



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

Dnr 04-512-1370:1

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

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

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar kontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på förslag till ny detaljplan inom kv Drivremmen i Västberga, S-Dp 2003-15804-54
2. Nämnden ger kontoret i uppdrag att fortsätta att utreda möjligheten att bredda Västberga Allé vid Elektravägen.

Olle Zetterberg

Solveig Svedgård

Gunnar Jensen

#### **SAMMANFATTNING**

Ett förslag till ny detaljplan för ett asfaltverk vid kv Drivremmen i Västberga är utsänt på remiss. Syftet med förslaget är att möjliggöra att Peabs asfaltverk vid Hornsberg på Kungsholmen kan tas bort och därmed ge plats för 1 100 nya lägenheter. Planförslaget inrymmer också plats för en betongfabrik. Det föreslagna området är idag spårrområde och innehåller i huvudsak outnyttjade spår samt skrotupplag. Staden äger ca ¼ av marken inom planområdet. Banverket äger resterande ¾. Kontoret förhandlar med Banverket om köp av deras andel av området. Ett förslag till köpeavtal med

W:\gfk.yourvoice.se\work\2004-06-22\Tjut\21.doc

Bilaga 1: Detaljplaneförslag

Bilaga 2: Trafikutredning

Bilaga 3: Miljökonsekvensbeskrivning

Banverket, och en överenskommelse med Peab om tomträtt alternativt försäljning av marken beräknas redovisas i nämnden efter sommaren 2004.

En trafikutredning 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 söderut 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. Kontoret tillstyrker planförslaget.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Planarbete pågår för kv Kojan m m i Hornsberg, Kungsholmen. Planförslaget innebär att ca 1 100 lägenheter kan byggas vilket förutsätter att befintligt asfaltverk i området flyttas. Staden har i försäljningen av Stockholm Entreprenad AB till Peab förbundit sig att till bolaget på marknadsmässiga villkor överlåta eller upplåta mark för nytt asfaltverk.

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt ett förslag till ny detaljplan för industri/asfaltverk vid kv Drivremmen i Västberga, se [bilaga 1](#). Remissen skall besvaras senast den 4 juni 2004.

### Tidigare beslut

Den 21 oktober 2003 godkände gatu- och fastighetsnämnden en redovisning av alternativa lägen för asfaltverket i Hornsberg på Kungsholmen och ett förslag till placering i område vid Drivhjulsvägen i Västberga. Tidigare har ett annat läge vid kv Drivremmen i Västberga utretts som blev starkt kritiserat under planutredningen.

Stadsbyggnadsnämnden godkände den 27 november 2003 en start-PM för planutredning om det nya läget för ett asfaltverk i Västberga.

I samband med besluten i gfn respektive sbn gjordes särskilda uttalanden om en redovisning av möjligheten för direktutfart till huvudvägar (Södra Länken/Södertäljevägen), samt möjligheten att transportera material till asfalt- och betongtillverkningen med järnväg.

## Detaljplaneförslaget

Syftet med förslaget till asfaltverk är att möjliggöra att asfaltverket vid Hornsberg på Kungsholmen tas bort och ersätts med ett nytt modernt. Det inrymmer också plats för en betongfabrik, som avses flyttas från befintlig plats vid Arlanda.

Området vid kv Drivremmen är idag spårområde i gällande detaljplan och innehåller ett flertal industrispår av vilka merparten ej används samt rester av banvallar efter redan borttagna spår. I övrigt finns en del skrotupplag. I gällande översiktsplan anges området som terminalområde.



# S

Förutom anläggningar för produktion av asfalt och betong behövs materiallager, kontor, personalutrymmen, maskinverkstad, laboratorium, bilvåg och tvättanläggningar. Byggnadshöjden för asfaltverkets silo blir 37 m, vilket kommer att synas som ett landmärke. Utöver siloanläggningarna blir byggrätten motsvarande det som tillåts i intilliggande kvarter.

Av befintliga spår kommer bl a det spår som passerar området centralt att rivras. Därmed försvinner spår rättigheter för fastigheterna Drivremmen 1 och Västberga 2:1. Dessa rättigheter skall ersättas med nya spår rättigheter utanför området inom banverkets mark. Spåret används dock inte idag, och kommer bara att byggas ut ifall behov uppstår för nyttjanderättshavarna. Spåret närmast Drivhjulsvägen, och som korsar Drivhjulsvägen västerut blir dock kvar då det är många rättigheter som skall lösas om det skall kunna tas bort.

En parkering med ca 40 platser vid Drivhjulsvägens vändplan som upplåts till Stockholm Parkering försvinner. Eventuellt kan ny parkering upplåtas vid Lerkrogsvägen i Västberga, vilket dock ligger ca 1 km längre västerut. Ett parkeringsområde med ca 50 platser som är upplåtet till en tomträttshavare i området berörs också. Dessa platser kommer dock endast att minskas i den omfattning som behövs för ny tillfart till området. Tillfarten har ännu inte getts exakt läge. Parkeringen för asfaltverkets behov kommer att mer än väl inrymmas inom fastigheten.

Staden äger ca ¼ av marken inom planområdet. Banverket äger resterande ¾. Kontoret förhandlar med Banverket om köp av deras andel av området.

## **Samråd/synpunkter**

Förslaget om asfaltverket har lett till ett flertal skrivelser från framför allt boende i intilliggande områden. Merparten av skrivelserna uttrycker oro för framför allt trafikökningen och buller. Ett antal ledamöter från Älvsjö stadsdelsnämnd har lämnat in en skrivelse där man begär att gatu- och fastighetsnämnden tar ställning till följande frågor:

- Ny tillfart till området från Södra Länken
- Byggnation av gång- och cykelväg utmed Västberga allé
- Miljökonsekvensutredning som också tar hänsyn till emissioner och partiklar
- Bidrag till 3-glasfönster i bostadsområdena Solberga, Liseberg och Örby slott.

Dessa frågor har utretts i en trafikutredning, [bilaga 2](#) och en miljökonsekvensbeskrivning, [bilaga 3](#) och redovisas nedan. Tidigare har också en bullerutredning vid Lisebergsvägen gjorts som inkluderats i MKBn.

Stadsbyggnadskontoret har under våren inbjudit representanter från berörda föreningar till ett informationsmöte. Sedvanligt samråd pågår under remisstiden.






## Konsekvenser

### Biltrafik

Kontoret har låtit Ramböll-Scandiaconsult göra en trafikutredning för att bedöma hur asfaltverket påverkar trafiksituationen i området, se bilaga 2.

Utredningen visar att asfaltverket genererar drygt 220 lastbilar, d v s ca 450 lastbilsrörelser, och 100 personbilsrörelser per dag. Av dessa går ca 240 norrut, 110 västerut samt 200 söderut enligt nedanstående illustration:



-  = Bedömd allmän gatutrafik fordon/dygn år 2004
-  = Bedömd dygnstrafik till+från asfalt+betongstation
-  = Alternativa anslutningar till Upplagsvägen/Årstabergsvägen

Den tillkommande trafiken till asfalt- och betongstationen är liten jämfört med befintlig trafik i området. Som mest är tillkommande trafik ca 1,5 % av den befintliga.

Västberga industriområde kännetecknas av stor och tung trafik. Under morgonens rusningstimmar råder tidvis köbildning söderut på Västberga

Allé beroende bl.a. på utrymmesbrist i korsningen med Elektravägen; dels hindrar vänstersvängande långtradare trafik som kommer söderifrån att färdas rakt norrut genom korset, dels finns en busshållplats på körbanan omedelbart norr om korset och då bussen står inne hindras nordriktad trafik och köer uppkommer.

En etablering av asfaltverk och betongfabrik innebär, som nämnts, mycket små trafiktillskott i området, men belastningen kommer ändå att öka något under dimensionerande tid. I trafikutredningen och planbeskrivningen redovisas att 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. Gatu- och fastighetskontoret bedömer åtgärderna som lämpliga, men för att tillskapa erforderliga gatubreddningar kan ny detaljplan behövas för korsningsområdet. Dessutom bör konsekvenserna för de arrendatorer av parkeringsmark som berörs av en ny vänstersvängsfil belysas närmare.

#### *Anslutning till Södra Länken*

En direkt väganslutning från asfaltverket till Södra Länken bedömer kontoret ej kunna tillskapas. Motiv är att de båda trafiklederna är motorväg, ligger högt på broar vid passagen av Västberga. Lederna har också mycket stora trafikflöden och det är redan i befintligt system många filbyten med vävningar på sträckan mellan Nyboda trafikplats och Åbyvägens trafikplats. Att bygga nya anslutningar till asfaltverket direkt mot dessa trafikleder är olämpligt också med tanke på säkerhet och framkomlighet på Årstälänken/Södra Länken.

Däremot är det gatutekniskt möjligt att leda trafiken från asfaltverket/Västberga över spårområdet via Upplagsvägen till Årstabergsvägen för vidare färd mot Åbyvägens trafikplats/Södra Länken. Två alternativ har studerats i trafikutredningen (röd respektive grön illustration i figuren ovan).

I alternativ 1 (röd färg i figuren) byggs en ny gatukoppling från Drivhjulsvägen som en förlängning av Vretensborgsvägen över spåren, över befintlig tomträttsfastighet Upplaget 2 till Upplagsvägen. Den nya gatukopplingen korsar spårområdet på en plats där växlar ligger. Utbyggnader av bommar och signaler, ombyggnader av växelsystem, inlösen av tomträttsmark m m gör att förslaget blir mycket dyrbart. Förbindelsen skulle bli mycket trafikerad av genomfartstrafik mellan Årsta/Årstaberg via Västberga arbetsområde till Västberga trafikplats. Genomfartstrafiken leder till stora trafikökningar på industrigatorna i arbetsområdena och såväl säkerhet som framkomlighet sätts ned. Därtill är korsningen Årstabergsvägen/Upplagsvägen redan idag ansträngd och ytterligare trafik på Upplagsvägen skulle leda till nya kapacitetsproblem. Dessutom förändras inte asfaltverkets trafik mot söder av förbindelsen. Kontorets uppfattning är därför att den studerade gatukopplingen mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen skapar mer problem än nytta och att den ej bör komma till utförande.

Alternativ 2 (grön färg i figuren) innebär att bara asfaltverkets tomt ansluts med en in- och utfartsväg via ett befintligt spårreservat till Upplagsvägen. Detta alternativet har bedömts som ogenomförbart av Peab på grund av tomtens form och disposition av anläggningarna. För att klara lastning och lossning av material och färdig asfalt fungerar inte en utfart i norra delen av tomten. Motiv är att ballastsilos, torkanläggningar mm. måste placeras på den bredaste delen av den långsmala tomten vilket begränsar utformningen.

Utöver ovan redovisade alternativ har det även studerats möjligheten att göra en anslutning över spåren till Upplagsvägen längre norrut strax söder om Nybodakopplet. Nivåskillnaderna mellan spåret och omgivande mark och vägar är dock här för stora för att det skall fungera.

### *Gång- och cykeltrafik*

Västberga Allé ingår i stadens huvudnät för cykeltrafik, men gatan saknar cykelbanor. Den stora och tunga trafiken längs gatan och de smala broarna över Åbyvägen och Stambanan gör att säkerheten är nedsatt för cykeltrafiken. Därför föreslås i Trafik- och gatumiljöplanen för området utbyggnad av cykelbana/cykelväg längs vägen. Gatu- och fastighetskontoret har genomfört en programutredning för projektet och förslaget är att sammankoppla de dubbelriktade cykelvägarna längs Årbyvägen och Årstabergsvägen/Södertäljevägen med en ny dubbelriktad cykelbana på nya broar över stambanan och Åbyvägen vid Liseberg och därefter längs västra sidan av Västberga Allé fram till Årstabergsvägen. Projektet är mycket dyrbart, ca 30 mnkr, och har ej bedömts möjligt att inrymma i det nu aktuella exploateringsprojektet. Det finns dock med i kontorets förslag till treårsprogram 2005-07.

### *Materialtransporter med järnväg*

Närheten till järnväg har gjort att man i samband med MKBn undersökt möjligheten att transportera material med järnväg. Detta visade sig dock inte möjligt, främst på grund av att det saknas utrymme för en rangeringsyta och att befintliga spår inte är elektrifierade. I så fall skulle nya spår vara tvungna att anläggas öster om asfaltverket. Utöver detta kan nämnas att merparten, ca 80%, av materialet kommer att hämtas från Gladökvarn i Huddinge, dit järnvägsspår saknas.

Transport med järnväg bedöms inte vara realistiskt i dagsläget. Skulle förutsättningarna för järnväg där materialet hämtas i framtiden förändras finns dock möjligheter att studera detta alternativ vidare. En rättighet för spår skall också reserveras öster om asfaltverkets tomt för befintliga nyttjanderättshavare.

# S

## *Miljö*

De huvudsakliga miljökonsekvenserna enligt miljökonsekvensbeskrivningen (MKBn), bilaga 3, är buller, lukt och damm från själva verksamheten samt transporter till och från anläggningen.

I Boverkets allmänna råd anges skyddsavståndet till bostäder för asfaltverk 500 m och betongfabrik 200m. Inom Västberga industriområde finns dels flyktingbostäder, dels korttidsboende. Bägge dessa boenden ligger på drygt 500 m avstånd. Utanför industriområdet finns de närmast boende på följande avstånd: Dansbanevägen 620 m, Liseberg 750m, Östberga 700 m och Solberga 800 m.

Vad gäller utsläpp visar MKBn att stoftutsläppet blir lägre än länsstyrelsens emissionsgränser. Utsläppen kan dessutom reduceras genom inbyggda och övertäckta anläggningar. Omfattningen av lukter bedöms bli ytterst begränsad.

Bullerberäkningar visar att naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller kommer att uppfyllas på ca 175-200 m avstånd från verksamheten och därmed inte störa bostadsbebyggelse i närheten. För buller från trafiken visar utredningen att den trafikökning som asfaltverket och betongfabriken kommer att alstra inte påverkar bostadsbebyggelsen utmed norra delen av Lisebergsvägen. Kontoret föreslår därför inte några bullerdämpande åtgärder för dessa bostadsområden.

## *Ekonomiska*

Banverket önskar sälja sin del av marken till staden. Staden förhandlar därför med Banverket om köp av marken, och föreslår att området sedan upplåts med tomträtt eller säljs vidare till Peab. Detta ger staden intäkter. För staden uppstår kostnader för hantering av markföreningar samt föreslagna åtgärder för gatuförbättringar. Totalt bedöms kostnaderna i huvudsak balanseras av intäkterna.

## *Näringsliv och jobb i regionen*

Asfalt- och betongverket sysselsätter ca 7-10 människor inom tillverkning och ett 30-tal människor inom kontorsverksamhet. Därutöver har den betydelse för bygg- och anläggningsverksamheten i regionen.

## *Kompensation för ianspråktagen grönyta*

Någon kompensation av grönyta bedöms ej nödvändig. Området är idag i huvudsak ett upplags- och spårområde. Det innehåller endast ett enda större träd, och därutöver ett antal mindre träd av slykaraktär.



## **Tidsplan och genomförande**

Detaljplanen handläggs med normalt förfarande. Stadsbyggnadskontoret bedömer att planen kan antas i kommunfullmäktige under 2:a kvartalet 2005. Byggtiden för asfaltverket bedöms vara ca 1 år.

Kontoret beräknas redovisa förslag till köp av mark från banverket samt en exploateringsöverenskommelse med förslag till tomträttsupplåtelse alternativt försäljning till Peab efter sommaren 2004.

## **Kontorets förslag/synpunkter**

Kontoret tillstyrker planförslaget.

Kontoret föreslår att gatubreddning av Västberga Allé utreds närmare och att antingen nuvarande planförslag inkluderar nödvändig planändring eller att separat planändring begärs hos stadsbyggnadskontoret. Kostnaderna för eventuella gatuombyggnader föreslås belasta asfaltverkprojektet.

Genomförda studier av möjliga vägförkortningar från Drivhjulsvägen mot Årstabergsvägen-Åbyvägens trafikplats innebär sammanfattningsvis att asfaltverkets trafik mot söder och mot Västberga trafikplats ej förändras. Studerad gatukoppling över spårområdet mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen är svår och dyr att åstadkomma och leder till mer störningar än nytta för verksamheterna i området. Gat- och fastighetskontoret föreslår att nämnden godkänner föreliggande planförslag utan ny gatuförbindelse eller utfart till Upplagsvägen.

**SLUT**