

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

2003-09-12

Larisa Freivalds  
Region Ytterstaden, Markbyrå  
Tel: 508 263 20  
[larisa.freivalds@gfk.stockholm.se](mailto:larisa.freivalds@gfk.stockholm.se)  
Dnr 02-006-243

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Redovisning av alternativa nya lägen för asfaltverket på Kungsholmen. Återremiss**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att godkänna redovisad utredning av alternativa lägen för asfaltverket i Hornsberg, Kungsholmen
2. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner för sin del att asfaltverket i Hornsberg flyttas till området vid Drivhjulsvägen, Västberga och ger gatu- och fastighetskontoret i uppdrag att beställa en ny detaljplan för asfaltverk och betongstation samt att kontoret får i uppdrag att vidta erforderliga åtgärder för genomförandet.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Solveig Svedgård

#### **SAMMANFATTNING**

Planarbete pågår för kv Kojan mm i Hornsberg, Kungsholmen. Planförslaget innebär att 1100 lägenheter kan byggas vilket bl a förutsätter att det befintliga asfaltverket på Kojan 7 flyttas. Staden har i försäljningen av bolaget Stockholm Entreprenad till Peab förbundit sig att till bolaget på

---

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2003-09-30\Tjut\13.doc\Tjut\2003\30sept\Redovisning av alternativa nya lägen för asfaltverk på Kungsholmen.Återremiss

2003Bilaga 1: Nytt föreslaget läge för asfaltverket

Bilaga 2: Läget i förhållande till befintlig bostadsbebyggelse

Bilaga 3: Trafikens fördelning i området

Bilaga 4: Studerade lägen för asfaltverk och betongstation

marknadsmässiga villkor överlåta eller upplåta mark där fortsatt verksamhet bedöms kunna bedrivas.

Gatu- och fastighetskontoret har de senaste åren studerat alternativa placeringar för asfaltverk i Stockholmsområdet. Gatu- och fastighetskontoret har tagit hänsyn till påverkande faktorer och vägt samman dessa. Viktigt har varit intilliggande bebyggelse, avstånd till bostads- och naturområden och närheten till trafikleder, hamn och järnväg samt till marknaden (bygg- och vägarbetsplatserna).

Kontoret anser efter slutlig sammanvägning att ett område vid Drivhjulsvägen i Västberga ska föreslås som nytt läge för placering av asfaltverket i Hornsberg. Västberga är en av två platser som i den nya översiktsplanen betecknats som terminalområden, reserverade för transportintensiv verksamhet, av stor betydelse för stadens försörjning.

Kontoret väljer att förorda området vid Drivhjulsvägen, vilket innebär att en ny detaljplan måste tas fram. Avståndet till bostäder, kyrkogård och behandlingshem blir längre från området vid Drivhjulsvägen än för den tidigare föreslagna platsen i kv Drivremmen.

En preliminär miljökonsekvensbeskrivning finns framtagen för placering av ett asfaltverk i Västberga. Ett asfaltverk bedöms där begränsat påverka omgivningen. Övergripande trafikleder finns nära som hindrar trafiken att passera känsliga områden som till exempel bostadsbebyggelse. Anläggningarna får ett centralt läge som ger korta transporter, vilket är viktigt för miljön i stort. Bullret från trafiken till och från anläggningarna beräknas medföra att bullret i området ökar marginellt, med ingen/knapp märkbar bullerökning inomhus närmast Västberga Allé.

Anläggningarna bedöms, med effektiv stoftrening, begränsat påverka luftkvaliteten i området. Damm och stoft minimeras genom att processerna kapslas in. Lukten blir ringa med de högt ställda kraven på gasrening i nya anläggningar. Bullret från processerna blir liten, knappt märkbar utanför anläggningsområdet.

I och med detta avskrivs det av gatu- och fastighetsnämnden (2003-03-11) återremitterade ärendet angående redovisning av alternativa nya lägen för placering av asfaltverket på Kungsholmen.

## UTLÅTANDE

### **Bakgrund**

Under 1999 gjordes ett programförslag för asfaltverk, betongfabrik och bilservice i kv Drivremmen i Västberga företagsområde, en av två platser som i den nya översiktsplanen betecknats som terminalområden, reserverade för transportintensiv verksamhet, av stor betydelse för stadens

försörjning. Förslaget gör det möjligt att avveckla asfaltverket i Hornsberg på Kungsholmen.

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

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

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

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

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

Gatu- och fastighetsnämnden återremitterade den 11 mars 2003 ärendet om redovisning av alternativa placeringar för asfaltverk på Kungsholmen samt uppdrog åt kontoret att återkomma med ärendet i enlighet med nedanstående samt att anföra följande. 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 vid Drivhjulsvägen bör utredas och redovisas.

PEAB har tidigare önskat att samlokalisera asfaltverket och en ny betongstation. Betongstationen tar mycket liten plats i anspråk och materialtransporterna är i stort desamma som till asfalttillverkningen. Kontoret föreslår därför att nämnden prövar en placering av båda delarna i Västberga. Men staden har inget krav enligt avtal att erbjuda PEAB en plats för betongstation.

*Liljeholmens stadsdelsnämnd och Älvsjö stadsdelsnämnd*

Liljeholmens stadsdelsnämnd har den 20 mars 2003 beslutat att överlämna en skrivelse till gatu- och fastighetsnämnden där man uttalar att en lokalisering av asfaltverk och betongfabrik till kv Drivremmen skulle få mycket negativa konsekvenser för området, bl.a. ökad trafik, risk för genomfartstrafik genom Liseberg, samt att det försvårar möjligheten till kompletteringsbebyggelse i Västberga industriområde.

Älvsjö stadsdelsnämnd har den 28 april 2003 beslutat att överlämna en skrivelse till gatu- och fastighetsnämnden där man uttalar att nämnden motsätter sig förslaget att förlägga ett asfaltverk till Västberga och anser att alternativa lösningar skall utredas vidare.

*Produktion av asfalt och betong*

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

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

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

I Stockholm finns idag två anläggningar för asfaltproduktion, Hornsberg och Larsboda (Farsta). Betongproduktion sker i Ulvsunda, Värtan, Liljeholmen, Hammarby och Larsboda. Grus, kross och i viss mån återvinning av material sker i Bällsta, Hornsberg, Tyska Botten(Blackeberg), Högdalen, Sköndal och Skrubba. Dessutom finns ett antal mindre etableringar med begränsad hantering.

*Påverkan på omgivningen*

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

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

Ljudnivå från vägtrafik anges att 45 dBA ej skall överskridas inomhus under nattperioden. För byggnader med normal ljudisolering innebär detta att motsvarande utomhusnivå ej skall överskrida 70-75 dBA. Enligt boverkets allmänna råd anges som skyddsavstånd till bostäder för asfaltverk 500 m och för betongfabrik 200 m. Om verksamheten sker tillfälligt kan högre ljudnivåer accepteras.

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

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

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

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

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

### **Förslag till lokalisering av asfaltverk**

*Dagens område – Hornsberg , kv Kojan*

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

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

*Område vid Drivhjulsvägen i Västberga*

I nämndens återremiss ingick att studera en alternativ placering inom Västberga industriområde, exempelvis Rangerbangården vid Drivhjulsvägen bör utredas och redovisas. Kontoret har nu tillsammans med Stockholm Entreprenad och banverket, som äger delar av området, studerat området. Tidigare har banverket inte varit beredda att sälja marken.

Kontoret föreslår att asfaltverk och betongstation placeras på mark, som till största delen ägs av banverket, vid Drivhjulsvägen, se bilaga 1. Området används idag till upplagsområde för banverket, spår och parkeringsplatser på den del som staden äger. Gällande detaljplan anger trafikområde för järnväg.

Många övergripande trafikleder finns i grannskapet, Nybodamotet, Södertäljevägen, Essingeleden, Årstälänken, Åbyvägen och Huddingevägen. Detta gör transporterna till större byggarbetsplatser gynnsamma. 2004 öppnar Södra länken.

Föreslaget asfaltverk ökar trafiken på Västberga Allé i industriområdet. Störningarna bedöms dock bli begränsade. Den planerade gång- och cykelvägen över järnvägen och längs Västberga Allé förbättrar trafikförhållandena, särskilt säkerheten för gående och cyklande.

Trafiken i närliggande bostadsområden bedöms inte påverkas, inga bostadsgator behöver användas. Kontoret har gjort en utredning av påverkan av trafikbullret vid Lisebergsvägen som visar att en utbyggnad av asfaltsverk ej skulle leda till höjda bullernivåer inom detta område. Genomfartsförbud, väggupp och hastighetsbegränsningar avhåller från genomfart i Liseberg och Örby slott. Södra länken kommer att minska eventuell smittrafik.

Industribebyggelse, spårområden mm, avgränsar mot bostäderna ca 700 meter längre bort i Solberga, Liseberg, Midsommarkransen och Årsta. Ett behandlingshem för ca 100 korttidsboende, vid Västberga Allé, finns ca 400 meter från det föreslagna asfaltverket mm. I Boverkets allmänna råd anges som skyddsavstånd till bostäder för asfaltverk 500 m och för betongfabrik 200 m. Avstånden till bostadsområdena visas på bilaga 2.

Största vinsten med förslaget vid Drivhjulsvägen är att avståndet till bostäder blir längre samt att asfaltverket inte skulle förhindra en eventuell framtida utveckling/omvandling av delar av Västberga industriområde.

Staden och Banverket är markägare för berörd mark i Västberga. PEAB förhandlar med Banverket om markköp. Staden avser att försälja sin mark till PEAB/Stockholm Entreprenad.

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

Ett planarbete bör startas snarast för att omvandla området till industrianvändning istället för spårområde mm som det är idag. En ny plan kan finnas framtagen vid årsskiftet 2004-05. Det innebär att ett nytt asfaltverk skulle kunna vara i drift ca ett år senare.

För att göra det möjligt med placering av asfaltverk och betongstation på området vid Drivhjulsvägen förutsätts följande:

- Förhandlingar pågår mellan PEAB och Banverket med avsikt att upprätta avtal om försäljning av aktuellt område. Det förväntas vara klart före årsskiftet 2003-04.
- Staden och PEAB ska förhandla och skriva avtal om försäljning av mark intill Drivhjulsvägen. Förväntas vara klart senare före årsskiftet 2003.-2004.
- Staden har visat på att nuvarande spår rättigheter till berörda fastigheter går att ersätta i nytt läge vid framtida behov av järnvägstransporter. Avtal mellan tomträtthavaren till Drivremmen 1 och staden kommer att upprättas angående detta, samt mellan Jernhusen och staden avseende Drivremmen 2.
- Staden kommer att säga upp de arrenden som ligger på stadens mark vid Drivhjulsvägen för att åstadkomma in/utfarter till asfaltverket och betongstationen.
- Undersökningar om ev markföroreningar inom stadens respektive banverkets mark kommer att göras under hösten.

Om dessa förhandlingar inte leder till avtal inom en rimlig tid återkommer kontoret till nämnden.

#### *Miljökonsekvenser vid en placering vid Drivhjulsvägen i Västberga*

En preliminär miljökonsekvensbeskrivning togs fram för placering av ett asfaltverk i kv Drivremmen. Stora delar av den MKB:n gäller också det nya läget. Anläggningens transporter och utsläpp är de samma. Det nya läget är längre ifrån befintlig bostadsbebyggelse och bedöms därför ge lägre risk för störningar.

Ett asfaltverk vid Drivhjulsvägen bedöms begränsat påverka omgivningen. Övergripande trafikleder finns nära som hindrar trafiken att passera känsliga områden som till exempel bostadsbebyggelse. Spår områden, vägar och industriebebyggelse avgränsar från den närmaste omgivningen. Anläggningarna får ett centralt läge som ger korta transporter, vilket är viktigt för miljön i stort.

Anläggningarna beräknas ge ca 220 tunga transporter och ca 440 rörelser/dygn. Västberga Allé har en trafik på ca 17.500 fordon/dygn närmast Liseberg och en stor andel utgörs av tunga fordon från de olika verksamheterna i Västberga industriområde. Detta genererar en bullernivå vid väggkant <70 dBA. Bullret av trafiken till och från anläggningarna beräknas medföra att bullret i området ökar marginellt, en inte märkbar bullerökning inomhus närmast Västberga Allé.

Trafikens fördelning till och från området framgår av bilaga 3.

Anläggningarna bedöms, med effektiv stoftrening, begränsat påverka luftkvaliteten i området. Damm och stoft minimeras genom att processerna kapslas in. Emissionsvärdena uppskattas till drygt 1/4 av tillåtna gränsvärden. Lukten blir ringa med de högt ställda kraven på gasrening i nya anläggningar. Bullret från processerna blir liten, knappt märkbar utanför anläggningsområdet.

#### *Övriga alternativa lägen för asfaltverk*

Gatu- och fastighetskontoret har i samarbete med Carl Bro Stockholm Konsult de senaste åren studerat alternativa placeringar för asfaltverk och betongstation i Stockholmsområdet. I bilaga 4 redovisas en lista över alternativa lägen i västerort, innerstaden, söderort och andra kommuner som studerats. Lägena är av olika anledningar inte lämpliga för ett asfaltverk och betongstation.

#### *Kv Drivremmen*

Kv Drivremmen är fortfarande ett möjligt alternativ för asfaltverk och betongstation. För kv Drivremmen finns en gällande detaljplan som anger industrianvändning, varför det är möjligt att söka bygglov direkt för den nya verksamheten. Transporterna till/från Drivremmen kommer att gå samma vägar som till/från Drivhjulsvägen. Men Drivremmen ligger något närmare bostadsområdena.

#### *Alternativ i stället för en ny plats*

Förutom asfaltverken i Hornsberg och Larsboda (Farsta) finns det asfaltverk i Vårby, och Solna som ligger på rimligt avstånd för att försörja Stockholm. De i Vårby och Solna ägs av NCC och det i Larsboda (Farsta) ägs av Skanska. Idag produceras 150.000 kubikmeter asfalt/år i Hornsberg. På årsbasis så kan närliggande asfaltverk producera denna kvantitet. Problemet är att asfaltsäsongen i bästa fall är 7 månader lång, och att Solna, Farsta och Vårby har en tillverkningskapacitet som inte gör det möjligt att leverera dessa ytterligare 150.000 kubikmeter. Detta leder till att det uppstår orimliga väntetider vid dessa asfaltverk, vilket i sin tur leder till att produktionen flyttar längre ut med ökade kostnader för transport som följd. Kontoret anser därför att ett asfaltverk i centralt läge är viktigt. Det är också betydelsefullt för konkurrensen på asfaltsmarknaden att PEAB:s asfaltverk i Hornsberg kan få en ny placering.



## Kontorets synpunkter

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

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

Västberga har förvisso genom sitt centrala läge en stor framtida potential för annan verksamhet. En sådan utveckling ligger dock rimligen relativt långt fram i tiden.

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

Kontoret väljer att förorda området vid Drivhjulsvägen även om det innebär att en ny detaljplan måste tas fram. Avståndet till bostäder, behandlingshem och begravningsplats blir längre än för Drivremmen. Det är svårt att bedöma tidsåtgången för bygglov mm för Drivremmen om bygglovet överklagas och i så fall leder till en utdragen process. Dessutom finns befintliga arrendatorer inom kv Drivremmen.

Förslaget att placera verksamheterna vid Drivhjulsvägen innebär att eventuella framtida planer på kompletteringsbebyggelse i södra delarna av Västberga kan vara möjliga att genomföra.

Kontoret anser att förslaget till ny placering av asfaltverket i Västberga tillmötesgår de synpunkter som stadelsnämnderna i Älvsjö och Liljeholmen framfört.

Kontoret föreslår att planprocessen startas snarast, även om alla förhandlingar ang mark mm mellan berörda parter inte är klara. Godkännandet av detta ärende innebär då ett inriktningsbeslut som senare kommer att följas upp av beslut i samband med planprocessen och ev vid beslut om avtal. Redovisning av ev kostnader p g a evakuering av asfaltverket kommer att redovisas i samband med genomförandebeslut för

kv Kojan mm. Kontoret återkommer till nämnden om det visar sig att ovan nämnda förhandlingar inte leder till avtal inom rimlig tid.

#### **Kontorets förslag till beslut**

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden för sin del beslutar att asfaltverket i Hornsberg flyttas till området vid Drivhjulsvägen i Västberga, att en betongstation placeras på samma plats samt att gatu- och fastighetskontoret får i uppdrag att beställa en ny detaljplan för asfaltverk och betongstation samt att kontoret får i uppdrag att vidta erforderliga åtgärder för genomförandet.

I och med detta avskrivs det av gatu- och fastighetsnämnden (2003-03-11) återremitterade ärendet angående redovisning av alternativa nya lägen för placering av asfaltverket på Kungsholmen.

**SLUT**