



Stenungsunds
kommun

2022-03-24
Dnr: 2016/443

Granskningsutlåtande

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

Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte.....	4
Hur granskningen har bedrivits	4
Yttranden	5
Justeringar mellan granskning och antagande.....	6
Fortsatt arbete.....	8
Medverkande tjänstepersoner.....	8
Statliga och regionala myndigheter.....	9
Länsstyrelsen i Västra Götalands län	9
Trafikverket.....	16
Statens geotekniska institut	19
Lantmäteriet	21
Skogsstyrelsen.....	21
Förvaltningen för kulturutveckling Västra Götalandsregionen.....	22
Västrafik.....	22
Polisregion Väst	23
Luftfartsverket.....	24
Företag och föreningar m.m.	25
Göteborg Energi AB.....	25
Bohusläns museum.....	25
Vattenfall Eldistribution AB	26
Swedavia AB – Göteborg Landvetter Airport.....	27
Stenungs Torgs Fastighets AB	27
Västerstaden AB.....	41
Södra Bohuslän Turism AB	42
Kommunala instanser.....	45
Bygg Miljö/Tekniska myndighetsnämnden	45
Infrastruktur VA Teknik.....	45
Södra Bohusläns Räddningstjänstförbund	47
Politiska partier	49
Medborgerlig samling	49
Grannkommuner.....	57
Tjörns kommun	57
Orust kommun.....	58

Privatpersoner.....	60
Privatperson 1.....	60
Privatperson 2.....	60
Privatperson 3.....	64
Privatperson 4.....	64
Privatperson 5.....	66
Privatperson 6.....	68
Privatperson 7.....	69
Privatperson 8.....	71
Privatperson 9.....	74
Privatperson 10.....	75
Privatperson 11.....	76
Privatperson 12.....	79
Privatperson 13.....	79
Privatperson 14 och 15.....	81
Privatperson 16.....	91

Bakgrund och syfte

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

Kommunstyrelsen beslutade 24 augusti 2020 § 257 att godkänna upprättade samrådshandlingar och att skicka ut planförslaget på samråd. Samrådstiden varade mellan 9 september och 21 oktober 2020.

För att planen skulle kunna skickas ut på granskning behövdes även ett inriktningsbeslut gällande åtgärder mot stigande vatten fattas. Detta hanterades som ett separat ärende och beslutet togs av kommunfullmäktige 4 mars 2021 § 58.

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

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

Hur granskningen har bedrivits

Kommunstyrelsen beslutade 29 november 2021 § 337 att godkänna upprättade granskningshandlingar och att skicka ut planförslaget på granskning. Granskningstiden varade mellan 1 och 22 december 2021. Under granskningstiden fanns handlingarna tillgängliga i Stenungsunds kommunhus och på Kulturhuset Fregatten. Handlingarna fanns även tillgängliga på kommunens hemsida www.stenungsund.se/resecentrum.

Granskningen kungjordes 1 december 2021 via annons i ST-tidningen och Göteborgs-Posten, samt på kommunens hemsida och digitala anslagstavla. Vid granskningstidens början skickades även underrättelse om granskning ut till berörda fastighetsägare, myndigheter och kommunala instanser samt övriga berörda enligt sändlista och fastighetsförteckning.

Under granskningstiden hölls tre informationsmöten. Två på Kulturhuset Fregatten, 7 och 9 december, samt ett digitalt via Microsoft Teams 8 december. Sammanlagt besöktes de tre mötena av cirka 100 personer.

Yttranden

Under granskningstiden inkom 39 yttranden. Dessa har sammanställts i detta granskningsutlåtande tillsammans med kommunens kommentarer och förslag på ändringar. 17 av yttrandena har inkommit från privatpersoner, resterande 22 yttranden har inkommit från statliga och regionala myndigheter, företag och föreningar, kommunala instanser, politiska partier samt grannkommuner.

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

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

De prövningsgrunder som länsstyrelsen lyfter i sitt yttrande gäller översvämning till följd av skyfall, översvämning till följd av stigande havsnivåer samt geoteknik.

Privatperson 14 och 15 har lämnat in likadana yttranden. Dessa yttranden har grupperats och besvaras under samma rubrik, se *Privatperson 14 och 15*. En privatperson har skrivit flera yttranden, dessa har då grupperats under en rubrik med underrubriker för respektive yttrande, se *Privatperson 2*.

Flera av de inkomna yttrandena från privatpersoner berör lokaliseringen av det nya resecentrumet. Dessa synpunkter har bemötts men inte beaktats då denna fråga sedan tidigare är avgjord genom de politiska beslut som föregått beslutet om planstart för detaljplanen, så som översiktsplan, lokaliseringsutredning och planprogram. Många yttranden berör olika frågeställningar som inte kan hanteras av detaljplanen för resecentrum eller ens detaljplaneverktyget i stort. Exempel på detta är Nösnäsmotet, omdragning av järnvägen, kollektivtrafikens sträckning, busslinjer samt utseendet på resecentrumbyggnaden.

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

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

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

Justeringar mellan granskning och antagande

Planförslaget har inför antagandet justerats på nedan övergripande punkter:

Plankarta

- Planområdet har minskats på Strandvägen för att inte hindra utvecklingen för pågående detaljplanearbete för CW Borgs väg.
- Planområdet har minskats vid nordöstra hörnet av Stenung 2:228 (Julen) för att minska intrång på fastigheten.
- Planområdet har utökats på Västanvindsgatan för att säkra skyfallsvägen ut mot Kulturhusparken och havet.
- Planområdet har utökats vid infarten till Nordanvindsgatan för att möjliggöra större flexibilitet runt den norra cirkulationsplatsen i genomförandet.
- Precisering av användningsområde allmän plats *P-PLATS* har justerats från *Parkering* till *Markparkering* för att tydliggöra planens intention med ytan.
- Precisering av användningsområde kvartersmark *P* har justerats från *Parkering* till *Markparkering* för att säkerställa att inga parkeringshus kan uppföras inom ytorna.
- Egenskapsbestämmelse *bro₁* har utökats till att inkludera området egenskapsområdet över Södra vägen för att stämma överens med verkligheten.
- Egenskapsbestämmelser *utf.₁* och *utf.₂* om tunnelns utformning gällande bredd, höjd och högsta tillåtna golvnivå har införts för att säkra tunnelns funktion som lågpunkt och skyfallsled.
- Egenskapsbestämmelse *m₁* gällande risk har justerats för att förtydligas.
- Egenskapsbestämmelse *m₂* gällande lägsta nivå på överkant färdigt golv och öppningar i byggnad har införts för att säkra byggnaden mot översvämning.
- Egenskapsbestämmelse *geot.* gällande geotekniska stabiliseringsåtgärder för gång- och cykeltunnelns tråg och ramplösning har införts.
- Egenskapsbestämmelse *skydd₁* om bullerskydd har införts för att säkerställa att planen skyddar bostadsfastigheten Stenung 2:179.
- Egenskapsbestämmelse om högsta nockhöjd på kvartersmark *P – Parkering* mellan Bohusbanan och Göteborgsvägen har införts för att tydliggöra planens intention med denna yta.
- Administrativ bestämmelse *u₁* för befintliga ledningar har införts inom kvartersmark *TI – Järnväg*.
- Administrativ bestämmelse *t₁* har utökats gällande tunnelns utformning gällande bredd, höjd och högsta tillåtna golvnivå för att säkra tunnelns funktion som lågpunkt och skyfallsled.
- Vissa höjdsättningsbestämmelser har justerats till två decimaler för ökad precision.

Illustrationskarta

- Utryckningsväg föreslås flyttas från norr om Jullen (Västanvindsgatan/Stenungstorgs parkering) till öster om Jullen (Stenunge allé/Göteborgsvägen).
- Tidigare föreslagna parkeringsplatser vid nordöstra hörnet av Stenung 2:228 (Jullen) har tagits bort i och med planområdets minskning här, för att minska intrång på fastigheten.

Utredningar

- Skyfallsutredning har kompletterats med en känslighetsanalys/kontrollberäkning gällande gång- och cykeltunnelns mått och utformning.
- Luftkvalitetsutredningen har kompletterats med mätdata från ytterligare en mätperiod från oktober/november-december 2021.
- Bullerutredningen har kompletterats med påverkan på bostäder på Stenung 3:282, hus D i utredningen, till följd av att trafiken leds närmare byggnaden. Vidare har trafikmängderna på Södra vägen justerats utifrån analys av hur de kommer fördelas på vägens olika delar och två förslag till placering och utformning av bullerskydd för Stenung 2:179, hus F i utredningen, på Södra vägen har tagits fram.
- Vibrationsutredningen har kompletterats med påverkan på Stenung 2:179 från bussar på Södra vägen.
- Den geotekniska utredningen har kompletterats med påverkan av stabilitetsåtgärder på intilliggande fastigheter.
- Trafikutredningen har uppdaterats med det nya förslaget till utryckningsväg.

Övriga underlag

- Övriga underlag har kompletterats med tre dokument och utredningar gällande hanteringen av stigande havsnivå:
 - *Extremvattenstånd i Stenungsund* (SMHI 2018)
 - *Osäkerhetsintervaller vid beräkning av återkomsttider* (SMHI 2019)
 - *PM – Stenungsunds centrumutveckling. Strategi för klimatanpassning med avseende på stigande havsnivåer och påverkan av skyfall* (Sweco 2019).

Planbeskrivning

- Planbeskrivningen har kompletterats med texter och bilder baserade på, och beskrivande av, ovan justeringar i plankarta, illustrationskarta, utredningar och övriga underlag.

Dessa ändringar bedöms inte innebära någon väsentlig förändring gentemot det planförslag som var ute på granskning i december 2021. Ändringarna har gjorts för att förtydliga planförslagets intentioner utifrån inkomna synpunkter. Samhällsbyggnad Exploatering bedömer att det är lämpligt att gå vidare till beslut om antagande.

Fortsatt arbete

Efter att detaljplanen antagits och fått och laga kraft kan den genomföras i projektering och byggnation.

Medverkande tjänstepersoner

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

Veronica Götzinger

Exploateringschef

Samhällsbyggnad Exploatering

Lisa Bertilsson

Mark- och exploateringsingenjör

Samhällsbyggnad Exploatering

Statliga och regionala myndigheter

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

2021-12-21

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Frågor som berör översvämning i följd av skyfall och höjd havsnivå samt geoteknik måste bearbetas i enlighet med våra synpunkter i det här yttrandet.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar att den planerade bebyggelsen kan bli olämplig för människors hälsa och säkerhet med avseende på geoteknik samt risker i samband med översvämning i följd av skyfall och höjd havsnivå.

Länsstyrelsen befarar dock inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt
- Mellankommunal samordning blir olämplig.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs
- Strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

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

Översvämning till följd av skyfall

Länsstyrelsen bedömer att det är mycket viktigt att kommunen säkerställer att föreslagna fördröjningsåtgärder genomförs eftersom konsekvenserna av ett skyfall är stora. Länsstyrelsen bedömer också att kommunen inför antagande behöver jobba vidare med att hitta lösningar för en del områden så som ambulansintag och befintlig pumpstation. Dessa områden får enligt underlaget oacceptabla konsekvenser och dessutom en förvärrad situation efter genomförandet av planen.

Kommunen har sedan samrådsskedet kompletterat underlaget när det gäller skyfall. Kommunen har gjort ett omfattande arbete med skyfallsfrågan och presenterar en plan för hur frågan ska hanteras vilket är positivt. Länsstyrelsen bedömer att kommunen kommit långt med frågan men inte riktigt hela vägen fram. Området är enligt skyfallsunderlaget problematiskt med risk för stora vattendjup.

Kommunen redogör dels för generella riktlinjer inom planområdet för att minska konsekvenserna av ett skyfall, dels specifika åtgärder. Till mer generella åtgärder som kommunen föreslår hör höjdsättning och att undvika instängda områden. Höjdsättning är inarbetad på plankartan i viktiga punkter vilket är mycket positivt. Till de mer specifika åtgärderna hör att en stor mängd vatten ska fördröjas inom Stenungskolans idrottsplats samt att den planerade gång- och cykeltunneln ska fungera som lågpunkt och uppsamlingsyta. Länsstyrelsen ser positivt på att använda den typen av ytor för skyfallshantering. Kommunen behöver dock tydligare beskriva om några åtgärder krävs för att idrottsplatsen ska kunna fungera som fördröjningsyta samt även säkerställa genomförandet i planen. För gång- och cykeltunneln bör det säkerställas i plankartan att den utformas och anpassas för att fungera som uppsamlingsyta. En annan fördröjningsyta är planerad intill den planerade busslingen. Denna behöver säkerställas i plankartan.

Utöver idrottsplatsen föreslår kommunen ett antal åtgärder utanför planområdet som är viktiga för att hantera ett skyfall. T.ex. behöver marken sänkas strax utanför planområdets sydvästra del från +2,3 m till +2,0 m för att avleda vatten från gång- och cykeltunneln. Kommunen behöver säkerställa att dessa åtgärder genomförs, t.ex. genom avtal.

Av planbeskrivningen framgår att översvämningsrisken ökar vid infarterna till ambulansintag samt nedfarten till polisgaraget. Förslag på åtgärder ges men det framgår inte om dessa är möjliga att genomföra. Då detta handlar om samhällsviktig verksamhet bedömer Länsstyrelsen att åtgärder som förhindrar oacceptabel översvämning vid dessa platser behöver säkerställas i planen och inte kan skjutas till detaljprojekteringen. Länsstyrelsen bedömer att samma sak gäller den befintliga pumpstationen sydväst om korsningen Södra Vägen/Doterödsvägen om kommunen identifierar den som en samhällsviktig funktion.

Kommunen beskriver framkomligheten för räddningstjänst, polis och ambulans. Kommunen skriver att framkomligheten är begränsad på vissa ställen, främst för polis och ambulans. Länsstyrelsen bedömer att planen måste säkerställa acceptabel framkomlighet överallt där det krävs. Länsstyrelsen vill dock påpeka att samtliga vägar inte behöver vara farbara om det finns alternativa vägar till de platser dit utryckningsfordon kan förväntas behöva komma. Kommunen skriver också att vägar är framkomliga för räddningstjänsten om vattendjupet understiger 0,5 m. Det behöver framgå av planen att detta är förankrat med räddningstjänsten.

Översvämning till följd av höjda havsnivåer

Länsstyrelsen saknar en beskrivning av hur aktuellt planområde påverkas vid översvämningar fram till dess att ett skydd mot höjda havsnivåer är på plats. Länsstyrelsen saknar också bakgrundsinformation om det beslut som kommunfullmäktiga fattat om långsiktig strategi.

Sedan planen var på samråd har förutsättningarna när det gäller översvämningsstrategi förändrats. Kommunen skriver att kommunfullmäktige i mars 2021 beslutade för en långsiktig strategi för att hantera problematiken med stigande havsnivåer. Länsstyrelsen tolkar kommunens beskrivning som att det i beslutet ingår att byggnader ska planeras med färdigt golv-nivå på +2,8 m och att ett storskaligt skydd ska planeras och anläggas till år 2070 med en

skyddshöjd på +2,6 m. Skyddet ska kunna justeras i höjd. Det är positivt att kommunen fattat beslut om en långsiktig strategi. Länsstyrelsen känner dock inte till underlaget till beslutet och kan därför inte uttala sig om de nivåer som anges eller om utredningsunderlaget är tillräckligt. Länsstyrelsen saknar också en beskrivning av hur aktuell plan påverkas vid översvämningar fram till dess att ett skydd är på plats. Kommunen skriver att byggnader ska höjdsättas för att skyddas mot översvämning. Det är dock också viktigt att infrastruktur, tillgänglighet och tekniska funktioner säkerställs. I vilken omfattning detta behövs beror på vilken typ av verksamhet som avses, se Länsstyrelsens *Stigande vatten*. Kommunen behöver tydligt redovisa i planen att tillräckliga åtgärder är vidtagna för att skydda planområdet både på kort och lång sikt. Tidigare hade kommunen också ett resonemang om skyfallsavledning i kombination med höga vattennivåer vilket Länsstyrelsen såg positivt på. Detta resonemang saknas nu och kommunen bör antingen beskriva förutsättningarna och eventuella behov av åtgärder eller motivera varför det inte krävs.

Geoteknik

Sveriges geotekniska institut (SGI) har lämnat ett yttrande daterat 2021-12-07 som bifogas i sin helhet. SGI skriver i sitt yttrande att deras tidigare lämnad synpunkt om att utvärdera empiri från utförda CRS-försök har inte funnits vara beaktad och synpunkten kvarstår därmed. SGI anser också att det saknas en del uppgifter i utförda beräkningar. SGI uppmärksammar att stabiliteten utreds i sin helhet för detaljplanen och att outredda delar inte hänskjuts till detaljprojekteringen.

SGI bedömer att det finns frågor som från geoteknisk säkerhetssynvinkel behöver omhändertas i det fortsatta planarbetet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas i planen.

Länsstyrelsen delar SGI:s synpunkter och har inget att tillägga.

Råd enligt PBL och MB

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

Länsstyrelsen hade synpunkter om buller, vibrationer och luftkvalitet under plansamrådet. Vi anser att dessa frågor har hanterats på ett acceptabelt sätt och därför vi inte har längre några invändningar.

Farligt gods

Texten för bestämmelsen m1 på plankartan kan omformuleras för att bli tydligare. Stycket som handlar om laminerat glas samt stycket som handlar om last för frifältsexplosion bör ligga i direkt anslutning till, eller som under-punkter till, ”stationsbyggnaden ska dimensioneras för att öka motståndskraften mot gasexplosioner”. Som det är nu är det svårt att förstå att styckena hänger ihop. I planbeskrivningen finns en översiktlig beskrivning av risker utifrån farligt gods

och åtgärder kopplade mot detta. Åtgärderna och hur de regleras på plankartan kan med fördel beskrivas tydligare i planbeskrivningen.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har skickat ett yttrande daterat 2021-12-16 till både Länsstyrelsen och kommunen. Länsstyrelsen anser att kommunen bör beakta Trafikverkets synpunkter och vid behov föra dialog med Trafikverket.

Kommunens kommentar

Översvämning till följd av skyfall

För att leda skyfallsvatten enligt planerade flödesriktningar inom planen har höjdsättning gjorts i plankartan. Det som återstår för att förhindra störning av vissa känsliga ytor såsom ambulansinfart handlar om mindre höjjusteringar om maximalt 15–20 centimeter inom en liten yta vilket bedöms svårt att göra tydligt på plankartan. Detta kommer istället definieras i projekteringsfasen. Dessa mindre barriärer sker i form av kantstenshöjder eller förhöjda gång-/cykelpassager och sker på kommunägd mark och inom planområdet. Vattendjupet vid ambulansintaget kommer bli cirka 20 centimeter vilket är det djup som personfordon, dit polis och ambulans räknas, kan köra i. Det vatten som samlas där är instängt vatten från samma fastighet, Stenung 2:228. I anslutning till ambulansintaget kommer Stenunge allé att höjdsättas så att regnvattnet inte leds in mot ambulansintaget utan istället följer Stenunge allé norrut. Utöver den skyddande markhöjningen ska ett lågstråk norrut skapas från området för ambulansinfarten för att undvika att det blir ett instängt område. Detta sker inom planområdet samt inom den kommunalt ägda fastigheten Stenung 3:57. Den markhöjning som bedöms krävas för att säkra detta är endast 15–20 centimeter.

Den befintliga pumpstationen i korsningen Södra vägen/Doterödsvägen har en markhöjd på cirka +2,4 m.ö.h. och har en sockelhöjd på +3,04 m.ö.h. och skyddas därmed mot översvämning då den högsta avrinningshöjden längs skyfallsleden längre söderut ligger på +2,7 m.ö.h., att jämföra med sockelhöjden. Maximalt vattendjup vid ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,3 är simulerat till +3,05 m.ö.h. kring pumphuset. Utöver detta är pumpstationens funktion vid ett skyfall säkrad då utrustning för el och automatik är placerade 50 centimeter ovan sockelhöjden.

Då skyfallsåtgärder kan innebära påverkan inom väldigt stor geografisk yta har det i denna plan identifierats ytor på kommunalägd mark i vattenflödenas väg som kan möjliggöra fördröjning av dessa flöden. Inom planen kan inte dessa stora ytor hanteras eftersom läget är så centralt. Efter skyfallsutredningen har därför ett investeringsbeslut tagits av kommunstyrelsen (29 november 2021 § 336) och budget avsatts för att anlägga ett fördröjningsmagasin på nuvarande skolgård med plan för denna åtgärds genomförande 2023. Stenungskolan ska stängas under 2023 och därmed upphör funktionen som idrottsplats för skolan. Denna kan sedan ersättas som grönområde/park/bollplan i samband med föreslagen

ombyggnad. Fördröjningsmagasinen rymmer cirka 4500 m³ skyfallsvatten och är uppbyggda i terrassform i flera steg då terrängen lutar svagt inom området. Föreslagna åtgärder bedöms rymmas inom gällande detaljplan (stadsplan 77, laga kraft 21 juni 1988) och innebär en urgrävning samt vallning för att åstadkomma magasinen om cirka en meters djup. I normalfallet kommer ytorna vara torrlagda och kommer därmed kunna nyttjas. Utformningen av magasinen har diskuterats med kommunens bygglovsenhet för att underlätta genomförandet. Den geotekniska utredningen behandlar frågan i kapitel 5.4 och gör bedömningen att åtgärden inte genererar någon risk för stabilitetsproblem. Genomförandet samordnas med och sker i samma projektering/entreprenad som resterande markarbete för projektet resecentrum (vilket innefattar fler åtgärder än detaljplanens genomförande).

Gång- och cykeltunneln nyttjas som skyfallsled för de större regnmängderna och skyfallsvolymerna leds över den tröskel som finns längre västerut mot havet via en gång- och cykelramp från tunneln. Återstående vatten i tunneln, efter regnet upphört, kommer pumpas ut med hjälp av inbyggd pump i tunneln, precis som i fallet med regn av normalstorlek som hamnar i tunnelområdet. Plankartan är inför antagandet kompletterad med en högsta tillåtna lägstanivå för tunnelgolvet (-0,7 meter under grundkartans nollplan) för att säkerställa tunnelns funktion som skyfallsled. Därutöver är tunnelns dimensioner genom planbestämmelser säkerställda till en bredd på minst 8 meter och en höjd på minst 2,7 meter, för att säkerställa flödet genom tunneln utan hindrande funktion enligt flödessimuleringar i skyfallsutredningen. Projektet förbereder dock en bredd på 10 meter.

I tidigare redovisade beräkningsresultat har bredden för den planerade gång- och cykeltunnelns bredd ansatts till tio meter som en modellförutsättning. Möjligheten att utforma gång- och cykeltunneln med bredden åtta meter har utvärderats med en kontrollberäkning där höjdmodellen har redigerats för att minska den planerade gång- och cykeltunnelns bredd från tio meter till åtta meter. Enligt modellresultaten har denna minskning endast en försumbar påverkan lokalt som inte påverkar skyfallssituationen, utan situationen blir likvärdig. Därmed bedöms gång- och cykeltunneln kunna utföras med bredden åtta meter och fortfarande uppfylla funktionen som skyfallsled.

Dagvattenytan intill östra bussplanen är inte avsedd att vara ett fördröjningsmagasin för skyfallsvatten. Denna yta har en tröskelhöjd på +2,6 m.ö.h. i söder för att inte belasta tunneln vid annat än vid extrema regnmängder. I skyfallsscenarioet är denna yta således bara en flödesväg och höjdsättning av denna har säkerställts i plankartan.

Området mellan Stenungstorg och Jullen har inför antagandet inkluderats i planområdet med en höjdsättningsbestämmelse för att säkerställa skyfallsvägen. Förslagen höjdsättning i plankartan är satt till +2,0 m.ö.h. vilket då blir samma nivå som i dagsläget gäller som lägsta punkt på andra ställen för havets inträngning mot centrum. Denna åtgärd sker på kommunalägd mark inom fastigheten Stenung 2:234 och provgrävning har genomförts för att lokalisera höjd på befintliga ledningar så dessa kan behålla sitt läge. Anslutning mot befintliga byggnader har studerats så att tillgänglighetskrav gällande lutningar m.m. kan uppfyllas. Ingen förändring för genomförandet har skett enligt den beskrivning som gavs i

granskningshandlingarna och angränsande fastighetsägare har informerats om förändringen av planområdet. Genomförandet samordnas med, och sker i samma projektering/entreprenad som, resterande markarbete för projektet resecentrum (vilket innefattar fler åtgärder än detaljplanens genomförande).

Väster om ovan nämnda passage mellan Stenungstorg och Jullen leds skyfallsvattnet i sydvästlig riktning in mot parken och ut mot havet, bort från befintliga byggnader och polisens parkeringsgarage. Om någon justering i höjd behöver göras där är den mycket marginell och sker i form av släntad upphöjning, även det på kommunens mark inom fastigheten Stenung 2:234. Redan idag ligger infarten till garaget som en tröskel på grund av sättningar i den omgivande marken.

Framkomligheten är studerad med de givna tillgänglighetskrav från räddningstjänsten på 0,5 meters djup för större fordon som brandbilar och 0,2 meters djup för personfordon dit polis och ambulans räknas. För Södra vägen har kommunen fört en dialog med räddningstjänsten och vid ett skyfallsscenario ges tillgång till området via Södra vägen för större fordon medan polis, ambulans och andra personfordon kan ta sig till Södra vägen österifrån via Nytorps backe och den anslutande gång- och cykelvägen. Gång- och cykelvägen längs Nytorps backe byggs om under 2022/23 och kommer innehålla en god anslutning i den östra övre delen mot Parkers väg för detta syfte. Denna lösning har diskuterats och förankrats med räddningstjänsten. Enligt skyfallssimuleringen visas ett vattenflöde på cirka 30 centimeters djup på gång- och cykelvägen utmed Nytorps backe, vilket överstiger kravet på 20 centimeter för framkomlighet. Vid studier av de verkliga markförhållandena framgår att det cirka 0,5 meter djupa dike söder om gång- och cykelvägen samt dess skevning mot diket inte representeras i simuleringsmodellen vilken har en upplösning på 2x2 meter. Enligt simuleringen rinner vattnet helt på gång- och cykelvägens norra sida vilket inte kommer vara fallet för ett verkligt regn. Utnyttjandet av diket djup och bredd kommer således att sänka vattendjupet markant på gång- och cykelvägen och därmed möts kravnivåerna för framkomlighet.

Översvämning till följd av stigande havsnivå

Planbeskrivningen har inför antagandet uppdaterats med en utförligare beskrivning av förutsättningar och konsekvenser gällande översvämning till följd av stigande havsnivå och beskrivning av kommunens långsiktiga strategi. Bakomliggande utredning inför beslutet om en långsiktig strategi ingår som underlag (PM – samhällsekonomisk- och hållbarhetsanalys 2020-07-08 under "Övriga underlag") till granskningsskedet och antagandeskedet av denna detaljplan. Övriga underlag har kompletterats med tre dokument/utredningar gällande hanteringen av stigande havsnivå: Extremvattenstånd i Stenungsund (SMHI 2018), Osäkerhetsintervaller vid beräkning av återkomsttider (SMHI 2019) samt Strategi för klimatanpassning med avseende på stigande havsnivåer och påverkan av skyfall (Sweco 2019). Underlaget till strategin bygger vidare i huvudsak på en samlad bedömning av gällande myndighetsanvisningar och tillämpningar inom området. I detta fall har den dimensionerande händelsen för högvatten i havet bestämts till en 200-årshändelse, vilket ligger i linje med de anvisningar som Länsstyrelsen förespråkar i Stigande vatten.

Kommunfullmäktige beslutade den 4 mars 2021 § 58 om en långsiktig strategi för att hantera problematiken med stigande havsnivåer. I strategin har två tidsintervaller beskrivits för att dels kunna hantera omedelbara risker och dels för att undvika fel åtgärder innan uppdaterade prognoser på längre sikt finns tillgängliga, likt Göteborgs Stads strategi. Med omedelbar verkan ska byggnader planeras med färdigt golv på +2,8 m.ö.h. och +2,1 m.ö.h. för prioriterade vägar. Befintliga byggnader skyddas med objektsskydd genom respektive fastighetsägares försorg. Denna nivå utgår från 95-percentil för extrem havsnivå år 2070 med 200 års återkomsttid samt en säkerhetsmarginal på 0,5 meter (+2,3 m.ö.h. plus 0,5 meter i enlighet med Göteborgs stads strategi, 2019). Till år 2070 ska ett storskaligt yttre skydd planeras och anläggas i form av en förhöjd kajsträcka mellan Stenungsöbron i söder och Stenunge å i norr med en skyddshöjd på +2,6 m.ö.h. vilket då ger ett skydd för hela Stenungsunds centralort fram till år 2100. Detta yttre skydd kan justeras i höjd allt eftersom prognoser skiftar. Det är av största vikt att det yttre skyddet också förses med öppningsbara funktioner som i normalfallet står öppna för att säkra möjligheten att leda ut skyfall och kan stängas vid prognos för högvatten. Risken för högvatten och därmed stängda luckor samtidigt som ett skyfall är dock ett scenario som anses vara högst osannolikt då dessa inträffar under olika årstider.

Översvämningsskydd mot stigande hav kommer att påverka dagvattenavledningen och möjligheten att avleda dagvattnet ut till recipienten under en högvattensituation. Dimensionerande regn för dagvattensystem och marköversvämning är enligt Svenskt Vattens publikation P110 korta och intensiva och inträffar främst under sommartid i samband med högtrycksperioder. Då råder i regel låg vattennivå i havet. Vid andra väderbetingelser stiger havets nivå i samband med lågtryck och kraftiga västliga vindar. Nederbörd är då vanligt förekommande, men med betydligt högre återkomsttid än vad som är dimensionerande enligt P110. Inför anläggandet av det yttre skyddet vatten ska dagvattenledningar och andra dagvattenutlopp mot havet anpassas med backventiler och pumpsystem så att de kan fungera även vid högt vattenstånd och därmed stängda portar.

Effekterna av stigande havsnivåer på och inom planområdet utan genomförda åtgärder bedöms inte vara betydande. Planområdet är inte beroende av genomförandet av ett yttre skydd enligt den antagna strategin mot stigande havsnivå då planeringsnivåer för såväl år 2070 som år 2100 är uppfyllda även utan ett genomfört yttre skydd.

Spåranläggningen ligger oförändrad på en höjd på cirka +3,1 m.ö.h. och skyddas därmed mot stigande havsnivåer enligt prognos för år 2070 med 0,5 meters marginal. Perrongen och resecentrumbyggnaden kommer ligga cirka 30–60 centimeter ovanför spåranläggningen vilket är med god marginal till de lägsta tillåtna +2,8 m.ö.h. och ligger över prognosnivån för extremnivåer för havet år 2100 på +2,6 m.ö.h. plus 0,5 meters säkerhetsmarginal. Denna lägsta tillåtna nivå på överkant för färdigt golv på resecentrumbyggnaden regleras i plankartan med bestämmelse m₂. Det prioriterade vägnätet ligger på +2,4 meter vilket överstiger kravnivån för år 2100 utan yttre skydd på +2,1 m.ö.h. Fram till dess att skyddet är genomfört ska befintlig bebyggelse skyddas med objektsskydd genom respektive fastighetsägares försorg.

Råd enligt PBL och MB

Kommunen noterar att länsstyrelsen anser att frågorna gällande buller, vibrationer och luftkvalitet har hanterats på ett acceptabelt sätt. Alla tre utredningar har dock kompletterats inför antagandet för att besvara andra yttranden vilket genererat justeringar i planhandlingarna.

Farligt gods

I plankartan har texten för bestämmelsen m_1 omformulerats för att öka tydligheten. I planbeskrivningen har åtgärderna, och hur de regleras i plankartan, beskrivits tydligare.

Trafikverket

Se nedan för kommunens svar på Trafikverkets yttrande.

Geoteknik

Se nedan för kommunens svar på SGI:s yttrande.

Trafikverket

2021-12-16

Tidigare samråd

Trafikverket har yttrat sig i ett tidigare samrådsskede, 2020-10-20 (TRV 2020/96340). Trafikverket hade synpunkter gällande information om Bohusbanans trafikering i Plan- och genomförandebeskrivning, om trafikanalys och simuleringar, dagvatten och skyfall, samt gällande ansvarsfördelning och ekonomi.

Infrastruktur

Genom planområdet går Södra Bohusbanan vilken är utpekad som riksintresse i enlighet med § 3:8 miljöbalken. Järnvägen är även utpekad led för farligt gods. Trafikverkets infrastruktur i närområdet inkluderar även väg 160 cirka 500 meter söder om planområdet, väg 170 (Industrivägen) samt väg E6. Samtliga anläggningar är utpekade som riksintressen för kommunikationer och därtill även klassade som transportleder för farligt gods.

Trafikverkets synpunkter

Trafik

Trafikverket hade i samrådsyttrandet synpunkter på trafikutredningen. Efter dialog med kommunen och granskning av planhandlingarna tolkar Trafikverket det som att aktuell detaljplan inte förväntas alstra mer biltrafik i sig, men att trafiksignalerna måste utredas vidare om ytterligare trafikallstrande detaljplaner i närområdet planeras.

Trafikverket vill även göra ett medskick att det i framtida arbete är viktigt att säkerställa att alla detaljplaner tas med i bedömningen om framtida prognoser, det vill säga uppdatera

Trafikutredning 2017, Ramböll, för kommande detaljplaner med trafikalstring som inte finns med i trafikutredningen.

Trafikverket har tidigare poängterat att de åtgärder som är angivna i detaljplanen inte får äventyra den befintliga banvallens stabilitet och funktion och att det är viktigt att Stenungsunds kommun är medvetna om att de åtgärder som krävs för att erhålla tillfredsställande släntstabilitet och acceptabla sättningar även kommer att påverka tågtrafiken, projektering, produktion samt tågdrift.

I det geotekniska PM:et föreslås pålning av en västra perrong och gång- och cykelport i den första utbyggnadsetappen. I denna etapp redovisas ingen förstärkning av befintligt spårområde. I etapp 2 är järnvägsområdet förstärkt. Då det är osäkert om och när etapp 2 kommer byggas så behöver det beaktas att man uppnår Trafikverkets krav mellan port och spår och mellan perrong och oförstärkt spår för fallet att etapp 2 inte utförs. Det är av vikt att sättningar för befintligt spår följs upp, beskrivs och utgör underlag för behovet av grundförstärkning. Även behovet av att uppnå en jämn styvhetsövergång mellan ny gång- och cykelport och befintligt spår behöver beaktas.

För stora delar av området är det föreslaget KC-pelare. Trafikverket anser att man bör överväga detta även för järnvägsanläggningen om inte detta är utfört. Det skulle kunna ge mjukare övergångar mellan olika anläggningsdelar samt även eventuellt underlätta i byggskedet. Om detta är studerat önskar vi att det redovisas.

Det Geotekniska PM:ets Bilaga 2 anges i innehållsförteckningen vara ett Projekterings-PM. I handlingen finns bara bilaga 2A- 2F redovisade. Trafikverket saknar den tillhörande beskrivande text där t ex värdering av olika och förkastade åtgärder borde redovisas.

Trafikverket ser positivt på de lösningar och den hantering som kommunen presenterat gällande dagvatten och skyfall.

Trafikverket ser gärna att kommunen i handlingarna tydligare pekar ut Trafikverkets anläggningar och presenterar eventuella konsekvenser av planerade lösningar. Det är inte helt tydligt då handlingarna sällan förhåller sig till den statliga infrastrukturen.

Kommunens kommentar

En översiktlig bedömning av sättningskraven för hela anläggningen har gjorts och dessutom har kraven på differenssättningar mellan spår och perrong samt i övergång till tråg för GC-portar studerats. Utifrån tillgängliga data och platsspecifika förutsättningar bedöms stödpålar i nuläget vara den mest lämpliga åtgärden. Kalkcementpelare kan vara ett möjligt och mer kostnadseffektivt alternativ för järnvägsanläggningen och bör i nuläget inte uteslutas som lösning. Detta alternativ behöver studeras vidare i projekteringsskedet. För fallet om etapp 2 inte utförs krävs förstärkning under befintligt spår för att uppnå en jämn styvhetsövergång

mellan såväl perrong som GC-port mot anslutande spår. Behovet av grundförstärkning under järnvägsområdet utreds vidare i projekteringsskedet.

Enligt tidigare utredningar sker pågående sättningar i området väster om järnvägen av varierande storlek. Utifrån tidigare underlag är senaste uppgift om uppmätta sättningar i området väster om järnvägen från år 1990, öster om järnvägen saknas uppgifter om pågående sättningar. Förstärkningsåtgärder kommer krävas för planerade uppfyllnaderna inom området då dessa bedöms ge ökade sättningshastigheter och ojämna sättningar. Det kommer troligen vara kraven på sättningar som blir styrande för dimensionering av förstärkningsåtgärder i senare skede.

Som underlag för senare detaljprojektering och för att vidare utreda behovet av förstärkningsåtgärder har konsulten inom ramen för uppdraget installerat 48 markspikar för att mäta sättningen vid markytan.

För att mäta sättningen av befintlig banvall/spår har nio dubbar installerats på befintliga kontaktledningsfundament längs järnvägsspåret inom aktuellt område. Stenungsunds kommun ombesörjer att avväga markspikarna och dubbarna två gånger per år.

Därutöver har en magnetsättningsmätare installerats i en mätstation (punkt W6) inom parkeringsytan på Stenungstorg i syfte att följa upp sättningen mot djupet (se MUR, Planritning G-10-1-001 och Bilaga 1). Mätssystemet för sättningsgivare består av diskar som löper längs ett plaströr vars spets vilar på fast botten. Diskarna är monterade med inbördes avstånd 1–2 meter på 18 nivåer i leran ner till 22 meters djup. Avståndet mellan spetsen och diskarna (och därmed även rörelserna) läses av med ett manuellt instrument. Konsult ombesörjer att utföra dessa mätningar två gånger per år.

Dessa sättningsuppföljningar kommer utgöra underlag för senare skeden när detaljprojektering ska utföras. Därigenom ges möjlighet att i beräkningsmodeller kalibrera beräknad sättning mot uppmätt, vilken varierar beroende på belastningshistoriken inom området.

Vilken grundläggningsmetod som ska användas för de olika delarna kommer utredas i efterföljande projektering.

Den geotekniska utredningen har kompletterats och omformulerats enligt ovanstående i Teknisk PM kap 4.4 samt i Bilaga 2 Projekterings-PM under kap. 2 och 2.2. I Bilaga 5 har ny kategori grundläggningsmetod lagts till ”Pålning/KC-pelare” som täcker in perronger och anslutande spår.

Planhandlingarna kompletteras med förtydligande gällande Trafikverkets anläggningar samt konsekvenserna på dessa utefter planerade lösningar.

Bilaga 2 Projekterings-PM har kompletterats, denna har förmedlats vidare till Trafikverket genom Stenungsunds kommun. Inga förkastade åtgärder finns dock redovisade i denna handling.

Statens geotekniska institut

2021-12-21

SGI har i tidigare yttrande, daterat 2020-10-14, lämnat synpunkter på underlaget i samrådsskedet. I detta yttrande tar SGI ställning till hur synpunkterna har beaktats.

Tidigare lämnad synpunkt om att utvärdera empiri från utförda CRS-försök har inte funnits vara beaktad och synpunkten kvarstår därmed.

I handling [3] finns i bilageförteckningen redovisat att Bilaga 2 utgörs av Projekterings-PM. SGI kan dock inte påträffa någon sådan handling i det tillgängliga underlaget.

I SGI:s tidigare yttrande lyfte vi fram att det saknas planläge för beräkningssektion B i den dåvarande geotekniska utredningen. I den nya geotekniska utredningen [3] har släntstabiliteten beräknats i fyra olika sektioner eller beräkningsfall. SGI kan se att det även i denna utredning saknas planlägen för beräkningssektionerna samt en förklarande beskrivning av syftet med beräkningarna och redovisning av beräkningsresultatet. Det är för SGI oklart om beräkningarna vid de planerade GC-portar avser ett temporärt skede eller ett permanent skede och SGI anser att det behöver klargöras.

Vidare står det under 4.4 Stabilitetsförhållanden: "Lokal stabilitet vid planerade tråg i anslutning till GC-portar samt vid övergången mellan den planerade höjda marknivån inom planområdet och den befintliga lägre marknivån i väster behöver dock beaktas vid detaljprojektering.". SGI vill framhålla att det är viktigt att stabiliteten utreds i sin helhet för detaljplanen och att outredda delar inte hänskjuts till detaljprojekteringen.

För att öka läsbarheten föreslår SGI att beräknade kritiska säkerhetsfaktorer redovisas i en tabell. Vidare önskar SGI att beräkningarna ska omfatta både befintliga förhållanden och planerade förhållanden.

Stabilitetsberäkningarna är utförda med partialsäkerhetsmetoden. I handling [3] saknas en redogörelse av geoteknisk kategori och av motiv till val av 11-faktorer.

I övrigt ser SGI att tidigare lämnade synpunkter har beaktats. Det kvarstår emellertid frågor som SGI från geoteknisk säkerhetssynvinkel anser behöver omhändertas i det fortsatta planarbetet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas i planen.

Kommunens kommentar

Plankartan har kompletterats med bestämmelse "geot." om att geotekniska stabiliseringsåtgärder ska genomföras för gång- och cykeltunnelns tråg och ramplösning.

Den geotekniska utredningen har kompletterats med empiri från utförda CRS-försök (borrhål W4 och W7) i diagram odränerad skjuvhållfasthet i Projekterings-PM Bilaga 2A.

Den geotekniska utredningen har kompletterats med Bilaga 2 Projekterings-PM som har förmedlats vidare till SGI genom Stenungsunds kommun.

Planläge för beräkningssektionerna samt en förklarande beskrivning av syftet med beräkningarna och redovisning av beräkningsresultatet finns redovisat i Bilaga 2 Projekterings-PM under kapitel. 2.

Beräkningarna vid planerade GC-portar avser följande:

- *Kontroll av stabiliteten för ett permanent skede mellan etapp 1 och etapp 2 för oförstärkt spår ner mot tråget för GC-port, se "Sektion A GC-port" i Figur 2.*
- *Kontroll av stabiliteten för permanent skede från Södra vägen mot tråget för GC-port, se "Sektion B GC-port" i Figur 2.*
- *Detta har förtydligats i geoteknisk utredning, Teknisk PM kap. 5.3.3 och i Bilaga 2 kapitel 2.*

Den av kommunen anlitate geotekniska konsulten bedömer att lösningen för anläggningen kommer att fungera utifrån de givna premisserna som utgångspunkt.

"Lokal stabilitet vid planerade tråg i anslutning till GC-portar" avser bl.a. vidare beräkningar för temporära skeden samt de stödmurar som behöver dimensioneras för att ta upp jordtrycket bakom vilket blir aktuellt att närmare studera under detaljprojekteringen i samband med framtagande av bygghandling.

För "övergången mellan den planerade höjda marknivån inom planområdet och den befintliga lägre marknivån i väster" har den geotekniska utredningen kompletterats med stabilitetsberäkningar för planerade förhållanden i sektion A. I detta område blir höjdskillnaden som störst, motsvarande 1,8 meter, mellan gång- och cykelväg och Göteborgsvägen mot anslutande fastigheter västerut. Beräkningarna visar att stabiliteten uppfyller kraven, även utan hänsyn tagen till den förstärkning som krävs för sättningar. I beräkningen är en stödmur inlagd för att ta upp höjdskillnaden som blir lokalt mellan ny väg och befintlig marknivå västerut. Konsulten har även gjort beräkningar som visar att det inte finns risk att det uppstår stabilitetsproblem till följd av framtida marksättningar inom anslutande ytor utanför planområdet.

Sammanfattningsvis har, med gjorda kompletteringar, de sektioner som är relevanta för att utreda och säkerställa stabiliteten i detaljplaneskedet studerats. Detta är omformulerat och förtydligat i Teknisk PM kapitel 4.4 samt i Bilaga 2 Projekterings-PM under kapitel 2 och 2.2.

Beräknade kritiska säkerhetsfaktorer för både befintliga förhållanden och planerade förhållanden finns redovisat i Bilaga 2 Projekterings-PM, under Kapitel 2.2 – tabell 16.

Vald geoteknisk kategori samt motiv till val av η -faktorer finns beskrivet i Bilaga 2 Projekterings-PM under kapitel 2.1.1 och 2.1.7.

Den geotekniska konsulten har kommit fram till att det krävs förstärkningsåtgärder för att uppfylla kraven på säkerhet avseende stabilitet i permanenteskedet i anslutning till GC-porten. Dessa åtgärder är en förutsättning för att stabiliteten för planområdet ska uppfyllas. Detta har säkerställts på plankartan genom planbestämmelse m2 – Geotekniska stabiliseringsåtgärder ska genomföras. Det kommer även krävas geotekniska förstärkningsåtgärder m.h.t. sättningar, men den typen av åtgärder bedöms inte behöva styras av planbestämmelser.

Lantmäteriet

2021-12-22

Vid genomgång av planförslaget handlingar (daterade 2021-11-19) har följande noterats:
Lantmäteriet har inget att erinra.

Kommunens kommentar

Noteras.

Skogsstyrelsen

2021-12-15

Vi har inga synpunkter på presenterat underlag och inte heller någon ytterligare information att tillföra som har bäring på detta.

Kommunens kommentar

Noteras.

Förvaltningen för kulturutveckling Västra Götalandsregionen

2021-12-17

Förvaltningen för kulturutveckling har erhållit rubricerade ärende för yttrande. Undertecknad hänvisar till Bohusläns museums synpunkter som lämnades in under samrådet i slutet av 2020 där de framförde att de inte har något att invända mot planen eftersom de byggnader som berörs av åtgärderna inte har ett högt kulturhistoriskt värde. Undertecknad håller med Bohusläns museum i deras bedömning och understryker vikten av en dokumentation av de byggnader med visst kulturhistoriskt värde som rivs (Stenung 2:76 och Stenung 2:125). På samma sätt bör alléerna som tas bort längs Göteborgsvägen dokumenteras.

Kommunens kommentar

Förslag gällande dokumentation av föreslagna byggnader och alléer vidarebefordras till genomförandeansvarig.

Västtrafik

2021-12-20

Västtrafik har tagit del av granskningshandlingarna gällande ovanstående planförslag. Syftet med planen är att pröva möjligheterna för ett nytt resecentrum med tillhörande terminal i centrala Stenungsund. Detaljplanen möjliggör även en framtida utbyggnad av dubbelspår på Bohusbanan. Västtrafik vidhåller det som framförts i yttrandet från samrådsskedet om vikten av att kollektivtrafikens framkomlighet och behov behöver säkras och prioriteras i planen och i genomförandet och ser positivt på de justeringar som gjorts av planhandlingarna efter dialog mellan kommun och Västtrafik.

Västtrafik vill lyfta frågan kring om planen begränsar eller medger möjlighet att komplettera det skärmtak som planeras att uppföras inom plattformsområdet (område som har betäckning T1 i planen) med väderskydd? Det är en åtgärd som vi önskar ska vara möjlig att genomföra om behov uppstår i framtiden.

För att säkerställa kollektivtrafikfunktionen och andra för Resecentrums-projektet väsentliga delar så som t.ex. placering och utformning av resenärsinformation osv i anslutning till

Resecentrumbyggnaden behöver Västtrafik ges möjlighet att även fortsatt delta aktivt i det kommande genomförandeskedet av projektet.

Kommunens kommentar

Kommunen delar Västtrafiks synpunkt att kollektivtrafiken ska prioriteras vilket har varit en av grundförutsättningarna i planarbetet. Med den flexibilitet som finns i planen ser kommunen inga hinder med att ge kollektivtrafiken en högre prioritet om behov skulle uppstå.

Väderskydd får placeras inom användningsområdet T₁ men vid placering av dessa måste avståndskrav till spår och kontaktledningar enligt Trafikverkets regelverk beaktas.

Polisregion Väst

2021-12-20

Lokalpolisområde Södra Fyrbodals har tagit del av aktuella handlingarna och vi godkänner inte detaljplanen i sin nuvarande form då vi har följande erinran:

Det är från polismyndighetens synvinkel inte acceptabelt att utfarten från polisstationens uttryckningstrafik via Västanvindsgatan är begränsad till en smitväg som leder över parkeringsplatsen för att komma ut på lv770. Detta kan medföra allvarliga problem med fördröjd uttryckning och framför allt risk för olyckor och liv. Dessutom begränsar detaljplanen tillgänglighet för räddningstjänst och ambulans. Polismyndigheten kräver att det anordnas en direkt anslutning till lv 770 i både söder som norrgående riktning från Västanvindsgatan för att vi skall kunna godkänna detaljplanen i slutändan.

Vi anser även att det nu blir ett betydande bortfall av antalet parkeringsplatser i aktuellt förslag vilket riskerar att medföra ordningstörningar och trafikproblem. Vi bedömer att trafik och parkering dessutom kommer att öka då resecentrum uppförs på platsen. Vi anser att det behövs tillföras minst lika många parkeringsplatser som det försvinner för att det skall fungera tillfredställande med trafikbilden i framtiden.

Polismyndigheten tar dessutom upp ett stort antal polisanmälningar om parkeringsskador på Stenungs torgs nuvarande parkeringsplatser. Det skulle vara önskvärt att dessa i framtiden blev av bredare modell med dubbla linjer för att få bättre avstånd mellan parkerade fordon och på så vis minska antalet parkeringsskador i form av dörruppslag.

Vi kräver även att det säkerställs och redogörs att dagvatten m.m. inte riskerar att översvämma våra garage och byggnader. Speciellt med tanke på att området för resecentrum kommer att höjas i marknivå och vatten då riskerar att flöda ner mot havet via Västanvindsgatan.

Kommunens kommentar

Den planerade kopplingen för utryckningsfordon mellan Västanvindsgatan och Stenunge allé ersätts efter samtal med polis och räddningstjänst med en direktkoppling för utryckningsfordon mellan Stenunge allé och Göteborgsvägen i höjd med kvarteret Jullen.

Antalet parkeringsplatser kommer öka med planförslaget. På den östra sidan om järnvägen möjliggör befintlig detaljplan (detaljplan 259) cirka 40 parkeringsplatser som är outbyggda idag. Nuvarande bussplan kommer ge cirka 80 parkeringsplatser samt att de befintliga parkeringsplatserna norr om nuvarande stationshus kommer vara kvar. Utöver detta finns även parkeringar på Norra vägen utöver de parkeringsplatser som möjliggörs inom planområdet.

Parkeringsplatserna på Stenungstorg är inte kommunala vilket gör att kommunen inte råder över utformningen av dessa, utan denna synpunkt får lyftas med Stenungs Torgs Fastighets AB/Citycon. Polisens önskemål om utformning av parkeringsplatser tas däremot med till projekteringen för de parkeringar som kommer tillkomma på kommunal mark.

Avseende åtgärder för förhindrande av översvämning från skyfallsvatten mot polisens garage kommer detta att säkras genom att passagen för vattnet sänks 30 centimeter jämfört med dagens höjd vid öppningen mot Kulturhusparken. Därefter leds vattnet i en försänkning sydost mot parken/havet, bort från byggnaderna. Garagets tröskel ligger därmed cirka 30 centimeter högre än detta och kommer inte belastas med skyfallsvatten. Höjdskillnaderna tas här upp i körbar slänt.

Luffartsverket

2021-12-02

Denna detaljplan innehåller inte byggnation högre än 20 meter över omgivande mark. Det är endast detaljplaner som innehåller byggnation högre än 20 meter över omgivande mark som skall remitteras till LFV. LFV har generellt inget att erinra mot byggnation som är lägre än 20 meter över omgivande mark. Enda undantaget från denna enkla regel är om LFV är arrendator eller fastighetsägare av fastigheten eller omgivande fastighet och så är inte fallet i detta ärende.

LFV avskriver ärendet, svar utgår ej.

Kommunens kommentar

Noteras.

Företag och föreningar m.m.

Göteborg Energi AB

2021-12-13

Göteborg Energi AB med dotterbolag har tagit del av ovan nämnda remiss. Nedan följer synpunkter på förslaget från berörda ledningsslag.

Vid schaktningsarbeten i närheten av i markförlagda ledningar hänvisas till våra gällande Bestämmelser vid markarbeten som omfattar el-, fjärrvärme-, fjärrkyla-, optofiber och gasledningar tillhörande Göteborg Energi AB, Göteborg Energi Gothnet AB, Göteborg Energi Nät AB, Göteborg Energi Gasnät AB och Ale Fjärrvärme AB.

Det poängteras att det är för var tid gällande version som skall uppfyllas och att uppdaterade bestämmelser finns tillgängliga via länken:

https://www.goteborgenergi.se/Kundservice/Markarbeten_nara_ledning

Det är viktigt att korrekt anvisning (ledninganvisning) av befintliga kabelstråk utförs och schaktning och andra markarbeten sker med stor försiktighet.

Giltighetstiden för av oss lämnat projekteringsunderlag är begränsad, se uppgifter i vårt utkvitterade svar. Göteborg Energi lämnar endast synpunkter på föreslagna ledningslägen baserat på utkvitterade underlag från oss.

För anvisning av befintliga ledningar i marken samt projekteringsunderlag, samordning, samhällsplanering hänvisas till: <https://www.ledningkollen.se>

Kommunens kommentar

Informationen vidarebefordras till genomförandeansvarig.

Bohusläns museum

2021-12-16

Vi har inget att invända mot detaljplaneförslaget och hänvisar till vårt samrådsyttrande. Som ett tillägg vill vi dock framföra att det är mycket positivt om en grön miljö kan skapas inom planområdet. En ”järnvägsplan”, om än liten, kan vara en återkoppling till platsens historia av villaträdgårdar. En kontrast till hårdgjorda ytor av asfalt, betong och stål.

Även om järnvägsplaner är otidsenliga, när väntan på nästa förbindelse numera sker i väntehallar. Kan ändå en snabb utblick över en anlagd plantering vara en omväxlande upplevelse. För de som passerar i bussar och tåg.

Kommunens kommentar

Kommunen har i sin grönstrukturplan målet att återskapa gröna stråk och miljöer för att ge goda förutsättningar till såväl biologisk mångfald som sociala värden. Gröna stråk i form av alléer och planteringar kommer vara en del av planens genomförande och ingår i planbestämmelserna GATA, TORG och PARK.

Vattenfall Eldistribution AB

2021-12-21

Vattenfall Eldistribution (Vattenfall) har tagit del av granskning av detaljplan för Stenung 3:57 m.fl. och lämnar följande yttrande.

Utöver det Vattenfall yrkade på samrådet så har Vattenfall några ytterligare saker att anmärka på.

Några av Vattenfalls nya kablar behöver en ny placering jämfört med samrådet. En ny placering kan vara längs med gång- och cykelvägen, se ungefärlig placering i bifogad karta. Dock får det inte finnas någon riska att byggnader (inklusive grundläggning) placeras närmare än 2 meter till närmaste kabel.

Vattenfall kommer att behöva anlägga en ny nätstation inom planområdet för att tillgodose elbehovet. Vattenfall behöver då ha ett E-område med en areal på 10*10 meter, se förslag på placering i bifogad karta. Ett alternativ är att placera nätstation bredvid befintlig pumpstation och därmed göra ett större E-område än vad Vattenfall yrkar på (båda byggnaderna måste få plats). Men om det blir ett gemensamt E-område så måste det finnas en planbestämmelse att inga byggnader får placeras närmare än 5 meter till nätstation.

Hur stort blir avståndet mellan befintlig nätstation och väg?

Kommunens kommentar

Kommunen noterar informationen gällande nya kablar, kablarna kommer placeras på allmän plats med användningen gång- och cykelväg vilket gör att ingen byggrätt möjliggörs på platsen.

Efter dialog med Vattenfall inför antagandet har det framkommit att behovet av en transformatorstation beror på en missuppfattning att elbussar ska laddas på det nya

resecentrumet. Västtrafik har meddelat att elbussarna istället ska laddas på bussdepån. Således bedöms inte något E-område behövas i detta skede. Om det i framtiden skulle behövas ändå bedöms det vara möjligt att placera detta inom TORG-användningen.

Avståndet mellan befintlig nätstation och väg är cirka fyra meter, samma avstånd som i dagsläget.

Swedavia AB – Göteborg Landvetter Airport

2021-12-01

Rubricerat planförslag har ingen påverkan på Göteborg Landvetter Airport. Swedavia har därmed ingen erinran i ärendet.

Kommunens kommentar

Noteras.

Stenungs Torgs Fastighets AB

2021-12-21

Yttrande över granskningshandlingar avseende detaljplan för Stenungsunds resecentrum, Stenung 3:57 m.fl. (dnr: 2016/443)

Stenungs Torg Fastighets AB, org.nr 556462-9854 ("STFAB") äger fastigheterna Stenungsund Stenung 2:62, Stenungsund Stenung 3:233, Stenungsund Stenung 3:276 och Stenungsund Stenung 3:282. Fastigheterna är belägna i direkt anslutning till och delvis inom det föreslagna planområdet för resecentrum och omfattar bland annat Stenungstorg Centrum med köpcentrum, bostäder och tillhörande parkeringsytor. STFAB är sakägare i planärendet och har följande synpunkter gällande granskningshandlingarnas innehåll och utformning, i förekommande fall i tillägg till de synpunkter som redan framförts under samrådsskedet.

Inställning

STFAB är som utgångspunkt positivt inställt till lokaliseringen av ett resecentrum med utökad kollektivtrafikskapacitet och rörelse i anslutning till Stenungstorg Centrum. STFAB kan dock mot bakgrund av nedan angivna synpunkter inte tillstyrka planförslaget i dess nuvarande utformning. Om kommunen beslutar att anta en detaljplan i enlighet med granskningsunderlaget kommer STFAB överväga att överklaga beslutet.

Allmänna utgångspunkter enligt PBL

Kommunen ska vid planläggning ta hänsyn till både allmänna och enskilda intressen, se 2 kap. 1 § plan- och bygglagen ("PBL"). Vid all planläggning ska ny bebyggelse lokaliseras och utformas på ett lämpligt sätt med hänsyn till olika förhållanden såsom trafikförsörjning, bullerskydd, tillgång till parkeringar, gator, torg, parker och samhällsfunktioner samt behovet av framtida förändringar och kompletteringar, se 2 kap. 2-8 §§ PBL. Planläggning ska även ske så att den avsedda användningen inte innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenheter på annat sätt, se 2 kap. 9 § PBL. Av 4 kap. 36 § PBL följer vidare att detaljplaner ska utformas med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. Om genomförandet av en detaljplan riskerar att omöjliggöras eller försvåras på grund av att detta förutsätter att omfattande åtgärder vidtas även utanför planområdet ska detaljplanen inte antas (se bl.a. mark- och miljööverdomstolens domar i mål nr P 9935-14 och P 1669-15). Detsamma gäller om en detaljplan inte kan genomföras utan ett oproportionerligt åsidosättande av ett enskilt intresse (se t.ex. HFD 2013 ref. 66). Kommunen är därför skyldig att i erforderlig utsträckning anpassa detaljplanen till befintliga förhållanden. Detta gäller förhållanden såväl inom som i anslutning till det område som omfattas av detaljplanen. I de delar som planen medför att mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk enligt 6 kap. 13 eller 16 § PBL ska planen också vara utformad så att de fördelar som kan vinnas med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda som drabbas av inlösen.

Kommunen är skyldig att inför upprättandet av en detaljplan visa dels att PBL:s allmänna krav avseende lokalisering, lämplighet och hänsyn till både allmänna och enskilda intressen har uppfyllts, dels hur detaljplanen ska genomföras (tekniskt, organisatoriskt, fastighetsrättsligt och ekonomiskt) samt vilka konsekvenser detta får för fastighetsägare och andra berörda sakägare, se 4 kap. 32-33 § PBL samt t.ex. mark- och miljööverdomstolens dom i mål P 2127-15. Kommunen ansvarar för att genomföra samtliga undersökningar och ta fram samtliga underlag som behövs för att detaljplanen ska kunna förverkligas.

Planbeskrivningen ska även enligt 4 kap. 33 § PBL innehålla information om kommunen avser att ingå exploateringsavtal och i förekommande fall avtalens huvudsakliga innehåll samt vilka konsekvenser avtalen får för detaljplanens genomförande och konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal.

En detaljplan ska utgöra en *fullständig reglering* av de åtgärder som behöver vidtas för detaljplanens genomförande och fungera självständigt på så sätt att genomförandet inte blir beroende av ytterligare planläggning, att någon åtgärd utanför själva planområdet genomförs eller annan framtida prövning. En detaljplan får heller inte, direkt eller indirekt, reglera åtgärder utanför planområdet (med undantag för bestämmelser om högsta tillåtna värden för störningar om det finns särskilda skäl enligt 4 kap. 12 § PBL).

Sammanfattande synpunkter

Planförslaget är bristfälligt i flera avseenden och uppfyller med nuvarande utformning och

utredningsunderlag inte de krav som ställs enligt PBL. Dessa brister sammanfattas översiktligt i det följande och berörs utförligare nedan.

- Detaljplanens utredningsunderlag är undermåligt och uppfyller inte tillämpliga krav enligt PBL, särskilt vad gäller redovisning av förutsättningarna för detaljplanens tekniska, organisatoriska, fastighetsrättsliga och ekonomiska genomförande samt detaljplanens konsekvenser för omgivningen.
- Planbeskrivningen saknar erforderliga beskrivningar av vilka avtal kommunen avser ingå med berörda fastighetsägare och innehållet i sådana avtal. Planbeskrivningen saknar även redogörelse för utbyggnadsplan, inklusive påverkan på angöring och parkering för STFAB:s fastigheter.
- Kommunen har vid upprättandet av planförslaget varken tagit tillräcklig hänsyn till STFAB:s intressen eller redovisat tillräckliga intresseavvägningar. Detaljplanen är inte heller utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.
- Nuvarande planförslag utgör med hänsyn till de omfattande anpassningar som skulle krävas på STFAB:s fastigheter utanför planområdet ett oskäligt åsidosättande av STFAB:s intressen.
- Detaljplanen utgör, i strid med PBL, inte en fullständig reglering av de åtgärder som behöver vidtas för detaljplanens genomförande utan förutsätter för sitt genomförande att ett antal kostsamma och ingripande åtgärder genomförs utanför planområdet.
- Detaljplanen kommer till följd av de åtgärder som förutsätts utföras på mark utanför planområdet för att möjliggöra ett genomförande och hantera de konsekvenser som detaljplanen medför innebära betydande olägenhet för STFAB.
- Detaljplanen förutsätter för genomförande att mark som ägs av STFAB kan tas i anspråk av kommunen för allmän plats. Detaljplanen är i strid med 4 kap. 36 § 2 st. PBL inte utformad så att de fördelar som kan vinnas med detta överväger de olägenheter som STFAB orsakas.

STFAB anser att planförslaget kräver ytterligare utredning och anpassning i stora delar för att kunna genomföras, särskilt med avseende på trafik- och parkeringslösningar samt höjdsättningar. STFAB är villiga att diskutera möjliga lösningar för att planförslaget med nödvändiga anpassningar ska kunna genomföras samtidigt som STFAB ges möjlighet till bibehålla viktiga funktioner och förutsättningar för fortsatt positiv utveckling av Stenungstorg Centrum. Detta förutsätter dock att STFAB kompenseras för samtliga nödvändiga anpassningar inom STFAB:s fastigheter som en ny detaljplan för resecentrum aktualiserar. Ett realiserande av resecentrum med avsedd lokalisering kommer oavsett eventuella justeringar av planförslaget

förutsätta STFAB:s medverkan under genomförandet. Det bör därför även ligga i kommunens intresse att hitta sådana lösningar.

Planbeskrivningen anger att kommunen avser att teckna avtal med STFAB för att få tillgång till den mark inom STFAB:s fastigheter som avses planläggas som allmän platsmark. För STFAB:s del förutsätter tecknandet av sådant avtal att STFAB i alla delar kompenseras för de skador och andra olägenheter som STFAB orsakas av detaljplanen, utöver inlösensersättning för marken, samt att det säkerställs att det går att ta sig till och från STFAB:s fastigheter utan störningar under hela utbyggnadstiden. Det måste även säkerställas att nödvändiga åtgärder vidtas för att säkra parkeringsförsörjningen innan projektet inleds.

Om ett beslut att anta detaljplanen ändå skulle vinna laga kraft utan att STFAB och kommunen först i delar ingått avtal om hantering av detaljplanens konsekvenser för STFAB kommer STFAB kräva ersättning från kommunen för alla kostnader och all skada som STFAB orsakas till följd av detta, till exempel på grund av inskränkningar och störningar i verksamheten på STFAB:s fastigheter, trafikpåverkan, kostnader för anpassningar och behov av investeringar på grund av ändrade förhållanden m.m.

Trafikförsörjning och parkering

Som planförslaget har utformats säkerställs trafikförsörjningen till och från STFAB:s fastigheter avseende varuförsörjning, kundparkering, personal- och boendetrafik, angöringstrafik för handikappade och tillträde till räddningsväg först efter omfattande anpassningar inom STFAB:s fastigheter. Detta innefattar ett flertal nödvändiga åtgärder på kvartersmark utanför planområdet för den föreslagna detaljplanen. Genomförandet av kommunens planförslag förutsätter således att åtgärder vidtas även utanför detaljplanens gränser, på mark som kommunen själv inte har rådighet över.

Idag finns sammanlagt 936 parkeringsplatser inom STFAB:s fastigheter. Dessa parkeringsplatser försörjer Stenungstorg Centrum och är fullt utnyttjade. Centrumområdet har idag en parkeringsförsörjning i balans. Vid ett genomförande av planförslaget skulle ett stort antal av STFAB:s parkeringsytor tas i anspråk för allmän plats. Kommunen kommer också i sin egen parkeringsutredning till slutsatsen att ett genomförande av detaljplanen, med beaktande av tillkommande parkeringsbehov, skapar ett underskott om ca 340 parkeringsplatser i området. Planbeskrivningen brister väsentligt i vad gäller att redogöra för underskottets konsekvenser och påverkan på intressen som till exempel näringsliv och turism.

Kommunens föreslagna lösning på det konstaterade underskottet är, som man får uppfatta utredningen, att parkeringshus byggs utanför planområdet på bland annat STFAB:s mark, d.v.s. på platser som kommunen inte har rådighet över. Kommunen verkar således göra antagandet att en eller flera privata aktörer är beredda att genomföra stora investeringar för att lösa centrumområdets blivande parkeringsunderskott, dessutom i en omfattning som skulle leda till ett överskott av parkeringskapacitet för centrumkärnan. Det framgår inte vad denna uppfattning baseras på eller på vilken rättslig grund kommunen avser att genomdriva detta och inte heller vem som ska bära organisatoriskt och ekonomiskt ansvar för uppförandet av parkeringshusen.

Planbeskrivningen redogör inte heller för de tekniska konsekvenserna, inklusive geoteknisk påverkan.

STFAB får starkt ifrågasätta lämpligheten i detta val av lösning. Att genom en detaljplan skapa ett parkeringsunderskott som inte kan lösas inom ramen för genomförandet av själva detaljplanen och som förutsätter tillkommande åtgärder på annan plats strider mot 2 och 8 kap. PBL. I praxis har sådana lösningar underkänts, se t.ex. MÖD P 1584-13.

Genom en ombyggnad av STFAB:s kvarvarande markparkeringar väster om järnvägen samt genom att bygga parkeringsplatser av tidigare buss hållplats på Stenungs alle m.m. kan sammanlagt 754 parkeringsplatser uppnås för STFAB efter detaljplanens genomförande. Detta medför för STFAB:s del - även om sådana kostsamma investeringar genomförs - ett underskott på 182 parkeringsplatser jämfört med dagens läge.

Detaljplan 259, som det hänvisas till i parkeringsutredningen, medger underjordiska garage på nuvarande markparkering med möjlighet till ytterligare parkeringsplatser. Att iordningsställa garageplatser i den omfattning utredningen föreslår innebär dock med platsens geotekniska förutsättningar (jfr utförda geoteknikutredningar) mycket höga kostnader, preliminärt uppskattat till ca 280-380 miljoner kr.

En fungerande trafikförsörjning och tillräcklig parkeringskapacitet är en avgörande förutsättning för verksamheten inom STFAB:s fastigheter, som domineras av kommersiell centrum- och handelsverksamhet med ett stort besöksflöde som till övervägande del är bilburen. Kommunen har i strid med 2 kap. PBL inte tagit hänsyn till dessa intressen vid upprättandet av planförslaget. Med hänsyn till de omfattande och kostsamma åtgärder som STFAB förutsätts genomföra för att möjliggöra ett genomförande av detaljplanen (som i princip uteslutande avser allmän plats) med bibehållen parkeringskapacitet i området innebär förslaget även en betydande olägenhet för STFAB.

STFAB har förstått att kommunen är av uppfattningen att STFAB har ett ansvar att tillskapa nya parkeringsplatser genom uppförande av parkeringshus på STFAB:s fastigheter. STFAB bestrider detta och ställer sig frågande till vad kommunen baserar denna uppfattning på.

Buller

Av den bullerutredning som ingår i granskningsunderlaget framgår att tillämpliga riktvärden för buller vid fasad från vägtrafik inte kommer att innehållas för befintliga bostäder i södra delen av STFAB:s fastighet Stenung 3:282 (i bullerutredningen benämnda "byggnad D") om inte ytterligare bullerreducerande åtgärder vidtas. Några konkreta åtgärder föreslås dock inte i planförslaget.

Bullerutredningen är även bristfälligt utförd i andra avseenden. Enligt trafikutredningen och illustrationer i granskningsunderlaget kräver planförslagets nya södra anslutning till Stenungstorg en längre angöringsramp som inte har beaktats i bullerutredningen (se bilaga 14 och 16 i bullerutredningen). Detta kommer medföra att besöks- och varutrafik behöver köra nära fasaden på "byggnad D" innan de kan angöra parkeringsfälten. Bullerutredningen behöver

uppdateras med hänsyn till detta för att det på ett adekvat sätt ska gå att bedöma planförslagets konsekvenser för de ifrågavarande bostäderna.

Att bullernivåer beräknas överstiga tillämpliga riktvärden riskerar att innebära olägenheter för boende och kostnader för STFAB till följd av krav på hyresnedsättning m.m. Planförslaget måste kompletteras med ytterligare bullerutredning och krav på erforderliga tekniska åtgärder inom planområdet för att innehålla gällande riktvärden för buller från närliggande trafik och järnväg m.m. (jfr mark- och miljööverdomstolens dom i mål nr P 2127-15). Denna hantering bör regleras i genomförandeavtal där kostnaderna för åtgärderna belastar kommunen.

Höjdsättning och skyfall m.m.

I den skyfallsutredning som ingår i granskningsunderlaget dras slutsatsen att det oavsett föreslagen höjdsättning och åtgärder för planområdet återstår ett flertal utmaningar att utreda vidare, bland annat att säkerställa att de förslag på åtgärder som ligger utanför planområdet är genomförbara samt att deras genomförande säkerställs. Såvitt STFAB känner till har det inte genom avtal eller på annat sätt säkerställts att sådana nödvändiga åtgärder kommer att genomföras utanför planområdet. Detta rör bland annat skyfallsavrinningen intill kulturhusparken samt påverkan av den föreslagna förändrade höjdsättningen på STFAB:s garage, angöringsvägar samt räddningsvägar. STFAB:s mark öster om järnvägen riskerar med detaljplanens nya höjdsättning att bli en lågpunkt och detaljplanen redovisar inte hur detta ska omhändertas.

Vidare framgår inte befintliga markhöjder för området i planhandlingarna, vilket riskerar att dölja detaljplanens konsekvenser utanför planområdet. Detta försvårar bedömningen av detaljplanens konsekvenser.

Ett antal uppenbara brister har dock ändå kunnat identifieras enligt nedan.

- Öster om järnvägen finns ett stort avrinningsområde (se figur 2 i skyfallsutredningen) som enligt planförslaget passerar STFAB:s fastigheter Stenung 3:282 och Stenung 2:62 på sin väg motrecipient vid skyfall. Detaljplanens föreslagna höjdsättning och skyfallsväg förutsätter att STFAB:s mark höjs upp till ca +2,5-2,3 m inom markerat område, annars skapar detaljplanen genom sin föreslagna upphöjning av omgivande mark en förvärrad översvämningsrisk. Figur 8 i skyfallsutredningen är missvisande då den inte korrekt redovisar påverkan av planförslagets nya höjdsättning på STFAB:s mark, som utgör en känd lågpunkt (ca +2,0 m). Som planförslaget redovisar uppstår en höjdskillnad på 0,6 m från den nya upphöjda Södra vägen, ner till befintlig markparkering på STFAB:s intilliggande fastigheter.
- I läge mellan kv. Julen och södra delen av STFAB:s fastighet Stenung 3:282 finns en befintlig marknivå som kommer utgöra en "tröskel" i ny skyfallslösning. Denna tröskel ligger utanför planområdet men det är helt avgörande att den sänks ca 0,3 m för att via Västanvindsgatan kunna avleda skyfall på det sätt som detaljplanen förutsätter. Utredningen påtalar även vikten av att säkerställa att nedfarten till Polisens befintliga garage inte påverkas negativt av föreslagen höjdsättning. Polisens verksamhet är

samhällsviktig och detaljplanen måste redovisa och säkerställa att genomförandet av detaljplanen inte medför någon negativ påverkan i detta avseende. Det framgår inte heller av detaljplanen hur höjdsättningen ska anpassas mot befintlig marknivå på STFAB:s fastighet.

I direkt anslutning till detta område på Västanvindsgatan föreslår dessutom trafikutredningen att det skapas en ny räddningsväg till STFAB:s lågt liggande befintliga markparkering, en höjdskillnad motsvarande ca 0,6-0,8 m. Planförslaget redovisar inte detta förhållande och ger heller inte förslag på åtgärd som säkerställer att det föreslagna skyfallsstråket inte leds in till STFAB:s markparkering via den nya räddningsvägen. Det ska tilläggas att denna räddnings- och utryckningsväg ligger utanför planområdet och samtidigt utgör en nödvändig åtgärd, då planförslaget bygger bort nuvarande möjlighet att nå det allmänna gatunätet i olika korriktioner. Att åtgärden är nödvändig framgår av trafikutredningen. Trots detta har den inte beaktats i planförslaget.

- Från Strandvägen i norra delen av planområdet redovisas i figur 6 i skyfallsutredningen ett skyfallsstråk från planområdet in på STFAB:s lågt liggande markparkering. Planförslaget innebär en kraftig höjning av den närliggande korsningen på Göteborgsvägen, vilket sannolikt leder till fallande gatusträckning från korsningen mot väster och sedan in på STFAB:s fastigheter Stenung 3:233 och Stenung 3:276. Planförslaget anger ingen lösning på denna problematik.
- Figur 5 i skyfallsutredningen redovisar skyfallens tänkta flödesriktningar och föreslagna upphöjningar för att leda skyfallet rätt väg, redovisning av flödesriktningar saknas dock på Göteborgsvägen. STFAB anser att det krävs att en att en längsgående upphöjning markeras utmed STFAB:s fastighet Stenung 3:282 mot Göteborgsvägens nya GC-bana för att säkerställa att skyfall inte får STFAB:s lågt liggande markparkeringar som recipient.

Ovan angivna förhållanden utgör påtagliga brister i planförslagets utredningsunderlag. Även avseende dessa omständigheter gör STFAB bedömningen att ett genomförande av planförslaget förutsätter omfattande åtgärder utanför planområdet, inklusive på STFAB:s fastigheter. Kommunen har med granskningshandlingarna inte visat att detaljplanen uppfyller relevanta krav enligt 2, 4 och 8 kap. PBL. Med nuvarande utformning innebär planförslaget ett oproportionerligt åsidosättande av STFAB:s intressen och uppfyller inte kraven på skälig hänsyn till befintliga bebyggelse- och fastighetsförhållanden.

Geoteknik

Den utredning som presenteras i granskningshandlingen Teknisk PM Geoteknik är begränsad till planförslagets konsekvenser inom planområdet och redogör inte för risken för påverkan på STFAB:s fastigheter och övriga närliggande områden. Detta är en allvarlig brist i planunderlaget. Utredningen anger att "Generellt gäller att en höjning av marknivån kommer innebära sättningar av varierande storlek inom hela planområdet. Geotekniska

sättningsreducerande förstärkningsåtgärder kommer således krävas för alla planerade markhöjningar. Föreslagna sättningsreducerande förstärkningsåtgärder kommer också att motverka eventuella stabilitetsproblem som annars skulle kunna orsakats av planerade markhöjningar.". Denna slutsats indikerar tydligt att det föreligger behov av att även utreda detaljplanens geotekniska påverkan på områden i anslutning till planområdet och behovet av skydds- och andra åtgärder där, samt att även utreda eventuella konsekvenser av föreslagna marksänkningar. Det är sannolikt att ett genomförande av planförslaget kommer att leda till geoteknisk påverkan på STFAB fastigheter och anläggningar. Kommunen måste redovisa omfattningen av påverkan och förslag på åtgärder för att minska uppkomsten av geotekniska risker som sättning, upplyft eller av stabilitet på STFAB:s fastigheter under och efter detaljplanens genomförande. Kommunen har trots detta inte inkluderat några sådana bedömningar i underlaget för planförslaget. Även här brister granskningsunderlaget i förhållande till gällande krav enligt PBL.

Enligt tidigare utförda geotekniska utredningar inom området får ingen ytterligare last tillföras markytorna väster om järnvägen. Enligt tidigare utredningar bör nya överbyggnader totalkompenseras med lättfylnad (såvida inte KC-pelare väljs). Granskningshandlingarna avviker i detta avseende från tidigare slutsatser (se t.ex. avsnitt 5.6 i geoteknikutredningen).

I geoteknikutredningen (avsnitt 5.5) föreslås att ramperna ner från Göteborgsvägen inte ska omfattas av sättningsreducerande åtgärder. Dessa ramper föreslås också få en överbyggnad om upp till +1,3 meter fyllnadsmassor, vilket enligt utredningen sannolikt medför en sättning om ca 1 meter på 40 år. Detta accepteras inte inom övriga delar av planområdet. De länkplattor som föreslås är inte en lämplig åtgärd vid de stora sättningar som förekommer inom området till väster om järnvägen. STFAB menar att ramperna ska totalkompenseras alternativt KC-förstärkas. Ramperna utgör den enda möjligheten att nå STFAB:s fastigheter med fordonstrafik och utgör således en mycket vital funktion som måste säkerställas långsiktigt.

Enligt skyfallsutredningen och vad som anges ovan kommer STFAB:s fastigheter öster om järnvägen behöva höjas. STFAB anser att samma princip om total lastkompensation bör gälla även dessa markytorna om inte utredningen utökas och kan konstatera annan lämplig åtgärd mot framtida sättningsökningar givet markförhållandena öster om järnvägen.

Luftkvalitet

Granskningshandlingen anger att mätdata endast hämtats från två mätstationer, i strid med Naturvårdsverkets rekommendation att använda 3-4 stationer. Mätningen har dessutom skett under pågående Covid-pandemi med kraftigt reducerad biltrafik. Planerad tillkommande bebyggelse med bland annat markparkeringar väster om järnvägen enligt planprogrammet har inte beaktats i utredningen. Planbeskrivningens slutsats att det är "mycket luftigt och med god luftgenomströmning" saknar stöd i utredningen.

Tekniska installationer

Granskningshandlingarna omnämner inte befintliga tekniska installationer inom STFAB:s fastigheter och förväntad påverkan på dessa vid planförslagets genomförande. Tekniska

installationer på STFAB:s mark som i planförslaget föreslås bli allmän platsmark kommer behöva anpassas så att de delar av systemen som betjänar kvarvarande fastighet inte påverkas negativt.

Dagvatten

I VA- och dagvattenutredningen redovisas STFAB:s enskilda dagvattenledningar (se figur 7 i utredningen). Dessa utnyttjas idag utan ledningsrätt av kommunen för Göteborgsgatans dagvatten. Denna brist bör avhjälpas genom att anordna ett nytt kommunalt dagvattensystem i området. Utredningen hänvisar också på ett otydligt sätt till "befintligt dagvattennät" i kombination med redovisning av bibehållet enskilt dagvattennät inom planområdet. I utredningens förslag på dagvattenhantering för området redovisas fortsatt enskilda dagvattenledningar inom blivande allmän platsmark, utan någon redovisad helhetslösning för området. Det är oklart hur dagvatten hanteringen för STFAB:s fastigheter påverkas av planförslaget.

Planbeskrivningen har inte tydligt definierat vad som avses med "befintligt dagvattennät". Det är oklart om man avser anläggningar på kommunal mark eller STFAB:s dagvattenledningsnät som idag utnyttjas av kommunen för Göteborgsvägens dagvatten. STFAB önskar att dagvatten hanteringen från Göteborgsvägen avskiljs från det privata dagvattenledningsnätet. Vidare anges i utredningen att "de grönytor som är avsatta i redovisad illustration ger möjlighet att uppnå tillräcklig magasinering och rening". Detaljplanens bestämmelser säkerställer dock inte att erforderliga grönytor kommer utförs i den omfattning som illustrationen visar. STFAB:s uppfattning är att dagvattenutredningen är undermålig och att planförslaget inte säkerställer ett erforderligt omhändertagande av dagvatten i området. Även här riskerar ett genomförande av detaljplanen föranleda behov av omfattande åtgärder på privat mark utanför planområdet, vilket skulle medföra betydande olägenhet för STFAB.

Miljökonsekvensbeskrivning

I planbeskrivningen anges att detaljplanen är förenlig med 3, 4 och 5 kap. miljöbalken samt att kommunen bedömt att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Det anges vidare att genomförandet inte ger upphov till risker för människors hälsa och säkerhet eller bidrar till att några miljö kvalitetsnormer överskrids. Detta ställningstagande saknar närmare motivering och får ifrågasättas då kommunen inte presenterat någon närmare miljöutredning till stöd för bedömningen.

Om en detaljplan antas innebära betydande miljöpåverkan ska det enligt 4 kap. 34 § PBL upprättas en miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med bestämmelserna i 6 kap. miljöbalken. STFAB ställer sig frågande till varför miljökonsekvensbeskrivning inte har upprättats, framförallt med hänsyn till projektets omfattning och påverkan på trafik, infrastruktur och omgivningen i övrigt.

Övrigt avseende utformning

Utifrån granskningsförslaget och de tekniska utredningarnas slutsatser bedömer STFAB att den föreslagna placeringen av koppling och rondell i söder skapar en mängd svagheter ur

klimatsäkringsperspektiv som inte adresseras i planunderlaget. En omlokalisering av den södra rondellen och därmed också GCKopplingen skulle omhänderta en mängd identifierade svagheter i det presenterade granskningsförslaget:

- Skyfallsvägen till parken säkras utifrån att gatans höjdsättning kan anpassas till omgivning och befintlig kulvert i Östra köpmannagatans längd.
- Angöring för blåljus får prioritet liksom angöring till centrum och en trygg GC-koppling i plan till resecentrum.
- En omlokaliserad rondell söderut borde möjliggöra för bussar att direkt svänga söderut vilket stärker kollektivtrafikintresset.

Kommunens kommentar

Trafik och parkering

Kostnader som kan uppkomma för att anpassa kvarvarande del av fastigheten Stenung 3:282 när allmän plats överförs till kommunens fastighet, ska enligt expropriationslagen bekostas av kommunen som huvudman för den allmänna platsen. Anpassningarna som kan behövas är i enlighet med den detaljplan som gäller för marken. Kommunen avser i första hand att teckna avtal med fastighetsägaren om markregleringen, i enlighet med expropriationslagens regler. Eftersom kommunen är skyldig att bygga ut allmän plats finns möjlighet att lösa in marken med expropriationslagens regler, även utan överenskommelse. I de fallen beslutar Lantmäteriet i frågan om ersättning, dels för marken och dels för den övriga skadan.

Genomförd parkeringsutredning, som både kommunen och STFAB haft samsyn om, visar på en befintlig situation med ett underskott inom STFAB:s funktioner på -129 platser. Efter utbyggnation är underskottet -311 platser (före kompensationsåtgärder).

Bristen på parkeringsplatser på Stenungstorg är för fastighetsägaren som har behov av platserna, möjliga att ersätta genom att anlägga nya parkeringar i enlighet med den detaljplan som gäller för området (detaljplan 259, laga kraft 2007-10-04).

Buller

Trafikbuller vid fasad till fastighet Stenung 3:282 kommer enligt bullerutredningen minska efter genomförandet av detaljplanen. Det är klart visat att utbyggnadsalternativet ger lägre trafikbuller för dessa byggnader än vad nollalternativet gör. Varuleveranser till Stenungstorg går redan idag än närmare denna bostadsdel och kommer inte påverka negativt i och med genomförd exploatering. Frågan om personbilstrafiken som ska in på parkeringsytan norr om södra infarten, som då går närmare fasaden, har förtydligats i den inför antagandet reviderade bullerutredningen, vilken där visar på oförändrad bullersituation jämfört med både idag och framtida alternativ.

Höjdsättning och skyfall m.m.

Den höjjustering för skyfallsled som planeras vid öppningen mot Kulturhusparken ingår i planområdet med en bestämmelse om markhöjd på +2,0 m.ö.h. Planområdet har inför

granskningen utökats med detta område för att säkerställa denna höjjustering. Platsen är kontrollerad genom provgrävning för att lokalisera höjden på de befintliga ledningarna i denna passage så att dessa kan bibehålla sina lägen även vid sänkt marknivå. En tillgänglighetsstudie har gjorts för att säkerställa att åtgärden kan genomföras och att ytan samtidigt uppfyller de krav som ställs mot angränsande fastigheter. Genomförandet där åtgärder krävs på ickekommunal mark är åter ett ärende för de avtal kommunen och STFAB avser skriva. Väster om denna "tröskel" som sänks kommer vattnet ledas i sydvästlig riktning ut mot parkens mitt för att sedan ledas ut mot havet genom parken. Polisens garage kommer med marginal inte att beröras av detta flöde varken i riktning eller i höjd då rampen till garaget ligger fast (pålad) till den nivå som byggnaden och marken väster om sänks. Höjdanpassning efter sänkt marknivå söder om garagedfarten kommer ske för god åtkomst till garaget.

STFAB:s markyta öster om järnvägen kommer kvarstå med den höjd den har idag. Eventuellt kan en anpassning i höjd komma ifråga för att ansluta mot gatunivån men det kommer i projekteringen eftersträvas att denna höjdanpassning sker på kommunens mark. Det handlar om en mindre höjdskillnad vilket släntas på kort sträcka. Vid höjjustering av Södra vägen kommer dagens skevning kvarstå åt öster så att normalt förekommande dagvattenflöde inte leds in mot STFAB:s fastigheter. För skyfallsscenarioet kommer denna yta enligt skyfallsutredningen få samma vattendjup vid framtida höjdsättning som vid befintlig höjdsättning och även idag strömmar ett potentiellt klimatkompenserat 100-årsregn i samma flödesriktningar inom STFAB:s markytor öster om järnvägen. Den kvarvarande vattenmängden efter ett skyfall kommer för denna yta avvattnas via den anslutning mot kommunal dagvattenanläggning som är placerad i lågpunkten i dess norra del. Avrinningen via banvallens dike (Trafikverkets) som idag sker kan inte fastighetsägaren förlita sig på då detta dike ligger utanför fastigheten. Kommunen är ansvarig för att upprätta förbindelsepunkt till kommunal dagvattenanläggning vilket för fastigheten Stenung 3:282-3 finns genomförd och vid begäran kan en förbindelsepunkt även upprättas för Stenung 2:62.

Den planerade kopplingen för utryckningsfordon mellan Västanvindsgatan och Stenunge allé ersätts efter samtal med polis och räddningstjänst med en direktkoppling för utryckningsfordon mellan Stenunge allé och Göteborgsvägen i höjd med kvarteret Julen. Risken för att skyfallsvatten rinner ner mot STFAB:s parkering minskar också. Vidare möjliggörs då några extra parkeringsplatser på STFAB:s parkering. "Smittrafik" undviks också på Stenunge allé som inte lämpar sig för denna högre trafikmängd.

Höjdsättningen på korsningen Göteborgsvägen/Strandvägen kommer anpassas så att vatten leds söderut på Göteborgsvägen. Höjdsättningen på Strandvägen har ingen påverkan på STFAB:s mark då ingen utfart sker där. Höjdskillnaderna längs Strandvägen och Göteborgsvägen kommer ske med hjälp av en mur mellan gaturum och parkering, i fastighetsgräns.

Längs hela Göteborgsvägens västra sida går en gång- och cykelväg. Denna gång- och cykelväg anläggs högre än gatan vilket kommer erbjuda erforderligt skydd för att skyfallsvatten inte ska rinna in mot parkeringen. Där gatan vid cirkulationsplatserna korsar gång- och cykelvägen

ligger gång- och cykelvägen högre för att både fungera som vattenbarriär, men också som en farddämpande säkerhetsåtgärd. Den kulvert som idag går under järnvägen och kopplar östra sidan av järnvägen mot väster och idag leder stora mängder vatten in mot parkeringsytorna kommer inte längre vara i bruk utan skyfallsvattnet leds istället runt hela parkeringsytan ut mot havet. Detta innebär en stor förbättring för Stenungstorgs parkeringsytor jämfört med idag.

Geoteknik

I den geotekniska utredningen har det föreslagits förstärkningsåtgärder med hänsyn till sättningar, som innebär att inga ytterligare belastningar på marken tillkommer genom totalkompensation med kalkcementpelare alternativt lättfyllning. Genom dessa förstärkningsåtgärder säkerställs att planerad anläggning inom planområdet inte får problem med sättningar. Åtkomsten till anslutande parkeringsytor säkerställs via ramperna som även dessa är förstärkta. Detta görs för att hantera tillgängligheten mot anslutande fastigheter och för att garantera jämna markrörelser mellan förstärkta delar inom planområdet och de oförstärkta ytorna utanför.

Den geotekniska utredningen har kompletterats med en stabilitetsberäkning i Sektion A för planerade förhållanden där höjdskillnaden blir som störst (cirka 1,8 meter) mellan gång- och cykelvägen och Göteborgsvägen mot anslutande fastigheter västerut. Beräkningen visar att stabiliteten uppfyller kraven, även utan hänsyn tagen till den förstärkning som krävs för sättningar. I beräkningen är planerad stödmur inlagd, vilken tar upp höjdskillnaden som blir lokalt mellan ny väg och befintlig marknivå västerut. Den geotekniska konsulten har även gjort beräkningar som visar att det inte finns risk att det uppstår stabilitetsproblem till följd av framtida marksättningar inom anslutande ytor utanför planområdet.

De åtgärder som föreslås för att kunna höjjustera marken inom området är just framtagna för att inte orsaka den typen av sättningsskador STFAB åberopar i yttrandet. Detaljplanen visar att rimliga möjligheter finns att tillgå för att utveckla området utan fortsatt sättning eller belastning på andra ytor och under projekteringen tas detaljerade åtgärder fram för att klara precis detta.

I förslaget till konstruktion för ramper ner från Göteborgsvägen mot Stenungstorgs parkeringsytor är precis som för höjning av Göteborgsvägen föreslaget total lastkompensering.

Skyfallsutredningen visar inte att STFAB:s mark öster om järnvägen behöver höjas eller förändras.

Omgivningspåverkan till följd av kommande entreprenad är svårt att bedöma redan i detaljplaneskedet. Detta är således en frågeställning som lämpligast besvaras i det kommande projekteringskedet. Det Tekniska PM:et har kompletterats med följande text under kapitel 5.5.2 "Omgivningspåverkan till följd av kommande entreprenad behöver studeras i det kommande projekteringskedet, där byggherren behöver följa upp och hantera så att det inte blir någon skadlig påverkan på intilliggande fastigheter och övriga närliggande områden."

I den geotekniska utredningen står följande under avsnitt 5.5:

”Inom områden med pågående sättningar kommer enbart lastkompensation med lättfyllning ej vara tillräckligt för att undvika framtida sättningar. Lämplig förstärkningsåtgärd för att stoppa det pågående sättningsförloppet och undvika framtida sättningar bedöms vara installation av kalkcementpelare (KC-pelare) till fast botten. Väster om järnvägen föreslås generell förstärkning med KC-pelare, med undantag för områden där sättningar ej bedöms pågå samt för anläggningsdelar där en viss framtida sättning kan accepteras (såsom t.ex ramperna västerut från Göteborgsvägen). Lastkompensation med lättfyllning bedöms vara en lämplig förstärkningsåtgärd för de delar som ej grundläggs på KC-pelare. Mellan Göteborgsvägen och anslutande ramper bör länkplattor användas för att undvika alltför skarpa sättningsskillnader.”

Den geotekniska konsultens formulering måste ha tolkats fel då denna formulering innebär att total lastkompensation rekommenderas för alla typer av markhöjningar. Generellt bedöms kalkcementpelare vara en lämplig åtgärd, men för ramperna bedöms lättfyllning kunna vara en tillräcklig åtgärd för att kompensera helt för tillkommande markbelastning. Länkplattor syftar till att ta upp de sättningsskillnader som kan uppstå i övergången mellan kalkcementpelarförstärkt område i direkt anslutning till ramperna som utgörs av lättfyllning. Texten har omformulerats och förtydligat texten i Teknisk PM under kapitel 5.5.

I den geotekniska utredningen står följande under avsnitt 4.3 och 5.4:

”Sättningarnas storlek avtar österut men marken bedöms vara sättningkänslig inom hela planområdet. Utförda CRS-försök och spänningsanalyser visar att leran är normalkonsoliderad eller svagt överkonsoliderad i områdets östra del. Öster om järnvägen bedöms inga sättningar pågå i dagsläget och sättningar p.g.a planerade markhöjningar bedöms kunna undvikas genom lastkompensation med lättfyllning.”

Den geotekniska konsultens formulering måste ha tolkats fel då denna formulering innebär att lastkompensation rekommenderas för alla typer av markhöjningar.

Luftkvalitet

Vad gäller förändrade förhållanden för luftkvalitet står kommunen fast vid att det inte föreligger mer än marginell förändring av bebyggelse då endast en resecentrumbyggnad intill järnvägen planeras och slutsatsen "mycket luftigt och med god luftgenomströmning" gäller likväl. Vidare har länsstyrelsen i sitt granskningsyttrande skrivit att kommunen har hanterat frågan om luftkvalitet på ett acceptabelt sätt. Ytterligare mätningar av luftkvaliteten har gjorts inför antagandet och visar inga större förändringar gentemot granskningshandlingen utan visar att tröskelvärdena för miljö kvalitetsnormer inte överskrids i dagsläget.

Tekniska installationer

Projekteringen kommer ta hänsyn till befintliga tekniska installationer inom STFAB:s fastighet och säkerställa att kvarvarande fastighet inte påverkas negativt. Den nya utformningen av Göteborgsvägen kommer omhänderta dagvattnet i ett eget nytt dagvattensystem som ansluts till

kommunala dagvattenledningar. STFAB:s privata dagvattenledningar för denna yta kommer, med utbyggt planförslag, inte längre belastas av dagvatten från Göteborgsvägen.

Dagvatten

Dagvattenutredningen visar att Göteborgsvägen kommer avvattnas via ett nytt ytligt dagvattensystem som sedan ansluts mot kommunal dagvattenledning. STFAB:s privata dagvattenledningar avlastas från de ytor som ersätts med Göteborgsvägens nya dragning. Detaljerad placering och utformning av dagvattensystemet definieras inte i detalj i en detaljplan, detta sker i genomförandet.

Dagvattenanläggningar och grönytor får anläggas inom både GATA och TORG. Den till planen hörande VA-utredningen visar att det finns utrymme inom planen för att både rena och fördröja dagvattnet till de nivåer som krävs för både recipient och befintlig dagvattenanläggning.

Illustrationskartorna är framtagna med syfte att visa hur det kan komma att se ut. Dagvattnet kommer både renas och fördröjas inom detaljplanen för att nå de krav som finns för recipient och befintliga kommunala anläggningar. Exakt placering och utformning av dessa bestäms i detaljprojekteringen.

Miljökonsekvensbeskrivning

Den behovsbedömning som har gjorts för detaljplanen är avstämd med länsstyrelsen som delade kommunens bedömning, vilket står i kapitlet "Avvägningar enligt miljöbalken" i planbeskrivningen. Påverkan på och konsekvenser för trafik, infrastruktur och omgivningen i övrigt utreds i de till detaljplanen hörande utredningarna och planhandlingarna.

Övrigt avseende utformning

De valda placeringarna av såväl gång- och cykeltunneln som den södra cirkulationsplatsen är lokaliserade till givna platser genom avvägningar mellan flera olika intressen. Den valda placeringen av dessa har i utredningarna visat ge en acceptabel situation ur alla utredda aspekter.

Västerstaden AB

2021-12-21

Såsom företrädare för fastigheterna, förvaltas av Förvaltnings AB Västerstaden, benämns Västerstaden:

1. Weast Coust AB, Stenung 3:37
2. SAMSA Stenung 3:331 AB, Stenung 3:331

Västerstaden inställning är som utgångspunkt: positivt inställt till lokaliseringen av ett nytt resecentrum.

Våra invändningar är:

Dialogen kring DP, från kommun har varit mycket bristfälligt, vi borde varit inbjudna till information kring konsekvens och de allmänna förutsättningar som kommer att gälla vid en ny DP. Den 6 maj fick vi första dialogen därefter finns ingen mer kommunikation i ärendet.

Vi anser att bristen som uppkommer med minskning av parkeringsplatser missgynnar centrat och dess boende, både på kort såsom långsikt.

Konsekvensbeskrivning enligt ovan saknas och vem som bär ansvaret på kort och långsikt är ej beskrivit.

Vi anser att frågan måste beredas mycket bättre och i samförstånd med de stora fastigheterna för att uppnå önskade effekter kring ett nytt resecentrum som även inte begränsar och förminskar de nuvarande boende kring Torget.

Kommunens kommentar

Inför samrådet bjöd kommunen in Westic Fastigheter och Förvaltnings AB Västerstaden till dialog som berörd fastighet då en utfart från Stenunge allé till Strandvägen planerades, öster om kvarteret Oasen. Denna trafiklösning har sedan omarbetats och följer helt dagens struktur, därför har ingen särskild dialog bedömts krävas för dessa fastigheter inför granskningskedet.

Förvaltnings AB Västerstaden gavs möjlighet att yttra sig på planförslaget i samrådet hösten 2020 men inget yttrande inkom. Kommunen valde sedan under våren 2021 att kontakta Västerstaden för att informera om utvecklingen.

De markytor som berörs ägs av Stenungs Torgs Fastighets AB där samtal förts under hela processen.

Påverkan på antalet parkeringsplatser inom Stenungstorg (och därmed även de boendeparkeringar som här samnyttjas) ingår i det parkerings-PM som ingår i granskningshandlingarna. Påverkan beskrivs även i planbeskrivningen. Antalet parkeringsplatser kommer minska som direkt följd av flytten av Göteborgsvägen västerut. Den yta som krävs för detta kommer regleras i avtal med fastighetsägaren Stenungs Torgs Fastighets AB. På kvarvarande parkeringsytor finns möjlighet enligt gällande detaljplan (detaljplan 259, laga kraft 2007-10-04) att bygga fler parkeringsplatser i parkeringsdäck och parkeringshus. Parkerings-PM:et visar att det finns möjlighet att med god marginal fylla det parkeringsbehov som finns idag och framöver.

Som fastighetsägare med behov av parkering går det att ansöka till lantmäteriet om att bilda en gemensamhetsanläggning, för att själva kunna påverka och möjliggöra utbyggnation av nya parkeringar, som beskrivs ovan. En gemensamhetsanläggning är en anläggning som ägs och tas om hand av flera fastigheter tillsammans. En lantmäteriförrättning med det ändamålet pågick under en lång tid hos lantmäteriet men återkallades sedan av de inblandade; Westic Fastigheter, Stenungs Torg Fastighets AB och kommunen. Även Stenung 3:331 var tänkt att ingå, i lantmäteriakten då fastigheten bildades står att rättighet för parkering inte ska bildas eftersom det pågår en parallell förrättning för bildande av gemensamhetsanläggning.

Södra Bohuslän Turism AB

2021-12-15

Vi har läst igenom detaljplan med bland annat plan- och genomförandebeskrivning för resecentrum och vill bidra med aspekter vi anser är viktiga för besöksnäringen i Stenungsund. Under sommarhalvåret mångdubblas antalet besökare till södra Bohuslän. Turismen är stark i vårt område, vi lever i en attraktiv region med många besökare och fritidsboende och detta bidrar starkt till vårt samhälle. Turismen i Stenungsund räknas bidra med mer än 500 årsarbetstillfällen och den totala turismomsättningen i kommunen beräknas till mer än 700 miljoner kr. Stenungsunds centrum är ett handelscentrum och nav för området med kringliggande ökommuner. Just handel är den del av besöksnäringen som tar största parten av besökarens spenderade peng. Därför är tillgänglighet till Stenungsunds centrum viktig.

Kollektivtrafik är en viktig parameter i besöksnäringen och vi är positiva till ett nytt resecentrum i Stenungsund och en utveckling av Stenungsund som centralort. Att skapa attraktiv plats med god infrastruktur för kollektivtrafik, cykling och andra sätt att ta sig runt är en viktig bas för fortsatt utveckling av ett attraktivt samhälle.

Insatserna som kommer göras i Stenungsunds infrastruktur har stor betydelse för framtida platsattraktion och för besöksnäringen, därför vill vi inkomma med synpunkter.

- Dagens besökare till vårt område är till nästan 90% bilburna. Vi jobbar för ett hållbart samhälle och vill visa besökare hur man åker kollektivt och vill självfallet se en utbyggd kollektivtrafik som gör det enklare att välja bort bilen. I dagsläget är det dock oftast inte möjligt att på ett enkelt sätt ta sig runt kollektivt för besökare och bilen är en förutsättning. Därför är det viktigt att planera för våra bilburna gäster, om vi inte vill tappa dem in till Stenungs torg. I nedan text på sid 42 i plan- och genomförandebeskrivningen känns parkeringsfrågan högst oklar.
- Man skriver att 383 parkeringsplatser kan tillskapas. Att de är för handeln centralt belägna och att de verkligen görs är enormt viktigt för att inte tappa omsättning och underlag för att driva ett antal butiker. Kan tillskapas låter lite oklart. En bilburn besökare har även möjlighet att välja en handelsplats i Uddevalla eller i Kungälv om tillgängligheten dit är bättre. Vi behöver ta plats som ett attraktivt och tillgängligt centrum och det är med bil man tar sig. Idag och i en överskådlig framtid. Vi anser att man behöver säkerställa hur parkeringar finns kvar för att inte riskera negativ inverkan på centrum handeln. Vi förväntar oss fler besökare framöver.

Sid 42 i plan- och genomförandebeskrivningen

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

- I den infrastrukturella planeringen är det viktigt att man inte bygger bort framtida möjliga satsningar. Där ställer vi oss frågande till förändringen vid Västanvindsgatan. Parkering försvinner och tillgänglighet för bilar försvinner där. Vad vi vet finns planer för nya etableringar här, hur påverkar denna föreslagna infrastruktur dessa kommande satsningar? Finns fortfarande planer för hotell här inne behöver väg och kortparkering finnas.

Kommunens kommentar

Påverkan på antalet parkeringsplatser inom centrala Stenungsund ingår i det parkerings-PM som ingår i granskningshandlingarna. Antalet parkeringsplatser kommer öka med planförslaget. På den östra sidan om järnvägen möjliggör befintlig detaljplan (detaljplan 259, laga kraft 4 oktober 2007) cirka 40 parkeringsplatser som är outbyggda idag. På bussplanen vid den befintliga stationen ska cirka 80 parkeringsplatser anläggas. Vidare kommer de befintliga parkeringsplatserna norr om nuvarande stationshus finnas kvar. Utöver detta finns även parkeringar på Norra vägen utöver de parkeringsplatser som möjliggörs inom planområdet. Dessutom möjliggör befintlig detaljplan (detaljplan 259, laga kraft 4 oktober

2007) parkeringsdäck och parkeringshus på den parkering som ägs av Stenungs Torg Fastighets AB. Sammantaget kommer parkeringsplatserna i centrum bli fler med planförslaget vilket ger bilåkande besökare och turister goda möjligheter att parkera bilen.

Inga detaljplaner kan göras utan att kommunen känner till dem då vi i Sverige har ett kommunalt planmonopol. Kommunen har en dialog med fastighetsägaren gällande både eventuell exploatering på Västanvindsgatan och andra ytor i centrala Stenungsund. Gällande tillkommande exploateringar kommer dessa utgå från det parkerings-PM som refereras till ovan. Tillkommande verksamheter med nya behov adderas då till denna för att tillse även framtida behov.

Kommunala instanser

Bygg Miljö/Tekniska myndighetsnämnden

2021-12-30

Tekniska myndighetsnämnden har inget att invända i ärendet.

Skäl till ställningstagandet

Verksamhet Bygg Miljö har tagit del av remissen för Resecentrum som nu är ute på granskning. Enligt handlingarna kommer de synpunkter som lyftes fram i samrådsskedet att tas omhand vid genomförandet av detaljplanen. Därmed finns inte skäl att lämna ytterligare synpunkter utöver de som redan lämnats i samrådsskedet.

Beskrivning av ärendet

Underrättelse om detaljplanen gällande Stenungsunds resecentrum är inkommen. I samrådsskedet lämnade verksamhet Bygg Miljö synpunkter i frågor om buller, miljö kvalitetsnormer för luft och vatten, dagvattenhantering, naturmiljö, hantering av jordmassor och invasiva arter.

Övriga upplysningar

Verksamhet Bygg Miljö är tillsynsmyndighet enligt plan- och bygglagen i frågor som är aktuella för prövning om bygglov samt miljöbalken. Vid genomförandet av detaljplanen gäller miljöbalkens allmänna hänsynsregler samt bestämmelser om anmälningsplikt vid till exempel sanering av förorenade områden, hantering av jordmassor och utsläpp av dagvatten. Anmälan behöver lämnas i god tid till tillsynsmyndigheten. I frågor om invasiva arter och biotopskydd är länsstyrelsen för Västra Götaland tillsynsmyndighet.

Kommunens kommentar

Noteras.

Infrastruktur VA Teknik

2021-12-22

Avdelningen Infrastruktur/Teknik har tagit del av samrådshandlingar utsända 2021-12-01 gällande detaljplan för Stenungsunds resecentrum, Stenung 3:57 m.fl.

Detta yttrande har tagits fram inom VA-gruppen av Teknikenhet och omfattar synpunkter på de delar som berör dricksvatten, spillvatten och dagvatten.

VA har varit delaktiga i framtagande av utredningar och handlingar för detaljplanen och anser att VA- och dagvattenfrågor har tagits hänsyn till i detaljplanen för att möjliggöra utbyggnad av resecentrum. I detaljplanen har man visat att det finns möjlighet att VA-försörja planerad bebyggelse samt att ytor för omhändertagande av dagvatten finns.

VA-enheten har några synpunkter som behöver säkerställas:

- Konsekvenser och kostnader för vad detaljplanen medför på den befintliga VA-anläggningen behöver tas fram och planeras för. T.ex. konsekvens av markhöjningar/sänkningar där VA-ledningar finns.
- Viktigt med samordning vid utbyggnad av de VA- och dagvattenanläggningar som behövs för utbyggnad av detaljplanen.
- Ledningar i Södra vägen planeras att förnyas under 2023. Viktigt att arbetena samordnas mellan projektgruppen för resecentrum och ansvarig på Teknik/Infrastruktur
- Ledningsrätter behöver säkerställas för befintliga och nytillkommande ledningar som behövs för detaljplanen
- Det saknas u-område för de VA-ledningar som finns/kommer finnas inom planområdet
- I beställningen av VA-utredningen som togs fram skulle det utredas möjligheter till flytt av de ledningar som går parallellt med Nordanvindsgatan. På grund av tidsbrist och att planerat parkeringsgarage togs ur detaljplanen togs detta inte med inför granskningen. Behov för en sådan utredning finns fortfarande. Om det finns intresse att bebygga parkeringsgarage över de kommunala VA-ledningarna behöver VA-ledningarna läggas om i samband med resecentrums utbyggnad. Kostnader för flytt behöver även säkerställas i avtal.
- VA-huvudmannen har ansvar för att bekosta de volymer som krävs för att fördröja dagvattnet till ett 30-årsregn. Då de ytor som avvattnas från detaljplanen är hård belastade kommer rening utöver normalt behövas. De merkostnader som en renande åtgärd kräver för att nå en "normal" dagvattenkvalitet kan inte bekostas av VA-kollektivet. Fördelning av investeringsmedel för dagvattenanläggningar behöver tas fram mellan skattekollektivet och VA-kollektivet.
- I plankartan finns inga ytor reserverade för dagvatten, det finns inte heller några bestämmelser som reglerar fördröjning och rening av dagvatten. Det är väldigt viktigt att dessa anläggningar byggs ut för att anslutning ska kunna göras mot befintliga dagvattenledningar samt för att uppnå miljökvalitetsnormerna för Askeröfjorden.
- Fördelning av kostnader samt driftansvar behöver säkerställas för de dagvattenanläggningar som kommer ingår i planområdet. I projekteringen skall även drift och underhåll av dagvattenanläggningarna säkerställas.
- Viktigt med gestaltning för de dagvattenanläggningar som anläggs inom området. Inom centrumområdet bör dagvattenanläggningar som både har en fördröjande/renande funktion men även tillför området grönska prioriteras.

Kommunens kommentar

Flertalet av synpunkterna är genomförandefrågor och kommer hanteras i dialog med kommunens teknikenhet under projektering och utbyggnad.

En utredning kommer att beställas inför projektering för att ta fram förutsättningar för att flytta ledning på grund av byggnation av parkeringsgarage samt konsekvenser på befintliga VA-ledningar av de markförändringar som planeras för resecentrum.

Ledningsrätter säkerställs av ledningsrättsinnehavaren.

Plankartan kompletteras med u-områden.

Dagvattenanläggningar och grönytor får anläggas inom både GATA och TORG. Den till planen hörande VA-utredningen visar att det finns utrymme inom planen för att både rena och fördröja dagvattnet till de nivåer som krävs för både recipient och befintlig dagvattenanläggning.

Fördelning av kostnad samt driftansvar för nya dagvattenanläggningar ses över i projekteringen men inför antagande kommuniceras att en ökad driftbudget kommer behövas för ytor som kräver kontinuerlig drift och skötsel.

Södra Bohusläns Räddningstjänstförbund

2021-12-23

I Räddningstjänstens yttrande i samrådsskedet skrev vi att riskanalysens förslag på åtgärder har förts in på ett bra sätt. I nuvarande förslag har två av de riskreducerande åtgärderna tagits bort från planbestämmelserna. Det gäller "Avrinning av farliga vätskor från spårområdet mot stationshuset vid en olycka på järn vägenskall förhindras", samt "Området nära järnvägen skall utformas så att det inte inbjuder till stadigvarande vistelse". Enligt samrådsredogörelsen och samtal framgår att dessa planbestämmelser tagits bort då de bl a har svårt att leva upp till kraven på tydlighet enligt PBL. Då de nu har tagits bort är det viktigt att de på annat sätt framförs till exploitören så att de kan tillgodoses.

I samrådsyttrandet skrev vi också att framkomligheten söderut på Göteborgsvägen är viktig för Räddningstjänsten, och att det bedöms bli tillgodosett då det anläggs ett bussfält som kan nyttjas av räddningsfordon. I det nya förslaget anläggs ytterligare en rondell och det blir då än mer viktigt att bussfälten utformas så att de även fungerar för räddningsfordonen.

I nuvarande förslag görs Stenunge Alle om till en återvändsgata med infart nere vid brofästet. Ingen anslutning för fordonstrafik finns kvar uppe vid Stenungstorg. För att tillgodose polisens

behov redovisar trafikutredningen en angringspunkt för utryckningsfordon. Det är viktigt att den utformas så att den även fungerar för större utryckningsfordon söderut. Annars tvingas vi köra ända ner till brofästet vid insatser till tex vårdcentralen Jullen och Kulturhuset Fregatten.

I skyfallsutredningen framgår att åtgärder föreslås så att vattennivåerna vid 100-årsregn inte skall förhindra framkomligheten på Södra vägen för räddningstjänstens större fordon. Nivåerna innebär dock att våra befälsfordon och ambulans och polis inte kan ta sig fram där. Alternativ tillfartsväg är då istället via GC-vägen Nytorpsbacke. Det behöver säkerställas att mindre fordon kan angöra till GC-vägen uppe vid Parkers väg.

Kommunens kommentar

Planbestämmelserna som nämns i yttrandet har tagits bort då de inte uppfyllde tydlighetskraven i PBL. Planhandlingarna är utformade på så vis att avrinningen av farliga vätskor från spårområdet inte rinner mot stationshuset. Det framkommer i riskutredningen att föreslagen upphöjd perrong bedöms förhindra detta. Om vätskor rinner på spåret kommer de höga perrongerna skydda byggnaden och om vätskor rinner på perrongen/väntytorna kommer dessa ha lutningar som hindrar vätskorna att komma nära byggnaden. Området nära järnvägen förses med vänthall med plats för kiosk, toalett samt rastutrymmen för chaufförer och ger inte upphov till stadigvarande vistelse. Plankartan medger inte verksamheter i form av butiker, kontor eller boende som är stadigvarande vistelse.

Utnyttjande av kollektivkörväg kommer med den nya detaljplanens utformning möjliggöra bättre framkomlighet för utryckningsfordon jämfört med dagens situation.

Den planerade kopplingen för utryckningsfordon mellan Västanvindsgatan och Stenunge allé ersätts efter samtal med polis och räddningstjänst med en direktkoppling för utryckningsfordon mellan Stenunge allé och Göteborgsvägen i höjd med kvarteret Jullen.

Angöring till gång- och cykelvägen vid Parkers väg för anslutning av mindre fordon säkerställs i ett separat arbete som beräknas vara klart under 2022.

Politiska partier

Medborgerlig samling

2021-12-20

Bakgrund

Vecka 49 genomförde Stenungsunds Kommun tre sk samrådspresentationer av den detaljplan som arbetats fram, efter de förändringar som gjorts i planen för resecentrum efter samråden hösten 2020.

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

Långsiktighet saknas fortfarande

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

Syftet med planarbetet i en kommun är generellt att presentera och följa en långsiktig plan för kommunen i allmänhet, baserad på kommunens egen situation, samt med omgivande faktorer inberäknade.

För detta syfte är avsikten att kommunen skall presentera sin långsiktiga plan i en översiktsplan (ÖP), vilken skall revideras i tillämpliga avsnitt varje mandatperiod. För stora avsteg från denna plan innebär självfallet att skattepengar i olika grad utnyttjats på felaktigt sätt.

För detta ändamål har Stenungsunds kommun presenterat en (i verkligheten fördelad på tre) översiktsplaner inför mandatperioden 2018-2022. De översiktsplaner som Stenungsunds kommun hittills presenterat, samt även innevarande plan avseende mandatperioden 2018-2022 åsidosätter detta syfte, då kommunen totalt missat en av de största frågorna som berör, inte bara Stenungsunds kommun, utan hela den västsvenska regionens infrastruktur, samt därav följande pendeltrafik, samt eventuell kommande snabbspårstrafik mellan Oslo-Göteborg-Malmö.

Att en så avgörande del som förläggning av en så viktig del som ett resecentrum för Bohusbanan saknas i ÖP är, om inte stötande, så i alla fall att åsidosätta avsikten med det långsiktiga planarbetet. Det är även att åsidosätta det demokratiska inflytande som medborgarna förväntar sig ha.

Att flytta befintligt Stenungsunds resecentrum för tåg, utefter den nuvarande sträckningen av Bohusbanan är inte realistiskt, då kraven för den förväntade utbyggnaden till dubbelspår gällande Bohusbanan som godtagbar del i infrastruktur för framtiden i Västra Götaland inte

uppfylls. Att placera ett resecentrum i Stenungsund enligt presenterad detaljplan, punkterar syftet med en utbyggd Bohusbana avsedd att ingå i en infrastruktur för Bohuslän, då planen medvetet struntar i ett antal faktorer:

- Resecentrumet har enligt presentationen på samråden 2021 endast inriktning att tillgodose tillgänglighet för gående samt cyklister, dvs centralt boende och utesluter ett stort antal övriga användare som avser pendla till och från jobb, dvs medborgare i icke centrala delar av kommunen.
- Resecentrumet prioriterar att öka tillgängligheten för resande som avser besöka Stenungstorg.
- Den senaste beskrivna detaljplanen har förändrat beskrivningen på hur kommunen ser möjligheten att Bohusbanan kommer att utvecklas till dubbelspår, med sk kvartstrafik.

Infrastruktur och kommunikationer

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

Dubbelspår för Bohusbanan har ett starkt stöd från norska investerare som har ett behov av godsförbindelse till Göteborgs hamn, samt snabba pendlingsmöjligheter för persontrafik.

Trafikverket har under lång tid förberett ett beslut om var en kommande riksatsning på infrastrukturen för järnväg skall läggas. Enligt senaste besked har Trafikverket beslutat att inte satsa på att upprusta eller utveckla Bohusbanan. Att i detta läge, aktivt arbeta för den detaljplan som Stenungsunds kommun presenterar, vilken inte är långsiktigt hållbar, är direkt oansvarigt. Stenungsund måste aktivt arbeta för en regional utbyggnad av Bohusbanan, samt där ett resecentrum fyller sin funktion och att planerade investeringar med skattemedel är långsiktigt motiverade.

Miljö och Säkerhet

Tvärs igenom samhället transporteras årligen ca 10000 tågagnar med farligt gods, vilket av naturliga skäl utgör en stor risk. Dessutom används idag norra delen av stationsområdet som rangerbangård för godstrafik, vilken utöver ett betydande riskmoment, även medför stora köbildningar i hela samhället som följd. Det enda som kommunen i sin detaljplan framför, är fortfarande att hela det nuvarande stationsområdet kan användas för rangering av farligt gods, vilket vittnar om att riskfrågan inte tagits på allvar.

Risken att utryckningsfordon drabbas av köer vid järnvägen, är uppenbar och därvid inte godtagbar. Räddningspersonal har själva uttryckt att väntetider vid järnvägsbommar utgör ett reellt hinder. Att flytta räddningstjänsten till Stora Höga, som Stenungsunds Kommun föreslagit, är inte ett godtagbart alternativ, då detta ökar insatstiderna till norra delen av kommunen.

Järnvägens placering genom samhället, har vid flera tillfällen bidragit till olyckor med både skador o dödsfall på människor samt kollisioner mellan tåg o fordon.

Barriäreffekt

Dagens dragning av Bohusbanan tvärs genom samhället har under mycket lång tid bidragit till en högst ofördelaktig avdelning av samhället, vilket utöver stora problem för Räddningstjänsten, även medför en högst ofördelaktig barriäreffekt för dagens samhälle, genom avstängning av medborgarnas boende från kustlinjen. Speciellt som visionen är att kommunen skall växa till 35000 innevånare fram till 2035.

Arbetsmarknad

En avgörande ekonomisk faktor för Stenungsunds kommun, för att inte säga hela västsvenska regionen, samt Sverige, är det petrokemiska klustret som en betydande arbetsgivare. Det finns uttalade och tydliga tecken på att näringslivet inte kan säkerställa tillgången på kvalificerad arbetskraft, av den enkla anledningen att arbetspendling inte fungerar. Tillgången till en fungerande infrastruktur med tillhörande kollektiv pendeltrafik avgörande för näringslivet inte bara för Stenungsunds kommun, utan för hela regionen. Att Stenungsunds Kommun därför saknar en genomtänkt plan för pendeltrafik i allmänhet, en fungerande plan för utveckling av Bohusbanan, samt placering kommunens resecentrum i synnerhet, är därför högst oroande.

Finansiering

Det föreliggande förslaget som Stenungsunds Kommun presenterar, gällande Resecentrum i anslutning till Stenungs torg, är enligt tidigare presenterade siffror kostnadsberäknat till ca 125 miljoner kronor i 2015 års värde. I denna kostnad ligger inte en ekonomisk plan för:

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

Finansieringen innefattar stöd via bidrag i form av externa skattemedel, vilket får åskådaren att misstänka att kortsiktiga ekonomiska bidrag väger tyngre i kommunens presenterade förslag än en långsiktigt hållbar plan. Oavsett var de ekonomiska medlen kommer ifrån är det fortfarande skattemedel som beräknas användas, varför långsiktigheten är avgörande viktig.

Presenterad detaljplan för Stenungsunds Resecentrum

Det förslag som Stenungsunds Kommun har presenterat, gällande Stenungsunds Resecentrum, är därför helt otänkbart, av flera skäl. Med vad som framförts som bakgrund ovan, är det därför vår avsikt att överklaga den av Stenungsunds Kommun presenterade detaljplanen, gällande Resecentrum. Kommunens presenterade plan, är att endast flytta resecentrum för tågförbindelse, utefter nuvarande förläggning av Bohusbanan från nuvarande plats, till en placering mitt emot Stenungstorg. Kostnaden för detta beräknas i dagens läge till ca 200 miljoner kronor. Att kommunen därigenom åsidosätter att denna plan inte är hållbar, då man dels undviker att se frågan i ett regionalt perspektiv, samt dels i ett längre tidsperspektiv, tydliggör att kommunen saknar kunskap, och/eller förmåga till långsiktig planering. Detta är enligt vår mening icke godtagbar användning av skattemedel.

Förslag

Att hitta ett alternativ till järnvägens nuvarande sträckning har därför blivit oundvikligt, vilket är skäl för denna synpunkt och motförslag till den av kommunen presenterade detaljplanen. Vi baserar förslaget på grund av följande skäl, vilka uppfyller det krav på långsiktig planering som är avsikten med ett seriöst ÖP-arbete för en kommun.

1. **Att, så länge endast Bohusbanan har enkelspår, behålla nuvarande resecentrum**, dvs de befintliga bussangöringarna, samt återinköpa och utnyttja det tidigare stationshuset och förlänga perronger norrut efter behov, skulle medföra ett fullt fungerande resecentrum tills Bohusbanans enkelspår ersätts av dubbelspår.

2. **Att helt flytta den nuvarande dragningen av järnvägen till en östligare sträckning** som följer nuvarande motorvägen, från Stora Höga till Ödsmål, dvs på andra sidan Stenungsunds bostadsområden, skulle medföra den efterfrågade långsiktighet, som kommunens detaljplan saknar. Detta skulle medföra en framkomlig väg att möjliggöra dubbelspår genom Stenungsunds kommun, samt en realistisk möjlighet att realisera ett resecentrum avsett för alla kommunens innevånare.

3. **MED Stenungsund ställer sig bakom** det sk Skagerrakprojektet vilket tar hänsyn till den regionala arbetsmarknadsaspekt som den presenterade planen helt saknar.

4. **Resecentrum för Stenungsund bör flyttas ut från centrala Stenungsund** och placeras på **andra sidan** om de områden där befolkningen i huvudsak bor, förslagsvis i anslutning till den sedan skapandet tynande Munkerödsterminalen. Att bygga ett resecentrum på Munkeröd kan använda samma modell för finansiering som den centralt planerade, men med den skillnaden att den har en reell långsiktighet.

5. **Att flytta järnvägens sträckning**, innebär att TRE stycken av kommunen föreslagna mycket kostsamma planfria korsningar vid Industrivägen, Doterödsvägen samt Nösnäs inte behöver byggas, samt att samtliga järnvägsövergångar mellan Stora Höga och Industrivägen i Stenungsund kan tas bort, med ökad säkerhet som direkt följd.

6. **Att helt flytta den nuvarande dragningen** av järnvägen till en östligare sträckning, skulle, utöver att frigöra mark i centrum och knyta ihop områden för boende med centrum, även ge Stenungsund helt nya möjligheter att i verkligheten fortsätta växa som det attraktiva kustsamhälle kommunens vision innehåller.

7. **Den ekonomiska samhällsnyttan av dubbelspår för Bohusbanan**, har även uppskattats i en rapport (Västsvenska handelskammaren, 2018), till ca 21 miljarder kr.

8. **Av- och påfarter för busstrafik på E6 vid Munkeröd** måste förändras och förenklas. Detta sker i framsynt planerande kommuner, där Kungälv (och Kode) kan nämnas som goda exempel.

9. **Placering vid Munkeröd medger även stora möjligheter till pendelparkeringar**, vilka ger möjlighet för alla kommuninnevånare, dvs även de som inte har möjlighet att gå eller cykla, att använda resecentrumet, vilket kommunens förslag helt saknar. Detta i sin tur medför större möjligheter till arbetspendling, både in till och ut ur kommunen. Att notera är att näringslivet uttrycker stora problem att locka människor med rätt kompetens till det behov som finns.

10. **Förslagsvis skulle även på sikt skapas ett resecentrum vid Svenshögen**, för att betjäna även de norra delarna av Stenungsunds kommun, liksom Stora Höga betjänar den södra delen. Även Tjörn samt Orust kan i högsta grad dra nytta av ett sådant resecentrum, genom den broförbindelse mellan Orust och E6 som planeras.

11. Vid det tidigare spårområdet vid nuvarande stationsområdet, skapas lämpligen en utbyggd bussterminal som knutpunkt för regionens anslutande busstrafik. **Observera** att då nuvarande enkelspår försvinner, kan mycket väl även kommunens plan rörande bussterminal mitt emot Stenungs Torg implementeras, samt att spårområdet kan användas som bussgata.

12. **Mellan centrum och Resecentrum vid Munkeröd** utvecklas lämpligen dagens befintliga busslinjer, vilka frekvent trafikerar berörda bostadsområden, samt handelsplatsen Stenungstorg.

13. **All hantering av farligt gods för industrierna**, samt anslutning till Bohusbanan, sker lämpligen via den befintliga järnvägen, **norr om den idag befintliga järnvägsövergången** vid Industrivägen. Norra järnvägsövergången vid Industrivägen tas bort helt och att den kvarvarande järnvägen, norr om denna övergång och Ödsmål används som industrispår, för att tillfredsställa industriernas behov av anslutning till Bohusbanan. Dessutom kan området norr om Industrivägen utvecklas till rangerbangård för farligt gods från petrokemiföretagen.

14. **Att skapa ett nytt resecentrum för Stenungsund vid Munkeröd** via dubbelspår, kommer att göra pendling både till och från Stenungsund regionalt mer attraktivt, vilket utöver miljöaspekten, även är en tillgång för näringslivet i Stenungsund, samt gör Stenungsund attraktivt för inflyttning till kommunen, vilket skulle möjliggöra den planerade innevånarökningen till 35000 personer till 2035.

Slutgiltig synpunkt

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

Långsiktighet saknas fortfarande

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

I kommunens aktuella översiktsplan som vann laga kraft 15 januari 2021 framgår det på flertalet ställen att ett nytt resecentrum planeras. På sidan 47 i del 1 av översiktsplanen står det:

"För Stenungsunds centrum har ett planprogram tagits fram och godkänts 2018-05-03. Stenungsunds centrum ska utvecklas till ett stadsmässigt centrum med hållbara transporter. Centralt finns idag stora parkeringsytor som successivt kan ersättas med bebyggelse. I framtiden kan här finnas 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. Programmet utgår från att den befintliga stationen flyttas söderut till en mer central placering.

Första etappen i att förverkliga programmet är detaljplan för Stenungsunds Resecentrum. Detaljplanen innebär att ett nytt resecentrum i form av dockningsterminal mot tågtrafiken med cirka 15 hållplatslägen för buss, terminalbyggnad med vänthall, kiosk och personalutrymmen kan uppföras väster om Bohusbanan."

Synpunkter på översiktsplanen kunde lämnas under tidig dialog som kommunen genomförde under 2016. Samråd skedde under 2018 och utställning under våren 2020, vid både samråd och utställning fanns möjlighet för alla intresserade att lämna synpunkter.

Således framgår det tydligt i gällande översiktsplan att ett nytt resecentrum ska byggas, och det har funnits flera tillfällen där medborgare fått möjlighet att yttra sig över översiktsplanen.

Resecentrum ska tillgodose tillgängligheten för kommunens medborgare, oavsett var de bor. Tillgängligheten för fotgängare och cyklister ökar med trafiksäkrare anslutningar via tunnel under Göteborgsvägen samt flertalet cykelparkeringar. För de som åker med bil kommer det finnas fler parkeringsplatser än vad som finns idag. Kollektivtrafiken i kommunen kommer utvecklas med nya och fler rutter. Kommunen vill dock påpeka att det är Västtrafik som ansvarar för turtäthet och kapacitet för kollektivtrafiken i kommunen.

Miljö och säkerhet

Detaljplanen ger inte upphov till ökade risker för människors hälsa eller säkerhet. För att utreda risksituationen inom planområdet har en riskutredning tagits fram för detaljplanen. Slutsatserna i riskutredning visar att risknivåerna för det nya resecentrumet bedöms vara tolerabla, förutsatt att ett antal åtgärder genomförs. Åtgärderna handlar bland annat om att genomföra byggnadstekniska åtgärder som ökar stationsbyggnadens motståndskraft i händelse av olycka, att se över placering av stationsbyggnadens entréer och luftintag, att stationsbyggnaden inte innehåller andra verksamheter än kollektivtrafikservice samt att området kring resecentrumet planeras på ett sådant sätt att det inte inbjuder till stadigvarig vistelse.

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

Framkomligheten för räddningstjänsten påverkas inte negativt av detaljplanens genomförande i varken etapp 1 eller etapp 2 utan snarare förbättras den då räddningsfordon kan nyttja kollektivtrafikkörfält vid tät trafik. En flytt av resecentrum söderut kommer innebära färre bomfällningar vid Doterödsvägens järnvägsövergång då den tätare trafiken mellan Göteborg och Stenungsund kommer vända vid det nya stationsläget.

Barriäreffekt

Kommunen är medveten om den barriäreffekt som Bohusbanan skapar genom samhället men dragningen är ett faktum vi behöver hantera. Kommunen äger inte frågan om järnvägarnas sträckning, det är Trafikverket som gör det. För att minska barriäreffekten kommer det byggas en gång- och cykeltunnel under järnvägsspåren samt Göteborgsvägen för att öka tillgängligheten. Genom detta blir det enklare att ta sig mellan centrum, kustlinjen och delarna öster om järnvägsspåren.

Arbetsmarknad

Genom ny placering av resecentrum ökar tillgången till pendling i och med fler hållplatser för bussar och fler parkeringsplatser. Med cirkulationsplatser och separata bussfiler på Göteborgsvägen kommer körtrafiken ha ett bättre flöde vilket också kommer underlätta för pendlingstrafiken.

Finansiering

En kommunal satsning på ett nytt resecentrum för att möta nya behov har sin egen budget som beslutats av kommunstyrelsen. I denna investering ingår även medfinansiering från regional infrastrukturplan då projektet sker i samverkan med Trafikverket och Västtrafik för att förbättra regionens kollektivtrafik.

Ett framtida dubbelspår på Södra Bohusbanan är inte beslutat men är inlyft som åtgärd att prioritera inom framtida revideringar av nationell infrastrukturplan. Förslaget som ligger efter den utredning som genomförts innebär partiellt dubbelspår för att möjliggöra tätare

trafikering. De föreslagna placeringar för dubbla spår tas hänsyn till i denna detaljplan vilken möjliggör dubbla spår vid Stenungsunds nya resecentrum utan större justeringar av de omgivande ytorna.

Det stämmer att det inte ingår någon planskild korsning för fordonstrafik i denna detaljplan, utan dessa ligger utanför och drivs i separata projekt.

Geotekniska förstärkningsåtgärder finns med som förutsättning i arbetet för denna detaljplan.

Förslag

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

Denna detaljplan fokuserar på ett nytt stationsläge på den befintliga Bohusbanan i Stenungsunds tätort enligt politiskt beslut av kommunfullmäktige 20 juni 2016 § 140. Att utvärdera det beslutet och vilka utredningar och bedömningar som låg till grund för det faller inte inom ramen för detta detaljplanearbete. Det finns inga pågående planer eller aktiviteter för att justera Bohusbanans sträckning, denna sorts strategiska frågor hanteras inte heller genom detaljplaneverktyget.

Stenungsunds kommun deltar i projektet för Skagerrakbanan. Utöver Skagerrakbanan arbetar även kommunen med dubbelspår fram till Uddevalla för att uppnå en god arbetspendling till omkringliggande kommuner. Utveckling till dubbelspår på Södra Bohusbanan är ett annat ärende och projekt och är helt oberoende av utvecklingen av ett nytt centralt placerat resecentrum. Dubbelspårsutveckling möjliggörs i denna detaljplan.

Av- och påfarterna för busstrafik på E6 vid Munkeröd varken hanteras eller regleras i denna detaljplan. Det är inte kommunen som utvecklar turer eller tidplan för kollektivtrafiken, detta gör Västtrafik.

Grannkommuner

Tjörns kommun

2021-12-22

Tjörns kommun ser positivt på att det av aktuell granskningshandling framgår tydligt att planförslaget möjliggör utbyggnad till dubbelspår på södra Bohusbanan. Med bara ett järnvägsspår på stationen blir dock tågtrafiken mycket störningskänslig då både person- och godstrafik ska passera stationen.

Flera större ändringar av planförslaget har gjorts efter tidigare samrådsskede, bland annat har två cirkulationsplatser på Göteborgsvägen tillkommit.

Trafikförslaget är störningskänsligt med mängden korsningar och cirkulationsplatser för fordonstrafik, tåg och oskyddade trafikanter.

I samband med lokaliseringsutredning 2012–2013 för nytt resecentrum i Stenungsund förordade Tjörns kommun en lokalisering längre söderut i tätorten, med större potential för att främja kollektivt resande i regionalt perspektiv, inkluderande hela STO-området. I samband med programsamråd om program för Stenungsunds centrum 2018 efterfrågade Tjörns kommun bland annat lösningar för pendelparkering för bilar i anslutning till nytt resecentrum och för effektiva och attraktiva bussförbindelser mellan nytt resecentrum och dess regionala upptagningsområde.

Tjörns kommun vidhåller tidigare framförda uppfattningar och bifogar yttrande på lokaliseringsutredningen från april 2013 samt yttrande på program från 2018 som bilagor till detta yttrande.

Den korta flytten av resecentrum som föreslås ger marginell förbättring gällande avståndet mellan tyngdpunkten av bostäderna och resecentrum. Den stora exploateringen i Hallerna förskjuter dessutom tyngdpunkten av bostäder kraftigt söderut och en placering av resecentrum nära Nösnäs och Ucklumsvägen skulle därför sannolikt ge minst lika stor förbättring. Kollektivtrafiken skulle dessutom bli avsevärt bättre ur ett regionalt perspektiv och sannolikt även lokalt då hela tätorten lätt kan förses med kollektivtrafik från Nösnäs och Ucklumsvägen.

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

Kommunens kommentar

I Stenungsunds nya översiktsplan (laga kraft 15 januari 2021) utgår planeringen från GR:s strukturbild och förtätning runt ortscentrum i kollektivtrafknära lägen. Stenungsunds kommun har förståelse för att Tjörns kommun har en annan åsikt om bästa placering av resecentrum,

men detaljplanen prövar inte frågan om lokalisering, den är avgjord sedan länge och en förutsättning för planarbetet. Det må vara att ett läge längre söderut hade gynnat resande från Tjörn och Orust mer men detta var inte det som prioriterades i lokaliseringsbeslutet 2016.

I arbetet med detaljplanen har det dessutom klarlagts att en placering vid Nösnäs inte är praktiskt möjlig då spårsträckan måste vara helt rak utmed resecentrums hela längd enligt Trafikverkets funktionskrav för både växlar och perronger. Detta raka avsnitt går endast att finna på den valda platsen.

Stenungsunds kommun bedömer det inte rimligt att kommunen ska tillhandahålla pendelparkeringar för grannkommunernas totala behov. Med tanke på belastningen på Nösnäsmotet och broarna så är det betydligt rimligare att resande från Tjörn parkerar på Tjörn och reser kollektivt till resecentrum och andra resmål i Stenungsunds kommun.

Planeringen för Göteborgsvägen utgår från sänkt hastighet och ett jämnare flöde bland annat med hjälp av cirkulationsplatser.

Orust kommun

2021-12-22

Orust kommun har tidigare lämnat synpunkter på lokaliseringsutredning och samrådshandlingar. Då förordade Orust kommun en annan lokalisering längre söder ut, Brofästet vid länsväg 160, eftersom det bedöms gynna resande med kollektivtrafik i STO-området. Då resecentrum i Stenungsund har ett upptagningsområde i hela STO-området bör STO-perspektivet vara en viktig utgångspunkt i planförslaget. I samrådsredogörelse, 2021-01-28 besvaras synpunkten med att ett centrumnära läge har prioriterats och Stenungsunds kommun uppmanar Orust kommun att arbeta för ett ökat kollektivtrafikåkande från ön – att få invånarna att parkera bilen på Orust för att ta bussen till Stenungsunds resecentrum. Sektor samhällsutveckling, Orust kommun delar bilden av att alla tre STO-kommuner måste arbeta för ett ökat hållbart resande men står fast vid synpunkten att en annan lokalisering hade gynnat pendlare från Tjörn och Orust bättre. Med aktuell lokalisering bedömer sektor samhällsutveckling att fler kommer ta bilen istället för tåg eller buss.

Att det finns pendelparkering för bilar intill resecentrum är angeläget för att personer från STO-området ska åka kollektivt. Orust kommun har framfört dessa synpunkter vid både programsamråd och samråd. I granskningshandlingarna framgår att befintlig bussplan ska användas till pendelparkeringsplatser vilket Sektor samhällsutveckling fortsatt bedömer är för långt från resecentrumet och Stenungsöbron för att gynna pendlare från Tjörn och Orust.

Sektor samhällsutveckling ställer sig positiv till att busstrafik prioriteras i åtgärdsvalstudier för länsväg 160 och Nösnäsmotet och att planen medger dubbelspår för Bohusbanan.

Kommunens kommentar

I Stenungsunds nya översiktsplan (laga kraft 15 januari 2021) utgår planeringen från GR:s strukturbild och förtätning runt ortscentrum i kollektivtrafiknära lägen. Stenungsunds kommun har förståelse för att Orust kommun har en annan åsikt om bästa placering av resecentrum, men detaljplanen prövar inte frågan om lokalisering, den är avgjord sedan länge och en förutsättning för planarbetet. Det må vara att ett läge längre söderut hade gynnat resande från Tjörn och Orust mer men detta var inte det som prioriterades i lokaliseringsbeslutet 2016.

I arbetet med detaljplanen har det dessutom klarlagts att en placering vid Nösnäs inte är praktiskt möjlig då spårsträckan måste vara helt rak utmed resecentrums hela längd enligt Trafikverkets funktionskrav för både växlar och perronger. Detta raka avsnitt går endast att finna på den valda platsen.

Stenungsunds kommun bedömer det inte rimligt att kommunen ska tillhandahålla pendelparkeringar för grannkommunernas totala behov. Med tanke på belastningen på Nösnäsmotet och broarna så är det betydligt rimligare att resande från Orust parkerar på Orust och reser kollektivt till resecentrum och andra resmål i Stenungsunds kommun.

Avståndet att gå från den nyttillkommande pendelparkeringen till det nya resecentrumet ligger inom det avstånd som brukar användas för närhet till kollektivtrafik.

Privatpersoner

Privatperson 1

2020-11-26

Måste arkitekter tävla om att göra byggnader så fula som möjligt? Ansvariga arkitekter, se er omkring och ansträng er att anknyta resecentrum-byggnadens arkitektur till byggnadstraditionen i regionen! Rädda Stenungsund från bunkerliknande byggnader!

Kommunens kommentar

Byggnadens utseende är inte bestämt och regleras inte heller i plankartan. I detaljplanen regleras endast byggnadens möjliga fotavtryck och höjd samt riskåtgärder. Det är Västfastigheter som kommer bygga och förvalta byggnaden. Den byggnad som har visats i illustrationer visas endast som en volym, exakt gestaltning och utformning kommer beslutas senare i processen.

Privatperson 2

2021-03-18 och 2021-12-22

Yttrande 1 – 2021-03-18

I Stenungsunds kommun pågår för närvarande planering och projektering av ett nytt Resecentrum, vilket beräknas kunna tas i bruk år 2024 - 2025.

Vid projekteringen av det nya resecentret är det många nya frågor som man önskar få svar på. Nedan redovisas några av de punkter som kan bli aktuella i samband med det pågående projekteringsarbetet. En av de frågor som tas upp med jämna mellanrum är utformningen av en framtida planskild korsning vid Industrivägens (Lv 170) anslutning till Göteborgsvägen (Lv 770). I samband med genomförandet av ett nytt resecentrum krävs också att en ny trafikplats genomförs där Lv 160 ansluter till Stenungsunds samhälle, trafikplats Nösås.

Inom den befintliga bostadsbebyggelsen har en omfattande förtätning skett vid bland annat Nyborgshöjd – Klaras Hus – Nytorpshöjd – Solgårdsterrassen med flera områden. Detta har medfört ökad trafik på såväl Doterödsvägen och Snippen som på Uppegårdsvägens korsning med Yttre Ringleden. En studie bör därför göras beträffande möjligheterna att leda ner trafik från Stenungshallen till Ucklumsvägen via Kristinedal.

När det gäller transport av farligt gods är säkerhetszonerna ofta mycket korta. Det är därför viktigt att transportarbetet inom och mellan industrierna minimeras. Bland annat är det viktigt att det klarlägges vilka minimiradier som kan accepteras när det gäller horisontal- och vertikalkurvor för tillkommande spår och ny bebyggelse inom tätorten. Många transporter till och från storindustrin sker genom de centrala delarna. En utredning beträffande Bohusbanans sträckning från Kullen i söder till Ödsmål i norr, via Munkeröds industriområde, genomfördes år 1980? Efter en redovisning av förslaget lades rapporten dock till handlingarna på grund av stora kostnader.

När det gäller biltrafik berörs tätorten av ett större antal korsningar med stora trafikmängder. Dessa är:

Ucklumsvägen (Lv 649) – Göteborgsvägen (Lv 160)
Göteborgsvägen (Lv 770) – Stenunge Alle
Doterödsvägen (Snippen) – Uddevallavägen (Lv 770)
Uddevallavägen (Lv 770) – Strandvägen
Industrivägen (Lv 170) – Hjälmarevägen

I kommunens generalplan från omkring år 1960 (?) redovisas en planskild väganslutning över Bohusbanan från Södra vägen till Stenungsunds Centrum. Utförd exploatering omöjliggör dock nu ett genomförande av denna lösning.

Beträffande det planerade resecentret bör studeras om inte en placering av detta kan vara omedelbart väster om Solgården, öster om nuvarande Bohusban. Här finns relativt stora, oexploaterade ytor (f.d. trädgårdsmästeri). Med en ombyggnad av Nösna motet, torde området lätt kunna nås av pendlare från såväl både Tjörn som Orust.

För att om möjligt förbättra kontakten mellan Stenungs Torg och Stenungsön har vid några tillfällen anläggandet av en fällbar gångbro varit uppe för diskussion. Kanske kan den bli genomförd i en framtid.

Kommunens kommentar

Planskild korsning vid Industrivägens anslutning till Göteborgsvägen samt trafikplats Nösna ligger utanför denna detaljplans omfattning. Hur trafiken ska ledas i Stenungsunds tätort tillhör inte heller detta detaljplanearbete. Kommunen är dock medveten om den problematik som finns i dessa korsningar och några av dem arbetas med i andra projekt. Ett nytt planskilt trafikmot vid Nösna har utretts och spelats in till prioritering inom Regional infrastrukturplan. Anläggningen är statlig och kommunen har inte rådighet över dessa trafikmot men har begärt en utveckling av det. Detsamma gäller Järnvägspassagen vid Industrivägen som dock ligger längre bort i prioriteten på grund av lägre belastning.

Minimiradier avseende horisontal- och vertikalkurvor för järnvägsspår hanteras av Trafikverket.

Denna plan möjliggör ingen planskild järnvägsövergång vid Doterödsvägen, det ingår heller inte i beställningen. Om kommunen i framtiden kommer vilja studera möjligheten för detta kommer det behövas en planändring.

En lokaliseringsutredning gjordes 2012 där nämnd mark kring Solgården ligger mellan alternativen Brofästet och Nösnäs. Dessa alternativ valdes bort i och med det politiska beslutet om lokaliseringen från 2016. Trafikverkets regler har i senare arbete också visat att Brofästet som alternativ inte är möjligt då det ligger i en för skarp kurva.

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

Yttrande 2 – 2021-12-22

Detaljplan har upprättats för att möjliggöra uppförandet av ett nytt resecentrum i nära anslutning till handelsområdet Stenungs Torg. Detaljplanen är i enlighet med PBL 2010:900, kap 4, utsänd för granskning under tider 2021-12-01 till 2021-12-22. Den kommande utbyggnaden innebär bland annat att den befintliga Göteborgsvägen (Lv 770) måste flyttas till ett västligare läge samt att två större cirkulationsplatser förläggs inom redovisat trafikområde vid Nordanvindsgatan respektive vid Västanvindsgatan. Här anläggs även en gång- och cykelunderfart under Göteborgsvägen (Lv 770) och Bohusbanan.

Söder om planområdet ligger Nösnäsmotet, vilket utgör den viktiga delningspunkten för trafiken till och från Tjörn och Orust. Behovet av en om- och tillbyggnad av trafikplatsen är mycket stort och i samband med en utbyggnad av resecentrum måste garantier finnas för en kraftig ombyggnad av Nösnäsmotet.

Den södra delen av planområdet redovisar det kommande resecentrum med plats för 15 st bussar. Här förläggs också den föreslagna servicebyggnaden innehållande väntsal, kiosk, toaletter m m. Utformningen av byggnaden känns mycket tveksam, varför en detaljprojektering måste ske innan bygglov beviljas och en byggnad mer anpassas till befintlig bebyggelse presenterats. Utöver redovisat resecentrum måste platser reserveras även för reservbussar samt for turistbussar.

Det planerade resecentrumet kommer att bli kostsamt och 160 miljoner har budgeterats fram till idrifttagandet år 2025. En betydligt lägre kostnad bör kunna erhållas om resecentrum placeras öster om Solgården och väster om Bohusbanan. Här finns stora oexploaterade ytor som tidigare innehållit bland annat trädgårdsmästeri. En placering vid Solgården innebär att avståndet från det framtida exploateringsområdet Hallerna till resecentrum blir ca 1 km kortare än avståndet till befintlig station.

Ytterligare ett alternativ till placering som bör diskuteras är att anlägga ett mötesspår vid Kullen samt att ordna en större parkeringsyta för 300 - 400 bilar för främst pendlare från Tjörn och Orust. Härigenom skulle Nösnesmotet kunna få en behövlig trafikavlastning. Finansieringen av detta alternativ bör kunna ske genom försäljning av byggrätter. Intressant vore att här även placera 1 - 2 punkthus med vardera ca 20 våningar. En mindre servicebutik bör kunna klara sig och på övervåningen placeras Sveriges högst belägna Mc Donalds-restaurant. I byggnaden skall kontor och eventuellt även smålägenheter (1-2 rok) kunna inredas.

Resecentrum kommer att påverka trafiken i hela tätorten, inom vilken flera korspunkter är i behov av åtgärder. För Industrivägen (Lv 170) pågår framtagandet av en åtgärdsvalsstudie, vilket innebär att när en studie görs av en väg beträffande trafikmängder och åtgärder, erhålles samtidigt lämpliga åtgärder även för intilliggande vägnät.

Kommunens kommentar

Ombyggnation av Nösnesmotet är ett separat projekt. Kommunen är medveten om hur viktig denna plats är för trafikflödena och jobbar aktivt med detta tillsammans med Trafikverket.

Byggnadens utseende är inte bestämt och regleras inte heller i plankartan. I detaljplanen regleras endast byggnadens möjliga fotavtryck och höjd samt riskåtgärder. Det är Västfastigheter som kommer bygga och förvalta byggnaden. Den byggnad som har visats i illustrationer visas endast som en volym, exakt gestaltning och utformning kommer beslutas senare i processen.

Bussplanen är utformad för att innehålla plats för rangering, till exempel när busschaufförer tar paus. Dock är inte avsikten med bussplanen plats för turistbussar utan endast bussar i kollektivtrafik.

Beslutet om resecentrums lokalisering fattades av kommunfullmäktige 20 juni 2016 § 140 utifrån lokaliseringsutredningen där alternativen studerades. Att utvärdera det beslutet och vilka utredningar och bedömningar som låg till grund för det faller inte inom ramen för detta detaljplanearbete. I Stenungsund planerar vi för ett centrum som ska vara trivsamt, lättillgängligt och som är levande tryggt och välkomnande. Ett centrum nära människan och havet. Det nya resecentrumet är en första pusselbit i centrumutvecklingen. Ett resecentrum är inte bara en knutpunkt för kollektivtrafik utan är en viktig plats i samhället, en välkomnande och effektiv plats för kommunens och regionens resenärer. Det stora antalet resenärer som

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

Privatperson 3

2021-12-02

Tycker att själva byggnaden ska få färg som presenterar Stenungsund och havet och inte de rostfärgen som är tråkig och deprimerande. Någon nyans av blå skulle passa bättre för Stenungsund och det vackra havsnatur som vi har här.

Kommunens kommentar

Byggnadens kulör är inte bestämd och regleras inte heller i plankartan. Det är Västfastigheter som kommer bygga och förvalta byggnaden. Enligt uppgift planerar de att uppföra byggnaden med träfasad. På bilderna som visats bl.a. på kommunens hemsida visas byggnaden endast som en volym, exakt gestaltning och utformning kommer beslutas senare i processen.

Privatperson 4

2021-12-12

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

1. Vibrations utredningen:

- Denna är enbart utförd på tåg och inkluderar ej tunga bussar som skall dras in på Södravägen.
- Vi har tidigare försökt att få till farthinder för att minska hastigheten på trafiken på Södravägen och blev hindrade pga att dessa skulle innebära vibrationer i närliggande hus när bilar passerar över dessa pga leran I området.
- Vill även se hur vibrationer påverkas av tunga fulla bussar som passerar nära Stenung 2:179.

2. BULLERUTREDNING DETALJPLAN RESECENTRUM, STENUNGSUNDS KOMMUN:

- Ökade ljud och bullernivån för vår fastighet 2:179 ej acceptabla.
- Mer detaljerad utredning av hur startande och stoppande tåg påverkar ljudnivån för fastighet Stenung 2:179.

- Utrop från högtalarsystem, vill ha ytterligare utredning på detta för Stenung 2:179
- Bullerplank eller ljudskydd utformning I nuvarande förslag alldeles för låga.

3. Busshållplatsernas placering och säkerhet på Södravägen

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

Kommunens kommentar

1.1–1.3 Vibrationer från väg- och järnvägstrafik har uppmätts i tre punkter – vid Jullen och två bostadshus på Södra vägen. Mätningarna visar på överskridanden av Trafikverkets riktvärden för både tåg- och busstrafik. Enligt Trafikverket tillåts upp till fem överskridanden av riktvärdet per natt (kl. 22-06) men då inget av överskridandena från tågpassager förekom nattetid uppfylls därmed Trafikverkets krav. Vibrationer från godståg som överskrider gränsvärdet förekommer dock och vid framtida utbyggnad av spåret till dubbelspår bör utformningen av banvallen projekteras så att vibrationer inte sprider sig mer än vad de gör i dagsläget.

Inför antagandet har vibrationsutredning utökats till att även inkludera bussar. Mätresultaten från busspassager visar att Trafikverkets riktvärde överskrids vid mätpunkten på övre våningen på Södra vägen 19 B. Om bussar kommer trafikera vägen nattetid (kl. 22-06) så ska vägen, när den byggs om, projekteras så att vibrationerna inte överskrider riktvärdena.

2.1 Ljudnivån ökar och är över riktvärde för vägtrafik. Åtgärder är svåra att implementera på grund av andra faktorer än buller (t.ex. skyfallshantering och siktförhållanden för trafiksäkerhet). En skärm bedöms ha bäst effekt på östra sidan av Södra vägen men hänsyn behöver tas till sikt, säkerhet, avstånd till byggnad, infart till parkeringsplats och skuggning av sol.

2.2 Det går att utreda närmare med mätningar för att avgöra ljud från gnissel men det är normalt inget som utreds, Trafikverket anser dessutom att det inte är relevant och utreds normalt inte.

Gjord utredning tar inte hänsyn till bromsgnissel eftersom beräkningsmodellerna som används inte kan hantera det. I Bullerutredning, fastställelsehandling, Förbigångsspår Remmenedal – Herrljunga (Herrljunga kommun, 2019-01-25) hänvisas till mätningar gjorda 2006 för inbromsande tåg vid mötesstation där spårgnissel endast har detekterats hos hälften av de godståg som stannat vid förbigångsspår, inga andra tåg gav upphov till bromsgnissel.

Eftersom godstågen förutsätts passera stationen är bedömningen att det normalt inte bör uppkomma bromsgnissel eftersom det enbart är passagerartågen som ska stanna här. Bedömningen är att i de fall det uppkommer bromsgnissel/momentana ljud är det troligen relativt lika i framtiden också.

2.3 Högtalarutropens påverkan kommer studeras i projekteringen. Placering och riktning samt eventuella skärmar kommer också studeras för att minska påverkan på befintliga bostäder så att påverkan inte överstiger gällande krav och riktlinjer.

2.4 Bullerskyddens höjd kommer studeras i projekteringsskedet. Bullerskyddens höjd, placering och utbredning kan bli en avvägning mot t.ex. trygghet och trafiksäkerhet.

3.1 Södra vägens standard kan behöva höjas för att klara kommande tung trafik, vilket ska ses över vidare av kommunen i detaljprojekteringen.

3.2 Hela området vid Södra vägen står på lera idag. Utförda CRS-försök och spänningsanalyser visar att leran är normalkonsoliderad eller svagt överkonsoliderad i områdets östra del. Vägens standard kan behöva höjas för att klara kommande tung trafik, vilket ska ses över vidare av kommunen i detaljprojekteringen.

3.3 Bussarna ska ha sina hållplatslägen så nära tunneln som möjligt. Bilparkeringen ligger i norra änden för att bilarna inte ska komma längre in på Södra vägen än nödvändigt. På Södra vägens östra sida, mot de kvarvarande villorna, ska en gångbana byggas för att det ska bli trafiksäkert för både barn och vuxna som bor eller passerar på den sidan.

3.4 Hastighet regleras inte i detaljplan men kommunens tanke är att Södra vägen ska regleras till 30 km/h.

3.5 Farthinder regleras inte i detaljplanen. Detta kommer lösas i projekteringen.

Privatperson 5

2021-12-12

1. Jag ser en uppenbar risk för att trafikflödet genom Stenungsund kommer att försämrats. En siffra som hörts är 1.5 min längre restid genom Stenungsund. Jag har svårt att tro på detta eftersom dagens situation redan är ansträngd och de nya cirkulationsplatserna knappast kommer att lösa detta. I takt med att STO regionen växer och Stenungsund ligger placerat centralt i detta område krävs robustare väglösningar då belastningen successivt kommer att öka tills då resecentrumet kommer stå klart.

2. Med tanke på trafikflödesförsämringarna så finns det även en stor risk för ökad trafik och buller utmed ex vis yttre ringleden då trafikanter tvingas ta omvägar för att kunna passera Stenungsund i nord-sydriktning. Därför behövs även Trafikplats Nösäsmotet göras om för att förbättra flöden samtidigt som resecentrumet. Större press måste sättas emot Trafikverket att genomföra denna ombyggnad i samma tidsperiod. Ex vis om många kommer att välja yttre ringleden norrifrån med vidare överfart till Tjörn kommer det redan hårt ansträngda trafiken vid Hogias utfart försämrars än mer.

3. Byggnaden som gestaltats hittills är som skrivet ej klar, men jag skulle vilja föreslå att man istället för modernistiska boxformer som ofta föreslås av arkitekter idag istället knyter an till klassisk bohustradition. Våga utmana arkitektkåren och istället våga knyta an till vackra klassiska bohusteman.

4. Om man vill kunna få människor att välja tåg eller buss som alternativ till bilen så behövs troligen fler pendelparkeringsplatser än det antal som kan utläsa från illustrationerna.

Kommunens kommentar

1. Detaljplanens syfte är inte att förbättra för biltrafiken. Ett väl placerat resecentrum nära boende och andra målpunkter är en förutsättning för en ökad användning av kollektivtrafiken. Detta i sig ska bidra till färre bilar på våra vägar. Vidare är cirkulationsplatser effektivare för trafikflödet än vad korsningar (som finns idag) är.

2. Ombyggnation av Nösäsmotet är ett separat projekt. Kommunen är medveten om hur viktig denna plats är för trafikflödena och jobbar aktivt med detta tillsammans med Trafikverket.

3. Plankartan reglerar inte byggnadens utseende. Det är Västfastigheter som kommer bygga och förvalta byggnaden. Enligt uppgift planerar de att uppföra byggnaden med träfasad. På bilderna som visats bl.a. på kommunens hemsida visas byggnaden endast som en volym, den exakta gestaltningen och utformningen kommer beslutas senare i processen.

4. Den befintliga bussplanen kommer byggas om till pendelparkering vilket ger utökade parkeringsmöjligheter.

Privatperson 6

2021-12-13

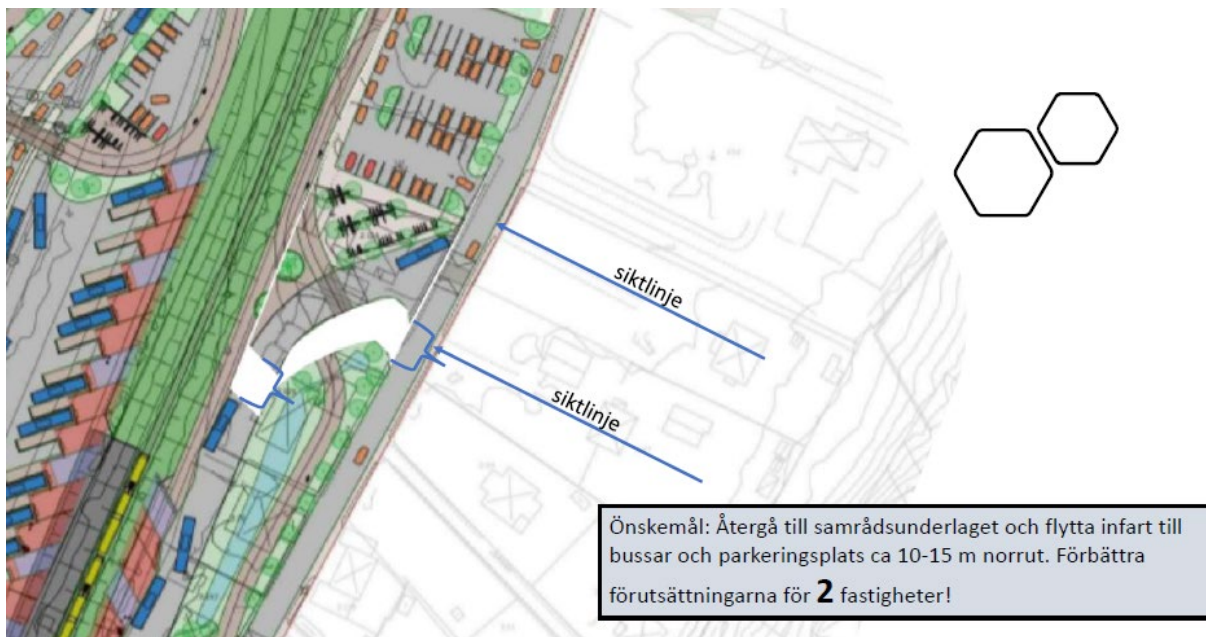
Vi talades vid förra veckan kring den förändring som gjordes sedan samrådsunderlaget gällande infarten till buss-slingan på Södravägen. Vi äger fastigheten Stenung 2:57 på södravägen 9 och ser en markant försämring kring utvecklingen av planförslaget då man nu valt att flytta infarten till pendelparkering och buss-slingan söderut. Detta gör att vi nu får buss-slingans 40m breda infart mitt framför uppfarten till fastigheten utan möjlighet att skärma av för synintryck.

Min önskan är att man överväger att flytta upp infarten 10-15 m norrut igen och på så vis få den mellan tomtgränserna. Jag har försökt illustrera önskemålet i bifogad skiss ”infart_bussar_södravägen_9”, sida 2. Så som förslaget är nu blir det även gynnsamt för våra grannar som slipper få infarten till pendelparkeringen mitt mot sitt hus.

För kommunen borde denna förändring vara obetydlig och snarare fördelaktigt då man inte öppnar upp lika upp mot fastigheterna sett från torget och resecentrumet vilket i mitt tycke skulle ge ett renare intryck utifrån.

Jag önskar få denna synpunkt registrerad enligt gängse regler för möjlighet till överklagan längre fram i processen om så skulle krävas.





Bilder: Infart_bussar_södravägen_9

Kommunens kommentar

Busslingans placering är baserad på avvägningar mellan flera olika faktorer. Det är antalet parkeringsplatser och cykelparkeringar tillsammans med bussarnas närhet till tunneln som styr avvägningen. Bussarna ska vara så nära tunneln som möjligt för att underlätta för snabba byten för de resenärer som behöver byta sida. På östra sidan i norr begränsas planområdet av fastigheten Stenung 3:282>3 som ägs av Stenungs Torgs Fastighets AB vilket försvårar en flytt av funktionerna norrut. Busslingans utformning kommer studeras vidare i detaljprojekteringen.

Privatperson 7

2021-12-17

Efter att ha tagit del av planerna för Stenungsunds Resecentrum vill jag här framföra synpunkter som också skall ses som en överklagan på förslaget.

Att Stenungsund behöver ett nytt Resecentrum finns inget att invända emot men den tänkta placeringen och dess utformning kommer ofelbart att leda till stora trafikproblem i området.

Mitt påstående grundar sig på följande faktorer:

- Redan idag är det periodvis mycket intensiv trafik på Göteborgsvägen med åtföljande köer.
- Redan idag är det väldigt ofta mycket intensiv trafik på Stenunge Alle och vid in- och utfarter till parkeringsplatserna och inne på själva parkeringsytorna.
- Det nya förslaget, med flytt av Göteborgsvägen och delvis göra denna gemensam med nuvarande Stenunge Alle, kommer att innebära att genomfartstrafiken skall samsas med

lokaltrafiken och trafiken till- och från Stenungstorg och inte minst busstrafik till- och från Resecentrum.

- Det finns, enligt uppgift, även planer på att bygga fler bostäder och fler butiker kring Stenungstorg och även ett hotell, vilket innebär ökad trafik.
- Det finns även en befolkningsökning i både Stenungsunds kommun och i grannkommunerna att beakta som också genererar ökad trafik.

Alla dessa faktorer sammantaget kommer, om förslaget genomförs, att leda till en starkt ökad trafik med åtföljande köer och trafikproblem, miljöpåverkan, försvårande att besöka Stenungstorg med bil och allmän irritation för alla trafikanter i området. Det påstådda trafikberäkningarna för framtiden verkar sakna verklighetsförankring.

Det måste anses ansvarslost att bygga så man skapar problem istället för att lösa dem. Så därför anser jag att förslaget inte skall genomföras i dess nuvarande form.

Kommunens kommentar

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

Trafikutredningarna som har genomförts för detaljplanen har undersökt trafikflödena på Göteborgsvägen. I dagsläget är det uppmätt årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på 16 000 fordon längs Göteborgsvägen, beräkningarna är utförda med 20 000 ÅDT utan att trafikstockningar uppstår. De simuleringsredskap som använts är de vedertagna som används i Sverige idag för beräkning av åtgärdseffekter.

Detaljplanens syfte är inte att förbättra för biltrafiken. Ett väl placerat resecentrum nära boende och andra målpunkter är en förutsättning för en ökad användning av kollektivtrafiken. Detta i sig ska bidra till färre bilar på våra vägar. Vidare är cirkulationsplatser effektivare för trafikflödet än vad korsningar (som finns idag) är.

Stenunge allé stängs i den norra änden vilket gör att genomfartstrafiken på gatan minskar. Stenunge allé kommer löpa parallellt med Göteborgsvägen fram till Jullen, på samma sätt som vägen gör idag.

Ökad trafik tillhörande befolkningsökning samt byggandet av fler bostäder, butiker samt hotell hanteras separat för kommande exploateringar men har här täckts in i form av den prognosticerade trafikökningen enligt ovan i våra beräkningar och simuleringar, se den tillhörande trafikutredningen.

Privatperson 8

2021-12-20

Yttrandet även inskickat en gång från båda fastighetsägarna.

Namn i yttrandet har tagits bort och ersatts med "fastighetsägarna".

Som ombud för ägarna till Stenung 2:61, får jag härmed inkomma med granskningsyttrande enligt följande.

Kommunen föreslår att fastigheten planläggs som parkeringsplats, samt som allmän plats. Detta innebär i praktiken en expropriering av fastigheten. Fastighetsägarnas inställning är i första hand att deras fastighet Stenung 2:61 ska planläggas som kvartersmark för kommersiella ändamål, med så stor byggrätt som möjligt. I andra hand ska fastigheten undantas helt från planarbetet. I sista hand kan accepteras att fastigheten planläggs som parkeringsplats, om det kan visas som oundgängligen nödvändigt, men i så fall som kvartersmark och inte som allmän plats.

Proportionalitetsprincipen

En grundläggande princip vid all myndighetsutövning är proportionalitet. Detta innebär att det allmänna intresse som ska tillgodoses genom en tvångsåtgärd ska vägas mot det enskilda intresset, och att det ska finnas en rimlig balans eller proportionalitet mellan vad det allmänna vinner och den enskilde förlorar på grund av åtgärden. Se 2 kap 1 § PBL med dess förarbeten samt NJA 2016 s 868, NJA 2018 s. 753 och MÖD 2021:4. Av nämnda lagrum och rättsfall följer även att en proportionalitetsbedömning ska ingå som ett moment i den prövning som ska göras enligt den bestämmelsen.

Det allmänna behovet av åtgärden

Det är naturligt att anlägga parkeringsplatser så nära kollektivtrafikens angöring som möjligt. Den mark som enligt planförslaget ligger närmast terminalbyggnaden öster om järnvägen ska enligt planförslaget planläggas som "torg" vilket i planen avses som bussangöringsplats. Det kan noteras att den mark som sålunda reserveras som "torg" på den östra sidan om järnvägen för 3 bussangöringar är långt större, än motsvarande markåtgång för 12 bussangöringar på järnvägens västra sida. Detta framstår som en mycket ineffektiv markanvändning, och torde strida mot den allmänna hushållningsbestämmelsen i PBL 2 kap 3 §. Om bussangöring slopas på den östra sidan av järnvägen skulle detta frigöra markyta motsvarande tre gånger större än den som idag är tänkt för parkering i planområdet, öster om järnvägen. Tillika skulle parkeringen då kunna anordnas i direkt anslutning till terminalbyggnaden.

Av tillgängliga handlingar framgår inte skälet till varför planen ska medge bussangöringar på båda sidor om järnvägen. I den förstudie över busstrafiken som utförts 2017-08-16 framgår att det planerats för bussangöring endast på den västra sidan av järnvägen. Det är på föreliggande handlingar därför inte möjligt att bedöma vikten av det allmänna intresset för bussangöring öster om järnvägen.

Vidare, av parkerings-PM daterat 2021-11-18 framgår att antalet parkeringsplatser som avses skapas genom planen öster om järnvägen är 38, varav mindre än hälften är inom fastighetsägarnas fastighet 2:61. Vidare framgår av samma PM att gällande detaljplaner redan medger en utbyggnad av cirka 423 parkeringsplatser, vilket innebär ett överskott om cirka 249 parkeringsplatser även med det ökade behov som resecentrum skulle medge. Det saknas således behov av att ta i anspråk fastighetsägarnas fastighet, som motsvarar ca 18 platser.

Det enskilda intresset

Det följer av Europakonventionen, som gäller som lag här i riket, att den enskilda äganderätten är skyddad från ingrepp från det allmänna. Redan i detta ligger högt ställda krav på det allmänna intresset, för att detta ska väga tyngre än det enskilda intresset av att behålla sin egendom. Fastigheten 2:61 saknar idag detaljplan, vilket ger innehavaren ganska vida möjligheter att utveckla denna. Fastighetsägarna har långt framskridna tankar kring hur de skulle vilja ta fastigheten i anspråk framöver. I andra hand, om nu fastigheten trots allt och efter noggrann proportionalitetsbedömning skulle visa sig oundgänglig för parkeringsändamål, så kan fastighetsägarna tänka sig att låta fastigheten bli planlagd för parkeringsändamål. De kommer i så fall att utveckla fastigheten med det syftet, inom kvartersmark.

Likabehandlingsprincipen

Det kan i sammanhanget noteras att kommunen i sin parkeringsutredning räknar med andra ytor som idag enligt plan medger parkering, och som ligger på kvartersmark i privat ägo (Stenungs Torgs Fastighets AB), samtidigt som dessa ytor öster om järnvägen inte ens omfattas av föreliggande planförslag. Det kan därför starkt ifrågasättas om detaljplaneförslaget överensstämmer med den kommunala likabehandlingsprincipen. Varför ska vissa privata näringsidkare få möjlighet att utveckla parkeringsfastigheter i privat regi, medan andra får se sina fastigheter inlösta som allmän platsmark? Vilka sakliga kriterier har kommunen tillämpat vid den bedömningen?

Proportionalitetsbedömning

Som tidigare nämnt åligger det kommunen enligt lag och enhällig praxis att tydligt redovisa en proportionalitetsbedömning, d v s ett motiverat ställningstagande till varför den sökta åtgärden är nödvändig, och varför skälen för detta väger tyngre än det enskilda intresset av fortsatt ägande. Bedömningen omfattar en prövning i tre led (se t.ex. RÅ 1999 ref. 76 avsnitt 5.5). Prövningen avser om det aktuella ingreppet är ägnat att tillgodose det avsedda ändamålet (ändamålsenlighet), om ingreppet är nödvändigt för att uppnå det avsedda ändamålet eller om det finns likvärdiga, mindre ingripande alternativ (nödvändighet) och slutligen om den fördel som det allmänna vinner står i rimlig proportion till den skada som ingreppet förorsakar den enskilde (proportionalitet i strikt mening). Någon sådan proportionalitetsbedömning saknas i det planförslag som är antaget för granskning. Som redogjort för ovan under rubriken "Det allmänna behovet av åtgärden" saknas även tillräckligt underlag för att ens försöka göra en sådan bedömning.

Detaljplaneförslaget saknar därmed lagenlighet i föreliggande skick, avseende fastigheten Stenunge 2:61, och fastigheten bör därför undantas från det fortsatta detaljplanarbetet.

Kommunens kommentar

Ett väl fungerande resecentrum behöver tillgång till bilparkeringar. Stenung 2:61 som ligger intill järnvägen och i direkt anslutning till det nya resecentrumet har därmed ett bra läge för parkering. Stenung 2:61 är idag i gällande detaljplan 259 (laga kraft 4 oktober 2007) planlagd som allmän plats – gång- och cykelväg. Det var här som gång- och cykeltunneln var tänkt att komma upp på östra sidan enligt den detaljplanen. Gång- och cykeltunneln byggdes sedan aldrig och marken togs därför inte i anspråk av det allmänna.

Vidare är fastighetens utvecklingspotential starkt begränsad i och med dess direkta närhet till järnvägen. Enligt Trafikverkets regelverk bör generellt ingen ny bebyggelse tillåtas inom 30 meter från spårmit, detta avstånd ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka samt möjliggör för viss utveckling. Funktioner där människor tillfälligt vistas och som inte är störningskänsliga så som parkering, garage och förråd kan dock finnas inom dessa 30 meter. Därtill tillkommer risksituationen med transporter av farligt gods på järnvägen vilket kan försvåra nyttjandet av fastigheten. Att nyttja denna mark till just parkering är således mer resurseffektivt än att ta annan mark i anspråk som kan nyttjas till annat.

Resecentrumet ska drivas i kommunal regi, det är därför kommunen som ska tillhandahålla de parkeringsplatser som resecentrumets användning ger upphov till. Att lägga ansvaret för att tillhandahålla och underhålla parkeringsplatserna till resecentrumet på en privat aktör är inte rimligt då det inte är långsiktig lösning, marken är därför planlagd som allmänplats och inte kvartersmark.

Olika fastigheter har olika stort behov av parkeringsplatser. På kvartersmark har enligt plan- och bygglagen (2010:900) fastighetsägaren ansvaret att lösa det behov av parkering som kommunen bedömer att fastighetens användning ger upphov till. Handel och kontor behöver generellt fler parkeringar för att kunna fungera än vad en fastighet för ett enbostadshus behöver. Stenung 2:61 samutnyttjas med bostadsfastigheten Stenung 2:56, vilken har tillgång till parkering på egen mark.

Parkeringarna som enligt gällande detaljplan 259 (laga kraft 4 oktober 2007) medges på Stenung 2:62 och 3:282>3 är till för att uppfylla behovet för verksamheterna på Stenungstorg, både nuvarande verksamheter och framtida möjliga verksamheter. Således behöver parkeringsplatser på allmän plats planläggas i anslutning till det nya resecentrumet för att kunna upprätthålla dess funktion.

Inom användningen TORG på östra sidan ingår även den utrymmeskrävande ramplösningen från tunneln. På båda sidor ingår väntytor samt ytor för trappor, hiss, cykelparkeringar och planteringar m.m.

Bussangöringen på västra sidan är baserad på att bussarna ska kunna backa rakt bakåt utan att svänga i enlighet med Västtrafiks regelverk, för att därefter kunna svänga och köra ut från terminalen. Detta tar cirka 30 meter i anspråk. Skulle motsvarande angöring, med backning, anläggas på östra sidan detta innebära att en stor del av de privatägda fastigheterna på östra sidan av Södra vägen skulle behöva tas i anspråk för att möjliggöra bussytor, gång- och cykelväg, dagvattenfördröjning/skyfallsled och Södra vägens omdragning med tillhörande gångbana. Den föreslagna utformningen tar en större andel mark i anspråk i nord-sydlig riktning men avvägningen har gjorts att detta är en bättre lösning än att göra intrång i öst-västlig riktning.

Förstudien är just en förstudie och nya bedömningar har gjorts sedan den togs fram. Det allmänna intresset av att ha bussangöring på Södra vägen består av att kunna uppnå en välfungerande kollektivtrafik, genom att säkerställa att bussarna inte riskerar att fastna i köer så att bussresenärerna inte missar sitt byte. Detta för att stärka kollektivtrafikens attraktivitet och bidra till ett hållbart resande.

Fastigheten är idag planlagd som allmän plats gång- och cykelbana i detaljplan 259 (laga kraft 4 oktober 2007). Villaområdet på Södra vägen saknar detaljplan och kommunen har inte heller fått in någon ansökan om planbesked från fastighetsägarna i området. Inte heller har någon ansökan om bygglov gällande den aktuella fastigheten inkommit.

Eftersom fastigheten redan är planlagd som allmän plats och utvecklingspotentialen anses starkt begränsad bedöms skadan för den enskilda inte vara betydande. Den allmänna nyttan av parkeringsplatser vid ett resecentrum bedöms därmed överväga konsekvenserna som beslutet får för det enskilda intresset.

Privatperson 9

2021-12-20

Vill skriva om mina synpunkter till resecentrum. Vi har ett stationshus som kommunen äger om jag är rätt informerad om detta.

Mitt förslag är att resecentrum skall vara på nuvarande plats.

- Stationshuset behöver förändras:
Nuvarande hyresgäster skall sägas upp. Gäller ej matserveringen.
- Trevlig vänthall för resenärer. Gratis toalett.
- Trevlig servicebutik. Snusboa ett stort föredöme
Servicebuktiken skall sälja biljetter och ge information om trafiken. Kan även ha paket och post som extra inkomst.

- Taxi utanför stationshuset är mycket god service till resenärerna. Andra våning kan vara som personalrum för berörd personal.

DETTA BLIR ETT TREVLIKT OCH BILLIGT RESECENTRUM

DET BLIR EJ ETT STORSTADSCENTRUM SOM NI SÅ ÖNSKAR MED HÖGA KOSTNADER.

Kommunens kommentar

Stationshuset ägs inte av kommunen – och har heller aldrig ägts av kommunen – därför kan kommunen ej råda över nuvarande eller framtida hyresgäster.

Beslutet om resecentrums lokalisering fattades av kommunfullmäktige 20 juni 2016 § 140 utifrån lokaliseringsutredningen där alternativen studerades. Att utvärdera det beslutet och vilka utredningar och bedömningar som låg till grund för det faller inte inom ramen för detta detaljplanearbete. Den nya resecentrumbyggnaden kommer förses med vänthall, toalett, en kiosk samt rastutrymmen för chaufförer.

Utrymme för taxibilar kan möjliggöras på tre ytor (de två korttidsparkeringarna på västra sidan samt parkeringen öster om järnvägen) men den exakta placeringen av dessa styrs inte genom detaljplanen.

Privatperson 10

2021-12-21

Överlag en bra plan. Föreslår följande kompletteringar:

1. Trapp/hiss mellan perrong och befintlig gångbro i södra änden av perrongen. Detta ökar tillgängligheten för många boende öster om järnvägen. Som det ser ut nu skall man ta trappor (eller lång omväg) för att nå perrongen jämfört med trappa/hiss direkt till perrongen.
2. Övertäckt vind- och regnskyddad gångväg mellan perrong och samtliga busshållplatser, inklusive avstigningshallplatser. Ser ut att vara så det är tänkt, men vill understryka vikten av detta. Man missade detta när man byggde Kungälv's resecentrum.
3. Uppvärmd väntsal för både tåg och bussresenärer.
4. Sittplatser för väntande resenärer.
5. Trappfri väg för cyklar, barnvagnar etc. till/från perrong.
6. Övertäckt vind- och regnskyddad gångväg mellan resecentrum och Stenungs torg. Detta ökar attraktiviteten att använda kollektivtrafik för ärenden till torget. Gångvägen ligger delvis utanför planområdet. I första hand bör man bygga så att tillbyggnad av övertäckt vind- och regnskyddad gångväg inte försvåras eller omöjliggörs i framtiden.

Framkomligheten för bussarna är helt avgörande för en fungerande matartrafik till tågen. Bussar bör ha hinderfri väg med hög prioritet utan att fastna i köer både från och mot Resecentrum.

Kommunens kommentar

- 1. Möjligheten att bygga hiss och/eller trappa till den befintliga gång- och cykelbron har studerats men inte bedömts vara möjligt med befintlig brokonstruktion.*
- 2. Perrongtaket kommer inte täcka avsläppningshållplatserna i söder men sträcka sig nästan ända fram till norra avsläppningsplatsen. Perrongtaket är en anläggning som Västfastigheter (liksom byggnaden) ansvarar för och finansierar.*
- 3. Resecentrumbyggnaden kommer innehålla en väntsal.*
- 4. Sittplatser kommer finnas både inomhus och utomhus, både väderskyddade och icke väderskyddade för soliga dagar.*
- 5. Båda perrongerna kommer vara möjliga att nå utan att behöva passera en trappa, dock kan det i vissa fall innebära en mindre omväg. Hiss kommer också att finnas upp till perrongerna från gång- och cykeltunneln.*
- 6. Kommunen har inte rådighet över marken som går till Stenungstorgs huvudentré utan denna ägs av Stenungs Torgs Fastighets AB (Citycon). Förslaget vidarebefordras till dem.*

Målsättningen i projektet är att kollektivtrafiken ska ha företräde för att inte orsaka missade avgångar eller andra anslutningar. På Göteborgsvägen kommer separata busskörfält byggas för att öka framkomligheten för bussarna till och från resecentrum. På Doterödsvägen ska ett svängfält byggas för bussarna och andra fordon som ska in på Södra vägen, för att dessa inte ska bli ståendes vid bomfällning. Även på Södra vägen byggs ett högersvängfält så att trafiken som ska österut på Doterödsvägen inte behöver vänta bakom de vänstersvängande som kan bli stående vid bomfällning.

Privatperson 11

2021-12-22

1. Det nya resecentrumet är planerat alltför kortsiktigt. Det omnämns framtida utredning av dubbelspår norr om Stenungsund som saknar trovärdighet då denna planeringen inte har med konsekvenserna av trafiksituationen i sin helhet. Ytterligare aspekt är den ekonomiska där man nu tenderar att bygga först och tänka sedan.
2. Kommunen fortsätter att hävda att medborgarna skall cykla istället för att ta bilen till resecentrum. Stenungsunds kommun består inte endast av en tätort. Vi som bor utanför centrum är till största delen hänvisade till egen transport. I de fall det finns kollektivtrafik så ska denna överensstämja med tiderna till buss/tåg till Göteborg. Med lite extra arbetstid eller högst vanliga frekventa kollektiva trafikförseningar så finns inte möjligheten till anslutningsbuss kvar när man väl är framme i Stenungsund, inte sällan har den sista passerat. Att då också passa tider för att hämta barn på förskola etc är helt otänkbart.

3. Att kunna ta bilen till ett resecentrum med parkering i direkt anslutning är riktigt bra service till medborgarna. Eftersom vi inom en ganska snar framtid kommer att vara utrustade med elbilar så är det en självklarhet att denna ska kunna laddas på parkeringen.

För ett antal år sedan var det aktuellt att placera resecentrum söderut. Återuppta denna utredning och skapa ett bättre flöde från Tjörn och Orust, en lösning som skulle gynna hela STO-regionen.

Kommunens kommentar

1. Det som förbereds för är inte en del av sträckan Göteborg-Oslo. Det resecentrum planerar för långsiktigt är dubbelspår mellan Göteborg och Stenungsund för pendlingstrafik. Stenungsund är med i ett regionalt samarbete i nätverket Det urbana stationssamhället. Samarbetet sker för att påskynda utvecklingen mot ett mer hållbart resande genom att göra kollektivresor enkla och attraktiva. Alla erfarenheter från arbetet pekar på att tillgänglighet och närhet, att placera resecentrum så nära samhällskärnan som möjligt, är en framgångsfaktor för att utveckla tätorten. Kommunerna längs Bohusbanan, Västra Götalandsregionen och Trafikverket arbetar dock för en ökad trafikering mellan Göteborg-Stenungsund-Uddevalla. Som ett första steg i utvecklingen av Bohusbanan planeras ett partiellt dubbelspår mellan Göteborg och Stenungsund. Detta är ännu ej beslutat när det ska genomföras men resecentrum utformas för att detta ska vara möjligt och åtgärden har stöd hos både Region och Trafikverket. Kommunerna längs Södra Bohusbanan kräver fortsatt utveckling efter detta steg 1 vilket dock ännu ej har stöd hos Region och Trafikverket.

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

2. Kommunen är medveten om att alla invånare inte har möjlighet att lämna bilen hemma, därför finns det en viss mängd pendelparkeringar. Att ha stora ytor för markparkering är dock, ur ett stadsbyggnadsperspektiv, inte önskvärt i ett så här centralt läge. Antalet platser för pendelparkering kommer öka, detta ligger dock utanför detaljplanens område. Beslut om att använda befintlig bussplan till pendelparkeringar fattades av kommunfullmäktige 2020-09-24 § 126. Kommunen arbetar även för att andelen bilresor ska minska, att de som har möjlighet

kan gå, cykla eller åka buss till det nya resecentrumet. En studie inom Västsvenska paketet visar på att 19% av stenungsundsborna kan cykla till resecentrum inom 20 minuter.

Bussarnas avgångar och ankomster kommer ses över för att minska bytestiden mellan tåg och buss. Det är inte kommunen som bestämmer turtätheten utan det gör Västtrafik.

3. Laddstationer för elbilar och elcyklar regleras inte i detaljplan, men synpunkt vidarebefordras till genomförandeansvarig. En plan för laddinfrastruktur är under framtagande som följer nya nationella krav på laddinfrastruktur på nyetablerade parkeringar. Det kommer finnas gott om parkeringsmöjligheter, på östra sidan om järnvägen möjliggör detaljplan 259 för cirka 40 parkeringsplatser. Nuvarande bussplan ger cirka 80 parkeringar, de pendelparkeringar som i dagsläget finns norr om befintligt stationshus kommer finnas kvar. Det finns även parkeringar på Norra vägen. Parkeringarna på torget är CityCons vilket gör att kommunen inte kan bestämma över dessa, deras parkeringar kommer att minska men kan enligt gällande detaljplan 259 ersättas med p-hus och/eller p-däck. Förslaget innebär fler parkeringar än vad som finns i dagsläget.

Lokaliseringsbeslutet är ett sedan länge taget politiskt beslut och följer det gemensamma mål för samtliga kommuner inom Kommunalförbundet Göteborgsregionen avseende övergången mot ett hållbart resande. Tjörn och Orust kommun har medverkat i lokaliseringsprocessen via både politik och förvaltning och framfört sina önskemål. En lokaliseringsutredning gjordes 2012 där två alternativ söderut utreddes, Brofästet och Nösås. Dessa alternativ valdes bort i och med det politiska beslutet om lokaliseringen från 2016. Trafikverkets regler har i senare arbete också visat att Brofästet som alternativ inte är möjligt då det ligger i en för skarp kurva.

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

Privatperson 12

2021-12-21

Undertecknat av två personer

Det är oansvarigt att investera i ett nytt resecentrum som bidrar till att permanenta transporter med farligt gods genom Stenungsunds centrum.

Vi är medvetna om att lokaliseringsbeslut tagits tidigare, men anser fortfarande att fortsatt process bygger på felaktiga bedömningar. De riskanalyser som gjorts visar ju också att risknivån är mycket hög, nästan oacceptabelt hög.

Kommunens kommentar

Att det går transporter med farligt gods på Bohusbanan är en riskfaktor som finns med i allt planeringsarbete för centrala Stenungsund. Kommunen är medveten om barriäreffekten och risksituationen men godstransporternas väg inte en fråga som kommunen äger. Den kemiska industrin är också ett riksintresse som ställer särskilda krav på planeringen i kommunen vilket innebär att den planering som kommunen arbetar med inte får leda till försämringar för industrins möjlighet att bedriva sin verksamhet.

Vidare är resecentrum till för pendlare, resenärer och besökare och påverkar inte vilken väg godstågen tar.

Privatperson 13

2021-12-22

När klimatförändringarna skapar en förhöjning av vattennivån kommer detta att skapa problem för vårt affärscentrum, idag kan vi se att parkeringsplatserna hamnar under vatten vilket sannolikt kommer ske i en större utsträckning i framtiden. Klimatförändringarna och nivån för havsnivån kommer enligt min mening även skapa problem för nya resecentrum som kommer vara belägen på en plats som i framtiden kommer bli drabbad av detta. Trots att kommunen planerat en ”skyfallssäkring” ställer jag mig frågande till om detta verkligen är en hållbar lösning om havsnivån höjs ytterligare på sikt? Dessutom spolar tillbaka förorenat vatten rakt ner i havet vilket rimmar dåligt med ett medvetet miljötänk om hållbara miljö.

Placeringen av resecentrum kommer ha en negativ inverkan på trafiken allt eftersom Stenungsunds invånarantal går mot 35 000, pendling till Stenungsunds södra delar samt Tjörn och Orust blir i rusningstrafik stående i köer vilket sannolikt hade kunnat avhjälpas av att resecentrum fått ett annat läge. Redan idag kan vi se hur polis och räddningstjänst fastnar i

trafikstockningar och inte kommer fram i tid. Detta känner jag som kommuninvånare bidrar till en ökad oro bland invånarna där räddningstjänst riskerar att inte nå fram i tid.

Den nya gångtunneln från resecentrum känns inte genomtänkt med tanke på den överhängande risken för överfall som finns i samband med gångtunnlar, jag undrar hur kommunen skall göra för att tillhandahålla säkerhet vid tunneln? Jag undrar även om kommunen har kalkylerat för risken att detta blir ett tillhåll för omkringdrivande ungdomar som vi idag ser skapar problem på torget utanför coop.

Kommunens kommentar

Planeringen för resecentrum bygger på att säkra all nybyggnation mot både stigande havsvatten och skyfallsregn. Den tänkta planeringshorisonten gäller fram till år 2070, därefter förväntas det behöva byggas ett skydd mot stigande havsvatten längs hela kajen mot sundet. Detta enligt den av kommunfullmäktige antagna strategin mot stigande vatten 4 mars 2021 § 58. Det är i grunden samma åtgärder som till exempel Göteborg och Uddevalla arbetar efter.

Skyfallssäkringen sker utifrån ett så kallat 100-årsregn, det vill säga något som statistiskt inträffar en gång på 100 år. Då ska vattnet tas om hand i fördröjningsmagasin på Stenungskolans nuvarande idrottsplats, samt vid behov kunna ledas genom den planerade gång- och cykeltunneln vid resecentrum och vidare ut genom Kulturhusparken till havet.

Det är en korrekt iakttagelse att parkeringsplatsen delvis översvämmas och att detta på sikt måste åtgärdas. Markområdet omfattas dock inte av denna detaljplan och ägs inte heller av kommunen utan ägs av Stenungs Torgs Fastighets AB (Citycon). När ett eventuellt framtida detaljplanarbete för det området startar så kommer det att beröras av samma strategiska beslut som nämns ovan, t.ex. genom att byggnader och gator måste höjdsättas för att inte riskera att översvämmas.

Lokaliseringsutredningen ledde till beslut om den planerade placeringen av resecentrum. Beslutet togs av kommunfullmäktige 20 juni 2016 § 140. Planarbetet utreder hur detta beslut kan realiserar. Att utvärdera det beslutet och vilka utredningar och bedömningar som låg till grund för det faller inte inom ramen för detta detaljplanearbete. I kommunens planarbeten är polis och räddningstjänst alltid en samrådspart där en dialog förs för att hitta lösningar som de anser är acceptabla. Enligt räddningstjänstens yttrande i både samråd och granskning bedömer de att planförslaget är acceptabelt, t.ex. skriver de att busskörfälten kan användas som utryckningsväg för bättre framkomlighet.

Resecentrum i sig genererar ingen trafikökning i området.

Frågor gällande säkerhet och trygghet är mycket viktiga aspekter i samhällsplaneringen vilka också får vägas mot exempelvis framkomlighet. Det viktiga är att det finns flera alternativa vägar om en väg inte känns säker eller trygg. Flera av frågorna gällande säkerhet och trygghet,

så som belysning och kameraövervakning, är inte frågor som regleras i en detaljplan utan istället behandlas i genomförandeskedet. Genom att bygga fler bostäder i centrala Stenungsund kan ännu fler människor få ta del av det fina läget – nära kommunal och kommersiell service, ett stenkast från sundet, gångavstånd till kollektivtrafik. Med fler människor i rörelse kommer platserna också upplevas som tryggare.

Privatperson 14 och 15

2021-12-22

Likadana yttranden inskickade av två personer

Vi vill härmed bestrida hela detaljplanen för Resecentrum Stenungsund, då kommunen på ett diskriminerande sätt tagit vår mark in i denna plan och avser genomföra ett projekt utan korrekt fakta. Anledningar som beskrivits och uttalats på möte är inte proportionerliga, ändamålsenliga eller försvarbara vare sig ekonomiskt eller etiskt.

Den huvudsakliga synpunkten på detaljplanen är planens påverkan på mig och min fastighet. Den ej behovsstödda och ineffektiva exploateringen av området öster om järnvägen, specifikt avseende beskriven busstrafik i bostadsområdet. Planen för östra sidan om järnvägen är helt oproportionell i förhållande till tidigare kommunicerad plan och verkligt behov, givet omvärlds faktorer och påverkan på området.

I tillägg framförs också synpunkt på lokaliseringen av Resecentrum i sin helhet, utifrån rapporter, beslutsprocessen, behovsanalysen och samhällsnyttan med ett nytt Resecentrum på i detaljplanen nu föreslagna plats.

1. Busshållplatser på östra sidan järnvägen

Sedan lokaliseringsutredning maj 2012 tillkännagivande har ett av Stenungsunds äldsta bostadsområden från 1920-talet blivit högst påverkade av oförklarliga ändringar. Här låg tidigare fastigheter med strandtomter precis vid järnvägen och är bostäder för många familjer. I detta område skall det nu anläggas 3 busshållplatser helt utan anledning varav endast 2 kommer att användas. Denna merkostnad för projektet och dess inverkan på de boende är inte proportionerligt och behovs saknas helt. Med detta förslag kommer ett antal fastigheter behöva exproprieras, fastigheter som vi som fastighets ägare i över 40 år väntat på att få använda men då detaljplan saknats under hela denna tid har kommunen helt kört över ägarna i fråga.

Trafikbelastningen på detta villaområde kommer öka från 300 till 750 fordon per dygn varav nästan 100 av dess är BUSSTRAFIK som driver upp tung trafik från 1% till 13% eller mer korrekt jämfört med dagens trafik med **3 tunga fordon per dag men framöver kommer det bli i 97,5 tunga fordon per dag, en ökning med 3150% I ett villaområde.**

Vid förfrågning på granskningsmötet den 9 december 2021, angavs att bussarna kanske skulle behöva vänta vid järnvägsöverfarten vid bomfällning och då slipper man detta genom att leda in all busstrafik öst om järnvägen på södra vägen istället. Detta är ett **ICKEPROBLEM** och kommer inte heller bli ett framtida problem. Kommunen har själv i sin genomförandebeskrivning följande lösning:

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

Då detta (enligt samma) möte handlade om omprogrammering samt nedläggande av magnetslingor ser vi det ytterst ansvarslöst att det redan inte är utfört. Än mer besvärande är att det inte ses som en lösning för att slippa detta angrepp på privatägd mark, helt i onödan.

Med detta sagt så finns det därmed inget behov alls av busshållplatser på östra sidan järnvägen. Genom att fortsatt hålla sig på västra sidan som idag kommer ett nytt Resecentrum kunna genomföras enormt mer resurseffektivt.

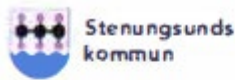
- Ingen inlösen av privata fastigheter
- Inga ingrepp på det 100-åriga bostadsområdet
- Ingen ökning av tung eller lätt trafik
- Kostnaden för tunnellbygget uteblir vilket Kommunstyrelsens ordförande själv anser vara oerhört dyrt, detta gällande en liknande tunnel ca 400 meter söderut med samma markförhållanden: (Från ST-Tidningen 14 Dec 2021).
- Nuvarande befintlig gångbro behöver inte kompletteras med annat än möjligtvis en cykelramp från södra vägen

I övrigt kan noteras att avsatt mark för busslinga för 3 bussar (varav behovet sägs vara 2 vid granskningsmötet) öster om järnvägen är totalt oproportionell i förhållande till de 12 angöringsplatser på västra sidan om järnvägen. Framstår som stort slöseri med ytterst central mark, varför planen starkt kan ifrågasättas. Noteras bör även att i tidigare plan har det planerats för 15 angöringsplatser väster om järnvägen, så det finns plats för det om det utifrån tidtabell och avgångar är helt nödvändigt med 15 angöringsplatser Det handlar om hur resurseffektivt man nyttjar marken.

På sittande granskningsmöte **bekräftade kommunen att det inte finns planer på att stänga överfarten vid södra vägen vilket var grunden till att trafik skulle ledas in på södra vägen.** Därmed skall denna del (södra vägen) inte innefattas någon busstrafik i linje med kommunens tidigare argumentering. Ingen av utredningarna beskriver heller detta scenario med stängd järnvägsövergång.

Detta bekräftas att i tidigare dokument fanns en plan på rondell i korsningen Doterödsvägen/Södra vägen mfl. Som nu inte längre finns. I samma dokument framgår att om

cirkulationsplats byggs så kommer övergången stängas och ingen passage av fordon kan ske, därav infart på Södra vägen och 3 (2) busshållplatser. Nu är detta inte med i planen och således finns INGET behov av att leda in bussar på Södra vägen överhuvudtaget.



Dir. 2016443

GRANSKNINGSHANDLING 2021-11-19

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

Stenungsunds kommun, Västra Götalands län

2. Parkeringsområden öster om järnväg (Behövs inte enligt första punkten)

Detaljplan för Stenung 3:57 m.fl. - Stenungsunds resecentrum Granskningshandling 2021-11-19 sida 40-41:

Öster om järnvägen Detaljplan för Stenung 3:57 m.fl. - Stenungsunds resecentrum Granskningshandling 2021-11-19 41 möjliggörs det för cirka fem korttidsparkeringar för hämtning och lämning samt cirka 40 pendelparkeringar, inkluderat parkeringsplatser för rörelsehindrade.

Dessa är lokaliserade på cirka fem minuters gångavstånd till resecentrum, vilket bedöms som rimligt avstånd

Med detta får kommunen ta sin egen mark i anspråk i första läget och då kommer Stenungsskolans busshållplats och fotbollsplan till användning efter som det är beslutat att stänga skolans verksamhet 2023. Avståndet är cirka 200 meter från fotbollsplan till blivande resecentrum och ligger inom den tid man bedömer vara rimligt. En sträcka på 200 meter tar 2 minuter att gå med en snittfart på 6 km/h som anses vara standard

*Därutöver har kommunen redan själv uttalat att marken för nuvarande resecentrum skall användas till pendelparkeringar, dessa kommer att ligga 500 meter från planterat resecentrum, 5 minuters gångväg dessutom på samma sida om järnvägen som resecentrum.

Vidare finns inte den mark 2:62 med som kommunen köpte och genast sålde vidare (utan konkurrensutsättning) till Citycon med i denna detaljplan. Kommunen särbehandlar invånare och företag på ett kränkande sätt.

Södra vägen 18,(Stenungsund Stenung 2:238 ') såldes i januari 2021 utan att kommunen köpte denna mark som är ytterst lämpad för ändamålet med kort avstånd till Resecentrum. Kommunen har här inte tagit sitt ansvar att minska påverkan för sina invånare utan blundat och föredrar att exproprieras annan mark helt utan anledning.

Referens till punkt 1, och gång-tunnel. Behovet av en gångtunnel under järnväg och väg uppstår vid dubbelspår, för att kunna nå båda perrongerna. Utifrån ovanstående resonemang kring bristen av behov av etablering av Resecentrum på östra sidan om järnvägen faller även argumentationen för en tunnel. Att anlägga en gång och cykeltunnel i nära anslutning till centrum, som redan idag är belastat av oro och droghandel, framstår det som ytterst olämpligt med en gångtunnel i detta område.

Överfalls risk och oro är viktiga argument emot en gångtunnel i området. Behovet att koppla västra sidan till östra finns ej och dessutom ligger en gång och cykelbro ett kort stycke från den tilltänkta tunneln.

3. Anledningar att flytta Resecentrum är inte underbyggda med fakta.

- Det finns en vision om att bli 35000 invånare år 2035 men både SCB och kommunens egna prognoser säger annorlunda. Runt 2047 kan man förvänta sig att visionen uppfylls. Kommunen anger en tillökning fram till 2025 med ca 300 personer per år. Vid fråga på mötet ansågs inte visionen realistisk.

- Man gör detta för att säkerställa Resecentrum då det blir dubbelspår på Bohusbanan. Detta finns inte med i den nationella plan som framtagits av Trafikverket och i realiteten kanske ligger 50 år fram i tiden. Att ha dubbelspår vid mötesplatsen håller heller inte då nuvarande Resecentrum redan har dubbel spår som med ytterst enkelhet kan förlängas norrut med 1000 tals parkeringsplatser finns på mycket kort avstånd. (Västegårds alle /väst Mariagården) Vidare är det här handeln växer och storbutiker etablerar sig.

- Det kollektiva resandet ökar inte, det minskar. Enligt Trafikanalys - Sveriges officiella statistik var minskningen i antalet påstigningar -33% jämfört med 2019.

Minskningen i antal personkilometer var -36% jämfört med 2019.

- Kommunen hävdar att men utrett 0-alternativet, dvs att ha kvar nuvarande Resecentrum men här är det ren lögn, detta har aldrig utretts och de följer därmed inte sin egen policy: *"Vi driver en ekonomisk hållbarhet genom att skapa utveckling utan att skada miljön. Ekonomin är långsiktigt stabil och låter dig som människa utvecklas i samklang med miljön och UTAN ATT SLÖSA MER ÄN NÖDVÄNDIGT på våra gemensamma tillgångar".*

Det finns därför ingen kostnadsuppskattning om att utveckla befintligt Resecentrum trots attstationshuset finns till salu, mycket märkligt agerande av kommunen. Nedan utdrag ur Lokaliseringsutredning maj 2012. Notera "Marktillgången ser spontant ut att räcka för detta men har ej studerats"

3.4 "BEF STATION" (0-ALTERNATIVET)

Befintliga förutsättningar etc

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

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

Fördelar och nackdelar

Fördelar

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

Befintlig station har också kortast avstånd till arbets-

tillfällen inom industrin norrut jämfört med övriga alternativ.

Nackdelar

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

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

Sammanfattning

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

4. Plan- och genomförandebeskrivning

Med samtliga ovan resonemang finns därmed inget behov av nedan urklippt från plan & Genomförandebeskrivning .

Stenung 2:61

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

- Allmänplats; P-PLATS, TORG, GANG, CYKEL.

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

5. Konsekvenser vid byggnation. (Sättningskador)

Vi kan inte se att man beaktat konsekvenser för byggnader vid genomförande av detta projekt. Uppenbara konsekvenser är skador på grund av att ett massivt pålningsarbete kommer de flesta fastigheterna på Södra vägen då alla står på gammal sjöbotten. Skador av pålningsarbete har tidigare drabbat grundvattentillgång men även sättningskador.

6. Avsaknad av beräkning av samhällsnyttan

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

7. Dubbelspår behov av planfria korsningar

Det enda sakliga argumentet för att förlägga Resecentrum som beskrivs i detaljplanen är att förbereda för dubbelspår genom Stenungsunds tätort. Detta antagande är ej förankrat i några

utredningar eller beslut på riksplanet för dubbelspår från Göteborg till Oslo, ej heller stäckningen. Kommunen nämner i olika sammanhang och trafikutredningar att övergången vid Doterödsvägen / Göteborgsvägen måste stängas, men att även andra övergångar skall ersättas med planfria korsningar. För ett sådant scenario finns i kommunen inga planer! Därför anser vi att det är helt orimligt att göra en anpassning i Resecentrum för en så fjärran investering som antas på riksnivå.

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

8. Särskilda bestämmelser (ur Plan och genomförandebeskrivningen)

Ni skriver:

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.

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

Vår synpunkt är att Detaljplanen ej ska antas mot ovanstående lämnade kommentarer.

I övrigt motsätter oss också själva lokaliseringsbeslutet och kräver en ny utredning sätts till där beslut om förbättrat Resecentrum genomförs utifrån de verkliga behov och en korrekt omvärldsanalys utifrån beslut och planer, samt verkligt behov.

Det är önskvärt med en transparent process som inte är byggd på lösryckta tyckanden i oredovisade work-shops, eller utifrån eventualiteter som är så fjärran realisering att de inte ska påverka ett lokalt beslut för en tåg och busshållplats, med argument som framförts tidigare i dokumentet. Kommunen kan inte redogöra för när nuvarande resecentrum Anno 1907 har nått sin min maxgräns avseende kapacitet vs behov, ej heller när 15-minuterstrafik kan komma bli realiserat.

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

1. Busshållplatser på östra sidan järnvägen

Villaområdet på Södra vägen saknar detaljplan och kommunen har inte heller fått in någon ansökan om planbesked från fastighetsägarna i området. Inte heller har någon ansökan om bygglov gällande den aktuella fastigheten inkommit. Vidare är fastighetens utvecklingspotential starkt begränsad i och med dess direkta närhet till järnvägen. Enligt Trafikverkets regelverk bör generellt ingen ny bebyggelse tillåtas inom 30 meter från spårmit, detta avstånd ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka samt möjliggör för viss utveckling. Funktioner där människor tillfälligt vistas och som inte är störningskänsliga så som parkering, garage och förråd kan dock finnas inom dessa 30 meter. Därtill tillkommer risksituationen med transporter av farligt gods på järnvägen vilket kan försvåra nyttjandet av fastigheten. Att nyttja denna mark till just parkering är således mer resurseffektivt än att ta annan mark i anspråk som kan nyttjas till annat.

Idag planeras hållplatslägen för de två lokalbusslinjer som trafikerar östra sidan av centrala Stenungsund. Då ett resecentrum är en långsiktig investering planerar kommunen för framtida behov. Då det finns mål om ett ökat kollektivtrafikresande går det inte att utesluta fler framtida busslinjer som bättre möter resandebehovet. Även tillfälliga ersättningsbussar kan komma ifråga vid exempelvis tågstopp.

Södra vägen kommer få en annan karaktär och funktion i och med planförslagets genomförande. Genomförandet kommer också leda till en ökad trafikbelastning. För att kunna hantera denna ökning innehåller planförslaget ett antal förslag på åtgärder däribland justering av korsningen Södra vägen/Doterödsvägen med flera svängfält, gång- och cykelbana på västra sidan av Södra vägen samt en gångbana på östra sidan för trafiksäkerheten för de boende längs Södra vägen. Vidare föreslås hastigheten sänkas till 30 km/tim.

Det är bomfällningarna som legat till grund för beslutet att låta bussar få sina hållplatslägen på östra sidan av järnvägen. Detta för att dessa ska kunna nå sina anslutningar med korta bytestider. Optimeringen av ljusregleringen vid järnvägs korsningen avser endast att snabbt upplösa köbildningen i nord-sydlig riktning. Tiderna för bomfällningarna har kommunen ingen möjlighet att minska då detta styrs helt av säkerhetskriterier för tågpassager.

Bussangöringen på västra sidan är baserad på att bussarna ska kunna backa rakt bakåt utan att svänga i enlighet med Västtrafiks regelverk, för att därefter kunna svänga och köra ut från terminalen. Detta tar cirka 30 meter i anspråk. Skulle motsvarande angöring, med backning, anläggas på östra sidan detta innebära att en stor del av de privatägda fastigheterna på östra sidan av Södra vägen skulle behöva tas i anspråk för att möjliggöra bussytor, gång- och cykelväg, dagvattenfördröjning/skyfallsled och Södra vägens omdragning med tillhörande

gångbana. Den föreslagna utformningen tar en större andel mark i anspråk i nord-sydlig riktning men avvägningen har gjorts att detta är en bättre lösning än att göra intrång i öst-västlig riktning.

Den ”tidigare plan” som hänvisas till torde vara Planprogram för Stenungsunds centrum vilket var på samråd och godkändes under 2018. Ett planprogram är dock inte juridiskt bindande och nya bedömningar har gjorts sedan detta godkändes. Sedan planprogrammet godkändes har justeringar gjorts även på västra sidan, bland annat har vinkeln på hållplatslägena justerats för att minska intrånget i öst-västlig riktning även på den västra sidan av järnvägen. Grundorsaken till att busshållplatser flyttats till östra sidan är dock som ovan nämnt att säkerställa anslutningar med korta bytestider.

I och med detta är kommunens bedömning att marken inom planområdet har nyttjats resurseffektivt eftersom marken som inte kan nyttjas till annat nyttjas till det mest lämpliga. I sammanhanget kan också påpekas att resurseffektivitet inte bara handlar om markanvändning utan om användning av naturresurser av alla de slag. Det är ett viktigt skäl för att skapa ett attraktivt resecentrum, för att minska onödiga transporter och använda gemensamma resurser effektivt för att minska energi- och materialförbrukning och möjliggöra en kombination av gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vidare är tid, i bl.a. restider och bytestider, en viktig resurs i detta sammanhang.

Gällande den eventuella stängningen av järnvägs korsningen så står följande på sida 8 i plan- och genomförandebeskrivningen:

”Detaljplanen omfattar även utrymme för en framtida cirkulationsplats vid korsningen Strandvägen/Göteborgsvägen vilket kan genomföras först efter en eventuell framtida stängning av järnvägsöverfarten vid Doterödsvägen. En stängning av järnvägsöverfarten är dock något kommunen försöker undvika och efter nu genomförd åtgärdsstudie för tätare järnvägsturer mellan Stenungsund och Göteborg har det nu inkluderats mötesspår vid Stenungsunds nya resecentrum istället vilket minskat behovet av stängd överfart.”

Samhällsplaneringen ska vara robust och långsiktig och kan därmed behöva ta höjd för ett eller flera framtida scenarier även om de inte ännu är helt beslutade för att inte ”bygga in sig” i lösningar. Eftersom det inte finns något beslut än gällande korsningen är det inte inkluderat i utredningarna. Om korsningen skulle stängas i framtiden kommer det drivas som ett separat projekt och utredningar göras inom detta.

2. Parkeringsområden öster om järnväg

Ytorna där Stenungskolans fotbollsplan ligger idag kommer att användas för skyfallsfördröjning enligt beslut fattat av kommunstyrelsen (29 november 2021 § 336).

Stenung 2:62 är i gällande detaljplan 259 (laga kraft 4 oktober 2007) redan planlagd som parkering och behöver därför inte planläggas på nytt. Vidare är den planlagd som parkering

för att fastighetsägarens (Stenungs Torgs Fastighets AB) nuvarande, och enligt detaljplan 259 möjliga, verksamheter på Stenungstorg ska fungera. Olika fastigheter har olika stort behov av parkeringsplatser. På kvartersmark har enligt plan- och bygglagen (2010:900) fastighetsägaren ansvaret att lösa det behov av parkering som kommunen bedömer att fastighetens användning ger upphov till. Likställighetsprincipen innebär att kommunmedlemmar i samma situation behandlas lika. Handel och kontor behöver generellt fler parkeringar för att kunna fungera än en fastighet för ett enbostadshus. Stenung 2:61 samutnyttjas med bostadsfastigheten Stenung 2:56 som har tillgång till parkering på egen mark.

Om parkering hade placerats på Stenung 2:238 hade nästan hela Södra vägen och alla som bor längs med den, och de med adress på Nytorps backe som ligger mot Södra vägen, drabbats av en ökad trafikmängd då bilarna behövt köra hela vägen dit. Kommunen har här tagit ansvar genom att föreslagen parkering ligger så långt i norr som möjligt så att färre människor blir påverkade av den ökade trafiken.

Frågan om den upplevda tryggheten behöver ställas mot bland annat frågorna om trafiksäkerhet och framkomlighet. Det viktiga är att det finns alternativa vägar att ta om någon väg upplevs otrygg, osäker eller otillgänglig på annat sätt, och genom tunneln skapas ännu ett möjligt vägval. Genom att bygga fler bostäder i centrala Stenungsund kan ännu fler människor få ta del av det fina läget – nära kommunal och kommersiell service, ett stenkast från sundet och gångavstånd till kollektivtrafik. Med fler människor i rörelse kommer platserna också upplevas som tryggare. Tunneln ska vara ljus, minst åtta meter bred och är uppdelad i två delar, en under järnvägen och en under Göteborgsvägen. Vidare tillkommer arbete med god belysning och kameraövervakning för att ytterligare öka tryggheten.

3. Anledningar att flytta resecentrum är inte underbyggda med fakta

Ett nytt resecentrum i Stenungsund är en regional kollektivtrafiksatsning som Västra Götalandsregionen prioriterat in i Regional transportinfrastrukturplan där projektet medfinansieras av statliga medel. För ett genomförande krävs i denna prioritering att åtgärden ska vara förberedd för ett mötesspår på platsen. Detta görs genom nu genom detaljplaneläggning. En satsning för 15-minuterstrafik som förutsätter ett mötesspår i Stenungsund ligger högt i prioriteringslistan regionalt och planeras för kommande Nationell transportinfrastrukturplan så snart medel finns tillgängligt för detta. Att en ny placering i ett centralt läge förordas är tidigare beslutat politiskt av flera olika skäl, där huvudargumenten är avståndet till fler bostäder, både befintliga och potentiellt framtida.

Coronapandemins effekt på kollektivtrafikåkandet, med bl.a. rekommendationer om hemarbete och undvikande av icke nödvändiga resor med kollektivtrafik, har givetvis minskat antalet påstigningar och personkilometer. Detta kan dock inte ses som en trend utan något som varade en period. Även om hemarbetet i viss grad kommer fortsätta så kommer och måste det kollektiva resandet öka igen, därför behöver kollektivtrafiken vara konkurrenskraftig vilket detaljplanen är ett första steg till.

Kommunfullmäktige i Stenungsund fattade beslut om lokalisering av nytt resecentrum 20 juni 2016 § 140. Att utvärdera det beslutet och vilka utredningar och bedömningar som låg till grund för det faller inte inom ramen för detta detaljplanearbete.

4. Plan- och genomförandebeskrivning

Behovet att använda Stenung 2:61 som allmän plats – parkering, torg, gång och cykel kvarstår enligt svar ovan och nedan.

5. Konsekvenser vid byggnation

Hela området vid Södra vägen står på lera idag men som brukligt kommer samtliga befintliga byggnader att besiktas inför, under och efter byggnationen för att säkra att skador på dessa undviks. Geotekniska förstärkningsåtgärder med avseende på sättningar kommer att krävas för alla planerade markhöjningar inom planområdet. Hur förstärkningsåtgärderna kommer väljas är dock inte en fråga för detaljplanen utan kommer ske i senare skeden.

6. Avsaknad av beräkning av samhällsnyttan

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

Kommunen och regionen har i den gemensamma ansökan om bidrag från Regional plan gjort en samlad effektbedömning där en samhällsekonomisk analys tagits fram. Slutsatserna är att ett nytt resecentrum skapar en attraktivitet för resenären utöver det som kan mätas i restidsvinster, även om det generellt sett är svårt att bedöma de samhällsekonomiska vinsterna för ett nytt resecentrum. Mot bakgrund av att åtgärden innebär betydande positiva effekter på restider, miljö och fysisk aktivitet är bedömningen att åtgärderna är lönsamma.

7. Dubbelspår behov av planfria korsningar

Planeringen för dubbelspår avser endast de delsträckor som anges som mötesspår för kapacitetshöjning på Södra Bohusbanan. Järnvägsförbindelser från Göteborg till Oslo går via Trollhättan/Öxnered och genom Dalsland.

Utredningen om Södra Bohusbanans utveckling för ökad turtäthet slutfördes under våren 2021 av Trafikverket (publikation 2021:007) och pekar ut Stenungsunds nya resecentrum som mötesspårsläge. Denna utredning ligger till grund för det prioriteringsarbete som ska ske inom Nationell infrastrukturplan. Åtgärden stöttas av såväl berörda kommuner som Västra Götalandsregionen och Trafikverket. Finansieringen är dock ännu inte klar då främst sträckan mellan Göteborg och Borås har högre prioritet i dagsläget.

När ökad turtäthet och mötesspår blir aktuellt kommer detta i sig inte att påverka järnvägsöverfarten vid Doterödsvägen men med bibehållet stationsläge hade en stängning av överfarten krävts på grund av att antal bomfällningar i timmen hade blivit för högt.

8. Särskilda bestämmelser

Den behovsbedömning som har gjorts för detaljplanen är avstämd med länsstyrelsen som delade kommunens bedömning gällande denna exploatering, alltså att miljöpåverkan inte anses vara av den grad som föranleder en miljökonsekvensbeskrivning.

Beslutet om lokalisering fattades av kommunfullmäktige 16 juni 2016 § 140. Workshopen var en del av det förberedande arbetet för att kunna vikta alternativen mot varandra utifrån olika parametrar där bland annat lokaliseringsutredningen ingår.

Privatperson 16

2021-12-22

Undertecknat av två personer

Synpunkter och överklagan gällande utformning av Resecentrum I Stenungsunds kommun

Syftet med planarbetet i en kommun är generellt att presentera och följa en långsiktig plan för kommunen i allmänhet, baserad på kommunens egen situation, samt med omgivande faktorer inberäknade.

Att en så avgörande del som förläggning av en så viktig del som ett resecentrum för Bohusbanan saknas i ÖP är att åsidosätta avsikten med det långsiktiga planarbetet. Det är även att åsidosätta det demokratiska inflytande som medborgarna har rätt att förvänta.

Enligt tjänstemän samt politiker i Stenungsunds kommun är det ett så kallat ”Work Shop” mellan flera kommuner samt representanter för Västtrafik som skulle ha kommit fram till inneliggande förslag. Då vi bett om utskrift och underlag för denna Work Shop så har det inte gått att finna eller få utskrivet. Med andra ord så finns det inget sådant underlag!

Det finns idag en station där bussar och tåg stannar. Denna placering har kallats 0 vision. Platsen är också möjlig för utökad busstrafik. Det finns 2 perrongen som är raka. Det finns stor möjlighet för utbyggnad av parkeringsplatser där det nu ofta ligger högar med grus, vid Västergård allé. Det finns ett stationshus med plats för väntrum, personalutrymmen, kiosk mm. Detta alternativ torde ur miljö och ekonomisk synpunkt vara det allra bästa för Stenungsund. Vi anser att detta alternativ skall undersökas ordentligt.

Vi anser att använda skattebetalares pengar utan att utreda den nuvarande placeringen är fullständigt oansvarigt.

Den nuvarande ägaren av stationshuset är dessutom villig att sälja fastigheten till kommunen.

Stenungsunds kommuns politiker har fattat detta beslut utan möjlighet för innevånarna att säga sitt i ett val.

Efter att Kungälvs resecentrum, tagits i drift har vakter fått sättas in på grund av bråk, försäljning av droger samt försök till våldtäkter. Är det Kommunens mening att en lång bred gångtunnel förhindrar detta. Tak över huvudet är ofta orsak till just ovanstående ”problem”. Vi förstår att tak över huvudet vill alla ha när vi väntar men hur skall ovanstående problem lösas?

Att stänga järnvägsövergången Snippen delar samhället helt och hållet och förorsakar stor miljöpåverkan då de allra flesta bor öster om järnvägen. Alla dessa innevånare måste då åka stora omvägar för att komma till handel, sjukvård mm

Vi motsätter oss hela den tänkta placeringen och utformning av Resecentrum i dess nuvarande förslag.

Kommunens kommentar

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

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

I översiktsplanen som vann laga kraft 15 januari 2021 framgår det på flertalet ställen att ett nytt resecentrum planeras. På sidan 47 i del 1 av översiktsplanen står det:

”För Stenungsunds centrum har ett planprogram tagits fram och godkänts 2018-05-03. Stenungsunds centrum ska utvecklas till ett stadsmässigt centrum med hållbara transporter. Centralt finns idag stora parkeringsytor som successivt kan ersättas med bebyggelse. I framtiden kan här finnas 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. Programmet utgår från att den befintliga stationen flyttas söderut till en mer central placering.

Första etappen i att förverkliga programmet är detaljplan för Stenungsunds Resecentrum. Detaljplanen innebär att ett nytt resecentrum i form av dockningsterminal mot tågtrafiken med cirka 15 hållplatslägen för buss, terminalbyggnad med vänthall, kiosk och personalutrymmen kan uppföras väster om Bohusbanan.”

Synpunkter på översiktsplanen kunde lämnas i tidig dialog under 2016. Samråd skedde under 2018 och utställning under våren 2020, vid både samråd och utställning fanns möjlighet för alla intresserade att lämna synpunkter.

Det framgår således tydligt i gällande översiktsplan att ett nytt resecentrum ska byggas, och det har funnits flera tillfällen där medborgare fått möjlighet att yttra sig på översiktsplanen.

Hur en workshop dokumenteras varierar men generellt tas inga avgörande beslut vid sådana tillfällen, utan de syftar till att hjälpa arbetsprocessen framåt. Lokaliseringsutredningen ledde fram till beslutet om den planerade placeringen av resecentrum. Beslutet fattades av kommunfullmäktige i juni 2016. Planarbetet utreder hur detta beslut kan realiseras.

Frågor gällande säkerhet och trygghet är mycket viktiga aspekter i samhällsplaneringen vilka också får vägas mot exempelvis framkomlighet. Det viktiga är att det finns flera alternativa vägar om en väg inte känns säker eller trygg. Flera av frågorna gällande säkerhet och trygghet, så som belysning och kameraövervakning, är inte frågor som regleras i en detaljplan utan istället behandlas i genomförandeskedet. Genom att bygga fler bostäder i centrala Stenungsund kan ännu fler människor få ta del av det fina läget – nära kommunal och kommersiell service, ett stenkast från sundet, gångavstånd till kollektivtrafik. Med fler människor i rörelse kommer platserna också upplevas som tryggare.

Planförslaget innehåller ingenting om att stänga järnvägsövergången vid Doterödsvägen. Det har tidigare undersökts att göra en planskild korsning eftersom antalet bomfällningar skulle bli för många vid kvartstrafik på ett dubbelspår. Det finns dock inget beslut om att bygga ett sådant dubbelspår under överskådlig tid.

Kommunen är medveten om vilka svårigheter det skulle innebära för många invånare och besökare om järnvägsövergången vid Doterödsvägen stängdes och det är därför något kommunen vill undvika. På sida 8 i plan- och genomförandebeskrivningen står följande:

”Detaljplanen omfattar även utrymme för en framtida cirkulationsplats vid korsningen Strandvägen/Göteborgsvägen vilket kan genomföras först efter en eventuell framtida stängning av järnvägsöverfarten vid Doterödsvägen. En stängning av järnvägsöverfarten är dock något kommunen försöker undvika och efter nu genomförd åtgärdsstudie för tätare järnvägsturer mellan Stenungsund och Göteborg har det nu inkluderats mötesspår vid Stenungsunds nya resecentrum istället vilket minskat behovet av stängd överfart.”

Att utrymmet finns i detaljplanen betyder inte att det kommer att byggas, utan att det finns möjlighet om det behövs i framtiden.