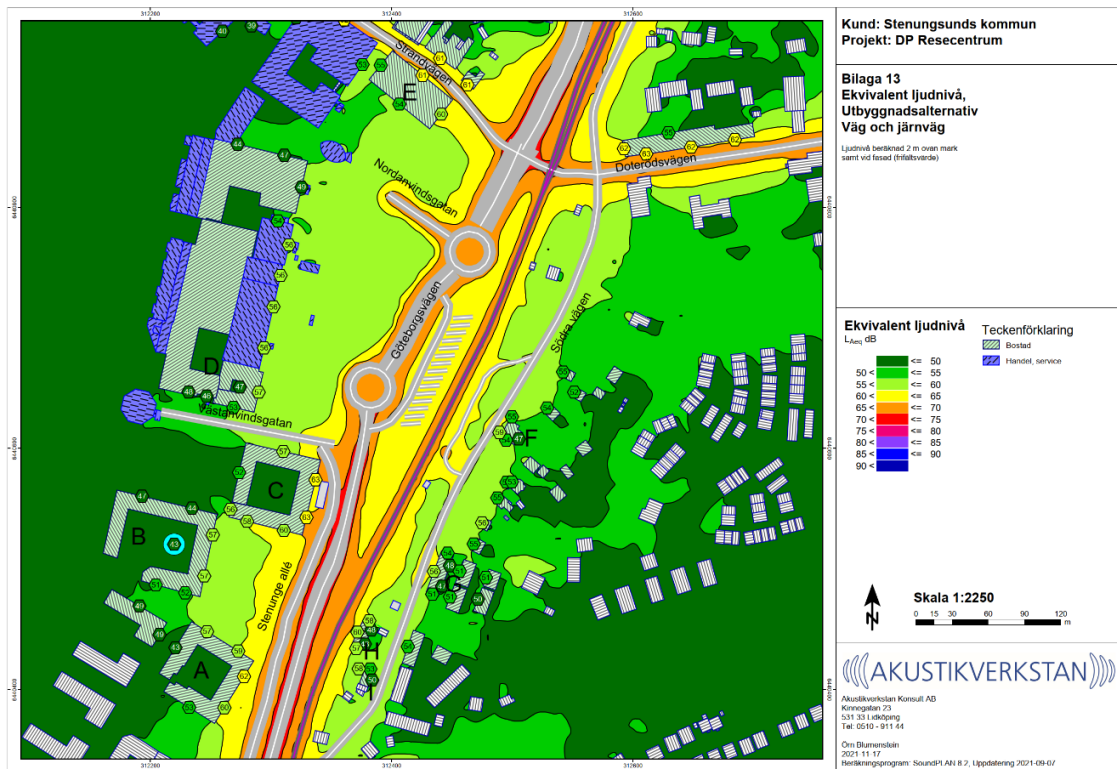
Generellt innebär planförslaget en sänkning av bullersituationen jämfört med nollalternativet. Planförslaget medför alltså inte en väsentlig påverkan på befintliga bostäder, påverkan bedöms generellt vara marginell.

Möjligheten att genomföra bulleråtgärder ska studeras i detaljprojekteringen. Generellt finns inom planområdet inga större ytor för att bygga några bullervallar då dessa ofta har ytkrävande fotavtryck. Mindre utrymmeskrävande är bullerplank, dessa är dock på grund av sin höjd inte önskvärda i en centrumbebyggelse då de kan resultera i dålig sikt och otrygga miljöer. I bullerutredningen finns några föreslagna placeringar av plank om en höjd på cirka 1,1 meter. Vidare behöver vid placering av eventuella bullerplank också avvägning göras mot skyfallshanteringen där strategiska placeringar av plank skulle

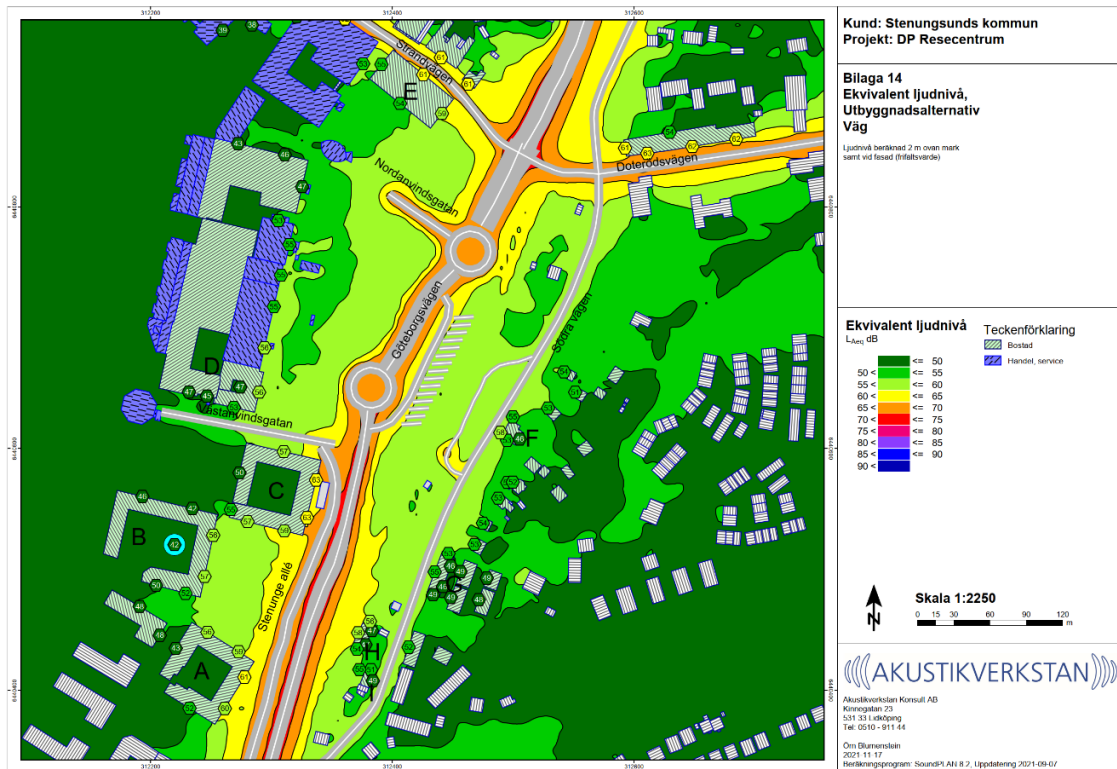
kunna blockera skyfallsvägar, exempelvis mellan Stenunge allé och Göteborgsvägen utanför Jullen. Här har kommunen i planarbetet gjort bedömningen att skyfallshanteringen är prioriterad. Frågan ska dock utredas närmare i detaljprojekteringen, exempelvis fasadåtgärder på byggnad F.

#### *Jämförelser mellan utbyggnadsalternativ och nollalternativ*

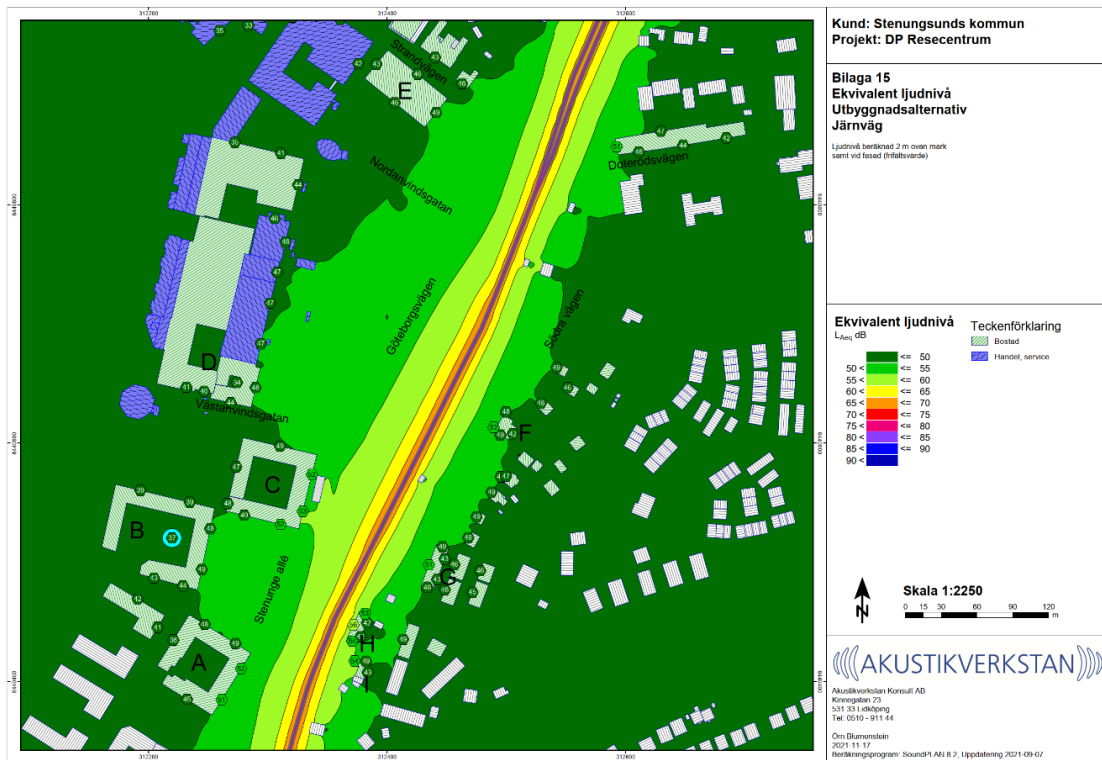
- De totala ekvivalenta ljudnivåerna vid fasad är generellt något lägre i utbyggnadsalternativet, cirka 0–2 dBA. Ett undantag är dock byggnad F där den totala ekvivalenta ljudnivån förväntas öka med 4 dBA vid fasad. Detta innebär att byggnad F uppfyller riktvärde vid fasad för nollalternativet men överskrider riktvärde vid fasad för utbyggnadsalternativet med hänsyn till ekvivalent ljudnivå från vägtrafik.
- De totala ekvivalenta ljudnivåerna vid uteplatser är generellt något lägre i utbyggnadsalternativet, cirka 0–1 dBA.
- De maximala ljudnivåerna vid uteplatser från vägtrafik är generellt likvärdiga i utbyggnadsalternativet. Några undantag är dock byggnad D, E och F där ljudnivåerna förväntas öka med 1–7 dBA vid uteplatserna.
  - Vid byggnad D och F uppfyller dock den beräknade maximala ljudnivån Naturvårdsverkets riktvärde då den beräknas lägre än 70 dBA.
  - Vid byggnad E överskrider Naturvårdsverkets riktvärde (70 dBA) i både nollalternativ och utbyggnadsalternativ.
- De maximala ljudnivåerna vid uteplatser från järnvägstrafik är generellt lägre i utbyggnadsalternativet, dock visar beräkningarna på en större spridning, 1–8 dBA lägre ljudnivåer.



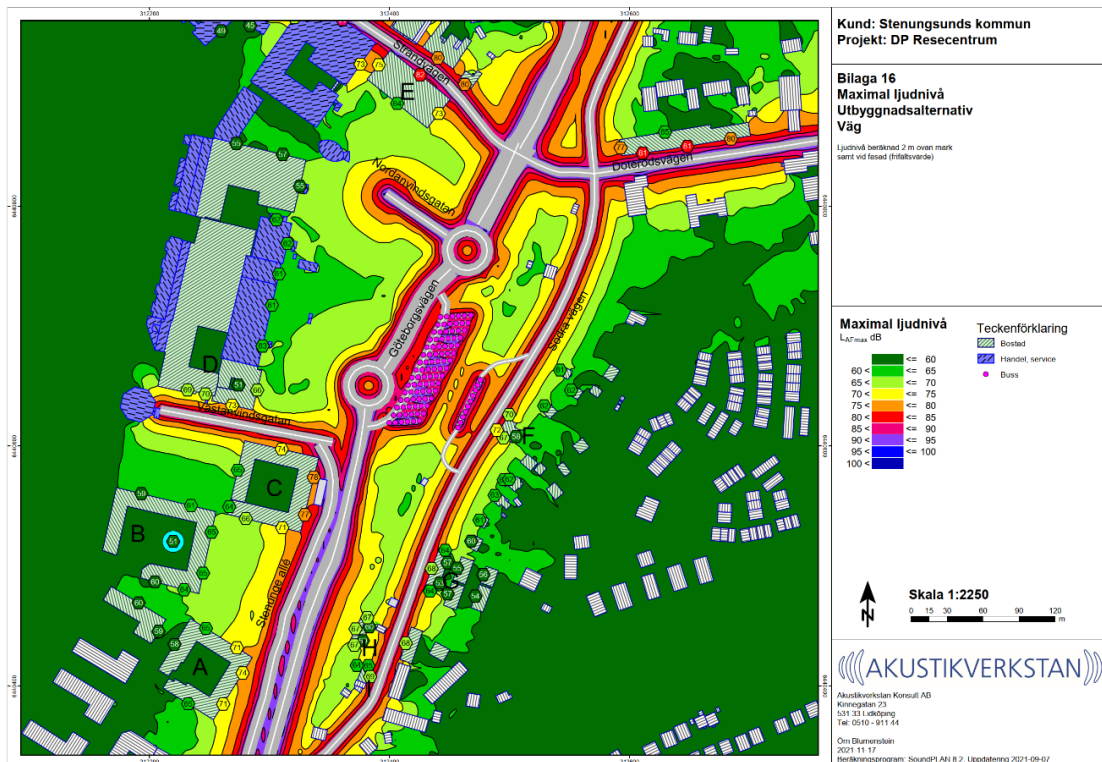
Figur 2: Utbyggnadsalternativ. Total ekvivalent ljudnivå. Bild av Akustikverkstan.



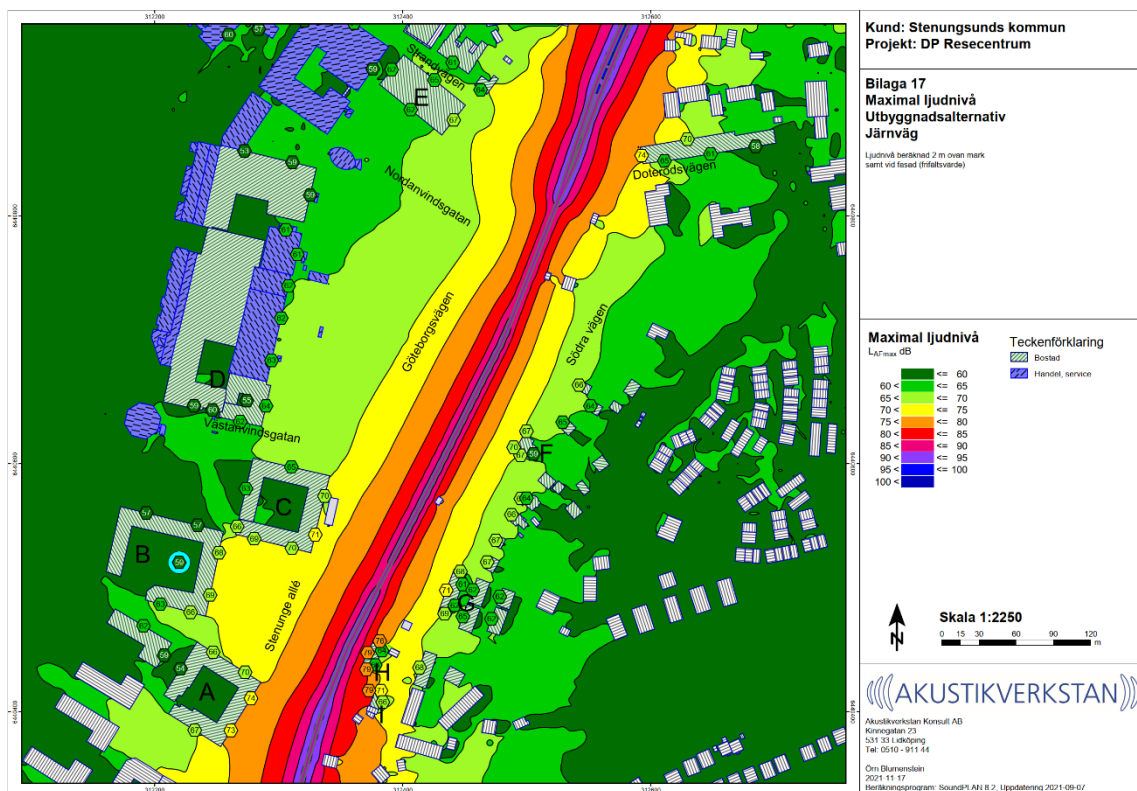
Figur 3: Utbyggnadsalternativ. Ekvivalent ljudnivå från vägtrafik. Bild av Akustikverkstan.



Figur 4: Utbyggnadsalternativ. Ekvivalent ljudnivå från järnvägstrafik. Bild av Akustikverkstan.



Figur 5: Utbyggnadsalternativ. Maximal ljudnivå från vägtrafik. Bild av Akustikverkstan.



Figur 6: Utbyggnadsalternativ. Maximal ljudnivå från järnväg. Bild av Akustikverkstan.

### Ljud från högtalarutrop

Förundersökning av högtalarutrop visar att utrop från högtalare från tågplattform gränsar runt riktvärdet för störning vid närliggande bostäder om inga särskilda åtgärder vidtas. Förundersökningen visar vidare på att riktvärden kommer klaras med mindre åtgärder. Vid detaljprojektering ska det säkerställas att riktvärden vid närliggande bostäder uppfylls, till exempel genom att strategiskt placera och välja högtalare att använda och eventuellt lokala skärmar i något fall om det skulle behövas.

### Vibrationer

Vibrationer från väg- och järnvägstrafik har uppmätts genom mätare i Julen samt Södra vägen 10 i för att kontrollera Trafikverkets krav gällande störning. Mätningarna visar på totalt ett överskridande för Julen och totalt fyra överskridanden för Södra vägen under hela mätperioden som varade en vecka. Ingen av överskridandena förekom nattetid. Enligt Trafikverket tillåts dock upp till fem överskridanden av riktvärdet per natt (klockan 22–06). Utifrån uppmätt resultat uppfylls därmed Trafikverkets krav.

År 2040 beräknas 3,7 godståg passera Stenungsund och maxlängden ökar något, från 400 meter till 630 meter. Även med denna framtida prognos kommer inte fem överskridanden per natt kunna ske då endast 3,7 godståg beräknas passera per dygn.

Utifrån antal tåg i framtidsprognos och att störningen i dagsläget inte uppnår gräns för mätlig störning anses risk för överskridanden av komfortvibrationer i området vara låg.

Då marken inom området är mer eller mindre homogen kan man anta att resultat och resonemang från mätningen kan tillämpas på andra bostäder i området i anslutning till spåret. På väldigt nära avstånd (några meter) så som på Södra vägen förekommer det mindre störningar men utifrån statistik kommer dessa inte överskrida antal tillåtna överskridanden per natt. På längre avstånd beräknas störningar inte uppnå känslitröskeln. Vibrationer från godståg som överskrider gränsvärdet förekommer dock och vid framtida utbyggnad av spåret till mötesspår bör utformning av banvall projekteras så att vibrationer inte sprider sig mer än vad de gör i dagsläget.

### *Luftkvalitet*

Enligt den analys som gjorts av luftkvaliteten i Stenungsund centrum visas att tröskelvärdena för miljö kvalitetsnormer (MKN) i dagsläget inte överskrids. Ytterligare mätningar genomförs under november och december 2021 och möjligheten finns att verifiera alternativt korrigera eller komplettera analysen efter detta.

Eftersom utformningen av exploateringen på Stenungstorgs parkeringsytor i dagsläget inte är fastlagd, är det inte möjligt för denna detaljplan att göra en helhetsbedömning för centrumutvecklingen. Luftkvalitetfrågan kommer istället behöva studeras närmare i kommande detaljplaner. Göteborgsvägen kommer flyttas västerut och därmed hamna närmare den befintliga bebyggelsen men området får ändå betraktas som mycket luftigt och med god luftgenomströmning.

Resecentrums etablering i Stenungsunds centrum kommer inte generera mer dålig luft för omgivningen. Den generella trafikökningen kommer ske ändå och det är inte resecentrums etablering i centrum som kommer generera mer trafik. År 2025 när resecentrum beräknas stå färdigt kommer en andel av Västtrafiks bussar vara eldrivna. Detta kommer ske redan fr.o.m. 2023 då cirka 35 % av turerna kommer köras med elfordon. Detta gör att andelen utsläpp från tung trafik kommer minska. Längre fram kommer en större del av bussflottan behöva vara eldriven för att målen ska uppnås.

En utveckling motsvarande den för bussar sker nu för bilar. Elektrifieringen är i full gång vilket kommer att minska utsläpp av miljö- och hälsofarliga ämnen längs Göteborgsvägen. I en tätort som Stenungsund där förhållandevis många besökare har möjlighet att ladda elbilar vid hemmet kommer denna utveckling sannolikt att gå lite fortare än i storstadsområden. Problem med partiklar kvarstår dock och är inte beroende av motorteknik i samma mån, men där har istället sänkt hastighet betydelse, liksom andra tänkbara lokala åtgärder som dock inte regleras i plan.



Vidare bedöms planförslagets genomförande innebära förutsättningar för resande utan egen bil och ett ökat resande med buss och tåg vilka ger ett lägre utsläpp.

#### *Farligt gods*

Slutsatserna i den riskutredning som gjorts för detaljplanen är att risknivåerna för det nya resecentrumet bedöms vara tolerabla, förutsatt att ett antal åtgärder genomförs. Åtgärderna handlar bland annat om att genomföra byggnadstekniska åtgärder som ökar stationsbyggnadens motståndskraft i händelse av olycka, att se över placering av stationsbyggnadens entréer och luftintag, att stationsbyggnaden inte innehåller andra verksamheter än kollektivtrafikservice samt att området kring resecentrumet planeras på ett sådant sätt att det inte inbjuder till stadigvarig vistelse.

Vidare är flytten av resecentrum söderut positiv utifrån ett riskperspektiv eftersom det i anslutning till nuvarande järnvägs- och busstation sker uppställning av järnvägsvagnar med farligt gods.

#### **Fornlämningar och kulturmiljö**

En utbyggnad av det nya resecentrumet enligt detaljplanen bedöms inte ha någon påverkan på kulturmiljön på Kyrkberget. I övrigt finns varken några kända kulturmiljöer eller kända fornlämningar inom planområdet eller dess direkta närhet.

# KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

## Ekologiska konsekvenser

Inom planområdet finns ingen naturmark då det är exploaterad tätortsmiljö. Den största delen av ytorna är hårdgjorda i dagsläget men en del grönområden finns i form av trädgårdar, alléer och remsor med gräs och mindre planteringar. Dessa gröna inslag är viktiga för exempelvis dagvattenhantering, luftkvalitet, biologisk mångfald och fågelliv. Planens genomförande kommer innebära en förändring av andelen grönytor men de värden som finns ska vårdas och kontinuerliga grönstråk ska eftersträvas, till exempel genom att ersätta alléerna.

Enligt den VA- och dagvattenutredning som gjorts för detaljplanen så kommer de beräknade föroreningshalterna för planområdet minska med föreslagna reningsåtgärder jämfört med befintlig situation.

## Sociala konsekvenser

En välfungerande kollektivtrafik är viktig för alla människors självständighet och rätt och möjlighet att på ett jämlikt sätt kunna förflytta sig i samhället.

Planområdet ligger centralt i Stenungsund med mycket goda förutsättningar för att behålla och utveckla samhällstjänster, service och handel, tillgång till friytor längs med torg, park och kajer samt närhet till idrottsplats vid Stenungskolan. En utbyggnad av planförslaget skapar möjligheter att i andra detaljplaner ytterligare komplettera centrala Stenungsund med en större mängd bostäder och lokaler för verksamheter, service och handel. Detta skapar förutsättningar tillsammans med fler och tydligare kopplingar över Göteborgsvägen och Bohusbanan samt byggandet av den nya kollektivtrafikstationen för buss och tåg för en hållbar samhällsstruktur. En samhällsstruktur för människor med olika ekonomiska och sociala förutsättningar. Dessa faktorer tillsammans ger utrymme för att bibehålla och utöka servicen och möjligheten för fler att bo och verka utan behovet att framföra och parkera egen bil.

Detaljplanens förslag att anlägga ett nytt resecentrum där buss, tåg och övriga anslutande färdmedel samlas på en plats som också kopplar ihop båda sidorna om Bohusbanan och Göteborgsvägen har i planen hanterats så att möjligheten till säkra och tillgängliga kopplingar kan tillskapas. Planförslaget medger en lösning som är betydligt bättre än dagens situation kring resecentrum och byten av färdmedel. Säkerheten kan fastställas genom att byten och rörelse inom resecentrumområdet kan göras skilt från fordonstrafik och utan långa förflyttningar. Med planerad gång- och cykeltunnel och det nya säkrare hinderfria stråken förbi Bohusbanan och Göteborgsvägen ges oskyddade

trafikanter en tryggare miljö och boende i närområdet kan förflytta sig på cykel eller till fots utan behov av skjuts med bil.

Tillgängligheten för personer med olika funktionsnedsättning eller -variationer ska genomföras enligt gällande praxis, regler och lagar i detaljplanens förslag. Platserna kring resecentrum ska kunna vara en trygg och säker plats för alla oavsett ålder vilket ger en tydlig förankring till kommunfullmäktiges mål att Stenungsunds kommun ska verka för att fler upplever ett tryggt åldrande.

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.

### **Barnkonsekvensbeskrivning**

Planförslaget berör både de barn och unga som bor i Stenungsund och de som besöker. Med tänkt gång- och cykeltunnel och de nya säkrare hinderfria stråken förbi Bohusbanan och Göteborgsvägen ges barn och ungdomar en trafiksäkrare miljö och boende i närområdet kan förflytta sig på cykel eller till fots utan behov av skjuts med bil. Att ungdomar kan röra sig i stadsrummet öppnar upp för en friare livsstil, möjlighet till delaktighet och kunna förflytta sig, köpa varor, tjänster och utföra aktiviteter, träffa personer och besöka platser som annars kan vara svårt på egen hand.

Det är viktigt med en välfungerande kollektivtrafik för barn och ungdomars självständighet och rätt till möjligheten att på ett jämlikt sätt kunna förflytta sig i samhället. Att tidigt i livet vänja sig vid att förflytta sig med kollektivtrafik ger också en bra grund för att tycka att det är naturligt även i vuxen ålder och på så vis öka sannolikheten för att fler reser kollektivt i framtiden, vilket knyter an till kommunens mobilitetsstrategi. Planförslagets trafiklösningar medger prioritet för busstrafik vilket är det färdmedel barn och ungdomar kan nyttja för självständiga transporter.

Södra vägen kommer bli mer trafiksäker med en gångbana på östra sidan och en gång- och cykelbana på västra sidan. Gång- och cykeltunneln kommer bli en trafiksäker och smidig passage över barriären som utgörs av Göteborgsvägen och Bohusbanan.

Barn och ungdomar har inte involverats i detaljplanens arbete. Efter att samrådet genomfört och handlingar inför granskning tagits fram har kommunen bedömt behovet och konstaterat att målgruppen för detaljplanen är så stor och mångfacetterad att en barnkonsekvensanalys i vanlig mening inte lämpar sig för detta arbete. Resecentrum

kommer dessutom att bli en plats där små barn inte bör vistas utan vuxens sällskap. Men där större barn och unga kommer att kunna förflytta sig på ett betydligt trafiksäkrare sätt än vad dagens situation möjliggör.

Barnperspektivet får istället beaktas i projektering, gestaltning och detaljutformning när planen har fått laga kraft.

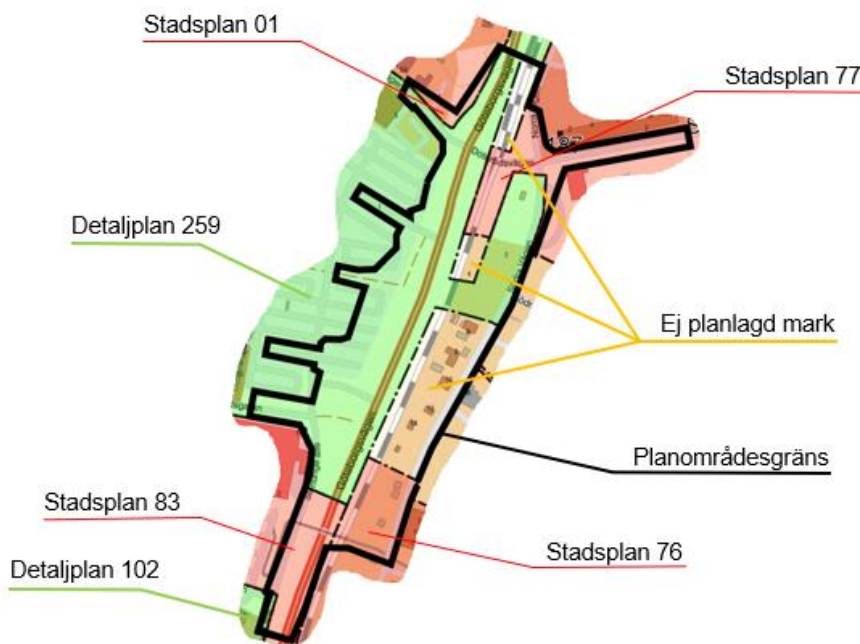
### Ekonomiska konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen kommer innebära kostnader för Stenungsunds kommun. Läs mer om detta nedan i *Ekonomiska frågor*.

### Stadsbyggnadsmässiga konsekvenser

I illustrationen redovisas vilka gällande planer som omfattar marken inom planområdet för föreliggande planförslag. Dessa gällande planer anger markens användning enligt följande:

- Stadsplan 01: allmän plats
- Stadsplan 76: bostäder, gata och park
- Stadsplan 77: parkering, park, gata, järnvägsområde och allmänt ändamål
- Stadsplan 83: park, gata och gatutrafik
- Detaljplan 102: bostäder
- Detaljplan 259: park, gata, handel, parkering och tekniska anläggningar.



*Bild av Stenungsunds kommun.*

De gällande detaljplanerna innehåller till betydande del användningsslagen allmän plats (gata och park) samt järnvägsområde. Dessa användningsslag upptar även en betydande del av marken i föreliggande detaljplaneförslag för det nya resecentrumet. Viss mark som idag är planlagd som allmän plats, park, bostäder och handel kommer tas i anspråk för gator, bussplan, järnvägsområde, gång- och cykelväg samt parkering, vilket bedöms nödvändigt för anläggandet av det nya resecentrumet.

# GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

## *Inledning*

Genomförandebeskrivningen redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

Det geografiska område som omfattas av detaljplanen benämns nedan ”planområdet”. Genomförandebeskrivningen har ingen självständig rättsverkan. Detaljplanens bindande föreskrifter framgår istället av plankartan och planbestämmelserna. Genomförandebeskrivningen förtydligar detaljplanens syfte ur genomförandesynpunkt och ska fungera vägledande i plangenomförandet.

## *Planprocessen*

Planarbetet handläggs med utökat planförfarande i enlighet med 5 kap. plan- och bygglagen (2010:900) Efter genomförd granskning avses planförslaget skickas för antagande i kommunfullmäktige.

## **Organisatoriska frågor**

### *Tidplan*

Detaljplanen handläggs enligt följande tidplan:

4:e kvartalet 2021	Granskning
1:a kvartalet 2022	Beslut om antagande
1:a kvartalet 2022	Laga kraft

Tidpunkten för laga kraft förutsätter att ett överklagande av detaljplanen inte sker.

### *Genomförandetid*

Planens genomförandetid är 5 år räknat från det datum då planen fått laga kraft. Vald genomförandetid ger en skälig tid för utbyggnad av planområdet. Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad rätt att bygga i enlighet med detaljplanen och detaljplanen får inte upphävas eller ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad bygg rätt).

Inom planområdet finns idag sex befintliga gällande planer. Genomförandetiden för samtliga av dessa planer har gått ut. De befintliga stads- och detaljplaner som berörs kommer delvis ersättas i och med att detaljplanen för det nya resecentrumet fått laga kraft.

## Aktörer

Planområdet berör till stor del kommunalägd mark men även privatägd mark ingår. Hur den privata marken ska hanteras redovisas under fastighetsrättsliga frågor nedan.

Stenungsunds kommun, Trafikverket och Västfastigheter (Västra Götalandsregionens fastighetsförvaltare) är ansvariga för genomförandet av planen.

### Avtal

#### *Avtal mellan Kommunen, Västfastigheter och Trafikverket*

För genomförandet kommer det att tecknas ett flertal avtal om samverkan och medfinansiering mellan kommunen, Västfastigheter och Trafikverket.

En avsiktsförklaring är upprättad mellan Trafikverket, Västfastigheter och Stenungsunds kommun som anger huvudprinciperna för parternas åtaganden och finansiella ansvar vid utförandet av Stenungsunds resecentrum.

#### *Avtal mellan Kommunen och Västfastigheter*

Mellan Stenungsunds kommun och Västra Götalandsregionen finns ett avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Västra Götalands län. I avtalet regleras bland annat ansvar för investering samt drifts- och underhållskostnader vid resecentrum. Fler avtal kan komma att behöva tecknas i samband med genomförandet.

Ett köpekontrakt kommer att upprättas där Kommunen överlåter marken för resecentrumbyggnaden till Västfastigheter. Området ska avstyckas till en egen fastighet.

#### *Avtal mellan Kommunen och Trafikverket*

Mellan Kommunen och Trafikverket har det för genomförande av resecentrum, utöver ovan nämnd avsiktsförklaring, även tecknats avtal avseende:

- Bevakande projektledare från Trafikverket.
- Framtagande av AKJ (anläggnings-specifika krav järnväg).
- Projektering och planläggning av stationsanläggningen.

Ytterligare avtal kommer att tecknas avseende:

- Produktion av stationsanläggningen
- Förvaltning av stationsanläggningen
- Markreglering se under rubriken Fastighetsrättsliga konsekvenser ”Stenung 2:38, 2:39, 3:45, 3:46 och Nösnäs 1:62” nedan.

## Ansvarsfördelning

### Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet.

Huvudmannaskapet innebär ett formellt ansvar för iordningställande, drift och underhåll av anläggningar inom allmän plats. Huvudmannaskapet medför skyldighet men också en rättighet för huvudmannen att förvärva marken som i planen är utlagd som allmän plats.

För mark som i detaljplanen är utlagd som kvartersmark ansvarar berörd fastighetsägare.

Ansvar för att genomföra detaljplanen fördelas enligt följande:

Anläggning	Genomförandeansvarig	Driftsansvarig
<b>Allmän plats-mark (beteckning enligt plankarta)</b>		
TORG	Kommunen	Kommunen
GATA	Kommunen	Kommunen
P-PLATS	Kommunen	Kommunen
GÅNG	Kommunen	Kommunen
CYKEL	Kommunen	Kommunen
PARK	Kommunen	Kommunen
<b>Kvartersmark (beteckning enligt plankarta)</b>		
T <sub>1</sub> - Järnväg	Trafikverket	Trafikverket
T <sub>2</sub> - Resecentrum	Västfastigheter	Västfastigheter
P - Parkering	Kommunen	Kommunen
t <sub>1</sub> - tunnel	Kommunen/Trafikverket	Kommunen
z <sub>1</sub> -område	Kommunen	Kommunen
x <sub>1</sub> -område	Kommunen	Kommunen
E - teknisk anläggning	Kommunen	Kommunen
<b>Ledningar</b>		
Dricks-, spill- och dagvattennät	Kommunen	Kommunen
Fjärrvärmenät	Stenungsunds Energi AB	Stenungsunds Energi AB



Elnät	Vattenfall Eldistribution AB	Vattenfall Eldistribution AB
Fibernät	Göteborgs Energi GOTHNET AB	Göteborgs Energi GOTHNET AB
Telenät	TeliaSonera Access AB Skanova	TeliaSonera Access AB Skanova

## Fastighetsrättsliga frågor

### *Mark ingående i allmän plats*

Enligt plan- och bygglagen (2010:900) har kommunen i egenskap av huvudman för allmän plats en rättighet och en skyldighet att lösa in mark i detaljplanen utgör som ska utgöra allmän plats.

### *Fastighetsbildning*

Med fastighetsbildning avses åtgärd som nybildar eller ombildar fastigheter. Fastighetsbildning prövas av Lantmäteriet och kan genomföras med stöd av detaljplanen.

Fastigheter som i detaljplanen är utlagda som allmän plats ska, genom fastighetsreglering, överföras till en kommunal fastighet. Se *Fastighetsrättsliga konsekvenser* nedan. Åtgärder som krävs för reglering av mark för allmän plats kommer att ansökas om och bekostas av Kommunen.

Ny fastighet ska bildas för kvartersmark planlagd för Resecentrum (resecentrumbyggnaden) och överlåtas till Västfastigheter.

### *Servitut och ledningsrätt*

För att få åtkomst till mark eller utrymme inom en fastighet kan servitut eller ledningsrätt bildas. Lantmäteriet prövar frågan om bildande av ledningsrätt och officialservitut, avtalsservitut tecknas av fastighetsägare utan lantmåteriförrättning.

Servitut och ledningsrätter kan bildas och ombildas med stöd av detaljplanen.

Inom planområdet finns servitut och ledningsrätter för allmänna ledningar. Dessa kan behöva flyttas. Avtal avseende omläggning av ledningar ska tecknas mellan ledningshavare och genomförandeansvarig för berört område. Avtalet ska säkerställa åtaganden gällande kostnader, utförande samt ansökan om lantmåteriförrättning.

Inom planområdet finns ledningsrätter belägen på mark som i detaljplanen får ny användning:

- Ledningsrätt 1482–93/14.1, ändamål tele, är belägen på mark som detaljplaneras som allmän plats: GATA, TORG

- Ledningsrätt 1415–979.1, ändamål tele, optokabel är belägen på mark som detaljplaneras som allmän plats: GATA, TORG och kvartersmark: järnväg

- Ledningsrätt 1415–91/23.1, ändamål fjärrvärme är belägen på mark som detaljplaneras som allmän plats: GATA, TORG och kvartersmark: järnväg

### **Fastighetsrättsliga konsekvenser**

Nedan redovisas de fastigheter som berörs av nya bestämmelser till följd av detaljplanen, undantaget kommunala fastigheter:

#### *Stenung 3:282*

Del av Stenung 3:282 får i och med detaljplanen ny möjlig användning:

- Kvartersmark: P-parkering
- Allmänplats: GATA, GÅNG, CYKEL.

Kommunen avser att teckna avtal med berörd fastighetsägare för att få tillgång till den mark som i detaljplanen är utlagd som allmän plats, 4180 kvm se område 1 och 11 i bild nedan. Kommunen är skyldig att bygga ut allmän plats och har därför rätt att lösa in marken med expropriationslagens regler, även utan överenskommelse. Marken ska regleras till den kommunala fastigheten Stenung 3:57.

Berörd allmän plats ska enligt detaljplanen höjas (marknivån) vilket kommer medföra konsekvenser på kvarvarande del av Stenung 3:282. Ramper för bil, gång- och cykeltrafik behöver anordnas för fastighetens anslutning till allmän väg åt öster, Göteborgsvägen. Fördelning av kostnader för detta samt kostnader som kan uppkomma i samband med markregleringen för att anpassa kvarvarande del av fastigheten avses regleras i avtal.

Del av den intilliggande kommunala fastigheten Stenung 3:57 planläggs som kvartersmark P – parkering, cirka 590 kvm se område 16 i bild nedan. Marken kan föras till Stenung 3:282 genom en överenskommelse.

#### *Stenung 2:62*

Del av Stenung 2:62 får i och med detaljplanen ny möjlig användning:

- Allmänplats: GATA, GÅNG, CYKEL.

Kommunen avser att teckna avtal med berörd fastighetsägare för att få tillgång till den mark som i detaljplanen är utlagd som allmän plats, cirka 90 kvm, se område 2 i bild nedan. Kommunen är skyldig att bygga ut allmän plats och har därför rätt att lösa in marken med expropriationslagens regler, även utan överenskommelse. Marken ska regleras till den kommunala fastigheten Stenung 3:60. Kostnader som kan uppkomma i samband med markregleringen för att anpassa kvarvarande del av fastigheten avses regleras i avtal.

*Stenung 2:90*

Stenung 2:90 får i och med detaljplanen ny möjlig användning:

- Allmänplats: P-PLATS, GÅNG, CYKEL.

Kommunen avser att teckna avtal med berörd fastighetsägare för att få tillgång till den mark som i detaljplanen är utlagd som allmän plats, cirka 1047 kvm, se område 3 i bild nedan. Kommunen är skyldig att bygga ut allmän plats och har därför rätt att lösa in marken med expropriationslagens regler, även utan överenskommelse. Marken ska regleras till den kommunala fastigheten Stenung 3:60.

*Stenung 2:61*

Stenung 2:61 får i och med detaljplanen ny möjlig användning:

- Allmänplats: P-PLATS, TORG, GÅNG, CYKEL.

Kommunen avser att teckna avtal med berörd fastighetsägare för att få tillgång till den mark som i detaljplanen är utlagd som allmän plats, cirka 750 kvm, se område 4 i bild nedan. Kommunen är skyldig att bygga ut allmän plats och har därför rätt att lösa in marken med expropriationslagens regler, även utan överenskommelse. Marken ska regleras till den kommunala fastigheten Stenung 3:60.

*Stenung 2:125*

Stenung 2:125 får i och med detaljplanen ny möjlig användning:

- Allmänplats: GATA, TORG

Kommunen avser att teckna avtal med berörd fastighetsägare för att få tillgång till den mark som i detaljplanen är utlagd som allmän plats, cirka 930 kvm, se område 5 i bild nedan. Kommunen är skyldig att bygga ut allmän plats och har därför rätt att lösa in marken med expropriationslagens regler, även utan överenskommelse. Marken ska regleras till den kommunala fastigheten Stenung 3:60.

#### *Stenung 2:161*

Stenung 2:161 får i och med detaljplanen ny möjlig användning:

- Allmänplats: GATA, TORG.

Kommunen avser att teckna avtal med berörd fastighetsägare för att få tillgång till den mark som i detaljplanen är utlagd som allmän plats, cirka 888 kvm, se område 6 i bild nedan. Kommunen är skyldig att bygga ut allmän plats och har därför rätt att lösa in marken med expropriationslagens regler, även utan överenskommelse. Marken ska regleras till den kommunala fastigheten Stenung 3:60.

#### *Stenung 2:86*

Stenung 2:86 får i och med detaljplanen ny möjlig användning:

- Allmänplats: GATA, TORG.

Kommunen avser att teckna avtal med berörd fastighetsägare för att få tillgång till den mark som i detaljplanen är utlagd som allmän plats, cirka 736 kvm, se område 7 i bild nedan. Kommunen är skyldig att bygga ut allmän plats och har därför rätt att lösa in marken med expropriationslagens regler, även utan överenskommelse. Marken ska regleras till den kommunala fastigheten Stenung 3:60.

#### *Stenung 2:46*

Del av Stenung 2:46 får i och med detaljplanen ny möjlig användning:

- Allmänplats: GATA, TORG.

Kommunen avser att teckna avtal med berörd fastighetsägare för att få tillgång till den mark som i detaljplanen är utlagd som allmän plats, cirka 587 kvm, se område 8 i bild nedan. Kommunen är skyldig att bygga ut allmän plats och har därför rätt att lösa in marken med expropriationslagens regler, även utan överenskommelse. Marken ska regleras till den kommunala fastigheten Stenung 3:60. Kostnader som kan uppkomma i samband med markregleringen för att anpassa kvarvarande del av fastigheten avses regleras i avtal.

Del av den intilliggande kommunala fastigheten Stenung 3:60 planläggs som kvartersmark för Bostad-parkering, cirka 129 kvm, se område 19 i bild nedan. Marken kan regleras till Stenung 2:46, för att tillgodose fastighetens parkeringsbehov efter att fastighetens nuvarande parkeringsyta planlagts som allmän plats.

#### *Stenung 2:228*

Del av Stenung 2:228 får i och med detaljplanen ny möjlig användning:

- Allmänplats: GATA.

Kommunen avser att teckna avtal med berörd fastighetsägare för att få tillgång till den mark som i detaljplanen är utlagd som allmän plats, cirka 28 kvm, se område 10 i bild nedan. Kommunen är skyldig att bygga ut allmän plats och har därför rätt att lösa in marken med expropriationslagens regler, även utan överenskommelse. Marken ska regleras till den kommunala fastigheten Stenung 3:60. Kostnader som kan uppkomma i samband med markregleringen för att anpassa kvarvarande del av fastigheten avses regleras i avtal.

#### *Stenung s:8*

Del av Stenung s:8 får i och med detaljplanen ny möjlig användning:

-Kvartersmark: Järnväg

#### *Stenung 2:38, 2:39, 3:45, 3:46 och Nösnäs 1:62*

Del av Stenung 2:38, 2:39, 3:45, 3:46 och Nösnäs 1:62 får i och med detaljplanen ny möjlig användning:

- Kvartersmark: T-järnväg, T-järnväg med egenskapsbestämmelser:

t<sub>1</sub> ”Markreservat för tunnel allmännyttig trafik”

x<sub>1</sub> ”Markreservat för allmännyttig gång- och cykelväg

z<sub>1</sub> ”Markreservat för allmännyttig körtrafik”

- Allmänplats: TORG, CYKEL, GÅNG, GATA

Kommunen avser att teckna avtal med Trafikverket för att få tillgång till den mark som i detaljplanen är utlagd som allmän plats, cirka 2064 kvm, se område 12–15 i bild nedan. Kommunen är skyldig att bygga ut allmän plats och har därför rätt att lösa in marken med expropriationslagens regler, även utan överenskommelse. Marken ska regleras till den kommunala fastigheten Stenung 3:60. Kostnader som kan uppkomma i samband med markregleringen för att anpassa kvarvarande del av fastigheten avses regleras i avtal.

För kommunens åtkomst av mark för gång- och cykelväg under Trafikverkets järnvägsfastighet, utlagd som t<sub>1</sub> i plankartan, kan antingen lösas genom att bilda ett 3D-utrymme som regleras till kommunens fastighet Stenung 3:57 eller genom servitut till förmån för samma kommunala fastighet.

För kommunens åtkomst av mark över spåret för allmän gång-, cykel- och biltrafik, utlagd som x<sub>1</sub>- och z<sub>1</sub> i plankartan, ska ett servitut bildas till förmån Stenung 3:57.

Del av den intilliggande kommunala fastigheten Stenung 3:57 planläggs som kvartersmark T-järnväg. En överenskommelse om fastighetsreglering är upprättad för att föra marken till Stenung 2:38, se område 18 i bild nedan. I ett första steg regleras

enbart mark som behövs för perrong vid nuvarande spårplacering, resterande mark förs över om mötesspår/dubbelspår byggs och spåret justeras, se område 18 i bild nedan.

En annan del av den intilliggande kommunala fastigheten Stenung 3:57 planläggs som kvartersmark T-järnväg. En överenskommelse om fastighetsreglering ska upprättas för att föra marken till Stenung 3:45, 357 kvm, se område 17 i bild nedan.



*Karta över mark som i detaljplanen blir allmän plats och som kommunen ska förvärva.  
Bild av Stenungsunds kommun.*



*Karta över mark som i detaljplanen blir kvartersmark på kommunal fastighet. Bild av Stenungsunds kommun.*



## **Ekonomiska frågor**

### *Planekonomi*

Plankostnader bekostas av kommunen i enlighet med tecknat plankostnadsavtal.

Intäkter och kostnader för framtagande och genomförande av detaljplanen regleras delvis i avtal mellan kommunen, Västfastigheter och Trafikverket, ytterligare avtal om fördelning mellan parterna kommer att tecknas.

### *Intäkter för kommunen*

Kommunen får intäkt vid försäljning av kvartersmark för resecentrum, järnvägstrafik och parkering.

Kommunens VA-kollektiv får intäkt i form av anläggningsavgifter för vatten och avlopp, enligt vid varje tidpunkt gällande VA-taxa.

### *Kostnader för kommunen*

Kommunen får kostnader för framtagande av detaljplan.

Kommunen får kostnader för utförande, samt drift- och underhållskostnader av allmän plats. Delar av utförandekostnaderna kommer att finansieras med pengar från regional plan.

Från drift- och underhållskostnader kan delvis avräknas kostnader för nuvarande anläggningar som i och med detaljplanen flyttas eller tas ur bruk.

Kommunen ska enligt avtal bekosta Trafikverkets genomförande av detaljplanen.

VA-kollektivet får kostnader till följd av anläggande av VA-anläggningar.

### *Kostnader för Västfastigheter*

Västfastigheter får kostnad för inköp av kvartersmark samt för iordningsställande av bebyggelse och anläggningar på marken samt för skärmtak vid bussgater på allmän plats.

Västfastigheter ska betala anläggningsavgifter för vatten och avlopp enligt vid varje tidpunkt gällande taxa.

### *Kostnader för Trafikverket*

Kommunen ska enligt avtal bekosta Trafikverkets genomförande av detaljplanen.

### *Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare*

Fastigheter som planläggs som allmän plats ska ersättas i enlighet med expropriationslagens (1972:719) regler. Kommunen avser att teckna avtal med berörda fastighetsägare.

### **Tekniska frågor**

#### *Dricks-, spill- och dagvatten samt brandpost*

Planområdet ingår i kommunens verksamhetsområde för dricksvatten och avlopp. En VA- och dagvattenutredning samt en skyfallsutredning är framtagna. De kommer vid behov att fördjupas.

Kostnad och villkor för anslutning till det kommunalt VA-nätet sker i samråd med kommunen.

Befintliga VA-ledningar inom planområdet kan behöva flyttas, förstärkas eller läggas om med anledning av planområdets exploatering. Avtal avseende eventuell omläggning ska tecknas mellan ledningsägaren och genomförandeansvarig för berört område för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ansökan om ledningsrätt.

Behov och eventuell placering av brandpost ska ske i samråd med räddningstjänsten.

#### *Uppvärmning*

Det finns möjlighet att ansluta resecentrumet till fjärrvärmenätet. Vid behov finns även ledig kapacitet till markvärme.

#### *Fiber, el och tele*

Utbyggnation och anslutning av el- och teleförsörjning sker i samråd med nätägare. Berörd fastighetsägare ansvarar för att samrådet sker.

Befintliga ledningar och anläggningar inom planområdet kan behöva flyttas med anledning av planområdets exploatering. Avtal avseende eventuella omläggningar av ledningar ska tecknas mellan ledningsägaren och genomförandeansvarig för berört område för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt eventuell ansökan om ledningsrätt.

#### *Geoteknik*

Geotekniska förutsättningar och rekommendationer finns beskrivet under rubriken *Mark och vegetation – Geoteknik*.

Åtgärder för grundläggning bekostas av genomförandeansvarig för respektive område.

### *Radon*

Vid nybyggnation i området rekommenderas att åtgärder vidtas för att skydda mot radon från normalradonmark.

Skyddsåtgärder bekostas av genomförandeansvarig för respektive område.

### *Farligt gods*

Förutsättningar och rekommendationer finns beskrivet ovan under rubriken *Störningar – Farligt gods*.

Nödvändiga åtgärder bekostas av genomförandeansvarig för respektive område.

### *Vibrationer*

Utifrån uppmätt resultat i vibrationsutredningen uppfylls Trafikverkets krav. Vibrationer från godståg som överskrider gränsvärdet förekommer dock och vid framtida utbyggnad av spåret till mötesspår bör utformning av banvall projekteras så att vibrationer inte sprider sig mer än vad de gör i dagsläget.

### *Tekniska utredningar*

Tekniska utredningar till detaljplanen hittas under rubriken *Till detaljplanen hörande utredningar* samt *Övriga handlingar och underlag*. De rekommendationer som anges bör beaktas vid fortsatt projektering och anläggande.

### *Tillstånd och dispenser*

Genomförandeansvarig för respektive område ansvarar för och bekostar erforderliga tillstånd och dispenser.

Alléerna som idag kantar Göteborgsvägen är biotopskyddade. En ansökan om dispens från biotopskyddet är inskickad till Länsstyrelsen, för att få lov att ta bort alléerna. Träd i alléer kommer att nyplanteras.

# MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Detaljplanens plan- och genomförandebeskrivning har upprättats i samråd med berörda tjänstepersoner inom Stenungsunds kommun.

Veronica Götzinger  
Exploateringschef

Lisa Bertilsson  
Mark- och exploateringsingenjör

Samhällsbyggnad Exploatering

Samhällsbyggnad Exploatering

Peter Nilsson  
Planarkitekt

Samhällsbyggnad Exploatering