

Yttrande om stadsutvecklingsområdet Lövholmen

- Inledning

Nätverket Yimby ställer sig mycket positiva till planerna på att utveckla Lövholmen till en ny stadsdel. Vi anser att återgången till början av processen bör utnyttjas för att genomföra en förbättring av det förslag som tidigare presenterats. Läget och den redan befintliga kollektivtrafiken ger möjlighet för en stadsdel med urbanitet och täthet i minst samma, men gärna högre, exploateringsnivå som Stockholms stenstad.

- Yttrande

Problematiken med Cementas och Nordström Träs anläggningar, som kommer ligga kvar inom området i åtminstone några år, ser vi som frågor som staden aktivt bör arbeta med genom att aktivt hjälpa dessa företag att leta efter platser för omlokalisering. Utvecklingen av Lövholmen anser vi vara ett långsiktigt projekt och därför bör planering och byggande av området ske med situationen efter att Cementa och Nordströms Trä har flyttat som mål. Tomterna närmast dessa verksamheter bör inte inrymma speciallösningar som förhindrar stadsdelens utveckling när verksamheterna väl har flyttat.

De punkter som tas upp i inledningen av programmet för utveckling av Lövholmen ställer sig Yimby bakom med ett par ändringar. Vi ställer oss frågande till punkten "relativt hög exploatering". Relativt vad? Relativt den befintliga innerstaden, eller relativt snitt-nivån i kommunen? Yimby föreslår en för Stockholmska mått hög exploateringsnivå med en genomgripande byggnadshöjd på cirka 10 våningar. Detta dels för att få en stadsdel som kan bära en god servicenivå i sig själv, och i sanning utvidga den mycket populära innerstadens kvaliteter, men även för att inte missa möjligheten att påverka bostadsbristen med många nya bostäder i ett högattraktivt läge nära innerstaden med mycket god kollektivtrafik. Miljömässigt är vinsterna mycket stora med att lokalisera tät bebyggelse på platsen. Punkten "bör vara kvartersbebyggelse eventuellt med inslag av högre hus" bör ändras till "bör vara kvartersbebyggelse med inslag av markant högre hus". Med markant menar vi här fler än 20 våningar och på några ställen fler än 30 våningar. Det bör ställas krav på differentierad utformning inom både höjd och arkitektur samt att husens bottenplan integreras i stadsbilden med rutnätsstaden som förebild. Detta gäller även de högre husen, som inte bör planeras som isolerade solitärer, utan som fullt integrerade i staden.

Yimby föreslår att tomtränserna dras om så att det bildas sammanhängande gatustråk istället för den uppbrutna struktur som idag råder. Detta bör göras i samråd/förhandling med tomtägarna så att parterna blir nöjda med den nya strukturen. Det viktiga är inte en formmässig dogma av kvadratiska kvarter, utan att sammanhängande urbana stråk skapas som binder samman Lövholmen internt såväl som med omgivande områden. De nya vägar och kvarter som skapas skulle med fördel kunna döpas efter tidigare verksamheter eller personer som har bott eller verkat i området.

Grönstrukturen anser Yimby vara av stor betydelse för området. Här är det dock viktigt att minnas att kvantiteten inte är det avgörande, utan kvaliteten. Forskning har tydligt visat att modernismens idéer om grönska, där kvantitet istället för kvalitet, ofta har varit normgivande, kan vara direkt kontraproduktiv för människors välbefinnande och upplevelse av tillgång till grönska.

(Se ex. Alexander Ståhle, licentiatavhandling, Arkitekturskolan KTH, 2005 - Mer park i tätare stad. http://www.arch.kth.se/sad/publications/theses/as_lic_summary.pdf)

Trekantsvägen som grönstråk mellan Trekanten och Mälaren är en utmärkt idé om den genomförs på ett urbant sätt så att den förhöjer stadsbilden, men inte om den genomförs medelst menlösa gräsplättar framför byggnaderna och liknande åtgärder som får stadsbilden att försvinna. En stadsmässig boulevard/aveny med trädplanteringar på båda sidor av gatan och plats för uteserveringar och cykelbana är här en bra modell att arbeta med.

Samma tankesätt bör genomsyra arbetet med hela strandkanten/kajen. Den ”mindre fickpark” och lekpark som omnämns i SBK:s skrift anser vi inte behövs. Kvarterens innergårdar kan med fördel utformas för att tillhandahålla dessa funktioner. En stor offentlig park finns redan idag ett till tre kvarter från planens område, varför vi bedömer behovet av offentliga minigrönytor inom planområdet som litet. En publik strandpromenad, med utåtriktade verksamheter, bör anläggas mot vattnet. En mindre lekplats kan här också med fördel anläggas.

I programsamrådet poängteras vikten av att Lövholmsvägen skall fungera som ett stråk med butiker i bottenplan, detta är vi mycket positiva till men det får inte utesluta möjligheter för butiker och kontor att etablera sig i bottenvåningarna på övriga bak- och sidogator. Underlag för detta skapas genom en tillräckligt hög exploateringsnivå i hela området och genom sammanhängande gatustråk genom området. Lövholmsvägen bör även markeras med att husen längs denna tillåts bli markant högre än snittet i området. Möjligheten för kollektivtrafikfält längs Lövholmsvägen bör studeras närmare så att spårvagnar och bussar kan undvika den trängsel och köbildning som biltrafiken skapar och på så sätt bli attraktiva transportsätt. I samband med detta bör även Tvärbanans hållplats ses över och förlängas så att hela denna har steg-fri på/avstigning även med tvåvagnarståg. Även Lövholmsvägen bör utformas enligt en boulevard/avenymodell med riklig trädplantering och plats för cykelbanor.

För att skapa en levande stadsdel är det av yttersta vikt att tänka rätt i planeringen av vilken typ av upplåtelseformer och funktioner som planeras i området. Det bör vara en god blandning av arbetsplatser, bostäder och butiker inom området. Dessa bör också blandas fritt, inte isoleras från varandra i olika delar av området. Upplåtelseformerna för bostäder bör vara blandade, med både hyres- och bostadsrätter. Att blanda arbetsplatser och bostäder får dessutom som mervärde att det blir lättare för butiker och restauranger att överleva, då de får ett jämt flöde av kunder under hela dagen och kvällen.

- Trafik

En viktig del i trafikplanering är vad för trafik som genereras av det nya området. Med dagens parkeringsnorm på 1 ser vi framför oss en stadsdel där bilen dominerar och där just kravet på parkering åt alla boende (alltså att det är tänkt att **alla** ska äga en bil och således de allra flesta nyttja den i vardagen) kommer hindra lövholmen från att exploateras i sådan grad att det blir en levande stadsdel. Bygget av dessa parkeringsplatser är så dyrt att många exploatörer riskerar att välja att bygga färre bostäder istället för fler parkeringsplatser. Detta problem är en realitet i Stockholm idag, där det finns exempel på exploatörer som valt att bygga färre bostäder just på grund av den höga parkeringsnormen. Att bygga stadsmiljöer är någonting helt annat än att bygga glesa förorter eller villaområden, detta måste också avspeglats i en lägre parkeringsnorm. Kollektivtrafikläget för Lövholmen är utmärkt. Hela området ligger inom en km från tunnelbana och har en tvärbanestation i

direkt anslutning. I ett läge som detta behövs ej parkeringar i den grad som parkeringsnormen anger. Vi ser gärna att Lövholmen redan från start förs fram som storstadsboende, där resande görs antingen medelst gång- eller kollektivtrafik. Detta skulle även kunna vara en del av en miljöprofil för området, vilket även en hög exploateringsgrad skulle vara då detta har en bevisat lägre miljöpåverkan per capita än en gles förortsbebyggelse.

- Befintlig bebyggelse

Yimby ser mycket positivt på att man har valt att behålla många av de gamla industribyggnaderna i tegel. Denna typ av byggnader tillför en intressant variation i stadsbilden och minskar risken för att området upplevs som enformigt. Det bör undersökas om Nitrolackfabriken som föreslås rivas istället kan byggas om och till så att den istället kan få en ny funktion i den nya stadsdelen. Det finns många exempel på om- och tillbyggnader av industribyggnader som man kan inspireras av.



Exempel på blandning av gammalt och nytt i Tokyo, Japan.

Det är av yttersta vikt att även de bevarade industribyggnaderna upplevs som urbana och stadsmässiga delar av den nya stadsdelen.

- Framtida vidareutveckling

Lövholmen ligger nära den vedertagna innerstaden, men angränsar inte direkt till den. För att skapa en sådan kontakt bör det i framtiden bebyggas/förädlas längs kajkanten hela vägen till Liljeholmsbron och längs Lövholmsvägen där parkeringsytorna mellan kv Trekanten och vägen bör exploateras i framtiden. En tanke som vi gärna skulle se SBK titta närmare på är en ny gång- cykel- och kollektivtrafiksbro mellan Reimersholme och antingen Maskinistgatan eller Lusuddsvägen. Möjligheter för nya gångvägar och buss/spårvagnslinjer den vägen skulle lyfta Gröndal till att i framtiden kunna anses vara en del av innerstaden.

- Om Yimby

Yimby är ett nätverk bestående av drygt 2800 personer, med åsikter över hela det politiska spektrumet som engagerar sig för Stockholms fortsatta utveckling. Det handlar om stadsmässighet, miljö, effektivitet, konkurrenskraft, effektivare kollektivtrafik, större variation inom arkitektur, mer levande gatuliv och mycket mer som förenar oss i önskemålet om att staden skall få vara just stad.

Vi har en hemsida på:

<http://www.yimby.se/>

Kontaktperson för detta yttrande är:

Gustav Svärd
Helsingörsgatan 32
16444 Kista
Epost: gustav@yimby.se