



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

Stenungsunds kommun, Västra Götalands län



PLAN- OCH GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

# HANDLINGAR

Plan- och genomförandebeskrivning (detta dokument) (2020-08-14)

Plankarta med planbestämmelser (2020-08-14)

Illustrationskarta (2020-08-14)

Fastighetsförteckning och grundkarta (2020-08-31)

## **Till detaljplanen hörande utredningar**

Akustikverkstan AB (2020-07-03). *Bullerutredning detaljplan resecentrum, Stenungsunds kommun. Rapport 19-168-R1.*

Bohusgeo AB (2020-06-11). *Projekterings-PM/Geoteknik. Stenungsund resecentrum. Uppdragsnummer 18092.*

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

Sigma Civil AB (2020-07-05). *Trafiksimulering resecentrum, trafikförslag resecentrum, Stenungsunds kommun. Projektnummer 147382, dokumentnummer RAPPORT-104345.*

Sigma Civil AB (2020-08-14). *Trafikförslag resecentrum, Stenungsunds kommun. Projektnummer 147382, dokumentnummer RAPPORT-104869.*

Sweco Environment AB (2020-07-01). *Dagvatten- och skyfallsutredning Stenungsunds resecentrum. Uppdragsnummer 13008022.*

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

## 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>7</b>
<b>PLANDATA</b> .....	<b>8</b>
Läge och avgränsning.....	8
Areal.....	8
Markägoförhållanden.....	8
<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.....	16
Detaljplaner.....	17
Övriga politiska ställningstaganden.....	18
<b>FÖRUTSÄTTNINGAR</b> .....	<b>21</b>
Infrastruktur.....	21
Bebyggelse.....	22
Teknisk försörjning.....	22
Mark och vegetation.....	23
Störningar.....	24
Fornlämningar och kulturmiljö.....	27
<b>PLANFÖRSLAG</b> .....	<b>29</b>
Infrastruktur.....	30
Bebyggelse.....	34
Teknisk försörjning.....	36
Mark och vegetation.....	38
Störningar.....	38

Fornlämningar och kulturmiljö.....	40
<b>KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE .....</b>	<b>41</b>
Ekologiska konsekvenser .....	41
Sociala konsekvenser och barnkonsekvensbeskrivning .....	41
Ekonomiska konsekvenser .....	42
Stadsbyggnadsmässiga konsekvenser .....	42
<b>GENOMFÖRANDEBESKRIVNING .....</b>	<b>45</b>
Organisatoriska frågor .....	45
Fastighetsrättsliga åtgärder .....	48
Ekonomiska frågor .....	51
Tekniska frågor.....	52
<b>MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER .....</b>	<b>54</b>

## BAKGRUND

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

Detaljplanen har föregåtts av *Planprogram för Stenungsunds centrum* vilket godkändes i kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92. 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.

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 dubbelspår på Bohusbanan behövs en ny detaljplan.

Detaljplanen handläggs med utökat 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 dubbelspår. Vidare kan en terminalbyggnad med vänthall, kiosk och personalutrymmen uppföras väster om Bohusbanan. För att öka tillgängligheten föreslås en gång- och cykeltunnel under järnvägen i anslutning till resecentrumbyggnaden. På västra sidan om järnvägen

kommer även reglerplatser för bussar finnas, samt ett antal korttidsparkeringar för hämtning/lämning med bil. Parkering kommer även möjliggöras för på östra sidan om järnvägen.

Detaljplanen möjliggör för en omdragning av Göteborgsvägen så att resecentrum med erforderliga ytor för t.ex. bussplan kan inrymmas. En cirkulationsplats vid resecentrumbyggnaden/Julen/Västanvindsgatan föreslås för att underlätta flödet för bil- och busstrafiken. 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.

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

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

## **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 avgränsas planområdet av Södra vägen och i väst av Stenunge allé.

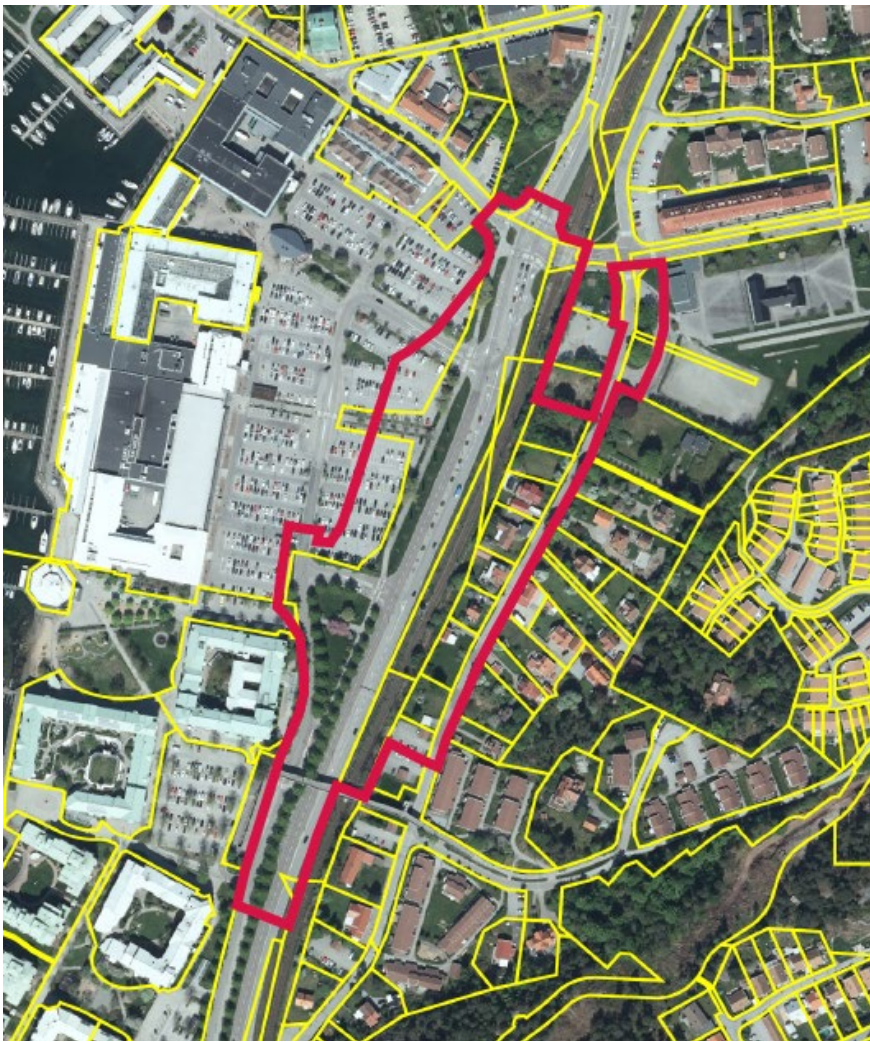
### **Areal**

Planområdet har en areal om cirka 43 200 m<sup>2</sup>.

### **Markägoförhållanden**

Fastigheterna inom planområdet ägs av Stenungsunds kommun, Trafikverket, Stenungs Torgs Fastighets AB samt ett fåtal privatpersoner. Fullständiga ägoförhållanden och sakägare redovisas i en till samrådshandlingarna tillhörande fastighetsförteckning, daterad 2020-08-31.





*Kartutsnitt över centrala Stenungsund med fastighetsindelningen markerad med gula linjer. Detaljplaneområdet för resecentrum är markerat med röd linje.*

# 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 2018-03-28 har framgått 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 miljökvalitetsnormer 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, men fortsatta utredningar avseende tim- och dygnsmedelvärden för kvävedioxid kan behövas för att säkerställa bra lösningar.

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 dubbelspår kan planförslaget ha en gynnande effekt för transporter av gods på järnväg till industrin.

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

Göteborgsregionens medlemskommuner är överens om hur den regionala strukturen ska utvecklas. En sammanfattande strukturbild som visar huvuddragen i regionens fysiska strukturer har tagits fram. 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 stations samhällen 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. Snabba byten mellan trafikslagen gång/cykel och kollektivtrafik samt mellan buss och tåg för pendlare skall göra kollektivtrafikresorna mer attraktiva.



*GR:s strukturbild för Göteborgsregionen där Stenungsund är den översta orangefärgade ringen.*

Utöver resecentrum pågår ett par detaljplaner för fler bostäder i centrala Stenungsund som därmed tillsammans skapar förutsättningar för ett utvecklat 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 skall 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 skall 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 turistsvänlig och samhället ska vara tryggt, inkluderande och stabilt.

### **Översiktliga planer**

En översiktsplan är ett kommuntäckande dokument som visar på hur kommunen avser använda sina mark- och vattenområden på lång sikt. Stenungsunds kommuns gällande översiktsplan *ÖP06* antogs av kommunfullmäktige 2009 och vann laga kraft samma år. På sida 98 i denna kan följande läsas om Stenungsunds centrum:

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 översiktsplanen visas centrum som ett utvecklingsområde för stadsutveckling med handel, service, verksamheter och bostäder. I översiktsplanen finns 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.

En ny översiktsplan är under framtagande under år 2020 och denna beskriver också en centrumutveckling i centrala Stenungsund där det nya resecentrumet är inkluderat.

### 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.



*Kartutsnitt som visar de fyra alternativen som utreddes i lokaliseringsutredningen för resecentrum.*

Efter att lokaliseringsutredningen samrått brett med myndigheter, grannkommuner, företag i kommunen m.fl. sammanställdes en samrådsredogörelse daterad 2014-02-12.

Utifrån denna samrådsredogörelse beslutade Kommunfullmäktige 2016-06-20 § 140 att Stenungsunds nya resecentrum ska placeras i läge centrum. Grunden till förslaget till beslut formulerades följande, enligt protokollsutdrag 2014-03-04:

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. Centralalternativet 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 Centralalternativet 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 Centralalternativet 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 Nösnäsmotet 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 Centralalternativet, med hänsyn till behovet av samverkanslösningar mellan medverkande aktörer. Ett fortsatt arbete med centralalternativet 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 otrygga 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. UA3 kan inför en framtida dubbelspårsutbyggnad byggas ut till två plattformar, 250 meter långa. I alternativ *UA3B* ges en planskild förbindelse med en tunnel under järnvägen.

Funktionerna speglas i sin helhet i detta planförslag.

## Planprogram

I juni 2018 godkändes *Planprogram för Stenungsunds centrum*. I detta är det nya resecentrumet med som en stor och viktig del. Programförslaget utredde förutsättningar och möjligheter för att, på kort och lång sikt, skapa och utveckla en tilltalande stadsmiljö integrerat med den befintliga bebyggelsen. Programförslaget innebär att Stenungsund ges förutsättningar för att få ett centrum av stadskaraktär, där dagens stora parkeringsytor successivt kan bebyggas.

I programarbetet hölls en workshop med politiker och tjänstemän 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.*

## Detaljplaner

Inom planområdet finns idag fem gällande planer samt ej planlagd mark. De berörda planerna är: Stadsplan 01 (laga kraft 1932), Stadsplan 76 (laga kraft 1988), Stadsplan 77 (laga kraft 1988), Stadsplan 83 (laga kraft 1988) och Detaljplan 259 (laga kraft 2007). Genomförandetiden för samtliga av dessa planer har gått ut. Det ej planlagda området gäller det tiotalet 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 2019-12-12 § 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 2016-06-20 § 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 anslutningsfärdmedel 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 kan 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 bilnätet. 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 håller på att ta fram en gemensam cykelplan för regionens viktiga regionala stomcykelstråk och delnät. Cykelplanens mål är att det år 2030 ska finnas ett sammanhållet regionalt cykelvägnät i Göteborgsregionen och att detta regionala cykelvägnät tillgodoser trafiksäkerhet, 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 anslutningsfärdmedel till kollektivtrafik i nya resecentrum. Utformningen har därför utgått från de regionala utformningsstandarderna som tagits fram där.

### *Hastighetsplan*

Kommunens hastighetsplan, antagen av kommunfullmäktige 2016-10-17 § 195, beskriver att det från år 2008 är det 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 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.

### *Trafiksäkerhetspolicy och trafiksäkerhetsplan*

Visionen i trafiksäkerhetspolicyen (beslutad av kommunfullmäktige 2010-12-13 § 217) är att ”Stenungsunds kommun skall vara en kommun där alla lätt tar sig fram genom säkra och trygga trafikmiljöer”. Trafiksäkerhetspolicyen innehåller 4 inriktningsmål:

- God planering vid framtagande av nya planer. Trafiksäkerheten skall 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 skall eftersträvas.
- Öka kunskap och engagemang. Medborgare i kommunen ska ha god kunskap och förståelse för trafiksäkerhet.

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

Kopplat till trafiksäkerhetspolicyen finns även en trafiksäkerhetsplan (beslutad av kommunstyrelsen 2012-03-19 § 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 busskörfält övervägas”. Det beskrivs även att det bör läggas stor vikt på att underlätta för att kunna ta sig till resecentrum med cykel.

Föreslagen ny cirkulationsplats, som förbinder Göteborgsvägen och Stenunge allé, finns även med som 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 är tvåfilig från Nordanvindsgatans anslutning och norrut, trefilig från samma punkt och söderut där den södergående trafiken leds i två filer. Vid korsningen för Doterödsvägens järnvägsövergång går Strandvägen västerut enkelriktat utan utfart till Göteborgsvägen. Stenunge Allé går idag i söder från Göteborgsvägen mellan McDonald's och Circle K och ansluter till Stenungstorgs parkering som den passerar igenom och slutar vid Strandvägen.



*Göteborgsvägen norrut sedd från befintlig gång- och cykelbro.*

### *Biltrafik*

I dagsläget flyter trafiken generellt sett väl inom området. Vissa undantag finns, främst gällande den södergående trafiken under vardagseftermiddagar kl. 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 mot Tjörn/Orust, denna kö sträcker sig endast i undantagsfall norr om gång- och cykelbron vid vårdcentralen.

### *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 ges en tydlighet både för genomfartstrafik men också mot de naturliga målpunkterna såsom resecentrum, arbetsplatser och centrumhandeln.

### *Kollektivtrafik*

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.

## **Bebyggelse**

Inom planområdet finns i dagsläget endast ett fåtal byggnader. På Södra vägen ligger idag fem bostadshus som ligger mellan järnvägen och Södra vägen, längst i söder finns parkeringsplatser med tillhörande förråd.

## **Teknisk försörjning**

### *Dricks- och spillvatten*

Kommunala ledningar för dricks- och spillvatten finns i Södra vägen, i Östra köpmansgatan och Nordanvindsgatan. Kapaciteten på dessa ska utredas i det fortsatta planarbetet. Resecentrumet bedöms inte innebära en betydande tillkommande belastning på dricks- och spillvattennätet.

### *Brandposter*

Brandposter finns vid korsningen Nordanvindsgatan/Göteborgsvägen samt på Södra vägen.

### *Dagvatten och recipient*

Kommunala ledningar för dagvatten finns i Södra vägen, längs den södra änden av Göteborgsvägen inom planområdet, i Östra köpmansgatan samt i Nordanvindsgatan. Kapaciteten på dagvattennätet ska utredas i det fortsatta planarbetet.

### *Uppvärmning*

Fjärrvärmeledningar finns i Doterödsvägen, Strandvägen och Östra köpmansgatan samt Nytorps backe.

### *Fiber, el och tele*

Fiberkablar finns i Göteborgsvägen och Nordanvindsgatan.

Elnätanläggningar finns inom och i närheten av planområdet, däribland markkabel, nätstation och kabelskåp.

Telekablar finns i Östra köpmansgatan, Göteborgsvägen och Södra vägen.

## **Mark och vegetation**

### *Geoteknik*

I samband med arbetet för planprogrammet för Stenungsunds centrum gjordes en sammanställning av äldre geotekniska undersökningar, vilka sammanställdes i en markteknisk undersökningsrapport (MUR) av ÅF Infrastructure 2017-03-08. Några nya undersökningar har inte utförts i detta skede. Denna sammanställning bedömer att det beaktat befintliga grundförhållanden är mer ekonomiskt fördelaktigt att bebygga öster om Göteborgsvägen jämfört med väster om Göteborgsvägen. Men för att kunna skapa ett sammanhållet centrum med goda kvalitéer för invånare, företagare, turister m.m. bedömer kommunen att även marken väster om Göteborgsvägen ska planeras för framtida utveckling.

Enligt undersökningarna kan jorddjupen ställvis förväntas vara upp mot 30 meter. Väster om järnvägen kan fyllningar av cirka en till cirka tre meter mäktighet förväntas. Fyllningen underlagras av gyttja och lera. Inom området kan leran och gyttjan förväntas vara sättningsbenägen och ett sättningsförlopp bedöms fortfarande pågå för den belastning som de befintliga fyllningarna utgör. I senare skede kommer kompletterande undersökningar att erfordras för att klarlägga såväl sättningsrelaterade problem med nya fyllningar för att klara stigande havsvattennivåer samt släntstabilitet för banvall och den planerade utbyggnaden av perronger m.m.

### *Markföroreningar*

Ingen undersökning av eventuella markföroreningar har utförts i detta skede men planeras göras översiktligt i samband med fördjupade geotekniska utredningar i det fortsatta planarbetet.

### *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 biotopsskyddade då de ger gröna stråk för insekter och smådjur att kunna förflytta sig i stadsmiljön. För att flytta alléer krävs dispens vilket kommer att sökas hos Länsstyrelsen i det fortsatta planarbetet. De befintliga alléerna kommer att ersättas med nya alléer. Möjligheten att behålla de befintliga träden och flytta dem till nya placeringar kommer att utredas i det fortsatta planarbetet.

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 busshållplatser, gång- och cykelväg, cykelparkeringar samt gångtunnel med tillhörande trappor och ramper. Möjligheten att eventuellt kunna bevara några av de uppväxta träden i området ska utredas i det fortsatta planarbetet.

### *Dagvattenrecipient*

Dagvatten från planområdet avleds till vattenförekomsten Askeröfjorden. 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. Askeröfjorden är klassad som kustvatten och har en area på 18 km<sup>2</sup>. Den ekologiska statusen för Askeröfjorden har bedömts som måttlig. Bedömningen baserades på förekomsten av särskilda förorenade ämnen (SFÄ) 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.

### *Strandskydd*

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

## **Störningar**

### *Skyfall och stigande havsnivåer*

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-års regn) i dagens klimat kan komma att inträffa oftare i ett framtida klimat. För att kompensera för effekten av



klimatförändringar används en klimatfaktor på 1,3, vilket innebär att regnen blir 30 % större.

Höjdsättningen av planområdet är viktigt för att undvika skador på bebyggelse inom aktuellt område samt 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 huskropp.

Parkeringen vid Stenungstorg och bostadsområdet öster om järnvägen är instängda lågpunkter från vilka vattnet ej kan rinna vidare och vatten ansamlas vid större regn. Vid ett 100-års regn ligger vattenytan på parkeringen på ca +1,67 m.ö.h. i den södra delen och +1,75 m.ö.h. i den norra delen. Öster om järnvägen ligger vattenytan på ca +2,79 m.ö.h. Det framgår från skyfallskarteringen att mycket vatten leds in mot parkeringen och mot området öster om järnvägen, men att vatten ej leds vidare från dessa områden mot havet.

För framtida situation är det viktigt att säkerställa att höjdsättningen tillåter att vattnet rinner vidare från planområdet mot havet. Det är viktigt att den förväntade havsnivåhöjningen tas i beaktning. Planområdet påverkas inte nämnvärt av havsnivåhöjningen i nuläget, men då området ska höjdsättas för att leda vatten vidare mot havet, så måste detta göras på ett sätt så att vatten kan avledas även vid högre havsnivåer. Två möjliga avledningsstråk har lokaliserats, dels genom Kulturhusparken söder om köpcentrumet, dels genom Sandbergs plats norr om köpcentrumet.

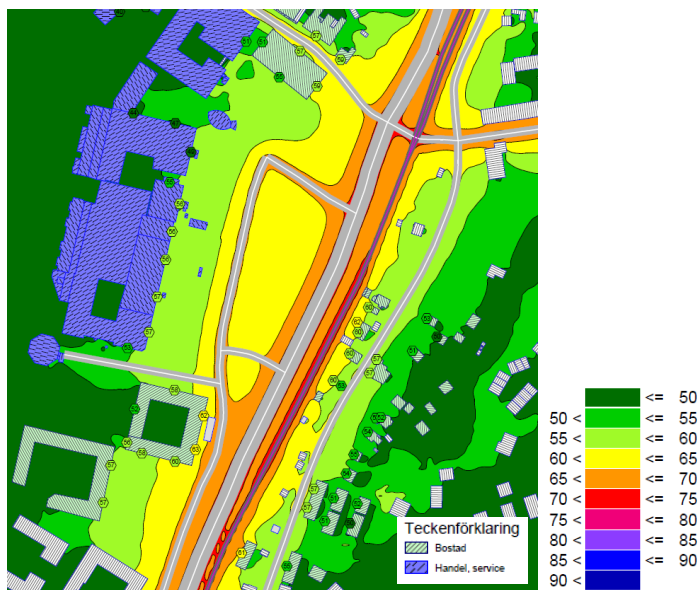
Stora delar av Stenungsund är redan idag utsatta för översvämningsrisk och med en pågående höjning av havsnivåerna kommer det bli nödvändigt att arbeta med denna problematik i planeringen för den fortsatta utvecklingen av centrum. Platsen där det nya resecentrumet planeras är delvis belägen i gammal havsvik som fylldes ut med sprängsten från kraftverket 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 då sprängstenen sakta sjunker ner i dyn.

En långsiktig strategi för att hantera problematiken med stigande havsnivåer är under framtagande. Resultatet av denna ska arbetas in i detaljplanen inför att den skickas ut på granskning. I denna har tre åtgärdsförslag studerats. Två av dem med förutsättningen att det kommer byggas ett storskaligt skydd mot stigande havsnivåer och det tredje där klimatsäkring endast sker med objektsskydd. I dagsläget kan det inte försäkras att det storskaliga skyddet anläggs. Därför bör beräkningen utgå från att skyddet uteblir och då hamnar färdigt golv på +3,1 m.ö.h. Denna nivå utgår från 95-percentil för extrem

havsnivå år 2100 med 200-års återkomsttid samt en säkerhetsmarginal på 0,5 m likt Göteborgs Stads säkerhetsmarginaler.

### *Buller*

Nedan ses en kartbild med beräknade ekvivalenta ljudnivåer utifrån dagens trafiksituation i centrala Stenungsund. Ljudnivån är beräknad två meter ovan mark. De bostadshus som idag är mest bullerutsatta ligger i kvarteren Jullen och Oasen, samt längs Södra vägen. Värdena för dessa bostäder överstiger dock inte 65 dBA.



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

### *Vibrationer*

Ingen undersökning gällande vibrationer har utförts i detta skede. Järnvägen och Göteborgsvägen passerar genom området idag och kommer fortsätta, om än i lite annorlunda sträckningar, passera genom området.

### *Luftkvalitet*

Rapporten "Beräkningar av kvävedioxid i Stenungsunds kommun 2012" visar på att under 176:e högsta timmedelvärdet under 2012 uppgår halten av kvävedioxid inte över den nedre utvärderingströskeln och uppsatta miljömål uppnås med undantag för vissa platser mycket nära E6 samt i området kring Inovyns industrihamn. Rapporten tar dock inte hänsyn till platsspecifik topografi eller byggnader men innehåller en faktor som tar hänsyn till stadsmiljö. Modellen tenderar att överskatta halterna i bakgrundsmiljöer och det finns viss reservation för underskattning av halterna i trånga gaturum.

I detaljplanearbetet för Stenungstorg togs en rapport fram gällande luftkvalitet (*Bedömning av luftkvalitet med avseende på Miljökvalitetsnormer vid Stenungs Torg V* av Sweco VIAK AB, 2004). Enligt denna rapport bedöms risken för överskridande av miljökvalitetsnormerna för luft som möjlig gällande partiklar om gatuutformningen innebär slutna trånga gaturum, smalare än 15 meter med en trafikvolym större än 7000 fordon/dygn. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid underskreds för ett nuläge (2003) samt för scenario 2010 med viss tvekan. Miljökvalitetsnormerna för svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen och ozon bedöms underskridas.

Trafikökningen inom planområdet antas öka med den tänkta kommande exploatering i övrig utveckling av Stenungsund centrum. Då framtagen rapport inte tar hänsyn till ett nuläge 2020 samt ett framtida scenario, regelverk kring utsläpp har ändrats och andra faktorer som kan påverka ska kommunen inför granskning av föreslagen detaljplan göra en uppdaterad bedömning om vidare utredning behövs.

Båda rapporterna är framtagna för ett antal år sedan och det finns faktorer som har förändrats. Exempelvis är fordonsflottan idag modernare med bättre rening och minskade utsläpp samtidigt som antal fordonsrörelser har ökat. Sammantaget med de tillgängliga rapporterna bedöms risken för att inte uppnå gällande luftkvalitetsnormer som liten. Vidare bedöms planförslagets genomförande innebära förutsättningar för resande utan egen bil och ett ökat resande med buss och tåg vilka ger ett lägre utsläpp. Utsläppsökningen kommer stå i förhållande till ökade fordonsrörelser i samband med utveckling av Stenungsund centrum och för tillkommande boende omkring föreslagen detaljplan.

#### *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).

### **Fornlämningar och kulturmiljö**

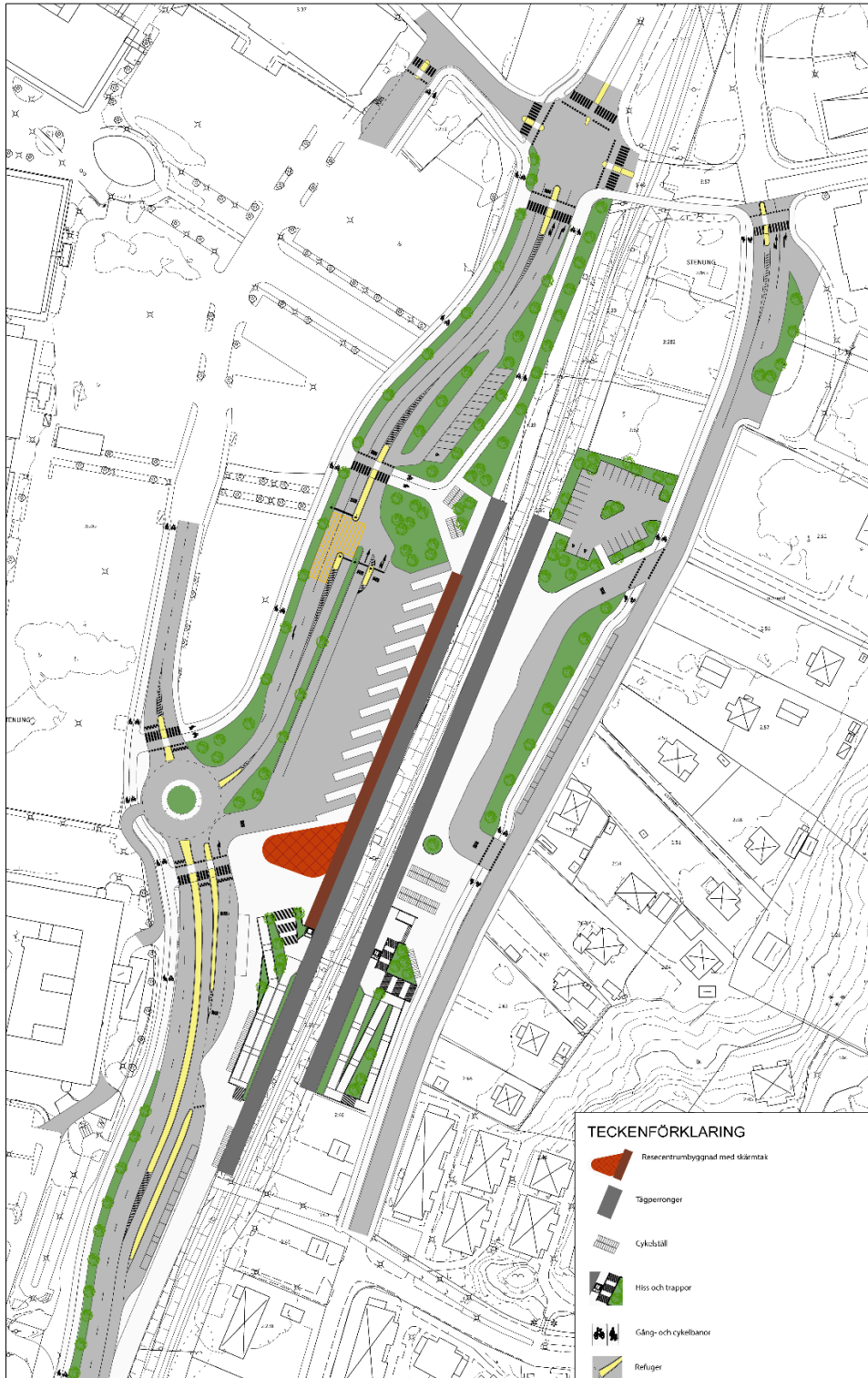
Inom planområdet finns inga kända fornlämningar.

I planområdets närhet finns Kyrkberget som är utmärkt i kommunens Kulturminnesvårdsprogram (antaget av kommunfullmäktige 1987-02-16). Motiveringen lyder att det är en välbevarad strandanknuten trähusmiljö med äldre bebyggelse och äldre gatusträckningar mot stranden. Området speglar 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.

# PLANFÖRSLAG

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



Planförslagets illustrationskarta.

## Infrastruktur

### *Vägstruktur*

Göteborgsvägen är den genomgående vägen i norrsydlig riktning genom området. Den ansluter till Strandvägen och Doterödsvägen i befintlig korsning och till Stenunge Allé och den nya bussterminalen vid en ny cirkulationsplats vid nuvarande Västanvindsgatan. Nuvarande anslutning till Nordanvindsgatan stängs.

Korsningen mellan Göteborgsvägen, Strandvägen och Doterödsvägen behåller inledningsvis sin nuvarande utformning, förutom att Strandvägen dubbelriktas mellan korsningen och fram till förlängningen av Stenunge Allé. I framtiden kan korsningen utformas som en enfältig cirkulationsplats. Detta kräver dock att anslutningen mot Doterödsvägen stängs. Erforderlig yta för detta är reserverat i detaljplanen.

Söder om korsningen ges Göteborgsvägen ett körfält i norrgående riktning som övergår i två körfält närmare korsningen. I södergående riktning anläggs ett busskörfält och ett körfält för övrig trafik. Närmare korsningen med Stenunge Allé upphör busskörfältet och de två körfälten väver ihop till ett körfält innan korsningen.

Utfarten från bussterminalen signalregleras så att bussar ut från terminalen får signalprioritet. Vid utfarten anläggs också ett övergångsställe som signalregleras.

Korsningen mellan Göteborgsvägen och Stenunge Allé utformas som en enfältig cirkulationsplats. Infarten till bussterminalen sker som ett eget ben ut ur cirkulationsplatsen. Det ges också möjlighet att nå ambulansintaget vid kvarteret Julen via en egen utfart ur cirkulationsplatsen.

I södergående riktning från cirkulationsplatsen utformas Göteborgsvägen med ett körfält som senare övergår i två likt dagens utformning. I norrgående riktning behålls ett körfält. Närmare cirkulationsplatsen anläggs ett busskörfält som leder in bussar mot bussterminalen utan att dessa behöver köra in i cirkulationsplatsen.

Korsningen där Södra vägen möter Doterödsvägen breddas för att tillskapa ett extra körfält så att framkomligheten för både bussar och bilar underlättas. Genom att göra detta kan bussarna som ska österut köra fritt utan att riskera att fastna i en kö bakom bilar som t.ex. väntar på att svänga vänster vid bomfällning på järnvägen.

Gångbanor anläggs på båda sidor av samtliga vägar, förutom mellan infarten och utfarten till bussterminalen. Detta för att minska risken för konflikt mellan busstrafiken och oskyddade trafikanter. En genomgående cykelbana anläggs utmed den västra sidan om Göteborgsvägen och utmed den östra sida anläggs gemensamma gång- och cykelbanor fram till terminalen både norr- och söderifrån.

### *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 trafikflöden innebär mycket stora kostnader samt att mycket plats, som skulle kunna användas till annat, tas i anspråk. 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 orsaka spridningseffekter då trafikanter väljer andra vägar.

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 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 god framkomlighet för såväl bilar som bussar. En beräknad fördröjning för fordon som åker söderut, från korsningen Göteborgsvägen/Strandvägen till förbi den nya föreslagna cirkulationen vid resecentrumet, är 1–1,5 minuter under maxtimmen vid ÅDT 20 000, jämfört med ÅDT 16 000 då trafiken flyter relativt fritt. Norrut fördröjs trafiken med mindre än minut. Dessa fördröjningar anses vara acceptabel i arbetet med att skapa Stenungsunds nya centrum med gator av stadsgatukaraktär istället för genomfartsleder.

### *Gång- och cykeltrafik*

För att gående ska få en god framkomlighet med gena stråk anläggs gångbanor på båda sidor av samtliga gator, förutom mellan infarten och utfarten till bussterminalen. Detta är av trafiksäkerhetsskäl då det inte är önskvärt att gående korsar bussarnas körvägar.

Gångtrafiken separeras från cykeltrafiken på gång- och cykelvägen väster om Göteborgsvägen. Öster om Göteborgsvägen löper gemensamma gång- och cykelbanor fram till terminalen både norr- och söderifrån.

Gående passerar körbanor på övergångsställen som placeras vid korsningar. Vid cirkulationsplatser är bilarnas hastighet överlag låg. Vid Göteborgsvägens korsning med Strandvägen och Doterödsvägen är korsningen signalreglerad, vilket också omfattar övergångsställena. Övergångsstället vid utfarten från bussterminalen mot Göteborgsvägen kommer också att vara signalreglerat.

Det genomgående stråket för cykeltrafiken anläggs utmed västra sidan av Göteborgsvägen där cykeltrafiken separeras från gångtrafiken. Utmed östra sidan av Göteborgsvägen anläggs gemensamma gång- och cykelvägar fram till bussterminalen, både norr- och söderifrån.

Cyklister passerar körbanor på passager som placeras vid korsningar och cirkulationsplatser, där bilarnas hastighet är naturligt låg. Vid Göteborgsvägens korsning med Strandvägen och Doterödsvägen är korsningen signalreglerad, vilket också omfattar cykelpassagerna.

### *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 cirkulationsplatsen i korsningen mellan Göteborgsvägen och Stenunge Allé och de östra via Doterödsvägen och Södra Vägen. Utfart från terminalen väster om järnvägen sker mot Göteborgsvägen, mellan korsningarna med Stenunge Allé och Strandvägen/Doterödsvägen. Utfarten signalregleras så att bussar ut från terminalen har prioritet.

Gående når bussterminalen

- söderifrån via gång- och cykelväg utmed Göteborgsvägen
- västerifrån via övergångsställen som korsar Göteborgsvägen söder om cirkulationsplats vid Stenunge Allé och norr om utfart från bussterminal
- norrifrån via gång- och cykelväg öster om Göteborgsvägen
- österifrån via Södra vägen



Cyklister når bussterminalen

- söderifrån via gång- och cykelväg utmed Göteborgsvägen
- västerifrån via passager som korsar Göteborgsvägen söder om cirkulationsplats vid Stenunge Allé
- norrifrån via gång- och cykelväg öster om Göteborgsvägen
- österifrån via tunnel från Södra vägen

Cykelparkeringar anläggs både söder och norr om terminalen väster om järnvägen och söder om hållplatslägen öster om järnvägen.

Korttidsparkering anläggs på östra sidan om Göteborgsvägen både söder och norr om bussterminalen. Biltrafik norrifrån når parkeringsplatserna norr om terminalen efter att ha vänt i cirkulationsplatsen vid Göteborgsvägen och Stenunge Allé.

På Göteborgsvägen finns i dagsläget busskörfält i södergående riktning fram till ungefär 100 meter norr om korsningen med Strandvägen och Doterödsvägen. Söder om korsningen föreslås att busskörfält anläggs fram till drygt 50 meter norr om cirkulationsplatsen i korsningen med Stenunge Allé, som en åtgärd för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet.

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 att 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.

#### *Parkeringsytor som tas i anspråk*

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

I planprogrammet för Stenungsunds centrum utreddes belägningsgraden för parkeringarna till Stenungstorg. Där sammanfattas överskottet till cirka 300 parkeringsplatser. I och med Göteborgsvägens omdragning kommer cirka 125 av Stenungstorgs Fastighets AB:s parkeringsplatser vid Stenungstorg tas bort. Det tillkommer cirka 50 nya parkeringsplatser då infarten vid Nordanvindsgatan stängs. Totalt ger detta en minskad parkeringsyta motsvarande cirka 75 parkeringsplatser. Minskningen av parkeringsytor bedöms med marginal täckas dels av överskottet av

parkeringsplatser vid handelsområdet samt genom framtida möjliga utökningar av parkeringar på andra närliggande platser såsom bussplanen vid det nuvarande stationsläget samt invid Södra vägen.

I övrigt kommer korttidsparkeringar samt avlämningsplatser erbjudas inom resecentrum på båda sidor om järnvägen, cirka tio avlämningsplatser på vardera sida samt cirka femton korttidsplatser på västra sidan. I dessa korttidsplatser kommer parkering för rörelsehindrade inrymmas.

## **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. 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.

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: ABAKO Arkitektkontor AB.*

### *Stationstorg*

Det nya resecentrumet kommer inkludera tre stationstorg – ett i norr, ett i söder samt ett i öst.

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 och Doterödsvägen.

Det södra stationstorget ligger i höjd med Västanvindsgatan och innefattar resecentrumbyggnaden, cykelparkeringar, informationsskyltar, korttidsparkering för bil samt hiss, trappor och ramper för att nå gång- och cykeltunneln under järnvägen.

På andra sidan gångtunneln finns 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.

### *Tillgänglighet*

Alla människor ska vara välkomna på lika villkor. Byggnationer och allmän platsmark ska utföras enligt gällande regler och praxis angående tillgänglighet. Bland annat har Boverket byggregler och Trafikverket har krav på utformning av stationens utrustning och anläggningsdelar.

Bredvid tänkt stationsområde med planerad gång- och cykeltunnel under Bohusbanan finns även en befintlig tillgänglig ramp och 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 precis norr om planområdet. Planens utformning har kortat ned och tydliggjort anslutning med en helt rak gångväg mellan det södra stationstorget och Kulturhusparken, Stenungstorg och kajen. Höjdskillnaden mellan stationstorget och spåren i förhållande till Stenungs torg kan tas upp på stationstorget med några trappsteg och en tillgänglig kortare ramp.

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.

## **Teknisk försörjning**

### *Dricks- och spillvatten*

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

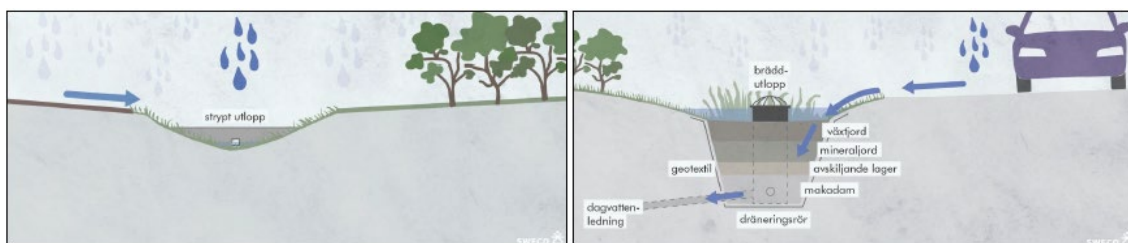
Anslutning av spill- och drickvattenledningar föreslås att göra till befintligt nät väster om planområdet. På grund av den låga planerade vattenförbrukningen i planområdet bedöms inte belastningsberäkningar vara nödvändiga. Med avseende på framtida höjdsättning och befintliga ledningar bedöms anslutningen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

### *Brandposter*

Erforderliga brandposter kommer att placeras inom planområdet i samråd med Räddningstjänsten.

### Dagvatten

För dagvattenhantering inom planområdet föreslås svackdiken och nedsänkta biofilter. Fördröjningsvolymen som ska omhändertas beräknas till 310 m<sup>3</sup>. Svackdiken är grunda, breda kanaler/diken med svagt sluttande sidor som är täckta med en tät gräsvegetation. Den flacka släntlutningen ger normalt ett bredare tvärsnitt med lägre hastigheter i svackdiken än i diken, varmed svackdiken har en större potential till att ha högre reningseffekt än diken. Reningen kan ske genom sedimentering och fastläggning samt genom infiltration av vattnet främst vid låga flöden. Det finns dock risk för re-suspension av partiklar vid kraftigare regn. Syftet med nedsänkta biofilter, även kallat regnbäddar, är att efterlikna naturliga processer och att dagvattnet fördröjs och renas lokalt. Biofilter ger god rening och fördröjning samt, vid rätt utformning, ett estetiskt värde.



Sektionskisser på svackdike och nedsänkt växtbädd från dagvatten- och skyfallsutredningen (Sweco 2020).

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

Exakt utformning av dagvattenhanteringssystemen med avseende på områdets framtida höjdsättning och markavrinning behöver utredas ytterligare. Redovisat förslag kan behöva ändras i och med hur planområdet utformas. Det viktiga är att dagvattnet rinner till dagvattenhanteringssystemen. Om inte tillräcklig area blir tillgänglig i framtiden kan även magasinvolymen ökas genom att öka djupet i föreslagna dagvattenhanteringssystem.

Enligt den dagvatten- och skyfallsutredning som gjorts för detaljplanen så kommer de beräknade föroreningshalterna för planområdet minska med föreslagna reningsåtgärder jämfört med befintlig situation. Föroreningsreduktionen beräknas till mellan 12 % och 69 % för de olika ämnena.

För dagvattenledningar från området och planerade dagvattenhanteringssystem så ska de avledas till havet. Eftersom marken runt resecentrum rekommenderas att höjas efter

översvämningarnivåer från skyfall det antas att dagvattnet kan rinna obehindrat från planområdet till havet, även vid höga havsnivåer.

#### *Uppvärmning*

Det nya resecentrumet planeras att anslutas till det kommunala fjärrvärmenätet.

#### *Fiber, el och tele*

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

### **Mark och vegetation**

#### *Vegetation*

Alléerna som idag kantar Göteborgsvägen kommer att ersättas med nya alléer. Möjligheten att behålla de befintliga träden och flytta dem till nya placeringar kommer att utredas i det fortsatta planarbetet. Möjligheten att flytta annan värdefull växtlighet såsom större buskar kommer också utredas i det fortsatta arbetet.

#### *Geoteknik*

De geotekniska frågorna kommer utredas vidare i det fortsatta planarbetet. Förstärkningsåtgärder kommer att behöva utföras för den planerade byggnationen, så som åtgärder för att erhålla tillfredsställande släntstabilitet. Möjliga förstärkningsåtgärder kan exempelvis vara lättfyllningar och kalkcementpelarförstärkningar, vilket har effekter mot både sättningar och skred. Sannolikt kommer den planerade gång- och cykeltunneln under järnvägen att grundläggas med pålar till berg.

#### *Markföroreningar*

Ingen undersökning av eventuella markföroreningar har utförts i detta skede men planeras göras översiktligt i samband med fördjupade geotekniska utredningar i det fortsatta planarbetet.

#### *Radon*

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

### **Störningar**

#### *Skyfall och stigande havsnivåer*

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 antingen skyfall eller höjning av havsnivån. Enligt preliminära beräkningar från pågående arbete med rapport om klimatanpassnings-

åtgärder bör färdigt golv-nivå för anpassning mot stigande havsnivåer ligga på +3,1 m.ö.h. Enligt tidigare utförd skyfallsanalys blir högsta vattendjup +2,79 m.ö.h.

Resecentrum klassas som en samhällsviktig anläggning. Detta gör att färdigt golv-nivå rekommenderas att ligga 0,5 m över översvämningarnivån. För delen öster om järnvägen innebär det en nivå på +3,4 m.ö.h. För övriga nivåer inom planområdet rekommenderas det att vara minst +3,1 m.sö.h. för att säkerställa skydd mot både skyfall och stigande havsnivåer. Det bör påpekas att denna nivå krävs i och med att ett beslut om en övergripande lösning saknas. En lösning för högvattenskydd som inkluderar hela centrala Stenungsund medför att föreliggande och kommande detaljplaner kan höjdsättas utifrån dagens marknivåer. Detta ska vara beslutat inför granskningskedet av denna detaljplan.

### *Buller*

För att utreda hur bullersituationen förändras i området har den genomförda bullerutredningen undersökt tre olika alternativ.

- Nuläge. Trafikdata för år 2019 och befintlig utformning av vägar och järnväg.
- Nollalternativ år 2040. Centrum ser ut som det gör idag men trafiken ökar. Befintlig utformning av vägar och järnväg. Trafikdata som använts är prognos för vägtrafik år 2035 samt prognos för tåg år 2040.
- Utbyggnadsalternativ år 2040. Planförslaget för resecentrum med framtida utformning av vägar och järnväg. Trafikdata som använts är prognos för vägtrafik år 2035 samt prognos för tåg år 2040.

Momentana ljud i samband med tågens start och stopp har inte ingått i utredningen.

Utredningen visar att detaljplaneförslaget kommer att försämra bullersituationen något för bostäder och verksamheter nordväst om planområdet vid Strandvägen (kvarteret Oasen), sydväst om planområdet vid Västanvindsgatan/Stenunge allé (kvarteret Jullen), samt sydöst om planområdet för en villa på Södra vägen. Generellt sett innebär planförslaget en ökning av bullernivåerna med några decibel. Nivåer på uteplatser i ovannämnda byggnader anses enligt utredningen inte överskridas.

Några byggnader berörs av ombyggnad av väg (av Göteborgsvägen och Södra vägen); Jullen, Oasen samt en villa på Södra vägen. Dessa bostäder har idag en ekvivalent ljudnivå under 60 dBA men kommer efter planförslagets genomförande ha en ekvivalent ljudnivå över 60 dBA. För Jullens östra fasad är bullernivåerna på en oförändrad nivå 64 dBA i både noll- och planalternativet. Ingen bostadsfasad kommer dock överskrida 65dBA. Sammantaget bedöms den bullersituation som planförslaget ger upphov till vara acceptabel då den framtida bullersituationen för dessa äldre bostadsmiljöer inte överskrider 65 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad.



*Utsnitt från bullerutredningen. Till vänster nollalternativet, där centrum har sin befintliga utformning men trafiken ökar. Till höger planförslaget för resecentrum med framtida utformning av vägar och järnväg. Bilder av Akustikverkstan.*

### *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 kollektivtrafiks-service samt att området kring resecentrumet planeras på ett sådant sätt att det inte inbjuder till stadigvarig vistelse.

### **Fornlämningar och kulturmiljö**

En utbyggnad av det nya resecentrumet enligt detaljplanen bedöms inte ha någon påverkan på kulturmiljön på Kyrkberget.



# 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 dagvatten- och skyfallsutredning som gjorts för detaljplanen så kommer de beräknade föroreningshalterna för planområdet minska med föreslagna reningsåtgärder jämfört med befintlig situation. Föroreningsreduktionen beräknas till mellan 12 % och 69 % för de olika ämnena.

## Sociala konsekvenser och barnkonsekvensbeskrivning

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 Stenungstorg 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.

Planens förslag berör både besökande och boende barn och ungdomar som rör sig kring Stenungstorg och mellan området kring Stenungskolan, kulturhuset, kajen och Kulturhusparken.

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 tänkt gångtunnel och det nya säkrare hinderfria stråken förbi Bohusbanan och Göteborgsvägen ges barn och ungdomar en tryggare 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 gör barn och ungdomars självständighet och rätt till möjligheten att på ett jämlikt sätt kunna förflytta sig i samhället.

Tillgängligheten är liksom för barn och vuxna något som kan genomföras enligt gällande praxis, regler och lagar i detaljplanens förslag. Platserna kring resecentrum ska kunna vara en plats för alla oavsett ålder.

Inom planområdet finns inte möjlighet att få utlopp för lek i någon vidare omfattning. Platsen är inte lämplig att upprätthålla sig på under längre perioder då det bland annat finns risker med transporter av farligt gods som passerar på Bohusbanan. Utformningen av stråket från Södra vägen, genom tunneln under Bohusbanan, till en tydlig övergång på Göteborgsvägen leder rakt ned till Kulturhusparken och dess lekplats och strand. Åt motsatta hållet leder Södra vägen direkt till Stenungskolan och dess idrotts- och naturplatser.

Barn och ungdomar har inte involverats i detaljplanens arbete. Efter samrådet är genomfört och handlingar inför granskning tas fram kommer kommunen bedöma behovet och möjligheter med vidare utredning och kontakter med berörda personer.

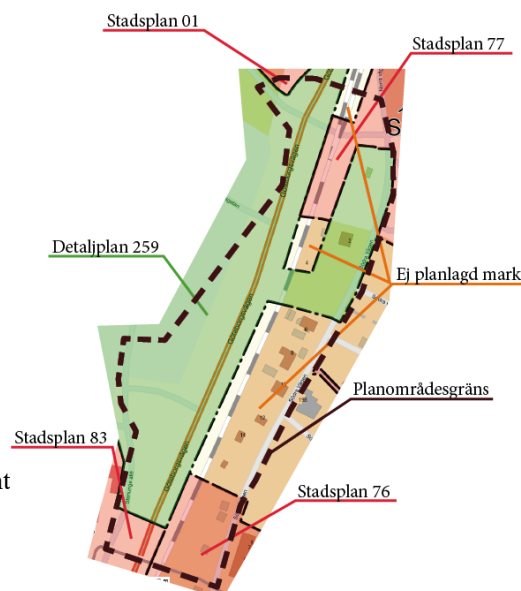
### **Ekonomiska konsekvenser**

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 och gata
- Stadsplan 77: parkering, park och järnvägsområde
- Stadsplan 83: park, gata och gatutrafik
- Detaljplan 259: park, gata, handel, parkering och tekniska anläggningar.

De gällande detaljplanerna innehåller till betydande del användningslagen 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.

## FORTSATT PLANARBETE

Nedan listade utredningar bedömer förvaltningen kan komma behöva genomföras eller fördjupas i det fortsatta planarbetet.

- Fördjupad VA-utredning
- Fördjupad dagvattenutredning
- Stigande vatten-utredning
- Fördjupad geoteknisk utredning
- Fördjupad trafikutredning inklusive parkeringsutredning
- Eventuell mobilitetsutredning
- Eventuell vibrationsutredning
- Eventuell luftkvalitetsutredning
- Eventuell barnkonsekvensanalys/social konsekvensanalys

# 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 genomfört samråd avses planförslaget skickas ut på granskning och därefter vidare för antagande i kommunfullmäktige.

## **Organisatoriska frågor**

### *Tidplan*

Detaljplanen handläggs enligt följande tidplan:

3:e kvartalet 2020	Beslut om samråd
3:e-4e kvartalet 2020	Samråd
2:a kvartalet 2021	Beslut om granskning
2:a kvartalet 2021	Granskning
3:e kvartalet 2021	Beslut om antagande
4:e kvartalet 2021	Laga kraft

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

### *Genomförandetid*

Planens genomförandetid är 10 år räknat från det datum då planen vunnit lagakraft. 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 byggrätt).

Inom planområdet finns idag fem 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 detaljplanen för det nya resecentrumet.

#### *Huvudmannaskap*

Kommun är huvudman för allmän plats inom planområdet.

### **Aktörer och avtal**

#### *Fastighetsägare*

Planområdet berör till stor del kommunalägd mark men även privatägd mark ingår. En fullständig sammanställning av planområdets ingående fastigheter redovisas i fastighetsförteckningen tillhörande detaljplanen.

#### *Avtal*

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.

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

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

Kommunen avser även att teckna avtal med berörda fastighetsägare för att få tillgång till mark som i detaljplanen är utlagd som allmän plats.

### **Ansvarsfördelning**

#### *Huvudmannaskap*

Kommun 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:

<b>Anläggning</b>	<b>Genomförandeansvarig</b>	<b>Driftsansvarig</b>
<b>Allmän plats-mark (beteckning enligt plankarta)</b>		
TORG	Kommunen	Kommunen
TORG <sub>1</sub> - Busstorg	Kommunen	Kommunen
GATA	Kommunen	Kommunen
P-PLATS	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
<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 åtgärder

### *Fastighetsrättsliga konsekvenser*

Fastighetsrättsliga konsekvenser i och med ny detaljplan redovisas i tabell nedan.

<b>Fastighet inom planområdet</b>	<b>Markanvändning enligt ny detaljplan</b>
Stenung 2:38	Allmän plats - Busstorg, Torg Kvartersmark - Järnväg, t-, x- och z-område
Stenung 2:39, del av	Kvartersmark - Järnväg
Stenung 2:46, del av	Allmän plats - Torg, Gata
Stenung 2:61	Allmän plats - Busstorg, Gata
Stenung 2:62, del av	Allmän plats - Gata
Stenung 2:76	Allmän plats - Busstorg, Gata
Stenung 2:86	Allmän plats - Torg, Gata
Stenung 2:90	Allmän plats - Parkeringsplats, Gata
Stenung 2:124	Allmän plats - Busstorg, Gata
Stenung 2:125	Allmän plats - Busstorg, Gata
Stenung 2:157	Allmän plats - Busstorg, Gata
Stenung 2:161	Allmän plats – Torg, Gata
Stenung 2:162, del av	Allmän plats - Gata
Stenung 2:163, del av	Allmän plats - Gata



Stenung 3:45, del av	Allmän plats - Gata Kvartersmark - Järnväg, x- och z-område
Stenung 3:46	Kvartersmark - Järnväg, x- och z-område
Stenung 3:57, del av	Allmän plats - Gata, Busstorg, Torg Kvartersmark - Järnväg, Resecentrum, t-, x- och z-område parkering
Stenung 3:60, del av	Allmän plats - Gata
Stenung 2:234, del av	Allmän plats - Gata
Stenung 3:244, del av	Allmän plats - Gata
Stenung 3:282, del av	Allmän plats - Gata
Stenung s:19	Kvartersmark - Järnväg
Nösnäs 1:62, del av	Allmän plats – Gata
<b>Servitut, ledningsrätt inom planområdet</b>	<b>Markanvändning enligt ny detaljplan</b>
1482–93/14.1, Ledningsrätt Ändamål: Tele	Allmän platsmark – Gata, Torg, Busstorg
1415–979.1, Ledningsrätt Ändamål: Tele, Optokabel	Allmän platsmark – Gata, Torg, Busstorg Kvartersmark – Järnväg
1415–91/23.1, Ledningsrätt Ändamål: Fjärrvärme	Allmän platsmark – Gata

### *Fastighetsbildning*

Med fastighetsbildning avses åtgärd som nybildar eller ombildar fastigheter. Fastighetsbildning prövas av Lantmäteriet och kan genomföras med stöd av detaljplanen. Åtgärder som krävs för genomförandet av detaljplanen kommer att ansökas om och bekostas av Västfastigheter, Trafikverket och kommunen.

Ny fastighet ska bildas för kvartersmark planlagd för resecentrumbyggnad och överlåtas till Västfastigheter.

Kvartersmark planlagd för järnvägsändamål ska regleras från kommunens fastighet till Trafikverkets fastighet. I ett första steg regleras enbart mark som behövs för perrong vid nuvarande spårplacering, resterande mark förs över om mötesspår byggs och spåret justeras.

Detaljplanens kommunala huvudmannaskap ger kommunen både en rättighet och skyldighet att lösa in fastigheter och delar av fastigheter som är planerade som allmän plats. Den berörda marken ska regleras till angränsande kommunal fastighet.

För kommunens åtkomst av mark, utlagd som  $t_1$  i plankartan, för gång- och cykelväg under Trafikverkets järnvägsfastighet kan ett 3D-utrymme regleras till kommunens fastighet (alternativt bilda ett servitut, se *servitut* nedan).

### *Servitut och ledningsrätt*

För att få åtkomst av 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 lantmäteriförrättning.

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

För kommunens åtkomst av mark, utlagt som  $t_1$  i plankartan, för gång- och cykelväg under Trafikverkets järnvägsfastighet kan ett servitut bildas till förmån för en intilliggande kommunal fastighet (alternativt bilda ett 3D-utrymme, se *fastighetsbildning* ovan).

För kommunens åtkomst av mark, utlagd som  $x_1$ - och  $z_1$ - område i plankartan, över spåret för allmän gång-, cykel- och biltrafik ska ett servitut bildas till förmån för kommunens fastighet på Trafikverkets fastighet.

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 säkerställer åtaganden gällande kostnader, utförande samt ansökan om lantmäteriförrättning.

## **Ekonomiska frågor**

### *Planekonomi*

Plankostnader bekostas av kommunen i enlighet med tecknat plankostnadsavtal.

Intäkter och kostnader för framtagande av detaljplanen och genomförande 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 avsedd för resecentrumbyggnad.

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 kostnader för framtagande av detaljplan.

Västfastigheter får kostnader för iordningsställande av bebyggelse och anläggningar på kvartersmark.

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 regler. Kommunen avser att teckna avtal med berörda fastighetsägare.

## **Tekniska frågor**

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

Planområdet ingår i kommunens verksamhetsområde för dricks- och spillvatten. En dagvatten- och skyfallsutredning är framtagen. Den kommer vid behov att fördjupas i kommande arbete med detaljplanen.

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

Befintliga VA-ledningar inom planområdet kan behöva flyttas men 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.

### *Fiber, el och tele*

Utbyggnation och anslutning av el- och teleförsörjning sker i samråd med nätägare. Berörd fastighetsägares ansvar 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 under rubriken *Störningar - Farligt gods*.

Nödvändiga åtgärder bekostas av genomförandeansvarig för respektive område.

### *Vibrationer*

Ingen undersökning gällande vibrationer har utförts i detta skede. Järnvägen och Göteborgsvägen passerar genom området idag och kommer fortsätta, om än i lite annorlunda sträckningar, passera genom området.

### *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. Vid fortsatt planarbete kommer en ansökan om dispens från biotopskyddet att sökas hos Länsstyrelsen, för att få lov att flytta alléerna.

## MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

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

Cecilia Norlander

Planarkitekt

Samhällsbyggnad Exploatering

Lisa Bertilsson

Mark- och exploateringsingenjör

Samhällsbyggnad Exploatering