

**Utlåtande 2005:60 RII (Dnr 311-933/2005)**

**Förslag till detaljplan för område vid kv. Drivremmen  
inom stadsdelen Västberga, Dp 2003-15804-54  
Flytt av asfaltsverk och betongfabrik**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Förslag till detaljplan för område vid kv. Drivremmen inom stadsdelen Västberga, Dp, 2003-15804-54, antas.
2. Gatu- och fastighetsnämnden ges i uppdrag att utreda nya vägdragningar i Västberga i syfte att minska den tunga trafiken i närheten av bostadsområden.

**Föredragande borgarrådet Kersti Py Börjesson** anför följande.

*Ärendets beredning*

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 21 oktober 2003 att söka planändring för kv. Drivremmen i stadsdelen Västberga i syfte att omlokalisera asfaltsverket vid Hornsberg på Kungsholmen. Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 27 november 2003 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att påbörja planläggning. Plansamråd genomfördes under andra kvartalet 2004 och planutställning under fjärde kvartalet 2004.

*Sammanfattning*

Syftet med den föreslagna planändringen är att omlokalisera asfaltsverket som idag är beläget vid Hornsberg på Kungsholmen till kv. Drivremmen i Västberga. Den mark som frigörs på Kungsholmen kommer istället att

användas för bostadsbyggnation och regleras i ärende om kv. Kojan. Det nu aktuella förslaget innebär att området blir kvartersmark för industri med rätt att anlägga ett asfaltsverk och en betongfabrik med komplementbebyggelse såsom kontor och omklädningsrum. Under samrådet inkom inga synpunkter på gestaltningen av den föreslagna byggrätten. De synpunkter som inkom rörde främst trafikföringen i området. Synpunkterna ger uttryck för en oro kring konsekvenserna av den trafikökning som industrietableringen innebär.

*Bilaga 1 Planbeskrivning*

*Bilaga 2 Genomförandebeskrivning*

*Bilaga 3 Remiss- och samrådsredogörelse*

*Bilaga 4 Plankarta*

*Mina synpunkter*

Jag anser att den föreslagna planen tillfredsställer behovet av ett asfaltsverk i stockholmsområdet och friställer värdefull mark för fortsatt bostadsbyggnation i Stockholm.

I Västberga finns en oro för de trafikökningar som ett asfaltsverk skapar. Redan idag är Västberga Allé hårt belastad. Därför välkomnar jag Länsstyrelsens synpunkter om att staden tillsammans med Banverket inte motverkar en framtida järnvägsanslutning och att det i framtiden ska vara möjligt att transportera råvaror och kanske färdig asfaltsprodukt med järnväg.

Boende i Västberga har uttryckt en oro för den trafikökning som asfaltsverket medför. Oron har delats av Liljeholmens stadsdelsnämnd. Jag anser det är viktigt att ta oron på allvar och att staden gör sitt yttersta för att lösa trafikproblemen i Västberga. Därför ger kommunfullmäktige gatu- och fastighetsnämnden i uppdrag att utreda alternativa eller nya vägar för den tunga trafiken i området.

Stadens kostnader för projektet beräknas till cirka 17-27 mnkr för en breddning av Västberga Allé och en ny parkeringsyta för ASG. Samtidigt beräknas omvandlingen av tomten i Hornsberg på Kungsholmen till bostäder och kontor inbringa 200 mnkr.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin, Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) och *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. i huvudsak bifalla föredragande borgarråds förslag till beslut
2. därutöver anföra följande.

Den nu aktuella placeringen av asfaltverket är väsentligt bättre än tidigare, då avståndet till bostäder i det här förslaget ökar avsevärt. Kvar är dock risken för ökade trafikstörningar på grund av transporter till och från asfaltverk och betongfabrik. Med nu föreliggande förslag kommer denna trafik att passera mycket nära bostadsområdet Västberga som redan är svårt stört av tung trafik. En anslutning till Upplagsvägen bör utredas grundligt för att få en väsentlig avlastning av trafiken förbi bostäderna i Västberga. I samband med det fortsatta planarbetet är det lämpligt att utreda hur trafiksituationen i Västberga industriområde i övrigt kan förbättras. Det bör även genomföras en parkeringsutredning för området, eftersom det i samband med asfaltverkets omlokalisering försvinner ett antal parkeringsplatser och parkeringssituationen i området redan i dag uppges vara ansträngd.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Förslag till detaljplan för område vid kv. Drivremmen inom stadsdelen Västberga, Dp, 2003-15804-54, antas.
2. Gatu- och fastighetsnämnden ges i uppdrag att utreda nya vägdragningar i Västberga i syfte att minska den tunga trafiken i närheten av bostadsområden.

Stockholm den 16 mars 2005

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNIKA BILLSTRÖM

Kersti Py Börjeson

*Kerstin Tillkvist*

**Reservation** anfördes av *Kristina Axén Olin, Sten Nordin* och *Kristina Alvendal* (alla m), *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) och *Ewa Samuelsson* (kd) med hänvisning till reservationen av (m) och (fp) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

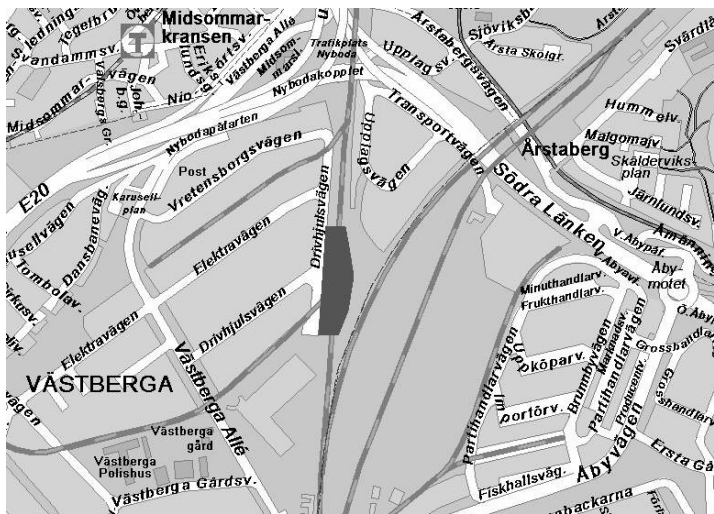
**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade den 24 februari 2005 att godkänna förslaget till detaljplan för område vid kvarteret Drivremmen inom stadsdelen Västberga, 2003-15804-54, och överlämna det till kommunfullmäktige med hemställan att fullmäktige måtte anta planförslaget, samt att anföra följande.

Berörda nämnder såsom gatu- och fastighetsnämnden och Liljeholmens stadsdelsnämnd har förespråkat en anslutning till planområdet via Upplagsvägen, bl a av trafikföringsskäl. Vi förutsätter att planen senare kan kompletteras i detta avseende om gatu- och fastighetsnämnden i ett senare skede förespråkar en sådan lösning.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande av den 24 januari 2005 har följande lydelse.

## SAMMANFATTNING

Stadsbyggnadsnämnden godkände den 27 september 2004 kontorets redovisning av plansamrådet och uppdrog åt stadsbyggnadskontoret att ställa ut planförslaget. Planändringen syftar att möjliggöra att ett asfaltverk och en betongfabrik kan uppföras inom planområdet. Härigenom kan det befintliga verket i Hornsberg rivas och bereda plats för nya bostäder. Tio skrivelser inkom med anledning av planutställningen. I dessa uttrycks främst oro för konsekvenserna av den trafikökning som industrietableringen innebär. Länsstyrelsen anser att staden i samverkan med Banverket bör tillse att planen inte motverkar en framtida järnvägsanslutning. Inga erinringar har inkommit mot gestaltningen av den föreslagna byggrätten. Kontoret föreslår att nämnden godkänner det utställda planförslaget.



## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Planändringen föranleds av önskemålet att kunna bygga 1 100 nya lägenheter i Hornsberg på Kungsholmen. En förutsättning är att PEAB:s asfaltverk kan rivas och ge plats för de nya bostäderna. Planförslaget ska också göra det möjligt att bygga en betongfabrik.

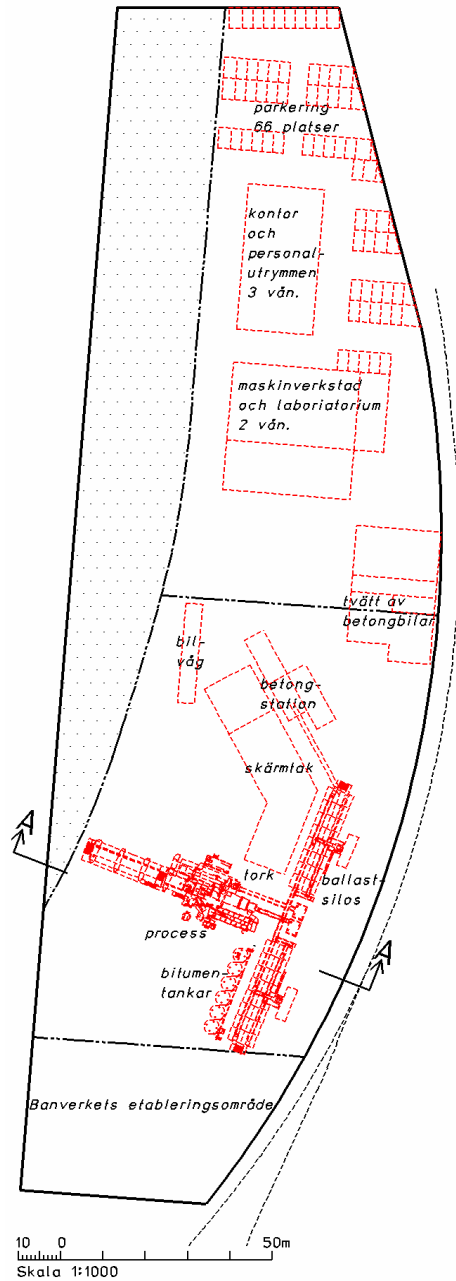
#### *Tidigare ställningstaganden*

Stadsbyggnadsnämnden uppdrog hösten 1999 åt kontoret att starta ett programsamråd för att möjliggöra flyttningen av asfaltverket och betongfabriken till Västberga industriområde. Hösten 2000, efter redovisningen av samrådet uppdrog nämnden åt kontoret att fortsätta inventeringen av andra tänkbara placeringar. Därefter utreddes tillsammans med gatu- och fastighetskontoret 33 alternativa placeringar både inom och utom Stockholms gränser. Flera förkastades p. g. a. närhet till bostäder, dåliga kommunikationsmöjligheter m. m.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade 2003-10-21 att söka planändring för det nu aktuella läget vid Drivhjulsvägen som förordats av gatu- och fastighetskontoret. Stadsbyggnadsnämnden uppdrog den 27 november 2003 åt stadsbyggnadskontoret att återuppta planarbetet med denna inriktning.

Kontoret redovisade resultatet av samrådet för nämnden hösten 2004. Nämnden godkände redovisningen den 27 september och uppdrog åt kontoret att ställa ut planförslaget. Samtidigt uppdrogs åt kontoret att tillsammans med gatu- och

fastighetskontoret utreda hur anslutningen till Upplagsvägen och hur framtida järnvägstransporter till området kan ske.



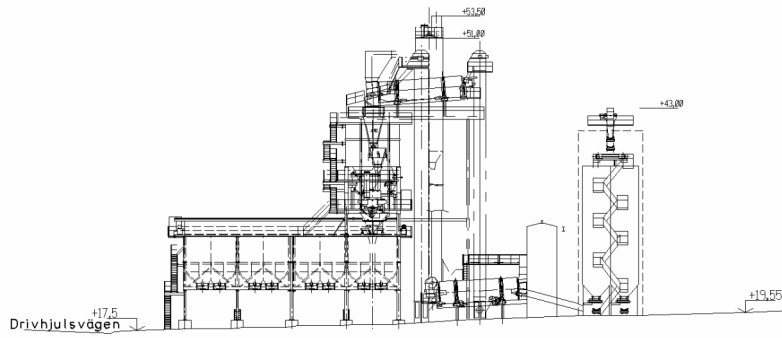
### Samrådsförslaget

Förslaget innebär att området blir kvartersmark för industri med rätt att anlägga ett asfaltverk och en betongfabrik samt komplementbyggnader till dessa. På plankartan illustreras de planerade byggnaderna.

Byggrätterna regleras i detaljplanen genom angivande av exploateringsstal som anger största tillåtna byggnads- eller bruttoarea samt genom begränsning av byggnadernas totalhöjder.

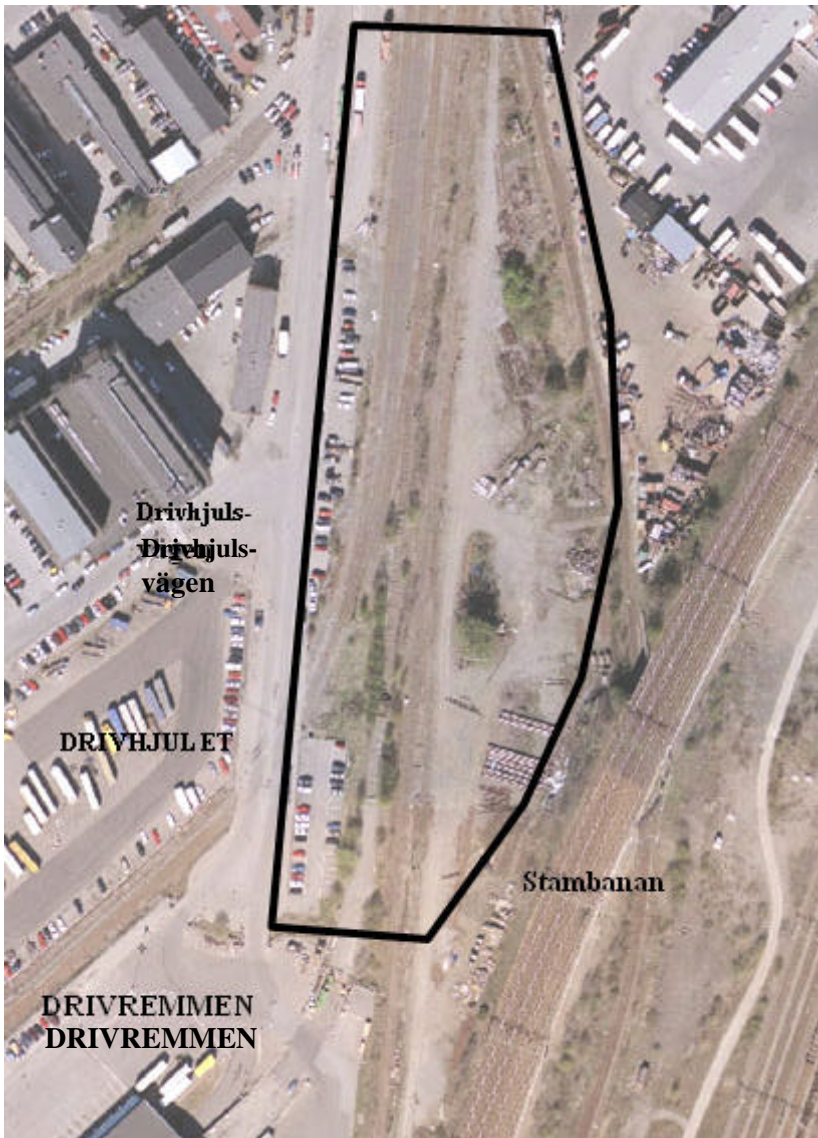
På bilden nedan visas en sektion genom den tänkta illustrerade anläggningen.

Samrådet visar att det främst är störningar från den tillkommande trafiken som oroar företagare och närboende. En trafikutredning visar dock att de föreslagna anläggningarna endast alstrar marginell ökning (1-2 %) vilket inryms med marginal inom de normala fluktuationerna i trafikflödet. Asfaltverket kommer att utföras med bästa tillgängliga teknik och processerna kommer att kapslas in för att minimera lukt och buller. Betongfabriken är helt luktfri.



Sektion A-A Illustration av asfaltverket och ballastsilos

Ortofoto över planområdet







### *Befintliga förhållanden*

Planområdet saknar bebyggelse och innehåller i huvudsak outnyttjade spår samt skrotupplag. Staden äger ca  $\frac{1}{4}$  av marken inom planområdet. Banverket äger resterande  $\frac{3}{4}$ . Gatu- och fastighetskontoret förhandlar med Banverket om köp av deras andel av området. Genom området finns flera godsspår på banvallar, några spår har tagits bort men rester av banvallarna finns kvar. Planområdet är ovårdat med upplag av fyllningsmaterial, betongelement, räls samt skrot.

### **Planförslaget**

Stadsbyggnadsnämnden godkände redovisningen av plansamrådet den 27 september i år och uppdrog åt kontoret att ställa ut ett planförslaget med i allt väsentligt samma innehåll som samrådsförslaget. Samtidigt uppdrogs åt kontoret att tillsammans med gatu- och fastighetskontoret utreda hur anslutningen till Upplagsvägen och hur framtida järnvägstransporter till området kan ske.

### **Gatustrukturutredning**

Scandiaconsult visade i "Trafikutredning Asphaltverk och betongfabrik i Västberga industriområde", 2004-03-23, att tillkommande trafik endast har en marginell påverkan på trafikförhållandena. Under morgonens rusningstimmar råder dock redan idag tidvis köbildning norrut på Västberga Allé i korsningen med Elektravägen. I utredningen föreslogs att vägkorsningen vid Elektravägen breddas så att separat vänstersvängsfil ryms för tillfarten söderifrån och att en busshållplatsficka anläggs norr om korsningen. I en översiktlig studie av en ny anslutning från asphaltverket via Upplagsvägen till Årstabergsvägen och vidare mot Södra Länken bedömdes anslutningen skapa mer problem än nytta och föreslogs ej genomföras.

Efter plansamrådet beställde gatu- och fastighetskontoret en fördjupad gatustrukturutredning samt ett svar på hur de föreslagna nya verksamheterna påverkar parkeringsförhållandena.

Utredningen är ännu inte slutredovisad men beräknas föreligga under första kvartalet 2005. Enligt förhandsbesked kommer den visa att flera åtgärder kan vidtas

som reducerar trafikflödet på Västberga Allé. Dock kommer inget av förslagen att medföra märkbara förändringar av miljön för de boende.

En utbyggnad av en förbindelse mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen medför ett reducerat trafikarbete men samtidigt medför avstängningar av Västberga Allé till Essingeleden en ökning av arbetet.

En ny förbindelse Drivhjulsvägen – Upplagsvägen innebär samtidigt att verksamheterna öster om Västberga Allé måste förändras av trafiksäkerhetsskäl.

### **Genomförande och ekonomi**

Stadens intäkter består av försäljningsintäkter alternativt kapitaliserad tomträttsavgäld. Samtidigt får staden kostnader för markköp. Avtal om köp respektive vidareöverlåtelse beräknas tas upp i gatu- och fastighetsnämnden för godkännande under våren 2005. Stadens övriga kostnader består av hantering av markföreningar, flyttning av avloppsledning, samt ev. ombyggnad av körfält på Västberga Allé. Kostnaderna är upptagna i gatu- och fastighetsnämndens planeringsbudget.

### **Tidplan**

Godkännande av SBN	1:a kv 2005
Antagande av KF	2:a kv 2005
Laga kraft	hösten 2005

Om planen vinner laga kraft hösten 2005 kan bygglov beviljas under hösten 2005, och arbetet med marksanering kan påbörjas. Byggnation av asfaltverket beräknas genomföras under 2006, och anläggningen kan tas i bruk 2007.

### **Handläggare**

Planärendet har handlagts av Staffan Eriksson under programskedet och därefter av Ulf Tärnström.

---

## **PLANBESKRIVNING**

Ytterstadsavdelningen  
Ulf Tärnström

2004-11-02

Dnr 2003-15804-54

Detaljplan för område vid  
**kv Drivremmen**  
i stadsdelen Västberga i Stockholm  
**Dp 2003-15804-54**

### **HANDLINGAR**

Planen består av plankarta med planbestämmelser.

Till planen hör denna planbeskrivning, genomförandebeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning.

### **PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG**

Planen syftar till att göra det möjligt att uppföra ett asfaltverk och en betongfabrik på spårområdet mellan Drivhjulsvägen och godsspåret till Liljeholmen. Härigenom kan Stockholm Entreprenad AB:s asfaltsproduktion vid Hornsberg på Kungsholmen flyttas till Västberga för att lämna plats för nya bostäder.

Byggrätten för betongfabriken avses för en fabrik som köpts av Swerock AB. Den finns för närvarande vid Arlanda och avses att flyttas till Västberga då planen har vunnit laga kraft.

### **PLANDATA**

Planförslaget omfattar del av det i gällande detaljplan redovisade spårområdet för järnvägstrafik sydväst om kv Lastkajen. Området begränsas av Drivhjulsvägen i väster, liljeholmsspåret och stambanan i öster och kv Drivremmen i söder. Det är ca 290 m långt och största bredd är ca 90 m. Arealen är ca 2,1 ha. I området ingår delar av tre fastigheter: Norrmalm 5:1, Västberga 1:1 och Årsta 1:1. Lagfaren ägare av Norrmalm 5:1 är Banverket och Jernhusen Fastigheter AB, de två senare ägs av Stockholms kommun.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### *Översiktsplan 1999*

*I översiktsplanen anges området som "Terminalområde m m". Det innebär att området avses för bl. a. godsterminaler, livsmedels- och containerhantering. Dessa verksamheter har stor betydelse för Stockholms försörjning och ligger väl belägna vid de stora infarterna och vid järnvägar med godsspår in i området. Översiktsplanen anger att de kan vara lokaliseringalternativ för företag med tunga transporter.*

### *Gällande detaljplan*

Idag gäller stadsplan Pl 7119 från år 1977. Enligt planen är det nu aktuella området specialområde (kvartersmark) och får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### *Mark och vegetation*

I planområdets norra del finns berg i dagen eller helt nära markytan medan undergrunden i övrigt består av lera. Enligt den byggnadsgeologiska kartan finns lerlager med upp till 12 m mäktighet. Genom området finns flera godsspår på banvallar, några spår har tagits bort men rester av banvallar finns kvar.



Environmental

I nordöstra delen finns ett litet kärr med vass och slyvegetation. Ett enda större träd, en pil se fotot, finns inom området. Övrig träd är mindre och av slykaraktär förutom några som planterats vid den anlagda parkeringen vid Drivhjulsvägens södra del. Samtliga träd är lövträd, bl. a. hägg, sälg och björk.

Området är ovårdat med upplag av fyllningsmaterial, betongelement, räls samt skrot.

### **Nuvarande bebyggelse och anläggningar**

Området som huvudsakligen utgör ett spårområde saknar byggnader. Intill Drivhjulsvägen finns tre markparkeringar med sammanlagt ca 90 bilplatser, den vid vändplanen i söder rymmer ca 40 st.

Förutom sällan trafikerade godsspår finns till synes oordnade diverse tillfälliga upplag, t. ex. betongelement.

### **Ny bebyggelse**

Planförslaget innebär att det blir möjligt att uppföra byggnader för industriändamål inom större delen av planområdet. Spårområdet närmast Drivhjulsvägen får inte

bebyggas utan avses för de godsspår som leder till kvarteret Drivhjulet. På spårområdet kan in- och utfartsväg byggas till den nya industritomten.

På plankartan illustreras anläggningar som avses för det nya asfaltverket och den från Arlanda flyttade betongfabriken. Fotot till höger visar den aktuella betongfabriken.

Förutom de egentliga anläggningarna för produktion av asfalt och betong behövs lager: Ballastsilos, bitumentankar, cementlager m. m. Därutöver tillkommer erforderliga kontor, personalutrymmen, maskinverkstad, laboratorium, bilvåg och tvättanläggning för betongbilar.

För industritomten exklusive den bebyggelsefria delen tillåts en exploatering, (e<sub>1</sub> 7000 i norr och e<sub>2</sub> 2000 i söder) som motsvarar det gällande stadsplan tillåter för kvarteren väster om Drivhjulsvägen. Exploateringen anges som största tillåtna bruttoarea i kvadratmeter inom respektive område. För de egentliga fabriksanläggningarna föreslås e<sub>2</sub> 2000 m<sup>2</sup> tillåten största tillåten byggnadsarea. Den högsta tillåtna byggnadshöjden inom e<sub>2</sub> -området för asfaltverkets silo (+ 53,5) innebär att den blir högst 37 m.



### **Järnvägsspår**

Inom planområdets nordvästra hörn finns en omlastningsplats som avses finnas kvar. Flera spår kommer att rivas då området upplåts för industriändamål. Det gäller bl. a. det spår som passerar centralt genom planområdet rakt söderut. Spåret som korsar Drivhjulsvägen västerut blir dock kvar på mark som enligt planförslaget inte får bebyggas. Området behövs dock till en liten del samtidigt som in- och utfart till fabriksområdet. Planbestämmelsen y avser att i kommande fastighetsbildning trygga denna passagerätt.

### **Parkering**

Vid planering av industriområden gäller parkeringstalet 0,2 bilplats/anställd. I planförslaget illustreras 66 parkeringsplatser för personbilar på fabriksomtens norra del, d v s mer än vad som behövs. Dock försvinner samtidigt de befintliga 40 platserna i områdets södra del då området exploateras. Den nuvarande parkeringen inom spårområdet (y-området) minskas endast marginellt beroende på vilket läge in- och utfarten får.

## Miljökonsekvenser

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har gjorts av WSP Environmental för att belysa konsekvenserna av att asfaltverket och betongfabriken etableras i Västberga. MKB:n visar att de nya verksamheterna endast innebär marginellt ökad trafik genom Västberga. Detta konstaterande grundas på en trafikutredning som gjorts av Scandiaconsult (2004-03-09). Ökningen av antalet fordon per dygn bedöms enligt denna uppgå till ca 240 norrut och ca 200 fordon söderut på Västberga Allé. Dessa avsnitt av gatan har idag ca 27 500 respektive 19 500 fordon per dygn. Ökningen medför endast en marginell, för örat ej märkbar förändring av trafikbullret lokalt. Då morgontrafiken redan idag flyter trögt föreslår Scandiaconsult att korsningen Västberga Allé / Elektravägen byggs om så den får högre kapacitet. Detta kan uppnås genom att busshållplatsen förläggs i en ficka utanför vägens körfält samt att separata körfält byggs för vänstersvängande fordon på Västberga Allé.

Genom det relativt centrala läget nära Stockholms innerstad minskar trafikarbetet då asfalt och betong produceras nära konsumtionsstället, d v s markbeläggningar, infrastruktur och byggnadsverk i Stockholms centrala delar. Antalet fordonskilometer minskar eftersom ballasten (stenmaterialet), 92% av asfalt och 78% av färdig betong, kan köras så nära mottagningsplatsen som möjligt. Varje ballastbil uppges motsvara fyra asfalts- eller betongbilars behov av ballast.

De föreslagna nya industrierna innebär höga silotorn som kommer att synas som landmärken i Västberga .

Bostäder finns på mer än 500 m avstånd t. ex. flyktingförläggningen vid Elektravägen 510 m, korttidsboendet vid Västberga Gård 550 m, bostäderna vid Dansbanevägen 620 m och vid Liseberg 850 m.

Med effektiv stoftrening bedöms asfaltverket och betongfabriken endast mycket begränsat påverka luftkvaliteten i området. Asfaltverket kommer att utföras med bästa tillgängliga teknik. Betongfabriken är helt luktfri.

Bengt André

Ulf Tärnström

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING<sup>1</sup>

Ytterstadsavdelningen  
Ulf Tärnström

2004-11-02  
Rev. 2004-12-13<sup>1</sup>

Dnr 2003-15804-54

Detaljplan för område vid  
**kv Drivremmen**  
i stadsdelen Västberga i Stockholm  
**Dp 2003-15804-54**

### PLANHANDLINGAR

Planen består av plankarta med planbestämmelser.

Till planen hör denna genomförandebeskrivning, planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning.

### PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen syftar till att göra det möjligt att bygga ett asfaltverk och flytta en befintlig betongfabrik från Arlanda till spårområdet mellan Drivhjulsvägen och godsspåret till Liljeholmen. Härigenom kan Stockholm Entreprenad AB:s verksamhet vid Hornsberg på Kungsholmen flyttas till Västberga för att lämna plats för nya bostäder. Betongfabriken avses för Swerock AB som är ett dotterbolag till PEAB.

### ORGANISATORISKA FRÅGOR

#### Tidplan

Programsamaråd	vintern 2000
Plansamaråd	2:a kv. 2004
Redovisning i stadsbyggnadsnämnden	27 sept. 2004
Planutställning	4:e kv. 2004
Godkännande av stadsbyggnadsnämnden	1:a kv. 2005
Antagande av kommunfullmäktige	2:a kv. 2005

---

<sup>1</sup> Efter utställningen har genomförandebeskrivningen reviderats. Revideringarna (kursiverade) påverkar inte övriga planhandlingar. De gäller endast förtydliganden avseende Banverkets järnvägsanläggningar.



Om planen inte överklagas kan den vinna laga kraft sommaren 2005. Därefter kan bygglov ges med stöd av planen. För att anläggningen ska kunna tas i drift erfordras en anmälan till miljöförvaltningen enligt miljöbalken, 9 kap. 6§. Sådan anmälan skall göras minst 6 veckor innan anläggningen tas i bruk.

### **Ansvarsfördelning**

Stockholm Entreprenad AB finansierar och ansvarar för uppförande av ny industribebyggelse och anläggningar på kvartersmark samt för ansökan om miljöprövning av verksamheten.

Gatu- och fastighetskontoret svarar för upprustningar och investeringar på gatumark.

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan. Lantmäterimyndigheten handlägger erforderliga fastighetsbildningsåtgärder.

**BANVERKET ANSVARAR FÖR BORTTAGANDE AV SPÅR OCH ÖVRIGA JÄRNVÄGSANLÄGGNINGAR INOM FASTIGHETEN NORRMALM 5:1.**

### **Avtal**

*Ett avtal om köp av mark och hantering av markföreningar m m skall träffas mellan staden och banverket. Avsikten är att marken skall överföras från Norrmalm 5:1 till Västberga 1:1 genom fastighetsreglering.*

En överenskommelse om exploatering skall träffas mellan staden och Stockholm Entreprenad. Den skall behandla försäljning av mark alternativt tomträtt, hantering av markföreningar och övriga genomförandefrågor. Överenskommelsen skall upprättas innan detaljplanen vinner laga kraft.

### **Genomförandetid**

Genomförandetiden slutar 15 år efter det att planen vunnit laga kraft.

### **FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR**

#### **Ägoförhållanden**

I planområdet ingår delar av tre fastigheter: Norrmalm 5:1, Västberga 1:1 och Årsta 1:1. Lagfaren ägare av Norrmalm 5:1 är staten genom Banverket, de två senare ägs av Stockholms kommun.

Kommunen skall förvärva det område av Norrmalm 5:1 som är beläget inom planområdet.

### *Fastighetsbildning m m*

Det område av Norrmalm 5:1 som kommunen skall förvärva, avses överföras genom fastighetsreglering till den av kommunen ägda fastigheten Västberga 1:1.

En ny fastighet bildas sedan för industriändamål, genom överföring av ett mindre område från Årsta 1:1 samt avstyckning från Västberga 1:1. Fastigheten omfattar hela planområdet med undantag av den västra delen, betecknad med y.

Den nybildade fastigheten erhåller möjlighet till direktangöring mot gata i södra delen. Dessutom skall servitut bildas för angöring över y-området.

I ett avtal från 1997 har staden upplåtit mark för omlastningsplatser vid industrispår i Västberga industriområde. Ett av dessa markområden berör planområdets nordvästra del. Berört område avses inte ingå i den nya fastigheten för industriändamål. Omlastningsverksamheten kan vara kvar. Enligt avtalet skall SJ:s (numera Banverkets) rätt säkras genom servitutsupplåtelse.

### **EKONOMISKA FRÅGOR**

Stadens intäkter består av försäljningsintäkter alternativt kapitaliserad tomträttsavgäld.

Stadens kostnader består av markköp, hantering av markföreningar samt ev. upprustning av gatumark.

### **TEKNISKA FRÅGOR**

*Till följd av den ändrade markanvändningen inom planområdet försvinner spåranslutningen till fastigheten Drivremmen 1. Markutrymme finns dock inom till planområdet angränsande del av Norrmalm 5:1 vilken mark kan nyttjas för anläggande av ett ersättningsspår. (Till Västberga 2:1 finns idag ingen spåranslutning och någon formell rätt till sådan finns inte heller).*

En befintlig spillvattenledning finns inom planområdet utmed södra delen av Drivhjulsvägen, ca 10 m öster om vägen. Eventuellt måste ledningen flyttas. Teknisk försörjning finns framdragen i Drivhjulsvägen. Anslutning kan ske till befintliga ledningar.

## **MEDVERKANDE**

Planen handläggs på stadsbyggnadskontorets innerstadsavdelning av Ulf Tärnström. Larisa Freivalds gatu- och fastighetskontoret och Olof Sjöblom lantmäterimyndigheten har lämnat bidrag till genomförandebeskrivningen.

Bengt Andrén

Ulf Tärnström

**SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

Innerstadsavdelningen  
Ulf Tärnström  
Tfn 08-508 27 368

2004-08-04

Dnr 2003-15804-54

Detaljplan för område vid  
**kv. Drivremmen**  
i stadsdelen Västberga  
i Stockholm  
**Dp 2003-15804-54**

**INNEHÅLL**

1. **Sammanfattning av synpunkter och Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**
2. **Hur plansområdet bedrivits**
3. **Länsstyrelsen**
4. **Lantmäterimyndigheten**
5. **Sakägare och boende**
6. **Övriga intresseföreningar m.fl.**
7. **Remissinstanser**

1. **Sammanfattning av synpunkter och Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Biltrafik*

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att i många skrivelser påtalas störningar redan idag från trafiken på Västberga Allé. Man oroas nu för ökningen av den tunga trafiken genom Västberga. Ett förslag till förbättring som framförs av flera är att en ny koppling skapas österut över godsspåret till Liljeholmen så att asfaltverket och betongfabriken nås via Upplagsvägen. Västberga Åkeri föreslår två nya kopplingar: Vretensborgsvägen knyts till dels Transportvägen/ Upplagsvägen dels till Årstabergsvägen.

Scandiaconsults trafikutredning visar att tillkommande trafik endast har en marginell påverkan på trafikförhållandena. Under morgonens rusningstimmar råder dock redan idag tidvis köbildning norrut på Västberga Allé i korsningen med Elektravägen. I utredningen föreslås att vägkorsningen vid Elektravägen breddas så att separat vänstersvängsfil ryms för tillfarten söderifrån och att en busshållplatsficka

anläggs norr om korsningen. En ny anslutning från asfaltverket via Upplagsvägen till Årstabergsvägen och vidare mot Södra Länken bedöms i trafikutredningen skapa mer problem än nytta och föreslås att ej genomföras. Gatu- och fastighetsnämnden uppdrog dock åt gatu- och fastighetskontoret att fortsätta utreda hur anslutning till Upplagsvägen kan ske och i övrigt utreda trafik- och parkeringssituationen i området.

Stadsbyggnadskontoret anser att den relativt lilla trafikökning som projektet alstrar enligt Scandiaconsults trafikutredning inte föranleder någon ändring av samrådsförslaget. Gatu- och fastighetsnämndens uppdrag till gatu- och fastighetskontoret att utreda trafik- och parkeringssituationen i Västberga kan verkställas parallellt med det nu aktuella planarbetet. Utredningen behöver inte förhindra ett genomförande av detaljplanen. Om en framtida trafikutredning visar att trafiken kan ledas från industriområdet österut över liljeholmsspåret till Upplagsvägen och att denna nya förbindelse ger miljöfördelar som kan motivera kostnaderna härför får man då starta ett nytt planarbete.

### *Järnvägsspår och uppställning av trailers*

Flera framför önskemål om att ballasten till anläggningarna transporteras på järnväg för att därigenom minimera den tunga trafiken till industriområdet. Stadsbyggnadskontoret instämmer i detta önskemål. Det är viktigt att, som Länsstyrelsen och Vägverket skriver, inte möjligheten till godstransporter med järnväg byggs bort. Planförslaget industrimark har begränsats så att ett nytt spår kan byggas öster om planområdet. Illustrationen på plankartan visar att spåret kan ansluta till liljeholmsspåret öster om planområdet och dras till Drivremmen 1 och vidare söderut. Godsspåret till Drivhjulet 1 och vidare västerut föreslås ligga kvar inom den del av planområdet som inte får bebyggas.

Stockholm Entreprenad avser att hämta ballasten från bergtäkter vid Gladökvarn och Tullinge. Dessa saknar järnvägsförbindelser och att anlägga nya spår och omlastningsstationer är inte ekonomiskt försvarbart enligt bolaget. Det saknas dessutom utrymme för rangeringsyta vid planområdet. Transport med järnväg bedöms därför inte vara realistiskt i dagsläget. Skulle förutsättningarna för järnväg där materialet hämtas i framtiden förändras finns dock möjligheter att studera detta alternativ vidare.

Huruvida de idag sällan eller aldrig använda industrispåren inom Västberga ska ersättas av parkerings- och uppställningsytor för lastbilssläp ligger utanför det nu aktuella planarbetet.

### *Västberga Allé/Elektravägen*

I trafikutredningen föreslås viss ombyggnad (vänsterkörfält och bussficka) av den signalreglerade gatukorsningen för att förbättra dess kapacitet. Enligt stadsbyggnadskontoret kan det ske som en mindre avvikelse från detaljplanen, P1 5055A från år 1960. Kontoret föreslår att det nu aktuella planärendet inte kompliceras

genom utökning av planområdet till två delområden och därmed utökning av sakägarkretsen.

### *Markanvändning och parkering*

Stadsbyggnadskontoret anser att samrådet sammantaget visar att de flesta finner att det föreslagna läget är acceptabelt. Inga argument har framförts mot föreslagets byggrätt och omvandlingen av spårområdet till kvartersmark för industriändamål. Företagarna i närområdet önskar dock samtidigt att ersättningsytor erbjuds för de parkeringsplatser som förloras.

Det man allmänt oroar sig för är ökade trafikproblem och föreslår olika åtgärder för att komma tillrätta med dessa. Hyresgästföreningen, några företag och flera boende, främst i Liseberg, vill inte att förslaget genomförs. De boende oroas främst för trafikökningen men också för emissioner från asfaltverket. Företagarna, några också fastighetsägare, vill i stället att industriområdet utvecklas till "ett attraktivt och varierande arbetsområde".

Stadsbyggnadskontoret påminner om att asfaltverket på Kungsholmen måste flytta för att ca 1100 lägenheter ska kunna byggas. Tidigare programarbete ledde till att den nu aktuella tomten rekommenderades. Kontoret konstaterar att det under plansamrådet inte framkommit något avgörande argument mot den föreslagna industriverksamheten som överensstämmer med markanvändningen "terminalområde" enligt Översiktsplan 99.

Gatu- och fastighetskontoret skriver att ca 40 parkeringsplatser försvinner vid Drivhjulsvägens vändplan. Eventuellt kan ny parkering upplåtas vid Lerkrogsvägen i Västberga. Ett parkeringsområde med ca 50 platser som är upplåtet till en tomträttshavare i området berörs också. Dessa platser kommer dock endast att minska i den omfattning som behövs för ny tillfart till området. Parkeringen för asfaltverkets behov kommer att mer än väl inrymmas inom fastigheten.

### *Emissioner från verksamheterna*

I dag produceras asfalt i Hornsbergverket som är från 1920-talet. Denna produktion måste upphöra för att lämna plats för nya bostäder. Den moderna bostadsbebyggelsen i Kristineberg finns på endast ca 350 m avstånd sydväst om verket och inga klagomål på emissioner från verksamheten har framförts från de boende enligt miljöförvaltningens diarium.

De huvudsakliga miljökonsekvenserna som uppstår är buller, lukt och damm från själva verksamheten samt transporter till och från anläggningen. Enligt WSP:s miljökonsekvensbeskrivning kommer transporter till och från anläggningarna att medföra marginellt ökade trafikflöden som inte påverkar bullernivåerna för bostadsbebyggelsen utmed norra delen av Lisebergsvägen.

Dominerande bullerkällor i industriområdet är process- och rökgasfläktar som tillsammans med materialhantering, tunga transporter till industriområdet och järnvägstrafiken på stambanan ger upphov till bakgrundsbrus.

MKB:n visar att viss lukt uppstår från asfalthanteringen medan betongfabriken är helt luktfri.

### *Byggnadsteknik*

De nya anläggningarna kommer att utföras med bästa tillgängliga teknik för att minimera utsläppen. PEAB kommer att abonnera på högspänd el och själva ordna egen transformatorstation. Dagvattnet från området kommer, efter erforderlig avskiljning, att anslutas till det befintliga dagvattennätet. Spolvatten från betongtillverkningen och från rengöring av betongbilarna tas om hand och återanvänds i betongtillverkningen.

## **2. Hur plansamrådet bedrivits**

Sakägarna (enligt den till förslaget hörande fastighetsförteckningen), Västberga Företagsgrupp, hyresgästföreningen, Örby, Lisebergs och Anneboda villaföreningar inbjöds med brev till ett samrådsmöte i Servicehuset Kastanjen i Midsommarkransen. Inbjudan till mötet affischerades dessutom i närområdet. Minnesanteckningarna från samrådsmötet biläggs.

Planförslaget har remitterats till: Länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, hyresgästföreningen, gatu- och fastighetskontoret, miljöförvaltningen, skönhetsrådet, Stockholms Näringslivskontor, Stockholm Vatten, Fortum, Stokab, Telia Sonera, brandförsvaret, stadsdelsförvaltningarna i Liljeholmen och Älvsjö, Banverket, SJ, Regionplane- och trafikkontoret, Vägverket, Västberga Företagsgrupp, DHL och sakägarna enligt fastighetsförteckningen.

Synpunkter skulle ha kommit in senast den 4 juni 2004.

## **3. Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen ifrågasätter om det ur ett långsiktigt hållbarhets- och miljöperspektiv är den bästa lösningen att lämna det sjöanknutna läget i Hornsberg. Man konstaterar att lokaliseringen är en strategiskt viktig fråga för staden och regionen och att det därför vore värdefullt med en fördjupad lokaliseringsstudie. Länsstyrelsen påpekar att det i MKB:n sägs att området förespråkas bl. a. för att det är järnvägsnära men samtidigt att järnvägstransporter inte går att utnyttja då rangeringsytor saknas och att lämpliga spår inte är elektrifierade. Man påpekar att planen bör utformas så att en framtida järnvägsanslutning underlättas.

Staden bör visa hur luftmiljön påverkas ur ett helhetsperspektiv och klargöra hur miljö kvalitetsnormer iakttas.

Länsstyrelsen förutsätter att dagvattnet tas om hand så att det inte orenat förs till reningsverk eller Årstaviken.

#### 4. Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten påpekar att norra delen av planområdet berörs av ett avtal mellan staden, landstinget och SJ om en omlastningsplats.

#### 5. Sakägare och boende

Västberga Åkeri AB har inget generellt emot förslaget men anser att tillskottet av trafik på Västberga Allé är negativt. Bolaget föreslår att Drivhjulsvägen förlängs norrut till korsningen Västberga Allé/Årstabergsvägen och att Vretenborgsvägen förlängs österut till Transportvägen. Härigenom skulle större delen av trailer- och containertrafiken till järnvägens combiterminal i Årsta inte behöva åka runt industriområdet för att lossa och lasta vid bolagets terminal. Vidare föreslår bolaget viss omDispositionering av parkeringsplatserna för lastbilsläp.

Västberga Åkeri har senare kompletterat sin skrivelse med anledning av att gatu- och fastighetskontoret föreslår gatu- och fastighetsnämnden att uppdra åt dem att utreda möjligheten att bygga om korsningen Västberga Allé /Elektravägen enligt Scandiaconsults trafikutredning.

Bolaget påpekar att en sådan ombyggnad negativt påverkar bolagets verksamhet. Man föreslår istället att Elektravägen enkelriktas mot Västberga Allé och utfart istället via Drivhjulsvägen och via de ovan föreslagna nya förbindelserna norr- och österut.

Trinett AB, tomträtthavare till Nattskiftet 16, har inget emot förslaget men oroas för att bolagets markarrande utmed Drivhjulsvägen inskränks då planområdet bebyggs. Trinett har åkerier som hyresgäster som hyr parkeringsplatser för sina lastbilsläp inom området. Bolaget önskar ett ersättningsarrande längre norrut utmed Drivhjulsvägen. Man föreslår liksom Västberga Åkeri att nämnda gata och Vretenborgsvägen förlängs på det sätt som åkeriet föreslår.

Mälartorget AB, ägare till Nattskiftet 15 m. fl., påtalar att befintliga industrier alstrar och har ett stort behov av tunga transporter och är svåra att angöra. Den täta trafiken medför en besvärlig och farlig trafiksituation och dessutom råder brist på parkeringsplatser. Bolaget anser att den nu föreslagna industrietableringen är ett steg i fel riktning. Om den ändå kommer i stånd kräver bolaget att en förbindelse med Upplagsvägen anläggs. Den ska ej vara en allmän gata utan endast betjäna planområdet. En vändplats bör gå att ordna om delar av de mycket sällan nyttjade industrispåren tas i anspråk.

Bolaget förutsätter att staden ersätter och utökar parkeringarna och på så sätt ger området ett mervärde och att anläggningarna byggs med absolut bästa reningsteknik. Etableringen på industrispåren innebär att ett skräpigt och slitet spårområde ersätts med bebyggelse vilket är positivt anser Mälartorget.



Mälartornet skriver att de befintliga järnvägsspåren i princip inte trafikeras alls. Staden bör därför nu tillsammans med Banverket se över om man kan ta bort spåren alternativt tillåta att de temporärt används för parkering. Om Banverket hävdar att spåren behövs bör krävas att ballasten till asfaltverket och betongfabriken transporteras med järnväg.

## 6. Övriga intresseföreningar m.fl.

*Brinova Fastigheter AB*, ägare av Nattskiftet 11, har inget emot de i planen föreslagna verksamheterna men är direkt berört av de i trafikutredningen föreslagna åtgärderna vid korsningen Västberga Allé/Elektravägen. Bolaget, som arrenderar mark av staden för hyresgästen Västberga Åkeri, uppger att redan idag råder brist på nödvändiga uppställningsplatser vid fastigheten. Brinova föreslår att gatu- och fastighetskontoret prövar en alternativ lösning. Trafikföringen i industriområdet ses över: DHL öppnar en direktutfart till Västberga Allé, enkelriktning av Västberga Allé och Drivhjulsvägen, nya anslutningsvägar norr- och österut.

*AP Fastigheter AB* stöder inte planförslaget utan vill i stället att industriområdet utvecklas från "ett tungt industri- och speditjonsområde" till "ett attraktivt och varierande arbetsområde". Bolaget föreslår att t. ex. tjänsteföretag, konsulter och liknande kontorsverksamheter etableras.

*Fast Partner AB*, ägare av flera fastigheter väster om Västbergavägen, har inget emot planförslaget om "trafik- och parkeringsproblemet löses på ett positivt sätt". Bolaget stöder förslaget som innebär en ny anslutning till Upplagsvägen. Man önskar nya parkeringsplatser för lastbilar, släp m m samt förbud för dessa fordon att parkera på annan plats än på dessa särskilt anlagda parkeringar.

*Falck Security AB* med huvudkontoret i Falckhuset, Västberga Allé 11 skriver att företagets verksamhet innebär många fordonsrörelser i samband med väktarutryckning, ambulanstransporter m m. Man anser att den ytterligare trafikbelastningen på Västberga Allé kräver en översyn av trafiksäkerheten inom Västberga och föreslår bl. a. fler trafiksignaler, fartdämpande åtgärder och ny anslutning mot Upplagsvägen.

*En boende i Liseberg*, argumenterar för gatuförbindelsen Drivhjulsvägen – Upplagsvägen. Han anför bl. a. att utbyggnaden av Liljeholmen till en innerstadsdel kommer att innebära att liljeholmsspåret måste rivas. Det gör att det blir lättare att bygga kopplingen till Upplagsvägen. Genom skyltning kan smittrafik förhindras. Industriområdets trafik ska dock kunna få välja väg. Vidare föreslår han: Innan planen godkänns måste trafiken utredas mer, belasta ej Västberga Allé med tung trafik från asfaltverk och betongfabrik och skona stambanebron för ökad belastning.

*Solberga socialdemokratiska förening*, anför att inga in- och utfarter får ske via Västberga Allé från de föreslagna nya verksamheterna. Alla transporter ska ske via ny förbindelse till Uppfartsvägen.

*Folkpartiet Brännkyrka* anser att trafikutredningen är ofullständig. Den skiljer inte på tung trafik och ordinär personbilstrafik och inte heller behandlas trafiken på

viadukten över Åbyvägen. Föreningen menar vidare att trafikutredningen måste ta hänsyn till de förväntade effekterna av införandet av trängselavgifterna och öppnandet av Södra Länken. Man anser att lokaliseringen av asfaltverket och betongfabriken till Västberga endast kan ske om dess trafik leds österut via Upplagsvägen.

*Rang-Sells Fastighets AB*, Västberga Allé 36, påminner att staden och de större fastighetsägarna i Västberga på 90-talet investerade 12 miljoner kronor i "Västberga Lyftet". Bolaget anser att ett asfaltverk och en betongfabrik får negativa konsekvenser då det gäller att höja områdets status och attraktionskraft. Man anser att trafikökningen av tunga fordon är avgörande ej antalet fordon relativt dagens flöde som huvudsakligen utgörs av personbilar. Bolaget yrkar att projektet lokaliseras till en annan plats.

*Bengt Colling*, Åsögatan 168, vill att Västberga bangårdsspår ska vara kvar så att det går att bygga ut nord- sydliga spår över Mälarsnittet. Han framhåller bangårdsspårets strategiska betydelse då det gäller att motverka koncentrationen av spårknutpunkter på Norrmalm. Genom bl. a. spårtunnel under Liljeholmssundet och bro parallell Västerbron kan nya tvärspårvägar i söder knytas ihop med Roslagsbanan och andra delar av ett snabbspårvägsnät.

*Nybodaringsens samfällighet GA:3* oroas för negativ luftpåverkan och ökad trafik. Man vill få mer och detaljerad information.

*Ingemar Sasserson*, boende i stadsdelen Örby Slott, anser att planändringen är olämplig m h t stadsmiljön. Han framhåller att överföring av transporter från fartyg till lastbil "går stick i stäv med EU:s strävanden att åstadkomma en hållbar utveckling". Sasserson anser att om asfaltverket måste flytta från Hornsberg bör andra sjönära lägen prövas i första hand och nämner Loudden som ett alternativ. Betongproduktion bör enl. Sasserson kunna ske i Lövholmen eller i Södra Hammarbyhamnen.

*Jan Darpö*, boende på Lisebergsvägen 65, *Andrej Nowicki*, Lisebergsvägen 69, *Ekonomiska Föreningen Julpsalmen* och *Joel Lossmann*, Lisebergsvägen 65 har lämnat likalydande skrivelser.

De motsätter sig planändringen då de anser att projektets verksamhet kan ge upphov till oacceptabla störningar i boendet. Den ökade tunga trafiken förvärrar trafiksituationen på Västberga Allé. Den passerar på viadukten över Åbyvägen endast ca 100 m från Lisebergsvägens närmaste fastigheter. De förordar en förbindelse från planområdet norrut till Upplagsvägen och skriver att den ökade tunga trafiken medför mer luftföroreningar och att detta är otillräckligt belyst i miljökonsekvensbeskrivningen. De oroas också för luftföroreningar och luktstörningar från verksamheterna som ligger "endast ca 850 m från våra fastigheter".

## 7. Remissinstanser

*Gatu- och fastighetsnämnden* beslöt 2004-06-22 att i huvudsak åberopa kontorets utlåtande samt uppdrog åt kontoret:

- ? att fortsätta utreda hur anslutningen till Upplagsvägen kan ske
- ? att utreda trafiksituationen i området

? att utreda parkeringssituationen i området

Gatu- och fastighetsnämnden anför dessutom:

"Den nu aktuella placeringen av asfaltverket är väsentligt bättre än det tidigare förslaget, då avståndet till bostäder ökar avsevärt. Kvar är dock risken för ökade trafikstörningar på grund av transporter till och från asfaltverk och betongfabrik. Med nu föreliggande förslag kommer denna trafik att passera mycket nära bostadsområdet Västberga som redan är svårt stört av tung trafik. En anslutning till Upplagsvägen är förvisso inte oproblematiske att ordna, men skulle innebära en väsentlig avlastning av trafiken förbi bostäderna i Västberga. I samband med det fortsatta planarbetet är det lämpligt att utreda hur trafiksituationen i Västberga industriområde i övrigt kan förbättras och därvid även beakta cyklisternas behov av säker framkomlighet. Från Västberga Företagarförening har framförts önskemål om en parkeringsutredning för området. I samband med asfaltverkets omlokalisering försvinner ett antal parkeringsplatser och parkeringssituationen i området uppges även i övrigt vara ansträngd. Detta önskemål bör tillgodoses."

*Gatu- och fastighetskontoret* svarar att man förhandlar med Banverket om köp av deras andel av planområdet. Ett förslag till köpeavtal och en överenskommelse med Peab om tomträtt alternativt försäljning av marken beräknas redovisas i gatu- och fastighetsnämnden efter sommaren 2004.

Kontoret konstaterar att trafikutredningen visar att tillkommande trafik har en marginell påverkan på trafikförhållandena inom Västberga industriområde och intilliggande områden. Under morgonens rusningstimmar råder dock redan idag tidvis köbildning norrut på Västberga Allé i korsningen med Elektravägen. Detta kan lösas genom att vägkorsningen vid Elektravägen breddas så att separat vänstersvängsfil ryms för tillfarten söderifrån på Västberga Allé och att en busshållplatsficka anläggs norr om korset. Kontoret föreslår att gatubreddningen utreds närmare och att antingen nuvarande planförslag inkluderar nödvändig planändring eller att separat planändring begärs hos stadsbyggnadskontoret. En ny anslutning från asfaltverket via Upplagsvägen till Årstabergsvägen och vidare mot Södra Länken bedöms skapa mer problem än nytta och föreslås ej genomföras.

Planens miljökonsekvensbeskrivning visar att problem med buller, stoft och lukt från verksamheten är marginella och dessutom kan minimeras genom inbyggda och övertäckta anläggningar. Gatu- och fastighetskontoret tillstyrker planförslaget.

*Liljeholmens stadsdelsnämnd* beslöt att i huvudsak åberopa kontorets utlåtande och hemställer hos gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden att en anslutning till Upplagsvägen ombesörjs. Nämnden hemställer också hos gatu- och fastighetsnämnden att trafik- och parkeringssituationen i Västberga industriområde utreds.

Stadsdelsnämnden anför dessutom ett likalydande uttalande som gatu- och fastighetsnämnden (se anförandet på sidan 5).

*Liljeholmens stadsdelsförvaltning* anser att planförslaget är acceptabelt främst m h t avstånd från boende. Närheten till staden och stora trafikleder samt den skräpiga marken talar också för projektets lokalisering till den föreslagna tomten anser förvaltningen.

*Älvsjö stadsdelsnämnd* beslöt enligt stadsdelsförvaltningens förslag.

*Älvsjö stadsdelsförvaltning* efterlyser en fullständigare analys av platsens förutsättningar. Man anser att trafikutredningen inte "på ett pedagogiskt sätt" förklarar varför en tomtanslutning till Upplagsvägen är att föredra. Ett alternativ med endast ett asfaltverk på tomten bör utredas. Placeringen av verket bör åtföljas av åtgärder som förbättrar industriområdets trafik- och parkeringssituation.

*Skönhetsrådet* anser att platsen är mycket väl lämpad för verksamheten. Rådet påpekar att ballastornet blir ett dominerande landmärke och att det är viktigt att det utformas så att det tillför något positivt till området.

*Stockholms brandförsvaret* har inget att erinra.

*Stadsbyggnadsnämndens handikappråd* tillstyrker planförslaget.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* tillstyrker detaljplanen under förutsättning att miljöförvaltningens föreslagna kompletterande åtgärder i planarbetet utreds och redovisas.

*Miljöförvaltningen* tillstyrker planförslaget, dock bör lastbilstrafikens fördelning under dygnet redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen då konsekvenserna av transporter är den största miljöfrågan enligt förvaltningen. Därför bör också möjligheten till transporter med järnväg utredas bättre.

*Hyresgästföreningen i Hägersten* anser att asfaltverk och betongfabriker inte ska nyetableras i centrala områden. Man vill att förslaget "omarbetas och ges ett innehåll som speglar områdets centrala placering och behov av arbetsplatser".

*Stockholm Vatten* meddelar att anslutning till vatten- och spillvattenledningarna i Drivhjulsvägen kan ske , ev. behövs intern vattentrycksstegring. Den befintliga spillvattenledningen som försörjer Drivremmen 1 måste flyttas till ny anslutning i vändplanen på Drivhjulsvägen. Tryckstegring och flyttningen bekostas inte av Stockholm Vatten. Dagvatten kan anslutas dels i Drivhjulsvägen dels till den befintliga ledningen i den nordöstra delen av planområdet.

Dagvatten från planområdets produktionsytor eller från ytor som trafikeras av arbetsfordon ska genomgå erforderlig avskiljning för att förhindra att rester av hanterade material förs ut i ledningsnätet. Spolvatten skall recirkuleras inom anläggningen.

*AB Fortum Värme* påpekar att ny bebyggelse kan anslutas till befintligt fjärrvärmenät i området. Man har inget att erinra vad gäller produktions- och distributionsanläggningar för stadsgas och fjärrkyla.

*Fortum Distribution AB* förutsätter att anläggningarna inom planområdet blir högspänningskund. I annat fall krävs plats för en nätstation.

*Vägverket* påpekar vikten av att möjligheterna till järnvägstransporter inte byggs bort.

*Banverket* framhåller att man har servitut på en omlastningsplats (ett frilastområde) inom planrådets nordvästra del. Denna rätt måste säkerställas inom stadens fastighet och ett område också reserveras inom Norrmalm 5:1 för ett nytt spår i framtiden. Verket påpekar att Banverket är lagfaren ägare av denna fastighet, inte Jernhusen, och att spåret mot Liljeholmen bör benämnas godsspår.

*Regionplane- och trafikkontoret* erinrar att i länets regionplan, RUF 2001, anges att möjligheterna att transportera grus- och bergmaterial på båt bör beaktas. Samtidigt är det ett stort behov av nya bostäder. Kontoret konstaterar samtidigt att lokaliseringen i Västberga innebär att sjötransporter inte är möjligt. Kontoret instämmer därför i stadens uppfattning att Västberga är en lämplig lokalisering. Hornsberg är i regionplanen prioriterad för förtätning och kontoret anser att det är angeläget att ytterligare bostadsbyggande kan realiseras.

*Stockholms Näringslivskontor AB* anser att det är positivt att ett asfaltverket och en betongfabrik föreslås i ett så centralt läge som Västberga. Härigenom minskar det totala trafikarbetet i regionen. Man bedömer att de föreslagna verksamheterna inte medför några lukt-, buller eller andra miljöstörningar av betydelse för företagen i närområdet.

*Jernhusen AB* konstaterar att spåret till bl. a. Västberga 2:2 måste flyttas österut enligt illustration på plankartan. Bolaget vill att det i planförslaget klargörs vem som utför och bekostar ersättningsspåret då ombyggnaden genomförs.

*Västberga Företagsgrupp*, företagareförening som företräder ca 70 företag, har inget emot förslaget om man samtidigt löser trafiksituationen. Föreningen anser att miljökonsekvenserna inte är fullständigt redovisade. Man saknar redovisning av: Bullerpåverkan på kontoren, bullerfrekvenser (låg- och högfrekvent) och lukt från otäckta asfaltbilar. Man frågar sig hur ersättningsytor för fordonsuppställningar och parkering ersätts och föreslår att de oanvända spårområdena upplåts för detta ändamål.

Föreningen förordar trafikutredningens alt. 1 till ny väganslutning till Upplagsvägen och att bussbussfickor anordnas på Västberga Allé så att trafiken slipper fastna bakom bussarna.

*DHL Real Estate Sweden AB*, ägare till Drivremmen1 m. fl., bedriver speditorsverksamhet som försörjer Stockholms närområden med gods dygnet runt. DHL Express (hyresgäst) alstrar ca 600 fordonstransporter per dygn oroas för att konfliktsituation vid anslutningsflöden av fordon vid Drivhjulsvägen.

DHL Real Estate ser positivt på planförslaget men föreslår att det obrukade industrispåret mellan kvarteren Drivremmen och Drivhjulet demonteras och att en ny in- och utfart från bolagets fastighet tillskapas. Då kan DHL Express köra direkt från fastigheten och via Västberga Gårdsväg till Västbergvägen utan att köra Elektravägen som härigenom avlastas.

---

