



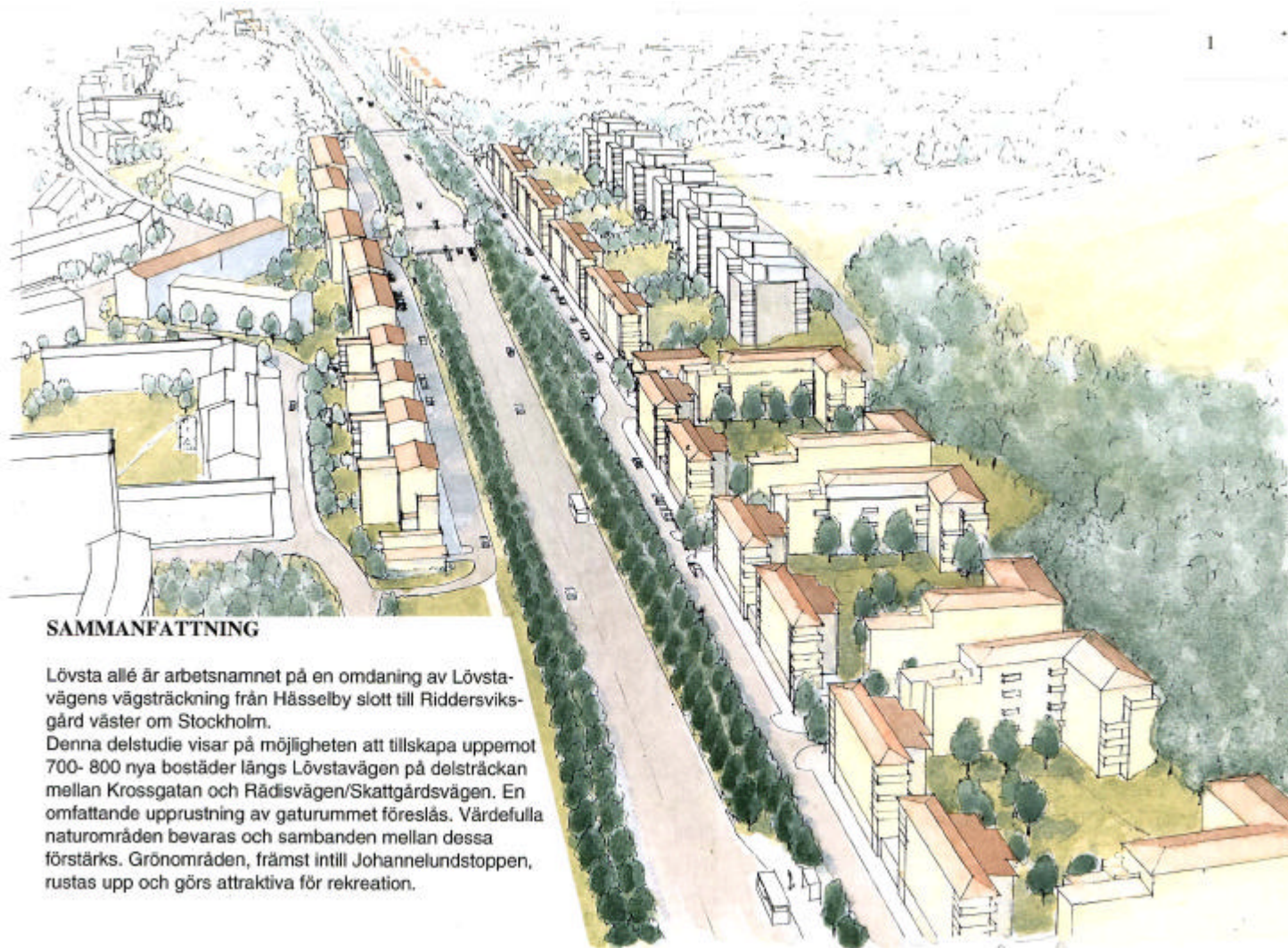
LÖVSTA ALLÉ

- EN FÖRDJUPAD UTREDNINGSSKISS
FÖR ETAPP 1

2002 02 15
GRK I STOCKHOLM
SÖDERGRUPPEN ARKITEKONTOR AB

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	1
Uppdraget	2-3
Planförutsättningar	4-5
<hr/>	
Planutformning	6-7
Bebyggelseutformning	8-14
Parker, grönstråk, rekreation	15
Lövsta allé- gaturummet	16-17
Områdesavgränsning/ -indelning	18-19



SAMMANFATTNING

Lövsta allé är arbetsnamnet på en omdaning av Lövstavägens vägsträckning från Hässelby slott till Riddersviksgård väster om Stockholm. Denna delstudie visar på möjligheten att tillskapa upp mot 700- 800 nya bostäder längs Lövstavägen på delsträckan mellan Krossgatan och Rådisvägen/Skattgårdsvägen. En omfattande upprustning av gaturummet föreslås. Värdefulla naturområden bevaras och sambanden mellan dessa förstärks. Grönområden, främst intill Johannelundstoppen, rustas upp och görs attraktiva för rekreation.



Lövsta allé

UPPDRAGET

I början av 2001 studerades, på uppdrag av GFK, möjligheterna till en omdaning av Lövstavägen på sträckan mellan Hässelby slott och Riddersviks gård. Lövstavägen är central tillfartsled till bl.a. Hässelby Villastad och utgör direkt förlängning av Drottningholmsvägens/Bergslagsvägens raka sträckning från Fridhemsplan och Stockholms innerstad.

Studien: "Lövssta allé – en utredningsskiss dat. 2001 04 23", innefattade förslag på hur det försummade gaturummet kan gestaltas så att det får karaktär motsvarande dess betydelse för stadsdelen. Den behandlar vidare i huvudsak tre delavschnitt inom Lövstavägen. De tre delavsnitten benämns: *Allén* – sträckningen mellan Johannelund och korsningen Lövstavägen / Rådisvägen, *Torget*: området kring Åkermyntans centrum samt *Trädgårdsstaden*: området vid Riddersviks gård och ner mot Lövssta miljöstation och Mälaren.

I samband med detta belystes även förutsättningarna för en tillkommande bebyggelse, huvudsakligen för bostadsändamål.

I föreliggande arbete har fördjupade studier gjorts av *Allén* - området mellan Johannelund (Bergslagsplan) och korsningen Lövstavägen/ Rådisvägen. Den fortsatta sträckningen av Lövstavägen fram till Riddersviks gård avses studeras i en nästkommande etapp.

Syftet med denna studie är att närmare undersöka möjligheten till en kompletterande bostadsbebyggelse, att beskriva bebyggelsens områdesavgränsning och vilka egenskaper och kvaliteter bebyggelse, gaturum och friområden bör uppfylla för att sammantaget bilda en god miljö.

Resultatet avses användas som underlag för markanvisningar till blivande byggherrar. Här formulerade *riktlinjer för bebyggelsens struktur* kan ligga till grund för en fortsatt och fördjupad precisering av de utsedda byggherrarnas och stadens gemensamma ambitioner för den yttre miljöns utformning. Ett kvalitetsprogram för den yttre gestaltningen bör då upprättas. Programmet är tänkt att fungera som ett samordningsinstrument och komplement under planprocessen.

Studien har sammanställts av Södergruppen Arkitektkontor AB genom Hans Bäckström och Måns Rydberg. Från GFK har Anna-Greta Holmbom Björkman, Jessica Meljer och Tomas Victorin och från SBK har Patrik Pentén deltagit i arbetet. Från GFK har vidare Roll Gäfvert (trafik) och Ulf Lindahl (landskap) medverkat. För utformningen av gator ansvarar Tyréns genom Erik Hollander. Akustikfrågor har behandlats av Ingemanssons genom Leif Åkerlöf. Den yttre miljöns utformning har gjorts av Södergruppen Arkitektkontor AB i samarbete med Tyréns genom Pia Krensler.



PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

Området är välbeläget vad gäller infrastrukturen. Tunnelbanestationer finns i Hässelby Gård och Johannelund. De ligger inom 400 – 800 meters gångavstånd. Lövstavägen trafikeras idag med fyra busslinjer. En framtida möjlig spårvägslinje längs Lövstavägen finns upptagen i översiktsplanen.

Lövstavägen är på detta avsnitt fyrfältig. Trafikmängden är i dag cirka 15.000 fordon per årsmedel dygn och kan framgent komma att öka till cirka 21.000. Hastigheten är satt till 70 km/h. Väster om korsningen vid Rådisvägen blir vägen tvåfältig med 50 km/h.

En utbyggnad av fjärrvärmenätet längs Lövstavägen har här nyligen genomförts.

Skola, butiker och övrig service finns vid Hässelby Gårds tunnelbanestation. En dagligvarubutik ligger vid Rådisvägen/Skattgårdsvägen. Cirka 750m norrut ligger Björnbodaskolan. I öster ligger Vinsta arbetsplats-/ industriområde. Högstadieskola finns i industriområdet.

Friområden i och kring Johannelundstoppen och Carl Bondes skog ger goda förutsättningar för rekreation – friluftsliv. Carl Bondes skog är ett uppskattat, välfrekventerat natur-, skogsområde. Även området kring Johannelundstoppen nyttjas delvis för rekreation. Slätten ner mot Lövstavägen liksom den bakom liggande, plana delen bedöms dock som mindre värdefull. Stora delar nyttjas idag för tillfälliga markupplag. Johannelundstoppens mark liksom markområdet ner mot Lövstavägen består till stora delar av deponerade överskottsmassor.

Befintlig omgivande bebyggelse är i huvudsak från slutet av 50- och början av 60-talet. Flerbostadshusen i söder och Hässelby gård är i huvudsak fyravånings lamellhus och med höga punkthus på höjdyggarna. I norr finns gruppbyggda småhusområden. Hushöjderna inom Vinsta industriområde varierar men de ofta stora huskropparna är ibland uppemot sex- sju våningar.

Marken ägs av Stockholms stad.



Illustrationsplan över planområdet som redovisar förslagets huvudidé.

PLANUTFORMNING

Inom området kan uppemot 700 - 800 bostäder byggas samtidigt som gaturummet kan urbaniseras och friområden/grönområden göras mer attraktiva/ tillgängliga.

Förslagets huvudidé är att det försummade gaturummet ges en karaktär som motsvarar dess betydelse för stadsdelen. Detta uppnås genom att gestalta Lövstavigen som en alléplanterad gata- *Lövsta allé*. Den har en sammanhållen bebyggelseskala, med lokalgator, med omsorgsfullt formade detaljer vad gäller såväl markutrustning som byggnadsutformning. Allén ges en riklig trädplantering efter mönster från bl a Drottningholmsvägen. Även flera av innerstadens gaturum kan tjäna som förebilder (Ringvägen t ex).

Genom att ge Lövsta allé en tydlig form och genom att utforma en bebyggelse längs allén tillsammans med sina bakomliggande skyddade gårdar kan en omfattande nybebyggelse av bostäder tillskapas. En viktig förutsättning för att erhålla en god boendemiljö är att gårdsmiljöerna är av hög kvalitet. Tillsammans med de bakomliggande stora grönområdena finns förutsättningar för att skapa attraktiva bostadslägen.

Hela bebyggelseområdet rymmer cirka 80.000 m² bruttoarea ovan mark och exklusive p-anläggningar.
Antalet lägenheter är 700 – 800.
Den angivna kvartersmarken omfattar totalt cirka 76.000 m².



Gatny över Lövsta allé med bebyggelse på båda sidor

BEBYGGELSEUTFORMNING

Innan bebyggelsen tar form ska ett övergripande gestaltungsprogram utarbetas. Ett av dess syften är att skapa en arkitektonisk balans mellan variation och enhetlighet för bebyggelsen mot de offentliga rummen.

Exempel på sådant som bör ges en högre grad av samordning är bebyggelsens kvalitéer mot gaturummen såsom fasadmaterial, färgsättning, bottenvåningarnas och entréernas utformning och hur taklandskapet tecknar sig.

Det är i dagsläget för tidigt att bestämma bebyggelsens allmänna karaktär, men en möjlig inriktning kan vara att ta fasta på och vidareutveckla de kvalitéer som kännetecknar 50-talsarkitekturen i Blackeberg, Vällingby och Hässelby – en lågmäld men genomarbetad arkitektur med välstuderade volymer och detaljer.

Husen mellan de olika delområdena bör sinsemellan varieras. Stor vikt läggs dock vid gaturummets sammanhållna, urbana karaktär.

I här upprättad idéskiss är husen tänkta som slätputsade i ljusa, sinsemellan mjukt varierade nyanser. Sockel respektive suterrängvåning ges en tydlig markering. Takhuvor formas som skorstenar och taklandskapet i övrigt ges en samordnad utformning. Fönstersnickerier täckmålas. De placeras nära utsida yttervägg. Eventuella omfattningar eller förtagningar ges kulör lika puts. Balkonger inordnas i arkitekturen.

Husen mot Lövestavägen är i första hand tänkta med sadeltak och med tydliga språng. De högre punkthusen mot Johannelundstoppen har en flack, dold lutning utan markerade taksprång.



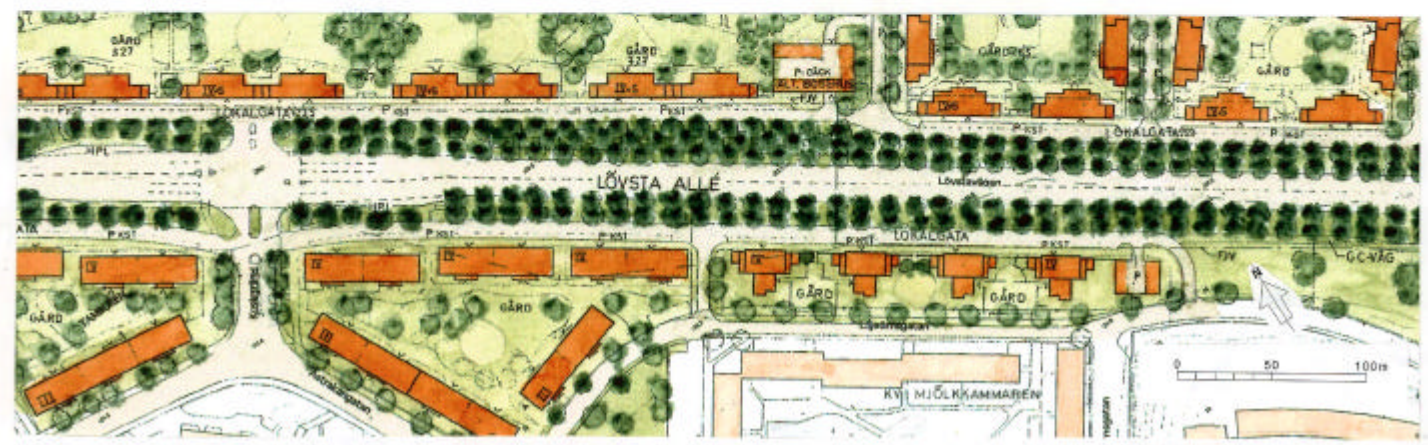
Det inglasade uterummet fungerar som en förlängning av vardagsrummet innanför.



Exempel på möjliga planlösningar för bebyggelsen utmed Lövstavägen



Skissritning



Husen mot Lövstavägen

Husen mot Lövstavägen är en variation av punkthus och lamellhus bestående av ett två eller tre sammankopplade trapphuslängder. Höjdskalet är densamma – fyra våningar på vägens sydsida och i huvudsak fem på dess nordsida (varav en som suterräng).

Bostäderna är alltid upplyfta minst en halv våning i förhållande till gatan.

Utformningen ska möjliggöra lokaler i bottenvåningarna mot lokalgatorna.

Fasaderna mot Lövstavägen ges en lugn, sammanhållen karaktär medan gårdssidorna har ett friare formspråk.

Alla bostäder planeras med hänsyn till störningar från Lövstavägen. Minst hälften av boningsrummen ska veta mot tyst sida. De smala husen på vägens norra sida, för vilka särskilda studier gjorts, har samtliga boningsrum med fönster mot den tystare gårdssidan.

Med föreslagen utformning kommer den ekvivalenta ljudnivån för balkonger/uteplatser och på de skyddade gårdarna att understiga 55 dB(A).

Bebyggelsen uppfyller riktvärdena enligt: "Trafikbuller och planering" – avstegsfall B. Begränsas hastigheten till 50 km/h blir bullernivåerna ytterligare cirka 4dB(A) lägre och motsvarar då i det närmaste avstegsfall A.

Genom att entréerna till bostadshusen vetter mot lokalgatan eller interna bostadsgatan är närhet till bilangöring god (max 10m). Parkeringsbehovet tillgodoses så att cirka hälften inryms i form av kantstensparkering på kvartersmark och andra hälften i form av garage under mark eller i p-däck.

Husen på norrasidan med sina suterränger sammanbinds med stödmur av natursten eller puts. Det skyddade, trafikfria gårdsrutmet ligger här upplyft en våning i förhållande till Lövstavägen.

Suterrängplan planeras så att flera små, kommersiella lokaler och gemensamhetslokaler kan inrymmas. I övrigt är här plats för entréer, bostadskomplement, teknikrum och garage.

Byggnaderna på Lövstavägens norra sida har balkonger på husens gavlar. De är genomgående dvs de vetter mot såväl gatan som den tysta gårdssidan. Mot gatusidan är de inglasade. Balkongbröstning utföres här material- och färgmässigt samordnad med fasaderna i övrigt.

I de fall husgrupperna ej har suterrängplan med en innanför liggande och upplyft gård skärmas gårdarna gentemot Lövstavägen med plank eller mur mellan husen.

Husen i sydost, mot kv Mjölkkammaren, görs smala och T-formade så att tysta, solbelysta gårdsrum bildas även mellan bostadshusen. En avsmalning av Liljeörmsgatans gatubredd föreslås vidare. För att förbättra för närmiljön ytterligare bör övervägas om Liljeörmsgatan på detta avsnitt kan omläggas till bostadsgata/kvartersgata och endast med angöring till husen i kv Mjölkkammaren. Genomfartstrafiken kan här ske via lokalgatan.



Sektion genom Lövsta allé intill korsningen vid Kuskgränd



Sektion genom Lövsta allé nordväst om Krossgatan i Vinsta

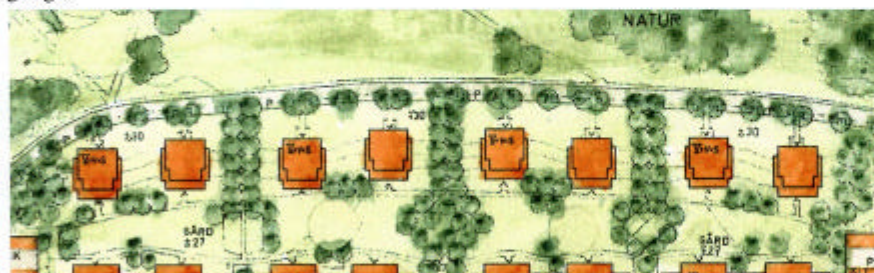


Vy över punkthusen mot Johanneshovstoppen
och gården mellan husen

Husen i norr mot Johannelundstoppen är punkthus. De är förlagda på det nuvarande vallkrönet längs Lövstavägen. Norr därom finns en plåtå och sedan själva toppen. De högt belägna husen samspelar med omgivningarnas höga hus på höjdryggarna. Två alternativ har studerats. Det ena alternativet har åtta punkthus om vardera fem våningar plus suterräng och en indragen vindsvåning. I det andra alternativet är det, i det storskaliga landskapet, sex punkthus om vardera sju våningar plus suterräng och indragen vindsvåning. Husen har upp till fyra lägenheter per våningsplan.

Husens fria läge öppnar upp mot park- och friområdet i norr och tydliggör ett samband mellan detta och kvarterens gårdar respektive bebyggelsen mot Lövstavägen.

Bilangöring sker via en intern bostadsgata norr om bostadshusen. Gatan med sin trädplantering har utrymme för kantstensparkering. Övrig parkering samordnas med husen längs Lövstavägen och då i garage.



Punkthusen mot Johannelundstoppen

Husen i nordöst mot skogspartiet mot Vinsta består av lamellhus som tillsammans med husen längs Lövstavägen här bildar tre skyddade, billfria kvarter med angränsningsgator på tre sidor. Husen trappar och följer terrängens stigning norrut. Här möter kvarteren naturmarken, som bildar fond i gårdsrummen. Husen har fyra våningar plus suterrängplan i förekommande fall.

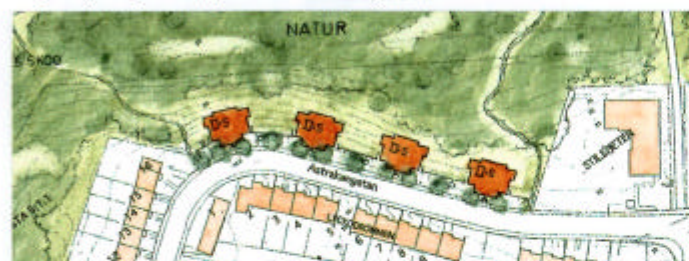
De östligaste delarna av bebyggelsen påverkas delvis av hur utvecklingen av Vinsta industriområde blir. Fläktljud från nuvarande verksamheter torde åtminstone behöva åtgärdas. Nybebyggelsen ligger dock mer än 50 meter från närmaste befintliga byggnader. De västra, längre bort belägna delarna, skyddas från störningar även genom den mellanliggande, skogbevuxna höjdryggen.



Husen mot skogspartiet/naturmarken intill Vinsta

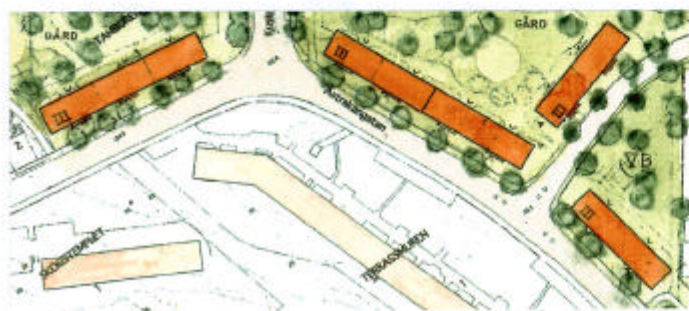


Längs Astrakangatan på höjden i nordväst föreslås en liten kompletteringsbebyggelse i anslutning till befintlig radhusbebyggelse. De fyra friliggande, små flerbostadshusen är i likhet med omgivande hus i två våningar mot Astrakangatan och har en eller två suterrängplan i norr. Marken här är i huvudsak uppfyllnadsmassor (vägbank). Möjligheten till stigar på skrå mellan husen bevaras. Angöring och parkering sker via Astrakangatan.



Husen längs Astrakangatan

Längs Astrakangatan vid Kuskgränd och mot Hässelby Gård är husen volymmässigt samordnade med de längs Lövstavägens södra sida. Eventuellt kan gatusidan ges tegelfasader som alternativ till puts. Astrakangatans karaktär med uppvuxna träd längs gaturummet behålls och förstärks. Angöring sker via Astrakangatan respektive Liljecörngatan.



Husen på höjden

Parkeringsnorm för området är ca 0,8 p/lgh (0,2 p/RE). All parkering sker på kvartersmark. Hälften av parkeringen förutsätts vara i garage och resterande som kantstensparkering eller på ordnad markparkeringsyta.



PARKER, GRÖNSTRÅK, REKREATION

Naturmarksområdena på var sida om tunnelbanespåren vid Vinsta lämnas intakta vad gäller delarna mot Lövstavägen.

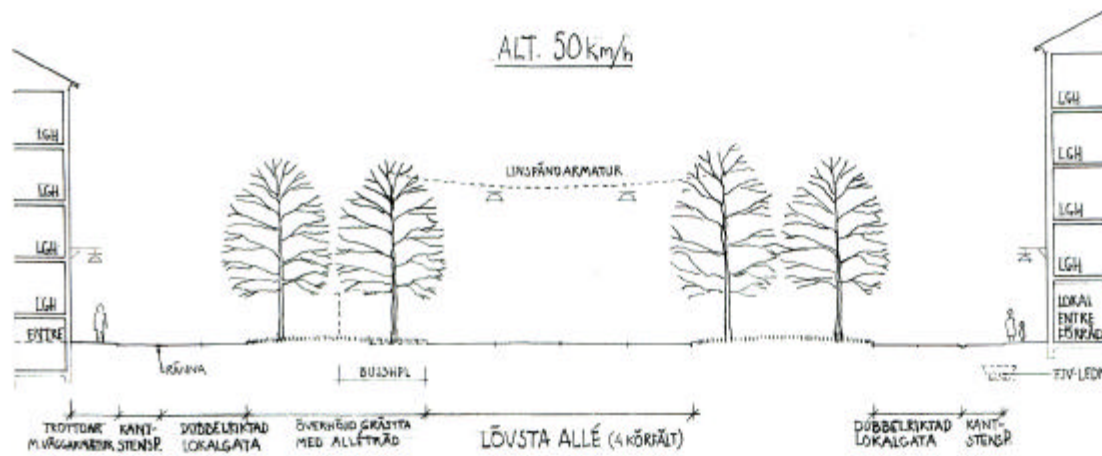
Skogsområdet mellan Vinsta industriområde och den nya bebyggelsen bibehålls i huvudsak och fungerar som vegetationsskärm. Den ger skydd och stöd för den planerade bostadsbebyggelsen.

Johanneslundstoppen bibehålls i sin helhet och bildar även fortsättningsvis ett storskaligt element i landskapsrummet. Toppen är en del av ett välutnyttjat grönområde för de som bor i närheten. Genom att anlägga och ordna parkrummet nedanför backen görs området ännu mer attraktivt. Den nya parken bör vara låtskött av mer naturmarks-karaktär men med komplettering av vissa aktiviteter/funktioner såsom t ex skateboard/inlinesbana, cykelslinga, grillplats, skyddade ytor för lek och spel. Med nya parkeringsplatser nära Lövstavägen ökar området tillgänglighet.

Det fysiska och ekologiska sambandet mellan Johanneslundstoppens grönområde och Carl Bondes skog förstärks med en kraftfull skogsplantering på kullarna som omger gångbrons landfäste på Lövstavägens norra sida.

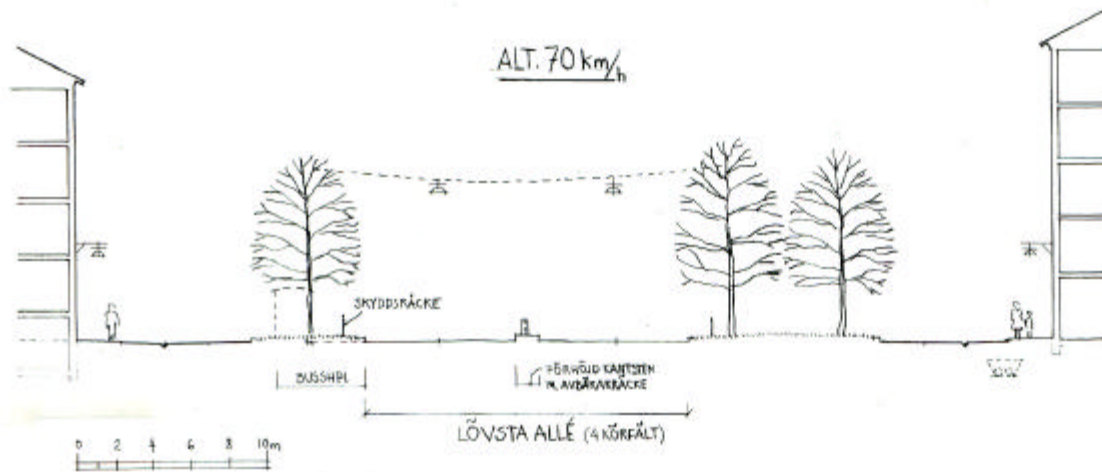


För att få en god kvalitet på det nya bebyggelseområdets utemiljö är det viktigt att stor omsorg läggs på gestaltning och val av material. Träd, gräs och häckar ger den gröna stommen. Eventuella terrasskonstruktioner för underbyggda gårdar dimensioneras för sammanhängande planteringsytors erforderliga marköverbyggnader. Murar, spaljéer, kan användas som rumsbildande element. Hög kvalitet på utrustning såsom bänkar, cykelställ, belysning mm samt vackra och funktionella beläggningar ger området en tilltalande och hållbar miljö.



Sektioner genom gatorummet.
Lägenheterna ligger alltid minst en meter över trottoar för att förhindra direkt insyn. Angöring och parkering till lägenheterna sker via lokalgator med kantstensparkering.

I förslaget föreslås en hastighetsbegränsning av 50 km/h vilket tillåter en ökad vägbredd och därmed plats för dubbla körfält på vardera sidan om vägen.



Behåll en hastighetsbegränsning, 70 km/h. Räckan och bariärelement måste anläggas. Mindre utrymme för planteringar. Det funktionella och känslomässiga sambandet mellan bebyggelsen på vägens båda sidor begränsas.

LÖVSTA ALLE - GATURUMMET

Den alléplanterade gatan har mättstuderats för några alternativa innehåll / utformningar. En gatusektion med minsta bredden mellan byggnader om cirka 52 meter föreslås. Denna möjliggör att nuvarande fyra körfält bibehålls och att utrymme ges för trädplanteringar på ömse sidor. Vidare finns utrymme för dubbelriktade lokalgator med kantstensparkeringsmöjlighet på en sida. Mot husen anläggs en trottoar.

Gatusektionens bredd möjliggör även en framtida utbyggnad av en spårvagnslinje.

En begränsning av hastigheten på Lövstavägen till 50 km/h föreslås här. En förlängning av 50-km-gränsen från Rådisvägen och österut om drygt en kilometer ger små tidsfördröjningar för passerande buss- och biltrafik (ca 30 sekunder). Avsevärda miljöförbättringar i den föreslagna stadsrumsmiljön och boendemiljön uppnås. Det är också naturligare och enklare att anlägga fler övergångsställen för att sambandet mellan Vinsta och Hässelby gård ska förbättras för de gående.



Typsektion genom Lövsta allé vid 50km/h och 4 körfält.

En bibehållen hastighetsgräns om 70 km/h förutsätter: skyddsräcken som kollisionsskydd, barriärelement i mitrefug, minskat utrymme för träd- och planteringsytor, betydligt högre ljudnivå (ca 4dbA) för såväl de här boende som för gående och cyklister. Det funktionella och känslomässiga sambandet mellan bebyggelsen på vägens båda sidor begränsas.



Typsektion genom Lövsta allé vid 70km/h och 4 körfält.



Typsektion genom Lövsta allé vid spårtrafik i körbanans mitt. Allékaraktären bibehålls.

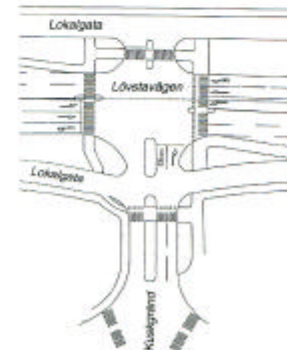
Lokalgatorna, som är dubbelriktade och dimensionerade för 30 km/h nyttjas för cyklister och som bilangöringsgator till bostadshusen. Husens entréer vetter mot lokalgatan. I de fall lokalgatorna ej är genomgående byggs gång- och cykelvägnät på ömse sidor om Lövstavägen.

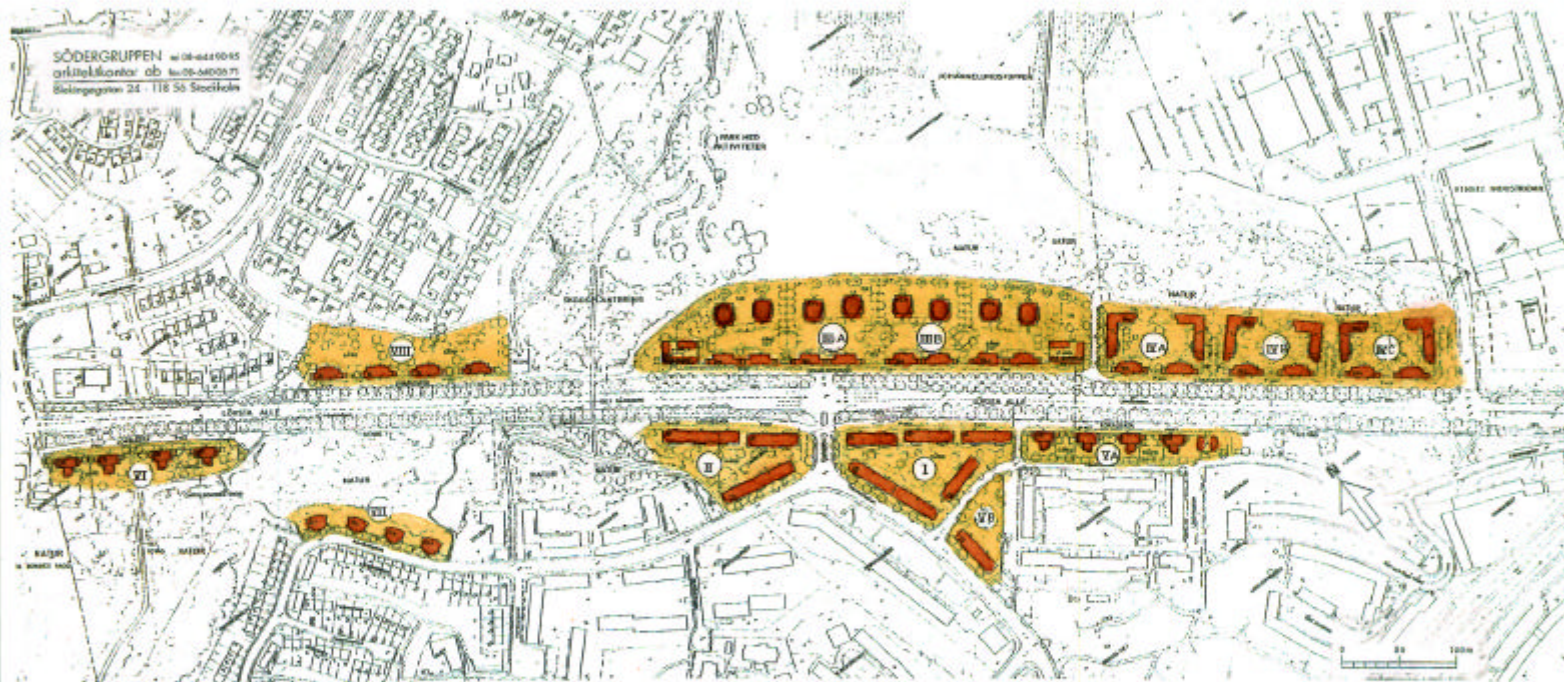
Som alléträd föreslås t ex lind eller dubbelblommade fågelbär med min. stamomfång 20 – 25 cm med ett c/c - avstånd på 10 meter.

Det är önskvärt att allén börjar vid Bergslagsplan och sedan fullföljs längs hela sträckan dock med uppehåll förbi Hässelby slott för att markera slottets axel och dess parkrum.

Träd från Riddersviks plantskola kan med fördel användas om det är möjligt i tid och rum.

Korsningen Lövstavägen–Kuskgränd byggs om till en fyrvägskorsning. Lokalgatorna på den södra sidan kommer att ansluta till Kuskgränd i anslutning till korsningen med Lövstavägen. För att möjliggöra för biltrafik att korsna kuskgränd utan att hindra trafiken till och från Lövstavägen, breddas gatan och en bred mitrefug utförs. Gång- och cykelpassagerarna över Lövstavägen kommer att vara signalreglerade. Även korsningen Lövstavägen–Rådisvägen kommer att byggas om för anslutning av lokalgator.





OMRÅDESAVGRÄNSNING, OMRÅDEINDELNING

Bebyggelsen har här indelats i åtta olika delområden – område I t o m VIII. Indelningen är preliminär.

<i>Delområde</i>	<i>ca antal lgh</i>	<i>anm.</i>
Delområde I	100 - 120	markanvisat
Delområde II	80 - 100	markanvisat
Delområde III	200 - 250	indelas i två lika stora delar
Delområde IV	170 - 180	indelas i tre delar
Delområde V	60 - 70	
Delområde VI	40 - 50	
Delområde VII	15 - 20	
Delområde VIII	40 - 50	

De olika delområdenas avgränsningar och underindelningar framgår av illustrationsplanen.

Lövstavägen med sina lokalgator utförs som allmän gatumark, men kantstensparkeringen tillhör bostadskvarteren. Bostadsgatan som försörjer punkthusen i norr liksom insticksgatorna mellan kvarteren i etapp IV utförs som boendegator inom kvartersmark.

Hela bebyggelseområdet rymmer cirka 80.000 m² bruttoarea ovan mark och exklusive p-anläggningar.

Antalet lägenheter är 700 – 800.

Den angivna kvartersmarken omfattar totalt cirka 76.000 m².