



Detaljplan för del av Källby 8:43 m.fl., koppling Nordskog Plan- och genomförandebeskrivning

Antagen 24 april 2023 § 51
Laga kraft 3 april 2024
Diarienummer: 2021/630



Götene kommun

Innehåll

Sammanfattning	3
Inledning	4
Planeringsförutsättningar	9
Planförslag	13
Konsekvenser	21
Genomförande av projektet.....	29
Medverkande.....	31

Sammanfattning

Planprocessen

Planen upprättas med utökat förfarande i enlighet med Plan- och bygglagens (PBL) regler.

I ett första skede upprättas samrådshandlingar. När dessa godkännts politiskt kungörs samrådet och samråd hålls. Under samrådet kan synpunkter lämnas in vilka sammanställs i en samrådsredogörelse tillsammans med kommunens bemötande av de olika synpunkterna. Därefter upprättas granskningshandlingar. Innan granskningen skickas en underrättelse om granskning av planförslaget ut. Synpunkter inhämtas igen och efter granskningen sammanställs dessa i ett granskningsutlåtande. Eventuella ändringar görs av förslaget och lämnas till politisk behandling för godkännande och antagande. Detaljplanen antas av kommunfullmäktige och vinner laga kraft tre veckor efter antagandet, såvida den inte överklagas eller överprövas.



Planhandlingar

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning (denna handling) med genomförandebeskrivning

Planbeskrivningen har ingen rättsverkan. Detaljplanens bindande föreskrifter framgår av plankarta och planbestämmelser. Avsikten med beskrivningen är att vara vägledande i bedömning och vid genomförandet av detaljplanen.

Övriga handlingar

- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Lokaliseringsutredning Ny väg Källby, inkl. översiktlig naturvärdesinventering och bullerutredning, COWI 2018-12-20
- Naturvärdesinventering, Sundh miljö 2020-08-20
- Dagvattenutredning, Melica 2020-02-26
- Geoteknisk undersökning 1, Mitta 2019-12-19
- Geoteknisk undersökning 2, Mitta 2021-11-05
- Geoteknisk undersökning bro över Råmmån, Mitta 2021-10-22
- Rapport kungsfiskare, Sund miljö 2022-08-15
- Miljökonsekvensbeskrivning (inklusive skyfallskartering), Sweco 2022-09-27

Inledning

Plandata

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.

Bakgrund

Livsmedelsföretaget Dafgårds är beläget i centrala Källby. Tidigare har det funnits en gata genom Dafgårds industriområde som boende i de nordvästra delarna av Källby använt för att ta sig till centrala Källby. År 2019 stängde Dafgårds vägen eftersom de behövde ytan för att kunna expandera sin verksamhet.

Boende i de nordvästra delarna av samhället behöver nu istället passera runt verksamheten vilket ger en lång sträcka med bil till centrala delarna av Källby. I framtiden planerar kommunen i enlighet med gällande översiktsplan 2009–2020 ytterligare bostadsområden i den norra delen av samhället. Götene kommun ser följaktligen ett behov av att planera för en ny allmän väg som förbinder befintlig och planerad bebyggelse i norra delen av samhället med de centrala delarna på ett mer effektivt sätt.



Figur 1. Röd linje visar den genomfartsväg som idag är stängd. Gul linje visar dagens gatuförbindelse mellan de nordvästra och de centrala delarna av samhället. Grön linje visar ungefärlig sträckning av ny väg.

I Lokaliseringsutredningen (COWI 2018-12-20) har tre alternativa sträckningar av den nya vägen studerats. Alternativen skiljer sig främst åt i den norra delen över åkermarken i öst-västlig riktning. En dragning av vägen från Stinsvägen och norrut kommer behöva korsa Råmmån och där har alternativen handlat om att antingen placera vägen så nära järnvägen som är möjligt eller att korsa Råmmån vid dess smalaste ställe. Den lokalisering som slutligen valdes för den nya vägsträckningen utgick främst ifrån de översiktliga undersökningar som genomfördes i samband med lokaliseringsutredningen.



Figur 2. De tre alternativ som COWI tog fram i lokaliseringsstudien. Alternativ 2 bedömdes då som mest fördelaktig.

Kommunen gick vidare med den sträckning som rekommenderades i lokaliseringsstudien och mer djupgående undersökningar av förutsättningarna längs tilltänkt sträckning genomfördes. Efter utförda utredningar (naturvärden, trafiklösningar och framtida planer mm) påbörjades nya diskussioner kring sträckningen. Utförda utredningar visade på höga naturvärden längs den norra delen av den tilltänkta sträckningen. Kommunen gjorde bedömningen att sträckningen skulle justeras för att minimera ingreppen på de naturvärden som upptäcktes i naturvärdesinventeringen (bland annat vildbin och ekar). En justering av sträckningen bedömdes även vara mer fördelaktig inför framtida planering av området.

Den slutgiltiga sträckningen går från Stinsvägen i söder för att sedan fortsätta över Råmmån med en bro. Efter dialog med Trafikverket föreslås bron ligga 30 meter väster om järnvägen. Sedan fortsätter vägen vidare norrut för att vika av till vänster ca 100 meter efter Råmmån, för att sedan gå parallellt med Råmmåns sträckning men med ett avstånd på 100-150 meter för att sedan ansluta på Vänervägen.



Figur 3. Grön linje motsvarar aktuell sträckning. Röd linje motsvarar den tidigare tilltänkta sträckningen. Observera att linjerna är inte exakta.

Syfte

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

Tidigare ställningstaganden

Riksintressen och förordnanden

Hela Källby samhälle omfattas av riksintresse enligt 4 kap 2–3 § Miljöbalken Rörligt friluftsliv. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får endast komma till stånd om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdets natur- och kulturvärden. Planförslaget bedöms inte påtagligt påverka riksintresset Rörligt friluftsliv enligt 4 kap 2–3 § miljöbalken.

Planområdet ligger i utkanten av ett större område som omfattas av riksintresse för totalförsvaret enligt miljöbalkens 3 kapitel 9 §. Vätern, som ligger cirka en kilometer från planområdet, är riksintresse för yrkesfiske samt naturvård och friluftsliv enligt miljöbalkens 3 kapitel 5–6 §. Drygt 500 meter österut finns riksintresse för kulturmiljön.

Planförslaget bedöms inte påverka dessa riksintressen.

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.

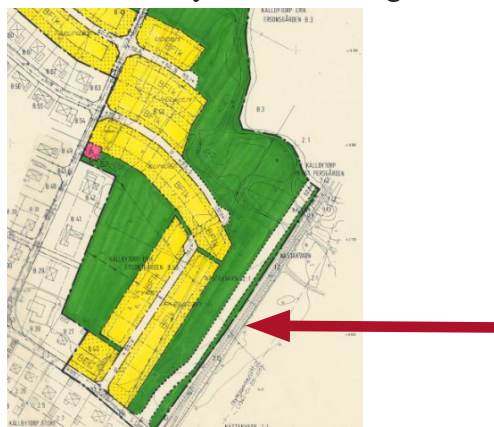
Enligt översiktsplanen utgörs områdena kring den planerade vägsträckningen av höga bevarande- och rekreationsvärden samt av planer för framtida bostadsområden.



Figur 4. Utdrag ur Götene kommuns översiktsplan 2009–2020. Befintlig och planerad markanvändning i Källby samhälle. Aktuellt planområde markerat i rött.

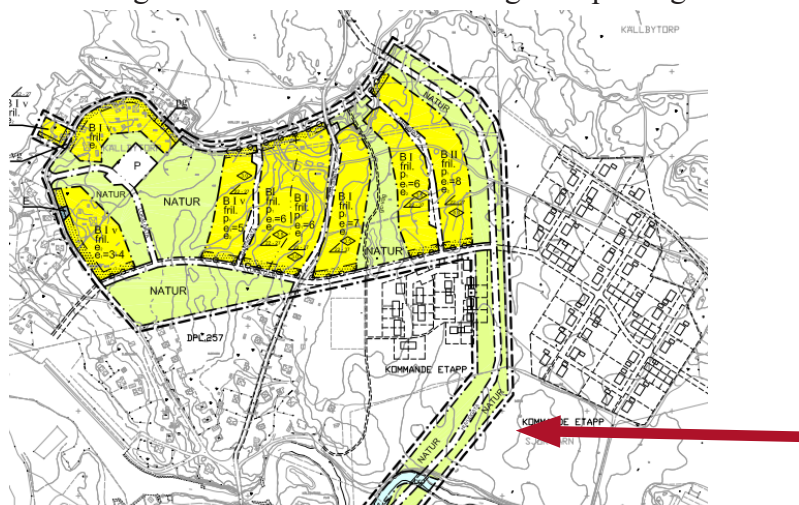
Detaljplan

Den huvudsakliga delen av området är inte detaljplanelagt sedan tidigare. Planområdet gränsar i söder till ”Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för del av Källby samhälle, Källby Mellomkvarn m.fl. antagen år 1975”. Detaljplanen avser utbyggnad av bostadsområden för fristående hus samt anslutande lokalgator och omgivande parkmark. Bostadsområdena är idag utbyggda. Detaljplanen innehåller även ett markreservat för en framtida matargata. Gränslinjen mellan gata och park inte är fastställd i planen. Den södra delen av den nya allmänna vägen är avsedd att byggas med stöd av gällande detaljplan.



Figur 6. Utdrag ur gällande stadsplan för del av Källby samhälle.

För att möjliggöra den nya vägsträckningen krävs att en del av detaljplanen 272 Källby Nordskog etapp 1 ersätts med ny detaljplan. Detta då den nya vägen kommer ansluta till Vänernvägen och all mark öster om vägen är planlagd som naturmark.



Figur 7. Utdrag ur gällande detaljplan för Källby Nordskog etapp 1. Detaljplanen har allmän platsmark NATUR på den östra sidan av Vänernvägen vilket omöjliggör anslutning av ny väg. Därav kommer en mindre del av denna plan att ersättas med den nya detaljplanen.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Kommunen har gjort en undersökning i enlighet med 4 kap 34 § PBL¹ och 6 kap 11 § MB² för det aktuella planförslaget. I ett inledande skede bedömde kommunen att genomförandet av planförslaget inte skulle medföra betydande miljöpåverkan. Efter dialog med länsstyrelsen har kommunen omprövat sin bedömning och anser att ett genomförandet av planförslaget skulle kunna innebära betydande miljöpåverkan.

När en detaljplan kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning göras i enlighet med 6 kap. 3 § miljöbalken. Innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen regleras i 6 kap. 11 § miljöbalken. En miljökonsekvensbeskrivning har därför upprättats och bifogas planhandlingarna.

Planeringsförutsättningar

Karta över planområdet



Figur 8. Planområdets läge och avgränsning. Avgränsningen är inte exakt. Vit linje markerar den sträcka som hamnar inom den nya detaljplanen. Gul linje markerar den sträcka som genomförs med stöd av gällande detaljplan.

Mark och vegetation

Området utgörs idag huvudsakligen av brukad mark med inslag av mindre skogsområden. Den södra delen består av ett mindre skogsområde. Här flyter Råmmån, vilken har en meandrande gång och påverkar omgivande vegetation att skapa områden dominerade av regelbunden översvämning/översilning. Området närmast Råmmån består av en alskog med preliminärt högt naturvärde. Denna skog ingår i länsstyrelsens lövskogsinventering från år 2000. Skogspartiet inom och runt planområdet har en representativ naturtyp för trakten och är ett exemplar med höga naturvärden. Värdena ligger i den fuktiga och orörda miljö som skapats, i dess variation av biotoper samt inslaget av grova, gamla träd. Att området har högt naturvärde (klass 2) bekräftades vid utförd naturvärdesinventering.

Skogsområdet övergår norrut till åkermarker. Direkt norr om planområdet återkommer ett skogsområde, en mindre åkerholme. Denna åkerholme med björk, tall och asp har i

länsstyrelsens lövskogsinventering bedömts ha låga naturvärden. Marken är relativt plan genom hela området. Markytans nivåer varierar mellan cirka +51 och +54, där de högsta nivåerna påträffas vid fastmarksområdet i nordost och de lägsta i öst samt vid Råmmån.

Vägen kommer placeras i ett läge som innebär att befintlig brukad mark kommer tas i anspråk. Ett genomförande av planen skulle även leda till att den alskog som löper längs med Råmmån kommer fragmenteras. Vägen placeras i nära anslutning till järnvägen där ett ingrepp i skogsområdet redan har skett för järnvägen. Ett genomförande som inte berör alskogen skulle kräva en helt annan lokalisering av vägen.

Då vägen är att anses som en åtgärd som väsentligt kan ändra naturmiljön krävs ett särskilt samråd enligt miljöbalkens 12 kap 6 §, i detta fall specifikt för de intrång som sker i området längs med vattendraget. I samband med detaljplanens samrådsskede blir tillsynsmyndigheten för 12 kap 6 § MB underrättad om planerad åtgärd och anmälningsskyldigheten kan anses vara uppfylld.

Geotekniska förhållanden

Två stycken geotekniska undersökningar har genomförts av Mitta AB (2019-12-19 och 2021-11-05). Undersökningen från 2019-12-19 inkluderade sträckan söder om Råmmån (utanför planområdet). År 2021 förändrades sträckningen vilket föranledde den geotekniska undersökningen från 2021-11-05. Nedan redovisas slutsatsen från undersökningen från 2021.

SGU karterar jordarten i undersökningsområdet som postglacial finsand. Inslag av berg-i-dagen förekommer också. Jorddjupet är mellan 0 – 10 meter inom området enligt SGU. Undersökningarna bekräftar i stort sett denna uppfattning, åtminstone gällande det ytliga jordlagret. Den översta 1-1,5 metern består av sand/finsand. Som regel innehåller detta lager också inslag av silt. Under denna följer som regel lager där sandig och siltig lera dominerar. Lerlagret varierar i mäktighet men under den vidtar morän och sedan berg. Utifrån sonderingarna förefaller moränlagret varierar i tjocklek från några decimeter till 4-5 meter.

Sonderingarna gör gällande att avståndet till berg/fast botten kan variera ganska mycket, även över relativt korta distanser. Det förekommer även lera och berg direkt vid ytan i somliga punkter. Friktionsjorden inom området bedöms som halvfast lagrad medan leran bedöms variera mellan lös och halvfast lagrad.

Förekommande naturligt lagrade finkorniga jordar är mycket flytbenägna i vattenmättat tillstånd. Jorden är dessutom mycket känslig för vattenöverskott vid packning. Schaktning i friktionsjord kan över grundvattenytan ske med en släntlutning på 1:1,5. Schaktning i lera kan ske med slänt i lutning 1:1 till 2,0 meters djup vid belastning på markytan intill schaktet med som mest 20 kPa (dock ej närmare släntkrön än 1 meter).

Vid schaktning under grundvattenytan och samtidig länshållning av schakten finns risk för erosion och bottenuppluckring. Eftersom det delvis kan bli aktuellt med schaktning och återfyllning under grundvattennivån krävs att detta studeras och planeras särskilt innan arbetet påbörjas. Vid schaktning i siltig jord finns risk för ytuppmjukning och utflytning av slänter vid vattenövermättnad på grund av t. ex. regn. För att begränsa utflytning av slänter kan dessa övertäckas vid regnväder.

Jordarterna är som ovan beskrivet flytbenägna, detta bör beaktas för fortsättningen av projektering. Försiktighet att beträda terrassbotten och för schakt där trummor planeras kan åtgärder med filterförlagda pumpar på schaktbotten vara en lämplig metod. Om svårare

förhållanden kan grundvattensänkning ske med t.ex. en wellpointanläggning lokalt.

All schaktning skall utföras enligt handboken Schakta Säkert (Svensk Byggtjänst, SGI/SBUF 2015)

Ledningar bör som regel kunna läggas i naturligt lagrad jord på en grusbädd enligt AMA Anläggning. Förstärkningsåtgärder kan dock krävas inom områden med lös lera och organisk jord. Om berg ligger nära terrassytan eller vid planerade trumlägen så kan det beaktas i en aktiv design i detaljprojekteringen. Man bör undvika bergschakt i detta projekt.

Geoteknik ny bro över Råmmån

Mitta AB (2021-10-22) har utfört en separat geoteknisk undersökning där tilltänkt bro över Råmmån planeras. Brons placering har flyttats 20 meter västerut sedan samrådet. Utförd undersökning bedöms fortsatt vara tillämpbar i planarbetet.

Stabiliteten har beräknats där blivande bron över Råmmån ska ligga. Beräkningar har utförts med Geostudio (Slope/W) 2021.3. Både kombinerade och odränerade egenskaper har beaktats för lösjordarter. Morgenstern-Price har valts som analysmetod med "Grid and Radius" som sökkriterium för eventuella glidytor. Dimensionerande egenskaper har utvärderats från utförda fält-/labundersökningar och baserat på IEG 6:2008.

Beräkningarna visar att stabiliteten är tillfredsställande under nämnda förutsättningarna. För detaljer om beräkningar och materialegenskaper som har använts i modeller hänvisas till bilaga 3 i utförd undersökning. Bron bedöms kunna konstrueras, likt den närbelägna järnvägsbron, med ett brostöd på vardera sida om ån. Grundläggning av bro kan ske enligt geoteknisk kategori 2 eller 3 och enligt AMAs föreskrifter.

Eftersom jorddjupen varierar mellan den södra och den norra sidan rekommenderas också olika grundläggningsmetoder. Då avståndet till berg är grunt på den norra sidan är det troligt att det fungerar med styv platta på mark med sulor på frostskyddad nivå. På den södra sidan där avståndet till berg är större rekommenderas pålning till fast botten. Pålning ska ske enligt TRVK Bro 11. Dimensionering av pålar ska ske enligt SSEN 1997-1, kapitel 7 (IEG Rapport 8:2008, Rev 2)*1.

Broar skall enligt Trafikverkets föreskrifter alltid erosionskyddas och dessa kan behöva konstrueras med bankpålar på så väl den norra som den södra sidan. Påelement skall följa anvisningar i TRVK Bro 11 följas. Gällande dimensionering av erosionskydd skall rekommendationer utifrån TK Geo följas. Det bör utredas huruvida anslutande väg/banvall mot det pålade brostödet borde utföras med geotekniska åtgärder så som till exempel länkplatta, bankpålar eller lättfyllning då jorden där är sättningsbenägen.

Fornlämningar

I området runt det aktuella planområdet har flertalet arkeologiska utredningar genomförts varför ingen ytterligare arkeologisk utredning genomförts specifikt för den aktuella detaljplanen. Detta har kommunicerats med länsstyrelsen inför samrådsskedet (yttrande från Länsstyrelsen ärende 431-26910-2019).



Figur 9. Kartan visar kända fornlämningar inom och i planområdets närområde. En fornlämning, Raä Källby 33:1/L1962:7436 berörs av planområdet.

Inom det nu aktuella planområdet återfinns fornlämningen Raä Källby 33:1/L1962:7436 (boplats). Då en arkeologisk förundersökning har utförts av fornlämningen krävs nu en arkeologisk slutundersökning för borttagande av fornlämningen inför byggandet av vägen. Fornlämningar är skyddade enligt 2 kap i Kulturmiljölagen (KML). Det innebär att det är förbjudet att rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning. Ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning kommer skickas till länsstyrelsen inför antagande av detaljplanen. Tillståndet innebär att del av fornlämningen kan tas bort för att kunna möjliggöra byggnation av den nya vägen.

Planförslag

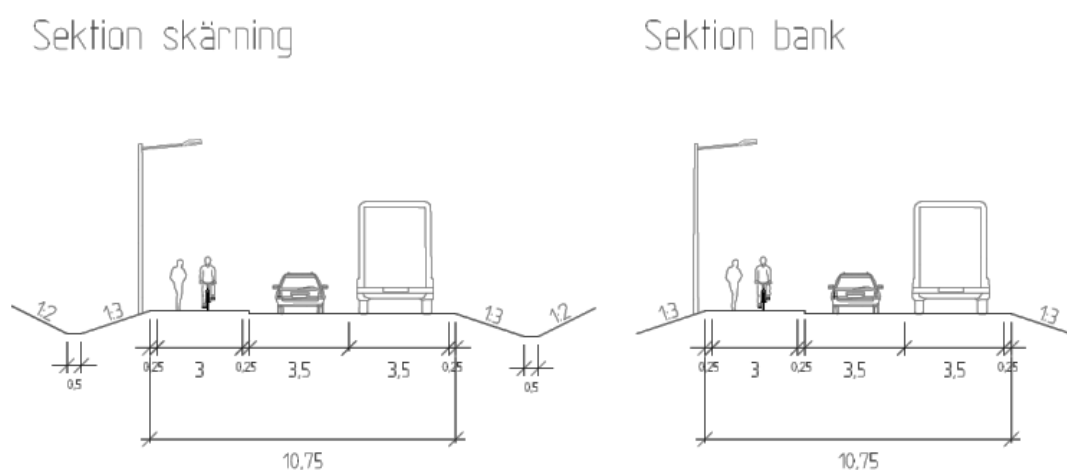
Beskrivning av planbestämmelser

Användning av allmän plats

Gata (GATA)

En gata är en allmän plats som är avsedd både för fordonstrafik och gång- och cykeltrafik. En gata avgränsas från huvudnätet och ingår i lokalnätet, har lägre framkomlighet och ofta många utfarter. Användningen Gata används för gator som främst är avsedda för trafik inom en ort eller för trafik som har sitt mål vid gatan. I användningen ingår komplement som behövs för vägens funktion som trafikordningar, gatuparkeringar, trottoarer, cykelvägar, laddstolpar, planteringar, gräsytor, snöupplag, hållplatsskydd, kiosker med mera.

Planförslaget möjliggör för en ny gata som binder ihop Källbys centrala och nordvästra delar och är också en förutsättning för framtida planering i närområdet. Planförslaget möjliggör två körfält (7 m), en gång- och cykelväg (3 m) samt stödremisor (0,25 m per sida). Utöver själva vägområdet tillkommer slänter och en bro över Råmmån. Hela vägområdet inklusive slänterna ryms inom planområdet.



Figur 10. Typsektioner från Lokaliseringsprövning (COWI 2018-12-20)

Den nya vägsträckningen ansluter i söder till korsningen mellan Stinsvägen/Sjökvarnsvägen. Denna korsning, samt de sydligaste cirka 300 meterna fram till Råmmån, genomförs med stöd i gällande detaljplan. Vägens placering anpassas så att anslutningen till Stinsvägen blir rak och den nya vägen kan fungera som en fortsättning på befintlig väg. I nordväst ansluter den nya vägsträckningen till Vänernvägen.

Planområdesgränsen anpassas för att innefatta all den mark där åtgärder krävs för att anlägga den nya vägen. Det innebär att ny detaljplan till viss del ersätter befintlig detaljplan i nordväst, för att möjliggöra ny korsningspunkt där marken idag är planlagd för naturmark. Den mark som krävs för att ansluta den nya vägen finns med i den nya detaljplanen men Vänernvägen ligger kvar inom den befintliga detaljplanen.

Användning av vattenområde

Vattenområde används vid planläggning av områden som ska vara öppet vatten eller där karaktären av öppet vatten ska finnas kvar. I aktuellt planförslag finns även en precisering av användningen som tillåter brobyggnation över Råmmån.



Figur 11. Illustrationen visar möjlig utbyggnad av vägområdet i enlighet med detaljplanen.

Administrativa bestämmelser

Strandskydd (a1)

Inom a1 föreslås strandskyddet upphävas inom allmän plats (gata) för att möjliggöra genomförandet av detaljplanen.

Strandskydd (a2)

Inom a2 föreslås strandskyddet upphävas inom öppet vatten (bro) för att möjliggöra genomförandet av detaljplanen.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år.

Gång- och cykeltrafik

När det gäller gång- och cykeltrafik finns idag fler förbindelser mellan de nordvästra och de centrala delarna än för biltrafiken. Dessa är dock inte alltid separerade från biltrafiken och inte alltid tydligt skyltade. I aktuellt planförslag möjliggörs utöver en väg för biltrafik även en gång- och cykelväg. Gång- och cykelväg ingår i användningen GATA. Gång- och

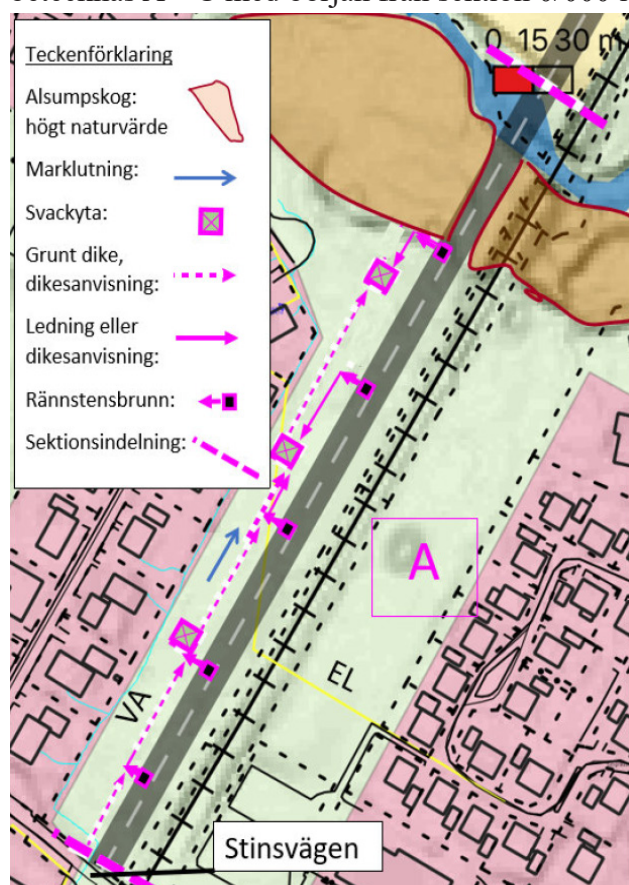
cykelvägen föreslås ligga på den östra och norra sidan av vägen utmed hela sträckningen för att på så sätt minimera antalet passager över bilvägen. I nordväst ansluter den nya gång- och cykelvägen till befintlig gång- och cykelväg längs med Vänernvägen som fortsätter söderut mot samhället, och norrut mot Nordskog.

Eftersom området är av riksintresse för friluftsliv är det av vikt att säkerställa att de möjligheter till rekreation och friluftsliv och de rörelsemönster som finns inom området påverkas så lite som möjligt. Över åkermarken mellan Mellomkvarn och Lille Höjen finns ett välanvänt promenadstråk. Norr om planområdet förgrenar sig detta stråk i mindre stigar mot ett större skogsområde. Det är viktigt att möjligheterna för att korsa vägen till fots säkerställs för att bibehålla promenadstigar som förbinder de centrala delarna av Källby med det större natur- och rekreationsområdet i norr. Då vägen föreslås ha en hastighet på max 50 km/h bedöms möjligheterna för att ordna passage för fotgängare som goda.

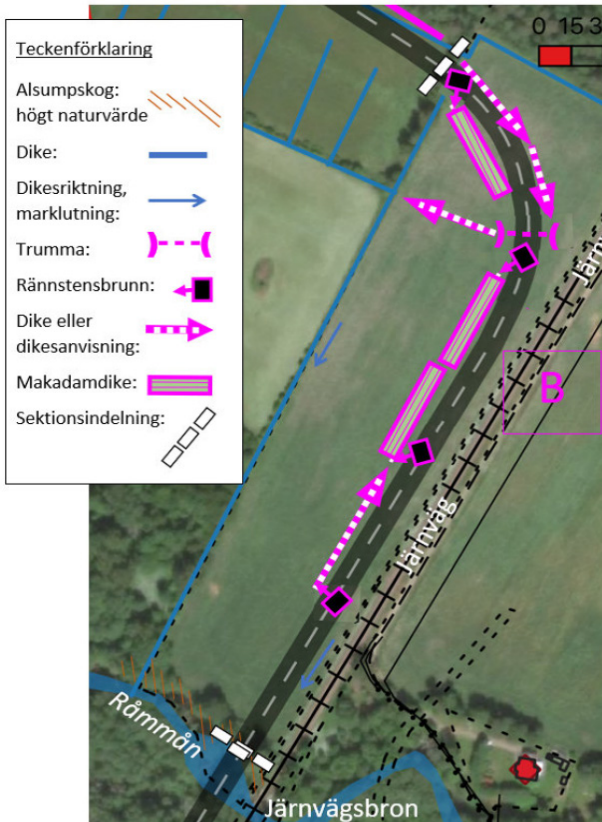
Dagvattenhantering

Melica har utfört en dagvattenutredning (2020-02-26) för Götene kommuns räkning. Sedan utredningen färdigställdes har vägsträckningen justerats. Götene kommun har bedömt att de förslag på lösningar gällande dagvattenhanteringen även är tillämpbara för den nya sträckningen.

Vägen har delats in i tre delsträckor med olika lösningar för behandling och avvattnings av vägytor. Nedan visas varje delsektions skiss. Beskrivning av de allmänna förutsättningarna som föreslagits för de tre delsträckorna redovisas efter skisserna. Varje delsträcka beskrivs mer utförligt i dagvattenutredningen som finns som bilaga till planförslaget. Delsektionerna betecknas A – C med början från sektion 0/000 i söder.



Figur 12. Delsträcka A som huvudsakligen ligger utanför aktuellt planområde.



Figur 13. Delsträcka B.



Figur 14. Delsträcka C.

Avvattning av hårdgjord vägyta: Avvattning mot kantsten görs för de två första sektionerna, dvs längdsektion 0/000–0/330 och 0/330 – 710. Övriga sektioner kan alternativt göras med naturlig avrinning, utan kantsten till diken på vägens båda kanter.

Avvattning av naturmark: Naturmarkens naturliga avvattning bibehålls, det vill säga de avrinningsområden som redovisas bibehålls.

Avvattning av dikad eller täckdikad jordbruksmark: Vägområdet korsar diken och täckdikad jordbruksmark som har generellt biotopskydd. Utredningen har vid bedömning av dikesnivån utnyttjat en preliminär nivå på dikesbotten om 70 centimeter under marknivån, för områdets östra delar. Västra delen har förmodligen något djupare dikesnivåer – ca 1,20 - 1,45 m under markytan. Med anledningen av biotopskyddet föreslås att några djuphålor anläggs i samband med vägdragningen där detta ses som möjligt för att skydda och förbättra förhållanden för grodlek.

Fördröjning för minska belastning vid dämnda förhållanden nedströms: Det uppmärksammas att Mellomkvarns damm kan vara känslig för högvattenperioder med risk för dämning. Även ca 600 meter nedströms finns en damm, Sjökvärns damm. Det aktuella vägområdet ligger i sin helhet uppströms och fördröjning bör göras på samtliga utflöden av vägdagvatten. Utflöden ska göras ovan svämplan och på så horisontell som möjlig yta och ytan ska vara gräs/vegetationsklädd.

Skydd av grundvatten: Vägområdet berör en grundvattenförekomst, där magasinet del med höge uttagskapacitet tangeras av delsektion A. Grundvattenförekomst ska som sådan ges tillräckligt skydd från föroreningar. Vägområdet har med sin låga trafikmängd bedömts ge mycket låg påverkan på grundvattenkvaliteten. Grundvattenmagasinet saknar skydd av tätande jordlager. Vid delsektion A har magasinet en större uttagskapacitet och bedöms ha högre värden. Rening av vägdagvattnet i delsträcka A bör i första hand göras i kontakt med vegetation. Skydd utöver det är inte nödvändig men kan rekommenderas för det södra delområdet.

Lokalisering: Anläggningar ska placeras i första hand i vägens närhet och lokaliseras ovan högsta högvattennivån för vattendraget. Skydd av naturvärden ska ges.

Valda dagvattenåtgärder och behandling

Diken – Vägkroppen hålls dränerad med diken, ca 50–60 cm under vägytan. Avvattningen av vägdagvattnet, ytligt avrunnen dagvattenmängd har valts att avledas mot kantsten och via gallerbrunnar. Detta dagvatten leds till makadamfyllda diken, svackyor/översvämningszoner, till fördröjningsmagasin eller samlas i diken som anläggs längs med vägen. Att leda bort dagvattnet i öppna diken innebär att flödena utjämnas, vattnet ges en hög grad av rening och ges även möjlighet att infiltrera ner i marken.

Makadamfyllda diken – Makadamfyllda, horisontella diken med flacka slänter har valts att utnyttjas för avvattning av GC-väg såväl som körbana. Dessa diken har god förmåga att infiltrera. Dikena görs med flacka slänter med ca 1–2 dm djup, ovanpå ca 0,5 meter djupt makadamlager. Infiltrationen ska göras helt ovan grundvattennivån. Jordlagren i området är i huvudsak sand med mindre inslag av sandig morän och sandiga leror och kan karakteriseras vara lämpliga för infiltration.

Översvämningszon – vid högvattenflöden kan en större markyta tas i anspråk för dagvattenmängder. Översvämningszonen är en grundare, ofta gräsklädd sänka, ibland kallad svackyta om ca 0–3 dm djup och utnyttjas enbart under kortare perioder. Det ger möjlighet att

använda markytan under resten av året som gräsplaner.

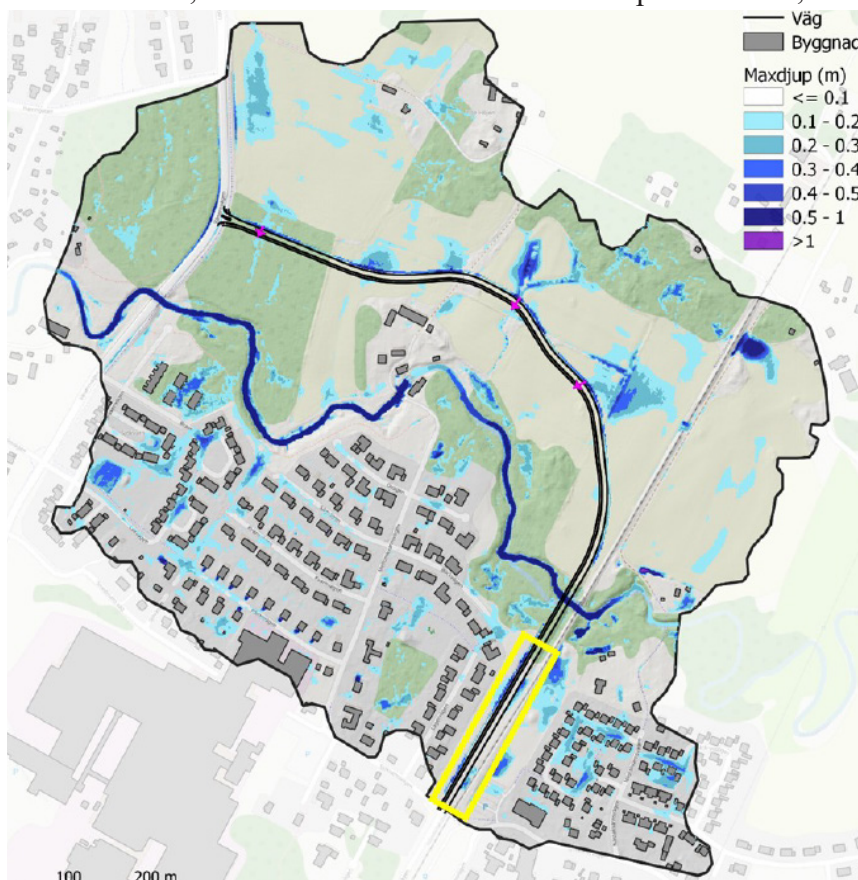
Dagvattendamm/fördröjningsmagasin – Syftet är att ge en tillräcklig fördröjning av dagvattnet så att till exempel sedimentation och rening kan ske innan det släpps vidare. För att kunna tillgodogöra sig dessa volymer behöver de vara tomma när regnet börjar. Magasinen töms vanligtvis genom en lägre liggande ledning. Ledningen väljs oftast av klenare dimension så att magasinet bibehåller dagvattnet en längre tid. Ges dagvattendammen en djupare botten, till exempel under grundvattennivå kan dessa öppna vattenytor vara viktiga och för att förbättra den biologiska mångfalden.

Klimatanpassning

Översvämningar kan uppstå antingen då vattennivån stiger i ett vattendrag eller i sjöar och hav. Översvämning kan även uppstå vid skyfall där risken omfattar dels stående vattendjup i lågpunkter, dels vattenflöden. I utförd MKB (Sweco) undersöktes det hur planförslaget förhåller sig till risken för översvämning vid skyfall.

Inom planområdet finns Råmmån och i angränsning till planområdet finns bostadsbebyggelse. I planförslaget ingår inga bostäder eller någon samhällsviktig verksamhet.

Vid planförslagets genomförande ökar den hårdgjorda ytan och avrinningsvägar förändras. I några fall styrs avrinningen till trummor under vägen. Föreslagen dagvattenhantering är dimensionerad utifrån ett tioårsregn i 10 minuter (Melica, 2020). Ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,3 har modellerats för det framtida planområdet, se bild nedan.



Figur 15. Ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,3 modellerat i TUFLOW i ett delområde av avrinningsområdet där föreslagna detaljplan ligger. I bilden syns föreslagna kulvertar som ingår i dagvattenhanteringen och som gör passage förbi den hårdgjorda ytan möjlig. I bilden markeras också den sydligaste delen av själva vägen som genomförs med stöd av en befintlig detaljplan. Inom området indikeras lågpunkter där vatten kan bli stående.

I figuren syns att planområdet sannolikt inte kommer att översvämmas och att dämningssituationer som orsakas av vägen verkar kunna hanteras av föreslagen dagvattenlösning.

Planområdet verkar heller inte påverka närliggande intressen som befintlig bebyggelse. Den södra delen av vägen genomförs med en redan befintlig detaljplan. Där finns ett område mellan väg och järnväg där det indikeras lågpunkter där vattnet kan bli stående. Detta bör utredas vidare vid fortsatt projektering.

Risk för skador på grund av översvämning i planområdet bedöms som obetydlig utifrån genomförd modellering och för att planområdet är litet och inte innehåller byggnader eller samhällsviktiga verksamheter. Risken att detaljplanen ska orsaka skador på grund av översvämning för närliggande intressen bedöms också som obetydlig utifrån utförd modellering.

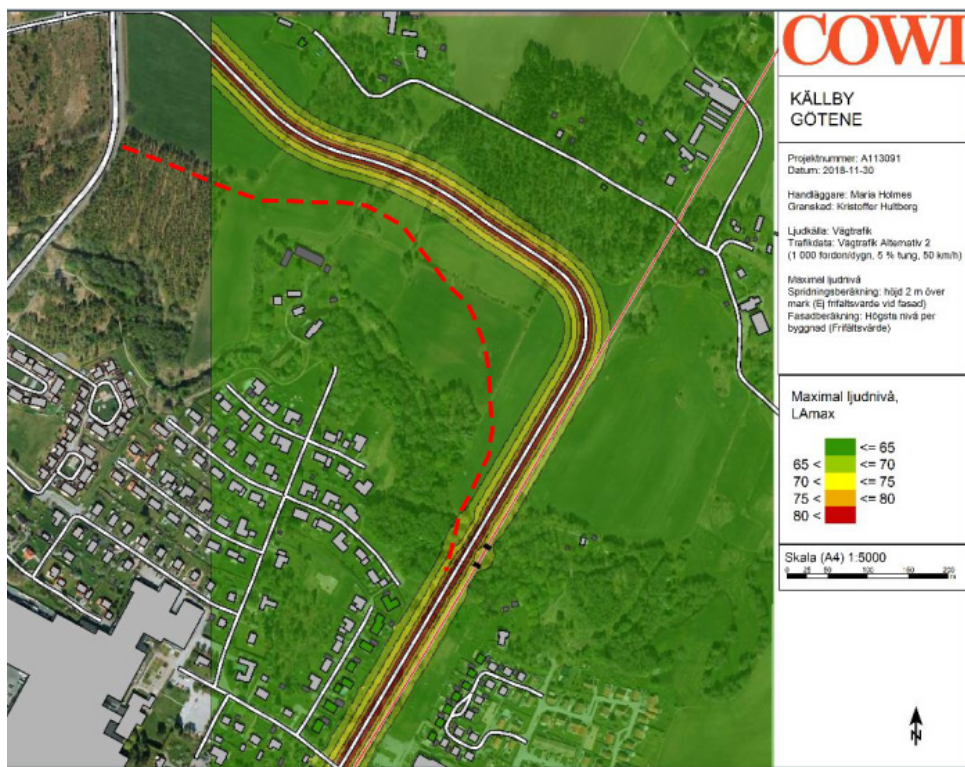
Buller

I den framtagna lokaliseringsutredningen för den nya vägen (COWI, 2018-12-20) har trafikbullerberäkningar utförts med framtagna trafiksiffror för den vägsträckning som tidigare var huvudalternativet samt tågtrafik för närliggande Kinnekullebanan. Sedan bullerberäkningarna utfördes har sträckningen justerats. Den nu aktuella sträckningen ligger ca 70-175 meter söder om det tidigare förslaget. Detta innebär att vägen kommer hamna närmare befintlig bostadsbebyggelse. Avståndet till närmaste bostadshus är vid den aktuella sträckningen är ca 75 meter och ca 220 meter till samlad bostadsbebyggelse.

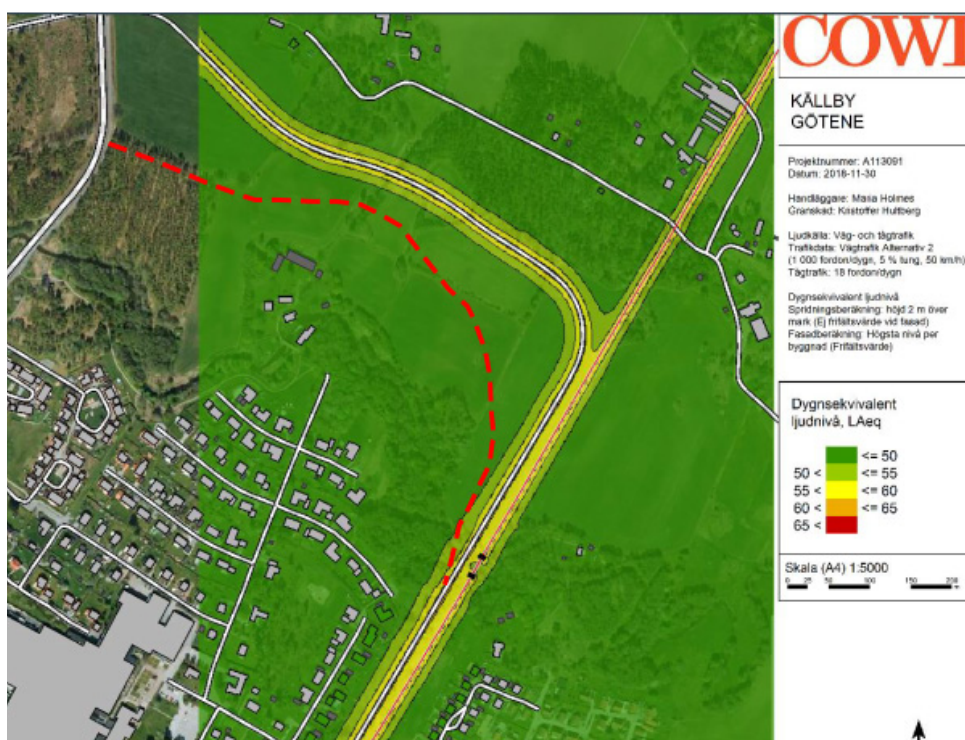
Handläggare på sektor samhällsbyggnad har utfört en beräkning av förväntade bullernivåer för att undersöka om den bullerutredning COWI (2018-12-20) utförd även är tillämpbar vid den nu aktuella sträckningen. För beräkning av bullernivåer har Trivector - Buller Väg 2 använts, avstämning har även gjorts mot Boverkets dokument "Hur mycket bullrar vägtrafiken". Beräkningar visar att vid närmaste bostadshus som ligger 75 meter från föreslagen vägmitt har en ekvivalent ljudnivå på 38,8 dBA vid fasad mot planerad väg och 57,7 dBA max ljudnivå.

Götene kommun gör därmed bedömningen att utförd bullerberäkning av COWI (2018-12-20) även är tillämpbar för den justerade sträckningen då bullerberäkningarna visade att ljudnivåerna klaras med goda marginaler även vid den nu aktuella sträckningen.

Resultaten från bullerberäkningar (COWI) visar att riktvärdena för dygnsekvivalenta ljudnivåer utomhus vid fasad eller uteplats klaras med god marginal, även vid ett högre trafikflöde på vägen om 1 000 fordon per dygn och att tågtrafik inkluderas i beräkningen. Som mest är den dygnsekvivalenta ljudnivån 49 dB (A) vid närmaste bostad som ligger cirka 40 meter från vägmitt (som ligger utanför aktuell detaljplan). Se resultaten från bullerberäkningarna på nästa sida.



Figur 16. Bullerkartering över dygnsekvivalenta ljudnivåer i en framtida trafiksituation. Högsta tillåtna dygnsekvivalenta ljudnivå överskrider inte för närmast placerade bostadshus.



Figur 17. Bullerkartering över maximala ljudnivåer i en framtida trafiksituation. Högsta tillåtna maximal ljudnivå överskrider inte för närmast placerade bostadshus.

Sammantaget visar bullerberäkningarna att inga av befintliga bostadshus i närheten av den nya vägen kommer efter vägens genomförande över gällande riktvärden för buller från väg och tågtrafik. Inga bullerdämpande åtgärder behandlas därmed inom planen.

Konsekvenser

Strategisk miljöbedömning

En strategisk miljöbedömning har genomförts och en miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram. Länsstyrelsen yttrade sig över avgränsningen 2020-03-05 och detta yttrande tillsammans med genomförd undersökning har legat till grund till förslaget till avgränsningen av studerade aspekter i miljökonsekvensbeskrivningen. Planförslagets sammantagna konsekvenser redogörs för i detta kapitel i planbeskrivningen. För ytterligare beskrivningar och bedömningar hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen (Sweco, 2022-09-27) som bifogas planhandlingarna.

Konsekvenserna av planförslaget redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen bland annat med utgångspunkt i berörda, gällande miljö kvalitetsnormer och relevanta riktvärden. Även lagkrav om exempelvis hänsynsregler enligt 2 kap. miljöbalken, riksintressen enligt 3 kap. och 4 kap. miljöbalken eller andra skyddade områden utgör bedömningsgrunder. Dessa redovisas under respektive miljöaspekt i den utsträckning de är av betydelse för bedömningen.

I 6 kap. 11 § miljöbalken listas vad en miljökonsekvensbeskrivning för planer och program ska innehålla. De miljöaspekter som kan medföra betydande miljöpåverkan på miljön och människors hälsa till följd av planförslaget ska konsekvensbedömas och redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning.

Planförslaget får framför allt påverkan på kulturmiljö, naturvärden, biotopskyddade objekt och jordbruksmark. Kulturmiljön påverkas då en skyddad fornlämning behöver tas bort. Då kulturmiljön till största del inte påverkas och läsbarheten i landskapet finns kvar bedöms de negativa konsekvenserna för kulturmiljön bli små. Naturvärden påverkas dels kring Råmmån där en ny bro anläggs och dels på grund av att ekologiska samband i området kring vägen försvagas och artmångfalden kan komma att minska. Värdekärnor i anslutning till Råmmån kommer att påverkas negativt. Rödlistade samt skyddade arter riskerar att minska något i antal eller utbredning, men utan att bevarandestatus påverkas negativt. Biotopskyddade objekt påverkas vilket innebär att biotopskyddsdispens ska sökas och kompensationsåtgärder ska utföras. Med föreslagna skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder bedöms genomförandet av planen medföra små - måttligt negativa konsekvenser för naturmiljön. För jordbruksmarken bedöms de negativa konsekvenserna bli små på grund av påverkan på möjlighet till brukande, risk för fragmentering och minskad brukbar mark.

Ekosystemtjänster kommer till viss del att försvinna vid ett genomförande av planförslaget. När oexploaterad mark tas i anspråk för verksamhet kan lokalt viktiga naturvärden och ekosystemtjänster påverkas. Sammantaget bedöms dock genomförande av planförslaget ge små konsekvenser. Särskilt i relation till de anpassningar och förslag på kompensationsåtgärder som föreslås.

Enligt Götene kommuns översiktsplan ska bostäder detaljplaneras inom samma område vilket kan ge upphov till negativa kumulativa effekter på jordbruksmark, naturmiljö och kulturmiljö å ytterligare ytor kommer att tas i anspråk. Dagvattenhantering behöver då utredas för att undvika påverkan på miljö kvalitetsnormer samt översvämning.

Planen har anpassats för att uppfylla tillräcklig geoteknisk stabilitet och för att uppnå en god dagvattenhantering så att miljö kvalitetsnormer inte påverkas och så att skyfall kan hanteras. Planen har också anpassats för att minska påverkan både på kulturmiljö, naturmiljö och biotopskyddade objekt.

Anläggningsarbeten ska planeras till lämpliga tider på året för att undvika att störa eller skada djurlivet. Anläggningsarbeten ska också utföras i enlighet med rekommendationer i de geotekniska utredningarna för att uppnå tillfredsställande stabilitet samt i enlighet med dagvattenutredningen för en säker dagvattenhantering.

De miljömål som bedöms relevanta för detaljplanen och som bedömningsgrunder för denna MKB är Begränsad klimatpåverkan, God bebyggd miljö, Grundvatten av god kvalitet, Ett rikt odlingslandskap, Levande sjöar och vattendrag, Frisk luft, Giftfri miljö, Ett rikt växt- och djurliv, Myllrande våtmarker samt Levande skogar Ett rikt odlingslandskap och Ett rikt växt- och djurliv bedöms påverkas negativt. God bebyggd miljö, Giftfri miljö, Frisk luft, Begränsad klimatpåverkan och Myllrande våtmarker bedöms påverkas positivt.

Planförslaget bedöms få en positiv konsekvens på riksintresse för friluftsliv då tillgängligheten ökar och en obetydlig påverkan på riksintresse för kommunikation och Försvarsmakten. Planförslaget bedöms inte heller påverka Natura 2000-området Kinnekulle. Konsekvenserna för strandskyddet orsakade av planförslaget bedöms bli obetydliga vid genomförandet av planförslaget, då markanspråket bedöms bli litet och att det fortsättningsvis finns möjlighet för djur att passera under bron.

Med föreslagna skyddsåtgärder för att minska påverkan på omgivningen så väl i anläggnings- som driftskedet bedöms planförslaget vara genomförbart.

Hushållning med mark- och vattenområden m.m

Vid utarbetande av denna detaljplan har sektor samhällsbyggnad gjort en lämplighetsprövning enligt 2 kap. plan- och bygglagen samt en avvägning enligt 3 och 4 kap. miljöbalken.

Sektor samhällsbyggnad bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov.

Kulturmiljö

För att möjliggöra planförslaget krävs ingrepp i det befintliga jordbrukslandskapet. Vägens tilltänkta sträckning har i den mån det är möjligt tagit hänsyn till landskapsbilden och möjligheten till att fortsatt bedriva jordbruk. Det är dock ofrånkomligt att kulturvärden med avseende på den småskaliga jordbruksmarken med inslag av stenvägar, diken och holmar delvis går förlorade vid tilltänkt vägbyggnation. Vägens tilltänkta sträckning innebär dock att det fortsatt är möjligt att bedriva rationellt jordbruk på stora delar av marken i anslutning till vägen. Råmmån är även utpekad som ett VaKul område av Länsstyrelsen, där de tidigare tre kvarnarna Mellomkvarn, Sjökvarn och Nästakvarn särskilt omnämns.

Den valda lokaliseringen för den nya vägsträckningen utgår ifrån det befintliga landskapet i så stor utsträckning som det varit möjligt. Den kurvigare linjesträckningen i planområdets mittersta del är exempelvis en anpassning till landskapet. Vägsträckningens östra del föreslås ligga så nära järnvägen som möjligt för att på så sätt undvika ytterligare barriärer i landskapet.

Naturmiljö

Sundh Miljö har utfört en naturvärdesinventering (2020-08-20) i och runtom aktuellt planområde. Det inventerade området har såväl områden med höga naturvärden som områden med låga-obefintliga naturvärden.

Rödlistade kärlväxter representeras av ask, desmeknopp, gullklöver, skogsalm, svinrot och

vårstarr. Fridlysta arter har även påträffats utmed järnvägen vid Råmmån. I den vattensamling som finns vid Råmmåns södra sida har groddjur påträffats i form av larver (grodyngel). Ynglet (det enda), beskådades med tubkikare från järnvägsbanken. Eftersök av smågrodor senare på säsongen vid potentiella dammar, diken och småvatten har varit resultatlösa.

Lövskogen utmed Råmmån hyser höga naturvärden. Skogen är variationsrik och ofta olikåldrig, flerskiktad och ibland även bemängd med stora mängder död ved. Skogens struktur och den höga boniteten skapar goda förutsättningar för en rik biologisk mångfald. I anslutning till skogen finns även dammar och småvatten som utgör viktiga biotoper för insekter. Även den konstant fuktiga miljön kring ån skapar goda förutsättningar för en rik fauna av framför allt mollusker, mångfotingar och kräftdjur. Vid kortare eftersök av dessa organismgrupper konstaterades att många arter och individer fanns i dessa skogar.

Bryn och åkerholmar och andra småbiotoper utgör ofta viktiga refuger för många arter. Även magra sandiga partier i trädad åker kan hysa naturvärden. En koloni med praktbyxbi, *Dasypoda hirtipes* hittades ute i en mager åker. Praktbyxbi har tidigare varit rödlistad. De delar som omfattas av det generella biotopskyddet såsom diken och murar med tillhörande renar och buskar m.m. har genomgående obetydliga naturvärden men utgör viktiga ledlinjer och ekologiska korridorer i åkerlandskapet. Fågelarter som gulsparv, törnsångare, ärtsångare, hämpling och buskskvätta häckar ofta i dessa biotoper.

Banvallen utgör också en särpräglad naturtyp med en ganska artrik torrängsflora av arter som bara förekommer här inom inventeringsområdet. Sandkrassing som bara rapporterats från fyra lokaler i Götene kommun växer här. I de torra slänterna som järnvägsbanken utgör har även en art av jordstjärnor påträffats, kamjordstjärna, *Geastrum pectinatum*.

Utmed Råmmån har ett par kungsfiskare stationärt uppehållit sig under omständigheter som tyder på häckning. Arten har setts ungefär på den östra halvan av den inventerade Råmmån. Artens Hot Spot där oroligt beteende uppvisades är i anslutning till järnvägen. Något bo har dock inte påträffats.

Andra rödlistade fågelarter som påträffats och som bedöms häcka i området eller dess omedelbara närhet är björktrast, gråkråka, grönfink, gulsparv, mindre hackspett, stare, svartvit flugsnappare, ärtsångare. Över området födosöker även hussvala och tornseglare. Buskskvätta noterades vid ett tillfälle men sannolikt rörde det sig om en rastande fågel. Fiskmås födosöker regelbundet på åkermarkerna. Fågelarter upptagna på artskyddsförordningens bilaga 2 och som observerats vid inventeringen är brun kärnhök och törnskata. Det ska också framhållas att alla landets fågelarter är fridlysta.

Fördjupad inventering Kungsfiskare

I samband med en naturvärdesinventering 2020 påträffades kungsfiskare i denna del av Råmmån under omständigheter som indikerade att arten häckar i närområdet. Någon boplatst hittades dock inte då. Naturvärdesinventeringen gjordes med anledning av att Götene kommun planerar att anlägga ny väg i Källby. Vägen kommer att korsa Råmmån parallellt med en befintlig järnvägsbro.



Figur 18. Karta över inventeringsområdets läge. Vit linje visar planerad vägsträcknings ungefärliga läge.

Det utpekade området utgörs av en del av den naturligt meandrande Råmmån. Ån har överlag ett stort inslag av brinkar av mo och sand i denna del av åns sträckning men även steniga och blockiga partier med strömmande vatten förekommer. På den aktuella delen av ån som inventerats och planeras för vägbyggnation, är omgivningen öppen. Närmast uppströms och nedströms omges ån av frodig lövskog. I den övre delen och nedströms inventeringsområdet ligger ett par fall men i huvudsak flyter ån lugnt fram.

Kungsfiskare har setts i området men inga indikationer på häckning har noterats inom aktuellt område. Studier av kungsfiskare visar att arten kan häcka så tätt som upp till tre häckningar inom 300 meters avstånd. Det finns även uppgifter om häckningsplatser belägna 800 meter från vatten. Det är alltså möjligt/troligt att kungsfiskare häckar i Råmmån eller i närheten av Råmmån men på annan plats än den som bevakats 2022.

Avsaknaden av observationer under senare halvan juni och juli samt avsaknad av observationer av vuxna fåglar med föda till ungar indikerar att häckningar inte ägt rum kring området där järnvägen korsar Råmmån.

Sundh Miljö menar att föreslagen exploatering är möjlig att genomföra utan negativ påverkan på kungsfiskaren. Eftersom en exploatering ändå utgör ett ingrepp i artens habitat, är det lämpligt att i samband med byggnation, förbättra kungsfiskarens häckningsbiotop genom att skapa lämpliga boplatser i Råmmåns brinkar.

Biotopskydd

Inom aktuellt planområde finns två stycken objekt som uppfyller kravet på generellt biotopskydd. Det handlar dels om en åkerholme i trädad åkermark och dels om ett mindre dike som endast är vattenförande del av året. Götene kommun avser att söka dispens för att möjliggöra byggnation av planerad väg.

Kompensationsåtgärder

Föreslagen vägdragning medför påverkan på naturvärdesobjekt som identifierats i utförda inventeringar.

Götene kommun avser att söka dispens för att möjliggöra byggnation av planerad väg, men har tagit fram kompensationsåtgärder för förlusten av de två biotopskyddade objekt som påverkas.

Det föreslås också kompensationsåtgärder som gynnar kungsfiskare samt groddjur.

Damm

Kommunen avser att anlägga en damm mellan åkermarken och Råmmån med en yta på 50–500 m², där halva dammens yta inte överstiger 0,5 meter och den andra halvan bör vara tillräckligt djup för att hålla vatten hela sommaren. Kring den tilltänkta dammen planteras lövträd och högar med sten, travar med ved eller död ved placeras ut i närområdet vid dammen. En grävd grop som fylls med större stenar och annat grövre stenmaterial ska fungera som en övervintringsplats för groddjur.

Åtgärden bedöms kompensera för förlusten av biotopskydd samt möjliggöra livsmiljöer för groddjur och konsekvenserna bedöms som neutrala, under förutsättning att åtgärden följs upp för att säkerställa ekologisk funktion.

Häckningsbrinkar

Även om inte den exakta häckningsplatsen för kungsfiskare hittats så har det par som finns här starkt indikerat att de häckar i nära anslutning till järnvägsövergången. Sundh Miljö menar att föreslagen exploatering är möjlig att genomföra utan negativ påverkan på kungsfiskaren. Eftersom en exploatering ändå utgör ett ingrepp i artens habitat, är det lämpligt att i samband med byggnation, förbättra kungsfiskarens häckningsbiotop genom att skapa lämpliga boplatser i Råmmåns brinkar.

Åtgärden måste föregås av en noggrann studie av lämpliga brinkar för detta. Tidpunkt för åtgärder ska ligga utanför artens häckningstid i april-juli.

Strandskydd

Den nya vägen kommer korsa Råmmån och detaljplanen prövar möjligheterna för en trafikbro över ån. Att upphäva strandskyddsbestämmelserna är därför nödvändigt för detaljplanens genomförande.

För att kunna upphäva strandskyddet måste det finnas särskilda skäl. Dessa särskilda skäl finns specificerade i miljöbalken 7 kapitel 18 c § och avser att området:

1. Redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,
2. Genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,
3. Behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
4. Behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,

5. Behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller

6. Behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse

Att upphäva strandskyddet motiveras här enligt det femte (5) särskilda skälet, att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Syftet med den nya vägen är att binda ihop Källbys centrala och nordvästra delar och på sätt möjliggöra för en mer sammanhållen tätort. Då Råmmån rinner strax norr om de centrala delarna av Källby finns ingen sträckning av den nya allmänna vägen som inte korsar ån. Därav gör kommunen bedömningen att strandskyddet kan upphävas med det särskilda skälet att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Götene kommun har för avsikt att så långt som möjligt begränsa planförslagets påverkan på strandskyddet. Eftersom projektering inte är utförd i detta skede, är inte detaljer kring vägbron fastställda. Det är därmed svårt att i detaljplanen reglera vilka lösningar som vägbron ska förhålla sig till. Kommunen tar däremot med sig vissa förhållningssätt till projekteringen. Dessa ska syfta till att begränsa planförslagets påverkan på strandskyddet och den värdefulla miljö som finns i anslutning till Råmmåns strandkant. Nedan redovisas dessa förslag på åtgärder som ska vara kommunens ingång i samband med projektering:

- **Val av vägbro:** I första hand föreslås en bro med landfästen vilket ur ett strandskyddsperspektiv är att föredra framför exempelvis en rörbro.
- **Brons konstruktion:** Enligt den geotekniska undersökning som gjordes 2021-10-22 (Mitta) förlägs ny bro kunna konstrueras likt den närbelägna järnvägsbron, med ett brostöd på vardera sida om ån. Förslagsvis kan bron förlängas ett antal meter så att brofästena hamnar utanför strandzonen och på så vis minska påverkan på denna. På så sätt kan strandrensor under bron bevaras för att möjliggöra passage för små djur och medelstort vilt.
- **Bredd på bro:** Vägområdet föreslås totalt vara 10,75 meter (två vägbanor samt gång och cykelväg). Vid bron föreslås en avsmalning där den totala bredden istället blir 9,75 meter. Syftet med avsmalningen är att begränsa påverkan på strandzonen utan att påverka framkomligheten, vilket i sin tur även begränsar arbetsområdet.
- **Under byggtid:** Påverkan under byggskedet ska i möjligaste mån förhindras. Särskilda skyddsåtgärder ska vidtas för att minimera risk för grumling i vattnet och skador i bottenmiljön. Ett av de viktigaste hänsynstagandena under byggskedet förutom att hålla skyddsavstånd är att grulande arbeten eller arbeten som stör bottenmiljön helt bör undvikas under lekperiod för fisk.

Vattenverksamhet enligt MB 11 kap

Bedömningen är att medelvattenföringen (0,9 m³/s) ligger under gränsen för tillståndsplikt för vattenverksamhet (1 m³/s) och därför är det aktuellt att utföra en anmälan om vattenverksamhet för de aktuella åtgärderna vid Råmmån. Kommunen ansvarar för att anmälan om vattenverksamhet skickas till länsstyrelsen.

Jordbruksmark

Kommunen planlägger för en ny väg som ska koppla ihop Källbys nordvästra och centrala delar. Inom planområdet finns jordbruksmark som klassas som brukningsvärd. Enligt 3 kap 4 § miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

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. Att koppla ihop delarna med en ny väg skulle innebära ett första steg för att uppnå en sammanhållen tätort med en god bebyggd miljö samt för att motverka segregation. Att knyta ihop Källby tätort enligt planförslaget bedöms därmed var ett väsentligt samhällsintresse.

Enligt MB 3 kap 4 § ska kommunen utreda om en lokalisering av det väsentliga samhällsintresset kan ordnas på ett tillfredsställande sätt på annan mark. I det sammanhanget menas med uttrycket ”tillfredsställande” att lokaliseringen av exploateringen ska vara tekniskt och funktionellt lämplig samt ekonomiskt rimlig. (prop. 1985/86:3).

För att uppnå önskad hopkoppling av Källby tätort finns få alternativa lösningar. I utförd förstudie (COWI) utgick samtliga alternativ från att ny väg ska byggas med start från Stinsvägen och sedan över Råmmån och sedan vidare genom jordbruksmarken fram till Vänervägen. Samtliga studerade alternativ kräver att jordbruksmark tas i anspråk.

Aktuellt planförslag bedöms vara det mest tillfredsställande av de redovisade alternativen och bedöms vara mest funktionellt lämplig, ekonomiskt rimlig samt tar bäst hänsyn till platsens förutsättningar vad det gäller naturvärden och fornminnen.

Påverkan på luft

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte påverka uppfyllandet av miljökvalitetsnormen för luft.

Påverkan på vatten

Recipient för dagvatten är Råmmån, som har sin upprinnelse vid sjön Ämten, nära Billingen. Miljökvalitetsnormer för kemisk och ekologisk status ska uppnås till 2027. Ån har i nuläget bedömts ha ”måttlig” ekologisk status och ”uppnår ej god” kemisk status. Den ekologiska statusen påverkas av bland annat övergödning, markavvattning, brist på naturliga livsmiljöer för vattenlevande organismer samt vandringshinder för fisk.

Klassningen av kemisk status motiveras av att gränsvärdena för kvicksilver och bromerad difelyleter (PBDE) överskrids, vilket gäller generellt för alla vattenförekomster i Sverige. Råmmån mynnar ut i Värmlandssjön (Vänerns östra del) ca 1,4 km nedströms den planerade nya bron. Även Värmlandssjön ”uppnår ej god” kemisk status enligt VISS och den ekologiska statusen bedöms som ”otillfredsställande”. Anledningarna till att god kemisk status inte uppnås är samma som för Råmmån. VISS anger dessutom att sjön ”kan ha en betydande påverkan av dagvatten”, som ofta är förorenat med PAH och metaller såsom koppar, zink, bly och kadmium. Längst i söder där föreslagen vägsträckning ansluter mot Stinsvägen (strax utanför detaljplaneområdet) ligger en grundvattenförekomst (WA43426155) som också

omfattas av miljö kvalitetsnormer. Grundvattenförekomsten har god kemisk och kvantitativ status.

Med föreslagen avvattning och fördröjning bedöms den nya vägen inte försämra möjligheterna för grundvattenförekomst WA43426155, Råmmån eller Vänern att uppnå miljö kvalitetsmålen.

Sociala konsekvenser

En ny väg som kopplar ihop Källbys centrala och nordvästra delar ses som positivt ur ett socialt perspektiv. Idag måste fotgängare och cyklister delvis ta sig fram i blandtrafik, vilket inte är optimalt ur ett trygghetsperspektiv. Med aktuellt planförslag möjliggörs framkomlighet via en separat och belyst gång-och cykelväg mellan centrala och nordvästra Källby.

Nollalternativ

I dag är marken i området jordbruksmark och naturmark. Området invid Råmmån är utpekade som område med högt bevarande- och rekreationsvärde. Den huvudsakliga delen av planområdet är inte detaljplanelagt sedan tidigare och i den gällande översiktsplanen ingår detaljplaneområdet inom fokusområdet för Källby tätort. Norr om planområdet finns utpekade områden för framtida bostadsområden.

I nollalternativet är det troligt att delar av jordbruksmarken kommer att bebyggas med bostäder i enlighet med översiktsplanen och att naturmarken kring Råmmån bevaras. Den brukningsbara markytan minskar och fragmenteras vilket gör att fortsatt brukande försvåras och sannolikt upphör.

Vid nollalternativet förväntas inte planförslaget att genomföras. Det medför att kopplingen mellan Källbys centrala och nordvästra delar försvagas.

Genomförande av projektet

Genomförandedelen har till uppgift att redovisa de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Plan- och genomförandebeskrivningen har ingen rättsverkan. Avsikten med beskrivningen av genomförandet av projektet är att den ska vara vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

Genomförandetid

Begreppet genomförandetid innebär att planens giltighetstid är begränsad. Under genomförandetiden får detaljplanen inte ändras utan synnerliga skäl. Detaljplanen gäller även efter genomförandetidens utgång men kan då ändras eller upphävas utan att de rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas. Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vunnit laga kraft.

Organisatoriska frågor

Markägoförhållanden

Götene kommun äger all mark inom planområdet.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän plats. Detta innebär att kommunen är ansvarig för gata av allmän plats inom planområdet.

Kommunen får enligt 6 kap 13 § PBL lösa in mark eller annat utrymme som enligt detaljplanen ska användas för allmän plats som kommunen ska vara huvudman för. Kommunen har även en skyldighet enligt 14 kap 4 § PBL att på fastighetsägarens begäran lösa in mark eller annat utrymme som enligt detaljplanen ska användas för allmän plats som kommunen är huvudman för.

Utförande

Allmän plats

Götene kommun ansvarar för utbyggnad och iordningställande av anläggningar på allmän platsmark.

Drift och underhåll

Allmän plats

Kommunen ansvarar för drift och underhåll av allmän platsmark.

Dispenser och tillstånd under genomförandeskede

För att ansöka om dispenser resp. tillstånd ansvarar:

Biotopskydd	Götene kommun
Vattenverksamhet	Götene kommun
Strandskydd	Götene kommun
Tillstånd ingrepp fornlämning	Götene kommun

Fastighetsrättsliga frågor

Berörda fastigheter

Källbytorp 8:43

Nästakvarn 2:2

Källby 6:6

Fastighetsbildning

Inga ny fastighetsbildningar föreslås.

Ledningsrätter

Inom planområdet har Kinnekulle energi ledningsrätt för underjordiska ledningar. Ledningsrätten bedöms inte påverka byggnationen av planerad väg.

Övriga rättigheter

- Arrenden - Jordbruksarrenden behöver skrivas om.

Tekniska frågor

Arkeologiska insatser

Götene kommun anmäler till Länsstyrelsen

Ekonomiska frågor

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Utgifter

Kommunen får utgifter för plankostnad och utredningsarbeten och iordningställande av allmän platsmark.

Ledningar

Eventuell flytt av ledningar inom planområdet eller omläggning, uppdimensionering av befintliga ledningar som krävs för exploatering bekostas av Götene kommun.

Medverkande

Planförslaget har tagits fram av sektor samhällsbyggnad, genom John Cronqvist, planarkitekt i Götene kommun. Representanter från övriga förvaltningar i Götene kommun har deltagit i planarbetet.

John Cronqvist

Planarkitekt