

Handläggare: Monica Almquist
Region Innerstad, Markbyrå
Tel: 508 262 52
monica.almquist@gfk.stockholm.se

2003-02-17

Magnus Liljedahl
Region Ytterstaden, Markbyrå
Tel: 508 264 20
Magnus.liljedahl@gfk.stockholm.se
Dnr 02-006-243

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Redovisning av alternativa nya lägen för asfaltverket på Kungsholmen

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att godkänner redovisad utredning av alternativa lägen för asfaltverket i Hornsberg, Kungsholmen
2. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner för sin del att asfaltverket i Hornsberg flyttas till kv Drivremmen, Västberga.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Solveig Svedgård

SAMMANFATTNING

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 21 januari 2003 med anledning av beslut om markanvisning inom detaljplan för kv Kojan mm på Kungsholmen, att uppdra åt kontoret att presentera ett antal olika förslag på lokalisering av det asfaltverk som idag finns inom området.

Planarbete pågår för kv Kojan mm i Hornsberg, Kungsholmen. Planförslaget innebär att 1100 lägenheter kan byggas vilket bl a förutsätter att det befintliga asfaltverket på Kojan 7 flyttas. Staden har i försäljningen av bolaget Stockholm Entreprenad till Peab förbundit sig att till bolaget på marknadsmässiga villkor överlåta eller upplåta mark där fortsatt verksamhet bedöms kunna bedrivas.

Gatu- och fastighetskontoret har de senaste åren studerat alternativa placeringar för asfaltverk i Stockholms området.

Gatu- och fastighetskontoret har bedömt många faktorer och vägt samman dessa. Viktigt har varit intilliggande bebyggelse, avstånd till bostads- och naturområden och närheten till trafikleder, hamn och järnväg och till marknaden (bygg- och vägarbetsplatserna). Betydelsefullt har även varit plan- och ägosituationen, den översiktliga planeringen i grannskapet, avtal och överenskommelser samt politiska beslut.

Kontoret anser efter slutlig sammanvägning att kv Drivremmen i Västberga ska föreslås som nytt läge för placering av asfaltverket i Hornsberg. Området är en av två platser som i den nya översiktsplanen betecknats som terminalområden, reserverade för transportintensiv verksamhet, av stor betydelse för stadens försörjning. Att i översiktsplanen definiera dessa områden syftar just till att inom staden koncentrera denna typ av verksamhet till platser där miljöproblem etc lättare kan bemästras. Att sprida lokaliseringen över staden gör dessa problem mycket svårare att hantera och skapar dessutom nya i form av förlängda transporter etc.

Peab har för avsikt att söka tillfälligt bygglov för asfaltverket med hänvisning till gällande detaljplan i avvaktan på att en ny detaljplan tas fram. Det innebär stora tidsvinster för igångsättningen av exploateringen inom kv Kojan mm.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Under 1999 gjordes ett programförslag för asfaltverk, betongfabrik och bilservice i kv Drivremmen i Västberga företagsområde, en av två platser som i den nya översiktsplanen betecknats som terminalområden, reserverade för transportintensiv verksamhet, av stor betydelse för stadens försörjning. Förslaget gör det möjligt att avveckla asfaltverket i Hornsberg på Kungsholmen.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade i oktober 1999 att starta ett planarbete för Västberga. Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 15 februari 2000 att godkänna kontorets remissvar på programförslag för del av kv Drivremmen mm i Västberga, som bl a innebar ett förslag på placering av asfaltverk.

Efter omfattande programsamråd och remiss fann stadsbyggnadskontoret att Västberga var att föredra före ett 20-tal alternativa placeringar för asfaltverk.

Stadsbyggnadsnämnden beslöt dock i september 2000 att återremittera ärendet för ytterligare inventering av alternativa lägen, samt för en grundligare miljökonsekvensbeskrivning av Västbergaaalternativet jämte en sysselsättningsanalys. Ärendet har ännu inte behandlats i stadsbyggnadsnämnden.

Planarbete pågår för kv Kojan mm i Hornsberg, Kungsholmen. Planförslaget innebär att 1100 lägenheter kan byggas vilket bl a förutsätter att det befintliga asfaltverket på Kojan 7 flyttas. Staden har i försäljningen av bolaget Stockholm Entreprenad AB till PEAB förbundit sig att till bolaget på marknadsmässiga villkor överlåta eller upplåta mark där fortsatt verksamhet bedöms kunna bedrivas.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 21 januari 2003 med anledning av beslut om markanvisning inom detaljplan för kv Kojan mm på Kungsholmen, att uppdra åt kontoret att presentera ett antal olika förslag på lokalisering av det asfaltverk som idag finns inom området.

Produktion av asfalt

I Stockholmsregionen förbrukas årligen åtskilliga 100-tusentals ton material i form av asfalt, betong, fyllningar mm. Under åren har produktionen av dessa material flyttat allt längre ut från stadens centrum. Dels därför att grus- och bergtäkter inte längre finns centralt inom Stockholm och dels därför att miljötrycket har ökat.

Idag sker en kraftig förskjutning från grusmaterial till bergkross som ballast. Allt måste levereras in antingen per lastbil eller båt. Inleverans med tåg är svår att genomföra då det idag inte finns någon terminal för hantering av den mängd material som det är frågan om.

Bristen på naturgrus och tillgängliga bergtäkter nära Stockholm får till resultat allt längre och dyrare transporter för att försörja materialhanteringen. Detta torde tala för ökad återvinning av asfalt samt att den sker mer lokalt.

Inom Stockholm stad finns idag två anläggningar för asfaltproduktion Hornsberg och Larsboda.

Påverkan på omgivningen

Rent generellt kan man säga att all asfalthantering är ifrågasatt med hänvisning till buller, damm, lukt och trafik. I ett nybyggt och modernt asfaltverk blir däremot buller, damm och luktproblemen mycket begränsade.

I bostadsområden skall den sammanlagda ekvivalenta bullernivån utomhus från verkstäder, industrier och ventilationsanläggningar inte överskrida 50 dBA under dagtid. Då asfaltverket planeras att vara i drift även nattetid får riktvärdet inte överskrida 40 dBA mellan 22-07. För bedömning av maximal

S

ljudnivå från vägtrafik anges att 45 dBA ej skall överskridas inomhus under nattperioden. För byggnader med normal ljudisolering innebär detta att motsvarande utomhusnivå ej skall överskrida 70-75 dBA. Som allmän regel, men dock ej krav, gäller ett avstånd på 500 meter till bostadshus. Om verksamheten sker tillfälligt kan högre ljudnivåer accepteras.

Viktigt är givetvis att finna platser där terräng och omgivande byggnader avskärmar, då kan kravet på avstånd reduceras istället. Kanske än viktigare ur miljösynpunkt är nära läge till större trafikleder och byggarbetsplatser.

De verksamheter som här diskuteras är ur miljösynpunkt c-anläggningar, vilket innebär att de är anmälningspliktiga men att kommunen själv kan fatta beslut om verksamheten. Generellt sett i Stockholmsregionen så överklagas alla beslut i dessa frågor. Länsstyrelsen får då behandla frågorna och diskussionen förs på regional nivå.

Med den allt knappare tillgången på välbelägen mark förvärras försörjningsläget för Stockholms stad. Verksamheterna flyttas ut till kranskommunerna och även kommuner längre ut. Många kranskommuner anser att man redan i dag har tagit sitt ansvar och hyser sin beskärda del av hanteringen. Det krävs då ett regionalt intresse för att få fler anläggningar i krans- och grannkommunerna.

Grus och kross är inga färskvaror vilket innebär att de kvalitativt klarar långa transporter men begränsande faktorer är då kostnaden för transporterna och dess påverkan på miljön. Asfalt däremot är färskvaror och klarar inte långa transporttider. Detta gäller inte bara kvalitativt utan överhuvudtaget möjligheten till hantering av produkterna.

För att kunna etablera ett asfaltverk inom Stockholm stad är det viktigt att tillämpa rekommendationen om avstånd i kombination med ljudkravet (se ovan om avstånd och ljudkrav). Under förutsättning att ljudkravet uppnås kan avståndet jämkas. Ur resurssynpunkt och givetvis även med hänsyn till kostnader, så är det bättre att nyttja områden som i dag är kontaminerade eller där man redan bedriver likartad verksamhet. Störningen från asfaltverk i ett sådant läge är mindre påtagligt. Ett industriområde har i allmänhet redan tunga transporter och även andra störningar vid mer udda tider. En etablering behöver inte vara tidsmässigt obegränsad. För att ge en entreprenör en rimlig avskrivningstid bör dock etableringen inte underskrida 10 år.

Förslag till lokalisering av asfaltverk

Dagens område – Hornsberg , kv Kojan

Området ligger centralt i innerstaden och nära Essingeleden och har kaj för intransport med båt. I Översiktsplanen redovisas Hornsberg mm, nordvästra delen av Kungsholmen, som stadsutvecklingsområde. Planering pågår för tät bebyggelse för bostäder, service och kontor.

Flyttas asfaltverket kan 1100 lägenheter och en påtagligt bättre och vackrare miljö förverkligas med en sammanhängande strandpromenad utmed Ulvsundasjön.

Kv Drivremmen i Västberga

Många övergripande trafikleder finns i grannskapet, Nybodamotet, Södertäljevägen, Essingeleden, Årstälänken, Åbyvägen och Huddingevägen. Detta gör transporterna till större byggarbetsplatser gynnsamma. Hösten 2003 öppnas delar av Södra länken.

Föreslaget asfaltverk ökar trafiken på Västberga Allé i industriområdet. Störningarna bedöms dock bli begränsade. Västberga Allé breddas för in- och utfarter vid kv Drivremmen för att tillgodose de nya trafikbehoven. Den planerade gång- och cykelvägen över järnvägen och längs Västberga Allé förbättrar trafikförhållandena, särskilt säkerheten för gående och cyklande.

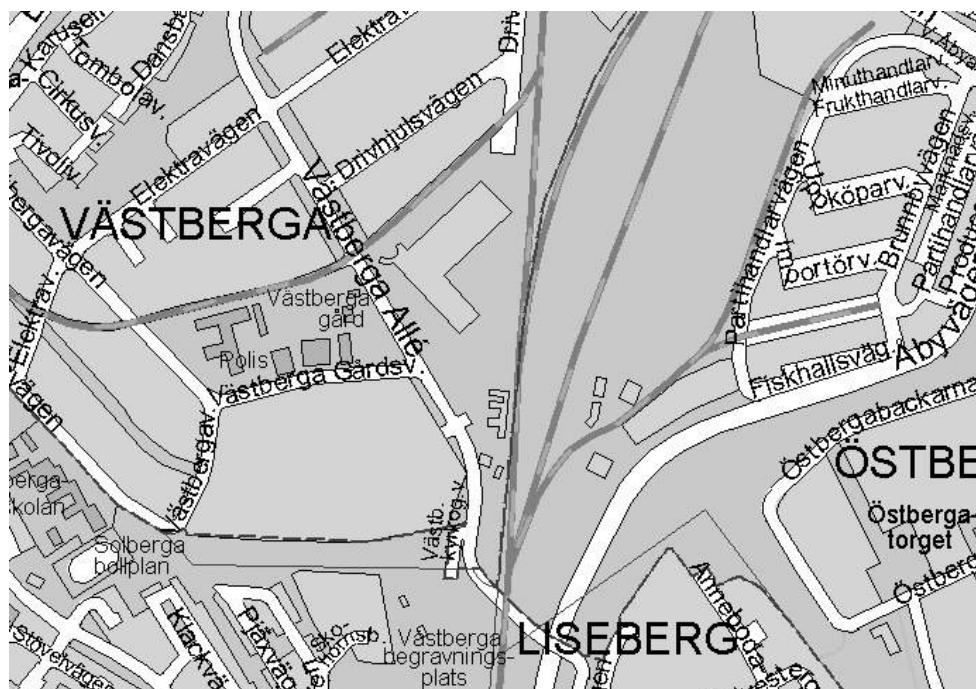
Trafiken i närliggande bostadsområden bedöms endast påverkas mycket begränsat. Inga bostadsgator behöver användas. Genomfartsförbud, väggupp och hastighetsbegränsningar avhåller från genomfart i Liseberg och Örby slott. Södra länken kommer att leda till att eventuell smittrafik elimineras.

Asfaltverket föreslås placeras i lågt läge invid ASG:s lastbilsterminal, spårområdet och Västberga Allé. Industriebeskydd, spårområden mm, avgränsar mot bostäderna ca 400-450 meter längre bort i Solberga och Liseberg. Ett behandlingshem för ca 100 korttidsboende, vid Västberga Allé, finns dock ca 200 meter från det föreslagna asfaltverket mm.

Staden och Jernhusen/SJ är markägare för berörd mark i Västberga. PEAB köper mark av Jernhusen/SJ. Staden avser att försälja mark till PEAB/Stockholm Entreprenad.

Förslaget i Västberga är i linje med nuvarande markanvändning och översiktlig planering för berörd del av industriområdet utefter järnvägen och spårområdena. Utöver Lunda är Västberga den enda platsen inom staden som i översiktsplanen reserverats för tyngre etableringar av detta slag. De besparingar som staden gör med ett centralt läge för asfaltverk är svårt att uppskatta. Klart är dock att priserna för asfalt blir lägre, då transporterna av färdigt material minskar.

PEAB har vid förhandlingar med kontoret meddelat att de har för avsikt att tills vidare söka tillfälligt bygglov inom gällande detaljplan som anger Industri, i avvaktan på att en ny detaljplan tas fram. Detta innebär stora tidsvinster för igångsättningen av exploateringen inom kv Kojan mm.



Kv Drivremmen i Västberga

Övriga alternativa lägen för asfaltverk

Gatu- och fastighetskontoret har i samarbete med Carl Bro Stockholm Konsult de senaste åren studerat alternativa placeringar för asfaltverk i Stockholmsområdet. I bilaga 1 redovisas en lista över alternativa lägen i västerort, innerstaden, söderort och andra kommuner som studerats. Lägena är av olika anledningar inte lämpliga för ett asfaltverk.

Nedan redovisas tre alternativa lägen som rent tekniskt är lämpliga för ett asfaltverk, se kartbilaga. De första två alternativen innebär att en planändring måste göras vilket försenar projektet Kojan.

Skrubba

Översiktsplanen anger en ev utökning av Skrubba industriområde. Området innehåller idag lättare verkstadsindustri samt hög andel kontor. Hela norra delen av Skrubbaträngeln bör detaljplanläggas och utredas i ett sammanhang. Det är möjligt att rymma asfaltverket inom detta område, utfart bör i så fall ske direkt till Gudöbroleden.

Avståndet till bostäder i Tyresö är ca 300 m, och det är långa transportvägar för leveranser till city och västerort. Söder om Gudöbroleden ligger Strandkyrkogården och ett naturreservat. Intill Strandkyrkogården planeras för ett äldre- och demensboende. Gatu- och fastighetsnämnden avstyrkte 2001 ett förslag från kontoret att påbörja en planläggning av norra delen av Skrubbaträngeln.

Älvsjö - Ormkärr

Vid Älvsjö Industriområde, mellan Huddingevägen och järnvägen och intill SL:s lokstallar har utpekats en plats inom parkmark med ett

tunnelbanereservat, där terrängen är starkt kuperad. En lämplig yta finns ca 150 m från Varuvägen. Avståndet till bostäder är 500 m till Glanshammarsgatan och ca 250 m över järnvägen till nästa bostadsområde. Befintliga spår kan nyttjas för intransport med järnväg. Transporterna av asfalt kan bli något långa till Västerort, annars är närheten till Huddingevägen en fördel.

Parkmarken ingår i den sk ”Östra Älvsjöskogen” för vilken KF 1998-10-05 beslöt att ge GfN i uppdrag att ta fram underlag till skydd av området som ett blivande naturreservat. Tunnelbanereservatet, för sammankoppling Hagsåtra-Älvsjö, måste behållas tills vidare. Erfarenhetsmässigt är genomförandetiden relativt lång.

Masmo – Huddinge kommun

Intill E4 – Kungens kurva äger staden en tomt som är planlagd för kontor/industri. NCC arrenderar idag området för en stenkrossanläggning, arrendet löper på ett år i taget. Rent tekniskt kan ett asfaltverk placeras här. Däremot är Huddinge kommun inte intresserade av att få en permanent industri på denna plats. Peab anser också att läget är fel. Kontoret anser därför att denna plats inte är lämplig till ett asfaltverk.

Kontorets synpunkter

Gatu- och fastighetskontoret har bedömt många faktorer och vägt samman dessa. Viktigt har varit intilliggande bebyggelse, avstånd till bostads- och naturområden och närheten till trafikleder, hamn och järnväg och till marknaden (bygg- och vägarbetsplatserna). Betydelsefullt har även varit plan- och ägosituationen, möjlig tidpunkt att starta bygget av ett nytt asfaltverk, den översiktliga planeringen i grannskapet, avtal och överenskommelser samt politiska beslut.

Kontoret anser efter slutlig sammanvägning att Västberga ska föreslås som nytt läge för placering av asfaltverket i Hornsberg. Området är en av två platser som i den nya översiktsplanen betecknats som terminalområden, reserverade för transportintensiv verksamhet, av stor betydelse för stadens försörjning. Att i översiktsplanen definiera dessa områden syftar just till att inom staden koncentrera denna typ av verksamhet till platser där miljöproblem etc lättare kan bemästras. Att sprida lokaliseringen över staden gör dessa problem mycket svårare att hantera och skapar dessutom nya i form av förlängda transporter etc.

Västberga har förvisso genom sitt centrala läge en stor framtida potential för annan verksamhet. En sådan utveckling ligger dock rimligen relativt långt fram i tiden, då översiktsplanens stadsutvecklingsområden inte längre räcker till.

Att som föreslagits förlägga asfalttillverkningen till någon av kranskommunerna kräver, förutom kraftigt förlängda transporter, att diskussioner tas upp på övergripande politisk nivå, eftersom inställningen hittills varit negativ.

S

Kontorets förslag till beslut

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden för sin del beslutar att
asfaltverket i Hornsberg ska flyttas till kv Drivremmen i Västberga.

SLUT

Bilaga 1**Studerade lägen för asfaltverk**

Följande redovisade lägen har studerats men funnits olämpliga för placering av ett asfaltverk.

INNERSTAD

Loudden

Södra Hammarbyhamnen.

Frihamnen

Hjorthagen nv (Gasverksområdet mm)

Lilla Essingen

Berggrumsalternativ- Kristineberg, Fredhäll, Stora Essingen, Söder

Mälarstrand, Sicklasjö, Vanadisberget

SÖDERORT

Vid Drivhjulsvägen i Västberga, läge 2

Vid kv Vreten i Västberga, läge 3

Larsboda

Sätra industriområde utmed E4:an

Vid Örbyleden

Läge 1 vid Magelungsvägen, södra alternativet

Läge 2 vid Magelungsvägen, norra alternativet

Läge 1 i Skrubba, norra delen, f.d. tippområde

Läge 2 i Skrubba, centrala delen, berghanteringsområde

Liljeholmshamnen

Sickla Sjö

Högdalen

Berggrum i Årsta- fd Vin & Sprit

VÄSTERORT

Lunda industriområde

Lövsta.

Akalla

Akalla arbetsområde

Bällsta, kv Baltic

Bromma flygplats

Ulvsunda arbetsområde, kv Lyftkranen

ANDRA KOMMUNER

Finnboda varv i Nacka kommun.

Fittja i Botkyrka kommun

Berggrum i Fittja – Botkyrka kommun