

Handläggare
Joel Berring
Telefon 08-508 27 387Till
Stadsbyggnadsnämnden

Tjänsteutlåtande SBN – start PM Program för Södertäljevägen mm, Liljeholmen

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att programarbete påbörjas.

Anette Scheibe Lorentzi

Stadsbyggnadsdirektör

Monika Joelsson

Avdelningschef

Pia Ölvebro

Enhetschef

SAMMANFATTNING

Syftet med programmet är att slå fast mål, utgångspunkter och strukturprinciper för den fortsatta planeringen för att utveckla Södertäljevägen till ett urbant och tryggt stadsrum med nya bostäder, arbetsplatser, handel, service och mötesplatser. Ett ytterligare syfte är att utveckla Södertäljevägen för framtidens hållbara resande, där vägen både är en stadsgata anpassad främst för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt för nyttotrafik.

Programområdet omfattar Södertäljevägen i Liljeholmens stadsdel, det angränsande området samt delar av Hägerstenvägen. I princip all mark inom programområdet ägs av staden eller Jernhusen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det nu finns goda förutsättningar att starta programarbetet för Södertäljevägen. Många av de knäckfrågor, tex bristande luftkvalité och hanteringen av Liljeholmsbanan, som under en längre tid har hindrat en utveckling av området bedöms nu gå att hantera.

Programrådets utbredning är begränsad, framförallt i bredd. Det kommer krävas tydliga avvägningar mellan olika intressen, tex mellan breddmått på gator och ytor för byggnader och offentliga platser, för att möjliggöra en samlad, god och fungerande ny stadsmiljö.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att programarbete för Södertäljevägen startas.

UTLÅTANDE

Syfte

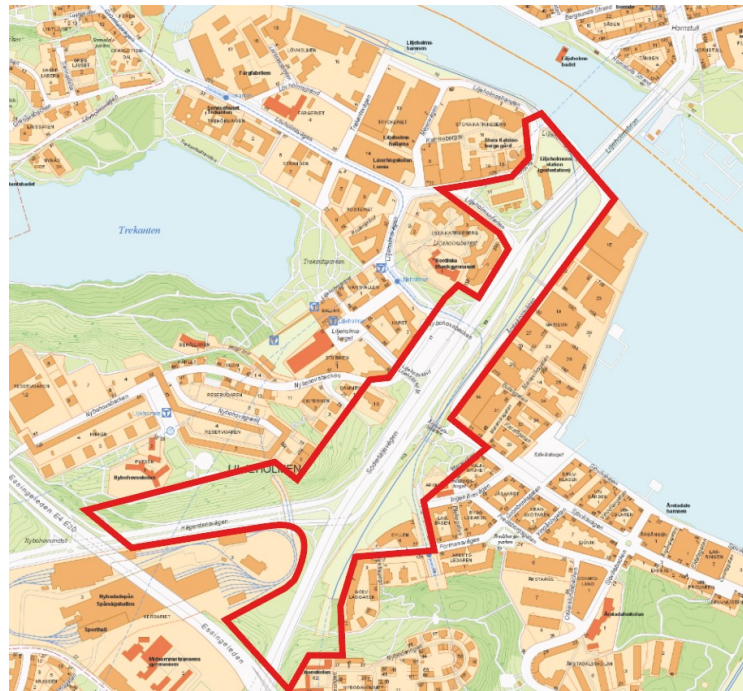
Syftet med programmet är att ta fram mål och utgångspunkter för den fortsatta planeringen att utveckla Södertäljevägen till ett urbant och tryggt stadsrum med nya bostäder, arbetsplatser, handel, service och mötesplatser. Ett mål är att genom hållbar stadsutveckling skapa en urban stadsdel med goda vistelsemiljöer. Stadsutvecklingen ska förlänga Södermalm och förena Liljeholmen över Södertäljevägen som idag utgör en barriär. Ett ytterligare syfte är att utveckla Södertäljevägen för framtidens hållbara resande, där vägen både är en stadsgata anpassad främst för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt för nyttotrafik.

Fokus i programmet ska ligga på att forma stadsbyggnadsstrategier och strukturprinciper för gator, bebyggelse och offentliga rum, vilka sedan konkretiseras i efterföljande detaljplaner.

Programområdet omfattar även delar av Hägerstensvägen och andra områden som gränsar till Södertäljevägen.

Bakgrund

Plandata



Karta som visar programrådets ungefärliga avgränsning.

Gällande detaljplaner

Programområdet omfattar ett flertal befintliga detaljplaner. Genomförandetiden för dessa planer har alla gått ut, med undantag för den tilläggsplan som finns för ny avloppsledning mellan

Eolshäll och Sickla (2015-19085). Programmet berör stadsplan PI 5738 Södertäljeinfarten i sin helhet och även stora delar av PI 5088 Nybohovsberget.

Pågående detaljplaner i området

I programområdets närhet pågår detaljplaner för Liljeholmens galleria (2018-14587), Marievik (2010-14465), Lövholmen (2017-13571) och utbyggnad av Nybohovsskolan (2017-07068).

Markägoförhållande

I princip all mark inom programområdet ägs av staden genom stamfastigheterna Liljeholmen 1:1 och Årsta 1:1, eller Jernhusen som äger Liljeholmen 4:24.



Karta över markägoförhållandena i området. Gula ytor redovisar mark ägd av staden. Blå ytor mark upplåten med tomträtt. Rosa yta Jernhusens fastighet. Ofärgade ytor övrig privatägd mark.

Övergripande beslut och styrande dokument

Översiktsplan

I översiktsplanen beskrivs det som angeläget att utveckla Södertäljevägen till ett urbant stråk med ny blandad bebyggelse, vilket skulle minska barriäreffekter och bättre koppla samman Liljeholmen med Årstadal och Södermalm.

Riksintressen

Programområdet angränsar till innerstadens riksintresse för kulturmiljö. I Liljeholmsviken går viktig sjöfart och vattenområdet förbinder Mälaren med Östersjön. Aktuellt område ligger delvis inom hinderfritt område för flygplatser (Bromma flygplats). I södra delen av utpekade område passerar E4/E20 Södertäljevägen.

Strandskydd

Delar av programområdet ligger inom 100 meter från Mälaren och omfattas därigenom av strandskydd. Dagens markyttnyttjande är i

huvudsak parkering. Det finns skäl att anta att ytorna kan anses ha tagits i anspråk på ett sätt som gör att de saknar betydelse för strandskyddets syfte, vilket kan möjliggöra en dispens från strandskyddet.

Program

Norra Liljeholmen har varit föremål för planeringsvisioner under lång tid. Ett program för stadsutveckling togs fram år 2000, vilket ligger till grund för den omvandling som skett vid Liljeholmskajen och Liljeholmstorget. De pågående detaljplanerna för Marievik och överdäckningen vid Liljeholms galleria är de sista delarna i programmet med undantag av området runt Södertäljevägen.

Kommunala beslut i övrigt

I 2018 års budget fick exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden i uppdrag att tillsammans *”påbörja planeringen för en omvandling av Södertäljevägen närmast Liljeholmen från trafikled till urban miljö”*. Uppdraget förnyades i 2019 och 2020 års budget. 2018-11-11 fattade exploateringsnämnden ett utredningsbeslut för Södertäljevägen.



Södertäljevägen och Liljeholmsbron sett från Hornstull.

Nuvarande förhållanden

Stadsbild och historisk bakgrund

Det tidigare lantliga Liljeholmen omvandlades under 1800-talet till en industriförstad kring Södra stambanan, med ett betydande inslag av verksamheter och arbetarbostäder. Under 1900-talet tillkom bland annat Årstabron och Hammarbyleden för järnvägs- respektive sjötrafiken, samt tunnelbanan söderut med stationen Liljeholmen. Nybodadepån togs i bruk på 1940-talet för buss och spårvagnsändamål och byggdes på 1960-talet om för tunnelbanans behov. Under samma årtionde byggdes även Essingeleden och bostadsområdet Nybohov på en höjd ovan Hägerstensvägen. Betydande rivningar har skett där äldre industri- och bostadsbebyggelse har ersatts av bostäder och kontor. Under 2000-talet har centrumbebyggelse uppförts kring Liljeholmstorget, liksom områden med bostäder kring torget och vid Årstadal.

Området har en dramatisk topografi med flera stora sprickdalar som löper genom området och flera större höjdparter som reser sig upp till 50 meter över omgivande landskap. Bebyggelsen i närområdet förstärker det kuperade landskapet, bland annat genom högre byggnader på toppen av Nybohovsberget som förstärker topografin.



Flygfoto över Liljeholmen från 1931.

Kulturmiljö

Inom programområdet finns mycket få befintliga byggnader. Ett undantag är Liljeholmens stationshus som är grönklassat av Stadsmuseet. Det innebär att byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde. Stationshuset är ritat av SJ:s chefsarkitekt Folke Zettervall i nationalromantisk stil och stationen utgör tillsammans med kvarvarande järnvägsspår den enda synliga resten av järnvägsperioden. Även Liljeholmsbron är grönklassad av Stadsmuseet.



Foto Liljeholmens godsstation.

Trafik och kollektivtrafik

Kollektivtrafikläget är gott då nästan hela programområdet ligger inom 500 meter från en spårstation. I norr finns Liljeholmens station och tvärbanans hållplats vid Årstadal och i söder Midsommarkransen och Årstabergs stationer. Trafikmängderna på Södertäljevägen är betydande men har minskat sedan trängselskatten infördes i Stockholm.

Park, torg och natur

I Liljeholmen finns flera viktiga offentliga rum. Liljeholmstorget är kantat med caféer, restauranger och entréer till galleria, tunnelbana och bussterminal. Trekantssjöns rekreativområde med Trekantsparken är ett grönt rum centralt i stadsdelen. Området kring Trekantssjön är del av ett ekologiskt stråk med regional funktion som löper mellan Vinterviken och Årstaskogen. Kopplingen över Södertäljevägen är idag svag. På östra sidan om Södertäljevägen finns den välbesökta parken Blomsterdalen. Marievik, Liljeholmshamnen och Lövholmen är till stor del privat mark med en brist på offentliga platser och grönytor. Överlag finns en avsaknad av allmän plats i dessa områden. Stadsdelens parker har ett generellt högt besöksstryck. Anledningar är en hög boendetetthet och många förskolor i stadsdelen som nyttjar parkerna.

En naturvärdesinventering finns framtagna över Liljeholmen.

Utredningen visar att det finns höga naturvärden inom och i anslutning till programområdet. Det handlar om rödlistade arter, särskilt skyddsvärda träd och områden med påtagliga naturvärden.

Buller och partiklar, och vatten

I dagsläget utsätts programområdet för omfattande trafikbuller framför allt från Södertäljevägen men även från Essingeleden och lokalgator. Tvärbanan passerar området vilket gör att spårbuller

behöver beaktas i planeringen. Miljökvalitetsnormen för luft riskerar att överskridas inom programområdet. Kvävedioxidhalten är över riktvärdet på vissa ställen.

Hägerstenvägen och Årstaängsvägen är rinnstråk vid stora regn och det finns identifierade större lågpunkter i området.

Riskfrågor

Essingeleden (E4/E20) ligger i direkt anslutning till programområdet och utgör en rekommenderad transportled för farligt gods. Vägnetet i övrigt är inte utpekad som transportleder för farligt gods. Inom och i anslutning till programområdet finns flera riskverksamheter.

Trygghet

I Liljeholmens stadsdel bor cirka 14 000 personer. Befolkningen är yngre än Stockholm i snitt med en stor andel 30-45 år och barn yngre än åtta år.

Generellt har oron för att utsättas för olika former av brott ökat i stadsdelen, men andelen som känner sig otrygga eller mycket otrygga i sin stadsdel ligger på en låg nivå jämfört med staden i stort. Området som berörs av programmet består idag främst av storskaliga infrastrukturmiljöer med flera gångtunnlar som kan upplevas som otrygga, särskilt kvällstid.

Arbetsplatser, service, idrott och kultur

Liljeholmen är ett att få välfungerande arbetsplatskluster i södra Stockholm. Området domineras av kontor och utbildning men det finns även några få industriverksamheter kvar i närområdet. Kring Liljeholmens centrum finns även arbetsplatser kopplade till handel och andra centrumverksamheter.

I Liljeholmens stadsdel har antalet bostäder vuxit markant de senaste åren och antalet skol- och förskoleplatser har inte varit tillräckliga. Med den tillkommande stadsutvecklingen i Liljeholmen ökar behovet ytterligare. På Nybohovshöjden planeras för en utbyggnad av Nybohovsskolan till 900 elever och utrymme för skola studeras i Lövholmen. Det finns idag en identifierad brist på idrottsanläggningar i området som förstärks av nytillkomna boende.

Teknisk försörjning

Programområdet har stor betydelse för Stockholms tekniska infrastruktur och genom området finns ett flertal större ledningsstråk. Norr om Liljeholmsbroarnas södra landfäste finns en transformatorstation som försörjer Liljeholmen, Södermalm och delar av tunnelbanan med el.

Principer för fortsatt planering

Förutsättningar

Programmet för Liljeholmen från år 2000 beskrev en vision att låta innerstaden ta språnget över Årstaviken. Tullsnittet skulle flyttas samt stad med dess variation och innehåll byggas. Motivet för en omvandling av Södertäljevägen var att *"Dagens motorväg, med höga hastigheter och rampsystem, måste ersättas av ett gaturum som gör det möjligt att på ett lättfattligt sätt ta sig in i stadsdelen och tvärs Södertäljevägen."* Vidare såg man framför sig en bebyggelse utmed Södertäljevägen, trädplanteringar i gaturummet och möjlighet att stanna utmed trottoarerna som tillsammans med nya korsningar bidrar till ett attraktivt stadsrum. Dämpad hastighet, mindre buller och en väsentlig större tillgänglighet till den nya stadsdelen var också målbilder.

Programmets analys och målbild är 20 år senare fortfarande i huvudsak aktuell.

En skillnad är att målsättningen idag inte är att flytta tullsnittet utan att bygga samman Södermalm med Liljeholmen, Aspudden och Midsommarkransen i en kontinuerlig stadsväv. En annan skillnad är att Stockholms utveckling gjort att läget i staden är än mer centralt. Ny bebyggelse kring bland annat Årstaberget, Marievik och Årstadal, utvecklingen av Liljeholmens centrum samt utbyggd tvärbana och ny tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan har stärkt Liljeholmens läge i regionen.

Flera utmanande knäckfrågor har gjort att det tidigare programmets vision för Södertäljevägen inte genomförts. Kontoret bedömer idag att de hinder som funnits under en längre tid för att utveckla Södertäljevägen idag är hanterbara. Nedan beskrivs i korthet de viktigaste knäckfrågorna och hur dessa hanteras idag.

Liljeholmsbanan

Genom programområdet går ett järnvägsspår till Norra Liljeholmshamnen och Cementas anläggning i Lövholmen. Ett detaljplanearbete för bostäder pågår i Lövholmen vars genomförande förutsätter Cementas flytt till Energihamnen i Loudden. Vid en flytt försvinner även behovet av spår till Cementa. Trafikförvaltningen (SL) nyttjar delar av Liljeholmsbanan för transporter av vagnar och fordon från tvärbanan och tunnelbanan till stambanan. Detta behov av transporter kvarstår och behöver hanteras i programarbetet. Flera alternativa lösningar studeras. Staden har inlett ett samarbete med Trafikförvaltningen kring dessa frågor.

Trafik

Södertäljevägen har betydande trafikmängder, men trafikmängden var än högre innan trängselskatten infördes. När programmet för Liljeholmen togs fram år 2000 passerade cirka 45000 fordon per dygn området och man beräknade då att vägtrafiken skulle öka än mer. Trots att huvuddelen av området idag är utbyggd har trafiken inte ökat utan antalet fordonspassager per dygn har istället minskat betydligt. Staden har låtit ta fram övergripande analyser över framtida trafikförhållanden i området och ser i dessa att trafiken kan komma att minska ytterligare om Södertäljevägen byggs om till en urban stadsgata med lägre hastigheter och korsningar i plan. Dels beror det på att många väljer andra färdmedel men också på att bilister i större utsträckning beräknas välja att köra över Essingeleden istället för att belasta Liljeholmen och Hornstull.

Miljöstörningar

Utsläpp från vägtrafiken medför höga värden av koldioxid samt partiklar. Avgasreningen har förbättrats avsevärt de senaste årtiondena men en ombyggnad av Södertäljevägen till en smalare gatusektion kantad av hus riskerar att koncentrera partiklar så att miljö kvalitetsnormer överskrids. Staden har därför i ett tidigt skede i processen studerat olika variablers påverkan på luftföroreningar såsom trafikmängder, bredder på gatan, hastighet och andel dubbdäck. Utifrån dessa studier konstaterar staden initialt att det idag är möjligt att utveckla Södertäljevägen till en urban stadsgata och klara miljö kvalitetsnormer men att dessa frågor behöver studeras vidare i processen och inom ramen för en MKB.

Liljeholmsbroarna

De två Liljeholmsbroarna har uppnått sin tekniska livslängd och trafikkontoret studerar därför olika upprustningsalternativ; dels renovering på kort respektive lång sikt, dels uppförande av en ny bro i befintligt eller nytt läge. Liljeholmsbronns läge och utformning är avgörande för planeringen av programområdet och de två projekten kommer att samordnas för att säkerställa både en robust hantering av broarna och en framtida stadsutveckling i anslutning till broarna.

Liljeholmens transformatorstation

Vid Liljeholmsvägen finns en större transformatorstation. Också denna anläggning har nått sin tekniska livslängd och Ellevio har ett behov att ersätta stationen. Staden och Ellevio har studerat alternativa lägen för transformatorstationen och konstaterat att en längre flytt är tekniskt komplicerad. En utgångspunkt i planeringen är att stationen flyttas inom närområdet för att optimera markutnyttjandet. Planarbete för ny transformatorstation behöver

bedrivs parallellt med programarbetet för att säkra Ellevios genomförandetidplan.

Projektmål

Projektets mål är att genom hållbar stadsutveckling skapa en urban stadsdel med goda vistelsemiljöer som en förlängning av Södermalm och förena Liljeholmen över Södertäljevägen, som idag är en barriär. Ett ytterligare syfte är att utveckla Södertäljevägen för framtidens hållbara resande, där vägen både är en stadsgata anpassad för cykel- och kollektivtrafik och en viktig transportled på stadens villkor.

En viktig förutsättning i planeringen är att olika verksamheter integreras i den byggda strukturen; arbetsplatser av olika slag, bostäder för olika behov, skolor, parker och kultur. En lika viktig förutsättning för den levande staden är att stadsrummen är integrerade och att flöden in och ut genom den nya strukturen bidrar till rörelse och liv i stadsrummen.

Den nya bebyggelsestrukturen behöver relatera både till omgivande bebyggelse, dess täthet och till landskapets karaktär. De karaktärsfulla skogbeklädda sluttningarna mot Nybohov och Liljeholmsberget samt vattenrummen kring Liljeholmsbron är tydliga element i området.

För att uppnå dessa övergripande mål föreslås en process präglad av delaktighet och aktiv samverkan, både med intressenter i området och med allmänheten. I projektet planeras därför för en tidig dialog i samband med starten av programarbetet. Särskilt fokus bör vara på barnperspektivet i dialogen. Ett annat viktigt processmål är att utvecklingen ska präglas av ett effektivt utnyttjande av stadens resurser och att kostnadsdrivande investeringar vägs mot långsiktig nytta.

Stadsstruktur – scenarier

Inom ramen för programarbetet föreslås ett antal alternativa utformningar studeras för att belysa förslag som innebär olika stora förändringar av befintlig struktur.

Exempel på ett förslag är att Södertäljevägen ligger i huvudsak i nuvarande läge med ny bebyggelse och platsbildningar på de impedimentytor som finns längs med vägen idag. Ett annat exempel är att Södertäljevägen förläggs i ett mer östligt läge i liv med nuvarande Årstaängsvägen. I programmet från år 2000 redovisades ett alternativ med en delvis överdäckning av Södertäljevägen. Kontoret har initialt konstaterat att överdäckningar är teknisk komplicerade och kostnadsdrivande samt riskerar att leda stora

trafikmängder in mot Södermalm. Kontoret föreslår att fokus därför bör ligga på att utveckla målstyrda principer för gatans utformning, som framförallt prioriterar kapacitetsstarka trafikslag och nyttotrafik, och där trafiken förhåller sig till stadens rytm.



Illustration från programmet från år 2000 med exempel på en delvis överdäckning av Södertäljevägen.

Programområdets utbredning är begränsad, framförallt i bredd. Det kommer krävas tydliga avvägningar mellan olika intressen för att möjliggöra en samlad, god och väl fungerande ny stadsmiljö.

Ett mål för programarbetet är att stärka kopplingen mot Södermalm. Kontoret vill på ett övergripande plan, inom ramen för programarbetet, studera vilka effekter fler eller förbättrade kopplingar mellan Hornstull och Liljeholmen kan ha för rörelsemönstren i området. Till exempel kan en närmare koppling till Tantolunden förbättra tillgången på park och friytor för den planerade bebyggelsen vid Marievik.

Bebyggelsestruktur och täthet

Utvecklingen av Liljeholmen och Årstadal har i stora drag förhållit sig till de principer som togs fram i programmet från år 2000, med en tät stadsbebyggelse kring Årstadal och fem höga hus som möter Årstabroarna. Den planerade högre bebyggelsen i Marievik kommer tillföra en ny höjdskala även i anslutning till Liljeholmsbron. I Stockholm finns en tradition att höga byggnader placeras för att accentuera entrémotiv som broar, centrumlägen och topografi. Kontoret kommer studera den övergripande höjdskatan som en del av programmet. En högre byggnadsskala inom delar av området bör studeras i processen. Högre byggnader får en betydande påverkan på både stadsbilden och upplevelsen av närmiljön i ett område, vilket behöver studeras särskilt.



Den planerade bebyggelse i Marievik sedd från Södertäljevägen. Illustration Sightline.

Ett mål är att stärka Liljeholmen som ett attraktivt arbetsplatskluster och att säkra goda förutsättningar för en blandstad med både kontor, bostäder, service och handel. Mängden bostäder får stor påverkan på behovet av nya skolor och förskolor och stor vikt behöver läggas på att säkra goda närmiljöer för barn i de delar av programområdet där det planeras för ett stort bostadsinnehåll. Förslag till fördelning mellan antalet bostäder och arbetsplatser inom programområdet och dess konsekvenser kommer att beskrivas i programarbetet.

Parker, torg och naturmark

Tillgången till park i Liljeholmen är relativt god, med stora kvalitéer kring bland annat Trekanten, Årstabergsparken och Vinterviken. En stor kvalité att utveckla vidare är vattenfronten mot Mälaren. Trots det finns en brist på parker i den norra delen av programområdet. Utformningsförslag som ökar tillgängligheten till befintliga parker samt möjligheten att tillskapa nya friytor kommer att studeras.

En stor del av den naturmark som finns i programområdet är både bullerstörd och starkt kuperad men innehåller även relativt sett höga naturvärden. Stadens arbete med Årstabergsparken visar att det är möjligt att utveckla attraktiva parker som kombinerar ett bevarande av värdefull natur med sociala mötesplatser även på platser med en utmanande topografi. Detta bör vara en förebild för utvecklingen av programområdet.



Flygfoto över programområdet sett från Liljeholmsbroarna. I förgrunden till vänster Årstabergsparken.

Planförslagets konsekvenser

En växande stad

Utvecklingen av Södertäljevägen från trafikmiljö till ett integrerat urbant stråk skapar förutsättningar för en omfattande förtätning med ett stort antal nya bostäder, arbetsplatser och service. En utveckling bidrar till att stärka omgivande bostads- och verksamhetsområden. Södertäljevägen kan bidra till utvecklingen av stadslivet i södra Stockholm med nya lägen för serveringar, kultur och nöje.

En sammanhängande stad

Genom att omvandla överdimensionerade trafikrum till urbana stråk finns en stor potential att utveckla Södertäljevägen och Hägerstensvägen till gator med mer plats för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Gatunätet i området kan kopplas samman och nya målpunkter kan skapas inom stadsdelen.

Södertäljevägen utgör en av få infartsleder för motorfordonstrafik till Stockholm söderifrån. Om trafiken minskar på Södertäljevägen skulle det innebära flera positiva effektmål som minskad barriäreffekt, minskat buller och bättre luftmiljö. Idag finns endast en koppling norrut från stadsdelen. Bättre kopplingar över vattnet kan skapa en större integration med Södermalm.

God offentlig miljö

I samband med utvecklingen av Södertäljevägen finns en möjlighet att tillskapa nya inbjudande stadsmiljöer med god tillgång till olika stadskvaliteter. Inom programområdet finns större partier av naturmark. Hänsyn till den ekologiska infrastrukturen och en utveckling av delar av naturmarken kan bidra till att stärka de gröna

kvalitéerna samt stärka svaga ekologiska samband mellan Årstaskogen och Vinterviken.

Ett bevarande av den äldre stationsbebyggelsen kring Liljeholmens godsbangård kan bidra till att skapa en historisk kontinuitet på platsen.

En klimatsmart och tålig stad

En effektiv markanvändning i området kan skapa förutsättningar för en tät och nära stad som är mindre beroende av transporter. Ellevios transformatorstation har upprustningsbehov och programmet kan ge förutsättningar för ett robust och långsiktigt elnät. En ombyggnad av Södertäljevägen kan även möjliggöra lösningar som renar och omhändertar dagvattnet.

Planprocess

Process

Fokus i programmet ska ligga på att forma stadsbyggnadsstrategier och strukturprinciper, vilka sedan konkretiseras i efterföljande detaljplaner. Programarbetet ska ske i nära samverkan med Jernhusen, exploateringskontoret, trafikkontoret, miljöförvaltningen och övriga berörda förvaltningar.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret bedömer att programmets genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras. De aspekter där planeringen kan antas medföra betydande miljöpåverkan bedöms vara:

- *Buller*
- *Luftkvalité*
- *Stadsbildspåverkan*

Underlag till undersökningen om betydande miljöpåverkan har inhämtats från Stadsmuseet, miljöförvaltningen och Storstockholms brandförsvaret.

Tidplan

Utifrån att erforderligt underlag för programmets framtagande levereras enligt uppsatt tidplan samt att det under planprocessen inte kommer till eller blir kända nya omständigheter, som inte kunnat förutses, förväntas följande tidplan:

Programsamråd mars 2022

Godkännande januari 2023

Programmet planeras redovisas för nämnd inför samråd.

Planavtal

Planavtal har tecknats med Jernhusen AB och Exploateringskontoret Stockholms stad för att täcka kontorets kostnader i samband med upprättande av detaljplanen.

STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSTAGANDE

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det nu finns goda förutsättningar att starta programarbetet för Södertäljevägen. Många av de knäckfrågor, tex bristande luftkvalité och hanteringen av Liljeholmsbanan, som under en längre tid har hindrat en utveckling av området bedöms nu gå att hantera.

Fokus i programmet ska ligga på att forma strukturprinciper och stadsbyggnadsstrategier, vilka sedan konkretiserar i efterföljande detaljplaner.

Ett mål i programarbetet är att stärka Liljeholmen som ett attraktivt arbetsplatskluster inom staden. En del i programarbetet är att säkra goda förutsättningar för en blandstad med både kontor, bostäder, service och handel. Fördelningen mellan olika användningar får stor påverkan på behovet av nya skolor och förskolor inom programområdet och stor vikt behöver läggas på att säkra goda närmiljöer för barn i de delar av programområdet där det planeras för ett stort bostadsinnehåll.

Kontoret kommer studera den övergripande höjdskalen inom programområdet. En högre byggnadsskala inom delar av området bör studeras som ett alternativ i processen.

Programrådets utbredning är begränsad, framförallt i bredd och det kommer krävas tydliga avvägningar mellan olika intressen, tex mellan breddmått på gator och ytor för byggnader och offentliga platser, för att möjliggöra en samlad, god och väl fungerande ny stadsmiljö.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att programarbete för Södertäljevägen startas.

SLUT