

Stadsutvecklingsplan Fördjupad översiktsplan för staden Lidköping



Samrådsredogörelse

Stadsutvecklingsplan - en fördjupad översiktsplan för staden Lidköping

Samrådsredogörelse

Inledning

Syftet med samrådet är att samla in synpunkter på förslaget till fördjupad översiktsplan och få en dialog med allmänhet, föreningar, organisationer, kommunala nämnder, politiska partier och statliga myndigheter om utvecklingen av Lidköping. Alla synpunkter som kommit in är sammanställda i denna samrådsredogörelse. Här redovisas också hur kommunen tar ställning till de synpunkter som kommit in, och hur planförslaget ska ändras. Samhällsbyggnadsnämnden beslutar om samrådsredogörelsen, som sedan fungerar som en bilaga till utställningsversionen av den fördjupade översiktsplanen. Hela processen för att ta fram en översiktsplan regleras i plan- och bygglagens 3 kapitel.

Hur samrådet bedrivits

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade att godkänna planförslaget för samråd den 8 juni 2021. En kungörelse om samråd har publicerats i lokalmedia, både i pappersmedia och på hemsida. Inbjudan att ta del av samrådsförslaget har skickats via mail till relevanta myndigheter, organisationer, föreningar, politiska partier med flera enligt upprättad sändlista. Samrådstiden varade fram till och med den 10 september 2021.

Ett samrådsmöte hölls den 23 augusti 2021. Vid samrådsmötet deltog ca 50 personer. Samrådsmötet skedde i digital form, spelades in och har kunnat ses i efterhand.

I den digitala planhandlingen har även funnits möjlighet att lämna synpunkter via en karta med tillhörande formulär.

Innehåll

INLEDNING	2
HUR SAMRÅDET BEDRIVITS	2
SAMLAD BILD AV INKOMNA YTTRANDE	4
INKOMNA YTTRANDE	6
YTTRANDE FRÅN MYNDIGHETER OCH ORGANISATIONER	6
LÄNSSTYRELSEN	6
TRAFIKVERKET	18
SJÖFARTSVERKET	23
STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT	24
VÄSTTRAFIK	25
MILJÖ-HÄLSA LIDKÖPINGS KOMMUN	27
SKOGSSTYRELSEN	29
YTTRANDE FRÅN FÖRETAG	29
AB BOSTÄDER LIDKÖPING	30
LIDKÖPINGS NÄRINGS- OCH SERVICEFASTIGHETER	31
KRONOCAMPING LIDKÖPING	32
RÅDASAND AB, PEAB	33
DESTINATION LÄCKÖ-KINNEKULLE (DLK)	33
YTTRANDE FRÅN FÖRENINGAR	35
NATURSKYDDSFÖRENINGEN	35
NÄRINGS- OCH SERVICEFASTIGHETER I LIDKÖPING	37
LIDKÖPINGS NÄRINGS- OCH SERVICEFASTIGHETERSRÅD	39
FASTIGHETSÄGARNAS FÖRENING LIDKÖPING	40
LIBERALERNA LIDKÖPING	42
MODERATERNA	43
MILJÖPARTIET LIDKÖPING	46
VÄNSTERPARTIET LIDKÖPING	46
FILSBÄCKS INTRESSEFÖRENING	50
SAMMANFATTNING	51
FRAMNÄS HAMNFÖRENING	54
FRIDAYS FOR FUTURE LIDKÖPING	55
LIDKÖPINGS BÅTGÅRDSFÖRENING	57
VÄNERGALEASEN MINAS VÄNNER	57
YTTRANDE FRÅN PRIVATPERSONER	58
FRÅN SYN- OCH HÖRSÄLLNINGSKARTAN	61
SAMMANSTÄLLNING AV ÄNDRINGAR EFTER SAMRÅDET	66

Samlad bild av inkomna yttranden

Planförslaget har engagerat många. Såväl statliga myndigheter som lokala föreningar och privatpersoner har visat engagemang i arbetet. Totalt har 71 yttranden inkommit. Ett antal remissinstanser har avstått från att lämna svar.

Antal yttranden	71 st
Från myndigheter	12 st (varav 5 utan synpunkter)
Företag och bolag	4 st
Föreningar och politiska partier	12 st
Privatpersoner	43 st (varav 39 via synpunktskartan)

De företag som inkommit med yttranden berör främst mark för etableringar och möjligheter för näringslivet att utvecklas. Ytterligare mark efterfrågas för olika syften och i olika lägen. Bland annat för att fortsatt kunna erbjuda ett varierat bostadsbyggande både stads- och naturnära.

Yttranden från privatpersoner handlar främst om bevarandet av Lidköpings kvaliteter, så som den småskaliga bebyggelsen i centrala staden och närheten till grönska av god kvalitet.

Föreningsliv med engagemang i frågor som rör stadsutveckling på olika sätt har inkommit med yttranden som värnar och lyfter olika aspekter i staden. Bevarandet av den stadsnära grönskan och vikten av att planera för en hållbar mobilitet är exempel på frågor som lyfts av flera. Vikten av att arbeta aktivt och medvetet för en livfull stadskärna och lyfta besöksnäringen ytterligare är andra synpunkter som återkommer.

I följande redogörelse av de inkomna yttrandena har vissa delvis sammanfattats. För att ta del av ett yttrande som helhet hänvisas till kommunens diarium, SBN 2018/287.

Inkomna yttranden

Yttranden från myndigheter och organisationer

Länsstyrelsen
Trafikverket
Sjöfartsverket
Statens geotekniska institut
Västrafik
Miljö-hälsa Lidköpings kommun
Skogsstyrelsen

Yttranden från företag och bolag

AB Bostäder Lidköping
Destination Läckö-Kinnekulle
Lidköpings näringslivsfastigheter
Kronocamping Lidköping
Råda sand PEAB

Yttranden från föreningar

*Naturskyddsföreningen
Näringslivet i Lidköping
Lidköpings näringslivsråd
Fastighetsägarna Lidköping
Liberalerna
Moderaterna
Miljöpartiet
Vänsterpartiet
Filsbäcks intresseförening
Framnäs Hamnförening
Lidköpings båtgårdsförening
Fridays for future
Vännergaleasen Minas vänner*

Yttranden från privatpersoner

45 yttranden. I synpunktskartan kom 39 st synpunkter in. Samma personer har i vissa fall lagt flera yttranden och vi har då i redogörelsen slagit ihop dem som ett yttrande.

Remissinstanser som avstått från att lämna svar

*MSB
Lantmäteriet
Räddningstjänsten Västra Skaraborg
Vård- och omsorgsnämnden Lidköpings kommun
Socialnämnden Lidköpings kommun*

Inkomna yttranden

Yttranden från myndigheter och organisationer

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ska enligt 3 kap. 10§ plan- och bygglagen (PBL) vid samråd om översiktsplan särskilt:

- ta till vara och samordna statens intressen,
- ge råd i fråga om sådana allmänna intressen enligt 2 kap. PBL som hänsyn bör tas till vid beslut om mark- och vattenanvändningen,
- verka för att riksintressen tillgodoses – 3 och 4 kap. miljöbalken (MB), att miljö kvalitetsnormer (MKN) enligt 5 kap. MB följs och att redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen är förenlig med 7 kap. MB,
- verka för att mellankommunala frågor samordnas på lämpligt sätt samt
- verka för att bebyggelse och byggnadsverk inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna PBL, om det behövs från allmän synpunkt.

I rollen att ta tillvara och samordna statens intressen har Länsstyrelsen inhämtat synpunkter på förslaget till översiktsplan från berörda myndigheter. Yttranden över planförslaget har inkommit från Sjöfartsverket, Västtrafik, Trafikverket och som även kommunen fått ta del av.

Samlad bedömning

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen tagit fram ett förslag till ny fördjupning av översiktsplan för Lidköpings stad. Lidköpings kommun har använt sig av den digitala tekniken för redovisning av de målbild, visioner och tankarna kring stadens utveckling på ett föredömligt sätt. Länsstyrelsen anser att denna fördjupning av översiktsplanen bör tydligare visa att både grön och blå infrastruktur dominerar visionen och målbilden och att dessa kan integreras i sammanhanget på ett tydligare sätt.

Länsstyrelsen anser att översiktsplanen ger god vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Länsstyrelsen har vissa synpunkter i sammanhanget och uppmanar kommunen att arbeta in dessa i nästa skede av arbetet med fördjupningen.

Utifrån nu kända förutsättningar kan Länsstyrelsen inte utesluta att det som föreslås i planen medför sådana problem avseende människors hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning och erosion att det i ett senare

planeringsskede kan ge Länsstyrelsen anledning att ingripa enligt 11 kap. PBL. Det gäller framförallt människors hälsa och säkerhet.

Länsstyrelsens synpunkter gällande ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riksintressen

Planområdet innefattar och ligger i nära anslutning till Kinnekullebanan, väg 44 och Lidköpings hamn som idag är utpekade riksintressen för kommunikationer. Lidköpings kommun berörs även av MSA-ytor för både Trollhättans flygplats och Såtenäs flottiljflygplats, vilket också nämns i samrådshandlingen.

Länsstyrelsen har tagit del av Sjöfartsverkets samrådsyttrande och instämmer med följande synpunkt från Sjöfartsverket:

Sjöfartsverket noterar att planförslaget anger en preciserad yta för riksintressen kommunikationer-hamn. Vad Sjöfartsverket känner till så har ingen precisering gjorts av Trafikverket kring vilka områden som bör ingå i riksintressen hamn i Lidköping. Länsstyrelsen likväl Trafikverket bekräftar att en precisering av hamnen inte har gjorts.

I övrigt hänvisar Länsstyrelsen till Trafikverkets och Sjöfartsverkets yttrande i sin helhet.

SVAR: Kommunen noterar synpunkt kring riksintresse-hamn. I det kartmaterial för riksintressen som finns tillgängligt på Trafikverkets hemsida (shape-filer) så finns preciserad yta. Kommunen har uppmärksammat Trafikverket om detta som meddelar att den ytan ska tas bort och att det är punkten som gäller. Kommunen arbetar in ändringen i granskningshandlingen.

Naturvård

Lidan är delvis utpekad som riksintresse för naturvård. Det behöver tydliggöras hur påverkan på riksintresset ska undvikas i föreslaget område nr 29.

SVAR: Planen kompletteras till granskningsskedet med hur område 29 Sköldmötorp påverkar riksintresse för naturvård och att hänsyn krävs.

Kulturmiljövård (3 kap. 6 § MB)

Länsstyrelsen anser tillgodoseendet av stadskärnans riksintresseområde för kulturmiljövården behöver förtydligas i såväl beskrivning, som i riktlinjer och konsekvensbedömning. I sammanhanget är kumulativa effekter viktiga att ha med.

Länsstyrelsen uppmanar vidare kommunen att utveckla beskrivningarna av karaktärsområdena. Dessa har i nuvarande förslag ett tydligt historiskt/kronologiskt innehåll och beskriver inte väsentliga karaktärsdrag i byggnader, strukturer och grönska. Det finns inte heller några riktlinjer/förhållningssätt som tydliggör bevarandeambition och utvecklingsmöjligheter i områdena baserat på karaktär och värden.

SVAR: Planen kompletteras till granskningsskedet med ett förtydligande kring riksintresset. En djupare analys av detta har kommunen för avsikt att ta fram i

kommande arbete med styrdokument för arkitektur. Även beskrivningarna av karaktärsområdena kompletteras i granskningshandlingen med en analys av de viktigaste karaktärsdragen.

Hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion

Utifrån nu kända förutsättningar kan Länsstyrelsen inte utesluta att det som föreslås i planen medför sådana problem avseende människors hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning och erosion att det i ett senare planeringsskede kan ge Länsstyrelsen anledning att ingripa enligt 11 kap. PBL. Länsstyrelsen uppmanar kommunen att inför det fortsatta arbetet med fördjupning av översiktsplanen (granskningsskedet) hantera och kommentera nedanstående synpunkterna.

Överlag anser Länsstyrelsen att kommunen gjort ett bra arbete, inte minst kring klimatanpassningsfrågorna.

Allmänt

Det är svårt att få överblick över när en viss markanvändning är inom påverkansområdet från en riskkälla, exempelvis lågpunkter (skyfall) eller farligt godstrafik. Det vore önskvärt om det i den digitala kartan gick att tända att släcka lager i GIS-verktyget. Det skulle ge en tydlig visualisering av påverkansområde från farligt godsled eller skyfall i förhållande till markanvändning.

SVAR: Till granskningsskedet kommer en funktion införas i karttjänsten som gör det möjligt att tända och släcka lager i kartan för att bland annat kunna visa markanvändning tillsammans med riskällor.

Farligt Gods

Kommunen bör tydliggöra att riskhanteringsprocessen ska beaktas vid etablering inom 150 meter från farligt godsled eller järnväg. Länsstyrelsen förespråkar också ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter är en lämplig utgångspunkt för dessa transportleder. Båda dessa avstånd skulle med fördel kunna visualiseras på kartan.

Länsstyrelsen anser att det är önskvärt att kommunen beskriver hur de avser tillämpa Länsstyrelsens Riskpolicy. En viktig del av denna riskpolicy är grundtanken att mindre känslig verksamhet kan placeras närmre farligt godsleder och verksamheter med ökad känslighet bör placeras på längre avstånd. När det gäller Kinnekullebanan skriver kommunen om den överenskommelse som finns mellan Länsstyrelsen, Trafikverket och kommunen kring hantering av risker kopplade till transport av farligt gods. Länsstyrelsen bedömer att den överenskommelsen gärna får redovisas i den fördjupade översiktsplanen för ökad transparens.

SVAR: Buffert för 150 meter riskavstånd läggs in i karta för farligt godsled och järnväg till granskningsskedet. Kring Kinnekullebanan använder sig kommunen

av 30 meters avstånd från järnvägsspårens mitt till ny bostadsbebyggelse. Längs farligt godsleder görs den bedömningen i varje enskild riskbedömning. Överenskommelsen kring Kinnekullebanan förtydligas i avsnitt Hänsyn - Farligt gods.

Översvämning

Kommunen skulle kunna överväga att införa planeringsnivåer från Stigande vatten som ett eget kartlager matchat mot topografisk karta, för att tydligare visualisera påverkan av stigande vatten.

SVAR: Se svar under rubriken "allmänt" ovan.

Klimatrelaterade risker i den byggda miljön

Enligt plan- och bygglagen ska kommunen i översiktsplanen redovisa kommunens syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt på hur sådana risker kan minska eller upphöra. Kommunen belyser vissa av dessa aspekter, men Länsstyrelsens bedömning är att denna frågeställning bör fördjupas, inte minst kring tänkbara strategier för att minska riskerna.

I "Riskhanteringsplan för översvämningar i Lidköping", Rapport 2015:56 utgiven av Länsstyrelsen i samband med arbete kopplat till

Översvämningdirektivet, finns en kartläggning av översvämningshotade delar och förslag på åtgärder. Det kan vara lämpligt att kommunen beskriver hur de kommer att arbeta med dessa åtgärder i den fördjupade översiktsplanen. (Not: Från 2022 är Lidköping inte längre utpekad som särskilt drabbat vid översvämning enligt Översvämningdirektivet. Det betyder inte att staden inte längre är hotad av översvämning, utan bl.a. att vissa känsliga verksamheter i staden efter förfinade beräkningar inte längre anses vara hotade till den nivå som Översvämningdirektivet anger som kriterium).

SVAR: I den lokaliseringstudien kring planering i strandskyddade områden som tillförs planhandlingen kommer ställningstaganden kring bl.a. att säkra möjlighet till skyddsåtgärder att införas.

Totalförsvaret

Kommunen bör överväga om totalförsvarets intressen kan vägas in i den fördjupade översiktsplanen. MSB:s vägledning Totalförsvarets intressen i samhällsplanering (msb.se) kan vara ett lämpligt stöd i detta arbete.

SVAR: I kommunens översiktsplan från 2018 beskrivs dessa intressen och i denna fördjupning hänvisar vi dessa övergripande frågor dit.

Hälsa o säkerhet

Eftersom Stadsutvecklingsplanen ger ramarna och är vägledande för kommande detaljplaner samt investeringar i offentliga miljöer, verksamheter och infrastruktur bör även buller tydligare beskrivas redan i det här skedet. Det för att styra bostäderna till bästa boendemiljö. I ett detaljplaneskede kan det annars inträffa att riktvärdena överskrids vid lokaliseringen och man istället får ta till undantag och svårutförda åtgärder. Buller från olika källor ska också

sammanvägas, en placering nära en verksamhet samt nära en gata/gator kan innebära att bostadsmiljön inte blir bra trots plank, skärmar och lugna innergårdar. Kommunen bör planera för den bästa miljön ur bullersynpunkt. En fråga att ställa sig är om man kan planera den bästa miljön ur bullersynpunkt och undvika att bygga bostäder i problematiska lägen eller att acceptera att riktvärden för ekvivalent och maximal ljudnivå överskrids och försöka lösa dem i ett senare skede. Planen bör också innehålla en bedömning av de områden idag som redan är bullerutsatta (alltså inte bara de nya områdena som planeras) och en handlingsplan för vad som ska ske med de områdena.

Att blanda områden som bostäder, verksamheter, affärer, restauranger, idrottsplaner mm kräver också sin planering. Det bidrar till en livfull stad – men det kan också bidra till att de boende störs. Även om en verksamhet inte är vad man vanligtvis tänker som störande, kan fläktar, ventilation, matos, musik mm bli störande för boende. Det är en grannliga planläggning för att alla ska kunna få plats och ingen blir lidande.

SVAR: Lidköpings kommun har inget formellt krav på sig enligt förordning om omgivningsbuller att kartlägga och ta fram handlingsplaner för omgivningsbuller. Trafikverket har kartlagt väg 44 i Lidköping, vilket är den mest trafikerade sträckan och den enda som överstiger 10 000 ÅDT och 60 km/h i Lidköping. Kartläggningen gjordes 2017 och resultatet läggs till i granskningshandlingen.

Kommunen är medveten om de utmaningar det innebär att blanda verksamheter, men i en stadsbebyggelse bedöms vikten av närhet mellan funktioner vara överordnad de möjliga störningar som kan uppstå. En funktionsuppdelad stad har andra nackdelar så som otrygghet och långa avstånd. I kommande detaljplanarbeten kommer markanvändning preciseras och eventuella riskutredningar utföras.

Miljöfarlig verksamhet

Det är viktigt att det upprätthålls tillräckliga skyddsavstånd till Sevesoverksamheter och till andra miljöfarliga verksamheter som kan medföra risker eller olägenheter för människors hälsa eller miljön.

Det framgår av samrådhandlingen att inriktningen är att ingen förändrad markanvändning ska ske i närheten av Sevesoverksamheter. Det bör även framgå att ingen förtätning av bostäder eller av besöksintensiv verksamhet ska ske inom riskhanteringsavstånd till kommunens Sevesoanläggningar.

Kommunen är väl medveten om utmaningarna att ställa om tidigare verksamhetsområden till bostäder. Här behövs ett strategiskt dokument som beskriver hur omvandlingen från verksamhetsområde till bostadsområde eller blandad bebyggelse ska gå till. Det behövs ett detaljerat program för att utvecklingen ska kunna ske i rätt ordning. Att det inte finns störande verksamhet kvar när bostäderna ska byggas, att saneringen av förorenad mark är gjord även på granntomten när området ska bebyggas för att inte riskera att marken

kontamineras, hälsorisker uppstår och det blir ett besvärligt åtgärdsarbete. Det gäller särskilt för Hamnstaden och Västra hamnen.

SVAR: Planen förtydligas med skrivning angående riskavstånd till Sevesoanläggningar. Planen förtydligas kring de områden där kända föroreningar finns i sin genomförandedel, dock bedöms ett detaljerat program för hantering av föroreningar vara svårt att göra i detta tidiga skede innan det är utrett hur platsen skulle kunna bebyggas. Kommunen tar dock med sig inspelet inför arbete med genomförande av planen.

Förorenade områden

För att göra FÖP:en ännu tydligare så skulle de potentiellt förorenade områdena kunna visualiseras i kommunens FÖP för att enklare ge läsaren en uppfattning om var de förorenade områdena finns i förhållande till vad FÖP:en föreslår.

Länsstyrelsen saknar en tydlig strategi i FÖP:en för hur förorenade områden ska hanteras i de kommande detaljplanarbetena. Att utreda förorenade områden kan vara en tids-, och ekonomiskt krävande process varför det är viktigt att det uppmärksammas på ett tidigt stadium.

Hamnområdet i Lidköping är till stora delar utfyllt och det finns flera undersökningar gjorda för dessa områden. Kommunen skulle kunna beskriva de större kända föroreningsområdena och referera/hänvisa till framtaget material och eventuella strategier som staden tagit fram för att hantera dessa områden i detaljplaneprocessen.

För att göra FÖP:en ännu tydligare skulle kommunen kunna redogöra för vilka aspekter, däribland förorenade områden, som måste beaktas i det kommande planarbetet för respektive område.

Länsstyrelsen vill även poängtera att områden kan vara förorenade utan att det finns något objekt registrerat i länsstyrelsernas databas EBH-stödet. För industriområden bör utgångspunkten alltid vara att föroreningar kan förekomma. Det är även viktigt att ta hänsyn till förorenade områden i ett planområdes närhet. Beroende på vilka föroreningar som förekommer i närheten kan de påverka planområdet genom spridning in till planområdet. Detta är viktigt att belysa där exploatering föreslås i närheten av förorenade områden.

SVAR: Se svar på ovanstående punkt. Karta och text kommer att uppdateras för att tydligare visa den kunskap som finns kring förorenade områden.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter - övriga allmänna intressen

Kulturmiljövård

Det är positivt att planförslaget på så många ställen lyfter kulturvärden och kulturarv som resurs och identitetsskapare – för såväl invånare som besökare. Planen nämner att ett nytt kulturmiljöprogram är på gång och att man även har för avsikt att ta fram ett nytt stadsbyggnadsprogram/arkitekturprogram.

Länsstyrelsen välkomnar detta och ser det som bra förutsättningar att kunna verka i riktning mot politikområdet gestaltad livsmiljö – där kulturarvet är en av de viktiga utgångspunkterna.

Länsstyrelsen anser att det finns en bra utgångspunkt i nuvarande planförslag att i den fortsatta FÖP-processen förfinas och tydliggöra hur kulturvärdena ska bevaras och utvecklas – såväl i innerstadens riksintresseområde för kulturmiljövården, som i övriga områden av allmänt kulturmiljöintresse.

I avsnittet Förslag-Områden: Stadskärnan, Principer för utveckling och bevarande finns en riktlinje som kan tolkas som otydlig bland annat sett till hur riksintresset ska tillgodoseas (här är höjder, skala och volymer viktiga): ”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.” Länsstyrelsen ser det som att hela stadskärnan utgör en befintlig miljö, där tillägg ska prövas restriktivt. Skrivningen kan tolkas som att förtätning på höjden är möjlig så länge en gemensam takfotshöjd erhålls. Avsnittet som hanterar stadskärnan nämner reversibilitet. Detta är ett bra, men diffust förhållningssätt – mycket av det som görs och ursäktas som reversibelt kommer i många fall att bli permanent och riskerar även att upprepas på många håll i stadskärnan. Reversibiliteten kan även ses som en ursäkt för lägre ambitionsnivå sett till material och utförande. Noggranna överväganden krävs därför.

Länsstyrelsen anser mot bakgrund av det som nämns ovan att tillgodoseendet av stadskärnans riksintresseområde för kulturmiljövården behöver förtydligas i såväl beskrivning, som i riktlinjer och konsekvensbedömning. I sammanhanget är kumulativa effekter viktiga att ha med.

Länsstyrelsen uppmanar vidare kommunen att utveckla beskrivningarna av karaktärsområdena. Dessa har i nuvarande förslag ett tydligt historiskt/kronologiskt innehåll och beskriver inte väsentliga karaktärsdrag i byggnader, strukturer och grönska. Det finns inte heller några riktlinjer/förhållningssätt som tydliggör bevarandeambition och utvecklingsmöjligheter i områdena baserat på karaktär och värden.

Länsstyrelsen vill påminna om att kulturmiljö/kulturarv även får anses ingå i ekosystemtjänsterna – dels i form av identitetsskapande faktorer – dels genom grönskans del i stads- och landskapsbilden.

Enligt Regional handlingsplan för klimatanpassning uppmanas kommunerna att ta fram analyser av klimatrelaterade hot mot kulturarvet. Kommunen uppmanas att inkorporera en sådan analys i det fortsatta FÖP-arbetet. Risker/hot mot kulturarvet (byggnader, miljöer, lämningar) kan vara direkta – som vid en översvämning eller ett ras, men kan också vara indirekta genom att skyddsåtgärder utförs så att kulturvärden påverkas negativt fysiskt eller visuellt.

SVAR: Planen kompletteras till granskningskedet med ett förtydligande kring riksintresset. Även beskrivningarna av karaktärsområdena kompletteras enligt ovan.

Naturmiljö och områdesskydd

Grönska och vatten

Länsstyrelsen anser att det är bra med fokus på grön infrastruktur och ekosystemtjänster! Länsstyrelsen saknar dock det regionala och mellankommunala perspektivet i sammanhanget.

Orten Lidköping ingår i värdetrakt för skyddsvärda träd som sträcker sig utmed Vänerstranden österut genom Götene och Mariestad. En värdetrakt är ett område med en högre andel förekomster av en viss naturtyp, och konnektiviteten med avseende på den naturtypen bör beaktas särskilt inom området. Exempelvis kan särskild hänsyn tas till skyddsvärda träd, och även efterträdare - framtidens skyddsvärda träd - som bör tillåtas växa sig stora och gamla.

Lidköpings ytterområden ingår i värdetrakt för småvatten.

De ekologiska kantzoner utmed Lidan är viktiga, både för biologisk mångfald, klimatanpassning och vattenkvaliteten och förtjänar ett särskilt omnämnande.

Länsstyrelsen ser inte att naturvårdsprogrammet finns med som underlag. Finns inga utpekade naturvärden i programmet som berörs av denna FÖP? Kartan som visar karteringen av ekosystemtjänster (ESTER) är lite svårtolkad. Vad betyder siffrorna?

SVAR: Planen kompletteras med ett stycke kring det regionala och mellankommunala perspektivet, samt värdetrakter för skyddsvärda träd och kantzoner kring Lidan. Naturvårdsprogrammet har varit underlag för planen och utpekade områden omnämns i planen, kommunen har dock missat lägga in länken till programmet i fliken underlag och åtgärddar detta till granskningskedet. En förtydligande beskrivning av kartan ekosystemtjänster läggs också in i planen.

Förslag – områden

Kartan som visar föreslagna bebyggelseområden är lite otydlig. Även om de aktuella områdena är numrerade så är numreringen väldigt otydlig. Går det kanske göra dem mer synliga, både i kartan och i texten? Det vore också bra om det går att koppla den del av texten där det står om ett specifikt område till kartan, så att det aktuella området markeras samtidigt som man läser om det.

SVAR: Kartan kommer uppdateras till granskningskedet för att ha en bättre koppling mellan text och karta vad gäller de olika områdena.

Strandskydd 7 kap MB

Länsstyrelsens uppmärksammade kommunen i granskningsyttrandet över översiktsplanen år 2018 om att några av utbyggnadsområdena sannolikt saknar särskilda skäl, utifrån nuvarande lagstiftning och praxis. Samtliga de områdena befinner sig inom området för fördjupning av översiktsplan. Vad Länsstyrelsen kan se har något område tagits bort, men å andra sidan har nya områden lagts till (t.ex. Läckövägen Norra). Flera områden ligger nära/inom strandskyddsområde eller inom område där strandskydd inträder om befintlig detaljplan upphävs. Det är otydligt i vilken utsträckning strandskydd kommer beröras i de aktuella förslagen.

Grundförutsättningen är att exploatering inom strandskyddsområde är förbjudet, och att särskilda skäl krävs för dispens/upphävande. Prövningen är mycket restriktiv. Det behöver tydliggöras i vilka områden det blir aktuellt med upphävande av strandskydd, samt vilka skäl som i så fall finns för det. Observera att återopande av punkterna 4 och 5 i 7 kap 18 c miljöbalken kräver att kommunen presenterar en utredning som visar att det aktuella behovet av exempelvis nya bostäder inte kan tillgodoses utanför det strandskyddade området. Det räcker alltså inte med att det finns en politisk vilja att bygga nära vattnet eller en generell avvägning mot strandskyddets syften, utan det ska enligt gällande praxis vara visat att det inte finnas några alternativa platser att bygga på. Om kommunen har för avsikt att gå vidare med planer på exploatering inom strandskydd bör en sådan utredning göras redan på denna översiktliga nivå, för att undvika förgävesplanering.

SVAR: Planen kommer till granskningsskedet att kompletteras med en lokaliseringstudning och ställningstaganden kring planering i områden där strandskydd återinträder. Utredningen ska visa på om den bebyggelse som föreslås där strandskydd återinträder är ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses på ett godtagbart sätt någon annanstans.

Artskydd

Exploatering av naturområden behöver föregås av naturinventering. En översiktlig bedömning av förekomst av skyddade arter görs med fördel redan på denna översiktliga nivå, så att planområdena kan anpassas vid behov och förgävesplanering undviks. Dispenser från artskyddsförordningen ges nämligen mycket restriktivt.

Info om ny praxis

Enligt flera domar från MMÖD som kommit på senare tid (se bl a MMÖD P 4084-20) behöver planbeskrivningar i detaljplaner innehålla en utredning av vilka konsekvenser ett genomförande av planen får för skyddade arter för att kunna antas.

Efter en ny dom från EU-domstolen är det också fastslaget att alla vilt levande fågelarter i Sverige är fridlysta enligt 4 § artskyddsförordningen, vilket innebär skydd för fortplantningsområden och viloplats. Inventeringar, i samband med

detaljplaneläggning, behöver visa vilka arter som häckar i aktuella områden, samt en bedömning av påverkan på artens kontinuerliga ekologiska funktion. Tidigare har skyddet endast ansetts omfatta vissa prioriterade arter, men nu gäller det alltså alla fågelarter. Om flera exploateringar planeras i närområdet behöver hänsyn tas till kumulativa effekter.

SVAR: Kommunen har som underlag till Stadsutvecklingsplanen tagit fram en översiktlig biotopkartering och en nätverkshabitatanalys över planområdet vilket ger en överblick och indikation på befintliga naturvärden. Detaljplanering för exploatering av naturområden innefattar alltid av en mer detaljerad naturinventering.

Biotopskydd och skyddsvärda träd

Vid exploatering på jordbruksmark finns risk för att skyddade småbiotoper i odlingslandskapet påverkas (såsom diken, stenmurar, småvatten mm). I första hand ska planområden anpassas för att undvika skada på dessa småbiotoper. Om det inte är möjligt får dispens för borttagande av biotoperna sökas hos Länsstyrelsen. För att dispens ska kunna medges krävs särskilda skäl. Kommunen ska då kunna visa varför det inte går att anpassa planområdet så att skada undviks. Om dispens medges förenas denna normalt sett med villkor om kompensation, då småbiotoper får återuppbyggas på annan plats. Redan på denna översiktliga nivå är det lämpligt att göra en bedömning av hur skada på biotopskyddade objekt kan undvikas, och eventuellt även hur oundviklig skada ska kunna kompenseras.

Även alléer utanför odlingslandskapet omfattas av generellt biotopskydd. En skyddad allé utgörs av minst fem lövträd planterade i rad (enkel eller dubbel) utmed en väg, det som tidigare varit en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Det är förbjudet att skada alléträd som står i en skyddad allé. Även här gäller att skada i första hand ska undvikas. Dispens kan lämnas om skada inte kan undvikas. Om dispens medges förenas den vanligen med krav på återplantering. Tänk på att vuxna träd är avsevärt mer värdefulla för samhället, då de producerar fler ekosystemtjänster (klimatanpassning, luftrening, bullerdämpning, biologisk mångfald mm) än ett nyplanterat träd. Det tar lång tid för ett nyplanterat träd att nå de värden som ett vuxet träd har. En utgångspunkt bör därför vara att vuxna träd värnas så långt det är möjligt. För att gynna biologisk mångfald bör en utgångspunkt också vara att vi nyplantering väljs svenska lövträd (som utgör normal livsmiljö för våra svenska arter), gärna ädellövträd. Nyplantering bör även ske på ett sätt så att träden har möjlighet att växa sig stora och höga utan att komma i konflikt med närliggande bebyggelse.

SVAR: Kommunen noterar synpunkten och konstaterar att den är i linje med Stadsutvecklingsplanens inriktning. Planen kompletteras med ett stycke kring biotopskydd och skyddsvärda träd.

Gröna friytor och parker

Av översiktsplanen framgår att 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. Samtidigt kan Länsstyrelsen konstatera att kommunen i fördjupning av översiktsplanen gör ställningstaganden som går i motsatt riktning. Till exempel i Lidåker föreslog kommunen i den kommunomfattande översiktsplanen år 2018 att skydda områden som skolskog som nu föreslås som utredningsområde (U6). Flera av utbredningsområdena i fördjupning av översiktsplanen är områden som används för friluftsliv, lek och idrott idag. Att kommunen tänker sig att förstärka Ågårdssområdet som idrottscentrum innebär också att andra områden för idrott och lek på sikt riskerar att försvinna då de pekas ut som bland annat utbredningsområden. Kommunen behöver belysa vilka konsekvenser det kan ge för t.ex. barn att gå och cykla till områden för idrott och lek.

SVAR: De områden som pekas ut som utredningsområden innebär just att denna typ av analyser ska göras. Inom dessa områden ska utredas om och hur bebyggelse är möjligt eller vad som är den bäst lämpade markanvändningen. Finns en skolskog inom ett utredningsområde kommer planeringen anpassas för att den ska kunna finnas kvar, eller ersättas på en likvärdig plats. Planen kommer till granskningsskedet kompletteras med en tydligare beskrivning av värden/planeringsförutsättningar för de områden som pekas ut för en framtida förändring och tydliggör vad begreppet utredningsområde betyder.

Konsekvenser

Detta avsnitt behöver bearbetas vad gäller bedömning av konsekvenser för riksintressen natur (3 kap 6 § miljöbalken) och turism och rörligt friluftsliv (4 kap 1-2 §§ miljöbalken), biotopskyddade objekt samt naturvärden i övrigt. De föreslagna exploateringsområdenas konsekvenser för grön infrastruktur och ekosystemtjänster (såsom tätortsnära grönområden, rekreation, klimatanpassning och biologisk mångfald) behöver beskrivas mer konkret än vad som gjorts.

SVAR: En tabell över exploateringsområden, dess planeringsförutsättningar och bedömning av dem kopplat till planens mål tillförs till granskningsskedet. Detta på en översiktlig nivå som verktyg för kommande planering i senare skeden. Hela kapitlet "Konsekvenser" uppdateras för att bättre via på kopplingar till kommunens mål.

Areella näringar

Gällande de förslag på jordbruksmark som föreslås i översiktsplanen från år 2018 återstår en del att göra, något som hade varit lämpligt att göra nu. Av Länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen framgår att tydliga avväganden för respektive område inte har gjorts. Det framgår inte vilka markområden som har utretts som alternativ till föreslagen jordbruksmark. Kommunen har i förslaget till fördjupning av översiktsplanen inte fördjupat utredningen av jordbruksmark. Länsstyrelsen anser att det är lämpligt att kommunen nu verkligen gör en alternativutredning enligt 3 kap. 4 § miljöbalken. Det blir extra viktigt nu i och med att kommunen vill fortsätta sin långsiktiga utveckling på en del mark som idag är jordbruksmark.

Med detta sagt innebär sannolikt att kommunen behöver ta en del jordbruksmark i anspråk för sin utveckling, men därför är det extra viktigt att kommunen tar fram och tar stöd av en ordentlig lokaliseringsutredning, innan så mycket jordbruksmark pekas ut för ändrad markanvändning t.ex. söder om Råda. Det är dock positivt att Lidköpings kommun konstaterar att skydd av odlingsmark med högt brukningsvärde är viktigt, med en växande befolkning och pågående klimatförändring. Det är, som kommunen konstaterar, en global fråga med en planeringshorisont mätt i sekel, medan fysisk planering på den kommunala nivån sträcker sig över decennier.

I de fall brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk, så ska kommunen utreda om ianspråktagandet utgör ett väsentligt samhällsintresse. Därefter, ska kommunen redovisa de alternativa utbyggnadsområden som studerats och belysa konsekvenserna från allmän synpunkt av de olika alternativen. Om exploateringen berör större sammanhängande jordbruksbygder och jordbruksmark av hög kvalitet, kan det vara nödvändigt att också redovisa möjligheterna till alternativ lokalisering till annan del av den berörda kommunen eller regionen. Denna utredning bör redovisas i översiktsplanen.

SVAR: Dessa frågor kommer att hanteras till viss del inom den lokaliseringsutredning som tillförs planen. Planens inriktning är att, som sägs ovan, jordbruksmark inte ska bebyggas i första skedet, utan först när lämpliga alternativ inte längre finns tillgängliga. De belyses även i planens genomförandedel.

Buller

Kommunen bör planera för den bästa miljön ur bullersynpunkt. En fråga att ställa sig är om man kan planera den bästa miljön ur bullersynpunkt och undvika att bygga bostäder i problematiska lägen eller att acceptera att riktvärden för ekvivalent och maximal ljudnivå överskrids och försöka lösa dem i ett senare skede. Planen bör också innehålla en bedömning av de områden idag som redan är bullerutsatta (alltså inte bara de nya områdena som planeras) och en handlingsplan för vad som ska ske med de områdena.

SVAR: Se tidigare svar om buller under rubriken Hälsa och säkerhet.

Vatten

Länsstyrelsen uppmanar kommunen att arbeta eftertänksamt i dagvattensystemen så att de även gynnar biologisk mångfald.

Stränder bör bevaras från exploatering.

Buffertzoner utmed vatten bör vara utan bebyggelse och därigenom dämpa risken för översvämningar vid höga flöden, se vad som står i ÖP-portalen: Undanta markavvattningsföretag från bebyggelse. Markavvattningsföretag kan ses som blå korridorer som är översvämningssärliga områden då de ofta är före detta våtmarker i lågpunkter i landskapet. Bebyggelse bör undvikas inom markavvattningsföretag. Annars kan det vara aktuellt att ompröva

markavvattningsföretaget hos mark- och miljödomstolen för att kunna anlägga verksamhetsområden för vatten och avlopp inom detaljplan.

Ytor bör avsättas till fördröjning och rening av dagvatten vid höga flöden för att begränsa föroreningar av dagvatten. Ange gärna mer om regnbäddar och gröna tak. Anpassa mer till klimatanpassning och Agenda 2030, exempelvis förbered för högre temperaturer i staden med mer träd och bevara vatten.

SVAR: Kommunen noterar synpunkten och konstaterar att det ligger i linje med planens intentioner.

Beredning

Detta yttrande har beslutats av funktionschefen Nina Kiani Janson efter föredragning av arkitekt Mehdi Vaziri. Företrädare för landsbygdsavdelningen, miljöskyddsavdelningen, naturavdelningen, samhällsavdelningen och vattenavdelningen har bidragit till beredningen av detta yttrande. Yttrandet utgör statens samlade uppfattning om planförslaget.

Trafikverket

Allmänt

Inom översiktsplanering har kommunen möjlighet att lägga grunden för en planering som bidrar till en utveckling i enlighet med målen om ett tillgängligt och säkert transportsystem, minskad klimatpåverkan och minskad energianvändning samt verka i enlighet med EU:s transportpolitik. Hur kommunen väljer att styra lokaliseringen av bostäder och verksamheter får stora konsekvenser på såväl det kommunala som det statliga vägnätet.

Trafikverket ser positivt på att kommunen planerar för bebyggelseutveckling inom en radie på fem kilometer från stadskärnan eftersom det skapar bra förutsättningar för ett hållbart resande och för att befintlig infrastruktur utnyttjas. Lidköpings förslag till stadsutvecklingsplan är i digital form och är ett relativt omfattande dokument. Det är tydligt vilken målbild och strategier kommunen arbetar med.

Trafikverket anser att en fördjupad översiktsplan bör innehålla eller hänvisa till någon form av trafikstrategi. Även om termen trafikstrategi inte nämns, så framgår att kommunen vill att biltrafiken i stadskärnan ska ske med hänsyn till oskyddade trafikanter, genomfartstrafik ska inte in till stadskärnan utan använda sig av Ringleden, samt att stadens infarter ska fortsatt möjliggöra god tillgänglighet med bil. Trafikverket anser att prioriteringen mellan trafikslag kan bli tydligare och bör kompletteras, gärna med en trafikstrategi.

Svar: Som Trafikverket noterar så sker strategiska beskrivningar av trafiksystemet i temat Transporter i den fördjupade översiktsplanen. Beskrivningen av detta görs tydligare inför granskningshandlingen.

Riksintressen för kommunikationer

Riksintresse för kommunikationer hanteras enligt 3 kap. 8 § Miljöbalken. Exploatering nära transportanläggningar som är utpekade riksintressen för kommunikation får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av dessa.

Trafikverket arbetar för tillfället med ett nytt utpekande av riksintressen för trafikslagets anläggningar mot bakgrund av ett regeringsuppdrag, vilket kommunen också har beskrivit i samrådshandlingen. Den 1 februari 2021 skickades materialet ut på remiss till länsstyrelser och statliga myndigheter och pågick fram till 23 april 2021. Fram till att beslut tas om nytt utpekande av riksintressen så gäller tidigare beslutade riksintressen. Det nya utpekandet kan komma att skilja sig från dagens utpekande.

Planområdet innefattar och ligger i nära anslutning till Kinnekullebanan, väg 44 och Lidköpings hamn som idag är utpekade riksintressen för kommunikationer.

Lidköpings kommun berörs även av MSA-tytor för både Trollhättans flygplats och Såtenäs flottiljflygplats, vilket också nämns i samrådshandlingen.

Trafikverket har tagit del av Sjöfartsverkets samrådsyttrande och instämmer med följande synpunkt från Sjöfartsverket: Sjöfartsverket noterar att planförslaget anger en preciserad yta för riksintresse kommunikationer-hamn. Vad Sjöfartsverket känner till så har ingen precisering gjorts av Trafikverket kring vilka områden som bör ingå i riksintresse hamn i Lidköping. Trafikverket bekräftar att en precisering av hamnen inte har gjorts. I övrigt hänvisar Trafikverket till Sjöfartsverkets yttrande i sin helhet.

Svar: I Trafikverkets material med shape-filer finns preciserad yta för hamn med. Därför har kommunen använt den. Kommunen har i kontakt med Trafikverket fått bekräftat att det är punkten som gäller och att ytan ska tas bort ur materialet. Kommunen arbetar in ändring i granskningshandling.

Funktionellt prioriterat vägnät (FPV)

Som en del i Trafikverkets uppdrag att främja tillväxt och utveckling har Trafikverket tagit initiativ till att peka ut vilka vägar som är viktigast för tillgängligheten ur ett nationellt och regionalt perspektiv. Dessa vägar kallas för funktionellt prioriterat vägnät och är ett planeringsunderlag och stöd för prioritering av insatser för att värna om och utveckla tillgängligheten för resor och transporter, samt ett underlag i samhällsplanering, utformning av vägarna samt i avvägning av olika intressen. De funktioner som pekas ut som viktiga är godstransporter, långväga personresor med bil, dagliga personresor med bil och kollektivtrafikresor med buss. Utpekade vägar i Lidköpings kommun är väg 44, väg 49 och väg 187. Trafikverket kunde inte hitta att vägarna nämns i samrådshandlingen och önskar att det kompletteras till granskningen.

Vid planering av bostäder eller verksamheter som innebär ökad trafik på en funktionellt prioriterad väg är det viktigt att se till att tillgängligheten utmed vägen inte påverkas negativt. Trafikanalyser bör utföras för att visa hur bl.a. kapacitet och trafiksäkerhet påverkas. Ett sätt att uppnå en god tillgänglighet

och trafiksäkerhet kan vara att samla ihop flera befintliga anslutningsvägar i en anslutningspunkt, men även planskilda korsningar bör prövas.

Svar: Övergripande analyser kring områdets påverkan på det kringliggande vägnätet sker genom kontinuerlig översiktsplanering via kommunens planstrategi.

Väg 44

Kommunen beskriver att ett vägreservat för fortsatt utbyggnad av väg 44 förbi Lidköping finns utlagt i kommunens översiktsplan samt i samrådshandlingen för fördjupad översiktsplan. En ny sträckning är ännu inte utredd men bristen finns med i den regionala infrastrukturplanen för Västra Götaland 2018-2029 och ska utredas som en ÅVS år 2020 eller senare. Ännu finns inget beslut när ÅVS:en ska genomföras.

Trafikverket håller med kommunen att det är av stor vikt att en ÅVS startar så fort som möjligt då det påverkar hur kommunen utvecklas utifrån ny sträckning av väg 44 eller inte.

Kommunens utförda trafikmätningar visar att ca 20 % av trafiken på väg 44 är genomfartstrafik och att ca 80 % har målpunkt Lidköping. Detta visar att en stor andel faktiskt har målpunkt Lidköping, och inte enbart kör förbi staden. Trafikverket önskar att kommunen skulle belysa hur man ser utvecklingen utifrån två olika scenarion; 1. Väg 44 blir kvar i befintlig sträckning, 2. Väg 44 ny sträckning förbifart Lidköping. Trafikverket noterar till exempel att kommunen har valt att placera nya bostads- och verksamhetsområden utmed befintlig väg 44, är avsikten att dessa ska placeras där oberoende av ny sträckning av väg 44 eller inte? Hur ser man på att det så kallade stadsstråket mot Ljunghed kommer i konflikt med väg 44 om den blir kvar i befintligt läge? Tänker man annorlunda kring planeringen beroende på förbifart eller inte?

Svar: Det är kommunens inställning att väg 44 ska få ny sträckning förbifart Lidköping för att möjliggöra den stadsutveckling som föreslås i planen, dels med stadsstråk men också planerade verksamheter kring Hovby.

Kinneullebanan

Kinneullebanan nämns på några olika ställen i samrådshandlingen och kommunen belyser att banan är strategiskt viktig för stadens möjlighet att växa och utvecklas.

En åtgärdsvalsstudie för Kinneullebanans stationer avslutades under 2020. Studien är en strategi för hur standarden avseende tillgängligheten på stationerna kan förbättras.

Spårbyte har genomförts under 2019 på en provsträcka mellan Lidköping-Håkantorps och Trafikverket avvaktar resultatet av genomförd åtgärd. Det finns medel avsatta sent i planperioden i nationell plan för spårbyte mellan Håkantorps-Mariestad.

Kommunens inriktning med förtätning innebär att flera nya områden med både bostäder och verksamheter planeras intill Kinnekullebanan. Järnvägen utgör ofta en barriär, vilket vid en förtätning kan medföra ökat spårspring. Detta kan få stora konsekvenser på både säkerhet och punktlighet på järnvägen. Trafikverket vill belysa risken för spårspring, så att kommunen tar det i beaktning under fortsatt detaljplanering av områden.

Svar: Kommunen noterar synpunkten. Ett avsnitt om trafiksäkerhet läggs till i kapitlet "Hänsyn".

Buller, vibrationer, luftkvalitet och farligt gods

Trafikverket noterar att ingen övergripande trafikbullerutredning har genomförts vid framtagande av FÖP:en. Kommunen anger att de trafikmätningar som genomfördes under maj 2021 kommer fungera som underlag vid kommande modelleringar och beräkningar.

Exploatering och förtätning av bostäder i närheten av Kinnekullebanan och de trafikerade vägarna kan betyda begränsningar för markens användning. Detta på grund av buller, vibrationer, luftkvalitet samt risken för olyckor med farligt gods.

Trafikverket förutsätter att kommande utbyggnadsområden i sin helhet planeras och utformas så att riksdagens fastställda riktlinjer inte överskrids. Trafikverket ser gärna att det tydligt framgår av planen att god bebyggd miljö i första hand bör uppnås genom god samhällsplanering och inte genom skyddsåtgärder.

Enligt samrådshandlingen har kommunen, Trafikverket och Länsstyrelsen kommit överens om ett förhållningssätt vid planering utefter Kinnekullebanan. Trafikverket önskar för tydlighetens skull att innebörden av överenskommelsen kan beskrivas i granskningshandlingen.

Svar: Överenskommelsen läggs in under kapitlet "Hänsyn" och hänvisas till även under "Tema Transporter" Gods Hamn och Flyg.

Gång, cykel och kollektivtrafik

Trafikverket ser positivt på ambitionen att utveckla gång- och cykelnätet inom kommunen. Trafikverket anser att det är viktigt att gång- och cykelvägar får en hög prioritet vid planering av nya områden och att förutsättningar för gena, bekväma och säkra stråk.

Lokalisering av bostäder är ett av de viktigaste verktygen för att skapa ett hållbart samhälle. Trafikverket anser att man bör undvika ny bebyggelse av bostäder i perifera lägen där det saknas tillgång till kollektivtrafik. Trafikverket noterar att kommunen ska arbeta för att skapa förutsättningar att utveckla tätortstrafiken i viktiga stråk, dock saknas en beskrivning vilka stråk som gäller. Om man till exempel ser en förändring i framtiden eller om man utgår från befintliga stråk som finns idag?

Svar: Kollektivtrafik berörs främst under Västtrafiks yttrande men kommunen vill vara flexibel och inte låsa fast sig vid dagens struktur.

Markanvändning, trafik och transporter

I mark- och vattenanvändningskartan finns flera utvecklings- och förtätningsområden som kopplar till och inrymmer statligt väg- och järnvägsnät.

I samrådsredogörelsen för Lidköpings kommuns översiktsplan har kommunen skrivit att ”i den fördjupade översiktsplanen för Lidköping kommer att analyseras var infrastrukturen bidrar respektive utgör barriär. Kommunen använder en modell för att beräkna trafikmängderna och räknar på olika alternativ till utbyggnadstakt och tidpunkter för etapputbyggnad. Vilken påverkan på den statliga infrastrukturen som uppkommer av kommunens utbyggnad kommer därmed att kunna redovisas liksom också vilka investeringar i infrastrukturen som krävs av kommunen”. Trafikverket kan inte hitta i samrådshandlingen att kommunen har analyserat påverkan på infrastrukturen på ett sådant sätt som beskrivs ovan.

Svar: Kommunens trafikmodell är fortfarande under framtagande.

De 5000 nya bostäder som föreslås samt nya verksamhetsområden kommer leda till ökad fordonstrafik på redan delar av belastade statliga vägar och Trafikverket anser att det är upp till kommunen att redovisa och ta ansvar för den påverkan en exploatering kan medföra på statlig infrastruktur. Trafikverket anser att den fördjupande översiktsplanen ska kompletteras med en teoretisk analys som visar på vilka vägar som kan tänkas få en ökad belastning till följd av den markanvändningskarta som tagits fram för FÖP:en. Analysen ska innehålla både persontransporter och godstrafik.

Svar: Den analys som efterfrågas kommer göras i enlighet med kontinuerlig översiktsplanering via kommunens planstrategi och kommer ske i dialog med Trafikverket. Därtill anser kommunen att Trafikverket, i och med sitt uppdrag, har ett ansvar att möjliggöra stadens långsiktiga utveckling.

Områdesspecifika synpunkter

Trafikverket tycker det är bra med en digital samrådshandling men de olika kartorna som finns under olika flikar skiljer sig mycket i färger, bakgrundslager med mera. Detta gör det svårt att hoppa mellan olika flikar och sätta sig in i alla olika kartor. Det vore önskvärt att till exempel de vägar som visas som genomfart har samma färg oavsett vilken karta som visas. Det är också önskvärt om utvecklingsområden skulle vara klickbara på kartan med en beskrivande text.

Förslag-Teman

- **Bebyggelse**
Svårt att följa med på kartorna, vad som visas var och vad. Varje område har ett nummer men det står inte vad området kallas eller innehåller under denna fliken. Områdena är i stället beskrivna under Förslag-Områden.

- Transporter

- Transportstruktur

Matargator visas som gula. Hur tänker kommunen kring begreppet matargata? Trafikverket håller inte med om att de statliga vägarna utanför Lidköping (väg 44, 49, 2559, 2602) ska anges som matargator.

Trafikverket önskar i dialog med kommunen diskutera hur man har delat in det statliga vägnätet i olika funktioner.

Genomfarter är inritade som grå. En genomfart är utpekad mellan väg 44 till Råda, via plankorsning Tomtehamnen på Kinnekullebanan. Trafikverket funderar på om den vägen verkligen ska ha funktionen genomfart och Trafikverket önskar dialog om detta då vägen korsar Kinnekullebanan, plankorsning Tomtehamnen.

- Gå – och cykelstaden

Majåker-Råda: Det föreslås en koppling mellan Majåker och Råda med en ny gång- och cykelbro över Lidan. Trafikverket noterar att föreslagen sträckning även passerar Kinnekullebanan och väg 44, vilket inte nämns i samrådshandlingen.

Cykelväg mot landsbygden:

Finansiering av GC-vägar längs statligt regionalt vägnät sker i regionala infrastrukturplanen. Förslag på sträckor ska spelas in av kommunen till Västra Götalandsregionen via Skaraborgs kommunalförbund.

Biltrafik – genomfart visas som grå. Borde inte det vara nya 44an som är grå istället för vägen mot Filsbäck?

Svar: Påpekade fel kommer rättas till och samtliga kartor kontrolleras att de är konsekventa. Statliga vägar ska endast klassas som genomfart eller viktiga infarter i Stadsutvecklingsplanen. Områden kommer vara klickbara med beskrivande text i granskningshandlingen.

Förslag-Områden

Trafikverket har inga specifika synpunkter för respektive område. Förutsättningarna för respektive område får utredas närmare i respektive detaljplaneskede och på vilket sätt de påverkar statlig infrastruktur. Generellt gäller att Trafikverket är restriktiva till nya anslutningsvägar till statliga vägnätet med hänsyn till trafiksäkerheten, men även framkomligheten längs FPV-vägnätet.

Svar: Kommunen noterar synpunkten. Som tidigare svarat kommer fortsatta analyser göras i och med kontinuerlig översiktsplanering.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket ser positivt på planförslaget och har i sak inget att erinra. Avveckling av hamnverksamheten på västra sidan av Lidan ter sig naturligt då kajer m.m. är i behov av upprustning för att i framtiden kunna ta emot fartyg. Att istället

ersätta dessa kajlägen med nya kajer samt verksamhetsytor på östra sidan ser Sjöfartsverket positivt på.

Hamnverksamhet är en störande verksamhet bland annat i form av buller. Det finns därmed behov att hålla avstånd till bostäder. Sjöfartsverket ser positivt på att det område av västra hamnen som ligger närmast hamnen planeras för verksamheter och industri. För resterande delar av västra hamnen planeras blandad stadsbebyggelse samt arbetsplatser vilket kan innebära bostäder. Senare detaljplanering av området behöver ta hänsyn till hamnverksamheten för att undvika störningar och eventuella begränsningar i hamnverksamheten. Eventuella bostäder kan behöva planeras i västra delen av området.

Sjöfartsverket noterar ingen negativ påverkan på riksintresse kommunikationer-sjöfart av planförslaget. Sjöfartsverket noterar att planförslaget anger en preciserad yta för riksintresse kommunikationer-hamn. Vad Sjöfartsverket känner till så har ingen precisering gjorts av Trafikverket kring vilka områden som bör ingå i riksintresse hamn i Lidköping. Sjöfartsverket är av uppfattningen att dagens kommersiella hamn samt utvecklingsområden kring östra hamnen bör ingå. Sjöfartsverket ser dock inte att fritidsbåtshamnen uppfyller kriterier för riksintresse kommunikationer-hamn. Sjöfartsverket noterar också att Trafikverkets underlag för riksintresse kommunikationer- farled inte går hela vägen till hamnen. Sjöfartsverket är av uppfattningen att farleden in till Lidköping ska vara av riksintresse hela vägen in till hamnpirarna, som planförslaget visar.

SVAR: Kommunen har konstaterat att preciserad yta ingår i Trafikverkets tillgängliga data för Riksintresse. I dialog med Trafikverket konstateras att det är ett misstag, ytan ska tas bort och endast punkt gäller för riksintresse hamn. Kommunen arbetar in ändringen i granskningshandling.

Statens geotekniska institut

SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor så som ras, skred, erosion, och geotekniska frågeställningar kopplat till översvämning. SGI påpekar att MSB har genomfört en översiktlig stabilitetskartering inom kommunen. Enligt denna innehåller lerlagret längs Lidan tunna skikt av sand och silt. Leran är mycket högintensiv och är längs stora partier att klassa som kvicklera. SGI anser att det är en fördel om det i översiktsplanen blir tydligt vilka delar av kajerna och stränderna längs Lidan som har tillfredsställande stabilitet samt vilka delar som inte uppfyller tillfredsställande stabilitet för att underlätta för efterföljande planering och bygglovgivning.

SVAR: Synpunkten noteras och tas med i fortsatt och löpande arbete med att förbättra planeringsunderlag. Inga ändringar görs i granskningshandlingen.

Vidare framför man att den hänsynskarta som finns för skred är bra men att även resultaten från MSB:s kartering bör visas i kartan med tillhörande rekommendationer. Kommunen bör löpande uppdatera kartlager med vilka utredningar och åtgärder som genomförts.

SVAR: Kommunen uppdaterar löpande sina interna kartor i Geosecma med utredningar som görs för att i planering och bygglov kunna kontrollera detta.

I avsnittet ”Klimatanpassning” anges SGI som källa kring rekommendationer stabilitetskartläggning vid marklutning 1:10 eller mer. Detta är fel, det är troligen SGU som avses. På en ytterligare plats i texten hänvisas till SGI, när det bör vara SGU som avses.

SVAR: Korrigeras.

I samma avsnitt som ovanstående finns en rekommendation om att klarlägga släntstabiliteten vid lutning 1:15 eller mer. SGI vill trycka på att det i samband med detaljplanering alltid ska utföras bedömning av ras, skred och erosion i enlighet med PBL. Där låg stabilitet längs Lidan konstateras vill SGI trycka på vikten av att även bakåtgripande skred beaktas. De rekommendationer och riktlinjer som angivits i planen är därmed inte heltäckande, utan behöver formuleras om.

SVAR: Skrivningen omformuleras för att bli mer heltäckande kring beaktande av ras och skred.

Västtrafik

Västtrafik yttrar sig ur ett hållbart resande-perspektiv, vilket kan inkludera allt ifrån gång, cykel och kollektivtrafik till andra hållbara transportsätt. Yttrandet är avstämt med Västra Götalandsregionens avdelning för koll och infra och deras synpunkter är inarbetade i svaret.

Västtrafik ser generellt en positiv inriktning i den fördjupade översiktsplanen där hållbar utveckling får en bärande roll.

I mindre städer med ambitioner om att växa finns möjligheter att skapa goda förutsättningar för en infrastruktur där hållbara resor är ett naturligt val. För att det ska ske behöver gång, cykel och kollektivtrafik få en tydlig roll och tillåtas möjligheten att ta plats i stadsrummet.

Kvarvarande sträcka förbifart Lidköping och sträckan Lidköping–Grästorps är utpekad som en prioriterad brist i den regionala infrastrukturplanen och kommer att utredas i en åtgärdsvalsstudie under kommande år. Då Västra Götalands infrastrukturplan har många pågående vägobjekt kommer utrymmet för nya objekt i kommande planrevideringar att vara begränsat, med risk att finansiering av åtgärder på väg 44 kan ligga långt fram i tiden.

Trafikverket har planerat för spårförbättringar på Kinnekullebanan omkring 2027. Trafikverket har även utrett stationsmiljöerna längs Kinnekullebanan och plankorsningarna som begränsar hastigheten på sträckan. I den regionala infrastrukturplanen finns medel avsatta till att förstärka positiva effekter vid kommande spårbyte i huvudsak i form av hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder.

Västra Götalandsregionen och Västtrafik har genomfört flera drivmedelsutredningar för tågtrafiken på Kinnekullebanan kopplat till den trafikering som beskrivs för år 2028 i Målbild Tåg och Miljö- och

klimatstrategins ambition att helt avveckla användning av fossila drivmedel. Bland annat en fördjupad studie av hur och till vilken kostnad den icke elektrifierade tågtrafiken kan drivas och energiförsörjas med batterier eller med bränsleceller omkring år 2025. I dagsläget finns inget beslut om åtgärder tagna.

Västtrafik ser gärna ett förtydligande kring hur kollektivtrafiken kan vara strukturerande för väginfrastrukturen i de stråk där det enligt planen ska ges förutsättningar för utveckling. Om målet är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för region- och stadstrafik behöver framkomligheten villkoras i vägnätet redan på ett tidigt stadium. Kollektivtrafikens funktion och behov ser olika ut beroende på vilken trafik som berörs. Stadsstråken berör till stora delar tätortstrafiken linjesträckningar. Här är tillgänglighet och komfort viktigt för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Där tätortstrafiken skiljer sig från stadsstråken blir det viktigt att funktionen för tätortstrafiken ändå bibehålls. Regiontrafikens behov ser annorlunda ut och trafikeras framförallt infartsvägarna. För expressbusslinjer och linjer med mycket pendling är komfort, restid, goda bytesmöjligheter och trygga gång- och cykellänkar till och från hållplats viktigt. Utöver dessa finns även trafik i staden med något andra uppdrag, exempelvis att trafikera skolor eller specifika målpunkter. För dessa linjer är det viktigt att trafikering möjliggörs efter behov.

Kollektivtrafiken verkar i Lidköping till stor del i samma utrymme som bilen. I utvecklingsplanen finns ställningstagande för biltrafiken om att möjliggöra god tillgänglighet med bil via stadens infarter. Det är för det mesta samma utrymmen som kollektivtrafikens starkare stråk för regiontrafiken går. För att kunna uppnå mål om en utvecklad kollektivtrafik som också innebär ett ökat hållbart resande behöver kollektivtrafikens behov beaktas. Förutsättningarna för kollektivtrafikens framkomlighet skulle underlättas om det tydligt definieras i tidigt skede hur olika delar av infrastrukturens kategorier förhåller sig till prioritering av transportslag. En möjlig väg är att i den fördjupade översiktsplanen lyfta behovet genom att definiera gator där särskild hänsyn till kollektivtrafiken behöver tas. Lämpligen i första hand där regiontrafik med hög andel pendling, samt tätortstrafiken trafikerar.

Svar: Kommunen anser att det räcker med det kartmaterial som presenteras för att illustrera var viktiga kollektivtrafikstråk finns. T.ex. finns endast ett för regional trafik, via stadens infarter som det påpekas.

Genom ambitionen om att låta genomfartstrafik i högre grad använda ringleden finns möjligheter för bättre framkomlighet för kollektivtrafiken i och genom staden. Åtgärder för att bibehålla och trygga framkomligheten behöver ändå definieras och tydliggöras i planen eller i fördjupande trafikstrategi. Om köer väntas öka vid in- och utfarter som en effekt av ökad trafik på ringleden blir detta särskilt viktigt, och åtgärder för att minska ytterligare förseningseffekter för kollektivtrafiken behöver komma på plats.

Svar: Genom ställningstagandet att kollektivtrafiken anser kommunen att man

täcker upp detta. Att diskutera konkreta åtgärder är på en för detaljerad nivå och sker kontinuerligt i dialog med Trafikverket och Västtrafik.

Utveckling av tätortstrafik för Askeslätt och Filsbäck är en fråga som utretts av Västtrafik i omgångar under de senaste åren och där slutsatsen varit att det i dagsläget inte är aktuellt att utöka tätortstrafiken med ytterligare linjer. Bebyggelseutvecklingen i nya områden utanför stadsstråken är svåra att tillgängliggöra på ett sätt som skapar en attraktiv kollektivtrafik vad gäller restid. För den utveckling som beskrivs av tätortstrafiken är det enbart Askeslätt som inte redan idag har en utvecklad kollektivtrafik. Linje 106 har exempelvis ett gott utbud, samtidigt som tåget finns som alternativ i Filsbäck.

I utvecklingsplanen finns ett antal utbyggnadsområden utpekade. För områden där tillgängligheten till kollektivtrafiken är lägre behöver konsekvensanalyser göras för hur hållbara resor kan möjliggöras. Om slutsatsen av en sådan analys är att hållbara resor är svåra att uppnå, bör det spela roll i lämplighetsbedömningen av lokalisering av verksamheter eller bostäder.

SVAR: Det kommer finnas med i lokaliseringsbedömningar i kapitlet Genomförande till planens granskningskede.

Miljö-Hälsa Lidköpings kommun

Att generellt använda begreppet ”störande verksamhet” är problematiskt. Det försvårar och förvirrar handläggning av till exempel klagomålsärenden. Lagstodet som finns i miljöbalken, anger begreppet ”skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö”. Det är också fler typer av olägenheter som kan uppkomma än som anges under avsnitt ”I huvudsak arbetsplatser och icke störande verksamheter”. Vi föreslår att man kompletterar texten med att det är exempel på olägenheterna. Det är en stark önskan att vi kan enas om att använda begreppet olägenhet i denna och andra planer.

SVAR: Begreppet störande verksamhet/icke störande verksamhet har kopplingar till Plan- och bygglagen och ger stöd för kommande detaljplanläggning. Därför bör detta begrepp finnas kvar, men med hänsyn till synpunkten ovan kompletteras dessa beskrivningar med begreppet ”olägenhet” enligt ovan.

Planen är helt inriktad på bostadsbyggande, omvandling och förtätning. Den saknar en beskrivning och en strategi för omlokalisering av industri som idag är placerad på områden som planeras för bostadsbyggande. För att intentionerna i planen ska vara möjliga att genomföra anser vi att man bör beskriva var områden för tung industri planeras. Befintliga industriområden i staden är begränsade och det är osannolikt att exempelvis nedan nämnda industrier kan lokaliseras där. Exempel på några verksamheter för att tydliggöra svårigheter med att hitta lämplig ny lokalisering.

- SNA, Sågen 8: Aerosoler, lukt. Risk för olägenheter till följd av transporter, farligt gods transporteras till anläggningen. KMT Precision Grinding/LMV,

Städet 12: Risk för olägenheter till följd av transporter, farligt gods transporteras till anläggningen. Olägenhet till följd av luft från lösningsmedel.

- *Emil Sabel:* Industri med både buller, gasol, transporter, stoft och lukt. Även risk för explosioner. Beaktande av risk för explosion i gjuterier vid sammanblandning av härdare och bindemedel framgår inte av utställningshandling eller tidigare utförd riskanalys. Vid en sammanblandning bildas giftig rök under en kraftig värmeutveckling. *PC-Släggan:* Utsläpp stoft. IPPC-anläggning.

Dessa verksamheter har idag tillstånd, som gäller tills vidare, för sin verksamhet utifrån nuvarande lokalisering. Verksamheterna orsakar, eller kan orsaka olägenheter på flera sätt och måste därför lokaliseras långt från bebyggelse. Ska vi trygga arbetstillfällena och gynna befintliga och nya verksamheter anser vi att planen bör integrera strategi för omlokalisering av industri och verksamheter. Det krävs också ett långt tidsperspektiv för flytt av dessa typer av verksamheter, då nya tillståndprocesser tar tid.

SVAR: Planen kompletteras till granskningskedet planeringsförutsättningar för utpekade områden, där är omlokalisering av denna typer av verksamheter en förutsättning för framtida förändringar. Platser för denna typ av verksamheter är inom användningen "Verksamheter och industri"

Begreppet "blandstad" används. Det innebär att boende och verksamheter samlokaliseras i ett område. Det kan ur flera perspektiv självklart vara trevligt och skapa en varierande stadsbild. Vi möter dock ofta baksidan av detta i form av klagomål från boende. Det uppkommer lätt olägenheter, ofta kvälls- nattetid. Buller, musik, rök, lukt osv. Det leder tyvärr ofta till begränsningar för verksamheterna och trots det blir boendemiljön inte den man önskat och förväntat. Båda parter är missnöjda. Vi vill uppmärksamma utmaningarna i dessa motstående intressen och också påtala att det finns kommuner som gått motsatt håll. Man lokaliserar vissa verksamheter som förväntas orsaka olägenheter i områden utan bostäder.

SVAR: Synpunkten noteras. Se svar på Länsstyrelsens yttrande ovan.

Förslagen som beskrivs under tema "grönska och vatten" är mycket positivt. Att värna naturliga skogar och grönområden och att ge det "gröna och blåa" stort utrymme och vikt i samhällsplaneringen är och kommer att vara en stor del av Lidköpings attraktivitet. Vi vill betona vikten av att strategin "möjliggöra kontinuerlig bebyggelse" inte får en överordnad betydelse, på bekostnad av bibehållen och utvecklade "gröna och blåa" värden.

SVAR: Varje plats har sina unika förutsättningar där avvägningar mellan olika samhällsintressen behöver göras. De gröna stråken i markanvändningskartan syftar till att visa på var det är särskilt viktigt att de gröna kopplingarna ges utrymme i stadsbebyggelsen.

Saknas text om pågående arbete med vattenskyddsområde Kinnevik. Är inte miljöplanen ersatt av annat dokument, hållbarhetsprogrammet? Sjölunda är idag inte en kommunal badplats.

SVAR: Synpunkterna noteras och kontrolleras.

Behov av stödjande och styrande dokument

Förorenad mark - I stort sett all mark inom stadsplanen är förorenad i betydande grad. Ett helhetsgrepp behöver tas om hur detta ska hanteras i samband med åtgärder, planarbeten, byggnation osv. Till exempel lämplig markanvändning, förekomst av föroreningar bör alltid utredas i prövningen av detalj plan. Man måste i framtiden utreda och hantera föroreningar över ett större geografiskt område, inte bara inom ett avgränsat eventuellt planområde, föroreningar kan röra sig i marken och återkontaminera ett redan sanerat område. Det finns bra exempel på hur andra kommuner har arbetat med detta, till exempel Göteborgs stad: "Förorenade områden- fördjupning av översiktsplan"

Dagvattenpolicy/handbok- Ett arbete är påbörjat, men dokumentet är inte färdigställt och beslutat. Bra exempel från Göteborgs stad: "Dagvatten och skyfall – så här gör vi".

Möjlighet och alternativ till värme och energiförsörjning- Strategi för hur och vad kan/bör/ska utredas i planarbetet.

SVAR: Synpunkterna noteras inför efterföljande arbete.

Skogsstyrelsen

Söder om Filsbäck finns ett större område, drygt 30 ha, med flera områden med höga naturvärden. Även om områdena inte nådde upp till kraven för nyckelbiotop vid inventeringstillfället utvecklas hela tiden naturvärdena och hänsyn bör tas till dem vid en eventuell exploatering. I förslaget till stadsutvecklingsplan finns inte någon planerad verksamhetsutveckling i området men precis intill. Att ta med området i kartorna förtydligar var det finns höga naturvärden.

Aktuella uppgifter om miljövärden i skogen, t.ex. nyckelbiotoper och skyddade skogsområden finns på www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor. Dessa register fylls kontinuerligt på med nya områden.

SVAR: Skogsområdet söder om Filsbäck är utpekad i kartan ekosystemtjänster och har en hög samlad bedömning av ekosystemtjänster enligt det analysverktyg ESTER kommunen har använt sig av i sin bedömning. Kommunen ska förtydliga ekosystemtjänstkartans innehåll för att förbättra läsbarheten.

Yttranden från företag

AB bostäder Lidköping

Planen ger utrymme till tolkningar och det är därför viktigt att det finns en fortsatt flexibilitet i utvecklingsarbetet av staden. D.v.s. att goda möjligheter och initiativ som inte finns med i denna plan också måste kunna prövas.

Att bestämma vägsträckning och att bygga förlängningen av Rv 44 från Skaravägen förbi Hovby och över Lidan är den enskilt viktigaste åtgärden för en utveckling av centrala Lidköping.

SVAR: Synpunkten noteras. Se Trafikverkets yttrande för utförligare svar.

Underlaget är oerhört omfattande och svårt att yttra sig om. Beskrivningen på ett bevarande av flera stora tätortsnära skogar får stor påverkan på stadens möjlighet till expansion, men det finns naturligtvis värden med att bevara skogarna också.

AB Bostäder anser vidare Dalängsskogen skulle kunna inrymma såväl bostäder som rekreationsområden och att en målbild på sikt även borde vara att även omvandla nuvarande industriområde till bostadsområde. På liknande sätt skulle Ågårdsskogen kunna inrymma någon eller några fritidsanläggningar. Att öppna upp Framnäs och staden mot Vänern vore positivt och bostäder med sjöutsikt upplevs som ett stort mervärde för boende. Hamnverksamheten på västra sidan av Lidan borde avvecklas helt och istället hantera all lastning och lossning till den östra sidan.

Tillkommande förtätning/byggnation i stadskärnan skulle kunna öka och underlättas om kommunen tog taktpinnen för vid en samordning av parkeringshubbar och faktiska ser till att de blir byggda.

SVAR: Synpunkterna noteras. Dalängsskogen kommer fortsatt utredas innan beslut om vidare planering kan fattas, Framnäs planeras för bebyggelse samtidigt som hamnverksamheten planeras flyttas till östra sidan. Däremot bedöms det inte lämpligt att ianspråkta Ågårdsskogen för bebyggelse med hänsyn till skogens storlek och värden.

Träddäcken vid Torgbron är positiva inslag i stadsmiljön och att utveckla en strandpromenad ända bort till Ljunghedsrondellen med fler sträckor av träddäck vore ett lyft för staden.

SVAR: Kommunen har ett pågående arbete med att gestalta stadsmiljön för att göra staden attraktiv och trygg.

När täktverksamheten i Råda är avslutad borde det finnas stora möjligheter till bostadbyggnation där istället för återställning till naturmark som nu är redovisat i planunderlaget.

SVAR: Området kring Råda ås redigeras till viss del för att göra det möjligt att i framtiden utreda om en del av området kan möjliggöras för bostadsbebyggelse. På grund av de värden området har för natur, rekreation och friluftsliv samt att det är ett vattenskyddsområde är någon större exploatering inte lämplig.

Då det redan idag har sålts en hel del industrimark på Kartåsens nya industriområde vore det lämpligt att utöka område för framtida industrimark öster ut längs Rv 44, eller se på näringslivsområde vid en ny sträckning vägen mellan Skaravägen och Lidan.

SVAR: Planen kommer till granskningsskedet kompletteras med ytterligare verksamhetsmark längs med gamla 44an. Att planera för ytterligare verksamhetsmark österut längs rv 44 bedöms inte lämpligt då det gröna stråk som förbinder skogsområdet söder om staden med naturreservatet i Östra Sannorna utgör ett viktigt ekologiskt samband.

Underlaget redovisar att nya kommunala verksamheter såsom skolor, gruppboendestäder, äldreboende ska planeras in i den blandade bebyggelsen, men AB Bostäder tror att det vore bra att peka ut sådana behov mer specifikt.

SVAR: Samtliga boendeformer ryms inom användningen bostäder. Skolor ryms inom den blandade bebyggelsen och inom bostadsområden. Den långsiktiga planeringen kring skolornas behov sker inte inom ramen av den fördjupade översiktsplanen, i denna plan säkerställs dock att plats finns för dessa behov när nya områden planeras.

Kinneullebanan är en viktig länk till bl. annat Göteborg och underlaget redovisar inget annat än att den ska kunna fungera fullt ut eller utvecklas med sin nuvarande markanvändning, vilket förhoppningsvis stämmer.

SVAR: Det är kommunens ställningstagande att persontrafiken på Kinneullebanan ska kunna utvecklas.

För att avslutningsvis gå in några detaljer borde område 29 för blandad bebyggelse utökas ända in tom fastigheten Skölmetorp 1:14. och att område 6 för blandad bebyggelse inkluderar även båtgården, som inte har någon direkt nytta av sjön där den ligger idag.

SVAR: Synpunkterna noteras.

Lidköpings näringslivsfastigheter

Yttrandet innehåller en mängd förslag och bifogade kartor som illustrerar förslagen. En del är förändringar av förslag som finns i stadsutvecklingsplanen, andra är nya förslag.

Framnäsområdet

Området norr om järnvägsbanken bör inte bebyggas och volymer på badhus och andra byggnader bör hållas nere för att bevara sjöutsikt. Campingen bör kunna utökas på fotbollsplanerna och parkeringar måste planeras i områdets utkanter för att undvika kaos vid högsäsong. Vidare bör kv. Kniven planeras för verksamhet/evenemangsplats för idrott/musik/kultur. Nya bostäder norr om Drömstan, Framnäs köpcentrum och kring småbåtshamnen när reningsverket flyttas.

Dalängsskogen

Hela området mellan Kartegårdsvägen till gång- och cykelvägen till Råda Mosse planeras för bostäder med låg exploatering med mycket grönytor och dagvattendamm med mera. I områdets norra del föreslås åttavåningshus, gärna med trygghetsboende. Området bör ha fokus på att få igång flyttkedjor från befintliga villaområden.

Kv Vattenpasset

Är idag ett verksamhetsområde med stor potential att utvecklas till ett sjönära boende. Här bör en riktigt hög ikonbyggnad kunna placeras utan att störa centrumbebyggelsen. Både höga hus, friliggande villor och cityradhus skulle kunna inrymmas.

Solkraftsplan

En del kommuner har identifierat områden lämpliga för solenergi. Med tanke på Lidköpings närhet till vindkraft på grund av närheten till F7 så bör Lidköping överväga att arbeta in detta i Föp. Lämpliga områden är mark som är svår att använda för annan verksamhet, till exempel den övertäckta deponin på Kartåsen, samt goda möjligheter att koppla in till elnätet.

Generellt

Man bör generellt vara försiktig med att tillåta nya höga byggnader inne i stadskärnan. En förtätning inne i stadskärnan måste vägas mot problem med ökad trafik och bevarande och skapande av nya grönytor.

Undersökningar visar att de flesta föredrar att bo i småhus, och att kunna erbjuda detta är småstadens styrka. Villaområden måste fortsätta planeras till exempel Brynåsa, Råda, Sjölunda och Filsbäck.

SVAR: Synpunkterna och förslagen noteras. De justeringar som görs inför granskningsskedet är att möjligheten till att uppföra solcellsanläggning på Kartåsens deponi tas med i arbetet.

Kronocamping Lidköping

Ett av kommunens mål är att dubblera besöksnäringen och vi har haft flera möten med politiker och tjänstemän om vår vilja att utveckla campingen sedan många år bakåt i tiden.

I förslaget ligger det stort fokus på bostäder runt campingen som då omöjliggör en framtida expansion för campingen. Övertid kan detta ge drastiskt minskade förutsättningar att behålla nuvarande marknadsposition som en av Sveriges mest attraktiva anläggningar.

Vi ser fram emot en fortsatt dialog där både besöksnäringen får ta plats för utveckling och att Lidköpings kommun har minst 45 000 invånare.

SVAR: Besöksnäringen kommer att lyftas tydligare i planen i granskningshandlingen enligt synpunkter från Destination Läckö-Kinnekulle (DLK). I området runt Framnäs finns många intressen som ska kunna samsas. Kommunen ser att campingen kan ha möjlighet att utöka sin verksamhet åt

nordväst för att inte konkurrera mot möjligheten till att uppföra bostäder i området som är ett angeläget allmänt samhällsintresse.

Rådasand AB, Peab

Peabkoncernen bedriver genom Rådasand AB, Swerock AB och Peab Bostad AB verksamhet inom fastigheten Råda 14:4, Råda Prästbol 1:7 och Råda 18:1. Samtliga fastigheter omfattas av den fördjupade översiktsplanen. Bolagen sysselsätter 25 personer på området och ytterligare 100 i närområdet.

Rådasands täkttillstånd löper ut 2028-05-31 och oavsett om Rådasand söker nytt täkttillstånd eller inte kommer man fortsatt att bedriva industriverksamhet inom de sydvästra delarna, där bebyggelse finns idag.

De tre bolagen Rådasand AB, Swerock AB och Peab Bostad AB motsätter sig förslaget att låta området återgå till ett naturområde efter att täktverksamheten avslutats. Bolagens uppfattning är att täktområdet även fortsättningsvis ska användas för ”verksamheter och industri” enligt bifogad kartbild och för bostadsbebyggelse i den del av fastigheten som efter täktverksamheten avslutats inte längre nyttjas för verksamheter och industri. Bolagen anser att ovanstående markanvändning stämmer väl med Lidköpings kommuns mål om att antalet kommuninvånare ska öka, vilket innebär att fler bostäder och arbetsplatser behövs.

SVAR: Plankartan och dess beskrivning justeras så att markeringen för återställande av naturområde inte omfattar den bebyggda delen i sydost av området. Här markeras ett utredningsområde för framtida arbete och dialog mellan kommun och fastighetsägare. På sikt, om inte intresse att driva verksamheten på den aktuella platsen finns kvar, kan en omställning till bostäder utredas.

De större områdena i norr och väster är sedan tidigare utpekade för att återgå till naturområde när täktverksamhet inte längre bedrivs. En utveckling för friluftsliv och rekreation med passande innehåll bedöms av kommunen vara den bäst lämpande markanvändningen i området som utgör vattenskyddsområde och numer har en topografi som gör att bebyggelse inom området får antas innebära stora ingrepp.

Destination Läckö-Kinneulle (DLK)

Yttrandet innehåller synpunkter listade utifrån planens olika kapitel.

Utgångspunkter:

I medborgardialogen i Framtidsverkstan var det även en hel del förslag om kultur, evenemang och turismutvecklingsinsatser?

Förslag att ta med som utgångspunkt, den Regionala Turismstrategi-Hållbarhetsklivet som Lidköpings kommun anslutit sig till med beslut i KS 7/4 2021.

Lidköping omvärld- tillägg besöksnäringen:

En nyinflyttning inleds alltid med ett eller flera besök, besöksperspektivet.

Näringsliv och kommunikationer:

Kommunikationer till besöksmål och besöksnäringar viktigt.

Attraktivitet och identitet: (Här har DLK bidragit med underlag)

Jobbar ständigt med utveckling året runt, enligt hållbarhetsklivets principer.

Viktigt att staden fungerar för besök året runt.

Lidköping omvärld- tillägg besöksnäringen:

En nyinflyttning inleds alltid med ett eller flera besök, besöksperspektivet.

Målbild- bra fokus, förslag att lägga till besökare.

SVAR: Planhandlingen kompletteras utifrån inspelen ovan.

Mark- och vattenanvändning:

Området kring Framnäs B5, U3 och 6 förtydligad möjlighet för campingen att växa, här har verksamheten framfört önskemål under lång tid att få expandera och utvecklas, dialog med näringslivet i frågan efterfrågas.

Området i Västra hamnen 1, DLK förespråkar flyttad industri från västra kajen och istället bättre förutsättningar för besöksverksamhet, gästbåtshamn etc.

Besöksanläggning längst ut B, 17 Småbåts/Hamnstadsområdet behöver knytas ihop med tydligare stråk mot via Torggatan till Stadskärnan och via strandpromenaden till Frännäsområdet B 5.

Resecentrum via Järnväggsgatan och torgbron- tydligare stråk

Centrum och Ågårdsområdet med Sparbanken Lidköping Arena, tydligare besöksstråk

Grönska och vatten:

Ser inga urbana vandringsleder på kartan, som texten beskrev.

SVAR: Kommunen är medveten om campingens önskemål om att växa inåt staden, denna centrala mark är dock värdefull för stadens framtida bostadsbyggnation. Istället ser kommunen en möjlighet att utreda en utökad camping åt nordväst där den skulle kunna inpassas i naturmiljön. Planen kompletteras med markanvändning som möjliggör för kultur och besöksnäring i Västra hamnen och en tydligare skrivningar som inkluderar besöksnäring i planens Tema-del.

Transporter

Strategi "Rätt sak på rätt plats" Förslag tillägg: Skapa förutsättningar för medborgare och besökare.

Svar: Absolut! Texten redigeras till granskningshandling.

”Gå- och cykelstaden”

Lyfta vikten för besöksnäringen i staden av att prioritera cykelvägen till Kållandsö/Läckö. Att Västra Götalandsregionens största besöksmål idag inte kan nås av den ökade målgruppen cykelturister gör att staden väljs bort i regionala satsningar på utveckling och marknadsföring inom Turism- och besöksnäring.

Förbättra förutsättningarna och kopplingarna mellan staden och närliggande besöksmål/besöksnäringar inom cykelavstånd, med tydlighet i skyltning/hänvisning.

Svar: De kopplingar som finns och föreslås byggas ut markeras i karta inom planområdet, däremot hänvisas till gällande kommunövergripande översiktsplan för det som ligger utanför. Frågor kring vägvisning är på en för detaljerad nivå och kan hanteras inom kommunens Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsprogram.

Kollektivtrafik:

Förslag tillägg: erbjuda kollektivtrafiktill både bostadsområden, arbetsplatser och besöksmål.

Svar: Absolut, texten redigeras till granskningshandling.

Det är viktigt att det skapas förutsättningar för besökare att resa kollektivt. Idag är fokus endast på pendling.

Kinneullebanan, oerhört viktig för Lidköping som besöksort också, i framtiden när färre förväntas ha egen bil, finns risk att Lidköping väljs bort om inte kommutationen och infrastrukturen finns. Här behöver förtydligas att det är viktigt att kunna ta sig till Lidköping kollektivt.

SVAR: Kollektivtrafik och Kinneullebanans betydelse i synnerhet för besöksnäringen förtydligas i kapitlet Tema Transporter till granskningshandlingen.

Yttranden från föreningar

Naturskyddsföreningen

Den fördjupade översiktsplanen innehåller många förslag på hur staden kan utvecklas. Att göra tätorten grönare genom trädplanteringar och fler grönytor är positivt då det förbättrar luftkvaliteten, sänker temperaturen och tar hand om nederbörd. Men att ta ner uppvuxen relativt gammal skog är inte hållbart. Att ersätta skog tar lång tid om den ska odlas från planta. Att bygga på åkermark, som behövs för matproduktion, kan vara tveksamt i en värld med en växande befolkning. Det är ett uppenbart dilemma. I dagsläget går dock skogen före.

De tätortsnära skogarna är viktiga på flera olika sätt: Rekreation, utbildning, motion, biologisk mångfald, förbättring av luftkvaliteten, ta hand om nederbörd, filtrera nederbörden, ge tillfällen till t.ex. bär- och svamplockning. De ligger

inom ett rimligt avstånd från de boende i staden. De tre största skogarna är mycket utnyttjade på dessa vis. Därför är det oroande att se planer på byggnation i Dalängsskogen (Stadsskogen) alldeles i närheten av flera skolor, som har en stor verksamhet där. Att sedan planera att bygga företag/industrier på den nyligen restaurerade ängen, som har potential att bli en lika fin äng som den vid dammen tvärs över vägen är märkligt ur ett klimat, hållbarhets- och mångfalds perspektiv.

Området vid Läckövägen, bredvid båtgården, pekas ut som en möjlig plats för att bygga bostäder. En välvuxen skog som ger en vacker infart till centrum. En påtaglig risk för att resten av skogen intill båtgården kommer att tas ner för att ge sjöutsikt. Dessutom ett utvidgningsområde för campingplatsen. Med andra ord en stor risk för att hela skogspartiet försvinner på sikt. Återigen försvinner ett stort skogsparti med de förluster det innebär av skogens "ekosystemtjänster" man påstår sig vilja värna om.

Brynåsskogen pekas ut som en möjlig plats för bostadsbebyggelse. Det är en stor yta av skog som då försvinner. Även den skogen kan sägas vara tätortsnära för boende i Ulriksdal- och Lockörn-områdena. Ett ingrepp här utarmar den biologiska mångfalden och försvårar klimatarbetet. Hårda ytor ger problem med att ta hand om nederbörden.

De västra delarna av Kartåsskogen, som ligger intill Ljunghed/Majåker, är också ett kommande möjligt område för bostäder. Ett populärt strövområde och bärplockningsmarker, som dessutom ligger väldigt nära bebyggelsen.

I Filsbäck finns några verkligt fina skogsområden, som måste skyddas från bebyggelse, "Filsbäck östra" är en risk för dessa skogspartier.

Att ta bort ett gott bullerskydd norr om ringleden vid Ågårdsskogen är inte riktigt genomtänkt.

Kommunen måste ha en dialog med de boende och skolor i närheten av nämnda skogsområden innan några bebyggelseplaner sätts i verket.

Med tanke på de senaste årens "skogsmassakrer" vid Stenportsskolan och utmed vägen till Skara, måste man ifrågasätta kommunens hållbarhet och förmåga att gynna den biologiska mångfalden. Enligt tidigare beslut ska kommunen ersätta all skog man tar ner med annan skog. Var ska den skogen planteras? På åkermark? Det tar över långt 100 år innan det kan kallas för en skog.

Naturskyddsföreningen ifrågasätter starkt idén om att Lidköping blir mer attraktivt genom dessa stora utbyggnadsplaner, snarare tvärt om. Även nödvändigheten att växa i storlek för ekonomins skull betvivlar vi. Ur ett klimatperspektiv så blir det svårt att klara av neddragningen av koldioxidutsläpp samtidigt som staden expanderar i storlek. Trafikmängden är redan väldigt stor och kommer med säkerhet öka med de utsläpp det innebär, mängden betong som behövs vid bostadsbyggandet innebär också betydande koldioxidutsläpp,

uppvärmningen av allt fler bostäder betyder mer koldioxid. Vilka klimatfrämjande åtgärder har kommunen för förhindra en sådan utveckling vid en tillväxt av antalet människor/bostäder/transporter? Vilka åtgärder har kommunen planerat för att bevara och helst öka den biologiska mångfalden i kommunen?

SVAR: För att nå kommunens tillväxtmål att bli 45 000 invånare 2030 krävs det att staden ska växa med både bostäder och verksamheter. Det kommer också ställa högre krav på befintliga strukturer som trafik och grönska. Stadsutvecklingsplanens huvuddrag för att nå detta mål är genom förtätning i första hand och att nyttja den redan exploaterade marken. Men det kommer också kräva att ny mark bryts för att kunna nå målet. Stadsutvecklingsplanen bygger på att stärka den befintliga grönstrukturen genom att binda samman park- och naturmiljöer med gröna stråk. Dessa stråk ger möjligheten för att utveckla fler ekosystemtjänster inne i stadens hårdgjorda miljöer. Fler spridningslänkar för olika arter skapas mellan livsmiljöer, fler möjligheter att ta hand om dagvatten eller höga temperaturer etableras och livsmiljön för människan blir bättre. Exploatering i befintliga naturområden ska ske med tillförsikt och inventering av naturvärden ske under detaljplaneskedet. Utpekade utredningsområden behöver mer detaljerade inventeringar innan detaljplanering kan bedömas lämpligt. Kommunens översiktliga biotopkartering och nätverkshabitatanalys indikerar även vilka områden som att höga naturvärden och har sammanställts i den ekosystemtjänstbedömning som gjorts för Stadsutvecklingsplanen.

Näringslivet i Lidköping

Näringslivet i Lidköping - NiL har genomläst och bearbetat förslaget av den nya stadsutvecklingsplanen. Föreningen har tillsatt en arbetsgrupp som arbetat med förslaget under ledning av Anders Jörnsköld samt genomfört två workshops med medlemmar för att penetrera och diskutera stadsutvecklingsplanen i syfte att ta fram ett bra underlag till remissyttrande.

Näringslivet i Lidköping välkomnar målet ”livfullhet” inom fortsatt planering och vikten av en balans mellan livfullhet och småstadskänsla.

Förtäta den centrala staden så långt det går: Huvudriktningen ska vara förtätning men inte på bekostnad av riksintressen eller Lidköpings småstadskaraktär. De la Gardie- och småstadens bevarande är hörnstenen i Lidköpings attraktivitet. Hamnstaden kan byggas högre och i modern stil. I stadskärnan måste hänsyn visas den äldre bebyggelsen. Näringslivet i Lidköping önskar kopplingar till grönska och vatten. Livfullhet kräver ett ökat invånarantal, aktiviteter per yta och användning över dygnet och Näringslivet i Lidköping tror på verksamheter i bottenplan, lägenheter ovan dessa och parkering under för att vända en upplevd trend av att Lidköpingsbor söker sig utanför staden för att bo, arbeta och handla.

SVAR: Detta är inriktningar som till stor del genomsyrar planens målbild, strategi och ställningstaganden. En överblick kring dessa frågor beskrivs under denna flik i planen.

Skapa förutsättningar till en mer komplett flyttkedja: Näringslivet i Lidköping ser en avsaknad av bostäder av olika storlek och prisklass i stadskärnan. Genom att locka människor i olika livssituation till stadskärnan ökar livfullheten. I etablerade villaområden kan flerbostadshus uppföras. Näringslivet i Lidköping välkomnar projektet Hamnstaden, men önskar fler projekt av varierande storlek och tidsrymd. I samband med nybyggnation önskas utveckling av rekreatiomsområden.

SVAR: Det stämmer att bostadsbyggandet centralt varit lågt i Lidköping. Med Stadsutvecklingsplanen är kommunens vilja att detta ska vändas med projekt som (förutom Hamnstaden) Framnäs, Garvaren, Laken, Östra entrén m.fl.

Prioritera utbyggnad av fungerande transportleder runt den centrala staden: Näringslivet i Lidköping betonar den omfattande genomfartstrafiken samt utvecklingen av Riksväg 44, ringleden, hamnen och järnvägen. Näringslivet i Lidköping betonar vikten av att inte förbise hamnen och järnvägen under planeringsarbetet. I framtiden bör transporter för industri och logistik hänvisas åt öst och besöksnäring, turism och handel åt väst. Näringslivet i Lidköping välkomnar Lidköpings kommuns vilja att förbättra och förenkla trafiksituationen för cyklister i staden, och även viljan att samla parkeringsplatser i parkeringshus. Man betonar vikten av gestaltning i enlighet med Lidköpings karaktär.

Utnyttja Lidköpings centrala position i Sverige och Skandinavien: Lidköping ligger i den skandinaviska handelstriangeln, med mindre än fem timmars restid till Skandinaviens huvudstäder. Näringslivet i Lidköping anser att Lidköpings potential för närvarande är outnyttjat men att infrastruktur redan finns på plats för att bättre nyttja Lidköpings geografiska position. Näringslivet i Lidköping tror på ytterligare exploatering i Kartåsen och Hovby.

SVAR: Utbyggnader i Kartåsen och Hovby för verksamheter finns i planen och i Kartåsens fall pågår de. Hovby är på längre sikt och mer beroende av en ny sträckning av väg 44. Angående handelstriangeln kan kommunen arbeta med att förutsättningar för rörelser kan ske, vilket också visas i planen med inriktning att utveckla persontrafik på järnvägen och förbättra andra regionala kopplingar.

Prioritera besöksnäringen ännu mer: Näringslivet i Lidköping önskar ett stort fokus på Lidköpings besöksnäring. Näringslivet i Lidköping välkomnar utvecklingen av Rörstrandsområdet och önskar koppling till vattnet och fokus på båtutrustning. Näringslivet i Lidköping vill se att Lidköping blir en evenemangsstad och välkomnar den kommande evenemangshallen och välkomnar den samlade idrottsverksamheten vid Ågårdssområdet.

SVAR: Kommunen noterar synpunkten och konstaterar att det är i linje med inriktningen i planen.

Ta fram en etablerings- och jobbstrategi: Näringslivet i Lidköping önskar att Lidköpings kommun tar fram en Näringsstrategi. Näringslivet i Lidköping önskar att en del av en högskola eller ett universitet etableras i staden med inriktning miljöteknik eller livsmedelsproduktion, i enlighet med Lidköpings styrkor.

SVAR: Det pågår ett arbete med en näringslivsstrategi i kommunen, dock inte inom ramen för denna plan som fokuserar på mark- och vattenanvändning.

Övrigt: Stadsutvecklingsplanen kan vara svårtydd och svårläst för gemene man och Näringslivet i Lidköping upplever att för stor uppmärksamhet läggs på process snarare än innehåll.

SVAR: Vissa förtydliganden kommer att göras till granskningskedet. Framförallt vad gäller kartornas tydlighet.

Lidköpings näringslivsråd

Näringslivsrådet består av 12 företag från olika branscher. Företagen utses utifrån att man har ett uttalat engagemang för stadens utveckling och kunskap i frågor som är kopplade till samhällsutvecklingen i stort. Företagets representant skall ha mandat att företräda företaget.

Näringslivsrådet lämnar följande synpunkter och frågor i punktform:

- Var i planen finns kulturen, idrott/föreningsliv, stadsnära skolor?
SVAR: Under rubriken "Idrott, kultur, fritid och evenemang" i planens temadel kring bebyggelse tas dessa intressen upp. Skolor tas upp under rubriken "Offentlig service" i samma tema-del. Flera synpunkter som pekar på att frågor och platser som berör kultur och besöksnäring behöver lyftas tydligare i planen har inkommit under samrådet. Planen kommer till granskningskedet att komplettera planen kring detta.
- Hur tänker man kring strandskyddet och bostäder i vattennära lägen både vid Vätern och Lidan?
SVAR: Vad gäller strandskyddet vid Vätern kommer detta återinträda vid detaljplaneläggning. Planen kommer till granskningskedet att kompletteras med en lokaliseringstudering för att visa på att bebyggelse i områden kring Framnäs, Hamnstaden och Västra hamnen tillgodoser väsentliga samhällsintressen som inte kan tillgodoses på ett tillräckligt bra sätt någon annanstans.
- Finns det i dagsläget en problematik som löses via denna plan, gamla surdegat t ex?
SVAR: Exempel på frågor/problematik som hanteras i planen är en samlad syn kring förtätningsfrågor och ställningstaganden kopplat till detta med riktlinjer kring gestaltning och kulturmiljö tidigare saknats. Den visar på ett helhetstänk kring trafiken inne i staden och i anslutning till staden och även en helhetssyn på stadens grönstruktur. Därutöver

ger planen en övergripande bild över vilken klimatanpassningshänsyn vi behöver förhålla oss till i planeringen.

- Har man tänkt på hur samhället kan komma att förändras efter Corona?
SVAR: Samhället är i ständig förändring och därför är det viktigt att dessa långsiktiga planer är rustade för flexibilitet. Bl.a. genom att planera för en blandad stadsbebyggelse i högre utsträckning än tidigare kan förändringar hanteras bättre. Pandemin skulle kunna ge en ökad inflyttning till Lidköping då pendlingsavstånd skulle kunna bli längre när man inte pendlar lika ofta. Befolkningsprognoser och bostadsförsörjningsprogram uppdateras årsvis i kommunen och den fördjupade översiktsplanen följs upp i en löpande process för att hållas aktuell.
- Vad är själva målsättningen?
SVAR: Under fliken "Målbild och strategi" finns detta beskrivet.
- Se på möjligheter och begränsningar för trafik och dagvatten när man planerar förtätningar i Lidköping, dagvatten och översvämningsskydd är en viktig punkt
SVAR: Noterat, detta är viktiga frågor som blir särskilt aktuella vid förtätning.
- Generellt om infrastruktur vilket givetvis inkluderar trafiksituation men också elförsörjning, VA, kommunikation,...., etc
SVAR: Planen beskriver infrastruktur under fliken "Hänsyn och konsekvenser".

Fastighetsägarna Lidköping

Föreningen fastighetsägarna lämnar följande synpunkter i punktform.

- Kommunikation och tillgänglighet - viktigt att besökare fortsatt kan ta sig med bil in i centrum för att handla och utnyttja servicen i centrum. Besöksparkering viktig. Även fokus på fotgängare, cyklister och framkomlighet.
SVAR: Den inriktning som beskrivs under Tema Transporter anses vara i linje med synpunkten.
- Förvalta, behåll och utveckla stadskärnan. Fyll med kvalitet, plan för hållbart utbud, attraktiv stadskärna som människor vill besöka och lägga sina inköp i. Var och hur stor är stadskärnan, definition krävs (geografiskt upplägg).
SVAR: Stadskärnan definieras som det röda område som finns markerat på strategikartorna. Övriga synpunkter noteras, detta är viktigt att vi arbetar med hela tiden genom satsningar i den offentliga miljön och olika samarbetsprojekt mellan kommun och fastighetsägare. Skridskobana, temalekplats, solbryggor och belysning är exempel på några projekt i syfte att lyfta stadskärnans attraktivitet.

- Ta tillvara på vattnet, utveckla verksamheter, boende och annat kring detta.
SVAR: Kommunen har ett tydligt uppdrag kring detta och det syns i planförslaget genom de förslag på förändrad markanvändning som visas.
- Samverkan, utveckla samverkan mellan näringsliv och kommun, tillsammans är av betydelse för att kunna utveckla stadskärnan. Exempelvis kan man utnyttja fastighetsägarnas kunskap och erfarenheter vid planering av handel och bostäder.
SVAR: Synpunkten noteras. I arbetet med Stadsutvecklingsplanen är detta samråd ett sådant tillfälle där vi hoppas få ta del av fastighetsägarnas kunskaper. Tidigare under processen har kommunen bjudit in till en öppen dialog i Framtidsverkstaden och också till workshops med ett antal företagare och fastighetsägare i mindre grupper på olika teman.
- Öka kännedomen om Lidköping, fler ska känna till Lidköping och dess "unikitet". Vad gör Lidköping unikt? Hitta ett fokusområde som genomsyrar hela stadskärnan och kan användas i varumärkesbyggandet.
SVAR: Detta är såklart viktigt, men Stadsutvecklingsplanens breda innehåll styrs av plan- och bygglagen och syftar till att visa den politiska viljan kring den framtida mark- och vattenanvändningen.
- Involvera näringslivet tidigare i utvecklingsprocessen och inte enbart för samråd. Goda erfarenheter och kunskaper kan vara till nytta i ett tidigare skede av arbetet.
SVAR: Se svar ovan, kommunen har under detta arbete prövat ett antal sätt att genomföra dialog, informera och inhämta synpunkter. Detta är något som ständigt kan utvecklas, vi tar med oss de erfarenheter vi skaffat oss och de synpunkter vi fått kring dialog och kommunikation för framtida projekt.
- Bör finnas möjlighet att få till ett handelsstråk från Kartåsen och in mot staden längs med infartsleden. Måste ta tillvarata möjligheten att även bygga bostäder blandat med verksamheter i bottenplan även mellan områden 1 och 17 i Hamnstad. På sikt är detta ett utmärkt läge för sjönära boende som kommer ge ytterligare liv till staden.

SVAR: Inriktningen för planeringen är att arbeta för att all handel som kan vara inne i staden ska lokaliseras dit. Skrymmande varor (t.ex bygghandel, bilhandel m.m.) bör lokaliseras till andra platser. I den långsiktiga planeringen för Lidköping har det inte bedömts finnas behov att utöka områden för extern handel.

Området kring Västra hamnen/Hamnstad är avsedd att vara en plats för både bostäder och arbetsplatser. Vissa delar mellan område 1 och 17 kan komma att innehålla bostäder även om den huvudsakliga markanvändningen är arbetsplatser. På samma sätt som område 17 pekas ut för en huvudsaklig markanvändning för bostäder kan till viss del även

arbetsplatser finnas här. Syftet med de olika funktionerna är att uttala att det handlar om en blandad stadsdel där många funktioner rymms.

Liberalerna Lidköping

Använd hela Lidköping för att bygga bostäder. Se till så att samtliga bostadsområden har en närhet till skogsområden. Bygg gärna blandat skog och bostadsområden i stället för antingen eller. Som exempel kan man låta 100 meter skog vara kvar längs hela nuvarande 44:an och ha bostadsbyggnationer innan för detta. Det medför en blandad bebyggelse som ger möjligheter till en grön stad och stadsnära boende.

När det gäller centrum så ser vi det viktigt att kommunen uttalar att det är där centrum för handel och butiker skall vara. Vårt näringsliv behöver dessa signaler.

Vi ser att det är viktigt att skapa möjligheter att komma närmare Vänern och även Lidan. När det gäller Hamnstaden så ser vi det viktigt att inför kommande bostadsbyggnationer är viktigt att bibehålla den stora gräsytan som är söder om småbåtshamnen då det under sommartid är en välanvänd yta av Lidköpingsbor. Det är viktigt att närheten till Vänern kommer alla Lidköpingsbor till dels och inte enbart för framtida hyres-och bostadsägare.

Vi ser att vi behöver boende även på nuvarande båtgårdsområdet och behöver därför ny mark som görs tillgängligt för nuvarande och kommande båtgårdsägare.

När det gäller byggnationer i strandnära läge samt för kommunen som helhet måste en handlingsplan fram gällande översvämningsrisker och även för Vänerns befarat höjda vattennivå.

När det gäller Lidan så ser vi att vi behöver få till en gästhamn längs med Lidan och även möjligheter till sommaröppna restauranger, barer längs med Lidans västra del norr om järnvägsbron och fram tills torgbron. Se exempel i Halmstad.

Vi ser även att en framtida scenlokal placeras vid Lidans mynning för att förhöja Lidköpings skönhet när man kommer sjövägen och på landsidan se utsikten över Vänern, kålland och Kinnekulle.

Längs med Lidan ser vi cykel och gångpromenader samt byggnationer längs med Lidan söder om 44:ans bro. För att ta itu med rasrisker och den miljöskadliga avrinningen som sker från land ned i Lidan kan detta planläggas för byggnation kombinerat med markförstärkningar.

Bygg ut Lidköping som hamnstad på Östra Sidan och gör det möjligt med järnvägsförbindelse från hamnområdet. Detta möjliggör att Lidköping blir ett nav för transporter och därmed en attraktiv plats för näringslivet. Detta skapar

även fler intressenter som agerar för utbyggnad av Kinnekullebanan som har kopplingar till Västra Stambanan i bägge riktningar av Kinnekulle banan.

Bygg inte mer industri i vattennära läge än den som är beroende av närheten till Vänern. Använd Hovby samt Kartåsen som industriområden.

SVAR: Att handel främst ska lokaliseras till centrum framgår i beskrivning och ställningstaganden under rubriken "Handel- och besöksnäring" i tema-delen kring bebyggelse.

Det pågår arbete hos Länsstyrelse och Väterns vattenvårdsförbund med frågor om stigande vatten och bl.a. tappningsstrategi. Kommunen följer och deltar i detta arbete.

Planen möjliggör för förstärkta stråk och en ökad variation av innehåll i bebyggelsen mellan centrum och Vänern. Planförslaget kommer till granskningshandlingen att kompletteras så markområden i västra hamnen även inkluderar användningen kultur och besöksanläggningar (förutom blandad stadsbebyggelse och icke störande verksamheter).

Att utreda möjligheten till järnvägsförbindelse i Östra Hamnen ligger som ett uppdrag från kommunfullmäktige och presenteras inom projektet att utveckla Östra Hamnen.

Moderaterna

Förslagets sikte på kommande 50 år ställer stora krav på hög flexibilitet.

Vi anser att det är av största vikt att staden hålls samman. Därför är vi också positiva till den bärande idén att binda ihop stadsdelar och förtäta stadsbilden genom såväl byggnation som utveckling av stadsgator. Det bidrar till ökad trivsel och trygghet. I stadens yttre områden finns dock fortsatt behov av tomtmark för boende i villa och radhus. Inte minst har pandemin satt fingret på människors önskan att äga, bygga och bo i eget hem. Det kan handla om småhus, men även om bostadsrätter med tillgång till en egen täppa för rekreation. Att kommunen har en planering som möjliggör för fler att äga sitt boende är både en rättvisefråga och ett behov som kommer finnas även i framtiden.

Vi vill se en tydlig utveckling där vi tar tillvara närheten till vattnet på ett sätt som kommer alla invånare samt besökare till del. Möjligheterna med Vänern som plats för stadsnära bad, rekreationsplats och båtliv får inte ännu en gång försummas i stadens planering. Även Lidan som ett blått stråk genom staden behöver nyttjas bättre för att skapa attraktiva miljöer i centrum för människor att vistas vid. Den utveckling som sker ska ta sikte på användning hela året, inte enbart sommarmånaderna.

Grön- och blåstrukturer, som förslaget utgår ifrån, ska givetvis finnas, men de ambitioner som finns i förslaget att bevara alla de stadsnära skogarna riskerar tveklöst att bromsa Lidköpings möjligheter att växa och utvecklas. Moderaterna menar att det finns möjligheter att använda delar av skogen för att både bygga bostäder, fritidsanläggningar och rekreationsområden. Även i området upp mot Råda ås finns möjligheter att bygga fler bostäder när täktverksamheten upphör, utan att åsen som rekreationsområde fördärvas.

När det gäller infrastrukturen, gator och vägar samt olika trafikslag, blir det tydligt av förslaget hur stort behovet är av insatser för att öka framkomligheten på ringleden runt staden. Ett steg är givetvis att förlängningen av riksväg 44 förbi Hovby blir av. Det är dock redan känt att större delen av biltrafiken på ringleden är Lidköpingsbor som förflyttar sig mellan stadens olika delar. I och med en satsning på stadsgator kommer än mer trafik att styras till ringleden, varför det måste finnas en planering kring hur långa bilköer ska kunna undvikas i möjligaste mån. Givetvis är Kinnekullebanan och dess framtida utveckling otroligt betydelsefull för Lidköping, liksom expressbussen mellan Skövde och Trollhättan som ger ytterligare goda möjligheter att resa till och från Lidköping.

När det gäller verksamhetsmark krävs god framförhållning och redan nu behöver vi se bortom Kartåsens nya industriområde. Tillgång till verksamhetsmark måste finnas på kort och lång sikt för att möjliggöra arbetstillfällen och inte gå miste om investeringar

Moderaterna lämnar följande inspel:

- Vi vill betona vikten av att de kulturmiljöer vi har kring Lidköpings centrum så långt möjligt ska bevaras, men att detta inte får innebära stopp för rimlig utveckling som innebär positiva mervärden för staden. Med kloka avvägningar kan vi göra både och. Miljön kring Nya Stadens Torg kräver dock särskild eftertanke med hänsyn taget till De la Gardie staden.
- Området kring Lidan ska prioriteras med utgångspunkt från vattnet och människors möjlighet att mötas.
- Vi anser att stadsplanering i centrum ska prioritera gång- och cykeltrafik samt buss. Tätortstrafiken i staden är i dag lågt utnyttjad, här finns troligen en potential för ökat resande som kommunen kan ha nytta av att främja. Biltrafik ska fortsatt vara möjlig och parkeringsmöjligheter ska finnas på rimligt gångavstånd från centrum. Vi ser positivt på fler åtgärder kring gång- och cykelinfrastruktur. Men vill samtidigt understryka vikten av trafikåtgärder på ringleden och de större trafikstråken för att minimera köer.
- Vi bör vara tillåtande när de gäller omvandling av lokaler till lägenheter.
- Vi anser att kommunen inte kan prioritera bort nybyggnation i form av småhus. Lidköping är en utpräglad villastad, vilket är konkurrensfördel och en viktig del att ta tillvara för att locka nya och nygamla invånare, det vill säga återvändare.

- Vi anser att Ågårdsskogen ska bevaras, men ser möjligheter att i Dalängsskogen knyta samman staden genom en kombination av bostäder, fritids- och idrottsanläggningar samt delvis bevarad skog.
- Med närhet till Ågårdsskogen och fritids- och idrottsanläggningarna vill vi peka på området utmed Lidan, där kommunen i dag har bland annat växthus, som en intressant plats för bostäder. Detta skulle även möjliggöra kontakt med vattnet för fler. Det är ett område som vi menar bör lyftas in i stadsutvecklingsplanen.
- Vi anser att Framnässtaden är utmärkt för att öppna upp mot Vänern för allmänheten och även ge möjligheter till bostäder med sjöutsikt. För att binda ihop staden bör en fortsättning ske med bostäder ovanför nuvarande båtgården mot Läckövägen. Även båtgården bör inrymmas i planeringen och en plan för ny båtgård med naturlig koppling till småbåtshamnen bör tas fram.
- Stadsutvecklingsplanen bör kompletteras med en utpekad plats möjlig för en större verksamhetsetablering i likhet med det arbete som exempelvis Skövde och Mariestad har gjort. Verksamhetsmark måste alltid finnas för såväl mindre som större verksamheter.

SVAR: Planen förtydligas och kompletteras vad gäller arkitektur, stadsbyggnad och kulturmiljö för att ge ett tydligare stöd både vad gäller bevarande och förnyelse.

Planförslaget innehåller utrymme för såväl småhusområden i utkanterna av staden som tätare områden inom staden. Att möjliggöra för en variation av bebyggelse typer är en av planens strategier.

Plats för större verksamhetsetablering finns i planen möjlighet för inom området "Hovby" (nr 34).

Platsen där båtgården idag finns ligger mycket nära Vänerns strand och vid detaljplanering här skulle strandskyddet återinträda. Så är fallet på flera föreslagna bebyggelseområden i planen, men där bedöms det finnas särskilda skäl för ett upphävande. Denna plats mer perifera läge utan samma korta avstånd till centrum och kollektivtrafik skulle sannolikt vara svårare att upphäva skyddet i. Dock är den största svårighet att bebygga området dess låga läge i terrängen. Byggnaderna skulle behöva anpassas kraftigt för att vara skyddade vid stigande vatten. En lämpligare markanvändning skulle vara att bebygga den yta som är ovanför strandskyddet och arbeta på andra sätt med att skapa vattenkontakt för denna bebyggelse.

Transportavsnittet kompletteras med förslag på kommande trafikutredningar för bland annat delar av Ringleden. Trafikutredningar av hela stadens trafiksystem kommer göras i och med den kontinuerliga översiktsplaneringen.

Miljöpartiet Lidköping

Det förefaller inte lämpligt att ta bort mer av våra stadsnära skogar då det redan tagits ned mycket skog i t.ex Stenportskogen, Änghagen, Kartåsen, Ågården. Den skog som är kvar behövs för att bibehålla en någorlunda sammanhängande grönstruktur som möjliggör biologisk mångfald och utgör skydd mot trafikleder, sväljer skyfall och förbättrar stadsluften m.m. Bebyggelse av dessa skogar/rekreationsområden skulle äventyra miljön för kommande generationer. Istället bör man göra dessa skogsområden mer tillgängliga med spårmarkering och detaljerade kartor till allmänheten. (se Hitta ut, Skövde kommun) Vi vill alltså inte bebygga Nr.6 Läckövägen Norra.

Vi är också emot att bygga så högt som 8 våningar. Vi tycker att staden istället ska få behålla sin småstadskaraktär med låg bebyggelse, vilket till stor del är det som gör staden attraktiv att besöka och att bo i. Plats för utökad kollektivtrafik bör beaktas.

SVAR: För att nå kommunens tillväxtmål att bli 45 000 invånare 2030 krävs det att staden ska växa med både bostäder och verksamheter. Det kommer också ställa högre krav på befintliga strukturer som trafik och grönska. Stadsutvecklingsplanens huvuddrag för att nå detta mål är genom förtätning i första hand och att nyttja den redan exploaterade marken. Men det kommer också kräva att ny mark bryts för att kunna nå målet. Stadsutvecklingsplanen bygger på att stärka den befintliga grönstrukturen genom att binda samman park- och naturmiljöer med gröna stråk. Dessa stråk ger möjligheten för att utveckla fler ekosystemtjänster inne i stadens hårdgjorda miljöer. Fler spridningslänkar för olika arter skapas mellan livsmiljöer, fler möjligheter att ta hand om dagvatten eller höga temperaturer etableras och livsmiljön för människan blir bättre. Exploatering i befintliga naturområden ska ske med tillförsikt och inventering av naturvärden ske under detaljplaneskedet.

Planförslaget innehåller ett resonemang kring gestaltungsprinciper för olika områden och var och hur skalan kan tillåtas avvika på ett sätt som visar hänsyn mot befintlig stadsbild och kan bidra till att skapa värden.

Vänsterpartiet Lidköping

Stadsutvecklingsplanen ska underlätta arbetet med att kommun och invånare bidrar till att uppfylla de nationella och internationella klimatmål som finns. Det finns en framtagen miljöplan för kommunen och Stadsutvecklingsplanen måste samspeja med denna plan.

- Vid stads- och markplanering som innebär förtätning, nyexploateringar, infrastrukturplanering så måste konsekvensanalyser göras utifrån ett klimatperspektiv likaså biotopundersökningar innan avgörande beslut fattas

Bevarande av naturskogar såsom våra stadsnära skogar har betydelse för våra ekosystem, omhändertagande av koldioxid, luftrening. Dagvattenhantering och

restaurerade eller nyanlagda våtmarker kommer göra staden mindre sårbart mot översvämningar. Vi behöver medvetet arbeta för att det finns många, mindre sammanhängande grönpunkter som samlar upp och för vidare vattenmängder, eftersom det minskar risken för översvämningar.

Tillgång och närhet till park-, grön- och vattenområden kommer ha ännu större i framtiden betydelse för att söka skugga eller skydd vid höga temperaturer. Det har också betydelse för att dämpa ljud och buller. Nyplantering av träd kommer vara ännu viktigare och vara nödvändigt för att kunna behålla Lidköping som en stad i inbäddad grönska samtidigt som det tillför trivsel och estetiska värden i stadsbilden och gaturummet.

Tillgång till tätortsnära naturområden har också påverkan på folkhälsan. Närhet och tillgång till flera fritids- och parkområden har betydelse för att alla människor ska ges möjlighet till rekreation och fritidsaktiviteter.

Lidköping stad har en unik tillgång som måste värnas och det är närheten till grönområden, sjöar och vattendrag gör stadskärnan unik. I brytpunkten mellan stad och natur finns stora kvalitéer. Stadsplanering ska ske med stor respekt för ekologiska värden och bidra till en stadsmiljö där stadens kvaliteter som torg, parker och natur stärker varandra. Olika ekosystemtjänster, som exempelvis öppna dagvattenlösningar ska integreras i stadsmiljön och grönområden ska tillgängliggöras i närheten av bostadsområden.

- Skyddandet av våra stadsnära skogar såsom Ågårdskogen, Dalängskogen, Kartåsskogen, skogsområdet vid Framnäs, Kartåsskogen och Östra Sannorna måste förtydligas. Det samma gäller gröna parkområden.
- Inventering av nyckelbiotoper är av central betydelse för att hänsyn ska tas till områden med höga naturvärden i samband med slutavverkningar.
- Planen ska leda till att befintliga ekosystemtjänster förstärks men också att nya tillförs.
- Stadsplanering ska säkra att det finns gröna stråk och att det finns grönområden inom staden samt verka för att nya gröna ytor anläggs och träd planteras.
- Stadsutvecklingsplanen ska föreslå åtgärder som kan bidra till att fler människor kan bedriva stadsodling
- Vid markexploatering ska betes- och åkermark i görligaste mån skyddas.
- Utvecklingen av Framnäsområdet ska främst utvecklas som friluftsfritidsområde. Idrottsplatsen Framnäs behöver finnas kvar som en central belägen idrottsplats. Framnäs ska kännetecknas som ett område fri från barriärer mellan staden och Vänerne med tillgängliga badstränder, parkområden och som möjliggör till rekreation, olika fritids- och kulturaktiviteter.

SVAR: För att nå kommunens tillväxtmål att bli 45 000 invånare 2030 krävs det att staden ska växa med både bostäder och verksamheter. Det kommer också

ställa högre krav på befintliga strukturer som trafik och grönska. Stadsutvecklingsplanens huvuddrag för att nå detta mål är genom förtätning i första hand och att nyttja den redan exploaterade marken. Men det kommer också kräva att ny mark bryts för att kunna nå målet. Stadsutvecklingsplanen bygger på att stärka den befintliga grönstrukturen genom att binda samman park- och naturmiljöer med gröna stråk. Dessa stråk ger möjligheten för att utveckla fler ekosystemtjänster inne i stadens hårdgjorda miljöer. Fler spridningslänkar för olika arter skapas mellan livsmiljöer, fler möjligheter att ta hand om dagvatten eller höga temperaturer etableras och livsmiljön för människan blir bättre. Exploatering i befintliga naturområden ska ske med tillförsikt och inventering av naturvärden ske under detaljplaneskedet. Utpekade utredningsområden behöver mer detaljerade inventeringar innan detaljplanering kan bedömas lämpligt då kommunens översiktliga biotopkartering och nätverkshabitatanalys indikerar att höga naturvärden finns i området, detta förtydligas till granskningshandlingen. Planens inriktning är att Framnäsområdet ska utvecklas för såväl idrott, rekreation, bostäder och besöksanläggningar. Framförallt Framnäs strandpark kommer innehålla stora ytor för friluftsliv och rekreation. Att skapa förutsättningar för stadsodling stämmer väl med planens intentioner om att utveckla ekosystemtjänster och skapa fler funktioner i stadens gröna strukturer. Att peka ut exakta platser för ändamålet har bedömts ligga på en för detaljerad nivå i detta arbete.

Genom att erbjuda en resurseffektiv infrastruktur med möjligheter att välja klimatsmart och hållbart resande kan kommunen skapa förutsättningar för en god livskvalitet för de människor som bor och vistas i Lidköping. En stadsplanering som leder till en utbyggd kollektivtrafik och möjliggör en större övergång från bilism till buss och annat resande är bra för både klimat, framkomlighet och trafiksäkerhet.

Stadsutvecklingsplanen ska bidra till att fler nyttjar kollektivtrafik och som gör det attraktivt att nyttja kollektivtrafik. Genom åtgärder som särskilda busskörfält, korsningar, rondeller, passager underlättas både kollektivtrafikens framkomlighet.

Kinneullebanan är en viktig pendlingsväg för invånarna samt näringslivet i Lidköping och våra grannkommuner. Kinneullebanans utveckling och betydelse för resandet måste beaktas i stadsutvecklingsplanen.

Vänsterpartiet vill att stadsutvecklingsplanen utvecklas enligt följande:

- Förtydliga behovet av gröna och klimatsmarta infrastrukturplanering
- Åtgärder som underlättar till ökat nyttjande av kollektivtrafik

SVAR: Kinneullebanans betydelse behandlas i Tema Transporter. Där finns ställningstaganden om att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas, såväl buss som tåg. Att föreslå specifika åtgärder för detta bedöms vara på en för detaljerad nivå för den fördjupade översiktsplanen. Avsnittet ska kompletteras med förtydligande kring besöksnäring inför granskningshandlingen.

För att fler ska välja att cykla är det viktigt att det finns en bra infrastruktur, attraktiva omgivningar och bra parkeringsmöjligheter. Det är viktigt att

cykelnätet är sammanhängande och gent med hög tillgänglighet och tydlighet i sin utformning. Cykelnät ska binda ihop bostadsområden, större arbetsplatser, skolor, affärer, fritidsanläggningar, busshållplatser och resecentra. Cykelnätet mellan stad och närorter som Vinninga, Mellby, Gillstad och Örslösa behöver utvecklas. Förslaget till stadsutvecklingsplan innehåller bra förslag på hur cykel som färdmedel kan förbättras och dessa måste prioriteras i den fortsatta stadsplaneringen. Stadsplanering ska ta hänsyn till att det finns cykelparkering i direkt anslutning till alla viktiga målpunkter och att dessa anknys till cykelvägnätet. Cykel- och promenadstråk måste än mer sammanlänkas och bidra till sammanhållen stad. Cykel- och promenadstråk längs våra stränder gör staden attraktiv men bidrar också till närhet till vatten och naturområden.

Vänsterpartiet vill att stadsutvecklingsplanen utvecklas enligt följande:

- Att stadsutvecklingsplanen samfasas med Lidköpings gång-, cykel- och trafiksäkerhetsprogram
- Att Stadsutvecklingsplanen ska främja en förbättrad infrastruktur för cykel och promenadstråk
- Att förlängningen av gång- och promenadstråket mellan båtgården, förbi Toftabäcken fram till Giacomiparken förverkligas.

SVAR: Stadsutvecklingsplanen pekar ut inriktning på strategisk nivå och ett antal sträckor för att förstärka gång- och cykel. Gång- cykel och trafiksäkerhetsprogrammet innehåller åtgärder att göra på dessa sträckor och för att konkretisera strategin. Därför är Stadsutvecklingsplanen och programmet samfasade. Promenadstråk för rekreation i staden beskrivs i tema Grönska och vatten – Friluftsliv där det finns ett ställningstagande att urbana vandringsstråk ska upprättas. Strandpromenaden förbi Tofta finns utpekad på planens strategikarta.

Mål 11 i Agenda 2030 lyfter vikten av att skapa hållbara samhällen och att skydda våra kultur- och naturarv. Dessa målområden behöver lyftas i förslaget till stadsutvecklings-plan. Planen ska bidra till ett proaktivt kulturmiljöarbete. Att koppla ihop dåtid, nutid och framtid har stor betydelse för människors lokala tillhörighet i en föränderlig samtid och ger mervärde i en tät och blandad stad. Mångfalden av kulturmiljöer måste säkras i stadsutvecklingsplanen då den har betydelse för den sociala hållbarheten.

Vänsterpartiet vill att stadsutvecklingsplanen utvecklas enligt följande:

- Att underhållning och renovering av stadens unika kulturmiljö säkras vid stadsplanering
- Att stadsutvecklingsplanen verkar för att mångfalden av kulturmiljöer i Lidköping säkras
- Bidra till att varumärket Lidköping som Porslinstaden utvecklas

SVAR: Planen innehåller ställningstagande om att möjligheten att skydda kulturmiljöer vid detaljplanering ska användas. Planen kompletteras till granskningsskedet med beskrivning kring bebyggelsemiljöernas karaktärsdrag, vilket ger ett bättre stöd inför kommande planering.

Stadsutvecklingsplanen bör ha ett tydligare fokus utifrån välfärdsuppdraget och att jämna ut skillnader i livsvillkor och att underlätta deltagandet. Den ska medverka till ett levande och socialt hållbart Lidköping.

När många människor samlas på en plats skapas förutsättningar för ett rikt, varierat och spännande stadsliv. En attraktiv stad är fylld av liv och rörelse tack vare ett utbud som gör att människor rör sig utomhus på olika tider och av många olika skäl. I den socialt hållbara staden varvas och integreras bostäder med olika funktioner med närhet till utbud av nöjen, kultur och upplevelse.

Under de kommande åren måste vi verka för en blandning av hyresrätter, bostadsrätter och äganderätter då det leder till positiva socioekonomiska effekter. Upplåtelseformerna bidrar även till socialt blandade stadsdelar och till hushållens rörlighet. Varierande lägenhetsstorlekar är viktigt för att det ska vara möjligt att bo kvar i sitt område när livssituationen förändras. Vid planering av nya bostadsområden så är det viktigt att mötesplatser skapas.

När nya skolor eller förskolor byggs ska de placeras nära bostäder, parker och natur. Det samma gäller att det finns närhet till närhet till annan samhällsservice. Säkra gång- och cykelvägar och kollektivtrafiknära lägen vid befintliga och nya skolor och förskolor eller andra serviceinrättningar.

Vänsterpartiet vill att stadsutvecklingsplanen utvecklas enligt följande:

- Att stadsutvecklingsplanen får ha ett tydligare fokus utifrån kommunens och samhällets välfärdsuppdrag och att stadsplanering bidrar till att jämna ut skillnader i livsvillkor och att underlätta deltagandet i samhällslivet.
- Stadsutvecklingsplanen måste säkra att det finns mark- och områden för framtida behov av skolor och förskolor likaså särskilda boenden eller s k LSS-boenden.
- Tydliga krav om att verka om att planera för en ökad blandad bostadsbebyggelse.

SVAR: Planförslagets målbild och strategi utgår från nationella, regionala och kommunala mål för att uppnå en hållbar utveckling ur flera perspektiv. Strategier för en blandad bebyggelse och ställningstaganden för att tidigt planera för särskilda boendeformer och behov av offentlig service finns i planens tema-del. Eftersom planen inte är bindande utan fungerar som en vägvisare är krav-ställning och tvinganden inte möjliga.

Filsbäcks intresseförening

Intresseföreningen har kommit in med ett långt yttrande. Här presenteras den sammanfattning de själva satt ihop där det finns sidhänvisningar till deras fullständiga yttrande.

Sammanfattning

Filsbäcks intresseförening ser i förslaget till stadsutvecklingsplan att några av våra tidigare synpunkter om planerna om Filsbäck till viss del ser ut att ha respekterats. Det är positivt! Vi hoppas därför att förslaget till stadsutvecklingsplan kan förändras mer i den riktningen. I detta yttrande för vi fram de saker som vi sett i förslaget till stadsutvecklingsplan och som vi menar planeringsinriktningen måste ändras till, justeras eller saker behöver förändras på annat vis.

När vi nu lämnar synpunkter så försöker vi följa den struktur vi sett när vi läst om planen på webben.

Sammanfattning:

- Område 30 väster om Vinningavägen ska enligt uppgift hysa näringsverksamhet. Vi anser att verksamhetsområdet ska strykas ur planen. (Sidan 14 i detta yttrande.)
SVAR: Området är utpekad för verksamheter i gällande planprogrammet för Filsbäck-Truve/Svanvik. Detaljplanering pågår i området som därmed behålls.
- Vi noterar att område 30 i västra Filsbäck begränsas till fältet och inte inkräktar på västra skogen som ligger i östra sidan av fältet. Den begränsningen av bebyggelsen är bra. (s 3)
SVAR: Dessvärre har det blivit ett tekniskt fel i kartan som gjort att markeringen för kommande bostadsbebyggelse på det aktuella området Västra skogen inte syns, skogen ingår i pågående detaljplanearbete för området i enlighet med gällande planprogram. Kommunen har efter samrådet tagit kontakt med intresseföreningen via mail och gett dem möjlighet att komplettera sitt yttrande utifrån denna rättelse. I granskningshandlingen kommer områdets utbredning rättas till för att stämma överens med gällande planprogram och pågående detaljplanering.
- Område 31, södra gårdet mot Filsbäcksskogen, ska inte bebyggas. (s 4)
SVAR: Området ingår i det gällande planprogrammet för Filsbäck-Truve/Svanvik och behålls i den fördjupade översiktsplanen.
- Område 31, skolområde (blått). Stora delar av skogen i området måste fredas från bebyggelse. Det bör ändå finnas plats för att varsamt kunna placera en skola i området. (s 4)
SVAR: En framtida skola ska placeras varsamt i området så att befintlig grönska kan bli en resurs och del av en bra utemiljö.
- Område 31, gården vid Filsbäcks golfbanas klubbhus. Behåll delar av öppna ytor. Ny bebyggelse kan läggas utmed sidorna och södra sidan mot nuvarande bostadshus behålls fri från bebyggelse. Höjden begränsas till två fullhöjds våningar. Låt Trueholms arkitektur och kulturmiljön influera gestaltningen och utformningen av området. (s 4)
SVAR: Bebyggelsens placering, utformning och höjd hanteras i kommande detaljplanearbeten.

- *Västra skogen* måste sparas intakt och markeras som tätortsnära skog. (s 5)
SVAR: Se svar på punkt 2 ovan.
- *Östra skogen* måste sparas och markeras som tätortsnära skog. (s 5)
- *Södra gårdet* måste sparas. (s 6)
- *Filsbäcksskogen* bör i delar utrustas med ett starkare juridiskt skydd. (s 6)
SVAR: Synpunkterna har noterats. Se svar på Naturskyddsföreningens yttrande på sid. 37 angående behovet att ianspråkta viss naturmark och stärkta stråk.
- Förstärk *Filsbäckens* karaktär längs de delar som idag är degraderade. (s 6).
SVAR: Noteras. Synpunkten är för detaljerad för den fördjupande översiktsplanen, men tas med i kommande arbeten.
- Utvecklingen av den gröna infrastrukturen bör använda och stärka befintliga strukturer om de redan finns i stråken. Använd inte tomtmark för detta. I övrig ser vi gärna att alléer planteras med olika slags ädellövträd längs med gamla rv44 och vägen till Vinninga. (s 6)
SVAR: Inspelet tas med i arbetet med åtgärder kring Gamla Götenevägen genom Filsbäck. Väg 2611 till Vinninga är Trafikverkets och kommunen har inte rådighet kring det vägområdet.
- Vi ställer oss positiva till att stadstrafiken dras ut till Filsbäck, men gör det redan nu! (s 7)
SVAR: Synpunkten noterats och tas med i dialogen med Västtrafik.
- Förbättra trafiksäkerhet vid skolbusshållplats vid Filsbäcks förskola/Truvegården. Åtgärderna behöver göras redan nu, många barn hinner utsättas för de för höga riskerna, innan en ny skola eventuellt har byggts. Vi kan inte vänta, en olycka är en för mycket! (s 7)
SVAR: Frågan är för detaljerad för att hanteras i en fördjupad översiktsplan och hanteras inom kommunens trafiksäkerhetsarbete. Platsen ses över under hösten -21.
- Tidtabellerna måste anpassas så att det går att byta till och från avgångar och ankomster utan orimliga väntetider. Bearbeta Västtrafik mer! (s 8)
SVAR: Kommunen notar detta till kommande dialoger med Västtrafik.
- Vi motsätter oss att Filsbäcks station flyttas till den östliga röda punkten vid järnvägen om det inte blir två nya järnväghållplatser med god tillgänglighet för gång- och cykeltrafik och med cykelparkeringar. (s 8)
SVAR: Detta är ett fel i kartan. Det finns ingen plan på att flytta järnvägsstationen.
- Vi är mycket positiva till cykelväg till Vinninga. (s 9)
- Det behövs en säker anslutning till kommande cykelväg till Vinninga. (s 9)

SVAR: Ja, anslutningar hanteras i projektet och kommande detaljplanering.

- Det behövs en säker anslutning från cykelvägen till Kartåsens avfallshanteringsområde. (s 9)
SVAR: Kommunen tar med synpunkter i planeringen av åtgärder längs Gamla Götenevägen.
- Det behövs en säker anslutning från cykelvägen till och in i Kartåsens- och Änghagens industriområden. (s 10)
SVAR: Se ovan.
- Framkomligheten för cyklister ända fram till affärerna i Änghagen måste bli bättre. (s 10)
SVAR: Änghagens köpcentrum ligger inom en privatägd fastighet där kommunen saknar rådighet.
- Götenevägen/gamla rv44 inte ska pekas ut som primär led för farligt gods! (s 13)
SVAR: Korrekt. Det var baserat på gamla kartlager, rättas till i granskningshandling.
- Förbjud genomfartstrafik för tung trafik genom Filsbäck! (s 10)
SVAR: Frågan är för detaljerad för en fördjupad översiktsplan. Kommunen bevakar utvecklingen av trafiken genom Filsbäck.
- Gör fler fartdämpande åtgärder på Götenevägen vid Klovet-entrén till Filsbäck. (s 10)
SVAR: Platsen ses över i kommande detaljplanering i området och i arbetet med att göra åtgärder på Gamla Götenevägen.
- Gör fler fartdämpande åtgärder på Götenevägen vid infarten till Kartåsens avfallshanteringsanläggning. (s 11)
SVAR: Synpunkten tas med i arbetet med åtgärder på Gamla Götenevägen.
- Ny bebyggelse i Filsbäck måste begränsas till två fullhöjds våningar och måste vara av by-/lantlig karaktär eller av karaktär liten trähus-stad från runt sekelskiftet 1900 eller på sin höjd fram till och med 1920-talets nyklassicism med dess trädgårdsstäder. (s 3, 4, 12)
SVAR: För de områden som föreslås bebyggas i Filsbäck föreslås en blandad bebyggelse som kan innehålla både småhus, radhus och flerbostadshus för att skapa möjlighet för människor med olika förutsättningar att bli Filsbäcksbor. Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv

är detta viktigt. Bland annat skapar det möjlighet för kvarboende, att när man säljer sitt hus kunna bo kvar i sin hemmiljö men i en mindre eller enklare bostad.

- Vi instämmer i att Truveholm med omgivning har högt kulturmiljövärde. (s 4, 11)
SVAR: Planen kompletteras med en tydligare omnämning av Truveholm.
- Stensättningen (skeppsliknande) och fornlämningarna i sydvästra delen av Filsbäcksskogen, med fler hade varit roligt om Vänermuseum kunde genomföra utgrävningar och undersökningar av. (s 12)
SVAR: Noteras

Framnäs Hamnförening

Framnäs hamnförening inleder sitt yttrande med att förklara den verksamhet som bedrivs och den mängd transporter som detta ger upphov till. En sammanfattning följer här. Årligen sker mer än 8 500 transporter av båtar till och från hamnen. Ca 600 lyft med ekipage över 3,5 ton sker varje år och breda och långa transporter med båtar och master måste ha god framkomlighet. Man måste även kunna lasta i och ur skrymmande material till sin båt. Många kommer idag med båtar och vattenscooters på trailer, vilket kan ge ca 50 transporter om dagen sommartid.

Hamnföreningen påtalar att behovet att parkering för båtägare är mycket underskattat. Detsamma gäller beträffande parkeringar i anslutning till den planerade restaurangbyggnaden.

Det är viktigt att behålla den maritima service som finns i området idag med många företag som har behov att finnas i direkt närhet till hamnen.

Föreningen oroas av förlängningen av förslaget, att bygga ett antal bostadshus runt småbåtshamnen. Bygger man in hamnen finns risk att konflikter uppstår, särskilt vid transporter och sjösättning/upptagning. Fordon måste också kunna förvaras någon stans när man är ute med sin båt.

Hamnföreningen föreslår att förslaget på bostäder förskjuts till området norr om campingen på nuvarande båtgården. Förslagsvis flyttas båtförvarningen till gamla Hedéns område.

- Bygg en modern båtgård med ”snygga” båtskjul på Hedéns område.
- Riv den gamla båtgården
- Flytta de planerade bostäderna runt småbåtshamnen till en plats i anslutning till gamla båtgården.
- Öppna upp den befintliga sandstranden mellan campingen och nuvarande båtgården och behåll grönytorna runt nuvarande småbåtshamn.

Detta skulle ge fördelar då konflikter minskar då transporter kan skötas bättre och plats för parkering och uppställning kan finnas kvar. Likaså kan de välanvända rekreationsytorna kring småbåtshamnen kan finnas kvar.

Nackdelarna med detta förslag är att det påverkar tidigare överenskommelser och att den bebodda stadskärnan förskjuts åt nordväst.

SVAR: Platsen där båtgården idag finns ligger mycket nära Vänerns strand och vid detaljplanering här skulle strandskyddet återinträda. Så är fallet på flera föreslagna bebyggelseområden i planen, men där bedöms det finnas särskilda skäl för ett upphävande. Dock är den största svårighet att bebygga området dess låga läge i terrängen med hänsyn till stigande vatten. Fastigheten Kniven (Hedéns område) är idag ett läge som kan verka intressant för båtförvaring. Men i samband med att Framnäs strandpark byggs, en ny skateanläggning kommer på plats på fastigheten och bostadsbebyggelse så småningom uppförs kring området är kommunens bedömning att denna plats inom en snar framtid kommer att uppfattas lika "fel" som dagens placering. Nya och förbättrade grönytor kommer skapas i området i samband med byggandet av strandparken – området kring Väneren ska innehålla plats för rekreation, friluftsliv, besöksnäring m.m.

Fridays for future Lidköping

Fridays for Future anser att en förtätning av stadens bebyggelse främst måste ske genom omvandling av ytor som inte är tätortsnära natur. Dessa ytor har sociala, ekologiska och ekonomiska värden. Benämna alla de stadsnära skogarna som "stadsnära skog", detta gäller exempelvis för Filsbäcksskogen som i den nuvarande stadsplanen benämns ha "naturkaraktär".

Avstå från exploatering i Brynåsa och Dalängsskogen. Fridays for Future anser att beskrivningen av dessa skogsområden är för kort och avgränsad. Vissa av de skogsområden som räknas upp är också för snävt avgränsade. Fridays for Future anser också att den senaste forskningen om dess klimatpåverkan måste tas in i planering och skötsel.

Fridays for Future välkomnar ambitionen att återanvända och omprogrammera ödetomter och uppmanar kommunen att arbeta med fastighetsägare för att omvandla fastigheter till effektiva och energisnåla kvarter.

Klimatanpassning: Fridays for Future välkomnar att planen behandlar övervärme, översvämningar, stigande vattendrag och skyfall och anser att de tätortsnära skogarnas ekosystemtjänster bör tas i beaktning i frågan.

Teknisk infrastruktur: Fridays for Future välkomnar att stadsutvecklingsplanen beskriver ambitionen att producera miljömässigt hållbar kraft i kommunen. Detta kräver stora ytor och Fridays for Future betonar vikten av en samlad sådan infrastruktur, samt att kommunen definierar vart denna verksamhet ska etableras. Hovby flygfält och Kartåsens deponi pekas ut som två möjliga platser där miljömässigt hållbar energi kan produceras.

Gång- och cykelstaden: Fridays for Future välkomnar stadsutvecklingsplanens ambition att förbättra trafikmiljön för cyklande med nya cykelbanor och kopplingar till Vinninga och mellan Råda och Majåker. Fridays for Future betonar gatstenens kulturella och trafiksäkerhetsmässiga värden och att förändring på dessa måste ske med hänsyn. Hänsyn måste också visas nya cykeltyper, till exempel lastcykeln, som har andra förutsättningar än en konventionell cykel. Fridays for Future önskar att cykelnätverket byggs ut mer än vad stadsutvecklingsplanen föreslår:

- koppling till Kartåsens avfallsanläggning och tydliga markeringar i industriområden,
SVAR: Det finns med i planering av åtgärder längs Gamla Götenevägen, se svar på yttrande från Filsbäcks intresseföreningen.
- förbindelse över Nya Stadens torg och Stenportsplatsen via exempelvis Grevhusgatan eller Källaregatan,
SVAR: Kommunen noterar inspelet.
- cykelbanor ända fram till verksamheterna i Framnäs och Ängshagens handelsområde,
SVAR: Framnäns och Ängshagens handelsområden är kvartersmark med privata ägare där kommunen inte har någon rådighet.
- kopplingar till Vinninga, Mellby, Saleby och Rackeby,
SVAR: Vinninga och Mellby-Gillstad pekats ut som orter som föreslås kopplas ihop med Lidköpings cykelnät.
- om ny bro över Lidån, ska den byggas i trä och endast betjäna gång- och cykeltrafik.
SVAR: Den koppling som föreslås från Majåker mot Råda är tänkt att vara för endast GC-trafik. Vilken typ av konstruktion eller material som används är för detaljerat för att beskriva här.

Trafik: Fridays for Future välkomnar inställningen att låta förbättra Kinnekullebanan och önskar att lokalt resande på banan ska utökas. Tillgängligheten måste ökas genom nya hållplatser i exempelvis Råda och Filsbäck samt ett tredje spår i Håkantorps. För att kompensera för den ökade trafiken på Kinnekullebanan ska delar av den elektrifieras.
SVAR: Det finns inga planer på nya hållplatser längs Kinnekullebanan inom planområdet. Västtrafik utreder i dagsläget vad för typ av fordon som ska trafikera banan i framtiden.

Fridays for Future motsätter sig förslaget att låta verksamheten på Hovby flygfält fortsätta. Ett regionalt flygfält som delas mellan Skövde, Falköping, Vänersborg och Trollhättan är mer miljömässigt hållbart.
SVAR: Synpunkten noteras.

Fridays for Future motsätter sig den nuvarande trafikplanen och betonar en omställning till mobilitetslösningar och samverkan mellan olika kollektiva trafikslag. Dessa måste även omfatta besöksnäringen.

SVAR: Besöksnäringen beskrivs bättre i kapitlet Tema – transporter i planens granskningsskede.

Fridays for Future motsätter sig handel utanför stadskärnan, så som i Kartåsens industriområde. Alternativ placering i Västra hamnen borde utredas.

Avslutningsvis motsätter sig Fridays for Future Lidköpings övergripande mål om att nå 45000 invånare då det målet sannolikt uppnås på miljöns om angränsande kommuners bekostnad. Ett regionalt samarbete är ett fördelaktigt alternativ.

SVAR: Stadsutvecklingsplanen syftar till att skapa möjlighet för kommunen att uppfylla redan satta mål, som exempelvis befolkningsmålet som är beslutat i Kommunfullmäktige.

Den handel som föreslås lokaliseras till Kartåsen ska vara av sådan karaktär att den inte är lämplig i centrala staden. Exempelvis bil- och bygghandel. De transporter sådan handel innebär gör att det inte är lämpligt att placera dem i västra hamnen där trafiken på Rörstrandsleden redan idag är stor. Möjligheten att skapa platser där förnybar energi kan produceras nära staden tas med i det fortsatta arbetet. Skrivningen angående solenergi uppdateras utifrån inkomna synpunkter.

Lidköpings båtgårdsförening

Lidköpings båtgårdsförening lämnar följande synpunkt.

Att planen beaktar en infrastruktur så att transport av båtar och master till och från sjösättningsplatsen i Framnäshamnen är möjlig. Dessa transporter är långsamtgående och ofta breda och långa.

SVAR: Planförslaget innehåller inte några förslag till förändringar som påverkar detta. I den fortsatta mer detaljerade planeringen blir det en fråga att svara på.

Vänergaleasen Minas vänner

Bakgrunden till föreningens synpunkter är att man anser att Sveriges äldsta seglande fartyg borde uppmärksammas mer som en tillgång för kommunen och dess invånare. Även turistnäringen skulle gynnas av detta.

Föreningen skriver att man i stadsutvecklingsplanen kan utläsa att markområdet är tilltänkt för bostadsbyggande. Föreningen anser att denna del av Lidköping istället skulle passa som parkområde med inriktning på fritid, kultur och turism. Mina skulle kunna ingå i en sådan plan och i så fall kräva någon form av förtöjningsplats. Även en mindre hamnanläggning med gästplatser skulle ytterligare gynna Minas syften.

Det finns stöd hos många i Lidköping att bättre ta tillvara vårt unika läge vid Vänern. Förhoppningen är att dessa synpunkter kommuniceras vidare och att

föreningen vid tillfälle kan få diskutera förslaget med företrädare för kommun under denna samrådsprocess.

SVAR: Planförslaget kompletteras till granskningen med en bredare möjlig markanvändning för områdena kring Västra hamnen. I östra hamnen är inriktningen att besöksanläggningar, turistmål eller liknande inte ska utvecklas med hänsyn till de risker som finns kopplade till verksamheter i området.

Yttranden från privatpersoner

Yttrande 1

Hur hållbart är det att hugga ned skog? Vi vet att ett enda hektar skog binder 7 ton koldioxid per år! Sista året har stora arealer kalhuggits till förmån för handel och industrier i Kartåsen.

I Lidköping har vi förmånen att ha tillgång till en krans av stadsnära skogar. De ligger alldeles nära där vi bor. Under pandemitiden har det ibland varit nästan trångt på stigarna.

Det är fråga om naturmiljöer som vuxit fram under århundraden. Vi måste vara rädda om det vi har. När väl träden fallit går det inte att ångra sig.

Vi bildade 2020 ett nätverk av föreningar som förespråkar att våra stadsnära skogar ska få vara kvar. Att stödet från lidköpingsborna är massivt framgick inte minst av det facebookupprop som vi initierade. När kommunen kände av invånarnas åsikter i sin s.k. Framtidsverkstad kom samma fakta fram.

Planförslaget förespråkar att vi både äter kakan och har den kvar. Stora delar blir kvar, men det är ändå fråga om att man tar av skogen till bostadsbebyggelse. Ska vi ha någon stadsnära skog värd namnet kvar är det dags att sluta avverka den nu!! Det lilla nettotillskottet av bostäder som skulle bli resultatet är inte värt det höga priset som det innebär att förstöra skogarna!

I skogen bakom Båtgården vill förslaget ”knyta ihop” Tofta och staden med ny bebyggelse. Efter Båtgården kommer ett litet reservat med våtmark, ett fågelskyddsområde, som blir helt inklämt om man bygger. Marken där man vill bygga består av gamla sanddynor från den tid Vänerns vattennivå varierade mer än den gör idag. Det finns också gott om mycket gamla tallar i området samt Liljekonvalj.

Med tanke på att trafiksituationen på Läckövägen-Framnäsområdet redan idag är ansträngd och att man dessutom planerar bostäder och storhotell i Framnäsområdet ter sig dessa byggplaner mycket märkliga. Lägg därtill att vår fina campingplats blir granne med det nya, helt skild från naturen.

Viktigt att man behåller förbindelser mellan olika naturområden med stråk. Det är viktigt om man ska bevara den biologiska mångfalden. I Lidköping har vi

Dalängsskogen som en brygga mellan Stenportsgatan och Rådaskogarna!
Äventyra inte den genom att nagga Dalängsskogen i kanten.
I den nu hotade delen av skogen finns dessutom många stora och gamla träd.
Bestäm rakt av att de stadsnära skogarna ska vi inte röra mer! En bön till er
politiker: Gå i takt med oss väljare i de stadsnära skogarna!

SVAR: Se svar på Naturskyddsföreningens yttrande på sid. 37.

Yttrande 2

Boende nära område 16 (Stenportsskolan). Efterfrågar transparens i planeringsprocessen och förtydligande av förslagets plan för området. Vill veta hur bostäderna gestaltas och hur parkeringssituationen kommer att utvecklas. Det är redan trångt och svårt att få plats med bil idag. Påpekar att Stenportsskolans förhindras att expandera om marken bebyggs med bostäder och att ytan gör sig bäst som öppen park, kanske med visst utbildningssyfte (odling). Ifrågasätter varför liknande grönytor på Råda Mosse och Askeslätt inte utreds för bebyggelse.

Betonar vikten av närheten till grönska och ifrågasätter exploatering i Dalängsskogen.

SVAR: Att platsen pekats ut som möjlig för bostadsbebyggelse är det första steget i planeringsprocessen. Byggnaders placering, gestaltning, trafiklösning m.m. hanteras i kommande arbete med detaljplan. Inom ramen för detaljplanprocessen involveras sakägare och närboende.

Yttrande 3

Betonar att Gamla Stan saknar gröna inslag. Det blir mycket varmt i gaturummen sommartid. Önskar trädallé på Skaragatan mellan Majorsallén och Östbygatan. Även på Siriusgatan öster om Birgers kiosk och från Karlagatan 5a till Majorsallén. Gatorna är breda, utrymme för planteringar finns, och det ska på ett sådant sätt så att gaturummen skuggas.

SVAR: Synpunkten noteras inför fortsatt arbete. Klimatanpassningar är en del av planen. Det utpekade stråket på Skaragatan syftar bland annat till att skapa grönska i stråket.

Yttrande 4

Uppskattar Stadsutvecklingsplanens omfattande beskrivning av transporter.

Önskar att kommunen planerar enligt konceptet inducerad trafik, och planerar för minskad trafikvolym.

Önskar att Stadsutvecklingsplanen skulle ställa sig mer kritisk till dagens trafikmaktordning. Potentialen för aktiva resor är stor och borde lyftas och förtydligas i Stadsutvecklingsplanen. Hänvisar bland annat till regionens potentialstudie för cykling. Både fysisk insatser (infrastruktur) och beteendepåverkande.

Önskar ett jämställdhetsperspektiv med äldre och barns upplevelse av transportsystemet.

Önskar ett utförligt trafiksäkerhetsperspektiv. Föreslår sänkt bashastighet i tätorten till 30 km/h.

Önskar ett utförligt varustransportperspektiv.

Önskar en mer samlad, skarp och tydlig vision för Lidköping. Föreslår ”15-minutersstaden” Paris eller ”Superblock” i Barcelona.

Önskar en utförlig ”Framtidsspaning” som hanterar koncept som delad mobilitet.

Önskar en gemensam vision för hela transportsystemet med mål att stämna av mot för att säkerställa att bilanvändningen minskar.

Ifrågasätter att Hovby flygplats inte omnämns.

SVAR: Syftet med planen att ge en bild av hur mark och vatten planeras användas i framtiden och att den är ett stöd för kommande planering. Den utgår från redan beslutade mål och visioner och skall således inte definiera några nya sådana eller följa upp dem. Stadsutvecklingsplanen anger strategiska inriktningar med ställningstaganden för de olika trafiklagen i kapitlet Förslag Teman. I kapitlet Förslag Områden beskrivs ”Gå- och cykelstaden”, vilket ger vägledning kring olika geografiska områden. Detta bildar en helhet som kommunen anser räcker som stöd i kommande planering. Det läggs till avsnitt kring trafiksäkerhet under kapitlet Hänsyn, i övrigt hänvisas till kommunens Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsprogram som även berör jämställdhet och demografiska frågeställningar. För Hovby flygplats föreslås inga förändringar jämfört med den kommunövergripande översiktsplanen. Vissa förtydliganden görs till granskningsskedet. Regionens potentialstudie för cykling läggs in som hänvisning.

Yttrande 5

Har tidigare lämnat medborgarförslag (KS2020/254 och SBN 2020/178).

Föreslår gästhamn som ska ge samma känsla som den inre hamnen vid torget hade för Lidköping en gång i tiden.

I Östra hamnen föreslås ett nöd/vänteläge enligt Port Engineerings utredning. Detta ska ligga så långt uppströms som möjligt för att möjliggöra för central gästhamn. Önskar komplettera tidigare föreslagen ritning med en dykdalb för att underlätta vändningar.

Uppskattar Port Engineerings utredning i Östra hamnen men ifrågasätter järnvägsspårens utevarande i planen.

SVAR: Till granskningsskedet läggs markanvändningen för besöksnäring till för området kring Västra hamnen. En utveckling enligt vad som föreslås ovan är möjlig enligt översiktsplanens viljeinriktning. Järnvägsspår i Östra Hamnen utreds inte i Stadsutvecklingsplanen, se Liberalernas synpunkter.

Yttrande 6

Poängterar vikten av att bevara de stadsnära skogarna för friskvård och beskriver de hälsoeffekter som kan fås genom att vistas i naturen. Man framhåller att Ågårdsskogen ska bevaras som friluftsområde och att det är viktigt att värna Råda ås som källa till grundvatten.

SVAR: Ågårdsskogen föreslås i planförslaget bevaras som friluftsområde.

Från synpunktskartan

Yttrande 7

Hur ska parkering i kvarteren Laken och Garvaren lösas när de bebyggs? Gatorna är redan fulla av parkerade bilar kvällstid.

SVAR: Parkeringsbehoven ska tillgodoses inom den egna fastigheten, detta säkerställs i pågående arbete med detaljplaner.

Yttrande 8

Önskar cykelväg till Örslösa.

SVAR: Förslag på cykelväg till Örslösa finns i den kommunövergripande översiktsplanen och det förslaget ligger kvar i den fördjupade översiktsplanen.

Yttrande 9

Önskar avstängning för genomfart vid Stenhammarskolan, avsmalningar, väghinder och övergångsställen på Gamla Läckövägen för att bidra till en lugnare trafikmiljö. I synnerhet då Lockörn och Lidens bebyggs.

SVAR: Genomfarten kommer studeras i och med att mer utveckling sker. Övriga synpunkterna tas med i kommunens arbete med trafiksäkerhet.

Yttrande 10

Uppföra bodar och turistmål. Önskar cykelväg mellan Vinninga och Lidköping.

SVAR: Synpunkten är i enlighet med planens intentioner.

Yttrande 11

Önskar fler gröna parker och skatepark.

SVAR: En skatepark håller på att anläggas intill Framnäshamnen. Stora parkområden planeras även i detta område i och med Framnäs strandpark.

Yttrande 12

Önskar utegym/”stationer” för träning längst med strandpromenaden.

SVAR: Synpunkten är för detaljerad för den fördjupade översiktsplanen.

Yttrande 13

Önskar en sammanhållen strandpromenad som inte går upp på Kinneviksvägen.
SVAR: Denna sträckning finns med i planförslaget. Dock är marken i privat ägo och därmed svår för kommunen att råda över.

Yttrande 14

Önskar att byggnadshöjden på Lilleskogsområdet (Hästhagsvägen/Nonnens väg) hålls nere. Önskar att nya hus vid Esplanaden/Hästhagsvägen inte överstiger befintlig byggnadshöjd, helst inte högre än tre våningar.
SVAR: I förslaget till detaljplan för området föreslås bebyggelsen trappas ned för att mot befintlig låg bebyggelse ha en höjd på ca tre våningar. Högre höjder föreslås i andra delar av detaljplanen. Läget vid Esplanaden har bedömts lämplig för en tätare och högre bebyggelse än tidigare.

Yttrande 15

Önskar bussförbindelse (stadsbuss) till Askeslätt.
SVAR: Noteras och synpunkter tas med i fortsatt dialog med Västrafik.

Yttrande 16

Cyklister måste ofta stanna eller leda cykeln som det ser ut idag. Önskar tydligare cykelstråk där cyklister har företräde. Tydliga leder och skyltning. Stadskärnans utbredning borde vidgas. Höga krav bör ställas på arkitekturen här och områden som bebyggdes under senare halvan av 1900-talet bör återfå prägel av gammal småstad. Träbebyggelse, puts och ornamentik samt varierande byggnadsform ska vara ledande. Hur byggnader ska utformas ska bestämmas genom demokratiska processer.

Centrala Nya staden ska utvecklas, inte bara shoppingstråk. Gator bör beläggas med gatsten.

Önskar mer parkbänkar längst gångstråk, gynnar äldres tillgänglighet till staden.

Önskar att Framnäs IP ska fortsatt ligga på samma plats och att det ska vara möjligt att äta i närheten.

Önskar grön park med fontän på fastigheten där Ria-huset tidigare låg.

Bebyggelse på kvarteren Uranus och Vulcanus ska gestaltas i historisk stil och uppföras i trä. Plats för parkering i källarplan.

SVAR: Kulturmiljöer hanteras på en översiktlig nivå i planförslagets tema-del kring bebyggelse. I kommande arbete med en uppdatering av stadsmiljöprogrammet kommer detaljfrågor om exempelvis byggnaders utseende att hanteras. I arbete med detaljplaner inför en förändring sker processen enligt Plan- och bygglagen vilket säkrar ett demokratiskt förfarande.

Planens intention är att stadskärnan ska utvecklas med fokus på gående och cyklister. Både vad gäller stråk och platser.

Yttrande 17

Önskar ett "signaturhus" med höga arkitektoniska krav på fastigheten Briggen. Behåll grönskan närmast Ågårdsrondellen och Ågårdsbron. Tillåt högre bebyggelse på platsen.

SVAR: Under fliken planförslag-områden beskrivs förtättningsprinciper för stadsväven. Inom kommande detaljplanarbeten hanteras gestaltungsfrågor och lämplig volym.

Behåll de röda husen.

SVAR: Kulturmiljöer och ställningstaganden kring dessa beskrivs på en övergripande nivå i planens tema-del kring bebyggelse.

Bebygg parkeringen utanför Stadt, intill Lidan. Möjliggör för ett trevligt stadsstråk.

SVAR: Under fliken planförslag-områden beskrivs förtättningsprinciper för stadskärnan.

Önskar en aktiv dialog med myndigheter om kommunikationer och transport från och till Lidköping. Ett regionalt synsätt där man kan bo i Lidköping och arbetspendla till en annan ort.

Bättre tågförbindelser mot Göteborg samt elektrifiering av Kinnekullebanan. Målsättningen måste vara att pressa ner restiden mot 1 timme.

Utbyggd väg mot Trollhättan, börja bygg ut "70-sträckorna".

Bygg ut vägen mot E20, antingen att hastigheten höjs till 100 km/h eller om vägen via Saleby uppgraderas.

SVAR: Inte en fråga för den fördjupade översiktsplanen men kommunen arbetar aktivt tillsammans med Skaraborgs kommunalförbund i precis de frågorna, att förbättra kommunikationer inom och till/från Skaraborg.

Anser att en konferens-/scenläggning är berikande för Lidköping.

Önskar fler etapper för villabebyggelse runt Majåker. Villaområden riskerar att hamna långt utanför staden där boende blir bilberoende.

SVAR: Planen innehåller ställningstaganden och principer för utveckling och förtätning i enlighet med synpunkten.

Önskar en förädling av Annelystparken. Säkra övergångar över vägen och gestalta platsen. Möjliggör för människor att uppehålla sig och exempelvis grilla. Koppla över Lidan till Kanotklubben.

SVAR: Synpunkten är i linje med planförslaget.

Önskar förädling av skogarna kring Ridhuset. MTB-slinga, ytterligare motionsspår och konstgjord kupering. I samband med anläggning av våtmarker kring nya reningsverket.

SVAR: Dessa frågor är för detaljerade för en fördjupad översiktsplan.

Yttrande 18

Detaljplanerna är starkt styrande för utformning och byggande i staden. Medborgare frågar på vilket sätt de ställningstaganden som tas i detaljplanerna angående uttryck (som kulör, takvinklar och exempelbilder) hör samman med Lidköping och de olika områdenas karaktärer.

SVAR: I planens Hänsynsdel kring kulturmiljö beskrivs olika områdets viktiga karaktärsdrag.

Yttrande 19

Ifrågasätter bostadsbebyggelse på marken som angränsar till Kronocampingen. Verksamheten önskar expandera och ser att den fördjupade översiktsplanen försvårar detta. Dialog med politiker och Näringslivsfastigheter finns och exploateringen skulle ske enligt kommunens önskemål om ökad turism.

SVAR: Se svar på yttrande från Kronocampingen och Destination Läckö-Kinneulle.

Yttrande 20

Område 10 är planerat bebyggelse på Lockörns Idrottsplats, detta medför avtalsbrott av Lidköpings Kommun då marken såldes väldigt billigt till kommunen för att den skulle bevaras som idrottsplats enl. Lockörns Idrottsförening.

SVAR: En del av ytan ska vara kvar för idrottsändamål, se planförslaget för planeringsinriktning för området.

Yttrande 21

Önskar ”Spikenkänsla” längst med strandpromenaden nära staden. Inspiration från Hjo, Mariestad och Västkustorterna. Verksamheter som skapar livfullhet, exempelvis café, kiosk, restaurang. Gästhamn.

SVAR: Synpunkten är i enlighet med planförslagets intentioner.

Yttrande 22

Exploatera inte i skog och grönområden.

SVAR: Se svar på Naturskyddsföreningens yttrande på sid. 37.

Yttrande 23

”Varför flytta hit?”

SVAR: För att Lidköping blir en välkommande och hållbar stad!

Yttrande 24

Exploatera inte i skog och grönområden.

SVAR: Se svar på Naturskyddsföreningens yttrande på sid. 37.

Yttrande 25

Önskar ett barnperspektiv med övergångsställen och andra trygghetsskapande lösningar.

SVAR: Gällande trafiksäkerhet, inklusive barnperspektivet, hänvisas till kommunens Gång-, cykel- och trafiksäkerhetsprogram.

Yttrande 26

Önskar ny detaljplan över Furuhälls sommarstugeområde. Aktuell detaljplan från tidigt 90-tal är obsolet.

SVAR: Den fördjupade översiktsplanen innehåller inga förändringar för Furuhällsområdet. Gällande områdesbestämmelser är på en mer detaljerad nivå än denna plan och gäller även fortsättningsvis. En fördjupad översiktsplan kan inte "släcka ut" med detaljerade planer så som områdesplaner eller detaljplaner. En framtida uppdatering/förnyelse av gällande plan för området för bostadsbebyggelse skulle inte strida mot den fördjupade översiktsplanen, bebyggelsen ligger inom stadens ytterområden med sammanhållen bebyggelse och dessa planeringsprinciper skulle i så fall ge vägledning i ett sådant arbete. I planens hänsynsdel har karaktärsbeskrivningarna uppdateras så att Furuhälls viktigaste karaktärsdrag lyfts fram. Dessa ska visas hänsyn vid eventuella förändringar.

Yttrande 27

Önskar ny detaljplan över Furuhälls sommarstugeområde. Önskar bättre vägförhållanden och belysning.

SVAR: Se svar på ovanstående yttrande. Vägen är en samfällighet där kommunen har begränsad rådighet.

Yttrande 28

Önskar enhetlig utvecklingsplan för Furuhäll med lagom förtätning.

SVAR: Se svar på ovanstående yttrande.

Yttrande 29

Ser inte hur planförslaget påverkar Ett rikt odlingslandskap och Levande skogar positivt.

Önskar att samtliga förslag till vägkorridorer för Rv 44 redovisas i planen för att undvika felaktigheter i framtida planprocesser.

SVAR: Planens inriktning på i första hand förtätning med en tätare bebyggelsestruktur bedöms påverka odlings- och skogslandskapet positivt jämfört med nollalternativet som är en utveckling enligt så som skett bakåt i tiden i Lidköping. Jämfört med att inte utveckla bebyggelsemiljöer alls innebär såklart förslaget en negativ påverkan, utifrån kommunens befolkningsutveckling och målsättningar bedöms dock inte vara ett alternativ.

Det reservat som pekats ut för framtida väg 44 visar inom vilket område en tänkt fortsättning av förbifart Lidköping kan gå. En åtgärdsvalsstudie som visar på alternativ kommer genomföras av Trafikverket.

Yttrande 30

Önskar boulevard/stråk mellan Strandparken och centrum som 30-årsutmaning. Mötesplats för aktivitet och lek vid Strandparken som kan bli en "snackis" för besökare, nyinflyttade och gammalrävar. Äventyrslekplats som även fungerar på vintern enligt Lidköpings karaktär.

SVAR: Kopplingar mellan Framnäs/Strandparken/Hamnstaden och stadskärnan är viktiga för att bygga staden mot Väneren. Synpunkten är i enlighet planens intentioner och hanteras vidare i mer detaljerade planer och projekt.

Sammanställning av ändringar efter samrådet

Text

- Riksintresse för kulturmiljö kommer att få en tydligare beskrivning samt beskrivning av kommande arbete med uppdatering av stadsmiljöprogram.
- Begreppet ”Framtida utredningsområde” har tagits bort och beskrivningen av ”Utredningsområden” har kompletterats i fliken *Förslag-Teman-Inledning*.
- Skrivningar kring besöksnäring har uppdaterats i fliken *Utgångspunkter* och i fliken *Tema - bebyggelse*
- Begreppet kring icke störande verksamheter kompletteras beträffande olägenhet.
- I fliken *Förslag-områden* har delar av områdesbeskrivningar flyttats till tabellen i fliken *Genomförande - områden*
- Platser i behov av trafikutredningar pekats ut och beskrivs i markanvändningskartan.
- Planen förtydligas med skrivningar om tillräckliga ytor för en öppen dagvattenhantering.
- Fliken *Tema - Transporter* kompletteras med beskrivningar kring förutsättningar och potential för hållbarare transporter.
- Flikarna *Tema -Transporter* och *Hänsyn och konsekvenser* kompletteras kring farligt gods samt att överenskommelsen mellan kommun och Trafikverket kring planering vid Kinnekullebanan presenteras.
- Transportavsnittet kompletteras med att tydligare beskriva besöksnäringens behov av kommunikationer.
- Fliken *Tema – Grönska och vatten* kompletteras med beskrivningar kring det regionala och mellankommunala perspektivet.
- Fliken *Tema – Grönska och vatten* kompletteras med mer utförlig beskrivning av ekosystemtjänstanalyskartan och dess innebörd.
- Kommunens Naturvårdsprogram länkas under fliken *Källor och hänvisningar*.

- Planen förtydligas med skrivning angående riskavstånd till Sevesoanläggningar.
- I hänsynsdelen kring kulturmiljö läggs Truveholm till.
- I fliken *Klimatanpassning* förtydligas skrivning kring ras, skred, och erosion.
- Skrivning kring solenergi uppdateras för att beskriva möjliga platser för sollcellsanläggningar kring Hovby och Kartåsen i fliken *Teknisk infrastruktur*.

- Fliken *Konsekvenser* uppdateras för att bättre och mer konkret koppla till kommunens mål vad gäller hållbarhetsfrågor och innehålla bedömningar kring påverkan på riksintressen och regleringar.
- Fliken *Hänsyn* kompletteras gällande trafikbuller på den sträcka det finns utrett.
- Fliken *Hänsyn* kompletteras med avsnitt om trafiksäkerhet på väg och järnväg.

- I planens genomförandedel och lokaliseringsutredning förtydligas skrivningar om ianspråktagande av jordbruksmark och lämplighet för detta.
- En lokaliseringsutredning kring bebyggelse i områden där strandskyddet återinträder kompletteras planhandlingen.
- Beskrivning av alla områden med föreslagen förändring läggs i planens genomförandedel och tillförs komplettering med planeringsförutsättningar och måluppfyllelse. Dessa beskrivningar fanns i samrådshandlingens textspalt i planförslagsdel kring de olika områdena, i granskningshandlingen är dessa istället klickbara i kartan.
- Planen förtydligas kring de områden kända föroreningar finns i delen *Genomförande – områden*.
- Planen kompletteras i sin genomförandedel med mer information kring var verksamheter som innebär svårigheter/kräver anpassningar i kommande planering påverkar områden.
- Redaktionella ändringar utifrån inkomna synpunkter åtgärdas inför granskningskedet.

Kartor

- Markanvändningskartan ändras för området kring Råda sand där området för återställande av natur får en tydligare avgränsning och verksamhetsområdet redovisas som kommande utredningsområde.
- Samtliga utredningsområden läggs med samma beteckning och utan någon tidsangivelse. Skrivningen som förklarar vad utredningsområde innebär förtydligas i texten.
- Utredningsområde för verksamheter och grönstruktur längs med Gamla Götenevägen läggs i planförslaget.
- Markanvändningen för Västra hamnen kompletteras med en tredje användningsbeteckning för att bli mer flexibel.
- Fem stycken trafikutredningsområden läggs till.
- Besöksnäring, kultur och idrott kommer att lyftas in tydligare i planen i text och karta.
- Område 30 i Filsbäck rättas till för att överensstämma med gällande planprogram och pågående detaljplanearbete. I samrådshandlingen hade det grönområde som ingår i pågående detaljplanearbete fallit bort.
- Ett antal förslag på utveckling av cykelvägar läggs till, bland annat mot Örslösa och Gillstad/Mellby som finns utpekade i gällande översiktsplan

men hade missats i samrådshandlingen. I övrigt vid Västra Hamnen, Källandsgatan samt Gamla Götenevägen mellan Kartåsen och korsningen Wennerbergsvägen.

- Buffert 150 meter riskavstånd för farligt godsled och järnväg läggs till i Hänsynskartan.
- Riksintresse hamn ändras från preciserad yta till punkt.
- Korrigeringar i Kollektivtrafikkarta längs järnväg i Filsbäck och vid Framnäs city för tydliggörande.
- En funktion införs i karttjänsten som gör det möjligt att tända och släcka lager i kartan för att förslag och hänsyn ska kunna läsas tillsammans.
- Kartan uppdateras för att ha en bättre koppling mellan text och karta vad gäller de olika nummerade områdena. Områdena blir ”klickbara”.
- Teckenförklaringar/legender ses över och tydliggörs.
- Kartan vid *Inledning* kompletteras med ytor för naturområden, parkområden samt sammankopplande grönstruktur (främst i Sjölunda). Parkområde i Östra hamnen tas bort.
- Kartan *Ekosystemtjänster* uppdateras med de ytor som den övergripande kartan kompletterats med gällande natur- och parkområden.
- Kartan *Grönska och vatten som nätverk* kompletteras med värde-trakter för skyddsvärda träd **samt** med utpekat insatsområde (Råda-Majåker).
- Kartan *Bostadsnära natur/Parker* uppdateras med de ytor som den övergripande kartan kompletterats med gällande natur- och parkområden.
- Kartan *Vatten* kompletteras med bredare blå-grön kantzon kring Lidan.