

Tillämpning av Trast –

Val av alternativ med hjälp av värderos



Stenungsunds centrum

Innehållsförteckning

| | |
|--|----------|
| <i>Innehållsförteckning</i> | <i>1</i> |
| <i>1 Inledning</i> | <i>2</i> |
| <i>2 Sammanvägning med värderos</i> | <i>2</i> |
| Analysresultat av de tre förslagen | <i>3</i> |
| <i>3 Utvärdering av Trast-handbok och Trast-underlag</i> | <i>6</i> |
| Synpunkter – övergripande | <i>6</i> |
| Synpunkter – angreppssätt för analysarbetet | <i>6</i> |
| Synpunkter – underlag för frågeställningar..... | <i>8</i> |
| Synpunkter – betygsättning | <i>9</i> |

Bilaga Analys av förslagen till nytt centrum

1 Inledning

Jag (Patrik Fridh, Banverket Projektering) har under hösten 2005 haft i uppdrag att göra en utvärdering av tre ombyggnadsförslag för skapande av Stenungsunds centrum. Som grund för analysen har jag använt Trast-handbokens sammanvägningsmetodik som jag har anpassat för projektet.

Projektet har också varit ett försök för att se hur man kan arbeta med värderosen. Värderosen presenteras i Trasthandboken och är en metod för sammanvägning av olika intressen när man t.ex. skall välja alternativ och jämföra ombyggnadsförslag i staden.

PM har tre delar:

1. Sammanvägning med värderos – här redogörs för metoden och resultatet
2. Utvärdering av Trast-handboken – här redogörs för mina synpunkter på hur Trast kan bli ännu bättre.
3. Bilaga

2 Sammanvägning med värderos

Den 21 oktober 2005 träffades representanter från Banverket och Stenungsunds kommun för att ägna en dag åt att diskutera de framtagna förslagen för ett nytt centrum i Stenungsund. Västrafiks representant var sjuk och kunde inte närvara. En vecka före mötet hade de fått ett inläsningsmaterial där de tre förslagen hade analyserats utifrån värderosens axlar: Stadens karaktär, Tillgänglighet, Trygghet, Trafiksäkerhet och Miljöpåverkan.

Inläsningsmaterialet hade jag tagit fram och återfinns i bilagan. Det består av ett stort antal frågeställningar som är viktiga att tänka på när man planerar ett centrum. Frågeställningarna är till stora delar hämtade från Trast-underlagsrapporten. För varje aspekt redogörs sedan för hur de tre ombyggnadsförslagen löst svårigheterna.

Seminariedeltagarna var väl förtrogna med förslagen sedan tidigare eftersom förslagen presenterades för dem i januari 2005. Uppdraget till konsulterna hade varit att utveckla Stenungsunds centrum. I samtliga förslag hade man valt att flytta befintlig järnvägsstation från ett perifert läge till ett läge vid centrum i Stenungsund.

Mötes inleddes med att jag redogjorde för befintlig trafik- och stadsstruktur i Stenungsund samt kort om Stenungsunds framväxt som tätort. Därefter började själva analysarbetet.

Varje s.k. axel på värderosen analyserades i en timme enligt ett visst schema. För varje aspekt gick jag först igenom inläsningsmaterialet för aktuell aspekt. För Stadens Karaktär redogjordes för vilken skillnad de olika utbyggnadsförslagen innebar vad det gällde: Kvarterstad, blandstad, kontakt med havet m.m. För Tillgänglighet redogjordes för frågor som närhet mellan bussterminalen och järnvägsstationen, tillgänglighet för handikappade, var cykelparkeringar låg. Osv.

Efter genomgången fick deltagarna ställa frågor och ge kommentarer om de tyckte någon viktig funktion på centret inte hade analyserats i inläsningsmaterialet.

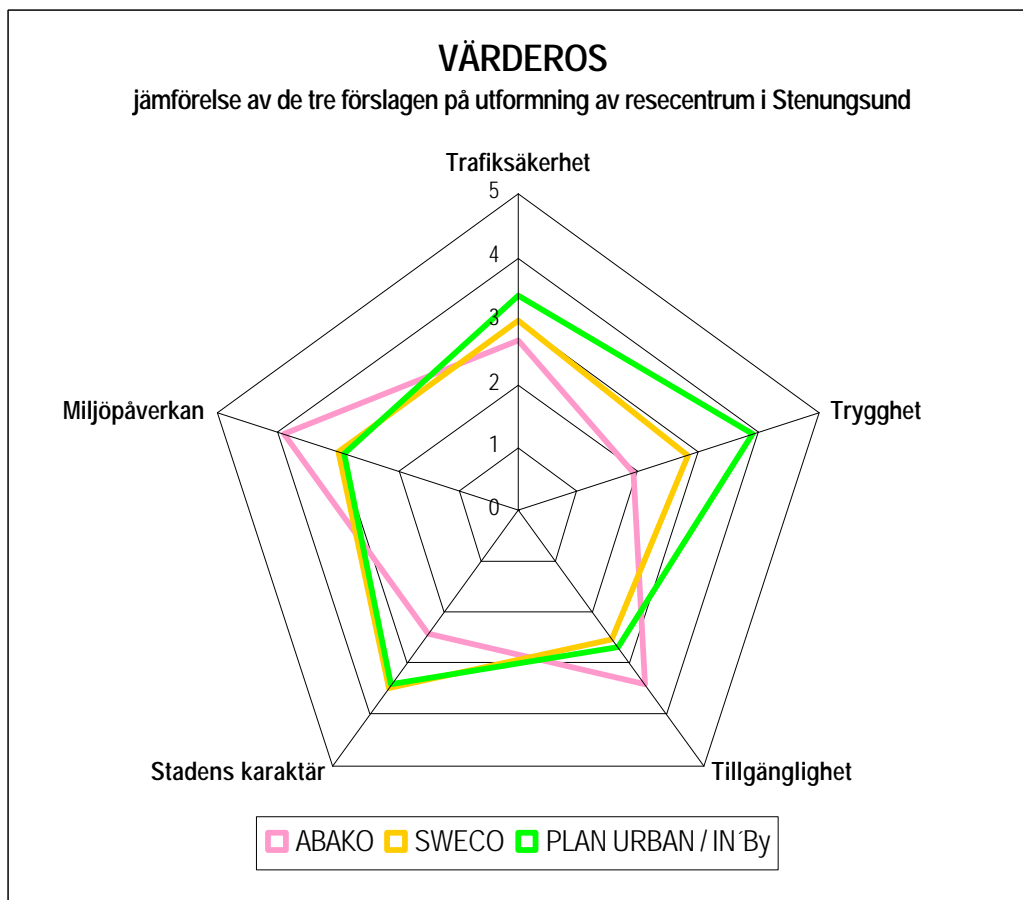
Därefter fick varje deltagare enskilt fundera över vilket betyg de ville ge respektive förslag. Skalan var mellan 0-5 och den var steglös så betyg som 3,3 och 4,9 var möjliga att avge. Betygen sattes genom att

jämföra de tre förslagen med fastställda mål som respektive organisation har. Man fick också göra en enkel SWOT analys där man jämförde ombyggnadsförslagen med nuläget.

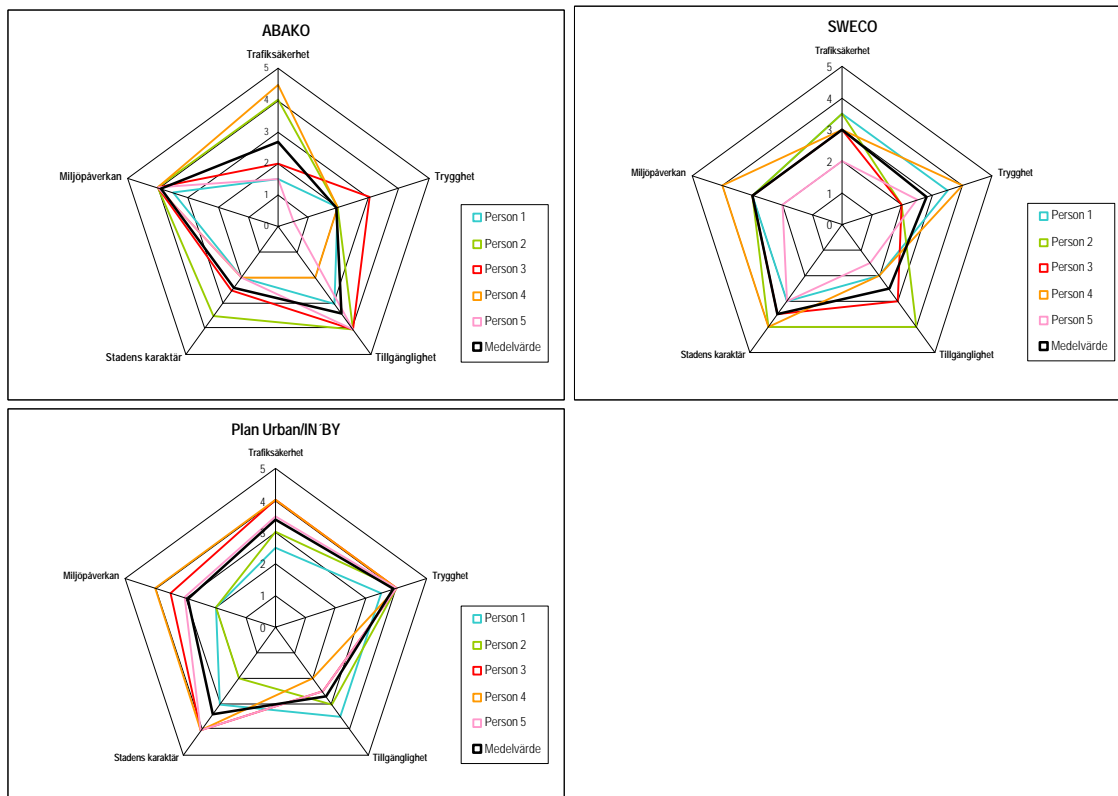
När alla hade bestämt sig för ett betyg fick deltagarna i tur och ordning berättar vilket betyg de satt, motiverar kort varför de valt betyget och redogör för sin SWOT-analys. Därefter vidtog en diskussion om förslagets kvaliteter ur aktuell aspekt.

Analysresultat av de tre förslagen

Resultatet av diskussionen kunde sedan sammanställas både i vilket medelbetyg som deltagarna gett förslaget och vilka kommentarer som deltagarna gett. Man har alltså fått fram både ett siffravärde och verbala kommentarer. Värderosen för mötet om Stenungsund visas nedan. Diagrammet skall uttolkas på följande sätt: T.ex. ur aspekten Trafiksäkerhet så fick Abako medelbetyget 2,7, Sweco fick 3,0 och Plan Urban 3,3.



För att tydliggöra spridningen i betygsättningen togs också andra värderoser fram. Genom att i värderoser beskriva vilket betyg respektive deltagare har gett förslagen per aspekt åskådliggörs om deltagarna har lika uppfattning eller olika. Man kan utifrån diagrammen på nästa sida bl.a. konstatera att Abakos förslag bedömdes olika ur aspekten Trafiksäkerhet medan Swecos förslag bedömdes lika för aspekten Stadens karaktär.



Nedan följer en sammanfattning av under mötet framkomna synpunkter på förslagen.

ABAKOS

Generellt kan sägas om ABAKO:s förslag att planskildheten under Göteborgsvägen och intilliggande bussterminal är det som är kärnan i förslaget. ABAKO får både de lägsta och högsta betygen under hela seminariet. Framförallt ur trygghetssynpunkt bedömdes lösningen som starkt negativt. Tunnelns bredd och verksamheterna i tunneln övertygade inte mötesdeltagarna om att det var en trygg lösning. Samtidigt gav tunnelloösningen höga betyg ur tillgänglighetssynpunkt. Den korta bytesvägen mellan buss och tåg bedömdes som starkt positiv eftersom Stenungsund fungerar som regional knutpunkt.

Motsvarande omvända samband som fanns mellan tillgänglighet och trygghet fanns också mellan stadens karaktär och miljöpåverkan. I ABAKOS förslag ligger bebyggelsen en bit från järnvägen och det bedömdes som positivt eftersom då störs ett fåtal av buller etc. Däremot ur aspekten stadens karaktär bedömdes det som negativt att bebyggelsen låg så långt bort. Utgångspunkten då var att dagens struktur med en stor öppen plats var negativ och att ABAKOS förslag förstärkte den. Om man däremot ser positivt på strukturen kring befintligt torg så är ABAKOS lösning bra.

ABAKOS förslag bedömdes visserligen som trafiksäkert med den rejäla tunneln samtidigt som man befarade att en del passager skulle ske över genomfartsgatan Göteborgsvägen.

SWECO

Generellt kan man säga att SWECOs förslag uppfattades som en något mer beskedlig lösning medan de andra förslagen ansågs mer radikala. Dessutom var det generellt så att antingen gillade man PLAN URBAN eller ABAKO, och sedan rankade man SWECO som nr 2.

Även om SWECOs förslag i sin struktur och i sina element påminner mycket om ABAKOs så fick SWECOs förslag ungefär samma medelbetyg som PLAN URBAN bortsett från trygghet och trafiksäkerhet där PLAN URBAN ansågs vara bättre.

Den stora bristen med SWECOs förslag ansågs av de flesta vara den långa bytessträckan mellan buss och tåg. Utan den bristen hade betygen stigit rejält. Även om förslaget är genomarbetet såtillvida att sträckan binds samman med affärslokaler och tydlig gångpassage så vägde det inte upp den långa sträckan i meter.

En fördel som lyftes fram var att man med utgångspunkt från dagens Stenungsund hade lyckats utveckla befintligt samhälle och fört in mer stadsmässighet. Resecentret smälter in bra i dagens struktur.

En negativ detalj på SWECOS förslag var att det bara var en nedgång från plattformen ner i tunneln. Det bedömdes vara otryggt.

Ur aspekten miljöpåverkan är det negativt med bostäder nära järnvägen men samtidigt ur aspekten stadens karaktär knyter bostäderna samman östra och västra delen av Stenungsund. Just runt stationen är det positivt med bebyggelse nära eftersom det blir goda kollektiva resmöjligheter för de boende.

PLAN URBAN och IN'BY

Generellt kan man säga om PLAN URBANs förslag att karaktären på Göteborgsvägen och den upphöjda järnvägen var de faktorer som mötesdeltagarna antingen gillade eller var emot. Om man tyckte att gårdsgatustrukturen var en lämplig lösning gav man t.ex. höga betyg på stadens karaktär och höga betyg på trafiksäkerhet.

PLAN URBANs lösningen innebär att Göteborgsvägen inte längre är bred genomfartsgata utan 30-gata med karaktär av gårdsgata. De intilliggande husen och t-korsningarna gör att Stenungsund får mer stadskaraktär än i dag. Förslaget innebär att bussar, bilar och cyklister samsas på gatan medan fotgängarna korsar över i vissa punkter. Det gav på mötet både associationer till en levande boulevard i Paris och till en lång rörig och farlig gatumiljö.

Den upphöjda järnvägen gav också den positiv och negativ respons. Positiv genom att den t.ex. skapade utrymme för andra funktioner under såsom cykelparkering och negativ såsom att det är en för storskalig lösning för Stenungsund.

PLAN URBAN är den mest funktionsintegrerade lösningen och medför inga stora asfaltsytor i form av t.ex. bussterminal. Bussterminalen ligger i förslaget blandat med övrig trafik. Eftersom Line Johansen var sjuk saknades kunskap om lösningen var acceptabel eller inte ur Västtrafiks synvinkel. Det diskuterades om föreslagen bussterminal är vad resenärerna vill ha medan i de andra förslagen är det en lösning som trafikoperatörer vill ha. Är det många genomgående busslinjer bedömdes Plan Urbans lösning kunna fungera men annars var lösningen svår att trafikera.

Att plankorsningen med Doterödsvägen planskiljdes bedömdes förbättra både trafiksäkerheten och tillgängligheten men samtidigt finns risk att den bara leda ner trafik till centrum som inte ska dit. En ev. planskildheten ansågs kunna ligga bättre på andra punkter utmed järnvägen.

Att Stenungs Torg byggs igen och järnvägen höjs upp förändrar stadens karaktär radikalt. Beroende på hur man ser på dagens karaktär kan man värdera PLAN URBANs lösning som positiv eller negativ. Frågan diskuterades om Stenungsund mäktar med en så stark urban förändring och om det en rimlig nivå på förändring. Beroende på hur stor man tror tillväxten i regionen blir gjorde mötesdeltagarna olika bedömning.

3 Utvärdering av Trast-handbok och Trast-underlag

Synpunkter – övergripande

Först av allt kan konstateras att utan Trast-handboken så hade jag inte haft nog med kunskap för att göra en utvärdering med värderos. Trast-handboken var med andra ord den viktigaste förutsättningen för utvärderingen. Naturligt nog kan metoden förfinas och man kan få mer stöd från Trast. Om det handlar resterande del av dokumentet.

Sedan kan konstateras att metoden fungerade. Synpunkter på utbyggnadsförslagen framkom och det blev tydligt vilka för- och nackdelar de olika förslagen ansågs ha. Det blev också tydligt vilket förslag som respektive deltagarna föredrog. Det var inget beslutsmöte och man var inte överens om vilket alternativ som var det bästa men däremot framkom vad representanterna från Banverket och Kommunen tyckte. Tyvärr var representanten från Länstrafikbolaget – Västrafik – sjuk så att vissa frågor blev lite hängande i luften. Metoden är känslig för om någon deltagare är frånvarande eftersom varje deltagare bidrar med olika kunskaper.

Man kan fundera mycket kring vem som ska vara med på en utvärdering: tjänstemän, politiker, allmänhet, intressegrupper eller allmänhet. Beroende på vem man väljer får man sannolikt olika resultat. Man kan tänka sig att värderosen fungerar bäst för att bena upp förslagen och tydliggöra vilka styrkor och svagheter förslagen har. Som en del i att ta fram ett beslutsunderlag snarare än att fatta ett beslut. Mot den bakgrunden bör man i vart fall sätta samman en grupp med olika fackkunskap och med vana att analysera trafik- stadsombyggnadsförslag. Ingen bör heller vara ett särintresse. En grupp på 5 personer är lagom.

När jag började med utvärderingen av Stenungsund behövde jag handboken dels för att hitta ett angreppssätt för hela analysarbetet dels för att få fram ett antal stort antal frågor för att beskriva styrkor och svagheter med de olika alternativen. I det första underkapitlet så redogörs för synpunkter på angreppssättet för hela sammanvägningen och i det andra underkapitlet redogörs för hur jag tog fram för- resp. nackdelar för ombyggnadsförslagen. I det tredje underkapitlet redogörs för problematiken med att sätta betyg och ge kommentarer.

Synpunkter – angreppssätt för analysarbetet

Alternativ till sammanvägningsmetod

Handbokens sammanvägningsmetod är i form av en värderos med fem axlar: Stadens karaktär, Tillgänglighet, Trygghet, Trafiksäkerhet och Miljöpåverkan. I handboken finns sedan ett kapitel om respektive ämnesområde. Som jag ser det så är Trasts sammanvägningsmodell ett bland många alternativ att jämföra förslag/utredningsalternativ med och det är ett väldigt bra alternativ.

Inom Banverket och Vägverket används samhällsekonomiska kalkyler när man gör trafikinvesteringar och detta med utvärderingsmetodik är ju ett stort ämne bara det. Det finns kostnad-nyttaanalyser, kostnads-effektivitetanalyser, riktninganalyser med mera. Kanske kan man ägna det några rader att beskriva andra metoder och dess fördelar och nackdelar. På sätt kan beskrivas varför värderosen är lämplig för stadsprojekt. Det var något som jag funderade på och allteftersom insåg värderosens fördelar.

Val av mål

Jag plockade fram mål ur respektive organisations styrdokument. Det var från början inte självklart vilka mål som skulle väljas. För Banverket valde jag regeringens sex delmål för transportpolitiken. För Västrafik valde jag deras sju övergripande verksamhetsmål. Banverket och Västrafiks mål var av karaktären att skapa ett jämställt transportsystem eller att skapa ett tillgängligt transportsystem. Kommunen hade inga övergripande mål utan åtskilliga detaljmål såsom att skapa en planskiljd korsning över järnvägen eller att antalet kollektivtrafikresenärer skulle fördubblas fram till 2010.

Arbetet med värderos ställer krav på att organisationers mål går att utvärdera mot. Sannolikt hade det varit lättare att utvärdera om kommunen hade framtagna mål på samma sätt som Banverket och Västtrafik.

Men kommunen hade å andra sidan deltaljmål för alla aspekter vilket inte Västtrafik eller Banverket hade, nämligen mål för Stadens karaktär. Risken är då stor att de inte vare sig känner ansvar för eller ser sambandet mellan trafiken och den stad den skapar. Arbetet med Trafik för Attraktiv Stad har därmed satt fingret på en brist hos statliga trafikorganisationer (Vägverket och Banverket).

Val av axlar eller aspekter

Min första tanke var att just de fem axlarna kunde jag inte ha. Trygghet för mig var en del av tillgänglighetskapitlet. För de som inte använder gångtunnlar eller går ut när det är mörkt de har sämre tillgänglighet till samhället. Jag tyckte vidare att tillgänglighet var ett för viktigt och stort ämne att ställas mot de övriga. Jag tänkte mig först dela upp tillgänglighet i två eller tre delar. Tillgänglighet mellan staden och resecentrumet och tillgänglighet inom resecentrumet/tillgänglighet för handikappade.

Stadens karaktär kändes dessutom till en början som en udda fågel bland de andra. Stadens karaktär var inte mätbar och svår att jämföra med de andra, tänkte jag. Efter att ha funderat mer på hur samhällsekonomiska kalkyler fungerar så ändrade jag uppfattning om värderosen. Samhällsekonomiska kalkyler har nackdelen att de har svårt att hantera landskapsbild och andra värden som är svåra att omsätta i tid eller pengar. Då har värderosen en förtjänst eftersom mätbara aspekter såsom trafiksäkerhet (hastighet → risk för olycka och personskada → går att värdera) ställs mot stadens karaktär (kvarterstad).

Andra aspekter finns inte alls med i värderosen. Kostnadsbedömning, möjlighet att bygga ut i etapper och driftsfrågor är oerhört viktiga frågor. Man kan också fråga sig om det är optimalt att utreda allt samtidigt? För Stenungsund fanns tre idéskisser på hur ett framtida resecentrum skulle kunna se ut. Att ta fram kostnadsbedömningar för dem innan man hade funderat på om idéerna överhuvudtaget var bra kan vara onödigt. Samtidigt bör man kunna enkla uppskattningar om ett alternativ är mycket dyrare än något annat eller om ett alternativ kan göras i etapper. För Stenungsund var det t.ex. ganska tydligt att Plan Urbans förslag var mest kostsamt eftersom det innebar ett kraftigt förhöjt läge av järnvägen.

Aspekter som hanteras rapsodiskt i Trast är frågeställningar som återfinns i miljökonsekvensbedömningar (MKB): Där tas upp t.ex. naturmiljö, kulturmiljö, friluftsliv och landskapsbild. Speciellt i en stad är kulturmiljön av stort värde och stadsmuseet kan ha gjort inventeringar där varje huskropp kan vara noga kartlagd. Det står om detta kort i Stades karaktär. För mig kändes det mer naturligt i Miljöpåverkan.

En tanke är att axlarna bör ha samma vikt. I fallet Stenungsund bedömer jag att aspekten Tillgänglighet var den klart viktigaste eftersom den innehöll en rad projektavgörande frågor. Trygghet och Trafiksäkerhet är också angeläget men jag bedömer inte att de har samma tyngd eftersom man inte skapar resecentret för att öka tryggheten eller trafiksäkerheten.

Jag har förstått att inom Trast har man diskuterat en hel del vilka värdeaxlar man ska ha. Jag kände att det hade varit värdefullt att fått ta del av den diskussionen. Vilka val kan man som utvärderare göra? Kan man ta bort någon aspekt helt? Vilka kan man lägga till?

Jag bestämde mig tillslut för att behålla tillgänglighet som en axel och inte dela upp den i flera. Till viss del var det av tidsskäl. Jag kände att det inte fanns tid att under dagen sätta betyg på 6 olika aspekter utan jag bedömde att fem var maximalt. Det visade sig stämma bra också med hur deltagarna upplevde det. När vi kl. 15.00 var klara med den sista aspekten (miljöpåverkan) var deltagarna ganska utmattade. Att sitta ytterligare en timme hade varit svårt särskilt som seminariet var en fredag. Dessutom kan nämnas att fem deltagare var lagom för en dags arbete. Ytterligare en eller två hade krävt mer tid.

En alternativ värderos för Stenungsund skulle kunna varit

1. Tillgänglighet mellan transportslagen
2. Tillgänglighet mellan centrum och resecentrum
3. Stadens karaktär
4. Kostnads- och etapputbyggnadsbedömning
5. Miljöpåverkan

I Tillgänglighet kunde sedan ingå att analysera Trafiksäkerhet och Trygghet. Den viktigaste förändringen är dock att få med kostnader eftersom det i dag saknas helt.

Val av upplägg under dagen

Alldeles oavsett vilka axlar jag hade behövdes ett tillvägagångssätt för att deltagarna på seminariet tillsammans skulle kunna utvärdera förslagen. Exakt var idén föddes till vald modell är svårt att säga med successivt växte den fram. Efter några år i branschen vet jag att det är lätt att man länge diskuterar en fråga utan man kommer fram till något. Eller ännu värre att olika personer tycker att man kommit fram till olika saker. Eftersom värderosen bygger på att man ska sätta ett betyg kändes det naturligt att bygga upp seminariet så att man diskuterade ämne för ämne och satte betyg allteftersom.

Tillslut bestämde jag mig för en modell där det för seminariedeltagarna både var självständigt arbete och gemensamma diskussioner samt både utvärdering med kommentarer och med betyg. I detta arbete med att komma på ett upplägg använde jag inte Trast handboken. Följande sex steg gick igenom för varje aspekt (Stadens karaktär, Tillgänglighet, Trygghet, Trafiksäkerhet och Miljöpåverkan):

1. Jag beskrev de olika förslagen utifrån inläsningsmaterialet och pekade samtidigt på planscher med förslagen
2. Utrymme för frågor eller kompletterande kommentar.
3. Deltagare (Representanter från Banverket och Stenungsunds kommun) funderade på vilket betyg (0-5) som de tyckte respektive förslag skulle få. De tre förslagen jämfördes endast med varandra.
4. Deltagarna gjorde en enkel SWOT-analys och jämförde resp. förslag med nuläget (den utformning som Stenungsund har i dag). På så sätt fick man fram styrkor, svagheter, möjligheter och hot jämfört med nuläget.
5. Deltagarna berättade vilket betyg de satt, motiverar kort varför de valt betyget samt redogjorde för sin SWOT-analys.
6. Diskussion

Synpunkter – underlag för frågeställningar

Jag behövde ett underlag för seminariet att diskutera utifrån. Att bara förutsättningslöst diskutera förslagen ut fem aspekter kändes inte effektivt. Risken var stor att en viktig fråga skulle glömmas bort. Jag behövde alltså få fram vad som var viktigt när man planerar ett resecentrum och centrumförnyelse. Eftersom jag främst har arbetat med tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet började jag med dem.

Jag skrev först ner vad jag kände till. För trafiksäkerhet är det till exempel viktigt hur gångpassagerna är utformade, för tillgänglighet hur man kan ta sig upp till plattformarna och för trygghet hur gångtunnlarna är utformade.

När jag skrivit ner det så satte jag mig och läste kapitel 7.4 i Trast handboken och skrev ner alla frågeställningar där som var intressanta. Checklistan på s.212 var väldigt värdefull men det fanns

såklart även intressanta uppgifter och förtydligande i texten. Checklistan skulle kunna ligga i början av kapitlet (sida 201). Då blir det tidigt en ingång i texten och nu ligger checklistan något för sig själv.

När frågeställningarna var klara analyserade jag de tre förslagen utifrån de fem aspekterna. Skrev samman det till ett dokument och skickade det till seminariedeltagarna en vecka före seminariet. Varje seminariedeltagare kunde alltså läsa in sig innan vi träffades. De bör nämnas att alla på seminariet var sedan tidigare inlästa på Stenungsund eftersom de hade varit med när förslagen till ombyggnad av Stenungsund togs fram. Alltså var det relativt enkelt för dem att sätta sig in i förslagen ånyo.

Synpunkter – betygsättning

Deltagarna på seminariet fick sätta betyg mellan 0-5 där medelbetyget alltså var 2,5. Skalan var steglös så det gick bra att sätta betyg som 2,3 eller 4,7. Ett problem blir då vad deltagarna ska utvärdera mot. Vad är det som är bra och dåligt? Jag valde att ta fram fastställda mål för respektive organisation som seminariedeltagarna fick utvärdera mot. Det föreslås också i handboken. Jag valde också att deltagarna endast skulle jämföra alternativen mot varandra. Separat fick de göra en SWOT-analys där de utvärderade mot nuläget.

Betygsättning

Allmänt med betygsättningen var det inte så enkelt som jag först trodde. Trast skulle kunna ge exempel på hur man kan göra. Mina erfarenheter blir ju en del av det för dem som läser exempelsamlingen. Det som står i handboken på sida 40 skulle också kunna utvecklas mer. Jag beskriver lite om mina erfarenheter.

Syftet med betygsättningen var som jag såg det två: dels att deltagarna skulle gradera alternativen mot varandra dels att de tvingades tydligt motivera för varandra vad som var bra/dåligt d.v.s. att de tog ställning till vilket ombyggnadsförslag som de föredrog. Det skulle de kunna gjort också genom att gradera dem '1', '2' och '3'. Det skulle troligen då ha varit lättare för dem som skulle sätta "betyg".

Samtidigt när de fick välja mellan 0-5 så om de tyckte ett alternativ är klart mycket bättre kunde det få 4,5 och de andra 1,5. Skillnaden mellan olika alternativ kunde enkelt beskrivas med siffror. Nackdelen är dock att olika personer kan sätta betygen väldigt olika fast de egentligen tycker ungefär lika bra eller dåligt om alternativen. En del har lättare för att sätta betyget 0,5 när de tycker något är dåligt medan andra skulle sätta betyget 1,5.

En viktig del blir därför att deltagarna också motiverade varför de satte ett visst betyg. Det framgick väldigt snabbt vilka detaljer i förslagen som var kontroversiella. Mycket var deltagarna överens om var bra eller dåligt men andra saker hade deltagarna vitt skilda åsikter om. T.ex. i ett förslag fanns en lång 30-gata med blandad trafik (buss, bil och cykel) och korsande gångstråk. En del ansåg att det var bra ur trafiksäkerhetssynpunkt medan andra ansåg att det var förkastligt.

Att helt ta bort betygen och bara göra verbala beskrivningar tycker jag inte vore bra. Det finns en motsättning i att å ena sidan är det svårt att sätta betyg/enkelt att bara kommentera förslaget. Å andra sidan är det enkelt att ta till sig en analys när det är en siffra/svårt när det bara är många kommentarer. En kombination av att sätta betyg och ge kommentarer tror jag därför på.

En fördel med arbetssättet där man analyserar ur olika aspekter var att det inte uppstod några låsningar där en fråga diskuterades hela mötet. Tiden var begränsad till en 1 timmen per aspekt så det var enkelt att avrunda en diskussion och gå vidare.

Man ska heller inte underskatta spänningsmomentet när man fick reda på vad de andra hade satt för betyg. Det var mer spännande än om deltagarna bara skulle berätta vad man tyckte utan att sätta betyg. Jag valde en modell där alla deltagarna gick fram samtidigt och skrev upp sitt betyg på ett blädderblock. Därefter fick de i tur och ordning motivera varför. Ett alternativ vore att deltagarna en efter en satt och berättade vilket betyg de valt och motivera varför. Utöver att jag tyckte att det är mer

spännande med ”bladderblocksalternativet” så dokumenterade man samtidigt på papper valda betyg. Det var bra att ha när man sedan skrev minnesanteckningar.

SWOT-analysen

För Stenungsund var det generellt så att nuläget ansågs vara klart sämre än något av ombyggnadsförslagen. Så SWOT-analysen var ganska enkel att göra. Vissa saker tyckte dock deltagarna vore en försämring jämfört mot nuläget såsom att en lång tunnel skulle försämma tryggheten och en kraftig bebyggelse skulle förstöra stadens karaktär. Det behövs alltså en jämförelse mot nuläget såväl mellan alternativen.

Bilaga Analys av förslag till nytt resecentrum

Innehållsförteckning

Stadens karaktär 2

- Mål 2
- Grundfrågor 2
- Abako 3
- Plan Urban/IN BY 3
- Sweco 3

Tillgänglighet 4

- Mål 4
- Grundfrågor – genom, till och från resecentret 5
- Abako 5
- Plan Urban/IN'By 6
- Sweco 7
- Grundfrågor – inne i resecentret 7
- Abako 8
- Plan Urban/IN'BY 8
- Sweco 9

Trygghet 9

- Mål 9
- Grundfrågor 10
- Abako 10
- Plan Urban/IN'BY 10
- Sweco 11

Trafiksäkerhet 11

- Mål 11
- Grundfrågor 11
- Abako 12
- Plan Urban/IN'BY 12
- Sweco 13

Miljöpåverkan 13

- Mål 13
- Grundfrågor 13
- Abako 14
- Plan Urban/IN'BY 14
- Sweco 15

Stadens karaktär

Mål

För aspekten stadens karaktär är det bara Stenungsunds kommun som har fastställda mål.

Den tätortsanknutna bebyggelsen skall organiseras i med mänskliga mått mätt överskådliga enheter med skola, dagligvaru- och offentlig service, arbetsplatser, odlings- och strövområden inom gångavstånd. (Stenungsund)

Inom varje tätortsdel skall finnas bostäder av sådan art att en befolkning med allsidig, social sammansättning erhålls. Vidare skall integrerade verksamheter av icke störande art finnas. (Stenungsund)

Tillkommande bebyggelse skall ges en medveten utformning med skala och karaktär anpassad till de lokala förutsättningarna. (Stenungsund)

Centrumbebyggelsen vid Stenungs Torg skall vidareutvecklas för att fortsätta spela sin viktiga roll i STO-regionen som kommersiellt och offentligt centrum. (Stenungsund)

Grundfrågor

Vilken koppling finns mellan det nya centrumet och övriga staden/omgivningen? Vilka stadsrum skapas och hänger de samman med övriga Stenungsund? Var kan ickeresenärer (de som bara vill vara del av folklivet) sitta ner? Blir det "bara" ett resecentrum eller blir det ett centrum? Vilka centrumfunktioner rymmer resecentret – stämmer det med Stenungsunds övriga delar? Är resecentrets funktioner integrerade med varandra och staden?

Koppling till intilliggande kvarter – hur stämmer resecentret med övriga kvartersbildningar? Blir resecentret "ett Domuskvarter i småstaden" eller stämmer det i skala?

Vilken karaktär skapar vägnätet? Kvarterstad? Rutnät? Är infarten cirkulationsplats eller t-korsning? Vilken karaktär vill man ha?

Överblickbarhet – finns det en visuell axel mellan entrén till resecentret och viktiga punkter i Stenungsund. Är entrén en del av huvudgångnätet. Förstärker entrén övriga stadsfunktioner eller splittrar den staden? Kan man orientera från och till entrén utan lokalkännedom? Vad ser man från huvudentrén: affär, småbåtshamn, skärgård, hav, parkeringsplatser? Varifrån kan man annars se havet/skärgården? Vad ska presenteras från resecentret?

Har huvudentrén något igenkänningstecken som gör det till en naturlig mötesplats? Typ "Vi ses vid fiskarstatyn/oljedroppen/blå tornet/glasentrén".

Ligger passager över järnvägen naturligt för GC-trafikanter eller innebär det stora omvägar? Blir gc-nätet en del av staden eller knyts till resecentret.

Är stationsmiljön enkel och logisk att gå runt i? Hittar man enkelt dit man kan köpa färdbevis eller när man skall byta mellan trafikslag? Alltså inte bara att det är kort avstånd i meter utan att det känns naturligt.

Hur många bostäder skapas inom gångavstånd från stationen?

Hur många arbetsplatser/mycket kommersiell service skapas inom gångavstånd från stationen?

Abako

Stenungsund centrum byggs om genom att parkeringsplatserna samlas till parkeringsdäck och centrumfunktionerna samlas till en stor byggnad. Den nya byggnaden har ungefär samma format, storlek och karaktär som befintliga byggnader. Det finns ingen småskalig bebyggelse eller annan känslig bebyggelsemiljö som påverkas negativt. Karaktären kommer vara ungefär den samma före och efter ombyggnaden.

Integration mellan resecentret och shoppingcentret är inte självklar eftersom Göteborgsvägen, busshållplatsen och parkeringsytor ligger emellan. Vägen som leder fram till parkeringsplatserna kommer sannolikt periodvis vara hårt trafikerad.

Bilister når centrum via en tvåfilig rondell. Hur uppfattas Stenungsund centrum då?

Vid huvudentrén har man god utblick över intressanta målpunkter såsom Coop Forum, shoppingcentret, bussterminalen etc. Man ser inte ner till havet.

GC-nätets sträckning behöver förtydligas. T.ex. väster om bussterminalen hur kommer man förbi där, och mellan bussterminalen och Coop? Den "eventuellt kompletterande undergången" mynnar i rondellen.

Lätt att hitta mellan olika funktioner såsom att byta mellan tåg och buss eller från cykelparkering till buss.

Resenärer står relativt skyddat för väder och vind medan man väntar på tåg eller buss.

Resecentret butikslokaler bör vara just affärslokaler och inte kontor, bostäder eller annan verksamhet. Butikslokalerna är viktiga för att göra resecentret stadsmässigt och bör ha funktioner som är tillgängligt för så många som möjligt.

Plan Urban/IN BY

Genom att lägga bostäder och butiksbyggnader helt nära Göteborgsvägen skapar man en ny karaktär på Stenungsund. Den öppna ytan på dagens torg minskar kraftigt och centrum blir mer stadsligt. Hur stadens karaktär till slut blir beror mycket på hur fasaden på butiksbyggnaden utformas men det finns förutsättning för att skapa något tilltalande.

Stenungsunds centrum blir mer en kvartersstad än tidigare. Om trafiken silar igenom på Göteborgsvägen blir den än mer stadslig men om den är mer genomfartsväg ökar barriäreffekten. För att skapa närhet mellan resecentret och affärscentret är Göteborgsvägens uttryck viktigt.

Föreslagna gångpassager ligger naturligt i vägkorsningar och i huvudgångstråk där resenärer kommer. För att minska risken att resenärer smiter över utanför hastighetssäkrade övergångsställe kan eventuellt fler övergångsställe anläggas mellan Västanvindsgatan och Nordanvindsgatan.

Att hitta mellan parkeringsplatser och busstation bedöms vara enkelt. Dock riskerar det bli konkurrens mellan korttidsuppställda bilar och angörande bussarna om plats utmed Göteborgsvägen.

Sweco

Förslaget förtätar centrum utmed Göteborgsvägen och utbyggnaden blir en länk mellan resecentret och det nuvarande affärscentret. Stenungsunds centrumbebyggelse i dag är relativt nyanlagd så förslaget kan fungera bra ihop med den.

Från resecentret ser man ner till köpcentret men inte till havet.

Parkeringsplatserna kommer att inramas på ett annat sätt än de gör i dag. Det blir inte samma öppna lösning som idag.

Både entrén till busstationen och järnvägsstationen har givits utskiljande uttryck med förhöjda tak/klocktorn.

Resecentret kommer förmodligen uppfattas som två olika delar. En busstation och en järnvägsstation.

Enligt Swecos förslag blir det ett visst avstånd mellan tågstationen och busstationen. För den nyanlände är det inte självklart vart man ska gå. Speciellt från busstationen som ligger mitt i centrum kan det vara svårt att orientera sig till järnvägsstationen.

Närhet finns mellan olika parkeringsplatser (långtids/korttids/cykel) och buss resp. tåg. Det kommer att vara lätt att hitta mellan parkeringsplatserna och buss/tåg.

Tillgänglighet

Mål

Respektive organisations fastställda mål för aspekten tillgänglighet.

Transportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. (BV)

Transportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet. (BV)

Transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar tillmätas samma vikt. (BV)

Västtrafik skall bidra till att skola, arbete, service och fritidsaktiviteter inom och utanför Västra Götaland blir mer tillgängliga för invånarna.

Västtrafik skall verka för att utveckla de långväga resmöjligheterna så att Västra Götaland blir "rundare".

Västtrafik skall öka tillgängligheten till kollektivtrafiken för personer med funktionshinder och arbeta för en samordning av allmän och särskild kollektivtrafik.

Västtrafik skall utforma kollektivtrafiken så att jämställdhet mellan könen främjas, dvs så att både kvinnor och mäns resandebehov tillgodoses.

Att antalet arbetsresor per cykel har fördubblats 2003 med motsvarande minskning av biltrafiken. (ÖP 1998, Stenungsund)

Att en planskild korsning med järnvägen har byggts i Stenungsunds tätort före 2005. (ÖP 1998, Stenungsund)

Att antalet kollektivresenärer har fördubblats 2010 med motsvarande minskning av biltrafiken. (ÖP 1998, Stenungsund)

Externa etableringar av stormarknader i trafikorienterade lägen skall inte understödjas om underlaget för den lokala servicen hotas. (ÖP 1998, Stenungsund)

Grundfrågor – genom, till och från resecentret

Vilka trafikslag kan angöra vid huvudentrén?

Hur kan man passera resecentret till fots, till fots ledande cykel eller cyklandes?

Ligger gång/cykeltunnlar och gång/cykelbroar där huvudstråken är?

Var kan man parkera cykeln? Nära entrén till resecentret? Ligger cykelparkeringen vid cykelstråken?

Kan man angöra med bil från båda sidorna av järnvägen?

Hur kan man passera över järnvägen med bil/buss?

Var kan färdtjänsten angöra? Föraren måste stiga av bilen och det krävs rejält med utrymme.

Var kan man långtidsparkera (pendlarparkering m.m.) bilen och sedan gå till resecentret?

Var kan man lämna av bilpassagerare, lasta av bagage och sedan köra och korttidsparkera bilen?

Var kan taxi angöra? Finns det ett kösystem (taxibilar väntar) eller är det beställningstrafik (ringa efter taxi)?

Kör regionalbuss/lokalbuss rakt ut på huvudstråket eller måste de vänta vid rödljus, högerregel?

Var kan bussar ställas upp?

Skär biltrafikleden av resecentret från övriga staden?

Hur många bostäder skapas inom gångavstånd från stationen? (I dag finns vid det nya stationsläget inom en radie av 1 km 5252 invånare, inom 2 km finns 10 186 invånare. Man kan jämföra med nuvarande stationsläge där det finns inom 1 km 4966 invånare och inom 2 km 9763 invånare)

Hur många arbetsplatser/mycket kommersiell service skapas inom gångavstånd från stationen?

Abako

Resecentret har tre entréer: En vid Södra vägen, en vid Göteborgsvägen och en från busstationen. Om ytterligare en undergång byggs vid rondellen blir det ytterligare 2 entréer.

Cyklister: Cykelparkering är inritad norr och söder om busstationen. Cyklister lär komma till resecentret från alla entréer. Sannolikt går det att inrymma fler cykelparkeringsplatser vid de andra entréerna, framförallt den öster om järnvägen. För dem som cyklar på Göteborgsvägen söderut är det otydligt hur man skall nå stationen. Kommer de att välja cykelstråket öster om COOP? Framförallt öster om järnvägen ligger cykelparkering bra till vid cykelstråk.

Cyklister ska kunna cykla genom gc-tunneln vilket är positivt ur tillgänglighetssynpunkt.

Bil - korttidsparkering: Kan angöra uppe på Göteborgsvägen samt på Södra vägen. Sannolikt väljer de flesta Göteborgsvägen. Där finns det gott om plats och man behöver inte ”köra runt”. Bilister som

kommer norrifrån på Göteborgsvägen och ska gå in till resecentret måste korsa över och då behövs en gångpassage.

Färdtjänst kan angöra på Göteborgsvägen. Om man vill lämna av bagage och sedan köra och långtidsparkera gör man det lämpligast öster om järnvägen.

Bil – långtidsuppställning: Många som skall med tåget kommer stå vid Södra vägen (pendlarparkeringen) och vid COOP, och de som skall med bussen på parkering vid markdäcken/COOP. Hyrbilar och liknande kanske kan hyra in sig i garagen.

Taxi – kan sannolikt angöra på Göteborgsvägen men det finns ingen angiven plats.

Bussar ska göra vänstersväng i rondellen och sedan omedelbart höger efter/i rondellen. Är det en bra lösning? Bussarna skall köra ut via den nya vägen och göra vänstersväng i T-korsningen. Är det en effektiv lösning?

Bussarna kan ställas upp på bussterminalen förutsatt att hållplatslägena kan användas flexibelt för olika busslinjer och att antalet platser räcker till. Finns det möjligt att ställa upp bussar en bit bort på mindre attraktiv mark? Kanske vid den befintliga busshållplatsen.

Göteborgsvägen blir ingen stor barriär i och med att den breda gc-tunneln anläggs.

Plankorsningen vid Doterödsvägen är kvar så det kommer vara fortsatt svårt att ta sig över där.

Tillskottet på handel är ca 2700 kvm

Kompletterande bostäder (50 lgh)

Parkeringsplatser i dag 997 stycken efter förslaget 1.230 stycken

Plan Urban/IN'By

Det är möjligt att angöra stationen från 4 håll. Den som kommer att uppfattas som huvudentrén borde vara vid den norra plattformänden där "stationen" ska ligga.

Cyklister: De kan angöra båda entréerna men cykelbanor fram till entréerna saknas. Svårt att ta sig från/till den sydvästra sidan.

Cyklister kan cykla genom den södra undergången men inte genom den norra. Den norra undergången ska användas som "stationsbyggnad" och glasas in eller motsvarande.

Bil – korttidsparkering: Det finns en tydligt markerad yta för av- och påstigning öster om järnvägen. Kanske är det bättre att ha avlämningsplatserna utmed Södra vägen istället för att man ska köra in på området. Sannolikt kommer avsläppning också ske vid busshållplatserna på Göteborgsvägen. Där kan det uppstå konflikter och tillgängligheten för bilarna kan begränsas.

Bil – långtidsparkering: En lång parkering finns öster om järnvägen. Kanske behövs fler infarter så att den blir mer lättillgänglig. Platserna framför plattformen måste man köra en längre sträcka inne på parkeringsplatsen för att nå.

Taxi – var kan de angöra? Finns det plats vid av- och påstigningsytan? Eller ska plats finnas vid busshållplatsen?

Doterödsvägen görs planskild genom att järnvägen höjs upp. Därmed ökar tillgängligheten väsentligt mellan östra och västra Stenungsund. Det blir enklare att köra bil samt att räddningstjänsten får bättre framkomlighet.

Bussar angör från Göteborgsvägen, och det är enklast möjliga. Konflikter kan uppstå med bilister och cyklister om utrymmet. Framförallt när bussen ska lämna hållplatsen kan det bli problem om inte bilarna lämnat företräde.

Hur gör man om bussarna ska vända tillbaka samma håll som de kom? U-sväng vid Strandvägen? Var kan bussarna stå om chauffören ska ta rast? Hur flexibel är lösningen för olika tidtabeller när hälften av bussplatserna ligger på var sin sida av Göteborgsvägen?

Göteborgsvägen kan bli en barriär om den inte hastighetsssäkras eller på annat sätt görs enkel att korsa.

Sweco

Resecentret har inte en tydlig entré i och med att bussterminalen och tågstationen ligger åtskilt.

Cykelparkering finns vid gångtunnelns östra sida. Troligtvis kommer cyklister att angöra vid alla entréer. Det är enkelt att komma på Göteborgsvägen och använda gc-passagen.

Bil – korttidsparkering. Man kan angöra vid Göteborgsvägen östra sida. Kommer man norrifrån måste man köra ner till cirkulationsplatsen och köra runt, alternativt köra in på Södra vägen. Om man vill långtidsparkera bör man göra det på Södra vägen.

Bil – långtidsparkering. De som ska till tåget kan långtidsparkera (pendelparkering) vid Södra vägen och de som ska till bussterminalen kan parkera på p-däcken.

Taxi – kan angöra på Göteborgsvägen.

Cyklister ska leda sina cyklar genom tunneln. Det ger viss tillgänglighet för dem även om det är mer fördelaktigt om de kan cykla?

Bussar gör vänstersväng från Göteborgsvägen in till bussterminalen. Det kan ge vissa framkomlighetsproblem om det är mycket trafik på Göteborgsvägen. Kanske behövs en signalkorsning? Ut från bussterminalen ska busstrafiken väja för trafiken på den nya vägen (Stenunge allé), därefter ska de svänga vänster i t-korsningen och sedan kommer de fram till rondellen. Kan innebära vissa framkomlighetsproblem om det är mycket trafik.

Bussarna kan ställas upp på bussterminalen förutsatt att hållplatslägena kan användas flexibelt för olika busslinjer och att antalet platser räcker. Kanske finns det utrymme för uppställning en liten bit från resecentret på mindre attraktiv mark.

Göteborgsvägen blir ingen stor barriär tack vare den hastighetsssäkrade gångpassagen. Då kan järnvägsstationen, handelcentret och bussterminalen smälta samman till en enhet och det är lätt att röra sig mellan dem.

Plankorsningen vid Doterödsvägen tas eventuellt bort. I så fall minskar tillgängligheten mycket för biltrafiken/räddningstjänsten mellan östra och västra Stenungsund.

Grundfrågor – inne i resecentret

Vilken kommer att vara "huvudströmmen"? Tåg till/från buss, taxi, cykel, till fots, korttidsparkering eller långtidsparkering. Buss till/från taxi, cykel, till fots, korttidsparkering eller långtidsparkering. Gång – eller cykelpassager genom resecentret?

Sannolikt kommer gång vara det viktigaste transportsättet till resecentret. Därefter cykel/kollektivtrafik och sist bil. Mycket folk kommer att gå österifrån på Södra vägen. Och cykla på Göteborgsvägen/Södra vägen. Om bebyggelse av bostäder och arbetsplatser nära (500 m) stationen sker ökar det väsentligt användandet av stationen.

Hur går man till/från busshållplatsen? Hur går man till/från tåget/plattformarna? Är det samma väg för alla trafikgrupper eller är det olika? Hur tar man sig från bil och cykelparkeringen?

Hur byter man mellan buss och tåg? Var angör lokalbussar och var angör regionalbussar? Står bussarna med fören mot huvudstråket? Är det lätt att se vart bussarna ska när resenärer kommer gående mot bussarna?

Var finns bagageskåp, toaletter, väntrum, kommersiell service? Ligger de logiskt placerade?

Tillgänglighet - handikappade

Hur når handikappade resecentret? Hur kan de röra sig inne i resecentret? Ligger allt i samma plan? Var finns hissar och vilka byten kräver rörelse i olika plan? Var finns rulltrappor/trappor/ramper?

Funktionsutrymme (fikalokal, toalett, arbetskläder o.dyl.) för tågpersonal?

Väntytur? Var kan resenärer vänta på nästa buss, tåg, taxi eller hämtas?

Finns väderskydd vid taxipåstigning?

Abako

Den breda gångtunneln/bussterminalen är en tydlig markör att stationen ligger där och det bör vara naturligt att gå dit från parkeringsplatserna, gångstråk etc. Beroende på vart man sedan ska kan det vara olika lätt att hitta.

Ingångarna till resecentret ligger bra till för att nå fram till plattformarna. Önskvärt att trappan upp till plattformen ses på håll när man kommer gående i tunneln. Annars kan man tro att uppgången är från bussterminalen eller någon annanstans. De som byter mellan buss och tåg kan behöva tydliga skyltar för att enkelt hitta mellan bussangöringen till plattformen.

Alla bussar (lokal och regional) kan angöra vid bussterminalen. Antalet bussupställningsplatser är skissat till 12 stycken. Kanske är det en mer flexibel lösning att en del genomgående bussar angör på Göteborgsvägen istället för att köra in till terminalen.

För rullstolsburna/barnvagnar/tungt bagage finns hissar från bussterminalen. Kommer man västerifrån eller med buss är alternativet att ta sig runt söderifrån upp på Göteborgsvägen och passera vid rondellen. De som byter mellan buss och tåg är därmed i praktiken hänvisade till hiss. Med bil kan man ta sig så man i de flesta fall kan gå upp direkt på sidoplattformen. Ett undantag är t.ex. om en rullstolsburne bilförare vill ta tåget söderut mot Göteborg. Då finns pendelparkeringen på östra sidan så då måste man ner i gångtunnel och ta hissen upp till den västra plattformen. Får den rullstolsburne däremot skjuts kan man angöra på Göteborgsvägen.

Det finns gott om väntytur. Både i bussterminalen och på tågplattformarna men även en del utmed Göteborgsvägen. I någon av de byggnaderna kan funktioner såsom toaletter och bagageskåp inrymmas.

Plan Urban/IN'BY

Att hitta mellan buss och tåg är med förslaget relativt enkelt i och med att tågen är upphöjda och tågen syns därmed från busstationen och vice versa. I meter kan det vara ganska långt att gå från tågplattformen, ner i gångtunnel och över Göteborgsvägen. Det krävs också

tydlig skyltning var olika bussar går ifrån inte minst eftersom ca hälften har bakänden vända mot det håll resenärerna kommer ifrån.

Lösningen gör att det kanske är svårt att använda hållplatserna på "bussterminalen" flexibelt eftersom det är svårt att informera resenärerna om man ständigt byter avgångsplats. Bussresenärerna kan komma från en mängd olika håll. Sannolikt måste varje busslinje ha en särskild avgångsplats.

Toaletter, bagagerum etc kanske kan inrymmas i "stationsutrymmet" under järnvägen. Allt utrymme i tunneln måste användas med omsorg så att tunneln inte upplevs som trång. Kanske måste man ha funktioner som behövs för resecentret förläggas till något av husen väster om Göteborgsvägen.

Tågresenärer kan vänta på plattform eller i den norra tunneln (som är mer skyddad för väder och vind). Vid bussterminalen finns inte något inritat.

Bilister kan på den östra sidan parkera väldigt nära någon av de två undergångarna.

Hiss finns inte inritad men kanske att den ryms i den norra tunneln under järnvägen.

Alla rullstolsburna måste ner i tunneln för att kunna åka med tåget i och med att det är mellanplattform.

Sweco

Det är inte självklart om förslaget innebär att ett resecentrum skapas eller om det mer blir en bussterminal och en tågstation. Hur kommer folk att uppleva att den uppdelade lösningen? Byten mellan buss och tåg behöver olika visuella stöd med skyltar mm för att det ska bli logiskt att hitta. Bussarna står vinklade från det håll man kommer gående från järnvägsstationen så man ser inte bussarna framifrån.

För dem som parkerat bör det vara logiskt och enkelt att hitta till järnvägsstationen. Järnvägsspåren och plattformstaken plus stationsbyggnaden och den breda gångtunnel ger tillsammans en tydlig signal om vart man ska gå. Det är korta avstånd från olika parkeringsplatser till tåget resp. bussen.

Möjlighet att vänta skyddat för väder och vind finns vid i järnvägstunnel, under plattformstaken och i bussterminalen.

Det finns inte inritat var hissen ska ligga upp till plattform. I och med att det finns en mellanplattform får man anta att hiss ska finnas i tunneln. Kanske ryms den på ett bra sätt där. Oavsett vilket färdmedel som man kommer med måste man gå via tunnel för att komma upp till plattformen.

I bussterminalens lokaler kan toaletter, bagagerum etc. inrymmas.

Det är inritat ca 8 bussplatser på bussterminalen.

Trygghet

Mål

Här redovisas fastställda mål inom respektive organisation för aspekten trygghet. Ingen organisation använder egentligen ordet 'tryggheten' för att styra sin verksamhet. Däremot visar undersökningar att kvinnor i högre grad än män styrs i sitt resande av trygghetsfrågor. Att arbeta med trygghetsfrågor och att skapa trygga resandemiljöer är därför en jämställdhetsfråga.

Transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar tillmätas samma vikt. (BV)

Västrafik skall utforma kollektivtrafiken så att jämställdhet mellan könen främjas, dvs. så att både kvinnor och mäns resandebehov tillgodoses. (Västrafik)

Grundfrågor

Finns tunnlar eller broar – hur är de utformade? Ligger de så att de befolkas dag och kväll. Finns det passager som innehåller affärer som kan tänkas stängas 18.00 och resenärer tvingas genom långa tomma gångar/ytor. Finns andra områden som ligger öde kvällstid som måste passeras?

Ligger entrén så att den är befolkad dag och kväll? Finns 'rädslans platser'?

Skapas utrymme för uteliggare såsom vid Lisebergs station eller Frölunda Torg?

Hur ligger bilparkeringar och cykelparkeringar? Avskilt eller vid stråk där folk rör sig stora delar av dygnet.

Vilken kontakt finns med intilliggande bostäder? Kan man ses från plattformar, busshållplatser, cykelställ etc.

Finns sträckor där sikten är dålig där någon kan gömma sig bakom ett hörn.

Abako

Risken finns för att den långa tunneln i resecentret inte används av alla när det är mörkt. Trappor kommer ner från plattformarna mitt i tunneln. (Jmf hållplatsen Nordstan, vid centralstationen i Göteborg). Omsorg om detaljerna är viktiga så det inte tvära hörn skapas som man inte ser förbi.

Viktigt att butikerna i gc-tunneln ges innehåll som har öppet så mycket som möjligt (t.ex. café, pressbyrå) och att skyltfönster utformas så att när man går i tunnel så syns man inifrån caféet/pressbyrån.

När man står på den västra plattformen har man nära till Göteborgsvägen och det inger trygghet genom att den är trafikerad. Den östra plattformen ligger däremot mer isolerat med parkeringsplats innan Södra vägen.

Enligt förslaget har centrumbyggnaden affärer i två plan och bostäder på plan 3 och 4. Ur trygghetssynpunkt är det bra om man känner sig sedd och att det är folk i rörelse. Bostäder och affärer ger blandad bebyggelse (blandstad) där det är rörelse över dygnets alla timmar. Kanske ännu bättre om bostäder fanns även på plan 2 med fasad mot gångstråket?

Den nya gatan med busstation och parkeringsgarage på ömse sidor kan upplevas som öde kvällstid. Då väljer en del fotgängare Göteborgsvägen.

Omsorg om detaljerna i vänthallen är viktig med många dörrar att ta sig ut mot bussterminalen så man inte känner sig inestängd. Hur kommer vänthallen att upplevas under dygnets mörka timmar? Framförallt detta utrymme finns risk för att det används som "värmestuga".

Plan Urban/IN´BY

Separat tågstation ovan mark kan upplevas som otrygg vid tider på dygnet när antalet resenärer är få, jmf spårvagnstationerna utmed Hjalmar Brantingsgatan eller i Södertälje. Bullerskydd bör vara genomsiktliga så man syns ner till Göteborgsvägen.

Viktigt att upp och nedgångarna planeras med omsorg så att sikten är fri runt hörn. Bra med två möjligheter att ta sig upp till plattformen.

Cykelparkering kan inrättas utmed Göteborgsvägen och då ligger den inte avskilt.

Det är positivt med bostäder, affärer och resecenter nära varandra. Gör att det är större chans att folk är i rörelse dygnet runt och att man känner sig sedd i olika delar av centret.

Sweco

Mellanplattformen har bara en nedgång. Det kan upplevas som otryggt att det bara finns ett alternativ att gå från plattformen. Utformningen vid gångtunneln blir extremt viktig så att inte den kan blockeras. Kanske behövs två nedgångar från plattformen ner i tunneln.

När man väntar på mellanplattformen står man avskilt från övriga Stenungsund.

Inga funktioner såsom handel eller café finns angivet för gångtunneln. Däremot ger närheten till Göteborgsvägen möjlighet till att folk är i rörelse runt stationen.

Bostadshus ligger intill all parkeringsytor. Då ökar sannolikheten att folk är i rörelse runt parkeringsytorna under dygnets mörka timmar.

Utmed järnvägens västra sida skapas inga bostäder. Det kan göra att området runt busstationen, Boxshops och resecentret kan kännas öde kvällstid.

Trafiksäkerhet

Mål

Följande fastställda mål har respektive organisation som berör aspekten trafiksäkerhet:

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta. (BV)

Invånarna skall vara mycket nöjda med Västtrafik. Kollektivtrafiken skall uppfattas som det bästa sättet att tillgodose resbehov och uppnå "noll visionen". (Västtrafik)

En planskild korsning med järnvägen har byggts i Stenungsunds tätort före 2005. (ÖP 1998, Stenungsund)

Bostadsbebyggelsen skall ges trafiksäkra och bekväma kontakter med skolor, service och arbetsplatser. (ÖP 1998, Stenungsund)

Grundfrågor

Finns plankorsningar kvar mellan bil och tåg?

Vilka konfliktytor skapas mellan oskyddade trafikanter och övriga grupper? Vilka korsningspunkter finns och går de att hastighetssäkra?

Är nätet för oskyddade trafikanter logiskt eller kommer de att lockas att ta genvägar över farliga punkter?

Är det enkelt att köra in med bilar och bussar eller måste förare korsa varandras färdväg? Måste bussar backa? Är infarten för bussarna bussgata eller delas den med andra trafikanter?

Skär biltrafikleden av resecentret från övriga staden?

Abako

Plankorsning vid Doterodsvägen finns kvar så där kommer att kvarstå risk för kollisionsolycka.

Gång- och cykeltunneln vid stationen är funktionell och kommer att användas av de flesta. Dock när det är mörkt finns alltid risk att en del väljer att korsa i plan. Speciellt eftersom tunneln är så lång. Om Göteborgsvägen hastighetssäkras kan fler lockas att korsa i plan. Dessutom är det dubbla åtgärder med både gångtunnel och hastighetssäkring.

Hur undviker man konflikter mellan cyklister och fotgängare i tunneln? Kommer det fungera att ha cyklister genom tunneln? Ska mopeder få köra genom tunneln?

Det kommer att passera folk i markplan över Göteborgsvägen vid övergångsställen. T.ex. bilister som kommer norrifrån och ska korttidsparkera/lämna av passagerare kommer att stanna uppe på Göteborgsvägen vilket kan innebära att folk smiter över vid olika platser.

Det föreslås plankorsningar mellan shoppingcentret och bussterminalen där bussar och bilar passerar. Eftersom plankorsningarna ligger på en lång raksträcka bör de hastighetssäkras vilket inte förslås.

Viss risk för att bussresenärer genar bakom bussarna in mot shoppingcentrat (eller från shoppingcentret till bussarna). I kombination med att bussarna ska backa ut föreligger viss olycksrisk. Kan vara bättre med lösning såsom Stockholms central eller Alingsås där man bara släpps fram till busshållplatsen när buss står inne.

Sidoplattformar medför en risk för smitning mellan plattformarna.

Plan Urban/IN´BY

Plankorsningen mellan Doterodsvägen och järnvägen byggs bort. Därmed ökar trafiksäkerheten påtagligt.

Busshållplatserna ligger utmed Göteborgsvägen och risken är påtaglig för att konflikter uppstår mellan oskyddade trafikanter och bilar/bussar. Hastighetsdämpande åtgärder såsom förhöjda gc-övergångar föreslås inte men kanske krävs om Göteborgsvägen skall fungera som typ gårdsgata där fordon färdas i gånghastighet (vid hastigheter över 40 km/h ökar risken för allvarliga olyckor väsentligt).

Även risk för konflikter mellan bussar och bilar på Göteborgsvägen. Sannolikt inträffar inga allvarliga olyckor så länge hastigheten är låg. Dock kommer en del bilar förmodligen passera med hög hastighet. Olycksrisk finns alltså på Göteborgsvägen.

Plan Urbans lösning innebär att bussar inte behöver backa vid bussterminalen och det är positivt ur säkerhetssynpunkt.

Cykeltrafiken kan använda Göteborgsvägen förutsatt att den hastighetssäkras och då behövs ingen separat gc-bana. Det kan vara en del av hastighetssäkringen att cyklister, bilar och bussar delar samma yta och tvingas visa hänsyn till varandra.

Tågstationen har bred mellanplattform. Omsorg om detaljerna krävs så att dimensioneringskrav uppfylls. Godståg kommer att passera stationen medan resenärer väntar på persontåg. Plattformbyggnaden medför ökade krav på plattformsbredd.

Sweco

Sweco föreslår att plankorsningen mellan Doterödsvägen och järnvägen finns kvar alternativt att korsningen stängs. Är det realistiskt att bara stänga plankorsningen? Möjligheten att planskilja tas inte upp.

Busshållplatsen ligger skild från övrig trafik med infart söder om huvudgångstråket. Busstrafik som kommer från E6/rv.160 och skall tillbaka ut på motorvägen behöver inte korsa gångstråket.

I och med att bussterminalen är avskärmd mot alla gångstråk bedöms risken som liten att folk smiter över bussterminalen och därmed är risken mindre att resenärer blir påbackade av buss.

Gångtrafiken har samlats ihop till ett gångstråk över Göteborgsvägen och det skall hastighetssäkras. Det föreslås bara en korsning över Göteborgsvägen. Kanske börjar folk smita över i fler punkter, t ex vid rondellen eller från korttidsparkeringen.

En sammanhållen gågata hela vägen mellan resecentret och shoppingcentret med hastighetssäkrade gångpassager ger god säkerhet.

Bussarna måste göra en vänstersväng in till terminalen. Med tanke på att den intilliggande gångpassagen är hastighetssäkrad bör det inte vara några problem.

Miljöpåverkan

Mål

Transportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på en god livsmiljö för alla, där natur och kulturmiljö skyddas mot skador. En god och hälsosam hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas. (BV)

Västtrafik skall erbjuda trafik med god miljöanpassning.

Grundfrågor

Boendemiljö

Risker med transporter av farligt gods?

Går det att ha bostäder i resecentret? Finns det arbetsplatser utmed spåret?

Vilka byggnader riskerar att bli bullerstörda?

Vilka byggnader riskerar att påverkas av vibrationer?

Vilka hårdgjorda ytor skapas? Vilka grönområden skapas? Finns det järnvägspark?

Barriäreffekter

Skapar resecentret barriärer eller överbrygger det en befintlig barriär?

Vattenkvalitet

Hur påverkas vattendrag/vattentäkt/havet under byggnation och under drift?

Markanvändning

Hushållning med mark och vatten?

Luftmiljö

Hur blir luftmiljön i de olika förslagen? Var finns risk för att avgaser ansamlas?

Abako

Boende- och arbetsmiljö

Inga bostäder föreslås nära järnvägen. Shoppingcentrat placeras relativt långt från järnvägen och Göteborgsvägen, vilket reducerar risken för buller- och vibrationsstörningar. Värre är det dock för de affärer som placeras i själva resecentret. Det samma gäller för olyckrisker vid transport av farligt gods.

Närheten till vattnet förstärks i och med utbyggnad av piren och gång- och shoppingstråket mot vattnet.

Barriäreffekter

Ett tydligt gång- och cykelstråk under järnvägen, vilket innebär att man är låst till den tunneln när man ska till bussterminalen etc.

Järnvägen och Göteborgsvägen är i jämnhöjd så man går under båda två, vilket minskar barriäreffekten. Det blir bara 1 hinder att passera istället för först järnvägen och sedan vägen.

Vattenkvalitet

Påverkan på havsvattnet kan ske under såväl byggskedet som driftsfasen i och med utbyggnaden av piren. Vad gäller risk för utsläpp från tåg och bil verkar en vattenpåverkan mindre trolig. Järnväg och huvudled ligger relativt långt från vattnet så spillolyckor under byggfasen torde inte nå vattnet och de förutsätts utformas på så sätt att eventuellt spill vid olyckor under driftsfasen samlas upp. Detsamma gäller för parkeringsplatserna.

En eventuell påverkan på vattenkvaliteten beror ju givetvis på vad för typ av handel som kommer att tillåtas i området.

Markanvändning

Dagens obebyggda område används till shoppingcentra, parkeringsdäck och en bussterminal. Det finns ingen park med man föreslår ett antal träd- och buskplanteringar i området. En brygga omvandlas till ett stråk för kaféer och restauranger. Mark som idag är impediment ytor blir pendelparkering och trädplantering.

Luftmiljö

Det kommer att ske en markant ökning av trafiken inom området i och med att ett antal parkeringsplatser placeras där. Utformningen av avskärmade ytor för biltrafiken är viktigt för att reducera avgasmängderna som annars samlas inom avskärmningen. Göteborgsvägen går i jämnhöjd med järnvägen, väl avskild från gångtrafiken på torget. Dock finns det ett antal parkeringsdäck i området som kommer att påverka luftkvaliteten negativt. Vid kallstarter släpps ännu mer avgaser ut än när motorn är varm.

Pendelparkeringen är liten (80 platser) jämfört med övriga parkeringsplatser (1230 år 2020), vilket inte främjar tågpendlingen. Detta är också en avgiftsfråga. Låg timavgift → långtidsuppställning, hög avgift → korttidsuppställning

Plan Urban/IN ́BY

Boende- och arbetsmiljö

Butiksbyggnaden med bostäder placeras mellan två vägar, relativt nära järnvägen och busshållplatser förläggs alldeles utanför husen. Situationen gör att de boende och de som arbetar i husen riskerar att utsättas för buller- och vibrationsstörningar. Det gäller även de som arbetar i huset intill Göteborgsvägen.

Husen ligger vid huvudleden och stor påverkan kan ske vid en olycka med farligt gods som transporteras på väg.

Förslaget innebär en del grönområden med bland annat en park i närheten av järnvägen.

Barriäreffekter

Man föreslår en stationsbyggnad med en öppen genomgång under järnvägen. Vidare föreslår man att en gång- och cykelpassage placeras vid uppgången till perrongen. Dessa passagemöjligheter borde reducera järnvägens barriäreffekt jämfört med dagens situation. Dock är det viktigt att det även finns ett antal möjligheter att passera Göteborgsvägen, eftersom vägen annars kommer att kännas som en barriär.

Vattenkvalitet

Påverkan på havsvattnet verkar inte trolig, vare sig under byggskedet eller under driftsfasen. Inga byggarbeten kommer att ske i vattnet. Järnväg och huvudled ligger relativt långt från vattnet så spillolyckor under byggfasen torde inte nå vattnet och de förutsätts utformas på så sätt att eventuellt spill vid olyckor under driftsfasen samlas upp. Detsamma gäller för parkeringsplatserna.

Påverkan beror ju på vad för typ av service och handel man planerar inom området. Om man avser att placera en bensinstation i området finns risk för utsläpp till vattnet.

Markanvändning

Området som idag är obebyggt föreslås användas till affärs- och bostadshus och parkeringsplatser för bilar. I förslaget nämner man inget om området vid hamnen, utan det är koncentrerat till området närmast järnvägen. Man föreslår en park i närheten av järnvägen och även ett flertal trädplanteringar i området. Det finns inget tydligt stråk ner till vattnet.

Luftmiljö

Det kommer att ske en markant ökning av trafiken inom området i och med att ett antal parkeringsplatser placeras där. Byggnaderna med bostäder, butiker och kontor placeras bredvid Göteborgsvägen vilket innebär att de som vistas där riskerar att utsättas för förhöjda föroreningshalter. Det ställer stora krav på ventilation och tätning av husen.

Två områden med parkering i två plan och ett parkeringsgarage föreslås. Utformningen av avskärmade ytor för biltrafiken är viktigt för att reducera avgasmängderna. Göteborgsvägen ligger mellan järnvägen, som är upphöjd, och ett högt hus vilket ökar risken för ansamling av avgaser i området.

Sweco

Boende- och arbetsmiljö

Bostäder föreslås vid pendelparkeringen. Det innebär att de är placerade i närheten av både parkeringen och järnvägen, vilket gör att de boende riskerar att utsättas för buller- och vibrationsstörningar.

Bostadshus i närheten av järnvägen kan vara riskabelt med tanke på transport av farligt gods. Det gäller även de byggnader för handel som placeras intill Göteborgsvägen.

Man föreslår ett antal trädplanteringar inom området. I övrigt saknas grönområden utöver parken i området Snippen.

Barriäreffekt

I och med att gångtrafiken bara kan passera järnvägen vid ett ställe är det lätt att den uppfattas som en barriär. Man måste ta sig till passagen för att kunna ta sig till bussterminalen, hamnområdet och själva torget. Cykelparkeringen är placerad vid östra sidan av järnvägen, så man måste först cykla dit innan man kan gå till bussterminalen etc.

Vattenkvalitet

Påverkan på havsvattnet verkar inte trolig, vare sig under byggskedet eller under driftsfasen. Inga byggarbeten kommer att ske i vattnet. Järnväg och huvudled ligger relativt långt från vattnet så spillolyckor under byggfasen torde inte nå vattnet och de förutsätts utformas på så sätt att eventuellt spill vid olyckor under driftsfasen samlas upp. Detsamma gäller för parkeringsplatserna.

Påverkan beror ju på vad för typ av service och handel man planerar inom området. Om man avser att placera en bensinstation i området finns risk för utsläpp till vattnet.

Markanvändning

Större delen av den idag obebyggda marken kommer att användas till parkeringsplatser och bussterminal. Pendelparkeringar planeras på marken där det idag är villabebyggelse och grönområde.

Vid ombyggnad av området Snippen bevaras grönområdet vid Snippen.

Luftmiljö

Bussterminalen är omringad av höga hus och träd vilket gör att det finns risk för ansamling av avgaser i området.

Det kommer att ske en markant ökning av biltrafiken inom området i och med att ett antal parkeringsplatser placeras där. Göteborgsvägen sänks 1 meter, vilket innebär en ökad risk för att avgaser stängs inne i gaturummet och påverkar luftkvaliteten negativt.

Placeringen av husen intill pendelparkeringen innebär att de boende kommer att utsättas för förhöjda halter av luftföroreningar. Vid kallstart släpper bilar ut mer avgaser än när motorn är varm. Det ställer stora krav på ventilation och tätning av husen. Samma resonemang gäller för de bostäder och arbetsplatser som placeras mellan hamnområdet och P-däcken.