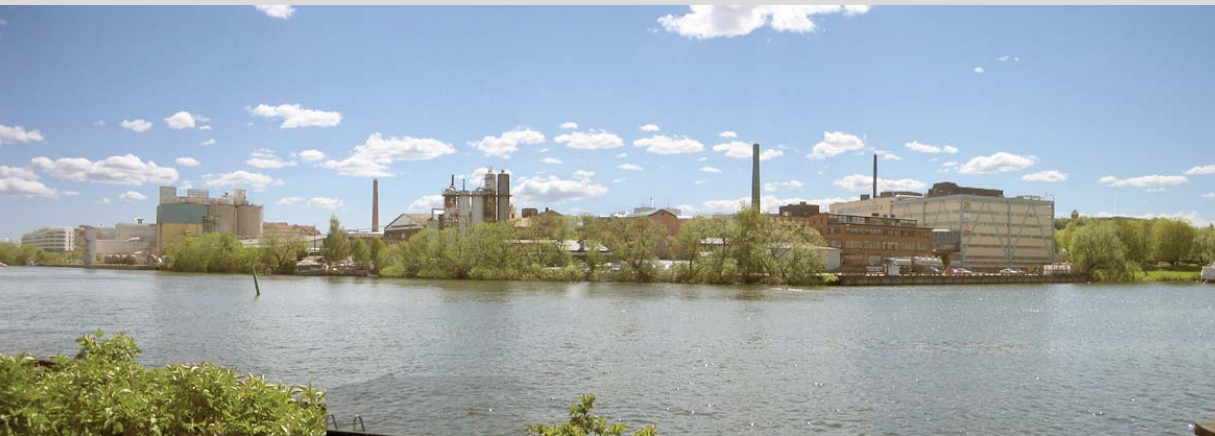


lövholmen



PROGRAM FÖR STADSUTVECKLING, DISKUSSIONSUNDERLAG JUNI 2008



STADSBYGGNADS
KONTORET

PROGRAM FÖR UTVECKLING AV LÖVHOLMEN

Lövholmen är tillsammans med Liljeholmen och Årstadal utpekade som ett stadsutvecklingsområde i Stockholms översiktsplan, ÖP-99. Strukturomvandlingen inom området är i ett intensivt skede men befinner sig i olika faser i olika delar. Närheten till innerstaden och att området har utomordentligt god kollektivtrafikförsörjning har bidragit till att flera byggföretag under senare år förvärvat fastigheter i den västra delen av Lövholmen med sikte på nyexploatering. Utvecklingen av Lövholmen kommer att fortsätta att ske successivt beroende på att fastigheterna ägs av ett stort antal privata fastighetsägare och att statusen inom den befintliga bebyggelsen varierar stort. Cementa avser att ligga kvar med sin verksamhet men en diskussion pågår om att flytta verksamheten till Värtan. I programmet prövas om det är möjligt att samlokalisera nya bostäder med Cementas verksamhet. I den kommande planeringen föreslås en etappvis utbyggnad som är förenlig med en önskvärd omvandling på sikt. Parallellt med planprocessen ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas enligt Miljöbalken, som redovisar förutsättningarna för att samlokalisera bostäder med Cementas verksamhet och som beskriver konsekvenserna av en nyexploatering i industrimiljön.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade i mars 2007 att uppdraga åt stadsbyggnadskontoret att påbörja planarbete i Lövholmen enligt kontorets förslag och poängterade följande inriktning för utvecklingen av Lövholmen:

- relativt hög exploatering
- spännande blandning av nytt och gammalt
- en mångfunktionell stad med bostäder, arbetsplatser, kommersiell och offentlig service samt kultur
- bör vara kvartersbebyggelse eventuellt med inslag av högre hus
- Lövholmsvägen bör ges en karaktär av allégata med butiker och annan service i bottenvåningarna

PROGRAMSAMRÅD

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett program med en vision för området och programsamråd pågår **tom 30 september 2008**. Syftet är att programmet ska utgöra diskussionsunderlag för den förestående stadsutvecklingen med förtätning av Lövholmen. Under programsamrådet ges berörda sakägare, boende, myndigheter m.fl. tillfälle att lämna synpunkter. Syftet är att förbättra beslutsunderlaget och ge möjlighet till insyn och påverkan i ett tidigt skede. Efter programsamrådet sammanfattas och kommenteras inkomna synpunkter i en remiss- och samrådsredovisning. Ytterligare tillfälle för dialog ges vid plansamråd och utställning.

Skriftliga synpunkter sänds till:

Stockholms stadsbyggnadskontor

Ytterstadsavdelningen

Box 8314

104 20 Stockholm

Ange ärendets diarienummer **Dnr 2006-11129-54**.

Information om förslaget finns på kontorets hemsida www.stockholm.se/sbk. Upplysningar lämnas av planarkitekt Anna Åsell, tfn 508 282 45 och planchef Bengt Andrén tfn 508 272 32.

E-postadresser:

anna.asell@sbk.stockholm.se

bengt.andren@sbk.stockholm.se

programsamråd

plansamråd

utställning

antagande

laga kraft



UTBYGGNAD 4

TRAFIK 6

GRÖNSTRUKTUR & PARKER 8

LÖVHOLMEN - FÖRR 9

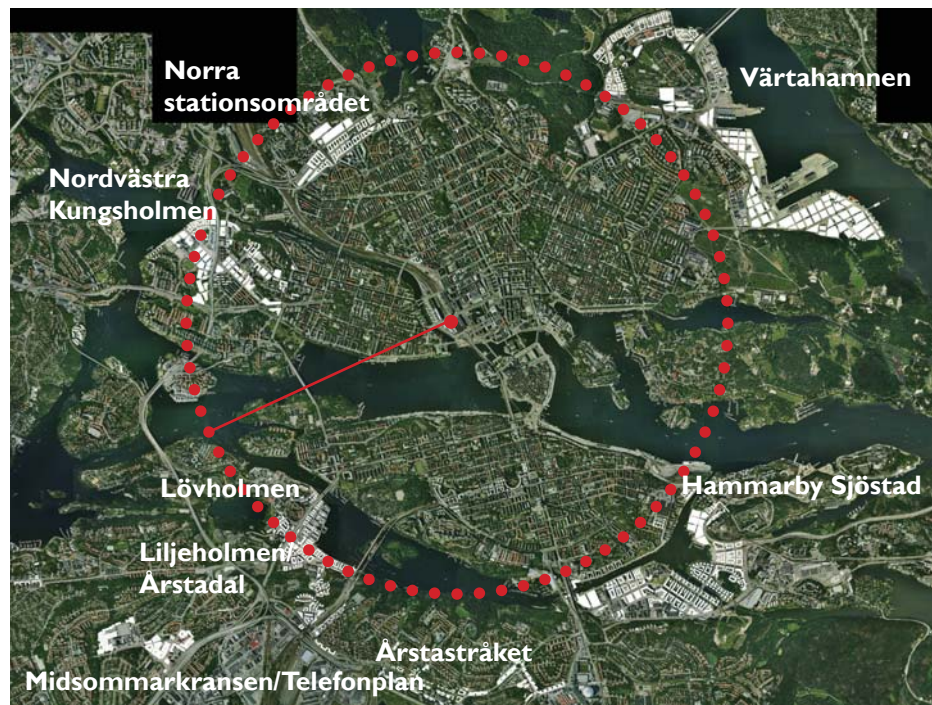
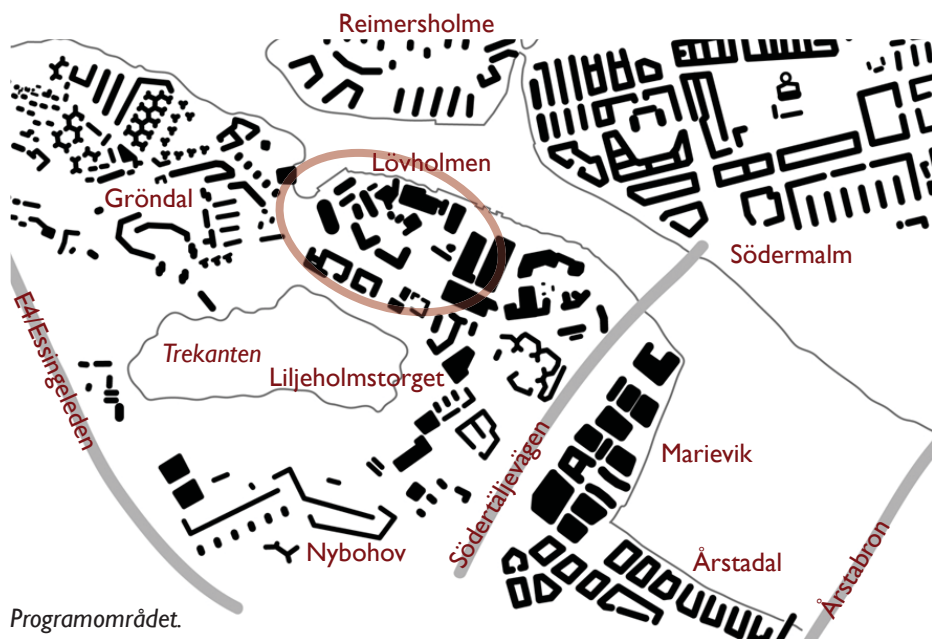
LÖVHOLMEN - IDAG 10

UTGÅNGSPUNKTER INFÖR PLANERINGEN 14

VISION INFÖR FÖRNYELSE 19

MILJÖKONSEKVENSER 21

UNDERLAG 23



Stadsutvecklingsområden. Cirkeln visar 3 km från T-centralen.

LILJEHOLMEN - EN VIKTIG NOD I STOCKHOLMS UTBYGGNAD

STRATEGISKT LÄGE

Liljeholmen är idag en vital och mångfunktionell stadsdel. Läget är attraktivt nära innerstaden, Mälaren och sjön Trekanten med tillgång till Vintervikens rekreationsområde. Bostäderna i Nybohov bildar en välkänd siluett som ses från stora delar av staden. I Marievik arbetar drygt 7 000 personer.

Liljeholmen har ett strategiskt kommunikationsläge med en mycket hög tillgänglighet med kollektivtrafik och bil. Närmare 40 000 människor passerar knutpunkten Liljeholmen dagligen. Liljeholmstorget håller på att färdigställas efter många år av omvandling. Tunnelbanespåren har överdäckats med bostäder och en ny bussterminal har byggts. I centrum finns idag ett begränsat antal butiker. En stor butiksgalleria med ett 80-tal butiker, något större än Fältöversten på Östermalm, byggs för närvarande vid torget och beräknas vara färdig hösten 2009. I området mellan spårvagnshållplatsen och torget planeras torghandel.

Stockholm växer och allt fler behöver bostäder, arbetsplatser, service och rekreationsområden. Liljeholmen har under det senaste decenniet genomgått en mycket stark expansion efter utbyggnaden av tvärspårvägen. Tvärspårvägen planeras få en ökad turtäthet och nu planeras för en förlängning med en första etapp från Alvik via Ulvsunda till Solna pendeltågsstation. Tvärspårvägen har tillsammans med Södra Länken kraftigt förbättrat kommunikationerna i tvärläng och påskyndat en intensiv stadsutveckling som knyter ihop ytterstaden med nya samband från Hammarby sjöstad, Gullmarsplan, Årstastråket och Liljeholmen. En kraftfull förtätning pågår i närområdena och många projekt är under planering. Den största bostadsutbyggnaden sker i Årstadal, som fullt utbyggd kommer att omfatta 4 500 lägenheter. Lövholmen, belägen mellan Liljeholmstorget och Gröndal, står nu på tur för en strukturiomvandling.

GRÖNDAL

Gröndal är en brokig stadsdel successivt utbyggd under lång tid vilket bidrar till Gröndals ovanliga karaktär olik flertalet av ytterstadens välplane-rade tunnelbanestadsdelar. Här finns främst bostäder uppblandat med en del arbetsplatser. Gröndalsvägen utgör ett samlande stråk och har i hög grad en stadsmässig karaktär beroende på byggnadernas utformning och spårvägen mitt i gatan. Många tidsepoker har satt spår med skilda hustyper i varierad skala. Det finns kvar ett antal träkåkar med snickarglädje som växte upp i början av förra seklet med hyresbostäder, kvartersbebyggelse lik den i stenstaden, lamellhus, terrasshus, stjärnhus, punkthus och kontors- och industribyggnader, varav en del byggts om till bostäder. Flera byggnader utgör arkitektoniska höjdpunkter som terrasshusen och stjärnhusen utformade av Backström & Reinius arkitektkontor.



Charlottendal, malmgård från senare delen av 1700-talet.



Gröndalsvägen.



Gröndal från nordost.



Lövholmsvägen med tvärbanan.

TRAFIK

Lövholmen är belägen emellan Essingeleden och Södertäljevägen som genom sina stora trafikmängder har en stor omgivningspåverkan på intilliggande områden. Det är en stor lägesfördel för industrierna samtidigt som det innebär en del negativa konsekvenser för bostäderna intill trafiklederna i form av barriärer, miljöstörningar och oönskad genomfartstrafik genom Lövholmen och Gröndal.

LÖVHOLMSVÄGEN

På Lövholmsvägen råder förbud mot genomfart mellan Essingeleden och Södertäljevägen. Lövholmsvägen är inte klassad som huvudgata men har en viktig funktion i stadsdelen. Enligt stadens trafikflödeskarta varierar trafiken mellan 9 000 och 11 000 fordon/dygn. En trafikräkning utfördes i april 2008 som visade ett dygnsflöde på 9 000 fordon. Tvärsparvägen har byggts ut under senare tid. Spårvägen går mitt i Lövholmsvägen i en bitvis trång gatusektion tillsammans med övrig fordonstrafik, vilket medför vissa restriktioner längs sträckan. Gatukorsningarna är signalreglerade. Biltrafik österut på Liljeholmsvägen förbi Liljeholmsstorget medges inte, vilket kan upplevas besvärande och försvårar orienteringen i området. Det är vidare svårt att orientera sig med bil från Lövholmen mot innerstaden. Förhållandet kommer att förbättras när en ny planerad cirkulationsplats vid Södertäljevägen/Liljeholmsvägen byggs. Längs vissa delsträckor på Lövholmsvägen finns möjlighet till angöring och parkering.

Lövholmsvägen utgör redan idag områdets livsnerv och gatan utgör en naturlig koppling mellan Gröndal och Liljeholmsstorget. Trafikrytmen upplevs som lugn då bilarna får samsas med spårvagnen om utrymmet och vänta vid hållplatser. Flera gymnasier har utbildning i fd kontorslokaler i Lövholmen. Vid vissa tidpunkter är det en stor ström av gående mellan skollokalerna och Liljeholmsstorget, vilket gör att trottoarerna ofta inte räcker till. Idag saknas butiker längs Lövholmsvägen. Med ny bebyggelse ges möjligheter till utåtriktade lokaler i bottenvåningarna, vilket förstärker gatan som attraktivt stråk.

TREKANTSVÄGEN

Trekantsvägen trafikeras av tung trafik till Cementa. Trafikmängderna är inte uppmätta men bedöms inte överstiga 2000 fordon/dygn och hastigheten överstiger knappast 30 km/tim. Gatan rustades upp med bl a trädplantering längs östra sidan för några år sedan.

KOLLEKTIVTRAFIK OCH SPÅROMRÅDEN

Lövholmen har en mycket bra kollektivtrafikförsörjning. Tvärspårvägen har en hållplats vid Lövholmsgränd och ingen del i området har mer än 300 meter till hållplatsen. Inom några minuters resa ges möjlighet till omstigning till såväl tunnelbana som pendeltåg. Till tunnelbanan vid Liljeholmen varierar avståndet mellan cirka 400-700 meter.

Lövholmsvägen trafikeras även av flera busslinjer, vilket ytterligare förbättrar tillgängligheten. Linjerna är 133 Liljeholmen T- Ekensberg, 152 Älvsjö-Bromma, 161 Gröndal- Bagarmossen samt 907 Gröndal- Axelsberg.

Järnvägsspåren till Lövholmen har haft stor betydelse historiskt men nyttjas numera enbart av Cementa.

Om kollektivresande med båttrafik skulle komma att bli verklighet i framtiden har Lövholmen ett strategiskt bra läge med goda förutsättningar för angoring vid någon av kajerna.

CYKEL

Lövholmen kan nås med cykel och på separerade eller gemensamma cykelbanor eller via gator från alla håll. Cykelbanorna är smala och av varierande kvalitet längs Lövholmsvägen och i stadens cykelplan föreslås olika åtgärder bl a breddning och separering. Områdets centrala läge innebär att det finns goda möjligheter att använda cykel.

Stadens pågående projekt med lånecyklar kommer att utökas och omfatta även söderort under 2008. Station för lånecyklar kan bli aktuell i Liljeholmsområdet.



Lövholmsvägen.



Trekantsvägen.



Kajen idag.



Området kring sjön Trekanten.



Träbåtssällskapets klubbhus.

GRÖNSTRUKTUR & PARKER

Sjön Trekanten omges av parker med promenadstråk, motionsslinga, lekyltor och bad. Parken leder vidare mot det mycket populära rekreativsområdet vid Vinterviken. I Stockholms parkprogram finns mål om storlek, innehåll och avstånd till parker natur- och friluftsområden. Lövholmen, som idag är ett arbetsområde, har mycket begränsad friytetillgång enligt stadens grönkarta. Stranden är idag inte tillgänglig vid industrifastigheterna närmast vattnet. Lövholmsvägen utgör med sin trafik en barriär i området. I stadens grönkarta anges Trekantsvägen som en önskvärd framtida grön förbindelse. Även i parkplanen för Liljeholmen föreslås en upprustning av Trekantsvägen som förstärker kontakten mellan parkstråket längs Trekanten och kajstråket längs Mälaren. Likaså föreslås en strandpromenad utmed Mälaren där en sådan saknas. En befintlig lekpark väster om vårdcentralen är nedsliten och otrygg och är i behov av upprustning.

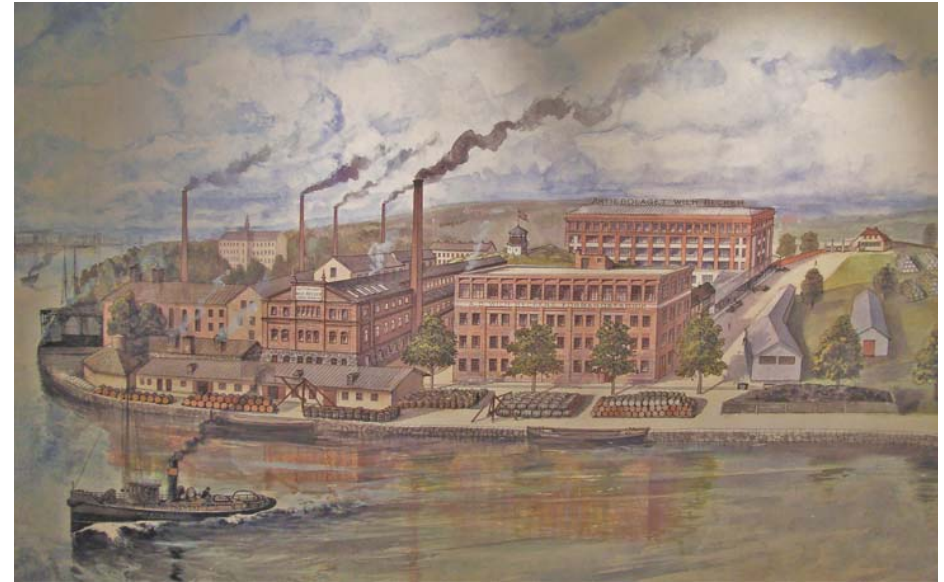
Båtvarvet med bryggor, dess liv och rörelse vid Lusudden är ett spännande inslag i strandmiljön längs Mälaren. Gröndalshamnen understryker vattenläget vid Mälaren och farleden utanför och föreslås ligga kvar. Idag saknas möjlighet att passera förbi varvet längs stranden.



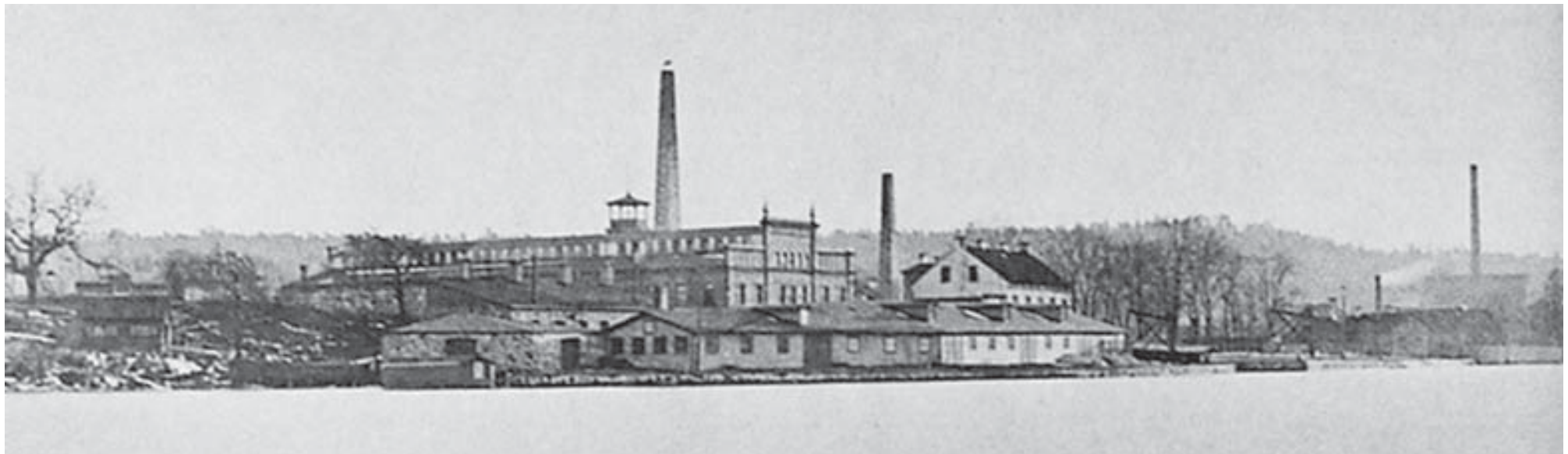
Utsikt från Lövholmen mot Gröndal och båtvarvet vid Lusudden.

LÖVHOLMEN - FÖRR

Liljeholmen är Stockholms första industriförort och kom redan i början av 1800-talet att få betydelse för industrins utveckling. Järnvägen drogs fram genom Liljeholmen 1860 vilket har varit en bidragande orsak till industriområdets framväxt. Området utvecklades successivt till ett stort industriområde med en brokig bebyggelse och infrastruktur och vid 1800-talets slut fanns ett stort antal större och mindre industrier etablerade. Läget var gynnsamt med tillgång till hamn, järnvägsspår och förhållandevis låga markpriser beläget utanför Stockholms gräns. Liljeholmen ingick i Brännkyrka municipalsamhälle, som inkorporerades i Stockholms stad först 1913. Under 1900-talets början fanns en mängd industrier förutom Beckers och kolsyrefabriken bland annat en stubinfabrik, bilfabrik, telefonfabrik, snickerifabrik, verkstäder och väveri. Området kom senare under 1900-talet att främst i den östra delen gradvis avvecklas som industriområde och ersättas med kontor mm. Ett par fastigheter inrymmer även bostäder. Gården Stora Katrineberg från 1700-talet har med tiden blivit nästan helt kringbyggd.



Målning av Alcro Beckers område från 1918.



Lövholmen från vattensidan. Fotografi från 1890-talet.



LÖVHOLMEN - IDAG

VERKSAMHETER

Lövholmen innehåller idag en blandning av många olika verksamheter. Det finns industrier, bostäder, servicehus för äldre, vårdcentral, förskola, brädgård, kontor för en rad företag, lokaler för gymnasieutbildning och idrott, konstnärsateljéer.

F d Palmcrantzka fabriken, fastigheten Lövholmen 16, ägs av Lindéngruppen och uppfördes ursprungligen för tillverkning av jordbruksredskap. Sedan ett antal år har byggnaden utnyttjats för utställningar och seminarieverksamhet under namnet Färgfabriken och byggnaden med sin verksamhet kommer att vara kvar.

Cementa bedriver industrihantering av cement inom fastigheten Lövholmen 15. Verksamheten har idag ett centralt läge med tillgång till hamn, spår och väl utbyggt gatunät för tunga transporter. Cementa avser att fortsätta verksamheten i Lövholmen eller på annan lämplig plats. Verksamheten för med sig dammspridning och buller vid omlastning från fartyg. För närvarande undersöks möjligheterna att flytta verksamheten till Värtan. En stor del av fastigheten utnyttjas av företaget Maxit, som sysslar med paketering av putsbruk. Maxit kan komma att flytta då företaget inte är i behov av ett centralt läge i Stockholm.

KULTURMILJÖ

Liljeholmens betydelse för stadens samhällsutveckling har varit betydande och industribebyggelsen har avsevärda kulturhistoriska värden. Den del av Lövholmen som nu är föremål för omvandling innehåller en rik industrihistoria med byggnader av olika teknisk standard och grad av bevarandevärde. Stadsmuseet genomförde 1979-1980 en översiktlig byggnadsinventering och klassificering av Stockholms industrimiljöer. Lövholmen 12 är grönmärkt i den kulturhistoriska klassificeringen av Stockholm, vilket innebär att byggnaderna bedöms som särskilt värdefulla. Området innehåller idag en mångfald av upplevelsevärden.

AKTUELLA FÖRÄNDRINGAR

I Lövholmen 12 har Alcro Beckers bedrivit färgtillverkning men verksamheten har nu helt upphört på platsen. Skanska Nya Hem förvärvade fastigheten 2006 och begärde därefter planändring från industri till bostäder, kontor och handel.

Lövholmen 13 utgörs av en f d kolsyrefabrik och ägs av Veidekke. Lokaler används som lager och som konstnärsateljéer. Lokaler är i dåligt skick.

Färgeriet 4 och 7 ägs av JM. Färgeriet 4 utgörs av en sedan 1984 avriven tomt som upplåts för parkering. Färgeriet 7 omfattar två byggnader i vilka Stadsmissionen, tidigare Små Smulor, bedriver verksamhet i form av försäljning av secondhandvaror och utbildning. Stadsmissionen sålde fastigheten till JM 2005 och planerar att flytta sin verksamhet.

Skanska, JM och Veidekke planerar nu att exploatera sina fastigheter efter att Beckers upphör med sin verksamhet. JM och Veidekke avser att riva befintliga byggnader inom sina respektive fastigheter och ersätta med nya bostäder. Skanska planerar att behålla kontorsbyggnaden vid Lövholmsgränd, f d förbandsfabriken och f d smedjan och riva övriga byggnader inklusive skorstenen.

Exploateringsekonomi för fastighetsägarna är en realitet och byggnader som är svåransända och i stort behov av upprustning påskyndar en strukturmöjlig omvandling som innebär rivning och nybyggnad. Hur mycket som är önskvärt och ekonomiskt möjligt att bevara kommer att prövas under planeringsprocessen.

Tryckeriet 13 ägs av Byggnads AB Karlsson och Wingsjö, som framfört att de är positiva till att se över möjligheterna till att utveckla sin fastighet.



Förbandsfabriken från 1915.



Palmkrantzka fabriken från 1889 rymmer idag institutionen Färgfabriken. Del av kolsyrefabriken till vänster.



Nitrolackfabriken från 1944.



Alcro Beckers kontor från 1916.



Delar av den forna kolsyrefabriken 1896.



Smedjan från 1889, uppfördes som del av Palmkrantzka fabriken till höger. Förbandsfabriken i bakgrunden.



Nitrolackfabriken avser Skanska riva och ersätta med ny bebyggelse.



Palmkrantzka fabriken (numera Färgfabriken) bevaras.



Smedjan bevaras.



Del av den forna kolsyrefabriken avser Veidekke riva i sin helhet.



Förbandsfabriken bevaras.



Alcro Beckers kontor bevaras.



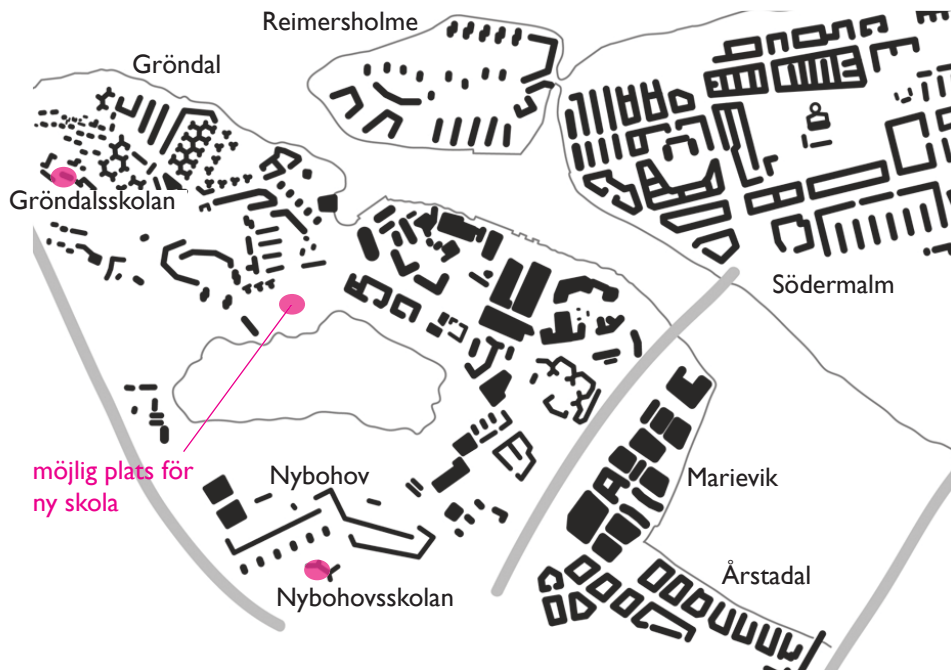
Gråfärgade byggnader föreslås rivas, svarta föreslås bevaras.

UTGÅNGSPUNKTER INFÖR PLANERINGEN

ALLMÄNT

Strukturomvandlingen inom Lövholmen har skett successivt under en lång period men är nu inne ett intensivt skede. En av utgångspunkterna för programmet för utvecklingen av Lövholmen är att pröva om det är möjligt att samlokalisera nya bostäder i området med nuvarande cementtillverkning. Samtidigt pågår en diskussion om att flytta verksamheten till Värtan, vilket för med sig att fastigheten Lövholmen 15 kan komma att frigöras för andra ändamål och ingå i omvandlingen av Lövholmen. Om Cementa flyttar frigörs även ett längre spårområde till fastigheten för andra ändamål. Programmet är en helhetsvision för en möjlig utveckling av Lövholmen på lång sikt. Genomförandet sker som en successiv omvandling beroende på en varierad fastighetsstruktur där omvandlingen befinner sig i olika faser. Programmet koncentrerar sig i första hand på området norr om Lövholmsvägen och väster om Trekantsvägen även om intilliggande områden berörs. Nordström & Co Trävaror som äger kvarteret Stranden avser att ligga kvar med sin verksamhet.

Staden har inlett ett samarbete med fastighetsägarna inför stadsutvecklingen i området. Marken ägs till övervägande del av ett antal privata fastighetsägare. Planeringsprocessen kommer att skilja sig från processerna i andra utvecklingsområden genom att staden inte är markägare. Ansvarsförhållanden, kostnadsfördelning, genomförande, tidpunkt för när projekt genomförs mm påverkas av ägoförhållandena.



SOCIAL SERVICE

Gröndalsskolan och Nybohovsskolan är belägna cirka 1 km från Lövholmen. Skolorna har ingen ideal placering då de utsätts för störningar p g a närheten till Essingeleden. I samband med omvandlingen av Lövholmen bör skolsituationen ses över i Liljeholmen. En ny skola mer centralt utan miljöstörningar t ex längs Lövholmsvägen i kanten av grönområdet ner mot Trekanten kan vara bättre i stadsdelen. Befintliga skolor kan då helt eller delvis frigöras för andra ändamål.

Det råder brist på förskolor i stadsdelen. Förskoleutbyggnaden har inte hunnit med i den snabba bostadsutbyggnaden och barnomsorgen bedrivs f n i ett stort antal provisorier i paviljonger i mer eller mindre goda lägen. Nya bostäder i Lövholmen förutsätter nya förskolor motsvarande det behov som alstras av den nya bebyggelsen. F n uppskattas behovet till drygt 1,6 avdelningar per 100 lägenheter. Förskolor med utomhusytor på bostadskvarterets gemensamma gård innebär risk för konflikter och bör om möjligt undvikas.

TRAFIK

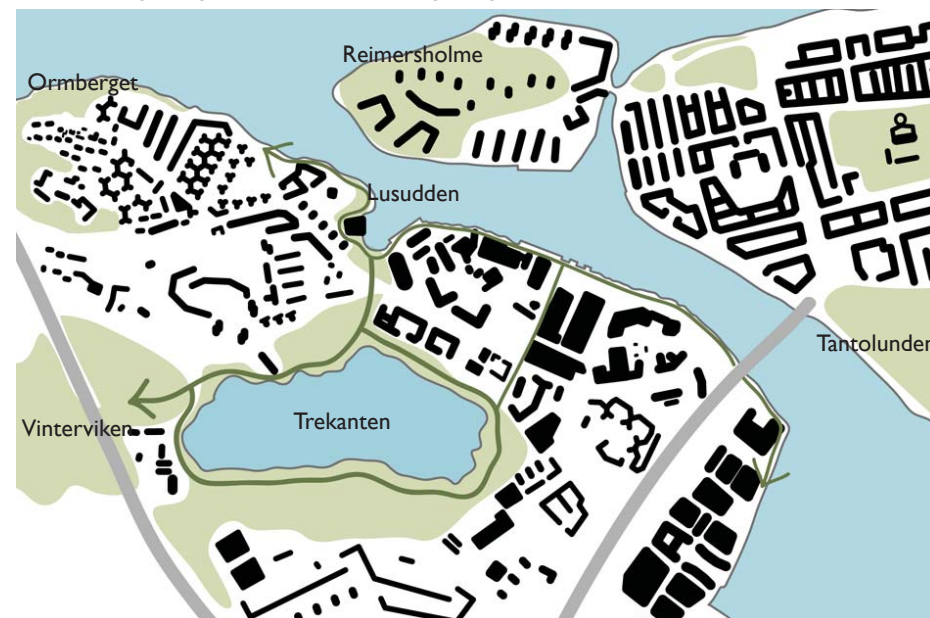
Lövholmsvägens urbana karaktär ska stärkas med nya byggnader, lokaler i bottenvåningar med utåtriktade verksamheter och trädplantering längs gatan. Lövholmsvägen är väl trång i vissa passager varför gaturummet föreslås ökas mot norr. Gång- och cykelbanor bör breddas och utformas med olika beläggning för att öka tryggheten. Mer angöring och parkering behöver anordnas längs gatan för att nå den nya bebyggelsen längs gatan.

Bullerstörningar från trafiken medför särskilda krav på utformningen av de nya bostäderna. Olycksrisker orsakade av trafiken ska beaktas vid utformningen, i synnerhet konflikten med den tunga trafiken till och från Cementas område.

Orienterbarheten i området bör ökas. Idag är det svårorienterat med bil. Programområdet bör kopplas bättre till omgivande gator och ett lokalt nät av gator behöver byggas ut när området exploateras. Idag är det få infarter



Genomsilning. Integrera området med omgivningarna.



Grönstruktur.



Strandkaraktär.



Strandparken mellan Lövholmen och Gröndal.

till området från Lövholmsvägen. En ny tillfart till fastigheten Lövholmen 12 föreslås som en fyrvägs korsning vid mötet mellan Lövholmsvägen och Gröndalsvägen. Eventuellt kan även Lövholmsgränd öppnas för medlöpande trafik för att undvika störningar för spårtrafiken.

Tillgänglighet på allmän mark till och inom området ska ses över även för gång- och cykeltrafik. Platser för cykelparkering ska finnas.

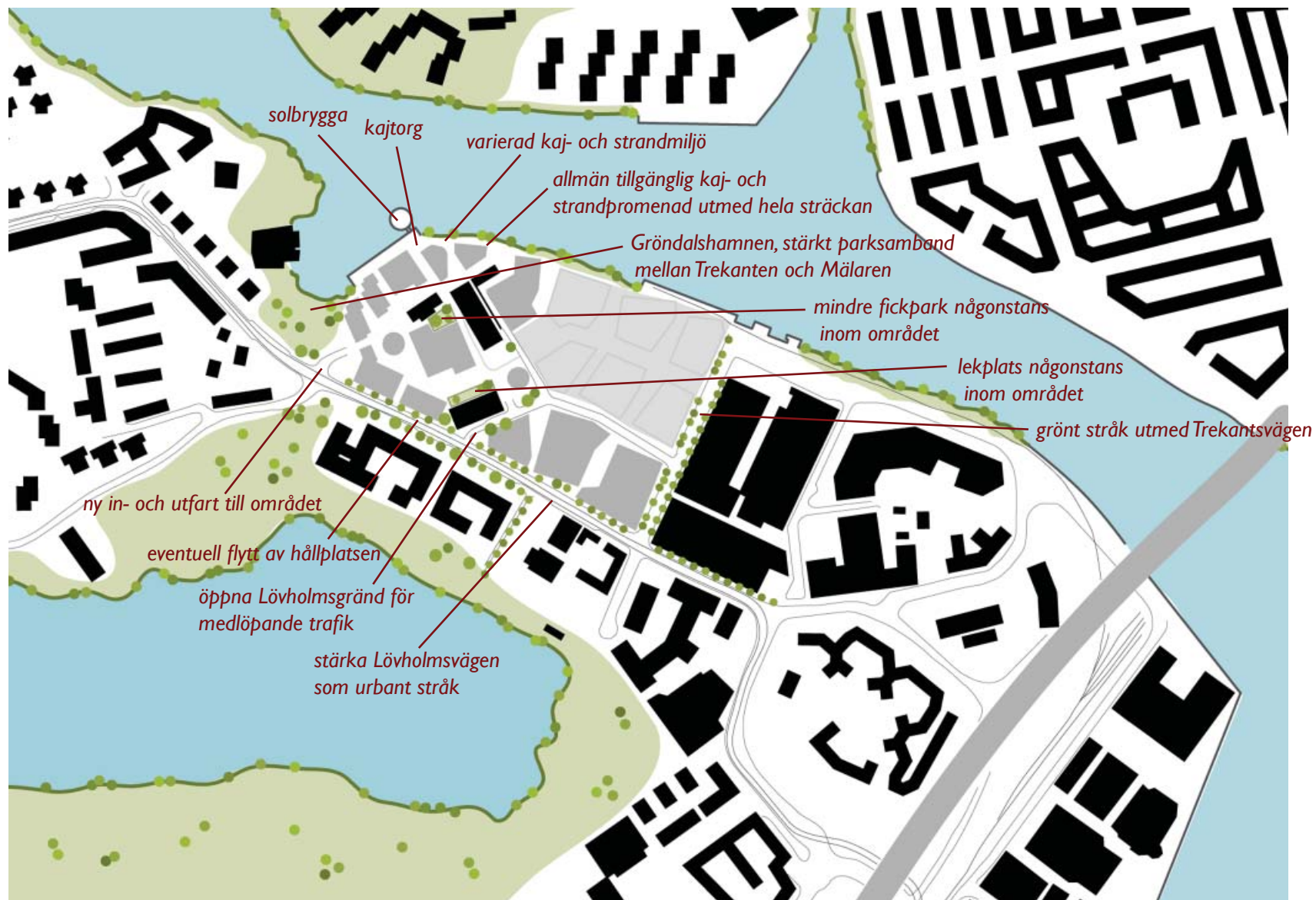
Parkering föreslås vara 0,9 bilplatser per lägenhet som inryms i garage under husen exklusive besöksparkering. Bilinnehavet i Årstadal är idag 0,8 bilar per lägenhet. Gatorna förutsätts till en del medge parkering. Förutsättningar för en bilpool kommer att utredas under planarbetet.

PARK

Det exklusiva vattenläget ska utnyttjas för publika ytor närmast vattnet. En omväxlande promenad planeras längs Mälarens vatten med variation mellan grönska, kaj och bryggor. Ett kajtorg med vistelsezoner i bästa solläge och en allmän brygga planeras som en viktig målpunkt i området. Strandpromenaden anläggs i takt med att kvartersmark kan frigöras i området. Den knyter då ihop Liljeholmsstranden från Liljeholmsbron via Gröndalshamnen med parkstråket mot Ormberget, bitvis på bryggor. Den lilla strandparken vid Gröndalshamnen utvecklas och ges en god kontakt med Lövholmen. Det är viktigt att här förstärka kontakten mellan de båda parkrummen vid Mälaren och Trekanten. Trekantsvägen gestaltas med trädalléer för att skapa ett grönt stråk från Liljeholmsstranden till sjön Trekanten.

Inom Lövholmen skapas en gemensam lekplats och mötesplats. Det är särskilt viktigt att en lekplats kan nås utan att passera Lövholmsvägen, som med sin trafik är en barriär för barn. Informella mötesplatser planeras inom området.

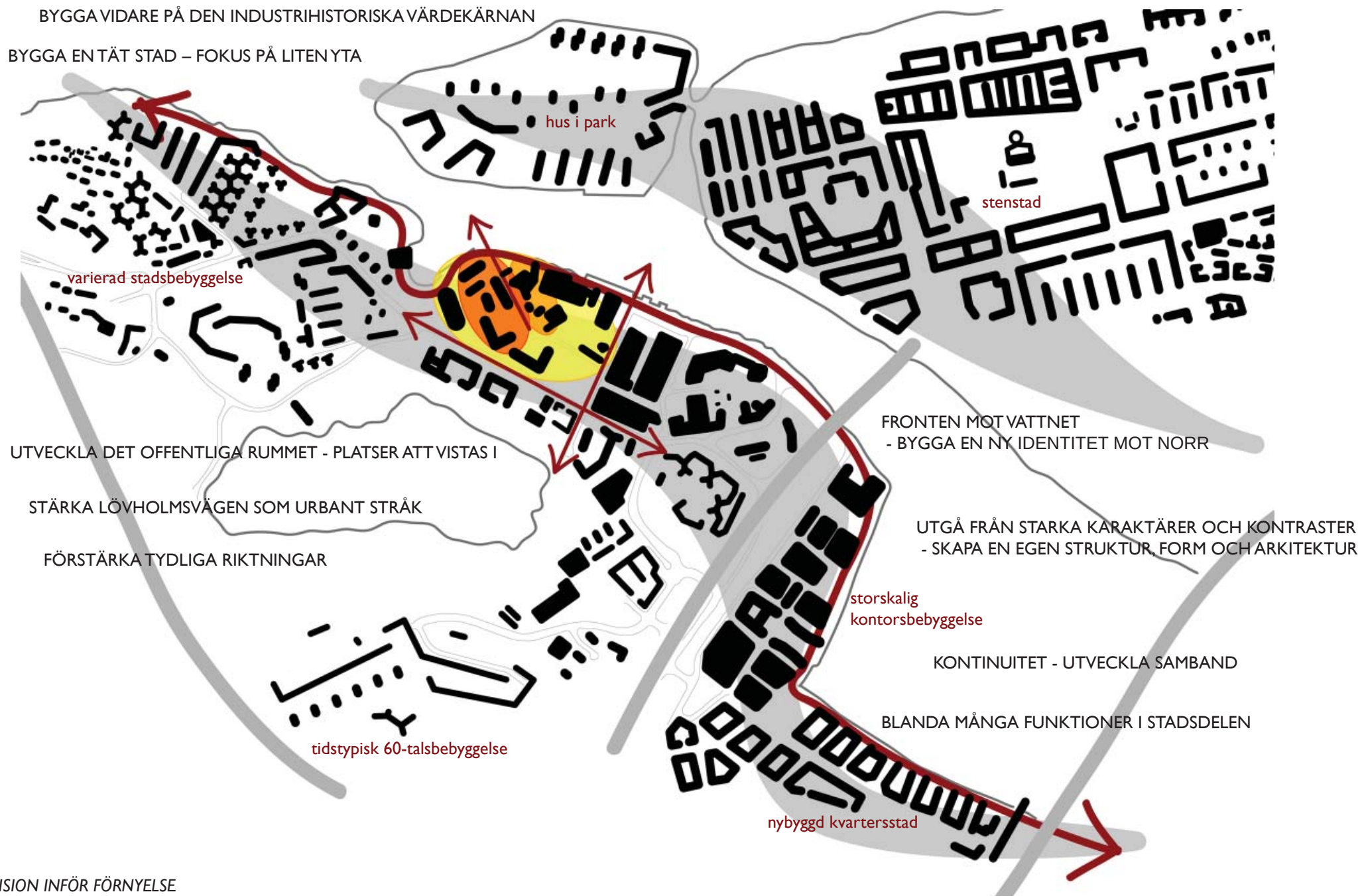
Markanvändningen kommer att intensifieras i Lövholmen. Det goda läget föreslås utnyttjas för en hög exploatering med bostäder och arbetsplatser mm, vilket ställer särskilt höga krav på kvaliteten och planeringen av de gemensamma friytorna.



PUBLIKA STRÅK OCH PLATSER, FÖRÄNDRINGAR

BYGGA VIDARE PÅ DEN INDUSTRIHISTORISKA VÄRDEKÄRNAN

BYGGA EN TÄT STAD – FOKUS PÅ LITEN YTA



VISION INFÖR FÖRNYELSE

VISION INFÖR FÖRNYELSE

KONTINUITET - UTVECKLA SAMBAND

Visionen för utvecklingen av Lövholmen tar fäste i en analys av industriområdets specifika karaktär och förutsättningar och ska ligga till grund för områdets nya struktur, form och arkitektur. Här finns en unik möjlighet att bygga nytt i samspel med byggnader med verksamheter som finns idag och skapa en ny identitet som bygger på kontinuitet med nya lager ovanpå de gamla historiska och som stärker sambanden mellan Gröndal och Liljeholmstorget.

FRONTEN MOT VATTNET - BYGGA EN NY IDENTITET MOT NORR

Området är mycket attraktivt beläget mellan två vattenrum och utgör en del i stadens front mot Mälaren. Sundet mot norr är förhållandevis trångt och intimt jämfört med det storslagna vattenrummet mellan Tantolunden och Årstadal. Strandlinjen utgörs av omväxlande kajer och naturstrand. Utblicken från Södermalm mot Lövholmen innehåller en blandning av olika karaktärer från stora kvarter som avläses med ett ögonkast till småskaliga miljöer som upptäcks undan för undan. Cementas 30 meter höga silos, motsvarande 8-våningshus, kan ses på långt håll. Lövholmens nya vattenfront ska erbjuda en lika stor spännvidd av intryck. Nya byggnader, kajer och stränder utformas så att området bidrar till en sammansatt och varierad front mot vattnet med ny särpräglad identitet mot norr.

FÖRSTÄRKA TYDLIGA RIKTNINGAR

Inom Lövholmen finns tydliga rumsliga riktningar att förstärka och bygga vidare på. Områdets funktion som ett successivt framvuxet industriområde är tydligt avläsbar i gatunät och ägogränser. Lövholmsvägen och Trekantsvägen är två tydliga axlar i öst-västlig respektive nord-sydlig riktning. Några byggnader kring Färgfabriken avviker kraftigt mot dessa och riktar sig tydligt mot kajen och sundet i väster.

BYGGA VIDARE PÅ DEN INDUSTRIHISTORISKA VÄRDEKÄRNAN

Lövholmen har en stark identitet i industrimiljön. Området ska vara mångfunktionellt. Färgfabriken och en grupp äldre byggnader inom f d Beckers

område bevaras och ges ett meningsfullt innehåll och sammanhang med nya tillägg. Den befintliga gatu- och ägostrukturen utgör utgångspunkten för planeringen. Nya strukturer läggs som lager på lager.

UTGÅ FRÅN STARKA KARAKTÄRER OCH KONTRASTER - SKAPA EN EGEN STRUKTUR, FORM OCH ARKITEKTUR

Omgivande stadsmiljöer har tydliga egna karaktärer och samspelet mellan dessa präglar Lövholmen. Lövholmen innehåller i sig många kontraster från trånga småskaliga passager och slutna rum till öppna storskaliga miljöer med Cementas silos som områdets högsta byggnad. Läget medger vida utblickar mot omgivningarna, såväl uppe på höjder som över vattenspegeln mot Södermalm. Lövholmen har idag en ruff och karg karaktär. Situationen är komplex såväl mot omgivningarna som inom området i sig och detta tas tillvara i utformningen av det nya.

Det nya Lövholmen ska omfatta tillägg i en modern samtida arkitektur som bygger på områdets egenart i historia och vattennära läge. Tilläggen bör ske i flera skalor, med såväl låga, medelhöga som höga byggnader. Nytilskottet domineras av bostäder och dessa byggnader ges individuella lösningar och placeras i en ny struktur specifik för Lövholmen.

BLANDA MÅNGA FUNKTIONER I STADSDELEN

Bostäder, verksamheter, kommersiell och social service, kultur, allmänna platser och rekreationsmöjligheter ska rymmas i det nya Lövholmen. Blandade funktioner är en förutsättning för diversitet i stadsmiljön.

STÄRKA LÖVHOLMSVÄGEN SOM URBANT STRÅK

Lövholmsvägens viktiga funktion som uppsamlande stråk och sammanbindande länk mellan Gröndal och Liljeholmen förstärks. Det sker genom en planstruktur med en tyngdpunkt på en högre exploatering längs gatan och i en varierad utformning. Husen ska ha entréer mot gatan och butiker eller lokaler i bottenvåningarna. Gaturummet trädplanteras och olika avbrott i form av hållplats, platsbildningar, korsningar med gator, gånggränder, gröna kopplingar bidrar till att ge gatan en urban puls.

UTVECKLA DET OFFENTLIGA RUMMET - PLATSER ATT VISTAS I

Ett lockande stadsliv i en tätbebyggd stad medför behov av högkvalitativa och lättillgängliga allmänna vistelseytor.

I området finns idag stora otillgängliga kvarter. I framtiden ska möjligheten till många passager genom området finnas med en hög grad av genomsilning och bättre integrering med omgivningarna. Trekantsvägen utformas så att gatan blir ett attraktivt grönt gångstråk som förbinder Trekanten och Mälaren.

Exklusiva vattenlägen kommer att bli allmänt tillgängliga och en ny kaj/strandpromenad byggs i takt med att fastigheterna omvandlas. Naturliga målpunkter skapas i bästa utsikts- och solläge, t ex ett kajtorg, en solbrygga samt någonstans en liten park med lekplats. Strandpromenaden växlar mellan hårdgjorda kajer och naturstränder med vegetation. Järnvägsspåren längs kajen kan även om Cementa flyttar ligga kvar för framtiden som ett historiskt ”lager” och vittna om områdets historia.



Bergsskärningen vid Färgfabriken är ett karaktäristiskt inslag i området.

BYGGA EN TÄT STAD – FOKUS PÅ LITEN YTA

Det attraktiva och centrala läget talar för ett intensivt markutnyttjande med relativt hög exploatering, vilket också poängterats i stadsbyggnadsnämndens beslut. Ett effektivt nyttjande av marken i staden förutsätter tydliga gränser mellan vad som är allmän, halvprivat och privat mark.

En förhållandevis hög exploatering, vilket är målsättningen hos både byggherrarna och staden, innebär en svår uppgift med att utforma det nya så att det inte helt dominerar över det som kommer att finnas kvar av industribyggelsen. Historiska avtryck i form av byggnader och andra spår har stor social betydelse för trivsel och identifikation i stadsmiljön.

Lövholmen har en komplexitet med möjlighet till utveckling av många enskilda initiativ som med en successiv stadsomvandling kan bidra till en levande och brokig stadsmiljö som är en tillgång för hela staden.



Den trånga Löholmsbrinken ner mot vattnet.



Cementas 30 meter höga silos. I förgrunden ses Nordströms trä.



Området sett från Gröndal. Södermalm i bakgrunden.

MILJÖKONSEKVENSER

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING - BEHOVSBEDÖMNING

En exploatering i Lövholmen med nya bostäder mm innebär en betydande miljöpåverkan på industrimiljön och för risker med anledning av cementhanteringen. Därför kommer en särskild miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap Miljöbalken att upprättas till kommande detaljplaner.

KULTURMILJÖ

Stadsmuseet anser att det är angeläget att när de sista verksamheterna nu är på väg att lämna området beskriva konsekvenserna för hur den kulturhistoriskt och industrihistoriskt synnerligen intressanta miljön kommer att förändras.

BULLER

Enligt stadens kartläggning av buller från 2005 bedöms buller från väg- och spårtrafik utefter Lövholmsvägen medföra särskilda krav på lägenhets- och byggnadsutformningen för att klara gällande riktvärden enligt de avstegsfall som tillämpas i Stockholm. När det gäller att klara riktvärden för externt industribuller från Cementas verksamhet är situationen mer problematisk. För att man ska kunna bebygga en större del av programområdet krävs en samverkan från Cementas sida så att bullerdämpande åtgärder kan vidtas.

TRAFIKRISKER

De nya invånarna kommer i huvudsak att ha sina målpunkter vid dagligvarubutiker, förskolor, skolor, rekreationsområden, kollektivtrafik och arbetsplatser. Mycket ligger inom gångavstånd. Tung fordonstrafik förbi bostäder är inte någon bra lösning. Behovet att korsa Trekantsvägen österut och den trafik som passerar till och från Cementa bör vara litet och främst ske vid den signalreglerade korsningen vid Lövholmsvägen.

MARKFÖRORENINGAR

Många olika typer av verksamheter har sedan industrialiseringen varit etablerade i Lövholmens industriområde. Det bedöms därför som sannolikt att dessa orsakat markföroreningar varför markens innehåll av föroreningar ska undersökas när området ska nyttjas för bostäder.

NUVARANDE VERKSAMHETER

Färgtillverkningen i fastigheten Lövholmen 12 har helt upphört under våren 2008. Inom fastigheten Lövholmen 14 kan cementhanteringen komma att ligga kvar under överskådlig framtid. En eventuell flytt till Värtahamnen kan ske tidigast 2015 varför möjligheten till samlokalisering med bostäder måste klargöras. Företagets påverkan på buller kommer att utredas ytterligare och jämföras med Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller. Frågan om eventuell damning från verksamheten och trafikrisker behöver också utredas.

DAGVATTEN

Förorenat dagvatten får inte tillföras Trekanten och sjöns utlopp till Mälaren får inte försvåras genom exploateringen.

KLIMATFÖRÄNDRINGAR

Staden måste anpassas till ett förändrat klimat. Vintrarna förväntas bli mildare och fuktigare medan somrarna förväntas bli torrare och varmare. Stora nederbördsmängder kan komma under korta perioder med ökad risk för översvämningar på lågt liggande platser i mark- och källarnivå. Intensiva regn i samband med kraftiga vindar medför risk för fukt- och mögelskador, vilket ställer större krav på byggnadskonstruktionerna.

Viss risk för översvämning råder både längs Mälaren och Trekanten främst i de uppfyllda områdena, vilket ska beaktas vid byggnation. Förstärkningsåtgärder vid kajerna kan bli aktuella.

LUFTFÖRORENINGAR

Om hela Lövholmen omvandlas från industri till bostäder och kontor försvinner en stor andel tung trafik vilket innebär positiva effekter. Miljöförvaltningen bedömer att det längs Lövholmsvägen knappast föreligger risk för överskridanden av miljökvalitetsnormen för partiklar om nuvarande vägbredd bibehålls (ca 30 m mellan fasad) och antalet fordon understiger 30 000 fordon/dygn eftersom bakgrundshalterna är så låga.

LÖVHOLMSVÄGEN

Lövholmsvägen planeras få en mer stadsmässig utformning med lokaler i bottenvåningarna i de nya kvarteren. Nordplan har på uppdrag av JM utrett möjligheterna till butiksetableringar i bottenvåningarna längs Lövholmsvägen och kommit fram till att verksamheter i lokalerna främst bör vända sig till den lokala marknaden. Konsumtionsunderlaget i den nya bebyggelsen bedöms inte tillräckligt stor för att ge underlag till nyetablering av dagligvaror eller shopping. Det planerade köpcentret vid Liljeholmstorget, med ett betydande utbud av dagligvaror och sällanköpsvaror, liksom från befintliga butiker i Gröndal kommer att bli svåra att konkurrera med. Underlag för mindre serviceenheter som t ex frisör, nyckelservice, blomsterhandel, café, pizzeria eller annan restaurang kan finnas. Även en unik sällanköpsvarubutik kan vara möjlig men det bedöms som svårt att nå upp till erforderlig omsättning för nyetablering.

HÅLLBAR UTVECKLING - MILJÖPROFIL

Staden vill främja en hållbar utveckling avseende ekologisk, ekonomisk och social utveckling. Den täta staden har många fördelar ur ett hållbarhetsperspektiv. En omvandling av ett centralt beläget extensivt utnyttjat industriområde i ett extremt gott kommunikationsläge ger goda förutsättningar för en hållbar stadsutveckling enligt stadens strategi ”bygg staden inåt”. Nationella miljökvalitetsmål ska omsättas på lokal nivå. Klimatfrågan har under några år vuxit fram till att bli en av de mest angelägna att finna en hållbar lösning på.

Under programskedet ska frågan om Lövholmens miljöprofil utredas gemensamt av byggherrarna och staden. Byggherrarna i Lövholmen utvecklar kontinuerligt energieffektiva byggtekniker inom respektive företag, som bygger vidare på tidigare erfarenheter. Miljöanpassade lösningar kommer att användas avseende energianvändning, materialval och klimatpåverkan.



UNDERLAG

Trafiksäkerhet PM 2006-11-13, Flygfältsbyrån.

Översiktlig beräkning av trafikbuller 2006-11-08, Bernström akustik.

Möjligheter till besöksintensiva verksamheter i gatuplan 2007-02-08, Nordplan AB.

Antikvariska förundersökningar, Nyréns arkitektkontor.

Trafikutredningar, Tyréns

MKB-underlag, Tyréns

Bullerutredning, ÅF Ingemansson AB 2008-05-05

Flertalet fotografier från stadsbyggnadskontoret

Fotografier sid 10 från stadsmuséet.



