



**GEMENSAMT
TJÄNSTEUTLÅTANDE**

1(8)

2008-01-18

Stadsbyggnadskontoret
Strategiska avdelningen
Anna Gustafsson
Tfn 08-508 272 54
Cristina Björn
Tfn 08-508 264 66

Dnr 2007-36099-30

Exploateringskontoret
Ytterstad
Jan Hessel
Tfn 08-508 264 94

Dnr E2007-511-02271

Trafikkontoret
Trafikplanering
Rolf Gäfvert
Tfn 08-508 263 27

Dnr 2007-511-02951

Exploateringsnämnden 2008-03-13
Stadsbyggnadsnämnden
Trafik- och renhållningsnämnden

Förstudie för framtida markanvändning i Kyrkhamn-Lövsta

FÖRSLAG TILL BESLUT

Exploateringsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden godkänner föreliggande redovisning.

Krister Schultz
Exploateringsdirektör

Ingela Lindh
Stadsbyggnadsdirektör

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

SAMMANFATTNING

Stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och trafikkontoret har genomfört en förstudie för att utreda förutsättningarna för en stadsutbyggnad i Lövstaområdet. Förstudien visar att området kan utgöra en större utbyggnadsresurs i en framtida flerkärnig regionstruktur med god kollektivtrafik. Dagens dåliga kollektivtrafiktillgänglighet i Lövsta innebär dock enligt kontoren att flera områden som ligger mer centralt eller i kollektivtrafiknära lägen bör byggas ut innan Lövsta, bl.a. stadsutvecklingsområdena i Översiktsplan 99 och andra områden som exempelvis Telefonplan, Årstadal-Liljeholmstorget och Kista.

Att pröva förutsättningarna för att utveckla området Lövsta-Kyrkhamn till en attraktiv och långsiktigt hållbar stadsdel för bostäder är en uppgift som bör klaras ut inom ramen för nästa översiktsplan, vilken beräknas antas av kommunfullmäktige år 2010. I detta arbete ingår att ta ställning till om det gamla sopförbränningsområdet i framtiden ska kunna användas för kommunaltekniska verksamheter. Det är brist på områden för olika typer av anläggningar som kräver skyddsavstånd i Stockholm, eftersom kraven på de produktionsanläggningar som lokaliseras inom staden kommer att vara mycket tydliga både vad gäller begränsning av markanspråk och att de inte får störa omgivningen.

Kommunfullmäktiges mål att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2050 ställer nya krav på planeringen. En sådan storskalig energiomställning kan betyda nya behov och därmed nya markanspråk inom stadens gränser.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Ett tjänsteutlåtande daterat den 18 augusti 2006 med titeln *Framtida bostadsbyggande i Stockholm – 20 utvecklingsområden* godkändes av marknämnden 19 oktober 2006 och av stadsbyggnadsnämnden 9 november 2006. Av ärendet framgår att staden skall utreda möjligheten att uppföra ca 70 000 nya bostäder i Stockholm fram till år 2030. Skrivelsen lyfter fram Lövsta som en utbyggnadsresurs där det skulle vara möjligt att bygga mellan 8 000 och 10 000 nya lägenheter, under förutsättning att riskfrågor kopplade till kommunalteknik och översvämning kan klaras ut samt att kollektivtrafikförsörjningen kan lösas.

Det område i Lövsta som avsetts är ett ca 150 ha stort område som omfattar det tidigare sophanteringsområdet i Lövsta samt tidigare odlingsmark och naturmark i Kyrkhamn. Se karta 1.

För att undersöka förutsättningarna för en stadsutbyggnad i området tog stadsbyggnadskontoret hösten 2006 initiativ till en förstudie. Denna redovisas nedan.

Förstudiens genomförande

Arbetet inleddes med att stadsbyggnadskontoret anordnade ett möte den 22 november 2006 där stadens berörda förvaltningar hade bjudits in. Syftet



Karta 1. Lövsta-Kyrkhamn. Det med svart linje avgränsade området är ca 150 ha stort

0 1000 m
Ungefärlig skala 1: 18 000

med mötet var att klarlägga alla olika intressen, samt möjligheter och svårigheter inför en eventuellt ändrad markanvändning i området. Samtidigt beställde stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret en trafikstudie av området för att klarlägga de trafikmässiga förutsättningarna och konsekvenserna av en utbyggnad av Lövstaområdet med bostäder, samt vilka nyinvesteringar i infrastruktur som blir nödvändiga.

Förstudien fortsatte som ett samarbete mellan stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och trafikkontoret, med stöd av andra berörda förvaltningar.

Redovisning av särskilda frågor

Riskfrågor

Lövsta sophanteringsanläggning har sedan 1889 varit mottagningsplats för avfall från Stockholm. Fram till 1939 då den stora förbränningsanläggningen byggdes, deponerades huvuddelen av avfallet på det då flacka ängsområdet intill Mälaren, samt som utfyllnad från strandkanten och ut i vattnet ca 200 meter.

Marken mellan den före detta förbränningsanläggningen och Mälaren är alltså utfyllt område som består av industriavfall och rester från förbränningen. Där finns två stora deponihögar, västra tippen och östra tippen.

Västra tippen sluttäcktes år 2000. Arbetet med att slutövertäcka östra tippen pågår. Därefter avser trafikkontoret (f.d. renhållningsförvaltningen) att återlämna marken till exploateringskontoret, för ett framtida nyttjande för det rörliga friluftslivet. På deponimark som har sluttäckts för att vara helt vattentät kan man inte placera några byggnader. Det finns en tredje deponihög som ligger på fast mark, norra tippen. Även den är tänkt att slutövertäckas på sikt, men idag finns planer på att ha ett mellanlager för asfalt där.

Renhållningsförvaltningen (nu trafikkontoret) har erhållit medel från *Miljömiljarden* för att riva vissa byggnader och för att sanera marken till godtagbar industrimark. Rivningen av den gamla förbränningsanläggningen är nästan avslutad. Saneringsarbetet pågår fram till 2008/2009. På Lövsta-anläggningen har det även förekommit öppen eldning av olja och andra miljöfarliga ämnen, vilket har lett till att föroreningar har spridits med vinden över stora delar av området.

Tjänsteutlåtandet *Framtida bostadsbyggande i Stockholm* nämner även översvämning som en riskfråga som måste klaras ut i området. SMHI beräknar att ett 100-årsflöde ger en vattennivå för Mälaren på +1,30 m i höjdsystemet RH00, respektive +2,30 m vid ett högsta dimensionerande flöde. Översvämning av Mälaren är dock inget hot i Kyrkhamn-Lövsta eftersom stranden stiger relativt brant uppåt utmed hela området och marken som kan komma i fråga för bebyggelse ligger högre än de högsta dimensionerande nivåerna för Mälaren. Däremot bör riskerna för skred och erosion studeras noggrant inför en planering, eftersom de förväntas bli större i och med den pågående klimatförändringen.

Kollektivtrafiktillgänglighet

Lövsta-Kyrkhamn utgör idag stadens utpost i väster i ett dåligt kollektivtrafikläge jämfört med andra bebyggelseområden inom staden och i den inre stockholmsregionen. Regionplanen RUFS 2001 ger en jämförelsebild över kollektivtrafiktillgängligheten år 2000. Från Lövsta-Kyrkhamn nås enbart 0-10 procent av länets arbetsplatser. Inget annat område inom Stockholms stad har så låg kollektivtrafiktillgänglighet.

I dagsläget finns inte heller i den regionala planeringen några planerade kollektivtrafikutbyggnader inriktade på att öka tillgängligheten till området framöver. Kollektivtrafiktillgängligheten beräknas öka i de nordvästra delarna av regionen, genom utbyggnaden av Mälarbanan med station Barkarby (färdig 2017-2020), Citybanan (färdig tidigast 2016, troligen senare), Tvärbana norr från Ulvsunda till Kista (färdig tidigast 2015) och på längre sikt till Barkarby (färdig tidigast 2023), samt genom stombusslinjer längs Förbifart Stockholm (färdig 2016-2020, troligen det senare).

Tillgängligheten med bil till länets arbetsplatser från Lövsta-Kyrkhamn är väsentligt bättre och kommer att öka genom byggandet av förbifart Stockholm.

Anspråk för kommunal teknik, rekreation, m.m.

Kommunalteknisk verksamhet

Stadens tekniska försörjning bygger på storskaliga lösningar för hantering av avfall, vatten, avlopp och energi. Översiktsplan 99 (ÖP99) reserverar det

tidigare avfallsområdet i Lövsta för framtida anläggningar för stadens tekniska försörjning. Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 8 dec. 2004 att en eventuell ändring av översiktsplanens reservat för kommunalteknisk verksamhet på Lövsta avfallshanteringsområde får anstå tills behovet av nya energianläggningar i Stockholm har klarlagts. Planering för två nya stora biobränsleeldade kraftvärmeverk pågår, ett i Värtan och ett i Brista i Sigtuna kommun. Anläggning av dessa kommer att innebära att inga fler stora värmeverk behövs i Stockholm inom överskådlig tid.

Kommunfullmäktige har satt upp målet att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2050. Det innebär att energin måste användas effektivare och att det fossila bränslet måste bytas ut mot förnybara bränslen och energikällor. En sådan storskalig energiomställning kan betyda nya behov och därmed nya markanspråk inom stadens gränser.

Natur-, kultur- och rekreationsvärden

Kommunfullmäktige gav i november 1993 i samband med budgeten för 1994 gatu- och fastighetsnämnden i uppdrag att i samråd med stadsbyggnadsnämnden utarbeta förslag till avgränsning och relevanta bevarandebestämmelser för Kyrkhamn. I november 1995 i samband med budgeten för 1996 beslutade kommunfullmäktige att Kyrkhamnsskogen eventuellt kan göras till naturreservat efter utredning.

Kyrkhamn-Lövstaområdet utgörs av ett strandnära äldre odlingslandskap med flera fornlämningsmiljöer som skyddas enligt kulturminneslagen. Bebyggelsemiljön vid Kyrkhamn med tidiga arbetarbostäder, skola, m.m. har också ett stort kulturhistoriskt värde.

Området ingår i den regionala Görvälnkilen och ansluter till Görvälns naturreservat i Järfälla. Stockholms större naturområden är för sin biologiska kvalitet och motståndskraft mot yttre störningar beroende av kontakt med den regionala grönstrukturen. På samma sätt är stadens mindre grönområden, stråk och parker beroende av de större områdena i stadens utkanter för att behålla sina biologiska kvaliteter.

Strandskydd råder längs med hela stranden 100 meter upp på land, från kommungränsen i nordväst till Hässelby villastad. Inom strandskyddsområde får inga byggnader uppföras eller ändras, andra anläggningar utföras eller åtgärder vidtas som hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda området, eller som väsentligen försämrar livsvillkoren för djur- och växtarter.

I Lövstaområdet pågår aktiviteter som t.ex. golf, skidåkning, ridning, koloniträdgårdsodling, fotboll, skytte, m.m. Området upplåts med tidsbegränsande arrenden som sportfält till idrottsförvaltningen på uppdrag av exploateringskontoret i avvaktan på beslut om den fortsatta inriktningen för området. Det finns en badplats och en båtuppläggningsplats strax väster om den gamla avfallsanläggningen. I Kyrkhamn finns stora rekreationsvärden med möjlighet till bland annat skogs promenader och fiske. I området finns en fältskola som sedan starten 2003 har tagit emot många skolgrupper och andra besökare.

Rekreationsanvändningen har stöd i miljöbalken där Mälaren med öar och strandområden med hänsyn till sina natur- och kulturvärden utgör riks-

intresse. Här ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas, även om reglerna i sig inte hindrar tätortsutveckling.

Anspråk för bostäder

Kommunfullmäktige förordade i juni 2000 i samband med beslut om stadens budget för 2001 och inriktning för 2002 och 2003 att beslut om markanvisning för ett större antal bostäder bör tas fram i Lövstaområdet. Redan samma höst, den 31 okt. 2000, beslutade gatu- och fastighetsnämnden att ge markreservationer utanför Lövsta återvinningsstation längs med Lövstavägen omfattande 700 lägenheter till NCC och Svenska Bostäder. För den befintliga bebyggelsen i Kyrkhamnsområdet beslutande gatu- och fastighetsnämnden den 19 februari 2002 att utreda möjligheterna till kompletterande bebyggelse i Kyrkhamnsområdet.

I dagsläget (januari 2008) kan konstateras att nya markanvisningsansökningar i området kontinuerligt kommer in till exploateringskontoret från olika intressenter.

Lövstaområdets lämplighet för en stadsutbyggnad

Tillgänglighet

En exploatering med ca 10 000 lägenheter betyder ca 21 000 nya invånare och bedöms i trafikstudien alstra ca 30 000 resor till och från området per dygn. En sådan utbyggnad i Lövsta kräver enligt trafikstudien att vägnätet i omgivningen förstärks för att ge plats för förbättrade bussförbindelser och en ökad biltrafik. Bland annat måste Lövstavägen öster om Växthusvägen byggas ut till fyra körfält för att framkomligheten ska vara acceptabel. Det förutsätter att Växthusvägen har förlängts till Järfälla. Flera korsningar måste också förstärkas. Trafikdämpande åtgärder kan bli nödvändiga för att hindra genomfartstrafik på lokalvägar i Hässelby villastad, Kälvesta och Skälby-Barkarby. Den planerade trafikleden Förbifart Stockholm innebär en väsentlig förbättring av tillgängligheten med bil till Lövsta.

Stockholms flerbostadsstadsdelar har i allmänhet en mycket hög kollektivtrafiktillgänglighet. Anledningen är att nya stadsdelar sedan 1950-talet har byggts utmed tunnelbanelinjerna, även om enstaka undantag finns. De senare årens större utbyggnader inom stadsutvecklingsområden som Hammarby Sjöstad och Årstadal har skett i samband med att kollektivtrafiken har förstärkts med den nya Tvärbanan.

En hög kollektivtrafiktillgänglighet är en förutsättning för att Lövsta ska kunna bli en långsiktigt hållbar stadsdel. För att motsvara jämförbara stadsdelar år 2030 behövs en tillgänglighet om minst 51-70 % av länets arbetsplatser. Trafikstudiens föreslagna snabbussförbindelser till stationer på spårnätet ger en tillgänglighet på endast ca 40 %, varför ytterligare eller andra slags kollektivtrafikåtgärder behöver tillkomma. En möjlighet som undersöks är en snabbspårvägsförbindelse från Lövstaområdet till Barkarby/Jakobsberg och vidare mot Kista och Sollentuna/Häggvik, vilket skulle möjliggöra omstigning till pendeltåg mot centrala Stockholm och innebära en avsevärd förbättring av tillgängligheten till området. Den

spårvägsförbindelsen ligger utanför Stockholmsförhandlingen, och kan därför få byggstart tidigast år 2020.

Attraktivitet

Det är viktigt att närmare studera hur många lägenheter man kan bygga i området och ändå åstadkomma en attraktiv stadsdel och en god bostadsmiljö. Hela Lövsta-Kyrkhamnområdet är ca 150 ha stort, men de slutövertäckta tipparna som utgör ca 20 ha av dessa, kan inte bebyggas. Strandskyddat område enligt miljöbalken utgör ytterligare ca 15 ha och får inte exploateras om det inte finns *särskilda skäl* (MB 7 kap 15 §).

De 8 000-10 000 lägenheter som har nämnts som möjligt att bygga i Lövsta skulle ge en bostadstäthet på ca 61-77 lägenheter/ha om all byggbar mark används, vilket är mycket högt. Angränsande stadsdelar i Västerort som Hässelby Gård, där flerbostadshus dominerar, har en bostadstäthet på 37 lägenheter/ha och Vällingby, med förhållandevis stor andel radhus och ett stort centrum, har 27 lägenheter/ha. Lövsta-Kyrkhamn skulle med en sådan kraftig exploatering bli Västerorts mest tätbefolkade stadsdel.

En jämförelse kan även göras med dagens byggande i Hammarby sjöstad. Stadsutvecklingsområdet Hammarby sjöstad omfattar ca 140 ha mark runt omkring Hammarby sjö. När Sjöstaden är fullt utbyggd år 2015-2017 kommer den att inrymma 10 000 lägenheter för ca 25 000 invånare och totalt kommer ca 30 000 personer att bo eller arbeta inom området. Det ger en bostadstäthet på ca 71 lägenheter/ha. Bebyggelsen är utspridd runt Hammarby sjö, vilket gör att ljus, luft och vatten finns i området och ger det särskilda kvaliteter.

Omgivningarna i Lövsta-Kyrkhamn kan genom sitt läge vid Mälaren och intill stora grönområden erbjuda goda rekreationsmöjligheter. Områdets läge är även med förbättrad kollektivtrafiktillgänglighet i dagsläget perifert i förhållande till Stockholms innerstad. Läget skulle dock kunna bli bättre i en förändrad regional struktur år 2030.

Kontorens ställningstagande

Förstudien visar att Lövstaområdet på längre sikt kan utgöra en större bostadsutbyggnadsresurs, d.v.s. när Barkarby-Jakobsberg-Kista har etablerats som en regional kärna i en framtida flerkärnig regionstruktur enligt strategin i RUFS 2001. I strategin ingår att knyta ihop kärnan och dess omgivningar med god kollektivtrafik. Studier av bostadstäthet i olika områden i Stockholm indikerar att 8 000 – 10 000 lägenheter i Lövsta kan vara i överkant och att exploateringsgraden därför behöver justeras.

Att pröva de översiktliga förutsättningarna för att utveckla området Lövsta-Kyrkhamn till en attraktiv och långsiktigt hållbar stadsdel är en uppgift som bör klaras ut inom ramen för nästa översiktsplan, vilken beräknas antas av kommunfullmäktige år 2010. Innan förutsättningarna för en exploatering i Lövstaområdet har utretts bör inga verksamheter som kan försämra möjligheterna för bostadsbebyggelse placeras i området. Ytterligare markanvisningar för bostadsbebyggelse i området utöver de som tidigare beslutats bör heller inte ges förrän de översiktliga förutsättningarna har

utretts. Uppdraget att ta fram ett förslag till naturreservat för området får även det anstå tills vidare.

Med anledning av den dåliga kollektivtrafiktillgängligheten i Lövsta anser kontoren att det i dagsläget finns ett antal områden i Stockholm som har bättre förutsättningar att bli långsiktigt hållbara stadsdelar i enlighet med kommunfullmäktiges *Vision 2030*, tack vare sina mer centrala och kollektivtrafikhärla lägen och som därför bör byggas ut innan Lövsta kan komma ifråga som ett utbyggnadsområde. Det gäller exempelvis de stadsutvecklingsområden som pekades ut i Översiktsplan 99 och andra områden som exempelvis Telefonplan, Årstadal-Liljeholmstorget och Kista.

Kraven på resurseffektivitet, miljöanpassning och återvinning skärps fort-löpande. En sådan utveckling innebär nya anspråk på mark som idag enbart delvis kan förutses. Delar av Lövsta kan alltså komma att behövas som ett område för stadens tekniska infrastruktur även i framtiden. Samtidigt gäller att anläggningar som kräver skyddsavstånd till bebyggelse inte kan läggas intill befintliga eller planerade bostadsområden.

Utrymmeskrävande produktionsanläggningar av industriell karaktär, som kan vara störande för omgivningen, kan i större utsträckning komma att hänvisas till perifera lägen i stockholmsregionen. Staden kan dock inte helt avhända sig möjligheten att förlägga egna anläggningar inom staden, om man vill behålla viss handlingsfrihet. Kraven på de anläggningar som läggs i regionalt sett centrala lägen kommer att vara mycket tydliga både vad gäller begränsning av markanspråk och att de inte får störa omgivningen. Dessa förutsättningar blir viktiga utgångspunkter för det kommande arbetet med området i samband med arbetet med nästa översiktsplan 2010.

SLUT