

Detaljplan för del av Gamla Staden 2:1, resecentrum Lidköpings kommun

SAMHÄLLSBYGGNAD PLAN-BYGG

Handlingar

Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Plankarta
Illustrationskarta

Godkänd SBN 2007-04-24 §59
Antagen SBN 2007-06-19 §96
Laga kraft 2007-11-29

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

HANDLINGAR.....	4
Planens syfte och huvuddrag	4
AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN.....	4
PLANDATA.....	5
Lägesbestämning, areal och markägförhållanden.....	5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	5
Översiktsplaner och detaljplaner	5
Behovsbedömning	6
FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER.....	7
Natur	7
Mark och vegetation	7
Stadsbild.....	8
Geotekniska förhållanden	8
Radon	8
Risk för höga vattenstånd	8
Fornlämningar.....	9
Bebyggelseområden.....	9
Bebyggelse.....	9
Tillgänglighet.....	10
Byggnadskultur och gestaltning.....	11
Skyddsrum	11
Gator och trafik.....	11
Gatunät.....	11
Gång- och cykelväg	12
Parkeringsplatser.....	12
Cykelparkering.....	13
Busstrafik	13
Järnväg.....	14
Kollektivtrafik.....	14
Störningar.....	14
Buller och avgaser	14
Teknisk försörjning.....	14
Vatten och avlopp, värme och el	14
Administrativa frågor.....	15
Konsekvenser av planens genomförande.....	15
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING.....	16
ORGANISATORISKA FRÅGOR	16
Tidplan	16
Genomförandetid	16
Ansvarsfördelning.....	16
FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR.....	16
Fastighetsbildning och servitut.....	16
Ekonomiska frågor.....	16
Planekonomi	16
TEKNISKA FRÅGOR	17
Tekniska utredningar	17

Detaljplan för del av Gamla Staden 2:1, resecentrum Lidköpings kommun

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser, illustrationskarta, beskrivning, genomförandebeskrivning.

Övriga handlingar tillhörande detaljplanen är detaljplaneprogram och fastighetsförteckning.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att ge möjlighet till att anlägga ett resecentrum vid befintlig järnvägsstation. Lidköping får på så sätt ett samlat resecentrum där både tåg- och busstrafik angör. Nuvarande järnvägsstation byggs om till ett resecentrum med en generös entrésida i söder med en torgbildning och på norra sidan finns bussar och tåg samlade. Den varsamma ombyggnaden av järnvägsstationen innebär att byggnadens panelarkitektur kommer att bevaras. En vänthall med god uppsikt mot både tåg och buss skapas i byggnadens norra del.

En cirkulationsplats föreslås anläggas i korsningen Rörstrandsgatan-Östra hamnen. Korsningen har i dag trafikljusreglering men kommer vid ett anläggande av resecentrum behöva ha ett jämnare trafikflöde som man får genom att använda en cirkulationsplats i stället för ljusreglering.

Byggrätten tas bort för en mindre del av området avsett för hamnverksamhet. Rätten till upplag togs bort för en del av ytan i samband med detaljplan för Sockerbruket och följs nu upp med upplagsförbud inom hela ytan för hamnverksamhet som ingår i planförslaget. Detta för att säkerställa att ytan förblir öppen och att området i framtiden kan utgöra kajplats för större båtar, d v s båtar som är för stora eller mer djupgående än vad Lidköpings gästhamn i dag tillåter.

AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN

I området finns inga kända allmänna intressen som bör beaktas vid avvägningen mellan olika önskemål när det gäller markanvändningen ur hushållningshänsyn. Förslaget strider inte mot de miljö kvalitetsnormer som gäller luft och omgivningsbuller. Området kommer att renoveras och bebyggas enligt principen för en långsiktigt hållbar utveckling. Kretslopp bör så långt som möjligt slutas på lokal nivå, naturresursförbrukningen bör minskas liksom energi- och renvattenförbrukningen. Byggnadsmaterial bör vara förnyelsebara eller kunna återvinnas, samt ha lågt innehåll av hälso- och miljöfarliga ämnen.

PLANDATA

Lägesbestämning, areal och markägoförhållanden



Området är beläget ca 300 m nordost om Lidköpings centrum. Området avgränsas i nordväst av Lidan och i nordost av spårområdets norra gräns. I sydväst gränsar området till Rörstrandsgatan och i sydost avslutas området utmed spårområdet i höjd med fastigheten Tången 2. Området är ca 4,3 hektar. Gatumark, hamnområde, stationsområdet samt fastigheten Gamla staden 3:1 ägs av Lidköpings kommun. Byggnaden på fastigheten Gamla staden 3:1 är i privat ägo. Spårområdet (Sannorna 1:1) ägs av Banverket.

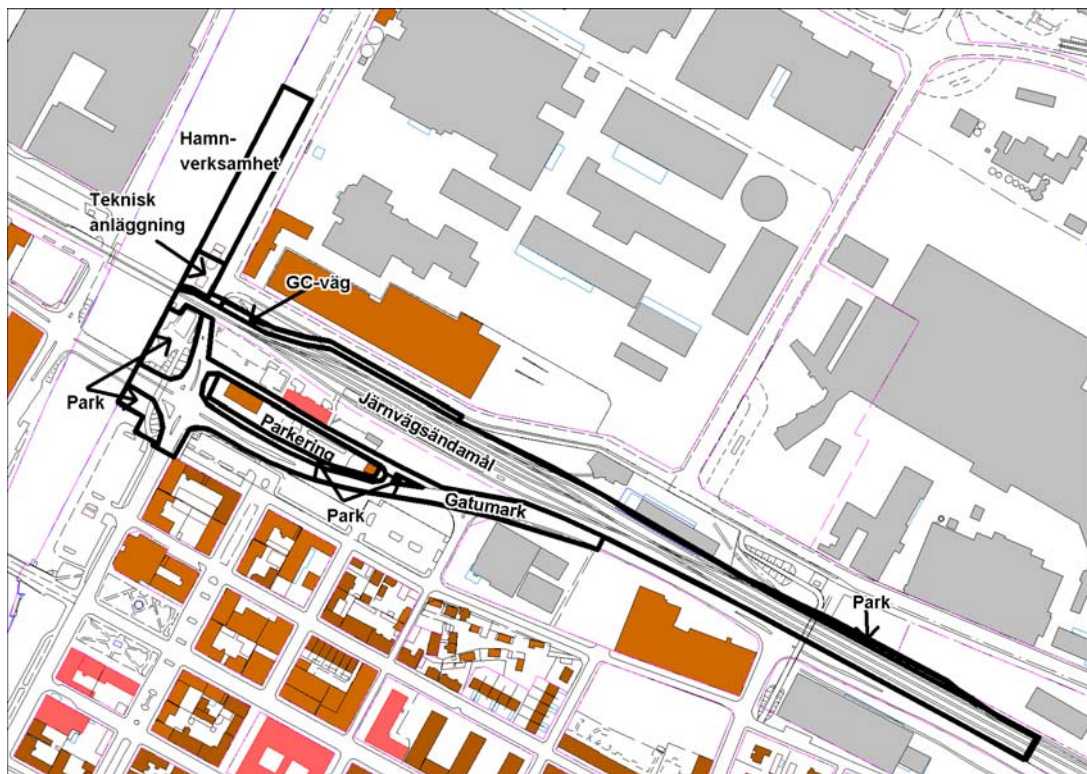
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplaner och detaljplaner

I gällande översiktsplan och generalplan för Lidköping anges området som industriområde.

Detaljplaneförslaget föregåtts av ett detaljplaneprogram som antogs av Lidköpings kommunfullmäktige i december 2005. I detaljplaneprogrammet föreslås området utgöra resecentrum och i korsningen Rörstrandsgatan-Östra hamnen föreslås en cirkulationsplats anläggas. I programmet framförs att det skall vara bra tillgänglighet för

framförallt gående och cyklande till resecentrum och till aktivitetshuset Sockerbruket och mellan de båda målpunkterna. Detaljplaneprogrammet bifogas detta detaljplaneförslag.



I gällande detaljplan (Detaljplan för Hamnleden, 235) anges markanvändningen som område för järnvägsändamål, fordonsparkering, parkmark och gatumark. Byggrätt finns endast inom mark avsedd för järnvägsändamål och då för byggnader som behövs för verksamheten såsom stationsbyggnad mm.

Området norr och söder om Rörstrandsbron närmast Lidan är avsatt som parkmark. Utmed Lidan norr om Järnvägsbron är marken avsedd för hamnverksamhet.

Behovsbedömning

Detaljplaner ska alltid behovsbedömas, d v s kommunen tar ställning till om ett genomförande av en detaljplan medför betydande miljöpåverkan. Om behovsbedömningen visar på en betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning göras och resultatet redovisas i form av en miljökonsekvensbeskrivning.

Plan-Bygg bedömer att ett genomförande av aktuellt planförslag inte har en betydande miljöpåverkan och därför görs ingen miljöbedömning och ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

Motiv till bedömningen är att verksamheten redan finns i annan del av Lidköping med eventuella störningar såsom buller och avgaser. Ett genomförande av planförslaget innebär att verksamheten flyttas till en plats som är mer lämplig än nuvarande med hänsyn till närhet till bostäder.

Samhällsbyggnadsnämnden föreslås därför i samband med ett godkännande av planförslaget för samråd även fastställa i ett beslut att planförslaget bedömts att inte medföra någon betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen i Västra Götaland har vid samråd, 2007 01 25, framfört att man delar Plan-Byggs bedömning att planen och dess genomförande inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Förhållanden som i övrigt berör påverkan på miljön, hälsan eller hushållning med naturresurser beskrivs under respektive rubrik.

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Natur

Mark och vegetation



Området är plant och ligger ca 1,5 meter över Vänerns medelvattennivå och utgörs i huvudsak av hårdgjorda ytor.

Vegetationen i området består av gräsytor med trädplanteringar utmed Rörstrandsgatan, buskage mellan Östra Hamnen och Lidan. Nordväst om stationsbyggnaden finns en gräsyta med tre äldre lindar. De planterade träden domineras av lindar.

Trädplanteringar utmed Rörstrandsgatan samt på västra och östra sidan om stationsbyggnad och torgbildningen kommer att anordnas. Mindre gräsytor kommer att anläggas i området.

Området på östra sidan av Lidan mellan Järnvägsbron och Rörstrandsbron är planlagt som parkmark och har varit en förtöjningsplats för en restaurangbåt. Bygglovet för den båt som varit förtöjd där har nu gått ut men platsen kan även i fortsättning vara möjlig som ett läge för en restaurangbåt.

Vid fastigheten Tången 2 kommer en mindre del av ett område avsett för parkmark att användas för tåguppställning. Området är i dag inte iordningsställt som park och spåren ligger kvar.

Stadsbild

Förslaget innebär att resandet samlas i Lidköping till ett ställe och området utformas som ett resecentrum där kommunikationer och bebyggelse följer Lidköpings stadsmönster i övrigt. Området kommer att domineras av stationsbyggnaden med sin karakteristiska panelarkitektur. Mötet med området skall utformas välkomnande med en torgbildning med generös marktäckning. Järnvägsgatans förlängning utgör entré för gående till området och till stationsbyggnaden. Genom stationsbyggnaden fortsätter sedan Järnvägsgatans axel till plattformarna för de olika trafikslagen och vidare över spårområdet till Sockerbruksgatan.

Stadsbilden förändras marginellt mot dagens. Området får en mer tilltalande och tydligare entré vilket bidrar till en bättre orienterbarhet.

Geotekniska förhållanden

En geoteknisk undersökning är gjord ("Geotekniskt utlåtande gällande arbetsplan för planerad utbyggnad av Hamnleden", Orrje & Co, Scandiakonsult, 1979) för Rörstrandsbron. I övrigt finns inga geotekniska undersökningar gjorda inom planområdet. I den utredning som finns framkommer att jordlagren närmast Lidan utgörs av fyllning, mo/sand, lera och friktionsjord vilande på berg. Tjockleken på lagret med fyllning och mo/sand varierar mellan 2,5-3 meter. Leran finns ned till ca 16 meters djup. Ny bebyggelse uppförs med hänsyn till vibrationer från järnvägen.

Kajerna är s.k. stenkajer som vilar på pålar samt är förankrade med dragstag.

Bankpålning har utförts när Rörstrandsbron byggdes och brons tillfartsbanker har en lättklinkerfyllning. Genom att dessa åtgärder har utförts så är stabilitetssäkerheten 1.5 eller högre. Skall ytterligare fyllningar göras måste det undersökas om dessa skall utföras med lättklinker eller liknande material för att bibehålla stabiliteten.

Kompletterande grundundersökningar kan komma att behövas.

Radon

Jordlagrens sammansättning innebär att marken kan klassificeras som lågradonmark.

Risk för höga vattenstånd

Planområdet ligger i närheten till Väneren och i direkt anslutning till Lidan. Årsskiftet 2000-2001 steg Vänerens vattennivå till ca +45, 65. Vattenståndet var då ca 1,2 meter

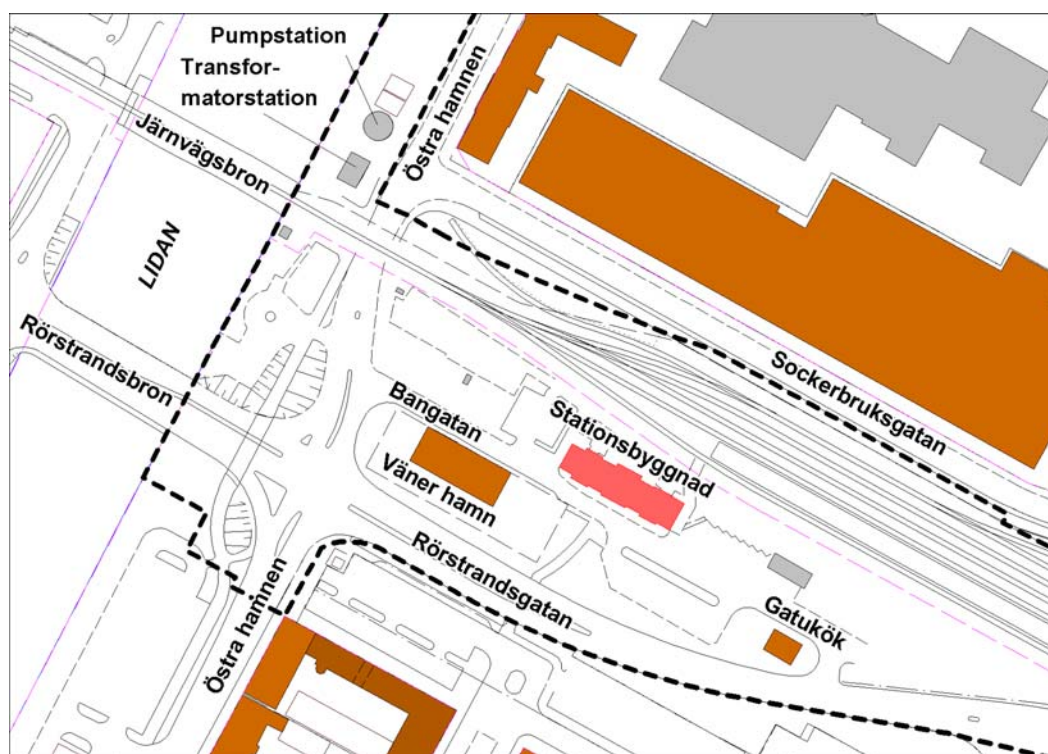
över det normala. Markhöjderna i området är ca +46, 0 för att stiga till ca 47,0-47,5 vid brofästena för Järnvägs- och Rörstrandsbron. Stationsbyggnadens golvnivå är +46, 41. För att klara eventuella framtida översvämningar skall färdigt golv vid nybyggnad ha en lägsta höjd på +46, 41.

Fornlämningar

Inga kända fornminnen finns i området. Delar av planområdet ligger inom område där fast fornlämning kan påträffas enligt underrättelse från riksantikvarieämbetet (1983:4) och statens historiska muséer (1983-08-01). Arkeologisk förundersökning bör göras och bekostas av exploatören.

Bebyggelseområden

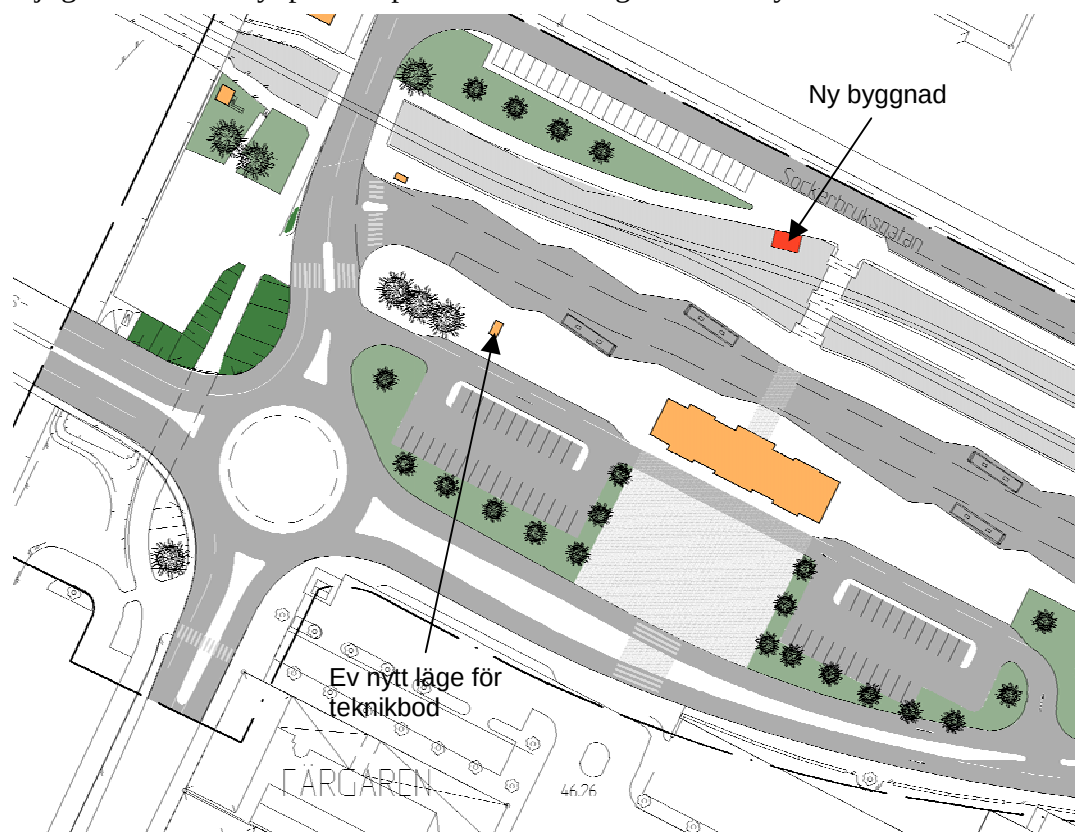
Bebyggelse



Inom planområdet, på fastigheten Gamla staden 2:1, finns Lidköpings järnvägsstation, gatukök samt en del mindre förrådsbyggnader och teknikbodar. I stationsbyggnaden finns Banverket Trafik, Turistbolaget Götene-Lidköping samt en taxistation. På fastigheten Gamla staden 3:1 finns en byggnad som nyttjas av Vänerhamn AB. I byggnaden finns en verkstad, personalutrymmen och kontor. Norr om Järnvägsbron finns en pumpstation och en transformatorstation. Söder om järnvägsbron finns en mindre byggnad med styrsystem, mm för reglering av klaffbron.

Lidköpings kommun har tagit beslut om att placera ett nytt resecentrum för både tåg och bussar vid järnvägsstationen. På så sätt får Lidköping all kollektivtrafik samlad på ett ställe och därmed smidigare byten mellan de olika trafikslagen. För att få reda på vad

kommuninneväanarna förväntade sig av ett nytt resecentrum gjordes undersökningar där man fick svar på både konkreta och känslomässiga förväntningar. Syftet med denna undersökning var att få riktlinjer till de tre arkitektbyråer som tog fram idéförslag till ett nytt resecentrum. Förslagen ställdes ut till allmänhetens granskning och de fick möjlighet att lämna synpunkter på vilket av förslagen som de tyckte var bäst.



Det vinnande förslaget innebär att stationsbyggnaden byggs ut på norra sidan så en vänt-hall med bra sikt mot bussar och tåg erhålls. I övrigt sker ombyggnad inom befintlig byggnad. Byggrätt kommer att ges till befintlig tvåvåningsbyggnad samt för planerad tillbyggnad. Takvinkeln får vara mellan 5-40 grader. Markanvändningen är resecentrum och byggrätt finns för byggnader såsom stationsbyggnad, småbutiker, resebyråer och liknande som ger service åt resenärer.

Befintligt byggnad som Vänerhamn nyttjar ligger på mark som i dag är avsedd för parkeringsändamål. I dagsläget behövs inte parkeringsbehovet men i en framtid kommer det att behövas. Ett tomträttsavtal ger ägaren rätt att använda tomten till 2030 för stuveriändamål.

Inom järnvägsområdet skall en mindre byggnad uppföras för tågklarerarna. Byggnaden utformas som en enplansbyggnad och placeras mellan befintliga spår och Sockerbruksgatan. Teknikboden som finns i grönområdet mellan Östra hamnen och stationsbyggnaden måste flyttas till annat läge inom banområdet/resecentrum.

Tillgänglighet

Området är plant och inga hinder finns för att ge god tillgänglighet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Kommunikationsytor, plattformar och byggnader skall utformas så att de får god tillgänglighet. Tillgängligheten inom byggnaderna

kommer att ses över vid bygglovprövningen. I anslutning till entrén till vänthallen skall angoringsplats för taxi anordnas samt parkeringsplatser för rörelsehindrade.

Byggnadskultur och gestaltning

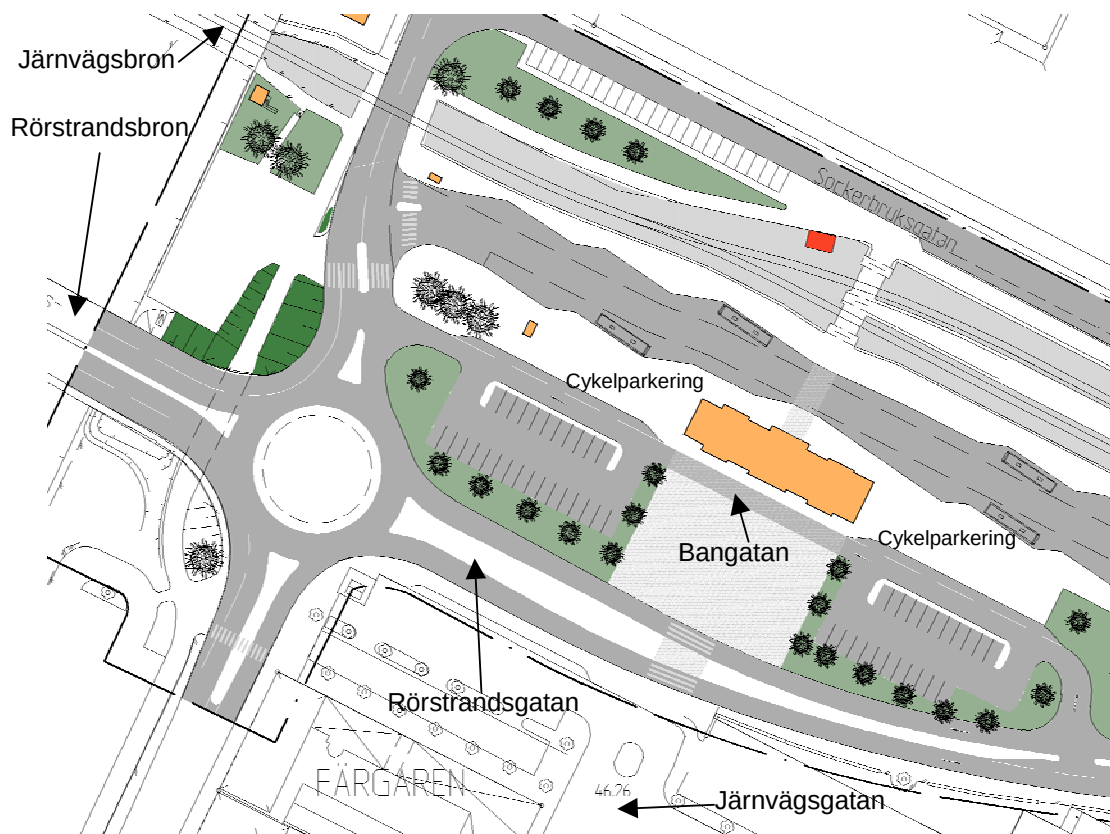
Stationshuset uppfördes 1874 och tillbyggdes ca 1900 med låga sidobyggnader. Särskild skyddsbestämmelse har införts i planen som reglerar att stationsbyggnadens skelskifteskaraktär inte får förvanskas. Bestämmelsen innebär att stationshusets väl bibehållna panelarkitektur och symmetri bevaras. Förändring av stationshuset ska med varsamhet för att inte förstöra byggnadens karaktär.

Skyddsrum

Inga skyddsrum krävs vid nybyggnad.

Gator och trafik

Gatunät



Trafikmängden på Rörstrandsbron är ca 16 000 fordon per årsmedeldygn. Det är det plats i Lidköping som har den högsta andelen fordon per årsmedeldygn. Den ljusreglering som finns i korsningen Rörstrandsgatan – Östra hamnen skall ersättas med

en cirkulationsplats. Beslutet grundas bl a på det PM som SWECO VBB tagit fram där de två alternativa utformningarna prövas, ljusreglering och cirkulationsplats. Rörstrandsgatan markeras som huvudgata i planen och de övriga gatorna som lokalgator. Vid ett plangennomförande kommer trafiken att öka på Rörstrandsgatan, Bangatan och Östra hamnen. Busstrafiken kommer att öka med ca 400 fordon/årsmedeldygn. När det gäller biltrafiken så är det svårare att ange hur mycket resecentrum alstrar. Ökningen av trafikmängden bedöms inte vara så stor att den förorsakar störningar. Bangatan kommer att enkelriktas så att endast trafik från öster mot väster tillåts. Tillfart till fastigheten Gamla staden 3:1 kommer att kunna ske från Östra hamnen. Cirkulationsplatsen kommer att utformas med enkla körfält förutom från Rörstrandsbron mot Östra hamnen och från norra delen av Östra hamnen mot Rörstrandsbron där dubbla körfält byggs. Där dubbla körfält byggs är det högra körfältet endast för högersvängande och vänstra för genomgående- och vänstersvängande trafik. Om behov finns kan ljussignal sättas upp söder om korsningen Östra hamnen och den planerade körytan för bussar, så bussar som kör ut från resecentrum inte hindras vid bomfällning. En eventuell framtida koppling mellan bomanläggning och ljussignal kräver en signalteknisk utredning och ett godkännande från Banverket. Eventuellt bör sträckan från cirkulationsplatsen fram till järnvägssignalen breddas för att rymma fler köande bilar vid bomfällning.

Gång- och cykelväg

De gång- och cykelstråk som i huvudsak skall användas för att nå resecentrum är via Järnvägsgatan och Järnvägsbron. Järnvägsgatan/Nicolaigatan skall byggas om när det gäller körytor, parkering och gång- och cykelytor. Gatorna skall ges en utformning som de ursprungligen hade när de anlades, en typisk trädplanterad esplanadgata enligt sent 1800-talsideal. Övergångsstället vid Rörstrandsgatan i Järnvägsgatans förlängning byggs om så övergångsstället kommer att ligga i linje med ny gång- och cykelväg och en bred mittrefug anläggs på Rörstrandsgatan, för att skydda de som korsar gatan. Gående från västra hamnen som väljer Rörstrandsbron till resecentrum, kan korsa Östra hamnen sydväst om planerad cirkulationsplats och sedan ta sig till Järnvägsgatan eller använda gång- och cykelvägstunneln under Rörstrandsbron för att sedan korsa Östra hamnen norr om Bangatan.

En övergång med gångfällor över spårområdet anläggs så kommunikationen mellan resecentrum och Sockerbruket förbättras. Staket skall sättas upp som försvårar att korsa banområdet på andra ställen än vid den planerade övergången. Ett bestämmelse i planen kommer att säkerställa att marken för övergången skall vara tillgänglig för allmän gångtrafik.

Parkeringsplatser

I dag finns väster om stationsbyggnaden en parkering med ca 30 platser, varav 5 platser är personalparkering. Öster om stationsbyggnaden finns ca 25 platser samt en taxiangöringsplats.

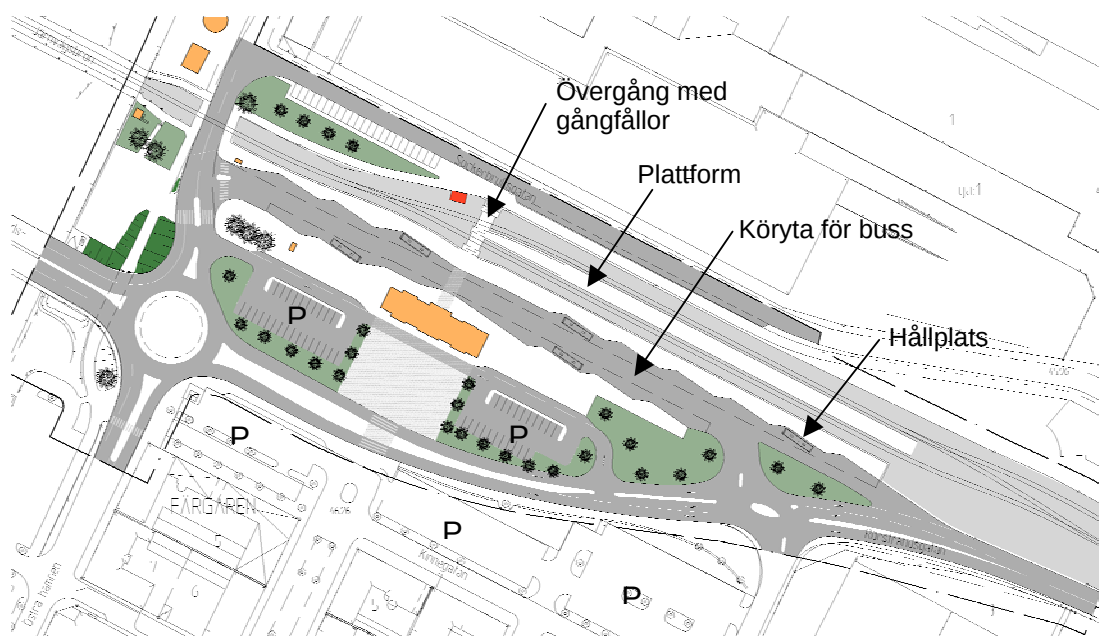
Parkeringsbehovet för resecentrum är svårt att bedöma då det är beroende av hur många som tar sig till resecentrum med bil. I förslaget kommer ca 18 platser för korttidsparkering att finnas utmed Bangatan samt ca 20 platser sydost om stationsbyggnaden. I framtiden kommer också området där Vänerhamn nyttjar att vara

disponibelt för parkering nära stationshuset och där kan ca 30 platser skapas. Parkeringsplatserna på ömse sidor om torgbildningen ska tillsammans med torget utgöra en yta med generös marktäckning och vara smakfullt utsmyckad. Dessutom finns en större parkering söder om Rörstrandsgatan som resande kan använda.

Cykelparkering

Norr om Bangatan, på ömse sidor om stationsbyggnaden, kommer ett flertal cykelparkeringar att anordnas.

Busstrafik



Befintlig bussterminal som finns vid Nya stadens torg flyttas till stationsområdet. Nya stadens torg kommer att byggas om till hållplats och även i fortsättningen angöras av flera busslinjer.

Förslaget till ny bussterminal är att norr om stationsbyggnaden anlägga en köryta för bussar med 17 stycken busshållplatser, s k tandade busshållplatser. Fördelen med denna lösning gentemot t ex dockning (d v s när bussen går fram med fronten mot en byggnad/plattform), är att bussarna inte behöver backa. Nackdelen är att bussterminalen blir utsträckt och man får relativt långa gångavstånd. De femton busslinjer som angör resecentrum föreslås alltid angöra samma busshållplats och de mest frekventerade busslinjerna föreslås att placeras närmast stationsbyggnaden. Två reservplatser för bussar kommer att finnas längst bort från stationsbyggnaden. Busshållplatserna kommer att förses med väderskydd.

Järnväg

Området gränsar till Lidköpings banområde. Antal spår föreslås att minskas för att ge plats åt bussangöring. Efter minskningen av spår kommer det finnas två spår kvar vid stationsområdet och mellan dessa föreslås en plattform för resenärer att anläggas. Plattformen kommer att förses med ett skärmtak. En uppställningsplats för tågen föreslås alldeles söder om fastigheten Tången 2.

Tågtrafiken utgörs endast av persontåg som alla angör Lidköping d v s ingen tågtrafik finns i dag som passerar Lidköping utan att stanna. I framtiden kan godstrafik komma att trafikera Kinnekullebanan och detta har beaktats i planeringen av spårområdet och vid utformning av plattform. En övergång med gångfällor föreslås anläggas över spårområdet för att underlätta kommunikationen med bl a Sockerbruket. En gång- och cykelbro finns över Rörstrandsgatan och järnvägsområdet i östra delen av planområdet. Den förslagna övergången samt den befintliga gång- och cykelbron säkerställs genom att i planen införa bestämmelser för områdena som tillåter allmän gångtrafik respektive allmän gång- och cykeltrafik.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken utgörs i dag endast av tågtrafik och två stadsbusslinjer som angör stationen. Efter ett genomförande kommer det vara ca 180 bussavgångar och 15 tågavgångar per dag. Busslinjerna består av express-, region-, lokal-, stads-, långfärds- (Säfflebussen och liknande) och turistbussar. År 2006 var det ca 18 600 resande med buss per vecka och ca 5 600 resande med tåg per vecka.

Störningar

Buller och avgaser

Busstrafiken kommer att öka i området men jämfört med var busstrafiken är i dag, Nya stadens torg, så kommer eventuella olägenheter med buller och avgaser längre i från bostäder. Kollektivtrafiken har ett starkt miljötänkande vad gäller bränslen mm vilket på sikt bör gagna luftkvaliteten i området. Den ökade trafikmängden bedöms inte ge bullerproblem eller olägenheter med avgaser.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp, värme och el

Byggnaderna är kopplade till Lidköpings vatten- och avloppsnät och Lidköpings Elverks elnät. Byggnaderna är kopplade till befintligt telenät. Stationsbyggnaden kommer att kopplas till Lidköpings Värmeverks fjärrvärmenät. En spillvattenledning korsar spårområdet vid stationsbyggnaden och ett servitut bör bildas för denna.

Administrativa frågor

Genomförandetiden är 15 år från det datum planen vinner laga kraft.

Konsekvenser av planens genomförande

Ett genomförande av planen innebär att Lidköping får ett resecentrum som samlar kollektivtrafiken vilket underlättar för de resande. En flyttning av bussterminalen från Nya stadens torg till järnvägsstationen medför en ökad busstrafik vid järnvägsstationen och dess omgivningar men ökningen bedöms inte vara så stor att den medför olägenheter för de boende i området. Vidare får man vid ett genomförande av planen ett jämnare trafikflöde med en cirkulationsplats i korsningen Rörstrandsgatan – Östra hamnen. Genom att ta bort byggrätten samt upplagsrätten i hamnområdet norr om Järnvägsbron fram till det inhägnade området, säkerställer man att området förblir fritt för en eventuell framtida båthamn för större båtar.

Samhällsbyggnad, Plan-Bygg i april 2007

Torsten Lundin
Enhetschef Plan-Bygg

Bengt-Göran Nilsson
Fysisk planerare

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Detaljplaneförslaget är upprättad i februari 2007 och beräknas skickas ut för samråd under mars/april. Utställning sker i maj och ett antagande av planen sker i samhällsbyggnadsnämnden i juni 2007. Planen vinner laga kraft i juli och byggstart för ett resecentrum kan ske i augusti under förutsättning att inga överklagningar sker.

Genomförandetid

Genomförandetiden är femton år från det datum planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Västtrafik, i samarbete med Sweco och Lidköpings kommun, kommer att projektera och hålla i upphandling av byggnadsfirma för ett genomförande av ombyggnad av stationshus, busshållplatser, körytor mm. Banverket kommer att genomföra ombyggnaden av spårområdet. Lidköpings kommun upphandlar och genomför anläggandet av cirkulationsplatsen.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning och servitut

Fastighetsreglering skall ske mellan Gamla staden 2:1 och Sannorna 1:1 så att det i planen föreslagna spårområdet kommer att utgöra Sannorna 1:1. Servitut skall upprättas för den spilledning som tjänar stationsbyggnaden. Ledningen korsar spårområdet vid alldeles norr om stationsbyggnaden.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Kostnaden för resecentrum/cirkulationsplats är ca 25 miljoner kronor. Kostnaden täcks av statsbidrag på 8,25 miljoner kronor och resterande summa fördelas mellan Västtrafik

och Lidköpings kommun enligt samverkansavtalet. Spårområdet upprustning kostar totalt 4 miljoner kronor varav Banverket står för 2 miljoner av kostnaden. Resterande fördelas mellan Lidköpings kommun och Västtrafik. Fastighetsbildningskostnad betalas av Lidköpings kommun.

Eventuella nya vattenposter eller bränsledepåer vid tåguppställningsplats ingår inte i Banverkets åtagande.

TEKNISKA FRÅGOR

Tekniska utredningar

Eventuella kompletterande geotekniska och/eller stabilitetsutredningar bekostas av Lidköpings kommun.

Samhällsbyggnad, Plan-Bygg i april 2007

Torsten Lundin
Enhetschef Plan-Bygg

Bengt-Göran Nilsson
Fysisk planerare

