

Stadsutvecklingsplan - Antagande

Fördjupad översiktsplan för staden Lidköping



Del 2

Planförslag

Innehållsförteckning

DEL 2

Planförslag	4
Markanvändningstyper	4
TEMA BEBYGGELSE	6
Inledning	6
Strategi	7
Stadsbyggnad, arkitektur och kulturmiljö	7
Bostäder	8
Arbetsplatser och näringsliv	9
Handel och besöksnäring	10
Offentlig Service	11
Idrott, kultur, fritid och evenemang	11
TEMA GRÖNT	13
Inledning	13
Strategier	13
Ekosystemtjänster	13
Grönska och vatten som nätverk	15
Bostadsnära natur	17
Vatten	19
Friluftsliv	20
Jordbruksmark	20
Stadsodling	20
TEMA TRANSPORTER	22
Inledning	22
strategi	21
Transportstruktur	21
Gå- och cykelstaden	22
Kollektivtrafik	23
Biltrafik	24
Parkering	25
Gods, hamn, flyg	26
Framtidsspaning	26
FÖRSLAG - OMRÅDEN	27
Planeringsinriktning	27
Stadskärnan	29
Stadsstråken	32
Stadsväven	35
Ytterområden	39
MARKANVÄNDNINGSKARTA	44
KARTOR	46

Planförslag

Så här delas saker in i planförslaget

Den framtida markanvändningen har delats in i ett antal olika kategorier som anger inriktningen för olika områden. I beskrivningen nedan redogörs för vilket innehåll som kan finnas inom de olika kategorierna. Det bör dock tilläggas att det handlar om den huvudsakliga inriktningen, enstaka tillägg med annat innehåll kan prövas genom detaljplan.

I huvudsak sammanhängande bostadsbebyggelse

Bostadsområden och bostadsbebyggelse med tillhörande service såsom förskola, skola och närbutik eller liknande. Även aktivitetsytor och grönområden är inslag i dessa områden.

Dessa områden är oftast småskaliga, innehåller mestadels småhus med egna tomter och mycket grönska. Vid förändringar är detta boendekvaliteter som ska visas hänsyn.

Blandad stadsbebyggelse

Bebyggelsestruktur av stadskaraktär med en blandning av bostäder, verksamheter som kontorsbebyggelse, service och handel som är förenlig med bostadsbebyggelse. Även gator, torg, aktivitetsytor och grannskaps- och fickparker på allmän platsmark är en del av den blandade stadsbebyggelsen. Skalan bör här vara varierande för att rymma flera olika typer av bebyggelse och bostäder. Inom denna markanvändning är skolor, förskolor, idrott, utbildning och kultur också naturliga delar. De verksamheter som placeras i dessa områden ska vara icke störande och sådana som inte bedöms medföra olägenheter för de kringboende.

Stadskärna

Stadskärnan med centrum ska kunna rymma alla de funktioner som en attraktiv stadskärna har. Bland annat handel, service, besöksnäring, kultur, bostadsändamål, restauranger, offentliga stråk och mötesplatser. Desto mer centralt i staden, desto tätare är det mellan butiker och mötesplatser.

I huvudsak arbetsplatser och icke störande verksamheter

Område för i första hand lätt industri, icke störande verksamheter, kontor och viss handel. Med icke störande menas att verksamheten inte bedöms bullra, lukta eller innebära många tunga transporter som kan bli störande eller riskfyllda inslag i närheten av bostadsbebyggelse.

Denna typ av mark kan planeras strategiskt på platser för att bidra till en ökad blandning i annars homogena områden eller i områden som är under omställning. De kan även användas som en barriär mellan större vägar eller tyngre industri och bostäder.

Dessa ytor kan innehålla många arbetsplatser och bidra till att skapa möjligheter för ett varierat utbud för näringslivet. Även idrott och kultur som är av mer ytkrävande karaktär kan finnas i eller i anslutning till dessa områden.

Verksamheter och industri

Denna markanvändning är främst till för transportintensiva, ytkrävande och/eller omgivningspåverkande verksamheter. Det kan röra sig om tillståndspliktiga industrier, logistik eller verksamheter som bullrar eller luktar. Annan typ av icke störande industri, som inte heller riskerar att störas av dessa kan finnas i eller i anslutning till dessa områden.

Handel

Markanvändningstypen handel används för att visa handelsområden, inte den handel som finns inom stadskärnan. Detta är områden för i huvudsak områden med sällanköpshandel, handel av skrymmande varor och större dagligvaruhandel.

Idrott, kultur och besöksanläggningar

Idrottsanläggningar, museum, kulturella mötesplatser av både offentlig och kommersiell karaktär kan finnas inom dessa områden. Även camping, gästhamn, golfbana, badhus ingår i det som vi definierar tillhöra denna markanvändningstyp.

Vård och skola

Förskolor, grundskolor, utbildningslokaler, sjukhus och vårdboenden tillhör alla områden för vård och skola. Inom kommande utbyggnadsområden kommer även mindre vårdinrättningar, förskolor och skolor att ingå i den blandade bostadsbebyggelsen eller i bostadsområdena. Befintliga lokaliseringar markeras som en yta i kartan, medan nya placeringar inte markeras utan ska ingå inom kommande exploateringar för bostadsområden och blandad stadsbebyggelse.

Hamn

Med användningstypen hamn menas verksamhetsformen - arbetsplatsområden för hamnverksamhet. Gästhamn bedöms ingå i kategorin för besöksanläggningar.

Utredningsområden

Områden där det av olika orsaker råder osäkerheter kring den framtida markanvändningen. Det kan finnas intressen för en förändring i form av till exempel bostadsbyggnation men det finns frågor och konsekvenser som behöver utredas. Det kan också handla om områden som på längre sikt kan få förändrade förutsättningar som gör de intressanta att utreda för att ta reda på vad marken är bäst lämpad för (exempelvis större trafikförändringar).

Trafikutredningsområden

Platser/Stråk där kommunen har tänkt genomföra någon form av trafikutredning. Utredningarna kan syfta till förbättrad framkomlighet, gestaltning, prioritering, etc. för olika trafikslag. Områdena är klickbara i kartan för en mer specifik beskrivning.

FÖRSLAG - TEMA BEBYGGELSE

Inledning

Den byggda miljön handlar om bostadsbebyggelse, bebyggelse för arbetsplatser och för service så som skolor, idrott och kultur. De inledande delarna handlar om nuläget och vilka ställningstaganden som ska vara rådande framöver inom planområdet. I den efterföljande fliken "Förslag – Områden" beskrivs olika geografiska platser med dess framtida innehåll, hur saker kan ordnas för att bidra till uppfyllande av målbild och stadens långsiktiga behov.

Strategi

Rätt sak på rätt plats

Förutsättningar för den blandade staden skapas genom att bostäder, service, kreativa näringar och näringsliv samsas. Nya tillskott i den byggda miljön kompletterar befintligt bestånd och bidrar till en större variation. Olika typer av verksamhetsmark kan finnas på platser med olika förutsättningar i staden. Där det är möjligt är utgångspunkten att komplettera med saknade funktioner eller underrepresenterade boendeformer.

Rätt sak på rätt plats handlar också om hur saker gestaltas, alltså hur de ges form. Inne i stadskärnan där många går till fots och detaljrikedomen hos befintlig bebyggelse är hög krävs stor omsorg om arkitekturen. Längs med en trafikled där många åker bil förbi staden är förutsättningarna annorlunda och därmed krävs en annan utformning för att ge en bra upplevelse.

Sammankopplad och nära

Lidköping upplevs som en stad, där nya bebyggelsestrukturer bidrar till att knyta ihop områden och skapa stråk.

Isolerade bostadsområden kopplas samman med ny bebyggelse för att människor lättare ska kunna röra sig mellan och genom områden. Randzoner, mellanrum, lågt utnyttjade utrymmen och stora gaturum är viktiga resurser för att ge plats för ny stadsbebyggelse och minskade barriärer. Där bebyggelsen inte kan länkas samman kan den synliga kontakten mellan olika områden bidra till en känsla av sammanhållning.

Där stråk möts eller där bebyggelsen av olika anledningar koncentreras finns förutsättningar för noder att bildas. Där kan bebyggelse låtas bli tätare för att skapa förutsättningar för mötesplatser och service.

Livfull

Genom att Lidköpings rika och unika kulturmiljöer även i framtiden har viktiga identitetsskapande värden finns mycket att se och upptäcka. Mångfalden av kulturmiljöer i staden ska bevaras, användas och utvecklas som en resurs för stadens attraktivitet och sociala hållbarhet. Ett aktivt förhållningssätt till de kulturhistoriska värdena gör det möjligt att bevara god arkitektur med långsiktiga värden som ger trygghet och kontinuitet, samtidigt som det ger framåtanda i att de nya tillägg som görs kommer att utgöra framtida identitetsbärare för staden.

Utveckling av staden sker genom en variation av bostadstyper, byggnadstyper och funktioner för att ge förutsättningar för en stad som är både socialt och funktionellt blandad. Levande stadsdelar med människor i rörelse skapar trivsel och minskar risken att människor känner sig otrygga. Stadens olika delar innehåller en variation av bostäder som ger möjlighet för människor med olika förutsättningar och livsmönster att bo i samma område.

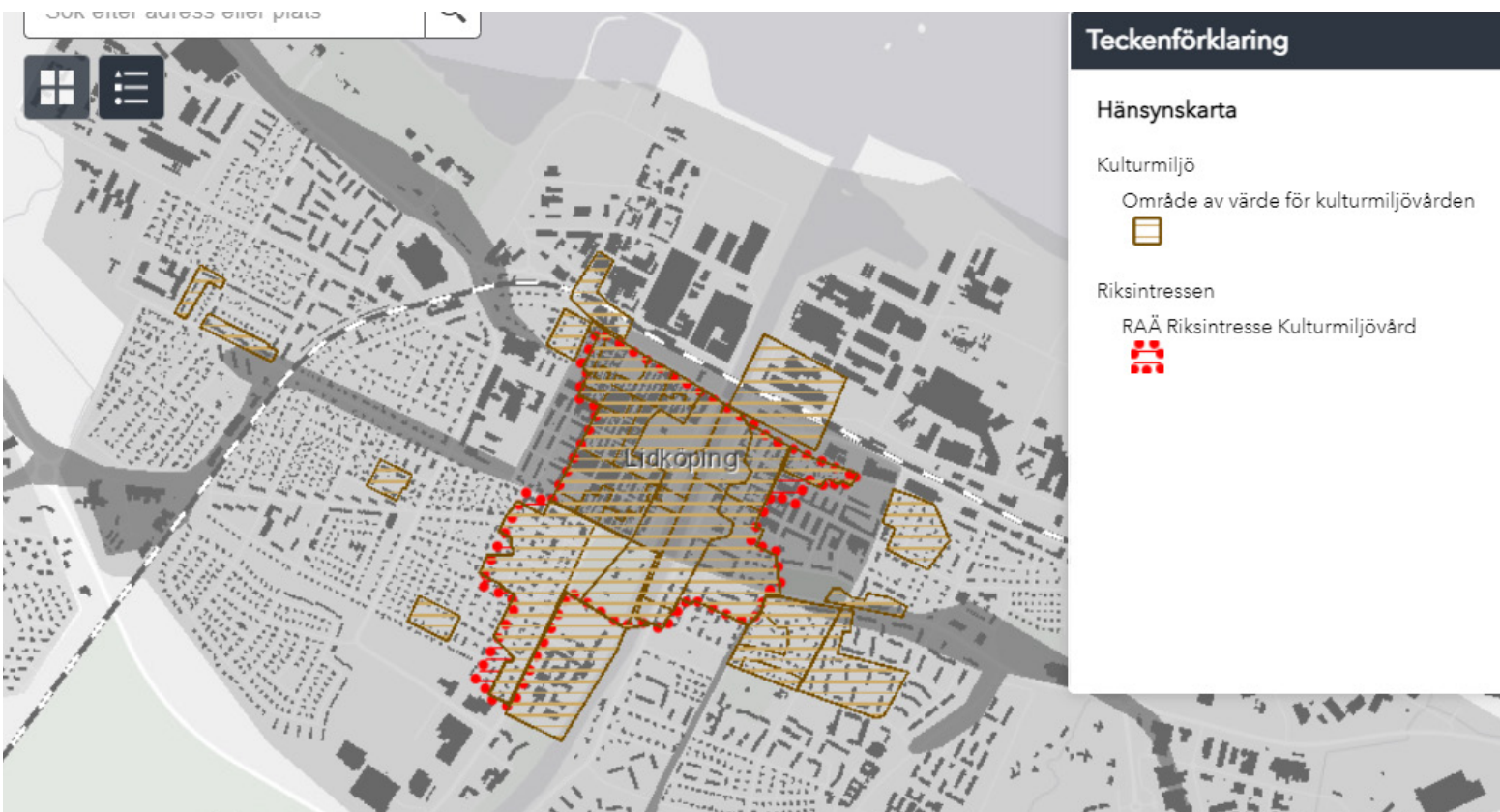
Stadsbyggnad, arkitektur och kulturmiljö

Ställningstaganden

- Ny bebyggelse och dess arkitektur ska tillföra värden och utveckla platsen där den uppförs utifrån områdets karaktärsdrag
- Lyft arkitektur och kvalitetsfrågor i stadsbyggandet genom att uppdatera stadsmiljöprogrammet i ett nytt arkitekturprogram. Ett nytt arkitekturprogram ska omfatta hela staden och genom stadsbildsanalyser, riktlinjer och interaktiva metoder vara ett stöd för att bättre bidra till att projekt utvecklas med syfte att öka stadens attraktivitet. Riktlinjerna ska styra hur projekt ska utvecklas och bidra med en metod för att tillsammans med intressenter analysera projekt som ska bedömas.
- Stärk förutsättningarna för att arkitekturens och kulturmiljöernas värden synliggörs, uppskattas och att dess potential tas tillvara.
- Använd kulturmiljövärden som en resurs i samhällsförändringar. Kulturmiljövärden ska alltid beaktas. Genom att restaurera, ändra och lägga till på ett varsamt sätt kan man bygga vidare på befintliga kvaliteter där de kulturhistoriska värdena fungerar som en resurs för den goda livsmiljön och som utvecklingsfaktor för att stärka platsens eller stadens identitet.
- Möjligheten att i detaljplaner och områdesbestämmelser skydda särskilt värdefulla kulturmiljöer och byggnader ska utnyttjas.

Hur en byggnad eller en stadsmiljö gestaltas, hur den förhåller sig till omgivningen, både påverkar och bidrar till stadens långsiktiga utveckling. Arkitektur och stadsbyggnad kan alltså spela en betydande roll för en plats positiva utveckling. Det har också betydelse för människors livskvalitet och hälsa. I ett långt perspektiv blir de även ekonomiskt värdeskapande. Att använda ordet arkitektur i detta sammanhang avser allt mänskligt byggande och formande av den fysiska miljön.

Lidköping har stadsrum med god kvalitet som är en del av stadens varumärke. Det är en stad med vackra byggnader i en kvartersstad som övergår till villabebyggelse inom fem minuters promenad. Offentliga torg med historisk förankring, vattenspeglar både vid Vätern och Lidan som samspelarmed en höjdskala på bebyggelsen som människor gillar att vistas i. Ett omväxlande och varierat stadsrum är en upplevelse när man rör sig längs stadens gator. Entréer, portar och verksamhetslokaler vända mot gator och stråk, gör det offentliga rummet sammanhållet och binder samman Lidköpings stadsdelar. På så vis kan människor träffas och befolka stadens gator. Med utgångspunkt i varje plats egna förutsättningar kan stadens värden värnas samtidigt som Lidköping utvecklas och förtätas. Lidköping ska bygga vidare på de karaktärer som präglar staden och stadsdelarna, bland annat småskalighet, täthet, variation, närhet och grönska.



Vår kulturmiljö är egentligen hela den av människor påverkade miljön, som i varierande grad präglats av olika mänskliga verksamheter och aktiviteter. När vi pratar om värdefulla kulturmiljöer handlar det om de platser och byggnader som vi har tillskrivit särskilda värden. Det kan vara för att de berättar en historia, för att de är ovanliga eller unika av sitt slag och/eller för att de är viktiga för stadens eller platsens identitet. I kartan visas den del av staden som är av riksintresse för kulturmiljö samt av kommunen utpekade värdefulla kulturmiljöer. Inom riksintresse för kulturmiljö är viktiga historiska skeenden synliga i den fysiska miljön. I Lidköping är det den rätvinkliga rutnätsstaden, tomtstrukturen och den småskaliga äldre trähusbebyggelsen som tydligt visar dåtida planeringsideal och stadsliv. Ställningstagandena ovan syftar bland annat till att säkerställa att denna berättelse inte skadas vid framtida förändringar. Du kan läsa mer om den byggda miljöns karaktärer i olika delar av staden under fliken "Hänsyn". Karaktärsbeskrivningarna hänger samman med det kulturmiljöprogram som håller på att tas fram.

Bostäder

Ställningstaganden

- Vid planering av småhustomter ska marken utnyttjas effektivt och en variation av tomtstorlekar, gruppbyggda och enskilda hus ska finnas.
- Vid förtätning ska kommunen arbeta för en variation av upplåtelseformer, byggnadstyper och bostadsstorlekar.
- Vid all planering ska behovet av särskilda boendeformer beaktas och i den utsträckning det är möjligt integreras i samtliga stadsdelar för att främja en socialt hållbar utveckling, bidra till ökad variation och skapa möjlighet för kvarboende.
- För särskilda boenden är de övergripande strategierna om närhet särskilt viktigt. Lokalisering ska om möjligt ske nära kollektivtrafikstråk, grönområden samt service såsom skolor/förskolor och mötesplatser.

I dagsläget bor cirka två tredjedelar av kommunens befolkning i staden. Tillkommande bebyggelse sker främst inom eller i anslutning till staden. Enskilda småhus och bostadsetableringar med ett mindre antal gruppbyggda hus byggs dock kontinuerligt även på landsbygden och i kransorterna.

Demografiska förändringar medför att andelen äldreushåll kommer att öka i Lidköping framöver. Denna befolkningsgrupp är i många fall små hushåll som bor i egna

hus. Det är viktigt att kunna erbjuda dessa attraktiva boendeanternativ för att skapa rörlighet på bostadsmarknaden.

De bostäder som byggts inom planområdet har fram tills för några år sedan till största del utgjorts av småhusbebyggelse. Kommunens egen tomtkö har erbjudit relativt stora fastigheter om ca 1000 kvm inom områden som Sjölanda och Askeslätt. Dessa områden har idag ca 15-20 invånare per hektar. Genom att i framtiden planera för en större variation i tomtstorlekar och bostadstyper skulle stadens mark kunna användas mer effektivt.

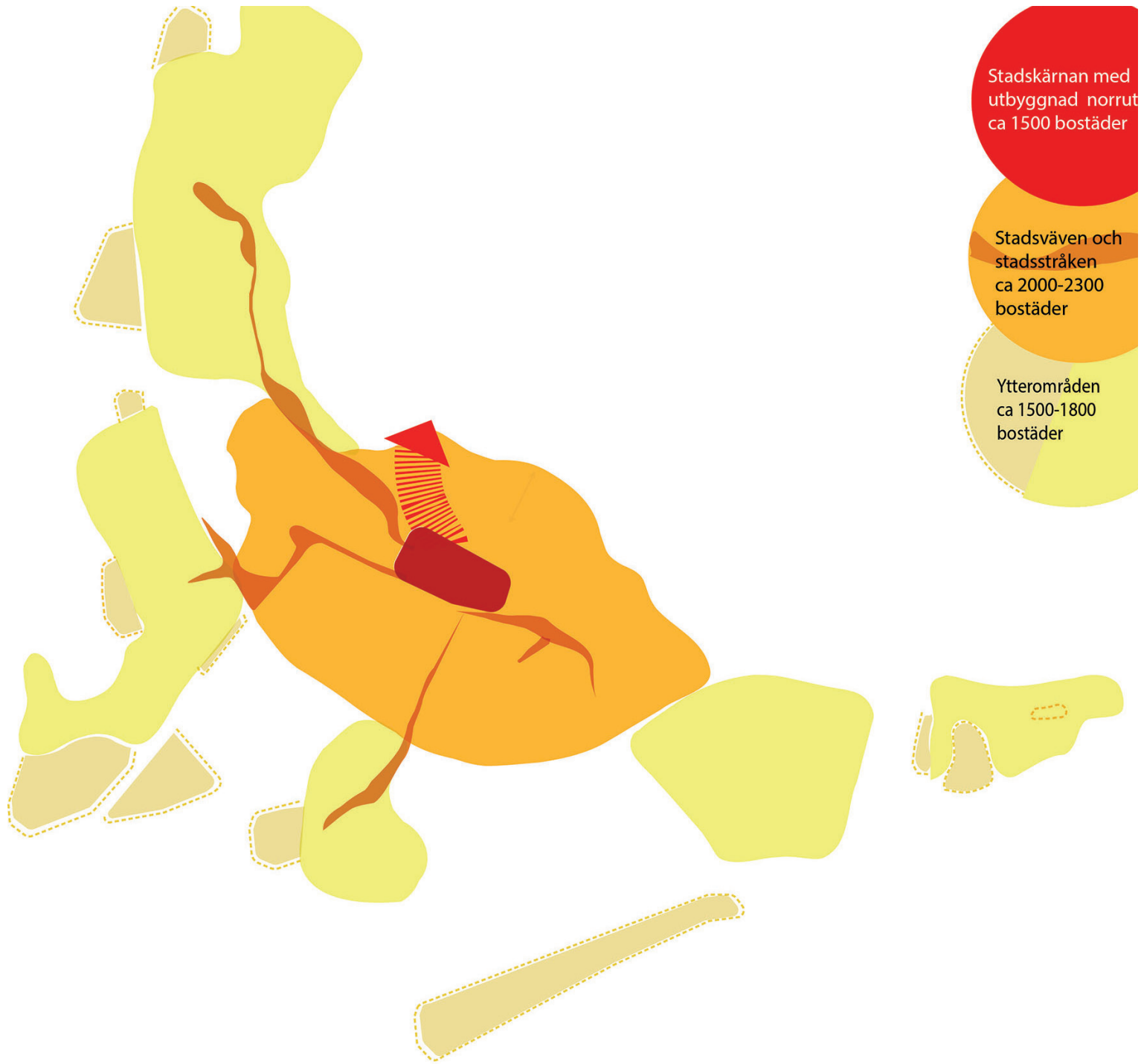
Inom stadskärnan, stadsstråken och stadsväven kan många bo med arbete och service inom nära räckhåll. Med ett mer varierat bostadsutbud med olika typer av bostäder, prisklasser och ägandeformer kan fler personer erbjudas boende och stadens centrala delar får en större mångfald av invånare.

För att nå det befolkningsmål kommunen satt upp om att vara 45 000 invånare 2030 behöver ca 200 bostäder/år tillkomma i kommunen.

Särskilda boendeformer

Personer som är 65 år eller äldre är i större utsträckning i behov av anpassade bostäder, till exempel trygghetsboenden eller särskilda boenden. För att som äldre kunna flytta till ett särskilt boende med stöd dygnet runt (vård och omsorgsboende) krävs ett biståndsbeslut från kommunen. Seniorbostäder och trygghetsbostäder utgör en del av det ordinarie bostadsbeståndet, men med den skillnaden att de riktar sig till seniorer, +55 år.

Enligt socialstyrelsens krav ska gruppboendebostäder enligt LSS inte omfatta fler än sex personer som bor tillsammans. För servicebostäder medges boendegrupper för upp till 10-12 personer. Hemtjänst, hemsjukvård och service, som trygghetslarm och hemkörd mat, underlättar kvarboende i eget hem och är ett alternativ för många. Framtidens vård- och omsorgsboenden bör integreras med övriga bostäder på kvartersnivå i stadsmiljön, så länge det är möjligt att anpassa lägenheterna och utemiljön efter speciella behov vad gäller tillgänglighet och behov av gemensamma ytor. Närheten, att ha service inom räckhåll är särskilt viktigt för särskilda boenden då möjligheten att ta del av stadens utbud och mötesplatser blir goda även för den med begränsad rörelseförmåga. Genom att medvetet blanda olika boendeformer kan möten mellan åldersgrupper ske, något som bidrar till trivsel och social hållbarhet.



Arbetsplatser och näringsliv

Ställningstaganden

- Kommunen ska arbeta tillsammans med näringslivet för att hitta möjlighet till samverkansformer, symbios, mellan olika typer av verksamheter. Möjligheten att bilda kluster för olika typer av verksamhet ska vara ett kontinuerligt arbete och något som tas hänsyn till vid samtliga företagsetableringar.
- Verksamhetsmark för etableringar inom den blandade stadsbebyggelsen som inte är störande och som bidrar med service till närområdet ska planeras för en flexibel markanvändning då dessa är troliga att förändras över tid.
- Verksamheter och industri som kan medföra störningar

och olägenheter för omgivningen ska placeras där hög framkomlighet kan säkerställas och där verksamheten långsiktigt att utvecklas.

- Verksamheter och handel som placeras i skyltlägen och/eller väl synliga vid någon av stadens infarter ska utformas för att ge ett välkomnande intryck.
- Längs de utpekade stadsstråken och andra större offentliga stråk är samspelet med gaturummet viktigt. Här behöver bebyggelsens utformning anpassas för att bidra till en trivsam miljö att röra sig i.

Lidköping har idag en stor variation av arbetsplatser, där många små och medelstora företag tillsammans bidrar till en varierad arbetsmarknad. Staden har ett strategiskt bra läge då flera storstadsregioner finns inom räckhåll. Att Lidköping är en attraktiv bostadsort ger förutsättning

för företag att locka till sig arbetskraft, något som kan stärkas än mer.

För att ge näringslivet rätt förutsättningar att även fortsatt vara varierat och brett till utbudet behöver också olika typer av lokaliseringar finnas. De senaste årens utveckling kring företagsklimat visar på behov av ökat samarbete mellan kommun och näringsliv. Det är därför av stor vikt att planering av kommande verksamhetsområden sker i ett gott samarbete med näringslivet för att möta dess behov på ett långsiktigt hållbart sätt.

För att uppnå kommunens vision om att vara 45 000 invånare 2030 behöver nya arbetsplatser kunna tillföras och befintliga kunna utvecklas. Planförslaget innehåller därför både utbyggnad av en del verksamhetsområden, förtätning inom befintliga och en möjlig utbyggnad av nya platser för verksamhetsmark i olika delar av staden. Denna variation av möjligheter ger förutsättningar att samla verksamheter som kan ha nytta av att finnas nära varandra, men även att kunna blanda stadens funktioner på ett sätt som kan gynna såväl Lidköpingsbon som näringslivet.

För en del verksamheter är det bästa läget att finnas nära arbetskraften eller kunden – i ett så centralt och kollektivtrafknära område som möjligt. För andra är det viktigast att transporterna blir så smidiga som möjligt. Då är bästa platsen nära någon av stadens större trafikleder. Stadsutvecklingsplanens strategi om att rätt sak ska vara på rätt plats handlar just om att möjliggöra för detta. Inriktningen för planeringen är att omgivningspåverkande verksamheter ska lokaliseras till Kartåsen och längre fram till Hovby, medan mindre verksamheter och arbetsplatser som inte innebär olägenheter för omgivningen ska kunna integreras i stadsbebyggelsen. Att blanda in arbetsplatser nära bostäder är inte alltid konfliktfritt och en större omsorg om utformningen kan behövas för att tillräcklig hänsyn ska kunna tas mellan de olika funktionerna. Men det finns också mycket för staden att vinna på att planera för en ökad funktionsblandning. När exempelvis kontor, gym, en elfirma eller andra verksamheter som inte är störande för omgivningen kan finnas i en stadsdel där människor bor får dessa ett naturligt upptagningsområde. Området befolkas även dagtid och transportnätet utnyttjas bättre då trafiken till och från området sannolikt kommer röra sig i båda riktningar morgon och kväll.

Genom att planera för mindre fastighetsstorlekar för verksamheter nära bostäder kan verksamheter som medför stora och tunga transporter undvikas. Likaså långa

slutna fasader som kan upplevas otrygga undviks om den bostadsnära verksamhetsmarken blir mer uppbruten av en småskalig fastighetsindelning. Trädplanterade gator eller stråk för öppen dagvattenhantering kan vara sätt att skapa en bra övergång mellan verksamhetsmark och bostäder.

Handel och besöksnäring

Ställningstaganden

- Kommunen ska arbeta tillsammans med näringslivet med en ambition om att sådan handel som passar i stadskärnan också ska lokaliseras till stadskärnan.
- Centrumhandel ska utvecklas tillsammans med väl gestaltade gångstråk och gaturum för skapandet av en livfull stadskärna.
- Kommunen ska ha en flexibilitet i planeringen för att möta framtida förändringar och tendenser.
- Handel, besöksnäring och bostäder ska planeras och gestaltas i ett samspel som ger synergieffekter och en ökad närvaro i vår stadskärna samt kopplar samman staden och vattnet.
- Skrymmande handel ska lokaliseras till något av stadens befintliga handelsområden.

Stadens sjönära läge och bygdens kulturhistoria bidrar tillsammans med ett rikt utbud av restauranger och caféer till en helhet för besöksnäringen. Besökare kommer ofta för att uppleva flera saker i närområdet. Genom att se den övergripande strukturen för en besökare, hur besöksmål, boendeanternativ, restauranger och caféer hänger samman och stärka dessa samband kan de styrkor staden har som besöksmål idag bli ännu tydligare. Kommunens ambition om att koppla samman centrala staden och vattnet skulle öka Lidköpings attraktivitet som besöksmål ytterligare.

Likaväl våra städer som våra beteenden är under ständigt förändring. Stadskärnan som traditionellt varit platsen för handel och möten kom under slutet av 1900-talet att utmanas av bilen och en bekväm handel utanför stadskärnorna. Idag är det istället handel på nätet som sägs vara det stora hotet mot de fysiska butikerna. Oavsett vilka utmaningar vi kommer stå inför i framtiden så är stadskärnan som plats för möten, kultur, service och handel av stor vikt för Lidköpings identitet och attraktivitet. Här finns vår stolthet, här möts vi och hit dras vi.

För att stadskärnan även i framtiden ska vara den självklara noden för möten är samspelet mellan den byggda miljöns funktioner och offentliga stråk och platser viktiga. Offentliga platser ska vara mötesplatser med ett rikt

innehåll för stadens alla invånare och besökare.

Handelsområden utanför stadskärnan finns idag främst vid Framnäs köpcentrum, Änghagen och Kartåsen. Planen innehåller inga förslag om att utöka handelsområden utanför centrum. I stället är det viktigt att arbeta för att behålla handeln i stadskärnan.

Skrymmande handel och sällanköpsvaror, sådan handel som av utrymmesskal inte passar inne i stadskärnan lokaliseras till något av de befintliga handelsområdena. Med fördel kan dessa etableringar samlas för stärka varandra och inte skapa onödiga transporter. Exempelvis har handelsstråket i Kartåsen visat sig vara attraktivt för fordonsrelaterad handel.

Små handels- och serviceetableringar som exempelvis obemannade livsmedelsbutiker, paketutlämning och liknande kommer sannolikt leta sig in i våra bostadsmiljöer framöver, för att möjliggöra för detta bör lämpliga noder planeras för en flexibel markanvändning där denna typ av närservice kan införlivas.

Offentlig service

Ställningstaganden

- Bebyggelse för offentlig service ska placeras där människor som behöver närhet till den finns. Det ska också vara goda kopplingar för gång- och cykelvägnätet och kollektivtrafik.
- Viktiga målpunkter inom staden ska ha närhet till kollektivtrafik och gång- och cykelstråk.
- Byggnader för offentlig service som utgör större målpunkter i staden ska ges extra omsorg om arkitektur. Kommunen ska vara ett föredöme och bidra till en god gestaltad miljö i staden.
- Nya skolor och förskolor ska planeras där det finns natur, park och andra gröna friytor med kvaliteter inom gångavstånd som verksamheterna kan använda i undervisning.
- Ytor för förskola och skola ska planeras och användas på ett effektivt sätt, de ska om möjligt samlokaliseras eller kunna samnyttja ytor med varandra, eller med annan offentlig service.
- För förskolor är närheten från bostaden viktig. Ambitionen är att förskolor ska placeras så att de får en tydlig geografisk tillhörighet.

Bebyggelse för offentlig service innebär för-, grund-, och gymnasieskolor, idrottsanläggningar samt annan bebyggelse av offentlig karaktär, till exempel lokaler för vård, kultur eller liknande. Ibland kan lokaler för offentlig

service samsas med näringslivets lokaler, så som lokaler för exempelvis kultur och utbildning.

Behovet av nya skolor och förskolor behöver prioriteras tidigt i planeringen och tillräckliga ytor för skolor av god kvalitet tillgodoses. När nya skolor byggs görs de för att kunna fungera flexibelt och kunna anpassas efter hur barnkullarna i ett område ser ut, exempelvis kan en del av en skola användas som förskola i början i ett nybyggt område.

Förskolor och grundskolor har behov att placeras i bostadsområden och på så sätt få naturliga upptagningsområden. Genom en kontinuerlig dialog mellan kommunens förvaltningar säkerställs tillräckliga ytor tidigt i planeringsprocessen.

I markanvändningskartan kan skolor och förskolor finnas inom kategorierna "Blandad stadsbebyggelse", "Vård och skola" och "sammanhängande bostadsbebyggelse".

Idrott, kultur, fritid och evenemang

Ställningstaganden

- Besöksanläggningar för kultur och liknande ska genom sin placering stärka stråk och noder då de bidrar med liv och rörelse både dag och kvällstid. Närhet till gång- och cykelstråk samt kollektivtrafik är viktigt.
- Nya idrottshallar och platser för utomhusaktiviteter ska placeras nära befintliga och nya bostäder och skolor, eller tillsammans med befintliga platser för idrott och friluftsliv för att stärka dessa som mötesplatser.
- Råda ås är och ska fortsatt vara ett område för motion och rekreation och ska utvecklas som natur- och friluftsområde med lämpliga aktiviteter.
- När täktverksamheten inom Råda ås upphör ska större delen av området återställas och utvecklas som naturområde.
- Ågårdssområdet ska fortsatt vara en plats för idrottsverksamhet och kunna utvecklas med ett brett utbud.

Platser för idrott, kultur- och fritidsaktiviteter och evenemang för såväl Lidköpingsbor som för besökare är av stor vikt för att främja folkhälsa och ett socialt hållbart samhälle. Kommunen ska skapa förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för alla kommuninvånare. Möjligheten för Lidköping att kunna anordna större tävlingar och evenemang bidrar även till besöksnäringen och skapar sysselsättning (melodifestival, mässor, konserter med mera).

I dagsläget minskar idrottandet i unga åldrar, i den idrottsplatsutredning som tagits fram av Kultur & Fritid 2020 beskrivs minskningar i fysisk aktivitet särskilt i åldrarna 7-12 år. Att idrottsmöjligheter för såväl spontan som organiserad idrott finns bostadsnära kan vara särskilt viktigt för denna grupp som oftast inte rör sig långa sträckor ensamma. En växande befolkning kommer innebära ett ökat användande av stadens motionsspår, parker och andra aktivitetsytor. Möjligheten att använda offentliga ytor för en variation av spontana och halvspontana aktiviteter är viktig för att uppnå livfullhet i områdena och främja folkhälsan. (Läs mer om detta under fliken "grön- och blåstruktur.")

Tillgången till fotbollsplaner bedöms idag vara god. Det finns sju kommunala fullstora gräsfotbollsplaner i staden. Samtliga utom en ligger i de västra delarna. Det bedöms enligt Kultur & Fritid vara möjligt att minska på ytorna och ändå kunna tillgodose de behov som finns. Genom fler konstgräsplaner på Ågårdsområdet kan nyttjandet bli mer effektivt. Ågårdsområdet med badhus, idrottshallar, arena och fotbollsplaner utgör idag och även i framtiden en samlingsplats för idrott.

Ett nytt badhus planeras i Framnäsområdet intill befintligt utebad. Ett detaljplanearbete är påbörjat för den nya anläggningen, platsen där det befintliga badhuset finns kommer utredas för framtida behov för idrottsverksamhet. Det nya badhuset kommer bli en stark målpunkt i staden och då många besökare kan väntas från skolorna är kopplingen till trygga gång- och cykelvägar särskilt viktig.

Framnäs Idrottspark har på senare år blivit föremål för diskussion då intresse finns att utreda området för framtida bostadsbebyggelse. Det finns ett uppdrag från kommunstyrelsen (2021-02-03 §28) att starta en lokaliseringsutredning för en ny placering av friidrottsplats. Denna hanteras separat från den fördjupade översiktsplanen, dock ska de ställningstaganden kring placering med mera som finns uttryckta i planen vara förutsättningar vid en ny lokalisering. Friidrotten har hela staden som upptagningsområde, en ny anläggning har därför inte behov av någon specifik plats. Dock är möjligheten att ta sig dit via trygga gång- och cykelstråk en viktig förutsättning.

Det pågår inom Kultur & Fritid en utredning kring eventuell framtida scenlokal. Ur ett stadsbyggnadsperspektiv är platser för evenemang viktiga pusselbitar för att koppla samman staden, kunna stärka stråk och bidra med livfullhet under fler av dygnets timmar.

Större evenemang som kräver plats utomhus kan med fördel lokaliseras till platser som står inför omvandling. Platser som kan behöva fyllas med liv exempelvis i väntan på kommande byggnation.

Det kommande området som kallas Framnäs strandpark har i framtiden potential att spela en viktig roll för evenemang i staden.

FÖRSLAG - TEMA GRÖN- OCH BLÅSTRUKTUR

Inledning

Grönska och vatten utgör en viktig del i målet att skapa en attraktiv stadsmiljö. Stadens grönblå miljöer skapar platser för avkoppling och möjliggör hälsopositiva aktiviteter och fysisk aktivitet som leder till välbefinnande. Det är också viktigt för pedagogiska syften och att nästa generation ska få möjlighet att lära sig om människans naturliga sammanhang till vår omgivning. När Lidköping växer är det viktigt att ta tillvara på de mycket goda förutsättningar som finns i staden för att skapa en attraktiv stadsmiljö även för kommande generationer.

De stadsnära skogarna, Lidan och Vänern är mycket starka gröna och blå värdeskapare för en attraktiv stadsmiljö. Dessa gröna och blå värdeskapare ska tas tillvara på och kopplingarna mellan dessa strukturer ska förbättras genom att "bygga ut" det gröna nätverket.

Att "bygga ut" det gröna nätverket betyder att med gröna stråk, som till exempel alléer och öppen dagvattenhantering skapa förbindelser mellan olika gröna och blå platser i staden. Genom att göra insatser som förstärker gröna och blå strukturer skapas möjligheter för att utveckla fler ekosystemtjänster, skapa en mer attraktiv vistelsemiljö i staden och göra det enklare att nå både grönområden, vatten och andra målpunkter i staden.

Genom ett starkare grönt nätverk skapas goda förutsättningar för ekologiska samspel i staden, bättre sociala grundförhållanden i den offentliga miljön och även en attraktivare närmiljö som också ger en ekonomisk värdehöjning och efterfrågan av att bo och leva i Lidköpings kommun.

Strategier

Rätt sak på rätt plats

I Lidköping finns såväl den lilla parken nära bostaden som skogen för den längre löpturen och platser däremellan. För den gröna och blå strukturen betyder strategin rätt sak på rätt plats att identifiera och ta tillvara på de kvalitéer som finns i och nära staden. Förutsättningarna på platsen och behoven i området bör gå hand i hand med den större gröna och blå strukturens funktioner för skapa en hållbar och trivsamt livsmiljö för såväl invånarna som växt och djurliv.

Strategin handlar också om att utveckla ekosystemtjänster utifrån att markanvändning och behov förändras med tiden. När staden förtätas och de gröna platserna ska användas av fler människor behöver dessa platser även

fylla fler funktioner. Det kan handla om allt från fritidsaktiviteter till dagvattenhantering.

Sammankopplad och nära

Strategin sammankopplad och nära betyder att de gröna sammanhängande stråk som finns idag bevaras och förstärks ur både ekologiskt och rekreativt syfte. Stadens gröna struktur och stränder utvecklas och binds ihop till en varierad och sammanhängande helhet.

Det innebär också att de offentliga miljöerna och stråken gestaltas och underhålls för att uppskattas och användas. Genom att skapa stråk som är attraktiva och varierade uppmuntrar de till hållbara transportsätt och rörelser i staden vilket skapar upplevelsen av närhet. Dessa stråk binder ihop såväl platser i det egna området som stadens större målpunkter.

Livfull

Platser i den gröna och blå strukturen är viktiga offentliga rum i staden. Strategin livfull betyder att skapa förutsättningar för människors välbefinnande inne i staden både i dag och för framtida generationer. Livfullhet skapas genom att tillgängliggöra ett varierat utbud av funktioner på mötesplatser för olika ålders- och målgrupper. Där det offentliga rummet tillhör alla, får besökare som stadsbor förutsättningar för en god och jämlik hälsa.

Strategin livfull handlar även om att öka den biologiska mångfalden i och kring Lidköping. I en varierad grönsstruktur trivs allt från humlor till paddor och stadens mångfunktionella grönytor reglerar såväl lokalklimat som dagvatten.

Ekosystemtjänster

Ställningstaganden

- Vid exploatering ska det tas stor hänsyn till ekosystemtjänster.
- För att stärka den gröna och blå strukturen ska ekosystemtjänster vara en del i detaljplanearbetet.
- Framtida planeringsarbetet ska skapa förutsättningar för en god tillgänglighet och variation av offentliga platser.
- Kvaliteten på gröna ytor ska höjas genom att skapa fler multifunktionella ytor.

Ekosystemtjänster är alla de produkter och tjänster som naturens ekosystem ger människan. Dessa produkter och tjänster ger oss människor och vårt samhälle flera nöd-

vändiga tjänster som utgör grunden för vår välfärd och livskvalitet. Exempel på ekosystemtjänster vi får gratis varje dag är produktion av mat, energi, rening av luft och vatten, pollinering samt klimatreglering. Varierande natur- och vattenområden utgör även en grund för sociala och kulturella aktiviteter som rekreation, naturupplevelser, friluftsliv, turism och attraktiv boendemiljö.

Platser där flera typer av ekosystemtjänster samlas kallas för multifunktionella ytor. Exempelvis kan en park med gräsytor för möten och aktiviteter även planeras för att hantera dagvatten vid stora regnmängder och främja biologisk mångfald genom rätt val av växtmaterial.

För att ekosystemtjänster ska kunna levereras krävs friska och livskraftiga ekosystem och en biologisk mångfald. Det innebär att vi aktivt ska försöka hejda förlusten av biologisk mångfald och se till att det finns en bra buffert och återhämtningsförmåga i naturen.

Det är viktigt att komma ihåg att ekosystemen inte är beroende av människan, men att människan och de samhällen vi har idag är helt beroende av friska och livskraftiga ekosystem. Därför måste ekosystemen och de tjänster de kan bidra med värdesättas i hela kedjan av samhällsbyggandet, så som planering, byggande, förvaltning med mera.

Fyra kategorier av ekosystemtjänster

Vanligtvis delas ekosystemtjänsterna upp i fyra kategorier: stödjande, reglerande, försörjande och kulturella. De stödjande ekosystemtjänsterna är mycket viktiga och direkt avgörande för att reglerande, försörjande och kulturella ekosystemtjänster ska kunna levereras. Därför är det viktigt att de stödjande ekosystemtjänsterna fungerar.

Stödjande

De stödjande tjänsterna utgörs av ekosystemens grundläggande funktioner, såsom biologisk mångfald, ekologiskt samspel, naturliga kretslopp och jordmånsbildning. De är nödvändiga förutsättningar för att de övriga ekosystemtjänsterna ska kunna levereras.

Reglerande

De reglerande tjänsterna handlar om ekosystemens förmåga till luftrening, pollinering, förbättring av lokalklimat och skydd mot extremväder. De bidrar till att trygga och förbättra vår livsmiljö och är många gånger minst lika effektiva och lönsamma som tekniska lösningar. En stor del av dessa ekosystemtjänster bidrar till att mild-

ra effekterna av klimatförändringarna genom att verka klimatreglerande.

Försörjande

Försörjande tjänster är produkter och tjänster som vi får direkt från ekosystemen och som gör det möjligt för oss att leva på vår planet. Exempel på sådana produkter och tjänster är olika sorters råvaror, energi, vatten och mat.

Kulturella

De kulturella tjänsterna definierar det välbefinnande vi får av naturen. Grönstrukturen bidrar med upplevelsevärden, ger kunskap och inspiration och är viktiga för vår fysiska och mentala hälsa.

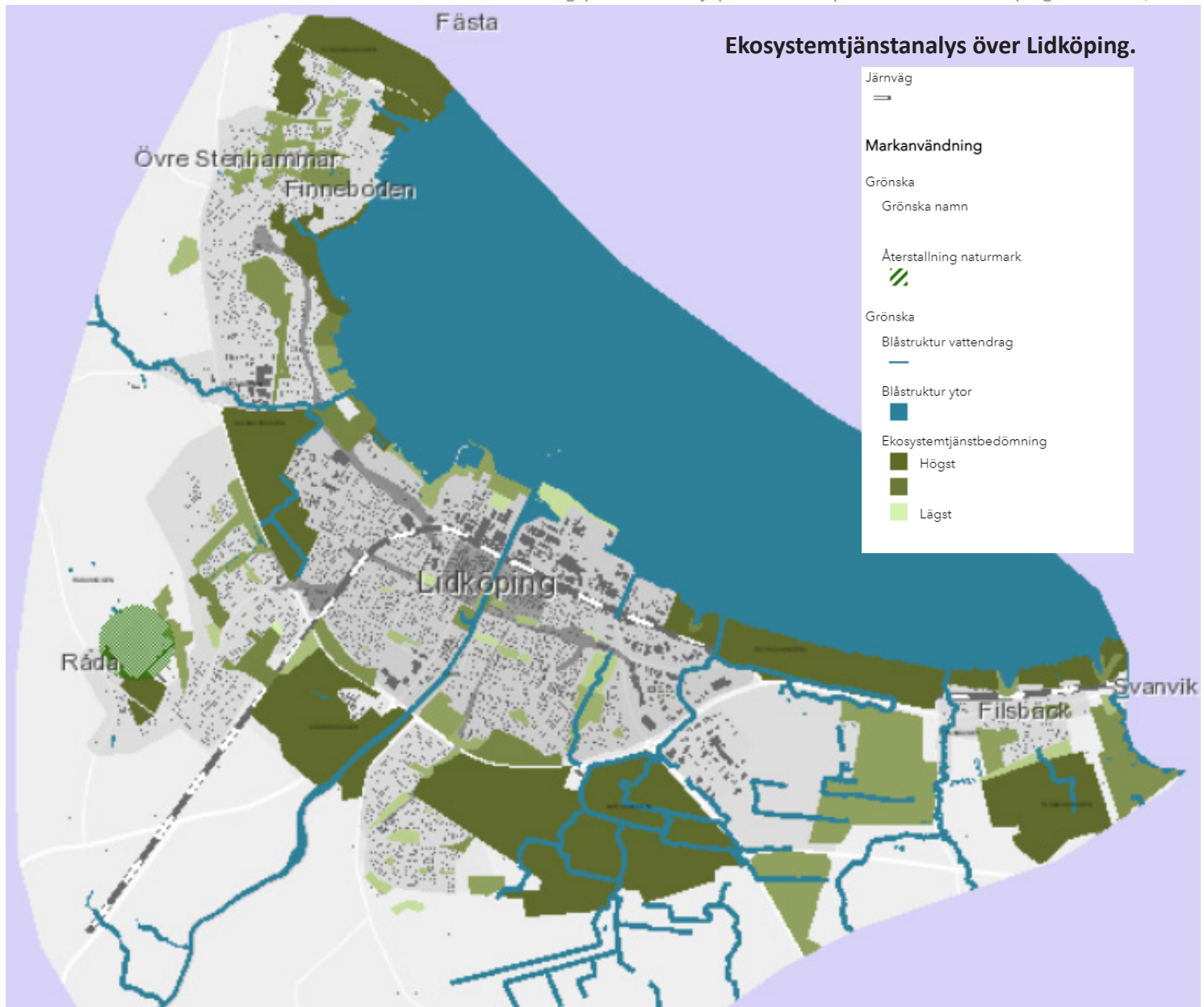
Ekosystemtjänstanalys för Lidköping

Under arbetet med Stadsutvecklingsplanen för Lidköpings kommun har en kartläggning av ekosystemtjänster inom befintliga park- och naturområden tagits fram. Kartläggningen är framtagen med hjälp av Boverkets verktyg ESTER och har resulterat i en karta där de ekosystemtjänster stadens park-, skogs- och naturområden bidrar med finns samlade. Kartläggningen ger en övergripande bild av vilka värden vi känner till utifrån det underlag kommunen har idag. Den ger också indikationer på vad som behöver utredas vidare vid framtida förändringar eller planering intill eller inom den gröna och blå strukturen. Kartläggningen utgör därmed ett viktigt planeringsunderlag som belyser och ger möjlighet att arbeta aktivt med grönområdenas kvalitet.

Kartläggningen av ekosystemtjänster innebär att det går att göra djupare analyser av de grönområden som finns inom planens område, hur de faktiskt bidrar med till stadsmiljön och dess invånare. Analysen synliggör de värden områdena bidrar med, både i ett större grönstrukturperspektiv samt för specifika platser och kan exempelvis användas för att identifiera brister i grönstrukturen. Kommunen kan utifrån analysen arbeta aktivt för att förädla och förstärka befintliga och tillskapade grönytor så de kan leverera fler ekosystemtjänster och bidra till en god bebyggd stadsmiljö.

Vill ni läsa mer om ekosystemtjänster? Läs mer på boverkets sida: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/ekosystemtjanster/>
Vill ni läsa mer om kartläggningsverktyget ESTER?

Läs mer på boverkets sida: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/ekosystemtjanster/verktyg/ester/>



Kartan visar övergripligt ekosystemtjänster som är kopplade till olika områden i Lidköpings tätort. Det är en analys som är gjord efter Boverkets verktyg ESTER, för kartläggning av ekosystemtjänster. Syftet med kartläggningen av ekosystemtjänster är att skapa ett översiktligt underlag för den gröna och blå strukturen samt att i fortsatt arbete i exploateringsområden få en tydlig indikation på vad som bör beaktas och utvecklas i den fortsatta detaljplaneringen.

Ju mörkare färg ett område har, desto fler ekosystemtjänster bidrar området med. Ett område som är ljus innebär inte att det är obetydligt – däremot att det finns stor potential att arbeta aktivt med att höja platsens kvaliteter och därmed de ekosystemtjänster platsen levererar.

Läs med om vilka ekosystemtjänster som platsen bedöms utifrån här: ESTER - verktyg för kartläggning av ekosystemtjänster

Grönska och vatten som nätverk

Ställningstaganden

- Exploatering ska stärka och utveckla den gröna och blå strukturen genom att i planeringen ha ett nätverkstänk och sammanlänka platser och stråk.
- Exploatering ska ske så att sammanhängande gröna och blå struktur bevaras.
- Fler alléträd ska planteras i gatumiljö och viktiga gröna stråk stärkas.

Grönska och vatten i ett sammankopplat nätverk kan hjälpa oss att bygga samhällen som är bättre rustade för klimatförändringarnas effekter. Ett träd bidrar till exempel med flera klimatreglerande tjänster, bland annat luftrening, temperaturreglering, syrebildning, skugga samt vattenreglering.

Det gröna och blå nätverket består dels av platser så som parker, skogar och strandmiljöer och dels av stråk som sammankopplar platserna, så som trädalléer och andra gröna korridorer och vattendrag. När platser och stråk

kopplas samman bildas ett nätverk. Detta nätverk skapar fler möjligheter för förflyttningar inom staden både för människor, djur och insekter. Vare sig det handlar om spridningslänkar för fåglar eller motions- och promenadstråk för människor gäller att ju mer sammankopplat nätverket är desto enklare blir det att förflytta sig inom staden.

Lidköping är en stad som på land är omgiven av ett åkerdominerat landskap. Vätern sätter också sin prägel på staden. De skogsområden som finns i utkanterna av Lidköping utgör ett stråk fyllt med ekosystemtjänster mellan staden och jordbrukslandskapet och är av stor betydelse för att både behålla höga biologiska värden och erbjuda medborgarna bra möjligheter till vardagsrekreation och friluftsliv. Den gröna strukturen är dock fragmenterad på flera platser, det vill säga att det på dessa platser saknas viktiga gröna och eller blå stråk som sammanlänkar nätverket.

Den gröna och blå strukturen kan involveras i stadsmiljön på flera olika sätt men delas i kommande text upp i platser och stråk.

Platser

I den gröna och blå strukturen finns målpunkter – platser, dit människor rör sig för någon form av aktivitet eller möte. För att stadsmiljön ska vara trivsamt och hållbart krävs ett varierat utbud av platser i form av parker, skogar och rekreationsområden. Lidköpings invånarantal förväntas öka fram till 2050 är det viktigt att utbudet av platser finns kvar för att behålla den kvalitet som erbjuds idag. Det är även viktigt att befintliga platser som får en ökad användning på grund av förtätning utvecklas för att kunna möta fler användare och därmed erbjuda fler funktioner.

Stråk

Stråk i den gröna och blå strukturen är de viktiga länkar som binder ihop platser. Det kan handla om gaturum med alléträd, vattendrag, vägdiken med växter för pollinerande insekter med mera. Syftet med stråken är att ge möjlighet för rörelser mellan platser och på så sätt skapa mer livskraftiga ekosystem och robusta nätverk, som i sin tur kan bidra med flera ekosystemtjänster.



Syftet med den gröna och blå strukturen

Syftet med grön- och blåstrukturen i Lidköping är att öka möjligheten för att fler ekosystemtjänster ska kunna utvecklas och höja kvaliteten på stadens gröna och blåa miljöer. Detta kan genomföras genom att plantera alléer, skapa multifunktionella grönytor, utveckla tätortsnära skogar för att höja rekreativvärdena eller att anlägga dagvattenhanteringar för att framtidssäkra staden mot effekten av klimatförändringarna. Ekosystemtjänsterna i den gröna och blå strukturen bidrar bland annat till förbättrad luftkvalitet, temperaturreglering, dagvattenhantering och välbefinnande. Stadens grön- och blåtor kan via sina ekosystemtjänster bidra till en mer balanserad, hållbar och funktionell stad både för människa och miljö och för detta krävs ett väl sammanlänkat nätverk med stråk och platser. Ställningstaganden som rör den gröna och blå strukturen förtydligas genom de övergripande tre tematiska strategierna - Rätt sak på rätt plats – Sammankopplad och nära – Livfull.

Den regionala handlingsplanen för grön infrastruktur är ett viktigt planeringsdokument som berör hela FÖP-området. Den gröna infrastrukturen säkerställer ekosystemens förmåga att leverera viktiga ekosystemtjänster som bidrar till vår välfärd och förbättrar våra möjligheter att utveckla ett hållbart samhälle. Den är en förutsättning för att ekosystemtjänster ska kunna fortsätta att levereras till oss människor. Områden som behöver tas hänsyn till och utvecklas inom planeringen är bland annat friluftsliv, rekreation och de naturtyper som behöver stärkas för att gynna den biologiska mångfalden inom området är våtmarker, små biotoper i odlingslandskapet, öppna och grunda sandstränder, naturligt rinnande vattendrag, stora värdefulla träd, skog och naturliga gräsmarker.

De tre biosfärskommunerna Lidköping, Götene och Mariestad samverkar i ett LONA projekt där den gröna infrastrukturen kartläggs mellankommunalt inom Biosfärsområdet.

Läs mer om sambandet mellan den grönbåa infrastrukturen och klimatanpassning under kapitlet Klimatanpassning.

Kartan visar den övergripande gröna och blå strukturen med parker, natur, gröna stråk, vattendrag samt utpekade viktiga kopplingar som behöver bevaras, förstärkas eller skapas för att förstärka den grönbåa infrastrukturen och ekosystemtjänster. Kartan visar den befintliga grönstrukturen i Lidköping. Kartan visar inte grönstruktur i privata trädgårdar och grönytor på kvartersmark. Grönområden som inte räknas som allmänt tillgängliga så

som golfbanan eller kolonilottsområden men ändå fyller en betydelsefull funktion för grönstrukturen som helhet visas i kartan.

Bostadsnära natur

I Lidköping är den bostadsnära naturen en del av stadens identitet. Vänern, Lidan och grönområden bidrar med kvalitet och värde för både människor och djur. Därför ska dessa värden värnas om när staden växer och antalet invånare ökar.

Parker

Det är viktigt att stadens invånare har tillgång till grönområden av flera anledningar. Förutom att vi mår bättre både fysiskt och psykiskt med grönska i omgivningen fungerar de som mötesplats för lek, umgänge och motion.

När staden byggs tätare ökar efterfrågan på bostadsnära parker och naturområden. Förtätning innebär att bostadsgårdarna blir mindre vilket skapar ett behov av större offentliga parker och grönområden. Fler invånare innebär också att parkerna behöver planeras på ett sätt som gör att de får flera kvaliteter och funktioner, det som kallas multifunktionella grönytor. När grönytorna får fler funktioner kan de leverera fler ekosystemtjänster.

Parkerna ska vara tillgängliga för invånarna och inte ligga för långt från bostaden. Det finns flera olika mått som anger det lägsta godtagbara avståndet till sin närmsta park. Ett vanligt riktvärde som det ofta refereras till är 300 meter, framtaget av Boverket. Detta avstånd bygger på forskning som har visat att 300 meter är ett gränsvärde för hur långt man är beredd att gå för att besöka ett grönområde ofta. Avståndet kan variera och beror också på vilken sorts grönområde det handlar om och bör anpassas till den lokala verkligheten.

Måttet ska också utgå från olika aspekter som påverkar den faktiska tillgängligheten. Behöver man korsa trafikerade vägar för att nå parken, hur tar sig olika målgrupper dit och vad är syftet med besöket? Till exempel ska barnsjälvständigt kunna ta sig till parken för att leka på samma sätt som att hundägaren vill ha en park inom nära räckhåll för att gå en promenad med sin hund. Utifrån uppsatta riktvärden går det att göra bristanalyser för att ta reda på vilka områden som behöver utvecklas.

(Karta: Parker. 300 meter grönområden)

Kartan visar de offentliga parkerna inom planområdet samt en zon runt parkerna på 300 meter, det avstånd som enligt Boverket är ett gränsvärde för hur långt man är beredda att gå för att besöka ett grönområde ofta. Notera att avståndet mäts fågelvägen och inte tar hänsyn till den faktiska sträckan, barriärer eller tillgänglighet. Tätortsnära skogar.

De tätortsnära skogarna används i stor utsträckning av kommunens invånare. Inom stadsutvecklingsplanens område finns flera etablerade skogsområden i direkt anknytning till den bebyggda miljön; Östra Sannorna, Rådaskogen, Dalängskogen, Ågårdsskogen, Kartåsskogen, Filsbäcksskogen samt skogen norr om Sjölund. Dessa skogsområden bidrar med flera ekosystemtjänster och är

viktiga för kommunens invånare – här kan man ta längre promenader, motionera, plocka bär eller ha picknick, ett urval av de många värden skogarna har att erbjuda. Skogarna bidrar också med biologisk mångfald och samtliga erbjuder livsmiljöer eller fungerar som spridningslänk för specifika fokusarter kopplade till vissa naturtyper. Filsbäcksskogen består till viss del av sandig tallskog, en naturtyp som är så ovanlig i området att den är reservatsklassad. Några av skogsområdena i stadsutvecklingsplanens fokusområde har så höga biologiska värden att de innehåller så kallade värdekärnor. Östra Sannorna är natura 2000-område, Dalängskogen har höga naturvärden, följt av Kartåsskogen och Ågårdsskogen. Rådaskogen består i dagsläget mest av ung produktionskog och har ännu inte hunnit utveckla så höga värden men



har däremot flertalet kvaliteter för rekreation, idrott och motion. Skogsområdena förbinds med annan grönsstruktur i staden vilket skapar ett sammanbundet nätverk av värdekärnor och spridningslänkar. Spridningslänkar är områden som utifrån arters spridningsförmåga fungerar som en sammanbindning mellan värdekärnor, och möjliggör spridning mellan värdekärnor. Värdekärna är ett sammanhängande naturområde som bedöms ha höga naturvärden i form av befintligt naturtillstånd. Här finns fungerande ekosystem t ex arter, sammansättning av arter, artkomplex, livsmiljöer och funktioner. Sammanhängande skogsområden samt äldre träd över 100 år, skogslängs vattendrag och våtmarker hyser ofta högst värden.

De tätortsnära skogarna är en viktig resurs och behöver tas hänsyn till vid förtätning och stadsutveckling. På samma sätt som parker inte ska ligga för långt från bostaden finns det riktvärden för vilket avstånd de tätortsnära skogarna ska finnas tillgängliga. I regel går det bra att ta sig lite längre för att nå dessa större naturområden jämfört med parkerna. En betydelsefull aspekt i avståndsbedömningen är att det ska gå att ta sig till naturområden utan att behöva ha tillgång till ett fordon.

Ett riktvärde, även det framtaget av Boverket är 800 meter. Inom stadsutvecklingsplanens område finns det relativt god tillgång på tätortsnära natur, vilket motiverar ett maximalt avstånd på mellan 600-800 meter. För de bostäder som hamnar utanför riktvärdet är det viktigt att identifiera och utveckla stråk som kopplar ihop grönsstrukturen och tillgängliggör de tätortsnära skogarna för så många invånare som möjligt.

Karta: Tätortsnära skogar. Bufferzon 800 meter
Kartan visar de stadsnära skogarna samt en zon runt skogarna på 800 meter, ett riktvärde framtaget av Boverket. Notera att avståndet mäts fågelvägen och inte tar hänsyn till den faktiska sträckan, barriärer eller tillgänglighet.

Vatten

Ställningstagande

- Möjlighet för öppen dagvattenhantering ska utredas i samband med planering och gestaltning.

För Lidköping har kontakten med vattnet alltid varit en stor del av stadens identitet. Vänern har med sitt strategiska läge varit en knutpunkt för transporter och sjöfart har funnits i Vänern sedan vikingatiden. Även Lidan utgör ett betydelsefullt inslag och var en viktig åder för den

handel som bedrevs. Det är kring dessa vatten Lidköping som stad uppstod.

Lidköpings kommun har en långsträckt kust där även tätorten har direktkontakt med Vänern och Lidan. Dessa kuststräckor är identitetsbärande och bidrar med flera rekreations- och friluftsvärden.

Bland annat Framnäspromenaden/Strandpromenaden, Lidans promenadstråk och de många badplatserna skapar en naturlig kontakt med vattnet. Det finns potential att utveckla denna kontakt ytterligare, både inne i själva stadsmiljön och längs stadens kustmiljöer. När Lidköping utvecklas och växer finns möjligheter att skapa fler kopplingar och bättre tillgänglighet till Vänern och Lidan. Vänern med skärgård och kust har höga naturvärden och ingår i ett Natura 2000-område vid Östra Sannornas naturreservat samt innefattas av en rad olika riksintressen. Här finns en mängd fisk-, fågel-, växt- och insektsarter som är beroende av just Vänern för att vara livskraftiga. Vänerkusten, Lidan och andra vattendrag och dammar innefattas av strandskyddslagen. Strandskydd har koppling till allemansrätten och tillgängliggör dessa områden för allmänhetens rekreation och friluftsliv samtidigt som ett rikt växt- och djurliv upprätthålls.

Läs mer om riksintressen, skyddad natur m.m. vid Vänerkusten här: Informationskartan Västra Götaland (lansstyrelsen.se)

Vattnet som ekologisk funktion

I Lidköpings kommun fanns för cirka 100 år sedan mycket vatten i landskapet. Området är låglänt och våtmarker var vanliga inslag. Bäckar och vattendrag har genom åren kulverterats vilket har lett till förlust av ekosystemtjänster som till exempel vattenrening, vattenhållande förmåga, rekreationsområden, livsmiljöer för växter och djur samt biologisk mångfald. De flesta våtmarkerna dikades ut mellan 1800-1900-talet för att tillskapa mer jordbruksmark för odling. I dag råder brist på vattenmiljöer i landskapet.

Öredalsån är idag det mest naturligt rinnande vattendraget i direkt närhet till staden med meandringar och död ved både i och längs vattendraget. Tofta- och Filsbäcken är ytterligare två mindre vattendrag som bidrar med värdefulla ekosystemtjänster. Övriga vattendrag är helt eller delvis kulverterade i staden.

Vatten som livsmedel

Vattnet utgör inte bara en källa för rekreation, friluftsliv och biologisk mångfald utan utgör också en livsviktig resurs och ekosystemtjänst. 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. Råda ås står för ca 10 % av Lidköpings dricksvattenförsörjning och har kapacitet att bidra med större mängd under kortare tid. Läs mer om skyfall och stigande vatten under fliken Klimatanpassning.

Friluftsliv

Ställningstagande

- Urbana vandringsleder ska upprättas inom tätorten.

Lidköpings kommun har som ambition att erbjuda en god tillgänglighet och varierat utbud av friluftsliv. De stadsnära skogarna och Vänerne skapar goda förutsättningar för att fortsätta tillgodose en växande stad med möjligheter för aktiviteter, upplevelser och återhämtning. Genom att stärka den gröna och blå strukturen och att upprätta urbana vandringsleder skapas en förbättrad tillgänglighet både till och genom stadens olika delar samtidigt som stadens attraktivitet ökar då fler får chans att uppleva den till fots eller med cykel.

Urbana vandringsleder

Närheten till de stadsnära skogarna, vattnet och servicen i centrum skapar en god möjlighet för att förbättra tillgängligheten och vetskapen om hur stadens olika delar hänger ihop. Urbana vandringsleder innebär att visa möjliga vandringsstråk inom staden där människor kan röra sig genom och mellan de stadsnära skogarna, Vattnet och stadskärnan. Syftet är att främja rörelse och nyfikenhet till att utforska flera av stadens olika delar under en samlad upplevelse. Urbana vandringsleder ska även skapa bättre tillgänglighet genom att utöka vetskapen om vilka områden och målpunkter det går att besöka och hur det går att röra sig inom tätorten utan fordon.

Råda friluftsområde

Inom naturområdet Råda ås finns möjligheter för flertal aktiviteter och upplevelser. Flera föreningar är aktiva i området och många människor nyttjar området på olika sätt. Parallellt med Stadsutvecklingsplanen arbetar kommunen med att ta fram ett friluftslivsprogram. Det finns

idag en friluftslivsplan som tillhör den fördjupade översiktsplanen för Råda – Askeslätt och den bedöms fortfarande aktuell medan arbetet med det mer övergripande friluftslivsprogrammet fortgår.

Jordbruksmark

Jordbruksmark är ett övergripande begrepp för åkermark, betesmark och slåtteräng. Markens primära värde är det produktionsvärde den har. Den kan även ha naturvärden, upplevelsevärden, kulturhistoriska värden och ekosystemtjänstvärden.

Jordens växande befolkning och pågående klimatförändring medför att vi behöver ta vårt ansvar genom att bevara odlingsmark med högt brukningsvärde. Att skydda jordbruksmark är en global fråga med en planeringshorisont mätt i sekel, medan fysisk planering på den kommunala nivån sträcker sig över decennier. Tillgången till jordbruksmark ser väldigt olika ut i olika delar av landet. För en stad som Lidköping som till stor del ligger i ett jordbrukslandskap är det ofrånkomligt att jordbrukets intressen i stadsnära lägen behöver vägas mot exploateringsintressen – som också är ett väsentligt samhällsintresse.

När jordbruksmark en gång hårdgjorts för bebyggelse är marken som regel svår att återta i produktion. Byggnation kan också splittra upp brukningsenheter och göra den svår att bruka rationellt. Hushållningen av jordbruksmark behöver vägas mot behovet av exploatering utifrån dessa perspektiv för att uppnå en långsiktigt hållbar planering.

Stadsodling

Odling kan också ske i mindre skala, då som stadsodling inom stadens gränser. Lidköping är en trädgårdstät stad vilket skapar stora förutsättningar för privatpersoner att odla för hushållsbehov. Stadsodling kan också etableras inom befintliga grönområden, bostadsgårdar och på ytor i väntan på exploatering/stadsomvandling.

Inom stadsutvecklingsplanens område finns det idag två kolonilottsområden som erbjuder möjlighet till småskalig stadsnära odling. Den stadsnära lantgården i Lidköping är en annan plats där det bland annat bedrivs odling och lantbruk i liten skala.

Stadsodlingar bidrar med flera viktiga ekosystemtjänster däribland försörjande. Det skapar också förutsättningar till flera kulturella, reglerande och stödjande tjänster. Stadsodling främjar ekologisk hållbarhet (lokalproduce-

rad mat, biologisk mångfald, skapar miljöer för pollinerande insekter) men bidrar även till flera sociala kvaliteter (deltagande, medvetenhet om hållbar utveckling, social tillhörighet). Det gör stadsodling till en viktig komponent i stadsutvecklingen, då det skapar förutsättningar för sociala interaktioner och människors välbefinnande samtidigt som det bidrar till en varierad grönstruktur. Stadsodling kan ibland uppfattas som skräpigt och stökigt av allmänheten. Genom att lyfta frågan, informera och på sikt planera för mer utrymme för stadsodlingar i Lidköping kan det bli en del i stadens grönstruktur.

rad mat, biologisk mångfald, skapar miljöer för pollinerande insekter) men bidrar även till flera sociala kvaliteter (deltagande, medvetenhet om hållbar utveckling, social tillhörighet). Det gör stadsodling till en viktig komponent i stadsutvecklingen, då det skapar förutsättningar för sociala interaktioner och människors välbefinnande samtidigt som det bidrar till en varierad grönstruktur. Stadsodling kan ibland uppfattas som skräpigt och stökigt av allmänheten. Genom att lyfta frågan, informera och på sikt planera för mer utrymme för stadsodlingar i Lidköping kan det bli en del i grönstrukturen.

FÖRSLAG- TEMA TRANSPORTER

Inledning

Transporter handlar om att förflytta människor och varor mellan platser. För människors del pratar man om resan. En resa påbörjas och avslutas alltid till fots, men däremellan kan det vara en kombination av fordon som används, den så kallade reskedjan. Det är därför viktigt att i transportplaneringen beakta alla delar i reskedjan. För varor och gods blir det en liknande kedja med delar att beakta.

Temaområdet för transporter inleds med en genomgång strategierna tillämpade på transporter. Därefter beskrivs hur dagens transportsystem är uppbyggt i Lidköping och vilka rörelsemönster som finns. Därefter följer avsnitt som beskriver förutsättningar för de olika transportslagen och hur dessa förutsättningar ska utvecklas. Det finns ett separat avsnitt som behandlar parkering och kapitlet avslutas med en framtidsspaning.

Strategier

Rätt sak på rätt plats

Det handlar om att utnyttja Lidköpings förutsättningar på bästa sätt. Hur gaturummet används för transporter, vilken typ av transporter som sker och var de sker. Till exempel har områden med störande verksamheter andra krav på transportinfrastruktur än vad tätare stadsbebyggelse har. Det handlar om att identifiera vilka funktioner som ska finnas i olika gaturum. Det handlar också om att identifiera lösningar och prioritera platser för att samla parkering för bil och cykel samt lokalisering av kollektivtrafiklägen för att på bästa sätt bidra till en god bebyggd miljö. Genom att lokalisera rätt saker på rätt plats så skapas förutsättningar för medborgarna att välja hållbara transportmedel. Detta kan också handla om vilken åldersgrupp som ska prioriteras på en plats eller sträcka då de har olika förutsättningar och behov.

Sammankopplad och nära

Det handlar om att binda ihop och göra staden tillgänglig. Transportsystemets effektivitet har stor betydelse för upplevelsen av närhet och har inverkan på valet av transportmedel. Genom att koppla samman stadens områden med gång- och cykelvägar i fler riktningar och i en tätare struktur så förbättras förutsättningarna för hållbara transporter. Genom att förbättra tillgängligheten för fotgängare och cyklister i stadskärnan så skapas förutsättningar för att samla bilparkering i närheten av stadens infarter.

Livfull

Den livfulla staden skapas då människor möts. Platser behöver utformas på ett sätt så att människans behov kommer i första hand. Levande stråk och stadsdelar kan skapas genom att låta transportsystemet utgå från livfullhet och anpassas för att ta hänsyn till kringliggande bebyggelse och grö- och blåstrukturer i staden. Planering av transportåtgärder som möjliggör en ökad besöksnäring bidrar också till att göra staden mer livfull.

Transportstruktur

Det övergripande vägnätet i Lidköping består av ett antal viktiga infarter till staden (Gröna), genomfarter (grå) samt matargator (gula). Staden har ett utvecklat cykelvägnät (röd) som väl täcker ytterområden och möjliggör transport med cykel mellan centrum och ytterområden. I stadskärnan finns gator där transporter sker på fotgängares villkor (ljusblå). Genom staden och vidare genom Filsbäck sträcker sig Kinnekullebanan som är en viktig regional koppling för persontransporter med tåg. Genom Lidköping sträcker sig Lidan som bildar en barriär som transportsystemet behöver ta sig över. I Lidköping finns en järnvägsbro, tre broar för motorfordonstrafik och en bro enbart för gång och cykel. Cyklister kan dock passera på separat körbana längs med tre av de fyra övriga broarna. Fotgängare kan passera på separat gångbana på samtliga broar. Under avsnittet Biltrafik föreslås en ny indelning av vägnätet.

I Lidköping har bilen traditionellt fått stort utrymme. Det har alltid varit lätt att komma fram med bilen. Bilägandet (562 st per 100 invånare) är högre än riksgenomsnittet (476 st per tusen invånare) men motsvarar genomsnittet för mindre kommuner. I takt med att antalet invånare och antalet bilar ökar så kommer framkomligheten på stadens gator att minska. Samtidigt finns ett tydligt önskemål (Framtidsverkstan) från medborgare att staden ska planeras för att främja tillgänglighet för gång och cykel före framkomlighet med bil, särskilt i de centrala delarna. Det är rimligt att anta att bilen, i någon form, för all överskådlig framtid kommer behövas i Lidköping. Detta med tanke på den stora andelen befolkning på landsbygden, in- och utpendling från närliggande orter, osv. Men genom att minska på framförallt de korta bilresorna inom staden kan en hållbarare trafiksituation än dagens uppnås, vilket gynnar de som har störst behov av bil. Det gynnar även kollektivtrafiken.

För att gång- och cykel ska bli mer attraktivt behöver förutsättningarna först skapas. Både genom att förbättra infrastruktur men också med förbättrad service och



Utsnitt ur kartan
"Gå- och cykel-
staden".

Lidköping har utmärkta förutsättningar för att färdas som fotgängare och cyklist. Det finns inga stora höjdskillnader och det mesta i staden ligger inom 5 km från torget. Vägnetet för gång- och cykel är väl utbyggt i ytterområdena och det är enkelt att färdas in mot stadskärnan från ytterområdena via tydliga stråk. Däremot är det inte lika sammankopplat mellan dessa stråk. Nätverkets maskor, avståndet mellan kopplande cykelvägar, är i vissa områden ganska stora. Framförallt saknas nord-sydliga kopplingar på östra delen av staden men även vissa kortare sträckor i västra delen skulle väsentligt förbättra finmaskigheten i gång- och cykelnätet. Ett mått för finmaskighet som ofta används är att det inte ska vara mer än 300 meter mellan sammankopplande cykelbanor. Detta behöver givetvis

påverkanskampanjer, mobility management. Västra Götalandsregionen har genomfört en kartläggning av potentialen att öka andelen cykelresor i kommunerna, cykelpotentialen (LÄNK: <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/verksamhetsomraden/transportinfrastruktur/okad-cykling-i-vastra-gotaland/potentialstudie/>), som visar att 35 % av invånarna har mindre än 20 minuters cykling till arbetet och drygt 60 % av eleverna i grundskola och gymnasium bor inom cykelavstånd från skolan.

Gå- och cykelstaden

Ställningstaganden:

- Vid planering ska trafiksäkerheten för barn och ungdomar prioriteras.
- Inom stadskärnan ska fotgängares framkomlighet och tillgänglighet prioriteras.
- Inom planens område ska det skapas förutsättningar för att cykeln ska bli det naturliga valet för vardags- och arbetsresor.
- Inom stadsväven ska gång- och cykelvägar kopplas samman för att bidra till en mer finmaskig struktur.
- Viktiga stråk för gång och cykel ska utvecklas för att binda samman staden.

anpassas till befintligt vägnät men det måttet passar ganska bra in i strukturerna i stadsväven i Lidköping. En förändring (streckade linjer) i denna riktning skulle bidra till att sammankoppla stadsdelar, minska avstånd och restidskvot samt förbättrad säkerhet och upplevd trygghet i cykelnätet.

I planen föreslås att en koppling mellan Majåker och Råda skapas. Detta innebär en ny gång- och cykelbro över Lidån. Det skulle innebära en förbättrad koppling mellan framförallt Ljunghed/Majåker med södra delar av Råda och Råda vy friluftsområde. Det föreslås även en strategisk koppling genom Kartåsskogen från Majåker mot ridhuset och Margretelund för att förbättra möjligheten att röra sig mot målpunkter i östra delen av staden.

De förslag på nya cykelvägar mot landsbygden som finns i översiktsplanen ligger kvar. Det handlar om koppling mellan Filsbäck och Vinninga, mot Örslösa och mot Mellby. Den tidigare prioriteringen att bygga ut mot Vinninga och Läckö (befintlig cykelväg finns från Erstorp till Tolsjö) ligger kvar. Utöver dessa cykelvägar föreslås att utreda möjligheten att hitta enklare koppling mellan Kartåsen och Vinninga, vilket skulle väsentligt förbättra cykelmöjligheter till och från Vinninga.

I stadens mer centrala delar föreslås att fotgängare ges en högre prioritet på fler sträckor och områden för att utveckla en livfull stadskärna. Cykelns framkomlighet är

viktig även här och cykelparkeringar ska lokaliseras smart i små utspridda lösningar nära målpunkter. Cykling ska tillåtas, men ske på fotgängarens villkor. Exempel idag är Stenportsgatan som är gågata genom stadskärnan. Fotgängares framkomlighet är viktig även utanför stadskärnan. De flesta gator i staden har gångbanor anlagda på sidan som gör det enkelt att ta sig fram till fots. Det finns dock ett bekymmer med tillgänglighet för funktionsnedsatta vid gångbanor, såsom förhöjda kantstenar och rännalar. Det är viktigt att tillgänglighetsanpassa stadens gångbanor vid ny- och ombyggnationer. Det föreslås även att urbana stråk för gångare i staden ska tas fram. Läs mer under avsnittet Friluftsliv i temat Grönska och vatten.

Kollektivtrafik

Ställningstaganden:

- I planeringen ska det skapas förutsättningar att utveckla tätortstrafiken i viktiga stråk.
- I planeringen ska det skapas förutsättningar att utveckla persontrafiken på regionalt viktiga stråk som Kinnekullebanan och expressbusslinjer



Utsnitt ur kartan "Biltrafik".

Delar av Råda Mosse och Askeslätt tillsammans med Filsbäck saknar idag stadstrafik. Planerad utbyggnad av framförallt Filsbäck men också inom stadsväven i Lidköping gör att en framtida utökning av stadstrafiken bör vara möjlig för att erbjuda kollektivtrafik till både bostadsområden, arbetsplatser och besöksmål.

Utöver stadstrafik är det viktigt att befintliga bussförbindelser i stråk 5 (Trollhättan-Lidköping-Skara-Skövde) utvecklas. För detta med infrastruktursatsningar på både väg 44 och väg 49 viktiga samt att det bör utredas vilka förbättringar som kan göras på det kommunala vägnätet inne i Lidköping för att öka tillförlitligheten.

Persontrafik på Kinnekullebanan

Kinnekullebanan sträcker sig mellan Håkantorp, där den kopplar på Älvsborgsbanan, via Lidköping och Mariestad till Gårdsjö där den kopplar samman med Västra Stambanan. Kinnekullebanan innebär möjligheter att resa med persontåg till både Göteborg och mot Örebro/Stockholm. Banan har en anrik historia och Sträckan Lidköping - Mariestad har utsetts till Sveriges vackraste järnväg. Banan är oelektrifierad. Lidköpings kommun har inte rådighet över banan, som är en statlig anläggning där åtgärder finansieras i nationell plan för transportinfrastruktur. Även om kommunen inte har rådighet över själva banan så har man visat tydligt hur viktig banan är då man bland annat satsat på att bygga en verkstad för reparationer i Lidköping, för att stärka tågens tillförlitlighet.

Banan är strategiskt viktig för Lidköpings utveckling. Den innebär dels möjlighet till pendling för boende och arbetande i Lidköping men är även viktig för utvecklingen av besöksnäringen i området. Det är viktigt för stadens möjlighet att växa och utvecklas hållbart att satsning-

ar kommer till stånd. Dessa satsningar innebär både spårförbättringar för att höja hastigheten och förbättra tillgängligheten till övriga Västra Götaland men även satsningar på modernisering av fordon behövs för att göra banan hållbarare.

Biltrafik

- **Ställningstaganden:**
- Genomfartstrafik ska använda Ringleden
- Stadens infarter ska fortsatt möjliggöra god tillgänglighet med bil.
- Biltrafiken i stadskärnan ska ske med hänsyn till oskyddade trafikanter.

Bilar och övriga motorfordon kan idag ta sig både runt och genom staden. Stadens läge vid Väneren och tidigare utbyggnader har resulterat i en ringmatning av staden som är hoptryckt i nord-sydlig riktning. Även om infarter pekats ut, för bland annat tung trafik, till Ringleden så medför dess form att det är en relativt kort sträcka att ta sig genom staden istället för att färdas runt den. Av de viktiga infarterna är väg 44 från Trollhättan och väg 44/49 från Skara de mest trafikerade samt genomfarten mellan dessa infarter. Trafiken mellan Ågårdsrondellen och Skararondellen förväntas öka stadigt, dels då det är en del regional trafik som ska passera förbi men det kommer även öka i och med etablering av handel och verksamheter i Kartåsen.

Förslaget är att trafik som ska åka förbi Lidköping i första hand använder Ringleden (grå) istället för kommunala genomfarter inne i staden, såsom Esplanaden och Rör-

strandsbron/Kållandsgatan. Dessa pekats ut som transportrum inom staden som kan ha en tätare och mer livfull stråkbebyggelse och transportfunktion för oskyddade trafikanter kopplade till sig. Den statliga Ringleden kommer i konflikt med framför allt stadsstråket mot Ljunghed, vilket innebär att det är angeläget med åtgärder för att flytta genomfart/förbifart av trafik utanför staden för att möjliggöra en hållbar stadsbyggnad i närhet till skogsmiljö, rekreation och stadens centrum.

Idag uppstår under korta perioder bilköer vid stadens in- och utfarter. Med en ökad trafik på Ringleden förväntas köer att öka, vilket innebär ett behov av att utreda åtgärder för att förbättra framkomlighet.

Trafikmätningar har genomförts under våren. Preliminära resultat pekar på att trafik som passerar förbi Lidköping på väg 44 står för cirka 20 % av trafiken på den sträckan. Mätning har också gjorts på Gamla Götenevägen genom Filsbäck. Där visar preliminära resultat att cirka 40 % av trafiken är genomfart. Det är en hög andel vilket innebär att fler åtgärder för att flytta genomfarts trafik till nya sträckan av väg 44 behövs. Resultaten är preliminära och ska analyseras vidare under 2021.

Parkering

Ställningstaganden:

- I stadskärnan ska besöksparkering prioriteras.
- Tillgång och tillgänglighet till parkeringsplatser för rörelsehindrade ska bibehållas.



Utsnitt ur kartan
"Parkering".

- Utveckling av allmänna parkeringslösningar ska ske på platser som möjliggör god tillgänglighet till målpunkter för besökare.
- Samnyttjande av parkering ska prioriteras.
- Vid ny- och ombyggnation av offentlig service ska kommunen agera förebild i parkeringsfrågor för att stimulera hållbart resande.
- Kantstensparkering bör undvikas längs sträckor som är viktiga för transport.
- Cykelparkeringar ska placeras och utformas så att de är tillgängliga, trygga och säkra.

En bil står parkerad den största delen av tiden. Bilar tar också mycket yta i anspråk, yta som är hårdgjord och endast kan nyttjas av parkerade bilar. För att staden ska ha möjlighet att växa och fylla igen dessa stora tomrum med livfulla platser krävs utveckling av smarta angöringar som koncentrerar bilparkering i parkeringshus. En sådan parkeringshubb ska med fördel även nyttjas så många timmar av dygnet som möjligt, ett så kallat samnyttjande mellan olika typer av användande.

Parkeringar brukar delas in i tre typer: bostadsparkering, besöksparkering, arbetsplatsparkering. De som normalt har störst krav på tillgänglighet (närhet från målpunkt till parkering) är besöksparkering, därefter boende och sist arbetsplatsparkering. I stadskärnan ska tillgänglighet prioriteras för i första hand besökande.

Den som besöker stadskärnan ska kunna göra det på ett enkelt sätt med bil, cykel eller kollektivtrafik. Det är därför viktigt med avgränsade, väl gestaltade och flerfunktionella parkeringsplatser. För att kunna utnyttja marken mer effektivt i stadskärnan föreslås att parkering för bil samlas i en parkeringshus, tillsammans med funktioner som främjar ett hållbart resande inom staden.

Gods, hamn och flyg

Ställningstaganden:

- Hamnverksamheten ska kunna utvecklas i Östra Hamnen.
- Hovby flygfält ska fortsatt möjliggöra flygverksamhet.
- På Rörstrandsgatan mellan Skararondellen och Jungmansgatan ska framkomligheten för tunga transporter bibehållas.

Igällande kommunövergripande översiktsplan pekas primära och sekundära transportleder för farligt gods ut. I Den fördjupade översiktsplanen uppdateras primär farligt godsväg för väg 44, som fått en ny sträckning söder om Filsbäck sedan översiktsplanen antogs. Dessutom fö-

reslås en sekundär farligt godsled till mellan Skararondellen och Kartåsens avfallsanläggning. Idag går inget gods på järnväg på Kinnekullebanan, men det är inte uteslutet i framtiden. En överenskommelse mellan kommunen, Trafikverket och Länsstyrelse kring hantering av gods på järnväg finns i Lidköpings kommuns gällande översiktsplan 2018. Läs mer om farligt gods och hantering av Kinnekullebanan i kapitlet Hänsyn – Hälsa och säkerhet.

Det föreslås inga förändringar för Hovby flygplats.

Framtidsspaning

Med utveckling av och ökande andelar av elbilar kan bilen åter förefalla vara ett hållbart alternativ. Oavsett om det rör sig om en miljövänlig bil eller inte kvarstår fortfarande bilens markanspråk, dess påverkan på framkomlighet och trygghet av fotgängare och cyklister samt effekter på folkhälsan som minskad vardagsmotion innebär. Det är därför även i framtiden viktigt att framhålla fotgängaren och cyklisten som prioriterade trafikslag i stadskärnan. Samtidigt blir elcyklar vanligare vilket ställer ytterligare krav på att hålla en hög standard på cykelinfrastruktur och att främja cykelns framkomlighet och säkerheten på de många sträckor cyklister delar med fotgängare.

Självkörande fordon har en potential att förändra parkeringssystemen i staden. En självkörande bil kan återvända hem medan den inte används, eller till ett yttre läge där den inte konkurrerar med människan om plats. Då skulle parkeringsplatser inne i staden för besök eller arbetsplatser kunna förvandlas till något som mer liknar hållplatser. Ett annat tänkbart scenario blir att endast allmänna fordon tillåts, en sorts självkörande taxiservice, inom stadens gränser. Det kan även utvecklas mindre fordon som är självkörande. Dessa kan tänkas ta samma markanspråk som en cykel.

Även om vi tror oss veta i vilken riktning utvecklingen är på väg så risken stor att vi har fel. Bilden till höger illustrerar detta. Den visar hur man år 1905 trodde att framtidens transporter skulle gå till i Paris. På grund av denna osäkerhet är det viktigt att ständigt beakta denna utveckling för att möta de behoven i framtiden.

FÖRSLAG - OMRÅDEN

Inledning

I denna del, planförslaget, beskrivs viljeriktningen för hur staden ska planeras för att uppnå målbilden. Här ges en samlad bild av HUR och VAR de olika behoven ska ta plats. I de efterföljande flikarna stadskärnan, stadsväven, stadsstråken och ytterområden beskrivs planförslaget, planeringsprinciper och markanvändning uppdelat för de olika geografiska områdena.

Bebyggelseområdena i Lidköping har alla sina egna förutsättningar för utbyggnad, förtätning och förändring. Utifrån målbild och strategier för stadens utveckling har kommunen låtit ta fram ett antal gestaltungsprinciper för att visa på hur de kan uppnås, för varje område visas hur dessa kan mötas. Principerna har applicerats i en del av området för att illustrera vad de innebär och hur det skulle kunna se ut. Gemensamt för principerna är att de tar sin utgångspunkt i Lidköpings historiska karaktärsdrag, att de ska förstärka värden i staden som den är idag och skapa plats för fler människor att bo och verka i ett hållbart Lidköping. Principer har tagits fram för fem områden som alla representerar en bebyggelsestyp. I det nya arkitekturprogrammet ska principerna användas och appliceras på flera platser som har liknande förutsättningar.

Hela planförslaget möjliggör för mer än 5000 bostäder. Större delen av bostadsbyggandet (ca 3000-3500) bedöms kunna ske inom stadskärnan, stadsväven och stadsstråken. Resterande genom expansion i det som kallas ytterområden.

Framtida mark- och vattenanvändning

Hela markanvändningskartan tänd här
Planens huvudinriktning är att åstadkomma en tät och sammanhållen stadsstruktur för att ge förutsättningar för ett tryggt och livfullt stadsliv samt ett effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.

Den småskaliga omsorgsfullt gestaltade stadskärnan ska även nästa generation tydligt känna igen sig i. Närheten mellan bostaden och stadens naturområden är en stark identitetsbärare och stor boendekvalitet som planeringen värnar. Genom omvandling, förtätning, förstärkning av grönstruktur och stråk finns flera sätt för stadsbebyggelsen och Lidköpingsborna att närma sig vattnet.

Planering av bebyggelse, vägar och grönstruktur bidrar till att knyta ihop stadens olika delar. Genom att ny bebyggelse kan tillkomma i anslutning till befintliga områden kan en ökad blandning av både funktioner och

boendeformer skapas. Fler människor ska ha nära till fler av stadens funktioner, på så vis skapas ett minskat transportbehov och goda förutsättningar för stadsliv.

Staden ska växa på fler än ett sätt. Förtätning, omvandling och nyexploatering ska samspela för att uppnå den variation som behövs i Lidköping framöver. Genom att planera för tillkommande bebyggelse både centralt och i utkanten av staden erbjuds varierade lägen både för företagsetableringar och för bostäder.

Planeringsinriktningen är att Lidköping ska utvecklas genom en ökad täthet inom den befintliga stadsbebyggelsen inom en tid framöver. På sikt kommer dock inte bostadsbehoven och näringslivets behov att kunna rymmas inom redan bebyggda områden. Då kommer nya områden i ytterområdena bli aktuella att pröva för bebyggelse.

Förtätning

Förtätning inom befintliga strukturer är ett sätt att använda marken effektivare. Inom staden finns det goda förutsättningar för förtätning av bostäder och verksamheter då infrastrukturen finns utbyggd och förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik är goda. Med förtätningar i befintlig miljö ställs höga krav på gestaltning och anpassning till intilliggande bebyggelse. Lidköpings attraktiva bebyggelse och kvaliteter med täta, smala gator och välvårdade hus kan skadas av en ovarsam förtätning. Det nya arkitekturprogrammet kan med analyser och arbetsmetod förtydliga hur förtätningar kan genomföras med god kvalitet. Förtätningar ställer även krav på nya bilparkeringslösningar för boende- och arbetsplatsparkering samt att den offentliga servicen i tidigt skede får möjlighet att hänga med. Där kapaciteten på befintlig teknisk infrastruktur är god är förtätning ofta ett kostnadseffektivt sätt att tillskapa mer byggbar mark, men ibland är kapaciteten begränsad och förtätning kräver att åtgärder görs i befintliga system, vilken kan vara komplicerat då ytorna kan vara små.

Omvandling

Omvandling innebär att en miljö som redan är bebyggd bit för bit ställs om och får en annan användning. Ofta handlar det om industriområden som i takt med att staden har växt har hamnat i centrala lägen som bättre lämpar sig för en blandad stadsbebyggelse med bostäder, arbetsplatser och service. Vissa funktioner kan med fördel finnas kvar vid en omvandling, medan annat lokaliserar på en bättre lämpad plats, ofta i ett mindre centralt läge med närhet till större transportstråk. Omvandling tar ofta lång tid då tidigare verksamheter kan ha satt sina spår i form av markföroreningar eller att befintliga verk-

samheter kan vara svåra att flytta. Långsiktigt kan staden ändå ha mycket att vinna på omvandlingar. Då marken ofta är central kan attraktiva stadsmiljöer skapas som har möjlighet att lyfta både området och staden i stort.

Nyexploatering

På sikt räcker inte stadens befintliga ytor till för kommande behov, då behöver stadsbebyggelsen bredda ut sig på ny mark. Mark som idag är skog eller åkermark. Detta görs inte lättvindigt, utan först när lämpliga ytor inom staden av olika anledningar inte kan tillskapas för att lösa behoven. Vid ny exploatering bör marken användas effektivt. Genom att utgå från platsens förutsättningar kan möjligheterna för ekosystemtjänster tas omhand och placering av service och arbetsplatser hamna i strategiskt goda lägen som bidrar till att dessa områden blir en naturlig förlängning av staden.

När jordbruksmark provas för bebyggelse görs en lokaliseringstudning för att bedöma om behoven kan tillgodoses på annan plats. Den jordbruksmark som pekas ut i denna fördjupade översiktsplan (och även tidigare i gällande Översiktsplan) har på en översiktlig nivå bedömts ligga i ett sådant geografiskt läge att det är relevant att i framtiden göra lokaliseringstudningar här. Områdena ligger i nära anslutning till befintliga bebyggelseområden, infrastrukturen finns fram till områdena och platserna kan bebyggas med bostäder och arbetsplatser som inte ryms inom mer centrala delar. Se även lokaliseringstudningen under fliken Genomförande som innehåller ett övergripande resonemang kring alternativa lokaliseringar av bebyggelse. Där jämförs alternativ med bebyggelse på mark där strandskydd återinträder, inom stadsnära skogar och på jordbruksmark.

FÖRSLAG - OMRÅDEN - STADSKÄRNAN

Framtidens stadskärna

Lidköpings stadskärna har en lång historia och stadskärnans bebyggelse och offentliga platser är en av de viktigaste delarna för stadens identitet. Stadskärnan är klassisk och levande i kvartersstruktur, med en småskalig bebyggelse som övergår till villabebyggelse med stora grönskande trädgårdar inom fem minuters promenad som människor trivs att vistas i.

Inom riksintresset för kulturmiljö ska hänsynen till de befintliga miljöerna vara stor, samtidigt som förnyelse och anpassning till dagens behov och tillgänglighet måste vara möjlig. Arkitekturen och kulturmiljön är viktig för invånares trivsel, är identitetsskapande för staden samt viktig i konkurrensen gentemot andra städer om nya invånare och besökare. Ny bebyggelse ska därför harmoniera med dess omgivning enligt nedanstående principer.

Innehållet måste över tid kunna variera. Butiker, bostäder, service och kultur behöver kunna fungera hand i hand för att stadskärnan långsiktigt ska vara Lidköpings självklara nod för möten. Marken ska användas till det den gör mest nytta för, kan bilparkering ersättas på mer effektivt sätt kan plats frigöras för fler boende i centrum eller förbättringar av offentliga platser och stråk. Stadens allmänna mark är till för alla människor, offentliga platser och stråk ska ha en bredd för att vara tillgängliga och attraktiva för så många som möjligt.

I stadskärnan är det de gåendes trivsel och trygghet som är det viktigaste. Angöring ska kunna ske i goda lägen och framkomlighet för de som behöver det ska finnas. För att stadskärnan tydligare ska kopplas ihop med Väner är stråket Mellbygatan/Torggatan norrut en viktig länk att utveckla. Lika så stadskärnans koppling till Lidan och en bebyggelseutveckling och omvandling som bygger staden norrut mot Väner. När lokaler omvandlas för nya användningar är det viktigt att detta görs medvetet utifrån vilka stadsrum bebyggelsen utgör väggarna till och med omsorg om både vårt arv och de framtida miljöer som skapas.

Principer för utveckling och bevarande

- Stadskärnan ska fortsatt utvecklas i en stadsmässig kvartersstruktur, med publik framsida och en privat baksida. Entréer, portar och verksamhetslokaler ska vändas mot gator och stråk, en gestaltning som gör det offentliga rummet sammanhållet och ger livfullhet till stadskärnans gaturum.



Utforma gaturum som offentlig miljö.



Vänd entréer mot gatan. Använd reversibla tillägg och gör kompletteringar inåt gårdarummen.

- Bebyggelse ska gestaltas med variation i fasaduttryck och material där både skala och material samspelar med befintliga byggnader.
- Gaturummet ska ha en gemensam skala, där takfotslinje kan hålla samman bebyggelsen och skapa ett harmoniskt, estetiskt tilltalande stadsrum. Inom befintliga miljöer ska tillägg som avviker från befintlig höjdskala prövas med försiktighet och gestaltas med medvetenhet då den kan komma att påverka befintliga värden.

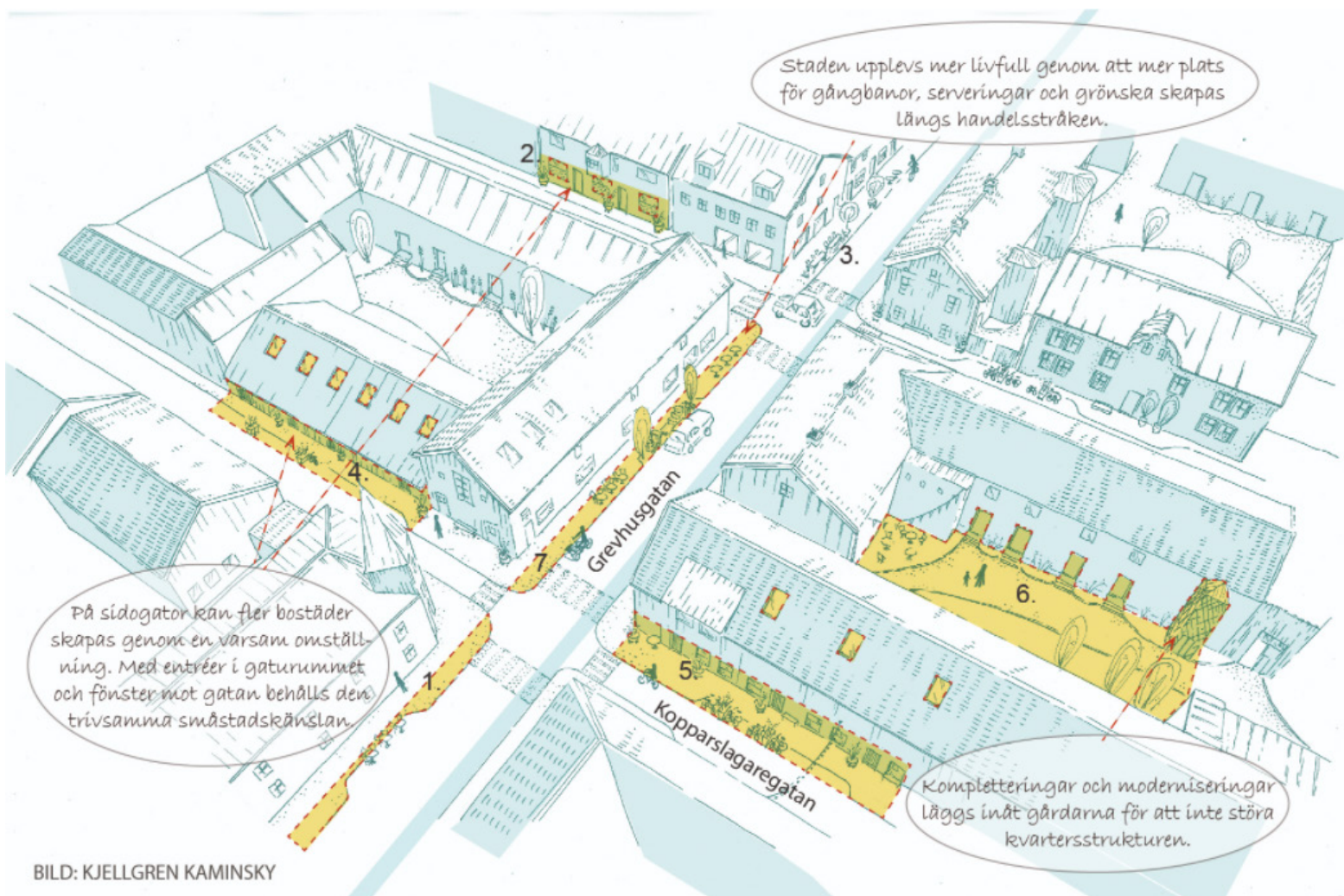
Bilden och punkterna nedan illustrerar och beskriver hur principerna kan ta form i stadskärnan.

1. Trottoaren breddas och tillåter parkeringsfickor samt flexibla ytor till uteserveringar eller möblerade gaturum
2. Reversibla (återställningsbara) åtgärder vid bostadskonvertering med till exempel frostat glas som insynsskydd
3. Verksamheter koncentreras ut mot huvudgator och handelsstråk
4. Nya entréer vänds ut mot sidogator vid bostadskonvertering av äldre byggnader
5. Parkeringsplatser framför bostäder tas i anspråk för cykelparkering, möblerade uterum och plantering
6. Gemensamhetsytor, hiss och bostadskomplement läggs om så behövs på innergård
7. Hörn där bostadsgator och handelsstråk möts gestaltas som mindre mötespunkter med plats för uteservering och planteringar

Förtätning inom stadskärnan

En grundläggande förutsättning för en levande stadskärna är att många människor bor centralt i staden. Därför är möjligheten att förtäta inom stadskärnan viktig. Detta kan ske genom att exempelvis platser för markparkering ersätts med garage/parkeringshus.. Bebyggelse på lucktomter, glapp i den annars ganska slutna kvartersstrukturen, kan utgöra tillägg som stärker och kompletterar rutnätsstaden.

Där höjdsckalan är passande och det bedöms vara lämpligt kan förtätning även ske genom påbyggnad, exempel på ett sådant projekt är påbyggnad av radhus på Polluxhuset (Åhlens). Detta får inte ske på ett sådant sätt att riksintresset för kulturmiljö skadas. Fler bostäder kan även skapas genom att befintliga byggnader ställs om från exempelvis lokaler. Det är då viktigt att vara medveten om att husens fasader i stadskärnan ofta utgör väggarna till stråk där många rör sig till fots. Omsorg om



gestaltning är särskilt viktig här för att bibehålla känslan av att man är i stadens kärna där mycket händer. Genom att använda sig av reversibla tillägg, alltså ombyggnader som kan återställas kan stadskärnans funktioner och bebyggelse hantera de förändringar som sker över tid.

Gå- och cykelstaden

I stadskärnan prioriteras fotgängarens framkomlighet och tillgänglighet. Fordon kan komma fram till bostäder och verksamheter som har behov av det, men det sker på fotgängarens villkor. Gaturummet anpassas över tid till flexibla ytor som kan nyttjas som cykelparkering, uteservering, klimatanpassningar, parkering för rörelsehindrade etc. i syfte att skapa en livfull stadskärna. Arbetet med att tillgänglighetsanpassa stadskärnan för funktionsnedsatta pågår kontinuerligt. I det arbetet är det viktigt att kommunen samverkar med fastighetsägare och verksamhetsutövare för att tillsammans skapa en helhet som är tillgänglig.

Cykeln får plats i stadskärnan. Man kan cykla genom den, men det sker återigen på fotgängares villkor som t.ex. på Stenportsgatan. Cykelparkeringar ska utvecklas på fler platser och utspritt vid målpunkter då en cyklist normalt har behov att parkera nära sitt mål. En särskild sträcka, Skaragatan, föreslås få ny gestaltning. Idag tar bilen den största delen av sträckan i anspråk i form av korttidsparkeringar. Gatan är belagd med smågatsten som förvisso håller nere hastigheterna, men gör det obekvämt att cykla trots att det är en naturlig länk för att ta sig in till stadskärnan. Gatan föreslås få ny gestaltning som främjar cykelns framkomlighet framför parkeringsmöjlighet för bilar, en skiss på hur det skulle kunna bli finns till höger.



Vy Skaragatan, bild Kjellgren Kaminsky

Omvandling och utbyggnad

Utpikade områden

1. Rörstrandsområdet
2. Uranus-Vulcanus
3. Garvaren
4. Laken

I kartan i Storymapen kan du genom att klicka på numren få fram information om planeringsinriktningen för området. I delen Genomförande hittar du mer information om varje områdes planeringsförutsättningar och måluppfyllelse.

Genom att utveckla stråk med både en blandad bebyggelse och offentliga platser är ambitionen att låta staden knyta sig tydligare mot Vänern på den västra sidan av Lidköping. Här är skalan en annan och innehållet kommer skilja sig från rutnätsstadens butiksområden till arbetsplatser, besöksanläggningar och bostadsbebyggelse främst i flerbostadshus.

Notera Länsstyrelsens granskningsyttrande angående upphävande av återinträdande strandskydd i område 1 (Rörstrandsområdet)



Utsnitt ur Markanvändningskartan.

FÖRSLAG - OMRÅDEN - STADSSTRÅKEN

Framtidens stadsstråk

I planförslaget identifieras fyra stråk som alla har potential att bidra till att koppla samman stadsväven med dess ytterområden, dessa kallas för stadsstråk. Gemensamt för dessa stråk är bland annat att de har potential att bli stärkta som kommunikationstråk för hållbara transportval då de på ett gent sätt förbinder stadskärnan med befintliga bostadsområden. Kring stadens större vägar finns idag på många platser skogsområden och buffertytor, dessa tillsammans med breda vägrum bildar mellanrum och barriärer som ofta är otrygga och oattraktiva att röra sig genom till fots eller med cykel. Dessa är ofta också mentala gränser mellan stadens olika områden. Med hjälp av bebyggelse- och stråkutveckling kan det förbättras samtidigt som det ger plats för fler funktioner.

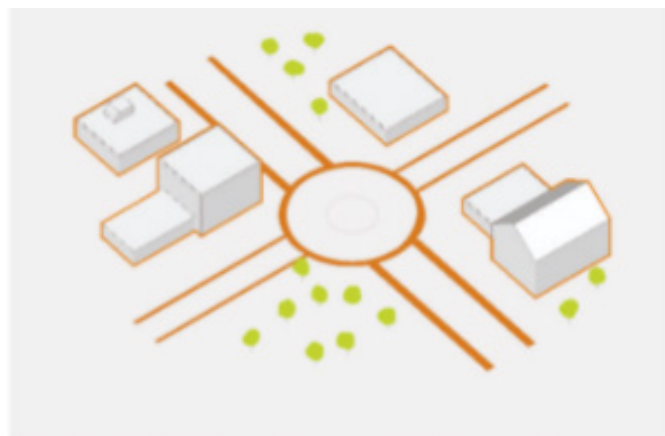
Ytterområdena består främst av en småskalig bebyggelse med villor och radhus, nära angränsande naturområden. Genom att förstärka kopplingarna mellan dessa olika områden skapas inte bara resurssmart byggande i områden där infrastrukturen redan är utbyggd, det kan också tillföras ett mer varierat bostadsutbud. Genom att möjliggöra för en kontinuerlig bebyggelse längs med stråken skapas en känsla av att man rör sig i staden hela tiden, inte att ett område slutar och ett annat börjar en bit bort.

Principer för utveckling och bevarande

- Ny bebyggelse ska vända sig mot gatorna och bidra till att rama in gaturummen. Byggnadernas entréer och fönster ska utgöra "ögon" mot gaturummet.
- För att minska mentala och fysiska barriärer bör utrymme för trafikleder minska och utrymme för hållbara transporter öka. "Mitt-i-mellan-zoner" utan tydlig funktion ska undvikas.



Ny bebyggelse ramar in och tydliggör gaturum.

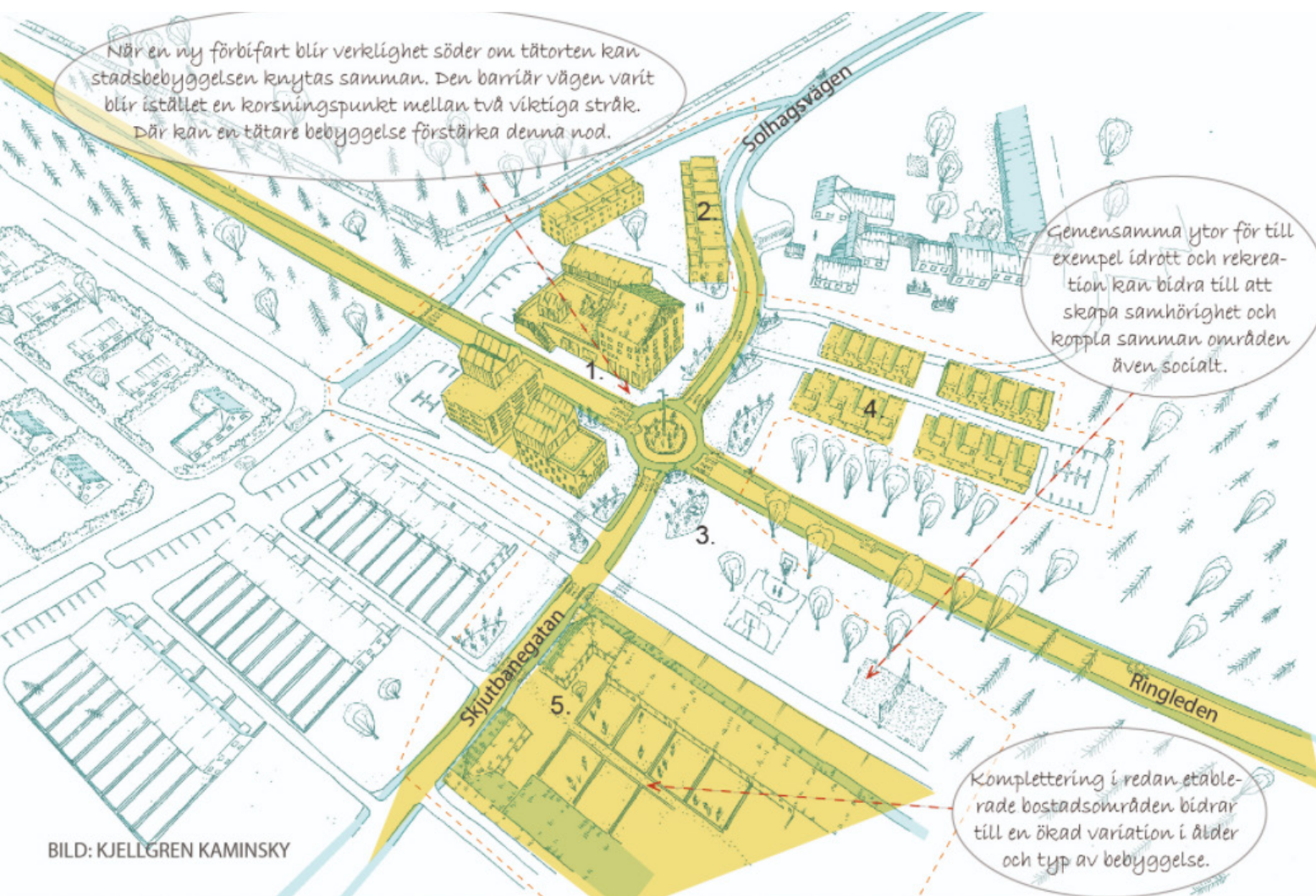


Bygg bort barriärer och sammanlänka områden genom bland annat minskade transportrum.

- Stadsstråken ska också kunna utgöra gröna kopplingar. Grönska och ekosystemtjänster ska vara ett naturligt inslag i stadsstråken.
- Gående och cyklister ska ges ökad trygghet i korsningspunkter mellan olika transportslag.
- Där fysiska sammanlänkningar inte är möjliga kan visuella kopplingar mellan olika områden bidra till att öka samhörigheten.
- Ett varierat gaturum ska eftersträvas. Längre sträckor med stora parkeringsytor eller andra större enformiga ytor såsom långa slutna fasader bör undvikas längs med stadsstråken.

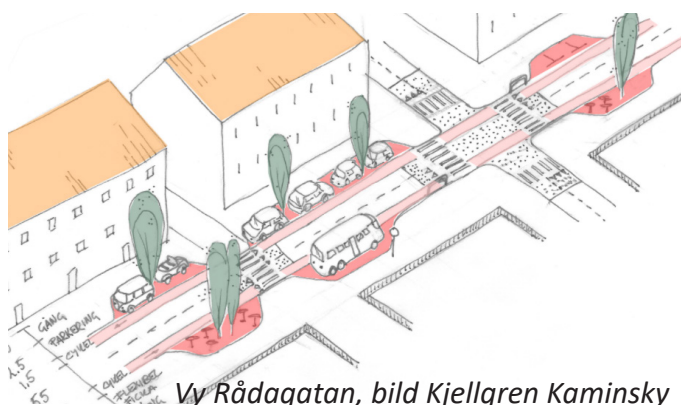
Bilden nedan samt punkterna nedan illustrerar och beskriver hur principerna kan ta form i stadsstråken.

- Centrumbildning kring korsning. Adderade cykelstråk överbygger gamla barriärer
- Nya bostäder med relativ täthet läggs kring centrumbildning för att skapa liv
- Området på båda sidor vägen knyts samman med grönstråk och prioriterade cykel- och gångstråk
- Nya bostadsområden anläggs i anslutning till befintliga områden och bygger vidare på dessa
- Genom att förtäta kring redan befintliga tillfartsgator kan man tydligare definiera området och öka täthet utan att påverka det redan befintliga för mycket



Gå- och cykelstaden

Längs utpekade stadsstråk finns generellt stort gatuutrymme idag. Genom att anpassa detta och fylla det med fler funktioner skapas förutsättningar för en trivsamt miljö och en hållbar stadsbyggnad. I stråken ska det vara enkelt att transportera sig till fots eller med cykel. Framkomligheten och säkerheten är viktig i korsningspunkter. Men det är också viktigt att mötesplatser skapas där människor kan uppehålla sig. Stadsstråk kan innefatta varierad grönska, spridningslänkar, olika typer av ekosystemtjänster och möblerade uterum, parkering för fordon, etc. för att bidra till en hållbar utveckling av staden.



Utpekade områden (Se markanvändningskartan)

5. Framnäs
6. Läckövägen norra
- 7-9 Lidåker-Ljunghed-Majåker
10. Lockörn
11. Liden
12. Östra entrén
13. Rådarondden

Framnäsområdet innehåller idag främst anläggningar för kultur- och fritidsverksamhet samt större parkeringsytor. Området gränsar till den kommande strandparken som ska byggas och planering av ett nytt badhus i anslutning till utebadet pågår. Kommunen arbetar just nu för att området bit för bit ska kunna ställas om och även ge plats för bostäder hand i hand med besöksnäring och en blandad stadsbebyggelse där människor rör sig dag som kväll, året om. *Notera Länsstyrelsens granskningsyttrande angående upphävande av strandskydd.*

Längs med Läckövägen ser kommunen många goda skäl till förtätning. Förbindelserna för gående och cyklister mellan stadskärnan och Tofta upplevs av många som otrygga. Genom en mer sammanhållen bebyggelsestruktur skulle tryggheten att röra sig här förbättras.. Skogsområdet utgör en viktig koppling för det ekologiska

nätverket, med en medveten planering kan områden för bebyggelse skapas här samtidigt som dessa gröna kopplingar kan bevaras. *Notera Länsstyrelsens granskningsyttrande angående upphävande av strandskydd, samt kommunens bemötande av yttrandet.*

Större områden för kommande bebyggelse av bostäder och service föreslås öster om Ljunghed. Platsen har låga förutsättningar för ekosystemtjänster, har goda kopplingar till centrala Lidköping och skulle kunna bidra med fler bostadstyper i området. Genom en föryngring av den annars jämgamla bebyggelsen i områdena skapas en större variation. Lockörn, området längs med Läckövägen i Tofta kan prövas för en blandad bostadsbebyggelse samt ytor för spontanidrott och/eller aktivitetsytor. Gestaltningen av området utmed Läckövägen och samspelet med den småskaliga bebyggelsen i området är viktiga frågor för framtida planering. Vid Lidens före detta handelsträdgård pågår detaljplanering för bostadsbebyggelse längs med samma stadsstråk. Östra entrén, platsen längs med Wennerbergsvägen där det forna ställverket lämnar plats för ny bostadsbebyggelse har potential att bidra med en blandad stadsbebyggelse och ett relativt stort antal bostäder. Genom att rama in Wennerbergsvägen med stadsbebyggelse kan här skapas en tydlig känsla av att "här börjar staden".

Intill Rådarondellen skulle en komplettering med ytterligare mark för arbetsplatser och icke störande verksamheter kunna bidra till en känsla av att staden hänger ihop över det annars breda vägutrymmet. I området finns flera breda vägrum där en förtätning av både bostäder och arbetsplatser skulle kunna utredas i framtiden.

FÖRSLAG - OMRÅDEN - STADSVÄVEN

Framtidens stadsväv

Området mellan stadskärnan och Ringleden har vi valt att kalla stadsväven, just för att denna bebyggelse och dess gatunät är väl sammanvävt. Här finns inga avbrott i stadsbebyggelsen, även om tätheten och finmaskigheten inte är lika stor som i stadskärnan. Inom stadsväven är avstånden korta och det är lätt att välja att gå och cykla framför att åka bil, därför finns här goda argument för förtätning. Bebyggelsens ålder, skala och stil varierar stort, kulturmiljöer och karaktärsdrag från en mängd epoker finns här.

Boendemiljöer kan förstärkas och förbättras genom att bostäder omsorgsfullt läggs till eller genom omvandling av områden från verksamhetsmark till en blandad stadsbebyggelse. Förtätningar och omvandlingar kan ske i mellanrum, gränsområden och bland befintlig bebyggelse för att utnyttja befintligt ianspråktagen mark resursmart. Bostadsbebyggelsen inom stadsväven har både stadens service, arbetsplatser och naturområden inom nära räckhåll. Genom att ge gående och cyklister lika sammankopplat transportnätverk som bilarna kan många av transporterna inom stadsväven ske på ett mer hållbart sätt.

Samspelet mellan stadens gröna stråk, offentliga platser, natur och strandnära områden ska stärkas i samband med utbyggnad och ge plats för såväl det mänskliga livet som för ekologiska värden. När naturmark bebyggs är det viktigt att detta görs på ett sätt så att de gröna kopplingarna inte försämras för övriga boende i området.

Principer för utveckling och bevarande

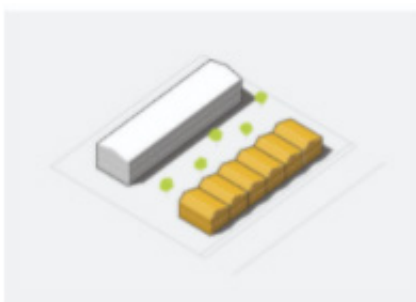
- Ny bebyggelse och förändringar i gaturummet ska bidra till och bygga vidare på befintliga kvaliteter, såsom tydlig rumslighet i gaturum och byggnadsstruktur.



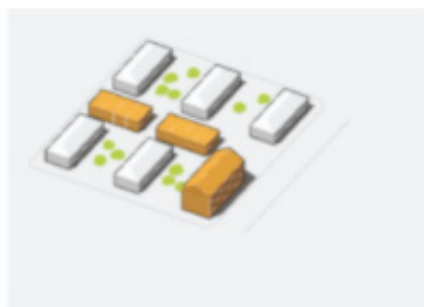
Orange markerar tillkommande bebyggelse och torgbildning.

- Vid förtätning ska befintlig täthet och skala beaktas. Ny byggnation är anpassade till Lidköpings historiska form och sammanhang.
- Framkomligheten för gående och cyklister ska prioriteras framför biltransporter.
- Inom den blandade stadsbebyggelsen ska näringslivets och den offentliga servicens behov tidigt ingå i planeringen av områden.
- I den blandade stadsbebyggelsen ska varje projekt eftersträva att innehålla en blandning av funktioner.

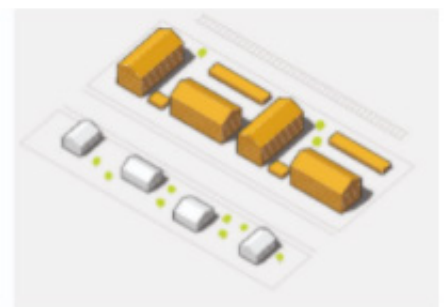
Bilderna samt punkterna nedan illustrerar och beskriver hur principerna kan ta form i stadsväven.



Småskalig komplettering längs med gator och trafikleder.



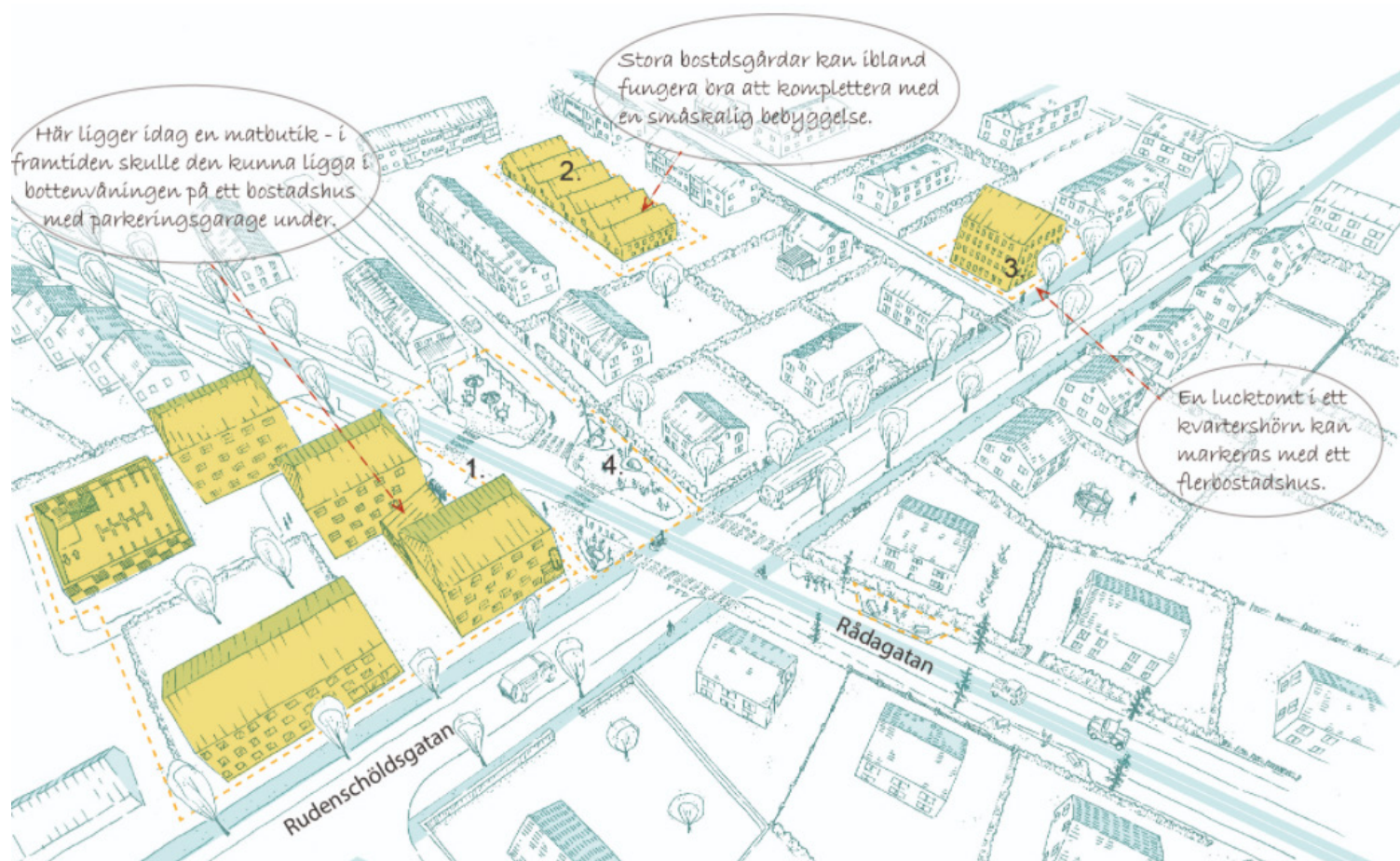
Kompletterande bebyggelse bland villor och flerbostadshusområden

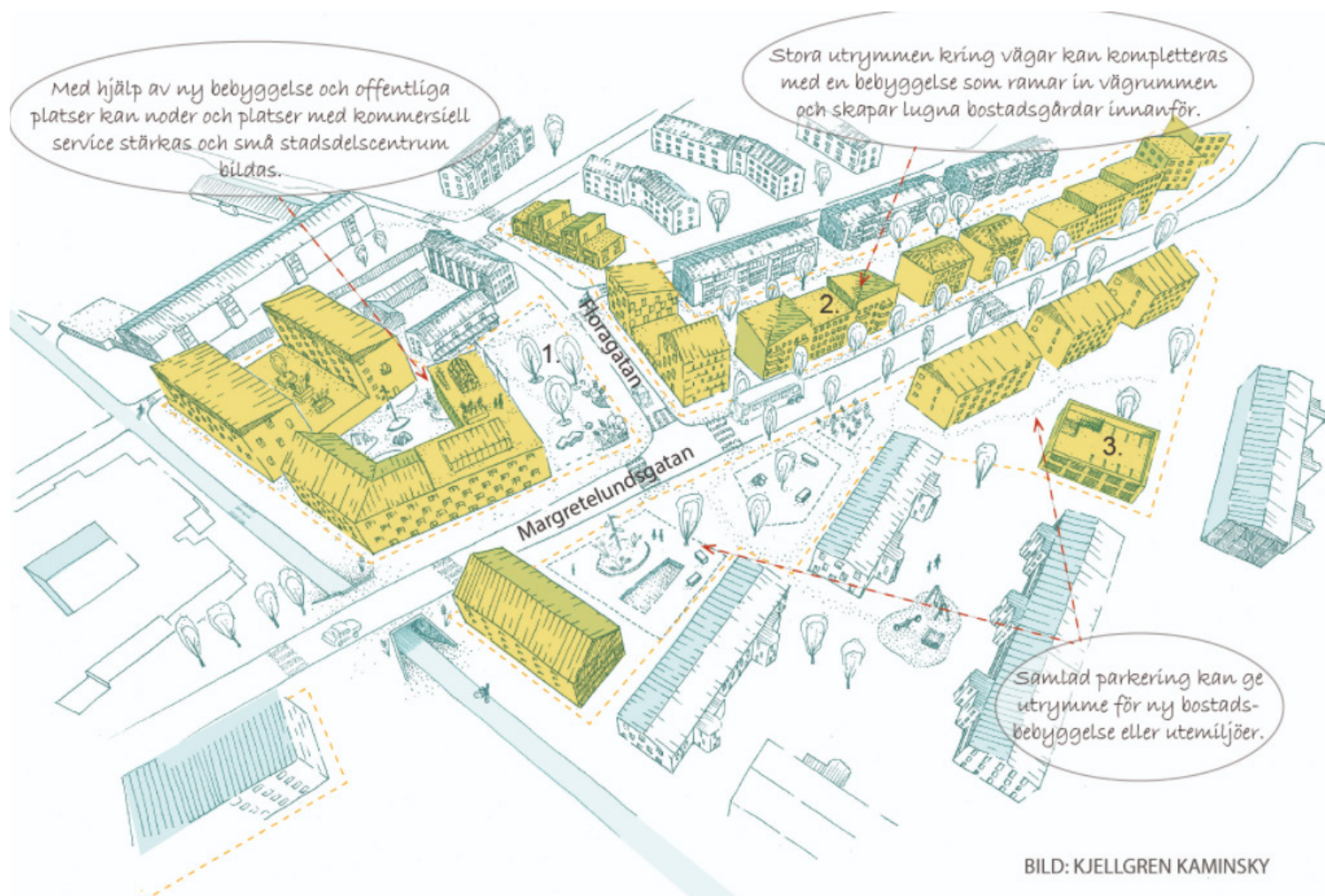


Friliggande bebyggelse i gränsområden

Stadsväven – områden med i huvudsak småskalig bebyggelse – mindre flerbostadshus och villor

1. Torgbildning där entréer läggs ut mot torget, bygger vidare och förstärker redan befintliga verksamheter
2. Förtätning på stora gårdar med avvikande typologi för ökad variation
3. Längst huvudstråk och torg tillåts något högre byggnader som skapar hierarki och verkar platsbildande
4. Möblerade uterum (sittplatser eller liknande) anläggs längs prioriterade cykel och gångstråk





Stadsväven – öppen flerbostadshusbebyggelse

1. Ny bebyggelse kring befintliga samlingsplatser förstärker området och verkar centrumbildande
2. Ny bebyggelse placerad längs vägar ger variation till likartade områden. Den nya bebyggelsen skapar också avskärmade gårdar med högre kvalitet för vuxna och barn
3. Parkeringsytor omvandlas till parkeringshus som skapar mer plats för annat

Förtätning inom stadsväven

Buffertytor mot trafikleder, lågt utnyttjade mellanrumsområden, markparkeringsytor och lågt bebyggda områden kan få ett mer effektivt markutnyttjande med både bostäder och arbetsplatser.

Många platser inom befintliga bostadsmiljöer som inte specifikt pekas ut för förändrad markanvändning kan i framtiden vara möjliga att komplettera med ny bebyggelse genom förtätning. Inom Gamla staden finns områden längs med exempelvis Solhagsvägen och Margretelundsgatan som kan vara lämpliga för bostadsbebyggelse. Andra områden inom det som vi kallar stadsväven som kan vara lämpliga för förtätning är del av Stenportsskolan, samt en mindre yta längs Älgvägen.

Gå- och cykelstaden

I stadsväven föreslås att vissa sträckor förändras och blir transportsträckor där cyklar prioriteras. Det blir naturligt att i dessa sträckor också förstärka de gröna strukturerna. Ett exempel är Rådagatan som skulle passa utmärkt som en så kallad cykelfartsgata. På höger sida visas en skiss hur en sådan lösning kan se ut. Tillsammans med cykelfält skapas också utrymmen dels för besöksparkeringar av bilar men också mötesplatser och klimatanpassningar såsom dagvattenhantering och temperaturreglerande växtlighet. I viktiga korsningspunkter ska cyklistens framkomlighet och säkerhet prioriteras. Genom att koppla ihop cykelvägnätet mer, göra strukturen mer finmaskig, och ge cyklisten prioritet i korsningar så skapas förutsättningar i staden för att invånarna ska välja hållbara transportmedel.

Omvandling och utbyggnad

Utpekade områden (Se Markanvändningskartan)

15. Stenportsskolan
16. Vänersvik
17. Hamnstaden
18. Briggen (Nuvarande Lidbil på Hallgatan/Mellbygatan)
19. Tömnen (Lilleskog)
20. Skäran
21. Östra Hamnen
22. Sockerbruksgatan

Inom stadsväven finns områden som har använts för industri, tekniska anläggningar med mera där marken är attraktiv att ställa om för en annan användning. Att ställa om områden tar tid och kan stöta på svårigheter, förutsättningarna varierar utifrån vad som funnits på platsen tidigare. Bostadsutveckling genom att befintliga funktioner flyttas och en ny bebyggelse uppförs skulle kunna ske på fler platser inom stadsväven, exempelvis kvarteret Briggen och delar av kvarteret Tömmen.

De områden som tidigare utgjort industriområden i västra hamnen kan med en blandad bebyggelse i kvartersstruktur väva staden vidare norrut mot Vänern och på så sätt skapas bostäder, arbetsplatser, attraktiva stråk och offentliga platser. Att ställa om ett område betyder inte att alla befintliga verksamheter behöver flyttas. Tvärtom skapas en funktionsblandad stad allra bäst genom att låta de verksamheter som kan finnas sida vid sida med bostäder och andra funktioner stanna kvar. Kommunens ambition är att den hamnverksamhet som idag finns på båda sidor om Lidans mynning ska fortleva och utvecklas på den östra sidan. I östra hamnen finns flera stora tillståndspliktiga verksamheter som är mycket svåra att flytta och att planera för bostäder eller besöksintensiva verksamheter i närheten av dessa kan innebära stora risker för människor om en olycka skulle ske. Kommunens långsiktiga vilja är att den typ av verksamhet som innebär stor påverkan som idag finns i Östra hamnen ska kunna finnas kvar. Däremot bör nya eller flyttade verksamheter som kan vara störande för omgivningen lokaliseras till Kartåsen och längre fram i tiden exempelvis till kommande verksamhetsområde i Hovby.

Längs med Sockerbruksgatan har under en längre tid en viss omställning ägt rum. Viljeriktningen är att området även i framtiden främst ska innehålla arbetsplatser och den typ av verksamhet som har behov av större lokaler men även kundbesök. Med entrésidor mot gatan och en omgestaltning av gaturummet har stråket blivit tryggare och fått en bättre tillgänglighet för gång och cykel.

Utredningsområden

Dalängsskogen (U1) är viktig för de ekologiska och sociala sambanden genom staden. Här finns fungerande ekosystem med till exempel arter, sammansättning av arter, artkomplex, livsmiljöer och funktioner. I det sammanhängande skogsområdet finns äldre träd över 100 år, skog längs vattendrag som hyser höga värden och är en utpekad viktig del i habitatnätverksanalysen som

tagits fram som underlag för planeringen. Inventering av eventuella skyddsvärda arter behöver göras för området. Området är fortsatt markerat som utredningsområde då avvägningar kvarstår att göras kring om någon del kan vara lämplig för bebyggelse samtidigt som tillräcklig hänsyn till de gröna värdena kan tas.

Fastigheten Barkskeppet (U3), platsen där kommunens växthus med mera finns, ligger i ett attraktivt läge nära en av stadens större infarter och intill rekreationsstråket som löper längs med Lidan. Det bör i framtiden utredas vad området är bäst lämpat för, om en omlokalisering av verksamheten är motiverad för att göra plats för andra samhällsintressen. Exempelvis bostäder, offentlig service eller besöksanläggning. *(Se Länsstyrelsens granskningsyttrande)*

I anslutning till Framnäs finns ett mindre utredningsområde (U2) utpekad där möjligheten för befintlig camping att utöka sin verksamhet bör utredas i framtiden. *(Se Länsstyrelsens granskningsyttrande)*

Verksamhetsområdet söder om campingen (U4) ligger i ett sjönära läge med potential att skapa bättre kopplingar mellan befintliga och kommande bostadsområden. En del av de verksamheter som finns där idag skulle kunna ingå i en blandad stadsbebyggelse. Inte förrän den omvandling som planeras i området kring västra hamnen är genomförd är detta aktuellt att påbörja utreda för att fördjupa kunskaperna i om en omställning av området är lämpligt eller ej.

Skogsområdet söder om Ågårdsskogen (U5) är en annan så kallad buffertyta med bostadsnära natur där möjligheten för staden att utvecklas kan bli intressant att utreda i framtiden. Läget intill Ågårdens idrottsområde kan göra platsen lämplig för ett blandat innehåll med fortsatt utveckling för idrott, kultur och offentlig service, platsen befintliga värden och roll behöver studeras innan en lämplig inriktning kan pekas ut.

Området öster om vattentornet (U6), är ett område som idag utgör buffertyta och bostadsnära natur mot väg 44, som skiljer stadsväven från ytterområdena. När vägen ersätts av en förbifart kommer karaktären på nuvarande väg kunna förändras. Med förändrade trafikflöden kan utrymmet minskas och den barriär vägen utgör kan lättare överbryggas. Då blir områdets framtida markanvändning intressant att utreda.

FÖRSLAG - OMRÅDEN - YTTEROMRÅDEN

Framtidens ytterområden

De framtida utbyggnadsbehov som uppstår i uppfyllandet av kommunens mål kommer långsiktigt inte helt att kunna rymmas inom det som utgör bebyggda områden idag. Nya områden behöver tillkomma, om än inte i samma takt som tidigare. Så långt det är möjligt bör en utspridning av staden undvikas, men när bedömningen görs att behoven inte kan tillgodoses på annan plats ska det göras med stor omsorg om den värdefulla resurs marken utgör. Befintliga kvaliteter som kan bidra med ekosystemtjänster ska vara en grundläggande förutsättning. En struktur som gör det attraktivt att välja hållbara transportslag ska skapas. Ett varierat innehåll kan ge en högre täthet än de tidigare småhusområden som byggts kring staden vilket bättre hushåller med både mark och infrastruktur.

Lidköpings stad brukar ibland sägas ha formen av en banan som sträcker sig längs Vänerns södra strand. Att fortsätta växa i denna form ger en stad med stora avstånd och dålig sammankoppling. Söderut avgränsas stadsbygden till stor del av jordbruksmark, om stadsformen ska kunna bli mer sammanhållen (rundare) behöver jordbruksmark på sikt att tas i anspråk för bebyggelseutveckling. Stadens utbredning ska dock undvika att fragmentera stora sammanhängande jordbruksområden. Kommunens vilja är att utbyggnaden rv 44 ska fortsätta. Den befintliga rv 44 kommer vid en ny förbifart att kunna ställas om och få karaktären av en stadsgata och barriäreffekten kan minska. Den jordbruksmark som ligger norr om den nya förbifarten kommer få en ökad tillgänglighet till både transportnätverket och till staden.

De områden som pekas ut för en framtida utbyggnad av staden finns till största del också utpekade i den kommunövergripande översiktsplanen från 2018. Många områden är stora och kan genom en funktionsblandad planering skapa utrymmen som är väl lämpade för både bostäder och den typen av verksamhet som inte har stor omgivningspåverkan och som drar nytta av att finnas i människors närområde.

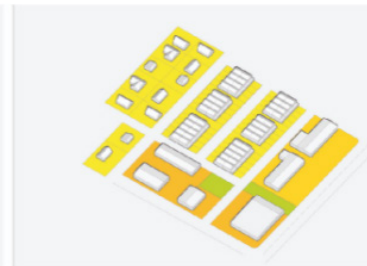
Att få bygga det egna huset är en dröm för många familjer och möjligheten att förverkliga den ska fortsatt finnas i Lidköping. Genom att variera tomtstorlekar, blanda flerbostadshus och enbostadshus, gruppbyggda områden och enskilda tomter skapas en större variation i såväl områdets utseende som hos befolkningen som bor i husen.

Principer för utveckling och bevarande

- Karaktärer, egenskaper och kvaliteter i omlandets bebyggelse och i de olika landskapskaraktärerna ska tillvaratas och värnas.
- Områdets möjligheter att serva med ekosystemtjänster ska vara grundläggande inför planeringen av området.
- För att möjliggöra för funktionsblandade stadsdelar, som befolkas dag som kväll, ska såväl bostäder som offentlig service och passande verksamheter finnas inom ytterområden.
- En blandning av boendetypologier och upplåtelseform ska eftersträvas vilket ska bidra till ett effektivt markutnyttjande.
- Områdena ska utformas med en tydlig hierarki mellan offentliga huvudstråk, transportleder och mindre bostadsgator.



Vänd gemensamma behov och funktioner mot varandra. (Entréer för bostäder och entréer för besökare till verksamheter till exempel)

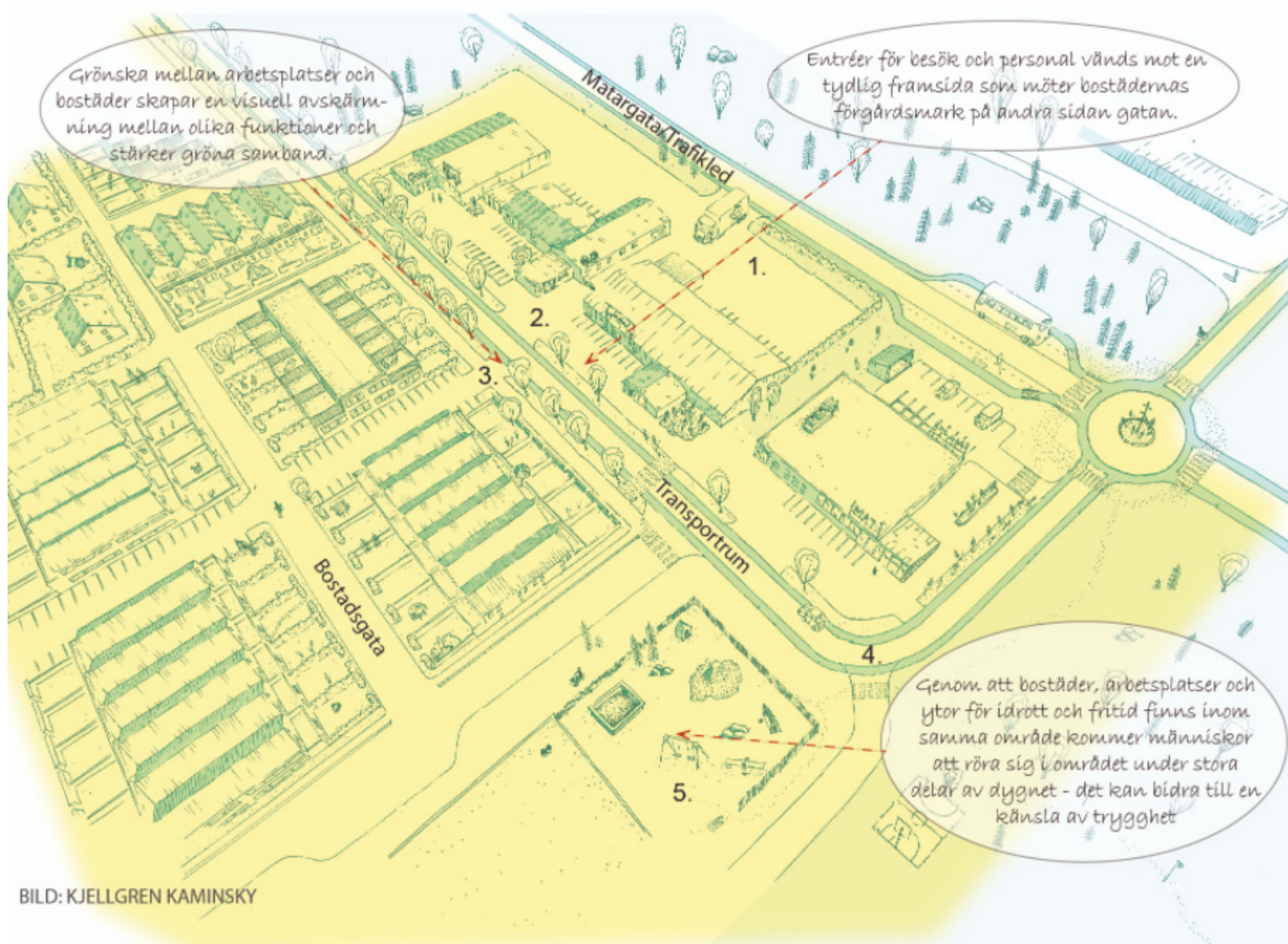


Nya områden ska ha en struktur som möjliggör för blandade funktioner och offentliga ytor i entrézonerna.

- Gatunätet ska vara finmaskigt och gaturummet småskaligt och ska med bebyggelsen bygga upp en enhetlig miljö.
- Behov av offentlig och kommersiell service i området ska ingå tidigt i planeringsskedet.

Bilden nedan samt punkterna illustrerar och beskriver hur principerna kan ta form i ytterområdena stadskärnan.

1. Personalentréer, transporter och verksamhet som skapar buller vänds ut mot leden
2. Småskalig butiksverksamhet, föreningslokaler och handel vänds inåt området
3. Buffertzoner med utrymme för fotgängare mellan bostäder och verksamheter
4. Gemensamma funktioner, gestaltad entré och huvudstråk till området läggs i gränssnittet mellan verksamhet och boende
5. Gemensamhetsytor och idrottsverksamhet aktiverar området på en större del av dygnet



Förtätning i ytterområden

Inom de områden som vi brukar kalla villaområden är ibland mellanrummen stora och ytor har lämnats mellan bebyggelseenklaver och matargator. Kompletteringar som bidrar till ökad blandning i bebyggelsens ålder och boendetyp/bostadsstorlek är lämpliga tillskott här. De tillskott som görs ska om möjligt också bidra till en ökad funktionsblandning, kan närservice eller andra behov införlivas i en förtätning innebär det en förbättrad boendekvalitet även för befintliga invånare i området.

Områden som har möjlighet att förtätas är exempelvis Majåker, Råda, Tofta/Stenhammar och Filsbäck. Förtätningar nära intill befintliga småhusområden bör i skala anpassas till intilliggande bebyggelse, snarare än avvika från den.

Gå- och cykelstaden

I ytterområden så är gång- och cykel en naturlig del när områden utvecklas och det finns goda förbindelser in till stadskärnan som byggs på. Beroende på trafikmängder kan cyklisterna hänvisas att cykla i blandtrafik för att ta sig fram. Utvecklingen handlar mycket om att koppla samman ytterområden med varandra, att göra kopplingar mellan de redan starka stråken. T.ex. skulle en ny cykel förbindelse mellan Råda och Majåker innebära väsentligt förbättrad tillgänglighet till Råda friluftsområde för boende på Ljunghed och Majåker. När väg 44 får en ny sträckning söder om Majåker kan cykelbanor också anläggas längs med den nuvarande vägen för att skapa ytterligare tvärkopplingar i öst-västlig riktning. Från ytterområden kan även cykelvägar ut mot landsbygden gå. Förutom de cykelvägar som föreslås i gällande översiktsplan (Mot Läckö, Vinninga, Mellby, Örslösa) så föreslås att det utreds vilka möjligheter det finns att koppla ihop Kartåsen med Vinninga.

Utbyggnad

Se markanvändningskartan

Utpekade områden

23. Brynåsa
24. Askeslätt norra
25. Råda Mosse
26. Silverbyn
27. Råda prästgård
28. Tomtehamnen
29. Skölmetorp
- 30-31. Filsbäck
32. Erstorp norra
33. Sjölanda
34. Hovby

I Brynåsa kan en blandad bebyggelse med både bostäder, service och arbetsplatser/icke störande verksamheter vara möjlig. Verksamheterna bör placeras utmed Läckövägen och på så vis bilda en skärm mot trafikleden. Området består idag till största del av skogsmark och möjligheten att skapa en stadsbygd med hög kvalitet på natur- och rekreationsområden ska tillvaratas.

Askeslätt norra, Råda Mosse och Silverbyn är alla områden i anslutning till befintlig bebyggelse som kan bli en naturlig fortsättning på bebyggelsestrukturen och bidra med en småskalig komplettering i dessa uppväxta bostadsområden med närhet till både service och naturområden.

Råda Prästgård och Tomtehamnen utgör det till ytan största utbyggnadsområdet. Innehållet ska vara blandat med plats för arbetsplatser och icke störande verksamheter, en blandad bostadsbebyggelse, förskola, skola, ytor för idrott och fritid m.m. Närheten till Rv 44 möjliggör för attraktiv mark för verksamheter som kan skapa en skyddande "skärm" mellan trafikleden och bostadsbebyggelsen.

Området Skölmetorp har ett attraktivt läge intill Lidan, nära förskola och skola på Majåker och med närhet till staden. Områdets läge gör det väl lämpat för främst sammanhängande bostadsbebyggelse med tillhörande service. I ett långsiktigt perspektiv är det intressant att utreda möjligheten att koppla samman detta område med området Tomtehamnen vad gäller gång- och cykel och rekreation.

Sedan den nya sträckningen av Rv 44 blev klar har Filsbäck stor potential att utvecklas. Det pågår ett detaljplanearbete för området längst västerut i syfte att erbjuda en större variation i boendeformer än vad som finns i

Filsbäck idag. Förslaget innehåller en blandad bostadsbebyggelse med småhus, flerbostadshus, service samt gröns- och blåstruktur. En utveckling av västra Filsbäck ska också ses som ett försök att knyta orten närmare Lidköpings tätort. Det östra området vid Golfklubben kan ge möjlighet för en ny nod och mötesplats i Filsbäck. Behov av offentlig service såsom förskola och skola i Filsbäck ska tidigt vara en del av planeringen.

Erstorp Norra innebär en utbyggnad av Sjölandaområdet. Gjorda investeringar i infrastruktur och kommunal service kan nyttjas och området ligger kollektivtrafiknära och på nära avstånd från badplatsen i Sjölanda. Detta sammantaget motiverar en prövning mot den jordbruksmark som behöver tas i anspråk. Byggnation här bör dock inte prövas förrän de förtätningar som är möjliga i mer centrala lägen har prövats, först då kan marken bedömas nödvändig att ianspråkta för bebyggelse.

Öster om Sjölanda, intill semesterhemmet finns ett skogsområde där detaljplanearbete för bostäder nyligen åter uppstartats. Här kan finnas möjlighet att skapa en större variation i de norra stadsdelarna med flerbostadshus i ett sjö- och naturnära läge.

Intill Hovby finns sedan översiktsplanen 2018 ett större område för framtida verksamhetsmark utpekat. Området bedöms kunna bli attraktivt för verksamheter och industri med behov av att finnas transportnära.

Notera att Länsstyrelsen i sitt granskningsyttrande framför att man inte anser att den lokaliseringstudie som finns i planen är tillräcklig i fråga om ianspråktagande av jordbruksmark.

Utredningsområden

Mellan Filsbäck och Kartåsen föreslås ett utredningsområde som delvis kan vara lämpligt för icke störande verksamheter. När den luftledning som går söder om Gamla Götenevägen markförläggs är framtida markanvändning intressant att utreda. Det är av stor vikt att i samband med en sådan planering säkerställa att ett grönt stråk som förbinder Östra sannorna med de södra skogsområdena säkerställs. Stråket ska vara tillräckligt brett för att kunna utgöra habitat för de arter som rör sig i området. När täktverksamheten i Råda upphör ska täktområdet återställas till område för natur- och friluftsliv. I det område där verksamheten har byggnader uppförda kommer viss verksamhet kunna fortgå även efter att brytningen i området är avslutad. Denna verksamhet är dock inte bunden till denna plats och området kan vara intressant att utreda för att eventuellt ställa om till bostadsbebyggelse.

Tidigare utredningsområden

I den kommunövergripande ÖPn från 2018 pekas ett antal utredningsområden ut. Av dessa har de flesta fått en föreslagen markanvändning i denna fördjupning.

De tätortsnära skogarna utgör stora kvaliteter för Lidköpingsborna och i takt med stadens förtätning kommer behovet av dem att öka. Under den medborgardialog som hölls 2018 var bevarandet och tillgången till den stadsnära grönskan ett av de största synpunktsområdena.

Ågårdsskogen var tidigare föremål för utredning kring ny idrottsanläggning. Detta behov kommer på ett tillräckligt bra sätt kunna lösas inom Ågårdsområdets idrottsområde med hjälp av konstgräsplaner med mera. Därför föreslås ingen förändrad markanvändning för området.

Markanvisning

Besöksmål

Grundskola

f-6

7-9

Transport

Framtida

Gång

Gång

Gat

För

Biltrafik

Infra

Gen

Tran



Markanvändning

U7- B

la

da samlad parkeringsanläggning

och cykel

g och cykelväg

a med cykelfält

Gata med cykelfält

slag förbättringar cykelvägar

k

rt

omfart

nsportrum

Y

Trafikutredningar



Grönska

Grön blåstruktur insatsområden



Återställning naturmark



Bebyggelse

Förändrad/Utvecklad markanvändning

I huvudsak sammanhängande bostadsbebyggelse



Blandad stadsbebyggelse



I huvudsak arbetsplatser och icke störande verksam



Idrott, kultur och besöksanläggningar



Handel



Verksamheter och industri



Hamn



Förändrad markanvändning på längre sikt

Utredningsområden



Reservat väg 44



Byggnad, yta



Befintlig - i huvudsak oförändrad markanvändning

Handel och verksamhet



Verksamheter och industri



Handel



Besöksanläggning



Vård och skola



Grönska

Blåstruktur vattendrag



Blåstruktur ytor



Tätortsnära skog



Sammankopplande natur



Parkkaraktär



Naturkaraktär



Övrig grönstruktur



Jordbruksmark



Baskarta

Byggnad, yta



Järnväg



Stadsstråk



Typologi

Stadskärna



Stadsväven



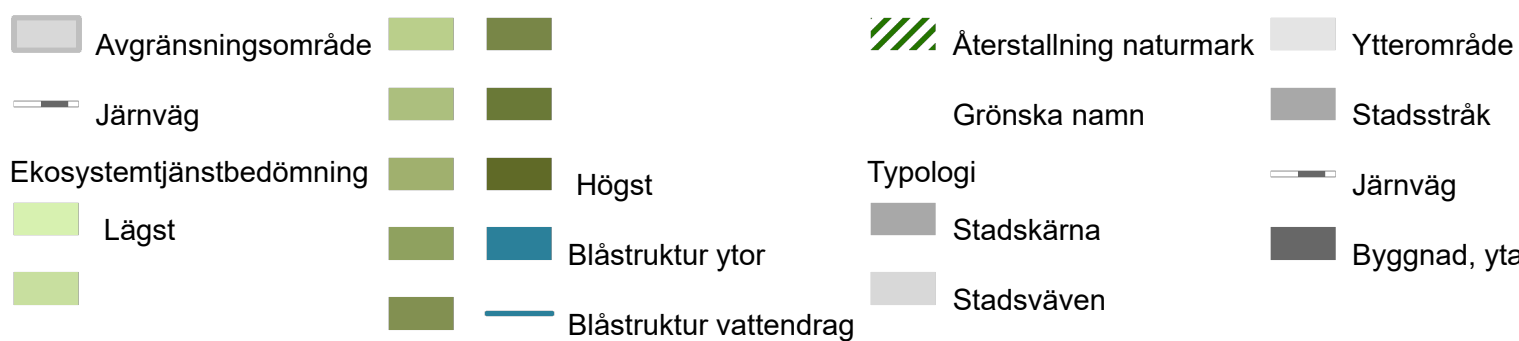
Ytterområde



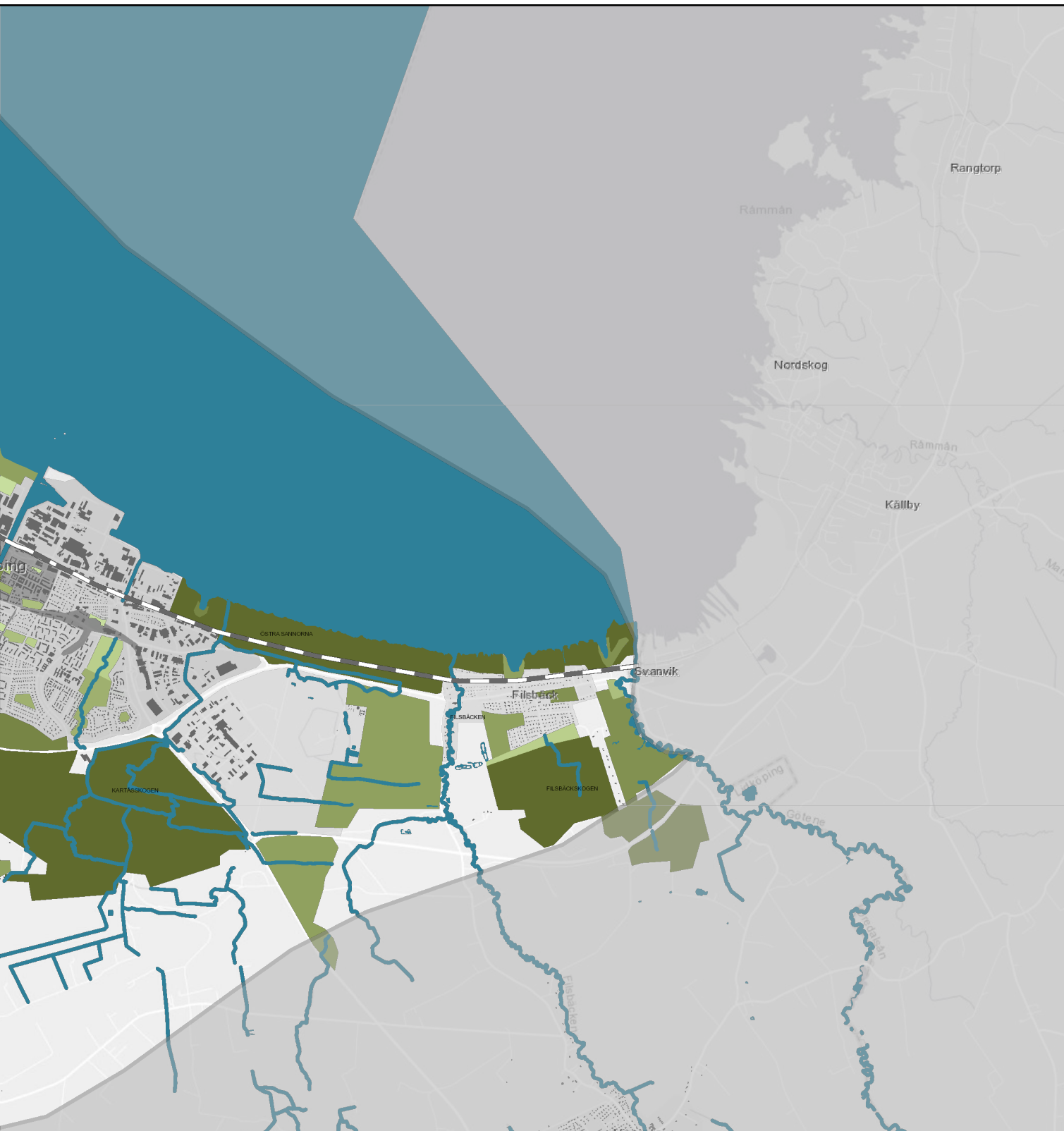
Stadsutvecklingsplan - en Fördjupad
översiktsplan för staden Lidköping



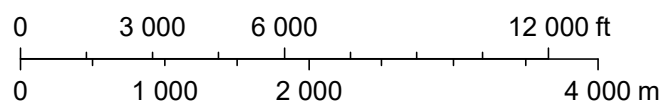
2021-12-16 15:54:23



temtjänster

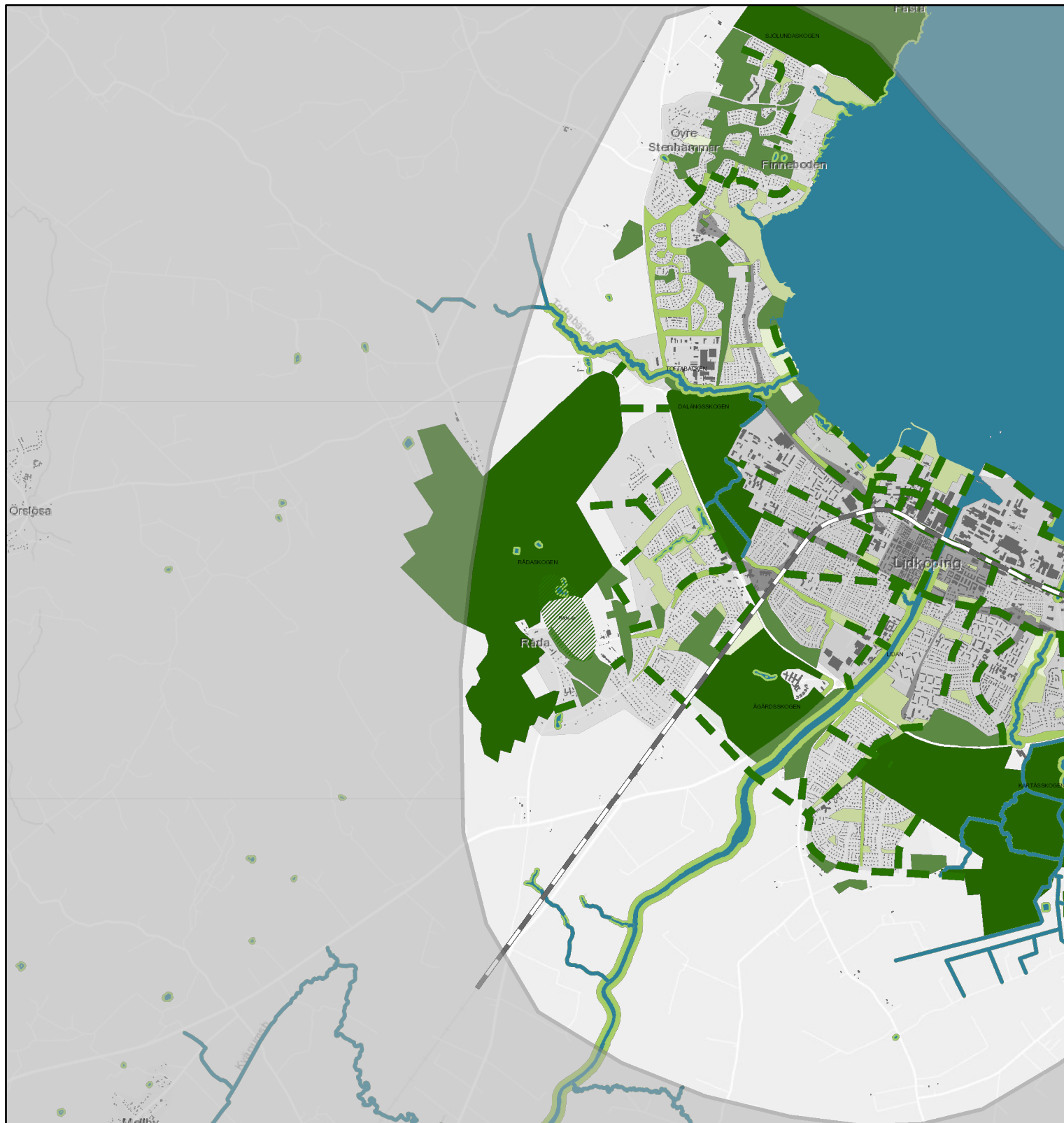


1:100 000

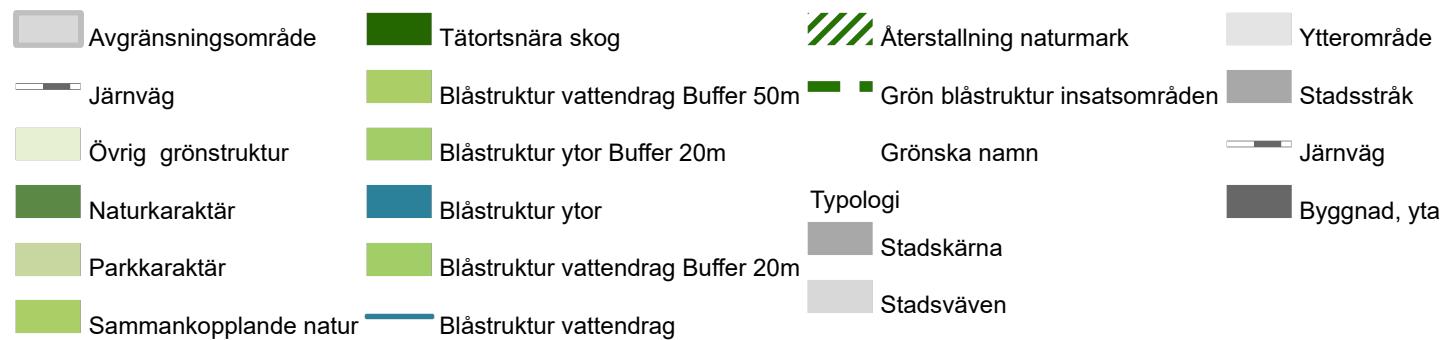


Esri, HERE, Garmin, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS user community

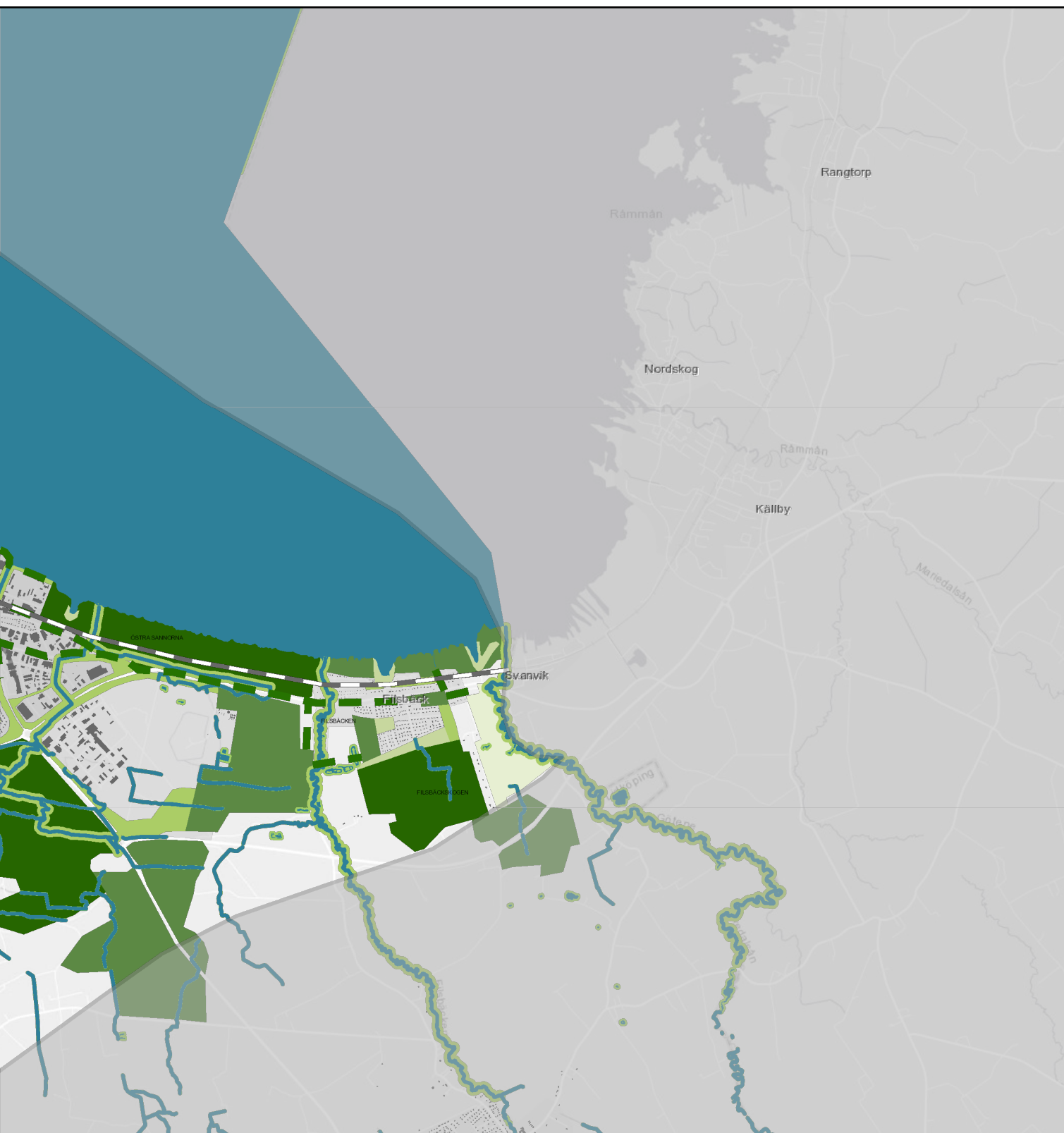
Grönska och v



2021-12-16 15:56:46



atten som nätverk



1:100 000

0 3 000 6 000 12 000 ft
0 1 000 2 000 4 000 m

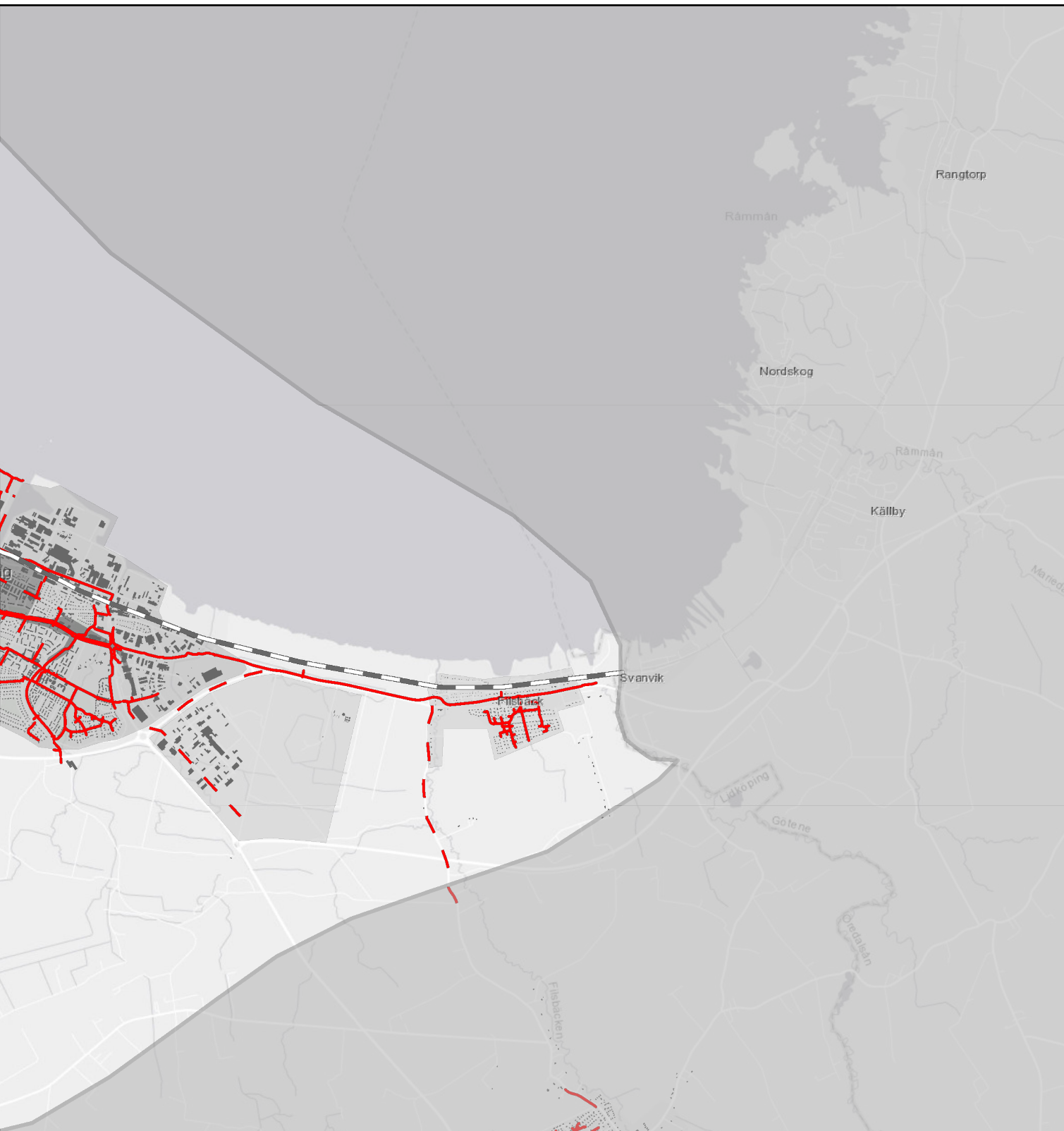
Esri, HERE, Garmin, (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS user community



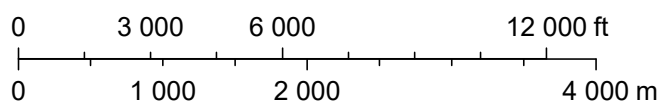
2021-12-16 15:58:55

	Avgränsningsområde		Gång och cykelväg		Ytterområde
	Järnväg	Typologi			Stadsstråk
	Förslag förbättringar cykelvägar		Stadskärna		Järnväg
	Gata med cykelfält		Stadsväven		Byggnad, yta

och cykel



1:100 000



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



2021-12-16 15:43:32

 Avgränsningsområde

 Järnväg

 Reservat väg 44

 Transportrum

 Genomfart

 Infart

 Integrerat transportrum

Typologi

 Stadskärna

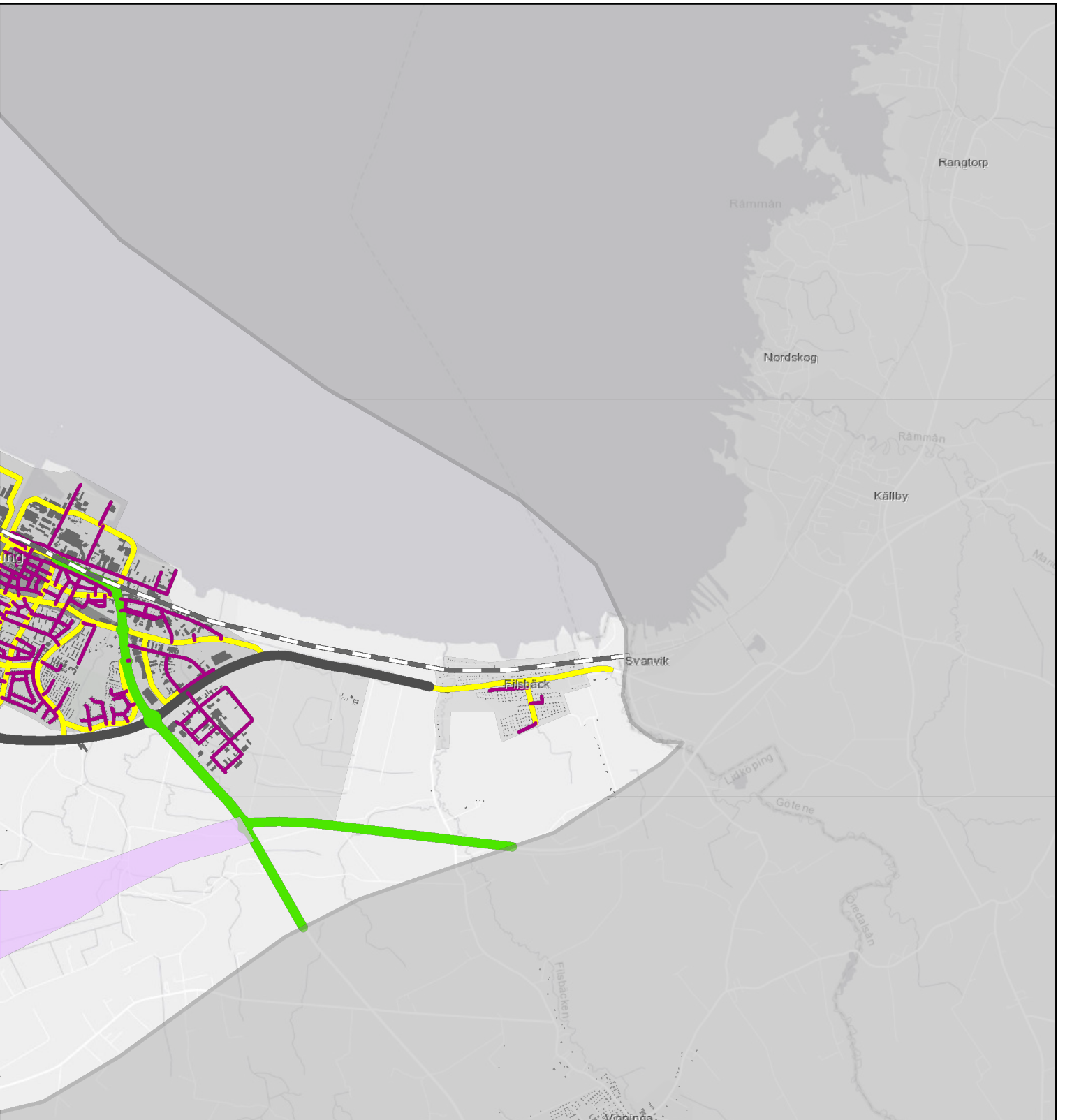
 Stadsväven

 Ytterområde

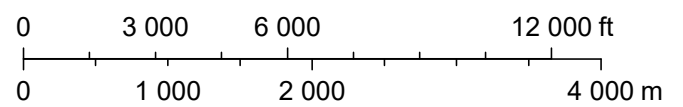
 Stadsstråk

 Järnväg

 Byggnad, yta



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