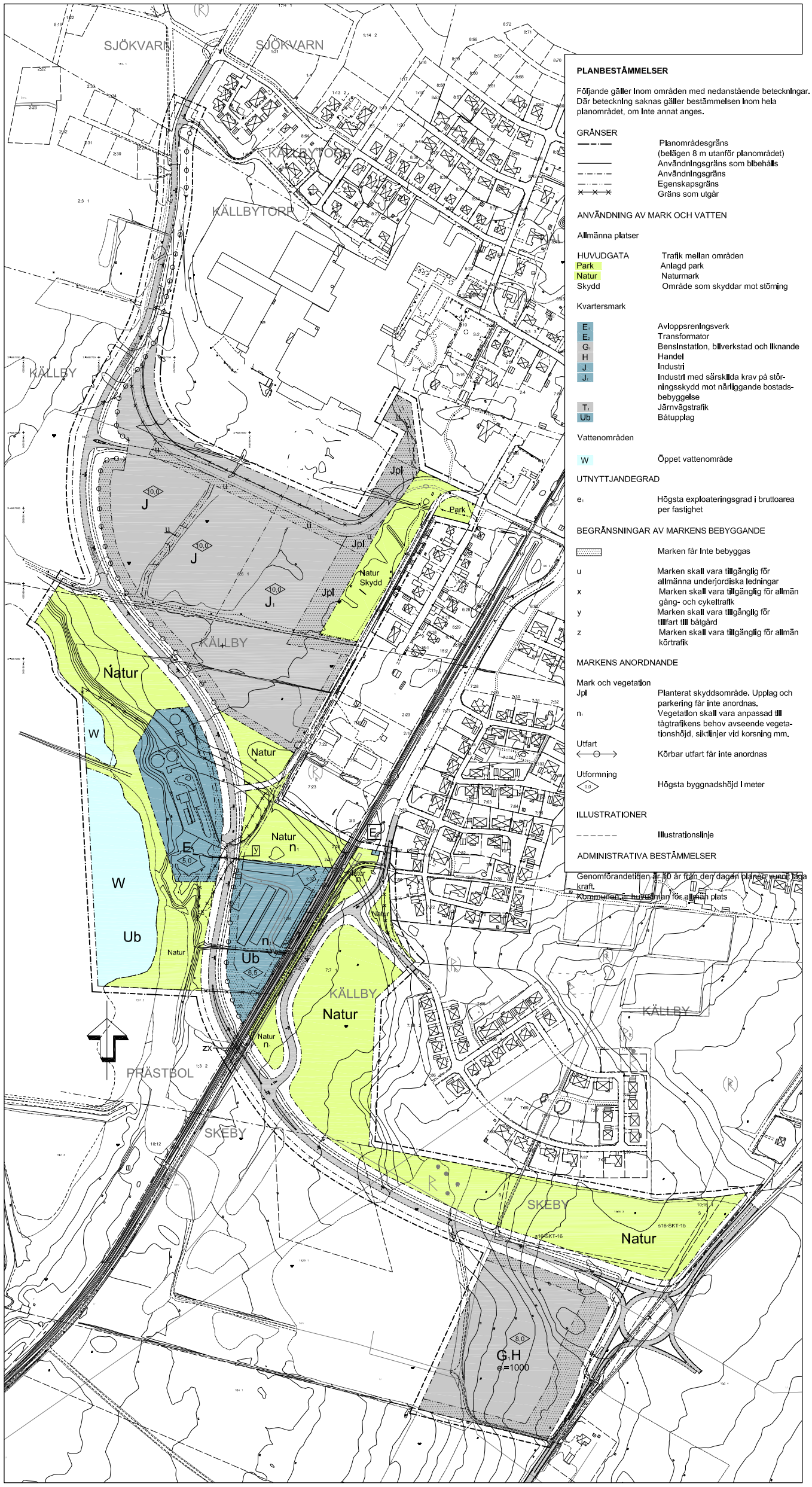


PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet, om inte annat anges.

GRÄNSER

- Planområdesgräns (belägen 8 m utanför planområdet)
- Användningsgräns som bibehålls
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Gräns som utgår

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

- HUVUDGATA — Trafik mellan områden
- Park — Anlagd park
- Natur — Naturmark
- Skydd — Område som skyddar mot störning

Kvartersmark

- E_1 — Avloppsreningsverk
- E_2 — Transformator
- G_1 — Bensinstation, bilverkstad och liknande
- H — Handel
- J — Industri
- J_1 — Industri med särskilda krav på störningsskydd mot närliggande bostadsbebyggelse
- T_1 — Järnvägstrafik
- Ub — Båtupplag

Vattenområden

- W — Öppet vattenområde

UTNYTTJANDEGRAD

- e_1 — Högsta exploateringsgrad i bruttoarea per fastighet

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas
- u — Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
- x — Marken skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik
- y — Marken skall vara tillgänglig för tillfart till båtgård
- z — Marken skall vara tillgänglig för allmän körtrafik

MARKENS ANORDNANDE

Mark och vegetation

- Jpl — Planterat skyddsområde. Upplag och parkering får inte anordnas.
- n_1 — Vegetation skall vara anpassad till tågtrafikens behov avseende vegetationshöjd, siktlinjer vid korsning mm.

Utfart

- Körbar utfart får inte anordnas

Utformning

- 0.0 — Högsta byggnadshöjd i meter

ILLUSTRATIONER

- Illustrationslinje

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden är 10 år från den dagen planen vunnit laga kraft.
Kommunen är huvudman för allmän plats

PLANKARTA, SKALA 1:2000 (A1-L)

Antagandehandling

Grundkartan upprättad av Vägverket Konsult i Karlstad.
Kompletterad av Götene kommun, Mark och Plan.
Koordinatsystem i plan RT R05 5 gon V 0:-15. Höjdsystem RH00.
Fastighetsredovisningen aktuell i maj 2007.

GRUNDKARTEBETECKNINGAR TFA 4.6 B:5

- Fastighetsgräns
- Bef. byggnader
- Väg
- Nivåkurvor

METER
0 100 200 300
SKALA 1:2000

Götene kommun
BYGGNADSNÄMNDEN

- ■ Beskrivning
- ■ Genomförandebeskrivning
- ■ Samrådsredogörelse
- □ Illustrationsplan
- ■ Fastighetsförteckning
- □ Utlåtande efter utställning

Detaljplan för:

KÄLLBY RV 44
NY INFART

Götene kommun, Västra Götalands län

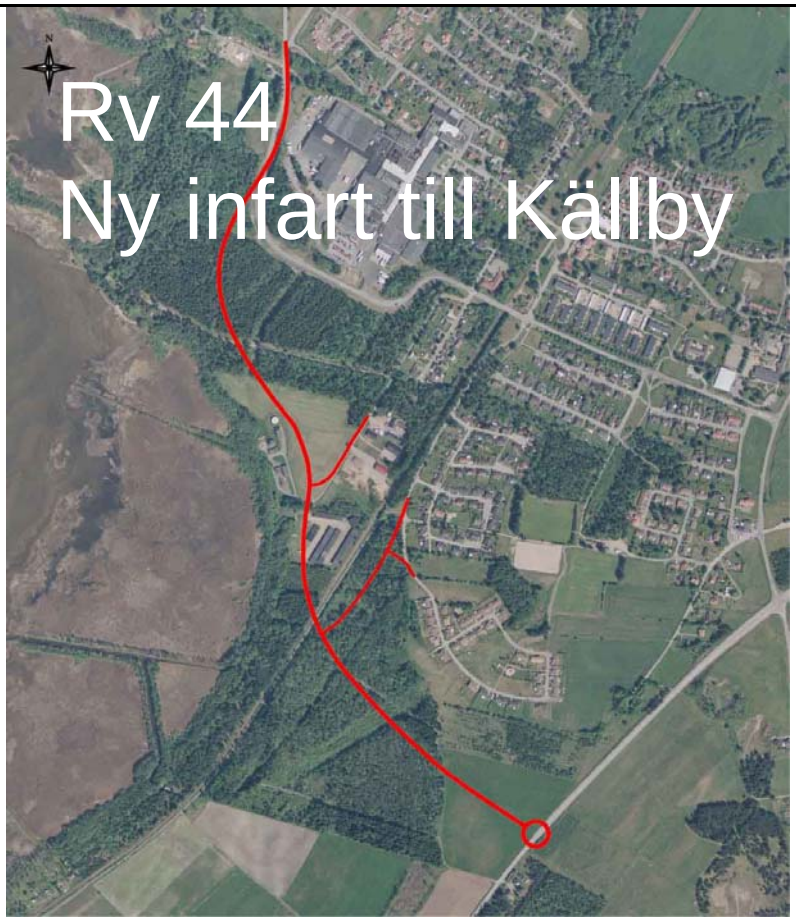
Upprättad i maj 2007

Per Seiving
Stadsarkitekt

Skala 1:2000

Beslutsdatum	
Antagande	2007-06-26
Lagakraftvinnande	2008-06-18

Götene kommun



HANDLINGAR

- *Planbeskrivning*
- *Genomförandebeskrivning*
- *Plankarta med bestämmelser*
- *Utställningsyttrande 2007-06-27*

Bilagor

- *Fastighetsförteckning dat 2007-05-16*
- *Miljökonsekvensbeskrivning dat 2007-05-25*
- *Program till detaljplan dat sept 2004 (bifogas ej)*
- *Arkeologisk utredning nr 2004:24 (bifogas ej)*
- *Förstudie och underlag till planprogram, WSP 2004-05-07 (bifogas ej)*
- *Naturvärdesbedömning dat 2004-02-10*
- *Geotekniska undersökningar*

Planen antagen 2007-06-26

Laga kraft 2008-06-18

Genomförandetiden utgår 2018-06-18

DETALJPLAN - ANTAGANDEHANDLING

daterad juni 2007

Ny infart till Källby

Götene kommun

Riksväg 44 med nuvarande infart till Källby på höjden i fonden

Nuvarande Vänernvägen i blivande anslutningspunkt för den nya infarten

Vissa bilder och viss text är hämtade från:

- Förstudie och underlag till planprogram, WSP Samhällsbyggnad 2004-05-07
- Miljökonsekvensbeskrivning, Vägverket konsult december 2006

Ny infart till Källby, Götene kommun
DETALJPLAN
BAKGRUND SAMT DETALJPLANENS SYFTE

Bakgrund

Källby är Götene kommuns näst största tätort med ca 2000 invånare och ligger invid korsningen mellan riksväg 44 och länsväg 2714 mot Kinnekulle. Orten förbinds med länsväg 2714 via två utfarter (Vänernvägen och Sjökvarnsvägen).

Källby präglas i hög grad av livsmedelsföretaget Gunnar Dafgård AB med omkring 1100 anställda, där ett flertal pendlar från andra tätorter. Företagets transporter uppgår till cirka 700 fordonsrörelser per dag, varav ett hundratal utgörs av tunga lastfordon.

Trafiken har gett upphov till betydande olägenheter inne i Källby i form av buller, vibrationer och försämrad trafiksäkerhet, främst på Vänernvägen. Korsningen mellan väg 2714, 2704 och riksväg 44 (Källbykorsningen) är också starkt trafikerad och uppvisar en hög olycksfrekvens. Det har därför länge funnits starka önskemål om en ny utfart från Källby direkt till riksvägen.

Den planerade nya infarten till Källby kommer att anslutas till en föreslagen cirkulationsplats på riksväg 44 cirka 700 meter sydväst om den nuvarande Källbykorsningen. Slutligt beslut om tidplanen för cirkulationsplatsen har ännu inte fattats av Vägverket vilket betyder att anslutningen kan komma att utformas som en trevägskorsning i ett inledande skede.

Den nuvarande Källbykorsningen planeras att i framtiden byggas om från fyrvägs- till trevägskorsning, där den södra anslutningen från Skeby (väg 2714) tas bort och istället ansluter till den nu planerade cirkulationsplatsen.

Den nya infarten är viktig för att förbättra den nuvarande trafiksituationen i centrala Källby, men också en förutsättning för den planerade fortsatta utbyggnaden av Nordskogsområdet. Den nya infarten kommer också att medföra förändringar av trafikföringen inne i tätorten med anledning av att en plankorsning med Kinnekullebanan stängs när den nya korsningen öppnas.

Syfte

Syftet med den nya infarten är att minska trafikbelastningen såväl på ortens interna trafiknät som på den befintliga anslutningen till riksväg 44 samt möjliggöra en fortsatt utbyggnad av Nordskogsområdet.

Själva cirkulationsplatsen, anslutningen till väg 44, ingår inte i planområdet utan säkerställs genom fastställande av en arbetsplan för det aktuella vägområdet.

Avvägning enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser

Enligt miljöbalken ska marken användas till det ändamål den är mest lämpad till med hänsyn till beskaffenhet och läge.

Planområdets läge bedöms vara fördelaktigt med hänsyn till Sveriges miljömål om begränsad miljöpåverkan och renare luft samt att värna om utveckling även av mindre orter. Läget innebär att trafiken inne i Källby tätort minskar samtidigt som av- och påfart till Rv 44 underlättas vilket minskar väntetiden i korsningen.
En separat Miljökonsekvensbeskrivning har upprättats av Vägverket konsult som bilaga till detaljplanen.

Från båtgården mot reningsverket

Den öppna ängen öster om Reningsverket

Infarten till båtgården

GC-vägen parallellt med Kinnekullebanan

PLANDATA

Läge

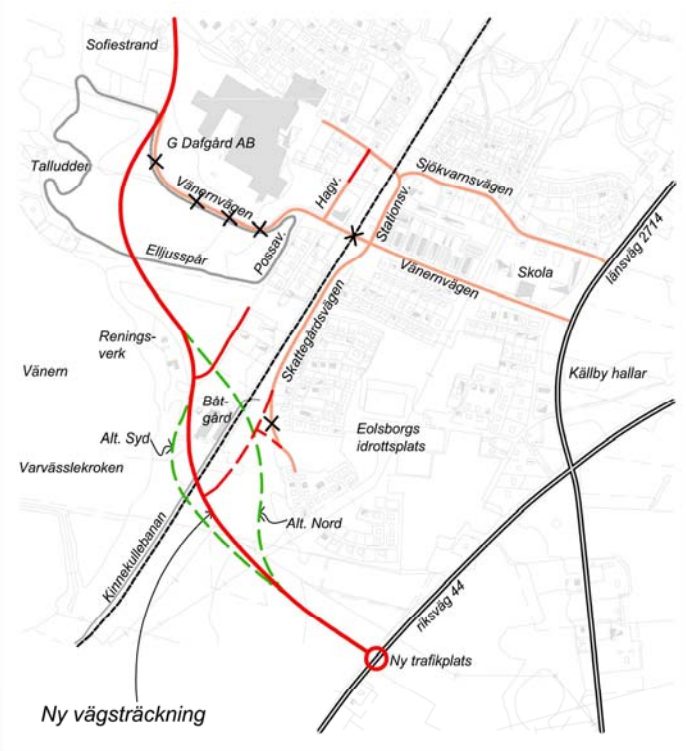
Planområdet är beläget väster om riksväg 44, söder och sydväst om Källby samhälle.

Markägare och nyttjanderättshavare

Huvuddelen av den mark som berörs ägs av Götene kommun. Köpeavtal har tecknats om köp av övrig erforderlig mark, som är privatägd .

Possavägen söderifrån, med småindustrin i bakgrunden

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN



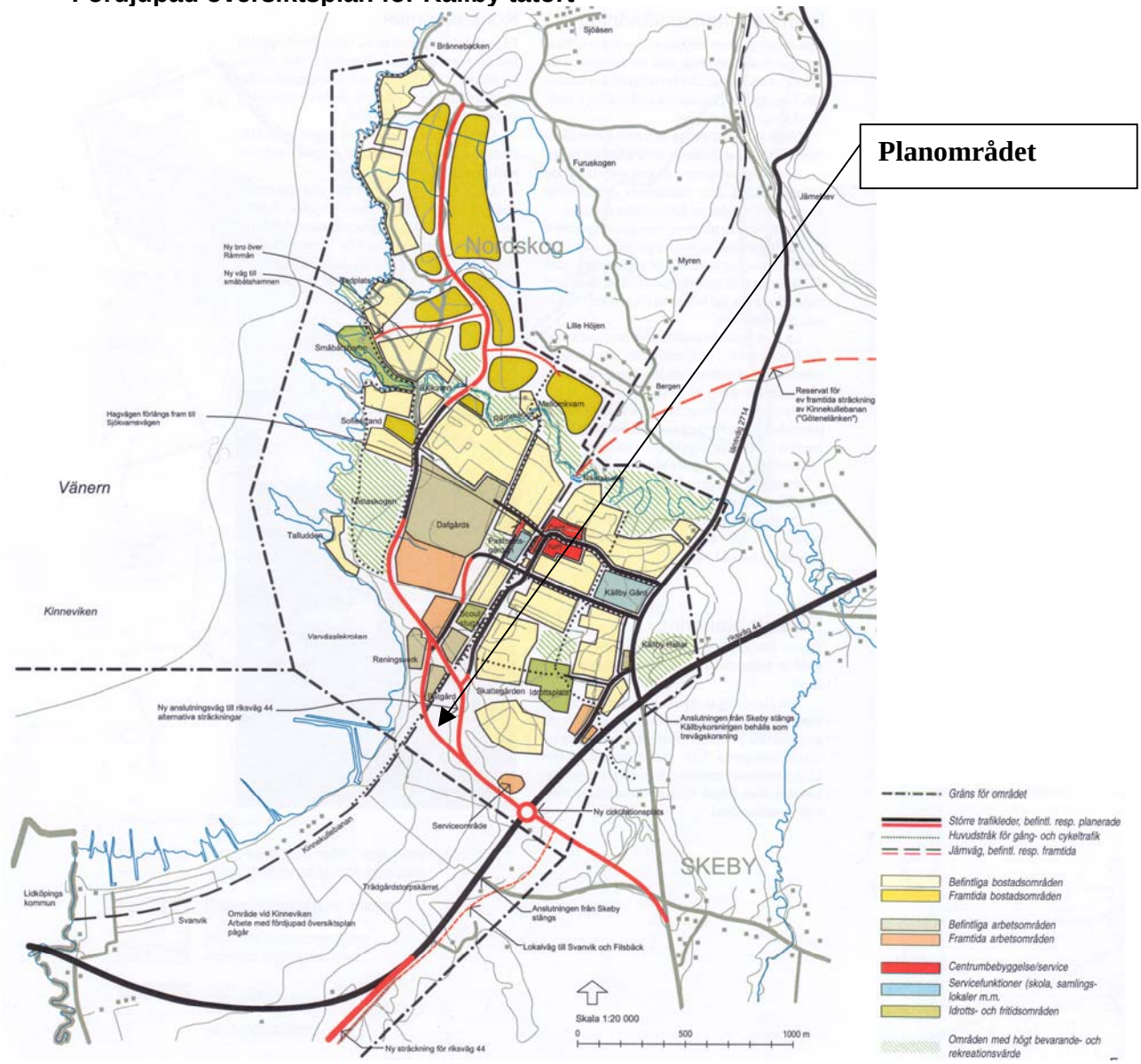
Kommunala beslut

Götene kommun har beslutat att upprätta detaljplan för en ny utfart från Källby tätort till riksväg 44. Planarbetet inleddes med ett *detaljplaneprogram dat sept 2004*, som redovisade två delvis alternativa sträckningar av den nya infarten samt presenterade de viktigaste förutsättningarna för det fortsatta planeringsarbetet. Samrådstiden för planprogrammet var 29/11 2004 – 14/1 2005 med ett samrådsmöte den 7/12 2004. I samrådet förordades det södra läget av Källbyborna och det norra av myndigheter och förvaltningar. Det läge som är underlag för föreliggande detaljplan är en bearbetning av det södra läget.

Som underlag för planprogrammet fanns en förstudie upprättad av WSP Samhällsbyggnad dat 2004-05-07.

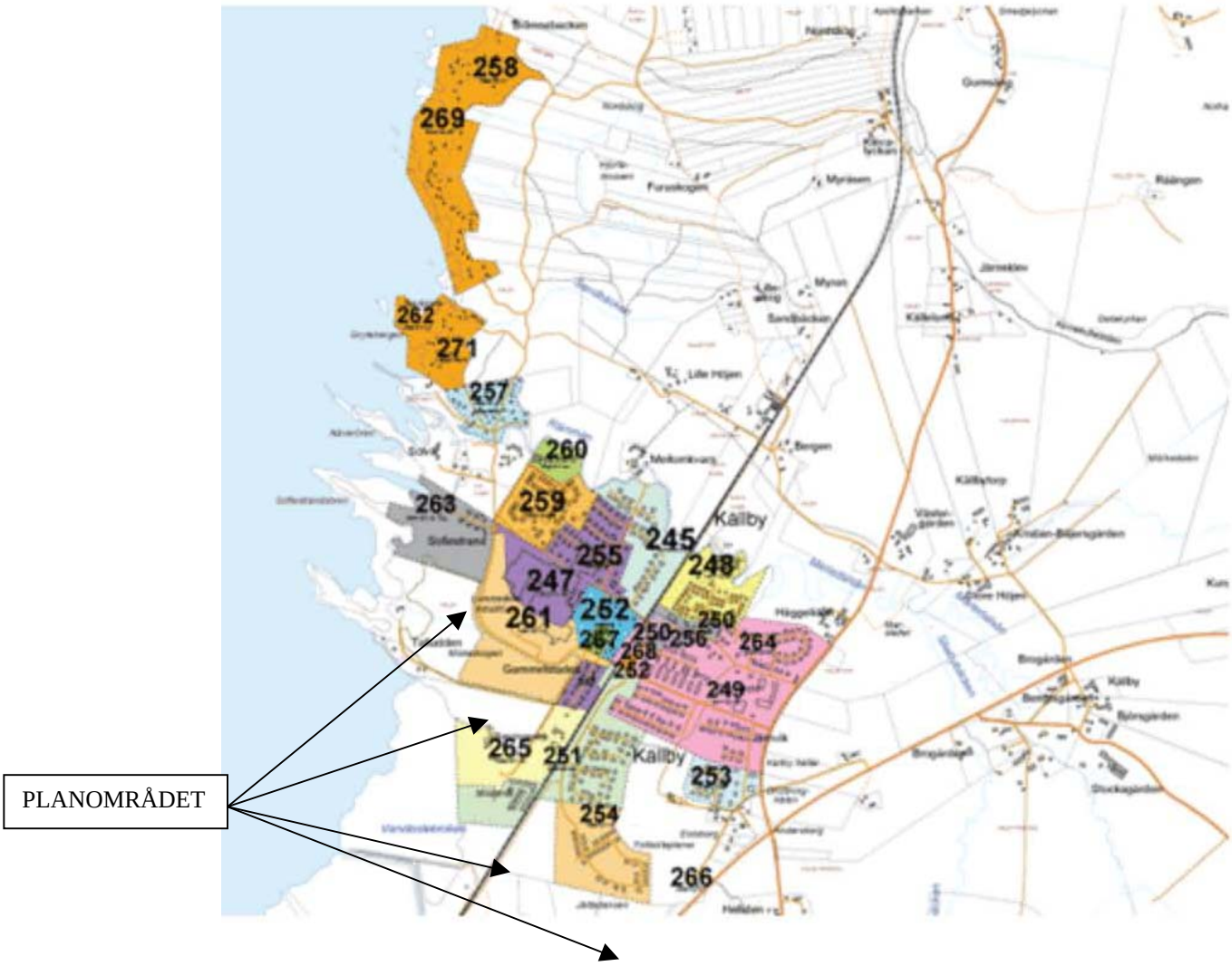
Gällande planer och förordnanden

Fördjupad översiktsplan för Källby tätort



Förslaget till ny infart till Källby finns redovisat i kommunens översiktsplan, antagen av KF 2005-09-25. I den fördjupade översiktsplanen finns även ett serviceområde redovisat i anslutning till den nya infarten.

Marken för den nya vägsträckningen omfattas i princip inte av någon gällande detaljplan men ansluter mot gällande planer i flera delar.



- Dpl nr 251 Källby Skattegården m.fl (laga kraft 1991-04-23)
- Dpl nr 254 Källby 7:7 m.fl, Brogården (laga kraft 1989-01-19)
- Dpl nr 261 Område vid Vänernvägen (laga kraft 1997-07-11)
- Dpl nr 263 Område vid Sofiestrand (laga kraft 2001-07-12)
- Dpl nr 265 Område vid Possavägen (laga kraft 2002-07-30)

I detaljplan #265 för Possavägen (KF 2002-06-10) förbereddes en ny framtida väg ut mot riksväg 44 söder om tätorten genom ett smalt område naturmark mellan reningsverket och båtgården för detta ändamål. Denna detaljplan kommer att ingå i planförslaget.

Riksintressen

För själva planområdet är det endast läget ”inom Vänern med öar och strandområden” som utgör riksintresse enligt Miljöbalken. För utförligare redovisning, se bilaga ”Miljökonsekvensbeskrivning”.

Däremot gränsar planområdet till flera riksintressen såsom:

- Vänern, riksintresse för yrkesfisket
- Riksväg 44, ingår i utpekade vägnät lämpligt för kommunikationer
- Trädgårdstorpkärret, Natura 2000 objekt.

Strandskydd

För området kring Vänern gäller strandskydd enligt miljöbalken. Skyddet gäller 300 meter från strandkanten såväl på land som i vattenområdet, och inkluderar även undervattensmiljön. Strandskyddet gäller det område som är beläget utanför detaljplanelagt område. Syftet med strandskyddet är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur och växter.

NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN

För utförligare redovisning, se bilaga ”Miljökonsekvensbeskrivning”.

Befintlig bebyggelse

Området är till större delen obebyggt.

Bebyggelse och anläggningar inom planområdet finns vid reningsverket och vid båtgården. Angränsande industribebyggelse finns inom det befintliga industrikvarteret norr om planområdet. Angränsande bostadsbebyggelse finns vid Gammelstadsvägen, Brogårdsområdet öster om järnvägen samt vid Sofiestrand i norr.

Korsning mellan Vänernvägen och Kinnekullebanan österut.

Vänernvägen vid Dafgårds.

<u>Familjen Dafgårds livsmedel</u> (i anslutning till planområdet)

Dafgårds ligger mitt i Källby och är Sveriges största familjeföretag i livsmedelsbranschen. Dafgårds är den dominerande arbetsplatsen i Källby med ca 1100 anställda, varav huvuddelen bor utanför Källby.

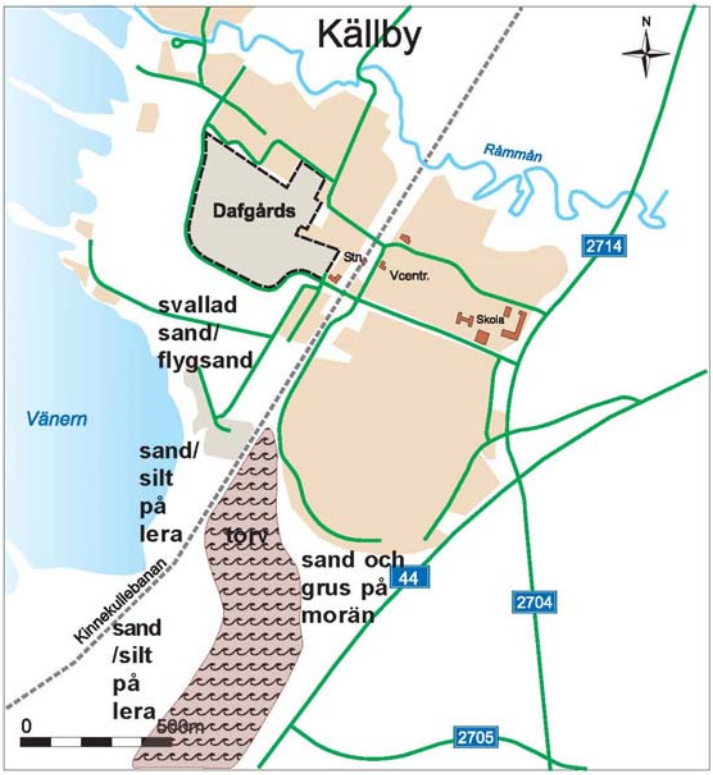
Bolaget alstrar ca 700 fordonsrörelser/dag varav ca 100 är tunga fordon. Huvuddelen trafikerar idag Vänernvägen genom Källby och bidrar till en komplicerad trafiksituation i behov att förbättras.

Grundförhållanden

Inom större delen av planområdet består marken av humus som underlagrats av silt eller sand av varierande mäktighet. Sanden och silten vilar sträckvis på morän och underlagras i övrigt av lös sand och siltskiktad lera. Leran har i allmänhet ringa till måttlig tjocklek.

Humusen har liten mäktig med undantag för området öster om Kinnekullebanan där torv förekommer. Inom torvytorna är bärigheten låg. Marken är annars stabil och utan risk för skred. Området dräneras mot Vänern i väster.

Med undantag för delområden i norr och sydost ligger grundvattenytan ytligt – 0-1m under nuvarande markyta.



Grundförhållanden. Torvlager med större mäktighet är särskilt markerad.

Någon uppmätning av radonhalter har inte utförts. Med ledning av mätningar i andra delar av tätorten kan antas att marken kan klassificeras som s.k. normalradonmark. Följande grundundersökningar har genomfört för området:

- Översiktlig geoteknisk undersökning 1979-05-30
- Översiktlig geoteknisk undersökning, Kinneviken 200-02-14
- Översiktlig geoteknisk undersökning, Rv 44 –Dafgårds 2004-03-15
- Geoteknisk undersökning i samband med projektering Rv 44 2006.

Vegetation, landskapsbild mm

Källby samhälle ligger på Skebyåsen med planområdet söder om tätorten. Landskapsbilden präglas av den höglänta åsen i öster och varierar från öppen odlingsmark med inslag av skog och sumpskog till industri- och bostadsbebyggelse.

Marken sluttar svagt mot söder respektive mot sydväst, ner mot Vänern. Stora delar av området centrala del är bevuxet av tät och snårig lövsumpskog. Den övriga skogen består till största delen av granskog. De öppna partierna finns längs väg 44 respektive ängsmarken vid reningsverket.
Inom planområdet finns ett flertal öppna diken som mynnar i Vänern. Under banvallen är dikena kulverterade.

Fornlämningar

Se även Miljökonsekvensbeskrivningen
Landskapet kring Källby är rikt på fornlämningar från stenåldern till historisk tid.

En särskild arkeologisk utredning (2004:24) gjordes under 2004 i Källby socken bla för den planerade ombyggnaden av vägskäl 44/2704/2714. Det stora utredningsområdet delades in i fyra delområden där två av delområdena delvis ryms inom vägområdet. Inom delområdena kunde det påvisas rester efter förhistorisk aktivitet. De lämningar som framkom vid undersökningen härrörde från olika typer av boplatsrelaterade aktiviteter.

Det finns inom området några utpekade fornlämningar vilka redovisas på karta. Skeby 13:1-13:4 är fyra fasta fornlämningar, av typen domarring. Längre ner mot Vänern ligger fyra boplatser som kan komma att påverkas av den nya vägen. Boplatsernas utbredning osäker och inte helt undersökta. Två av boplatserna är klassade som ”bevakningsobjekt”. Bevakningsobjekt är lämningar vars status man vid utredningstillfället inte har kunnat fastställa.

Ansökan om arkeologisk utredning kommer att tillställas länsstyrelsen.

Teknisk försörjning

Ledningar

Inom planområdet förekommer vatten- och avloppsledningar som går till reningsverket och från reningsverket vidare ut i Kinneviken.

En oanvänd tidigare vattentäkt ligger söder om planområdet. Några skyddsåtgärder är inte aktuella eftersom den tidigare vattentäkten inte längre tjänar som reservvattentäkt för kommunen. Anmälan om att avregistrera vattentäkten kommer att göras av Götene Vatten och Värme.

Ett antal högspänningskablar i mark korsar området.

Trafik och parkering

Planområdet består till största delen av jungfrulig mark och därför är nuvarande trafik inom området är marginell och består dela av transporter till reningsverket, småindustri- och båtgård via Possavägen/Gammelstadsvägen och nuvarande sträckning av Vänernvägen.

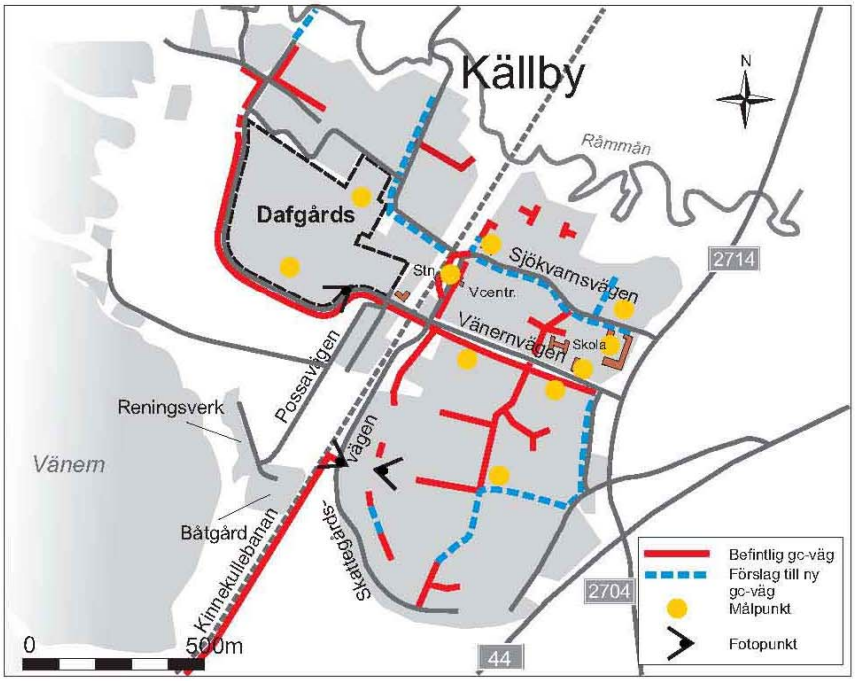
Övriga berörda gator är den nuvarande lokalgatan, Skattegårdsvägen, som förbinder Brogårdsområdet med Källby centrala delar samt anslutningsvägen västerut från Possavägen.

Enligt förstudien har de berörda vägarna/gatorna
följande trafikflöden per årsmedeldygn:

- Plankorsningen Vänernvägen-Kinnekullebanan 1300
- Plankorsningen Sjökvarnsvägen-Kinnekullebanan 700
- Vänernvägen öster om Kinnekullebanan 2650
- Sjökvarnsvägen öster om Kinnekullebanan 700
- Skattegårdsvägen 400

Gång- och cykel-trafik

Det finns ett relativt väl utbyggt gång- och cykelväg-nät i Källby. En planskild passage för gång- och cykeltrafiken finns på Vänernvägen i anslutning till skolan.
I en trafiknätsanalys för Källby tätort från år 2002 redovisas det befintliga gång- och cykelnätet, målpunkter samt förslag till nya gång- och cykelvägar. Se kartan.



Gång- och cykelnät enligt Trafiknätsanalys för Källby.

Gång- och cykelväg vid Skattegårdsvägen.

Gång- och cykelväg vid Vänernvägen.

PLANFÖRSLAGET

Den nya infarten till Källby kommer att minska trafikbelastningen på ortens interna trafiknät samt på den befintliga anslutningen till riksväg 44. Redan idag är olägenheterna påtagliga med betydande fordonsmängder, varav en stor del tung trafik. Kommunen har nyligen påbörjat försäljningen av tomter i den första etappen av Nordskog norr om Råmmån. Länsstyrelsen har i yttrande över detaljplanen för den första etappen av Nordskog slagit fast att en ny infart till Källby är en förutsättning för fortsatt exploatering.

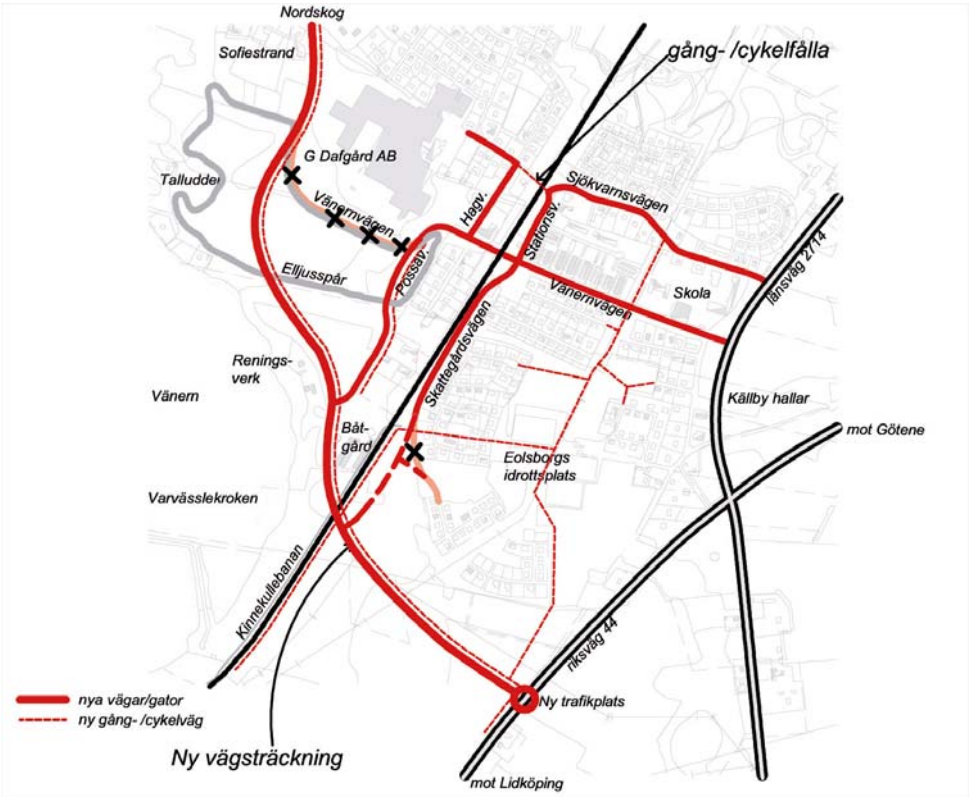
Med den nya infarten kommer Källby att trafikmatas från två håll:

- dels via den nya cirkulationsplatsen och den nya Vänernvägen som matar Källbys västra delar, Nordskog, Dafgårds och tätortens inre delar för trafik som kommer söderifrån.
- Dels via befintlig vägkorsning, via landsvägen mot Kinnekulle (2714) och vidare in i Källby via nuvarande Vänernväg respektive Sjökvarnsvägen. Denna anslutning kommer huvudsakligen att utnyttjas av trafik öster- respektive norrifrån.

Den planerade vägen utgår från Vänernvägen i en punkt väster om Dafgårds och ansluts till riksväg 44 i en framtida cirkulationsplats, som är belägen cirka 700 meter sydväst om den nuvarande Källbykorsningen. Den nya sträckan uppgår till ca två kilometer och kommer preliminärt att överta namnet Vänernvägen i hela sin sträckning.

Den nya vägen föreslås bli åtta meter bred med hastighetsbegränsning till 70 respektive 50 km/timma. Korsningen med Kinnekullebanan utformas som plankorsning med bommar och ljussignaler. I ett tidigare skede studerades förutsättningarna för en planskild korsning, men grund- och grundvattenförhållanden, landskapsbild och projektets ekonomi omöjliggör en sådan lösning.

Befintlig sträckning av Vänernvägen söder om Dafgårds industri ändras till industrimark och möjliggör därmed en utveckling av Dafgårds söderut.



De befintliga vägarna Possavägen och Skattegårdsvägen ansluts till Vänernvägens nya sträckning.

Skattegårdsvägen förlängs till den nya infarten. Skattegårdsvägen blir en huvudgata utan direktutfarter från Vänernvägen till Källby inre delar, Kinnekulletågets hållplats, skolan mm. Den nya Vänernvägen får ett separat vänstersvängfält för trafiken norrifrån, i anslutningen till Skattegårdsvägen strax öster om korsningen med Kinnekullebanan.
Bebyggelsegruppen längst i söder ansluts med en ny sträckning till Skattegårdsvägen.

Possavägen ansluter i en ny förskjuten trevägskorsning till den nya infarten. Possavägen blir en lokalgata för befintliga småindustrier med anslutningsväg för båtgården och en koppling till Källby centrala delar genom anslutning till nuvarande Vänernvägen. Tills vidare bibehålls den befintliga smala vägsektionen på Possavägen för att markera att den är underordnad Skattegårdsvägen som anslutning mellan centrum och nya Vänenrvägen. Föreliggande detaljplan möjliggör en framtida utbyggnad av Possavägens vägbredd.

Service och handel

Omedelbart söder om anslutningen till cirkulationsplatsen placeras ett område för service- och handel. Läget vid landsvägen bedöms som attraktivt för såväl förbipasserande som Källbybor – och kan bebyggas med en serviceanläggning för bensin och livsmedel kompletterad med annan likartad handel.

Parkeringsytan i anslutning till serviceanläggningen dimensioneras för att kunna betjäna såväl anläggningen som tjäna som pendelparkering.

Reningsverket och Båtgården

Området för reningsverk och båtgård påverkas endast marginellt av planförslaget.

Reningsverkets (E1) område har minskats något på grund av den nya infartens sträckning Denna detaljplan överlappar delvis gällande plan för att underlätta översikten av gällande detaljplaner. Tillfarten till området sker direkt från den ny infarten, i samma punkt som idag.

Båtgårdsområdet (Ub) har utökats söderut. Området är idag fullbyggt, men genom det utökade området säkerställs en fortsatt utveckling/utbyggnad av båtgården. Angöring till båtgården sker via Possavägen och över angränsande parkmark. Den del av båtgården som gränsar mot Kinnekullebanan skall hållas fri från skymmande och hindrande vegetation.

Samma förutsättningar gäller i övrigt för föreliggande planförslag som i gällande plan.

Gång- och cykelvägar

Det befintliga gång- och cykelvägnätet i Källby är relativt väl utbyggt, med bl.a planskild passage vid nuvarande Vänernvägen vid skolan.

En separat gång- och cykelväg planeras parallellt med den nya vägen, på den östra sidan, förbi den nya infarten till Dafgårds och vidare norrut mot Nordskog. I ett inledande skede byggs inte gc-sträckan förbi Sjökvarnsområdet utan ansluter istället till befintlig gc-väg väster om Vänernvägen.

Den nya gång- och cykelvägen ansluter dels till befintlig gc-väg parallellt med Kinnekullebanan mot Lidköping och dels befintligt gc-nät genom befintlig bostadsbebyggelse, Brogården och vidare mot Källby centrum och skolan.

Den nya gång- och cykelbanan kopplas också till den nya hållplatsen söder om cirkulationsplatsen genom en plankorsning med Rv 44. Förhoppningsvis skall plankorsningen på sikt ersättas av gång- och cykeltunnel under Rv44.

Den nya infarten skär av befintligt elljusspår. Parallellt med detaljplanearbetet pågår översiktliga studier över Källbys utvecklig, övergripande gång- och cykelvägnät mm. I dessa övergripande utredningar ingår placering av en ny sträckning av elljusspåret.

Kollektivtrafik

Kinnekullebanan

Kinnekullebanan passerar genom Källby och ingår i det nationella stamnätet för järnvägar. Banan är enkelspårig och oelekticifierad och sträcker sig från Håkantorp via Lidköping och Mariestad till Gårdsjö där den ansluter till västra stambanan.

Kinnekullebanan har många plankorsningar, men Banverket arbetar med att försöka minska antalet korsningar för att öka säkerheten. Antalet plankorsningar för motorfordon i Källby blir oförändrat. Vänernvägens korsning med Kinnekullebanan bibehålls för biltrafik och den nuvarande korsningen med Sjökvarnsvägen stängs för biltrafik strax efter det att den nya infarten öppnats. Korsningen med Sjökvarnsvägen bibehålls för gång- och cykeltrafik genom en fålla som förstärks med ljud-/ljussignaler.

Källby station är hållplats för Kinnekulletåget, mellan Mariestad och Lidköping. Kinnekullebanan blir allt viktigare som transportväg och såväl Banverket som Västtrafik investerar för att göra sträckan säkrare, snabbare och med större turtäthet. Banverket är banhållare med Västtrafik som operatör.

Västtrafik

Västtrafik är även ansvarig för linjebusstrafiken. Busshållplats planeras dels omedelbart söder om cirkulationsplatsen som komplement till nuvarande hållplatser inne i centrala tätorten och ansluts till det överordnade gc-stråket.

Flera turer söderifrån angör först Dafgårds personalparkering innan de går vidare till Källby station, antingen via Possavägen eller Skattegårdsvägen. Från stationen går de sedan vidare österut längs nuvarande Vänernvägen.

Parkering

I anslutning till cirkulationsplatsen planeras en ”pendelparkering”. Genom samlokalisering kan den tjäna såväl som pendelparkering för samåkning som parkering till det nya handel- och serviceområdet.

Påverkan på det inre trafiksystemet i Källby (utanför planområdet)

Kinnekullebanan delar Källby i två delar vilket försvårar kontakten mellan områdena på östra resp västra sidan om järnvägen.. Banverket har framfört kravet att en av de två befintliga plankorsningarna med Kinnekullebanan måste stängas för biltrafik om den nya utfartsvägen skall korsa banan i samma plan.
Efter studier av olika alternativ har kommunen beslutat att det är nuvarande korsning Sjökvarnsvägen-Kinnekullebanan som skall stängas för biltrafik och endast vara öppen med en fålla för gång- och cykeltrafik. Sjökvarnsvägen och Vänernvägen sammankopplas genom en förlängning av Hagvägen, vilken säkerställs i en separat detaljplan. Därigenom fungerar trafiksystemet källby utan att det innebär någon större ökning av trafiken genom Sjökvarnsområdet.

I föreliggande utställningshandling har val av vilken plankorsning som skall stängas för biltrafik ändrats jämfört med samrådshandlingen, dat december 2006. Orsaken är framförallt framförda synpunkter under samrådsskedet samt att banverket godkänner att Sjökvarnsvägen kan vara öppen som gc-fålla. Det valda alternativet överensstämmer med tidigare utredningar.

Den nya infarten ger förutsättningar för Dafgårds industri att expandera söderut genom att Vänernvägen tas bort på sträckan förbi fabriksanläggningen. Infarten från Rv44 och den nya

infarten mot Källby kommer därigenom huvudsakligen att ske via den delvis ombyggda Skattegårdsvägen som huvudgata.

För den befintliga bebyggelsen, ”Gammelstaden”, förändras inte förutsättningarna.

Markanvändning

Den huvudsakliga markanvändningen inom planområdet är vägområde för den nya infarten, Vänernvägen. I anslutning till cirkulationsplatsen planeras även områden för handel och service.

Buller mm

Riksväg 44 är relativt trafikerad. Befintlig bebyggelse i Brogårdsområdet kommer att ha ungefär samma avstånd till den nya infarten som nuvarande avstånd till Rv44.

En bullerberäkning visar att trafiken med betryggande marginal underskrider gällande gränsvärden för buller.

Den nya anslutningen av Skattegårdsvägen till den nya infarten, Vänernvägen, kommer att medföra ökad trafik för den befintliga bebyggelsen. Även i detta läget har en bullerberäkning gjort som visar att trafiken underskrider gränsvärdena.

Trafikstörningarna/-buller i centrala Källby kommer att reduceras kraftigt i och med minskningen av framförallt tung trafik från Dafgårds. Även riskerna i samband med transport av farligt gods kommer att minska genom att trafiken leds ut från centrala Källby.

Teknisk försörjning

Anslutningen av det nya handels- och serviceområdet kommer att ske till det kommunala ledningsnätet.

Rätten att behålla och underhålla befintliga vatten- och avloppsledningar säkerställs genom utläggande av särskilda ledningsområden (u-områden). Särskilda skyddsområden för el- och telekablar erfordras inte.

Avvattning av vägområdet kommer huvudsakligen att ske via öppna diken som kulverteras under Kinnekullebanan och leds vidare mot Vänern. Skyddsåtgärder kommer att utföras för att undvika skador på grundvattnet. För mer detaljerad information se bilaga, Miljökonsekvensbeskrivning.

Övrigt

Kommunen avser att ansöka hos länsstyrelsen om upphävande av strandskyddet för gatumarken inom planområdet.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetiden för planen är 10 år.
Kommunen är huvudman för allmän platsmark.

Beskrivningen upprättad i juni 2007 / laga kraft 2008-06-18
Mark- och planenheten

…….
Per Seiving, stadsarkitekt

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Syfte

Syftet med den nya infarten är att minska trafikbelastningen såväl på ortens interna trafiknät som på den befintliga anslutningen till riksväg 44 samt möjliggöra en fortsatt utbyggnad av Nordskogsområdet.

Själva anslutningen till väg 44 ingår inte i planområdet utan säkerställs genom att en arbetsplan för det aktuella vägområdet fastställs.

Tidsplan

Den preliminära tidsplanen för projektet är:

Detaljplan:	plansamråd	dec 2006-jan 2007
	utställning	maj-juni 2007
	antagande	juni 2007 med laga kraft i juli 2007.
Vägprojektering		augusti 2006-mars 2007
	Arbetsplan	utställning maj-juni 2007
		fastställande juli-augusti 2007

Planerad byggstart för vägbyggnationen är hösten 2007 under förutsättning att detaljplanen har vunnit laga kraft. Vägbyggnationen beräknas pågå i knappt två år.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är tio år. Under genomförandetiden får detaljplanen inte upphävas eller ändras utan berörda fastighetsägares medgivande.

Exploateringskalkyl

Den första delen av projektet är budgeterad till 27 Mkr. I detta ingår:

- 25,5 Mkr Nya infarten, ny gc-väg från korsningen Kinnekullebanan och norrut samt en av anslutningsvägarna Possavägen eller Skattegårdsvägen.
- 1,5 Mkr Förlängningen av Hagvägen, utanför planområdet.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmänna platser.

Kommunen ansvarar för såväl anläggande som drift- och skötsel av den gatumark och de friytor som planen omfattar, gator, belysning, friytor och tekniska försörjningssystemet.

Fastighetsbildning och andra avtal

Erforderlig fastighetsbildning skall ske av Lantmäteriet på uppdrag av huvudmannen, Götene kommun. Lantmäteriet kommer även att vara behjälpliga med utredning och åtgärder även utanför planområdet – exv ändringar av servitut som föranleds av föreliggande planförslag. Avtal kommer även att upprättas för att säkerställa de kompensationsåtgärder som redovisas i Miljökonskvensbeskrivningen som förutsättning för planerade ingrepp i naturmiljön.

Arrende

Marken arrenderas idag för jordbruksändamål. Arrendet har sagts upp till mars 2007.

Beskrivningen upprättad i juni 2007 / laga kraft 2008-06-18
Mark- och planenheten

…….
Per Seiving, stadsarkitekt

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Miljökonsekvensbeskrivning för ny infart till Källby, upprättad av Vägverket konsult, ingår i detaljplanen som en bilaga.

Sammanfattning

Planförslaget möjliggör en ny infart till Källby, vilken är tänkt att avlasta de centrala delarna från bland annat den tunga trafiken som ska till Dafgårds AB samt till nytt bostadsområde. Idag sker infart från väg 44 till Källby via en fyrvägskorsning. Korsningen är olycksdrabbad, och kommunen planerar nu tillsammans med Vägverket för en ny infart. Vägverket planerar samtidigt för en cirkulationsplats där den nya infarten når väg 44. Syftet med den nya infarten, Vänernvägen, är att höja trafiksäkerheten för dem som ska till och från Källby, samt förbättra miljön och trafiksäkerheten i centrala Källby.

Miljökonsekvensbeskrivningen är inriktad på de fysiska effekter som detaljplanen ger upphov till samt den miljöpåverkan som kan uppstå. De miljöaspekter som bedömts relevanta är kulturmiljön, naturmiljön, hushållning med naturresurser, buller, landskapsbilden, barriärer, risker, luftföroreningar samt friluftsliv och rekreation. Miljöaspekterna jämförs med ett nollalternativ.
Arkeologiska undersökningar ska göras på ett par platser inom planområdet, och konsekvensen för kulturmiljön kan inte bedömas slutgiltigt innan dessa undersökningar är färdiga.

Påverkan på naturmiljön bedöms som stor, och kompensationsåtgärder föreslås. Vägen kommer bla att dras igenom sumpskog som är ett lövdominerat skogsområde med rikligt med grundvatten och död ved. Områdets naturvärden minskas genom direkt exploatering och genom hydrologisk påverkan.Planförslaget innebär att kommunen kommer att ansöka hos länsstyrelsen om att strandskyddet skall upphävas inomplanområdet.

Påverkan på hushållning med naturresurser är begränsad. Viss jordbruksmark och skogsmark tas i anspråk vilket kan få lokala effekter på dessa näringar. Skyddsåtgärder planeras för att förhindra påverkan på Skeby Ås som tidigare varit en grundvattentäkt.

Vad gäller buller så kommer bullret i centrala Källby att minska i och med den nya infarten. De boende längs Skattegårdsvägen kommer att få en förändrad ljudmiljö men ljudnivåerna kommer att hamna väl under riktvärdena. Landskapsbilden i området varierar från öppen odlingsmark till industrimark och bostadsbebyggelse. Åtgärderna påverkar landskapsbilden men genom att anpassa vägen utformning i höjd och sidled så kan konsekvenserna minskas.

Vänernvägen genom Källby upplevs idag som en barriär av dem som vill korsa den. Där kommer barriäreffekten att minska med planförslaget eftersom trafiken där kommer att minska. Den nya infarten kommer att ge upphov till en viss barriäreffekt för dem som exempelvis vill nå målpunkter längs Vänern. Parallellt med den nya infarten kommer dock en gång- och cykelbana att anläggas med möjligheter att korsa vägen på ett säkrare sätt vilket kommer att minska barriäreffekten.

Risker i samband med transporter med farligt gods bedöms minska i och med att trafiken i detaljplaneförslaget kommer att ledas ut från centrala Källby. Transporterna till och från Dafgårds innehåller främst livsmedel men även t ex olja, bensin och ammoniak. Längs den nya infarten planeras skyddsåtgärder för att förhindra att dessa ämnen kommer ut i miljön vid en eventuell olycka.

Luftföroreningarna kommer att minska i centrala Källby genom att trafikmängden kommer att halveras. De boende längs Skattegårdsvägen kommer inte att påverkas av luftföroreningarna från den nya infarten.

Den nya infarten kommer att ta mark i anspråk som idag används för friluftsliv och rekreation. Det finns bla ett elljusspår i Mistaskogen som inte kan finnas kvar med detta förslag. Strövområdena i skogsområdena och nere vid Vänern kommer att påverkas genom direkt intrång samt genom bullerpåverkan. Tillgängligheten till målpunkter för friluftslivet förbättras genom den gång- och cykelbana och de korsningsmöjligheter som det planeras för.

Beskrivningen upprättad i juni 2007 / laga kraft 2008-06-18
Mark- och planenheten

…….
Per Seiving, stadsarkitekt