

Granskningsutlåtande

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

Upprättad 2023-02-07 Dnr KSK 2021/630



Götene kommun

Sammanfattning

Sammanfattning av synpunkter

Totalt inkom 18 yttranden vid granskningen som varade mellan 2022-12-14 och 2023-01-18. De mest förekommande synpunkterna har handlat om nedanstående områden:

- Planområdets läge (vägsträckning) och konsekvenserna av detta.
- Upphävande av strandskydd
- Kulturmiljö
- Förtydliganden i underlaget som rör de geotekniska förutsättningarna vid Råmmån.

Innehållsförteckning

Inledning	4
Förslag till beslut.....	4
Hur samråd och granskning har bedrivits.....	4
Inkomna synpunkter och kommentarer	5
Statliga verk och myndigheter.....	5
Politiska partier	10
Sakägare	10
Övriga.....	17
Ställningstagande.....	20
Revideringar efter granskningen.....	20
Kvarstående synpunkter	20
Medverkande	21

Inledning

Detta utlåtande innehåller en redovisning av de synpunkter som inkommit under granskningen samt Götene kommuns svar och förslag till förändringar av planförslaget med anledning av synpunkterna.

Kommunstyrelsen har gjort bedömningen att detaljplanen är av komplicerad grad och att den därmed handläggs med ett utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (PBL).

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige föreslås med stöd av detta granskningsutlåtande anta det justerade detaljplaneförslaget.

Hur samråd och granskning har bedrivits

Detaljplanesamråd

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 2021 i centrumhuset i Götene.

Granskning av detaljplan

Planförslaget var på granskning under tiden 2022-12-14 och 2023-01-18. Under granskningstiden har planhandlingarna varit utsända till myndigheter och sakägare enligt framtagen sändlista och fastighetsförteckning. Handlingarna har funnits tillgängliga på kommunens hemsida.

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
- Vattenfall
- Lantmäteriet

Statliga verk och myndigheter

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och kan där-för komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar inte att:

- Riksintresse kommer att skadas påtagligt (både MB kap 3 och 4)
- Mellankommunal samordning blir olämplig.
- Miljökvalitetsnormer (MKN) inte följs (MB 5 kap, luft och vatten)

Bebyggelse blir olämplig för människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion (buller, strålning, risk för olyckor, översvämning, erosion)

Länsstyrelsen anser däremot att strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser (MB 7 kap).

Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning att särskilt skäl nr 1 – att platsen redan är ianspråktagen på ett sätt så den saknar betydelse för strandskyddets syften – är tillämpligt. Att järnvägsbron i öster försvårar passage innebär inte att platsen för ny bro är ianspråktagen. Platsen i sig är tillgänglig för allmänheten och har värden för växt- och djurliv, och särskilt skäl nr 1 är därför inte tillämpligt.

Länsstyrelsen delar dock kommunens bedömning att särskilt skäl nr 5 - angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området – är tillämpligt.

Kommunen behöver dock ännu tydligare redogöra för vilka försiktighetsmått som vidtas för att minimera ingreppet i strandskyddsområdet kring Råmmån. Hur brett blir arbetsområdet? Hur kan det minimeras? Hur kan den ekologiska kantzonen och dess kontinuerliga funktion värnas, både under byggtid och långsiktig? Är det ett alternativ med bara ett körfält över ån så att bara en bil i taget kan köra? Motivera!

Synpunkter på granskningshandlingen

Ekosystemtjänster

Bra att kommunen har gjort en analys av områdets ekosystemtjänster!

Artskydd

Det är viktigt att den kontinuerliga ekologiska funktionen (KEF) för Kungsfiskare säkerställs i området. Det är därför rimligt att lämpliga häcknings-brinkar återskapas/nyskapas utmed ån. Det är också nödvändigt att undvika arbeten/avverkning under häckningstid.

Biotopskydd

Ansökan om biotopskyddsdispens för de två skyddade biotoper som kommer att påverkas prövas i särskild ordning. Ansökan om dispens behöver innehålla en tydlig motivering till varför skada inte kan undvikas. Hur stor del av diket kommer att behöva kulverteras? Hur stor öppning behövs genom stenmuren?

Var avses den nya dammen anläggas? Det behövs ett skyddsavstånd till väg, och det är också viktigt att se till att den blir långsiktigt fiskfri. Det får inte spridas fisk från Råmmån till dammen vid varierande vattennivåer.

Invasiva arter

Invasiva arter behöver hanteras i enlighet med gällande riktlinjer.

Övrig naturhänsyn

Vägsträckningen bör justeras för att undvika påverkan på utpekad brynmiljö värdefulla för vildbin (omr 11 i NVI), såsom naturinventeringen föreslår.

Kulturmiljö

I likhet med samrådsskedet bör kommunen med fördel komplettera planbeskrivningen med kortfattad hantering avseende det allmänna intresset, Kulturvärden, utöver riksintresse och fornlämningar. Exempelvis genom att kortfattat redogöra för vilka uttrycken är för de allmänna kulturvärdena i det agrara landskapet och det utpekade VaKul-området samt vilka ställningstaganden, motiv, förhållningssätt och hänsyn man praktiserat i valet av sträckning.

Kommentar Götene kommun:

Strandskydd

Götene kommun utvecklar avsnittet som behandlar de särskilda skäl som kommunen åberopar för att upphäva strandskyddet. Kommunen delar Länsstyrelsens uppfattning om att ingreppet vid strandzonen bör minimeras i så stor utsträckning som möjligt.

Kommunen kan konstatera att frågor som rör hur arbetsområdet kan minimeras är svåra att styra i detta tidiga skede. Projektering behöver genomföras för att kunna svara på hur och vilka försiktighetsmått som blir genomförbara. Alternativa utformningar som ett körfält för att minska påverkan har beaktats. Ur ett långsiktigt framkomlighetsperspektiv bedöms inte ett körfält vara fördelaktigt.

I planbeskrivningen redovisas förslag på försiktighetsmått för att minimera ingreppet i strandzonen.

Artskydd

Götene kommun avser att skapa nya häckningsbrinkar för Kungsfiskaren längs med Råmmån. Arbetet ska utföras utanför häckningstid.

Biotopskydd

Ansökan om dispens för biotopskydden kommer göras i samband med projektering när exakt mått och läge på vägområdet är fastställt. Det är i samband med utförd projektering som kommunen får en klar bild över vilken typ av åtgärder som är nödvändiga. Dammens placering ska vara söder om vägområdet. Exakt placering är inte fastställd. Kommunen tar med sig frågor om säkerhetsavstånd och att dammen ska vara fiskfri i det fortsatta arbetet.

Övrig naturhänsyn

Brynmiljön för vildbin påverkas inte av planförslaget. Vildbina påträffades i skogsbrynet norr om aktuellt planområde där vägsträckningen planerades i ett tidigare skede.

Kulturmiljö

Planbeskrivningen kompletteras med avsnitt som behandlar kulturmiljön i området.

Trafikverket

Trafikverkets granskningsyttrande gällande detaljplan för del av Källby 8:43 m.fl., koppling Nordskog i Götene kommun

Ärende

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna gällande rubricerat ärende.

Tidigare samråd

Trafikverket har tidigare yttrat sig i samrådsskedet för detaljplanen (TRV 2021/132295, daterat 2021-12-07). Trafikverket framförde då synpunkter gällande avstånd till Kinnekullebanan, dagvatten, risk för spårspring, servitut, ledningar som korsar statlig järnväg samt arbete i närheten av järnväg.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket ser positivt att handlingarna har kompletterats med underlag som redovisar konsekvenserna av ett 100-årsregn. Trafikverket noterar att det finns ett område mellan nya vägen och järnvägen där det indikerar att vatten kan bli stående i lågpunkter. Det är viktigt att kommunen säkerställer att Trafikverkets järnvägsanläggning inte påverkas negativt vid skyfall.

Trafikverket ser även positivt på att planområdet har justerats så att det minst är 30 meter mellan spårmitt på järnvägsbron och nya vägbrons närmsta kant, vilket överensstämmer med Trafikverkets synpunkt i samrådet.

I planbeskrivningen nämns att Kinnekullebanan utgör ett riksintresse för kommunikation. Kinnekullebanan är inte längre ett riksintresse för kommunikation enligt beslut TRV 2020/131663, daterat 2022-09-26. Trafikverket anser att texten i planbeskrivningen ska tas bort.

Trafikverket vill fortsatt belysa att risken är stor att människor olyckligt kan komma in i spårområdet. Trafikverket anser att kommunen ska arbeta för ett skydd mellan väg och järnväg, i form av tex ett stängsel, för att på så sätt styra gående och cyklister till gångfällan Sjökvarnsvägen. Enligt stängsellagen ligger ansvaret för stängsel hos kommunen, mer info finns att hitta i stängsellagen.

I övrigt har Trafikverket inte några ytterligare synpunkter på planförslaget.

Kommentar Götene kommun:

Kommunen kommer vid projektering säkerställa att Trafikverkets anläggning inte påverkas negativt till följd av planförslaget vid ett skyfall.

Planbeskrivningen justeras efter synpunkt.

Kommunen tar med sig frågan om stängsel i det fortsatta arbetet.

SGI

Yttrande över granskningshandling

Statens geotekniska institut (SGI) har från Götene kommun erhållit rubricerad detaljplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnad av en ny allmän väg som förbinder Källbys centrala och nordvästra delar.

Underlag:

- 1 Plankarta, planbeskrivning. 2022-11-04
- 2 PM Geoteknik, Detaljplan ny väg i Källby. Mitta, 2019-12-19 rev A 2020-03-06
- 3 PM Geoteknik, Ny vägsträckning i Källby. Mitta, 2021-11-05
- 4 PM Geoteknik, Bro över Rammån. Mitta, 2021-10-22
- 5 Dagvattenutredning – ny väg i Källby, Götene kommun. Melica, 2020-02-26

SGI:s synpunkter

Ur handlingarna framgår att marken inom området utgörs främst av åkermark. I anslutning till Rammån utgörs marken av skogsmark. Förekommande jordlager utgörs, under ett ytskikt av mulljord, av 1-1,5 m sand/finsand ovan ett lager där sandig och siltig lera dominerar. Lerlagret varierar i mäktighet och under det vidtar morän och sedan berg. Ställvis förekommer även berg i dagen som plana hållar i marknivå. Djupet av lösa lager varierar mellan ca 0 och 6 m.

Marken är generellt sett plan, förutom vid slänter invid Råmmån. Stabiliteten invid ån har kontrollerats i [4]. I PM bedöms stabilitetsförhållanden som tillfredsställande. SGI ser ett antal frågeställningar som behöver förtydligas i handlingen, som kan innebära ny indata till de utförda stabilitetsberäkningarna.

Geometrin för Råmmån skiljer sig mycket åt i stabilitetsberäkningar jämfört med ritningen över den gamla bron. Vi efterfrågar ett förtydligande i handlingen angående vilket underlag som ligger till grund för använd bottengeometri i Råmmån i stabilitetsberäkningarna.

Kommentar: Vattendraget är i beräkningarna en dryg meter djupt och bottennivån ligger strax under nivån +51. I utklipp från ritning över befintlig järnvägsbro är vattendraget ca 3 m djupt och botten ligger där på nivån ca +48,6 (se [5] figur 8). Det är dock inte angivet vilket höjdsystem som gäller för ritningen på den gamla bron eller om/hur detta skiljer sig från RH2000.

Vi efterfrågar ett förtydligande i handlingen angående vilket underlag som ligger till grund för använd vattennivå i Råmmån i stabilitetsberäkningarna. Detta bör införas i text i PM samt nivån även skrivas ut i stabilitetsberäkningarna, för ökad läsbarhet av dessa. Observera att i odränerad analys bör lägsta lågvattennivå (LLW) användas och i kombinerad analys kan lägsta lågvatten alternativt medellågvatten (MLW) användas. Kommentar: Vattennivån i Råmmån ser i beräkningarna ut att ligga på ca +51. I utklipp från ritning över befintlig järnvägsbro är LLW (något suddigt) skrivet som +49,880 (se [5] figur 8). Det är dock inte angivet vilket höjdsystem som gäller för ritningen på den gamla bron eller om/hur detta skiljer sig från RH2000.

Kap 12 Stabilitet behöver kompletteras med tydligt angiven erforderlig säkerhetsfaktor (utifrån vald säkerhetsklass) för stabilitetsberäkningarna samt valda η -faktorer.

För ökad läsbarhet anser vi att det i kap 12 även bör läggas till tabeller med dimensionerande egenskaper och erhållna säkerhetsfaktorer från stabilitetsberäkningarna, istället för att hänvisa till stabilitetsberäkningarna för indata och beräkningsresultat.

Språklig synpunkt; i handlingen benämns vattendraget genomgående som Råmmån. Vid en revidering rekommenderar vi att detta byts ut mot korrekt benämning Råmmån.

Kommentar Götene kommun:

PM Geoteknik, bro över Råmmån kompletteras enligt ovan nämnda synpunkter.

Politiska partier

Socialdemokraterna Götene

Socialdemokraterna vill lämna följande synpunkter:

- Utredda helheten vid den föreslagna planering i översiktsplanen som finns om att utreda nytt bostadsområde norr om vägen.
- Titta på skrivning i nuvarande detaljplan och hur det påverkar trafikflödet.
- Titta på risk för sättningar i husen och vad som krävs för vägstandard

Kommentar Götene kommun:

Arbete pågår med att ta fram skisser för nya bostadsområden norr om aktuellt planförslag. Den tilltänkta vägsträckningen utgör en av flera utgångspunkter för den fortsatta planeringen och bedöms således inte hindra någon utveckling.

Götene kommun bedömer trafikflöden utifrån rådande förutsättningar samt utifrån ett tänkbart framtida scenario. Projektet bedöms kunna genomföras på trafiksäkert och ändamålsenligt sätt.

I den fortsatta projekteringen kommer frågan om markförhållandena undersökas mer djupgående. I de undersökningar som gjorts i samband med detaljplanen har det inte påvisats några större svårigheter med geotekniken.

Sakägare

Sakägare 5,6,7,8,9,18

Kompletterande skrivelse ang detaljplan för del av Källby 8:43 med fler,koppling Nordskog:

1. I vår tidigare skrivelse har vi lämnat ett alternativt förslag till dragning av en ny vag från Nordskogsområdet till skolan, förskolan mm.

Vi yrkar på att vårt alternativ, dragning från Nordskogsområdet ut till Kinnekullevägen analyseras noggrant i förhållande till den av kommunen tänkta dragningen, rakt igen samhället.

2. Vi har i vår tidigare skrivelse påtalat det ur flera hänseenden olämpliga med att dra en "matargata" rätt igenom samhället. När vi nu läst i NLT att kommunalrådet har som ett argument för kommunens föreslagna vägdragning är att avlasta Vänernvägen, ringleden.

Man vill således avlasta en ringled och föra in mer trafik rakt genom samhället. Helt emot hur man löser infrastrukturella problem i övriga Sverige!

3. Om kommunen mot allt sunt förnuft står fast vid sitt förslag kräver vi att extern expertis anlitas för noggrann besiktning av markförhållandena av marken på hela gårdet som vetter mot Lagervägen-Bäckvägen ända fram till våra fastigheter samt en höjdmätning av våra bottenplattor.

När vi fick bygglov för våra fastigheter, som byggdes 1977-1978, fick ingen lov att bygga med källare! Det fanns ju självklart ett skäl till detta förbud, MARKFÖRHÅLLANDENA!

Avslutningsvis påpekar vi än en gång att vi motsätter oss förslaget att anlägga en matargata rakt igenom Källby.

Vi hoppas på en kontinuerlig kommunikation från kommunen till oss gällande aktuellt ärende.

Kommentar Götene kommun

Götene kommun noterar att sakägarna med ”kompletterande skrivelse” refererar till det yttrande som lämnades vid samrådet.

Den sträcka som föreslås i yttrandet bedömer Götene kommun att dels inte löser frågan om en sammanhållen tätort i samma utsträckning som aktuellt planförslag och dels finns det betydande svårigheter för ett genomförande som identifierats på en översiktlig nivå vad det gäller markägoförhållande, befintliga rättigheter och korsande av järnväg.

Götene kommun bedömer fortsatt 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. I den bullerutredning som är utförd där det tagits höjd för det framtida trafikflödet, har inga problem med störningar från vägbuller identifierats.

Götene kommun har använt sig av extern kompetens i form av geotekniker i samband med framtagandet av planhandlingarna. Resultatet av undersökningarna har inte påvisat svårigheter med markförhållandena. I projekteringen kommer markförhållandena undersökas ytterligare. Frågan om inmätta bottenplattor får diskuteras vidare i den fortsatta processen.

Sakägare 10

Götene kommun skriver i ”Detaljplan för del av Källby 8:43 m.fl., koppling Nordskog, citat: I Lokaliseringsutredningen (COWI 2018-12-20) har tre alternativa sträckningar av den nya vägen studerats. Kommunen gick vidare med den sträckning som rekommenderades i lokaliseringsstudien och mer djupgående undersökningar av förutsättningarna längs tilltänkt sträckning genomfördes” slut citat.

I samrådedogörelsen skriver Götene kommun sitt svar på flera sakägares förslag om att vägen kan dras norr om centrum. Svaret lyder, citat: ”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 försvärande omständigheter (markägoförhållande, rättigheter på befintlig grusväg, korsa järnväg)

Varför har Götenes politiker inte gett kommunens tjänstemän uppdraget att seriöst undersöka en alternativ sträckning av matarleden, som inte leder trafiken rakt igenom centrala Källby? Kommunen skriver att det ”bedömts vara svårt att genomföra” men det torde sannolikt vara möjligt att arbeta igenom då nuvarande planförslag kan genomföras efter att, citat ”betydande miljöpåverkan” slut citat, har åtgärdats med, citat ”föreslagna skyddsåtgärder” slut citat. Att åtgärda betydande miljöpåverkan med skyddsåtgärder kan vara nog så svårt att genomföra det också.

Alla tre sträckningar som nu gjorts och presenterats är till stora delar identiska och samtliga går igenom Källby centrum och det är sträckningen genom centrum vi motsätter oss. Det finns en gammal detaljplan som kommunen hänvisar till som anslutning till nya vägen.

Kommunen upphäver regelbundet gamla detaljplaner när samhällen, behov och förutsättningar förändras. Till exempel Husaby Kyrkby, där man idag föreslår ett upphävande av en detaljplan. Inga övriga jämförelse med koppling Nordskog. Det här kan man göra i Källby nu också, då förhållanden och förutsättningar förändrats även här, utifrån hur samhället såg ut i början av 1970-talet. Det som var bra på 60- och 70-talet behöver inte vara bra för oss boende nu, när trafikflödet och trafiksäkerhetsmedvetandet ökat och boendemiljö och övriga miljöfrågor ligger i fokus.

Vi vill därför att kommunens beslutfattare lyssnar på oss och tar ett steg tillbaka och ger tjänstemännen uppdraget att även utreda en vägsträckning upp till Kinnekullevägen, på riktigt och lika noggrant som man gjort med nuvarande planförslag genom centrum som tagits fram.

Att kommunen enbart bedömt det vara svårt duger inte som ett seriöst alternativ till det omfattande och genomarbetade planförslag som nu ligger.

Man kan idag läsa i ”Underrättelse om granskning, detaljplan för del av Källby 8:43 m.fl., koppling Nordskog”, citat: Kommunen bedömer att förslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan om det genomförs, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram... I miljökonsekvensbeskrivningens slutsats konstateras det att med föreslagna skyddsåtgärder för att minska påverkan på omgivningen ... bedöms planförslaget vara genomförbart” slut citat.

Sannolikt kan den ”betydande miljöpåverkan” minskas avsevärt och de ”föreslagna skyddsåtgärderna” minskas eller utebli helt med en sträckning upp mot Kinnekullevägen, jämfört med nuvarande förslag med bro över ån och vidare genom byn. Boendemiljö, trivsel och trafiksäkerhet inne i byn främjas av en sträckning som inte leder fler fordon rakt igenom byn.

Vi som bor inne i ”gamla” centrala Källby menar att en ny matarled upp mot Kinnekullevägen inte skapar någon otrivsel för dem som sitter i sina bilar och bara transporterar sig till- och från Nordskog och passerar, på väg någonstans. En matarled som går rakt genom Källby skulle dock skapa otrivsel för dem som bor här i allmänhet och för oss som skulle bo nära vägen i synnerhet. Vi skulle absolut uppleva stor otrivsel med en matarled i vår tomtgräns. Vi förstår att de som sitter i sina bilar och bara passerar inte kan sätta sig in i detta och därför vädjar vi till er i

kommunstyrelsen, kör inte över oss, bokstavligen, i denna fråga. Ta ett steg tillbaka och utred en vägsträckning upp mot Kinnekullevägen. Jag arbetar själv med vägar i hela Sverige, åt kommuner och Trafikverket, och att dra en matarled genom byn, när det finns alternativ, går på tvärsen mot hur man idag löser trafikflöden i vårt land.

I NLT 2022-21-06 gick att läsa att kommunalrådet uttalat sig om vägen: citat ”Jag, och förhoppningsvis alla andra politiker, är absolut öppen för förslag och redo att diskutera saken. Som alltid i sådana här processer är det diskussioner och olika alternativ som lyfts fram, men jag (Månsson, min notering) har inte sett någon annan lösning som är bättre. Jag har dessutom haft otroligt många samtal med Källbybor om den här vägen och de flesta har varit för den för att knyta ihop Källby”, slut citat.

Det är oklart hur ”otroligt många samtal” Månsson haft med personer som vill samma som honom och vi är också ”otroligt” många Källbybor som vill ha vägen, där är vi överens, men inte genom Källby centrum och vi känner ”otroligt” många här som anser samma sak. Månsson säger sig inte se en annan lösning och det är bra att medge det. Vi ser en annan lösning som blir bättre långsiktigt, på alla sätt och för alla människor, i hela byn. I tidningen säger Månsson vidare att han och förhoppningsvis alla andra politiker är öppna för förslag och diskussion. Det är bra. Tyvärr är nog det där bara ord till en journalist. Varken Månsson eller någon annan politiker har hört av sig till någon av oss som lämnat in synpunkter på samrådet. Då har vi ändå meddelat kommunen på olika sätt att vi önskar återkoppling, men utan någon respons. Det är inte så bra när man som folkvald politiker axlat rollen som allmänhetens tjänare och stämmer inte alls med Månssons löfte i tidningen.

I samma NLT kunde man vidare läsa kommunalrådets uttalande, citat ”Det är ingen motorväg som planeras utan en vanlig gatukoppling. De som ska till Lidköping kommer att åka samma väg som idag. Sedan blir Vänervägen alltmer trafikerad i takt med att Dafgårds växer och därför behövs en till väg som avlastar trafiken” slut citat.

Vi vet att detta inte är en motorväg. Ett sådant uttalande av kommunalrådet förminskar invånarnas synpunkter. De som ska till Lidköping menar han kommer att åka samma väg som idag. Jag kan inte se in i framtiden och uttala mig lika tvärsäkert. Jag vet bara att ska du till Lidköping och först ska upp till skolan och lämna barn, så åker du inte från Nordskog till rondellen - du åker närmsta vägen till skolan. Det kommunalrådet vidare benämner som en ”vanlig gatukoppling” är också nonchalant och att förringa vägens påverkan på samhället och de boendes närmiljö. Det här blir en matarled som det ständigt ökande trafikflödet i samhället, och den växande delen av Källby, kommer att använda dagligen i all överskådlig framtid, rakt igenom Källby.

Kommunalrådet menar också, i nämnda NLT, att han vill avlasta nuvarande Vänervägen, som är en matarled precis utanför samhället, med en ny matarled, rakt igenom samhället och i tomgräns på många bostäder. På vilket sätt blir det bättre för trafiksäkerheten och miljön i centrala Källby, alla oskyddade trafikanter och för alla de människor som får vägen bara några meter från sin tomtgräns?

Enligt NLT så är det en "otänkbar" lösning för kommunalrådet att anlägga en vägsträckning mellan Nordskog och Kinnekullevägen. Om man i en tidning säger att man är öppen för förslag och diskussion och samtidigt säger, utan att ha pratat med de som lämnat förslaget, att det förslag som de föreslår är otänkbart, då har man nog missförstått sin roll. Menar samtliga folkvalda att det är "otänkbart", trots att vi är så många som är direkt berörda av nuvarande planförslag och vill att kommunen på allvar utreder en alternativ sträckning av matarleden upp till Kinnekullevägen? Varför ska vi ha en koppling för fler bilar rakt

igenom centrala Källby? Frågan är relevant, i synnerhet då många uttrycker ett önskemål om att seriöst utreda en alternativ sträckning.

Vi känner inte alls igen oss i beskrivningen att Källby är ett så delat samhälle mellan Nordskog och centrum som kommunalrådet påstår i tidningen, och då har vi bott här i över 35 år och umgås med vänner i hela Källby. Även i Nordskog. Dock så håller jag med om att en ny väg behövs rent trafikflödesmässigt, men inte på grund av något svepande tal om segregation eller annan uppdelning. Det finns två utomordentliga bilvägar och flera gång- och cykelvägar från Nordskog upp till skolan och macken, varav en går fantastiskt naturskönt över en åker och över en stenbro vid en gammal kvarn. Men då behöver man kliva ur sin bil och cykla eller gå. När man går eller cyklar, då interagerar man med andra människor.

Vi går mellan Lagervägen och Nordskog flera gånger i veckan och pratar med väldigt många människor, särskilt i Nordskog. Det gör man inte när man åker bil. Om någon vill hävda att en matarled genom centrum skulle motverka segregation bättre än en matarled ut mot Kinnekullevägen, så får man nog vara beredd att bevisa ett sådant påstående och upplever man som boende i Nordskog att man är "delad" så kanske man skulle börja promenera eller cykla regelbundet upp i byn, och prata med människor, då kanske den "delade" känslan släpper.

Efter många år utan någon egentlig styrning på Källbys utveckling har man nu ett utomordentlig läge att göra rätt: att planera och anlägga en ny framtidssäkrad matarled från Nordskog, som en nordlig koppling till den sydliga Vänervägen, och leda bort trafiken från centrum med alla boende och gående- och cyklandes skolbarn och vuxna på väg till jobb och skola. Framtida boendeområde i Nordskog kan därmed planeras och växa utifrån en redan anlagd väg och den vägen skapar då inga upprörda, frustrerade eller besvikna människor som känner sig överkörda. Det som kommunen nu vill driva igenom är motsatsen: man vill trycka in en ny matarled i ett gammalt etablerat bostadsområde. Ett område där många har fastigheter de äger och bor på och som gränsar till den planerade matarleden. En matarled ingen vill ha genom byn.

Kommentar Götene kommun

Det stämmer att den sträcka som föreslås i yttrandet inte utretts på samma sätt som aktuellt planförslag. Kommunen har sedan många år varit medvetna om att Dafgård hade möjlighet att stänga av den gata som tidigare gick genom deras industriområde. Kommunen hade för avsikt att ersätta gatan med en ny den dag Dafgård behövde utrymmet för att expandera sin verksamhet.

Därför anlitas COWI år 2018 för att utföra en förstudie över hur gatan genom Dafgård skulle ersättas. I arbetet pågick diskussioner kring vilka tänkbara sträckningar som den nya vägen kunde tänkas få. För att kunna landa i sträckning behövdes det först klargöras vad det huvudsakliga syftet är med projektet. Götene kommuns hållning i frågan har varit samma sedan start. Vägen syftar inte till att bli en större "matarled" som ska avlasta Vänervägen genom att leda in trafik i centrala Källby. Syftet är att knyta ihop en tätort där bebyggelsestrukturen inte är sammanvävd. En vägkoppling med tillhörande gång- och cykelväg är en pusselbit i arbetet med att knyta ihop Källby som tätort.

Detta syfte identifierades tidigt i processen och blev således utgångspunkten i det utredningsarbete som utfördes och som mynnade ut i den rapport som COWI tog fram 2018.

Den sträcka som föreslås i yttrandet bedömer Götene kommun att dels inte löser frågan om en sammanhållen tätort i samma utsträckning som aktuellt planförslag och dels finns det betydande svårigheter för ett genomförande som identifierats på en översiktlig nivå vad det gäller markägoförhållande, befintliga rättigheter och korsande av järnväg.

Att spekulera i huruvida en alternativ sträckning skulle innebära risk för betydande miljöpåverkan eller inte är svårt då det inte finns tillräckligt med detaljerat underlag för att besvara den frågan. Götene kommun kan däremot konstatera att flertalet av de frågor som lyfts i miljökonsekvensbeskrivningen skulle bli aktuella oavsett val av sträckning. Bland annat vad det gäller biotopskydd, artskydd, ianspråktagande av jordbruksmark och fornlämningar.

Götene kommun bedömer fortsatt 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. I den bullerutredning som är utförd där det tagits höjd för det framtida trafikflödet, har inga problem med störningar från vägbuller identifierats.

I det fortsatta arbetet kommer fokus ligga på att se till att den nya vägen kopplas ihop med den befintliga infrastrukturen på ett säkert och hållbart sätt. Exempelvis vad det gäller korsningen vid Stinsvägen/Sjökvarnsvägen. Vidare kommer frågor som är kopplade till befintliga och nya boendemiljöer undersökas vidare. Den nya vägen ska exempelvis inte uppmuntra till hastighetsöverträdelser.

Det finns alltid för- och nackdelar med olika alternativ. När Götene kommun gör en sammanvägd bedömning är det aktuella planförslaget det mest lämpliga för att möjliggöra en sammanhållen tätort med en god bebyggd miljö.

Sakägare 19

Några synpunkter varför inte en ny väg med koppling till Nordskog enligt detaljplan skall genomföras.

Vad gäller markförhållanden är hela området mycket sankt och vattensjukt. Bott här i området (Bäckvägen) i 46 år. Just nu simmar fåglar omkring på gårderna. I området Bäckvägen - Övägen -

Lagervägen fick man inte bygga med källare på grund av dåliga markförhållanden. Huspåverkan? Klimatpåverkan? Kommer våra hus häromkring att klara av all påfrestning som blir vid byggnation av ny väg, sättningar mm. Fler problem som kan uppkomma. Våra klimatförändringar svårbedömda.

Dåliga markförhållanden ur ekonomisk synpunkt, dröjsmåls och förmodligen högre kostnader är planerad väg ett dåligt förslag.

Att anlägga en ny väg genom ett centrum som Källby och dra in trafik är inte genomtänkt det minsta. Måste finnas andra lösningar också.

Korsningen Stinsens väg, Sjökvarnsvägen och Mellomkvarnsvägen är idag Källbys farligaste korsning. Hur är det tänkt att man skall ta sig över till andra sidan av järnvägen på ett säkert sätt?

Idag finns två skyltar som talar om att det finns gångbana- cykelbana på Sjökvarnsvägen men inget som markerar hur bred denna gångbana är. Det hela livsfarligt. En trevägskorsning löser inte problemet.

Vårt nuvarande kommunalråd har uttalat sig i tidningen NLT och Götene tidning att han inte pratar i egen sak vad gäller ny väg till Nordskog.

Hur kan han säga att han inte pratar i egen sak?

Att anlägga en ny väg enligt detaljplan är inte motiverat först och främst på grund av höga kostnader.

Hur stor blir trafiken på den tänkta vägen som motiverar kostnaderna och merkostnader att planera en ny väg enligt detaljplan KSK 2021/630 till Nordskog?

Enligt Trafikverket bedöms att planerad väg få en låg trafikbelastning. ÅDT mindre än 2000.

Kommentar Götene kommun

Götene kommun har använt sig av extern kompetens i form av geotekniker i samband med framtagandet av planhandlingarna. Resultatet av undersökningarna har inte påvisat svårigheter med markförhållandena. I projekteringen kommer markförhållandena undersökas ytterligare.

Götene kommun bedömer fortsatt 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. I den bullerutredning som är utförd där

det tagits höjd för det framtida trafikflödet, har inga problem med störningar från vägbuller identifierats. Korsningen vid Stinsvägen/Sjökvarnsvägen kommer hanteras i det fortsatta arbetet där trafiksäkerheten ska komma i första hand.

Oavsett vilken sträckning kommunen skulle gå vidare med skulle det innebära kostnader. Alternativet är att inte göra någonting alls, och det ser inte Götene kommun som en långsiktigt hållbar lösning.

Hur mycket trafik som kommer köra på den tilltänkta vägen går endast att uppskatta. I utförd bullerutredning har det räknats på ett framtida scenario med en ÅDT(årsdygnstrafik) på 1000 fordon, vilket sannolikt är högt räknat.

Övriga

Övrig 1

Hej,

Som relativt nyinflyttad till Källby och Götene kommun vill jag gärna passa på och framföra mina synpunkter

angående den nya vägen som ska koppla Nordskog området och "centrum" i Källby.

Det är väldigt svårt att förstå varför kommunen satsar pengar på en (ur min synvinkel) onödig väg och därmed dessutom förstör en underbar miljö här i Källby. Jag baserar mina åsikter på följande:

- 1) Ur säkerhets- och miljö perspektiv så satsar kommuner normalt sätt att få bort biltrafik från centrum i samhällen och inte motsatsen.
- 2) Det finns redan gott om säkra vägar för både cyklister och fotgängare mellan Nordskog och "centrum".
- 3) Det är också märkligt att prata om ett "centrum" i Källby. Är det pizzerian, zoo butiken eller kanske tandläkarmottagningen som man då utser som "centrum"?
- 4) Det finns gått om förbindnings vägar redan mellan Nordskog och andra delar av Källby, men visserligen är några av dessa "stängda" för trafik eftersom boende inte vill ha ökad trafik vilket man kan förstå.
- 5) Vem har behov av vägen? Dem som bor i Nordskog har bosatt sig där trots att den "planerade" vägen inte finns. Cyklister och fotgängare kan lätt ta sig till Källby "centrum" och bilisterna från Nordskog kan också utan problem ta sig till "centrum" förvisso genom att köra några hundra meter extra (utan planerad väg). Har man gjort en undersökning om hur ofta dem som bor i Nordskog besöker zoo butiken, pizzerian och eller tandläkarmottagningen i centrum? Om det skulle vara en plötslig rusning till centrum av dem som bor i Nordskog varför ser vi inte den idag?
- 6) Om en studie visar att dem som bor i Nordskog har behov av att parkera i centrum för att dagligen pendla med tåg eller bus, så behövs ju också parkeringsplatser för dem som pendlar från "centrum". Sanningen är nog att dem

flesta (om inte alla) tar bilen till och från jobbet och även ur den synvinkeln är en ny väg genom "centrum" helt onödig.

Jag tror att den enda anledningen varför ytterligare en väg genom "centrum" ska byggas är att förkorta restiden någon minut för dem som bor i Nordskog när dem lämnar och hämtar sina barn på skolan. Om Götene kommun tycker detta verkar vara grund nog att investera i ytterligare en väg och förstöra vår fina miljö här i Källby så tycker jag det är tragiskt och slöseri med pengar. Istället bör man satsa på att göra våra vägar ännu säkrare för både fotgängare och cyklister så att barnen kan ta sig till och från skolan på ett säkert sätt utan att störas av ännu fler vägar och bilister.

Som ni kanske vet så är säkerheten för fotgängare och cyklister redan idag under all kritik på Sjökvarnsvägen mellan Dafgård och järnvägsövergången. Ingen som helst vägmarkering och det körs alldeles för fort på den vägen. Satsa pengarna här istället så att dem som arbetar på Dafgårds och pendlar kan gå säkert mellan arbetsplats och tåg/busstationen, detta verkar en mer rimlig investering istället för att förstöra vår fina miljö, öka biltrafiken genom "centrum" och dessutom försämra trafiksäkerheten genom att bygga en väg som inte behövs.

Tack ska ni ha för att jag kunde lämna mina synpunkter.

Kommentar Götene kommun

1. Planförslagets huvudsakliga syfte handlar om att knyta ihop Källby som tätort. Tätorten kan idag upplevas 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.

2. Götene kommun vill med aktuellt planförslag förbättra gång- och cykelvägnätet ytterligare. Med den nya gång- och cykelvägen blir stor del av sträckan mellan Nordskog och centrala Källby helt skild från blandtrafik, vilket är positivt ur ett säkerhetsperspektiv.

3. Alla de funktioner som nämns utgör tillsammans det som kan betraktas som ett centrum i Källby. Utöver dessa finns även busshållplats, järnväghållplats, förskola och skola på denna sida av tätorten. Källby planeras att växa ytterligare. Med fler människor i tätorten ökar incitamenten till att dessa funktioner får utvecklas ytterligare samt att nya kan tillkomma.

4. De kopplingar som finns idag bedömer Götene kommun som bristfälliga. Både ur trafikflödessynpunkt men också utifrån ett samhällsplaneringsperspektiv. Befintliga vägar bedöms inte utgöra en naturlig hopkoppling av Källby tätort.

5. För att bygga en sammanhållen tätort är en av grundförutsättningarna att infrastrukturen är hopkopplad. När den är på plats är nästa steg att se till att

bebyggelsen och grönstråk har en naturlig koppling. Väggkopplingen är således ett viktigt steg för att möjliggöra en sammanhållen bebyggelse och en god livsmiljö.

6. Framtiden får utvisa huruvida parkeringsbehovet kommer öka på sikt. Anledningen till framtagandet av planförslaget handlar om att knyta ihop Källby om tåtort snarare än att bespara trafikanters körtid. Trafiksäkerheten för cyklister och fotgängare är viktig att säkerställa. Inom projektet kommer detta vara en förutsättning för utformningen av vägen och dess korsningspunkter

Telia

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Kommentar Götene kommun

Ovan nämnd ledning bedöms inte påverkas av aktuellt planförslag.

Ställningstagande

Revideringar efter granskningen

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

Plankarta

-

Planbeskrivning

- Komplettering av avsnittet som behandlar de särskilda skäl som kommunen åberopar för att upphäva strandskyddet.
- Komplettering av avsnitt som behandlar kulturmiljön.
- Mindre förtydliganden och redaktionella ändringar

Kvarstående synpunkter

Skriftliga synpunkter som inkommit under samrådet respektive granskningen och bedömts inte fått dem helt tillgodosedda.

Synpunkter under samrådet

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

Synpunkter under granskningen

Sakägare

5,6,7,8,9,10,18,19

Övriga

Övrig 1

Medverkande

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