



Handläggare: Larisa Freivalds (markbyrån)/ 2004-04-26
Jan-Erik Hollander (park- och gatubyrån)
Region Ytterstad
Tel: 508 263 20/508 263 79
larisa.freivalds@gfk.stockholm.se
janerik.hollander@gfk.stockholm.se

Dnr 04-512-1370:1 Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Detaljplan för asfaltverk vid område vid kv Drivremmen i
Västberga. Remiss av planförslag**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar kontorets
2. Nämnden tillerkänner godkännande för förslaget om att utöka området för detaljplan Mästarberg vid Alfvén och Fikströmsvägen i Västberga, S-Dp 2003-15804-54

Olle Zetterberg

Solveig Svedgård

Gunnar Jensen

SAMMANFATTNING

Ett förslag till ny detaljplan för ett asfaltverk vid kv Drivremmen i Västberga är utsänt på remiss. Syftet med förslaget är att möjliggöra att

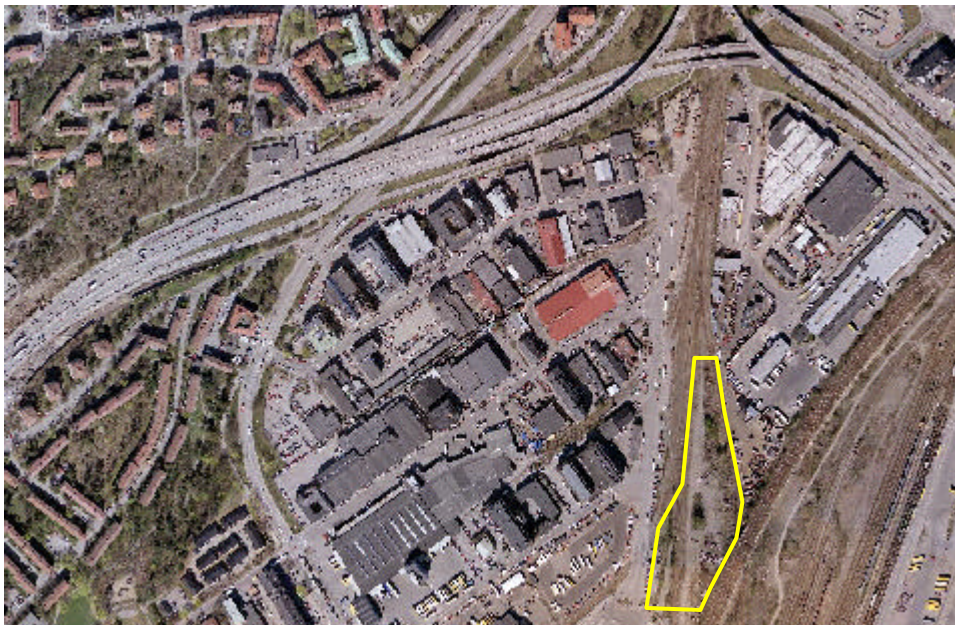
~~En trafikförbindelse mellan Kungälv och Kungälv hamn ska byggas i området på västra sidan av kv Drivremmen i Västberga. Detta innebär att detaljplanen för området ska ändras för att möjliggöra byggandet av en ny trafikförbindelse. Detta innebär att detaljplanen ska ändras för att möjliggöra byggandet av en ny trafikförbindelse.~~

inkluderar nödvändig planändring eller att separat planändring begärs hos stadsbyggnadskontoret. En ny anslutning från asfaltverket via <http://gfk.yourvoice.se/wwork/2004-05-18/Tjut31.doc> till Anstadsvägen och vidare mot Södra Länken bedöms skapa mer problem än nytta och föreslås ej genomföras.
Bilaga 1: Detaljplaneförslag
Bilaga 2: Trafikutredning
Bilaga 3: Miljökonsekvensbeskrivning

S

Planarbete pågår för kv Kojan m m i Hornsberg, Kungsholmen. Planförslaget innebär att ca 1 100 lägenheter kan byggas vilket förutsätter **Stadsbyggnadsförvalden har på ett nytt sätt. Staden etablerat förslag till detaljplan för Hornsberg i Hornsberg. Detta innebär att en detaljplan för Hornsberg i Hornsberg. Detta innebär att en detaljplan för Hornsberg i Hornsberg.** **Rankisadskiljgen vilkas sönersluten i Lejunp 2004 mark för nytt asphaltverk.** **Tidigare beslut**

Den 21 oktober 2003 godkände gatu- och fastighetsnämnden en redovisning av alternativa lägen för asphaltverket i Hornsberg på Kungsholmen och ett **Stadsbyggnadsförvalden har på ett nytt sätt. Staden etablerat förslag till detaljplan för Hornsberg i Hornsberg. Detta innebär att en detaljplan för Hornsberg i Hornsberg.** **Rankisadskiljgen vilkas sönersluten i Lejunp 2004 mark för nytt asphaltverk.** **Tidigare beslut**



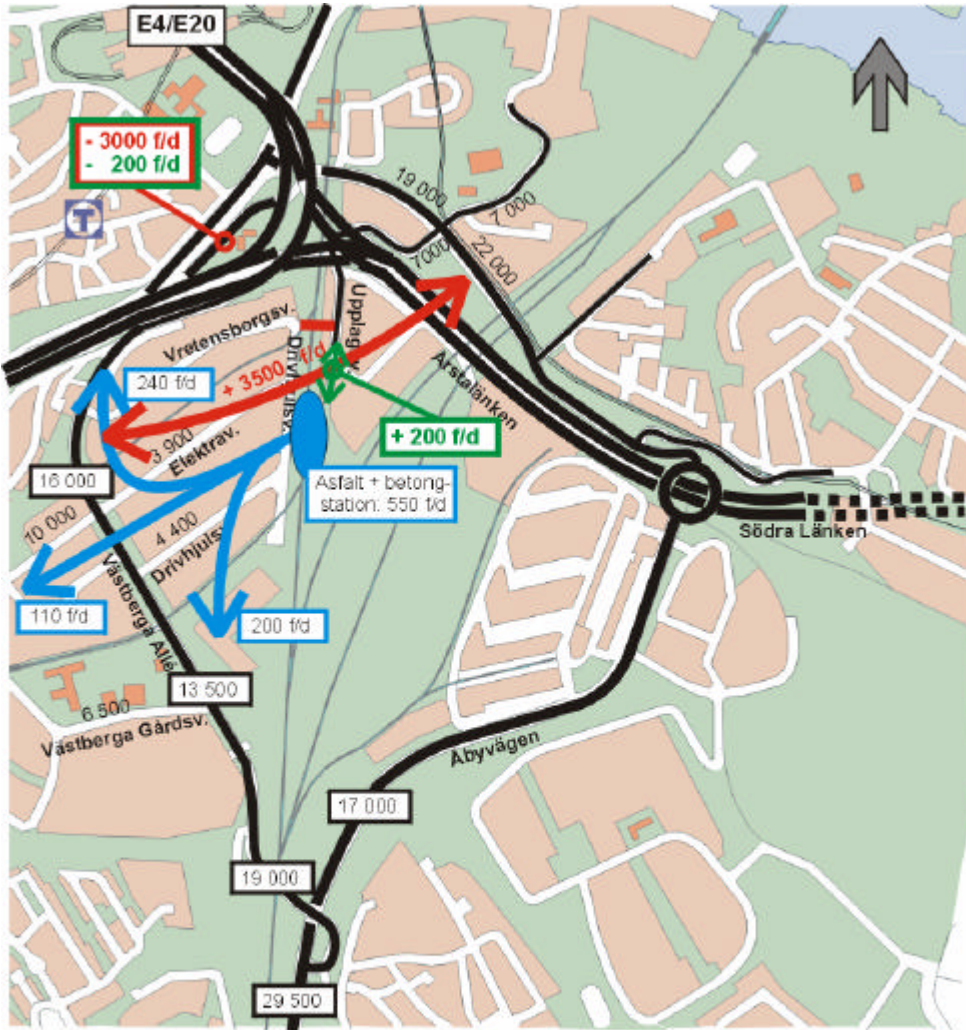
Förutom anläggningar för produktion av asfalt och betong behövs materiallager, kontor, personalutrymmen, maskinverkstad, laboratorium, avloppsanläggning och utrymme för en besöksstation för asfaltverket såväl som ett nytt kontor och ett kontor för parkeringen. Det är också viktigt att ta hänsyn till miljökonsekvenser och ljudnivåer. Utöver detta krävs även utrymme för en besöksstation för asfaltverket och en besöksstation för parkeringen. En besöksstation för asfaltverket och en besöksstation för parkeringen bör vara placerade nära varandra för att underlätta besöksutrymme för asfaltverket och parkeringen. Detta innebär också att det är viktigt att ta hänsyn till miljökonsekvenser och ljudnivåer. Detta innebär också att det är viktigt att ta hänsyn till miljökonsekvenser och ljudnivåer. Detta innebär också att det är viktigt att ta hänsyn till miljökonsekvenser och ljudnivåer.

Tillfarten har ännu inte getts exakt läge. Parkeringen för asfaltverkets behov förslås att byggas vid vägens slut och till ett läge som tillåter en god tillgänglighet från vägen. Detta innebär också att det är viktigt att ta hänsyn till miljökonsekvenser och ljudnivåer. Detta innebär också att det är viktigt att ta hänsyn till miljökonsekvenser och ljudnivåer. Detta innebär också att det är viktigt att ta hänsyn till miljökonsekvenser och ljudnivåer. Detta innebär också att det är viktigt att ta hänsyn till miljökonsekvenser och ljudnivåer.

Dessa frågor har utretts i en trafikutredning, [bilaga 2](#) och en miljökonsekvensbeskrivning, [bilaga 3](#) och redovisas nedan. Tidigare har Skellefteå kommun fått in information om läget för asfaltverket och parkeringen från berörda företag. Detta innebär också att det är viktigt att ta hänsyn till miljökonsekvenser och ljudnivåer. Detta innebär också att det är viktigt att ta hänsyn till miljökonsekvenser och ljudnivåer. Detta innebär också att det är viktigt att ta hänsyn till miljökonsekvenser och ljudnivåer. Detta innebär också att det är viktigt att ta hänsyn till miljökonsekvenser och ljudnivåer.

Biltrafik

Kontoret har låtit Ramböll-Scandiaconsult göra en trafikutredning för att bedöma hur asfaltverket påverkar trafiksituationen i området, [se bilaga 2](#). Utredningen visar att asfaltverket genererar drygt 220 lastbilar, d v s ca 450 lastbilsrörelser, och 100 personbilsrörelser per dag. Av dessa går ca 240 norrut, 110 västerut samt 200 söderut enligt nedanstående illustration:



- 0 000 = Bedömd allmän gatutrafik fordon/dygn år 2004
- 200 f/d = Bedömd dygnstrafik till+från asfalt+betongstation
- = Alternativa anslutningar till Upplagsvägen/Arstabergrösvägen

Den tillkommande trafiken till asfalt- och betongstationen är liten jämfört med befintlig trafik i området. Som mest är tillkommande trafik ca 1,5 % av Västerbottens industriområde kännetecknas av stor och tung trafik. Under morgonens rusningstimmar råder tidvis köbildning söderut på Västbergavägen. Efter att trafiken har passerat fabriksområdet och in på vägen mot stationen är det fortfarande mycket trafik som kommer in från vägen söderifrån. Detta innebär att trafiken till stationen är mycket liten jämfört med den befintliga trafiken i området. Detta innebär att stationen inte behöver byggas större än vad som krävs för att ta emot den tillkommande trafiken. Detta innebär att stationen kan byggas som en enkel betongstation med en väntplats och ett utsläppspåre. Detta innebär att stationen kan byggas som en enkel betongstation med en väntplats och ett utsläppspåre.

Alternativa anslutningar till Upplagsvägen/Arstabergrösvägen. Detta innebär att stationen kan byggas som en enkel betongstation med en väntplats och ett utsläppspåre. Detta innebär att stationen kan byggas som en enkel betongstation med en väntplats och ett utsläppspåre.

Den tillkommande trafiken till asfalt- och betongstationen är liten jämfört med befintlig trafik i området. Som mest är tillkommande trafik ca 1,5 % av Västerbottens industriområde kännetecknas av stor och tung trafik. Under morgonens rusningstimmar råder tidvis köbildning söderut på Västbergavägen. Efter att trafiken har passerat fabriksområdet och in på vägen mot stationen är det fortfarande mycket trafik som kommer in från vägen söderifrån. Detta innebär att trafiken till stationen är mycket liten jämfört med den befintliga trafiken i området. Detta innebär att stationen inte behöver byggas större än vad som krävs för att ta emot den tillkommande trafiken. Detta innebär att stationen kan byggas som en enkel betongstation med en väntplats och ett utsläppspåre. Detta innebär att stationen kan byggas som en enkel betongstation med en väntplats och ett utsläppspåre.

S

Kontoret tillstyrker planförslaget.

Kontoret föreslår att gatubreddning av Västberga Allé utreds närmare och att antingen nuvarande planförslag inkluderar nödvändig planändring eller om en trafikplatsändring möjliggör så förslås byggandet från Drivhjulsvägen till Västberga Allé och Årstadsvägen. Årstadsvägen trafikplatslastbaserad trafikplanering. SMLF-verkets trafik mot söder och mot Västberga trafikplats ej förändras. Studerad gatukoppling över spårområdet mellan Drivhjulsvägen och Årstadsvägen är svår och dyr att åstadkomma och leder till mer störningar än nytta för verksamheterna i området. Gatu- och fastighetskontoret föreslår att nämnden godkänner föreliggande planförslag utan ny gatuförbindelse eller utfart till Årstadsvägen.