

Åtgärdsvalsstudie

Kinnekekullebanans stationer

Ärendenummer: TRV 2020/32478



Dokumenttitel: ÅVS Kinnekullebanans stationer

Författare: Ann-Charlotte Eriksson

Dokumentdatum: 2020-12-03

Ärendenummer: TRV 2020/32478

Fastställt av: Johan Kustfolk, PLväu

Projektledare: Ann-Charlotte Eriksson, PLväu

Biträdande projektledare: Caroline Karlsson, PLväu

Publikationsnummer:

ISBN:

Foto framsida: Ann-Charlotte Eriksson, Plväu

Trafikverket

Postadress: Box 110, 541 23 Skövde

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Figur 1 Karta Kinnekullebanans sträckning i blått. Källa Trafikverket Stigfinnaren

Namn på åtgärdsvalsstudie: ÅVS FÖR KINNEKULLEBANANS STATIONER

Ansvarig för genomförande: ANN-CHARLOTTE ERIKSSON

Organisation: PLVÄU

Datum - start: 2020-05-11

Datum - avslut: 2021-04-13

Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte	7
Definitioner	7
Problembild	9
Avgränsningar	9
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej	9
Tidigare planeringsunderlag, gällande planer och pågående projekt	10
Nuläge och Preciserande av problem, brister och behov	11
Gårdsjö station	14
Hova station	15
Torved	17
Lyrestad	18
Hasslerör	20
Mariestad	21
Lugnås	22
Äskekärr	23
Österäng	24
Forshem	25
Hällekis	26
Råbäck	27
Trolmen	29
Blomberg	30
Källby	31
Filsbäck	32
Lidköping	33
Framnäs city	34
Lovene	35
Järpås	36

Stora Levene	37
Håkantorps	38
Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien.	39
Ansvar, roller och krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera)	39
Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)	42
Paketeringsförslag	53
Arbetsprocessen.....	60
Synpunkter.....	60
Bilagor.....	63
Kvalitetsgranskning	63
Avslut av studie	63

[Initiera]

Bakgrund och syfte

Kinnekullebanan mellan Gårdsjö och Håkantorp via Mariestad och Lidköping, är oelektrifierad och är enkelspårig. Banan anknyter till Västra stambanan i Gårdsjö och till Älvsborgsbanan i Håkantorp samt har en längd av ca 120 km. Kinnekullebanan har 22 platser där persontåg stannar vilka är fördelade på 8 stationer (Driftplatser), 13 hållplatser samt ett hållställe, se förklaring nedan. Banan trafikeras av SJ Götalandståg på uppdrag av Västtrafik och har ett tågflöde på 11 tåg/dygn i norra delen av banan, Gårdsjö – Mariestad, och 20 tåg/dygn i södra delen, Mariestad – Håkantorp. På de flesta stationer är tillgängligheten låg och ansvarsfördelningen gällande Trafikverkets och övriga aktörers ansvar för åtgärder, otydlig, framför allt vid stationer utanför tätorter.

I nationell plan för infrastruktur 2018-2029 finns medel för spårbyte mellan Håkantorp och Mariestad. När detta genomförs bör även kringåtgärder vara genomförda eller genomföras i samband med spårbytet när banan ändå är avstängd.

Behovet av en åtgärdsvalsstudie har diskuterats under en längre tid. Det är visserligen inte beslutat vilket år spårbytet kommer men då åtgärder troligen kommer att föreslås som finansieras av externa parter, lika väl som Trafikverket och det är långa ledtider, bör en studie genomföras snarast.

Syftet med denna studie är att ta fram en strategi för hur standarden avseende tillgängligheten kan förbättras. Den bör belysa tid för utförande, kostnader både för Trafikverket och externa parter, prioritering av åtgärder samt externt intresse för medverkan.

Ytterligare en aspekt är att banan går genom två områden med höga kulturmiljövärden; Göta Kanal och Kinnekulle. Banan är också utsedd som Sveriges vackraste järnvägssträcka.

En åtgärdsvalsstudie innebär egentligen att åtgärdsval ska göras när en brist är identifierad. Ofta ställs olika åtgärder mot varandra och väljs utifrån genomförbarhet, kostnader och effekter på mål mm. Denna ÅVS kommer inte att föreslå åtgärder som ställs mot varandra t ex att någon station stängs mot att åtgärder genomförs. Alla stationer där brister identifierats har förslag på åtgärder.

Definitioner

Begrepp	Förklaring
Bantyp	Bantyper utgör en övergripande strategisk indelning av järnvägsnätet som baseras på banans funktion i transportsystemet.
Driftplatser	Ett spårområde, där en tågklarerare kan övervaka och styra signaler och växlar med hjälp av ett ställverk. Den enklaste driftplatsen har bara ett spår och en stor driftplats kan ha en hel bangård.
Hållplatser	Plats längs en järnvägs-, spårvägs- eller busslinje, avsedd för fordonet att göra uppehåll på, för att där ta ombord och/eller släppa av passagerare.

Hållställe	Plats inom driftplats gränser som är avsedd för resandes av- och påstigning men som inte är driftplatsens huvudsakliga plats för detta ändamål. (t ex Framnäs City)
Järnvägsstation	Trafikplats med resandeutbyte inom järnväg.
Ledstråk	Ledstråk mellan start- och målpunkt är en kontinuerlig följd av naturliga och konstgjorda ledyor. Ledstråk ger ledning och orientering till personer med nedsatt synförmåga eller blindhet.
”Plåtstins”, påstigningstavla	Fast monterad, vridbar rund tavla på vissa obemannade järnvägsstationer och hållplatser. Tavlan, som är röd med gul rand, vrids av påstigande resenär mot ankommande tåg så att föraren ser att han skall stanna. Resenären skall själv återställa signalen när tåget inkommit.
Riskområde	Markerat plattformsområde mot spår där resenärer inte ska vistas förutom vid på- och avstigning. Riskområde omfattar kontrastmarkerad yta närmast spår och varningsyta.
Station	I åtgärdsvalsstudien kommer begreppet att användas för alla platser med resandeutbyte inom järnväg. ”I dagligt tal brukar station för många betyda detsamma som ett stationshus, alltså en byggnad som ligger invid järnvägen. Men en station definieras strikt som en plats i järnvägssystemet där en resa inleds eller avslutas, eller där resenären byter mellan olika transportmedel.” <i>Stationshandboken, Trafikverket 2013</i> .
Stationsklass	Indelning som används när det gäller krav på hiss, rulltrappa och tak. För övrigt utgår man ifrån utformningen på den enskilda stationen.
Stationsområde	En järnvägsstations geografiska utbredning i form av plattformar, ankomstzoner och plattformsförbindelser.
Tättbebyggt område	Område som kommunen genom en lokal trafikföreskrift beslutat vara tättbebyggt med stöd av Trafikförordningen (1998:1276). Def i TDOK 2015:0311 och kommer att användas i denna ÅVS.
Tätort	Enligt SCB definition där en tätort är ett stelt statistiskt begrepp som definieras av att minst 200 personer bor med mindre än 200 m avstånd till varandra.
Väderskyddat område	Ett väderskyddat område på plattform utformas antingen med väderskydd eller väderskyddande anordning under tak. Väderskydd är ”kurer” med minst tre väggar och tak. Väderskyddande anordning kan vara tex vägg av glas eller sträckmetall för komplettering under tak.

Problembild

På många av platserna är plattformarna för korta och även i dåligt skick beträffande ytbeläggning, tillgänglighetsanpassning mm. Platserna Framnäs City, Lidköpings station, Mariestads station samt sannolikt även Håkantorps station har plattformar med tillräcklig längd och är anpassade till gällande krav.

Gång- och cykelvägar, pendelparkeringar och andra anläggningar som har koppling till resandet saknas eller är undermåligt på många platser. Detta ger ett onyanserat intryck om hur resenärerna ska bete sig vid tågresa och inbjuder till oavsiktligt spårbeträdande som kan innebära säkerhetsrisker. Andra resenärer än de som har lokalkännedom, känner inte igen sig eftersom det på många ställen saknas skyltning som visar till stationen. Problem uppstår också för barnvagnar och rullstolar, dels då ytbeläggningen ofta består av vegetationsrikt grus och dels för att det kan vara besvärligt vid plattformsovergångar där sådana måste passeras.

Trafikverket äger oftast marken vid stationsområdet där angöring sker men har enligt TDOK 2010:372, Trafikverkets strategi för tjänsteutbud, inte ansvar för att anordna angöringsplatser eller pendelparkeringar vid järnväg: ”Trafikverket kan erbjuda pendlarparkering för bil och cykel längs med statligt vägnät. Trafikverket ska i övrigt inte erbjuda särskilda platser för parkering för vägfordon utöver det som anges under ”Rastplats och parkerings-/rastficka”.

Vem ansvarar för att anordna angöringsytor och pendlarparkeringar längs järnväg?

I tätorter och där det finns ett kommunalt ansvar för gatunät och parkeringar är det rimligt att respektive kommun ansvarar för detta. När det gäller mindre tätorter och samhällen utanför tätorter utan kommunalt ansvar, dvs oftast statligt väghållarskap eller enbart enskilda vägar blir det otydligt vem som ska ansvara för angöringsytor och pendlarparkeringar. **Under arbetets gång med ÅVSen har det klargjorts att på de stationer där inget kommunalt ansvar finns i närheten kan Trafikverket anlägga angöringsytor på egen mark och i egen regi.**

Avgränsningar

Åtgärdsvalsstudien omfattar stationerna och stationsområdena längs Kinnekullebanan. Studien kan komma fram till åtgärder som även berör statligt, regionalt vägnät.

Studien föreslår åtgärder på kort, medellång och lång sikt och med en prioriteringsordning utifrån resande, potential för ökat resande, behov av åtgärder och kommunernas vilja att investera i angöringsytor mm. Prioriteringsordningen kan ändras beroende på om andra projekt genomförs i närheten och kan samordnas. Inga åtgärder detaljprojekteras då regelverk och behov kan ändras under tid. Text kan plattformslängder diskuteras utifrån vilka tåg som kommer att trafikera banan.

Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej

Internt på Trafikverket har dialog förts angående trafikinformation, stationsförvaltning, fastighetsfrågor, stationsutformning, underhåll, ansvarsfrågor m m. Avstämning har skett med berörda projekt, se nedan.

Externa intressenter har varit Västra Götalandsregionen, Västtrafik, SJ Götalandståg, Länsstyrelsen, Skaraborgs kommunalförbund samt kommunerna längs banan; Gullspång, Mariestad, Götene, Lidköping och Vara.

Tidigare planeringsunderlag, gällande planer och pågående projekt

En åtgärdsvalsstudie togs fram mellan 2013 och 2017, *ÅVS för Kinnekullebanan 2017*. Stort fokus låg på hela Kinnekullebanan och dess brister och behov. Bland annat utreddes möjligheten att elektrifiera banan vilket visade sig medföra mycket stora kostnader och konsekvenser. Det största behovet har varit att förbättra standarden på bankroppen för att kunna ersätta träslipers med betong och få skarvfria spår. Ett spårbyte finns nu med i nationell plan för infrastruktur men sent i planperioden. Ett test har genomförts på en 2 km lång sträcka för att se om en enklare och billigare metod för att höja standarden kan användas. Någon utvärdering har inte skett ännu.

För närvarande pågår ett plankorsningsprojekt, PLINK, med syfte att utreda alla plankorsningar på Kinnekullebanan och föreslå säkerhetshöjande åtgärder. Åtgärdsförslag som kommer föreslås är bland annat komplettering av bommar och ljus- och ljudsignaler, siktröjning och ersättningsvägar för plankorsningar som byggs bort (slopas). *Utredning plankorsningar, Kinnekullebanan bandel 552, Gårdsjö – Håkantorp (pågående utredning)*.

Under 2020 har ett närsiktsprojekt för plankorsningar pågått med syfte att genom avtalsservitut med markägare, röja växtlighet där sikten inte uppfyller kraven. Närsikt definieras som: "Avstånd längs banan som är beroende av banans största tillåtna hastighet och på vilket en vägtrafikanter 3–5 m från närmaste räl kan se ett tåg som närmar sig plankorsningen. Närsikt minst 10 s betyder att tåget ska synas i minst 10 sekunder innan tåget passerar plankorsningen".

Vid plattformen på Lidköpings station planeras mindre tillgänglighetsåtgärder att utföras 2022.

Trafikverkets nationella projekt för trafikinformation genomför åtgärder i form av elektroniska skyltar. Dessa har satts upp på några stationer och kommer att sättas upp på alla stationer under 2021, se Figur 2.



Figur 2. Foto Trafikverket, Ann-Charlotte Eriksson PLväu.

Medverkande kompetenser och personer:

Caroline Karlsson PLväu

[Förstå situationen]

Nuläge och Preciserande av problem, brister och behov

Alla stationer har inventerats gällande utformning av plattformar, plattformsovergångar, angöringsytor och skyltning till station mm. Inventeringen har dels skett på plats och stationsområdet har fotodokumenterats, dels via Trafikverkets informationssystem och intervjuer internt.

Inventeringen är omfattande och i följande kapitel kommer en sammanfattning av respektive stations nuläge, problem, brister och behov att beskrivas. Under rubriken miljö har det som berör stationsområdet tagits med i rapporten, flera närliggande miljöintressen finns beskrivna i inventeringen.

Nuläge generellt

Kinnekekullebanan är bantyp 4 – banor för dagliga resor och arbetspendling:

Bantypen omfattar banor med huvudsakligen personresor men även ett visst inslag av godstrafik på vissa delar. Denna bantyp består av sträckor med allt från omfattande regionalstågstrafik till banor med mindre regionalstågstrafik och viss godstrafikering. Huvudsakligen är resorna av det kortare slaget i form av arbetspendling och andra dagliga resor för att få tillgång till samhällsservice inom regioncentrum.

Kollektivtrafik**Resandestatistik**

Påstigande under ett genomsnittligt dygn (måndag-torsdag) under 2019, se Figur 3.

Hållplats	Av/på medeldygn
Lidköpings station	307
Vara station	167
Mariestads station	116
Framnäs city	75
Vedum station	48
Källby station	40
Hällekis station	37
Järpås station	32
Stora Levene station	24
Hova station	19
Lyrestad station	12
Forshem station	11
Håkantorps station	11
Lugnås station	10
Österäng station	10
Råbäck station	8
Blomberg station	8
Lovene station	8
Gårdsjö station	8
Trolmen station	5
Äskekärr station	5
Filsbäck station	5

Hasslerör station	1
Torved station	0

Figur 3. Resandestatistik. Källa Västtrafik.

Potential för ökat resande

Förutom de planer kommunerna har för ökat boende finns många turistmål längs banan, särskilt Kinnekulle och Göta Kanal. Området ingår i det av Unesco utpekade Biosfärområde Vänerskärsgården med Kinnekulle.

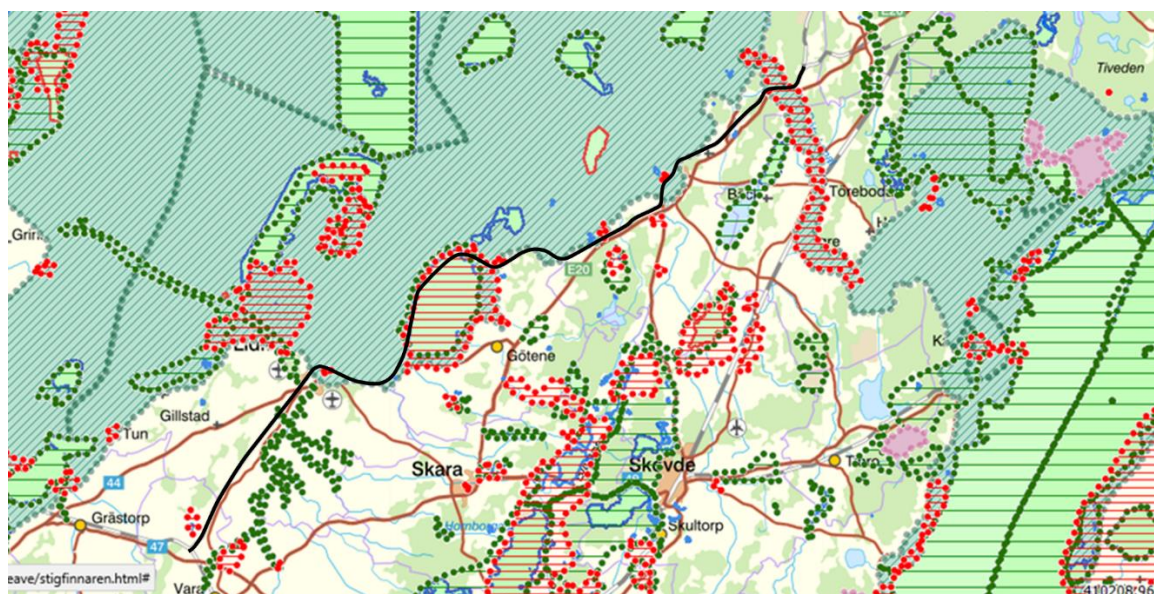
Götene kommun är en del i ett besöksnärlingsprojekt kallat SMaRT, Sustainable Mobility Rural and urban Tourism, och planerar för att anlägga elladdstolpar och parkering för cykelpool i nära anslutning till Hällekis station. SMaRT ska utveckla, förbättra och skapa enklare tillgång till miljövänliga transportalternativ för besökare i första hand, men får gärna även komma boende till del. En "last and first mile"-problematik ligger i fokus. Det går bra att ta sig till Hällekis och Kinnekulleområdet med tåg men sen är frågan hur man tar sig vidare till boenden och besöksmål.

I en besöksundersökning som destination Läckö Kinnekulle genomförde 2020 svarade 211 personer. Ca 60% hade rest med bil till Lidköping, av dessa kunde ca 40 % tänka sig att resa på annat sätt och ca 60% kunde tänka sig att ta tåget.

Riksintressen

Kinnekullebanan är utpekad som riksintresse för kommunikation.

Banan går genom områden som är utpekade som riksintresse för Rörligt friluftsliv, Naturvård och Kulturmiljövård samt Natura 2000, habitat och fågeldirektivet, enligt MB, se Figur 4. Området vid Göta Kanal och platåberget Kinnekulle är särskilt känsliga med både höga naturvärden och kulturmiljövärden. Ytterligare beskrivning finns för respektive stationsområde. Det saknas kunskap om olika värden som kräver hänsyn vid byggande och underhåll.



Figur 4. Områden med särskilt skydd. Kinnekullebanan svart linje. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Generella brister

På flera stationer förekommer spårspring, tydliga stigar visar var människor genar över spårområdet. Ett sätt att förhindra spårspring är att sätta upp stängsel men det är viktigt att samtidigt inte minska tillgängligheten för resenärer. Långa omvägar riskerar istället att stängsel klipps upp. Att tillskapa plattformsövergångar med gällande skydd är ett sätt att öka tillgängligheten och säkerheten.

Information om hur ”plåstins” fungerar, saknas på de flesta stationerna och om den finns är den svår att hitta.

För korta plattformar finns i Lovene, Filsbäck, Österäng och Äskekärr. Resenärer riskerar att skada sig om de kliver ut där det saknas plattform.

På flera plattformar finns träsoffor utplacerade. Vem som ansvarar för dessa är oklart.

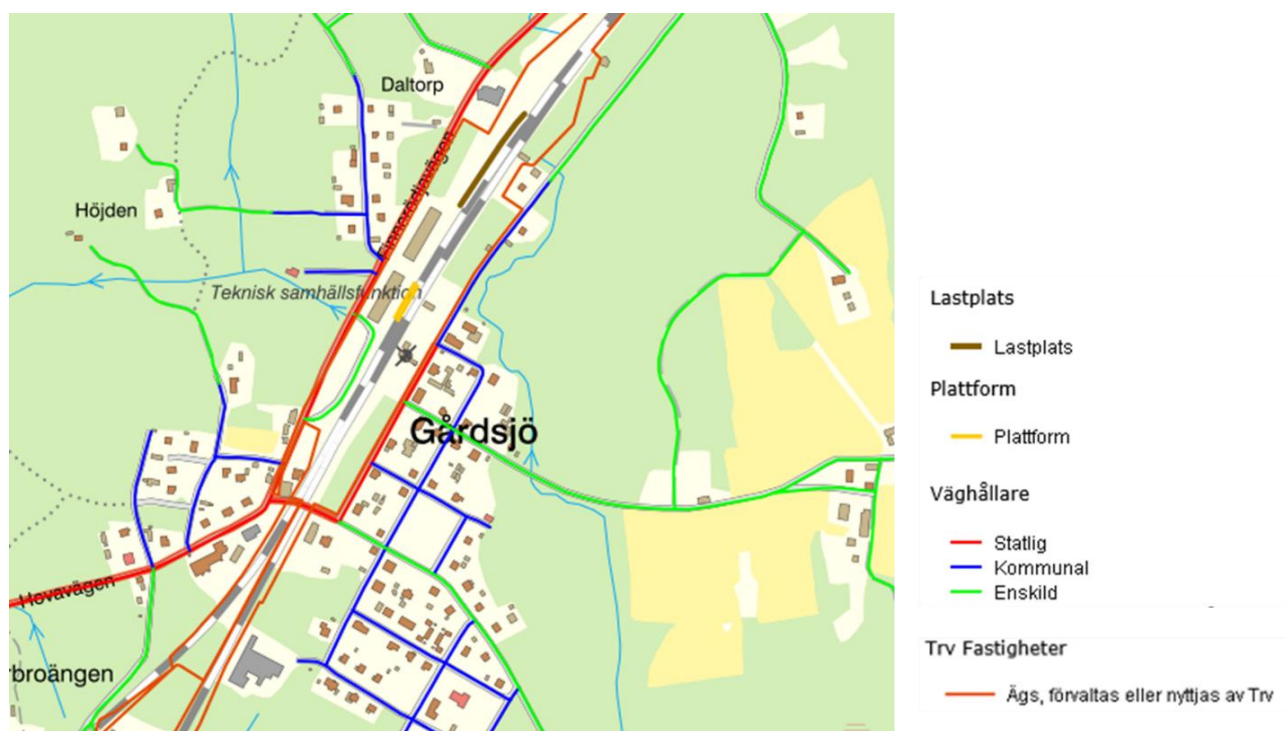
Generellt är Trafikverkets mark och byggnader dåligt skötta; sly växer högt och byggnader har ofta ett eftersatt underhåll, se Figur 5.



Figur 5. Äldre byggnad i Lovene, Lidköpings kommun, tillhörande Trafikverket. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Gårdsjö station

Stationsområdet ligger i Gårdsjö samhälle, Gullspångs kommun och här an knyter Kinnekullebanan till Västra Stambanan. Tidigare låg ett stationshus med tillhörande byggnader på den östra sidan om spårområdet. Efter att stationshuset revs har stängsel satts upp mellan spårområde för Västra Stambanan och plattform för Kinnekullebanan. Plattformen nås västerifrån, via allmän statlig väg och enskild väg på Trafikverkets mark, se Figur 6. I Gårdsjö finns en lastplats som tidvis används för att lasta timmer.



Figur 6. Karta över Gårdsjö stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Stationsområdet ligger inom detaljplanelagt område, marken ägs av Trafikverket och inom området finns två större byggnader som arrenderas ut.

Standarden på plattformen och plattformsovergång är låg, delvis grus och delvis asfalt, se Figur 7. Plattformen är låg (35 cm) och för smal för att väderskydd ska få plats. Ledstråk saknas och riskområde är ej markerat på grund av att plattformen är för smal. Angöringsväg/yta består av smal grusväg som också används för timmerupplag. Inga skyltar visar till stationen. Det finns ingen pendelparkering för bilar eller cykelställ. Västtrafiks väderskydd är placerat på sidan om spårområdet.



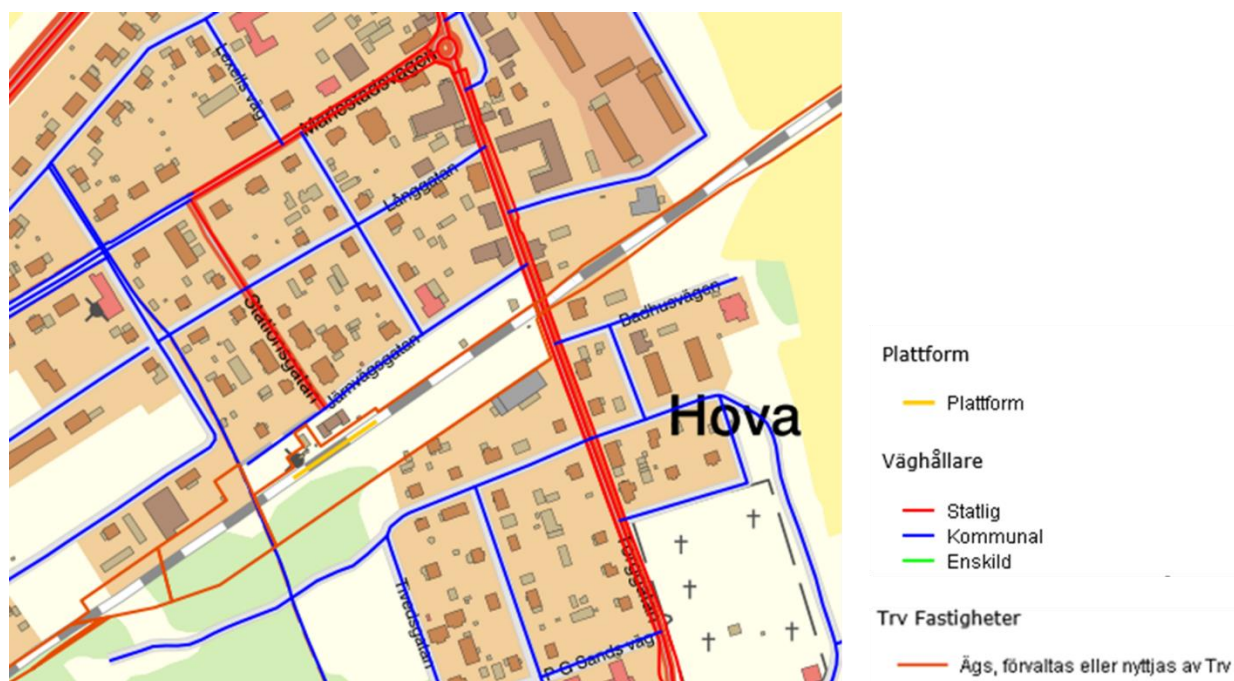
Figur 7. Foto från Gårdsjö station. Byggnaden till vänster är utarrenderad till truckverksamhet. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

Det finns en artrik järnvägsmiljö som har ett påtagligt naturvärde i nära anslutning till Gårdsjö station. Det finns även identifierade kontaktsträckor mellan grundvatten/ytvatten och väg precis i anslutning till Gårdsjö station. I närheten finns ett väldigt stort sammanhängande område för riksintresse enligt 3 kap. 6§ Miljöbalken

Hova station

Stationsområdet ligger i Hova tätort, Gullspångs kommun. Stationshuset är sålt till privatperson och omgivande mark är sålt till Gullspångs kommun. Trafikverket äger spårområde och marken söder om spårområdet samt yta med teknikbyggnader norr om spåren, se Figur 8. Området är detaljplanlagt och stationshuset får inte användas som bostad. Stationsområdet nås via statlig och kommunal väg.



Figur 8. Karta över Hova stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är låg. Den består av grus och det finns ingen avgränsad plattformsyta. Plattformen är låg (35 cm), ledstråk saknas och riskområde är ej markerat. Angöringsytor består av grus och inga markerade platser finns för pendelparkering för bilar eller cykelställ. Inga skyltar visar till stationen. Västtrafiks väderskydd är placerat på sidan om stationshuset.

I närheten, ca 40 meter söder om stationsområdet, finns en gång- och cykelpassage med fälla. Spårspring förekommer mitt emot stationshuset, se Figur 9.



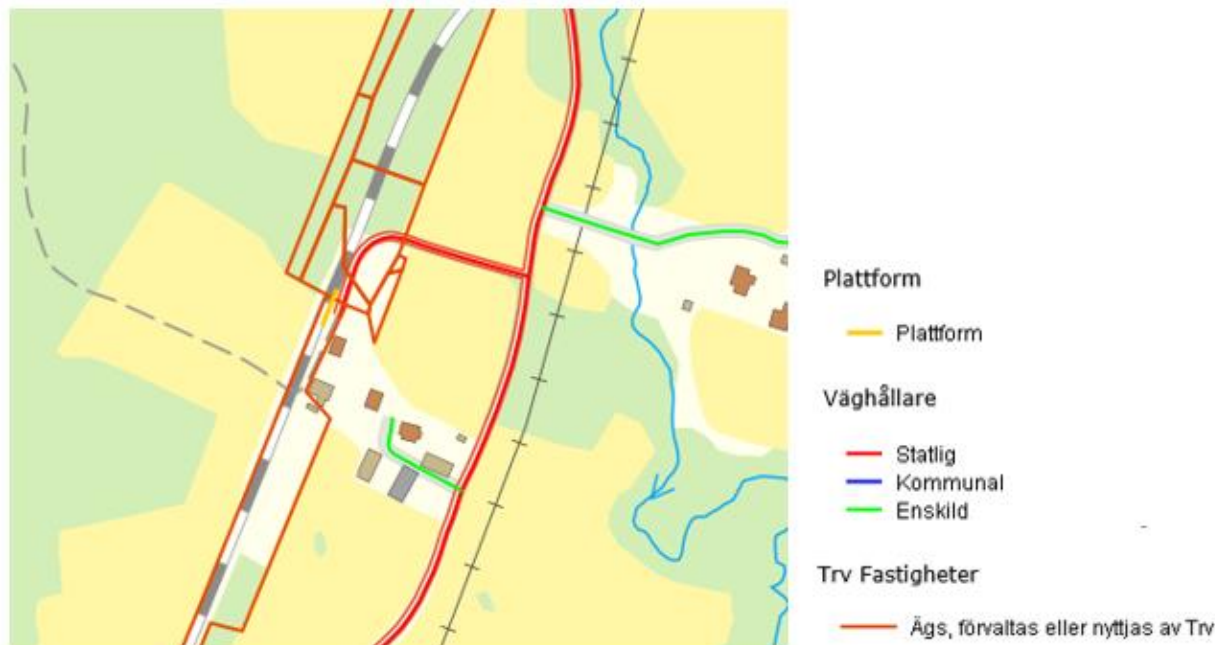
Figur 9. Foto från Hova station. Bilden till höger visar tydligt spårspring. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

Det finns ett vattenskyddsområde i närheten av stationsområdet och en allé inne i Hova samhälle och i närheten av stationsområdet. Det finns även en artrik järnvägsmiljö vid stationsområdet. Denna järnvägsmiljö är mycket artrik och har höga naturvärden. Det finns också identifierade kontaktsträckor mellan järnväg och grundvatten i nära anslutning till Hova station. Dessa har ingen riskklass men kontaktsträckan mellan järnväg och grundvatten är bedömd med kreosotsliprar. För mer information se bilaga 1, *Inventering Kinnekullebanans stationer*.

Torved

Stationsområdet ligger i Torveds by, Mariestads kommun och är inte detaljplanlagt. Stationshuset och omgivande tomt är sålt till privatperson. Resterande mark ägs av Trafikverket. Stationsområdet nås via statlig grusväg, se Figur 10.



Figur 10. Karta över Torved stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är låg. Den består av grus och gräs och det finns ingen avgränsad plattformsyta. Plattformen är låg (35 cm) och kort (30 meter), ledstråk saknas och riskområde är ej markerat, se Figur 11. Angöringsytor består av grus och inga markerade platser finns för pendelparkering för bilar eller cykelställ. Inga skyltar visar till stationen. Privat väderskydd, dåligt underhållet, är placerat på sidan om stationshuset. Ansvar för väderskyddet är oklart. Strax söder om stationen finns en korsande grusväg.



Figur 11. Foto från Torved station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

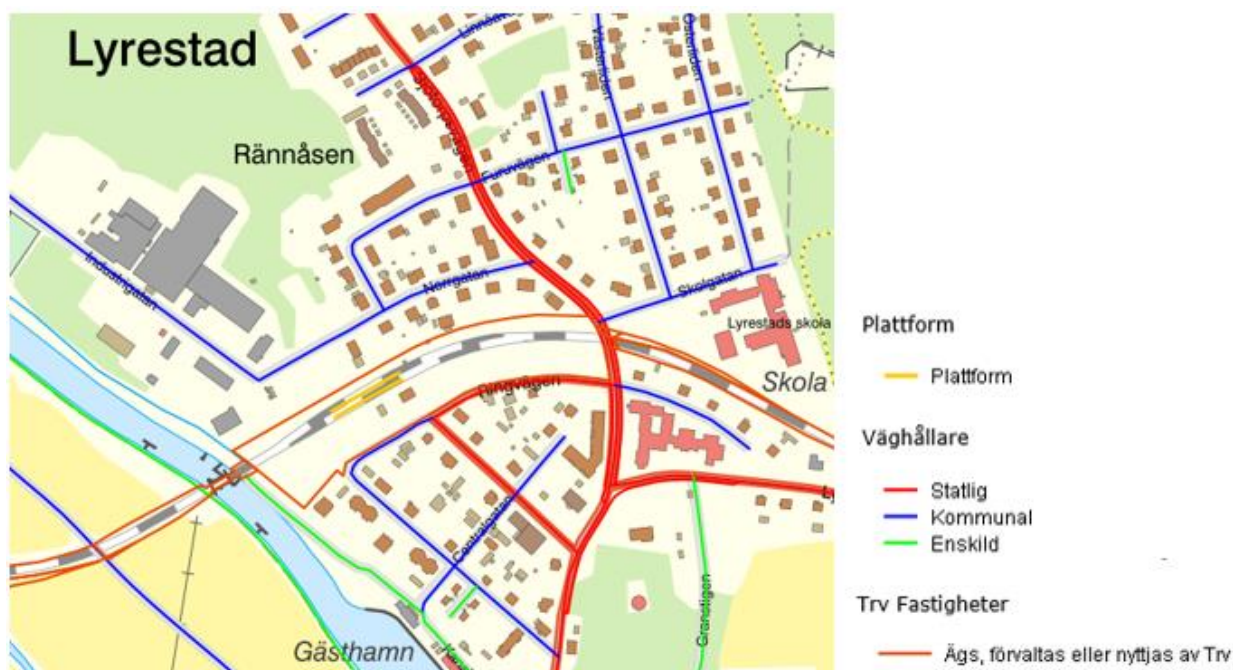
Det finns en artrik vägmiljö som löper förbi stationsområdet. Denna vägmiljö har bl. a indikatorarter- och signalarter och har ett visst naturvärde. Det finns även ett väganknutet kulturminne, en milsten, i närheten av stationsområdet och en fornlämning i närheten av Torved station.

Det finns en identifierad kontaktsträcka mellan ytvatten och väg i närheten av Torved station. Det finns också en identifierad kontaktsträcka mellan järnväg och ytvatten i nära anslutning till Torved station. Denna sträcka har ingen riskklass. För mer information se bilaga 1, *Inventering Kinnekullebanans stationer*.

Lyrestad

Stationsområdet ligger i Lyrestads tätort, Mariestads kommun. Stationshus och mark ägs av Trafikverket, i stationshuset finns utrymme för trafikledningsfunktioner som kan nyttjas med kort varsel om det behövs. Stationen nås via statlig väg och kommunal gata, se Figur 12.

Plattformsövergång finns till väderskydd och en anslutande stig på norra sidan om spåren. Området är detaljplanelagt. Kinnekullebanan korsar Göta Kanal och området bedöms som intressant för utveckling av besöksverksamhet och turism.



Figur 12. Karta över Lyrestad stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är låg. Den består av grus och är låg (35 cm), ledstråk saknas och riskområde är ej markerat. Angöringsytor består av grus och inga markerade platser finns för pendelparkering för bilar eller cykelställ. Inga skyltar visar till stationen. Västtrafiks väderskydd är placerat på norra sidan om spårområdet, se Figur 13. Spårspring förekommer.

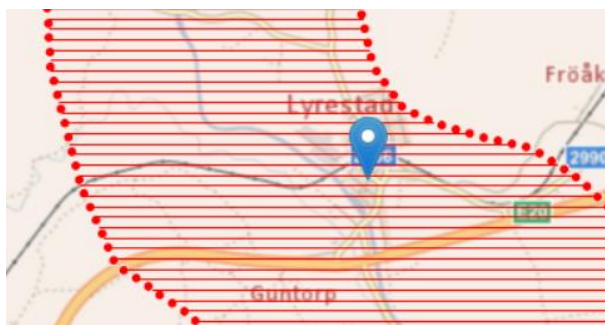


Figur 13. Foto från Lyrestad station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

Det finns en artrik järnvägsmiljö vid stationsområdet. Denna järnvägsmiljö har ett högt naturvärde men även invasiva arter. Det finns också en identifierad kontaktsträcka mellan järnväg och ytvatten i nära anslutning till Lyrestad station. Denna sträcka har ingen riskklass.

Lyrestad station ligger inom ett större sammanhängande område för s k särskilt värdefullt vatten kultur, Göta Kanal, se Figur 14. Det vill säga området är värdefullt ur kulturmiljövårdssynpunkt. Samma större sammanhängande område är även ett riksintresse enligt 3 kap. 6§ Miljöbalken samt riksintresse enligt 4 kap. Miljöbalken.



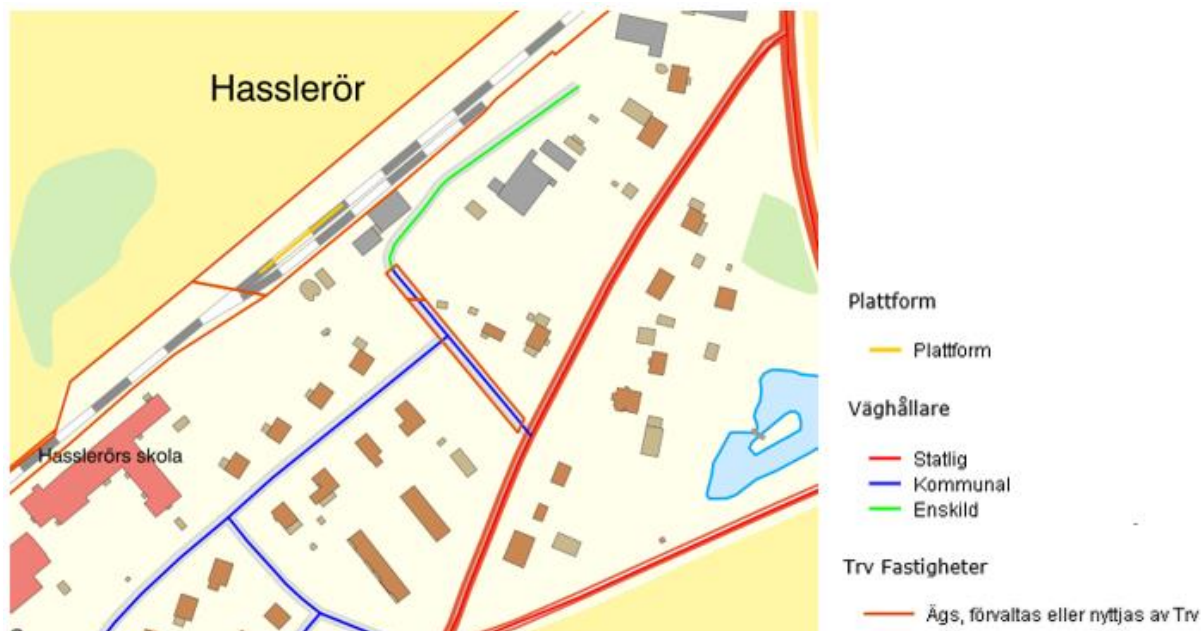
Figur 14. Karta över riksintresse för Göta Kanal. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Följande text kommer från Miljöbalken:

”Mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön.” För mer information se bilaga 1, *Inventering Kinnekullebanans stationer*.

Hasslerör

Stationsområdet ligger i Hasslerörs samhälle, Mariestads kommun. Stationshuset med omgivande mark såldes på 1970-talet och är privatägt, se Figur X. Inget servitut finns så att Trafikverkets personal eller resenärer har rätt att ta sig till plattformen. Fram till stationshusets fastighet går kommunal gata, se Figur 15. Området är detaljplanelagt.



Figur 15. Karta över Hasslerör stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är låg. Den består av grus och gräs och plattformsovergången består av träplankor och inga fällor. Plattformen är låg (35 cm), ledstråk saknas och riskområde är ej markerat. Inget väderskydd finns, se Figur 16. Inga angöringsytor finns för pendelparkering för bilar eller cykelställ. Inga skyltar visar till stationen.



Figur 16. Foton från Hasslerör station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

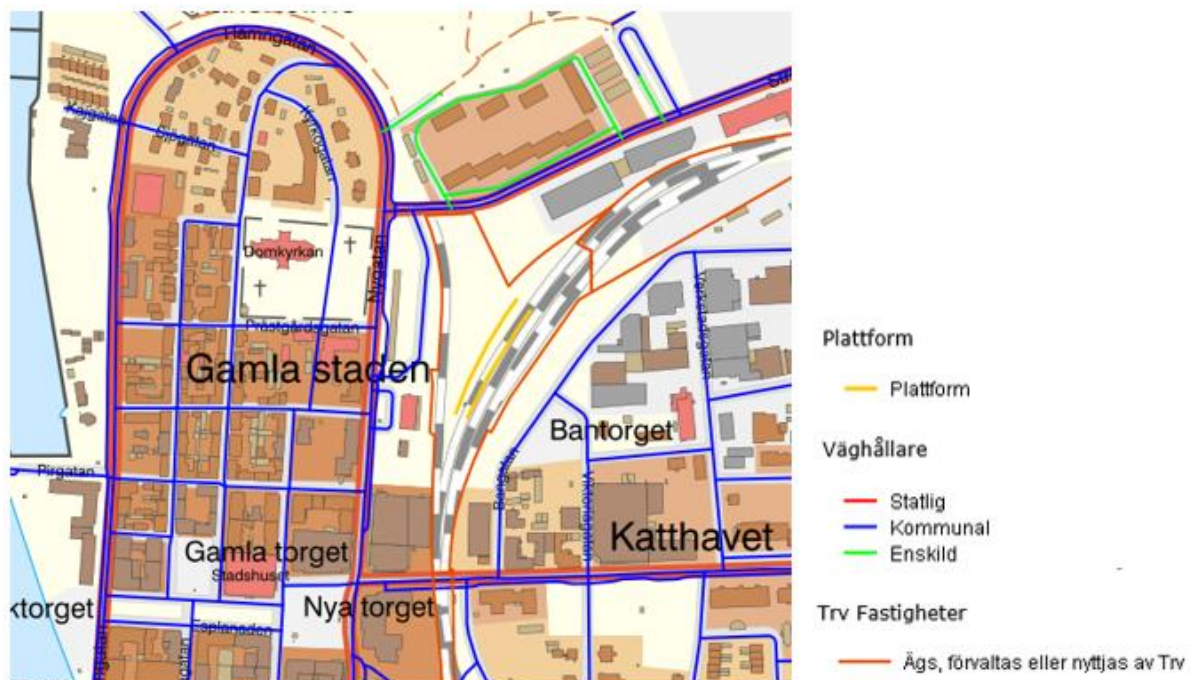
Miljö

Det finns en artrik järnvägsmiljö vid stationsområdet. Denna järnvägsmiljö har ett påtagligt naturvärde.

Det finns också en identifierad kontaktsträcka mellan järnväg och grundvatten i nära anslutning till Hasslerör station. Denna har ingen riskklass men är bedömd med kretosotsliprar. För mer information se bilaga 1, *Inventering Kinnekullebanans stationer*.

Mariestad

Stationsområdet ligger i Mariestads centrala del. Spårområdet ägs av Trafikverket, övrig mark och stationshuset ägs av Mariestads kommun. Kommunal gator angör stationen och bussterminalen strax norr om stationshuset, se Figur 17. Området är detaljplanelagt.



Figur 17. Karta över Mariestad stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Plattform och plattformsovergångar är nyligen ombyggda och tillgänglighetsanpassade. Ny byggnad för trafikledningspersonal kommer att uppföras under 2021-22. Kommunen ansvarar för de pendelparkeringar för bil och cykel som finns. För närvarande pågår en funktionsutredning gällande planskild passage över spårområdet. Inga brister har påtalats under processen med åtgärdsvalsstudien och stationsområdet kommer därför inte att utredas vidare.



Figur 18. Foton från Mariestad station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Lugnås

Stationsområdet ligger i Lugnås tätort, Mariestads kommun. Stationshuset revs för länge sedan. Marken ägs av Trafikverket och statlig väg angör stationsområdet, se Figur 19. Lokal förening sköter ”järnvägsparken”. Området omfattas av äldre byggnadsplan. Lugnås tätort ligger vid E20, för närvarande planeras utbyggnad till motortrafikled i ny sträckning mellan Götene och Mariestad. En trafikplats kommer att byggas vid Lugnås och detta blir enda möjligheten att kunna åka av E20.



Figur 19. Karta över Lugnås stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är låg. Den består av grus och plattformsovergången består av träplankor och äldre fallor. Plattformen är låg (35 cm), ledstråk saknas och riskområde är ej markerat. Väderskydd finns vid sidan om spårområdet, på plattformen finns ett mindre väderskydd i plåt.

Plattformsövergången leder till grusad gångväg på norra sidan om spårområdet. Pendelparkering för ca 4-5 bilar finns, ej asfalterad. Cykelställ finns. Inga skyltar visar till stationen, se Figur 20.



Figur 20. Foton från Lugnås station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

Det finns en artrik järnvägsmiljö vid stationsområdet. Denna järnvägsmiljö har ett visst naturvärde och inga invasiva arter.

Äskekärr

Stationsområdet ligger i Äskekärrens samhälle, Götene kommun. Inget stationshus finns. Marken ägs av Trafikverket och statlig väg ansluter till stationsområdet, se Figur 21. Området är inte detaljplanlagt. Del av området sköts av lokal förening.



Figur 21. Karta över Äskekärr stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är låg. Den består av grus och ytan är odefinierad. Plattformen är låg (35 cm) och kort (30 m), ledstråk saknas och riskområde är ej markerat. Privat väderskydd finns vid sidan

om spårområdet. Odefinierad grusyta för pendelparkering finns. Cykelställ finns inte. Skylt visar till Äskekärr station och pendelparkering, se Figur 22.



Figur 22. Foton från Äskekärr station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

Det finns en allé bestående av björkar längs vägen som leder upp till Äskekärr station. Det finns också en artrik vägmiljö på samma ställe som allén som har ett visst naturvärde.

Det finns identifierade kontaktsträckor mellan järnväg och ytvatten men sträckorna har ingen riskklass.

Österäng

Stationsområdet ligger i Österängs samhälle, Götene kommun. Stationshuset är privatägt, övrig mark ägs av Trafikverket. Statlig väg angör stationsområdet, se Figur 23. Området omfattas av äldre byggnadsplan.



Figur 23. Karta över Österäng stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är låg. Den består av grus och ytan är odefinierad. Plattformen är låg (35 cm) och kort (30 m), ledstråk saknas och riskområde är ej markerat. Västtrafiks väderskydd finns vid

sidan om spårområdet, se Figur 24. Asfalterad pendelparkering finns för 5-6 bilar, driftas av Trafikverket, underhåll, väg. Cykelställ finns inte. Skylt visar till pendelparkering.



Figur 24. Foto från Österäng station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

Det finns även identifierade kontaktsträckor mellan grundvatten/ytvatten och väg i anslutning till Österäng station.

Kontaktsträckor mellan järnväg och grundvatten och ytvatten har identifierats i närheten av Österäng station. Kontaktsträckan med grundvatten har ingen riskklass men är bedömd med kreosotsliprar. Kontaktsträckan mellan järnväg och ytvatten har identifierats men har ingen riskklass.

Forshem

Stationsområdet ligger i Forshems samhälle, Götene kommun. Stationshus och marken ägs av Trafikverket. Stationshuset används av trafiklednings personal. Statlig väg ansluter till stationsområdet, se Figur 25. Området omfattas av äldre byggnadsplan.



Figur 25. Karta över Forshem stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är låg. Den består av grus och gräs. Plattformen är låg (35 cm), ledstråk saknas och riskområde är ej markerat. Plattformsovergång av träplankor, inga fällor. Västtrafiks väderskydd på plattform, se Figur 26. Odefinierad grusyta finns för pendelparkering. Cykelställ finns inte. Skylt visar till pendelparkering.



Figur 26. Foton från Forshem station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

Det finns en artrik järnvägsmiljö som har ett påtagligt naturvärde.

Hällekis

Stationsområdet ligger i Hällekis tätort, Götene kommun. Stationshuset är sålt till privatperson. Övrig mark tillhör Trafikverket men kommunal gata leder in till stationshuset och pendelparkering, se Figur 27. Området är detaljplanlagt. Götene kommun är en del i ett besöksnärlingsprojekt kallat SMaRT, Sustainable Mobility Rural and urban Tourism, och planerar för att anlägga elladdstolpar och parkering för cykelpool i nära anslutning till stationen i Hällekis.



Figur 27. Karta över Hällekis stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är godtagbar, höjd 58 cm och längd 60 meter. Den är asfalterad och har markerat riskområde och avvikande plattor som ledstråk, se Figur 28. Västtrafiks väderskydd finns på plattform. Pendelparkering och cykelställ under tak finns. Pendelparkering är skyltad från statlig väg.



Figur 28. Foton från Hällekis station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

Det finns identifierade kontaktsträckor mellan grundvatten/ytvatten och väg och järnväg i anslutning till Hällekis station.

Det finns ett riksintresse enligt 3 kap. 6§ Miljöbalken som är kopplat till Riksantikvarieämbetet. Hällekis station ingår även i ett stort sammanhängande område som är utsett till riksintresse enligt 4 kap. Miljöbalken vilket knyter an till rörligt friluftsliv.

Råbäck

Stationen ligger i närheten av Råbäcks egendom, Götene kommun. Stationshuset och övrig mark runt omkring ägs av Råbäcks Egendom AB. Enskild väg med statsbidrag är närmaste väg till stationsområdet. På Trafikverkets mark finns privat grusväg som leder till plattformen, se Figur 29. Området är inte detaljplanlagt



Figur 29. Karta över Råbäck stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är låg. Den består av grus och gräs. Plattformen är låg (35 cm) men lång, 60 meter. Ledstråk saknas och riskområde är ej markerat. Västtrafiks väderskydd på plattform, se Figur 30. Odefinierad grusyta finns för pendelparkering. Äldre cykelställ. Skylt visar till pendelparkering.



Figur 30. Foton från Råbäck station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

Det finns ett riksintresse enligt 3 kap. 6§ Miljöbalken som är kopplat till Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet. Råbäck station ingår även i ett stort sammanhängande område som är utsett till riksintresse enligt 4 kap. Miljöbalken vilket knyter an till rörligt friluftsliv.

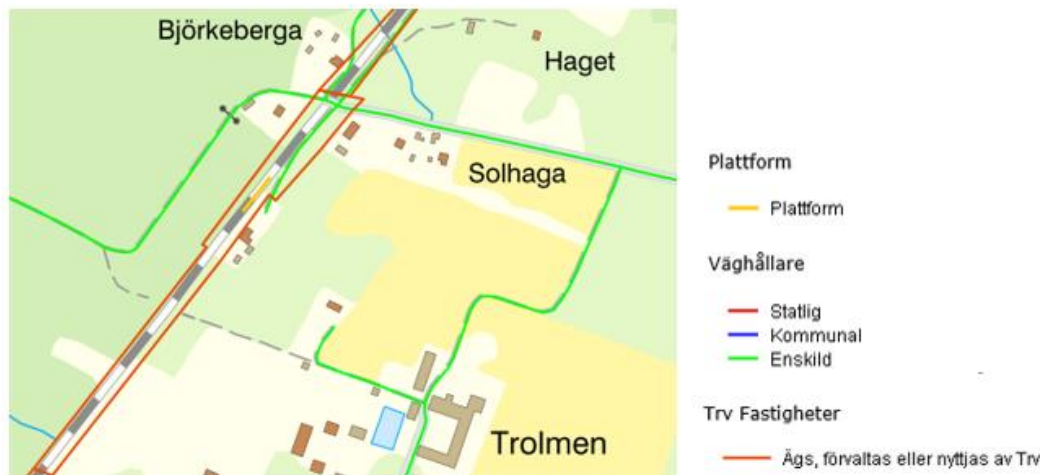
Råbäck station ligger inom ett stort sammanhängande Natura 2000-område utsett utifrån Habitatdirektivet.

Det finns en artrik järnvägsmiljö som har ett påtagligt naturvärde.

Kontaktsträckor mellan järnväg och grundvatten har identifierats i närheten av Råbäck station. Kontaktsträckan med grundvatten har ingen riskklass men är bedömd med kreosotsliprar.

Trolmen

Stationen ligger i närheten av Trolmens egendom, Götene kommun. Stationshuset är privatägt. Enskild väg med statsbidrag angränsar till stationsområdet. Privat grusväg på Trafikverkets mark leder till plattformen, se Figur 31. Området är inte detaljplanelagt.



Figur 31. Karta över Trolmen stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är låg. Den består av grus och gräs. Plattformen är låg (35 cm) och kort (44 meter). Ledstråk saknas och riskområde är ej markerat. Privat väderskydd på plattform, se Figur 32. Odefinierad grusyta finns för pendelparkering, inget cykelställ finns. Skylt visar till pendelparkering.



Figur 32. Foton från Trolmen station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

Det finns ett riksintresse enligt 3 kap. 6§ Miljöbalken som är kopplat till Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet. Trolmen station ingår även i ett stort sammanhängande område som är utsett till riksintresse enligt 4 kap. Miljöbalken vilket knyter an till rörligt friluftsliv.

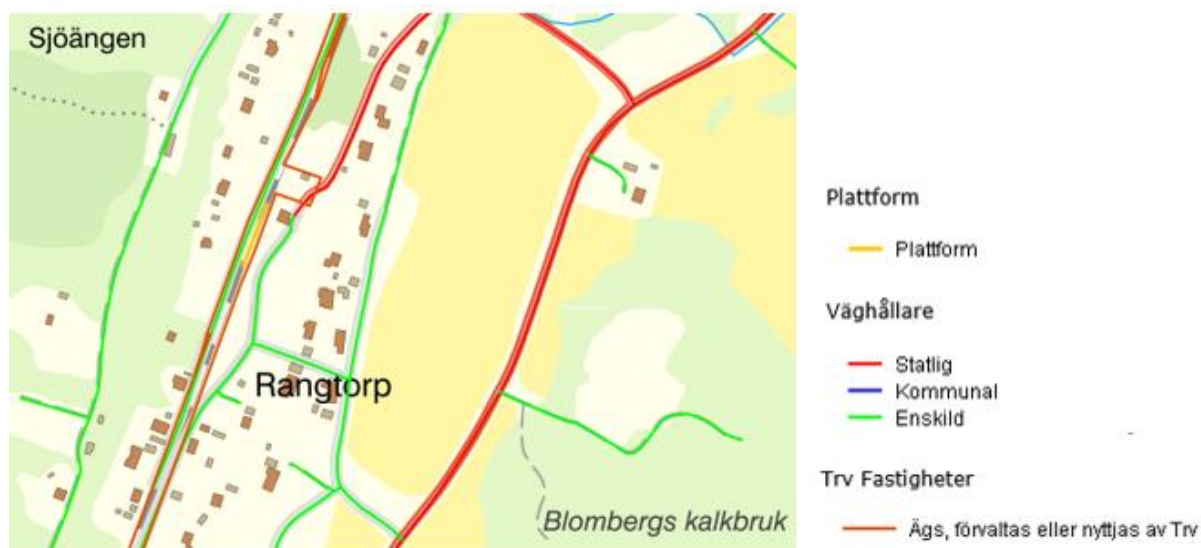
Råbäck station ligger inom ett stort sammanhängande Natura 2000-område utsett utifrån Habitatdirektivet.

Det finns en artrik järnvägsmiljö som har ett visst naturvärde.

Kontaktsträckor mellan järnväg och grundvatten, ytvatten och våtmark har identifierats i närheten av Råbäck station. Kontaktsträckan med grundvatten har ingen riskklass men är bedömd med kreosotsliprar. Kontaktsträckan mellan järnväg och ytvatten har identifierats men har ingen riskklass och detsamma gäller för kontaktsträckan med våtmark.

Blomberg

Stationen ligger i Blombergs samhälle, Götene kommun. Stationshuset är privatägt. Statlig väg leder till stationsområdet, se Figur 33. I närheten av stationen pågår exploatering med nya bostadstomter. Söder om plattform och stationshus angränsar detaljplan, i övrigt är området inte detaljplanlagt.



Figur 33. Karta över Blomberg stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är låg. Den består av grus och gräs. Plattformen är låg (35 cm) och kort (44 meter). Ledstråk saknas och riskområde är ej markerat. Västtrafiks väderskydd på plattform, se Figur 34. Odefinierad grusyta finns för pendelparkering, inget cykelställ finns. Skylt visar till pendelparkering.



Figur 34. Foton från Blomberg station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

Det finns ett riksintresse enligt 3 kap. 6§ Miljöbalken som är kopplat till Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet. Blomberg station ingår även i ett stort sammanhängande område som är utsett till riksintresse enligt 4 kap. Miljöbalken vilket knyter an till rörligt friluftsliv.

Blomberg station ligger inom ett stort sammanhängande Natura 2000-område utsett utifrån Habitatdirektivet.

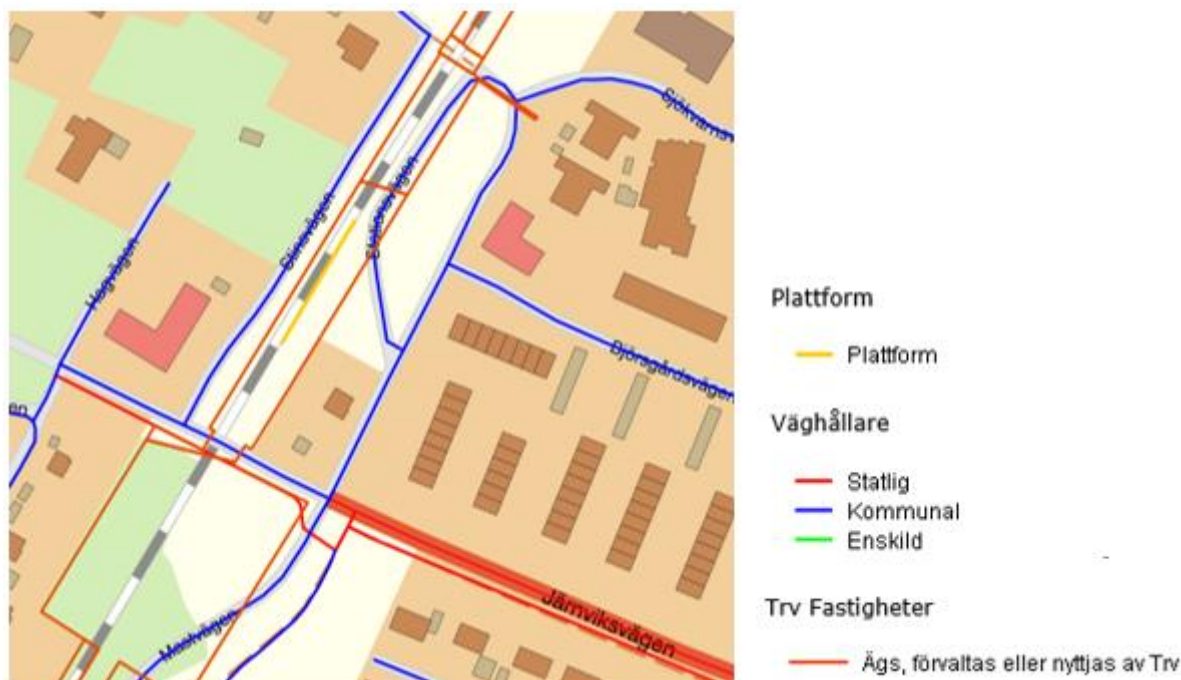
Det finns en artrik järnvägsmiljö som har ett visst naturvärde.

Det finns identifierade kontaktsträckor mellan grundvatten och väg och mellan ytvatten och i anslutning till Blomberg station. Båda kontaktsträckorna, för grundvatten och ytvatten, har bedömts som en bristindikation till liten eller ingen risk.

Kontaktsträckor mellan järnväg och grundvatten och ytvatten har identifierats i närheten av Blomberg station. Kontaktsträckan med grundvatten har ingen riskklass men är bedömd med kreosotsliprar. Kontaktsträckan mellan järnväg och ytvatten har identifierats men har ingen riskklass.

Källby

Stationen ligger i Källby tätort, Götene kommun. Stationshuset finns inte kvar. Kommunal gata ansluter till stationsområdet med pendelparkering för 7-8 bilar och cykelställ under tak, se Figur 35. Området är detaljplanlagt. En reglerad övergång för gång och cykel finns strax norr om plattformen.



Figur 35. Karta över Källby stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är godtagbar (höjd 60 cm), taktila plattor fram till avvikande plattor, se Figur 36. Västtrafiks väderskydd finns på plattformen. Pendelparkeringsskylt finns från väg 2714 men inte från närmaste statliga väg.



Figur 36. Foton från Källby station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

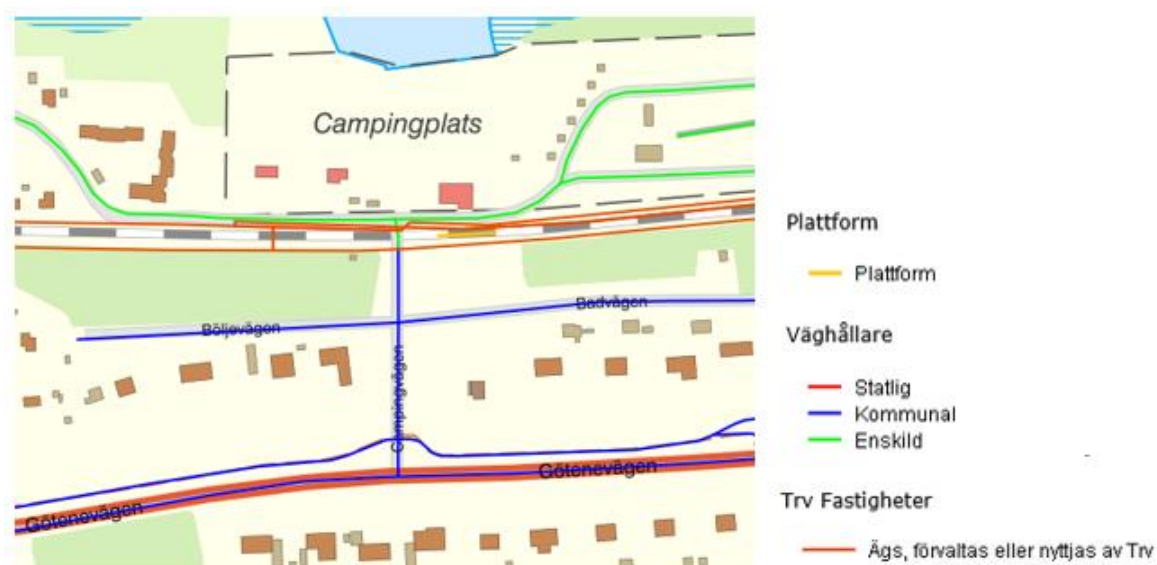
Det finns en artrik järnvägsmiljö som har ett visst naturvärde.

Kontaktsträckor mellan järnväg och grundvatten och ytvatten har identifierats i närheten av Källby station. Kontaktsträckan med grundvatten har ingen riskklass men är bedömd med kreosotsliprar. Kontaktsträckan mellan järnväg och ytvatten har identifierats men har ingen riskklass.

Källby station ingår även i ett stort sammanhängande område som är utsett till riksintresse enligt 4 kap. Miljöbalken vilket knyter an till rörligt friluftsliv.

Filsbäck

Stationen ligger i Filsbäcks tätort, Lidköpings kommun. Kommunal gata ansluter till stationsområdet, närliggande mark ägs av kommunen och området är detaljplanelagt, se Figur 37. Strax söder om stationen finns en reglerad övergång för bil.



Figur 37. Karta över Filsbäck stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är låg. Den består av grus och gräs. Plattformen är låg (35 cm) och kort (30 meter). Ledstråk saknas och riskområde är ej markerat. Västtrafiks väderskydd finns på plattformen. Odefinierad grusyta finns för pendelparkering, inget cykelställ finns. Smal grusstig leder upp till plattformen, se Figur 38.



Figur 38. Foto från Filsbäck station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

Kontaktsträckor mellan järnväg och ytvatten och våtmark har identifierats i närheten av Filsbäck station. Kontaktsträckan mellan järnväg och ytvatten har identifierats men har ingen riskklass och detsamma gäller för kontaktsträckan med våtmark.

Filsbäck station ingår även i ett stort sammanhängande område som är utsett till riksintresse enligt 4 kap. Miljöbalken vilket knyter an till rörligt friluftsliv.

Lidköping

Stationen ligger i Lidköpings tätort, Lidköpings kommun. Kommunala gator angör stationsområdet och bussterminal, se Figur 39. Omgivande mark är kommunal och området är detaljplanlagt.



Figur 39. Karta över Lidköping stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Stationsområdet och resecentrum är ombyggt på senare tid. Mindre tillgänglighetsåtgärder kommer att genomföras under år 2022. Kommunen ansvarar för de pendelparkeringar för bil och cykel som finns. Förutom de åtgärder som redan är beställda angående tillgänglighetsåtgärder har inga övriga brister påtalats under processen med åtgärdsvalsstudien och stationen kommer därför inte att utredas vidare

Framnäs city

Stationen ligger i Lidköpings tätort, drygt en kilometer från Lidköpings station och resecentrum. Anslutande gator är kommunala, angöring till stationen sker via privat parkering vid Framnäs köpcentrum, se Figur 40. Området är detaljplanelagt.



Figur 40. Karta över Framnäs city stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Plattformen är nyligen ombyggd men saknar markerat riskområde, se Figur 41. Endast ett litet cykelställ finns, då denna hållplats används mestadels av gymnasieungdomar är behovet av mer cykelställ stort.



Figur 41. Foto från Framnäs city station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Lovene

Stationen ligger i Lovene tätort, Lidköpings kommun. Statlig väg ansluter till stationsområdet, privat väg på Trafikverkets mark angör plattform och pendelparkering, se Figur 42. Området är detaljplanelagt.



Figur 42. Karta över Lovene stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är låg. Den består av asfalt men utan ledstråk och riskområde är ej markerat. Plattformen är låg (35 cm) och kort (30 meter). Privat väderskydd finns på plattformen, se Figur 43. Cykelställ och pendelparkering finns.



Figur 43. Foto från Lovene station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

Det finns en artrik järnvägsmiljö som har ett påtagligt naturvärde.

Järpås

Stationen ligger i Järpås tätort, Lidköpings kommun. Kommunala gator angör stationsområdet och området är detaljplanelagt, se Figur 44. Plattformen är dubbelsidig, plattformsovergång finns även till gångväg norr om spårområdet. Trafikverket har försökt sälja stationshuset men då ingen intressent finns har ansökan om rivningslov lämnats till Lidköpings kommun som avslagit rivningslovet. Trafikverket har överklagat kommunens beslut. Ärendet är under behandling. Under 2021-22 kommer Trafikverkets teknik att flyttas ut ur stationshuset. Förslag finns på att ta fram funktionsutredning för att möjliggöra tågmöte i Järpås.



Figur 44. Karta över Järpås stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är låg. Den består av grus utan ledstråk och riskområde är ej markerat. Plattformen är låg (35 cm). Västtrafiks väderskydd finns på plattformen, se Figur 45. Odefinierad grusyta finns för pendelparkering. Cykelställ finns inte.



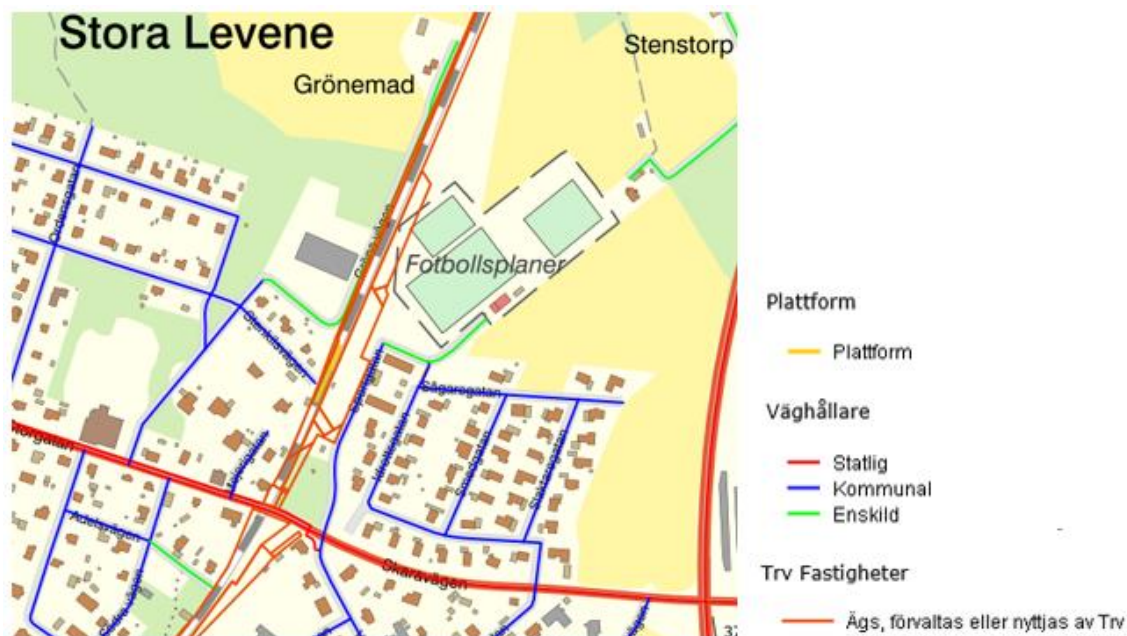
Figur 45. Foton från Järpås station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

Det finns en artrik järnvägsmiljö som har ett påtagligt naturvärde.

Stora Levene

Stationen ligger i Stora Levene tätort, Vara kommun. Kommunal gata angör stationsområdet, se Figur 46. Inget stationshus finns. Området är detaljplanlagt. En åtgärdsvalsstudie genomfördes 2018 där syftet var att öka tillgängligheten på stationsområdet. På grund av oklarheter i ansvarsfördelning beslöts att förslag på åtgärder skulle ingå i denna ÅVS:



Figur

46. Karta över Stora Levene stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är låg. Den består av grus utan ledstråk och riskområde är ej markerat. Plattformen är låg (35 cm). Västtrafiks väderskydd finns på plattformsytan. Odefinierad grusyta finns för pendelparkering, se Figur 47. Cykelställ finns inte. Spårspring förekommer och stängsel kommer att sättas upp på norra sidan om spårområdet.



Figur 47. Foton från Stora Levene station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

Stora Levene station ligger inom ett vattenskyddsområde. Det har även identifierats en kontaktsträcka mellan järnväg och grundvatten och den kontaktsträckan har ingen riskklass.

Det finns en artrik järnvägsmiljö som har ett påtagligt naturvärde.

Håkantorp

Stationen ligger i Håkantorps tätort, Vara kommun. Statlig väg ansluter till stationsområdet där privat grusväg angör vid plattformen, se Figur 48. Inget stationshus finns och marken ägs av Trafikverket. Området är inte detaljplanelagt.

Här ansluter Kinnekullebanan till Älvsborgsbanan som utreds i en i stort sett färdig åtgärdsvalsstudie.



Figur

48. Karta över Håkantorp stationsområde. Källa Trafikverket, Stigfinnaren.

Standarden på plattformen är ganska låg. Den består av asfalt men utan ledstråk och riskområde är ej markerat. Plattformen är mellan hög (60 cm) och lång (185 meter). Västtrafiks väderskydd finns på plattformsytan. Plattformsövergång med fällor finns, se Figur 49. Odefinierad grusyta finns för pendelparkering. Cykelställ finns inte. Stängsel mot spårspring har satts upp tidigare.



Figur 49. Foton från Håkantorp station. Foto Ann-Charlotte Eriksson

Miljö

Det finns en artrik järnvägsmiljö som har ett högt naturvärde.

Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien.

I nationell plan för infrastruktur 2018-2029 finns medel för spårbyte mellan Håkantorp och Mariestad. När detta genomförs bör även kringåtgärder vara genomförda eller genomföras i samband med spårbytet när banan ändå är avstängd. Avstämning bör ske med pågående projekt Plankorsningsprojektet, PLINK.

I ett flertal tätorter och samhällen pågår kommunala utvecklingsplaner för bostäder och verksamheter.

Ansvar, roller och krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera)

Trafikverkets ansvar och roller

Trafikverkets ansvar när det gäller stationsområdet regleras i krav och råd samt Trafikverkets strategi för tjänsteutbud.

Kraven syftar till att säkra en tillgänglig och säker stationsmiljö för resenärer och andra som vistas på och inom stationsområdet. Kraven gäller vid ny och ombyggnad av stationer.

När det gäller tillgänglighet ska det finnas hinderfria gångvägar inom Trafikverkets ansvarsområde, sammanbundna med övriga hinderfria gångvägar som leder till funktioner på allmänna utrymmen inom stationsområdet, vilket inkluderar:

- hållplatser för andra anslutande transportmedel inom stationens område (angöring, taxi, buss, spårvagn, tunnelbana, färja etc), bilparkeringar, tillgängliga ingångar och utgångar, informationsdiskar, visuella och akustiska informationssystem inklusive prator, biljettförsäljning, kundtjänst, väntytor/väderskyddat område på plattform, toaletter och plattformar.

En hinderfri gångväg ska markeras med ledstråk. Observera följande undantag:

- hinderfri gångväg till parkeringsplats. (*TRVINFRA-00001 Krav och Råd*)

På plattformen ska följande finnas:

- Ledstråk/taktila plattor
- Säkerhetsmålning
- Väderskydd med sittplats
- Belysning (finns på samtliga stationer)
- Digital och statisk informationsskylt

Trafikverket har ett ansvar för snöröjning från närmaste allmänna väg och till plattform. Som allmän väg räknas statlig väg och enskild väg med statsbidrag och vinterbidrag. En enskild väg som erhåller statsbidrag ska vara öppen för allmän trafik. Om en vägförening avsäger sig bidraget kan vägen stängas för allmän trafik. Trafikverket bör se till så att juridisk tillgång finns till stationerna.

Trafikverkets roller vid stationsområdet:

- Markförvaltning ansvarar för den juridiska processen med avtal. Eventuellt så kan markförvaltning ansvara för att ta bort farliga träd.
- Byggnadsförvaltning lägger upp en årlig avvecklingsplan för Trafikverkets byggnader. Förutsättningarna är att om en byggnad är förfallen, ej strategiskt placerad och inte kommer att användas något mer så ska den avvecklas. Om en byggnad hamnar på avvecklingslistan utreds det internt på Trafikverket om den ska rivas eller säljas. I det fall den ska rivas eller säljas så går ärendet vidare till kommunen och därefter vidare till en rivningsansökan eller rivningslov om rivning är aktuell. Om en kommun har invändningar mot rivning av en byggnad pga. att det exempelvis är ett kulturmärkt stationshus så kan detta leda till att ett ärende överklagas och går vidare till högre instanser. Om kommunen säger ja så river man sedan med hjälp av en entreprenör eller säljer byggnaden. Gällande försäljning av en fastighet så har kommunen förköpsrätt, i annat fall går fastigheten ut på den öppna marknaden. Om en fastighet säljs så lägger Trafikverket ett servitut på fastigheten för att kunna nå plattformen för underhåll etc. Detta kan göras även över privat mark. Om kommunen vill köpa marken för att bygga t ex en pendelparkering så behöver man inte ändra i detaljplanen.
- Stationsförvaltare ansvarar för upphandling av driftentreprenörer för drift, skötsel och felavhjälpande underhåll av papperskorgar, bänkar, väntkurer, plattformsbelysning, plattformstak, hissar, rulltrappor, gångbroar och gångtunnlar på stationerna. Förvaltning av plattformarna utförs genom att de sopas och städas, klottersanering, byte av belysning etc. Drift, skötsel och felavhjälpande underhåll.
- Underhåll ansvarar för basunderhållet som innefattar snöröjning och säkerhetsbesiktning av plattformar. När det gäller föreslagna åtgärder såsom upprustning av plattformar med taktilla plattor etc. så utför underhåll detta.
- Järnvägsingenjören har ansvar för att från bl. a inventeringar av banorna fånga in behoven såsom växelbyten, spårbyten etc. Sedan skrivs åtgärdsbeskrivningar inför beställningar av åtgärder. I övrigt fungerar järnvägsingenjören som tekniskt stöd till distriktet i vissa frågor, deltar i arbetet med solkurvor etc.
- Trafikledningssystem som används på Kinnekullebanan är sk tåganmälan, vilket innebär att tågklarare (2 personer krävs) utväxlar tåganmälan som klargör sträckans status. Systemet saknar tekniskt stöd. I regel finns tågklararen ute på plats vid respektive station/driftplats.

VGR/Västtrafiks ansvar

Kinnekullebanan trafikeras av SJ Götalandståg på uppdrag av Västtrafik. På sträckan Gårdsjö-Mariestad kör 11 persontåg/dygn och på sträckan Mariestad-Håkantorp 20 persontåg/dygn. Sträckan Gårdsjö-Mariestad trafikeras också av godståg några dagar i veckan. Persontågen går vissa tider till Örebro och Göteborg. Det direkttåg som går mellan Mariestad och Göteborg stannar enbart på de större stationerna; Hällekis, Källby, Lidköping, Framnäs city, Vara och Herrljunga, medan övriga turer stannar på alla stationer.

Under 2020 har Västra Götalandsregionen och Västtrafik remitterat utredningen "Huvudrapport, Målbild Tåg 2028". I denna beskrivs förslag till utveckling av storregional tåg- och busstrafik fram till år 2028. För Kinnekullebanan sågs att det finns behov av att kunna köra ett regiontåg/timme. Detta

innebär en utökning av dagens trafik. I utredningen föreslås följande infrastrukturåtgärder för att möjliggöra utvecklingen:

- Spårbyte för att återta hastigheter
- Ny mötesstation i Järpås
- Ny växelförbindelse i Håkantorps där tåg kommer att mötas.

Det krävs också en översyn av de minsta stationerna och eventuellt en slopning av några uppehåll för att få ihop trafikeringen. För det krävs analys av tidtabeller mer i detalj för att svara på frågan om vilka stationer som passar in respektive vilka stationer som inte gör det. Det krävs också ett samarbete med projekten för spårbyte/plankorsningar för att få en bättre bild av vilken hastighetsprofil som kommer att gälla för Kinnekullebanan.

Västrafik ansvarar för utplacering av cykelställ enligt *Handbok för cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiken, Västrafik 2014*.

Behov av cykelparkering vid hållplats bör finnas om kundunderlaget är större än 10 påstigande per dag på landsbygd eller över 20 påstigande per dag inom tätort. Låg turtäthet eller en hållplats som är en del av en skolväg kan vara anledningar att öka antalet cykelparkeringar.

Kommunernas ansvar

Kommuner är ansvariga för anslutande vägar och gång- och cykelvägar samt oftast för anslutningsplatser och parkering. De är ibland ägare av stationshus och har ett intresse i bytespunkten som en del i utvecklingen av orten.

Krav

Åtgärder ska utföras enligt följande TDOK och krav, kraven gäller enbart vid ny/ombyggnad och inte befintlig anläggning:

TDOK 2015:0311 Plankorsningar

TRVINFRA-00001 Krav, -00001 Råd, 00002 Krav och 00002 Råd, Stationens utrustning och anläggningsdelar och Placering av trafikinformationsutrustning på stationer.

TRVINFRA-00008 Personskydd mot järnväg, regelverk avseende personskydd med tanke på åtgärder avseende spårspång.

Riktlinje Landskap (antagen 2019-03-15. TDOK 2015:0323)

Trafikverkets kulturmiljöstrategi (Publ. 2019:188)

VGU Vägar och Gators utformning (20210101)

Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)

I uppdraget för studien beskrevs mål och syfte: att reda ut ansvarsområden samt tydliggöra klassificering av stationerna och vad detta innebär. Ett annat mål är att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för resenärer. Nationellt finns också halveringsmålet avseende antalet omkomna i järnvägssystemet.

I studien har följande mål tagits fram:

- ökad tillgänglighet och säkerhet för resenärer
- minskat antal döda och skadade i järnvägssystemet

Från ÅVS Kinnekullebanan har också följande relevanta mål hämtats:

- stationssamhällen bibehålls och utvecklas för en livskraftig region/livkraftigt landskap
- bevara de sammanhållna säterimiljöerna med tillhörande eklandskap på Kinnekulle

[Pröva tänkbara lösningar]

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Grovt uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Prioritering av stationer från respektive kommun	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
	Generella brister							
1	Avsaknad av information om ”plåttins”	Informations- tavlor väl synliga i väderskydd	2	Låg	Låg		Ja	Kort sikt.
2	Hur hanterar TRV ombyggnationer i känslig kulturmiljö?	Kulturmiljöanalys av stationsområden	2	Låg	Låg		Ja	Kort sikt.
3	Ovårdade stationsområden, sly mm	Röjning	2	Låg	Låg		Ja	Kort sikt. Framför allt i Lyrestad, Lovene och Järpås.
	Brister per station, se problembeskrivning							
4	Gårdsjö stn, Gullspångs kommun	Stängsel sätts upp mot angränsande verksamhet	2	Medel	Låg	2	Ja	Kort sikt.
5		Markera riskområde och ledstråk	2	Hög	Hög		Nej	Befintlig plattform är för smal, breddning av plattform kräver flytt av spår. Breddning innebär en mycket hög kostnad.
6		Uppgradera plattformsover- gång	3	Hög	Ca 1-2 mnkr		Ja	Kort sikt.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Grovt uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Prioritering av stationer från respektive kommun	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
7		Iordningställ angöringsytor med pendelparkering, cykelställ och skyltning	3	Hög	Ca 1-2 mnkr		Ja	Trafikverket
8	Hova stn, Gullspångs kommun	Uppgradering av plattform enl krav	3	Hög	Ca 10-20 mnkr	1	Ja	Alternativt åtgärd 10. Kräver ytterligare utredning och dialog med Gullspångs kommun.
9		Iordningställa angöringsytor med pendelparkering, cykelställ och skyltning	3	Hög	Ca 1-2 mnkr		Ja	Alternativt åtgärd 10. Kräver ytterligare utredning och dialog med Gullspångs kommun.
10		Ny plattform på andra sidan spåren och närmare korsning med allmän väg	4	Hög	Ca 10-20 mnkr		Ja	Alternativ åtgärd. Kräver ytterligare utredning och dialog med Gullspångs kommun. Kräver slopning av spår
11	GC-passage söder om stationsområdet behöver ses över	Skydd provas separat i PLINK	3				Nej	Samordning med PLINK krävs när övriga åtgärder genomförs.
12	Torved stn, Mariestads kommun	Uppgradering av plattform enl krav	3	Hög	Ca 10-20 mnkr	3	Ja	
13		Iordningställa angöringsytor med pendelparkering (ca 4 platser), cykelställ och skyltning	3	Hög			Ja	Trafikverket

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Grovt uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Prioritering av stationer från respektive kommun	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
14	Plankorsning, jordbruksmark, söder om stationsområdet behöver ses över	Skydd provas separat i PLINK	3				Nej	Samordning med PLINK krävs när övriga åtgärder genomförs.
15	Lyrestad stn, Mariestads kommun	Uppgradering av plattform enl krav	3	Hög	Ca 10-20 mnkr	2	Ja	
16		Iordningställa angöringsytor med pendelparkering (ca 10 platser), cykelställ och skyltning	3	Hög	Ca 1-2 mnkr		Ja	Mariestads kommun
17		Iordningställa gångväg till plattformsovergå ng norra sidan	3	Hög	Ca 1-2 mnkr		Ja	Tillgänglighet till bostäder och större verksamhetsområde
18	Plattformsövergång behöver ses över	Skydd provas separat i PLINK	2				Nej	Samordning med PLINK krävs när övriga åtgärder genomförs.
19	Plankorsningar, GC, vid Göta Kanal söder om stationsområdet behöver ses över	Skydd provas separat i PLINK	2				Nej	Samordning med PLINK krävs när övriga åtgärder genomförs.
20	Hasslerör stn, Mariestads kommun	Uppgradering av plattform enl krav	3	Hög	Ca 10-20 mnkr	3	Ja	
21		Servitut för att nå plattform	2	Hög			Ja	Kort sikt, ev även översyn på övriga stationer med enskild väg som angöringsväg

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Grovt uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Prioritering av stationer från respektive kommun	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
22		Iordningställa angöringsytor med pendelparkering (ca 4 platser), cykelställ och skyltning	3	Hög	Ca 1-2 mnkr		Ja	Trafikverket
23	Lugnås stn, Mariestads kommun	Uppgradering av plattform enl krav	3	Hög	Ca 10-20 mnkr	2	Ja	
24		Cykelställ med tak	2	Hög			Ja	VT
25		Utöka pendelparkering med ca 10 platser och skyltning från statlig väg	3	Hög	Ca 1-2 mnkr		Ja	Mariestads kommun
26	Plankorsning, GC, i anslutning till stationsområdet behöver ses över	Skydd provas separat i PLINK	2				Nej	Samordning med PLINK krävs när övriga åtgärder genomförs.
27	Äskekärr stn, Götene kommun	Uppgradering av plattform enl krav	3	Hög	Ca 10-20 mnkr	3	Ja	
28		Iordningställa angöringsytor med pendelparkering (ca 4 platser) och cykelställ	3	Hög			Ja	Trafikverket
29	Bef plattform är för kort	U- eller Meter- tavlor		Hög			Ja	Kort sikt. Placeras så att när man stannar i höjd med tavlan är båda dörrar garanterat inne vid plattform

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Grovt uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Prioritering av stationer från respektive kommun	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
30	Plankorsning, väg, strax norr om stationsområdet behöver ses över	Skydd prövas separat i PLINK	2				Nej	Samordning med PLINK krävs när övriga åtgärder genomförs.
31	Österängs stn, Götene kommun	Uppgradering av plattform enl krav	3	Hög	Ca 10-20 mnkr	2	Ja	
32		Cykelställ	2	Hög			Ja	Kort sikt. Flytta väderskydd till perrong och ställ cykelställ där väderskyddet står idag VT/Trafikverket
33	Bef plattform är för kort	U- eller Meter- tavlor		Hög			Ja	Kort sikt. Placeras så att när man stannar i höjd med tavlan är båda dörrar garanterat inne vid plattform
34	Forshems stn, Götene kommun	Uppgradering av plattform enl krav	3	Hög	Ca 10-20 mnkr	2	Ja	Plattformsövergången som går över normalhuvudspåret och ett sidospår bör förses med skydd
35		Iordningställa angöringsytor med pendelparkering (ca 4 platser) och cykelställ	3	Hög	Ca 1-2 mnkr		Ja	Trafikverket
36	Hällekis stn, Götene kommun	Taktila plattor på plattform enl krav	2	Hög		1	Ja	Kort sikt
37	Råbäcks stn, Götene kommun	Uppgradering av plattform enl krav	3	Hög	Ca 10-20 mnkr	2	Ja	
38		Iordningställa angöringsytor med pendelparkering (ca 4 platser) och skyltning	3	Hög	Ca 1-2 mnkr		Ja	Trafikverket

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Grovt uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Prioritering av stationer från respektive kommun	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
39	Plankorsning, väg, strax söder om stationsområdet behöver ses över	Skydd provas separat i PLINK	2				Nej	Samordning med PLINK krävs när övriga åtgärder genomförs.
40	Trolmens stn, Götene kommun	Uppgradering av plattform enl krav	3		Ca 10-20 mnkr	3	Ja	
41		Iordningställa angöringsytor med pendelparkering (ca 2 platser), cykelställ och skyltning från allmän väg	3	Hög	Ca 1-2 mnkr		Ja	Trafikverket
42	Plankorsning, väg, strax norr om stationsområdet behöver ses över	Skydd provas separat i PLINK	2				Nej	Samordning med PLINK krävs när övriga åtgärder genomförs.
43	Blombergs stn, Götene kommun	Uppgradering av plattform enl krav	3	Hög	Ca 10-20 mnkr	2	Ja	
44		Iordningställa angöringsytor med pendelparkering (ca 6 platser) och cykelställ	3	Hög	Ca 1-2 mnkr		Ja	Trafikverket
45	Plankorsning, gång, strax söder om stationsområdet behöver ses över	Skydd provas separat i PLINK	2				Nej	Samordning med PLINK krävs när övriga åtgärder genomförs.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Första situationen (Låg/Medel/Hög)	Grovt uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Prioritering av stationer från respektive kommun	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
46	Källby stn, Götene kommun	Taktila plattor och markerad säkerhetszon, flytta plåstins närmare spåren	2	Hög		1	Ja	
47		Bygg ut pendelparkering med ca 10 platser, skylt från statlig väg 2714	3	Hög	Ca 1-2 mnkr		Ja	Götene kommun/TRV
48		Byt till större väderskydd	2	Medel			Ja	Kort sikt/eller byts till TRV väderskydd när åtg 46 genomförs
49	Plankorsning, gc, strax norr om stationsområdet behöver ses över	Skydd provas separat i PLINK	2				Nej	Samordning med PLINK krävs när övriga åtgärder genomförs.
50	Filsbäcks stn, Lidköpings kommun	Uppgradering av plattform enl krav	3	Hög	Ca 10-20 mnkr	2	Ja	
51		Cykelställ	3	Hög	-		Ja	Lidköpings kommun
52	Bef plattform är för kort	U- eller Meter- tavlor		Hög			Ja	Kort sikt. Placeras så att när man stannar i höjd med tavlan är båda dörrar garanterat inne vid plattform
53	Plankorsning, väg, strax söder om stationsområdet behöver ses över	Skydd provas separat i PLINK	2				Nej	Samordning med PLINK krävs när övriga åtgärder genomförs.

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Grovt uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Prioritering av stationer från respektive kommun	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
54	Framnäs city, Lidköpings kommun	Cykelställ med tak	2	Hög		1	Ja	Kort sikt. Lidköpings kommun/VT
55	Plankorsning, väg, i anslutning till stationsområdet behöver ses över	Skydd provas separat i PLINK	2				Nej	Samordning med PLINK krävs när övriga åtgärder genomförs.
56	Lovene stn, Lidköpings kommun	Cykelställ med tak	2	Hög		2	Ja	Kort sikt, VT
57		Markera säkerhetszon	2	Hög			Ja	Kort sikt
58		Uppgradering av plattform enl krav	3	Hög	Ca 10-20 mnkr		Ja	
59	Bef plattform är för kort	U- eller Meter- tavlor		Hög			Ja	Kort sikt. Placeras så att när man stannar i höjd med tavlan är båda dörrar garanterat inne vid plattform
60	Plankorsning, väg, i anslutning till stationsområdet behöver ses över	Skydd provas separat i PLINK	2				Nej	Samordning med PLINK krävs när övriga åtgärder genomförs.
61	Järpås stn, Lidköpings kommun	Uppgradering av plattform enl krav	3	Hög	Ca 10-20 mnkr	1	Ja	
62		Iordningställa gångväg till plattformsovergå ng norra sidan	3	Hög	Ca 1-2 mnkr		Ja	

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Grovt uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Prioritering av stationer från respektive kommun	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
63		Iordningställa angöringsytor med pendelparkering (ca 6 platser), cykelställ med tak och skyltning från allmän väg	3	Hög	Ca 1-2 mnkr		Ja	Lidköpings kommun
64	Tåg till och från Lidköping kan inte mötas på sträckan Lidköping-Vara	Återaktivera stationen så den kan användas för tågmöten	3	Hög			Ja	Kräver ytterligare utredning
65	Plankorsning, gång, i anslutning till stationsområdet behöver ses över	Skydd provas separat i PLINK	2				Nej	Samordning med PLINK krävs när övriga åtgärder genomförs.
66	Stora Levene stn, Vara kn	Uppgradering av plattform enl krav	3	Hög	Ca 10-20 mnkr	1	Ja	
67		Iordningställa angöringsytor med pendelparkering (ca 6 platser), cykelställ med tak	3	Hög	Ca 1-2 mnkr		Ja	Vara kommun
68	Håkantorps stn, Vara kn	Taktila stråk	2	Hög		2	Ja	Kort sikt
69		Iordningställa angöringsytor med pendelparkering (ca 4 platser), cykelställ med tak	3	Hög	Ca 1-2 mnkr		Ja	

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Grovt uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Prioritering av stationer från respektive kommun	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
70	Tåg till och från Lidköping kan inte mötas på sträckan Lidköping-Vara	Ny växelförbindelse läggs in så att tågen kan mötas	3	Hög			Nej	Åtgärd ingår i ÅVS Älvsborgsbanan

Paketeringsförslag

Paket	Ingående lösningar	Åtgärder
A	1, 3, 4, 6, 21, 29, 32, 33, 36, 46, 48, 52, 54, 56, 57, 59, 68	Åtgärder på kort sikt på stationerna Gårdsjö, Hasslerör, Äskekärr, Österäng, Hälleklis, Källby, Filsbäck, Framnäs city, Lovene och Håkantorp; U- eller Metertavlor, taktila stråk och säkerhetsmarkering på befintliga plattformar, cykelställ och väderskydd. Rönning av växtlighet, särskilt stationerna Lyrestad, Lovene och Järpås. För alla stationer föreslås tydligare information angående plåttins.
B	2	Kulturmiljöanalys
C	21	Servitut för att nå plattform, Hasslerör station. Ev även översyn av övriga stationer där enbart enskild väg ansluter till stationen och behov av servitut finns.
D	7 Gårdsjö station	Iordningställ angöringsytor med pendelparkering, cykelställ och skyltning
E	8, 9, 10 Hova station	Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm. Alternativt ny plattform på andra sidan spåren och närmare korsning med allmän väg
F	12, 13 Torved station	Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm.
G	15, 16, 17 Lyrestad station	Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor, iordningställa gångväg till plattformsövergång norra sidan mm
H	20, 22 Hasslerör station	Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm
I	23, 24, 25 Lugnäs station	Uppgradering av plattform enl krav, cykelställ med tak, utöka pendelparkering med ca 10 platser och skyltning från statlig väg
J	27, 28 Äskekärr station	Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm
K	31 Österäng station	Uppgradering av plattform
L	34, 35 Forshem station	Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm
M	37, 38 Råbäck station	Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm
N	40, 41 Trolmen station	Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm
O	43, 44 Blomberg station	Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm
P	47, 48 Källby station	Bygga ut pendelparkering med ca 10 platser, skylt från statlig väg 2714. Byt till större väderskydd.
Q	50, 51 Filsbäck station	Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm

R	58 Lovene station	Uppgradering av plattform enl krav
S	61, 62, 63, 64 Järpås station	Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm samt att utreda vad som krävs för att återaktivera stationen så den kan användas för tågmöten
T	66, 67 Stora Levene station	Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm
U	69 Håkantorps station	Iordningsställande av angöringsytor mm

[Effektbedömning]

Åtgärderna som föreslås i paket A, mindre åtgärder på kort sikt, bedöms ge något ökad tillgänglighet, ökad säkerhet och tydligare information, framför allt för resenärer.

Åtgärden i paket B, Kulturmiljöanalys, skulle innebära ett stöd vid genomförandet av större åtgärder vid de stationer som ingår i områden med höga kulturvärden.

Syftet med denna studie har varit att ta fram en strategi för hur standarden avseende tillgängligheten kan förbättras. Om föreslagna åtgärder genomförs senast i samband med spårbytet kommer det att ge mycket god effekt för resenärer när det gäller ökad tillgänglighet och säkerhet.

[Forma inriktning och rekommendera åtgärder]

Följande paket med åtgärdsförslag har identifierats som Trafikverket enskilt eller tillsammans med extern part, ansvarar för:

Åtgärdsförslag/ paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande/ prioritering	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
A	Åtgärder på kort sikt på stationerna Gårdsjö, Hasslerör, Åskekärr, Österäng, Hällekis, Källby, Filsbäck, Framnäs, Lovene och Håkantorps, U- eller Metertavlor, taktila stråk och säkerhetsmarkering på befintliga plattformar, cykelställ och väderskydd. Röjning av växtlighet, särskilt stationerna Lyrestad, Lovene och Järpås. För alla stationer föreslås tydligare information angående plåttins.	2-3	Kort sikt, beställs av UH	2021-23	Trafikverket/VT (cykelställ och ev väderskydd)		Åtgärd: 1, 3 , 4, 6, 21, 29, 32, 33, 36, 46, 48, 52, 54, 56, 57, 59, 68
B	Kulturmiljöanalys.	1	Kort sikt, beställs nationellt?	2021-23	Trafikverket		Åtgärd: 2
C	Översyn av behov av servitut för att nå plattformar.	1	Kort sikt	2021-23	Trafikverket		Åtgärd: 21
D	Gårdsjö station. Iordningställ angöringsytor med pendelparkering, cykelställ och skyltning.	3	Dialog med Gullspångs kommun före beställning.	Prio 2	Trafikverket/ Gullspångs kommun		Åtgärd: 7

Åtgärds-förslag/ paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs- principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande/ prioritering	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
E	Hova station. Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm. Alternativt ny plattform på andra sidan spåren och närmare korsning med allmän väg.	3-4	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader. Dialog med Gullspångs kommun före beställning.	Prio 1	Trafikverket/ Gullspångs kommun		Åtgärd: 8, 9, 10
F	Torved. Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm.	3	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader. Dialog med Mariestads kommun före beställning.	Prio 3	Trafikverket		Åtgärd: 12, 13
G	Lyrestad station. Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor, iordningställa gångväg till plattformsövergång norra sidan mm.	3	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader. Dialog med Mariestads kommun före beställning.	Prio 1	Trafikverket/ Mariestads kommun		Åtgärd: 15, 16, 17
H	Hasslerör station. Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm.	3	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader. Dialog med Mariestads kommun före beställning.	Prio 3	Trafikverket/ Mariestads kommun		20, 22
I	Lugnås station Uppgradering av plattform enl krav, cykelställ med tak, utöka pendelparkering med ca 10 platser och skyltning från statlig väg.	3	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader. Dialog med Mariestads kommun före beställning.	Prio 1	Trafikverket/ Mariestads kommun		23, 24, 25

Åtgärds-förslag/ paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs- principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande/ prioritering	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
J	Äskekärr station Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm.	3	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader.	Prio 3	Trafikverket		27, 28
K	Österäng station Uppgradering av plattform.	3	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader.	Prio 2	Trafikverket		31
L	Forshem station Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm.	3	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader.	Prio 2	Trafikverket		34, 35
M	Råbäck station Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm.	3	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader.	Prio 2	Trafikverket		37, 38
N	Trolmen station Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm.	3	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader.	Prio 3	Trafikverket		40, 41
O	Blomberg station Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm.	3	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader.	Prio 2	Trafikverket		43, 44
P	Källby station Taktila plattor och markerad säkerhetszon, flytta plåstins närmare spåren. Bygga ut pendelparkering med ca 10 platser, skylt från statlig väg 2714.	3	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader. Dialog med Götene kommun före beställning.	Prio 1	Trafikverket/ Götene kommun		46, 47, 48

Åtgärds-förslag/ paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs- principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande/ prioritering	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
Q	Filsbäck station Uppgradering av plattform. Cykelställ.	3	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader. Dialog med Lidköpings kommun före beställning.	Prio 2	Trafikverket/ Lidköpings kommun		50, 51
R	Love ne station Uppgradering av plattform enl krav.	3	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader.	Prio 2	Trafikverket		58
S	Järpå s station Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm samt att utreda vad som krävs för att återaktivera stationen så den kan användas för tågmöten.	3	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader. Dialog med Lidköpings kommun före beställning.	Prio 1	Trafikverket/ Lidköpings kommun		61, 62, 63, 64
T	Stora Levene station Uppgradering av plattform och iordningsställande av angöringsytor mm.	3	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader. Dialog med Vara kommun före beställning.	Prio 1	Trafikverket/ Vara kommun		66, 67
U	Håkantor p station Iordningsställande av angöringsytor mm.	3	Ytterligare utredning krävs angående utformning och kostnader. Dialog med Vara kommun före beställning.	Prio 3	Trafikverket		69

Arbetsprocessen

Arbetet med åtgärdsvalsstudien har till stor del skett internt på Trafikverket. Ett flertal intervjuer och digitala möten har genomförts för att reda ut ansvarsområden, krav och riktlinjer samt vilka projekt som påverkar eller kommer att påverka stationsområdena på Kinnekullebanan. Trafikverket är en stor organisation och en svårighet har varit att hitta alla som på något sätt påverkar banan i sitt jobb.

Dialog har skett med externa parter som Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Länsstyrelsen och fysiska möten har hållits med respektive kommun på stationerna. Vid dessa möten har åtgärder diskuterats och därefter har kommunerna prioriterat sina stationer. Ett förslag till prioritering i tre grupper; 1, 2 och 3, har sedan skett så att en strategi för framtida beställningar ska kunna göras. Prioriteringarna kan komma att ändras beroende på om andra närliggande projekt påbörjas och samordning kan ske. Inför beställningar av större åtgärder ska dialog ske med berörd kommun.

Synpunkter

Slutrapporten har varit utsänd för synpunkter under januari månad 2021. Följande synpunkter har inkommit:

Lidköpings kommun – kommunen har satt upp skylt om pendelparkering vid stationen i Filsbäck och anser att angöringsytan är iordningsställd och att enbart cykelställ saknas. Det borde innebära mindre kostnad. Kommunen skulle gärna se att åtgärder vid Järpås station, från Lidköping kommuns sida, avvaktar utredningen om stationsområdet ska användas för tågmöten. I övrigt redaktionella synpunkter. *Slutrapporten har kompletterats enligt synpunkterna.*

Mariestads kommun – kommunen är positiv till att Trafikverket tar fram en strategi för att öka tillgängligheten till Kinnekullebanans stationsområden men har följande synpunkter på studien; åtgärdsvalsstudien uppmärksammar inte några brister inom Mariestads stationsområde. Kommunen delar inte Trafikverkets bedömning och vill uppmärksamma att avståndet mellan perrongen och angörande tåg är för långt. Sedan stationsområdet byggdes om har redan en fallolycka kommit till kommunens kännedom. Bristen bör uppmärksammas i åtgärdsvalsstudien och åtgärdas. *När Mariestads station byggdes om var det inte möjligt att bygga raka plattformar, vilket är det optimala. Alltför stora markintrång och ombyggnation av hela stationsområdet hade krävts. Rapporten kompletteras med kvarstående brist.*

Kommunen anser att stationshusen vid Lyrestad station och Lugnås stationsområde bör hanteras som brister i åtgärdsvalsstudien. Husen är idag närmast fallfärdiga och påverkar stationsmiljön negativt. *Trafikverket är medvetna om att byggnaderna inte prioriterats. Synpunkten lämnas vidare till ansvarig enhet.*

Kommunen anser att det är ytterst märkligt att ansvaret för att genomföra åtgärder tillhörande statlig infrastruktur, på en statlig fastighet som dessutom har en statlig tillfartsväg föreslås tillfalla kommunen. Utredningen anger ingen motivering till ansvarsfördelningen. Kommunen anser att huvudansvaret för åtgärderna rimligtvis borde tillfalla Trafikverket. Vidare anges i utredningen (sida 13) att Västtrafik är ansvariga för utplacering av cykelställ. *I rapporten beskrivs Trafikverkets uppdrag och roll och där ingår inte angöringsytor i tätorter. Otydligheten har påtalats i ÅVS-processen till nationell nivå i Trafikverket. Fortsatt dialog kommer att ske när åtgärder blir aktuella.*

Kommunen önskar en mer ingående utvärdering av stationsområdena, främst de utanför tätorterna, ur ett säkerhetsperspektiv. Här borde frågor som till exempel belysning och andra trygghetsskapande åtgärder hanteras. *När större åtgärder blir aktuella ingår även trygghets och säkerhetsfrågor.*

Kommunen anser att Trafikverket bör utreda annan placering av Hasslerörs station där förutsättningarna är bättre lämpade. *Hasslerörs station har ett mycket lågt resande och har inte prioriterats. När åtgärder blir aktuella får ett alternativt läge utredas i dialog med kommunen.*

Kommunen anser att samtliga föreslagna pendlerparkeringar ska utrustas med laddinfrastruktur för elfordon. *Trafikverket anlägger inte laddstationer, men är positivt inställt till att underlätta om till exempel elbolag vill etablera sig.*

Kommunen ser gärna att projektet för om alternativa bränslen på Kinnekullebanan nämns under rubriken ”Tidigare planeringsunderlag, gällande planer och pågående projekt” på sida 10. *Trafikverket kan inte se att de utredningar och projekt som pågår angående alternativa bränslen påverkar de föreslagna åtgärderna.*

Vara kommun –

Stora Levene station

- Kommunen saknar pris för eventuella inköp av mark för angöringsplats och pendelparkering i anslutning till stationen. Detta är helt nödvändigt för att kunna förankra åtgärderna politiskt. *Synpunkten lämnas vidare till ansvarig enhet.*
- I linje med punkten ovan så skulle vi önska att den kostnad som anges för stationen skulle specificeras; vad finns med i den posten? *Kostnaderna som uppgetts i ÅVSen är grova kostnadsindikationer och behöver utredas ytterligare. Detta kommer att göras för respektive station när åtgärder blir aktuella.*
- Och ytterligare i linje med punkten ovan så vill vi att det finns en tydligare specifikation av vad som ingår i punkt 67 (åtgärder på Stora Levene stationsområde). *När åtgärder blir aktuella kommer fördjupad dialog ske med kommunen angående åtgärder.*
- Vi undrar också varför Stora Levene måste medfinansieras av Vara kommun när Håkantorps (som det ser ut i rapporten) finansieras av Trafikverket? Beror det på att vägen som leder fram till stationen är kommunens? Om så är fallet vill vi att detta framgår i rapporten. *Under arbetets gång med ÅVSen har det klargjorts att på de stationer där inget kommunalt ansvar finns i närheten kan Trafikverket anlägga angöringsytor på egen mark och i egen regi. I övrigt ska det vara ett kommunalt ansvar. Dialog kommer att ske med respektive kommun innan åtgärder utreds vidare.*
- I diskussionen ute på plats var stängsel på bägge sidor av spåren med som en åtgärd, och här hade vi en diskussion kring färg på dessa. Vi vill gärna lägga till att vi önskar gröna stängsel. *Noteras.*
- Vår tolkning är att Västtrafik inte längre ser hpl ute vid 187an som ett alternativ utan vill föra vidare dialog kring hpl och angöringsplats inne vid stationen. Vi önskar att detta framkommer i slutrapporten. Västtrafik har också genom Jesper Runfors önskat ett möte mellan Vara

kommun, Trafikverket och Västtrafik gällande stationsområdets omändringar och den påverkan det får på busstrafiken. *Trafikverket har också tolkat Västtrafiks tidigare svar att flytt av hpl till stationsområdet kan ske när åtgärder genomförs och ser fram emot fortsatt dialog.*

Håkantorp station

- Samma som ovan: I diskussionen ute på plats var stängsel på bägge sidor av spåren med som en åtgärd, och här hade vi en diskussion kring färg på dessa. Vi vill gärna lägga till att vi önskar gröna stängsel. *Noteras.*

Gullspångs kommun – kommunen anser att de föreslagna åtgärderna avseende flytt av perrongen i Hova skyndsamt ska utredas. Åtgärderna skulle innebära ett mer attraktivt och funktionellt stationsläge och medför en ökad möjlighet att byta mellan buss och tåg. *Synpunkten överlämnas till åtgärdsplanering för vidare utredning.*

Utredningen föreslår åtgärder för att möjliggöra bättre angöring till Gårdsjö och Hova stationsområden genom skyltning, cykelställ och pendelparkering. Kommunen tillstyrker förslaget men anser att det är angeläget att klara ut eventuella oklarheter kring ansvarsfördelningen. *Ytterligare dialog kommer att ske inför beställning av åtgärder.*

Kommunen önskar en mer ingående utvärdering ur ett säkerhetsperspektiv. Här borde frågor som till exempel belysning och andra trygghetsskapande åtgärder hanteras. *När större åtgärder blir aktuella ingår även trygghets och säkerhetsfrågor.*

Kommunen anser att samtliga föreslagna pendelparkeringar ska utrustas med laddinfrastruktur för elfordon. *Trafikverket anlägger inte laddstationer, men är positivt inställt till att underlätta om till exempel elbolag vill etablera sig.*

Götene kommun - Det är mycket positivt att en strategi arbetas fram för att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för resenärerna vid Kinnekullebanans stationer.

Det är positivt att en kulturmiljöanalys av stationsområdena i Kinnekulleområdet samt kring Göta Kanal föreslås.

Den är även positivt med den senaste uppdaterade muntliga informationen som gavs vid tjänstmannanätverksmöte för samhällsbyggnadskollegiet och infrastruktur för Skaraborg fredagen den 22 januari 2021 av utredaren Ann-Charlotte Eriksson. Då meddelades att Trafikverket har ansvaret, utanför tätorterna där kommunalt ansvar för gatunät och parkering saknas, för angöringsytor med pendelparkering, cykelställ och skyltning vilket anges som Ansvar oklart i den skriftliga rapporten.

Åtgärdsvalsstudien har till stora delar varit ett internt arbete inom Trafikverket. Kommunerna har haft begränsad kännedom om studiens framskridande och saknar helheten av olika pågående projekt. Främst efterfrågas mer information om vilka konsekvenser det pågående plankorsningsprojektet PLINK får för boende och besökare i området kring Kinnekullebanan. *Synpunkten kommer att tas upp vid kommande överlämningsmöte till Trafikverkets åtgärdsplanerare.*

På sidan 28 i rapporten anges plattformen längd vid Forshem station som 30 meter kort. Enligt Trafikverkets nationella järnvägsdatabas är plattformen 96 meter lång. *Slutrapport och inventering ändras.*

Västtrafik - Västtrafik ser positivt på att ta ett helhetsgrepp avseende ansvarsfördelning och åtgärdsprioritering längs med Kinnekullebanan. Åtgärdsvalsstudien är en viktig del i att öka attraktiviteten för tågtrafiken och i linje med genomförande av Västra Götalandsregionens målbild för tåg. I rapporten listas ett antal olika åtgärder för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten längs med banan. Vi ser positivt på en fortsatt utredning för tågmöte i Järpås. *Noteras.*

Vi anser att det är angeläget att höja standarden på stationerna, framförallt på de prioriterade hållplatserna. Beskrivningen av Målbild för tåg 2028 är korrekt och numera även beslutad av kollektivtrafiknämnden. I rapporten tolkar vi det som att kommunerna har fått ange prioritering av åtgärder på stationerna. Vi ser gärna ett förtydligande av bakgrunden till prioriteringarna, samt hur åtgärder prioriteras över kommungräns, om det skulle vara nödvändigt.

Bilagor

Inventering av stationsområden längs Kinnekullebanan, 2020.

Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja ☐	Nej ☐	Datum: Klicka här för att ange datum.
Utförd av:			

.....
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

Avslut av studie

.....
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

.....
Godkänd - datum och underskrift av chef

