

# Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av Källby 8:43 m.fl.,  
koppling Nordskog Götene kommun

Upprättad 2022-11-04    Dnr KSK 2021/630



**Götene kommun**

# Sammanfattning

## Sammanfattning av synpunkter

Totalt inkom 24 yttranden vid samrådet som varade mellan 2021-11-12 och 2021-12-12. De mest förekommande synpunkterna har handlat om nedanstående områden:

- Planområdets läge (vägsträckning)
- Vägbrons avstånd till Kinnekullebanan
- Hantering av artskydd
- Hantering av skyfall
- Planförslaget behöver kompletteras med MKB

# Innehållsförteckning

Inledning .....	4
Förslag till beslut.....	4
Hur samrådet har bedrivits.....	4
Inkomna synpunkter och kommentarer .....	5
Statliga verk och myndigheter.....	5
Sakägare .....	12
Ställningstagande.....	19
Revideringar efter samråd .....	19
Kvarstående synpunkter .....	19
Medverkande .....	20

## Inledning

Denna redogörelse innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under samrådet samt Götene kommuns svar och förslag till förändringar av planförslaget med anledning av synpunkterna.

## Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås godkänna redogörelsen över samrådet enligt nedan och godkänna det justerade planförslaget för granskning.

## Hur samrådet har bedrivits

Kommunstyrelsen har gjort bedömningen att detaljplanen inte följer den gällande översiktsplanen samt är av större allmänt intresse och att ett genomförande av den kan medföra betydande miljöpåverkan. Den handläggs därför enligt plan- och bygglagen (PBL) med utökat förfarande. 2021-10-27 § 260 godkände kommunstyrelsen planförslaget för samråd.

Ett planförslag har varit föremål för samråd under tiden 12 november till 12 december 2021. Under samrådstiden har planhandlingarna varit utsända på remiss till myndigheter och fastighetsägare enligt upprättad sändlista och fastighetsförteckning. Handlingarna har funnits tillgängliga på kommunens hemsida. Samrådet kungjordes i Nya Lidköpings tidning och på kommunens anslagstavla 12 november 2021.

Ett öppet hus där tjänstemän och politiker fanns tillgängliga för frågor och diskussioner hölls 24 november i centrumhuset i Götene.

# Inkomna synpunkter och kommentarer

Nedan följer inkomna skrivelser, som innehåller synpunkter på förslaget, i sin helhet. Efter vardera skrivelsen kommer sektor Samhällsbyggnads kommentarer till skrivelsen.

Följande har godkänt eller lämnat skrivelser utan erinringar på förslaget:

- Service och teknik
- Götene Vatten och Värme
- Västtrafik
- Vattenfall
- Ellevio
- Sakägare 1
- Sakägare 2
- Sakägare 3
- Sakägare 11
- Sakägare 17

## Statliga verk och myndigheter

### Länsstyrelsen

#### Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Detaljplanens syfte är att möjliggöra utbyggnad av en ny allmän väg som förbinder Källbys centrala och nordvästra delar. Vidare är syftet att erbjuda goda förbindelser inom samhället för både bil- gång- och cykeltrafik.

Planområdet är beläget i centrala Källby cirka 10 kilometer väster om Götene tätort. Den nya vägen ansluter i söder till korsningen mellan Sjökvärnsvägen och Stinsvägen och i nordväst till korsningen mellan Vänernvägen och Hamngatan. Den sydligaste delen av vägen kommer kunna genomföras med stöd av gällande detaljplan. Detta innebär den aktuella detaljplanens sydligaste läge är på södra sidan av Råmmån. Området som planeras tas i anspråk är idag mestadels jordbruksmark. Totalt planeras vägen blir ca 1,1 km lång, varav 400 meter byggs med stöd av gällande detaljplan. Aktuellt planförslag möjliggör därmed för ca 700 meter lång väg.

Länsstyrelsen anser det viktigt med att denna väg ska komma till stånd och stödjer kommunens arbete i sammanhanget. Däremot har Länsstyrelsen synpunkter på viktiga aspekter som ska hanteras innan planen antas. Dessa synpunkter framförs i nedanstående text.

#### Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa / säkerhet samt artskydd

måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

### **Motiv för bedömningen**

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

### **Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§**

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

- Riksentresse (både MB kap 3 och 4)
- Mellankommunala frågor och regionala förhållanden
- Miljökvalitetsnormer (MKN) (MB 5 kap, luft och vatten)
- Strandskydd (MB 7kap)
- Hälsa och säkerhet (risk för olyckor, översvämning, erosion) geoteknik

Länsstyrelsen anser att den nu aktuella detaljplanen är i konflikt med Människors hälsa och säkerhet, Natura 2000 (Artskydd),

#### *Skyfall*

Extrem nederbörd/skyfall är något som kan orsaka problem redan idag och som förväntas bli vanligare och intensivare i framtiden. Kommunen behöver beskriva konsekvenserna av ett skyfall inom planområdet, minst ett klimatanpassat 100-årsregn. Även planens eventuella påverkan på området utanför planområdet ska beaktas. Eventuella skyddsåtgärder behöver beskrivas och säkerställas. I bedömningen bör hänsyn tas till bland annat ytavrinningsvägar, lågpunkter och instängda områden. Mer information finns i ”Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall” (Fakta 2018:5), utgiven av länsstyrelserna i Stockholm och Västra Götaland.

#### *Förorenad mark, Masshantering, enskilda vattentäcker*

Länsstyrelsen hade vid undersökningssamrådet synpunkter på innehåll som bör tas med och utredas i MKB:n.

Miljökonsekvensbeskrivningen har inte tagits fram till samrådsskedet varför det inte går att yttra sig över de miljöaspekter som kan framkomma i MKB:n t ex utredning av förorenad mark, hantering av massor, påverkan på enskilda vattentäcker.

Vad som kan sägas utifrån samrådshandlingen är att det är önskvärt att den ändrade placeringen av vägen sedan COWI:s bullerberäkning gjordes synliggörs på bullerutbredningskartorna. Enligt planhandlingen har läget av vägen ändrats.

#### *Artskydd*

Enligt den naturinventering som utförts finns indikationer på att kungsfiskares häckningsplats kan komma att påverkas av planen. Om planen ska kunna genomföras måste det uteslutas påverkan på kungsfiskares häckningsplats. Antingen behöver bättre inventering utföras som säkert kan visa på att det inte finns häckning som påverkas eller så behöver nya häckningsplatser i närheten tillförsäkras och kontrolleras att de fungerar i god tid innan byggåtgärder för vägen vidtas. Åtgärder behöver alltså vidtas som försäkrar att åmiljön erbjuder en kontinuerlig ekologisk funktion för fågelfaunan.

Detsamma gäller för eventuella groddjur i den nyskapade dammen utmed järnvägen. Åtgärder behöver vidtas i förväg för att tillförsäkra en kontinuerlig ekologisk funktion i närområdet. De rekommendationer som lämnats i naturinventeringen om såväl byggtid som kompensationer är därför viktiga att följa.

### **Råd enligt PBL och MB**

Enligt 5 kap 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt. (standard, efter 1 januari 2015)

Plan och bygglagen (2010:900) anger i 2 kap att planläggning enligt denna lag ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter, bl.a. genom en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt.

### **Översiktsplan**

För Götene kommun gäller översiktsplan Framtidsplan för Götene kommun 2009–2020, antagen av kommunfullmäktige i oktober 2010. Enligt översiktsplanen ingår aktuellt detaljplaneområde i samhällsområde Källby. I samhällsområdet finns flera planerade framtida bostadsområden i den norra delen av samhället, främst i området Nordskog. Sedan översiktsplanens antagande har flera av de planerade utbyggnadsområdena i Nordskog detaljplanelagts och byggts ut.

Enligt översiktsplanen utgörs områdena kring den planerade vägsträckningen av höga bevarande- och rekreationsvärden samt av planer för framtida bostadsområden.

### **Naturmiljö**

#### *Biotopskydd*

Dispens ska sökas för eventuellt intrång i generellt biotopskyddade miljöer. Kompensationsåtgärder för intrången bör föreslås redan i planskedet så att det säkert är genomförbart.

### **Vatten**

Att bygga bro över Råmmån räknas som vattenverksamhet och kan behöva föregås av anmälan eller ansökan om tillstånd för vattenverksamhet.

Markavvattningsföretaget ”U0046” avvattnar del av fastigheten Källbytorp 8:43. Då mark som avvattnas normalt sett hade haft högre grundvattennivåer om avvattning inte hade skett, behöver samråd ske med markavvattningsföretaget. Det behövs en tydlig utredning om hur markavvattningsföretaget fungerar idag och hur markavvattnings-frågorna ska skötas efter genomförandet av planen.

## **Kulturmiljö**

### *Fornlämningar-*

De kartor som skickats med samrådet visar olikheter för var väg ska dras. Specificerade kartor krävs för att kulturmiljöenheten ska kunna göra bedömning om vilka arkeologiska åtgärder som krävs. Arkeologisk utredning har skett inom delar av området och arkeologisk förundersökning i form av provgropar har utförts av registrerade fornlämningar som kan beröras. Beroende på var vägen ska dras och vilka åtgärder som krävs i samband med vägarbetet kan kompletterande förundersökning krävas. Tillstånd till ingrepp i fornlämning krävs, och ska skickas in till Länsstyrelsen i god tid.

### *Övrig kulturmiljö-*

Länsstyrelsen bedömer att aktuellt förslag inte innebär någon betydande miljöpåverkan på det närliggande riksintresset för kulturmiljövården över Kinnekulle.

Området omfattas inte heller av kulturmiljöprogram. Mariedalsån (Råmmån) är däremot upptagen i Länsstyrelsens inventering i projektet VaKul, med syftet att identifiera vattenanknutna kulturmiljöer. Eftersom planområdet berör Mariedalsån, bör kommunen identifiera eventuella kulturhistoriska värden som kan beröras av den föreslagna vägen och beskriva hur de berörs samt vilken hänsyn som i sådant fall ska tas till dessa.

## **Trafik**

Trafikverket har yttrat sig över den nu aktuella detaljplanen som även kommunen har fått kopia på (2021-12-07).

Trafikverket hävdar i sitt yttrande att Götene kommun och Trafikverket har under flera års tid fört diskussioner om behovet av att bygga en alternativ väg till de norra delarna av Källby då den nuvarande vägen genom Dafgårds område har stängts.

Av yttrandet framgår ett antal viktiga synpunkter som kommunen ska beakta dem i det fortsatta arbetet med detaljplanen.

Dessa synpunkter berör under rubrikerna, Avstånd till Kinnekullebanan, Dagvatten, Risk för spårspring, Servitut, Ledningar som korsar statlig järnväg och/eller väg, Arbeta i närhet av järnväg

## **Behovsbedömning**

Kommunen arbetade fram ett undersökningssamråd och bedömde att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delade inte kommunens åsikt, och framförde sina synpunkter 2019-12-06. Ett underlag till



avgränsningssamråd arbetades fram och länsstyrelsen yttrade sig över underlaget 2020-03-05.

### **Synpunkter enligt annan lagstiftning**

Länsstyrelsen har i övrigt inga ytterligare synpunkter att tillföra planen.

## **Kommentar Götene kommun:**

### ***Skyfall***

*Planhandlingarna har kompletterats med underlag som redovisar konsekvenserna av ett 100 års regn.*

### ***Förorenad mark, masshantering, enskilda vattentäkter***

*Till granskningen har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram. MKB:n redovisar planförslagets påverkan på de frågor som kommunen tillsammans med länsstyrelsen kom fram till i avgränsningssamrådet.*

### ***Artskydd***

*Ytterligare inventering har gjorts för att undersöka huruvida kungsfiskaren häckar inom/i anslutning till planområdet. Kompensationsåtgärder föreslås för att minimera påverkan på kungsfiskaren.*

*Den damm som nämns i inventeringen är inte en nyskapad damm, utan är småvatten som samlas vid regn vid en punkt strax söder om Råmmån. Yngel hittades vid inventeringen, men trots upprepade försök har inga groddjur hittats. Kommunen föreslår ändå kompensationsåtgärder som är gynnsamma för groddjur.*

### ***Fornlämningar***

*Planbeskrivningen kompletteras med en ny uppdaterad karta som på ett tydligare sätt redovisar planområdets läge i förhållande till kända fornlämningar.*

### ***Trafik***

*Götene kommun avser att beakta de synpunkter som inkommit från Trafikverket. Se svar till Trafikverket för utförligare svar.*

## **Trafikverket**

### **Ärende**

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingarna gällande rubricerat ärende. Detaljplanen syftar till att möjliggöra utbyggnad av en ny allmän väg som förbinder Källbys centrala och nordvästra delar. Vidare är syftet att erbjuda goda förbindelser inom samhället för både bil- gång- och cykeltrafik.

### **Statlig infrastruktur**

Ärendet berör Kinnekullebanan där Trafikverket är infrastrukturhållare. Kinnekullebanan utgör riksintresse för kommunikationer och är av särskild regional betydelse. Banan används främst för persontrafik och förbinder bland annat Mariestad och Lidköping med Västra stambanan respektive

Älvsborgsbanan. Kinnekullebanan är oelektrifierad och enkelspårig. Godstrafik förekommer mellan Mariestad och Gårdsjö men ändrad trafikering i framtiden kan inte uteslutas, exempelvis genom utökad godstrafik på en större del av banan.

### **Tidigare samråd**

Götene kommun och Trafikverket har under flera års tid fört diskussioner om behovet av att bygga en alternativ väg till de norra delarna av Källby då den nuvarande vägen genom Dafgårds område har stängts.

Trafikverket har tidigare yttrat sig till Länsstyrelsen i Västra Götaland gällande undersökningssamråd tillhörande förslag till detaljplan för ny väg i Källby (TRV 2019/124101, daterat 2019-11-15) samt avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivningen (TRV 2020/19663, daterat 2020-02-24).

### **Trafikverkets synpunkter**

#### *Avstånd till Kinnekullebanan*

Den föreslagna sträckningen på vägen gränsar till Kinnekullebanan, vilken utgör riksintresse för kommunikation enligt § 3:8 i Miljöbalken. I planbeskrivningen finns inget beskrivet gällande närheten till Kinnekullebanan och Trafikverket önskar att planbeskrivningen kompletteras med det.

I tidigare samrådsmaterial via Länsstyrelsen har det angivits 7 meter mellan väg och järnväg. Det minsta avståndet från spårmittpunkt som Trafikverket kan acceptera är baserat på hastighet utmed banan samt hastighet på vägen (se mer i TRVINFRA-00004). Den tillåtna hastigheten på Kinnekullebanan är 100 km/h, vilket också är gränsen mellan två avståndskategorier. Vid hastigheter över 100 km/h är minsta tillåtna mått mellan väggkant och spårmittpunkt 10 meter. För att vara på den säkra sidan ska detta väljas.

Dock framgår av remitterat material att den planerade vägen ska anläggas parallellt längs den befintliga järnvägsbron och ska korsa Råmmån på en egen överfart. Trafikverket bedömer att avståndet mellan vägbro och befintlig järnvägsbro är för nära. Det bör vara minst 30 meter mellan järnvägsbrons mitt och nya vägbrons närmaste kant. Dels för att Trafikverket ska kunna underhålla järnvägsbron i framtiden och dels för att förslagen vägbro inte får medföra att järnvägsbron påverkas negativt varken i byggskedet eller permanentskede både ur avvattning- och geoteknisk synvinkel.

Trafikverket önskar dialog med kommunen för att få reda på tillvägagångssätt för planerad byggnation och på så vis kunna bedöma om byggnationen riskerar att påverka järnvägsanläggningen. Om Trafikverket bedömer en risk för påverkan, då behöver ett samverkansavtal skrivas som bland annat reglerar att Trafikverket bevakar kommunens projekt.

#### *Dagvatten*

I dagvattenutredningen föreslås att den befintliga järnvägsbron ska utredas för att säkerställa att den klarar större flöden än vad som är aktuellt när den konstruerades och att Trafikverket ansvarar för det. Trafikverket har ingen plan för att utreda befintlig järnvägsbro och önskar att det förtydligas i utredningen.

Generellt är Trafikverkets inställning att dagvatten ska hanteras inom planområdet, vilket också föreslås i dagvattenutredningen. Dagvatten ska inte påverka järnvägen samt dess tillhörande anläggningsdelar, inklusive diken på något sätt. Järnvägsdiken är endast till för järnvägens avvattning och Trafikverket tar inte emot vatten från andra verksamheter.

#### *Risk för spårspring*

Då nya planområdet, tillsammans med den sträcka som ska byggas enligt gällande detaljplan, ligger nära Kinnekullebanan kan det innebära ökat folk i området och Trafikverkets bedömning är att risken är stor att människor olyckligt kan komma in i spårområdet. Trafikverket rekommenderar att det uppförs ett skydd i form av ett t.ex. ett stängsel mellan väg och järnväg för att på så sätt styra gående och cyklister till gångfällan Sjökvarnsvägen som finns idag.

#### *Servitut*

För information finns ett servitut 1471-2020/6.2 inom del av aktuellt planområde som ger Trafikverket rätt att utanför järnvägsfastigheten hålla fritt från träd och buskar, cirka 20 meter från spårmittpunkt. Inom servitutet har Trafikverket rätt att avverka och röja träd och buskar intill spåransläggningen för att få sikt längs spåransläggningen vid den idag obevakade järnvägsövergången Nästakvarn. Om kommunen tänker plantera träd eller buskar utmed nya vägen, är det viktigt att detta stäms av i förväg med Trafikverket.

#### *Ledningar som korsar statlig järnväg och/eller väg*

Om ledning behöver korsa järnvägen eller passera Trafikverkets mark krävs att ett avtal tecknas med Trafikverket. Ansökan görs enklast på Trafikverkets hemsida: [www.trafikverket.se/ledning](http://www.trafikverket.se/ledning).

#### **Arbete i närhet av järnväg**

##### *Tillstånd*

När det blir aktuellt att utföra arbeten i närheten av järnvägsanläggningen eller i anslutning till järnvägsfastigheten är det viktigt att tidigt ta kontakt med Trafikverket för samråd kring utförandet. Det handlar exempelvis om vilka eventuella skyddsåtgärder som kan behövas av trafiksäkerhetsskäl. För vidare samråd tas lämpligen kontakt med Trafikverket Underhållsområde Väst som nås via Trafikverkets växel telefon 0771 – 921 921.

För att undvika skador på Trafikverkets anläggningar ska även kabelanvisning beställas via Ledningskollen innan grävning, borrhning, sprängning eller liknande ska utföras i närheten av järnvägen. Detta ska beställas minst en vecka innan arbetet påbörjas. Närmare information finns även via länken:

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/anlaggningsteknik/Elkraftsystemet/Kabelanvisning/>

## Kommentar Götene kommun:

### ***Avstånd till Kinnekullebanan***

*Planbeskrivningen kompletteras med planområdets närhet till Kinnekullebanan.*

*Planområdet justeras så att det är minst 30 meter mellan spårmittpå järnvägsbron och nya vägbronns närmsta kant.*

### ***Dagvatten***

*Dagvattenutredningen justeras efter synpunkt.*

### ***Risk för spårspring***

*Götene kommun tar med sig frågan i fortsatt arbete.*

## Sakägare

### Sakägare 4

Om möjligt önskar jag att i samband med anläggning av denna väg att ni även kan skapa en mindre väg till räddningstjänstens fordon för att underlätta för dem att ta sig fram till gården vid en ev brand eller översvämning. Befintlig bro kan inte bära så tunga fordon. Befintlig grind som Götene kommun har placerat vid ladan önskar vi få vara kvar.

## Kommentar Götene kommun:

*Planförslaget omöjliggör inte en sådan koppling som önskas. Dialog om huruvida det är möjligt för kommunen att anlägga en sådan väg får diskuteras i den fortsatta processen.*

### Sakägare 5

Vi som äger fastighet anslutande till den i planen angivna vägen motsätter oss som Källbybor och fastighetsägare vägsträckningen från Råmmån till Stinsvägen, som innebär att matarleden skulle gå tätt mellan fastigheterna på Lagervägen och järnvägsspåret och vidare genom Käll by förbi skola och förskola.

Vid kontakt med Götene kommuns tjänstemän har dessa framhållit att det finns en detaljplan från början av 70-talet där en ev. framtida väg redan ritats in parallellt mellan järnvägen och fastigheterna på Lagervägen och att denna fråga inte är aktuell under detta samråd. Vi delar inte den åsikten och menar att den är både aktuell och nödvändig då denna vägdel inte är en isolerad företeelse utan enligt förslaget ska kopplas ihop med en ny matarled, via en ny bro, från Nordskog. Att gamla detaljplaner kan frångås eller justeras har vi sett i Källby de senaste åren, då önskemålen varit trängande, och vi vill att även denna ändras då trafiksäkerhet och miljöfrågor har förändrats och fått en högre prioritet sedan denna plan togs fram för snart 50 år sedan. Denna vägfråga var uppe senast på 90-talet och Källbyinvånarna motsatte sig även då denna genomfartsled, varvid ärendet lades ner och Vänervägen byggdes runt bebyggelsen. Det blev en bra och klok lösning

som också följer PLB och Kommunallagens anvisningar om trafikflöden i samhällen.

Kommuner runt om i Sverige har under många år, sedan befolkningstillväxten ökat och trafiksituationen eskalerat, anlagt genomfartsleder och matarleder utanför centrumkärnor och bostadsområden på grund av trafiksäkerhets- och miljökäl. Det här anvisas i PLB och kommunallagen. Skälen kan kokas ner till boendemiljö och trafiksäkerhet. En gemensam nämnare för dessa två är omtanken om- och hänsyn till människan. Buller, avgaser och ökad fordonstrafik är något ingen vill ha mer av inne i samhällen eller direkt utanför sin bostad.

Att Götene kommun åter vill försöka dra in en matarled rakt igenom centrum i Källby förvånar oss då ÅDT ökat markant sedan 90-talet. En matarled enligt samrådet har fortfarande en negativ påverkan på trafiksäkerhet, trafikmiljö och boendemiljö för oss som har fastigheter nära vägen och för hela Käll by, då vägen skulle kopplas på den befintliga centrala bygatan upp genom byn, tätt förbi skola och förskola. Fler fordon kommer i allmänhet att köra i centrum av byn hela dygnet och i synnerhet i anslutning till morgon- och kvällstrafiken på Stinsvägen och Järnviksvägen, där cyklande- och gående barn och vuxna redan idag samsas med inresande biltrafik till- och från Dafgårds kontorsparkering, plus trafiken från alla fast boende. Läger man till att Källby och Nordskog är det område i Götene kommun som antas växa mest även i framtiden, så ter sig kommunens föreslagna vägsträckning obegriplig, kortsiktig och tvärt emot dagens samhällsplanering. I Sverige försöker man idag få bort trafikflöden från samhällen och leda dem utanför ytor där oskyddade trafikanter rör sig och där människor bor - inte skapa förutsättning för att få in fler bilar och ökat trafikflödet i samhällen.

Detaljplanen från början av 70-talet gjordes med den verklighet och kunskap man då levde. Att ta spjörn emot denna snart SO-åriga plan för att vilja driva igenom detta vägförslag idag, med dagens vetenskap om trafiksäkerhet och miljö, menar vi är kortsiktigt och oförståndigt och utan hänsyn till människor och miljö i hela Källby. Trafikmedvetandet, säkerhetsmedvetandet och miljömedvetandet i samhället har förändrats mycket under de snart femtio åren som gått sedan den detaljplanen togs fram. På 60-70-talet hade dessutom inte alla familjer bil och hade man bil så var det bara en bil i hushållet. Idag står det oftast fler fordon på garageuppfarterna. Enbart denna parameter ger en signifikant högre ÅDT på våra gator och vägar än vad som fanns förr. Adderar vi befolkningsökningen till detta får vi fler människor, men också fler fordon, ute i trafiken. Med detta faktum, och de senaste 50 årens samhällsutveckling, är det inte givet att gamla detaljplaner alltid är den bästa lösningen för boendemiljö och trafiksäkerhet idag.

Vi menar att Götene kommun inte har hängt med i samhällsplaneringen för Källby de senaste 25-30 åren utan har låtit sig styras av mer eller mindre akuta önskemål från ett fåtal aktörer. Dessa fåtals önskemål har fått följdverkningar på den stora majoriteten i Käll by. I stället för långsiktiga planer har kommunen lappat, lagat och gjort andra akuta och kortsiktiga lösningar utan att ha kopplat något genomtänkt, hållbart och långsiktigt helhetsgrepp. Det blir olyckligt om man försöker åtgärda 25-30 års spretiga beslut och kortsiktighet med ännu en kortsiktig och direkt olämplig lösning för hela samhället. Bland de ogenomtänkta och

kortsiktiga åtgärder man gjort de senaste decennierna har man till exempel stängt de bilvägar som tidigare fanns från byn ner till sjön. Avstängningar som gjorts av påtryckande skäl men utan att ersättas med något annat hållbart alternativ för byn. När nu byn växer nere vid sjön så flyttar det in nya boende där som vill ha en bilväg upp till tåg, buss och skola. Någon boende där kanske till och med driver den frågan. Det är förståeligt men det är inte förståeligt att idag, med dagens trafik- och miljökunskap, dra en matarled tätt förbi äldre befintlig bebyggelse med lugnt läge, upp genom centrum och tätt förbi skola och förskola. Där blir det återigen fel. Vi menar att man vill ersätta ett uppkommet problem, framkallat av Götenes beslutsfattare kortsiktiga åtgärder, med att bygga in ett nytt problem. Ett problem som ger direkt negativ konsekvens för byns boende genom: högre trafikflöde inne i byn, mer buller inne i byn, mer föroreningar inne i byn samt ökad olycksrisk för gångare och cyklister.

Vårt förslag är att kommunen gör om och presenterar en långsiktig miljö-, trafik- och framtidssäkrad plan som också blir bra i nutid för oss som bor här. Tänk inte kortsiktigt en gång till här i Källby genom att pressa in en ny genomfartsväg genom centrum, baserad på en gammal omodern detaljplan som i sin tur är baserad på gamla irrelevanta förutsättningar från tidigt 70-tal. Ta ett helhetsgrepp som följer dagens trafik- och miljöplanering och som också är hållbart i framtiden. Med dagens kunskap om trafiksäkerhet och miljö, och genom stöd av PLB och Kommunallagen, så bör den nya matarleden från det växande Nordskog ledas norr om byn. Låt den gå över åkrarna där trafiken nu och i framtiden inte stör de boende och vidare upp till Kinnekullevägen. Om Källby skulle växa så mycket att det kommer att byggas bostäder på dessa åkrar så ligger vägen redan där och ev. nya bostadsområden planeras efter den förutsättningen. På detta sätt kommer trafiken från Nordskog att ledas till skolan och v44 utan att gå genom byn, vilket är en stor vinst för miljön, trafiksäkerheten och de boende i byn. Det är så man planerar vägsträckningar idag, med människor och boendemiljö i fokus. Man pressar inte in nya bullriga matarleder mellan befintliga bostäder där människor vill ha lugn och ro och en plats för återhämtning.

Även om det skulle vara en högre investeringskostnad att bygga en planskild järnvägs korsning än en bro över Råmmån, menar vi att den merkostnaden måste kommunen ta, då man de senaste två-tre decennierna inte riktigt hängt med i samhällsplaneringen i Källby och där man som beslutsfattare själva orsakat nuvarande problem. Man ska inte försöka lösa ett problem med att bokstavligen cementera fast en ny kortsiktig och olämplig trafiklösning för alla oss som bor i Källby. En nordlig matarled från Nordskog, som går över åkrarna till v44, samverkar elegant med Vänervägen, som går in i byn söderifrån. Dessa båda vägar leder därmed de stora trafikflödena utanför byns centrum och bostäder. I mitten finns Mastvägen för den som behöver komma in eller ut i byn från det hållet.

För övrigt ifrågasätter vi markens lämplighet till vägbygge mellan Lagervägen och järnvägsspåret. Dokumentet "Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för del av Källby Samhälle {14/11976}" lämnar många frågetecken och skapar oro. Grundvattnet står högt och marken är sättningsbenägen på grund av

lerförekomst. Om man sänker grundvattennivån här i samband med avvattning av en vägkropp så är vi som boende oroliga för sättningsskador på våra hus. Detta hände bland annat vid Silrondellen i Götene.

Som sagts i början av denna bilaga motsätter vi oss anläggandet av en ny väg genom Källby av ovan nämnda skäl och föreslår att den förläggs norr om byn, utanför sammanhängande bebyggelse. Vi vill att kommunen kommunaliserar denna skriftväxling och informerar oss om fortsättningen.

### Kommentar Götene kommun:

*Aktuellt planförslag avser större delen av planerad väg. Sträckan mellan Råmmån och Sjökvarnsvägen är planlagd sedan tidigare. Även om planläggningen inte rör den sträcka som är mellan Råmmån och Sjökvarnsvägen, så behandlas hela vägsträckningen på flera väsentliga punkter. En bullerutredning har gjorts för hela sträckan och visar tydligt att riktlinjerna för bullernivåerna inte kommer överskridas för de bostäder som ligger närmast den planerade vägen (Se sidan 20 i planbeskrivningen). Utförd dagvattenutredning har tittat på hela sträckan och kommit fram till en lösning som fungerar även utanför planområdet (se sidan 15 i planbeskrivningen). Även geotekniken har undersökts på Råmmåns södra sida för att kunna fastställa att marken lämpar sig för en vägbro.*

*En viktig aspekt i samhällsplaneringen är att inte skapa splittrade områden som i förlängningen leder till segregation. Tätorten upplevs idag som tvådelad. I de centrala delarna är bebyggelsen äldre och har en blandad bebyggelse. I den nordvästra delen av Källby utgörs bebyggelsen huvudsakligen av nyare villor. Dessa två delar av Källby ligger på varsin sida av Dafgårds industriområde och Råmmån. Götene kommun ser att det av flera skäl är viktigt att Källby som tätort knyts ihop på ett bättre sätt där gammal och ny bebyggelse möts och på så vis skapar ett sammanhang. Att koppla ihop delarna med en ny väg skulle innebära ett första steg för att uppnå en sammanhållen tätort med en god bebyggd miljö.*

*Götene kommun bedömer att den huvudsakliga trafiken till och från Nordskogsområdet fortsatt kommer ske på Vänervägen. De som huvudsakligen kommer använda den nya bilvägen och gc-vägen är de som ska ta sig till förskola, skola eller till Källby station. Det kommer således inte bli en ökad trafikmängd i centrala Källby jämfört med idag, då de som ska till ovan nämnda målpunkter tar sig in i Källby centrum via Mastvägen.*

*Att istället leda trafiken norr om Källby för att sedan ansluta på väg 2714 har bedömts vara svårt att genomföra då det finns ett antal försvårande omständigheter (markägoförhållanden, rättigheter på befintlig grusväg, korsa järnväg). En vägsträckning norr om Källby löser inte heller behovet av att knyta ihop tätorten.*

*Grundvattennivåerna mellan Lagervägen och järnvägen kommer undersökas närmare vid projektering.*

## Sakägare 6

Har inkommit med samma yttrande som sakägare 5.

### Kommentar Götene kommun:

*Se svar till sakägare 5.*

## Sakägare 7

Har inkommit med samma yttrande som sakägare 5.

### Kommentar Götene kommun:

*Se svar till sakägare 5.*

## Sakägare 8

Har inkommit med samma yttrande som sakägare 5.

### Kommentar Götene kommun:

*Se svar till sakägare 5.*

## Sakägare 9

Har inkommit med samma yttrande som sakägare 5.

### Kommentar Götene kommun:

*Se svar till sakägare 5.*

## Sakägare 10

Har inkommit med samma yttrande som sakägare 5.

### Kommentar Götene kommun:

*Se svar till sakägare 5.*

## Sakägare 12

Utveckling av Källby är bra, men när det blir på bekostnad av ytterligare avveckling av Nordskog vill jag påvisa att jag är emot en ny väg. Det naturnära boendet i Källby minskar mer och mer. Hundpromenader, jakt, hästurer, att bara vara i skogen blir inte längre en självklar del i att bo i Källby. Jag värnar om vår Nordskog i Källby!

### Kommentar Götene kommun:

*Planförslaget påverkar inte den befintliga skog som finns i Nordskogsområdet. Däremot behöver viss lövskog i anslutning till Råmmån tas ner för att möjliggöra för ny vägbro. De värden som förloras föreslås ersättas med kompensationsåtgärder i anslutning till aktuellt planområde.*



## Sakägare 13

Undertecknad önskar av- och påfart mot Västergårdens vägsamfällighet som en reservutgång för räddningstjänsten, snöhinder mm.

### Kommentar Götene kommun:

*Planförslaget omöjliggör inte sakägarens önskan. Fortsatt dialog får hållas under den fortsatta processen.*

## Sakägare 14

Öringstammen som Götene sportfiskeförening implanterade har lyckats etablera sig i Råmmån. Öringarna frodas i ån som flyter genom skogarna på båda sidorna järnvägen till dess utlopp i Väneren. Det tog många år att få fram detta öringbestånd. Också för att uppnå det unika ekosystemet som utgörs av ån och skogarna omkring.

Byggnationen av en bro över ån (W1 på planen) som byggplanen föreslår skulle rubba den delikata balansen i det unika ekosystemet omkring ån med sin fauna och flora. Likaså skulle avgaserna av trafiken från en framtida väg kunna förgifta ekosystemet. Ekosystemet, som är del i biosfärleden, ingår i den säregna biosfär som utgörs av den unika naturen vid foten av Kinnekulle med omnejd. Det är både önskvärt och viktig att en annan rutt för den tilltänkta vägen hittas som inte kommer att äventyra ekosystemet i fråga.

### Kommentar Götene kommun:

*Planförslaget innebär ett ingrepp i en miljö som innehåller naturvärden. Till granskningshandlingen har en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram där konsekvenser av planförslaget redovisas. Med föreslagna skyddsåtgärder för att minska påverkan på omgivningen så väl i anläggnings- som driftskedet bedöms planförslaget vara genomförbart.*

## Sakägare 15

Undertecknad ägare till fastigheten X.

Har tagit del av rubricerat förslag och önskar framföra följande synpunkter på förslaget

Den stora fördelen och charmen med Källby är närheten till naturen. Möjligheten till rekreationsområden där man slipper ljudet av trafik är ovärderlig. Vi flyttade hit för ca 7 år sedan och har verkligen värdesatt avsaknaden av motorljud utanför huset. Fåglarnas symfoniorkester i dungen utanför har glatt oss. Givetvis ser jag nu med oro på att en väg skall dras så nära husen och den lilla "skogen". Det kommer givetvis att medföra ett betydande oljud under byggnadstiden. Inte bara vi kommer att störas. Jag fruktar att de många fåglar som ofta befinner sig där och dessutom parar sig, skall skrämmas iväg.

Om ni verkligen skall bygga där så förutsätter jag att ni bygger vallar som minskar ljudet ifrån trafiken Gärna några träd och buskar också för att ytterligare reducera bulljuden.

Jag funderar på hur ni planerar korsningen Stinsvägen - Sjökvarnsvägen. Om högerregeln skall gälla så kan det bli väldigt svårt att ta sig ut ifrån Sjökvarnsvägen. Hoppas isåfall att ni noggrant tänker igenom trafikförhållandena där. I nuläget är det inte heller optimalt eftersom många "skär" kurvan ifrån Stinsvägen. Området som är avsett för fotgängare borde smalnas av och göras säkrare. I nuläget kör många bilar in på fotgängarnas område för att undvika att krocka vid möten. Tyvärr verkar många inte tänka på att människor, i synnerhet barn, är mjukare än bilar..

Ser att den planerade vägen går bakom Mellomkvarn. Det är inte heller något som uppskattas. Det är ett betydelsefullt rekreationsområde för många Källbybor och det vore synnerligen tragiskt om det området skall förstöras med en väg.

Källby 12/12 2021

### Kommentar Götene kommun:

*I samband med planläggning har en bullerutredning genomförts (Se sidan 15 i planbeskrivningen). Resultatet i utredningen visar på att bullernivåerna kommer understiga gällande riktvärden med god marginal.*

*Götene kommun avser att utföra kompensationsåtgärder för kungsfiskaren (fågel) som påträffats i området. Efter föreslagna åtgärder bedöms inte fågeln påverkas negativt i någon större utsträckning av planförslaget.*

### Sakägare 16

Har inkommit med samma yttrande som sakägare 5.

### Kommentar Götene kommun:

*Se svar till sakägare 5*

# Ställningstagande

## Revideringar efter samråd

Med anledning av inkomna synpunkter föreslås följande förändringar och tillägg göras i detaljplanen:

### Plankarta

- Planområdets södra del (användningsområde W-öppet vatten) flyttas 20 meter västerut för att säkerställa avstånd till befintlig järnvägsbro

### Planbeskrivning

- Sammanfattning av utförd MKB har införts
- Avsnitt som behandlar skyfallskartering
- Avsnitt kring planförslagets påverkan på kungsfiskaren

Därutöver har förtydliganden och redaktionella justeringar som uppdragats under samrådstiden inarbetats i detaljplanen.

De synpunkter som framförts under planarbetet har avvägts mot intresset att planlägga området. Även allmänna intressen har därvid beaktats. Sektor Samhällsbyggnad bedömer att detaljplaneförslaget innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

## Kvarstående synpunkter

Skriftliga synpunkter som inkommit under samrådet och bedömts inte fått dem helt tillgodosedda har inkommit från:

### Sakägare

- Sakägare 4
- Sakägare 5
- Sakägare 6
- Sakägare 7
- Sakägare 8
- Sakägare 9
- Sakägare 10
- Sakägare 12
- Sakägare 13
- Sakägare 14
- Sakägare 15
- Sakägare 16

# Medverkande

Samrådsredogörelsen har tagits fram av Sektor Samhällsbyggnad, Götene kommun, genom John Cronqvist, planarkitekt.