



Handläggare:
Carolina Stenbeck
Markkontoret, Miljö och Teknik
Telefon: 08-508 266 71
carolina.stenbeck@mk.stockholm.se

Lars-Otto Frick
Trafikkontoret, Gatuavdelningen, Södra Distriktet
Telefon: 08-508 278 23
lars-otto.frick@tk.stockholm.se

Anton Västberg
Stadsbyggnadskontoret,
Telefon: 08-508 275 69
anton.vastberg@sbk.stockholm.se

Mn dnr M2006-410-01564
Tn dnr T2006-410-01993
Sbn dnr 2006-15165-32

Till
Marknämnden 2006-09-21
Trafiknämnden 2006-09-19
Stadsbyggnadsnämnden 2006-09-28

Ny väganslutning mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen i Västberga industriområde.

Förslag till beslut

1. Marknämnden, trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden godkänner kontorens redovisning av trafikutredningen.

Ingela Lindh

Göran Långsved

Göran Gahm
tf.

Sammanfattning

I samband med behandling av förslag till detaljplan för asfaltverk vid kvarteret Drivremmen i Västberga har kommunfullmäktige uppdragit åt gatu- och fastighetsnämnden att utreda en ny väganslutning mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen. Gatu- och fastighetsnämnden jämte stadsbyggnadsnämnden har därvid givit kontoren i uppdrag att utreda projektet och återredovisa ärendet.

Kontoren redovisar här tidigare studier jämte två ytterligare alternativa vägförbindelser mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen. De jämförs med ett ”nollalternativ” som motsvarar dagens vägnät.

Positiva egenskaper med en ny väganslutning är kortare färdvägar för fordonstrafik, att en ny förbindelse för gång- och cykeltrafik erhålls jämte att trafiken minskar något på Västberga Allé på sträckan mellan Elektravägen och Årstabergsvägen. Negativa effekter är trafikökningar på berörda lokala industrigator (Elektravägen, Drivhjulsvägen och Upplagsvägen) vilket påverkar trafiksäkerheten, arbetsmiljön och åtkomligheten för verksamheterna längs gatan. Byggekostnaderna blir stora för alla studerade nya väglösningar och intrång sker på fastigheter och verksamheter. Det finns för närvarande ingen finansiering för projektet.

Kontorens bedömning är att asfaltverkets transporter kan klaras inom befintligt vägnät, dvs. utan den nya vägförbindelsen till Upplagsvägen. Kontroll föreslås dock göras inom stadens bullerskyddsprogram av trafikbullerförhållanden och bullerskydd längs Dansbanevägen. Kontoren föreslår också att möjliga cykelförbindelser mellan Årstabrons cykelbana och söderut (tex. mot Västberga Allé) studeras vidare, liksom även cykelbaneutbyggnaden längs Västberga Allé.

Om nämnderna bedömer att det ändå finns skäl att tillskapa en ny vägförbindelse mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen vill kontoren, bland de studerade vägalternativen, förorda att fortsatt arbete inriktas på alternativ 3. Detta innebär en vägdragning som förlängning av Elektravägen, via plankorsning med järnvägsspåren och fastigheten Upplaget 3 till Upplagsvägen. Ett genomförandebeslut kan fattas först efter det att erforderlig planändring genomförts, en säkrare kostnadsuppgift erhållits jämte att finansieringen för projektet säkrats.

Nämnderna föreslås godkänna kontorens redovisning av trafikutredningen och förslag som redovisning på utredningsuppdrag utdelat vid sammanträde 2005-04-04.

Bakgrund och tidigare beslut

Gatu- och fastighetsnämnden har i samband med behandling av förslag till detaljplan för asfaltverk i området vid kvarteret Drivremmen i Västberga uppdragit åt gatu- och fastighetskontoret att utreda en ny väganslutning mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen.

Gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret avgav 2005-04-07 ett gemensamt tjänsteutlåtande där två alternativa väganslutningar mellan Upplagsvägen och Drivhjulsvägen redovisades samt även parkeringsutredning i området och utredning av cyklisternas behov av säker framkomlighet. Kontoren föreslog då att studerade väganslutningar ej skulle

genomföras. Anledningen var främst höga anläggningskostnader, intrång på fastighetsmark samt störande trafiktillskott längs Elektravägen och Drivhjulsvägen. Gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden beslutade i april resp. juli 2005 att kommunfullmäktiges uppdrag skulle fullföljas och gav kontoren i uppdrag att, för den tunga trafiken i Västberga, fortsätta utredningen av anslutningen till Upplagsvägen och återredovisa arbetet.

Kontoren återredovisar nedan resultaten av genomförda vägstudier enligt utdelade uppdrag.

Analys och konsekvenser

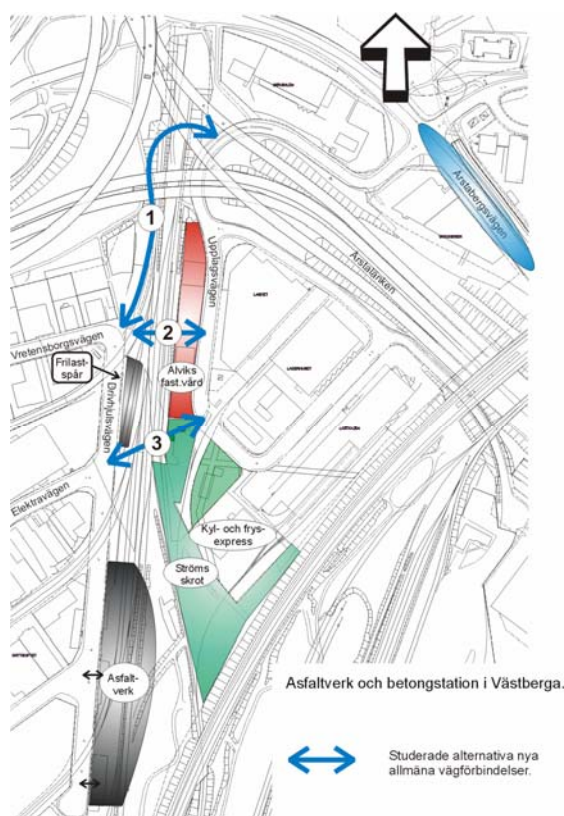
Tidigare studerade och redovisade väganslutningar mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen är (sträckningsbeteckningar enligt nedanstående figur):

Alternativ 1: Vägförbindelse via planskild korsning på bro mellan vägen och spåret mot Liljeholmen.

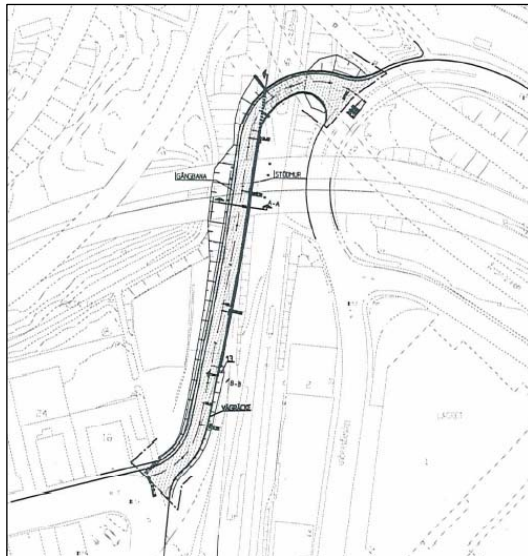
Alternativ 2: Plankorsning av spåret, med vägförbindelse placerad centralt inom fastigheten Upplaget 2.

Nya studerade alternativ innebär plankorsning mellan väg och järnväg men med mindre intrång på fastigheter och verksamheter än i alternativ 2:

Alternativ 3: Förbindelse som förlängning av Elektravägen med lokala intrång inom norra delen av Upplaget 3 (Ströms skrot, alt. 3a) och därtill inom södra delen av Upplaget 2 (Alviks fastighetsvård, alt. 3b).



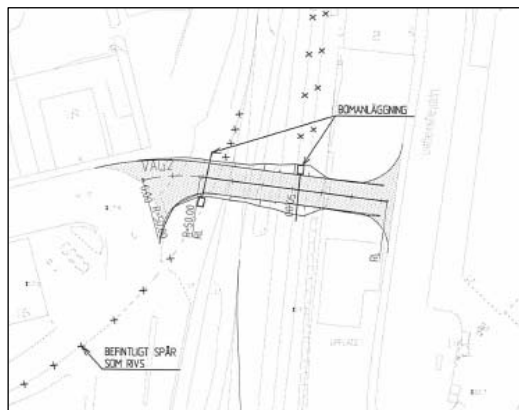
Tidigare utredda alternativ



Alternativ 1; planskild korsning med Liljeholmsspåret

Gatuförbindelse enligt alt.1 innebär en förlängning norrut av Drivhjulsvägen. I höjd med och under broarna mellan Essingeleden och Årstälken svänger gatan av på bro över industrispåret till Liljeholmen och ansluts till Upplagsvägen som trevägskorsning. Kostnaden för förbindelsen blir hög beroende på dyrbara bro- och stödmurskonstruktioner; ca 20 Mkr. Positivt är att vägen inte gör intrång på någon fastighet. Det är

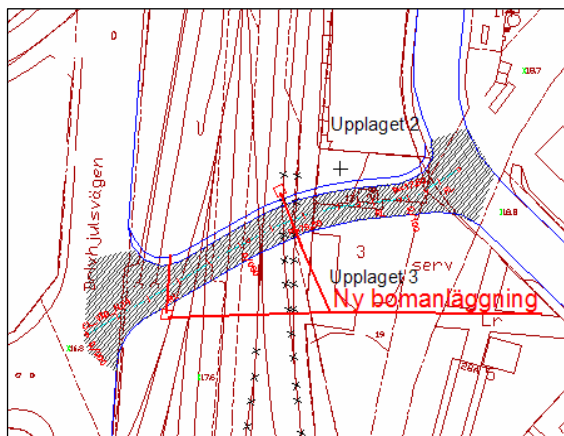
också det mest fördelaktiga alternativet ur trafiksäkerhetssynpunkt då stora trafikökningar undviks på Upplagsvägens södra del, där verksamheter är placerade och många in- och utfarter och lastbilspartering kännetecknar gaturummet. Planskildheten gör också att nya korsningar med järnvägen undviks vilket banverket anser vara viktigt ur säkerhetssynpunkt.



Alternativ 2; plankorsning med Liljeholmsspåret över fastigheten Upplaget 2

Plankorsningen är billigare att bygga men den nya vägförbindelsen gör att byggnader och verksamheter i kvarteret Upplaget 2 (Alviks fast.vård) påverkas så mycket att de sannolikt måste lösas in. Detta gör att kostnaden för staden kan bli minst lika stor som i alternativ 1.

Nya alternativ

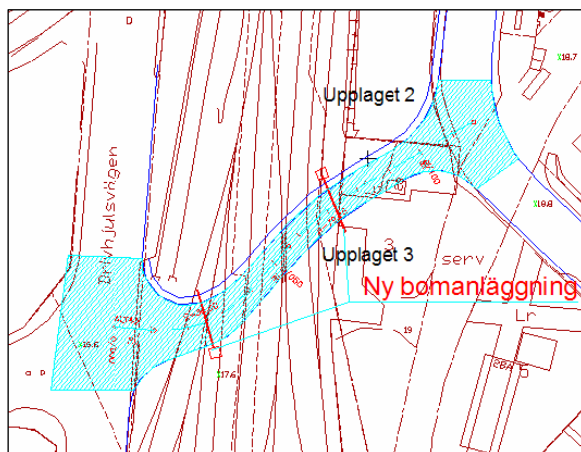


Alternativ 3a; plankorsning med Liljeholmsspåret mellan Elektravägen och Upplagsvägen över Upplaget 3

Den föreslagna vägen ansluter till Drivhjulsvägen i korsningen med Elektravägen och till Upplagsvägen vid det befintliga spårreservatet. Intrång kommer att ske på fastigheten Upplaget 3 (Ströms skrot) och i norra delen av fastigheten måste ett

skärmtak, en oljeavskiljare och två byggnader rivas och byggas upp på nytt eller flyttas.

De befintliga frilastspåren (för T-bana och spårväg), som är förlagda parallellt med Drivhjulsvägen, måste kortas av och växeln för spåren får flyttas. Vägutbyggnaden kräver även rivning och flyttning av flera andra växlar samt en helbomsanläggning som skydd för vägens korsning med spåret. Alternativ 3a ger en relativ god linjeföring och intrång kommer endast att ske på en fastighet. Banverket har godkänt föreslagen flyttning av lastspåren.



Alternativ 3b; plankorsning med Liljeholmsspåret mellan Elektravägen och Upplagsvägen över Upplaget 2 och Upplaget 3

Alternativ 3b är utformat för att inte menligt påverka längden av de frilastspår som är förlagt parallellt med Drivhjulsvägen. Det kräver därför mindre spår- och växelombyggnader än i alt. 3 a. Vägen kommer att

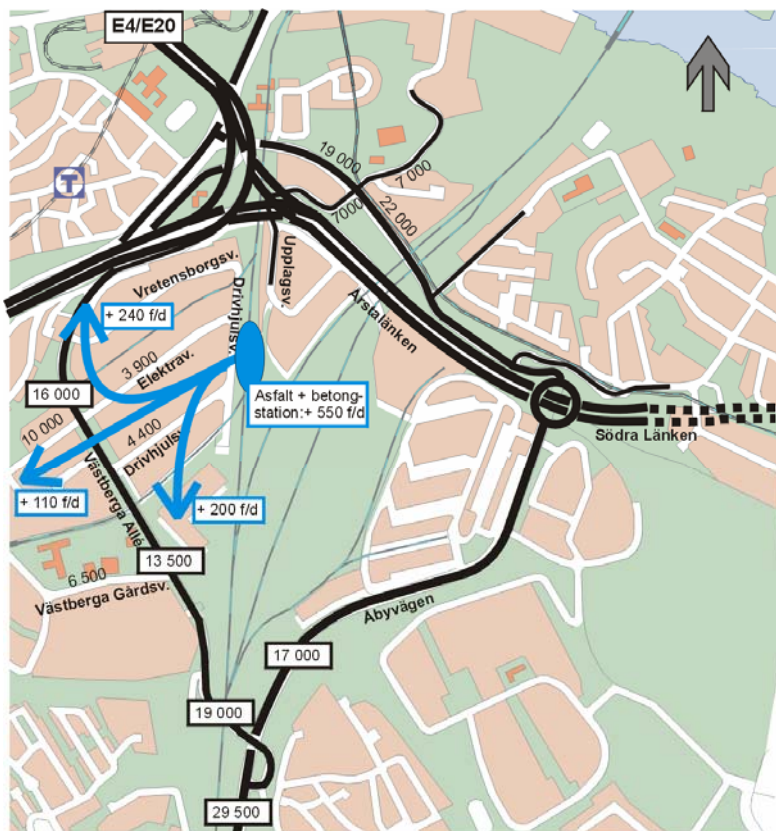
göra intrång på båda fastigheterna vid Upplagsvägen. På Upplaget 3 behöver samma åtgärder vidtas som i alternativ 3a och för Upplaget 2 tas en kommunikationsyta i södra delen av tomten i anspråk. Vägförbindelsen får sämre linjeföring och en helbomsanläggning behöver byggas även här. Byggkostnaderna blir något lägre än i alt. 3a främst beroende på mindre spårarbeten men det tillkommer kostnader för inlösen av mark i Upplaget 2.

Nollalternativet (= dagens trafiksystem)

Nollalternativet innebär att asfaltverkets transporter fördelas på dagens vägnät. Ingen omfördelning sker av befintlig trafik. Asfaltverket bedöms ge en trafikallsträng på totalt 550 fordon per dygn. Av dessa är ca 445 lastbilstransporter och resterande är personbilar. Vid ett nollalternativ (om en väganslutning ej byggs) bedöms den nya trafiken fördela sig som ca 200 fordon söder, 110 fordon väster och 240 fordon norr enligt nedanstående figur. Detta innebär ett mycket litet tillskott till den totala trafiken på berörda gator.

Studier av trafikbuller visar att den tillkommande trafik som asfaltverket medför inte kommer att märkbart påverka bullernivån för boende vare sig vid Dansbanevägen eller vid Lisebergsvägen.

Elektravägen kommer sannolikt att utgöra huvudtillfarten till asfaltverket. Korsningen mellan Elektravägen och Västberga Allé har tidigare varit hårt belastad men har nyligen byggts om i samband med trängselskatteförsöket. En busshållplatsficka har byggts på Västberga Allé norr om korsningen och gatan har breddats till två inkommande körfält söderifrån på Västberga Allé. I och med detta anser kontoren att ytterligare framkomlighetsåtgärder inte behövs med anledning av exploateringen.



0 000 = Bedömd allmän gatutrafik fordon/dygn år 2004
+ 200 f/d = Bedömd tillkommande dygnstrafik till+från asfalt+betongstation

Ekonomi

De två nya vägalternativen mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen (3a och 3b) får betydligt lägre anläggnings- eller marklösenkostnader än de tidigare studerade alternativen 1 och 2. Den lilla skillnaden i kostnad mellan alternativ 3a och 3b beror på att frilastspåren måste kortas av och att fler växlar flyttas i alternativ 3a.

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3a	Alternativ 3b
Anläggningskostnad för ny vägförbindelse	18 700 000	6 500 000	7 450 000 ¹⁾	7 300 000 ¹⁾
Ombyggnad av korset Årstabergsvägen/Upplagsvägen	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000
Nytt körfält i korset Elektravägen/Västberga Allé	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Uppskattad kostnad för inlösen av hela fastigheten Upplaget 2		12 000 000		
Summa	24 700 000	24 500 000	13 450 000	13 300 000

Det finns i dagsläget inga medel avsatta för vägutbyggnaden vare sig hos marknämnden eller hos trafiknämnden.

Konsekvenser av en ny väganslutning (utbyggnadsalternativet) jämfört med dagens gatunätsstruktur (nollalternativet)

Utbyggnadsalternativen innebär att trafikanter som färdas mellan Årsta och Västberga industriområde får kortare resvägar liksom även trafikanter mellan Västberga trafikplats och Upplagsvägen. Trafikarbetet kommer att reduceras vilket är positivt ur miljösynpunkt. Det bedöms bli ca 3500 fordon/dygn som kommer att trafikera den nya förbindelsen. De flyttas i första hand från den del av Västberga Allé som ligger norr om Elektravägen där trafiken minskar med ca 3000 fordon, vilket medför förbättringar av trafiksäkerheten på denna sträcka. Minskningen av trafikflödet ger dock endast en knappt märkbar reduktion av bullret för de boende utmed Dansbanevägen.

Även gång- och cykeltrafikanter får förkortade gång- och körvägar till och genom de båda berörda terminalområdena. En cykelmöjlighet öppnas även mellan den nya cykelbanan på Årstabron och planerad cykelväg längs Västberga Allé men det blir låg standard för cykling på industrigatorna genom de berörda verksamhetsområdena. I detta avseende är det dyrare broalternativet 1 fördelaktigare än plankorsningsalternativen.

¹ Inklusiv lösen för byggnader

Alla utbyggnadsalternativ innebär att en ökning sker av trafiken främst på Elektravägen och Drivhjulsvägen öster om Västberga Allé. Trafiksäkerhet och framkomlighet påverkas här negativt beroende på att ökad genomfartstrafik kommer i konflikt med in- och utlastning mot fastigheterna längs gatan. Motsvarande störningar uppstår även på Upplagsvägens södra del i plankorsningsalternativen.

Korsningen Årstabergsvägen/Upplagsvägen behöver byggas om på grund av att det svängande trafikflödet ökar. I korsningen Elektravägen/Västberga Allé behöver inkommande körbana från väster på Elektravägen breddas från ett till två körfält på grund av det ökade trafikflödet till den nya anslutningen mot Upplagsvägen.

Samråd

Samråd har löpande skett med banverket samt berörda fastighetsägare.

Kontorens synpunkter och förslag

Genomförda utredningar av alternativa lösningar för ny vägförbindelse mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen visar på både positiva och negativa effekter jämfört med ett nollalternativ där ingen vägutbyggnad genomförs.

Positivt är:

- + Det blir kortare färdvägar för fordonstrafik mellan Årsta (och trafikplats Åbyvägen) och Västberga industriområde samt mellan Västberga trafikplats och området vid Upplagsvägen.
- + Det skapas en ny förbindelse över järnvägsområdet för gång- och cykeltrafikanter. (Med låg standard på lokalgatorna)
- + Det blir mindre trafik på Västberga Allé, sträckan mellan Elektravägen och Årstabergsvägen. Trafikminskningen reducerar bullernivån för boende längs Dansbanevägen från 59 till 57 dBA (ekv.) vilket knappt är märkbart.

Negativt är:

- Trafikökningar på närmast berörda industrigator; Elektravägen, Drivhjulsvägen och Upplagsvägen (i plankorsningsalternativen) medför nedsatt säkerhet och åtkomlighet längs gatorna jämte försämrade arbetsmiljö.
- Intrång med inlösenbehov av mark/byggnader på fastighetsmark inom kv. Upplaget 3 och eventuellt även inom Upplaget 2.
- Stora kostnader. Det finns för närvarande ingen finansiering för projektet.

Kontorens bedömning är att asfaltverkets transporter kan klaras inom befintligt vägnät dvs. utan den nya vägförbindelsen till Upplagsvägen. För att säkra goda inomhusmiljöer för boende längs Dansbanevägen föreslår kontoren att kontroll av trafikbullerförhållandena (särskilt maxbuller nattetid) och eventuella behov av kompletterande bullerskyddsåtgärder görs inom stadens bullerskyddsprogram. Kontoren föreslår också att möjliga cykelförbindelser mellan Årstabrons cykelbana och söderut (t.ex. mot Västberga Allé) studeras vidare, liksom även cykelbaneutbyggnaden längs Västberga Allé.

Om nämnderna bedömer att det ändå finns skäl att tillskapa en ny vägförbindelse mellan Drivhjulsvägen och Upplagsvägen vill kontoren, bland de studerade vägalternativen, förorda att fortsatt arbete inriktas på alternativ 3. Detta ger de lägsta kostnaderna och medför måttliga intrång på befintliga fastigheter och verksamheter. Ett genomförandebeslut kan fattas först efter det att erforderlig planändring genomförts, en säkrare kostnadsuppgift erhållits jämte att finansieringen för projektet säkrats.

Nämnderna föreslås godkänna kontorens redovisning av trafikutredningen och förslag som redovisning på utredningsuppdrag utdelat vid sammanträde 2005-04-04.

SLUT