



GATU- OCH
FASTIGHETSKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET

GEMENSAMT
TJÄNSTEUTLÅTANDE
GFN 2005-04-26
SBN 2005-04-28

Handläggare: Jan-Erik Hollander
Gatu- och fastighetskontoret, tel: 5082 6379
janerik.hollander@gfk.stockholm.se
Stig Holmstedt
Stadsbyggnadskontoret, tel. 5082 7304
stig.holmstedt@sbk.stockholm.se
Gfn dnr 04-512-1370:6
Sbn dnr 2005-05769-32

2005-04-07

Till
Gatu- och fastighetsnämnden
Stadsbyggnadsnämnden

Asfaltverk och betongstation i Västberga Industriområde. Trafik- och parkeringsutredning.

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden godkänner kontorens redovisning av trafik- och parkeringsutredningen.
2. Stadsbyggnadsnämnden uppdrar åt stadsbyggnadskontoret att påbörja erforderliga planarbeten för utbyggnaden av cykelbana längs Västberga Allé
3. Gatu- och fastighetsnämnden uppdrar åt gatu- och fastighetskontoret att återkomma med underlag för genomförandebeslut rörande cykelbanan.

Ingela Lindh

Göran Gahm
tf.

SAMMANFATTNING

Gatu- och fastighetsnämnden har i samband med behandling av förslag till detaljplan för asfaltverk i området vid kv. Drivremmen i Västberga uppdragit åt gatu- och fastighetskontoret att utreda; anslutning till Upplagsvägen, trafiksituationen i området med beaktande av cyklisternas behov av säker framkomlighet jämte parkeringssituationen i området. Stadsbyggnadsnämnden har vid sammanträde 2004-09-27 uppdragit åt stadsbyggnadskontoret att arbeta vidare med det av Gatu- och fastighetsnämnden givna uppdraget att utreda hur anslutningen till Upplagsvägen kan ske.

\\web01\inetpub\insyn.stockholm.se\work\GFK\2005-04-26\Dagordning\Tjänsteutlåtande\33.doc

Bilaga 1: Asfaltverk och betongstation i Västberga industriområde. Trafik- och parkeringsutredning. Ramböll, januari 2005

Bilaga 2: Skrivelse från PEAB 2005-03-22 rörande anslutningsväg norrut mot Upplagsvägen

Bilaga 3: Cykelbana utmed Västberga Allé. Sammanfattning av programutredning, april 2003.

Nya vägförbindelser mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen är dyra, de skapar ökade störningar för verksamheter främst längs Elektravägen och sätter ned trafiksäkerheten. En anslutning av asfaltverkstomten även till Upplagsvägen har av intressenten (PEAB) bedömts innebära en sådan störning för den planerade verksamheten att företaget då måste ompröva sitt intresse för övertagande av tomten. Kontoren föreslår därför att studerade nya gator och anslutningar till Upplagsvägen ej genomförs. Ej heller bedömer kontoren att enkelriktningar och gatuavstängningar inom eller i anslutning till industriområdet bör genomföras med tanke på försämrade orienterbarhet, ökat trafikarbete och förlängda färdvägar för cyklister.

DHL har underhand framfört önskemål om eventuella förändringar rörande in- och utfart till företagets terminalområde. Kontoren vill ej avstyrka dessa.

Genomförd parkeringsanalys visar på att det finns ledig parkering inom rimligt gångavstånd i området. Den parkering som försvinner då asfaltverket byggs kan till stora delar återskapas i närområdet genom effektivisering av tillgänglig mark.

Stora förbättringar för cykeltrafiken längs Västberga Allé uppnås om gatan förses med cykelbana (och nya cykelbroar över Åbyvägen och Stambanan). Planändringar erfordras för åtkomst av marken. Beslut om genomförandet behöver fattas av gatu- och fastighetsnämnden.

Kontoren föreslår att gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden godkänner lämnad redovisning av trafik – och parkeringsutredningen för Västberga industriområde jämte uppdrar åt stadsbyggnadskontoret att vidta erforderliga planarbeten för cykelbaneprojektet och åt gatu- och fastighetskontoret att återkomma med underlag för genomförandebeslut efter det att samråd avhållits.

UTLÅTANDE

Uppdragen

Gatu- och fastighetsnämnden har, vid sammanträde 2004-06-22, remissbehandlat förslag till detaljplan för asfaltverk i området vid kv. Drivremmen i Västberga. Nämnden beslutade därvid att överlämna kontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden och gav kontoret i uppdrag att studera möjligheten att bredda Västberga Allé vid Elektravägen.

Gatu- och fastighetsnämnden har därtill uppdragit åt kontoret att;

- utreda hur anslutning till Upplagsvägen kan ske
- utreda trafiksituationen i området med beaktande av cyklisternas behov av säker framkomlighet
- utreda parkeringssituationen i området

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2004-09-27, i samband med att man godkände redovisningen av plansamrådet, att uppdra åt kontoret att arbeta vidare med det av gatu- och fastighetsnämnden givna uppdraget att utreda hur anslutningen till Upplagsvägen kan ske och hur framtida

järnvägstransporter till området kan tillförsäkras. Nämnden uttalade också att trafiksituationen på Västberga Allé måste följas noga då allén redan idag är ansatt av stora trafikmängder samt uppmanade kontoret att söka alternativ vad gäller trafikföringen av transporter till asfaltverket.

Då stadsbyggnadsnämnden 2005-02-24 godkände förslaget till detaljplan anfördes att nämnden förutsatte att planen senare kan kompletteras med en anslutning till Upplagsvägen om gatu- och fastighetsnämnden i ett senare skede förespråkar en sådan lösning.

Analys

Gatu- och fastighetskontoret har uppdragit åt Ramböll Sverige AB att genomföra en trafik- och parkeringsutredning rörande de uppdrag som lämnats av nämnderna. Utredningen framgår av bilaga 1. Beteckningar för studerade trafikstrukturalternativ framgår av nedanstående figur.



Nya gator mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen jämte tomtanslutning av asfaltverket även till Upplagsvägen

Alternativ a; planskild korsning av Liljeholmsspåret

Gatuförbindelse enligt alt. a) innebär en förlängning norrut av Drivhjulsvägen. I höjd med och under broarna mellan Essingeleden och Årstälänken svänger gatan av på bro över industrispåret (ev. framtida spårväg) till Liljeholmen och ansluts till Upplagsvägen som trevägskorsning.

Den nya förbindelsen får en bedömd trafikvolym om 3500 fordon/dygn varav huvudparten är trafik som överförs från Västberga Allé – delen norr om Elektravägen. De lokala industrigatorna i området (Elektravägen, Drivhjulsvägen och Vretensborgsvägen) får stora och störande trafiktillskott och korsningen mellan Upplagsvägen och Årstabergsvägen måste byggas om. Trafikbullerreduktionen genom minskad trafik för närboende inom Karusellvägsområdet är inte märkbar. Kostnaden för förbindelsen blir hög beroende på dyrbara bro- och stödmurskonstruktioner; ca 19 Mkr.

Alternativ b; plankorsning med Liljeholmsspåret och väg över fastigheten Upplaget 2.

En förbindelse, genom plankorsning med järnvägen, mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen studerades och redovisades redan i samband med att detaljplanen utarbetades. Förbindelsen får motsvarande trafikeffekter som i alternativ a (planskild brolösning). Plankorsningen är billigare att bygga men den nya vägförbindelsen gör att byggnader och verksamheter i kv. Upplaget 2 (på östra sidan av industrispåret) påverkas så mycket att de sannolikt måste lösas in. Detta gör att kostnaden för staden kan bli minst lika stor som i alternativ a.

Alternativ c; Tomtanslutning för asfaltverket till Upplagsvägen.

En in- och utfart från asfaltverket till Upplagsvägen skulle få en blygsam trafik; ca 200 f/d och byggkostnaden blir ca 6 Mkr. Den nya in- och utfartsgatan ansluter till norra delen av tomten för asfaltverket, där tomten är som smalast och dit kontors- och personallokaler avses förläggas. PEAB har yttrat sig över utfartslösningen (bilaga 2) och anser att den skulle påverka möjligheterna till ett utnyttjande av tomten så menligt att de måste ompröva sitt intresse för lokaliseringen om staden insisterar på en tomtinfart mot Upplagsvägen i den norra delen av tomten.

Alternativa trafikstrukturer

I utredningen har också studerats andra förändringar i trafiknätet med målet att, om möjligt, förenkla trafikrörelserna och skapa större trygghet i det storskaliga lokala industrigatunätet.

Alternativ d; Enkelriktning österut av Vretensborgsvägen

Trafiken minskar på Vretensborgsvägen. Korsningen Vretensborgsvägen/Västberga Allé avlastas då utfartstrafiken leds om till Elektravägen som får ökad trafik. Enkelriktningen ger totalt sett ökat trafikarbete och trafiksäkerhetseffekterna blir små. Orienterbarheten i området blir nedsatt och tillgängligheten blir nedsatt för cyklister som har mål längs gatan.

Alternativ e; Enkelriktning österut av Elektravägen och enkelriktning västerut av Drivhjulsvägen.

Rangerings- och lastfunktioner invid Elektravägen skulle förenklas om gatan enkelriktades. Dock uppstår nackdelar vid interna transporter som behöver färdas runt ett helt kvarter vid vissa förflyttningar. På samma sätt som för Vretensborgsvägen i alt. d) blir orienterbarheten nedsatt och det blir svårare att ta sig fram för cyklister. Biltrafikarbetet och olycksriskerna bedöms öka.

Alternativ f; Avstängning av påfartsrampen till Essingeleden

Påfartsrampen trafikeras totalt av ca 6 000 fordon/dygn. Om rampen stängs bedöms genomfartstrafiken i nordlig färdriktning på Västberga Allé minska med ca 2500 fordon/dygn. Resterande trafik på rampen (3 500 fordon/dygn) är lokal trafik som alstras inom industriområdet och som måste söka sig andra vägar till Essingeleden norrut; via Elektravägen eller Västberga Gårdsväg till Västbergarondellen eller via Årstabergsvägen – Södertäljevägen till Hägerstenspåfarten. En avstängning av rampen skulle sålunda leda till långa omvägar med ökat trafikarbete, ökade olyckor och samhällskostnader för restider och fordon om 8,6 Mkr./år.

Alternativ g; Avstängning av Västberga Allé vid Åbyvägen

Detta avstängningsförslag syftar till att minska trafikstörningarna för boende i Liseberg. Västberga Allé skulle då bli återvändsgata med in- och utfarter bara åt norr. Trafikaktiviteten skulle öka väsentligt i norra delen av Västberga samtidigt som den minskar i områdets södra del. Om den nya förbindelsen mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen samtidigt har byggts ut bedöms trafikmängderna kunna bli omkring 20 000 fordon/dygn på stråket Elektravägen – Upplagsvägen, något som ej klaras av utan genomgripande ombyggnader och omstrukturering av berört gatusystem.

Alternativ g) ger mycket små bullereffekter vid Liseberg genom att trafik flyttar över från Västberga Allé till Åbyvägen. Nackdelar är långa omvägar, ökat trafikarbete, ökade samhällskostnader, sämre orienterbarhet jämte krav på omställning av verksamheterna längs Elektravägen då trafikbilden längs gatan radikalt förändras.

Nya infartsförhållanden till DHL

DHL bedriver verksamhet vid två terminaler i kvarteren Drivremmen och Drivhjulet. Om trafiken till asfaltverket skulle bli störande önskar DHL att åter öppna den gamla infarten till kv. Drivremmen som är belägen mittför Västberga Gårdsväg (infart vid h på kartan sid 3) och samtidigt stänga infarten vid Drivhjulsvägens vändplan i tomtens NO-hörn. Förslaget önskas genomföras om trafikaktiviteten på Drivhjulsvägen skulle bli störande för DHL beroende på trafiken till/från asfaltverket (ca 500 fordon/dygn). Samtidigt skulle företagets in- och utfartstrafik mot Västberga Allé öka.

Cykelbana längs Västberga Allé mellan Åbyvägen och Årstabergsvägen.

Gatu- och fastighetskontoret har, med hjälp av Scandiaconsult, genomfört en programutredning år 2003 för utbyggnad av cykelbana längs Västberga Allé, hela sträckan mellan Åbyvägen och Årstabergsvägen (projekt j på kartan sid 3). Projektet ansluter till vad som sägs i Trafik- och gatumiljöplanen för området. Sammanfattning av programhandlingen framgår av info-blad i bilaga 3.

Västberga Allé ingår i Söderorts huvudnät för cykeltrafik. Cykelbanor saknas vilket gör att cykling får ske i körbanan. Med tanke på den stora och tunga fordonstrafiken och de befintliga, smala kör- och gångbanorna på broarna över Åbyvägen och Stambanan får cykelstandarderna betecknas som mycket låg. Byggekostnaderna (prisläge 2002) för cykelprojektet är 34 - 37 Mkr. Lokalt samråd har ännu ej avhållits för projektet och det har ännu ej redovisats till gatu- och fastighetsnämnden för genomförandebeslut.

Parkeringsutredning

En parkeringsutredning har genomförts för Västberga terminalområde. Undersökningar av utbud och efterfrågan på parkering har genomförts hösten 2004. Jämförelser har även gjorts med en studie för parkeringen längs Västberga Allé, genomförd år 2000 i samband med cykelbaneutredningen. Resultat från parkeringsutredningen sammanfattas i rapporten i bilaga 1.

Vid 90 % beläggning upplevs parkeringsträngsel genom att det då blir svårt att hitta ledig bilplats nära målpunkten. Inget delområde/gata inom Västberga arbetsområde (delen längs och öster om Västberga Allé) når detta beläggningstal. Största efterfrågan på parkering (relativt utbudet) gäller för Drivhjulsvägen (70 – 80 %), Vretensborsvägen (50 – 80%) jämte P-område längs lokalkörbana vid norra delen av Västberga Allé (40 – 85%). Inom parkeringstomterna öster om Västberga Allé (söder om Drivhjulsvägen) finns mycket gott om ledig parkering. P-områdena är i dagsläget utarrenderade. Om behov uppstår skulle arrendet kunna sägas upp och parkeringen övertas av staden och upplåtas som allmän eller utlyrd parkering för verksamheterna i området.

Utbyggnaden av asfaltverket med betongstation på platsen medför att 48 uthyrda bilplatser öster om Drivhjulsvägen måste tas bort. Detta parkeringsbortfall kan till stora delar kompenseras dels genom omdisponering av P-bolagets uppställningstomt norr om korset mellan Drivhjulsvägen och Vretensborgsvägen (+ 20 bilplatser) dels genom effektivare nyttjande av gatuparkeringen längs Drivhjulsvägen, SV-delen (+ 10 á 15 bilplatser).

Samråd

Samrådsmöte med anledning av detaljplanen för asfaltverket har avhållits av stadsbyggnadskontoret 2004-05-17.

Under arbetet med den nu redovisade trafikutredningen har samråd skett med banverket (rörande frågor som berör markåtkomst och spårkorsningar). Avtal om markreglering mellan staden och banverket redovisas som särskilt ärende till gatu- och fastighetsnämnden vid dess sammanträde 2005-04-26.

Samråd har avhållits med PEAB rörande möjligheterna att ordna en utfart mot Upplagsvägen från tomten för asfaltverket och med DHL rörande deras önskemål om nya infartsförhållanden.

Konsekvenser

Konsekvenser rörande ekonomi, miljö och näringslivet har behandlats under framställningen för respektive alternativförslag ovan. De trafik- och parkeringsfrågor som behandlas i utredningen får inga direkta barnkonsekvenser. Bättre cykelförhållanden längs Västberga Allé kommer alla cyklister till godo, oberoende av åldersgrupp.

Kontorens förslag/synpunkter

Korsningen mellan Elektravägen och Västberga Allé

Förstärkningar av korsningen mellan Elektravägen och Västberga Allé projekteras nu av gatu- och fastighetskontoret i enlighet med gatu- och fastighetsnämndens beslut. Kontoret planerar att, inför försöket med Trängselavgifter, öka framkomligheten i korsningen med hjälp av ytterligare ett körfält (söder om Elektravägen) respektive ny busshållplatsficka (norr om Elektravägen).

Nya allmänna vägförbindelser (alternativ a-b)

De studerade nya allmänna vägförbindelserna (a-b), mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen, blir mycket dyra att genomföra (ca 20 Mkr). Dessa stora kostnader och intrång bedömer kontoren ej vara försvarbara med tanke på den begränsade nytta jämte de olägenheter som förslagen medför varför kontoren föreslår att de studerade vägförbindelserna ej kommer till utförande.

In- och utfart till asfaltverket även från Upplagsvägen (alternativ c).

PEAB har förklarat att den studerade in- och utfarten i norra delen av tomten kommer i konflikt med dess disponering för kontors- och personalutrymmen. Om ett genomförande av utfarten mot Upplagsvägen skulle krävas av staden, bedömer PEAB att de måste ompröva sitt intresse för den erbjudna tomten i Västberga. Förslaget bör därför, enligt kontorens mening, ej vara aktuellt att genomföra.

Alternativa trafikstrukturer (alternativ d – g)

Samtliga studerade enkelriktningar och/eller gatuavstängningar kommer att leda till omfördelning av trafiken, orienteringsproblem, ökat trafikarbete jämte olägenheter för cykeltrafiken i området. Kontoren avstyrker dessa gatuavstängningar och gaturegleringar som bedöms skapa mer olägenheter än nytta.

Nya infartsförhållanden till DHL (projekt h)

Med tanke på att den av DHL önskade infarten mm. från Västberga Allé är befintlig kan staden ej hindra att den åter tas i bruk. Dock bedömer kontoren att vänstersvägande bilar norrifrån från Västberga Allé kan bli hinder och olycksrisker varför ett vänstersvägsförbud norrifrån kan behövas på gatan om den ej breddas med separat vänstersväg, vilket blir dyrbart. Detta svängförbud har accepterats av DHL som kan hänvisa all inkommande lastbilstrafik att färdas via Västberga Gårdsväg istället för via Västberga Allé.

Cykelväg längs Västberga Allé (projekt j)

Ett genomförande av studerad cykelförbindelse mellan Åbyvägens och Årstabergsvägens - Södertäljevägens huvudcykelstråk är mycket angelägen. Förbindelsen har idag en mycket låg standard och inbjuder ej till cykling. Ett genomförande är dock förenat med stora kostnader (35 – 40 Mkr) och är mycket komplicerat beroende på att nya GC-broar behövs över Stambanan (och Åbyvägen). Planändring kan även erfordras för att säkra markåtkomst på några trånga avsnitt längs sträckan.

Kontoren föreslår att nämnderna godkänner att projektet bereds genom erforderligt planarbete med lokalt samråd varefter kontoren får återkomma till nämnderna inför beslut om genomförande av cykelbaneprojektet.

Parkeringsförhållandena

Genomförd parkeringsutredning visar att det idag finns tillgång till ledig allmän gatuparkering inom rimliga gångavstånd för flertalet verksamheter inom aktuell del av Västberga industriområde. Det bilplatsbortfall längs Drivhjulsvägen, som uppkommer vid utbyggnaden av asfaltverk med betongstation, kan till stora delar kompenseras genom förtätning av befintlig parkering i närområdet till de platser som försvinner.

Kontorens förslag till beslut

Kontoren föreslår att gatu- och fastighetsnämnden jämte stadsbyggnadsnämnden godkänner trafik- och parkeringsutredningen och kontorens redovisning/förslag. Nämnderna föreslås uppdra åt kontoren att påbörja arbeten med det underlag som krävs inför ett beslut om genomförande av cykelbaneprojektet längs Västberga Allé.

SLUT