

Stadsutvecklingsplan

Fördjupad översiktsplan för staden Lidköping



Del 3

Hänsyn, konsekvenser och genomförande

Innehållsförteckning

DEL 3

KULTURMILJÖ	4
Kommunalt utpekade miljöer	4
Fornlämningar	4
Karaktärsområden	4
KLIMATANPASSNING	16
Högre temperaturer	18
Stigande vatten	19
Skyfall	20
Ras, skred och erosion	21
TEKNISK SERVICE	22
Dagvatten och VA	22
Energiproduktion	22
Vindkraft och solenergi	22
It och bredband	23
Avfall	23
HÄLSA OCH SÄKERHET	24
Miljö kvalitetsnormer	24
Buller	24
Farligt gods	24
Miljöfarlig verksamhet	25
Förorenade områden	26
Radon	26
RIKSINTRESSEN OCH REGLERINGAR	27
Riksintressen	27
Vatten	30
Natur och jordbruksmark	30
LOKALISERINGSUTREDNING	31
Strandskydd	31
Ställningstaganden	33
Aktuella områden	33
Alternativa lokaliseringar	36
Samlad bedömning	40
KONSEKVENSER	41
Hållbarhet	41
Målanalys	42
Påverkan på riksintressen m.m.	47
Samlad bedömning	49
GENOMFÖRANDE	52
Strategi	52
Etapper	54
Områden	55
KARTOR	62

HÄNSYN - KULTURMILJÖ

Inledning

Staden Lidköping var från början två städer som har vuxit samman till en. Den äldsta, medeltida delen på östra sidan om Lidan fick stadsprivilegier under mitten av 1400-talet. Det var inte förrän 1670 som Magnus Gabriel De la Gardie, greve på Läckö slott anlade Nya Lidköping på den västra sidan om Lidan. Den nya staden planlades efter tidens ideal med ett rutnät av raka gator och rektangulära kvarter och ett stort torg för handel och sjöfart vid ån. År 1683 förenades de båda städerna till en. Gamla stadens medeltida slingrande gatunätet fanns kvar tills den stora branden 1849. Lidköping är handels och hantverkets stad fram till 1870-talet då industrialiseringen tar fart och i början av 1900-talet växer staden snabbt. Delar av centrala Lidköping utgör riksintresse för kulturmiljö, läs mer om detta under rubriken "riksintressen" nedan.

Kommunalt utpekade miljöer

Kommunen har genom tidigare inventeringar pekat ut ett antal betydelsefulla kulturmiljöer, en del av dessa ligger inom staden. Områdena finns beskrivna i skrifterna "Bygd i arv" och "Tidernas Lidköping". Denna inledning och beskrivning kommer att ersättas av de nya kulturmiljöriktlinjerna som arbetas med samt få stöd i det pågående arbetet med arkitekturprogram.

Fornlämningar

Delar av Lidköping är rikt på fornlämningar, särskilt de centrala delarna och landskapet kring Råda där människan satt sina spår under lång tid.

Fornlämningar har en stark skydd genom kulturmiljölagen. Lagskyddet har stora konsekvenser för stadsbyggnader genom att den sätter begränsningar för exploaterings lämplighet och genomförbarhet. Enligt kulturmiljölagen är det förbjudet att utan länsstyrelsens tillstånd ändra eller skada en fornlämning. Ofta är tillståndet kopplat till krav på arkeologisk undersökning.

Karaktärsområden

I planförslaget beskrivs den nya bebyggelsens förhållande till områdenas befintliga karaktär. Nedan följer en karaktärsbeskrivning av stadsbebyggelsens olika områden. Dessa beskrivningar hänger tätt samman med de riktlinjer för kulturmiljö som arbetas fram av Kultur- och fritidsförvaltningen.

I textavsnitten nedan nämns områdenas mest påtagliga karaktärsdrag. Denna information ska ses som en övergripande och sammanfattande beskrivning, där viss information och detaljer prioriterats bort, och ska alltid följas upp i kulturmiljöprogram eller genom specifika kulturmil-

jötredningar om den ska ligga till grund för bedömning i ett bygglovs- eller planärende.

Nya staden



Väster om Lidan ligger Nya staden som anlades av Magnus Gabriel De la Gardie under 1670-talet. Stadsplanen var typisk för stormaktstiden; en barockplan med raka gator, regelbundna, avlånga kvarter och ett stort torg. Det öppna stråket, barockaxeln, band samman Gamla och Nya staden och delade Nya stadens torg mitt itu. Bebyggelsen bestod huvudsakligen av byggnader i två våningar och utformades enligt speciella bygganvisningar.

Stadsplanemässigt har Nya Staden kvar sin struktur från när den anlades, däribland tomtstruktur, det ovanligt stora torget och bebyggelsens småskalighet. Bebyggelsen runt nya stadens torg ger en tidsresa från 1600-talet fram till idag. Både Grevhusets tjocka murar och Gamla Rådhusets runda former berättar om stormaktstiden. Den gamla handelsgården som utgörs av hela kv. Ottar ger en inblick i hur delar av staden såg ut under 1700- och 1800-talet och längs Lidan syns industrins arkitektur genom ett av stadens gamla bryggerier från slutet av 1800-talet. Längre bort från torget, längs Esplanaden och Älvgatan syns sekelskiftets exklusiva arkitektur med villor i trä inspirerade av både nygotik och klassicism.

De putsade lamellhusen utmed Silversköldsgatan ramar in stadskärnan i väst medan fristående villor på mindre tomter visar prov på den byggnadsstruktur som skulle dominera stadens södra delar.

På 1960-talets sker en stor stadsomvandling i Nya staden där bebyggelse rivs i hela kvarter för att ge plats för flerbostadshus och kontors- och affärslokaler.

Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är utöver det som uttrycks i riksintresset (Nya Stadens rätvinkliga

rutnätsplan, det ovanligt stora torget med gamla rådhuset, tomtstrukturen och småskalig äldre träbebyggelse) stadsstrukturens uppbyggnad med smala bakgator där komplementbyggnader etc är placerade och breda entrégator där huvudbyggnader med entréer är placerade. Den slutna stadsstrukturen domineras av små fastigheter med kringbyggda gårdar. Bebyggelsen har en stor variation i utformning och domineras av trähus. Den har en homogen höjdskala i en till tre våningar som är placerad i tomtgräns. Entréer vetter mot allmän platsmark och husen har röda sadeltak.

Gamla staden



Öster om ån Lidan ligger Gamla staden med medeltida ursprung och med stadsprivilegier från 1446. Staden hade en typisk medeltida karaktär med oregelbundet gatusystem och smala gränder ned mot Lidan. Endast en liten del av denna struktur finns kvar till följd av en brand våren 1849. Återuppbyggnaden började direkt med en stadsplan från 1849-51. Förslaget innebar en rutnätsplan där anpassningen till barockstaden, Nya Staden, var tydlig, men med större och kvadratiska kvarter och bredare gator. Det moderna inslaget i Gamla Staden var esplanaden Nicolaigatan – Järnvägsgatan, som fick sitt namn när järnvägen kom till Lidköping på 1870-talet. Samtidigt anlades också parkmiljön utmed Lidan istället för den bebyggelse som tidigare nått ända ner till vattnet. Stadsbyggnadsidealet är en esplanadstad med trädplanterade, breda och luftiga gator i en rutnätsstad.

Under 1940–50-talen var Lidköping en blomstrande industristad och behovet av bostäder var stort. Bebyggelsen som vuxit fram bortom rutnätsplanen längs Skaragatan har en blandad bebyggelsestruktur men består främst av större lägenhetshus byggda över hela eller mindre delar av kvarteren.

Vid Nicolaikyrka och Örthagen ligger några kvarter med

en spännande och blandad bebyggelsestruktur. Området präglas till stor del av sent 1800-tals stadsplaneideal och den stad som växte fram efter branden 1849 men till skillnad från den kvadratiska uppdelningen har planen här en mer organisk karaktär. Detta beror på att området länge låg i stadens utkant och inte var med i den stadsplan som upprättades efter branden.



Även Nicolai kyrka, med rester från både medeltid och stormaktstid, skadades i den stora branden och den nygotiska fasad vi idag ser följer 1800-talets mönsterideal. Ett flertal av de stora och intressanta boningshusen uppfördes under 1910-1920 tal och har en spännande arkitektur som andas nyklassicism och nationalromantik med mycket detaljer och materialmöten. Örthagsparken anlades 1951 och det var också nu som de större bostadshusen byggdes och områdets nuvarande struktur tar form.

Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är utöver det som uttrycks i riksintresset (Bevarade medeltida spår i Gamla Staden, den delvis medeltida kyrkan och rester av ett oregelbundet gatunät med småskalig träbebyggelse i området runt Limtorget. Gamla Stadens huvudsakligen rätvinkliga rutnätsplan som tillkom efter branden 1849 och som genom Järnvägsgatan-Nicolaigatan utgör en föregångare till det sena 1800-talets "esplanadstad".) en sluten kvartersstruktur med verksamheter i bottenplan, där bebyggelsen är placerad i tomtgräns och med entréer mot gata. Bebyggelsen har till stor del samma takfotshöjd och domineras av två till tre våningar.

Fredriksdal



Området kring den gamla kyrkogården har en varierad arkitektur och visar prov på planstrukturer från flera olika tidsepoker. I Kv kråkan finns rester av ett äldre Lidköping med kringbyggda smala gårdar och präng. Även den gamla prästgården, Wennerbergsgården, klarade sig undan branden och huset som står där idag har en timmerstomme från 1700-talet. På andra sidan Prästgårdsgatan står en av Lidköpings äldsta skolor, Wennerbergsskolan från 1910, ritad av stadens första stadsarkitekt, Emil Hagberg. Med stadens utbredning kom ett planideal som under 1900-talets början blir mer oregelbundet. Området bjuder på såväl mindre egnahemsvillor med trädgårdar och 1940-talets intensiva flerbostadsbebyggelse. Bostadsbyggandet har fortsatt in i våra dagar och längst Prästgårdsgatan samsas 1950-talets asymmetriska villor och bruna tegel med 2010-talets radhus.

Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är det öppna byggnadssättet med företrädesvis småhus och mindre flerbostadshus byggda i tydliga kvartersstrukturer kring den gamla kyrkogården. Husen utgörs av fritt placerade enkla volymer, med förgårdsmark mot gata. Skalan varierar från en till två våningar med inredd vind. Nockriktningen är parallell med intilliggande gata och röda sadeltak dominerar. Bebyggelsen är uppförd med olika stilideal.

Östertull/Sjödalen

Östertull växer upp tillsammans med industrins utveckling på andra sidan Kinnegatan med ett tydligt egnahemsideal; villor med plats för en eller flera familjer, stora tomter med plats för odling, fruktträd och uthus. Staden fortsätter att expandera i öst och 1940-talets lamellhus ger rum för den växande

befolkningen. Området som här växte fram övergav den strikta kvartersindelningen för en mer organisk plan med oregelbundna gator. Innan ringledden byggdes låg ett bostadsområde på andra sidan Rörstrandsgatan som kallades Sjödalen, idag ligger där verksamhetslokaler. Tillsammans med all grönstruktur ger området än i idag ett lummigt intryck. Tillsammans med all grönstruktur ger området än i idag ett lummigt intryck.

Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är den konsekventa höjden på byggnaderna i kombination med krökta gator och brutna siktlinjer. Byggnaderna utgörs främst av friliggande småhus och mindre flerbostadshus. Lejonparten och husen i området, av alla typologier, är uppförda i två våningar. Byggnaderna är indragna från fastighetsgräns mot gata och kvartersmarken har en påtagligt grön karaktär.



Bebyggelsen kring Prostgatan



Kvarteren kring Prostgatan började att bebyggas under 1940-talet. Bebyggelsen utgörs av lamellhus med ljusa putsade fasader och sadeltak. Husen omgärdar större gårdar och är ibland sammanbyggda över hörn. De stora gårdarna med gemensamma ytor och grönstruktur ger ett tillgängligt och luftigt intryck.

Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är den företräddelsevis öppna kvartersstrukturen med fritt placerade lamellhus, med stor förgårdsmark till gata, som kringgärdar stora gröna innergårdar. Området utgör ett välbevarat exempel på det som brukar kallas folkhemsarkitektur. Karakteristiskt för byggnaderna i området är de putsade fasaderna, homogen höjd om tre till fyra våningar, röda sadeltak och en tydlig funktionalistisk stil. Karakteristiskt är också garage med separata portar i källarvåning och utanpåliggande balkonger.

Vänersvik

Vid området Vänersvik låg sedan början av 1800-talet ett landeri med stora markarealer. Landeriet revs tillsammans med mycket annan bebyggelse 1986 när Rörstrandsgatan anlades. Vänersvikområdet består till största delen av industrimark med företag och affärer med undantag för två kvarter som varit bebyggt med villor sedan början av 1900-talet.

Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är en relativt brokig bebyggelse med sammanhållen låg höjdskala. Området har två tydliga karaktärer: villabebyggelse och småindustri. I villakvarteren är de mest påtagliga karaktärsdragen en byggnadshöjd om en till två våningar, röda tak och uppväxta, lummiga trädgårdar.

En imponerande allé separerar villakvarteren från småindustrin i söder. Detta område karakteriseras av stora fastigheter med byggnader uppförda under flera tidsepoker, i en till två våningar.



Margretelund

Margretelundsområdet har en blandad bebyggelse och planstruktur vilket ger området en intressant karaktär. Bebyggelsen ligger samlad runt Margretelundsparken. Den äldsta bebyggelsen är från mitten 1800-talet och utgjorde Margretelunds landeri. Detta kom senare att bli ett jordbrukshem med flera ekonomibyggnader och bo-



stadshus. Genom åren har nya byggnader tillkommit och andra rivits men området och dess parkliknande miljö används fortfarande som ungdomshem.

Under slutet av 1960-talet började modern bebyggelse att rama in det gamla landeriet. Utmed Svartebäcksgatan står de låga lamellhusen på rad med dess flacka sadeltak och tillhörande långa garagelängor. På vardera sida om Margretelundsparken har två bostadskluster vuxit fram, det ena med villor, rad- och kedjehus i typiskt 1970-tals stil med garagelängor och raka gator. Det andra området har planerats något senare, vilket inte bara kan ses i husens arkitektur utan också i planstrukturen; varje hus har egen parkeringsytan eller garage och inga gemensamma utrymmen finns mellan tomterna.

I området Margretelund omgärdas Margretelundsparken av bebyggelse på östra och västra sidan. Margretelundsparken och dess bebyggelse karakteriseras av delvis äldre byggnader i en öppen planstruktur, parkkaraktär och uppväxta träd. På ömse sidor av parken kan bebyggelsen delas in i två typer: flerbostadshus respektive små- och radhus.

Flerbostadsbebyggelsens mest påtagliga karaktärsdrag är de parallellt placerade friliggande huskropparna, trafikseparerad gatustruktur med låga garagelängor och stora markparkeringar, gemensamhetsytor och trevåningshus med flacka sadeltak.

Små- och radhusbebyggelsens mest påtagliga karaktärsdrag är bland annat det öppna byggnadssättet och de tydligt avgränsade klustren, byggda i olika tidsepoker. Karakteristiskt är också husens placering mitt på tomten och dess förträddgårdar, regelbundet placerade hus i 1 ½ våningar med sadeltak samt tydliga tomtavgränsningar med häckar och uthus. Delområden från 70- och 80-talet har samlade parkeringslösningar medan de nyare etable-

ringarna har privata parkeringslösningar på respektive fastighet.

Lidåker



In på 1960-talet bestod Lidåker fortfarande främst av åkermark. Bebyggelsen bestod av några mindre gårdar, kyrkogård och landeriet Stora Lidåker. Mangårdsbyggnaden på Stora Lidåker uppfördes i början av 1800-talet, bebyggelsen revs dock 1969 för att ge plats åt Riksbyggens många flerfamiljshus. Landeriets historia lever kvar genom områdets namn och Lidåkersgatan.

Villabebyggelsen närmast den sparade skogen har en utpräglad 1960-tals arkitektur med blandade fasadmaterier som mexisten och stående träpanel. Sadeltak samsas med flacka pulpettak. Samtliga villor har egna garageuppfarter.

Lidåker kan delas in i flerbostadsbebyggelse respektive småhusbebyggelse. Flerbostadshusens mest påtagliga karaktärsdrag är den homogena bebyggelsen med en strikt trafikseparering där bilparkeringar placerats utmed gatorna medan bebyggelsens inre delar är bilfria. Byggnaderna är ortogonalt placerade, parallellt med kringliggande gator, i upplösta kvartersformer. Byggnaderna utgörs av lamellhus i tre våningar med platta eller mycket flacka sadeltak. Utemiljöerna karakteriseras av stora förträdgårdar, långa siktlinjer, stora bostadsgårdar med enkla gräsytor.

Småhusens mest påtagliga karaktärsdrag är de stora kvarteren med homogent utbyggd villabebyggelse i en våning med sadeltak. Husen är generellt fritt placerade centralt tomterna som är relativt små. Samtliga hus har förgårdsmark om minst fem meter mot gata och området upplevs grönt med delvis uppväxta trädgårdar och central parkmiljö.

De la Gardieskolan/Läcköplan

Södra delen av Källaregatan planlades i början av 1900-talet och bebyggdes med egna villor under främst 1920-talet. Där De la Gardieskolan och Rudenschöldskolan nu ligger var länge betesmark, koloniområde och senare park. Undervisning på området har dock bedrivits sedan 1866 då läroverket flyttade in i nya lokaler. Villorna kring Källaregatan andas tidigt 1900-talsarkitektur med brutna tak och jugenddetaljer.

Den mesta bebyggelsen i området är framvuxen mellan 1920-1940-talet och kantas till största delen av villor och mindre flerfamiljshus. Kvarteren kring Sara Videbäcksgatan har en stadsplanering som andas rationalitet med ett släpande funktionalistiskt planideal. Gatorna är raka och tomterna är stora. Villabebyggelsen utmed De la Gardievägen ger ett något mer blandat intryck med olika byggnadsvolymer och mindre tomter. På västra sidan järnvägsspåret samsas affärslokaler och höga lamell- och punkthus.

Området kan delas in i två olika karaktärsområden. Bebyggelsen kring Sara Videbäcksgatans mest påtagliga karaktärsdrag är den öppna kvartersstrukturen med raka gator och rektangulära tomter. Vegetation och grönska är påtaglig. Tomterna är omgärdade av låg häck eller staket och byggnaderna är placerade i samma linje med förgårdsmark mot gata. Husen utgörs av friliggande enbostadshus med brutna sadeltak och mindre flerfamiljshus med sadeltak. Samtidig bebyggelse har en enhetlig arkitektur, volym- och höjdskala, sammanockriktning och takvinkel, röda tak och entréer synliga från gatan.

Bebyggelsen kring Kållandsgatans mest påtagliga karaktärsdrag är att husen är placerade med mindre förgårdsmark mot gata. Tomterna är stora, slutna med vegetation och grönska och omgärdas av häck. Husen är friliggande, stora och domineras av klassicistisk utformning med brutna och valmade röda sadeltak med samma volymskala.



Villastaden och Stadsträdgården



Stadens expansion mot sydväst inleddes i en liten skala på 1860-talet. Då anlades västra länslasarettet och stadsträdgården utanför den gamla stadsgränsen. Mot slutet av seklet utformades Esplanaden och Mellbyallén som paradgator vid infarten till staden från sydväst. Utmed gatustråken lokaliserades stadens nya institutionsbyggnader i sten och tegel.

Innanför de nya gatorna planerades och bebyggdes en välsituerad villastad för stadens högre borgerskap. Villastaden ger exempel på det tidiga 1900-talets mer oregelbundna stadsplaner, där inspirationen ofta hämtades från engelska och amerikanska trädgårdsstäder. Villastaden växte fram mellan 1905 och 1935. En viss förtätning med villabebyggelse har ägt rum sedan 1940-talet och området ger tidstypiska och spännande exempel på både sekelskiftets paradvillor, funktionalism och monumentalarkitektur med det vackra gamla vattentornet från 1901. Villastaden och stadsträdgården är en väl bibehållen stadsmiljö från sent 1800-tal och tidigt 1900-tal och hör väl samman med Lidköpings stadsutveckling under motsvarande tid.

Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är utöver det som uttrycks i riksintresset (Byggnader med mer storstadsmässiga drag, institutionsbyggnader och villabebyggelse från 1800-talets slut och 1900-talets början söder om Nya staden.) den öppna kvartersstrukturens raka gator och stora tomter. Tomterna är avgränsade med häck eller staket och husen är placerade med förgårdsmark eller mitt på tomten. Vegetationen och grönskan är påtaglig med många högre och äldre träd. Husen, med blandad arkitektur, utgörs av stora friliggande enbostads- eller flerfamiljshus med röda tak.

Villabebyggelsen kring Rådagatan



Rådagatans diagonala dragning delar av området mitt itu och de många kvarteren omkring bildar ett gytter av olika planstruktur och karaktär. När kvarteret Törnrosen uppfördes mellan 1918-1920 var det en av de första bebyggda tomterna i området. Husen uppfördes för LMV:s räkning och omges av stora tomter med plats för odling. Den långa Månesköldsgatan ramar in området i syd och kantas av villa- och radhusbebyggelse med 1950-talets sadeltak.

En av Lidköpings första grundskolor uppfördes i området, Månesköldsskolan. Här har barn undervisats sedan 1955. Förutom skolan och Sankt Sigfrids kyrka med sin spännande 1960-tals arkitektur, består bebyggelsen kring Rådagatan främst av bostäder. Villor från mitten av och den senare delen av 1900-talet samsas med mindre flerfamiljshus och planmässigt fick området under 1960-talet den utformning som det har idag.

Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är den öppna kvartersstrukturens raka och diagonala gator och rektangulära tomter. Utmed respektive gata är friliggande enbostadshus eller mindre flerbostadshus placerade med förgårdsmark på samma raka linje, samma nockriktning och entréer synliga från gatan. Del av Rådagatan och De La Gardievägen skiljer sig åt med diagonalställda hus. Husen har sadeltak med samma takvinkel och är röda. Inom varje kvarter är bebyggelsens arkitektur, volym- och höjdskala enhetlig. Norr om Rådagatan är bebyggelsen i två våning. Söder om Rådagatan varierar höjdskalen.

Ågårdssområdet



1936 inkorporeras Ågårdssområdet till Lidköpings stad från Råda. Bebyggelseområdet som växte fram under 1960-talet har en homogen karaktär med mindre villor och radhusbebyggelse, små trädgårdar och garageuppfarter på svängda gator. Området ligger i stadsvävens utkant med ett stort grönområde i direkt anslutning.

Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är kvarterstrukturens öppna byggnadssätt där området bildar en egen enhet med en tät småhusbebyggelse med mindre tomter. Husen är placerade i samma förgårdslinje med samma nockriktning. Husen har en enhetlig arkitektur, volym- och höjdskala med sadeltak i samma takvinkel.

Dalängsområdet



In på 1940-talet bestod stora delar om av Dalängsområdet fortfarande av åkermark och odlingslotter. På 1950-talet förenas Dalängen med staden när bostadsbygandet tar verklig fart. Det är nu som området får nuvarande struktur med villatomter, radhus och stora flerfamiljshus. I början av 1960-talet är platsen där Drömsta'n byggs inte mer än ett gårde med tillfälliga bostäder för Rörstrandsanställda.

Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är blandningen av radhus, friliggande enbostadshus och flerbostadshus i lameller med olika arkitektur och byggnadsstil. Byggnadssättet varierar beroende på kvarter, antingen öppet eller slutet, vilket ger gatorna olika karaktärer. Vegetation och grönska är påtaglig. Husen inom kvarteren är placerade med förgårdsmark i huvudsak i samma raka linje. Dock är husen placerade olika utmed Tre Rosors väg och snedställda utmed Ljungströmsvägen. Vissa kvarter har en enhetlig volym- och höjdskala, arkitektur, takform och lutning samt fasadmateriäl.

Drömstan



Drömstans flerbostadsområde utmärker sig med en stor kvarterbildning med flera huskroppar i tre våningar och källare. Inom området finns stora gemensamhetsytor med grönska och lekplatser.

Drömstans mest påtagliga karaktärsdrag är ett enhetligt flerbostadhusområde med en tidstypisk öppen kvarterstruktur med stora öppna gårdar med vegetation, uteplatser och lek- och sportytor. Lamellhusen är i tre våningar med en enkel arkitektur av prefabricerade byggnadselement, lågt lutande pulpettak, indragna balkonger, tydlig fram- och baksida. 2000-talets två högre punkthus sticker ut och dominerar intrycket i området.

Lilleskog



Området består till största del av bostäder och skolor. Villor, radhus och flerfamiljshus skapar mindre kvarter med hjälp av raka gator. Planeringen grundar sig i funktionalismen och alla kvartersbildningar inringas av bilvägar. Tomterna är relativt små, ofta med egna uppfarter, som inringas av buskar och staket.

Lilleskogsområdets mest påtagliga karaktärsdrag är den öppna kvartersstrukturens långa raka gator där husen är placerade med samma nockriktning med förgårdsmark antingen i samma raka eller snedställda linje. Husen utgörs av friliggande enbostadshus i en våning med sadeltak med samma taklutning och tegelfasader.

Framnäs

Framnäsområdet har vuxit fram på stadens västra sannor och har en lång tradition av sport och kulturell verksamhet. Folkets park invigs redan 1910 och har dragit både stora artister och flera dansanta besökare genom åren. 1918 invigs Framnäs idrottsplats, här anordnades bland annat Sveriges första Svenska Mästerskap i friidrott för kvinnor 1926. 1938 öppnar Framnäsbadet och här har generationer av Lidköpingsbarn lärt sig att simma. Året efter byggs det även en bandygryta för att förse Lidköpings intresse för den växande och allt mer populära sporten. Bandygrytan är borta och nu finns där istället ett par fotbollsplaner.

Inom folkets park-området har nya lokaler uppförts för olika typer av evenemang och restaurangverksamhet. 1996 flyttade Vänermuseet in i nybyggda lokaler. En stor del av området täcks idag av parkeringsplatser.

Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är de publika institutioner som spontant är placerade i en öppen yta av öppna gräsytor, asfaltsytor och trädgångar. Bebyggelsen är här en blandad gestaltning men är enhetligt låg. Området sluttar ner mot Väneren och kontakt ges med vattnet. Intilliggande camping och skogsdungar ramar in Framnäsområdet.



Östra hamnen



Som stapelstad och Sveriges tredje största stad för spannmålsexport vid Sveriges största stad hade Lidköpings hamn en ytterst viktig roll. I takt med en växande handel moderniserades hamninloppet mellan 1849-1853. 1877 får Lidköping också tillstånd att avsätta sannorna till industriområde och sakta men säkert har staden vuxit ut i Väneren. Vid järnvägen Lidköping-Håkantorp står tullkammaren färdig när rättigheterna som stapelstad träder i kraft 1879. Sockerbruket med dess tidstypiska industriella tegelarkitektur drog igång sin verksamhet 1904. Fabriken lades ner 1949 men byggnaden, som idag



inrymmer ett flertal olika typer av verksamheter och företag, står fortfarande kvar. Den enorma tegelbyggnaden hälsar tågresenärer välkomna och vittnar i hög grad om Lidköpings industriella arv. Bakom sockerbruket tornar cementsilos upp sig och ger östra hamnen dess karaktär som industriell hamn. Under senare delen av 1900-talet har sannorna fyllts igen och Östra hamnen har dubblat sin storlek. Östra hamnområdet kantas av mindre industrier, verksamheter och lagerlokaler. Under senare år har även mindre detaljhandelsverksamheter öppnat längs Sockerbruksgatan.

Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är storskaligheten. Trafikrummen är stora, fastigheterna är stora och såväl byggnader som de obebyggda friytorna är rejält tilltagna. Bebyggelsen har formats efter funktionskrav hos de vitt skilda industrier och verksamheter som genom åren huserat i området vilket resulterat i ett brokigt uttryck. Här återfinns Lidköpings största byggnadsverk intill Lidan men också lägre bebyggelse mot öster. Området är till mycket stor del hårdgjort och de gröna inslagen är få.

Västra hamnen

1874 lokaliserade Lidköpings Mekaniska Verkstad (LMV) sina lokaler strategiskt vid Lidans västra sida av hamnloppet, LMV blev en av stadens största industrier och finns, med förändringar i tillverkning, fortfarande kvar i Lidköping. Idag huserar Campus Västra Skaraborg i delar av LMVs gamla lokaler. Det som idag bland annat inrymmer Rörstrands museum byggdes 1911 av Aktiebolaget Lidköpings Porslinsfabrik (ALP). Rörstrands verksamhet flyttade hit från Stockholm och Göteborg och den nya

fabriken invigdes 1936. I Västra hamnen har många stora industrier haft för staden viktiga verksamheter med flera anställda. Mycket har hänt i västra hamnområdet under senare år och allt fler icke industriella verksamheter har tagit plats i gamla och nybyggda lokaler. Även denna sida av hamnen har fyllts ut och här har även anlagts en småbåtshamn.

Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är livfullheten i små och stora verksamheter med olika påverkan på omgivningen. Bebyggelsen har formats efter funktionskrav och är brokig; stor- och småskalig, tät och gles samt omsorgsfull och försumligt gestaltad. Gemensamt har den i att vara placerad i en storskalig kvartersstruktur och att bebyggelsen är låg. Rörstrands och LMVs äldre bebyggelse sticker ut med sin tegelarkitektur och volymmässigt i höjdskala. Mot stadens centrumkärna och Lidans kajkant är bebyggelsen tät medan den blir glesare desto närmare Vänern man tittar. Ett grönska- och rekreationsområde kantar Vänern och hamnen.

Filsbäck

Filsbäck utvecklades som ett stugområde utmed Väterns kust i början av 1900-talet. Den lilla tätorten har senare expanderat till att omfatta ett mindre villa- och radhusområde söder om Götenevägen. Filsbäcksområdet som bland annat vuxit med både camping och golfbana ligger inbäddat i grönska med skog och åkermark. Truveholms gård öster om golfbanan utgör en av kommunen utpekad kulturmiljö. Gården med sitt kringliggande landskap med äldre träd är karaktärsgivande för området.



Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är det öppna byggnadssättet med företrädevis småhus och sommarstugor med en stark grönstruktur. Husen är fritt placerade, ofta mitt på tomten, och området karakteriseras av en homogen småskalighet. Byggnaderna har generellt en höjd från ett till ett och ett halvt våningar. Träpanel och sadeltak dominerar och bilparkeringar återfinns på respektive fastighet. Gatunätet är organiskt och siktlinjerna ofta brutna.

Tofta



Fram till mitten av 1900-talet var bebyggelsen fortfarande sparsam i Toftaområdet, det är nu som Lidköping verkligen börjar att växa västerut. Området visar exempel på tidstypiska villor från hela 1900-talet och fram till idag, samt höga flerbostadshus.

Lockörn/Tofta är ett bostadsområde som vuxit fram vid Kinnevikens strax norr om Lidköpings stad. Bebyggelsen ligger samlad utmed Gamla Läckövägen mellan Värnen och Tofta industriområde. Bebyggelsen består främst av villor med undantag som Lockörns vattenreningsverk och fotbollsplaner. Området visar exempel på tidstypiska villor från tidigt 1900-tal och fram till idag. Majoriteten

av byggnaderna är uppförda runt 1970-talet. Tomterna ligger främst samlade utmed de fyra längre gatorna som går genom området.

Vidare västerut fortsätter bebyggelsen in i Stenhammar. Nya villor samsas med äldre småhus i ett oregelbundet bebyggelsemönster. Utmed Vänerns kust ligger också Villa Giacomina, en herrgårdsanläggning med anor från 1600-talet. Huvudbyggnaden, en lantvilla i klassicistisk stil är byggnadsminne tillsammans med stall och lusthus. Tofta/Lockörns mest påtagliga karaktärsdrag är det öppna byggnadssättet med stora tomter som är omgärdade av låga häckar eller staket. Bebyggelsen är blandad i sin typologi, volym, och höjdskala. Husen domineras av friliggande enbostadshus i en till två våningar med sadeltak och är placerade mitt på tomten eller med förgårdsmark mot gata. Bebyggelsen väster om Gamla Läckövägen är i huvudsak utförd med tegelfasader och är utifrån gatan placerad med sammanockriktning.

Villa Giacominas mest påtagliga karaktärsdrag är hela herrgårdsanläggningens uppbyggnad med mangårdsbyggnader, ekonomibygnader, parkanläggning med lusthus och sommarhus. Anläggningen omfattas av byggnadsminne och parken ses som ett värdefullt område för naturvård i Länsstyrelsens naturvårdsprogram. För vidare beskrivning av påtagliga karaktärsdrag och värdering se byggnadsminnebeskrivning.

Ulriksdal, Stenhammar, Sjölunda

Med undantag för några äldre gårdar och Sjölunda semesterby är Sjölunda (och övre Stenhammar) nyplanerat. Bebyggelsen består till största del av friliggande mindre villor och låga lägenhetskomplex. 2000-talets gruppbyggda områden har en tät bebyggelsestruktur med små tomter. Gatunätet är varierande med slingrande och lätt böja gator med mycket grönstruktur mellan de mindre bostadsklustren. Området präglas av olika varianter av nyckelfärdiga vita villor.



Ulriksdals, Stenhammars, bostadsområdet Villa Giacominas och Sjölundas mest påtagliga karaktärsdrag är bostadskluster som bildar egna enheter med en tät småhusbebyggelse omsluten av stora gröna allmänna ytor, utifrån SCAFT-planeringen. Bostadsenklaavernas utformning varierar, antingen enhetlig i volym- och höjdskala, arkitektur eller blandad gestaltning. Dock är all bebyggelse inom sin bostadsenklaav byggd under samma årtionde, lika placering; antingen mitt på tomten eller med förgårdsmark, röda tak med samma form och lutning. Komplementbyggnaderna träder fram och biluppställningsplats är synlig.

Stugområdet Furuhälls mest påtagliga karaktärsdrag är stugområdets ursprungliga spontana bebyggelsestruktur med grusade gator, säsongsbodda stugor i mindre volym- och höjdskala placerade mitt på stora vegetationsrika naturtomter. Områdets karaktär håller på att förändras i takt med att befintliga stugor ersätts med permanenta större enbostadshus på mindre tomter utan naturkaraktär.

Råda kyrkbyn



De äldsta delarna av Råda var bebyggt redan i förhistorisk tid, om detta vittnar bland annat både gravfält och lämningar från en stenåldersboplats. Det äldsta Råda har vuxit fram på åsens bördiga sluttning kring den medeltida sockenkyrkan.

Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är en mindre byenklaav med oregelbunden gatustruktur som kantas av en samlad bostadsbebyggelse, kyrka, skola och öppna hagar med sluttningar. Allt är omgärdat av tät skog i norr, väster och öster samt öppen hagmark i söder. Bebyggelsen har ett öppet byggnadssätt med sammanbyggda gårdar och egnahemsvillor. Tomterna varierar i storlek och här finns flertalet stora träd. Husen varierar i volym skala och bygg-

nadsår. Röda trähus med brantare sadeltak dominerar bebyggelse. Kyrkan ligger på en höjd som den enda höga byggnad i området.

Lillängen

Modernare är de bostadsområden som vuxit fram nedanför gravfälten mot innerstaden. I olika etapper och med olika karaktär har bebyggelseområdena brett ut sig i större kluster. Lillängens bostadsområde, som började att bebyggas under 1950-talet, kantas av tidstypiska tegelvillor, radhus, sadeltak och rationalitet.

Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är bostadskluster som bildar egna enheter med en tät småhusbebyggelse avgränsad med öppna gröna allmänna ytor, utifrån SCAFT-planeringen. Bostadsenklaavernas utformning varierar, antingen kedje- eller radhus på små tomter med samlad parkering i anslutning till huvudgator och gemensamma ytor för lek, eller friliggande enbostadshus. Husen inom varje kluster är enhetliga i volym- och höjdskala, arkitektur, placering på tomt, fasadmateriel, taklutning och färg samt byggnadsår. Komplementbyggnaderna träder fram och biluppställningsplats är synlig.



Bebyggelsen kring Tomthagsvägen och Åsvägen sticker ut med större tomter och en äldre bebyggelse med varierad arkitektur i högre höjdskala som är placerade mitt på tomten.

Silverbyn, Råda Mosse, Askeslätt



Genom Silverbyn, Råda Mosse och Askeslätt har villorna brett ut sig och bildat nya områden. Bostads-idealet är friliggande villor och radhus med små tomter och carport.

Områdets mest påtagliga karaktärsdrag är introverta bostadskluster som bildar egna enheter avgränsad med stora allmänna grönytor. Husen inom varje kluster är enhetliga i volym- och höjdskala, arkitektur, byggnadsår, takvinkel och takfärg. Bebyggelsen domineras av friliggande enbostadshus med ett öppet byggnadssätt.

Ljunghed, Majåker

Under 1970-talet fortsätter Lidköping att breda ut sig och som många andra städer tas åkermark som mer eller mindre inte längre används i bruk för bostadsbyggnation.



Området utmed Lidans östra strand bestod innan av mindre gårdar och jordbruk men nu tar villa- och radhusbebyggelsen över.

Området delas upp i två olika områden, Ljunghed och Majåker. Detta tar sig ett tydligt uttryck i de olika planstrukturerna som är. Den första planen har en striktare plan med raka gator och kvadratiska kvartersindelningar. Bebyggelsen utgörs av villor och rad- och kedjehus med små trädgårdar. Bebyggelsen har fortsatt att expandera sydost och i Majåker har stadsplaneringen en mer organisk karaktär med böjda gator och oregelbundna kvarterbildningar.

Området delas in i Ljunghed respektive Majåker och särskiljs främst genom tid för utbyggnad och planstruktur. Ljungheds mest påtagliga karaktärsdrag är de raka gatorna med rektangulära kvartersformer som följd. Kvarteren har regelbundet placerade hus på små tomter. Husen är byggda i en till två våningar och utgörs av såväl friliggande småhus som rad- och kedjehus. Villor har privat parkering på förgårdsmark medan rad- och kedjehus har samlade parkeringslösningar. Området upplevs grönt med relativt mycket gatutråd och alléplanteringar.

Majåkers mest påtagliga karaktärsdrag, som också skiljer området från Ljunghed, är den organiska gatustrukturen med brutna siktlinjer och oregelbundna kvartersformer. Friliggande villor i 1-1 ½ plan med mörka sadeltak dominerar men området innehåller stor variation i arkitektoniska uttryck.

HÄNSYN - KLIMATANPASSNING

Inledning

Att ta höjd för klimatanpassning i fysisk planering är svårt då vi inte med säkerhet vet hur klimatet kommer att utvecklas. Det innebär att vi måste planera för något som vi inte vet om det kommer inträffa eller inte och i vilken omfattning. För att kunna beskriva klimatets tänkbara utveckling används olika typer av klimatscenarier. Syftet med klimatscenerierna är inte att förutse framtiden, utan att konkretisera hur klimatet kan komma att utvecklas beroende på olika grader av klimatpåverkan. De klimatscenarier som oftast används idag är de som används av FN:s klimatpanel (IPCC) så kallade RCP:er "Representative concentration pathways". Det finns fyra olika nivåer av RCP:er som betecknas med siffror som anger den strålningsdrivning de olika scenerierna ger upphov till år 2100. Vi utgår från klimatscenario RCP 8,5 som är det högsta av RCP scenerierna.

Klimatscenario RCP 8,5

Fortsatt höga utsläpp av koldioxid

- Koldioxidutsläppen är tre gånger dagens vid år 2100.
- Metanutsläppen ökar kraftigt.
- Jordens befolkning ökar till 12 miljarder vilket leder till ökade anspråk på betes- och odlingsmark för jordbruksproduktion.
- Teknikutvecklingen mot ökad energieffektivitet fortsätter, men långsamt.
- Stort beroende av fossila bränslen.
- Hög energiintensitet.
- Ingen tillkommande klimatpolitik.

Klimatförändringar berör flera aspekter av samhället och kommunen har flera viktiga verksamheter där klimatanpassning behöver vägas in. Kommunen har även det totala ansvaret för den fysiska planeringen med översiktsplanering, detaljplanering och bygglov. I plan- och bygglagen som är en av de lagstiftningarna som gäller vid fysisk planering finns det krav på att hänsyn ska tas till klimatspekter och att bebyggelse ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet och risken för olyckor, översvämning och erosion.

PBL 2 kap 5 §

Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till

1. människors hälsa och säkerhet,
2. jord-, berg- och vattenförhållandena,
3. möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning, avlopp, avfallshantering, elektronisk kommunikation samt

samhällsservice i övrigt,

4. möjligheterna att förebygga vatten- och luftföroreningar samt bullerstörningar, och

5. risken för olyckor, översvämning och erosion.

Högre temperaturer

Klimatanalys

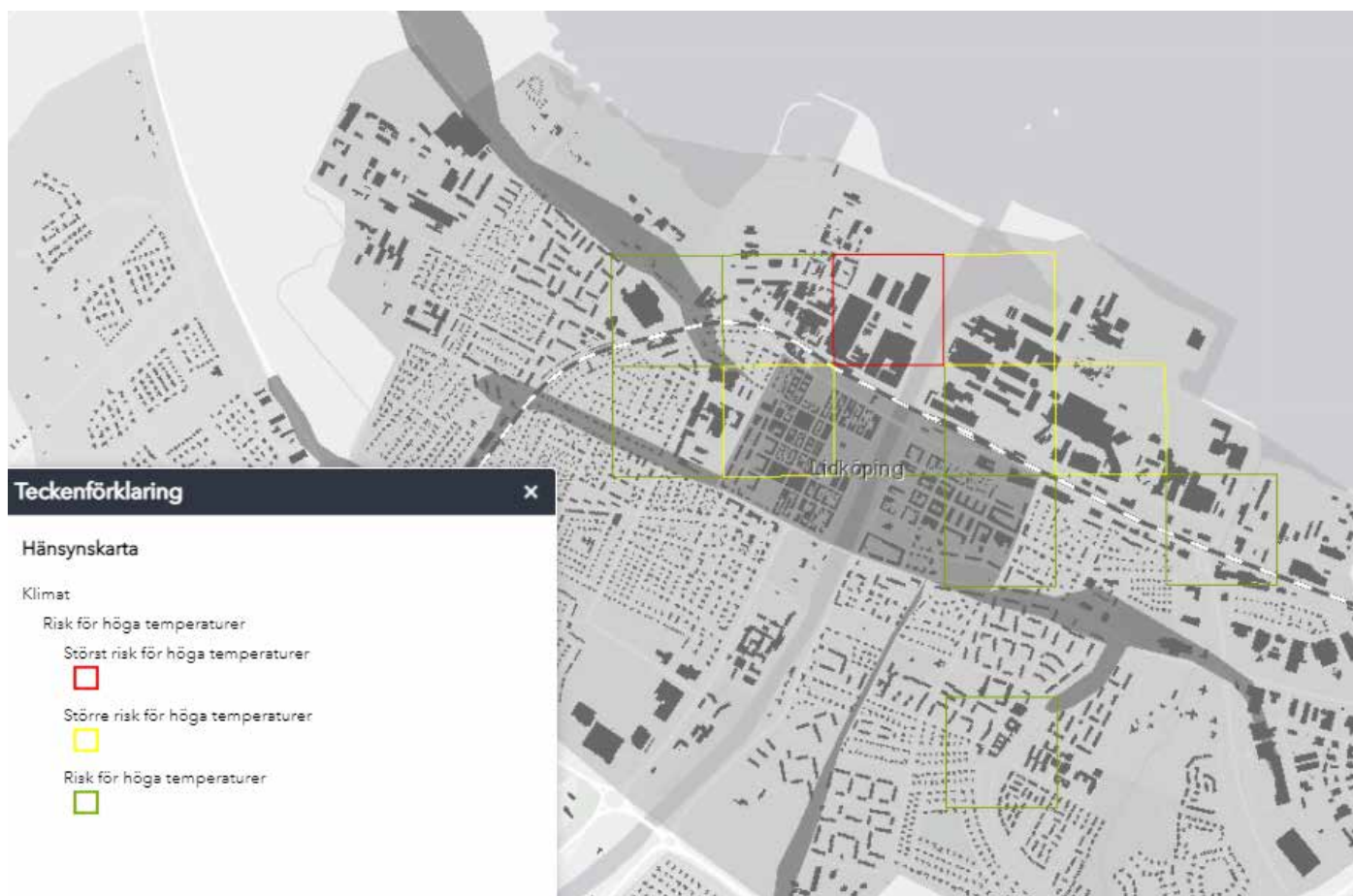
Klimatförändringarna förväntas leda till en högre temperatur. Klimatscenerierna visar att både den högsta dygnstemperaturen och antalet värmeböljor kommer att öka. En värmebölja definieras som "en sammanhängande period då dygnets högsta temperatur är minst 25.0°C minst fem dagar i sträck" (SMHI). Värmeböljor förväntas bli både vanligare, mer intensiva, och långvarigare. Det är den klimateffekt som förväntas ge stort påverkan på vår hälsa. Enligt RCP 8,5 förväntas ett årsmedelvärde för Lidköping år 2098 vara 20-22 dagar i följd med en dygnsmedeltemperatur över 20°C, vilket är ungefär tre gånger så mycket som perioden 1991-2013.



Antal dagar med dygnsmedeltemperatur över 20°C. Kartorna visar observerat 1991-2013, samt beräknat 2021-2050 och 2069-2098 enligt RCP 8.5.

Utmaningar

När temperaturen stiger och värmeböljor uppstår bidrar den fysiska miljön till hur varmt det blir och hur fort temperaturen sjunker igen. I tätbebyggda områden med mycket hårdgjord yta och lite vegetation blir lufttemperaturen och strålningstemperaturen hög vilket ökar risken att värmeöar bildas. Värmeöar bildas till följd av den byggda miljön fysiska struktur och byggnadsmaterial som lagrar värme under dagen och de senare avger under natten, likt ett element. Värmeöar blir därför framförallt ett problem i områden där folk vistas nattetid då ett sådant område kyls av långsammare under eftermiddagen och kvällen än det omgivande landskapet och bibehåller därför värmen i högre utsträckning under natten. Under perioder med varmt väder kan den urbana värmeöarna öka risken för negativa hälsoeffekter och göra det svårt att sova och fysiskt återhämta sig från värmens effekter. Variationen mellan temperaturen i tätbebyggda områden och glesbebyggda områden kan vara så stor som 10 grader. Särskild hänsyn behöver tas i områden där det vistas yngre, äldre och sjuka personer som ofta har svårare att återhämta sig vid högre temperaturer



För Lidköpings kommun har det tagits fram en kartering över områden där det finns större risk att värmeöar uppstår. Karteringen är baserad på:

- Typ av markanvändning: Hårdgjorda ytor (exploaterad mark, mark utan vegetation), hög vegetation (skog), låg vegetation (åker, öppen mark med vegetation) och hur tät bebyggelsen är (andelen markyta som täcks av byggnad).
- Ingen hänsyn har tagits till orientering av byggnader och gator, byggnadshöjd, eller albedo (reflektionsförmåga)
- Ingen hänsyn har tagits till meteorologiska effekter som luftfuktighet och vind
- Karteringen har låg detaljeringsgrad och skarpa gränser vilket inte är verkligheten

I karteringen visas områden där det kan finnas risk att värmeöar uppstår indelat i tre olika risknivåer, följande riskområden identifierats:

- Västra hamnen/Högskolan

Ingen nattbefolkning

- Östra hamnen

Ingen nattbefolkning

- Nya staden

Tät bebyggelse och begränsat med vegetation, viktigt med kontinuerliga åtgärder, viktigt med åtgärder vid förtätning

- Gamla stan

Tät bebyggelse och begränsat med vegetation, viktigt med kontinuerliga åtgärder, viktigt med åtgärder vid förtätning

- Framnäs Handel/IP

Begränsat med nattbefolkning, viktigt med åtgärder vid förtätning

- Margretelund

Tät bebyggelse och begränsat med hög vegetation, åtgärder pågår vid ombyggnation. Regleringar finns i gällande detaljplan.

Karteringen ska inte användas som beslutsunderlag men kan identifiera vart det finns behov av ytterligare undersökningar för att kunna bedöma om åtgärder behöver vidtas.

Rekommendationer och riktlinjer

I kommunens riktlinjer för "Hållbar samhällsutveckling och hållbart byggande i Lidköping" (Riktlinje för hållbar samhällsplanering och hållbart byggande.pdf (lidkoping.se)) finns följande ställningstagande:

- "Förebyggande åtgärder för särskilt känsliga grupper bör genomföras för att klara de högre temperaturer som klimatförändringarna orsakar. Det gäller förskolor, skolor, fritidshem, gruppboende och äldreboende."
- Se även ställningstaganden under "Teman – Grönska och vatten"

Stigande vatten

Klimatanalys

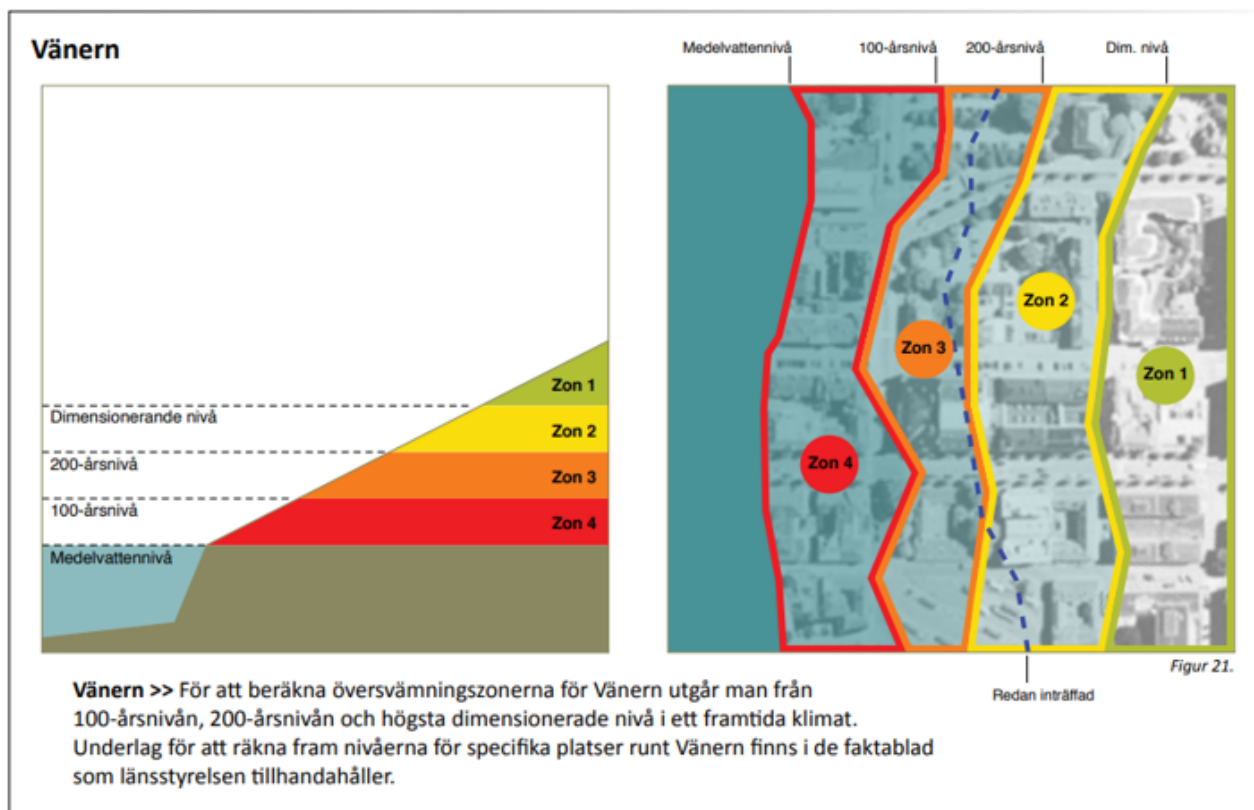
Översvämningsrisk runt Vänern är en av våra stora utmaningar redan idag. Klimatförändringarna förväntas påverka tillrinning till Vänern vilket innebär att vi kan förvänta oss både högre och lägre flöden. Tillrinningsområdet är Sveriges största och täcker en tiondel av Sveriges yta. När temperaturen ökar får vi mindre snö och vårfloden blir mindre. Nederbörden under vintern och avdunstningen på sommaren förväntas öka. Det innebär att tillrinningen till Vänern förväntas öka under vintern men minska under vår och sommaren. Sett över hela året så förväntas både nederbörd och tillrinning öka vilket innebär att vi generellt kan förvänta oss högre flöden.

Vänerns stora volym gör att den fylls på sakta men den tappas även av långsamt eftersom flödet genom Göta Älv är begränsat. Göta Älv är skredkänsligt och ökat vattenflöde ökar risken för erosion och skred. En översvämning i Vänern kommer därför att pågå under en längre tid.

Utmaningar

Lidköpings tätort sträcker sig utmed Vänerns kant och mycket av den nya bebyggelsen pekas ut i sjönära lägen. Det finns en efterfrågan på bostäder nära vattnet. Översvämningsrisken innebär att stor hänsyn måste tas till klimatförändringar vid exploatering i sjönära lägen. Vid exploatering i översvämningskänsliga områden kan det ställas krav på åtgärder.

Vid en översvämning riskerar inte endast bebyggelse att ta skada, även värdefulla miljöer som inte går att åter skapa riskerar att ta skada. I Lidköping finns det flera kulturmiljöer längs med Lidan som kan komma att översvämmas vid en stigande vattennivå i Vänern. Det är nya stadens torg med rutnätsplan och rådhus, gamla staden med medeltida stadsplan, och stadsträdgården. Längs med Vänern bedöms det även finnas risk för Villa Giacomina herrgård och park att översvämmas.



Planeringsnivåer Vänern (m.ö.h., RH2000)							
Kommun	Medelvattennivå*	100-årsnivå*	200-årsnivå*	Beräknad högsta vattennivå*			
Lidköping	44,58	46,46	46,66	47,25			

Länsstyrelsen har tagit fram planeringsnivåer för Vänern utifrån förväntade nivåer av stigande vatten till följd av klimatförändringar (Faktablad - Vänern (lansstyrelsen.se)). Planeringsnivåerna är framtagna utefter hur högt vatt-net kan förväntas stiga kopplat till olika återkomsttider och delat in detta i fyra olika zoner. Underlaget baseras på:

- RCP 8,5 till år 2098
- Vinduppstuvning (20m/s) ink säkerhetsmarginal
- Landhöjning beräknad för år 2100
- Tappningsstrategi (från 2008)

Utifrån Länsstyrelsens zonindelning har Lidköpings kom-mun tagit fram en kartering för att illustrera vart dessa zoner sträcker sig. Karteringen ska inte användas som beslutsunderlag men kan identifiera vart det finns behov av ytterligare undersökningar för att kunna bedöma om området är lämpligt för exploatering.

Rekommendationer och riktlinjer

Länsstyrelsen har tagit fram rekommendationer över vil-ken typ av exploatering som anses lämplig inom de olika zonerna (2011-72.pdf (lansstyrelsen.se)s.29). Rekom-mendationer används vid planering av ny bebyggelse, för befintlig bebyggelse är det fastighetsägaren som har ansvaret.

- Zon 4 (+44,58 till +46,46) - Enklare funktioner som förråd eller garage kan anläggas om åtgärder vidtas, övrig bebyggelse bör undvikas.
- Zon 3 (+46,46 till +46,66) - Industri (ej miljöfarlig), verksamheter, service, sport och fritidsaktiviteter, sällanköpshandel, och delårsboende om åtgärder vidtas, övrig bebyggelse bör undvikas.
- Zon 2 (+46,46 till +47,25) – Bebyggelse för helårsbo-ende och dagligvaruhandel om åtgärder vidtas, övrig bebyggelse bör undvikas.
- Zon 1 (+47,25 och uppåt) - Bebyggelse för utbildning, hälso- och sjukvård, information- och kommuni-kation, energi- och kommunalteknisk anläggning, viktiga transportvägar, miljöfarlig verksamhet och skydd- och säkerhet kan anläggas utan att åtgärder behöver vidtas.

Skyfall

Klimatanalys

Till följd av klimatförändringar kan vi förvänta oss fler och kraftigare skyfall. Skyfall kan inträffa vart som helst och är inte begränsat till ett viss geografiskt område vilket innebär att det alltid kan utgöra en risk. Den maximala dygnsmedelnederbörden förväntas uppnå 36mm till år 2098 enligt RCP 8,5 jämfört med ca 30mm under perio-

den 1991-2013. Med skyfall avser vi ett 100 års regn med klimatfaktor på 1,25 vilket innebär att mängden regn förväntas öka med 25% till år 2100.

Utmaningar

I tätorter med mycket hårdgjord yta kan konsekven-serna av ett skyfall bli stora med översvämmade gator och byggnader med konsekvenser för kommunal teknisk försörjning som vatten- och avlopp.

För Lidköpings kommun har det tagits fram en kartering över vart det finns risk att det samlas stora vattenmäng-der vid skyfall. Karteringen baseras på:

- Jordart (där sand och grus har större infiltrationsför-måga än lera och silt)
- Hårdgjorda ytor (byggnader, vägar, etc) och övriga genomsläppliga ytor
- En generell kapacitet på kommunens ledningsnät på 2 års återkomsttid med undantag av Sjölanda och Råda mosse som har beräknats ha 5 års kapacitet och Askeslätt som beräknats ha 10 års kapacitet. Detta är schablonmässigt antagande vilket innebär att det inte stämmer för alla områden.
- Ingen hänsyn har tagits till stigande vattennivå vilket kan påverka utsläppspunkten för dagvattnet.
- Karteringen är från 2016 vilket innebär att den inte är uppdaterade efter nyexploaterade områden.

Stora vattensamlingar behöver inte vara ett problem. Det är först när vattnet skadar byggnader, påverkar viktiga transporter, eller innebär risk för hälsa och liv som det blir ett problem. Därför kan större vattenmängder i grönområden accepteras medan större vattenmängder i bostadsområden eller på viktiga vägar begränsas. I kar-teringen finns även hastigheter över 0,5m/s med då det kan innebära en större risk.

Utifrån karteringen ser vi att majoriteten av de stora vattensamlingarna förväntas hamna på gata och grö-nområden men på vissa ställen privata fastigheter där fastighetsägaren själva kan vidta åtgärder. Vid förtätning av befintliga områden krävs åtgärder för dagvattenhan-tering utöver det kommunala dagvattennätet. Utrymme för detta behöver säkerställas i detaljplan.

Karteringen ska inte användas som beslutsunderlag men kan identifiera vart det finns behov av ytterligare under-sökningar för att kunna bedöma om området är lämpligt för exploatering.

Rekommendationer och riktlinjer

Länsstyrelsen har tagit fram rekommendationer för hur översvämning till följd av skyfall kan hanteras i fysisk pla-

nering (Fakta 2018-5 Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall.pdf (lansstyrelsen.se)):

- Ny bebyggelse planeras så att den inte tar skada eller orsakar skada vid en översvämning från minst ett 100-årsregn.
- Samhällsviktig verksamhet ges en högre säkerhetsnivå och planeras så att funktionen kan upprätthållas vid en översvämning.
- Framkomligheten till och från planområdet bedöms och ska vid behov säkerställas.
- Risken för översvämning från ett 100-årsregn bedöms i detaljplan och eventuella skyddsåtgärder säkerställs.

Ras, skred och erosion

Klimatanalys

Ras och skred är snabba massrörelser i jord eller berg. I ett ras rör sig massorna fritt i förhållande till varandra medan de i ett skred är sammanhängande. De kan båda inträffa utan förvarning. Erosion är när vattnet genom rörelse bearbetar stränder och bottnar och transporterar

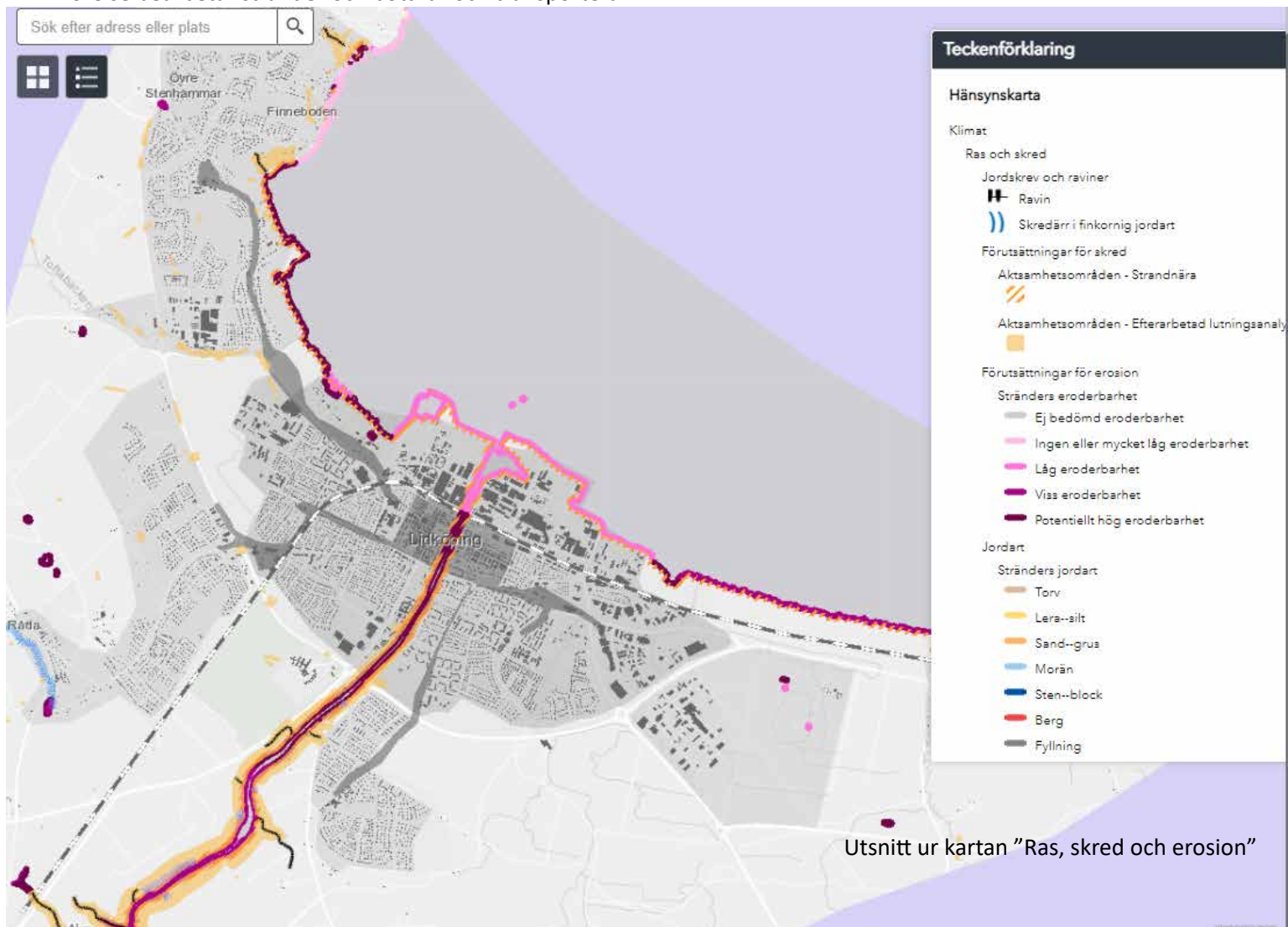
bort löst material. Erosion kan bidra till att ras eller skred inträffar. Förändringar av vegetation, vattenmängder, flödesvägar och rinnhastigheter i slänter kan orsaka erosion och leda till ras eller skred.

Då klimatförändringarna förväntas ge större skyfall och högre vattennivåer innebär det ökade flöden i vattendrag vilket beräknas öka risken för ras, skred och erosion.

Utmaningar

För att ett ras eller skred ska inträffa behöver jorden bestå av lera och/eller silt och att marklutningen är tillräckligt stor. Det har gjorts en kartering över förutsättningar för ras, skred och erosion för bland annat Lidköpings kommun. Karteringen baseras på:

- Områden som består av lera/silt
- Marklutning på minst 1:10
- Om området består av kvicklera kan skredet röra sig över ett större område än 1:10 vilket inte framgår i karteringen
- Strandnära områden som inte är morän eller berg



Utsnitt ur kartan "Ras, skred och erosion"

bör generellt ses som aktsamhetsområden, därför är ett område på 50 meter från strandlinjen med i karteringen.

- Karteringen utgår inte från ett specifikt klimatscenario

I Lidköping finns mycket lera och djupa lerlager och en hel del kvicklera (gammal sjöbotten). Vilket ökar risken för skred och bakåtgripande skred. De aktsamhetsområden som pekas ut inom området för den fördjupade översiktsplanen är framförallt längs med Lidan, i samband med detaljplanering ska bedömning av ras, skred och erosion bedömas i enlighet med PBL. Andra områden som pekas ut som aktsamhetsområden är Toftabäcken och befintliga raviner i Villa Giacomina och Sjölund.

Kartan visar inte risken eller sannolikheten för ras eller skred. Att ett område finns utpekat på kartan innebär inte att det är en fara. Karteringen ska inte användas som beslutsunderlag men kan identifiera vart det finns behov av ytterligare undersökningar för att kunna bedöma om området är lämpligt för exploatering.

Rekommendationer och riktlinjer

Rekommendationer från SGU:

- Vid lutning om 1:10 eller mer ska stabiliteten kartläggas.

Enligt tidigare utredningar genomföra i Lidköping av Bohusgeo har följande rekommendationer tagits fram:

- Vid lutning om 1:15 eller mer mellan botten på Lidan och omgivande mark (ca 150-200m från Lidan) ska släntstabiliteten kartläggas.

HÄNSYN - TEKNISK INFRASTRUKTUR

Dagvatten och VA

Kommunen ansvarar för att förse invånarna med dricksvatten och avloppsrening inom det egna kommunala verksamhetsområdet för vatten och avlopp. Verksamhetsområdet består av Lidköpings tätort och övriga tätorter och småorter i kommunen. Enligt § 6 i lagen om allmänna vattentjänster är kommunen skyldig att ordna vatten- och avlopp inom områden där det med hänsyn till skyddet för människors hälsa eller miljön behöver ordnas vattenförsörjning eller avlopp i ett större sammanhang för en viss befintlig eller blivande bebyggelse.

Befintligt reningsverk är beläget inom Västra hamn-området. Lidköpings reningsverk är dimensionerat för 45000 personekvivalenter. Reningsverket tar emot spillvatten från hela det område som omfattas av den fördjupade översiktsplanen.

Reningsverket är i behov av en uppgradering av kapaciteten och förbättring av den teknik som används. Verkets läge nära Vänern innebär också risk för att anläggningen översvämmas vid höga vattenstånd. Kommunen har beslutat att ett helt nytt reningsverk ska byggas på annan plats. Det nya verket ska placeras öster om Lidan i anslutning till väg 184. Arbete med tillståndsansökan pågår. Den nya anläggningen som döpts till Ängens avloppsreningsverk beräknas vara i drift kring 2026. Därefter ska den befintliga anläggningen avvecklas och demonteras. Det nya avloppsreningsverket är avgörande Lidköpings utveckling och möjlighet att växa befolkningsmässigt. Skulle verket inte komma till stånd skulle det få långt gående konsekvenser för många av de förslag till ny bebyggelse som planen innehåller.

Dagvatten är regn- och smältvatten som tillfälligt rinner av på markytan eller hårda ytor som exempelvis gator, tak och parkeringsplatser. Kommunen arbetar för att dagvatten ska tas om hand lokalt på tomtmark (LOD). Om detta inte är möjligt ska det fördröjas inom kvarter-smark och/eller i utjämningsmagasin så nära källan som möjligt. Öppen dagvattenhantering ska ses som en resurs vid utformning av allmänna miljöer. En del i det pågående arbetet med Vattenplanen är att ta fram en handbok för omhändertagande av dagvatten för hela kommunen. I handboken ges konkreta råd till hur kommunen ska planera för att undvika problem med översvämningar och annat oönskat vatten i den byggda miljön. Mer om dagvatten finns att läsa under fliken "hänsyn"

Vattenskyddsområde Råda

Kinneviken utgör det huvudsakliga vattenintaget för såväl Lidköping som Götene. Det pågår ett gemensamt arbete

med att fastställa Kinneviken som vattenskyddsområde. I Råda ås sker grundvattenbildning och sedan början av 1900-talet har grundvatten hämtats här för Lidköpings vattenförsörjning. Under istiden avlagrades ishavssediment till en ås med effektiv rening av vatten som idag erbjuder oss dricksvatten av god kvalitet.

Råda ås är utpekad som vattenskyddsområde och är också en del av kommunens reservvattentäkt. Råde ås står för ca 10 % av Lidköpings dricksvattenförsörjning och har kapacitet att bidra med större mängd under kortare tid.

Energiförsörjning

En ny mottagningsstation för elektricitet har etablerats norr om Hovby flygplats utmed vägen mot Ekestubben. Det nya ställverket har ersatt en del av det befintliga ställverket i kvarteret Gösen (Östra entrén) som ägs av Ellevio, som inom snar framtid kommer avvecklas. Därmed kommer den delen av marken att frigöras. Inom kvarteret Gösen ligger även Lidköping Elnäts fördelningsstation, som behöver utredas i kommande planarbete för att hitta bästa möjliga placering och utformning.

Inom merparten av kommunen är Lidköping Elnät ledningsägare av eldistributionsnätet. Generellt är dimensioneringen av elnätet väl tilltaget på regionnätetsnivå för att tillgodose kommunens mål på 45000 invånare år 2030. Ett arbete som fortlöper är att stärka upp lokalnäten. En stor utmaning för elnätet är att anpassa nätet för elbehovet inom transport, då elfordon kräver laddare som innebär stora punktbelastningar som elnätet idag inte är dimensionerat för. Likaså förväntas andelen lokalproducerad el öka, vilket ställer krav på att nätet är dimensionerat för detta. Ytterligare en avgörande faktor för dimensioneringen av elnätet är typ av uppvärmning. Kommer merparten av fastigheterna även fortsättningsvis vara anslutet till fjärrvärme eller behöver elnätet anpassas för att klara fastigheternas uppvärmningsbehov? Ändras detta kan vi räkna med att antalet nätstationer kommer att öka betydligt fram till 2030. Dessa placeringar behöver lyftas tidigt i planeringen av framförallt förtätningar för att säkerställa markbehovet. Likaså är det viktigt att man i områden av blandad karaktär med verksamhet och bostäder i samma område, alltid börjar med att verksamheterna fastställs och blir tilldelade aktuell mark. Olika verksamheter har vitt skilda behov energimässigt. Bostäder ser däremot ganska lika ut, vilket gör att bostäder kan planeras med större säkerhet utan att veta exakt hur det kommer att bli.

Inom aktuellt område finns fem fördelningsstationer för

eldistribution. Dessa är alla större punktojekt med stora kostnader, och som därmed har stort inflytande över elnätstaxorna. Därav är det av stor vikt att dess placeringar blir rätt, samt att eventuella behov av flytt aviseras långt i förväg, ibland 20-30 år innan. Detta för att inte behöva riva ned anläggningar som ännu inte fullgjort sin tekniska livslängd. Dessa stationer ställer också krav på goda transportvägar, då stationernas ingående komponenter är stora och ofta kräver långa och breda specialtransporter, vid utbyte och nybyggnation. Därmed måste detta beaktas vid planering av vägnätet för att inte orsaka stora kostnader, så att stationerna inte av

Då elektrifieringen av transportsektorn påskyndas alltmer kan det förväntas att stationerna kan komma att kräva mer utrymme, samt att helt nya kan behöva byggas. Det är därför viktigt att kommunen inte säljer all mark i strategiska lägen. Ett särskilt viktigt läge är område Östra hamnen, vilket aviserats sedan långt

Energiproduktion – Vind och sol

Inom planområdet kan det förväntas att större förnyelsebar kraftproduktion etableras även om något sådant intresse inte finns utpekad i markanvändningskartan. Kraftproduktionen behöver placeras nära konsumtionen för att bli effektiv och miljömässig. Hela planområdet ligger inom totalförsvarets stoppområde för höga objekt, därför är vindkraft inte en möjlig energikälla i området. Solkraft kräver relativt stora ytor, samt infrastruktur. Kommunen behöver tillse att de större produktionskällorna etableras på gemensam plats för att inte låsa upp stora markområden och riskera att behöva bygga långa ledningsnät som ökar förlusterna och kostnaderna. Generellt kan sägas att platser som av olika orsaker utgör skyddsavstånd eller ligger nära störningskällor kan vara lämpliga platser för elproduktion av förnybar energi. Möjligheten att placera anläggningar för att utvinna solenergi kan finnas i anslutning till Hovby flygfält och på det område på Kartåsens deponi som är sluttäkt.

Det förväntas också att småskalig förnyelsebar kraftproduktion ökar i framtiden, i form av mikroproducenter. På grund av att produktion och konsumtion av elektricitet sällan är i balans hos dessa kunder kommer elnätet behöva förstärkas för att klara de allt större effektpendlingarna. Även i befintliga områden kan elnätet behöva göras om från grunden. Batterilager kan komma att börja byggas av privata aktörer, exempelvis bostadsrättsföreningar, för att mildra effektpendlingen och istället nyttja sin producerade energi själv. Dessa batterilager kan

komma att kräva utrymme likt nätstationer runt omkring i staden.

Om Hovby anses lämpligt för framtida elproduktion måste även de framtida planerna kring riksväg 44 beaktas, samt Hovby flygfälts framtid som flygplats. Detta eftersom en större fördelningsstation då måste byggas inom området, som eventuellt kan kollidera med dessa intressen och därmed begränsa möjligheterna betydligt.

It och bredband

Lidköpings Bredband bygger och förvaltar stadsnätet i Lidköpings kommun. I vissa områden på landsbygden har Lidköpings bredband byggt ut till överlämningspunkt, fiberföreningar har sedan färdigställt resterande del av installationen till hushållen på landsbygd. I dessa områden ansvarar även föreningar för driften av sitt nät. Tillgång till snabbt bredband är viktigt och blir allt viktigare i dagens samhälle, det är nu ett lagkrav att det ska finnas tillgång till bredband i bygglovsprövning. Med den digitalisering som sker i samhället där en allt större del av samhällsviktiga och samhällskritiska funktioner är beroende av en robust fiberinfrastruktur kommer också ökade krav på driftsäkerhet.

I linje med regeringens bredbandsmål - att år 2025 bör hela Sverige ha tillgång till snabbt bredband, lägger Lidköping bredband i de projekt som utförs i närtid ledningar till ej utbyggda områden. Ledningar läggs tillsammans med övrig infrastruktur i nya områden som byggs ut. Det arbetas kontinuerligt med att stärka nätet och för att få en robust fiberinfrastruktur förnyas utrustningen och fibernätet förstärks genom redundans för ökad driftsäkerhet. De höga kraven på ett robust fibernät säkrar framtida tekniska lösningar och hjälpmedel, de som ligger närmst framför oss är 5G och IoT-lösningar.

Fibernätet är den enda infrastruktur som förväntas klara av de krav som framtidens digitala trafik kommer innebära. Själva fiberkabeln har en stor överkapacitet mot dagens utmaningar, en fiber är tunn som ett hårstrå och klarar att hantera 20 000 telefonsamtal samtidigt. Det är den aktiva utrustningen som sätter begränsningarna.

Avfall

Enligt miljöbalken ska varje kommun ha en renhållningsordning med särskilda föreskrifter om hantering av avfall och en avfallsplan. Lidköpings kommun har en avfallsplan antagen år 2019. I avfallsplanen beskrivs hanteringen av avfall från enskilda hushåll, avfall från företag som bedriver verksamhet samt det avfall som producenterna

ansvarar för. Avfallshanteringen i Lidköping sköts av Renhållningen på Lidköpings kommun. Kommunens återvinningscentral ligger på Kartåsen. Deponi och återvinningscentral är säkerställda i detaljplan. Deponi och återvinningscentral är säkerställda i detaljplan. Lokala återvinningsstationer finns även utplacerade i staden Lidköping.

Det pågår i kommunen arbete med införande av ett nytt insamlingssystem. Vad gäller införandet har samtliga en- och tvåfamiljshus i tätorten fått det nya systemet. Den stora utmaningen blir att lyckas med detta uppdrag i flerbostadshusen, där det endast är uppstartat i mindre skala. Det är viktigt att plats för insamling och dess fordon kommer med tidigt i utformandet av nya områden.

Vad gäller avfall från verksamheter kan dessa restprodukter i optimala fall utgöra en annan verksamhets resurs. I planförslagets tema-del kring bebyggelse finns en ställningstagande kring att möjliggöra för symbios mellan verksamheter. Desto bättre kluster för detta som kan tillskapas, desto mindre blir mängden avfall för kommunen att ta omhand.

HÄNSYN - HÄLSA OCH SÄKERHET

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer finns för luft, buller och grundvattnen. Vid planering och tillståndsgivning ska kommunen iaktta gällande miljö kvalitetsnormer och se till att de inte överskrids.

Luft

Miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet. Normerna reglerar halterna av kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid, bly, partiklar (PM10, PM 2,5), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. Den dominerande källan av utsläpp till luft orsakas av vägtrafiken, vilket medför effekter och konsekvenser på människors hälsa och miljö på lokal, regional och global nivå. Luftkvaliteten i Lidköpings kommun är generellt god. För att kontrollera och följa upp luftkvaliteten genomförs återkommande mätningar och beräkningar i kommunen.

Vatten

Till följd av EU:s vattendirektiv har fem vattendistrikt bildats i Sverige vars indelning bygger på landets avrinningsområden. Lidköpings kommun tillhör Västerhavets vattendistrikt. Vattenmyndigheten beslutade 2016 om nya miljö kvalitetsnormer. Uppgifterna om miljö kvalitetsnormerna och statusen i vattenförekomsterna finns att hämta i VISS, (Vatteninformationssystem Sverige). I Lidköpings kommun är Vätern indelad i två ytvattenförekomster, Vätern - Dalbosjön och Vätern - Värmlandssjön. Båda förekomsterna har enligt den senaste klassningen måttlig ekologisk status. Bakgrunden till detta härleds till att Vätern regleras på ett sätt som påverkar sjöns ekologiska status, att sjön saknar naturliga vattenståndsvärden samt att strandmiljöer växer igen.

Buller

I Lidköping är det främst järnvägen och de större trafiklederna som orsakar buller som riskerar överstiga de riktvärden som finns för bostadsbebyggelse. De trafikmätningar som genomfördes under maj 2021 kommer fungera som underlag inför kommande modelleringar och beräkningar. I förordningen (2015:216, ändrad 2017:359) om trafikbuller vid bostadsbyggnader finns bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser. Trafikverket har 2017 kartlagt buller från väg 44, vilket redovisas bredvid.

För att skapa trivsamma boendemiljöer och offentliga platser krävs en god utformning av miljöerna för att minska bullerpåverkan. Bebyggelse så som kontor, parkeringshus, handel och verksamhetsområden kan

med fördel placeras som en ljuddämpande skärm mellan bostäder och vägar och järnväg som är källa till buller. I bullerutsatta lägen kan bebyggelsens placering användas för att skapa lugna gårdsmiljöer. Eventuellt behövs kompletterande bulleråtgärder som plank och skärmar. Mer exakta åtgärder och bedömningar av vilken effekt olika bullerdämpande åtgärder har måste studeras vidare i detaljplaneskedet.

Farligt gods

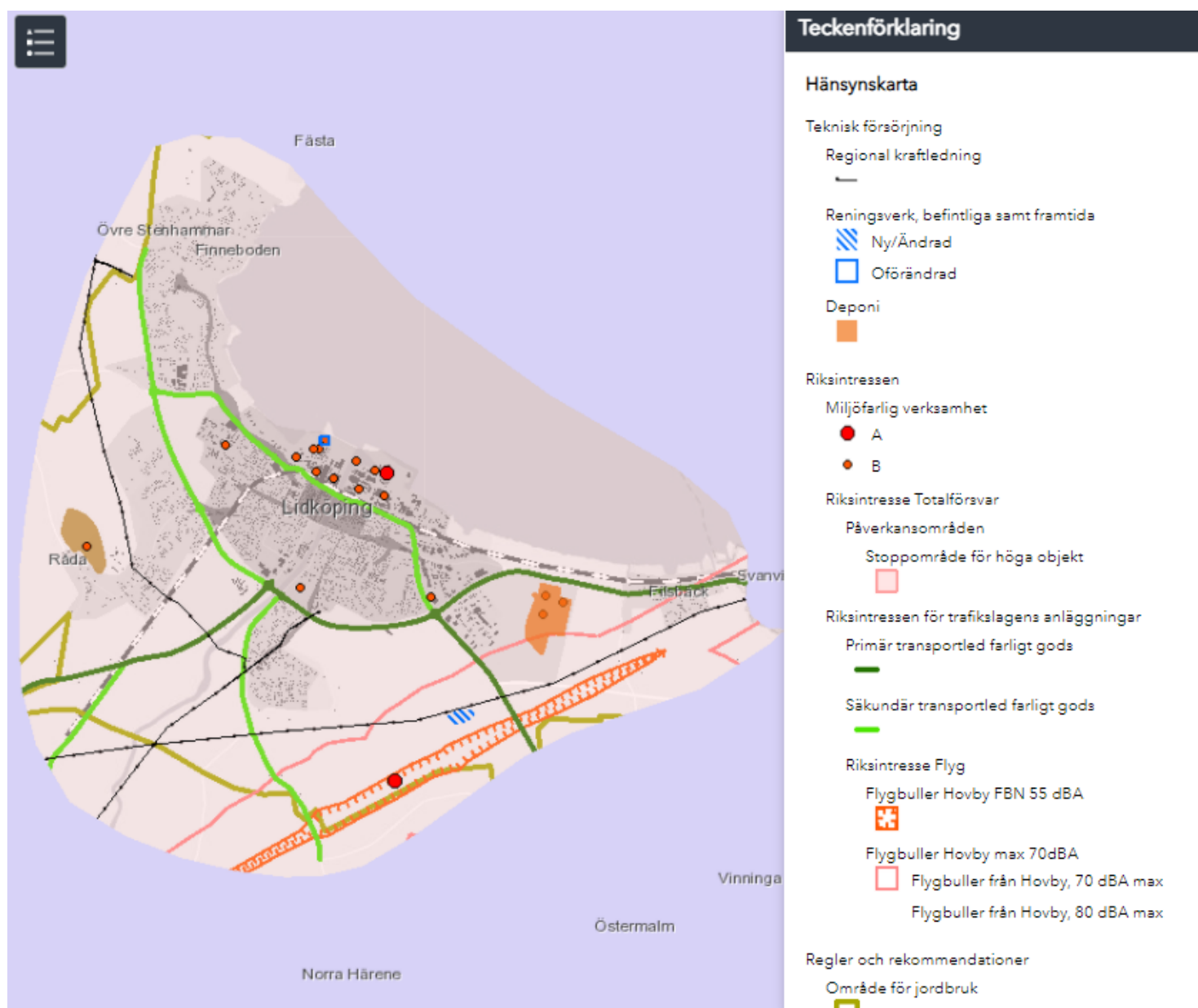
Farligt gods är varor som till exempel är explosiva, brandfarliga, giftiga eller frätande och som kan orsaka skador på människor, djur och omgivande miljö om de inte hanteras rätt under en transport. Farligt gods innebär en risk för omgivningen och kräver hänsyn och att riskaspekter uppmärksammas i den fysiska planeringen. Rekommenderade vägar för transporter av farligt gods finns för transportörer och är uppdelade i två kategorier, primära och sekundära transportvägar. De primära transportvägarna ska i första hand användas för genomfartstrafik med farligt gods och de sekundära bör användas för lokala transporter mellan det primära vägnätet och mottagaren/leverantören.

Kommunen tillämpar länsstyrelsens rekommenderade riskbedömningsavstånd på 150 meter från vägens kant vid planering och prövning av bebyggelse i anslutning till transportleder för farligt gods.

Kartbilden till höger visar de primära och sekundära vägarna för farligt gods genom planområdet. För järnväg finns inte något system likande det rekommenderade vägsystemet för farligt gods vilket innebär att alla järnvägar i Sverige får användas för sådana transporter. Kommunen, Trafikverket och Länsstyrelsen har kommit överens om ett förhållningssätt vid planering utefter Kinnekullebanan som lyder:

”En kvalitativ beskrivning av de befintliga riskerna samt vilka risker som sannolikt kan uppstå i framtiden ska göras. Konsekvenserna av olika typer av olyckor ska beskrivas. Någon kvantitativ riskbedömning behöver inte göras. Åtgärder för att förhindra de vanligaste typerna av olyckor med farligt gods ska beskrivas.”

Vid planering av ny bebyggelse eller förändrad markanvändning i lägen som kan vara utsatta för risker från farligt gods ska riskerna analyseras och åtgärder säkerställas i exempelvis detaljplaneprocessen.



Trafiksäkerhet

Nollvisionen är utgångspunkten för kommunens trafiksäkerhetsarbete. I dagsläget tillämpar Lidköpings kommun 30/40/60 km/h som hastighetsbegränsning (Rätt fart i staden) vilket innebär att några genomfartsgator har 60 km/h medan merparten av kommunens gator är begränsade till 40 km/h eller lägre. Vid dessa hastigheter är en tydlig majoritet av de allvarliga olyckorna kollisionsolyckor mellan oskyddade trafikanter och motorfordon, det tillkommer även singelolyckor för cykel/moped samt singelolyckor för fotgängare. Det är därför naturligt att det kommunala trafiksäkerhetsarbetet fokuserar på att förhindra allvarliga skador hos oskyddade trafikanter vilket innefattar både singelolyckor (fallolyckor) och kollisioner mellan oskyddade trafikanter och motorfordon. Barn och funktionsnedsatta ska visas extra hänsyn i trafiksäkerhetsarbetet. Kommunen antog 2020 ett Gång- cykel och trafiksäkerhetsprogram (KF 2020-09-28 § 142) med insatser för att förbättra trafiksäkerheten i kommunen. Trafiksäkerhetsarbetet innefattar både väg och järnväg.

Miljöfarlig verksamhet

Med miljöfarlig verksamhet avses utsläpp av avloppsvatten, fasta ämnen eller gas från mark, byggnader eller anläggningar i mark, vattenområden eller grundvattnen. Det är också användning av mark, byggnader eller anläggningar på ett sätt som kan medföra olägenhet för människors hälsa eller miljön genom annat utsläpp än som avses enligt ovan eller genom förorening av mark, luft, vattenområden eller grundvattnen. Det kan också vara användning av mark, byggnader eller anläggningar på ett sätt som kan medföra olägenhet för omgivningen genom buller, skakningar, ljus, joniserande eller icke-joniserande strålning eller annat liknande.

Djurhållning

Enligt Boverkets rapport "Vägledning för planering för och invid djurhållning" bör kommunen inte enbart vara inriktad på ett generellt avstånd mellan bostadsbebyggelse och djurhållningsverksamheten, utan också utreda natur- och terrängförhållandena i omgivningen. Några generella riktlinjer för avstånd mellan djuranläggningar

och bebyggelse kan därför inte anges. Bedömningar bör istället göras i den aktuella planeringssituationen för varje enskilt fall. Se kartan Areella näringar för var i kommunen större djuranläggningar än 100 djurenheter finns

Sevesoverksamheter

I Lidköping finns två anläggningar som omfattas av EU:s Sevesodirektiv, Lidköpings biogasanläggning vid Kartåsen samt Lantmännens gödselterminal vid Östra Hamnen. Sevesodirektivet syftar till att åtgärder ska vidtas för att förebygga och begränsa följderna av kemikalieolyckor vid anläggningar som hanterar farliga ämnen. Generella riskhanteringsavstånd till kommunens sevesoanläggningar anges inte utan bör utgå från verksamhetens art samt de omgivningsspecifika och lokala förhållandena på platsen.

Inriktningen i planförslaget är att ingen förändrad markanvändning ska ske i närheten av dessa områden, funktioner som kan innebära ökade risker för människor eller intressekonflikter undviks så som planförslaget är utformat. Ingen förtätning av bostäder eller åtgärder för besöksnäringen kommer ske i närheten av dessa anläggningar. Förändringar och åtgärder kring bostadsbyggande och besöksnäring kommer ske på den Västra sidan om Lidans mynning.

Förorenade områden

Ett förorenat område är mark, grundvatten, ytvatten, sediment eller en byggnad där halten av något ämne är så hög att den kan orsaka en risk för människors hälsa eller för miljön.

Ett av de sexton miljömål som riksdagen antagit är att skapa en giftfri miljö. Som en del i arbetet med att uppnå målet genomförs inventering av potentiellt förorenade områden enligt MIFO (Metod för Inventering av Förorenade Områden), där Länsstyrelsen har samordningsansvaret.

I Lidköping kommun har 43 av de inventerade och riskklassade områdena i Lidköping bedöms utgöra en mycket stor eller stor risk för negativa effekter på människors hälsa och miljön (riskklass 1 och 2).

I tre av dessa områden pågår sanering. De flesta områden i riskklass 1 och 2 ligger i Lidköpings tätort och i anslutning till hamnmiljön. Många av de områden har identifierats som potentiellt förorenade har ännu inte

riskklassats. I Lidköping är det främst de historiska föroreningarna från ytbehandling, kemptvätt, brandövningsplatser och oljehantering som utgör potentiella förorenade områden.

Länstyrelsen pekar i sitt granskningsyttrande på behovet av en samlad strategi för hantering av förorenade områden. Kommunen är väl medveten om detta och kommer framöver arbeta övergripande och strategiskt med dessa frågor, dock inte inom ramen för den fördjupade översiktsplanen.

Radon

Radon är en osynlig och luktfri gas som bildas när det radioaktiva grundämnet radium sönderfaller. Radon finns naturligt både i luft, mark och vatten. Höga halter av radon kan vara skadligt för hälsan. Radonhalten i inomhusluft bör inte överstiga 200 Bq/m³ (Folkhälsomyndighetens riktvärde).

Marken i Lidköpings kommun är till största delen låg- eller normalradonmark, vilket innebär att vid nybyggnad ska grunden utföras radonskyddande. Viljeinriktningen i kommunen är att aktivt arbeta för att radonhalten i bostäder inte ska överstiga riktvärdet 200 Bq år 2020 (enligt miljöplanen).

HÄNSYN - RIKSINTRESSEN OCH REGLERINGAR

Riksintressen

Riksintressen är områden eller objekt som enligt miljöbalken är av sådant nationellt intresse att de ska skyddas mot åtgärder som kan medföra påtaglig skada eller riskerar att påtagligt försvåra möjligheterna att utnyttja riksintresset.

Riksintressena för naturvård, kulturmiljövård och Vänerbepkar på värden i olika områden och strukturer. De är unika kvaliteter och en del av stadens identitet. Dessa är egenskaper som gör staden attraktiv för boende och besökare. För andra riksintressen, Vänersjöfarten och kommunikationer ligger intresset snarare i funktionen. Funktioner som kan vara mer eller mindre knutna till en viss plats.

Nedan beskrivs riksintressena och på vilket sätt kommunen tar hänsyn till dem i planeringen.

Riksintresse för totalförsvaret

Sådana mark- och vattenområden som har betydelse för totalförsvaret ska enligt MB 3 kap 9 § så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan motverka totalförsvarets intressen. Områden som är av riksintresse till följd av att de behövs för totalförsvarets anläggningar ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Vid konflikt med andra riksintressen ska totalförsvarets intressen enligt MB 3 kap 10 § ges företräde.

Lidköpings stad berörs av totalförsvarets riksintressen genom Råda övningsflygplats (55). Flygplatsen

Teckenförklaring

Riksintresse Totalförsvaret

Påverkansområden

Stoppområde för höga objekt



Riksintressen för trafikalgens anläggningar

Primär transportled farligt gods



Säkundär transportled farligt gods



Riksintresse Flyg

Flygbuller Hovby FBN 55 dBA



Flygbuller Hovby max 70dBA



Flygbuller från Hovby, 70 dBA max

Flygbuller från Hovby, 80 dBA max

Riksintresse Hamn

Hamn - befintlig



Hamn - befintlig

Riksintresse Järnväg

Järnväg - befintlig station för resandeutbyte



Järnväg - befintlig station för resandeutbyte

Järnväg - befintlig



Järnväg - befintlig

Riksintresse Sjöfart

Sjöfart - befintlig farled



Sjöfart - befintlig farled inkl. buffertzoner

Riksintresse Väg

Väg - befintlig



Väg - befintlig

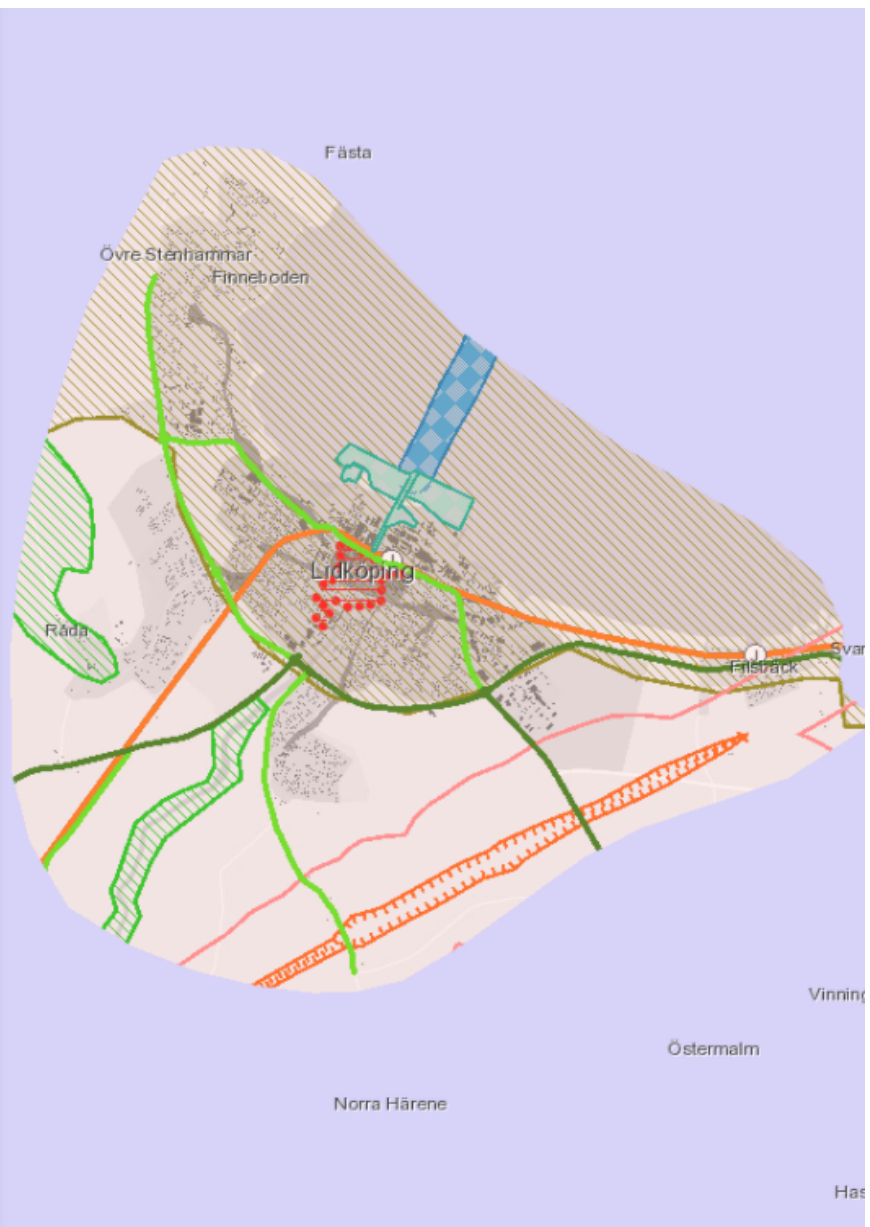
Riksintresse Kust- turism & friluftsliv, MB 4:2



Riksintresse Naturvård, MB 3:6



RAÄ Riksintresse Kulturmiljövård



används för övningar inom totalförsvarets ram med både mark och flygstridskrafter, för transportflygets taktiska träning och för delar av frivilligförsvarets flygverksamhet. Riksintresset kan påverkas av höga objekt som t ex master och vindkraftverk som kan utgöra flygsäkerhetsrisker. Hela staden ligger även inom område utpekade för hinderfrihet för Såtenäs flygflottilj.

Planområdet berörs också i sin helhet av riksintresse MSA-område för Såtenäs flottiljflygplats och Råda övningsflygplats samt för väderradar i Vara.

Stoppområde för höga objekt och MSA-område tillhörande riksintresset Såtenäs flottiljflygplats samt Råda övningsflygplats.

Ett stoppområde för höga objekt är ett påverkansområde kring en flygplats som utgör riksintresse för totalförsvarets militära del. Inom stoppområdet riskerar vindkraftverk och andra höga objekt att medföra påtaglig skada på riksintresset, då sådana påverkar möjligheterna till säkra start- och landningar för den flygande verksamheten. Försvarsmakten har inom stoppområdet en mycket restriktiv hållning till uppförandet av höga objekt och accepterar generellt inte objekt högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse då dessa bedöms medföra påtaglig skada på riksintresset.

Ett MSA-område är ett påverkansområde kring en flygplats. MSA anger den minimihöjd kring en militär flygplats inom vilken det är säkert att genomföra in- och utflygningar och syftar till att säkerställa möjligheten att genomföra visuell inflygning till en flygplats.

Inom MSA-område ska alla ärenden gällande uppförande av höga objekt remitteras Försvarsmakten för bedömning av påtaglig skada.

Påverkansområde väderradar tillhörande riksintresset väderradar Vara. Ett påverkansområde väderradar är ett påverkansområde kring en väderradar. Inom detta område riskerar vindkraft och andra höga objekt skada väderradarstationen varför särskilda analyser behöver genomföras av Försvarsmakten innan sådana uppförs. Påverkansområdet utgörs av ett cirkulärt område med 50 kilometers radie i förhållande till väderradarstationen. Yttrande Datum Beteckning 2022-01-21 FM2021-27711:4 Sida 4 (6)

Inom påverkansområde väderradar ska alla ärenden gällande uppförande av höga objekt remitteras Försvars-

makten för bedömning av påtaglig skada.

Utförligare beskrivning av dessa områden, deras värden samt exempel på vilka åtgärder som kan riskera påtaglig skada finns att läsa i aktuell riksintresses katalog

Riksintressen för trafikslagets anläggningar
Trafikverket har fått nya kriterier för utpekande av riksintresse för trafikslagets anläggningar. Det pågår en revidering av riksintressen under 2020-2021 vilket innebär att texter i detta avsnitt kan komma att ändras för att passa revideringen.

Järnvägen genom Lidköping utgör riksintresse för järnväg enligt 3 kap 8 § Miljöbalken. Stationslägena inom planområdet är Filsbäck, Resecentrum och Framnäs City. Banan är av regional betydelse och används främst för persontransporter. Banan är inte elektrifierad. På senare tid har tillgänglighetsförbättring gjorts på platformen vid Framnäs city. Försök med spårförbättringar har också gjorts på sträckan söder om staden. Kommunen anser att det är viktigt att arbetet med förbättringar på banan fortsätter och att Kinnekullebanan ses ur ett helhetsperspektiv. Vidare anser kommunen att trafikering ska möjliggöra kortare restider mot Göteborg, Trollhättan/Vänersborg samt Örebro samtidigt som möjligheten till lokalt resande på banan bibehålls. Kommunen har satsat på Kinnekullebanan genom att bygga en tågverkstad för att kunna förbättra tågens tillförlitlighet.

Väg 44 utgör kommunikationsled av riksintresse enligt 3 kap 8 § Miljöbalken. Vägen förbinder E6 vid Uddevalla med E20 vid Götene. Den förbinder Lidköping åt väster med Trollhättan, Vänersborg och Uddevalla och åt öster med Götene och vidare mot Mariestad och Stockholm. Vägen fick 2019 en ny dragning söder om Filsbäck. Ett vägreservat finns utlagt för fortsatt utbyggnad av väg 44 förbi Lidköping. Det är av stor vikt för kommunen att utredning kring en förbifart startar så fort som möjligt då en förbifart har stor påverkan på stadens möjligheter att utvecklas. Detta gäller både kring det föreslagna vägreservatet men också för utveckling vid befintlig väg 44 genom staden. Enligt remissförslag av revidering av riksintresse för vägar så föreslås den kommunala Rörstrandsleden mellan Skararondellen och Jungmansrondellen att pekas ut som riksintresse, tack vare kopplingen till hamnen. Detta passar väl med det ställningstagande kommunen gör angående godstransporter i kapitlet Förslag Teman – Transporter.

Hamnen i Lidköping är av riksintresse för kommunikation

enligt 3 kap 8 § Miljöbalken. Hamnen ingår i ett transportsystem där Göta älv och bland annat slussarna vid Trollhättan också är nödvändiga för att hela systemet ska fungera. Vänerhamnarna är samlade under ett gemensamt bolag Vänerhamn AB, som till övervägande delen ägs av de kommuner där de fem största hamnanläggningarna ligger. Förutom Lidköpings hamn finns anläggningar i Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken och Vänersborg.

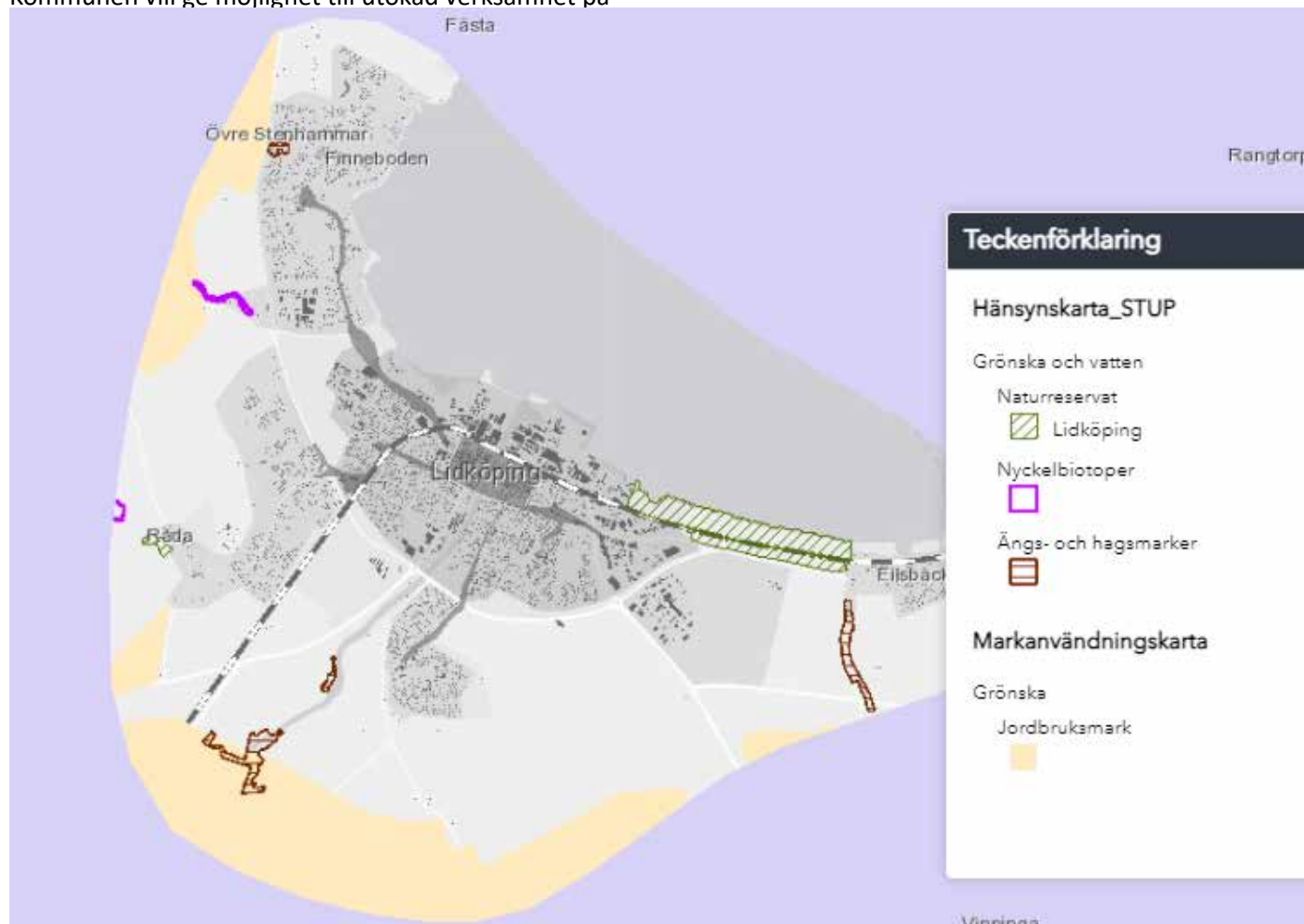
Lidköpings hamn har inriktning mot jordbruksprodukter och fasta bränslen. Godsmängden i Lidköping hamn har sedan 2012 ökat med tre procent. Vanligaste produkterna som hanteras i hamnen är jordbruksprodukter och fasta bränslen. Frågor som är viktiga för Vänersjöfartens framtid är eventuella nya slussar i Göta Älv och broförbindelser över Göta älv.

Lidköping/Hovby Flygplats AB uppgift är att bedriva flygverksamhet samt verka för flygets utveckling. I verksamheten ingår även förvaltning av byggnader och markanläggningar på flygplatsen. Fältet har god kapacitet att betjäna större flygplanstyper. Flygverksamheten utgörs till största delen av affärs- och privatflyg i liten skala. Kommunen vill ge möjlighet till utökad verksamhet på

Lidköping/ Hovby flygplats för flyget och till verksamheter knutna till flyget. Lidköping ligger inom den yta som berörs av en angiven minsta flyghöjd, kallad MSA-yta för flera olika flygplatser. Förutom Lidköping/Hovby gäller detta bland annat Trollhättans flygplats och Såtenäs flottflygplats. Vid lokalisering av höga byggnader eller föremål inom dessa ytor ska samråd ske med respektive berörd flygplats.

Riksintresse för kust-, turism-, och friluftsliv
Kinnevikens är av riksintresse för friluftsliv i enlighet med 3 kap. 6 § miljöbalken. Kinnevikens är den sydöstra delen av Vänern mellan Kållands ö i väster och Kinnekulle. Längst in i viken ligger Lidköping och här mynnar ån Lidan. Den inre delen av viken är mycket grund och består till stor del av sandbotten. Exempel på aktiviteter är skridskoåkning, bad, båtliv, kanoting, naturupplevelser, fritidsfiske, jakt, fågelskådning, naturstudier, kitesurfing, utflykts- och passagerarbåttrafik, trollingfiske, segling.

Riksintresse för naturvård 3 kap MB
Friluftsområdet på Råda ås ingår i ett större riksintresse för naturvård förenlig med 3 kap. 6 § miljöbalken.



Området omfattar av en av de längsta och mest instruktiva randbildningarna i mellansvenska israndzonen med välutvecklad randmorän.

Lidans ravinsystem är av riksintresse för naturvård i enlighet med 3 kap. 6 § miljöbalken.

Ådalar i slättbygd med delvis meandrande vattendrag och ganska djupt nerskurna raviner med branta sluttningar som mestadels är öppna och välhävda. Representativa odlingslandskap vid Skofteby och Long samt representativa naturbetesmarker vid Kåsentorp, vid Lovenebro och Kvänumsbäcken i form av öppen hagmark. Bitvis art- och individrika växtsamhällen i naturbetesmarkerna med arter som slåttergubbe, slåtterfibbla, backsmörblomma och stagg. Lidans och Flians nedre delar utgör lekområden för ett flertal fiskarter från Vätern, bland annat asp.

Länsstyrelsen framhåller i sitt granskningsyttrande att riksintresset kring Lidans ravinsystem riskerar att påtagligt skadas till följd av planförslaget. Kommunen bedömer att föreslagen exploatering går att anpassa så att det inte medför skada på riksintresset. I kommande planeringsskede kommer förslaget och konsekvenserna beskrivas mer detaljerat.

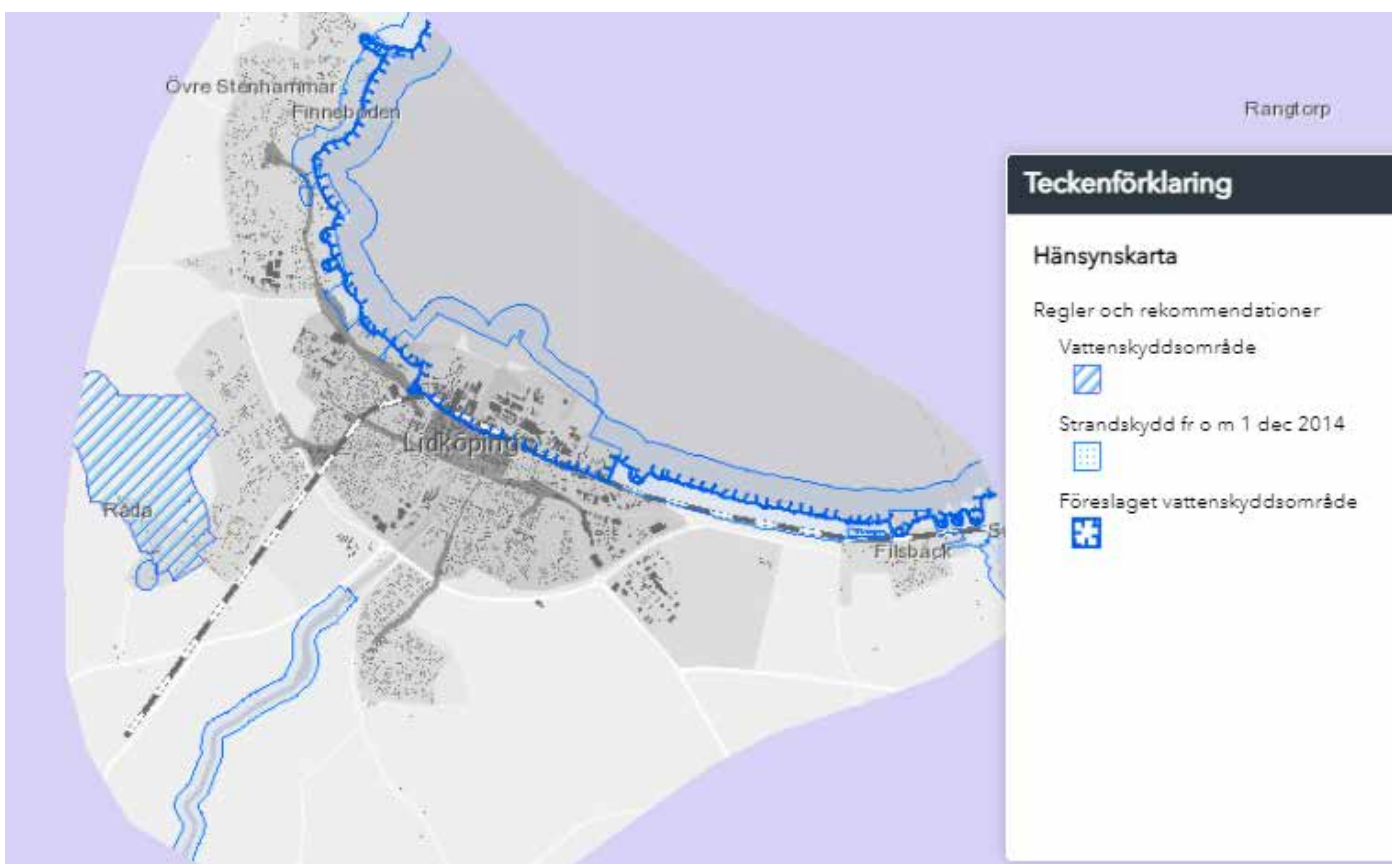
Naturreservat

Östra Sannorna är ett naturreservat enligt MB 7 kap 4-8§§ som består av skogbevuxna sanddyner och innehåller bland annat ett rikt fågelliv. Inga förändringar i planförslaget påverkar naturreservatet.

Riksintresse för kulturmiljö

Lidköpings stadskärna utgör riksintresse för kulturmiljö. Staden har en unik stadsbildning då staden öster om Lidan har ett medeltida ursprung och den västra sidan följer greve Magnus Gabriel de la Gardies rutnätsplan.

Uttrycket för riksintresset är bevarade medeltida spår i Gamla Staden, den delvis medeltida kyrkan och rester av ett oregelbundet gatunät med småskalig träbebyggelse i området runt Limtorget. Nya Stadens rätvinkliga rutnätsplan, det ovanligt stora torget med gamla rådhuset, tomtstrukturen och småskalig äldre träbebyggelse. Gamla Stadens huvudsakligen rätvinkliga rutnätsplan som tillkom efter branden 1849 och som genom Järnvägs-gatan-Nicolaigatan utgör en föregångare till det sena 1800-talets "esplanadstad". Byggnader med mer storstadsmässiga drag, institutionsbyggnader och villabebyggelse från 1800-talets slut och 1900-talets början söder om Nya staden.



Ställningstaganden kring kulturmiljöerna finns under fliken "Bebyggelse" och rubriker "Stadsbyggnad, arkitektur och kulturmiljö". Dessa syftar att förändringar ska kunna göras på ett sätt som inte skadar riksintressets värden. Under fliken Hänsyn finns ett kapitel kring kulturmiljö där viktiga karaktärskapande egenskaper beskrivs. Kommunen arbetar även med ett kulturmiljöprogram och kommer efter denna plans antagande arbeta vidare med en uppdatering av Stadsmiljöprogrammet som ett form av arkitekturprogram.

Vatten

Strandskydd

Enligt miljöbalken (MB 7 kap 13- 18 §§) råder strandskydd vid havet, kring insjöar och vattendrag. Strandskyddets syfte är att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Strandskyddet omfattar land- och vattenområdet intill 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. För Vänern har länsstyrelsen förordnat om ett utvidgat strandskyddsområde på 300 meter. Då staden Lidköping har ett sjönära läge och till stor del kringgärdat av jordbruksmark bedöms viss utveckling av stadsbebyggelsen inom strandskyddat område som motiverat. Det gäller till allra största del områden som redan är inanspråktagna eller som kan planeras tydligt avgränsade från strandområdet med ett säkerställt utrymme för rekreation och ekologiska samband.

En lokaliseringsutredning kopplat till bebyggelse i strandnära områden finns i fliken här intill.

Vattenskyddsområde

Ett mark- eller vattenområde får av länsstyrelsen eller kommunen förklaras som vattenskyddsområde till skydd för en grund- eller ytvattentillgång som utnyttjas eller kan antas komma att utnyttjas för vattentäkt (MB 7 kap 21-22). Vattenskyddsområden av betydelse är Råda ås och intaget av råvatten i Kinnevik. Det pågår ett arbete tillsammans med Götene kommun om ett nytt vattenskyddsområde för Kinnevik.

Natur och jordbruksmark

Biosfärsområdet

Planområdet ligger inom Unescos Biosfärsområde Vänerskärgården med Kinnekulle. Inom Biosfärsområdet finns

ett samarbete mellan kommunerna som har tilldelats LONA-medel från naturvårdsverket för att ta fram en översikt av blå och grön infrastruktur inom Biosfärsområdet. Målsättningen är att översikten ska vara klar under år 2022.

Jordbruk

Jordbruksmark är ett övergripande begrepp för åkermark, betesmark och slåtteräng. Enligt 3 kap 4 § Miljöbalken är jord- och skogsbruk av nationell betydelse. I lagtexten anges att brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Lagens innebörd ska tolkas så att kommunerna behöver motivera särskilt att marken behövs för att tillgodose viktiga samhällsintressen om brukningsvärd jordbruksmark ska kunna tas i anspråk för till exempel bebyggelse eller andra ändamål.

Lidköpings stad ligger till stora delar i ett jordbrukslandskap. Framst åt söder och väster möter stadsbebyggelsen jordbrukslandskapet. Om staden ska kunna växa på ny mark behöver intresseavvägningar göras mellan bebyggelse, de stadsnära skogarna, strandskyddade områden och jordbruksmarken för att komma fram till vad marken gör störst nytta för.

Du kan läsa mer om bebyggelse på jordbruksmark i fliken Lokaliseringsutredning här intill.

Notera att Länsstyrelsen i sitt granskningsyttrande inte anser att det utgör en fullständigt lokaliseringsutredning.

LOKALISERINGSUTREDNING

- Strandskydd
- Ställningstaganden
- Aktuella områden
- Alternativa lokaliseringar
- Samlad bedömning

Strandskydd

Planförslaget innehåller områden utpekade för framtida bebyggelse på platser där strandskyddet skulle återinträda i kommande detaljplanering. För att dessa platser ska vara möjliga för bebyggelse krävs särskilda skäl. Nedan motiveras de föreslagna områdena, ställningstaganden presenteras och alternativ har prövats. Under rubriken "alternativa lokaliseringar" behandlas även ianspråktagande av jordbruksmark på ett övergripande plan.

Notera att Länsstyrelsen i sitt granskningsyttrande anser att kommunen behöver arbeta vidare med sin lokaliseringsutredning för att ge en mer nyanserad bild av alternativ. Idagsläget bedömer Länsstyrelsen att den inte ger stöd för ett upphävande av strandskyddet i de tre aktuella områdena – utöver de områden som redan är ianspråktagna i Miljöbalkens mening.

Strandskyddet är ett områdesskydd vid hav, sjöar och vattendrag som syftar dels till att skydda allmänhetens tillgänglighet till strandzonen men även till att bevara goda livsvillkor för växter och djur. Strandskydds-zonen omfattar både land och vatten.

Det generella strandskyddet utgår från strandlinjen vid medelvattenstånd och sträcker sig 100 meter upp på land och 100 meter ut i vattnet. Strandskydd gäller vid alla sjöar och vattendrag oavsett storlek. För Vänern gäller ett utökat strandskydd på 300 m.

Strandskyddet är en förbuds-lag och ingrepp får ske endast om det finns godtagbara särskilda skäl. Lagtexten gällande strandskydd återfinns i Miljöbalkens kapitel 7. Om det finns särskilda skäl kan strandskyddet upphävas i samband med detaljplaneläggning. Det är då kommunen som ska argumentera för att ett eller flera av lagtextens möjliga skäl kan anses gälla om området som upphävandet eller dispenser avser:

Om kommunen upphäver strandskyddet i samband med detaljplaneläggning ska kommunen även göra en bedömning i varje enskilt ärende så att den föreslagna exploateringen väger tyngre än strandskyddets syften på den aktuella platsen och att en exploatering inte försämrar vare sig allmänhetens tillgång till strandzonen eller livs-



villkoren för växter och djur. Det ska fortfarande råda god tillgång på vattennära områden inom rimligt avstånd.

Skäl för upphävande:

1. redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,
2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,
3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller
6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket allmänt intresse.

Angeläget allmänt intresse

Åtgärder som tillgodoser kommunens behov av tätortsutveckling kan enligt Länsstyrelsen utgöra ett angeläget allmänt intresse.

För att ianspråkta ett område av detta skäl krävs;

- att åtgärden utgör ett angeläget allmänt intresse som ger långsiktiga fördelar för samhället
- att det angelägna allmänna intresset är omöjligt eller i vart fall orimligt att tillgodose utanför det föreslagna området
- att nyttan och behovet av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddsintresset

Efterföljande redogörelse syftar till att visa på varför och hur de tre aktuella exploateringsprojekten är ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses på ett sätt som leder till en långsiktigt hållbar samhällsplanering på någon annan plats.

Ställningstaganden vid planering i strandskyddade områden

I Lidköping ska följande fyra ställningstaganden uppfyllas vid planering där strandskydd gäller eller återinträder.

- Byggnation ska endast ske där det inte har en negativ inverkan på strandskyddets syften jämfört med befintlig situation.
- Allmänt tillgänglig parkyta/offentlig plats ska skapas mellan strandkanten och det exploaterade området. Ytan ska vara tillräckligt bred för att upplevas allmänt tillgänglig. På denna yta återinträder strandskyddet. Mängden tillgängliga, vattennära områden skulle därmed öka i

Lidköping.

- Dessa ytor ska ha tydliga inslag av grönstruktur och ha plats för permanenta, semipermanenta eller tillfälliga skydd för stigande vatten.
- Tydlig gräns mellan offentligt och privat ska finnas.



Aktuella områden

Centrala Lidköping avgränsas i norr av Vänerns strand. Avståndet från centrum är knappt en kilometer vilket gör att ett strandskydd på 300 m kraftigt begränsar möjligheten till tätortsutveckling i centrum- och kollektivtrafiknära områden.

Tre större områden pekas i planen ut för bebyggelseutveckling där strandskyddet vid detaljplaneläggning skulle återinträda. Det är Västra hamnen, Hamnstaden och Framnäs. Samtliga områden är idag detaljplanelagda med äldre planer där strandskyddet är utsläckt till allra största del. Tillsammans skulle dessa tre områden ge plats för omkring 1500 bostäder, arbetsplatser, kultur, idrott och offentliga platser.

Framnäs

Nulägesbeskrivning

Området ligger idag delvis avgränsat från Vänerns strand av Framnäs utebad. Marken är ianspråktagen och utgör förutom badanläggning även en friidrottsanläggning, fotbollsplaner, parkeringsytor, folkpark och bensinstation. Vid ett återinträdande av strandskyddet skulle större delen av områdena hamna inom strandskyddat område. Platsen föreslås i framtiden planläggas för idrott, kultur,

besöksnäring och bostäder. Norr om området planeras en strandpark anläggas som innebär en utökning av allmänt tillgängliga ytor för rekreation. En detaljplan för Framnäs strandpark finns antagen, i samband med denna plan återinfördes strandskyddet i parkområdet norr om Framnäs utebad.

Området ligger på nära gång- och cykelavstånd från kollektivtrafik (både stads- och regional). Centrum finns på gångavstånd och infrastrukturen är utbyggd inom området. Detta gör att det finns mycket goda förutsättningar för att uppmuntra till ett hållbart resande.

Tillsammans med de åtgärder som planeras för att utveckla strandparken bedöms strandskyddets syften bättre kunna uppfyllas genom att projekten genomförs jämfört med ett nollalternativ där området förblir som det är idag.

Skäl för upphävande att strandskydd

Det finns stora samordningsvinster att göra genom att badhuset placeras i anslutning till befintligt utebad. Allt från utnyttjande av teknik till parkeringsytor och attraktivitet för besökare. Dessa samordningsvinster kan inte göras på någon annan plats.

Framnäsområdet skulle kunna rymma ca 300-600 bostäder vilket är en betydande del av behovet av centrala bostäder i Lidköping (se kommunens bostadsförsörjningsprogram. Detta är en av orsakerna till att exploateringen utgör ett angeläget allmänt intresse.

En av fördelarna med en byggnation här är de korta avstånd som råder, vilket har möjlighet att minska resandet med egen bil jämfört med byggnation i mer perifera lägen. I detta centrala läge kan marken nyttjas effektivt då efterfrågan på lägenheter i flerbostadshus är större än utanför stadens centrala delar.

Marken är redan ianspråktagen och exploateringen skulle därför inte innebära några negativa konsekvenser på befintliga naturvärden och det skulle vara en god hushållning med kommunens markresurser då marken kommer till större nytta jämfört med dagsläget.

Anläggandet av Framnäs strandpark innebär en utökning av mark för rekreation och innebär även ökade ytor för att kunna skapa skydd vid stigande vatten. I denna detaljplan har säkerställts att ytorna närmast Vätern förblir allmänt tillgänglig grönstruktur.

Inför fortsatt planering

De skäl som är lämpliga att återropa i detaljplaneskedet är 1,4 och 5.

Gränslandet mellan den byggda miljön och Framnäs strandpark är viktig att gestalta väl, tydliga gränser samtidigt som kopplingar och siktlinjer mellan staden och vattnet ska skapas på så många sätt som möjligt.

Västra hamnen

Nulägesbeskrivning

Marken är idag ianspråktagen för hamnverksamhet för Vänersjöfarten till största del. De västra delarna av området är detaljplanlagda för industriverksamhet. Marken utgörs av utfyllnadsmassor och är förorenad, flera markundersökningar finns för området.

Strandskyddet är idag utsläckt. Strandskyddets syften uppfylls endast delvis inom området idag på grund av ej genomförda detaljplaner. Vid ett återinträdande skulle större delen av områdena hamna inom strandskyddat område. Området är allmänt tillgängligt endast genom den gång- och cykelväg som går längs norra strandlinjen. I övrigt gör befintliga arrenden och markens föroreningshalt att det inte är en allmänt tillgänglig plats och inte en plats som lämplig att vistas på vare sig för djur eller människor.

Området ligger på nära gång- och cykelavstånd från resecentrum och centrum finns på gångavstånd vilket gör området näbart för både Lidköpingsbor och besökare. Skäl för upphävande att strandskydd

Att ställa om Västra hamnområdet till en blandad stadsbebyggelse och fokusera hamnverksamheten på Lidans östra sida har flera syften som är specifikt knutna till platsen. Konflikter med hamnverksamheten bedöms minska och hamnen kan långsiktigt utvecklas på östra sidan. På västra sidan kan då gena kopplingar mellan centrum och Vätern skapas som utvecklar och tillvaratar Lidköpings identitet som sjöstad. Området är aktuellt för såväl bostäder som handel, kultur, besöksnäring och arbetsplatser. Vad gäller handel, kultur och besöksnäring är det inte ett alternativ att lokalisera dessa på någon annan plats då det är just det centrala sjönära läget och kopplingen till befintliga miljöer så som Rörstrand som är orsaken till denna inriktning.

Även om området längst norrut idag i verkligheten är obebyggda ytor är marken detaljplanlagd för industri och strandskyddet är upphävt. Nollalternativet är där-

med att området bebyggs enligt gällande detaljplan utan att marken saneras. Den föreslagna förändringen bedöms därför innebära en förbättring då strandskyddet återinförs på ytorna närmast vattnet, föroreningarna tas omhand och offentliga miljöer tillskapas som knyter ihop de olika verksamheterna i området till en levande stadsmiljö. Omkring 300 bostäder bedöms kunna skapas i området vilket är en betydande mängd bostäder i centralt läge med centrum, arbetsplatser, service och resecentrum inom gångavstånd.

De värden som kan skapas för staden bedöms vara ett angeläget allmänt intresse som till största del inte kan tillgodoses på någon annan plats. Detta anses av kommunen väga tyngre än strandskyddets syften på den aktuella platsen, därför finns det goda skäl att vid detaljplanläggning av området upphäva det återinträdande strandskyddet.

Inför fortsatt planering

Hänsyn till de verksamheter som finns i området och i närheten av området påverkar vad som är möjligt innehåll i olika delar av Västra hamnen. Närmast Lidan är bostadsbebyggelse inte lämpligt med hänsyn till Östra hamnens verksamheter.

Det finns flera markundersökningar gjorda för området då det utgör utfyllnadsområde, en strategi för att hantera dessa föroreningar är en förutsättning för en omställning av området.

Marken närmast vattnet ska vara allmänt tillgänglig och väl förbunden med resten av staden via attraktiva gångstråk. Besöksnäring ska ha en självklar plats i utformandet av miljöer nära Vänern. Likaså tillräckliga ytor för hantering av stigande vatten.

De skäl som är lämpliga att åberopa i detaljplaneskedet är 1,4 och 5.

Hamnstaden

Nulägesbeskrivning

Området som här definieras som Hamnstaden är ytorna närmast Framnäs småbåtshamn. Området är idag planlagt för park, hamn och avloppsreningsverk. Strandskyddet är inom området upphävt.

Trots att strandskyddet är utsläckt uppfylls delvis dess syften inom området då stora parkområden kringgärdar hamnområdet. Vid ett återinförande av strandskyddet skulle större delen av områdena hamna inom strandskydd-

dat område.

Det finns ett påbörjat detaljplanearbete som vilar i väntan på den pågående processen med flytt av avloppsreningsverket. I väntan på denna har det som kallas DP 2 antagits som innebär anläggande av Framnäs strandpark. Detta område säkerställer att nya sammanhängande ytor för rekreation tillskapas i området. Området planeras för omkring 300-400 bostäder i flerbostadshus med tillhörande service. Avståndet till centrum och kollektivtrafik är kort vilket möjliggör för hållbara resvanor. I utformandet av detaljplaneförslaget visade höjdsättning av området på hur marknivåer som är tillräckligt höga med hänsyn till risk för stigande vatten ska skapas.

Skäl för upphävande av strandskydd

Vid ett nollalternativ där gällande detaljplan råder kommer dessa markförändringar inte att göras och strandskyddet är fortsatt utsläckt. Ett genomförande innebär att strandskyddet återinträder på ytorna närmast Vänern. Enligt det samrådsförslag till detaljplan (Hamnstaden etapp 1) som tagits fram innebär det också ett ökad skydd mot stigande vatten.

De värden som kan skapas för staden i form av boende i kombination med hamn för fritidsbåtar kan inte skapas på någon annan plats och måste av naturliga skäl ligga nära vatten. Med anledning av det idag utsläckta strandskyddet och de kompensationsåtgärder som görs innan projektets genomförande bedöms samhällsnyttan bli större om förslaget genomförs än om dagens situation blir kvar.

Möjligheten att skapa en väsentlig mängd bostäder på mark som är ianspråktagen i ett centralt läge leder Lidköping mot en långsiktigt hållbar samhällsutveckling och god hushållning med markresurser. Platsen ger invånarna möjlighet till hållbara val och bidrar till mindre transportbehov jämfört med mer perifera lägen.

Detta anses av kommunen väga tyngre än strandskyddets syften på den aktuella platsen, därför finns det goda skäl att vid detaljplanläggning av området upphäva det återinträdande strandskyddet.

Inför fortsatt planering

En aktiv småbåtshamn är en områdets styrkor, planeringen måste anpassas för att hamnverksamheten ska kunna fortgå.

Det finns flera markundersökningar gjorda för området då det utgör utfyllnadsområde, hantering av föroreningar

och andra riskkällor är en del i kommande planprocess. De skäl som är lämpliga att åberopa i detaljplaneskedet är 1 och 5.

Alternativa lokaliseringar

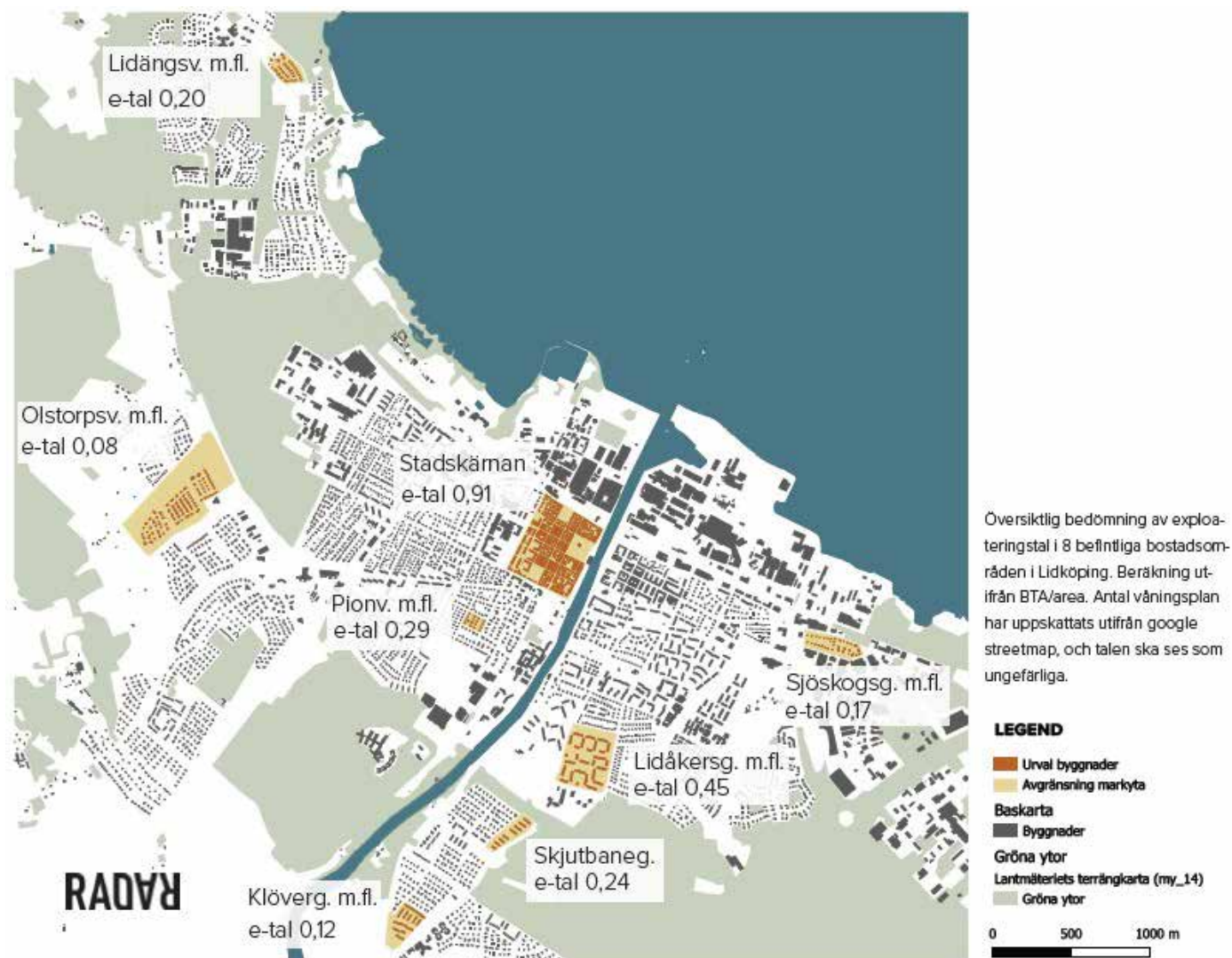
Då det rör sig om stora bostadsbehov som uppfylls inom ovanstående områden finns inte alternativa lokaliseringar av denna dignitet i centrala lägen med lika goda förutsättningar för hållbart resande och nyttjande av befintlig infrastruktur. Istället har tre andra sätt att möjliggöra byggnation identifierats och beskrivs nedan.

Om man utgår från genomförandestrategin är Framnäs och Hamnstaden är planerade att projektstartas före 2030 medan Västra hamnen bedöms starta efter 2030. Om inte dessa projekt genomförs, innebär det att projekt motsvarande 1000-1500 bostäder behöver flyttas upp i den prioritering som finns i planens genomförandedel.

Områden som idag utgör jordbruksmark och skogsmark flyttas då till etapp 1 och nya markresurser behöver tillföras i senare etapper. Detta skulle kräva en ändring av planens intention om att lämna dessa ytor oexploaterade så länge det är möjligt.

Alternativ till exploatering där strandskyddet återinträder är att bebygga mer av de stadsnära skogarna, jordbruksmarken eller att planera för en väsentligt ökad täthet inom de förtättningsprojekt som finns inom staden. Dessa tre möjliga alternativ redogörs för nedan. Beräkningarna nedan är uppskattningar som inte tar hänsyn till annan typ av bebyggelse som behövs, exempelvis skola, service m.m.

I planens genomförandedel finns en tabell som redogör för olika platsers planeringsförutsättningar och hur väl de bidrar till måluppfyllelse. Såväl Framnäs som Hamnstaden och Västra hamnen lever väl upp till uppställda



mål om hur vi skapar en långsiktigt hållbar utveckling av Lidköping. De perifera jordbruks- och skogsområdena har en sämre möjlighet att bidra till uppfyllande av mål.

Jordbruksmark utanför tätorten

Lidköping kringgärdas av jordbruksmark och skogsområden. Nya bebyggelseområden, utanför den redan utpekade jordbruksmarken, skulle hamna ca 5 km från stadskärnan och i vissa delar ännu längre än så från staden.

Kommunens bostadsförsörjningsprogram (2019-2022) pekar på att det finns behov av och efterfrågan efter centralt belägna bostäder i flerbostadshus. I de mer perifera områdena är efterfrågan på boende annorlunda. Det egna huset med trädgård och plats för en eller två bilar, eller lägre flerbostadshus och radhus är vanligen innehållet här. Som en jämförelse har uppskattningar gjorts att det föreslagna området Råda prästgård (nr 27) skulle

kunna rymma ca 600 bostäder, vilket är att jämföra med Framnäsområdet (nr 5) till antal bostäder, men storleken på området är ca 6 gånger större. Bedömningen utgår ifrån vad som är normal täthet inom olika typer av områden idag. Om exploateringsgraden är som i andra liknande utbyggnadsområden krävs ca 100-150 hektar mark för att skapa möjlighet för 1500 bostäder. Alltså ungefär två områden i storlek som nummer 27 i kartan, Råda prästgård. (100 hektar motsvarar 200 fotbollsplaner) För att exploatera brukningsvärd jordbruksmark krävs det särskilda skäl, enligt 3 kap 4 § Miljöbalken, Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

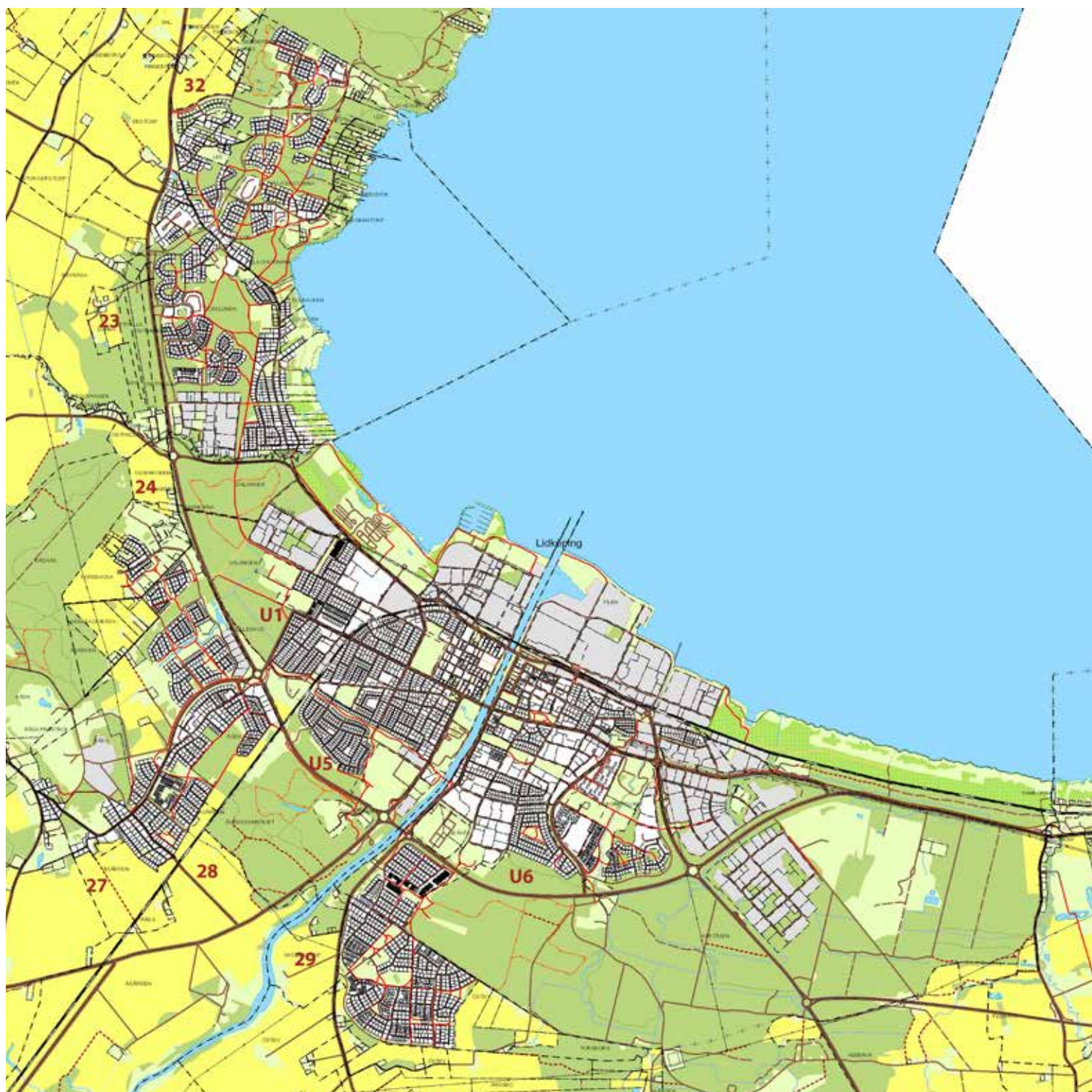


Platser som skulle kunna vara aktuella att utreda som ligger i anslutning till redan föreslagna utbyggnadsområden är jordbruksmark norr om Brynåsa (Väster om Sjölund), jordbruksmark väster om Brynåsa eller jordbruksmark söder om Skölmatorp och Majåker.

Den aktuella marken ovan ligger idag inte sammankopplad med stadsbebyggelsen och möjligheterna att göra

gång- och cykel till ett attraktivt val bedöms små. Därtill bedöms det svårt att utnyttja marken effektivt då moti

Den jordbruksmark som finns utpekad för framtida bostadsbebyggelse i planförslaget (23,24, 27, 28, 29, och 32) har bedömts nödvändig att peka ut för att planen ska täcka ett långsiktigt bostadsbehov som är ett väsentligt samhällsintresse (se kommunens bostadsförsörjningspro-



gram). Jordbruksmarken ska bevaras så långt det är möjligt, därför ligger de större områdena längre fram i tiden när bostadsbehoven inte längre kan tillgodoses på annan lämplig mark inom staden. Dessa områden ligger intill befintlig infrastruktur och innanför den planerade sträckningen för ny rv 44. De ligger också inom ett avstånd från centrala staden som kan vara ett godtagbart cykelavstånd till arbete och skola (ca 5 km). Det finns alltså goda förutsättningar för att cykeln ska bli ett attraktivt val.

Skogsområden i utkanten av tätorten

Ett alternativ för att undvika att bebygga strandnära områden och jordbruksmark är att planera för ytterligare bebyggelse i skogarna runt Lidköping. Det skogsområde i Dalängsskogen som är utpekad som utredningsområde är det mest centrala av dessa områden. Därutöver skulle de utredningsområden som föreslås på längre sikt kunna flyttas fram i tid och utredas för främst bostadsbebyggelse. Dessa tre områden (U1, U5 och U6) ligger i direkt anslutning till stadsbebyggelse vilket ger både fördelar och nackdelar. Avstånden blir korta, men områdena utgör idag lättillgängliga områden för rekreation för de närboende.

En schablonmässig uppskattning utifrån liknande områden i bilden ovan innebär att ca 45-60 ha mark krävs för att rymma 1500 bostäder (90-120 fotbollsplaner). De tre

utredningsområdena är tillsammans ca 15 ha, så utöver dessa skulle en betydande mängd skogsmark behöva inanspråkats för bebyggelse. En större del av Dalängsskogen, Ågårdsskogen och Kartåsskogen ligger alla i anslutning till befintliga bebyggelseområden och innehåller en mängd ekosystemtjänster som är viktiga både för staden och för större regionala samband. (Se under rubriken ekosystemtjänster i Tema-delen Grönska och vatten.) Det finns motionsspår, skolskogar och ett rikt friluftsliv i samtliga av dessa områden. Dalängsskogen är idag ca 70 ha stor och Ågårdsskogen ca 65 ha.

Lägesmässigt är det Dalängsskogen som ligger bäst till för att bidra till att uppfylla den fördjupade översiktsplanens mål om en sammankopplad och nära stad då de andra skogarna ligger mer avskilt från centrala staden med tydlig barriär emellan. Dalängsskogen ligger i direkt anslutning till flera skolor och förskolor och förbinder stadens grönstruktur både i öst-västlig och nord-sydlig riktning. För boende i västra delen av stadsväven skulle tillgången till rekreationsområden kraftigt försämrats om hela eller stora delar av skogen exploaterades (Se under rubriken "Tätorts nära skogar" i Tema-delen Grönska och vatten). De utredningar som gjorts för området visar på potentiella naturvärden, något som idag inte finns i de strandnära områdena som föreslås för bebyggelse. Då strandskyddet syftar till att värna naturvärden och rekreationsvärden



kan ett bredare resonemang föras – hur värnar vi bäst natur- och rekreationsvärden i Lidköpings stad? Eftersom strandskyddets syften inte är uppfyllda på de aktuella platserna idag är kommunens bedömning att det bästa för dessa värden är att låta de områden som bär på högst värden få bibehålla dessa.

Obebyggda eller lågt utnyttjade områden inom staden

Ett tredje sätt att skapa möjlighet för bostadsbebyggelse på ett sätt som inte ianspråktar strandskyddade områden är att arbeta ännu mer för en ökad exploateringsgrad i förtättningsprojekt inom staden. Att identifiera lågt utnyttjade fastigheter och arbeta för att få till en högre exploateringsgrad inom dessa. Det kan handla om att ersätta markparkering i garage eller parkeringshus, att riva låg bebyggelse och ersätta med högre, bebygga mellanrumssytor som idag är gräs- eller buskytor. Möjlighet att bebygga gröna ytor inom staden kan också vara ett sätt att undvika att ianspråkta ”ny” mark.

Att beräkna till vilken grad och var denna bebyggelse är möjlig är en svår uppskattning, därtill är markägoförhållanden en viktig planeringsförutsättning. Lidköpings stadskärna utgör riksintresse för kulturmiljö – därför anses det inte möjligt att skapa någon betydande förtätning där. Inom det område som definieras som stadsväven finns istället de största förtättningsmöjligheterna. För att ge en fingervisning om vad som skulle krävas för att möjliggöra för ytterligare 1500 bostäder inom stadsväven kan en jämförelse med några pågående och nyligen genomförda projekt göras. En fastighet på 10 000 kvm kan då uppskattas förtätas med ca 130 bostäder i flerbostadshus på 4-8 våningar. Denna uppskattning ger att 115 000 kvm kvartersmark för bostadsbebyggelse behöver identifieras inom stadsväven utöver redan utpekade markområden. Det motsvarar två markområden i storlek som den yta som Rudenschöldskolan och De la Gardieskolan upptar tillsammans. Därtill tillkommer gatumark, mark för allmänna platser och service.

Inom stadsväven råder konkurrens om marken, förutom bostäder behöver offentlig service, mötesplatser, transporter, handel, arbetsplatser med mera rymmas, detta är särskilt viktigt centralt i staden då närheten är som bäst. Den fördjupade översiktsplanen innehåller strategier för förtätning och variation och har i sin nuvarande form identifierat de större områden som är lämpliga för bebyggelse. Några större markområden som inte redan är planerade för att täcka bostadsbehoven finns inte. Istället skulle en mängd mindre förtättningsprojekt behöva genomföras på privat mark. Det finns en stor risk i att planera för att en så betydande del av stadens centrala

bostadsbehov ska tillgodoses på privat mark. Kommunen har ett ansvar kring bostadsförsörjningen som bedöms svårt att klara via en sådan planering.

Att verka för att redan utpekade områden i stadsväven ska planeras för en betydligt högre exploateringsgrad kan innebära en förändring av stadens identitet som inte är önskvärd (Se beskrivning från medborgardialogen i planens inledande delar). Därtill riskerar de ytor som behövs för omhändertagande av dagvatten och friytor att gå förlorade. Genom att öka exploateringsstalet i ett område som exemplet ovan och anta att det bara skulle uppföras 8-våningshus på den bebyggda ytan skulle ytterligare 40 lägenheter skapas. Denna höjd avviker till stor del från Lidköpings skala och höga hus låter sig inte placeras överallt, det måste ske med omsorg om stadsbilden. Kommunen anser att det är en orimlig ökning av tätheten som behövs för att tillgodose det behov som krävs.

Tillsammans med brist på rådhög över marken är risken att inte uppnå en god bebyggd miljö de starkaste orsakerna till att detta alternativ inte är genomförbart i en sådan utsträckning att det kan ersätta de utpekade områdena vid Vänerstranden.

Samlad bedömning

Kommunens samlade bedömning är att ett upphävande av strandskyddet är motiverat i kommande detaljplanering för de områden som föreslås. Ett ianspråktagande av dessa områden, där strandskyddets syften idag inte är uppfyllda, är den mest hållbara sättet att tillgodose stadens behov av mark för byggnation.

Detta med hänsyn till platsernas befintliga värden kontra de alternativa lokaliseringarnas befintliga värden. Platsernas geografiska läge i staden jämfört med alternativen är också en starkt bidragande faktor, detta gör det möjligt att utnyttja marken effektivt och uppmuntra människor till hållbara transportval. Även möjligheten att faktiskt förbättra de strandnära miljöerna centralt i staden i samband med byggnation är skäl för framtida upphävande.

KONSEKVENSER

- Inledning
- Hållbarhet
- Planförslaget
- Målanalys
- Påverkan på riksintressen m.m.
- Samlad hållbarhetsbedömning

Inledning

Enligt Miljöbalken 6 kap 11 § ska en miljöbedömning genomföras för planer som kan innebära en betydande miljöpåverkan. Lidköpings kommun har valt att utöka miljöbedömningen till att även innehålla ekonomiska och sociala aspekter för att få en helhetsbild kring planens hållbarhet. Konsekvensbedömningen uppfyller därmed både Plan- och bygglagens krav om konsekvensbedömningar och miljöbalkens krav om miljöbedömning.

Hur utförs den här konsekvensbedömningen?

I en första del beskrivs planförslaget och ställs även mot en alternativ plan, i detta fall använder vi Lidköpings kommuns Översiktsplan. I nästa beskrivs de konsekvenser som ett genomfört förslag skulle resultera i och relateras till det ramverk av mål som planen förhåller sig till. Dessa mål är FNs globala mål, Sveriges miljömål och Lidköping kommuns mål. Slutligen bedöms förslagets sammanlagda konsekvenser för att avgöra om det bidrar till en hållbar utveckling eller inte.

Hållbarhet

Hållbar utveckling är ett begrepp som kan tolkas och förstås på olika sätt. I planförslaget har vi utgått från PBLs formulering där den fysiska planeringen ska ske "... med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer" (1 kap 1 § PBL). Det finns flera olika orsaker och faktorer som avgör om ett samhälle utvecklas i en hållbar riktning eller inte. Allt från lagar, politik och ekonomi, till den enskilda individens beteende, livsmönster och val. Den fysiska planeringen blir ett viktigt redskap för att skapa möjligheter för hållbara strukturer,

hållbara beteenden, och hållbara miljöer. Vi vill ge Lidköping goda förutsättningar att utvecklas hållbart genom den fördjupade översiktsplanen.

- Social hållbarhet handlar om ett jämställt och jämlikt samhälle där det finns förutsättningar att leva ett gott liv med god hälsa. Ett socialt hållbart samhälle tål påfrestningar, är anpassningsbart och förändringsbenäget.
- Ekologisk hållbarhet är en grundförutsättning för hållbar utveckling där den biologiska mångfalden och ekosystemens funktionalitet bevaras. Den långsiktiga utvecklingen av samhället måste anpassas till naturens bärkraft.
- Ekonomisk hållbarhet handlar om medel och resurser att uppfylla basbehov och tillgodose krav på hållbarhet. En ökning av ekonomiskt kapital får inte ske på bekostnad av socialt kapital eller naturkapital. Sammanfattat kan man beskriva det som att den sociala hållbarheten är målet, den ekologiska hållbarheten är de grundläggande förutsättningar och den ekonomiska hållbarheten är medlet för att nå målet.

Planförslaget

För att göra en bedömning om planförslaget ger förutsättningar för en social, ekologisk och ekonomisk hållbar utveckling har vi utgått från de globala hållbarhetsmålen, de nationella miljömålen samt Lidköpings kommuns lokala mål enligt visionen "Lidköping en välkomnande och hållbar kommun". Planförslaget ställs även mot översiktsplanen, ett Nollalternativ.

Avgränsning i tid och rum

Avgränsningen för konsekvensbedömningen följer den för den fördjupade översiktsplanen. Avgränsning i tid är år 2050, för vissa aspekter (exempelvis klimatanpassning) är tidsperspektivet något längre. Avgränsning i rum är Lidköping tätort och Filsbäck.

Alternativ – Nollalternativ

Enligt 6 kap 12 § Miljöbalken ska även rimliga alternativ identifieras, beskrivas och bedömas. Det ska även finnas en beskrivning av miljöns sannolika utveckling om planförslaget inte genomförs, det vill säga ett nollalternativ. Om den fördjupade översiktsplanen för Lidköping inte genomförs gäller den kom-

mun täckande översiktsplanen från 2018. Det finns inga andra rimliga jämförelsealternativ än översiktsplanen. Skillnaderna vid ett genomförande av översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen är inte stor, men skiljer sig på några viktiga punkter. Trots det längre tidsperspektivet pekas det inte ut några nya platser för exploatering utanför staden jämfört med översiktsplanen, istället fokuseras på förtätning och omställningar inom stadens befintliga struktur. De utbyggnadsområden som finns utpekade sedan tidigare ska dessutom lämplighetsprövas mot de områden som finns inom staden.

Den fördjupade översiktsplanen utgår från översiktsplanen och förmedlar en högre detaljeringsnivå över det mindre området Lidköping stad med Filsbäck. Dessutom sträcker sig den fördjupade översiktsplanen längre in i framtiden. I den fördjupade översiktsplanen finns rumsliga strategier med påverkan på Lidköpings ekologiska-, sociala- och ekonomiska värden. Här presenteras Lidköpings fortsatta bebyggelseutveckling, dess karaktär, funktion och placering. Även eftersträvarsvärda historiska uttryck samt hur dessa ska bevaras beskrivs. Den fördjupade översiktsplanen beskriver även transportmöjligheter och tillgänglighet i och till Lidköping. Planförslaget förmedlar en övergripande miljömässig hållbarhetstänke genom att planera för sammankoppling och dra nytta av ekosystemtjänster.

Den problematik som sammanfattat beskrivs och hanteras i den fördjupade översiktsplanen hade i Nollalternativet behövt lösas i varje enskild detaljplan. Dessa separata lösningar riskerar att bli mindre effektiva, såväl ekonomiskt som funktionsmässigt. Avslutningsvis bedöms den fördjupade översiktsplanen ge bättre förutsättningar för en mer hållbar utveckling än Nollalternativet eftersom att den fördjupade översiktsplanen presenterar en riktning i tydlig linje med kommunens önskan om en sammanhållen, robust och hälsosam stad.

Målanalys

Förslaget ställs mot de globala hållbarhetsmålen som har formulerats av FN genom att beskriva det i förhållande till de nationella svenska miljömålen. Till sist ställs förslaget mot kommunens egna mål. Globala hållbarhetsmål och nationella miljömål



Konsekvensbedömningen har utgått från FN:s globala hållbarhetsmål (Globala målen – Läs om Globala målen – 17 mål för hållbar utveckling (globalamalen.se)) och de nationella miljömålen (Sveriges miljömål - Sveriges miljömål (sverigesmiljomal.se)). De globala hållbarhetsmålen gäller för världens länder men har en stark koppling till det som sker på lokal nivå. De Svenska nationella miljömålen är bättre lämpade för att appliceras lokalt och ska användas som ett verktyg för att i förlängningen nå de Globala målen. De Svenska målen består av ett övergripande Generationsmål och 16 miljö kvalitetsmål. Generationsmålet ska säkerställa att framtida generationer inte ska påverkas negativt av beslut som fattas idag, kvalitetsmålen måste mötas för att det övergripande Generationsmålet ska nås.

Målen "Ingen övergödning", "Hav i balans samt levande kust och skärgård", "Storslagen fjällmiljö" och "Myllrande våtmarker", är inte tillämpningsbara på förslaget. Nedan följer en lista över vilka miljö kvalitetsmål som bedöms påverkas positivt, eller negativt, av detta planförslag.

Riksdagens definition av God bebyggd miljö: ”Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.”

Den bebyggda miljön är en betydande del av planförslaget. Planförslaget utvecklar Lidköping mot en sammanhållen och robust stad som är lätt att röra sig till och genom för både boende och besökande. Lidköping byggs med varierad småstadsbebyggelse där olika typer av bostäder och icke-störande verksamheter blandas. Detta förstärker stadskaraktern och känslan av närhet samt möjliggör rörelse spritt över dygnets alla timmar. Tydliga stråk mellan offentliga rum skapar en lättnavigerad stad för besökare och boende av varierande ålder och ursprung.

Personer som rör sig till fots eller med cykel prioriteras före tyngre fordon i förslaget. Människor i rörelse i attraktiva och aktiva miljöer ökar känslan av trygghet och samhörighet. Planförslaget innehåller förbättrade stråk för att koppla samman stadens grönstruktur och en kartläggning av ekosystemtjänster som underlag för att bättre kunna hushålla med de resurser naturen kan ge. Planförslaget har sammanfattningsvis en positiv påverkan på målet jämfört med nollalternativet.

Riksdagens definition av Giftfri miljö: ”Förekomsten av ämnen i miljön som har skapats i eller utvunnits av samhället ska inte hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden. Halterna av naturfrämmande ämnen är nära noll och deras påverkan på människors hälsa och ekosystemen är försumbar. Halterna av naturligt förekommande ämnen är nära bakgrundsnivåerna.”



Förändringar föreslås på många platser på mark som har lämningar från tidigare verksamheter. För att dessa miljöer ska kunna befolkas av människor och deras aktiviteter; samt ett välmående djur- och växtliv, måste mark saneras. I planförslaget transformerar tidigare produktionsindustrier och marken som de har tagit i anspråk. Nya, störande, verksamheter placeras där dess påverkan på människor, djur och växter minimeras. Planförslaget har i huvudsak positiv påverkan på målet.

Riksdagens definition av Begränsad klimatpåverkan och Frisk luft: ”Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås.” och ”Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.”

En ökad exploatering innebär ökade transporter och ökad energianvändning. I planförslaget finns tydliga ställningstaganden med avsikt att främja hållbara transporter och jobba med en sammanhållen stad för att minska transportbehovet. Den närhet som erhålls genom förtätning av befintlig bebyggelse minskar behovet av dagliga resor med motorfordon. Ett minskat dagligresande med dessa typer av fordon resulterar i lägre bullernivåer och bättre luftkvalitet, samt minskat slitage på fordon och infrastruktur. Ett ökat antal Lidköpingsbor, service och verksamheter leder till ökade utsläpp med motsatt effekt. I planförslaget ingår även nyttjande av den gröna och blå infrastrukturen som minskar föroreningar i luft och mark. Jämfört med en utveckling enligt nollalternativet, som innebär en mer utspridd bebyggelse har planförslaget en mindre negativ inverkan på målet. Riksdagens definition av Ett rikt odlingslandskap och Levande skogar: ”Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som

den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.” och ”Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas.”

För att Lidköping ska bli sammanhållen ska staden i första hand förtätas genom en fortsatt utveckling av bebyggelse på redan exploaterad mark inuti stadsväven. På sikt föreslås ny bebyggelse på tidigare obebyggd skogs- eller åkermark vilket har negativ påverkan på dessa mål. Å andra sidan har det föreslagna utökade och förstärkta nätverket av gröna och blå stråk mellan större biomassor positiv påverkan på djur- och växtliv lokalt samt den ekologiska miljön i stort. En växande stad kommer alltid ha negativ inverkan på odlings- och skogslandskapet – planförslaget innebär dock en bättre hushållning med markresurserna jämfört med nollalternativet. Riksdagens definition av Levande sjöar och vattendrag och Ett rikt växt och djurliv: ”Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas.” och ”Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.”

I planförslaget pekas området kring Lidan ut som en viktig grön-blå ryggrad genom staden som ska bevaras och utvecklas. En viktig strategi i planen är skapa fler kopplingar mellan staden och vattnet, både vad gäller bebyggelse och stråk för grönska och människor att röra sig i. Dessa stråk kan skapa livsmiljöer som kopplar stadens grönområden med Vänern.

Kring Vänerens strand föreslås miljöer som tidigare utgjort industri omvandlas för en blandad bebyggelse med offentliga gröna miljöer närmast Väneren. Detta förbättrar möjligheterna att skapa livsmiljöer vid vatten.

Utöver det affektionsvärde som många Lidköpingsbor uttrycker för de stadsnära skogarna och jordbruksmiljöerna utnyttjar planförslaget större biomassor som vattenreservoarer vid kraftiga regn, för att rena luften, och garantera behagliga temperaturer i ett allt varmare klimat. Befintliga gröna och blåa stråk bevaras och utvecklas medan nya stråk etableras för att säkerställa ett fungerande system där stora biomassor i alla väderstreck kopplas samman. Planförslaget lägger dessutom vikt vid de privata villabostädernas trädgårdar och möjligheten att bedriva småskalig stadsodling som gynnar den biologiska mångfalden och den egna plånboken. t. Att ny bebyggelse uppförs på tidigare obebyggd mark har negativ påverkan på dessa mål.

Riksdagens definition av Bara naturlig försurning: "De försurande effekterna av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfallet av försurande ämnen ska inte heller öka korrosionshastigheten i markförlagda tekniska material, vattenledningssystem, arkeologiska föremål och hållristningar."

När staden växer ökar behovet av trafik och energianvändning vilket kan resultera i ökad mängd försurande ämnen. Krav på rening ska ställas där det bedöms finnas risk.

Riksdagens definition av Grundvatten av god kvalitet: "Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag." I samband med exploatering finns det risk att grundvattnet påverkas. Grundvattnets förutsättningar ska framgå innan exploatering.

Riksdagens definition av Säker strålmiljö: "Människors hälsa och den biologiska mångfalden ska skyddas mot skadliga effekter av strålning."

Vissa luftburna ledningar kommer att markförläggas. I samband att staden växer måste kapaciteten öka. Sammanfattningsvis bedöms planförslaget i huvudsak möta relevanta miljökvalitetsmål och alltså även FNs globala hållbarhetsmål.

Lidköpings kommuns mål

Lidköpings kommun har definierat egna hållbarhetsmål, vilka förmedlas genom publikationerna "Riktlinjer för Social hållbarhet" och "Riktlinjer för hållbar utveckling". Det har tagits fram en vision för Lidköpings kommun som lyder "En välkomnande och hållbar kommun" och att hållbar utveckling ska genomsyra all verksamhet och långsiktig planering. För att konkretisera den här visionen har kommunen tagit fram tre strategiska mål till år 2030. Den fördjupade översiktsplanen är framtagen med dessa mål som utgångspunkter (se fliken Utgångspunkter). Nedan förs ett resonemang kring hur planförslaget möjliggör måluppfyllelse och om detta bedöms vara långsiktigt hållbart.

"Erkänt god livskvalitet, hälsosam miljö och bra service för alla gör att fler flyttar till Lidköpings kommun och vi är minst 45 000 Lidköpingsbor."

Planförslaget innehåller möjlighet att skapa nya bostäder för att uppnå kommunens mål till 2030 och möjliggör en fortsatt befolkningsökning till 2050. En bostad är i många fall grundförutsättningen för att kunna planera sin tillvaro. Bebyggelse ska i första hand ske inom den befintliga stadsstrukturen. Planen innehåller även olika bostadstyper vilket tilltalar människor med olika preferenser och förutsättningar. En tätare bebyggelse struktur har förutsättningar att kunna erbjuda ett större utbud som kan attrahera. En ökad och varierad befolkning kräver utökade grönområden, utbildningsmöjligheter, rekreation, verksamheter och service. Planförslaget tar höjd för detta och pekar ut lämpliga områden för bostäder, blandad stadsbebyggelse eller olika typer av verksamheter i stadsväven och i ytterområden. I planförslaget beskrivs hur Lidköpings olika delar ska knytas samman för att förenkla och förtydliga hur människor och gods transporteras i staden. Fokus

riktas mot fotgängare och cyklister – som utgör de mest hållbara och hälsosamma formerna av transport – genom att utveckla säkra och tydliga stråk att förflytta sig på. På så sätt frigörs yta för de som behöver transportera sig med bil.

I ”Framtidsverkstaden” fick alla – gammal som ung – lämna önskemål på förändring och förbättring i Lidköping. En delaktig och aktiv befolkning gynnar inte bara hälsan utan även vår lokala ekonomi. ”Lidköpings kommun är en mötesplats som har fördubblat antal besökare.”

För att Lidköping ska bli mer hållbart som besöksmål behöver tillgängligheten öka, genom att planera för stråk och sammankoppling skapas en tydlighet som gör Lidköping lätt att navigera i både för besökare och boende – i olika åldrar.

I Lidköping är det de centrala kulturmiljöerna och naturupplevelser som lockar mest. Planförslaget skapar förutsättningar för att stärka kontakten mellan stadskärnan och vattnet. När vattnet blir mer tillgängligt från staden förväntas det stärka Lidköping som besöksmål. I Lidköpings centrala delar planeras för aktiva bottenvåningar men plats för livfulla verksamheter och människor som rör sig till fots. Samlade parkeringslösningar kan frigöra mark för mänskligt liv och offentliga platser i staden. ”Det ska finnas jobb inom räckhåll för alla som vill bo i Lidköpings kommun och kommunikationer så man kan ta sig till och från utbildning och arbete.” Möjligheten att pendla till och från Lidköping är viktig för att Lidköping ska vara attraktivt som arbetsmarknad och bostadsort. Kinnekullebanan till Göteborg och bra bussförbindelser till Skövde och Trollhättan är viktiga för Lidköping. Detta framgår i planförslaget genom bland annat följande ställningstagande: ”I planeringen ska det skapas förutsättningar att utveckla persontrafiken på regionalt viktiga stråk som Kinnekullebanan och expressbusslinjer”. Planförslaget möjliggör även för nya mindre verksamheter med nya arbetstillfällen insprängda i stadsväven, samt på Kartåsen och, i förlängningen Hovby. Detta ger fler möjligheter för olika sorts verksamhetsetableringar i staden vilket syftar till att stärka ett varierat och livskraftigt näringsliv. Fortsatt

arbete för att en ny dragning av Rv 44 ska komma till stånd är en utgångspunkt i det långsiktiga planeringsarbetet.

Program för social hållbarhet

I Lidköping kommuns Program för social hållbarhet prioriteras hälsa, trygghet, jämlikhet, delaktighet och inflytande. Nedan följer de områden som påverkas av stadsplanen.

”Lidköpingsborna ska ha en god och jämlik hälsa”
Ett attraktivt nätverk av cykel- och gångvägar leder till rörelse och möten i ett mänskligt tempo. I planen lämnas utrymme för olika typer av föreningar att bedriva aktiverande verksamheter mot olika målgrupper. Resultatet blir ett inkluderande och lättnavigerat nätverk av aktiviteter med positiv påverkan på människans fysiska hälsa genom att uppmana till både rörelse och gemenskaper.

”Alla Lidköpingsbor ges möjlighet till en bostad utifrån sina behov samtidigt som samhällsplaneringen ska motverka bostadssegregering”

Planförslaget innehåller ställningstaganden för olika boendeformer och en ökad blandning och variation för människor i olika livssituationer. Detta leder till en integrerad miljö där olika människor kan mötas. ”Kommunen ska medverka till att skapa en trygg, tillgänglig och attraktiv offentlig miljö” och ”Lidköpingsbor med funktionsnedsättning ska ha jämlika möjligheter att röra sig fritt i samhället”

En lättnavigerad offentlig miljö där verksamheter, service och bostäder samsas på samma yta ger upphov till flöden av människor. Genom att låta bostadsområden blandas upp med verksamheter ökar tillgängligheten. En välbefolkad och mångfaldig offentlig miljö är en trygg miljö. Attraktivitet har med gestaltning och utbud att göra. Planförslaget ämnar att ta tillvara Lidköpings småstadskaraktär i både uttryck och funktion: här blandas olika typer av aktiviteter med välgenomtänkta offentliga utrymmen. Kollektivt resande möjliggör både socialt utbyte och tillgång till Lidköpings olika stadsdelar.

”Lidköpings kommun ska sträva efter en levande demokrati som utgår från delaktighet och där möjligheterna till inflytande är jämlika” och ”Lidköpings kommun ska leva upp till FN:s barnkonvention”
I planprocessen har delaktigheten och möjligheten att påverka planens inriktning varit en viktig utgångspunkt. Till Framtidsverkstaden var alla välkomna, barn gavs extra utrymme genom spelet ”Stadsbyggarna”. Förslag kunde även lämnas via en digital brevlåda, mejl eller post. Under samrådet fanns möjlighet att ta del av och lämna synpunkter både digitalt och via papper.

Remissversion av Hållbarhetsprogram för Lidköping (ev. antaget av KF dec 2021)

I Hållbarhetsprogrammet definieras strategiskt viktiga områden och utmaningar att angripa för att kommunen ska utvecklas hållbart. Nedan följer de områden som påverkas av planförslaget.

”Främja biologisk mångfald och ekosystemtjänster i hela kommunen” och ”Utveckla värden och kvaliteter för att skapa attraktiva platser och öka tillgängligheten för friluftsliv”

I förslaget förmedlas viljan att främja naturliga miljöer och nyttja deras kvaliteter för staden genom ställningstaganden. Planförslaget ämnar knyta samman större grönområden genom stråk och spridningskorridorer. Förslaget fastslår dessutom att bebyggelse i första hand ska uppföras på mark som redan är ianspråktagen.

”Skapa förutsättningar och möjligheter för alla invånare att ta ett aktivt samhälls- och demokratiansvar”
Som tidigare nämnts gavs alla möjligheten att både fysiskt och digitalt påverka förslaget under dess framställande.

”Förbättra förutsättningarna för hållbar mobilitet”
Som tidigare nämnt har Lidköpings kommun genom planförslaget för avsikt att stärka gång- och cykelstråk, samt minska avstånd i staden genom att förtäta befintliga strukturer och blanda in service och verksamheter i befintliga bostadsområden.

”Stärka innovations- och näringslivsklimatet så att fler cirkulära företag kan växa och erbjuda sina produkter och tjänster”, ”Skapa förutsättningar för industriell och urban symbios i Lidköping” och ”Skapa förutsättningar för ett effektivt tillvaratagande av människors förmåga, initiativ och kompetens”
Genom nya bostäder och plats för fler verksamheter möjliggörs nya näringstyper och kompetens kan lockas till- eller till att stanna i Lidköping. Mark för verksamheter föreslås på platser med olika förutsättningar i staden och med närhet till olika delar av stadens utbud för att möjliggöra ”Rätt sak på rätt plats”.

Påverkan på riksintressen, regleringar och värden

Riksintresse för totalförsvaret

Råda flygfält utgör riksintresse för totalförsvaret. En ökad användning av flygfältet kan innebära konflikter med bostadsutveckling kring Råda. Detta hanteras i framtiden genom den kontinuerliga dialog som finns mellan kommunen och försvarsmakten. Försvarsmakten har inte yttrat sig om samrådshandlingen.

Riksintresse för trafikslagets anläggningar

Planförslagets långa tidsperspektiv medför ett stort antal bostäder som kommer medföra ökad trafik på de större vägarna kring staden. De trafikutredningsområden som pekats ut är platser som kommunen identifierat kan bli aktuella för åtgärder.

Genom att hamnverksamheten flyttas över till Östra sidan Lidan och ges utvecklingsmöjligheter där kan riksintresset påverkas positivt då risken för konflikter med stadsutvecklingen minskar.

Planförslaget utgår ifrån att Riksväg 44 i framtiden får en ny sträckning söder om staden. Genom att möjliggöra för denna gynnas förbifartstrafik och konflikter med stadstrafik kan minska. Utformningen och möjligheten att utveckla och sammankoppla staden kring Ljunghed-Lidåker hänger nära samman med en vägflytt. Även flera utredningsområden och kommande verksamhetsområden är beroende av kopplingen till riksvägen.

Riksintresse för kust-, turism- och friluftsliv

Riksintresset täcker stora delar av planområdet. Då planförslaget syftar till att utveckla såväl gröna som sociala nätverk bedöms planförslaget ha en positiv påverkan på riksintresset.

Riksintresse för naturvård

Det utpekade området för kommande bebyggelse i Skölmetorp angränsar till riksintresse för natur vid Lidans dalgång. Planeringen ska anpassas så att naturområdet används som en resurs i utformningen av områden. Planförslaget bedöms inte ha någon negativ inverkan på riksintresset.

Riksintresset för natur på Råda ås bedöms påverkas positivt av planförslaget då ställningstagande om grustäktens återgång till naturområde finns i planen.

Riksintresse för kulturmiljö

Föreslagna förändringar finns inom riksintresseområdet för kulturmiljö. Genom att planen innehåller ställningstaganden om att i detaljplaneskedet alltid beakta möjligheten att skydda värdefulla kulturmiljöer gynnas riksintressets fortlevnad. De karaktärsbeskrivningar och de principer som finns framtagna för gestaltning är också bidragande till ett bevarande av riksintresset.

Strandskydd

Genom förändrad markanvändning i Västra hamnen går området närmast Vänern från att vara planerad för industri till att bli planerad för offentliga gröna ytor närmast Vänern och en blandad bebyggelse söder om denna – vilket också skulle innebära sanerad mark. Detta innebär en positiv påverkan på strandskyddet.

Genom den nyligen antagna detaljplanen för Framnäs strandpark har strandskyddet i området ökat. Planen säkerställer också gröna offentliga ytor närmast Vänern som en kompensation för de gröna ytor som planeras bebyggas kring småbåtshamnen. Planerade förändringar i Framnäsområdet bedöms inte påverka strandskyddets värden och syfte.

Vattenskyddsområde

Planförslaget bedöms inte påverka några vattenskyddsområden.

Natur och jordbruksmark

Nya bebyggelseområden som föreslås i områden som idag utgör skog och naturmark kommer minska livsmiljöer för växt- och djurliv. Genom den ekosystemtjänstkartläggning och habitatnätverksanalys som gjorts säkerställs att "rätt" områden ianspråk tas. Där så mycket nytta för staden som möjligt kan skapas samtidigt som konsekvenserna för naturområdena blir så små som möjligt. I kommande detaljplaneskeden ska gröna kopplingar och värdefulla miljöer skyddas genom planbestämmelser.

Jordbruksmarken i kommunen är en värdefull tillgång och utgångspunkten i planen är att värdefull jordbruksmark så långt möjligt ska bevaras (se planens genomförandedel). Eftersom staden till stora delar tillkommit på jordbruksmark, kommer dock en del jordbruksmark behöva tas i anspråk för att staden ska kunna öka sin utbredning. I planens lokaliseringstudering finns ett resonemang kring detta. Genom att i första hand utveckla staden i och i anslutning till befintlig bebyggelse undviks en ökad fragmentering. I de bördigaste jordbruksområdena där det bedrivs ett storskaligt och aktivt jordbruk, ska jordbrukets behov få företräde vid provning av ny bebyggelse, så att en sådan inte hindrar ett rationellt brukande av jordbruksmarken.

Risk och säkerhet

I staden finns risk att översvämningar kan få stora konsekvenser. Det finns risk för att samhällsviktiga funktioner som ligger inom lågt belägna områden kan bli påverkade av en översvämning av Lidan. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har till följd av detta bedömt staden som ett område där konsekvenserna kan bli betydande vid en omfattande översvämning.

En översvämning vid Vänern sker långsamt vilket innebär att det finns tid att vidta åtgärder när vattenet stiger. Exempel är provisoriska vallar längs Lidan, vilka blir nödvändiga vid utloppet när vattenståndet i Vänern är högt. Genom de förändringar som föreslås kring Hamnstaden och Västra hamnen kommer

det säkerställas att utrymmen för skydd mot stigande vatten finns. (Se Lokaliseringsutredning.) Rätt dimensionering på avloppsnätet i kombination med ett nytt reningsverk som ersätter det gamla, kommer att eliminera risken för att förorenat avloppsvatten ska nå vattendragen och Vänern. Genom rekommendationer i planen om att all nybyggnad intill Vänern i Lidköping ska planeras efter Länsstyrelsens anvisningar kommer rätt bedömd skyddsnivå att bli säkerställd. (se Klimatanpassning)

Genom att i detaljplaneskedet utreda och beakta risken för skred (och efterföljande skred) säkerställs att den bebyggelse som sker i områden nära Lidan inte är utsatt för några risker.

Miljö kvalitetsnormer för luft och vatten

Luftkvaliteten i Lidköping är generellt god. Risk för att överskrida gällande miljö kvalitetsnormer för luft uppstår främst utefter starkt trafikerade vägar eller i rum där luftomsättningen är liten. Mätningar visade i arbetet med kommunens översiktsplan från 2018 att luftkvaliteten i staden klarar miljö kvalitetsnormerna för luft med god marginal. Bedömningen är att den fördjupade översiktsplanen inte innehåller något som förändrar detta.

I kommunen finns tre grundvattenförekomster som alla har god kvantitativ och kemisk status. De delar av planförslaget som kan leda till påverkan på grundvattnets kvalitet är bland annat kopplade till anläggande av nya vägar. Ett stort infrastrukturprojekt som fortsättningen av väg 44 kan också påverka vattenkvaliteten fysiskt genom att vattendrag behöver kulverteras eller genom att stabilitetsåtgärder måste vidtas.

Andelen hårdgjorda ytor ökar i och med att nya bostads- och verksamhetsområden byggs ut enligt planförslaget. Också vägar till dessa områden bidrar till fler hårdgjorda ytor i staden. Genom ett lokalt omhändertagande av dagvatten enligt planförslaget kan påverkan på vattenkvaliteten minska.

Förorenade områden

Om planförslaget genomförs kommer mängden förorenad mark minska i staden. Bebyggelse med

blandat innehåll och bostäder föreslås på flera platser där marken har kända föroreningar som måste saneras. Då saneringar kan vara kostsamma kan möjligheten att skapa byggrätter på platsen vara morot som möjliggör sanering. Förorenade massor ska tas omhand på ett säkert sätt.

Samlad bedömning

Social hållbarhet

Planförslaget är i linje med den inriktning som finns i kommunens program för social hållbarhet.

Planförslaget har inte någon negativ påverkan på rikstresoren och regleringar med kopplingar till social hållbarhet.

Barnkonventionen är lag i Sverige. Det innebär bland annat att alla beslut som tas som rör barn ska beakta barnets bästa och att alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den hörd. Barnen har beaktats i alla delar som rör planförslaget. De har särskilt beaktats genom att jobba med en stad som är "sammanskopplad och nära" där det ska vara korta avstånd och sammanlänkande stråk som gör att barn kan ta sig på ett tryggt och säkert sätt. Det finns särskilda ställningstaganden om att "Vid planering ska trafiksäkerheten för barn och ungdomar prioriteras". Barnen har även beaktats genom varierande grönstrukturer med funktioner och mötesplatser för olika åldersgrupper. Barnen har getts möjlighet att uttrycka sin åsikt på flera olika sätt under framtagande av planförslaget genom medborgardialog, "Framtidsverkstaden". De har bland annat fått uttrycka sig genom "Stadsbyggnadsspelet".

I vår stadsmiljö och kulturmiljö finns mycket av vår identitet. Här kan den fysiska strukturen skapa stolthet, känsla av tillhörighet och attraktionskraft vilket har stor betydelse för människors välbefinnande och trygghet. I den fördjupade översiktsplanen framgår vikten av att kulturmiljöer ska bevaras, används och utvecklas och att den arkitektur vi skapar idag ska vara god med långsiktiga värden för att kunna bli framtida identitetsbärare för staden.

Planförslaget bygger mycket på förtätning. Förtätning ska enligt ställningstagandena göras med kom-

pletterande bebyggelse vilket innebär att det blir möjligt att bo i samma del av staden genom livets olika perioder, från ung till gammal. Den kan stärka känsla av identitet och tillhörighet. En mer sammanhållen stad där olika upplåtelseformer och typer av boenden blandas samtidigt som äldre bostadsområden kopplas samman med ny bebyggelse förväntas stärka förutsättningarna till en mer socialt hållbar stad. Människor ges således bättre möjligheter att mötas och interagera för att bygga tillit och förtroende till varandra.

Men en förtätning kan även skada känslan av tillhörighet och identitet eftersom det påverkar vår närmiljö, både med den fysiska strukturen och en ökad eller förändrad mängd människor som rör sig i området.

Ekologisk hållbarhet

Planförslaget föreslår en struktur som ger förutsättningar för att stärka gröna stråk. Den gröna strukturen hänger samman med både rekreativa värden och ekologiska värden. När staden växer är det viktigt att alla ytor förses med får flera funktioner, det gäller även grönstruktur.

Tidigare har trafikinfrastrukturen för persontransporter främst haft fokus på bilen som transportmedel, då stadens utveckling främst bestått av tillskapande av nya villaområden i stadens utkant. Planförslaget innebär att funktionen för bilen behålls på de större gatorna och vägarna, men samtidigt skapas goda möjligheter för att gång- och cykel ska kunna utgöra alternativ till bilen vid många resor. En förtätning av staden och byggande i stadsstråk möjliggör också för att kollektivtrafiken ska ges bättre underlag. Säkra och trygga anknytningar till gång- och cykelvägar är grundläggande i planering av nya områden. I planförslaget finns flera ställningstaganden kring att förbättra gång- och cykelstråken.

Ekonomisk hållbarhet

Förtätning av bebyggelse innebär att mark som redan är ianspråktagen kan nyttjas istället för att bryta ny mark. Ofta finns både byggd och teknisk infrastruktur inom dessa områden men kapaciteten kan behöva öka för att möta ett ökat behov. Det gäller

tekniskt infrastruktur som VA och dagvattenledningar men även gaturum och grönstruktur. Förtätning av befintliga strukturer bedöms därmed som bättre resurshushållning än nya bostadsområden i utkanten av staden.

I samband med förtätning och omställning riskerar företag med behov av stora ytor för lager och liknande att trängas ut från stadskärnan till förmån för mindre ytkrävande verksamheter. Det är viktigt att säkerställa och möjliggöra attraktiva områden för näringslivet i anslutning till tätorten med bra kopplingar till större vägar och järnväg. I planförslaget finns ytor avsatta för större industrier och verksamheter. Beredskap för behov av ytterligare mark i framtiden bör finnas.

Handeln står inför utmaningar bland annat genom en starkare e-handel, vilket gör att en flexibilitet i handelns utveckling kommer att krävas i framtiden. Genom sin välbevarade stadskärna har Lidköpings centrum goda förutsättningar för att kunna vara en destination för handel, kultur och mötesplatser som är viktig att värna. I planförslaget finns ställningstaganden om att handel som passar i stadskärnan ska placeras i stadskärnan

När Lidköping växer ökar kostnader för offentlig service men samtidigt ökar skatteintäkterna. Genom att göra Lidköping mer attraktivt vad gäller den fysiska planeringen så som boende, gröna och blå stråk och kvalitativa mötesplatser, kan vi locka fler till att bli Lidköpingsbor. För skola och vård innebär en mer sammanhållen stad mer stabilitet i verksamheterna samt större möjligheter för elever, anställda och besökare att åka kollektivt, gå eller cykla.

Leder planförslaget till ett hållbart Lidköping?

När en stad växer ökar behovet av mark att bygga på, mer transporter, mer energianvändning och fler personer som använder resurser vilket kan tala emot en hållbar utveckling. Vid framtagandet av den fördjupade översiktsplanen har vi försökt skapa förutsättningar för att Lidköping ska kunna växa på ett hållbart sätt, med acceptabla konsekvenser. Kommunen bedömer att en hållbar utveckling kan upp-

nås med den fördjupade översiktsplanen och dess tre huvudstrategier. Rätt sak på rätt plats handlar om att förtäta staden på ett sätt där förtätningen bidrar kvaliteter och placera verksamheter där de ges förutsättningar att växa utan att skada omgivningen. Sammankopplad och nära handlar om att utveckla en fysisk struktur som uppmuntrar till hållbara val, där avstånden är korta och stadstråken är sammanlänkande och där det finns mötesplatser både i den egna stadsdelen och i den täta stadskärnan. Livfull handlar om att ta hand om vår kulturmiljö och skapa arkitektur som blir den framtida identitetsbäraren för staden, att fylla huvudstråken med liv och jobba med en varierad bebyggelse och multifunktionella ytor. Vi bedömer att detta är förutsättningarna för ett socialt, ekologiskt, och ekonomiskt hållbart Lidköping.

Planförslaget går i huvudsak i linje med FNs globala mål och Sveriges miljökvalitetsmål, och är i linje

med Lidköpings kommuns mål. De konsekvenser som planens genomförande kan ge bedöms acceptabla och kan hanteras i kommande planering.

Uppföljning

För att uppnå en långsiktigt hållbar utveckling är det viktigt att arbetet med miljöpåverkan följs upp. Det sociala, ekologiska och ekonomiska tillståndet bör kontinuerligt följas upp och kartlägga i vilken utsträckning planförslaget får genomslag i kommunens planarbete och beslutsfattande. Uppföljning kan ske i samband med att planförslaget aktualiseras. Uppföljning kan även ske i det efterföljande arbetet med detaljplaner, tillstånd och lov samt miljökonsekvensbeskrivningar. Med den fördjupade översiktsplanen som grund kommer kommunen jobba vidare med strategiska dokument som stadsmiljöprogram, kulturmiljöprogram med flera med syfte att fördjupa sig inom vissa områden.



GENOMFÖRANDE

Inledning

Om planen genomförs i sin helhet kan det skapas upp emot 5 500 nya bostäder inom Lidköping och Filsbäck. Det motsvarar cirka 11 000 fler medborgare jämfört med idag. Idag bor cirka 40 000 i kommunen och kommunens mål om att nå 45 000 invånare till 2030 är därför möjligt, erfarenheten visar att befolkningstillväxten är starkt kopplad till antalet nya bostäder. Enligt kommunens Bostadsförsörjningsprogram behövs ca 200 nya bostäder byggas årligen fram till 2030 för att nå målet.

Utöver bostäder behövs även verksamhetsmark och plats för offentlig service när staden växer. Men planen pekar även ut konkreta behov av att utveckla och förädla gröna och blå värden, förbättringar av gång- och cykelinfrastruktur, klimatanpassningar, förvaltning och förädling av kulturmiljöer, parkeringslösningar, och så vidare. Detta kapitel handlar om hur kommunen ska genomföra alla delar i planen för att skapa en hållbar och välkommande stad år 2050.

Kommunala investeringar

Utöver den ekologiska och sociala hållbarheten är den ekonomiska hållbarheten viktig i stadsbyggande. Inte minst då lagstiftning kräver att kommunen har en god ekonomisk hushållning. Det blir därför viktigt att balansera exploateringsprojekt och andra investeringar både på kort och lång sikt. Vissa exploateringar kan ge ett nettotillskott som kan balansera upp en investering av t.ex. grönstråk, där det inte går att räkna hem en direkt ekonomisk vinst men som skapar värde och en helhet för staden. Samtidigt får inte hållbarhet och kvalitet underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden. Det är även viktigt att ta i beaktande utökning av driftkostnader och överväga hur de kommer påverka den kommunala ekonomin under och efter planens genomförande.

Utbyggnadsområden och förtätning

I fliken Förslag-Områden redovisas alla utpekade områden för utbyggnad eller omvandling som föreslås i planen. De är uppdelade efter stadens strukturer: Stadskärna, Stadsväv, Ytterområde och de förslagna Stadstråken. Det är viktigt att förstå att förtätningen av staden även sker på enskilda platser inom staden, trots att de inte pekats ut specifikt. Hur sådan förtätning kan gå till visas också principiellt inom de olika strukturerna. Till exempel kan det vara bebyggelse av en enskild lucktomt, eller inom ett vägområde där man tidigare lämnat gröna buffertytor. Helt enkelt där det finns plats för ytterligare bebyggelse medan man fortfarande värnar skala och omgivande miljö. Denna förtätning av staden kommer

pågå kontinuerligt under Stadsutvecklingsplanen genomförande.

Verktyg för att genomföra planen

Ett antal verktyg kan användas vid genomförande av planen. Det är viktigt att inget av dessa verktyg dominerar utan att samtliga används i ett kvalitativt arbete för att skapa en helhet som leder mot den uppsatta målbilden.

Kommunägd mark

Kommunens markinnehav är troligen den största tillgången som kan utvecklas till både kortsiktiga och långsiktiga kvaliteter. Markinnehavet har samtidigt en stor potential att styra på vilket sätt staden växer, både geografiskt och ur ett stadsbyggnadsperspektiv. Intäkten från försäljning av byggrätter överstiger kraftigt de intäkter som är realistiska att få in från plan- och bygglovsavgifter. Uppsidan av ett exploateringsprojekt ligger därför hos markägaren. Detta innebär inte bara att planering i huvudsak ska ske på kommunägd mark utan att kommunen även ska arbeta aktivt med strategiskt markköp. Genom att planera på kommunägd mark behåller också kommunen initiativet när det gäller stadsutvecklingen.

Fysisk planering

De områden som ska bebyggas behöver bidra till måluppfyllelse. För att avgöra i vilken mån ett område stöttar den önskade utvecklingen kan dess stadsbyggnadskvaliteter bedömas baserat på ett antal indikatorer (se fliken intill). Dessa indikatorer kan också visa på behov att i exploateringsprojekt stärka vissa kvaliteter, t.ex. tillgång till gång- och cykelvägar. När olika områden utvecklas är det även angeläget att hitta en bra balans i markanvändningen. De val som görs ska vara väl avvägda och hantera de tre hållbarhetsbenen – ekologi, ekonomi och sociala aspekter. Beroende på i vilket sammanhang som området ligger kommer proportionerna mellan kvarter, gata, natur- och parkmark att variera, vilket i sin tur påverkar avkastning i exploatering samt drift och underhållskostnader för kommunen.

Sammanhang och synergi med teknisk planering

Planens genomförande kommer kräva investeringar i teknisk infrastruktur. Det är därför lämpligt att lägga områden med god infrastruktur tidigt i planeringen. Samtidigt är det viktigt att påbörja planering av områden som kräver ny infrastruktur tidigt för att ge ledningsdragande verk en så god möjlighet som möjligt att planera investeringar. Sammanhang handlar även om att utveckla områden och stråk i etapper som ger upplevelsemässiga effekter av en sammanhållen stad.

Variation av funktion och upplåtelseform

I rapporten "Bostadsförsörjningsprogram Strategi och analys 2019-2022" konstateras det att det finns ett behov av mer variation av bostadstyper, bostadsstorlek och upplåtelseform. Inriktningen för att nå målen är att skapa en rimlig befolkningstäthet med en genomtänkt exploateringsgrad samt en variation av upplåtelseformer inom stadsdelarna. Detta bidrar till en upplevd närhet och ett underlag för kommunal och kommersiell service, kollektivtrafik mm. Genom att eftersträva variation av funktioner skapas förutsättningar för levande stadsdelar med både bostäder och arbetsplatser.

Kontinuerlig översiktsplanering

En översiktsplan är inte juridiskt bindande, till skillnad från en detaljplan, utan pekar ut den politiska viljeinriktningen för kommande mark- och vattenanvändning. Översiktsplaneringen är en lagstyrd process. Det åligger kommunen att varje mandatperiod ta fram en planstrategi för genomförande av översiktsplanen. Planstrategin blir en kontroll för att avgöra om gällande översiktsplan fortfarande är aktuell. Genomförandeordningen nedanför utgör grunden för kommande planeringstrategi.

Genomförandeordning

Hur kommer vi till målet?

I detta avsnitt presenteras en översiktlig ordning av utbyggnads-/omvandlingsområden och möjliga förtätningar. Beroenden som finns mellan områden eller inom projekt beskrivs. Även tillkommande investeringar som syftar till att stärka hållbara resor, gröna värden och klimatanpassa staden etc. beskrivs som genomförande av "Gå- och cykelstaden".

Balansgång

Genomförandeplanen behöver balansera förtätning, och de investeringar de kan betyda på sikt, med större exploateringsprojekt och deras mer uppenbara beroenden av investeringar. Balans måste finnas både ekonomiskt men också utifrån en bedömning om hur komplexa och tidskrävande projekt är. Det innefattar även att ta hänsyn till vilka risker det finns för oförutsedda händelser som stoppar upp projekt. Detta är viktigt att kontinuerligt följa upp för att kunna garantera den stadiga produktionen av bostäder och verksamhetsmark som behövs för att uppfylla kommunens mål. Samtidigt kan en balanserad planering hjälpa till att sända signaler om behov av investeringar till ledningsdragande verk i så tidigt skede som möjligt. På denna balansbräda behöver även övriga investeringar som hör till planen placeras ut, t.ex. parkeringshus och åtgärder för Gå- och cykelstaden.

Förtätning

Ett viktigt ställningstagande i Stadsutvecklingsplanen jämfört med den kommunövergripande översiktsplanen är att i första hand inrikta sig på förtätning av staden, nyttjande av redan ianspråktagen mark, för att bygga en hållbarare stad. Därför är inriktningen tydlig med att utbyggnad, omvandling och förtätning av bostäder i första hand sker i stadskärnan, stadsväven och stadsstråken.

10 år framåt och därefter

I vilken ordning och takt staden utvecklas kan vara svårt att styra. Stadsutveckling är ett långsiktigt och kvalificerat arbete som kräver helhetssyn och samverkan. Utifrån den samlade bedömningen mynnar resultatet ut i en genomförandeordning med siktet inställt 10 år framåt. För att tydliggöra hur genomförandet bör ske har en karta tagits fram som redovisar vilka områden som kommer att prioriteras under en tio-års period. I denna karta blir det också tydligt vilka övriga åtgärder för "Gå och cykelstaden" som kan tänkas införlivas i specifika exploateringar och vilka delsträckor som behöver finansieras inom den vanliga investeringsbudgeten. Detta är även tänkt att passa in i kommunkoncernens övergripande investerings- och driftbudgetplanering. Etapp två beskriver det som i dagens planering ligger mer än tio år bort för projektstart. I tabellen i fliken intill ges en övergripande bild av områdenas planeringsförutsättningar, komplexitet och bidragande till måluppfyllelse.

Beroenden som är kända

Många av de projekt som kommunen ser som utbyggnads-/omvandlingsområden är för sitt genomförande beroende av något annat.

Uranus vulcanus och central förtätning: Bland de åtgärder som kommunen har stor rådighet över är att tillskapa parkeringshus i stadskärnan. Det bedöms vara en förutsättning för att kunna förtäta fullt ut på de befintliga parkeringsytorna på Uranus-Vulcanus. Med ett uppfört parkeringshus i stadskärnan kan även andra exploateringsprojekt i den västra delen av stadskärnan, med stöd av förtättningsprinciper, möjliggöras. Konsekvenser av att besöksparkering i stadskärnan eventuellt flyttas måste även utredas ur ett stadslivs- och handelsperspektiv.

Framnäs IP: En möjlig flytt av friidrottsarena utreds just nu. Både parkeringshus och flytt av friidrottsanläggning är friställt i tid eftersom kommunen har rådighet och åtgärderna inte förutsätter andra tidsbestämda åtgärder. Däremot är det viktigt att synkronisera åtgärderna med utvecklingsprojekt i stort, för att investeringen ska hamna

i närtid till projektet utan att försena stadsutvecklingen. Östra entrén: Befintligt ställverk behöver rustas upp. Utformningen av ställverket kommer bearbetas i relation till stadsutvecklingsprojektet.

Hamnstaden och Framnäs: Frågan om det nya reningsverket har stor påverkan på stadsutvecklingen i Lidköping. Det handlar både om möjligheterna att bygga ut enskilda projekt, och den allmänna förtätningspotentialen i vissa stadsdelar. För Hamnstaden bedöms ett nytt reningsverk vara en förutsättning för stadsdelens utbyggnad. En restaurering av befintligt reningsverk skulle innebära fortsatt stora skyddsavstånd och omgivningspåverkan.. För att möjliggöra Hamnstaden och Framnäs, i synnerhet dess senare etapper, behöver även verksamheter med stor omgivningspåverkan att omlokaliseras. Råda Mosse: För att kunna bygga ut Råda Mosse förutsätts att den intilliggande omgivningspåverkande grustakten stänger. Grustakten är en tillståndspliktig verksamhet som regleras av Länsstyrelsen. Nuvarande tillstånd sträcker sig till 2028.

Stråket Lidåker-Ljunghed: För att detta stråk ska kunna utvecklas fullt ut behöver nuvarande väg 44 flyttas och övergå i kommunal regi. På så vis får kommunen rådighet och den trafikbarriär som vägen utgör idag kan omvandlas.

Genomförandeordning Etapp 1, 2021-2030

Etapp 1 (2021-2030). I kartan bredvid visas områden som är inkluderade i Etapp 1. Kommunens vision är att under en tio-års period projektstarta dessa utbyggnadsområden. Beroende på projektets komplexitet och storlek kommer de olika utbyggnadsområden kräva olika lång tid att genomföra och färdigställa. Kartan visar även alla stråkförbättringar inom ramen för "Gå- och cykelstaden" som föreslås i planen samt förslag på lokalisering av en parkeringsanläggning.

Exploateringsområden som kan projektstartas före 2030 (utan inbördes ordning):

2. Uranus - Vulcanus
3. Garvaren
4. Laken
5. Framnäs
6. Läckövägen Norra
8. Ljunghed
10. Lockörn
11. Liden
12. Östra entrén
14. Värnersvik
16. Stenportskolan

17. Hamnstaden
18. Briggen
19. Tömmen (Verksamheter)
20. Skäran
22. Sockerbruksgatan
23. Brynåsa (Verksamheter)
26. Silverbyn
30. Filsbäck Västra
31. Filsbäck Östra
33. Sjölunda

Genomförandeordning Etapp 2, 2031-2050

EUtbyggnadsområdena för Etapp 2 (2031-2050) visas i kartan bredvid.

Exploateringsområden som kan projektstartas efter 2030:

(utan inbördes ordning)

1. Västra hamnen
7. Lidåker
9. Majåker
13. Rådarondellen v.mark
17. Hamnstaden
19. Tömmen (Bostäder)
21. Östra Hamnen
23. Brynåsa (Bostäder)
24. Askeslätt Norra
25. Råda mosse
27. Råda Prästgård
28. Tomtehagen
29. Skölmetorp
32. Erstorp Norra
34. Hovby

GENOMFÖRANDE - OMRÅDEN

Inledning

Nedan listas de områden som nämnts i föregående flik och i planförslaget. Listan utgör ett planeringsunderlag och ett arbetsverktyg i prioritering och värdering av projekt. Den utgör inte ett fullständigt planeringsunderlag, utan är tänkt att användas för att ge en överblick. Olika projekt är olika viktiga för staden på olika sätt. Något kopplar samman, ett andra kan bidra med livfullhet på viktiga platser och ett tredje kan ha möjlighet att skapa attraktiva platser vid vattnet. Det är inte en lista där vi ska börja från början och jobba oss neråt, kommunen ska arbeta med det som staden bäst behöver - och det är en mängd olika saker!

Projekten är dessutom olika svåra att genomföra, antingen för att kommunen inte ensam råder över området eller kanske för att det finns komplicerade förutsättningar. Det kan vara riskfyllt för kommunen att bara arbeta med väldigt svåra projekt - då kan takten på bostadsbyggandet bli för låg.

En bra balans enligt planeringsstrategin i föregående flik är viktig helt enkelt!

Projekt	Innehåll	Förutsättningar /Nuläge? Mörkare färg visar på att området har en högre komplexitet	Kommunägd mark JA/NEJ/ DELVIS	Måluppfyllelse		
		Normal/Svår		Rätt sak på rätt plats	Sammankopplad och nära	Livfull

Ordningen i denna lista innebär inte någon prioriteringsordning, fler aspekter än nedanstående kan vara relevanta i prioritering av.

Huvudriktning för planeringen

Planeringsförutsättningar och komplexitet

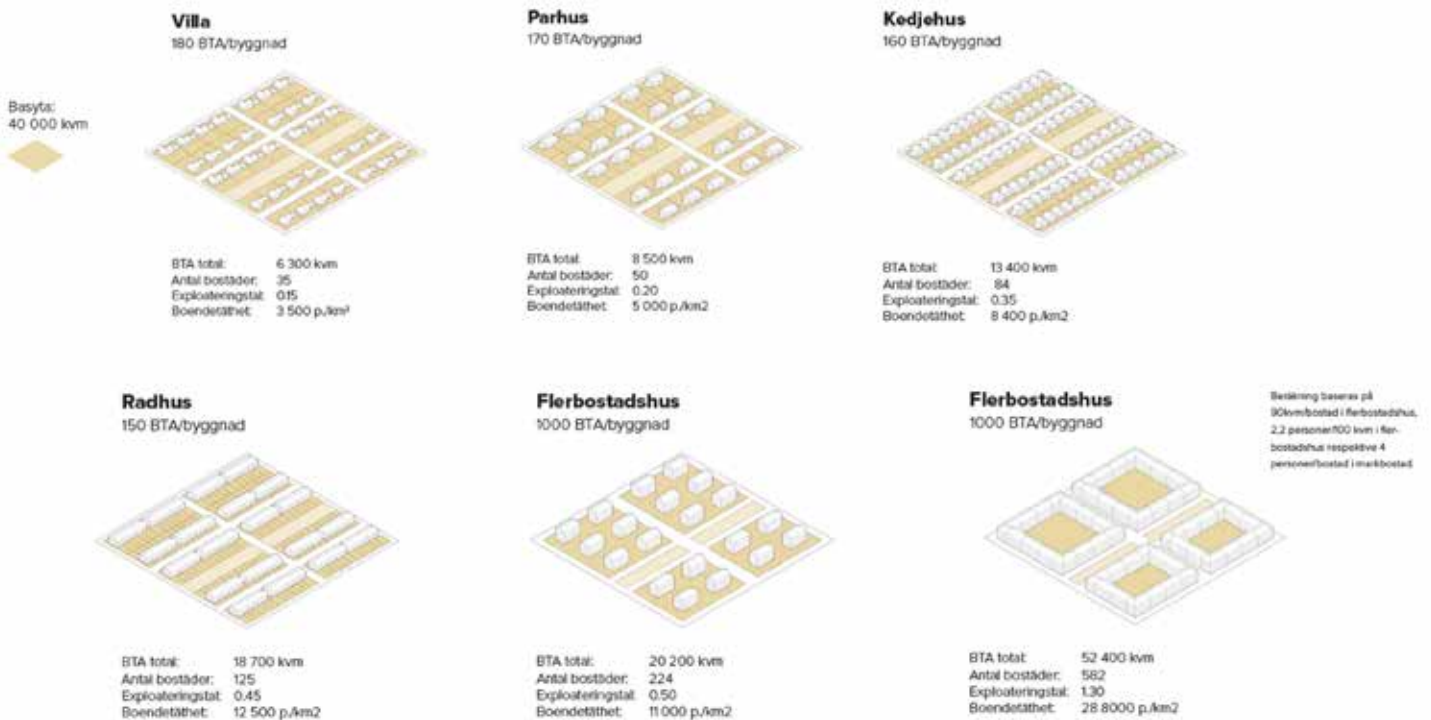
Markägande

Målig måluppfyllas utifrån planens strategier

MÅLUPPFYLLELSE		
Rätt sak på rätt plats	Sammankopplad och nära	Livfull
Sammankopplande staden och vattnet Bidrar projektet till att koppla samman centrala staden med vattnet?	Underlättar hållbara val Är läget sådant att resandet till och från området lätt kan ske med gång, cykel eller kollektivtrafik?	Ökad livfullhet i stadskärnan Kan projektet bidra till att skapa mer människor som rör sig till fots och uppehåller sig i stadskärnan?
Variation och blandning Bidrar projektet till ett mer varierat innehåll i området eller staden? Ett mer blandat bostadsutbud eller fler funktioner?	Kopplar samman områden Verkar projektet för att, via stråk eller bebyggelse länka samman områden som idag är åtskilda från varandra?	Fler människor och funktioner centralt i staden Bidrar projektet till att fler målpunkter för människor skapas centralt i staden?
Grönt som styrka Nyttjar och/eller stärker projektet befintliga gröna kvaliteter och har potential att stärka eller skapa ekosystemtjänster?	Gå- och cykelstaden Är lokaliseringen sådan att transporter via gång och cykel kan göras attraktiva? Bidrar projektet till att stärka befintliga gång- och cykelstråk?	Attraktiva platser Kan projektet bidra till att det skapas attraktiva platser i stadens parker och offentliga rum som är tillgängliga för alla?
Stärker ett varierat näringsliv Kan projektet bidra till att ett varierat utbud av lokaliseringar för näringslivets verksamheter...	Stärker viktigt stråk Ligger projektet intill något av de utpekade stråken för transporter eller gröna kopplingar och kan bidra till att förbättra och/eller stärka...	Fierfunktionella gaturum Skapar projektet förutsättningar för att utpekade stråk kan stärkas funktions- och gestaltungsmissigt?

Täthetsprinciper

Bilderna nedan visar en ungefärlig exploateringsgrad för olika typer av bebyggelseområden. Principerna kan användas för att uppskatta hur många bostäder som kan skapas genom olika bebyggelseypologier. Bilderna är framtagna av Radar arkitektur och planering 2021.



Projekt	Innehåll	Förutsättningar /Nuläge? Mörkare färg visar på att området har en högre komplexitet	Kommunägd mark	Måluppfyllelse		
		Normal/Svår		JA/NEJ/DELVIS	Rätt sak på rätt plats	Sammankopplad och nära
1. Västra hamnen	Område för blandad stadsbebyggelse med icke störande verksamheter, arbetsplatser, kultur, besöksnäring och bostäder. Området är ca 2 ha. Bostäder bör planeras främst i flerbostadshus i kvartersstruktur.	Kända föroreningar finns i området. Strandskydd återinträder. Hänsyn/samspel med befintliga verksamheter inom och i närheten av området.	JA	Sammankopplande staden och vattnet Variation och blandning Grönt som styrka Stärker ett varierat näringsliv	Underlättar hållbara val Gå- och cykelstaden Stärker viktigt stråk	Ökad livfullhet i stads-kärnan Attraktiva platser Fierfunktionella gaturum
2. Uranus-Vulcanus	Blandad stadsbebyggelse med centrumfunktioner. Möjlighet för bostadsbebyggelse med lokaler i bottenvåning och/eller parkering. Ca 6000 kvm. Flerbostadshus i rutnätsstaden.	Konsekvenser av förändrad/flyttad parkering behöver utredas ur ett stads- och handelsperspektiv. Ligger inom riksintresse för kulturmiljö, stor hänsyn och omsorg kring gestaltning krävs.	JA	Variation och blandning	Underlättar hållbara val Gå- och cykelstaden	Ökad livfullhet i stads-kärnan Fler människor och funktioner centralt i staden Attraktiva platser Fierfunktionella gaturum
3. Garvaren	I huvudsak bostadsbebyggelse i flerbostadshus i kvartersstruktur. Planarbete är påbörjat.	Hänsyn till angränsande kulturmiljö. Stadsbild Dagvatten	NEJ	Variation och blandning	Underlättar hållbara val Gå- och cykelstaden	Ökad livfullhet i stads-kärnan Fler människor och funktioner centralt i staden Fierfunktionella gaturum
4. Laken	I huvudsak bostadsbebyggelse i flerbostadshus inom kvartersstaden. Planarbete är påbörjat.	Gestaltungsfrågor, hänsyn till stadsbilden och kringliggande bebyggelse. Närhet till riksintresse för kulturmiljö. Dagvatten	NEJ		Underlättar hållbara val Gå- och cykelstaden Stärker viktigt stråk	Ökad livfullhet i stads-kärnan Fler människor och funktioner centralt i staden
5. Framnäs	Blandad stadsbebyggelse, idrott, kultur och besöksnäring. Totalt ca 8 hektar. Bostäder i området bör planeras i olika bebyggelse typer, främst flerbostadshus med ett högt markutnyttjande.	Befintliga anläggningar och verksamheter inom och i anslutning till området behöver hanteras. Eventuella markföroreningar. Strandskydd återinträder. Eventuellt behov av offentlig service.	JA	Sammankopplande staden och vattnet Variation och blandning Grönt som styrka	Underlättar hållbara val Kopplar samman områden Gå- och cykelstaden Stärker viktigt stråk	Ökad livfullhet i stads-kärnan Fler människor och funktioner centralt i staden Attraktiva platser Fierfunktionella gaturum
6. Läckövägen norra	I huvudsak bostadsbebyggelse men även grönstruktur. Bebyggelsen ska bidra till att tydliggöra Läckövägens gaturum. Ca 5 ha. Främst flerbostadshus eller radhus samt gröna sammankopplande stråk genom området.	Naturvärden och ekosystemtjänster. Buller Ev angränsande föroreningar är planeringsfrågor att hantera. I direkt anslutning till strandskyddat område	JA	Sammankopplande staden och vattnet Grönt som styrka	Underlättar hållbara val Kopplar samman områden Gå- och cykelstaden Stärker viktigt stråk	Ökad livfullhet i stads-kärnan Attraktiva platser Fierfunktionella gaturum
7. Udåker	Blandad stadsbebyggelse, i huvudsak bostäder med möjlighet till lokaler, offentlig service och liknande. Bebyggelsen ska bidra till väl gestaltade gaturum som sammanbinder stadsdelar. Området är ca 2 ha stort och ägs endast till mindre del av kommunen.	Markfrågor. Trafik och planering av ny dragning av rv 44 påverkar möjligheterna att bebygga området och koppla samman Udåker och Ljunghed.	DELVIS	Grönt som styrka	Underlättar hållbara val Kopplar samman områden Gå- och cykelstaden Stärker viktigt stråk	Fler människor och funktioner centralt i staden Fierfunktionella gaturum
8. Ljunghed	I huvudsak bostadsbebyggelse och tillhörande service i stadsstråk. Bebyggelsen ska bidra till väl gestaltade gaturum som sammanbinder stadsdelar. Ca 4 ha. Kopplingar till befintlig grönstruktur viktig boendekvalitet för befintliga och nya bostäder.	Ny dragning av rv 44 påverkar möjlig utformning och sammankoppling mot centrum. Matning av trafik. Anpassning i förhållande till grönstruktur Befintligt ledningsnät	JA	Variation och blandning Grönt som styrka	Underlättar hållbara val Kopplar samman områden Gå- och cykelstaden Stärker viktigt stråk	Fierfunktionella gaturum
9. Majåker	I huvudsak bostadsbebyggelse och/eller service. Bebyggelsen bör bidra med en ökad variation till området. Ca 1,5 ha.	Möte med befintlig bebyggelse och allmänna ytor. Offentlig service i området. Ledningsdragningar i området.	JA	Variation och blandning Grönt som styrka	Kopplar samman områden Gå- och cykelstaden Stärker viktigt stråk	
10. Lockörn	I huvudsak bostadsbebyggelse och tillhörande service. Variation av bostadstyper. Ytor för idrott/spontanidrott ska finnas kvar. Ca 4,5 ha. Bebyggelsen ska bidra till upplevelsen av stadsstråk.	Anpassning till platsen, befintlig bebyggelse och stadsstråk viktig. Yta för idrott/rekreation/fotboll.	JA	Variation och blandning Grönt som styrka	Underlättar hållbara val Gå- och cykelstaden Stärker viktigt stråk	Fierfunktionella gaturum

11. Uden	I huvudsak bostadsbebyggelse i flerbostadshus eller sammanbyggda småhus. Planuppdrag finns.	Hänsyn till stads-, och landskapbild samt kringliggande bebyggelse viktig. Grön sammankoppling med ädellövträd mellan skogsområdet i väster och Väneren. Markförening.	NEJ	Variation och blandning	Underlättar hållbara val	
				Grönt som styrka	Gå- och cykelstaden	
					Stärker viktigt stråk	Fierfunktionella gaturum
12. Östra entrén	Blandad stadsbebyggelse, främst bostäder i flerbostadshus. Variation i innehåll ska eftersträvas. Tillräckliga ytor för teknisk infrastruktur ska säkerställas i tidigt skede. Likaså offentlig plats och förskola. Ca 4 ha.	Teknisk infrastruktur inom området. Förskola Eventuella markföreningar	DELVIS	Variation och blandning	Underlättar hållbara val	Ökad livfullhet i stads-kärnan
				Grönt som styrka	Gå- och cykelstaden	Attraktiva platser
					Stärker viktigt stråk	Fierfunktionella gaturum
13. Rådardondellen	Mindre yta för verksamhetsmark, arbetsplatser eller industri som inte är störande för omgivningen. Ca 3 ha.	Gestaltning mot Rådardondellen och trafikleden viktig för att ge ett stadat och trivsamt intryck.	JA	Variation och blandning	Kopplar samman områden	Fler människor och funktioner centralt i staden
					Gå- och cykelstaden	
				Stärker ett varierat näringsliv		
14. Vänersvik	Stråk möjligt att komplettera med ytterligare verksamhetsmark, arbetsplatser eller industri som inte är störande för omgivningen. Ca 6 ha.	Hänsyn till ledningsdragningar och arrenden.	JA		Gå- och cykelstaden	Fler människor och funktioner centralt i staden
				Stärker ett varierat näringsliv	Stärker viktigt stråk	
16. Stenporten	I huvudsak bostadsbebyggelse. Småhus/radhus eller flerbostadshus i skala som möter omgivningen. 8000 kvm.	Hänsyn till möten med befintlig bebyggelse och skolmiljö.	JA	Variation och blandning	Underlättar hållbara val	Fler människor och funktioner centralt i staden
					Gå- och cykelstaden	
17. Hamnstaden	Blandad stadsbebyggelse med inriktning mot i huvudsak bostäder i flerbostadshus. En varierad bebyggelse med tydliga offentliga stråk och platser som sammankopplar staden och Väneren ska eftersträvas. Ca 3 ha kommunägd mark.	Stigande vatten, strandskydd, förorenad mark och befintliga/tidigare verksamheter i området är alla frågor som gör området komplex. Behov av offentlig service behöver utredas i tidigt planeringsskede.	JA	Sammankopplande staden och vattnet	Underlättar hållbara val	Ökad livfullhet i stads-kärnan
				Variation och blandning		Fler människor och funktioner centralt i staden
				Grönt som styrka	Gå- och cykelstaden	Attraktiva platser
					Stärker viktigt stråk	Fierfunktionella gaturum
18. Briggen	I huvudsak bostadsbebyggelse i flerbostadshus. Ca 2 ha till största del privatägd mark.	Hänsyn till angränsande kulturmiljö och allmän plats i öst-västligt grönstråk. Stadsbild, gestaltning. Dagvatten Risk för förorenad mark.	NEJ	Variation och blandning	Underlättar hållbara val	Ökad livfullhet i stads-kärnan
					Gå- och cykelstaden	Fler människor och funktioner centralt i staden
					Stärker viktigt stråk	Fierfunktionella gaturum
19. Tömmen	Möjligt att delvis ställa om och förtäta området med en blandad stadsbebyggelse.	Förorenad mark. Dialog/samspel med befintliga verksamheter.	JA	Variation och blandning	Underlättar hållbara val	
				Grönt som styrka	Kopplar samman områden	
					Gå- och cykelstaden	
					Stärker viktigt stråk	
20. Skäran	Detaljplanearbete pågår för förtätning med flerbostadshus. Ab bostäder. Kommunen äger en mindre del av området.	Gestaltning och exploateringsgrad. Mötet med villabebyggelse och Esplanaden. Dagvatten.	DELVIS	Variation och blandning	Underlättar hållbara val	Ökad livfullhet i stads-kärnan
					Gå- och cykelstaden	Fler människor och funktioner centralt i staden
					Stärker viktigt stråk	Fierfunktionella gaturum
21. Östra hamnen	Utfyllnad av markområde enligt gällande detaljplan. Verksamhetsmark. Ca 10 ha.	Befintliga tunga verksamheter i området. Infrastruktur. Stadens möte med Väneren.	JA		Gå- och cykelstaden	
				Stärker ett varierat näringsliv		Fierfunktionella gaturum
22. Sockerbruksgatan	Befintlig verksamhetsmark som har en pågående omställning från industri till ett mer blandat innehåll av verksamheter och arbetsplatser. Fasader mot Sockerbruksgatan har delvis publika verksamheter med handel.	Samspel och övergång mellan industri och verksamheter med besök för att undvika konflikter och risker.	JA	Variation och blandning		
					Gå- och cykelstaden	
				Stärker ett varierat näringsliv	Stärker viktigt stråk	Fierfunktionella gaturum


23. Brynåsa verksamheter	Mellan Läckövägen och utbyggnadsområdet i Brynåsa finns möjlighet att blanda upp stadens norra bostadsområden med icke störande verksamheter och arbetsplatser. (Se principskiss i planförslaget). Området är ca 20 ha stort, delvis kommunägt.	Gestaltning - både mot Läckövägen och kommande bostadsområde är viktigt för att skapa en trivsamt blandning. Markägoförhållanden. Befintlig grönska som kan tillvaratas som resurs.	DELVIS	Variation och blandning		
					Gå- och cykelstaden	
				Stärker ett varierat näringsliv		Fierfunktionella gaturum
23. Brynåsa bostäder	Utbyggnadsområde för i huvudsak bostadsbebyggelse i varierade former med tillhörande service. Befintliga värden i grönstrukturen möjlighet till kopplingar till intilliggande områden är en del i formandet av området.	Markägoförhållanden.Möte mellan olika funktioner. Behov av särskilda boendeformer och offentlig service ska utredas tidigt i projektet.	DELVIS	Variation och blandning		
				Grönt som styrka	Gå- och cykelstaden	Attraktiva platser
						Fierfunktionella gaturum
24. Askeslätt norra	Intill pågående utbyggnad, område för småhus/radhus eller flerbostadshus i max två våningar. Ca 5 ha.	Geoteknik och dagvatten. Befintlig jordbruksmark. Grön länk mellan Rådaås och Vätern norr om området.	NEJ			
				Grönt som styrka	Gå- och cykelstaden	
					Stärker viktigt stråk	Fierfunktionella gaturum
25. Rådamosse	Område för bostadsbebyggelse i varierade former med tillhörande service.	Efter att täktverksamhet på Råda ås upphört. Området ligger inom vattenskyddsområde. Stadsnära lantgård inom området. Geoteknik	JA			
				Variation och blandning		
				Grönt som styrka	Gå- och cykelstaden	
						Fierfunktionella gaturum
26. Silverbyn	Detaljplanarbete pågår för bostadsbebyggelse. Radhus och mindre flerbostadshus. Ca 4 ha.	Geoteknik och dagvatten Närhet till järnväg.	JA		Underlättar hållbara val	
				Variation och blandning	Kopplar samman områden	
				Grönt som styrka	Gå- och cykelstaden	
					Stärker viktigt stråk	Fierfunktionella gaturum
27. Råda prästgård Bostäder	Område för i huvudsak bostadsbebyggelse med tillhörande service. Möjligt område för skola och förskola. Blandad bostadsbebyggelse i varierande skala, såväl villor som flerbostadshus. Ca 60 ha.	Markägoförhållanden. Lämplighet kopplat till jordbruksmark. Behov av offentlig service. Trafik och påverkan på större transportstruktur.	NEJ	Variation och blandning		
				Grönt som styrka	Gå- och cykelstaden	
						Fierfunktionella gaturum
27. Råda prästgård Verksamheter	Område för icke störande verksamheter och arbetsplatser mellan järnväg/väg och bostadsbebyggelse i ett bra transportläge.	Markägoförhållanden. Möte mellan olika funktioner. Gestaltning mot både rv 44 och kommande bostäder viktigt. (Se principskiss i planförslaget)	NEJ	Variation och blandning		
				Grönt som styrka		
				Stärker ett varierat näringsliv		Fierfunktionella gaturum
28. Tomtehamnen Bostäder	Område för i huvudsak bostadsbebyggelse med tillhörande service. Blandad bostadsbebyggelse i varierande skala, såväl villor som flerbostadshus. Ca 35 ha.	Markägoförhållanden. Lämplighet kopplat till jordbruksmark. Trafik och påverkan på större transportstruktur.	NEJ	Variation och blandning	Kopplar samman områden	
				Grönt som styrka	Gå- och cykelstaden	
						Fierfunktionella gaturum
28. Tomtehamnen Verksamheter	Område för icke störande verksamheter och arbetsplatser mellan väg och bostadsbebyggelse i ett bra transportläge.	Markägoförhållanden. Möte mellan olika funktioner. Gestaltning mot både rv 44 och kommande bostäder viktigt. (Se principskiss i planförslaget)	NEJ	Variation och blandning		
				Grönt som styrka		
				Stärker ett varierat näringsliv		Fierfunktionella gaturum
29. Skölmetorp	Område för i huvudsak bostadsbebyggelse med tillhörande service. Ca 20 ha. Området ligger intill Lidans dalgång. Möjlighet att koppla ihop staden över Lidan med gång- och cykel bör studeras.	Markägoförhållanden. Lämplighet kopplat till jordbruksmark. Kopplingar till befintliga områden i staden. Hänsyn till riksintresse för natur och geoteknik kring Lidan.	NEJ	Variation och blandning	Kopplar samman områden	
				Grönt som styrka	Gå- och cykelstaden	
					Stärker viktigt stråk	Fierfunktionella gaturum
30. Filsbäck västra Bostäder	Område för i huvudsak bostadsbebyggelse med tillhörande service. Detaljplanarbete pågår för en blandad bebyggelse i flerbostadshus och småhus. Även grönstruktur och öppen dagvattenhantering.	Grönstruktur och naturvärden. Behov av offentlig service. Dagvatten.	DELVIS	Sammankopplande staden och vattnet	Underlättar hållbara val	
				Variation och blandning		
				Grönt som styrka		
						Fierfunktionella gaturum


30. Filsbäck västra verksamheter	Mindre område möjligt för icke störande verksamheter som bidrar till en ökad funktionsblandning i Filsbäck.	Mötet med befintlig bostadsbebyggelse.	JA	Variation och blandning		
				Stärker ett varierat näringsliv	Stärker viktigt stråk	
31. Filsbäck östra Bostäder	Område för i huvudsak bostadsbebyggelse. Flerbostadshus intill golfbanan medan område söder om Filsbäck på längre bör utredas för en småskalig bebyggelse.	Kulturmiljön kring Truveholm. Inom området kring golfbanan bör möjligheter att skapa centrumfunktioner finnas. Mötet med befintlig bostadsbebyggelse	JA	Sammankopplande staden och vattnet		
				Variation och blandning	Kopplar samman områden	
				Grönt som styrka		
31. Filsbäck östra Skola	Område där möjlighet för ny skola/förskola eller annan offentlig service kan utvecklas.	Grönstrukturen inom området ska tillvaratas som en resurs i utformandet av en ny skolmiljö. Trafikbuller	JA		Underlättar hållbara val	
				Variation och blandning		
				Grönt som styrka	Gå- och cykelstaden	
32. Erstorp norra	Område för i huvudsak bostadsbebyggelse med tillhörande service. Blandad bebyggelse i varierande skala, såväl villor som flerbostadshus kan vara möjligt. Nyttjar befintlig infrastruktur. Ca 12 ha.	Marköförförhållanden. Lämplighet kopplat till jordbruksmark. Dagvatten, diktningföretag	NEJ	Variation och blandning		
				Grönt som styrka	Gå- och cykelstaden	Flerfunktionella gaturum
33. Sjölanda	Område för i huvudsak bostadsbebyggelse i flerbostadshus.	Naturvärden och kopplingar till befintlig grönstruktur och rekreativstråk.	NEJ	Sammankopplande staden och vattnet		
				Variation och blandning		
				Grönt som styrka	Gå- och cykelstaden	Attraktiva platser
34. Hovby	Kommande verksamhetsområde för industri och arbetsplatser. Områdets exakta utbredning och förhållande till kommande infrastruktur behöver utredas.	Fortsättning av rv 44 från öster och koppling till området. Transporter. Befintlig användning inom och angränsande till området.	DELVIS		Underlättar hållbara val	
					Kopplar samman områden	
				Grönt som styrka		
				Stärker ett varierat näringsliv	Stärker viktigt stråk	


U1. Dalängsskogen	Tätortsnära skog i ett centralt läge som behöver fortsatt utredning för eventuell blandad stadsbebyggelse. Anpassning till gröna samband och värden viktiga att säkerställa.	Naturvärden, ytterligare kartläggning nödvändig. Rekreativvärden och skolskog.	JA
U2. Väster om camping	Skogsområde intressant att utreda för en eventuell utvidgning av camping.	Naturvärden, strandskydd och eventuella risker med hänsyn till stigande vatten.	JA
U3. Barkskeppet	Fastighet med potential att förädlas, används idag bl.a. för förråd och odling. Kan utredas för bostäder, service, eller besöksanläggning.	Skredrisk/stabilitet behöver utredas. Strandskydd. Trafikanslutning. Gestaltning av stadsentré.	JA
U4. Grepenområdet	Verksamhetsområde i ett centralt, vattennära läge i anslutning till bostäder. På lång sikt kan det bli aktuellt att utreda efter annan omställning skett.	Markföroreningar, anpassningar till omställning över tid.	NEJ
U5. Ågårdsområdet södra	Mindre skogsområde mellan småhus och ringled. Utredningsområde för bostäder och/eller idrottsändamål.	Värden för närrekreation och natur. Gröna samband. Buller. Trafikanslutning. Möte med befintligt bostadsområde.	JA
U6. Lidåker östra	Skogssträcka mellan ringled och bostadsområde. Utredningsområde när rv 44 flyttas och området har möjlighet att koppla samman Margetelund och Ljunghed	Värden för närrekreation och natur. Gröna samband. Buller. Trafikanslutning. Möte med befintligt bostadsområde.	JA
U7. Filsbäck västra	Utredningsområde för komplettering med verksamheter i kombination med säkerställande av grönt samband mellan större skogsområde och Östra Sannorna.	Naturvärden, eventuella risker med hänsyn till intilliggande verksamheter. Ekologiska samband.	JA
U8. Råda sand	Utredningsområde för eventuell omställning till bostäder när verksamhetsutövaren inte längre är i behov av marken.	Vattenskyddsområde, naturvärden och ekologiska samband.	NEJ




2021-06-23 07:32:12

 Risk för höga temperaturer

 Större risk för höga temperaturer

 Störst risk för höga temperaturer

 Avgränsningsområde

Typologi

 Stadskärna

 Stadsväven

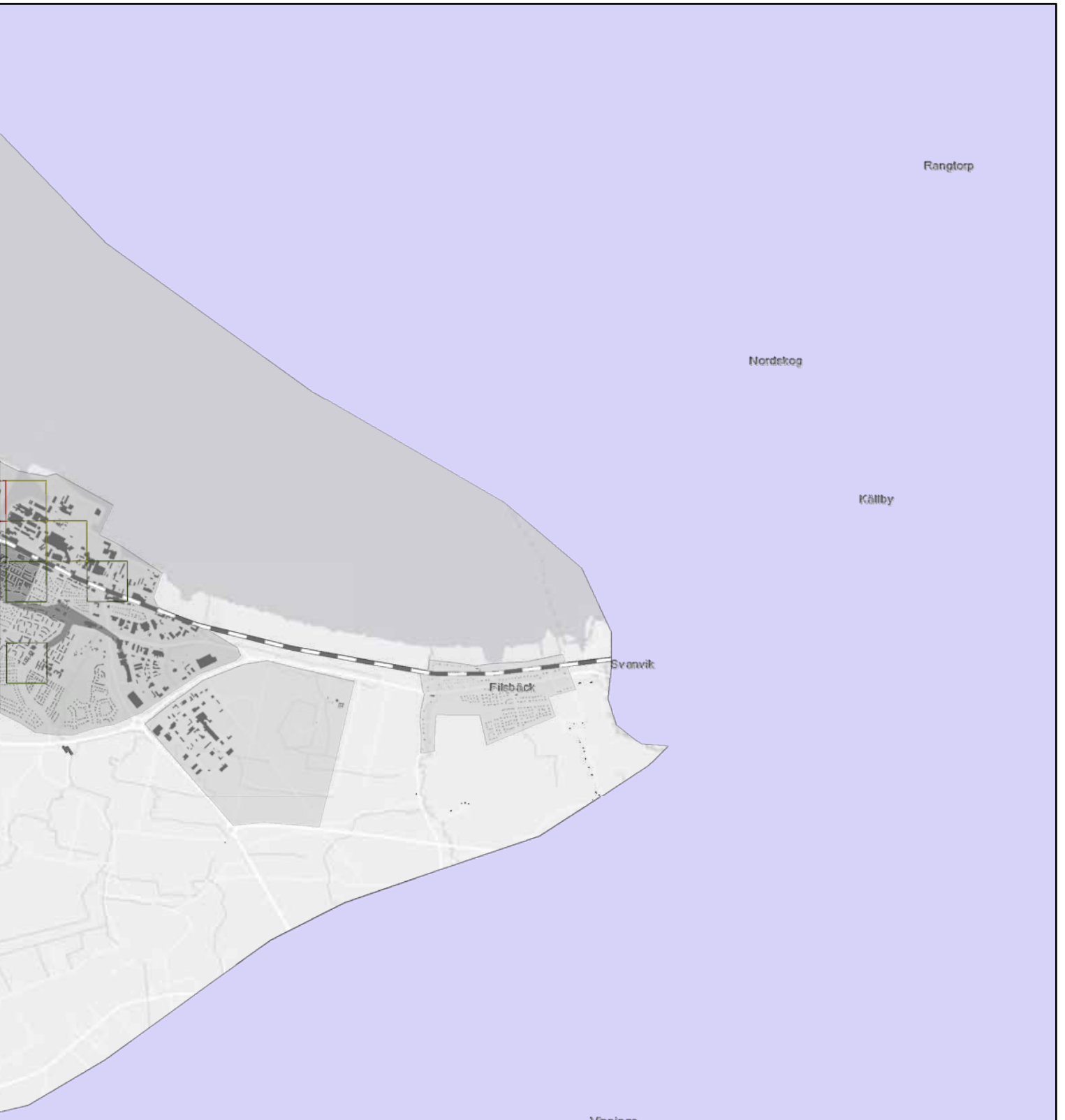
 Ytterområde

 Stadsstråk

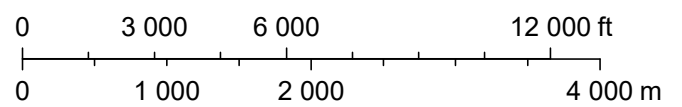
 Järnväg

 Byggnad, yta

temperaturer



1:100 000



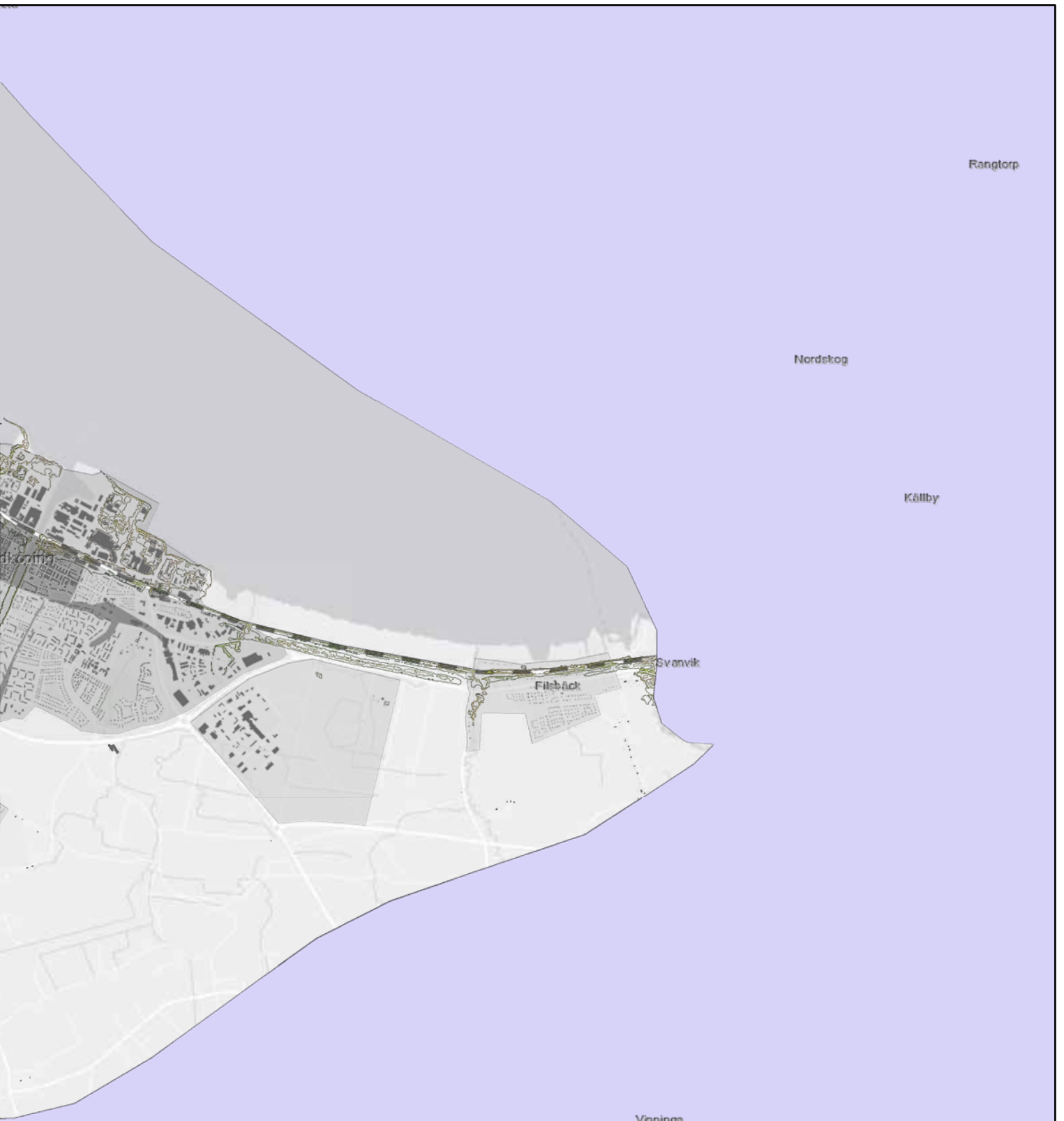
Esri, HERE, Garmin, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS user community



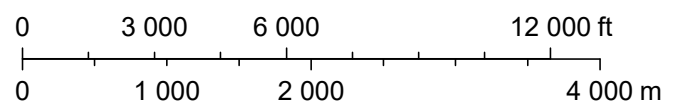
2021-06-23 07:35:04

- | | | | |
|---------------------|------------|-------------|--------------|
| Avgränsningsområde | 46,66 möh | Stadsväven | Järnväg |
| Stigande vatten | 47,25 möh | Ytterområde | Byggnad, yta |
| <alla andra värden> | Typologi | Stadsstråk | |
| 46,46 möh | Stadskärna | | |

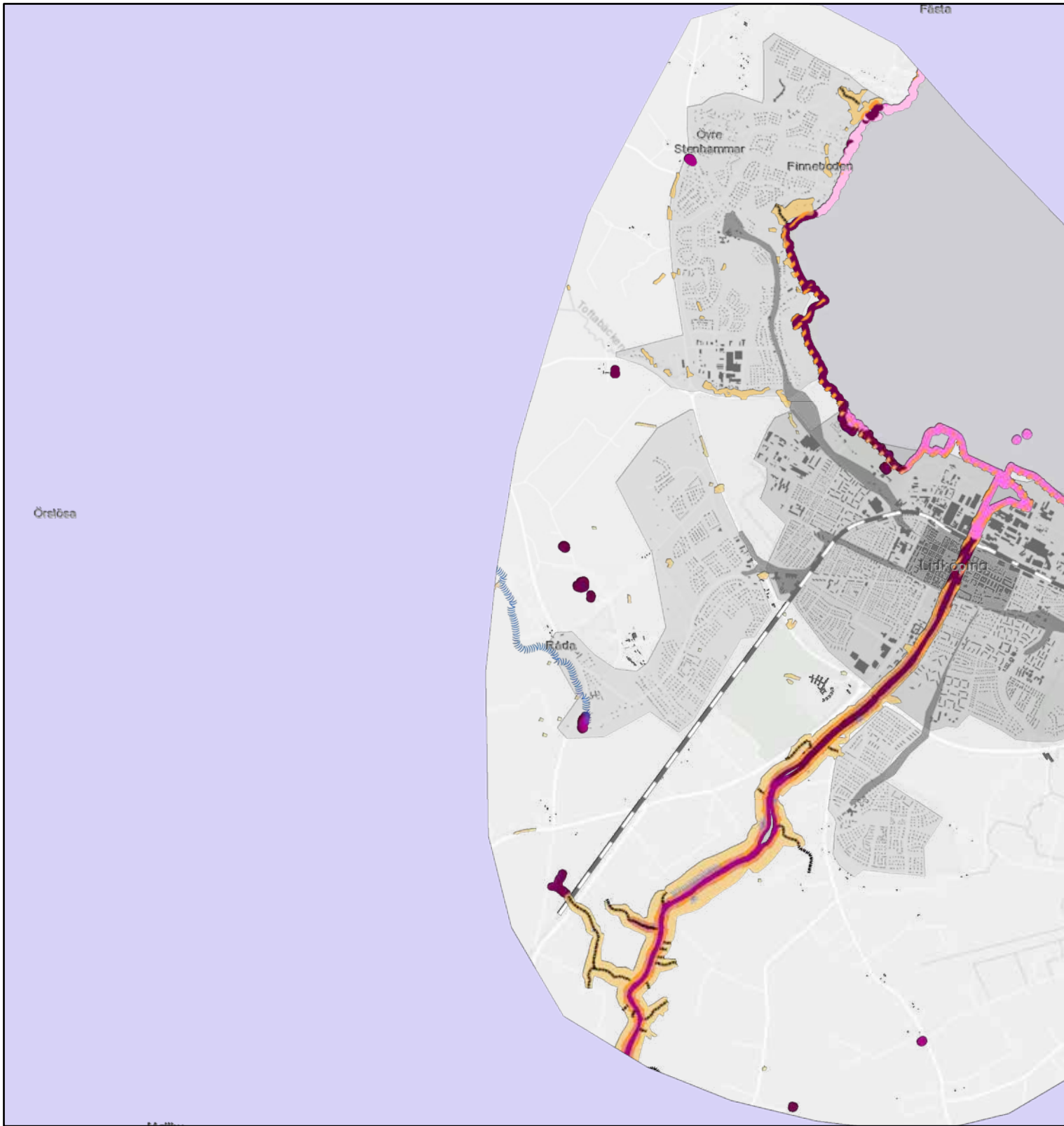
de vatten



1:100 000

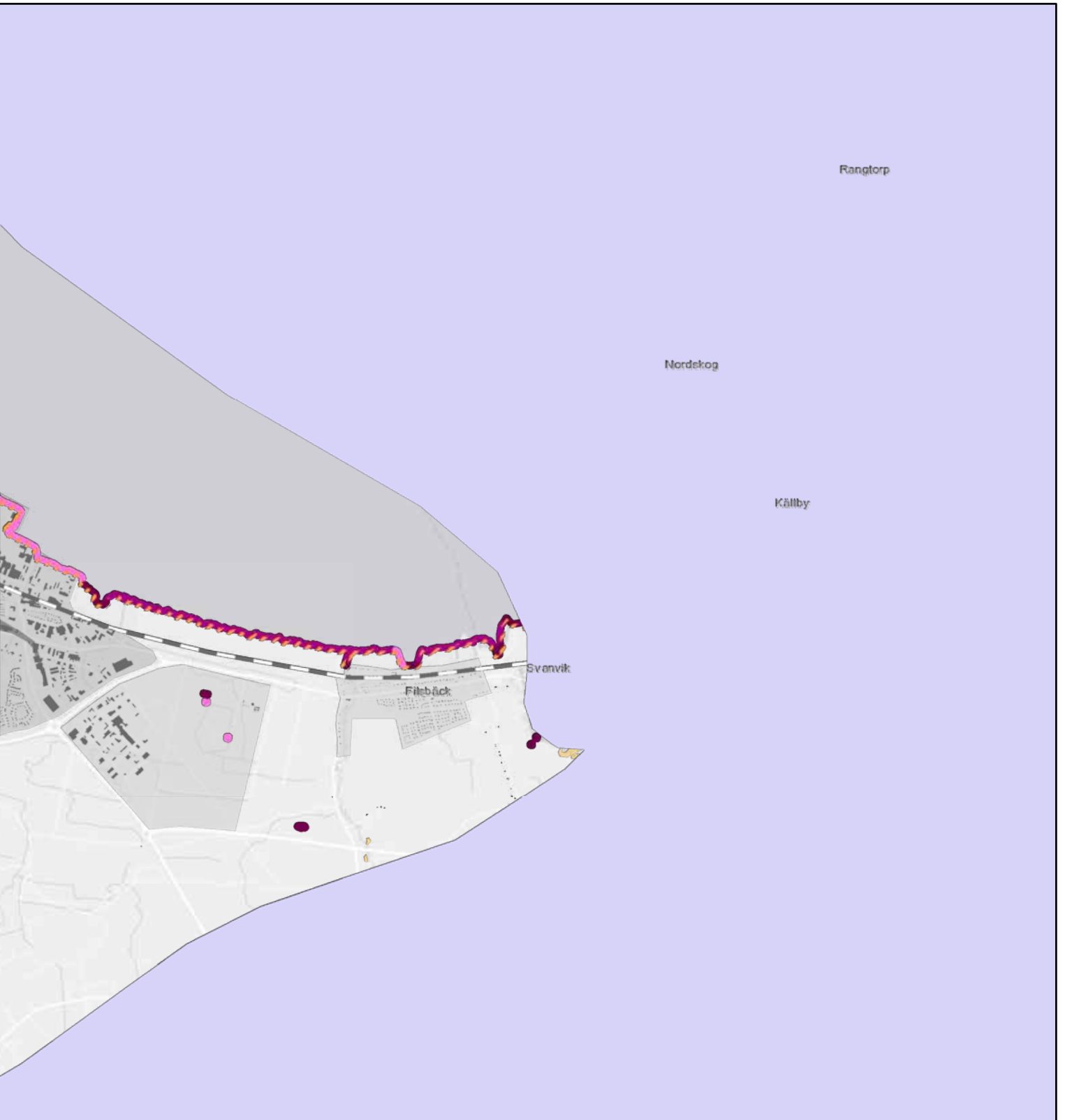


Esri, HERE, Garmin, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS user community

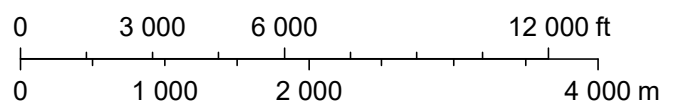


2021-06-23 07:37:36



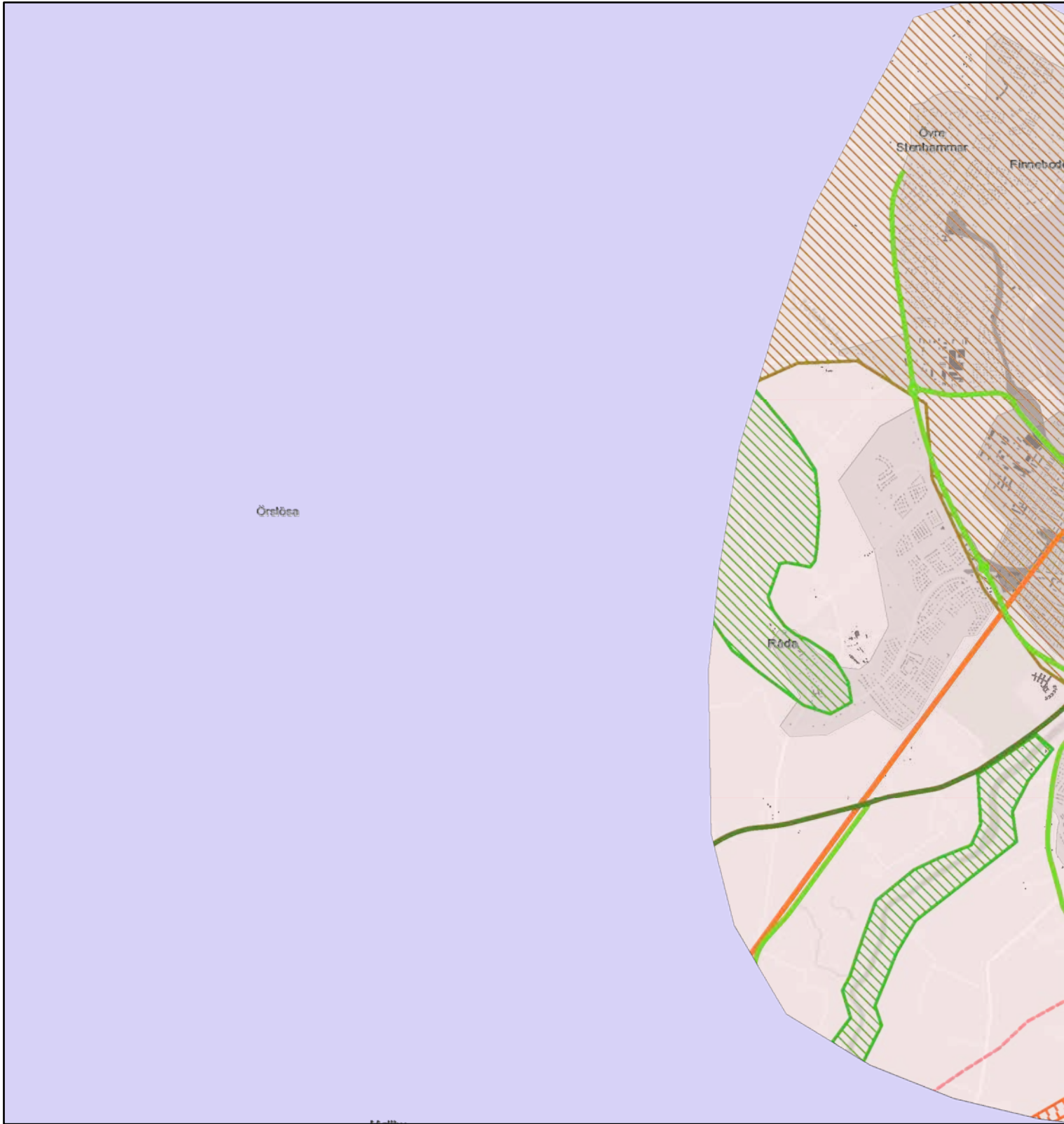


1:100 000



















dart

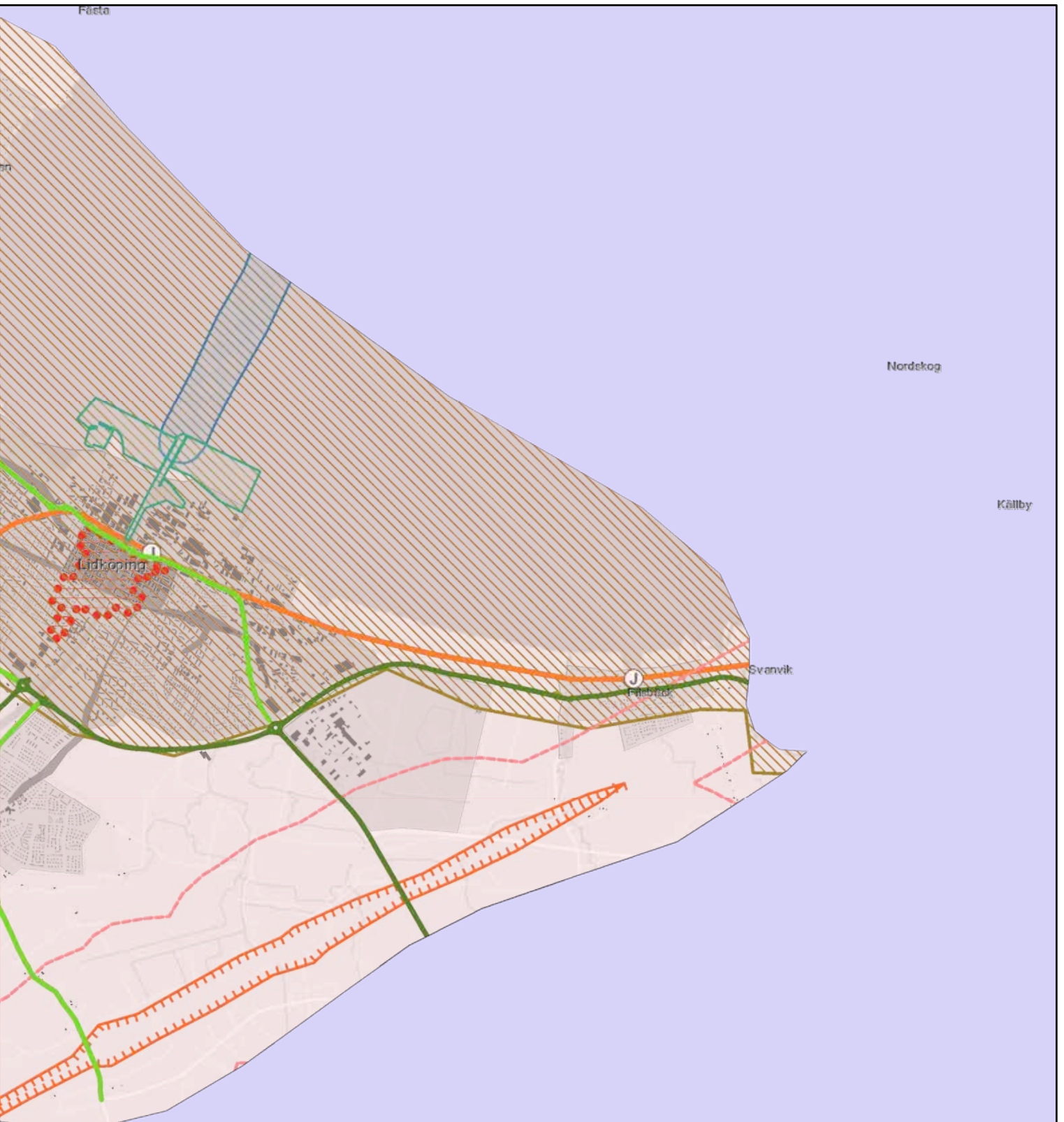
Esri, HERE, Garmin, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS user community



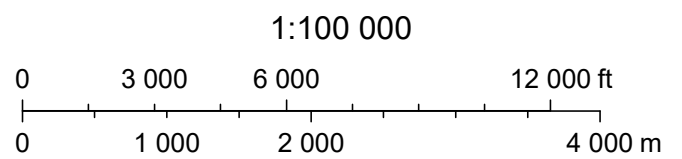
2021-06-23 07:57:33

- | | | |
|--|--|--|
|  Avgränsningsområde |  Järnväg - befintlig |  Flygbuller Hovby FBN 55 dBA |
|  RAÄ Riksintresse Kulturmiljövård |  Järnväg - befintlig station för resandeutbye |  Säkundär transportled farligt gods |
|  Riksintresse Naturvård, MB 3:6 |  Hamn - befintlig |  Primär transportled farligt gods |
|  Riksintresse Kust- turism & friluftsliv, MB 4:2 |  Flygbuller från Hovby, 70 dBA max |  Stoppområde för höga objekt |
|  Väg - befintlig |  Flygbuller från Hovby, 80 dBA max | Typologi |
|  Sjöfart - befintlig farled inkl. buffertzoner | |  Stadskärna |

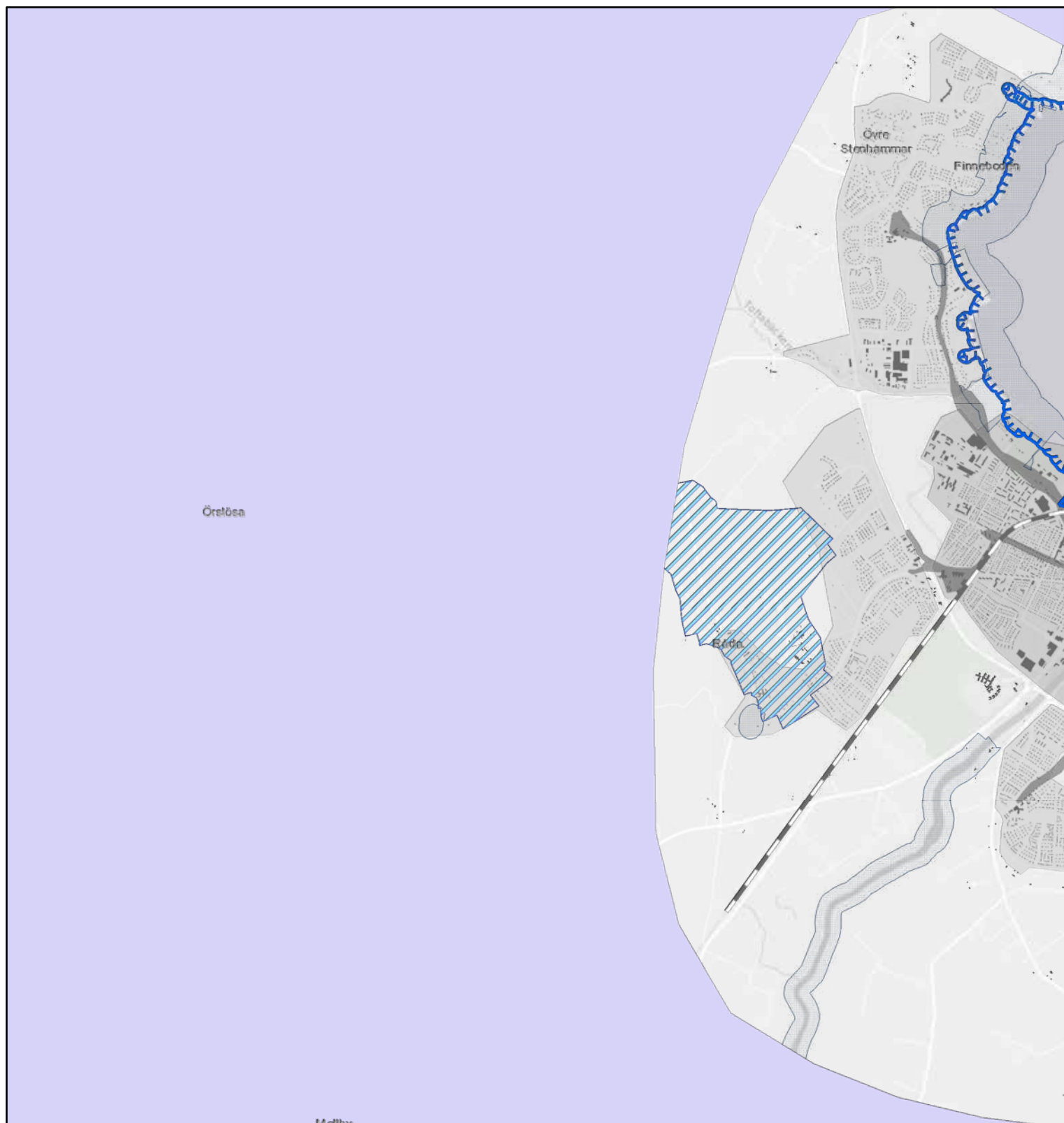
ntressen







- Stadsväven
- Ytterområde
- Stadsstråk
- Järnväg
- Byggnad, yta





Esri, HERE, Garmin, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS user community



2021-06-23 08:01:34

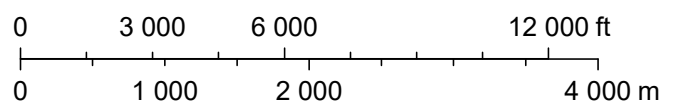
-  Avgränsningsområde
-  Föreslaget vattenskyddsområde
-  Strandskydd fr o m 1 dec 2014
-  Vattenskyddsområde

- Typologi
-  Stadskärna
 -  Stadsväven
 -  Ytterområde

-  Stadsstråk
-  Järnväg
-  Byggnad, yta

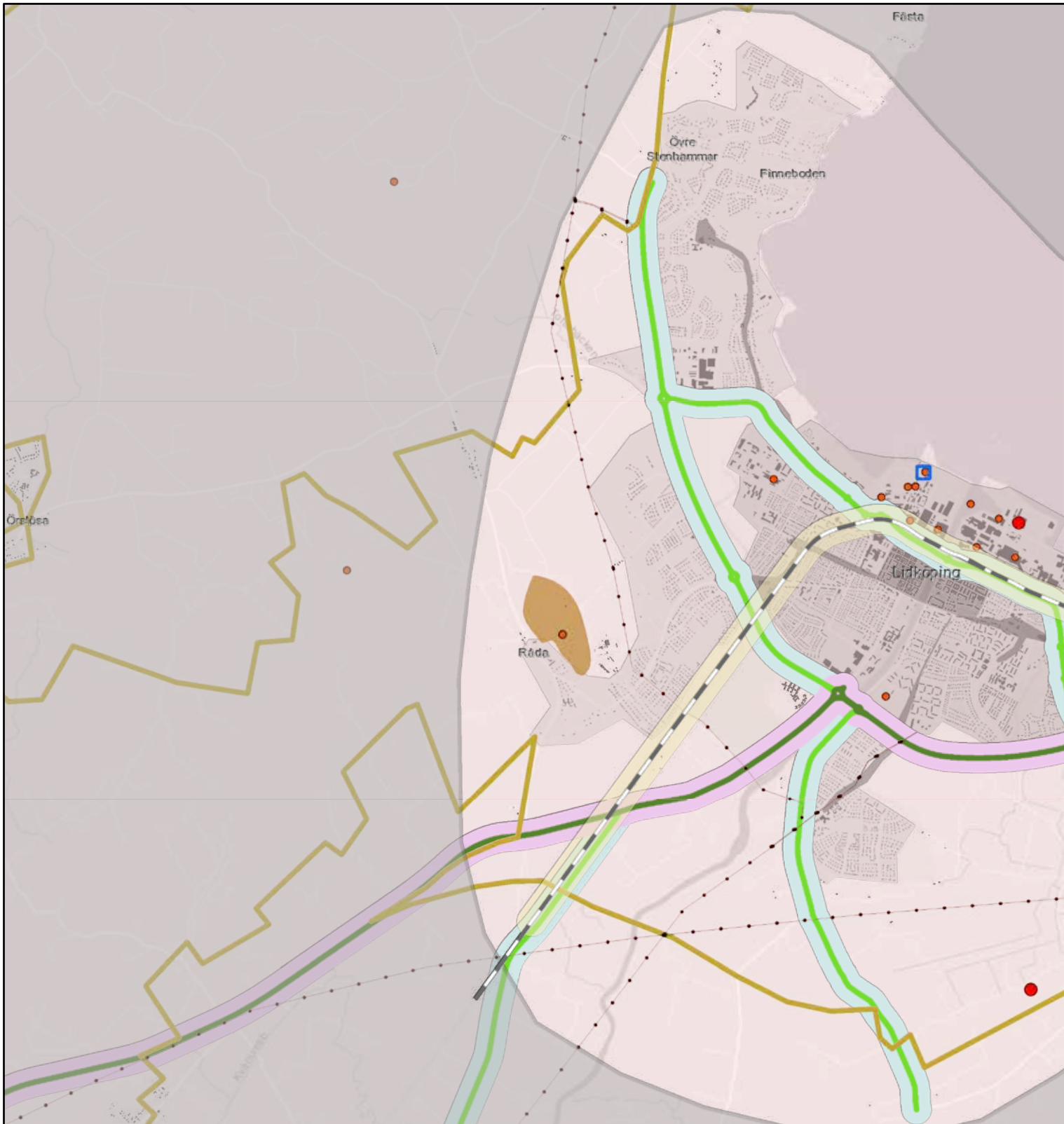


1:100 000

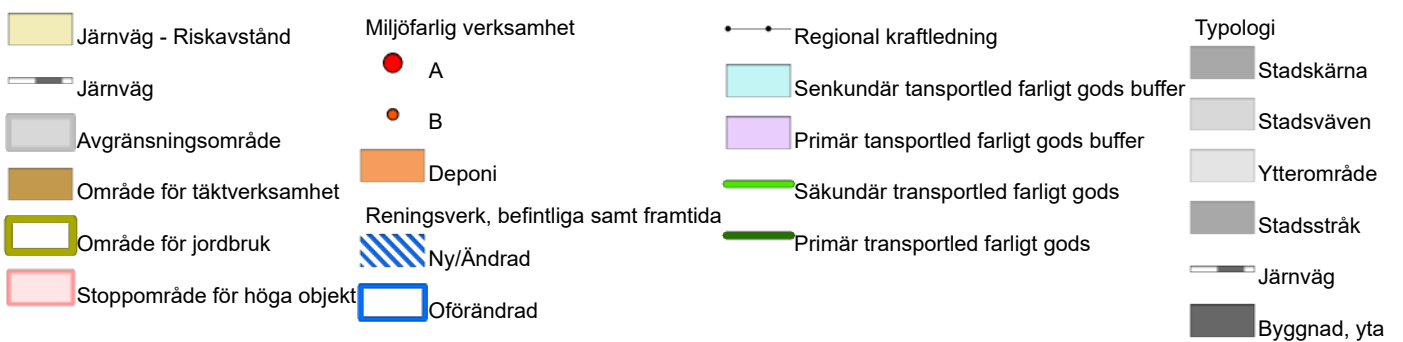


Esri, HERE, Garmin, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS user community

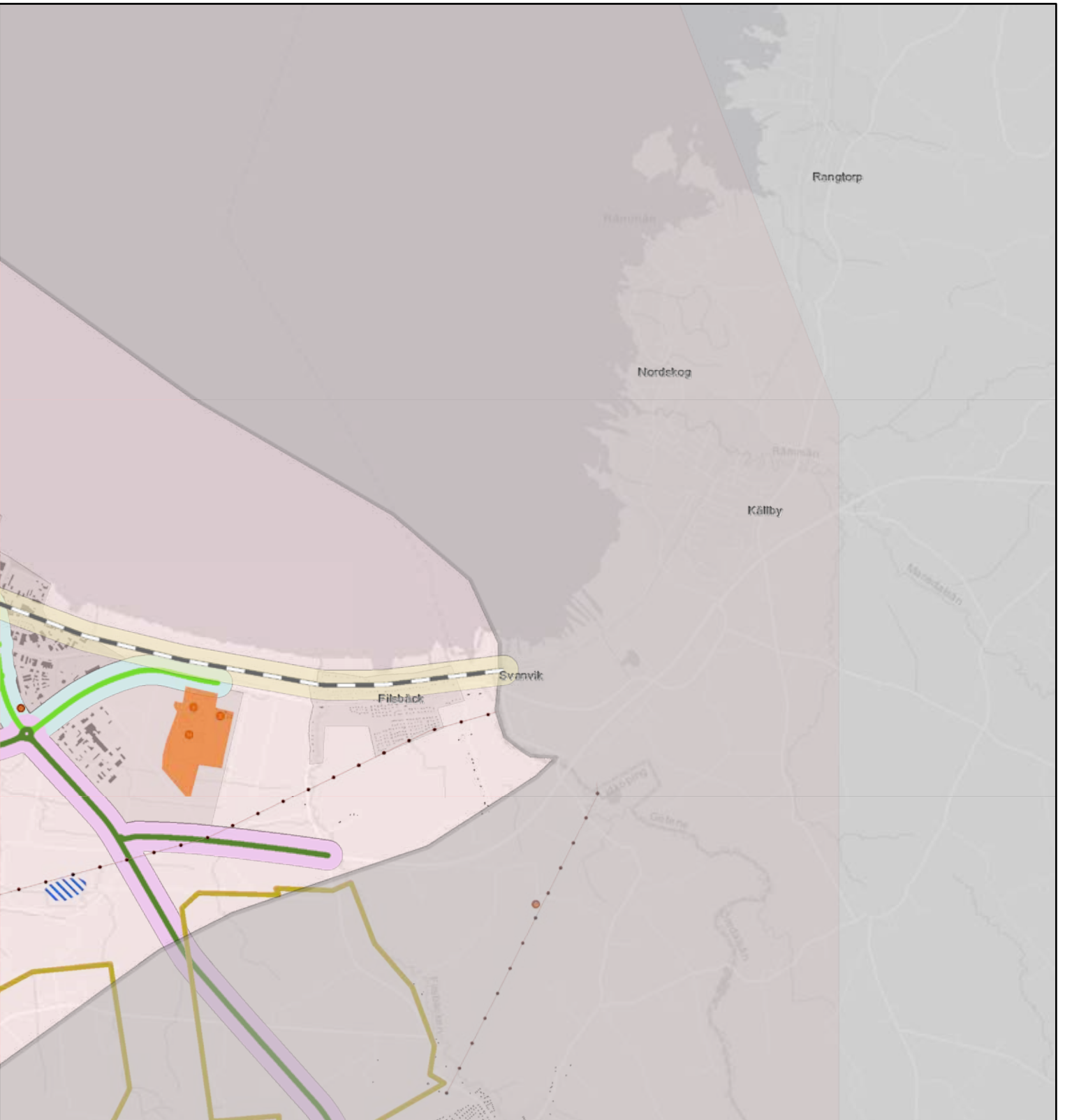
Miljöfarlig verksamhet



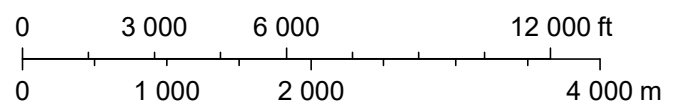
2021-12-16 16:01:06



omhet och farligt gods



1:100 000



Esri, HERE, Garmin, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS user community

Lidköpings kommun
531 88 Lidköping
0510-77 00 00
www.lidkoping.se