

**Stenungsunds  
kommun**

**Tillhör kommunfullmäktige i  
Stenungsunds kommun beslut  
2018-06-25 § 92**

.....  
*Mia Skytt*  
*Kommunsekreterare*



**Planprogram för Stenungsunds centrum**

Godkännandehandling 2018-05-03

Planprogram för Stenungsunds centrum. Godkännandehandling 2018-05-03.

Diarienummer: 0670/11

Handläggare: Cecilia Norlander och Marcus Broman, planarkitekter.

Denna programhandling har upprättats i samråd med berörda tjänstemän på Sektor Samhällsbyggnad i Stenungsunds kommun, samt Västtrafik, Trafikverket och berörda fastighetsägare.

Programmet var på samråd 2018-01-17 t.o.m. 2018-02-18. Inkomna synpunkter har besvarats i samrådsredogörelsen tillhörande programmet, daterad 2018-05-24. Programmet godkändes av kommunfullmäktige 2018-06-25 § 92.

## Vad är ett planprogram?

En kommun kan ta fram ett planprogram för att lägga en grund för den efterföljande detaljplaneringen. Det geografiska området som ett program omfattar delas ofta upp i flera detaljplaner. I ett planprogram är det möjligt att ta ett helhetsgrepp och utreda sammanhangen och frågeställningar som rör de olika detaljplanerna på en övergripande nivå, när de inte går att lösa separat i respektive detaljplan. Ett program är inte juridiskt bindande, vilket detaljplaner är, utan visar på en önskad inriktning för området och kan även studera och/eller utreda olika alternativ.

## Utredningar tillhörande planprogrammet

Norconsult AB (2017-06-02). *Risikanalys avseende farligt gods, Stenungsunds Centrum*. Uppdragsnummer 105 0219.

Ramböll Sverige AB (2017-10-02). *Trafikutredning – Stenungsund centrum*. Uppdragsnummer 1320027214.

Ramböll Sverige AB (2017-09-05). *Översvämningskartering för Stenungsund centrum*. Uppdragsnummer 132027884.

Sweco Sverige AB (2018-04-16). *Trafiksimulering Stenungsund*. Uppdragsnummer 12601068.

ÅF-Infrastructure AB (2017-02-17). *Markteknisk undersökningsrapport (MUR/Geoteknik) och Tekniskt PM/Geoteknik – Stenungsunds centrum*. Uppdragsnummer 732759.

## Sammanfattning

Syftet med programmet är att utreda hur en utveckling av Stenungsund centrum kan komma att gestaltas utifrån de mål som anges i översiktsplanen ÖP06 – ett centrum med handel, service, verksamheter, bostäder och ett nytt resecentrum. Syftet med programförslaget är vidare att utgöra underlag för kommande detaljplanering i området.

Inom, och i direkt anslutning till, planområdet finns flera viktiga funktioner och platser i Stenungsunds tätort, däribland Kulturhusparken, kulturhuset Fregatten med bibliotek och biograf, gästhamnen, vårdcentral, köpcentrum, restauranger, kommunhuset, bostäder, strandpromenad, verksamhetslokaler och butiker.

Programförslaget innebär att Stenungsund ges förutsättningar för att få ett centrum av stadskaraktär, där dagens stora parkeringsytor successivt kan bebyggas. Förslaget 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.

För programmet har två olika exploateringsnivåer undersökts, en hög och en låg. I den höga har cirka 180 000 BTA beräknats och i den låga cirka 92 000 BTA. Skillnaden mellan scenarierna är att byggnaderna i det låga scenariot har färre våningar och att andelen handel och kontor är lägre. Programmet har sedan utgått från den höga, bland annat för att veta att trafiken kommer fungera även i ett fullt utbyggt centrum.

Fem utredningar har gjorts för programmet – riskanalys för farligt gods, geoteknisk sammanställning, översvämningsskartering, trafikutredning och trafiksimulering. Slutsatserna från dessa har arbetats in i programhandlingarna.

## Innehållsförteckning

<b>1. Bakgrund.....</b>	<b>6</b>
Politiskt beslut .....	6
Syfte och mål .....	6
Historisk bakgrund.....	6
Programområdet.....	8
<b>2. Förutsättningar .....</b>	<b>9</b>
Vision 2035 .....	10
Översiktsplan .....	10
Befintliga och pågående planer i närområdet.....	10
Workshops .....	11
Resecentrum .....	12
Geoteknik .....	13
Teknisk försörjning.....	15
Stigande vatten .....	16
Översvämningskartering .....	17
Risk .....	20
Trafik.....	22
Kulturmiljö .....	30
Miljö.....	30
<b>3. Programförslag.....</b>	<b>32</b>
Bebyggelse .....	33
Torg, platsbildningar och stråk.....	33
Parker och grönska.....	34
Havet och vattnet .....	34
Hamn, bad och bastu .....	35
Resecentrum och kollektivtrafik.....	36
Gator och parkering .....	36
Nuvarande kommunhuset .....	37
Öster om järnvägen.....	38
Programförslagskartor och -bilder.....	39
<b>4. Programförslagets konsekvenser och fortsatt planarbete .....</b>	<b>42</b>
Sociala konsekvenser .....	42
Ekonomiska konsekvenser .....	42
Ekologiska konsekvenser .....	42
Samhällsbyggnadsmässiga konsekvenser .....	43
Fortsatt planarbete .....	43

# 1. Bakgrund

## Politiskt beslut

Kommunstyrelsens Samhällsbyggnadsutskott beslutade 2015-10-06 § 86 i ett beslut om positivt planbesked för detaljplan för handel och bostäder på Västanvindsgatan, att denna detaljplan skulle föregås av ett planprogram. Detta för att utreda frågor gällande exempelvis bebyggelsestruktur, trafiklösningar och gestaltning i ett större sammanhang.

## Syfte och mål

Syftet med programmet är att utreda hur en utveckling av Stenungsund centrum kan komma att gestaltas utifrån de mål som anges i översiktsplanen ÖP06 – ett centrum med handel, service, verksamheter, bostäder och ett nytt resecentrum. Syftet med programförslaget är vidare att utgöra underlag för kommande detaljplanering i området. Området som nu programmeras är till största delen planlagt sedan tidigare.

Målet är att programförslaget ska utreda förutsättningar och möjligheter för att, på kort och lång sikt, skapa och utveckla en tilltalande stadsmiljö integrerat med den befintliga bebyggelsen.

## Historisk bakgrund

Sedan gammalt finns ett kustsamhälle kring Kyrkberget. I samband med att Stenungsund fick tågstation längs Bohusbanan blev samhället en viktig del av badortskulturen kring förra sekelskiftet. Från Stenungsund skeppades badgäster över till Stenungsön och dess badliv.

Under 1900-talets senare hälft blev Stenungsund den industriort vi känner idag. Befolkningen som huvudsakligen livnärde sig på jordbruk samt binäringar som badgästerna gav, minskade kraftigt genom utflyttning då få andra försörjningar fanns att tillgå. Vid kommunsammanslagningen 1951 hade orten Stenungsund cirka 300 invånare, och hela kommunen cirka 4650. 1954 beslöt riksdagen att ett ångkraftverk skulle byggas. Kraftverkets första etapp stod färdig 1960, liksom även den fasta landförbindelsen över till Tjörn. Detta ledde till att befolkningen växte, och med det växte även behovet av bostäder, skolor, vägar, vatten- och avloppsanläggningar, butiker och annan service. 1960 beslutades att Stenungsund skulle bli ett centrum för petrokemisk industri, då förutsättningarna med en isfri farled och djuphamn fanns, samt tillgång på råvatten.

Det nya Stenungsund kom att planeras med den petrokemiska industrin norr om samhället, och ett nytt kommersiellt och kulturellt centrum i anslutning till den gamla bykärnan vid vattnet, och söderut mot brofästet. Området utgjorde tidigare en havsvik, vilken sträckte sig ända fram till Bohusbanan och landsvägen, dagens Göteborgsvägen. Nya bostäder blev huvudsakligen förlagda till områden öster om landsvägen och järnvägen.



*Från vänster: flygfoto över centrala Stenungsund från 1956, flygfoto från 1956 med dagens bebyggelse illustrerad – vilket visar hur mycket av centrala Stenungsund som står på utfylld mark, samt flygfoto från 2016.*

Väg- och järnvägsstråket kom att bli en barriär mellan bostäderna och centrum med få planskilda korsningar och långa avstånd mellan centrum och bostäder. Samhället planerades utifrån 1960- och 1970-talens planeringsfilosofi, strikt funktionsuppdelat, med trafikseparerade bostadsenheter som var för sig skulle ge underlag för skolor, daghem, livsmedelsbutik och annan närservice.

Stenungsunds nya centrum blev ”ett barn av sin tid”, med en låg bebyggelse för handel med tillhörande parkeringsytor. Med tiden har området kompletterats och byggts på med bostäder. Kommunhuset byggdes 1975. Under 1980- och 90-talen kompletterades centrumet med bostäder söderut mot Stenungsöbron. Dessa byggdes i en något mer stadsliknande kvartersstruktur, men funktionsseparerade, till största del bestående av bostäder och en låg grad av handel och service.

Stenungsund är idag ett utspritt samhälle som planerats utefter efterkrigstidens planeringsideal. Detta ger att samhället i stort är planerat med en hierarkisk vägstruktur vilket ledde till en bilberoende befolkning, där bilpendling är en naturlig del av vardagen. Stenungsunds centrum utmärks fortfarande av Stenungstorg köpcentrum, med dess tillhörande stora ytor för markparkering.

Stenungsund centrum är ett område med stor potential, med dess attraktiva läge intill vattnet och goda kommunikationer både norr- och söderut.

### **Programområdet**

Planprogramområdet är 23 hektar, varav 5,5 hektar vatten. Området innefattar en stor del av centrala Stenungsund (se karta på nästa sida) och avgränsas i väster av vattnet och i öster av villaområdet vid Södra Vägen. I norr och söder avgränsas området av Strandvägen respektive kulturhuset Fregatten och gång- och cykelbron över järnvägen.

Marken inom programområdet ägs av Stenungsunds kommun, Stenungs Torg Fastighets AB, Stenungsundshem AB, Trafikverket, och privata fastighetsägare.

Inom, och i direkt anslutning till, planområdet finns flera viktiga funktioner och platser i Stenungsunds tätort, däribland Kulturhusparken, kulturhuset Fregatten med bibliotek och biograf, gästhamnen, vårdcentral, köpcentrum, restauranger, kommunhuset, bostäder, strandpromenad, verksamhetslokaler och butiker.





*Flygfoto över centrala Stenungsund med planprogramsområdet markerat med röd linje.*

## 2. Förutsättningar

### Vision 2035

Stenungsunds kommun har i visionen *Stenungsund 2035* som mål att bli 35 000 invånare år 2035. För att detta ska bli möjligt behöver många nya bostäder 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. Centrummiljön i Stenungsund ska vara levande, dynamisk och turistvänlig och samhället ska vara tryggt, inkluderande och stabilt.

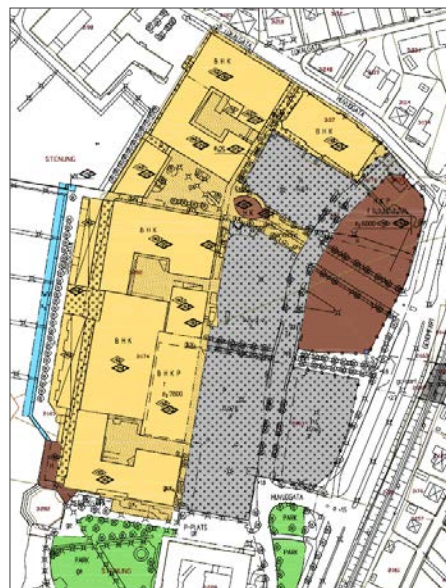
### Översiktsplan

På sida 98 i kommunens gällande översiktsplan *ÖP06* (antagen av kommunfullmäktige 2009), kan följande läsas om 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.

### Befintliga och pågående planer i närområdet

Programområdets yta berör åtta detaljplaner, den äldsta är en stadsplan för kommunhuset från 1975 och den nyaste är en ändring av detaljplanen för Stenungstorg från 2013.

Till höger ses ett utsnitt ur den gällande detaljplanen för stora delar av centrum, detaljplan 259 *Detaljplan för Stenungstorg V* (laga kraft 2007), vilken gör gällande parkering, bostäder, handel och kontor. I det nordöstra hörnet (det bruna området) av den befintliga parkeringsplatsen, finns en byggrätt för parkering, handel och kontor i totalt 6000 m<sup>2</sup> och en totalhöjd om 15 meter.



Stenungsund är en kommun och tätort som stadigt växer. I dagsläget finns ett antal större detaljplanearbeten som är pågående eller nyligen avslutade. Bland dessa kan nämnas exempelvis CW Borgs väg/Snippenområdet, alldeles norr om programområdet på andra sidan Strandvägen, Nyborgshöjd, Solgårdsterrassen och Hasselhöjden.

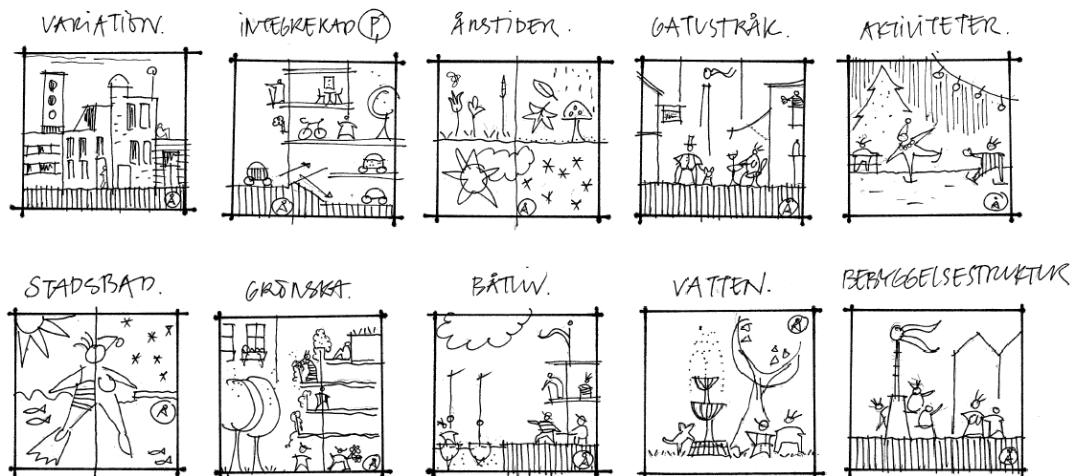
## Workshops

I framtagandet av planprogrammet har två workshops genomförts. Den första hölls i arbetsgruppen bestående av representanter från kommunen, Stenungs Torg Fastighets AB (Citycon), Västtrafik och Stenungsundshem. I denna workshop diskuterades vilka befintliga stråk, platser, knutpunkter, landmärken och siktlinjer som finns i dagens befintliga struktur, och vilka som kan tillkomma eller utvecklas i en framtida exploatering.

Den andra workshopen hölls 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 *parkerings*. Det diskuterades även vilka möjligheter och aktiviteter som vattnet och det vattennära läget ger i centrum. Följande tio punkter (utan inbördes ordning) var de som kom fram utifrån workshopens diskussioner:

- GRÖNSKA – grönskan ska bli en självklar del av gaturummen och taken.
- VARIATION – bebyggelsen ska vara varierad, genom att låta hushöjder, husbredder, material och användningen skifta.
- INTEGRERAD PARKERING – parkeringar ska integreras på flera ställen i centrum, exempelvis under mark eller på höjden, hellre än att samla allt på ett enda ställe.
- VATTEN – vattnet ska bli en del av centrum, genom exempelvis öppen dagvattenhantering, vattenkonst eller vattenlekplatser.
- GATUSTRÅK – gatustråken ska vara attraktiva och trygga, och de ska både tillåta och uppmuntra rörelser till fots.
- BÅTLIV – förbättra och utveckla kontakten mellan båtplatser, gästplatser och hamnservice.

- **ÅRSTIDER** – det är viktigt att beakta det västkustska klimatet och därmed planera för alla årstider och väder.
- **BEBYGGELSESTRUKTUR** – bebyggelsestrukturen ska planeras och byggas så att den stärker och samspelar med platsbildningarna.
- **STADSBAD** – återuppliva Stenungsunds historia som badort, genom att utveckla olika typer av badanläggningar.
- **AKTIVITET** – genom att skapa platser och målpunkter på exempelvis pিরer, bryggor och kajer kan även dessa bli till för alla.



Illustrationer till de tio workshoppunkterna. Illustration: Åsa Lindborg.

## Exploateringsnivå

För programmet har två olika exploateringsnivåer undersökts, en hög och en låg. I den höga har ca 180 000 BTA beräknats och i den låga ca 92 000 BTA. Skillnaden mellan dessa är att byggnaderna i det låga scenariot har färre antal våningar samt att andelen handel och kontor är lägre. Programmet har sedan utgått från den höga exploateringsnivån, bland annat för att veta att trafiken kommer fungera även i ett fullt utbyggt centrum.

## Resecentrum

År 2012 genomfördes en lokaliseringsutredning för ett nytt resecentrum i Stenungsund. I denna utredning fanns fyra alternativ: centrum, brofästet, Nönsås samt det nuvarande stationsläget. Även Stora Höga studeras som ett alternativ i en separat utredning. Kommunfullmäktige beslutade 2016-06-20 § 140 att

resecentrum ska placeras i centrum. Efter detta beslut har detta planprogramarbete studerat resecentrums ungefärliga placering och utsträckning i samråd med Västtrafik.

Abako Arkitektkontor har, tillsammans med stöd av Ramböll AB i trafikfrågor, gjort en förstudie för resecentrum åt Västtrafik. I denna rekommenderas en dockningsterminal med 15 bussplatser utmed tågplattformen på den västra sidan, för att underlätta snabba och enkla byten mellan färdslagen. En gång- och cykeltunnel under järnvägen rekommenderas som passage i den södra ändan, ungefär i Västanvindsgatans förlängning. Resecentrum ska samla tåg och bussar för lokal och regional trafik, och ska trafikeras med stjärntrafik, vilket innebär att busslinjerna anpassas till tågets avgångstider.

Förstudien utgår från de nio kvalitetsmål för den ideala bytespunkten: en bytespunkt som är trygg, levande, koncentrerad, tillgänglig, en mötesplats, behaglig, intelligent, hållbar och karismatisk. Målbilden för Stenungsund resecentrum innehåller bland annat följande punkter: minska barriären mellan öster och väster, främja ökat kollektivtrafikresande, trygghet dygnet runt, orienterbar och tillgänglig för alla, samt en väntyta med bra uppsikt över tåg och buss.

Spåret ska ligga kvar i dess befintliga läge, och i första utbyggnadsetappen placeras en sidoplattform åt väster, mot Göteborgsvägen. Plattformen är 165 meter men ska kunna byggas ut till 250 meter. Det möjliga framtida dubbelspåret kommer då placeras öster om det befintliga spåret, och även vid detta ska en sidoplattform kunna byggas på östra sidan.

En detaljplan för resecentrum ska tas fram de närmsta åren, i denna detaljplan kommer den exakta lokaliseringen, utbredningen och gestaltningen utredas och bestämmas. I detta planarbete kommer även frågor gällande bland annat trafiksäkerhet (till exempel att fordon inte blir stillastående över plankorsningen), tekniska lösningar och avtal hanteras.

## **Geoteknik**

För planprogrammet har en geoteknisk sammanställning gjorts, vilken är baserad på tidigare gjorda geotekniska utredningar för befintliga och närliggande detaljplaner inom programområdet. En sammanställning gjordes för att få ett lättöverskådligt och översiktligt material, något mer detaljerat är inte möjligt eller nödvändigt i programskedet.

Denna sammanställning bedömer att det utifrån kostnadssynpunkt är mer 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.

### **Grundläggning**

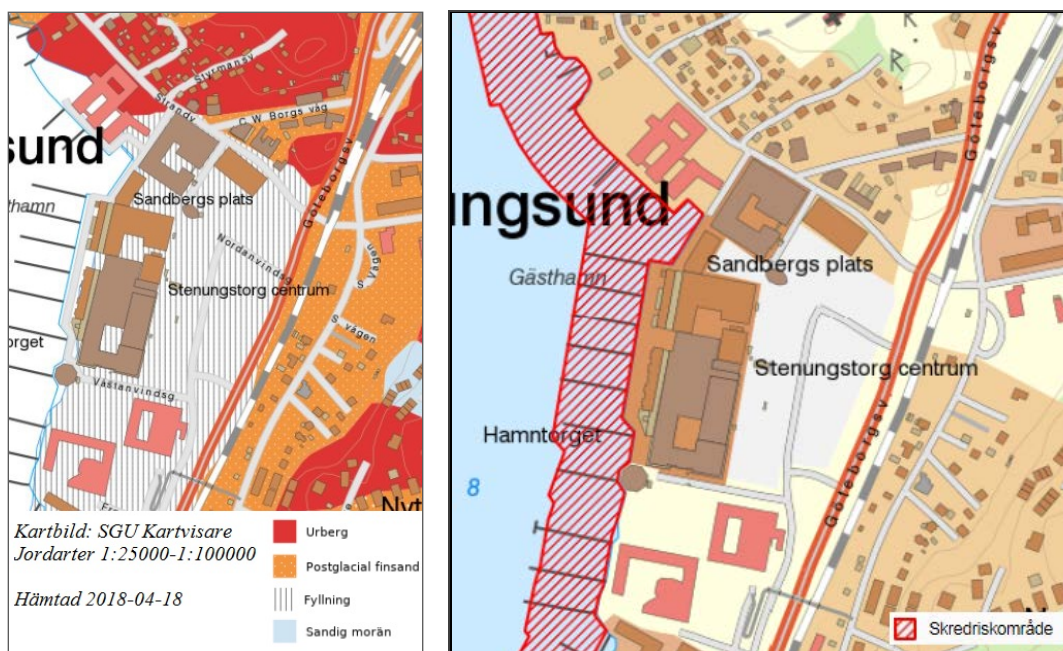
På grund av sättningkänslig jord i kombination med stora jordmaktigheter bedöms det vara nödvändigt med någon typ av grundförstärkande åtgärd. Till stora delar bedöms detta lämpligast göras med spetsbärande pålar. Där lagren av lös jord är liten (i den norra och östra delen av planområdet) bedöms utskiftning av den lösa jorden till bättre massor vara möjlig. Till följd av pågående sättningar inom området rekommenderas att pålarna dimensioneras för påhängslaster. Besiktning och/eller kontrollmätning bör utföras för berörda och närliggande byggnader som planeras bevaras. Planerad byggnation kan påverka befintligheter såsom ledningar och järnväg. En avsänkning av befintlig grundvattennivå får inte ske utan att omgivningspåverkan har utretts.

### **Kompletterande geotekniska undersökningar**

Kompletterande geotekniska undersökningar avseende jordens sättningförhållanden öster om Göteborgsvägen rekommenderas för att bestämma sättningarnas storlek om uppfyllnader planeras inom området. Ytterligare undersökningar rekommenderas även för den västra sidan om Göteborgsvägen inför framtida utredning av stabilitetsförhållandena. Undersökningar avseende radongas och bergförhållandena inom området rekommenderas i detaljplaneskedet. Ytterligare utredning och besiktning av kajen krävs för att utreda eventuella erosionsproblem. Erosionsproblematiken finns längs hela det utfyllda området och fortsätter längs strandkanten cirka en kilometer norrut från kommunhuset. Vid kommande byggnationer inom programområdet måste lämpliga åtgärder vidtas för att säkra stabiliteten och minska erosionen.

Vid kommande planering och byggnationer är det viktigt att tänka på livslängden för bebyggelse och anläggningar, och därför är det viktigt att beakta effekterna av ett förändrat klimat. Ökade flöden och förhöjda vattennivåer kan öka riskerna för ras, skred, erosion och översvämningar. Översvämningsförebyggande åtgärder, så som uppfyllnader och vallar, kan medföra geotekniska konsekvenser vilket också måste beaktas. I samband med detaljplanering ska alltid en bedömning av ras, skred och erosion göras.

För att läsa mer detaljer om geoteknik, se den tillhörande utredningen av ÅF Infrastructure.



Programrådets geologiska förutsättningar och skredriskområdet längs kajkanten.

## Teknisk försörjning

### Ei

Vattenfall har elnätanläggningar inom programområdet bestående av markkabel 0,4 kV och 12 kV, nätstation och kabelskåp.

Exploatering och förtätning medför behov av nya ledningar och nätstationer. I kommande detaljplanarbeten ska plats för nya nätstationer utredas. För behov och placering av nya nätstationer och markkabelförband, med hänsyn till exempelvis brandrisk, magnetfält och effektiv elförsörjning, bör Vattenfall involveras tidigt i detaljplaneprocessen.

Ombyggnad eller flytt av anläggningar ska anmälas i god tid och bekostas av den som initierat ärendet, om det inte regleras på annat sätt i avtal. För alla detaljer och anläggningar som placeras invid Vattenfalls elnätanläggningar gäller att dessa skall placeras så att drift- och underhållsarbeten för elnätanläggning inte försvåras. Schaktning och sprängning får inte ske i närheten av elnätanläggningar utan att ledningsägarens medgivande inhämtats i god tid.

### Vatten

Stenungsunds kommun har viktiga huvudledningar för dag-, dricks- och spillvatten inom programområdet. Dessa är säkrade genom att de ligger inom utområden i befintlig detaljplan. Ytor för dessa ledningar måste även säkras framöver. Då området där ledningarna ligger idag kommer fyllas upp för att få

avrinning mot havet måste VA-ledningarnas status undersökas. Eventuellt kommer dessa ledningar behöva läggas om på grund av den nya exploateringen. Om omdirigering av befintliga ledningar krävs för ny exploatering så bekostas detta av exploitören. Inga byggnader får placeras över allmänna VA- och dagvattenledningar.

Kommunen som huvudman för den allmänna dagvattenanläggningen ansvarar för att i ett dagvattensystem ta hand om regn med en återkomsttid på 30 år. Regn större än detta bör kunna avledas ytligt genom noggrann höjdsättning. I efterföljande detaljplaner ska plats lämnas för dagvatten- och skyfallshantering.

### Stigande vatten

Stora delar av Stenungsund är redan idag utsatta för översvämningrisk och med en pågående höjning av havsnivåerna kommer det bli nödvändigt att arbeta med denna problematik i planeringen för den fortsatta utvecklingen. Platsen där Stenungsunds centrum är belägen är en gammal havsvik som fylldes ut med sprängsten från kraftverket under 1950- och 60-talen. Byggnaderna i centrum är pålade, medan parkeringsplatserna är utsatta för både återkommande vattensamlingar vid högvatten samt pågående sättningar då sprängstenen sakta sjunker ner i dyn.

2013 utfördes en kartering av översvämningzoner i Stenungsund, (Sweco 2013-11-04) vilken följer länsstyrelsens handbok *Stigande vatten*. Vid en stadsutveckling av Stenungsunds centrum behöver man anpassa sig till befintlig bebyggelse, även om det vore önskvärt att den nya bebyggelsen hamnar på en väsentligt högre höjd än det befintliga i enlighet med anvisningar i *Stigande vatten*.

Då det ses som troligt att delar av centrum kommer att översvämmas vid framtida glesa tillfällen, är det av vikt att skadorna av en översvämning reduceras till ett minimum, samt att viktiga samhällsfunktioner fungerar. Räddningstjänsten ska kunna ta sig fram på de viktigare genomfartsgatorna, byggnader ska ha översvämningssbara bottenvåningar som inte innehåller bostäder och underjordiska garage ska säkras för att inte vattenfyllas. På sikt kan översvämningssbarriärer längs





kajen anläggas. Dessa kan utvecklas under längre tid och efterhand som problemen uppstår så blir det också tydligare vilka åtgärder som behövs. I kommande detaljplaner ska plats lämnas för översvämningsskyddande åtgärder.

Kommunen behöver ta fram ett långsiktigt strategiskt dokument för hur de stigande vattennivåerna ska hanteras. Detta arbete är dock större än vad som ryms inom planprogrammets omfattning, i och med att denna fråga rör ett större område än centrala Stenungsunds tätort. Vid framtagandet av en ny översiktsplan, vilken beräknas antas våren 2019, har behovet av en i klimatanpassningsplan pekats ut. I denna klimatanpassningsplan kommer frågor om stigande vatten ingå.

## Översvämningsskartering

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 1,25, vilket innebär att regnen blir 25 % större.

För översvämningsskarteringen har tre scenarier tagits fram:

- 100-årsregn med en klimatkfaktor på 1,25
- 100-årsregn med en klimatkfaktor på 1,25 samt en havsnivåhöjning till 71 cm över dagens nivå
- 500-årsregn med en klimatkfaktor på 1,25

Kartbilderna nedan visar inte översvämningen vid en viss tidpunkt, utan visar det maximala vattendjupet i varje punkt under översvämningen.



Kartbilder från översvämningsskarteringen. Från vänster: 100-årsregn, 100-årsregn med framtida höjd havsnivå, 500-årsregn. Färg och vattendjup: blått: 5-20 cm, gult: 20-50 cm, rött: >50 cm. Bilder: Ramböll.

### **100-årsregn**

Kartbilden visar det maximala vattendjupet som uppstår i centrala Stenungsund vid ett 100-årsregn med normalvattenstånd i havet. Det uppstår stora översvämningar på parkeringsplatsen vid köpcentret och vid bostadsområdet öster om Göteborgsvägen.

Även delar av Göteborgsvägen kommer att stå under vatten. Längre upp i området är det vissa relativt lågt belägna bostadsområden som blir drabbade. Vid ett 100-årsregn kan vattennivåerna på parkeringsplatsen vid köpcentret uppgå till mellan 30-80 centimeter. Öster om Göteborgsvägen kan upp till 150 centimeter vatten bli stående.

### **100-årsregn med framtida höjd havsnivå**

Kartbilden visar det maximala vattendjupet vid ett 100-årsregn med en framtida vattennivå som är 71 centimeter högre än dagens. En framtida höjning av havsnivån har liten påverkan på översvänningsutbredningen vid ett 100-årsregn. Detta beror på att de områden som är hårt drabbade ligger på nivåer runt +1 till +1,5. Vid Kulturhusparken blir dock vattennivåerna något högre.

### **500-årsregn**

Kartbilden visar översvänningsutbredningen vid ett 500-årsregn. Även vid ett 500-årsregn är det främst köpcentrets parkeringsplats och området öster om Göteborgsvägen som drabbas hårt. Vid ett 500-årsregn står stora delar av Göteborgsvägen under vatten. På parkeringsplatsen kan vattendjupet bli upp till 120 centimeter.

### **Slutsatser**

Modellberäkningarna visar att mycket vatten leds från de östra delarna av området mot Stenungstorg och området öster om Göteborgsvägen via Doterödsvägen. Området kring parkeringen och bostadsområdet öster om Göteborgsvägen är instängda lågpunkter från vilka vattnet inte kan rinna vidare. Mycket vatten leds in mot parkeringen och mot området öster om järnvägen, men leds inte vidare till havet från dessa områden.

Parkeringen vid Stenungstorg är en instängd lågpunkt där vatten ansamlas vid större regn. När området exploateras är det viktigt att säkerställa att höjdsättningen tillåter att vatten rinner vidare från området ut mot havet. Det är viktigt att den förväntade havsnivåhöjningen tas i beaktning. Området påverkas inte nämnvärt av havsnivåhöjningen i nuläget, men då området ska höjdsättas för att leda vatten vidare mot havet måste detta göras på ett sätt så att vatten kan avledas även vid högre havsnivåer. Skyfall inträffar oftast under sommartid,

medan extrema högvatten oftare inträffar under vinterhalvåret. Det är därför mycket osannolikt att ett skyfall skulle inträffa samtidigt som ett extremt högvatten. I framtiden väntas dock även medelhavsvattenytan att stiga, därför är det viktigt att planera för att kunna avleda skyfallsvatten även vid högre havsnivåer än de vi har idag.

De enda närliggande platserna för att avleda skyfallsvatten är norr och söder om köpcentrumet, vid Sandbergs plats och Kulturhusparken. Dessa är därför prioriterade stråk där skyfallsvägen måste finnas med i planeringen av planområdena. Det viktigaste vid planering av området är att se till att marken sluttar ut mot havet. Därför föreslås en höjdsättning där hälften av befintlig parkering lutar norrut och hälften söderut. Vatten från parkeringen kan avledas norr och söder om köpcentrumet, vilket kräver någon form av kanalsystem över torget som med fördel kan tillgänglighetsanpassas.

Kulturhusparken är en viktig plats för avledning av skyfallsvatten, men det är även ett område där vatten kan ledas in vid höga havsnivåer.



*Karta som visar ett förslag på höjdsättning inom programområdet, för att vattnet vid ett skyfall ska kunna nå havet utan att översvämma. Siffrorna är angivna i meter över havet och är ungefärliga. Vid fortsatt detaljplaneläggning måste höjderna utredas och helheten inom programområdet beaktas.*

Färdigt golv på byggnader bör överstiga översvämningsnivåer samtidigt som man bör beakta att om man anlägger byggnader utan att se till att få bort instängt vatten kommer översvämningsnivån öka i och med att arealer för översvämmning då tas bort.

För att minska risken för översvämning på östra sidan av järnvägen bör ytterligare trummor under banvallen beaktas. Viktigt är dock då att planera för ett ännu större tillskott av vatten till parkeringen på västra sidan.

För att hantera översvämningsrisken går det att använda sig av konsekvenslindring. Ett exempel på detta är att bottenvåningen i alla byggnader tål översvämning, vilket inte är möjligt när det är bostäder, därför är det viktigt att bottenvåningarna innehåller lokaler för kontor, verksamheter och handel. Vissa gator och platser kan behöva tillåtas att översvämmas. Utryckningsfordon måste alltid kunna komma fram, därför måste vattendjupet aldrig överstiga de mått som ambulanser och brandbilar kan komma fram i.

För att läsa mer detaljer om översvämningskarteringen, se den tillhörande utredningen av Ramböll.

## **Risk**

Alla järnvägar i Sverige klassas som möjliga transportleder för farligt gods. Genom Stenungsunds centrum löper Bohusbanan som är transportled för farligt gods till bland annat den kemiska industrin i kommunen. Därför har en övergripande riskanalys med avseende på dessa transporter genomförts. Risknivåerna har beräknats utifrån det som är känt i dagsläget avseende planerna för området vilket innebär att resultaten är preliminära men att beräkningarna ger en uppfattning om hur risksituationen ser ut.

Riskenivåerna för områden inom 150 meter från järnvägen bedöms ligga över kriteriet för tolerabla samhällsrisker. Detta innebär att skyddsåtgärder måste vidtas som reducerar risknivåerna. En uppskattning görs av hur risksituationen blir med olika åtgärds paket som visar att det krävs åtgärder som säkrar mot brand- och explosionsrisker.

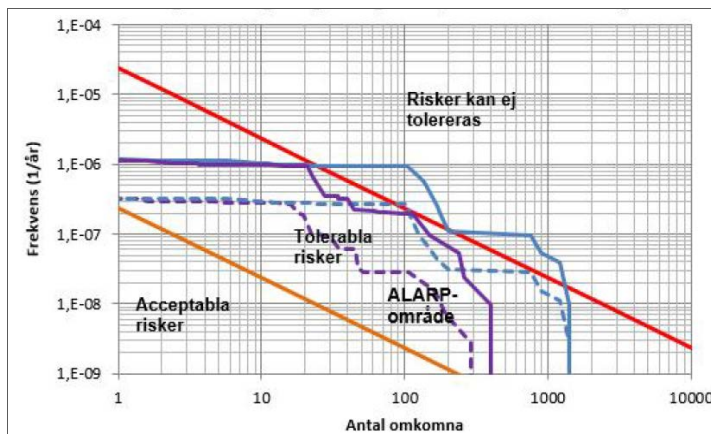
Den mest betydande åtgärden är dock en sänkning av hastigheten på tågtransporter med farligt gods genom centrala Stenungsund. En sänkning av hastigheten ger en väsentlig sänkning av risknivån. Denna sänkning rekommenderades redan i *Säkerhetsstudie Stenungsund* som genomfördes 2007.

I den framtida planeringen måste skyddsåtgärder inom området upp till 150 meter från järnvägen anpassas till det skydd som krävs för olika användningsändamål inom området. För att kunna göra detta är det nödvändigt att genomföra riskanalyser för detaljplanerna inom programområdet. Användningen av området bör dock styras upp redan i programfasen så att antalet personer inom områden

närmast järnvägen hålls nere. Detta kan exempelvis göras genom att verksamheter med lägre persontäthet läggs närmast järnvägen eller genom en anpassning av exploateringsgraden. Skyddsåtgärder kan exempelvis vara en obrännbar skärm längs järnvägen eller brand- och explosionsskyddsåtgärder på byggnader, såsom fasader och fönster i brandklassat material samtidigt som byggnaderna utformas för att tåla vissa explosioner. En annan åtgärd med riskreducerande effekt, som inte är medräknad i grafen nedan och kan behöva utredas närmare i efterföljande planering, är urspårningsräl på rälsen.

Området med tolerabla risker kallas ALARP-området. ALARP betyder *As Low As Reasonably Practicable*, vilket på svenska betyder att risknivån skall göras så låg som är praktiskt möjligt med rimliga åtgärder när risknivån hamnar i detta område. När risknivån ligger i det acceptabla området så krävs inga ytterligare åtgärder. Ligger risknivån i området med tolerabla risker så skall rimliga skyddsåtgärder vidtas. För att en risknivå skall kunna kallas tolerabel krävs att alla rimliga skyddsåtgärder, sett ur kostnadsperspektiv och praktisk genomförbarhet, är vidtagna.

Grafen nedan visar den s.k. samhällsrisk för områdena inom 150 meter från järnvägen. Den helstreckade blå linjen är risknivån utan åtgärder, den streckade blå är risknivån med vidtagna åtgärder. Den helstreckade lila linjen är risknivån med sänkt hastighet på tågen. Den streckade lila är risknivån med både sänkt hastighet och vidtagna åtgärder.



Grafen illustrerar den s.k. samhällsrisk för Stenungsund centrum, för området inom 150 meter från järnvägen. Den helstreckade blå linjen är risknivån utan åtgärder, den streckade blå är risknivån med vidtagna åtgärder. Den helstreckade lila linjen är risknivån med sänkt hastighet på tågen. Den streckade lila är risknivån med både sänkt hastighet och vidtagna åtgärder. Bild: Norconsult.

För att läsa mer detaljer om risk, se den tillhörande utredningen av Norconsult.

## Trafik

### Parkering

#### *Nuläge*

I dagsläget finns det ungefär 1000 bilparkeringsplatser vid Stenungstorg. Högst beläggning på parkeringsplatserna är på fredagar, lördagar och söndagar då mellan 50 och 69 % av parkeringsplatserna är upptagna. Detta innebär att när behovet är som högst på fredagar, krävs ungefär 700 parkeringsplatser av 1 000 tillgängliga platser vid köpcentrumet. På parkeringen på Stenungsundshems fastighet söder om vårdcentralen finns ungefär 120 parkeringsplatser.

#### *Framtid*

Handel och kontor bör samnyttja parkeringsplatser då dessa oftast nyttjas under olika tider. Samnyttjande mellan boendeparkering och kontorsparkering är också möjlig för att hålla parkeringsbehovet nere. Genom att skapa gemensamma parkeringsplatser för handeln kan behovet av parkeringsplatser minska ännu mer. En grov bedömning har gjorts om att handelns parkeringsplatser kan minskas med 10 % om gemensamma parkeringsplatser skapas för handeln. Totalt behöver ungefär 2 600 bilparkeringsplatser skapas inom Stenungsunds centrum.

För att ytmässigt klara av behovet behöver parkeringshus anläggas inom centrum. För att tillämpa en striktare parkeringspolicy behövs därför satsningar på *mobility management*-åtgärder för att hålla bilanvändandet på en låg nivå i centrum. Mobility management-åtgärder är åtgärder som på ett eller annat sätt påverkar människornas resebeteende, exempelvis gratis busskort till nyinflyttade, bilpooler, kampanjer för att marknadsföra kollektivtrafiken riktat specifikt mot människor som vistas i området samt kartor som visar var cykelfaciliteter finns. Lämpliga åtgärder som kan tillämpas i Stenungsund behöver studeras närmare i ett senare skede.

Det är även viktigt att planera för cykelparkeringar av hög kvalitet i centrum, för att fler människor ska välja att ta cykeln.

### Kollektivtrafik

#### *Nuläge*

Den befintliga stationen i Stenungsund används i dagsläget som en knutpunkt för kollektivtrafiken. Det innebär att alla busslinjer i stadstrafiken i Stenungsund angör stationen, både stadsbussar och pendlingsbussar.

#### *Framtid*

Även i framtiden ska resecentrum vara en knutpunkt för alla busstyper. För att prioritera kollektivtrafiken och skapa robusthet föreslås att busskörfält anläggas på

sträckan söder om resecentrumet. För att möjliggöra en robust kollektivtrafik föreslås Stenunge allé förvandlas till bussgata. Detta gör att kollektivtrafiken inte blir känslig för trafikstörningar under rusningstid. Att nå resecentrumet ska prioriteras då det möjliggör byten mellan buss och tåg. Stenunge allé som bussgata ökar förutsättningarna att skapa en robust och pålitlig stadstrafik som inte påverkas av köer i rusningstrafiken. Stenunge allé har i dagsläget sex anslutningar till fastigheter på den västra sidan av vägen. Anslutningar till dessa föreslås istället anläggas direkt från Göteborgsvägen. Stenunge allé ansluter bussarna till Göteborgsvägen ungefär där nuvarande hållplats Vårdcentralen ligger. Anslutningen behöver regleras med trafiksignaler för att prioritera busstrafiken.

En anslutning mellan Stenunge allé och väg 160 behöver utredas närmare för att förbättra för kollektivtrafiken ytterligare. Denna behöver utformas så att bussarna hinner komma upp i tillräckligt hög hastighet för att inte hindra framkomligheten på väg 160.

## Biltrafik

### *Nuläge*

Stommen i bilvägnätet inom den centrala tätorten utgörs av Göteborgsvägen som kopplar ihop kommunen i nord-sydlig riktning. Vägen har två körfält i södergående riktning på sträckan från korsningen Göteborgsvägen/Doterödsvägen till norra Nösna motet. I nordlig riktning har Göteborgsvägen ett körfält och körfält för vänstersväng vid korsningarna. Köpcentrumet vid Stenungstorg ansluts via tre vägar. Två anslutningar finns mellan Göteborgsvägen och köpcentrumet medan den tredje anslutningen sker via Stenunge allé.

Mätningar från åren 2013, 2014 och 2016 visar att ungefär 15 000 fordon per dygn trafikerar Göteborgsvägens södra del vilket gör den till den mest trafikerade vägen inom tätorten. Uddevallavägen trafikerar av ungefär 10 000 fordon. Den högst belastade korsningen är Göteborgsvägen/Doterödsvägen, där ungefär 5 000 fordon dagligen nyttjar Doterödsvägen. Genomfartstrafiken förbi centrum har uppskattats till 9 000 fordon.

*Trafikmätningar för årsdygnstrafik i centrala Stenungsund år 2013, 2014 och 2016.*



### *Framtid*

För att avlasta den centrala sträckningen av Göteborgsvägen har möjligheten till yttre anslutningar undersökts, Strandvägen i norr och Västanvindsgatan i söder, för att dirigera om trafiken som ska till centrum. Genom avlastning och nya anslutningar till Göteborgsvägen, får denna gata en mer stadskaraktärsliknande utformning i och med att trafikleden bryts upp till en lugnare gata. Utformning framför torget och resecentrumet ska bidra till att minska genomfartstrafiken och till att skapa ett lugn miljö med stadskaraktär i centrum.

Utifrån resonemangen kring biltrafiken kan en möjlig åtgärd vara en cirkulationsplats i korsningen Göteborgsvägen/Doterödsvägen. Korsningen behöver studeras närmare för att säkerställa om en cirkulationsplats är möjlig på platsen. En cirkulationsplats här behöver klara av stora mängder biltrafik vilket innebär att den behöver vara stor för att klara de höga flödena. Cirkulationsplatsen behöver även förses med trafiksignaler för att klara av bomfällning vid järnvägsspåren. Göteborgsvägen med två ingående körfält kan utformas så att endast trafikanter som ska passera järnvägsspåren berörs av trafiksignalerna vid nedfällda bommar.

Det nya centrumet bedöms behöva tre anslutningar från Göteborgsvägen. För att möjliggöra dessa anslutningar behöver Strandvägen öppnas upp för dubbelriktad trafik. Detta bedöms vara möjligt inom ramen för befintliga mått, däremot kommer kantstensparkeringen längs gatan att behöva flyttas. Stenunge allé behöver förlängas längs kvarter Oasen för att nå ut hela vägen till Strandvägen. Ytor från bilparkeringsplatserna kan behövas tas i anspråk för att möjliggöra en bilväg av god standard.

För att klara av det höga trafikflödet på Göteborgsvägen bedöms vägen behöva fyra körfält söder om första anslutningen (vid Västanvindsgatan) till centrumet. Två körfält klarar oftast av trafikflöden på runt 15 000 fordon per dag. För att klara av mer trafik behöver dagens tre körfält byggas ut med ytterligare ett körfält. Med en hastighetssänkning på Göteborgsvägen till 40 km/h minskar också gatans barriäreffekt.

Om Stenunge allé omvandlas till bussgata behövs tre nya bilvägar i söder för angränsning till bostäderna på Stenunge strand. Korsningar mot Göteborgsvägen bedöms behöva utformas med trafiksignaler. Dessa trafiksignaler kan därefter samordnas med korsningen mot bussgatan alternativt används väjningsplikt mot bussgatan.



Ett alternativ som också har utretts, vilket dock ligger utanför programområdet, är en bilväg öster om järnvägsspåren som förbinder Södra vägen med Solgårdsvägen. Denna förbindelse underlättar för trafikanter att nå resecentrumet österifrån utan att behöva passera järnvägen och belasta Göteborgsvägen. Denna väg bedöms vara möjlig att bygga först när järnvägen byggs ut med dubbelspår. Anläggning av dubbelspår kommer troligtvis kräva ingrepp i berget vilket underlättar konstruktion av bilvägen.

Exploateringen i centrum kommer att ske i olika etapper vilket innebär att utbyggnaden av trafiksystemet bör följa etapperna.

### *Trafikflöden*

För den tillkommande exploateringen kan synergieffekter antas uppstå. Synergieffekterna kan bestå av att anställda vid kontoren handlar inom området för att därefter bege sig hem vilket också kan vara inom samma område. En generell bedömning har gjorts att synergieffekterna kan vara uppemot 25 % då kommunen har en tydlig inriktning att skapa ett blandat stadscentrum. Med hänsyn tagen till synergieffekterna blir således den totala trafikstringen 3 150 respektive 7 200 fordon per dag i de olika scenarierna till det nya området.

En beräkning av trafikflödenas fördelning har gjorts för att se hur den nya trafiken fördelas i centrum. Beräkningen visar att Göteborgsvägen söder om centrumet i det högexploaterade scenariot kommer att belastas med ungefär 20 000 fordon per dag och med 14 500 fordon norr om korsningen Göteborgsvägen/Doterödsvägen. Med tre in- och utfarter till centrumet kommer de mittersta delarna av Göteborgsvägen trafikeras av ungefär 13 500 till 14 500 fordon per dag.

Trafikalstringen i det lågexploaterade scenariot kommer att skapa lägre trafikflöden i området men trafiken kommer att följa samma mönster som i det höga scenariot. Hur trafikflödena fördelas i området kommer i högsta grad bero på var parkeringsplatser till området placeras. I räkneexemplet har ett antagande gjorts att parkeringsplatserna fördelas jämnt i hela området.

Kapaciteten på Göteborgsvägen är redan i dagsläget på gränsen till acceptabla trafikflöden vilket gör att all ny trafik påverkar trafiksituationen negativt. Göteborgsvägen bedöms klara ungefär 16 000 fordon per dag. Denna kritiska gräns nås vid en exploatering av ungefär 40 000 BTA inom programområdet om samma markfördelning av bostäder, handel och kontor antas som planerat idag. För exploatering endast med handel, som genererar flest bilresor, skulle motsvarande siffra vara ungefär 10 000 BTA medan enbart bostäder skulle nå den kritiska gränsen först vid 100 000 BTA.

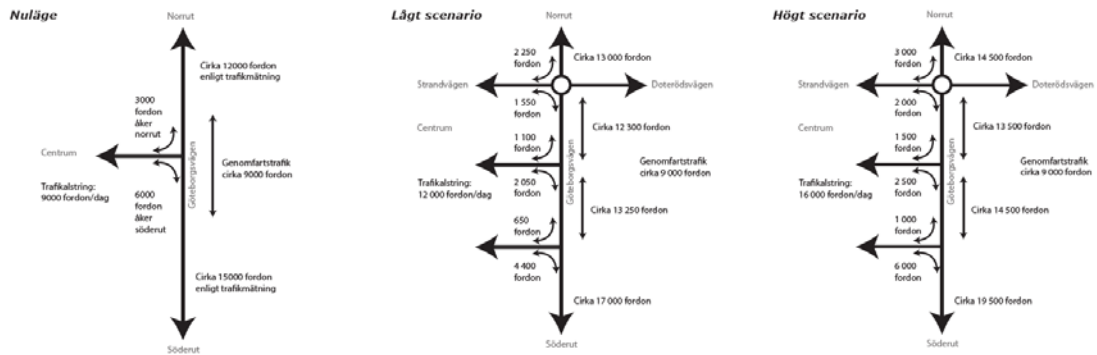


Illustration över trafikflödena på Göteborgsvägen i nutid, samt framtida lågt och högt exploateringsscenario. Bild: Ramböll.

## Gång- och cykeltrafik

### Nuläge

Cykelvägnätet i Stenungsund utgörs av ett osammanhängande nät där ett flertal viktiga stråk saknar tydlig kontinuitet. Cykelvägnätet är dock väl utbyggt i de centrala delarna väster om järnvägen.

Det finns två viktiga kopplingar i väst-östlig riktning över bilväg och järnvägsspår. Dessa korsningar utgörs av en plankorsning i korsningen Göteborgsvägen/Doterödsvägen samt en gång- och cykelbro över väg och järnväg i höjd med kvarteret Julen. En tredje koppling är gångbron vid den nuvarande stationen.



Gång-, cykel- och mopedvägar i centrala Stenungsund.

### Framtid

Viktiga gång- och cykelpassager över järnvägsspåren behöver förstärkas för att skapa goda förbindelser i väst-östlig riktning. Framkomlighet och tillgänglighet till det nya resecentrumet är av strategisk betydelse för att uppmuntra till hållbara resor. Resecentrumet ska möjliggöra en förbindelse under järnvägsspåren för gång- och cykeltrafik. Det är även viktigt att planera för cykelparkeringar av hög kvalitet i centrum, för att fler människor ska välja att ta cykeln.

## Godstrafik

Godsleveranser till köpcentrumet sker till tre befintliga lastgårdar. Totalt sker mellan 35 till 50 leveranser dagligen till köpcentrumet fördelat på dessa lastgårdar. Angöring för godstrafiken sker i dagsläget via Göteborgsvägen och genom köpcentrumets parkeringsplatser.

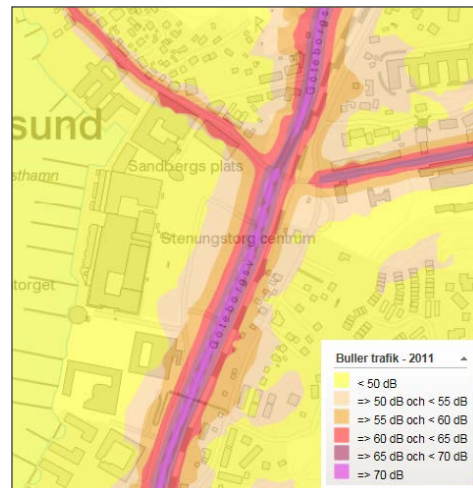
För att läsa mer detaljer om trafik, se den tillhörande utredningen av Ramböll.

## Större trafikutredning

Stenungsunds kommun har för avsikt att göra en större trafikutredning för att utreda trafikfrågan i ett större sammanhang, en utredning som behöver göras tillsammans med Trafikverket. En sådan analys/utredning är inte möjlig att göra inom ramen för planprogrammets omfattning, då denna fråga sträcker sig långt utanför programmets geografiska och innehållsmässiga avgränsning.

## Buller

Till höger ses ett urklipp ur en trafikbullerberäkning gjord 2011 av ÅF Infrastructure (rapport nr: 559100). Denna är endast gjord för biltrafik, inte tågtrafiken. Utklippet visar att bullernivåerna för biltrafiken är ganska goda i centrum. För kommande detaljplaner behöver buller utredas noggrannare, detta utklipp kan endast ge en uppskattning om hur situationen ser ut.







## Trafiksimulering

Trafiksimuleringen bygger på trafikutredningen. Trafiken har simulerats för eftermiddagens mest trafikerade timma i ett scenario med hög exploatering av handel, kontor och bostäder i området år 2035. Den planerade utbyggnaden och ombyggnationen gör att flera befintliga korsningar kommer att få förändrade trafikbelastningar. Simuleringen visar att det föreslagna vägnätet klarar den belastning, enligt siffror från trafikutredningen, som exploateringen i sin helhet innebär.

I simuleringen testades flera regleringsformer som cirkulationsplats, trafiksignal och väjningsplikt. Fyra alternativ för vägnätet utreddes närmare. För samtliga alternativ tas hänsyn till följande förutsättningar:

- Strandvägen dubbelriktas.
- Vägnätet utökas med en ny gata för att koppla ihop Stenunge allé med Strandvägen samt två nya väjningsreglerade anslutningar till Göteborgsvägen från bostadsområdet vid Stenunge strand.
- Göteborgsvägen får en något förskjuten sträckning mellan Strandvägen och Västanvindsgatan.
- Ny bussterminal med signalreglerad anslutning till Göteborgsvägen vid Nordanvindsgatan planeras.

I tabellen på nästa sida redovisas förutsättningar och resultat för de enskilda alternativen. En samlad jämförelse mellan alternativen visar att restiderna förlängs minst i alternativ 2 följt av alternativ 3. Trafiksimuleringen rekommenderar en utformning med två cirkulationsplatser och två körfält söderut från den södra cirkulationsplatsen.

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Alternativ 4
Illustration				
Förutsättningar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cirkulationsplatser med dubbla körfält vid Strandvägen och Västanvindsgatan</li> <li>- Korsningen med järnvägen är signalreglerad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Som alternativ 1</li> <li>- Plus ett extra körfält ut från den södra cirkulationsplatsen söderut</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Som alternativ 2</li> <li>- Plus en ny infart till centrum vid Nordanvindsgatan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Som nuläget</li> <li>- Plus dubbelriktning av Strandvägen</li> <li>- Plus en ny infart till centrum vid Nordanvindsgatan</li> </ul>
Resultat	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Köer söderut på Göteborgsvägen mellan Strandvägen och Västanvindsgatan</li> <li>- Köer på Strandvägen gör det svårt att ta sig ut från centrum norrut.</li> <li>- Vid Västanvindsgatan används inte cirkulationsplatsens fulla kapacitet då det saknas ett körfält i utfarten mot söder.</li> <li>- Köer på anslutningar till Stenunge Strand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mindre köer på Göteborgsvägen jämfört med alternativ 1</li> <li>- Mindre köer på Strandvägen jämfört med alternativ 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Köerna på Stenunge Allé ut mot Strandvägen blir längre än i alternativ 2.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En sämre trafiksituation än alternativ 1–3</li> <li>- Anslutningen vid Nordanvindsgatan minskar köerna ut från centrum något.</li> </ul>

För att läsa mer detaljer om trafiksimuleringen, se den tillhörande utredningen av Sweco.

## Kulturmiljö

Kyrkberget 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. I detta område är även platsen där nuvarande kommunhuset ligger inkluderad, men kommunhuset byggdes 1975.

I övrigt finns inga kulturmiljöer eller kända fornlämningar inom programområdet.

## Miljö

### Dagvatten

Det behöver säkerställas i det efterföljande planarbetet att föreslagen användning av marken inte reducerar möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten då området kommer att bestå till stor del av hårdgjorda ytor. Dagens system för att hantera dagvatten, där orenat dagvatten rinner ut i havet, ska byggas bort över tid. Frågan ska studeras i framtida detaljplaneläggning.

### Miljö kvalitetsnormer för vatten

I vidare planarbete behöver det säkerställas att markanvändningen inte reducerar möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten. Området består idag till största delen av hårdgjorda ytor där merparten av dagvattnet når recipienten (havet) utan föregående rening. Detta ska succesivt åtgärdas och byggas bort i kommande exploateringar.

### Markföroreningar

I kommande detaljplaner bör det undersökas om det finns eventuella markföroreningar. Då en stor del av området är en utfylld havsvik kan föroreningar som uppkommit på annan plats flyttats hit.

### Strandskydd

Strandskydd inträder då en generalplan, stadsplan eller byggnadsplan upphävs eller ersätts med en ny detaljplan. Detta gäller även när en detaljplan för ett område som tidigare har omfattats av en fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan, upphävs eller ersätts av en ny detaljplan. För områden där strandskyddet upphävts vid planläggning återinträder det om en detaljplan eller områdesbestämmelser upphävs eller ersätts med en ny detaljplan.

I kommande detaljplaner behöver strandskyddet upphävas genom bestämmelse i detaljplan. För dispens krävs särskilda skäl, och i Stenungsunds centrum bör

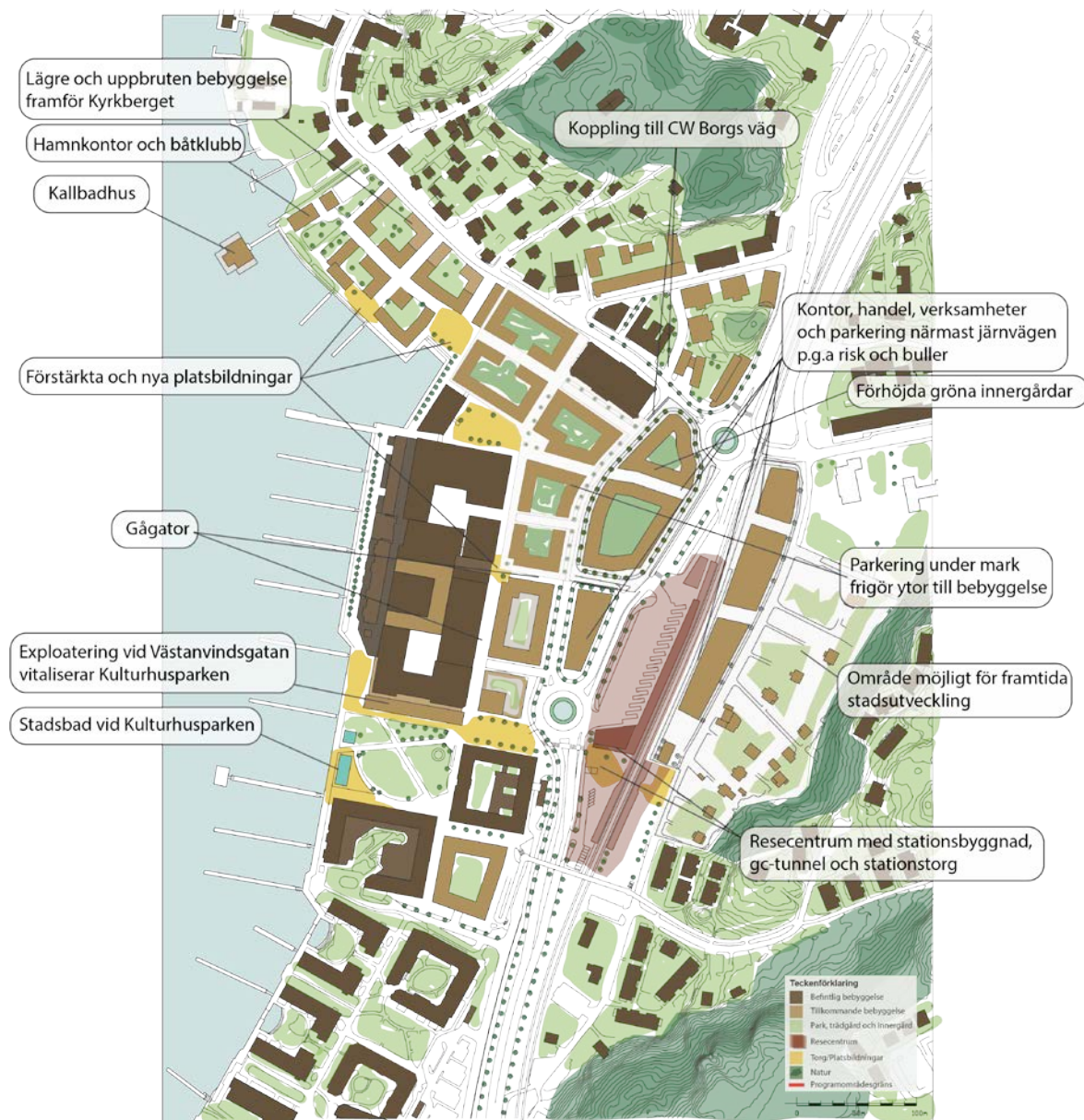
dispens kunna sökas i enlighet med punkt 1 för särskilda skäl, då hela strandlinjen och det vattennära området sedan länge är ianspråktaget.

### **Vattenverksamhet**

För arbete i vatten, så som anläggande av småbåtshamnar, vågbrytare, pirar, utfyllnad, muddring, byggande av bryggor m.m. kräver anmälan eller tillstånd. Erforderliga tillstånd ska sökas i respektive detaljplan eller genomförandeskede.

### 3. Programförslag

Programförslaget innebär att Stenungsund ges förutsättningar för att få ett centrum av stadskaraktär, där dagens stora parkeringsytor successivt kan bebyggas. Förslaget 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. Se alternativa utformningar på sida 40.





## Bebyggelse

Bebyggelsen i Stenungsunds nya centrum ska vara varierad. Denna eftersträvade variation kan exempelvis uppnås med olika fasadmaterial och -kulörer, olika hushöjder, husbredder, funktioner i och användning av bebyggelsen. Närmast järnvägen ska, på grund av risk- och bullersituationen, inga bostäder lokaliseras. Här är det istället lämpligare att handel, kontor, verksamheter och parkering (företrädesvis i parkeringshus) lokaliseras.

Bebyggelsen kan vara 4–6 våningar hög, men vissa hus kan sticka upp högre för att skapa en spännande variation. Någon byggnad kan bli ännu högre och bli ett landmärke för Stenungsund. Dessa höga hus bör ha något allmänt tillgängligt, såsom park, restaurang eller utställningslokal högst upp. I bottenvåningarna ska lokaler för handel, verksamheter och kontor finnas. För att uppnå en blandning av funktioner kan även andra våningar inhysa kontor medan de översta våningarna ska vara bostäder. Bebyggelsen ska uppföras i kvarter, för att skapa tydliga gaturum och möjlighet till halvprivata innergårdar. Bostadstrapphusens entréer bör placeras med huvudingång från gatan, detta för att öka stadslivets rörelser.

En total utbyggnad av centrum enligt programförslaget uppskattas bli totalt ca 1000 nya bostäder. Dessa bostäder ska vara varierade – det ska finnas lägenheter av alla storlekar och hyresrätter och bostadsrätter ska blandas. Detta för att skapa ett heterogent centrum med en blandad befolkning.

## Torg, platsbildningar och stråk

Stenungsund ska vara till för alla delar av befolkningen, oavsett kön, etnisk härkomst, ålder eller socioekonomisk status. För att centrum ska vara inbjudande för alla människor, är det viktigt att kunna stanna till. Man behöver inte alltid vara i rörelse och det måste även vara möjligt att vistas i centrum utan att känna något tvång att köpa något. Därför är det viktigt att det finns mindre torg och platsbildningar där människor på ett naturligt sätt kan vistas och mötas, där det finns möjlighet att sätta sig ner en liten stund för att ringa ett samtal, bara vila fötterna eller njuta av solen och utsikten. Dessa mindre platser kan tillskapas genom exempelvis ”avhuggna” hörn på kvarter, eller att en sida av ett kvarter dras in och på så sätt breddar gaturummet.

Bebyggelsen bör accentuera platserna och stråken, genom att ha tillgängliga bottenvåningar som bidrar till att aktivera platserna. Genom en väl tänkt utformning och gestaltning av byggnaderna kan platserna förbättras och förstärkas, kännas trevligare eller mer intressanta. Det är viktigt att de stråk som skapas längs gator, platser och vatten, är tillgängliga och inbjudande. Genom att stråken korsar viktiga entréer blir de befolkade. Stråken fyller också en viktig

funktion genom att binda samman centrum och de många målpunkterna inom – målpunkter som exempelvis arbetsplatser, butiker, vårdcentral, bibliotek och resecentrum.

Den befintliga strandpromenaden sträcker sig nästan 900 meter, från södra delen av Stenunge Strand ända upp till kommunhuset. Den är ett mycket populärt gångstråk och ska behållas och utvecklas, genom att förstärka, förbättra och tillskapa platser där människor kan stanna till och mötas längs stråket.

Det är viktigt att centrum är välkomnande och lättillgängligt till fots. Gatustråken ska vara livliga, attraktiva, trygga och säkra att röra sig på och genom, så att människor uppmuntras till att promenera. Detta kan uppnås genom att det händer mycket i ögonhöjd, att bebyggelsen är varierad och miljöerna attraktiva och stimulerande, så att avstånden upplevs som korta.

Det är viktigt att cykelbanorna är av hög kvalitet och är skilda från gångbanorna, för att underlätta framkomligheten både för cyklister och för gångtrafikanter.

### **Parker och grönska**

För att få ett levande centrum med trevliga gaturum är det viktigt att det finns grönska. Grönskan kan vara i form av träd, buskar eller planteringar. Genom att ha gröna tak, gärna med vistelsemöjlighet och allmänt tillgängliga, ges stenungsundsborna fler gröna ytor att använda, än vad som finns i dagsläget. Grönskan ger renare luft, är bra för den biologiska mångfalden, fågelliv och tar även hand om regnvatten. För att ta hand om regnvatten och dagvatten kan planteringar med ett sammanhängande dagvattenhanteringssystem inkluderas.

Kulturhusparken är en viktig och välanvänd park i centrum, dessutom den enda större anlagda parken, och fungerar som grön lunga i centrum och ska självklart vara kvar. Den kan dock utvecklas, exempelvis genom att kultivera strandkanten så att den inkluderar en anordnad badplats (se vidare *Hamn, bad och bastu*). Den befintliga scenen kan ersättas av en annan anläggning av högre kvalitet.

Att göra Stenungsund grönare genom att tillföra nya parker till centrum är eftersträvansvärt. Möjlighet till detta finns på flera ställen inom programområdet. Dessa kan vara så kallade fickparker – en liten park eller ”grön oas” på en begränsad yta men av hög kvalitet.

### **Havet och vattnet**

Det vattennära läget ger många möjligheter att skapa platser och stråk längs vattnet. Det ger också möjligheter att nyttja vattnet, med pিরer och bryggor som

kan innehålla aktiviteter eller platser. Det kan till exempel vara caféer, sittplatser, kallbadhus, badbryggor.

Genom att inkludera vatten i gaturummen och platserna, exempelvis genom vattenlekplatser, vattenkonst eller vattenspiel, som även kan fungera som dagvattenhantering, skapas platser som är rogivande, roliga och trevliga att vistas på.

Närheten till havet innebär även vissa utmaningar, så som risken för översvämning på grund av stigande vatten. Detta hanteras genom konsekvenslindring såsom översvämningsbara bottenvåningar och att vissa gator kan tillåtas översvämmas. Detta går att läsa mer om i tidigare kapitel *Stigande vatten* eller *Översvämningskartering*.

### **Hamn, bad och bastu**

Den kommunala hamnen med fasta båtplatser och gästhamn står inför en omvandling. Idag finns servicepunkter på flera ställen längs hamnen, som i en framtid planeras att samlas. Gästhamnen kommer inte längre vara placerad på en koncentrerad yta, utan alla fasta hamnplatser ska kunna nyttjas för gästande båtar då platserna är lediga. Ett centralt läge för service såsom lokaler för hamnkontor, båtklubbslokal, toaletter, kök, tvättmöjligheter, verkstad med mera planeras på marken där kommunhusets parkering finns idag, i programområdets norra del.

I nära anslutning till denna båtklubb finns idéer om ett kallbadhus med tillhörande bastu. Med anknytning till Stenungsunds historia som badort finns intresse för en sådan etablering här. Denna anläggning bedöms kunna skötas i samarbete med det nya hamnkontoret intill. Stenungsund har haft flera kallbadhus bakåt i tiden, bland annat ett vid Badhustorget och ett mittemot på Stenungsön strax norr om gamla Varmbadhuset. På denna plats finns idag en byggnad för bad och omklädning som ett minne från den tiden då Stenungsön blomstrade som badort.

I kulturhusparkens vattenfront planeras även för ett stadsbad för utomhusbruk, i kombination med en kajpromenad. Här kan finnas bassänger med olika djup samt hopptorn. Här kan ges möjlighet för simskola om sommaren och isbana på vintern.

Det nuvarande strandbadet söder om Stenungsunds Segelsällskap kan utvecklas till ett fullödigt tillgänglighetsanpassat bad, eventuellt kompletterat med bastu och annan service såsom omklädning och toaletter i en permanent byggnad.

## Resecentrum och kollektivtrafik

Resecentrum är en viktig del av det nya centrumet. I och med att resecentrum förläggs mer centralt än idag, kan fler människor välja att åka buss och/eller tåg till och från Stenungsund, både privat och i arbetet.

Resecentrums lokalisering i centrum kommer innebära att en ganska stor andel mark behöver tas i anspråk, vilket innebär att Göteborgsvägen behöver dras om. Resecentrum ska trafikeras med stjärntrafik, vilket innebär att busslinjerna anpassas till tågets avgångstider. Detta innebär att antalet platser för bussar behöver öka eftersom alla bussar kommer stå inne samtidigt. Detta innebär också att bussarna kommer vara prioriterade trafikmässigt, för att de ska hinna till resecentrum enligt tidtabell och eventuella anslutande tåg eller bussar. Denna prioritering kan göras genom exempelvis busskörfält och ljusreglering.

I planprogrammet tas höjd för att Bohusbanan kommer att byggas ut så att den blir dubbelspårig. Ett dubbelspår möjliggör fler avgångar och innebär en mindre sårbar sträcka, i och med att tågen inte behöver invänta mötande eller försenade tåg. För att minska den barriäreffekt som järnvägen utgör i dagsläget – och även kommer att göra i framtiden med dubbelspår – föreslås en gång- och cykeltunnel under järnvägen i anslutning till resecentrum. För att denna tunnel ska fylla sin funktion är det viktigt att den utformas så att den upplevs trygg och säker att röra sig genom. Detta kan uppnås genom att eftersträva god sikt, tydlig skyltning samt välplanerad och välplacerad belysning både i tunneln och de tillhörande trapporna och ramperna.

I resecentrumsbyggnaden kan en butik eller kiosk inhysas, samt vänthall, biljettservice och rastutrymme för chaufförer. Utanför byggnaden ska det finnas ett stationstorg.

En detaljplan för resecentrum ska tas fram de närmsta åren, i denna detaljplan kommer den exakta utformningen för flera av de ovanstående funktionerna att utredas och bestämmas.

## Gator och parkering

Göteborgsvägen kommer att dras om på grund av resecentrums ytbehov. Den kommer fortfarande vara en större genomfartsgata men ska ändå få en annan karaktär som är mer stadsmässig. Till exempel bör den kompletteras med gång- och cykelbanor och trädplanteringar.

Stenunge allé är i förslaget en trädkantad stadsgata där butiker och verksamheter kan ha sina entréer, vilket ger gatan liv och rörelse.

Östra Köpmansgatan och gatan framför Stenungstorgs huvudentré föreslås fortsätta vara gågator. Detta förstärker det stråk som redan nu är möjligt att följa ända nerifrån Stenungsöbron via Stenunge Strand upp till kommunhuset, och vidare norrut.

De olika tvärgatorna kommer få olika funktioner beroende på var de ligger. Ett par av dem kommer få som sin främsta funktion att serva handeln, med varuleveranser och möjlighet för inlastning. Det behövs även nedfarter till parkeringsgaragen under bebyggelsen, vilket är lämpligt på dessa tvärgator.

### **Parkering**

I och med en ökad exploatering i centrum och närliggande områden, kommer det behövas parkeringsplatser för att möta detta behov. Parkering bör placeras i garage under bebyggelsen, för att skapa trevligare gaturum. Parkeringarna bör även integreras på flera ställen inom centrum, hellre än att alla samlas på samma ställe.

Stora ytor för pendelparkering i form av markparkering, är inte önskvärt i ett centrum av stadskaraktär. Området öster om järnvägen skulle kunna användas för pendelparkering initialt, vilket även det nuvarande stationsområdet skulle kunna göra. Kanske kan parkeringshus behövas, vilket ur riskaspekten är en funktion som är lämplig att ha nära järnvägsspåret då dessa kan fungera som en skyddande barriär för de bakomliggande husen.

Stenungsunds kommun har i dagsläget ingen parkeringsnorm, vilket är en siffra på hur många parkeringsplatser som bör finnas per lägenhet.

### **Nuvarande kommunhuset**

Längst norrut i programområdet ligger det nuvarande kommunhuset som byggdes 1975. I en framtid bör denna mark, med ett så attraktivt läge, användas till något annat. Detta område ligger utanför riskområdet, vilket gör det ytterst lämpligt för bostäder. Här skulle till exempel även ett hotell och/eller restauranger kunna lokaliseras. I programskissen är ett mer uppbrutet område illustrerat, ett område som öppnar sig åt alla håll – mot vattnet, mot den äldre bebyggelsen på Kyrkberget och mot intilliggande platser och gator. Här kan även någon mindre park rymmas. Genom att, som i huvudförslaget i programkartan, dela upp det område där kommunhuset idag ligger till mindre kvarter än dagens långsträckta kommunhus, kommer den visuella kontakten med vattnet och Stenungsön från Strandvägen fortfarande finnas kvar. Dessa stråk ansluter till Kyrkvägen, Båtmansvägen och Styrmansvägen som sträcker sig upp på Kyrkberget, så att

siktlinjerna skapas ända uppifrån Kyrkberget och dessa äldre gatusträckningar bevaras och förlängs ut till stranden som förr.

Även i denna del föreslås en blandning av handel, verksamheter, kontor och bostäder – och även här placeras handel och verksamheter i bottenvåningarna. I den norra delen kan med fördel service kopplad till båtlivet samlas, såsom lokaler för hamnkontor, båtklubbslokal, gästhamnservice, verkstad, viss parkering, kök, toaletter, tvätt- och duschmöjligheter m.m.

### **Öster om järnvägen**

Det område som ligger öster om järnvägen är inte detaljplanelagt och består i dagsläget av ett tiotal privatägda villatomter. I kommunens gällande översiktplan ÖP06, är detta område markerat som utvecklingsområde. I detta program ses området fortfarande som ett framtida utvecklingsområde, dels för resecentrum och dels för framtida stadsutveckling.

På grund av risksituationen är området närmst järnvägen inte direkt lämpligt för bostäder, liksom området närmst järnvägen på västra sidan. Området mellan järnvägen och Södra vägen kan komma att behövas för det nya resecentrumet och dess tillhörande ytor och funktioner, däribland gång- och cykeltunneln, eventuell pendelparkering, cykelparkering och framför allt det framtida dubbelspåret med tillhörande perrong på östra sidan.

Området öster om Södra vägen ses som ett mer långsiktigt utvecklingsområde. Här finns också en riskaspekt att ta hänsyn till. Detta område kan i en framtid utvecklas till något mer stadsmässigt som knyter ihop Stenungsund centrum över den barriär som järnvägen och Göteborgsvägen skapar. Här finns i så fall möjlighet för handel och verksamheter att etablera sig, men även bostäder i viss mån.

## Programförslagskartor och -bilder

För de områden som är markerade med streckad linje, finns möjliga alternativa utformningar på nästa sida.



## Alternativa utformningar

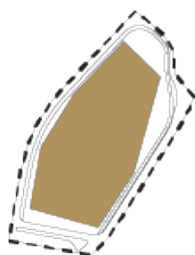
Nedan visas exempel på alternativa utformningar för fyra delområden i programområdet – vid nuvarande kommunhuset, kvarteren kring Sandbergs plats, kvarteret mellan Stenunge allé och Göteborgsvägen där det idag finns en byggrätt i gällande detaljplan, samt för området öster om Södra vägen.



Alternativa utformningar av platsen för dagens kommunhus.



Alternativa utformningar av kvarteren vid Sandbergs plats.

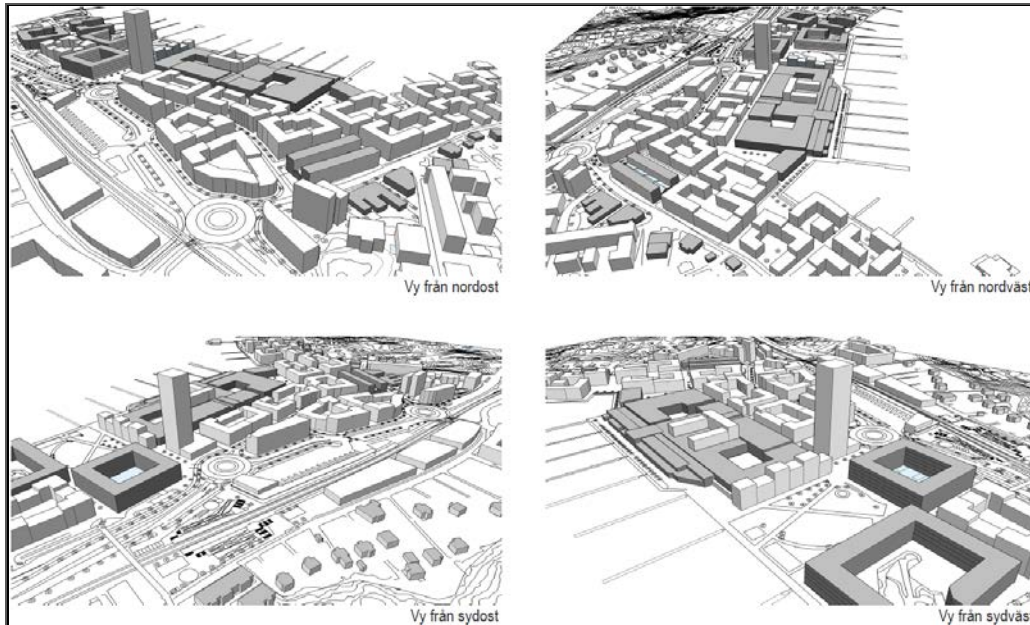


Alternativ utformning av kvarteret i nordöst mellan Stenunge allé och Göteborgsvägen där det i gällande plan finns en byggrätt.



Alternativ utformning öster om Södra vägen, där en högre grad av stadsmässighet eftersträvs.





3D-modell över området med vyer från olika väderstreck.



Fotomontage: Strategisk Arkitektur AB, åt Stenungs Torg Fastighets AB, Stenungsunds kommun, Västtrafik och Stenungsundshem.

Ovanstående modell och fotomontage för ett framtida centrum visar ett alternativ för hur det skulle kunna se ut när det är fullt utbyggt. Bilderna är endast förslag och inget bindande. De är gjorda för att visualisera hur variationen i bebyggelsen kan komma att bli avseende höjder, material och bredder.

## 4. Programförslagets konsekvenser och fortsatt planarbete

### **Sociala konsekvenser**

Med många nya bostäder följer många nya invånare i centrum. Genom att skapa platser och naturliga mötesplatser där alla delar av befolkningen känner sig välkomna, kan den sociala hållbarheten stärkas och ett mångfaldigt stadsliv skapas. Genom den föreslagna exploateringen som är tätare, kan Stenungsund komma att upplevas tryggare då det blir ”fler ögon” på gatorna och centrum blir befolkat en större del av dygnet.

I de efterföljande detaljplanprocesserna ska sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser tas fram, i syfte att skapa goda förutsättningar för en socialt hållbar utveckling av Stenungsund centrum. Dessa ger rekommendationer för det fortsatta arbetet, bland annat med avseende på gestaltning och genomförande.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Planprogrammets genomförande innebär stora kostnader för kommunen och övriga markägare inom planprogramsområdet. Kostnader kommer att utredas i de efterföljande detaljplanerna.

De ökade antalet nya invånarna kommer innebära ett större och bredare kundunderlag för alla befintliga och framtida butiker och verksamheter i centrum. Detta ger även synergieffekter för näringsidkarna. Exploateringen kommer innebära att ett större utbud av varor och tjänster blir tillgängligt för kunderna, vilket innebär att fler människor kan hitta det mesta de behöver i Stenungsund.

### **Ekologiska konsekvenser**

Centrum består inte av någon naturmark i dagsläget, detta programförslag syftar till att förbättra situationen i centrum. Förutsättningar för att förbättra exempelvis dagvattenhanteringen är mycket goda. De nuvarande stora parkeringsytorna blir kvartersmark och större ytor än dagens kommer att bli gröna. Som ovan nämnt kan träd, planteringar, fickparker och gröna tak bidra till dagvattenhanteringen. Detta ökade antal gröna ytor i centrum innebär även en förbättring för exempelvis luftkvalitet, biologisk mångfald och fågelliv.

Med ett centralt placerat resecentrum, dubbelspår och tätare tågavgångar väljer fler människor att resa kollektivt, vilket minskar bilbehovet och därmed även minskar utsläpp och köer.

### **Behovsbedömning**

Kommunen ska enligt plan- och bygglagen och miljöbalken göra en s.k. behovsbedömning för alla detaljplaner. Behovsbedömningen är den analys som leder fram till ställningstagandet om en detaljplan kan innebära så kallad betydande miljöpåverkan och om en miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning därmed behöver göras.

Eftersom aktuellt programområde är stort och innebär flera efterföljande detaljplaner med sinsemellan olika förutsättningar, så görs behovsbedömningen i respektive detaljplan och inte i programarbetet.

### **Samhällsbyggnadsmässiga konsekvenser**

Programförslaget innebär stora förändringar i de fysiska strukturerna i Stenungsund. Den föreslagna utbyggnaden av beräknas pågå under en längre tid. Under den tid som utbyggnaden sker, kommer provisoriska lösningar krävas, till exempel för gator, varuleveranser och parkering.

Exploateringen i sin helhet kommer att pågå under lång tid. De första etapperna förväntas vara de redan uppstartade detaljplanerna för det nya resecentrumet och Västanvindsgatan. Hur de efterföljande etapperna kommer fördelas, är i dagsläget inte klart. Det viktiga är att resecentrum får de ytor som krävs för att vara välfungerande i förhållande till omgivande exploateringar.

### **Fortsatt planarbete**

Det fortsatta planarbetet efter ett planprogram består av detaljplaner. I dessa kommande detaljplaneprocesser kommer frågor gällande exempelvis geoteknik, trafik, risk, buller och dagvatten behöva fördjupas. Det är även viktigt att gestaltningen av dessa kommande exploateringar är väl genomtänkt och bidrar till att skapa ett varierat, stimulerande, attraktivt och tryggt centrum. Eftersom arbetet kommer sträcka sig över lång tid är det viktigt att hela tiden beakta helheten – de olika etapperna ska fungera var för sig, men även tillsammans bilda en slutlig fungerande helhet.

För detaljplanen för resecentrum har det tagits fram en funktionsutredning i Trafikverkets regi. Denna utredning visar bland annat att det funktions- och trafikeringsmässigt går att sänka hastigheten för tåg som transporterar farligt gods, vilket är den faktor som har störst inverkan på risksituationen. Kommunen

behöver för det framtida planarbetet i centrum ha en fortsatt dialog med Trafikverket gällande detta, då tågens hastighet påverkar bebyggelsens möjliga utformning och innehåll.



Stenungsunds  
kommun

