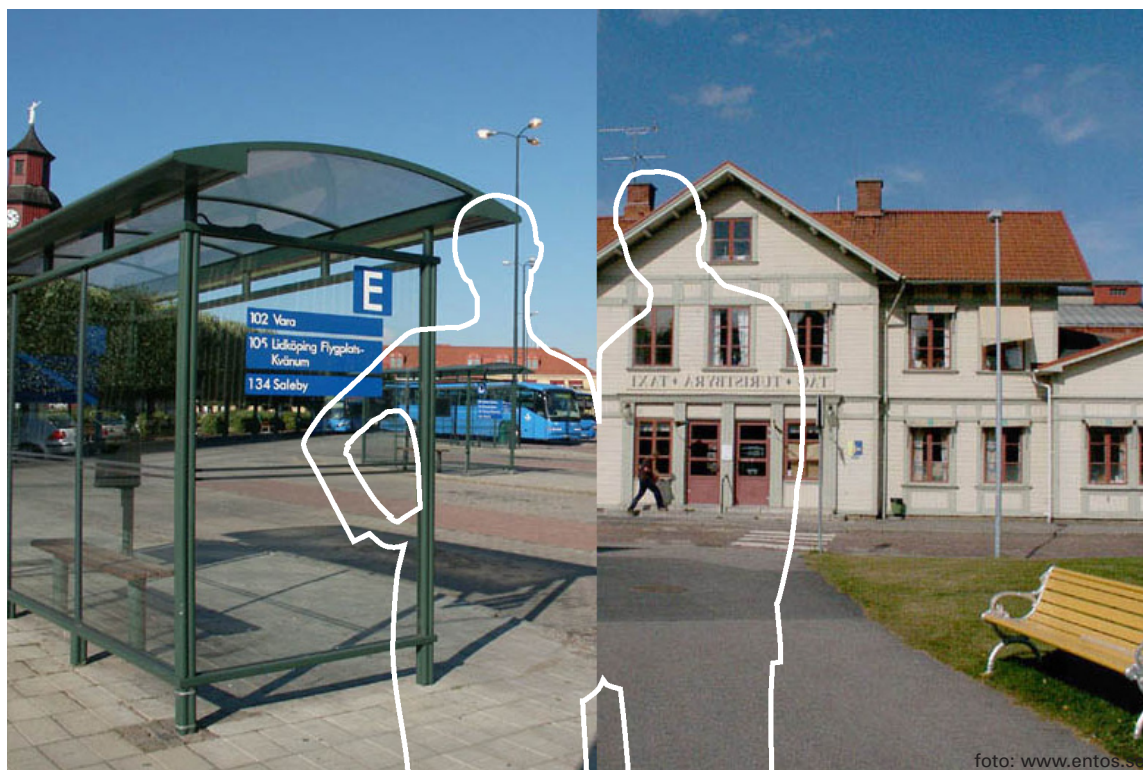


# NYTT RESECENTRUM I LIDKÖPING – EN SAMMANSTÄLLNING AV ARBETET HITTILLS



**Bakgrundsbeskrivning inför planeringen av nytt resecentrum.**

Uppdrag: Lidköping Resecentrum SustAccess  
Bakgrundsrapport

Uppdragsperiod: September 2004 – februari 2005

Beställare: Line Johansen  
Västtrafik  
Box 405  
401 26 Göteborg

Tora Gustafsson  
Lidköpings kommun  
531 88 Lidköping

Västra Götalandsregionen  
405 44 Göteborg

Konsult: Helena Sjöstrand  
SWECO VBB Kollektivtrafik

Uppdragsnummer: 2391136

# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b>	<b>1</b>
<b>Summary</b>	<b>2</b>
<b>1 Inledning</b>	<b>3</b>
<b>2 Nuvarande förhållanden</b>	<b>5</b>
2.1 Busstationen vid Nya Stadens Torg	5
2.2 Järnvägsstationen	7
2.3 Framnäs City	8
<b>3 Därför samlat resecentrum</b>	<b>9</b>
3.1 Vad är ett resecentrum?	9
3.2 Tydlighet	9
3.3 Smidigare byten	9
3.4 Gemensam service	9
<b>4 Nytt resecentrum i Lidköping</b>	<b>10</b>
4.1 Lång process	10
4.2 Ny bussterminal på Nya Stadens Torg	11
4.3 Resecentrum vid Rörstrand	12
4.4 Resecentrum vid Järnvägsstationen	15
<b>5 Planeringsmässiga utmaningar</b>	<b>16</b>
5.1 Vägen centrum – järnvägsstationen	16
5.2 Busstrafik	17
5.3 Tågtrafik	17
5.4 Hur Nya Stadens Torg kan utnyttjas i framtiden	17
5.5 Gamla Staden	18
5.6 Konsekvensanalys	18
<b>6 Kontaktpersoner</b>	<b>19</b>

## Sammanfattning

Lidköpings kommun, Västtrafik och Västra Götalandsregionen deltar i EU-projektet SustAccess som handlar om hur man på bästa sätt utformar Lidköpings nya resecentrum med avseende på tillgänglighet, stadsmiljö, service etc. I EU-projektet ingår även att studera möjligheterna att främja och förbättra kontakten mellan Resecentrum och torget.

I Lidköping har beslut tagits om att placera nytt resecentrum vid järnvägsstationen för både tåg, regionala bussar och stadsbussar. Anledningarna till att bygga Resecentrum är:

- Dagens busstation är inte anpassad för dagens eller framtidens behov när det gäller trafiksäkerhet, kapacitet, anpassning för funktionshindrade och modernt informationssystem
- All kollektivtrafik ska vara samlad för tydlighet, smidigare byten mellan buss och tåg samt möjlighet till gemensam trafikantservice i form av biljettförsäljning, väntutrymme och information.

Att ha kvar busstationen vid Nya Stadens Torg valdes bort eftersom anknytning mellan buss- och tågtrafik saknas. Busstationen är dessutom underdimensionerad både beträffande antal hållplatser och utrymmet för hållplatserna. Detta innebär en osäker trafikmiljö för både förare och resenärer.

Placering vid Rörstrand valdes bort eftersom utrymmet är för litet för att rymma busstation, plattform och mötesspår.

För att inte möjligheterna att resa med kollektivtrafiken ska försämrats krävs att

- flera busslinjer har hållplats vid Nya Stadens Torg eftersom viktiga resmål finns där
- gångvägen mellan Resecentrum och Nya Staden förbättras och förstärks så att centrum blir lätt tillgängligt för resenärer som ska ta sig mellan Resecentrum och Nya Stadens Torg
- körvägar för bussar mellan Nya Stadens Torg och Resecentrum blir så korta och smidiga som möjligt
- översyn av kollektivtrafiken ska göras

## Summary

The Municipality of Lidköping, Västtrafik and the Region of Västra Götaland participate in the EU-project SustAccess, which deals with the question how to find the best location and lay-out for a new public transport interchange serving both local and regional traffic, considering accessibility, city environment, quality of service etc. This EU-project also includes a study of the possibility to promote and improve the contact between the new Travel Centre and the Town Square.

It has been decided to locate the new Travel Centre for train, regional buses and urban buses at the Railway Station. The reasons to build a Travel Centre are:

- The existing Bus Station is neither suitable for current nor future needs concerning traffic safety and capacity nor adapted for disabled people and modern information systems.
- All public transport shall be integrated in order to be clear, to smoothen the change between bus and train, as well as to provide common traveller service for ticket sales, waiting facilities and information.

Placement at the Town Square was not chosen as connections between buses and trains were missing. The existing Bus Station furthermore has too low capacity both in number of bus stops and in space. This leads to safety risks for passengers and drivers.

Placement at Rörstrand was not chosen as the area was too small to hold bus station, platform and double tracks.

In order to encourage travel by public transport it is required

- that a number of bus lines have stops at the Town Square, as many trip destinations are here
- to improve the pedestrian path between the Travel Centre and the Central City, in order to facilitate accessibility to the city centre for travellers coming by buses and trains not arriving at the Town Square
- that the roads for buses between the Town Square and the Travel Centre are as short and smooth as possible
- to make an overview of the public transport

# 1 Inledning

Målet för både Västtrafik och EU-projektet SustAccess är att öka resandet med hållbara transportmedel. Om resor med individuella transportmedel kan ersättas med kollektiva resor når vi närmare uppsatta mål gällande luftföroreningar, energianvändning och tillgänglighet.

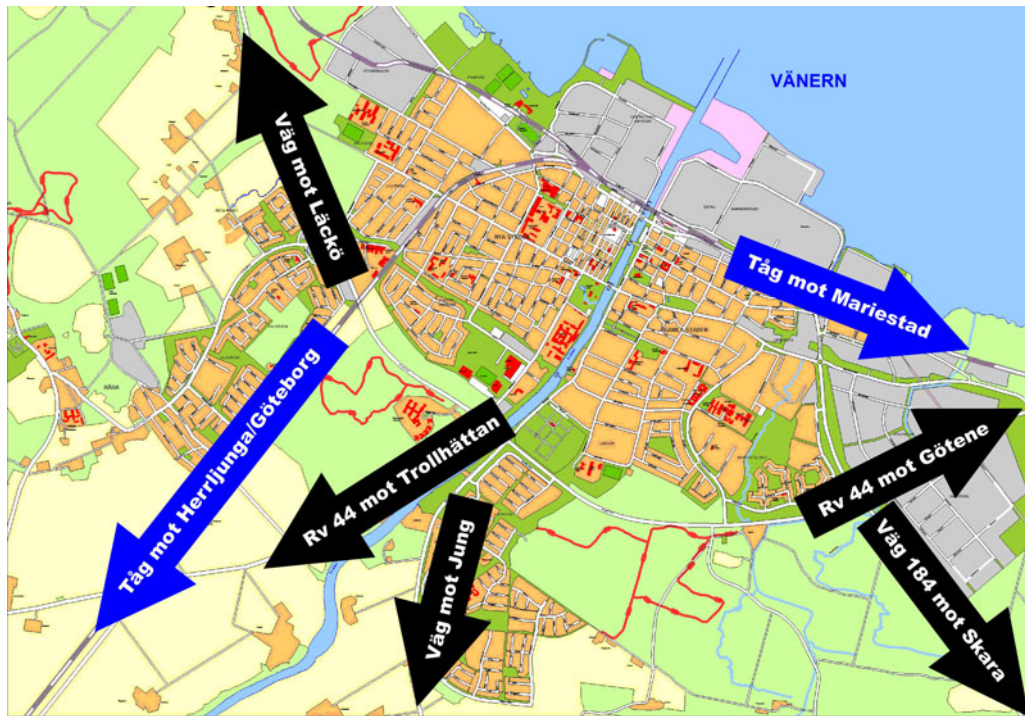
Lidköpings kommun, Västtrafik och Västra Götalandsregionen samarbetar i EU-projektet SustAccess om hur man på bästa sätt utformar Lidköpings nya resecentrum med avseende på tillgänglighet, stadsmiljö, service etc. Möjligheterna att främja och förbättra kontakten mellan resecentrum och torget ska också studeras.

EU-projektet bedrivs inom "North Sea Interreg III B Programme"<sup>1</sup>. SustAccess står för sustainable accessibility (hållbar tillgänglighet). Projektet är indelat i områdena persontransporter och godstransporter. Målet för området persontransporter är att hitta metoder för att minska bilresorna och få människor att cykla eller åka kollektivt istället. För godstransporter gäller det dels att minska antalet transporter genom att bättre utnyttja befintlig kapacitet genom samordning och ny teknologi, dels överföra gods från mer till mindre miljöbelastande transportmedel, närmast från väg till järnväg. Detta görs genom att utveckla och etablera terminalpunkter, utbilda personal till högre kompetens och finna och utveckla kommersiella samverkansformer mellan varuägarna. Projektet ska pågå 2004-2007 och inriktar sig mot erfarenhetsutbyte mellan länderna men också mellan områdena gods- och persontrafik. Övriga deltagare i projektet är Falköping, Aberdeenshire (UK), Perth (UK), Essex (UK), Southend (UK), Kortrijk (BE), Sluis (NL), Emsland (DE), Padborg (DK) och Vest Agder (NO). Projektets hemsida har adress [www.sustaccess.org](http://www.sustaccess.org).

Lidköpings kommun ligger vid Vänern i Västra Götalands län. Kommunen har 37 000 invånare, varav 25 000 bor i Lidköpings tätort. Kartan visar Lidköpings placering och omgivande huvudvägar.

---

<sup>1</sup> Interreg-programmet är ett EU-initiativ för att stärka samarbetet mellan länderna kring Nordsjön 2000-2006. För mer information: [www.interregnorthsea.org](http://www.interregnorthsea.org).



### *Lidköping vid Vänern.*

Denna rapport beskriver fördelarna med att ha ett resecentrum och presenterar vilka alternativ som diskuterats för placering av nytt resecentrum i Lidköping. Rapporten visar vilka överväganden man gjort inför beslutet att bygga nytt resecentrum för bussar och tåg vid järnvägsstationen.

Under hösten 2004 pågår också arbete med passagerarintervjuer och sammanställning av passagerarstatistik. Dessutom genomförs samtal i fokusgrupper bestående av Lidköpingsbor om deras synpunkter på Resecentrum, bland annat. Båda delprojekten presenteras i separata rapporter.

## 2 Nuvarande förhållanden

### 2.1 Busstationen vid Nya Stadens Torg

Lidköpings knutpunkt för busstrafik ligger vid Nya Stadens Torg i centrum av Nya Staden. Här har bussar i både stadstrafiken och regionaltrafiken sina ändhållplatser.

Stadstrafiken utgörs av fyra busslinjer med ca 20 turer i vardera riktningen vardagar, 5 turer i vardera riktningen lördagar och ingen trafik söndagar. Alla fyra linjerna avgår samtidigt från busstationen på Nya Stadens Torg.

Den regionala busstrafiken är omfattande med både expressbusslinjer till större städer i området och landsbygdslinjer till mindre orter runt Lidköping, se tabell.

Linje- nummer	Sträckning	Turer		
		vardag	lördag	söndag
1	Lidköping-Skara-Skövde-Tibro-Karlsborg	13+13	0	0
5	Skövde-Skara-Lidköping-Grästorps-Trollhättan	12+12	4+4	4+4
100	Lidköping-Grästorps/Sätenäs	8+6	0	0
102	Vara-Lidköping	8+8	2+2	0
105	Lidköping-Kvänum	6+6	1+1	0
106	Lidköping-Källby-Götene	21+22	6+6	4+3
130	Lidköping-Sätenäs	10+9	1+1	0
131	Lidköping-Rackeby-Söne	2+2	0	0
132	Lidköping-Otterstad-Spiken	8+8	2+2	0
134	Lidköping-Uvered-Järpå	2+2	0	0
135	Lidköping-Vinninga-Glasbacken	7+7	0	0
200	Skövde-Skara-Lidköping	12+13	13+14	9+9

Busstationen vid Nya Stadens Torg invigdes 1993 och har plats för 14 uppställda bussar. Cykelparkering finns på torget. I vänthallen "Hörnan" som invigdes 1995 finns toaletter, förvaringsboxar och en TV-monitor som visar bussarnas avgångstider. Hörnan ligger i kvarteret intill busstationen, vilket innebär att resenärer måste korsa Nya Stadens Torgs norra körbana och delar av bussområdet för att komma till sin buss. Bussgodis hanteras i en lokal nära Hörnan.

Busstationen har enligt statistik från 2001 cirka 1700 påstigande resenärer per vardag.

Busstationen är underdimensionerad både beträffande antal hållplatser och utrymmet för hållplatserna. Under högtrafik har bussarna svårt att komma in på



busstationen och att komma in till hållplatslägena. Detta innebär en trafikmiljö som är osäker för både förare och resenärer.



*Cykelparkering på torget och vänthallen Hörnan.*

Trafiksäkerheten försämras också av att en del av resenärerna tvingas gå bland bussarna ute på deras körytor. Det beror på att antalet bussar är fler än hållplatslägena och man därför även utnyttjar "baksidan" av plattformarna.



*Bussplattformar på busstationen och trångt mellan bussarna i eftermiddags-  
trafiken.*

Nuvarande busstation saknar samlad information om från vilken hållplats de olika busslinjerna går. Busstationen är inte anpassad för funktionshindrade när det gäller krav på till exempel plattformshöjd och ledstråk. Enligt riksdagsbeslut ska all kollektivtrafik vara tillgänglig för funktionshindrade 2010.

Busstationen har inte heller tillräcklig kapacitet för att öka busstrafiken på det sätt som Västtrafik och Lidköpings kommun önskar.

## 2.2 Järnvägsstationen

Lidköpings järnvägsstation ligger i Gamla Staden öster om Lidan, cirka 450 meter från Nya Stadens Torg.

Järnvägsstationen trafikeras av tåg på Kinnekullebanan (Hallsberg-Mariestad-Lidköping-Herrljunga<sup>2</sup>) med elva tåg per riktning vardagar. Två turer varje måndag-lördag går direkt utan byten till och från Göteborg.

Enligt Västtrafiks statistik från november 2004 stiger 220 personer varje dag på tåg vid Lidköpings järnvägsstation.

Enligt Banverket är bangårdsområdet omodernt och perronger behöver rustas upp för att klara krav från bland annat funktionshindrade. Plattformen har otillräcklig höjd över spåret, vilket innebär att insteget i tåget är högt. Här finns gamla spår som inte används, som ska tas bort.

På plattformarna finns inget skydd mot väder och vind. Det finns ingen modern information om ankommande tåg, vilket spår tåget går från osv.



*Kinnekulletåg vid Lidköpings järnvägsstation.*

Stationsbyggnaden är renoverad och används som turistbyrå. Här finns möjlighet att vänta inomhus och taxi, men ingen biljettförsäljning eller trafikinformation. Utanför finns separat gatukök, cykelparkering och bilparkering.

---

<sup>2</sup> Alla tåg går inte hela sträckan, utan utgår från, alternativt stannar i, Mariestad, Lidköping eller Vara.



*Stationshuset sett från järnvägen.*

Tågresandet har fått ett stort uppsving med direktförbindelserna till Göteborg och det blir fler resenärer för varje räkning. För att möta den ökade efterfrågan har Västtrafik köpt in Itino-tåg som planeras trafikera sträckan från 2006. De nya tågen är handikappanpassade, men det är inte stationens plattformar. För att kunna utnyttja nya tåget fullt ut bör plattformarna byggas om.

### **2.3 Framnäs City**

Drygt en kilometer väster om Lidköpings järnvägsstation och 700 meter väster om Nya Stadens Torg ligger tågstationen Framnäs City. Nästan alla tåg gör uppehåll där, dock inte direkttågen till och från Göteborg. Stationen ligger vid köpcentrumet Framnäs City.



*Hållplatsskyddet på Framnäs City och köpcentrat Framnäs City sett från tåghållplatsen.*

Det finns bara plattform på ena sidan spåret. Där finns det ett regnskydd att vänta i. Enligt Västtrafiks statistik från november 2004 stiger 72 personer på tåget vid Framnäs City varje dag.

## **3 Därför samlat resecentrum**

### **3.1 Vad är ett resecentrum?**

Ett resecentrum kompletterar ofta en äldre järnvägsstation med funktioner som länkar samman både tåg, buss, cykel och bil. Ett resecentrum erbjuder resenären komfort, trivsel, service och information i väntan på vidare resa.

### **3.2 Tydlighet**

Med ett gemensamt resecentrum för all buss- och tågtrafik blir det tydligt varifrån man ska åka, antingen med buss eller med tåg. Med en separat busstation är det splittrat, det finns ingen tydlig knutpunkt för kollektivtrafik.

Ett nytt resecentrum fungerar som god reklam för kollektivtrafiken, både för buss och för tåg. Tillsammans med positiva uppmärksamheten kring ökat tågresande och nyinköpta tåg ger det kollektivtrafiken högre status.

### **3.3 Smidigare byten**

Med gemensamt resecentrum ökar möjligheterna att resa kollektivt eftersom byte mellan buss och tåg blir smidigare. Det blir korta avstånd att gå mellan buss och tåg och inga nivåskillnader. Eventuellt blir det till och med möjligt att gå under tak. På det sättet ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft väsentligt mot biltrafiken.

I ett resecentrum kan tåget förse bussarna med resenärer och bussarna kan förse tågen med resenärer. På det sättet kan resandet med både buss och tåg komma att öka.

Kopplingen mellan tåg och buss blir mer och mer intressant nu eftersom tågresandet ökar och nya fordon köps. Nu går direkttåg till Göteborg sex dagar i veckan. Från och med juni 2005 går direkttågen även söndagar. Man hoppas på en ökning till sju dagar i veckan eftersom resandeutvecklingen är så bra och har potential att fortsätta. Det pågår även diskussioner om direkttåg till Örebro i framtiden.

### **3.4 Gemensam service**

Med gemensam knutpunkt för all kollektivtrafik finns det större möjligheter att ha tillgängligt väntutrymme med trafikinformation och biljettförsäljning i och med att funktionerna kan samordnas för tåg- och bussresenärer.

Ett nybyggt resecentrum utformas med tanke på funktionshindrades krav på toaletter, skyltning, ledstråk och utan nivåskillnader. De funktionshindrades krav underlättar också för resande med barnvagn, resväskor med flera.

När nytt resecentrum byggs kan plattformar för bussar och tåg anläggas så att resenärer kan stiga på och av på ett bekvämt och trafiksäkert sätt.

## 4 Nytt resecentrum i Lidköping

### 4.1 Lång process

Förslag om nytt resecentrum togs upp första gången 1986<sup>3</sup>. När nuvarande busstation på Nya Stadens Torg byggdes 1993 planerade man för att den skulle användas i tio år framåt och de åren har nu passerat. Under den här perioden har det varit en diskussion i olika omgångar, fram och tillbaka om olika placeringar av ett framtida resecentrum.

En anledning till att det tagit tid är kostnaderna. Kommunen vill ha stöd från staten och Länstrafiken. Projektet finns nu med i planen för 2007. Under tiden pågår diskussionerna om utformning och placering av nytt resecentrum.

Det finns bakgrundsmaterial om alternativen som inte alla känner till. Därför är det viktigt med en tydlig sammanställning av bakgrunden där alla fakta presenteras. Om inte all bakgrundsinformation presenteras kommer man återigen tillbaka till gamla alternativ och undrar om inte de ska utredas. Syftet med den här rapporten är att presentera all relevant bakgrundsfakta.

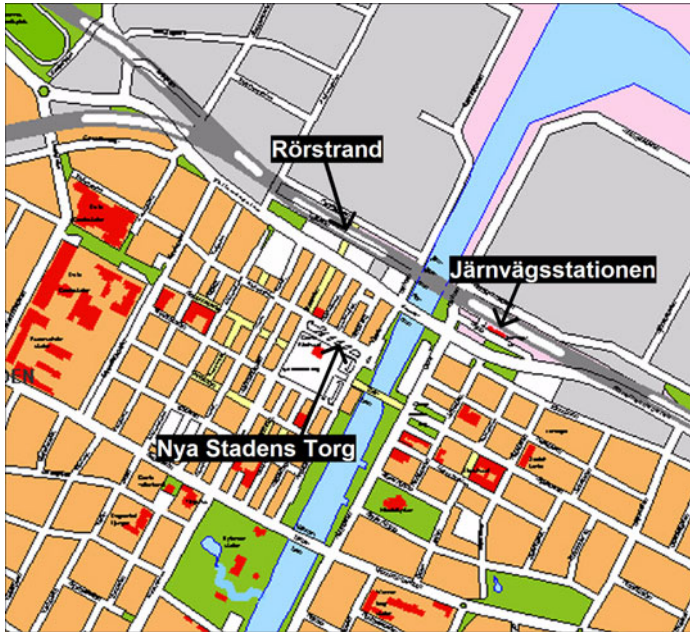
Följande fyra platser och kombinationer av platser har tidigare diskuterats för utredning om resecentrum i Lidköping<sup>4</sup>:

Alternativ	Buss	Tåg
A	Nya Stadens Torg	Järnvägsstationen
B	Järnvägsstationen	Järnvägsstationen
C	Rörstrand	Rörstrand
D	Nya Stadens Torg	Rörstrand

<sup>3</sup> Enligt rapporten "Bussterminal" från Gatukontoret (Janbom och Sjögren) 1992-04-15

<sup>4</sup> Enligt anteckningar från möte om Lidköpings Resecentrum 2003-10-27





*Karta över Lidköpings centrum som visar platserna som diskuterats för nytt resecentrum. Nuvarande busstation ligger på Nya Stadens Torg.*

Beslut i kommunstyrelsen om att gemensamt resecentrum för buss- och tågtrafik ska byggas intill järnvägsstationen togs den 4 februari 2003. Fördelar och nackdelar med den placeringen och övriga förslag beskrivs nedan.

## **4.2 Ny bussterminal på Nya Stadens Torg**

### ***Fördelar***

Lidköpings centrum är vid Nya Stadens Torg. Många resenärer har sina målpunkter i området runt torget med bland annat många butiker. Centrum är attraktivt, speciellt med torghandeln onsdagar och lördagar. Dessutom ligger de la Gardieskolan och Rudenschöldsskolan på bekvämt gångavstånd från Nya Stadens Torg. Många av skolornas elever åker buss.

### ***Nackdelar***

För att få plats med bussterminal på Nya Stadens Torg, som är funktionell, tillgänglig och säker krävs att ytterligare yta tas i anspråk. En större yta krävs om bussarna ska ha sin ändhållplats med reglertid där, än om Nya Stadens Torg endast ska angöras som en vanlig busshållplats. Nya Stadens Torg och de la Gardiestaden är av riksintresse för Kulturminnesvärden. Detta gör det svårt eller omöjligt att bygga en ny terminalbyggnad eller utöka de nuvarande uppställningsplatserna.

Med bussterminal på Nya Stadens Torg får man inte ett resecentrum eftersom koppling till järnvägsstation saknas. För att främja resor med kollektivtrafik där man ansluter med buss till tåg, eller tvärtom, krävs kortare avstånd mellan busshållplats och järnvägsstation.

En tredje nackdel är att en satsning på en bussterminal vid Nya Stadens Torg skulle medföra en minskad satsning på järnvägsstationen. Möjligheten att vitalisera området kring järnvägsstationen skulle försummas.

### ***Kommentarer***

Båda alternativen med upprustning av busstationen vid Nya Stadens Torg förkastades eftersom man vill försöka samla all buss- och tågtrafik i en knutpunkt. Eftersom det inte är möjligt att flytta järnvägen till Nya Stadens Torg ska bussterminalen flyttas till järnvägen.

Det är dock viktigt att flertalet busslinjer angör Nya Stadens Torg. Däremot är inte resenärerna betjänta av att bussarna har sin uppställningsplats där.

## **4.3 Resecentrum vid Rörstrand**

### ***Fördelar***

Kvarteret Castor i Rörstrandsområdet är en attraktiv plats för en järnvägsstation, antingen som resecentrum eller i kombination med bussterminal vid Nya Stadens Torg. Området är förbundet med Nya Stadens Torg via Torggatan, som är gågata. Där Torggatan korsar järnvägen finns en plankorsning med bommar för gång- och cykeltrafik. Det populära gångstråket fortsätter till Rörstrands museum och Rörstrands Kulturcentrum med kontor mm.



*Övergången där Torggatan korsar järnvägen nära Rörstrand.*

## **Nackdelar**

Det finns tre alternativ att placera plattformen med station vid Rörstrand. Det ena är mitt emellan Västra Hamnen och Fiskaregatan, dvs tvärs över Torggatan. De två andra är att placera plattformen antingen öster eller väster om Torggatan. Inget av de tre alternativen fungerar järnvägstekniskt.

För alla tre alternativen gäller att det måste finnas plats för mötesspår vid stationsuppehåll i stationsorter som Lidköping. Annars får man för låg järnvägskapacitet, där eventuella förseningar ger ännu större negativa effekter. Befintligt utrymme är för litet för att ge plats för mötesspår med godtagbar kurvatur, växlar och dessutom plattform. Ännu sämre med plats blir det när de nya längre Itino-tågen kommer i trafik.

För alla alternativen gäller att bommar framför tåget (i tågets färdriktning) måste vara nedfälda när tåget står vid plattform. Hur många plankorsningar som stängs när tåg står på stationen beror alltså på tågets riktning och var plattformen skulle placeras.

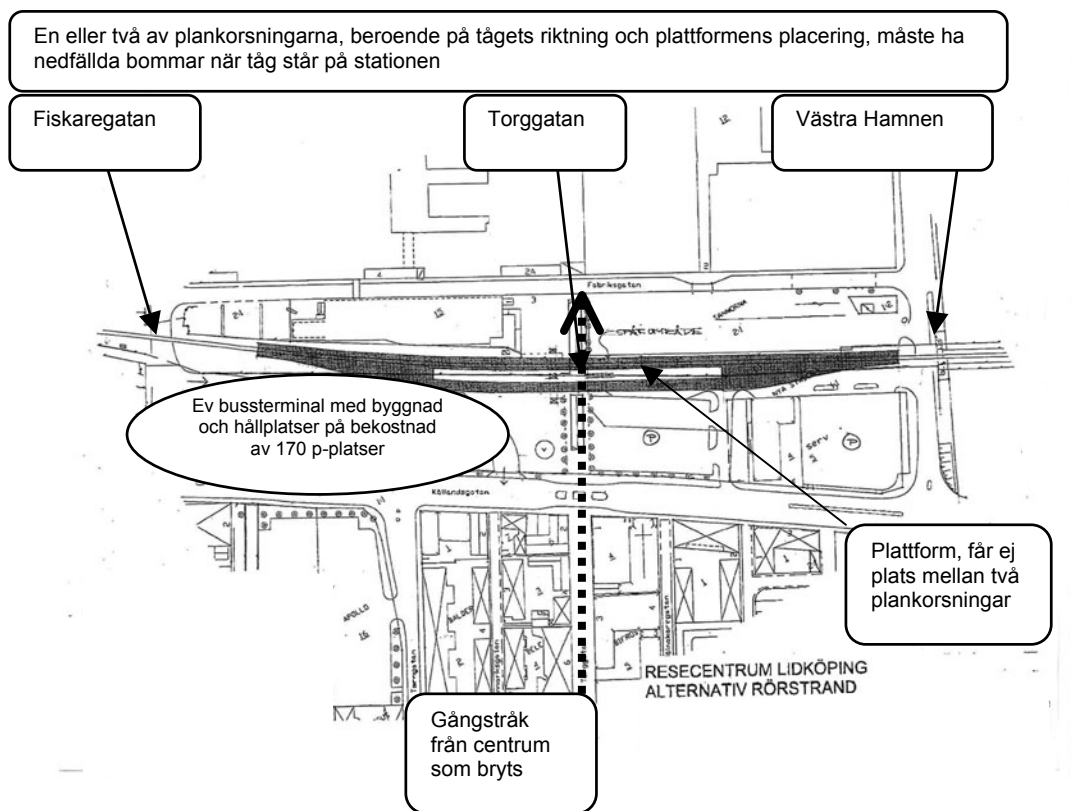
Alternativet med plattform tvärs över Torggatan visas i figuren på nästa sida. För att bibehålla gångstråket från centrum till Rörstrandsområdet krävs en planskild korsning för gång- och cykeltrafik, eftersom Banverket inte accepterar en plankorsning över plattform. Det är tveksamt om en gångbro eller tunnel skulle vara positiv för Lidköpings stadsmiljö. En sådan lösning skulle vara för kostsam och ta mycket plats i anspråk för att inte bli för brant.

Alternativen att placera plattform mellan Torggatan och antingen Fiskaregatan eller Västra Hamnen är omöjliga eftersom inte mötesspår får plats på den korta sträckan mellan två av plankorsningarna. Banverket accepterar inte att ha dubbelspår eller växel i en plankorsning.

Plattformen kan inte ligga i en kurva, utan spåren bör vara raka. Annars blir det problem med insteg i tågen, både för att plattformen också måste krökas och för att spåret kommer vara graderat i kurvan.

Vid Rörstrand finns en parkering med 170 platser som behövs för besökare i bil till centrum. Ett resecentrum vid Rörstrand skulle behöva ta den parkeringsplatsen i anspråk och då minskar tillgängligheten till centrum.





*Förslag till placering av resecentrum i Rörstrand med plattform över Torggatan.*

### **Kommentarer**

I samband med att Banverket gick med på att tillåta passage över järnvägen vid Torggatan ökade förhoppningarna om att det skulle bli möjligt att förlägga en järnvägsstation nära centrum. Det man inte visste var att det på grund av tekniska svårigheter inte är möjligt att placera ett resecentrum vid Rörstrand. Därför har alternativet lagts åt sidan.

Eftersom Rörstrandsalternativet inte är tekniskt möjligt kan det ha medverkat till känslan av att alternativet inte presenterades, eller jämfördes med övriga alternativ, när beslutet skulle tas.

## 4.4 Resecentrum vid Järnvägsstationen

### *Fördelar*

Vid nuvarande järnvägsstation är det möjligt att bygga ett gemensamt resecentrum för tåg och busstrafik. Här finns de ytor som krävs för att få plats med busstrafiken, både stadsbussar, regionala bussar och fjärrbussar. Busstrafiken kräver stora ytor och vid järnvägsstationen finns till och med plats för utökad trafik, vilket är önskvärt.

Med busshållplatser nära tågens plattformar finns förutsättningar att erbjuda resmöjligheter med bekväma övergångar mellan tåg och buss. Det blir också möjligt att erbjuda service med trafikinformation, biljettförsäljning, toaletter och väntutrymmen i nära anslutning till både bussar och tåg.

Nytt resecentrum innebär att tågtrafiken blir mer synlig och kanske kan ännu fler upptäcka direkttågen till Göteborg.

Området öster om Lidan kommer öka som målpunkt för kollektivtrafikresenärer i och med kommunens förvärvande av fastigheten Sockerbruket. Fastigheten planeras bli ungdoms- och kulturhus. Sockerbrukets besökare kommer ha nytta av att det finns många buss- och tågförbindelser i närheten samtidigt kommer verksamheten gynnas av god tillgänglighet till kollektivtrafik.

Vid järnvägsstationen finns större utrymme att ordna parkeringsplats för bussresenärerna, än vad som finns vid Nya Stadens Torg. En gemensam pendelparkering för de Lidköpingsbor som vill parkera bilen och resa vidare med tåg eller regionbuss blir då möjlig.



### *Cykelparkering och bilparkering nära järnvägsstationen.*

Vid järnvägsstationen finns de utrymmen som behövs för tågtrafiken i form av mötesspår och tillräcklig fri längd utan plankorsningar.

### ***Nackdelar***

Det finns de som inte tror på ökat tågresande utan menar att bussresenärerna oftast inte har ärende vid järnvägsstationen. Det går mycket färre tåg än bussar så antalet bussresenärer som ska resa vidare med tåg är inte så många.

De bussresenärer som har resstart eller resmål i Nya Staden kan få längre gångavstånd, om deras buss inte fortsätter gå via Nya Stadens Torg och om de väljer att inte byta till annan buss.

Ur busstrafikens synvinkel är det bättre att många passagerare går av och på vid ändhållplatsen än vid någon annan hållplats. Vid ändhållplatsen finns ofta reglertid som kan utnyttjas för passagerarutbyte. Om många passagerare stiger på vid annan hållplats behövs extra tid i tidtabellen, alternativt blir bussen försenad.

### ***Kommentarer***

Banområdet kommer att rustas upp av Banverket. Bland annat skall man göra en ny ställverkslösning på stationen, som kommer att innebära att tågens uppehållstid på stationen kan minska. Det är positivt att Resecentrum planeras vid järnvägsstationen i samband med upprustningen så att hela området blir mer attraktivt för resenärerna.

Den gamla stationsbyggnaden är renoverad och används idag bland annat som turistbyrå. Det vore attraktivt om man kunde kombinera nuvarande verksamhet med biljettförsäljning och trafikinformation om både buss- och tågtrafik.

## **5 Planeringsmässiga utmaningar**

### **5.1 Vägen centrum – järnvägsstationen**

Det blir en utmaning att lösa frågan om att öka tillgängligheten mellan centrum och järnvägsstationen. Det gäller både för resenärer som ska gå eller cykla och för bussar som ska köra här emellan.

Gång- och cykelstråket mellan järnvägsstationen och centrum måste utformas så att avståndet upplevs acceptabelt. Det ska vara trafiksäkert och ha god framkomlighet i korsningar med övriga trafikslag.

Körvägarna för buss mellan nya och gamla staden måste också ses över så att de har god framkomlighet för buss. Det kan innebära signalprioritet eller egna körfält. Utformningen av korsningar måste också ses över så att det till exempel finns tillräckligt med plats och inga radier är för snäva.

## 5.2 Busstrafik

I samband med att Resecentrum vid järnvägsstationen byggs måste busstrafiken ses över. Beslut måste tas om vilka bussar som ska fortsätta köra till Nya Stadens Torg och vilka som endast angör Resecentrum i Lidköping.

De trafikförändringar som väntas enligt Västtrafiks målbild<sup>4</sup> är att busstrafiken på linje 5 (Skövde-Lidköping-Trollhättan) ska öka med tre dubbelturer per dag till år 2020.

För att inte busstrafiken ska försämrats och nuvarande resenärer börja köra bil måste tillfället utnyttjas att förbättra busstrafiken i samband med att linjeändringar görs.

## 5.3 Tågtrafik

Enligt Västtrafiks målbild<sup>5</sup> är ambitionen att Kinnekullebanan är uppsnabbad 2020. Antal direkttåg till Göteborg avses öka från dagens två turer per dag till fem turer per dag. Tågen ska då gå via Tvåstad istället för via Herrljunga. I norra änden ska tågtrafiken förlängas från Hallsberg till Örebro, så att fem dubbelturer per dag trafikerar Örebro-Hallsberg-Lidköping-Vänersborg-Trollhättan-Göteborg.

En förutsättning för att trafiken i målbilden ska bli verklighet är att ersättningen från Västtrafiks ägare ökar och att staten inte minskar sitt ekonomiska engagemang.

## 5.4 Hur Nya Stadens Torg kan utnyttjas i framtiden

Om busstationen flyttas från Nya Stadens Torg till järnvägsstationen behövs inte så stor yta för bussarna vid torget som idag. Det öppnar för nya möjligheter att utnyttja ytan för andra ändamål. Med färre bussar runt norra delen av Nya Stadens Torg kan också närmiljön här göras bättre gällande buller, säkerhet och framkomlighet.

---

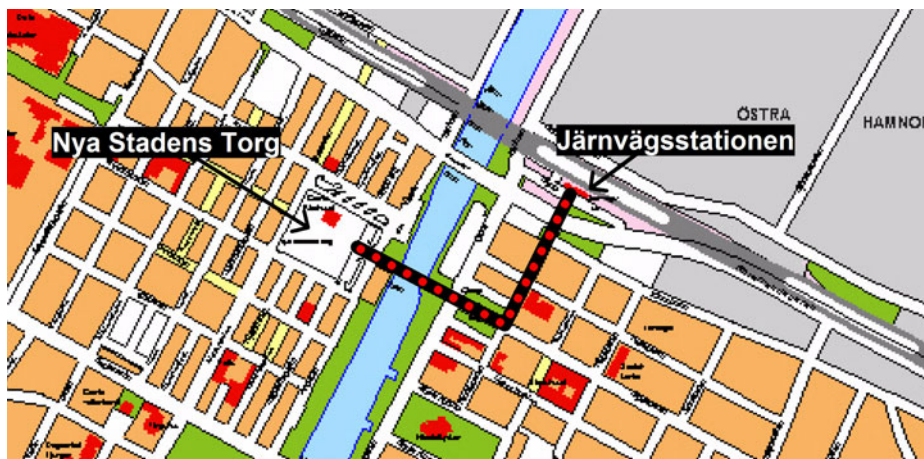
<sup>5</sup> Målbild 2010 och 2020 för storregional trafik och pendeltågtrafik. Västtrafik 2004.

I konsekvensanalysen av Resecentrum, som görs våren 2005, ska följderna för resenärerna utredas. Analysen kommer visa i vilken omfattning det behövs hållplatser vid Nya Stadens Torg.

## 5.5 Gamla Staden

Med Resecentrum vid järnvägsstationen finns möjlighet för Gamla Staden att leva upp. Nu finns stadens centrum i Nya Staden och med dragning västerut.

I Gamla Staden finns idag många hotell och restauranter. Här finns också stadens historia med bland annat St Nicolai kyrka. Allén på Järnväggsgatan och Skaragatan söderut från järnvägsstationen mot kyrkan har potential att bli ett trevligt gångstråk till och från Resecentrum.



*Lidköpings centrum med gångstråk mellan Nya Stadens Torg och järnvägsstationen.*

## 5.6 Konsekvensanalys

Under våren 2005 kommer en konsekvensanalys att göras för att närmare beskriva och värdera effekter av ett nytt resecentrum vid Lidköpings järnvägsstation.

## 6 Kontaktpersoner

Denna rapport har sammanställts utifrån samtal med följande kontaktpersoner.

Jan-Olof Gustafsson	samhällsavdelningen	Vägverket Region Väst
Anna Hansson	projektledare	Banverket Västra Banregionen
Kjell Hedvall	kommunstyrelsens ordförande	Lidköpings kommun
Torsten Lundin	planarkitekt	Lidköpings kommun
Bo Nilsson	projektledare	Västtrafik Infra
Dan-Eric Sjögren	trafikchef	Lidköpings kommun
Per-Eric Ullberg Ornell	projektledare, kommunledningskontoret	Lidköpings kommun
Thomas Wieslander	affärsområdeschef	Västtrafik Skaraborg