



PLANBESKRIVNING

Detaljplan för

Komponentvägen m m

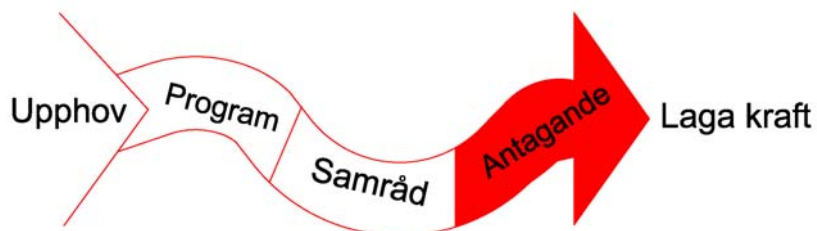
Skövde stad, Skövde kommun, Västra Götalands län

Upprättat av Plan, Bygg o Lantmäterikontoret, Skövde kommun

Datum 2007-09-18

Planförfattare: Planchef Claes Waxberg

Fysisk planerare Christer Johnsson



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

HANDLINGAR	3
PLANBILAGOR.....	3
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG.....	3
AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN	3
PLANDATA	4
Lägesbestämning	4
Markägoförhållanden	4
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	4
Framtidsplan Skövde 2015.....	4
Program för planområdet.....	4
Detaljplaner	5
Behovsbedömning	5
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR	5
Mark och vegetation.....	5
Fornminnen	6
GATOR OCH TRAFIK	6
Sammanfattning.....	6
Befintliga förhållanden.....	7
Problemområden	8
Förslag.....	8
Återvinningscentral	9
Skaraborgs Miljöhantering AB	9
Skövde 5:393.....	9
teknisk försörjning.....	10
INVERKAN PÅ MILJÖN	10
Godstrafik.....	10
Personbilstrafik.....	10
Vägtrafikbuller	10
Riskbedömning.....	10
Miljökvalitetsnorm	11
Övrigt.....	11
ADMINISTRATIVA FRÅGOR	11
Genomförandetid.....	11
Fastighetsbildning	11
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	11

HANDLINGAR

	Samråd	Utställning	Antagande
Plankarta med bestämmelser	☒	☒	☒
Planbeskrivning	☒	☒	☒
Genomförandebeskrivning	☒	☒	☒
Illustrationskarta	☒	☒	☒
Lista över samrådskretsen med fastighetsförteckning	☒		
Lista över utställningskretsen med fastighetsförteckning		☒	
Samrådsredogörelse		☒	☒
Utställningsutlåtande			☒

PLANBILAGOR

- A. Rapport – Trafikutredning 2007, WSP, 2007-03-14
- B. Trafikförslag, PICON Teknikkonsult AB, 2007-08-xx
- C. Ledningskarta
- D. Behovsbedömning

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planläggningen är att förbättra framkomligheten och säkerheten för fordonstrafiken till och från Volvo Personvagnars motorfabrik genom att separera person- och lastbilstrafiken. Miljövägen föreslås bli förlängd fram till befintligt gatunät väster om motortrafiken. Lastbilstrafiken når Volvos anläggning som idag från Komponentvägen. Komponentvägen föreslås bli ändrad från allmän platsmark (gata) till kvartersmark (industriändamål) och överförd till Volvos markområde. Allmänhetens möjlighet att nå återvinningscentralen säkerställs i avtal och med servitut.

AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN

Planförslaget bedöms vara förenligt med Miljöbalkens grundläggande hushållningsbestämmelser (MB 3 och 4 kap.). Området bedöms vara lämpligt för föreslagen markanvändning och genomförandet kommer att medföra en från allmän synpunkt god hushållning.

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet är beläget strax nordväst och öster om Volvo Personvagnars anläggning.

Markägförhållanden

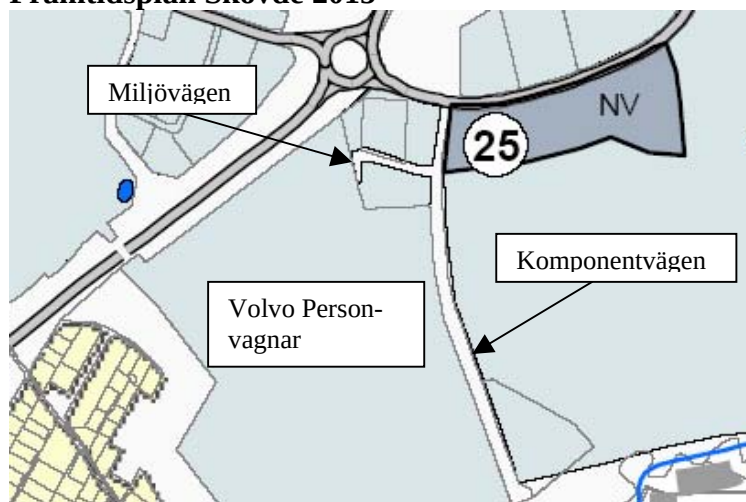
Marken inom planområdet ägs av Skövde kommun och Volvo Personvagnar.

Skövde kommun äger fastigheten Skövde 5:250 och 5:255 och Volvo Personvagnar äger Komponenten 1.

Markanvändningen för den norra spetsen av fastigheten Komponenten 1 föreslås bli ändrad från industri- till parkmark.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Framtidsplan Skövde 2015



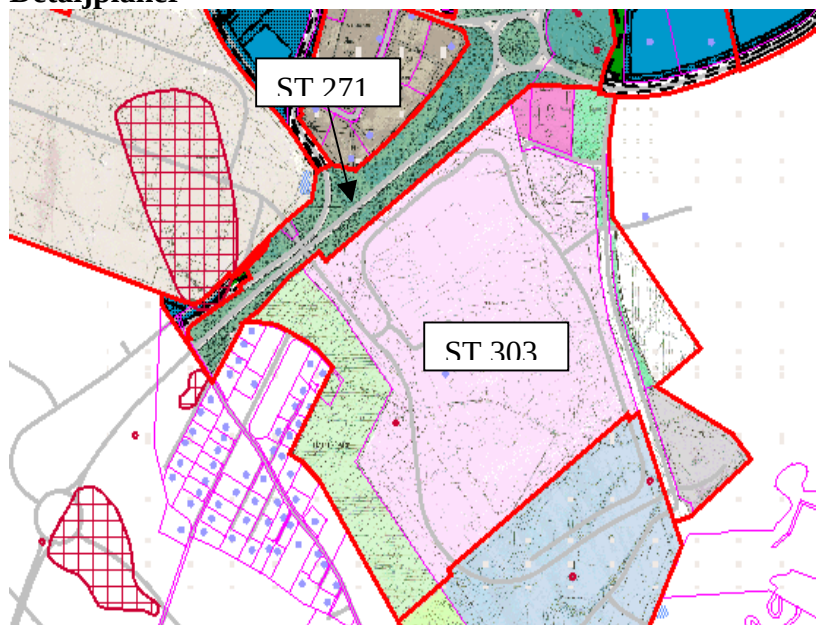
Utdrag ur Framtidsplan Skövde 2015

Framtidsplanen redovisar pågående markanvändning (verksamhet)

Program för planområdet

Enligt plan- och bygglagen (PBL 5:18) skall en detaljplan grundas på ett program som anger utgångspunkter och mål för planen, om det inte är onödigt. Ett program enligt plan- och bygglagens mening har inte formulerats för planområdet men däremot har en trafikutredning upprättats av WSP och en vägprojektering utförd av PICON Teknikkonsult AB utgjort underlag för detaljplanen.

Detaljplaner



Planområdet berörs av detaljplanerna nr 271 fastställd 1980-09-05 och nr 303 fastställd 1986-09-23.

Behovsbedömning

Kommunen skall genomföra en miljöbedömning för alla detaljplaner som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Vid kommunens ställningstagande till om planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan görs en behovsbedömning. Om behovsbedömningen visar på en betydande miljöpåverkan skall en miljöbedömning göras och resultatet redovisas i form av en miljökonsekvensbeskrivning (bil. E).

Byggnadsnämnden behandlade behovsbedömningen vid sitt sammanträde 2007-08-23.

Länsstyrelsen i Västra Götaland har vid samråd (2007-08-20) framfört att man delar Plan, Bygg o Lantmäterikontorets bedömning att planen och dess genomförande inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Förhållanden som berör påverkan på miljön, hälsan eller hushållning med naturresurser beskrivs under rubriken Inverkan på miljön.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Skövde kommuns naturvårdsprogram är en sammanställning av områden med höga naturvärden och utgör ett viktigt underlag vid fysisk planering. Planområdet berörs inte av något område i naturvårdsprogrammet.

Den vegetation som berörs av exploateringen bedöms inte ha några speciella bevarandevärden.

Den vegetation som tas ner bör så långt möjligt kompenseras med träd och buskar.

Fornminnen

Någon känd fast fornlämning finns inte inom planområdet.

GATOR OCH TRAFIK

Sammanfattning

Volvo Personvagnars motorfabrik tillverkar motorer till i första hand Volvo bilar. Antalet tillverkade motorer ökar och antas växa från 400 000 till 600 000 motorer inom de närmaste åren. De färdiga motorena skall jämfört med tidigare transporteras till många fler olika biltillverkare runt om i Europa. Volymen motorer kommer att öka men framförallt ökar antalet transporter.

Konsultföretaget WSP Samhällsbyggnad har på uppdrag av Volvo Personvagnar utfört en trafikutredning för att bl a belysa konsekvenserna av att antalet transporter ökar till och från motorfabriken (bil. B)

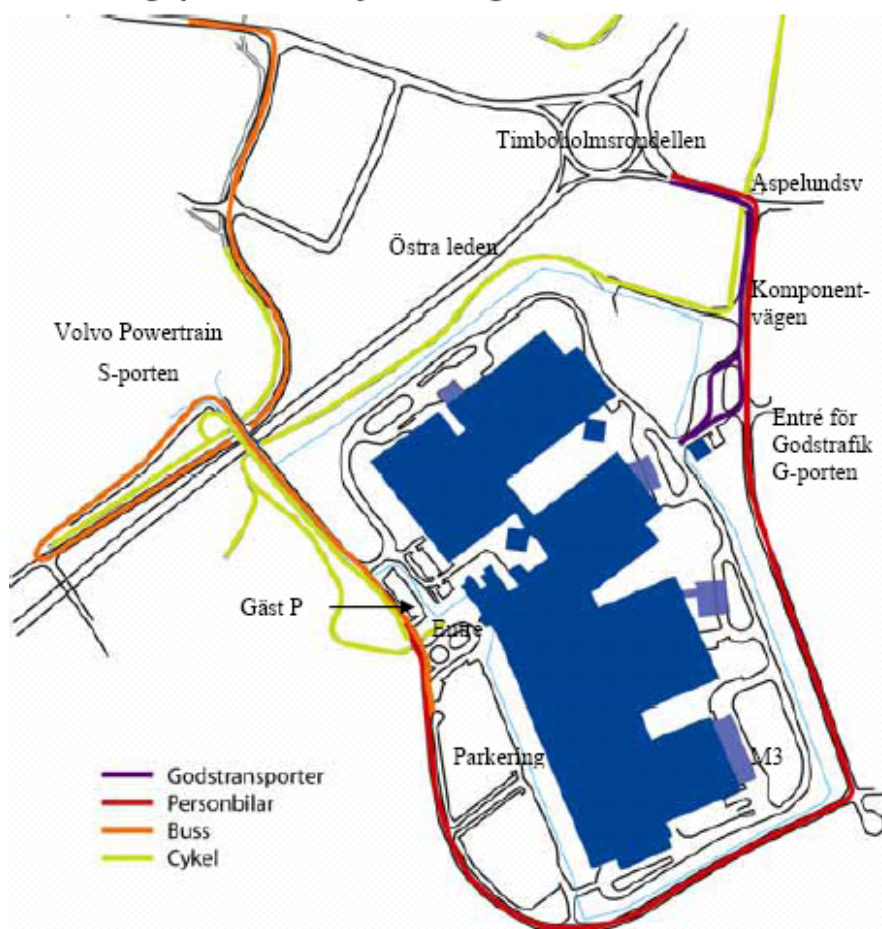
Resultatet från utredningen visar att dagens trafikproblem förvärras. Framkomligheten och säkerheten för framförallt godstrafiken försämras betydligt. De förslag till lösningar som föreslås i utredningen kommer att förhindra de negativa konsekvenserna av den förväntade ökningen av antalet transporter.

För att förbättra framkomligheten och säkerheten för fordonstrafiken föreslås att person- och lastbilstrafiken separeras (idéförslag 1). Miljövägen föreslås bli förlängd fram till den väg som sammanbinder Volvo Personvagnar och Volvo Powertrain och avsedd enbart för personbilstrafik. Lastbilstrafiken når Volvos anläggning som idag från Komponentvägen. Komponentvägen föreslås bli ändrad från allmän platsmark (gata) till kvartersmark (industriändamål) och överförd till Volvos markområde. Allmänhetens möjlighet att nå återvinningscentralen säkerställs med servitut. Förslaget (idé 1) har legat till grund för detaljplanen.

I gällande plan är den mark som tas i anspråk för gata – allmän platsmark (förlängningen av Miljövägen) avsedd för industri (kvartersmark) och park (allmän platsmark).

Befintliga förhållanden

1.2 Övergripande trafiksystem idag



Utdrag ur Trafikutredning 2007, WSP

Figuren visar en principskiss över hur trafiken för olika trafikslag fungerar idag.

All godstrafik sker med lastbil. Ca 60% av transporterna går till och från eller via Göteborg och övriga transporter går söder ut till Tyskland.

I Falköpings kommun planeras en kombiterminal för godshantering att bli uppförd i anslutning till Västra stambanan. Etableringen gör det möjligt för Volvo Personvagnar att nyttja anläggningen för godstransporter på järnvägen.

Personbilstrafiken till anläggningen kommer från Aspelundsvägen via Timbholmsrondellen eller österifrån på Aspelundsvägen.

Busslinje 11 går mellan Skövde Resecentrum och Volvo Personvagnars motorfabrik (hpl Volvo Östra).

Motorfabriken kan nås med cykel via huvudnätet för gc-trafiken.

Problemområden

I WSP:s trafikutredning beskrivs ett antal problemområden, bl a.

”Vid entrén för godstransporter (G-porten) köar ofta lastbilar. Transporterna är inte jämt fördelade över dygnet eller veckan utan kommer klumpvis. Måndag morgon är den tid när det normalt kommer mest transporter vilket innebär att då köar lastbilar ofta upp utanför grindarna. Även vid andra tider kan köer förekomma. När köerna växer stör transporterna varandra och övrig trafik.”

”Med ökad produktion ökar antalet transporter och därmed också problemen vid entrén.”

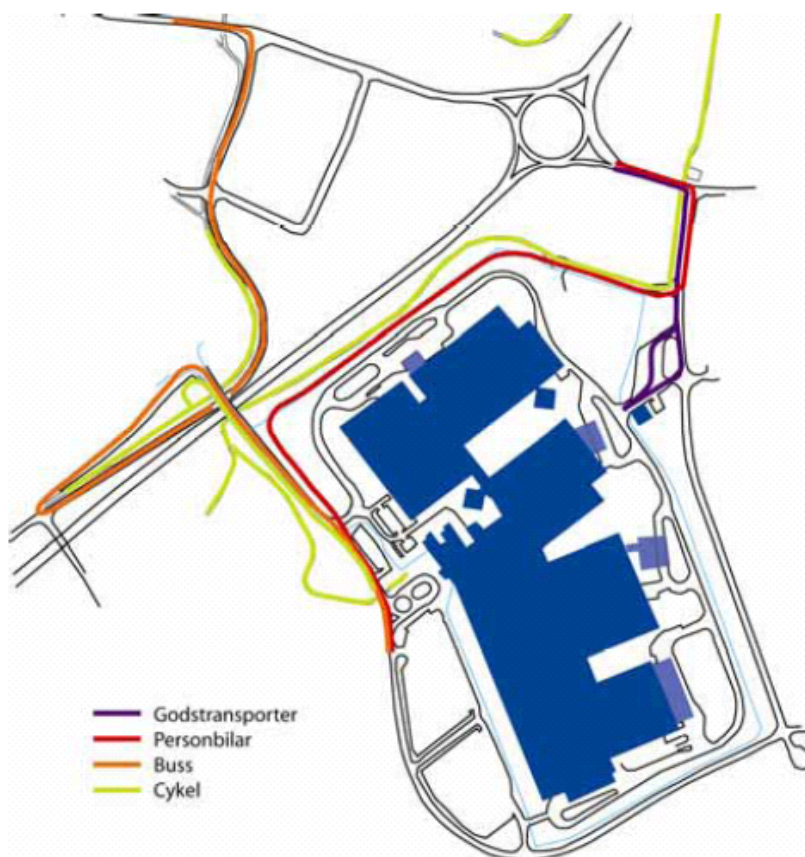
”För att nå personalparkering, gästparkering och huvudentrén till fabriken får personalen och besökare köra en längre sträcka runt hela anläggningen.”

”Utrymmen mellan in- och utlastningsställen vid fabriken och stängslet är begränsade. På dessa ytor skall transporter få plats så att de kan ske på ett säkert sätt. Det måste också finnas plats för uppställning av tomma motoremballage, så kallade motorracks, då dessa inte går runt i flödena och för den trucktrafik som går mellan motorutlastning och ytorna med uppställda motoremballage.”

”Ökad produktion innebär ökat behov av ytor. Dessa extra ytor finns inte att tillgå mellan fabriken och dagens tillfartsväg för personbilstrafik.”

Förslag

2.2 Idé 1: Ny väg för personbilar norr om anläggningen



Av de fem idéförslag som redovisas i trafikutredningen föreslås idé 1 vara den som bör genomföras. I trafikutredning beskrivs konsekvenserna av förslaget på följande sätt: ”Genom att anlägga en ny väg för personbilstrafiken norr om fabriken blir tillfartsvägen ca 420 m kortare än idag. Den nya vägen kan planeras på ett sådant sätt att den inte inbjuder till höga hastigheter.

Personbilarna kommer först till den mest attraktiva delen av personalparkeringen och det blir naturligare att köra på utsidan av personalparkeringen än på stråket längs med fasaden. Därmed minskar eller försvinner de problem som finns vid parkeringen.

Personbilstrafiken och godstrafiken till motorfabriken skiljs åt tidigt. Infarten till återvinningscentralen som ligger mitt emot godstrafiksentrén planerar man att flytta till Aspelundsvägen. Därmed försvinner personbilstrafiken helt från området närmast entrén för godstrafik.

Möjligheterna för utbyggnad av större ytor för transporter och för uppställning av motoremballage samt eventuell framtida utbyggnad av själva fabriken är betydligt större när personbilsvägen flyttas.”

”Den föreslagna ombyggnaden innebär inte någon förändring för busstrafiken.”

”Ombyggnaden innebär inte heller några stora förändringar för gång- och cykeltrafiken.”

Återvinningscentral

Strax öster om Komponentvägen och ca 150 m söder om Aspelundsvägen ligger återvinningscentralen Risängen för sortering av avfall (förpackningar, tidningar, metall, wellpapp, elektronikavfall m m). Återvinningscentralen som är öppen för allmänheten drivs av Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS). Fortsatt tillgänglighet för allmänheten har säkerställts på plankartan med ett x (marken skall vara tillgänglig för allmän fordonstrafik). Ca 300 m söder om infarten till återvinningscentralen finns en grusväg som går österut från Komponentvägen och som skall vara tillgänglig för brandfordon.

Skaraborgs Miljöhantering AB

Strax öster om återvinningscentralen finns företaget Skaraborgs Miljöhantering AB. Företaget arbetar bl a med behandling och mellanlagring av miljöfarligt avfall, slamsugning, avfallslösningar m m. Transporterna sker med lastbil och kan inträffa närsom under dygnet.

Skövde 5:393

Fastigheten Skövde 5:393 nås idag från Komponentvägen. I gällande plan är fastigheten avsedd för en fjärrvärmecentral. Tillgängligheten till fastigheten som ägs av Skövde kommun kommer att tryggas med ett servitut. På plankartan är tillgängligheten säkerställd med bestämmelsen y (marken skall vara tillgänglig för infart till fastigheten Skövde 5:393). Den sydöstra delen av fastigheten används vintertid för upplag av snö (”Snötippen”).

TEKNISK FÖRSÖRJNING

De ledningar (vatten, avlopp och fjärrvärme) och kablar (el, tele och opto) som finns inom och i anslutning till planområdet framgår av Ledningskartan till planförslaget, bilaga E.

Fastigheten Skövde 5:255 är i gällande plan avsedd för transformatorstation. I planförslaget ändras användningen till Parkmark – allmän platsmark.

Fastigheten Skövde 5:256 inrymmer en nätstation och ägs av Vattenfall AB. Fastigheten till nätstationen, anslutande jordkablar och luftledningar berörs inte av planförslaget.

INVERKAN PÅ MILJÖN

Godstrafik

All godstransport sker med lastbil. Ca 60% av transportererna går till och från eller via Göteborg och övriga transporter går söder ut till Tyskland.

I Falköpings kommun planeras en kombiterminal för godshantering att bli uppförd i anslutning till Västra stambanan. Etableringen gör det möjligt för Volvo Personvagnar att nyttja anläggningen för godstransporter på järnvägen.

Personbilstrafik

Tillfartsvägen blir kortare jämfört med idag räknat på sträckan från närmaste avfart på Östra Leden till mitten av personalparkeringen.

Vägtrafikbuller

Den föreslagna nya vägen norr om motorfabriken bedöms alstra en trafik på ca 2 500 fordon per dygn. Avståndet till den närmaste bebyggelsen inom Segers-
torpsområdet är ca 100 m. Den begränsade trafikmängden, låg fordons hastighet, det långa avståndet till närmaste bebyggelse och befintlig vegetation gör att buller från trafiken bedöms påverka ljudförhållandena vid närliggande bostäder i liten omfattning. De gränsvärden som Boverket och Naturvårdsverket rekommenderar vid nybyggnad av väg i befintlig miljö kommer inte att överskridas (30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus, 45 dB(A) maximalnivå inomhus (natttid), 55dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad) och 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostaden.)

Riskbedömning

Östra Leden är en primär led för transport av farligt gods. Den föreslagna nya vägsträckningen ligger som närmast ca 25 m från Östra Leden. Avståndet har tillsammans med Vägverket bedömts som tillräckligt.

Bländningsskydd kommer att sättas upp på lämpligt ställe utmed den nya vägen med tanke på närheten till Östra Leden.

Miljökvalitetsnorm

Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap Miljöbalken är föreskrifter om viss miljö kvalitet för mark, vatten, luft eller miljön i övrigt inom ett geografiskt område som skall beaktas vid all planering. En miljökvalitetsnorm ska ange de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse. Normerna reglerar den sämsta miljö kvalitet som får finnas inom ett geografiskt område.

Miljökvalitetsnormer för kvävedioxid, kväveoxid, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensenpartiklar (PM 10) och ozon bedöms inte överskridas för planområdet.

Högspänningsledning

Den nya vägen ligger ca 20,0 m söder om Vattenfalls luftledning (130 kV). Detta avstånd bedöms vara tillräckligt ur säkerhetssynpunkt. Enligt Vattenfall skall säkerhetsavståndet till byggnad från spänningsförande ledare vara minst 10,0 m från yttersta fasen för en 130 kV:s ledning (Starkströmsföreskrifter 1999:5).

Övrigt

Konsekvenser beträffande kulturhistoriska värden och vegetation har redovisats under rubrikerna Fornminnen och Mark och vegetation.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR**Genomförandetid**

Genomförandetiden för denna plan är tio år efter det att planen vunnit laga kraft.

Fastighetsbildning

Beträffande fastighetsbildning mm hänvisas till genomförandebeskrivningen.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

I arbetet med denna detaljplan har medverkat:

Anna Möller, Tekniska kontoret, Karin Kjellberg Miljö- och Hälsoskyddskontoret, Stig A Johansson, Näring- och Samhällsenheten och Marie-Anne Eriksson, Plan, Bygg och Lantmäterikontoret.

Plan, Bygg och Lantmäterikontoret

Claes Waxberg
Planchef

Christer Johnsson
Fysisk planerare