

Handläggare: Magnus Liljedahl  
Region Ytterstad  
Markbyrån  
Tel: 508 264 20  
magnus.liljedahl@gfk.stockholm.se

2003-03-07

Dnr 03-511-475:1, 03-511-475

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

**Samverka för ett effektivare utnyttjande av Västberga samt utveckling av Västberga industriområde. Svar på skrivelser från Mats Rosén (kd) och Björn Nyström (kd) samt Ann-Marie Strömberg (v).**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att som svar på skrivelserna från kristdemokraterna och vänsterpartiet överlämna och återropa detta tjänsteutlåtande samt att föreslå att skrivelserna från kristdemokraterna och vänsterpartiet därmed skall anses besvarade.
2. Gatu- och fastighetsnämnden ger kontoret i uppdrag att anlita en konsult för att göra en utredning hur användningen av spårområden och eventuella omstruktureringar av markytor och företag inom hela Västberga företagsområde kan leda till att området utnyttjas mer effektivt.

Olle Zetterberg

Solveig Svedgård

Ulf Rönnberg  
Stf

#### **SAMMANFATTNING**

Kristdemokraterna föreslår i en skrivelse 2003-02-04 till gatu- och fastighetsnämnden att diskussioner och samverkan inleds med fastighets- och markägare inom Västberga industriområde för att möjliggöra en bättre exploatering av området. Västberga industriområde bör merutnyttjas för kontors- och industriändamål. Vid en okulärbesiktning av området fann kristdemokraterna stora ytor efter järnvägen som enligt dem skulle kunna

bebyggas. Till detta kommer att förtätningar och påbyggnader på befintliga fastigheter inom området skulle skapa åtskilliga nya arbetsplatser, t ex för mindre företag.

Vänsterpartiet föreslår i en skrivelse 2003-03-11 att möjligheten att lokalisera asfaltverket till rangerbangården mellan järnvägsspåren längs Drivhjulsvägen skall utredas. Vänsterpartiet skriver vidare att möjligheterna att bättre utnyttja järnvägsspåren för transporter för att minska biltrafiken i området, låta Schenkerterminalen byta plats med flyktingbostäderna samt återuppta planeringen för bostäder längs Lerkrogsvägen skall utredas.

Kvalitets- och miljöprojekten Västberga lyft och Årsta terminal genomfördes under 90-talet. Utöver en upprustning av den gemensamma miljön i företagsområdena, inventerades också områdenas potential för etablering av ytterligare verksamhet av industriell karaktär. Möjligheten att tillskapa ny industrimark i området kring Västberga och Årsta terminal konstaterades redan då ligga i att se över användningen av de relativt stora järnvägs- och spårområdena.

Gemensamt för SJ:s och stadens spårområden är att det är svårt att hålla spårområdena i vårdat skick om de inte används. Företagen har inget behov av järnvägstransporter. När delar av spårområdena har arrenderats ut har skötseln blivit bättre. Gatu- och fastighetskontoret vill med anledning av detta göra en konsultutredning för att se hur spårområden och eventuella omstruktureringar av markytor och företag inom hela Västberga företagsområde skulle kunna leda till att området utnyttjas mer effektivt. Detta skulle även leda till att företagen blir nöjda och Västberga får sig ett ordentligt lyft.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Kristdemokraterna föreslår i en skrivelse 2003-02-04 till gatu- och fastighetsnämnden att diskussioner och samverkan inleds med fastighets- och markägare inom Västberga industriområde för att möjliggöra en bättre exploatering av området. Vidare föreslås att en arkitektävling initieras där miljöfrågorna och goda kommunikationer skall vara centrala begrepp i ett nytt Västberga industriområde.

Med Västberga avses i skrivelsen främst området mellan Västberga Allé, Årstälänken och västra stambanan. Västberga industriområde bör mer utnyttjas för kontors- och industriändamål. Vid en okulärbesiktning av området fann kristdemokraterna stora ytor efter järnvägen som enligt dem skulle kunna bebyggas. Till detta kom att förtätningar och påbyggnader på befintliga fastigheter inom området skulle skapa åtskilliga nya arbetsplatser, t ex för mindre företag, se bilaga 1.

Vänsterpartiet föreslår i sin skrivelse 2003-03-11 att möjligheten att lokalisera asfaltverket till rangerbangården mellan järnvägsspåren längs Drivhjulsvägen skall utredas. Vänsterpartiet skriver vidare om möjligheterna att bättre utnyttja järnvägsspåren för transporter för att minska biltrafiken i området, låta Schenkerterminalen byta plats med flyktingbostäderna samt

återuppta planeringen för bostäder längs Lerkrogsvägen skall utredas, se bilaga 2.

### **Västberga Lyft och Årsta Terminal**

Under 90-talet genomfördes kvalitets- och miljöprojekten Västberga lyft och Årsta terminal. I projekten deltog områdenas samtliga fastighetsägare och tomträttshavare, områdenas företagsgrupper, vissa större företag samt gatu- och fastighetskontoret, näringslivskontoret och andra berörda kommunala förvaltningar. Även SJ ingick i projektgrupperna. Utöver en upprustning av den gemensamma miljön i företagsområdena, inventerades också områdenas potential för etablering av ytterligare verksamhet av industriell karaktär. Då inga grundläggande förändringar skett sedan dess, bör resultaten av inventeringen fortfarande vara aktuella.

Inventeringen av tillgängliga markytor ledde till att mark mot järnvägen i södra Årsta terminal kunde upplåtas till Ströms skrot och Kylexpressen. Därmed är expansionsmöjligheterna i markplanet helt slut i Årsta terminal.

I Västberga lyft lokaliserades två fastigheter som skulle kunna upplåtas permanent till industriell verksamhet. Fastigheterna är idag utarrenderade för parkering.

Möjligheten att tillskapa ny industrimark i området kring Västberga och Årsta terminal konstaterades redan då ligga i att se över användningen av de relativt stora järnvägs- och spårområdena. SJ äger det stora spårområdet mellan Västberga och Årsta terminal. Staden äger stickspåren in till företagsområdena.

På frågan om SJ var beredd att avstå delar av sitt stora och lågt utnyttjade spårområde mellan Västberga och Årsta terminal svarade SJ ett klart och tydligt nej. Ytterligare diskussioner bedömdes som meningslösa.

### **Stadens industrispår**

I Årsta terminal är stadens båda industrispår avvecklade som spår och markytorna har integrerats i grannfastigheterna.

I Västberga finns dels ett genomgående industrispår tvärs genom området till bageriet och vidare till Sandvik/ABB. Vidare finns två kortare stickspår till kvarteren öster om Västberga Allé.

Trafiken på det genomgående spåret är nu helt nedlagd. Spåret korsar Västberga Allé som varje dygn trafikeras med cirka 17 000 fordon. Av dessa är cirka 400 tunga transporter till och från ASG. Flera fastighetsägare och tomträttshavare har uttryckt intresse av att arrendera eller förvärva hela eller delar av spåret. Vissa delar av spåret är redan idag utarrenderat.

Vad gäller stickspåren är det norra stickspåret fortfarande i drift för returpapperstransporter till HA Industri. Resterande del används för uppställning av ett stort antal gamla lok och vagnar till Stockholms ånglokssällskap. Det södra stickspåret används inte sedan lång tid tillbaka och skulle troligen kunna arrenderas ut.

## Översiktsplan 99

I Öp 99 är endast två områden inom stadsgränsen markerade som terminalområden, västra Lunda och östra Västberga. Områdena inrymmer livsmedelshandling, godsterminaler, containerhantering m m, dvs verksamheter som har stor betydelse för Stockholms försörjning. Planeringsinriktningen är således att östra Västberga även fortsättningsvis ska utnyttjas för terminal- och godshantering samt liknande verksamheter.

### Brist på ytor för terminalintensiva verksamheter

För stadens försörjning finns behov av områden där verksamheter som är störande kan etableras. Ytor för partihandel och distribution är en bristvara i regionens mer centrala delar. Eftersom den industrimark som finns ofta är mest lämpad för lätt industri och kontorsliknande verksamheter är det viktigt att värna om de företagsområden som kan erbjuda goda förutsättningar även för de störande verksamheterna såsom handels- och distributionsföretag. Närheten till de stora trafiklederna (Åbyvägen-Huddinge vägen, Essingeleden, E4:an och Södra länken) är det tyngsta argumentet för att bevara östra Västberga som ett terminalområde. Dessutom ligger området än så länge inom ett avgränsat läge mot omkringliggande bostadsområden.

### Terminalintensiv verksamhet

De terminalintensiva företagen tycker att Västberga företagsområde är bra lokaliserat och att tillgängligheten är god. Det främsta skälet till etablering på nuvarande adress är bra tillfartsvägar och närhet till kunder. Bra lokalisering och tillgänglighet är också främsta skälet till att företagen vill vara kvar på nuvarande adress.

Varje år transporteras 15 miljoner ton till Stockholms stad och nästan 10 miljoner från staden. Flödet av varor till och från regionen förväntas öka i takt med regionens tillväxt. Stockholmsregionens snabba tillväxt medför att välfungerande transporter och varuflöden är väsentliga för regionens funktion och försörjning. Samtidigt ökar också trycket på centralt belägen mark. Terminalområden är effektivt utnyttjade för sin verksamhet men de medför ett lågt utnyttjande av marken ur exploateringssynpunkt och ett stort tryck på närliggande trafikleder. Områdena är svåra att integrera med bostäder och vartefter staden växer kan det bli svårt att ha dessa områden i stadens mer centrala delar.

### Tidigare nämndbeslut rörande Västberga företagsområde

Liljeholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sammanträde 2000-04-27 att hemställa till kommunstyrelsen, gat- och fastighetsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden att Västberga företagsområde blir ett företagsvänligt stadsutvecklingsområde med bostäder och företagsverksamheter som väl låter sig blandas med dessa.

Gat- och fastighetsnämnden beslutade den 17 oktober 2000 att Västberga företagsområde skall förbli ett område för tyngre transportintensiva verksamheter och därmed följa den översiktsplan(ÖP-99) som arbetats fram. Stadsbyggnadskontoret och näringslivskontoret gick på samma linje.

### **Återremiss av redovisningen av alternativa placeringar för asfaltverk**

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade 2003-03-11 att återremittera ärendet rörande redovisning av alternativa placeringar för asfaltverket på Kungsholmen. Nämnden anförde att inför valet av ny placering för asfaltverket bör även nuvarande och förväntade trafikflöden samt miljöpåverkan redovisas. Kontoret bör även återkomma med en redovisning av skälen till att övriga platser i bilaga 1 inte är lämpliga samt möjligheten för andra lösningar än att anlägga ett nytt asfaltverk. Även alternativa placeringar inom Västberga industriområde, exempelvis rangerbangården, bör redovisas.

Förslag till placering av asfaltverk inom rangerbangården i Västberga behandlas i kontorets kommande svar på ovanstående återremiss.

### **Bostäder vid Lerkrogsvägen**

Bostadsprojektet vid Lerkrogsvägen är inte nedlagt. Efter genomfört programsamråd har däremot inte projektet drivits med någon prioritet jämfört med t ex andra större prioriterade bostadsprojekt. Projektet innehåller också en rad oklarheter kopplade till Västberga industriområde.

### **Samverkan**

Gatu- och fastighetskontoret har kontakter med företagarna i Västberga företagsområde om att öka exploateringen i området. Ett flertal bygglov ligger under behandling, där företagarna vill utöka sin verksamhet.

### **Konsultuppdrag**

Ett genomförande av förslagen om att avveckla delar av spårområdena kan dock bara ske om SJ och staden är beredda att medverka i en avveckling / begränsning av spårområdena. Gemensamt för SJ:s och stadens spårområden är att det är svårt att hålla spårområdena i vårdat skick om de inte används. Företagen har inget behov av järnvägstransporter. När delar av spårområdena har arrenderats ut har skötseln blivit bättre och dessutom får staden en intäkt i form av arrendeavgifter. Gatu- och fastighetskontoret vill med anledning av detta göra en konsultutredning för att se hur spårområden och eventuella omstruktureringar av markytor och företag i hela Västberga företagsområde skulle kunna leda till att området utnyttjas mer effektivt. Detta skulle även leda till att Västberga får sig ett lyft.

**SLUT**