



# MARIEVIK

## TRAFIK & GATA, SAMRÅDSHANDLING

SWECO TRANSPORTSYSTEM & ANDERSSON JÖNSSON LANDSKAPSARKITEKTER.



# BAKGRUND

## Planområde

Syftet med detta dokument är att redogöra för en långsiktig hållbar trafiklösning för samtliga trafikslag inom, och i omedelbar närhet till, detaljplaneområdet.

Planområdet ligger i södra Stockholm, strax utanför innerstadssnittet vid Liljeholmsbron, och ingår i program för utvecklingsområdet Liljeholmen. Omkring 1000 lägenheter och 215 000 kvm verksamheter planeras inom detaljplaneområdet. Sjövikskajen och den tio år gamla bebyggelsen i Årstadal angränsar till området. Liljeholmstorget med kollektivtrafik och handel ligger ett par hundra meter bort på den andra sidan Södertäljevägen.



vy (seARCH/Rotstein)



© OpenStreetMap



# KONCEPT

## Vision om stadsmässighet

Målbilden för detaljplaneområdet är att skapa en levande stadsdel för människan att vistas och röra sig i. Befintlig och ny bebyggelse kommer att innehålla såväl bostäder som kommersiella verksamheter i form av kontor, restauranger och förskolor. Offentliga entréer vänder sig ut mot gatan för att fungera inbjudande mot besökare, och för att samspela med livet på gatan utanför.

Stadsdelen är även en del av ett attraktivt gångstråk längs med kajen som löper kring Årstaviken, och innehåller flera viktiga publika mötespunkter.

Möjligheter till möten, samliv i stadsmiljön och god tillgänglighet till områdets speciella kvalitéer, ger förutsättningar för att uppnå visionen om att flytta innerstadssnittet och skapa en mer levande stadsdel. Detta uppnås genom att säkerställa att samtliga gator upplevs attraktiva och tillgängliga för alla.

Planeringen i området utgår från en trafikhierarki där gående och cyklister prioriteras högst, därefter leveranser och sist privata biltransporter. Stadsrummen ska upplevas attraktiva och trygga och detta syns i den fysiska miljön genom ett system med gångfartsgator där samtliga trafikslag rör sig på samma villkor.



vintervy från parallelluppdrag(seARCH)

## Princip för gatustruktur

Inom detaljplaneområdet regleras samtliga lokalgator som gångfartsområde. Denna reglering möjliggör en gestaltning som signalerar att olika trafikantgrupper delar på samma offentliga utrymme. Detta gemensamma golv, gatan, gynnar såväl boendes, besökandes och arbetandes tillgänglighet inom området. Alla lokalgator hanterar dubbelriktad trafik med undantag för gata 6 som är enkelriktad.

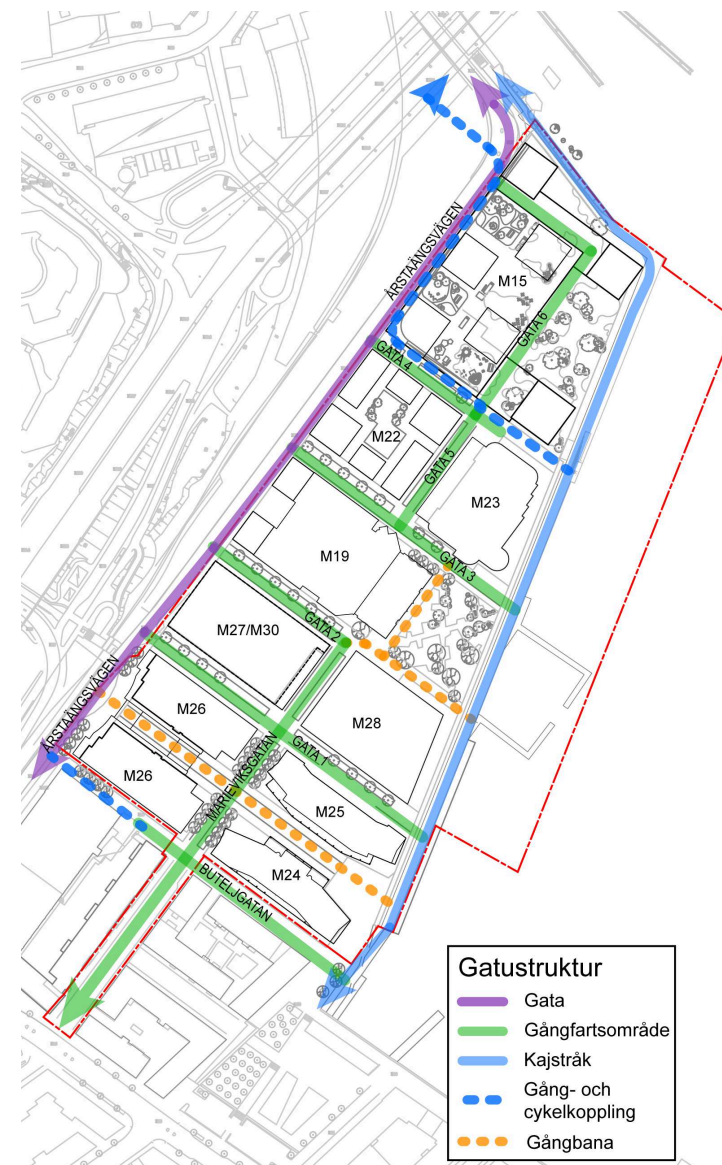
Ett motiv för att etablera gångfartsområde på samtliga gator är att det rör sig många oskyddade trafikanter inom området. Rörelser genereras bland annat genom entréers placering och områdets målpunkter samt kopplingar till närliggande områden. I Marievik finns entréer längs med nästan samtliga fasader, vilket gör att förflyttningar sker kors och tvärs över gatorna.

För att ytterligare förbättra tillgängligheten för gående och cyklister i området samlas vissa trafikala funktioner såsom parkeringsinfarter och lastplatser på ett fåtal gator.

Barn, äldre och personer med funktionsvariationer ses som dimensionerande trafikanter med specifika behov och förmågor. Utformningen av gaturummen anpassas så att dessa behov tillgodoses.

Längs kajstråket rör sig gående och cyklister på en gemensam yta. All motorfordonstrafik är förbjuden och genom fysiska hinder undviks att fordon kommer ut på kajen. Stråket utgör en viktig nord-sydlig koppling genom området och används av gående och cyklister som rör sig mellan Marievik och Södermalm via gång- och cykelkopplingen till Liljeholmsbron, men även av personer som rör sig genom Marievik längs Årstavikens södra strand. Kajen är också ett viktigt vistelsestråk där många flanörer rör sig utan att de är på väg till någon särskild målpunkt.

Buteljgatan ingår ej i planområdet, men finns med i kartmaterialet för att förtydliga områdets trafiksituation.



# KONCEPT

## Koncept för gestaltning

Gångfartsområden innebär att det traditionella gaturummets gestaltningselement, till exempel kantstöd, skyltar och vägmärkingar behöver omprövas. I stället måste andra sätt, såsom val av markbeläggning, möblering och ljussättning understödja trafikhörelser och vistelseaktiviteter. Hur mycket vägledande åtgärder som behövs varierar beroende på platsens eller stråkets funktion och karaktär.

För personer med funktionsvariationer är den vägledande gestaltningen extra viktig. Längs alla gator placeras en möbleringszon för att säkerställa att en fredad yta finns närmast fasaden på den ena sidan gatan. Personer med funktions- eller synnedsättning kan röra sig längs dessa stråk utan att behöva samsas om utrymmet med fordonstrafiken. Korsningar, garageinfarter och lastkajer markeras med kontrasterande och taktila varningsplattor.



gångfartsområde (Equator)

## Huvudmannaskap för gator och kaj

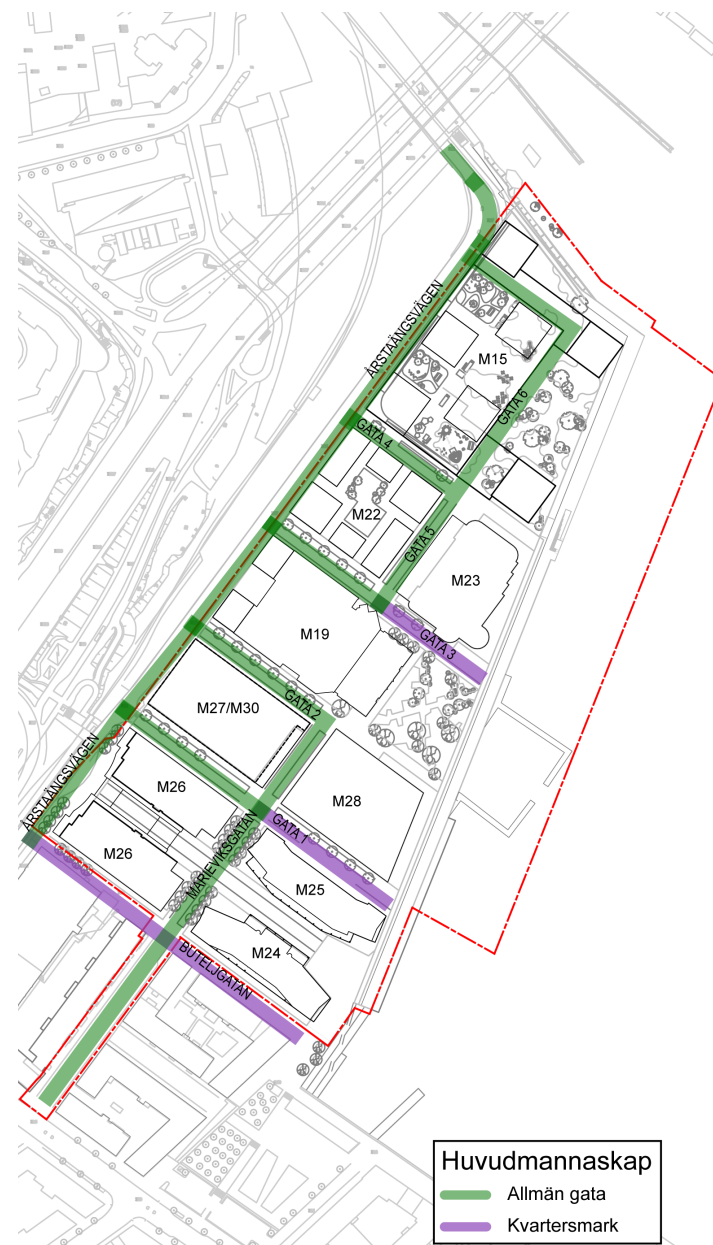
Flertalet gator och offentliga ytor inom planområdet ges kommunalt huvudmannaskap. Ett sammanhållet huvudmannaskap för gator, parker och kaj bidrar till en enhetlig ambitionsnivå i såväl gestaltning som skötsel. Ett övergripande ansvar för drift och underhåll säkerställer funktionen och utseendet i gaturummet. På längre sikt är ett kommunalt huvudmannaskap även en garant för att en övergripande stadsstruktur i området Marievik – Liljeholmen kan uppnås.

Gata 1 mellan M25 och M28 planläggs som kvartersmark eftersom den inte uppfyller stadens krav på allmän gata avseende utrymmen för vändning med större fordon. Även glashuset på fastighet M15 planläggs som kvartersmark.

Huvudmannaskapet för respektive gata påverkar inte trafikflödena eftersom alla gator tillåter allmän trafik.



anvisningsmärke för gångfartsområde



Huvudmannaskap  
— Allmän gata  
— Kvartersmark



# GATA

## Utformning

Gångfartsområde innebär att all trafik sker på de gåendes villkor. Fordon, även cyklar, får inte köras fortare än gångfart och föraren har väjningsplikt mot gående. Till skillnad från en gågata är det dock inte förbjudet med motordriven genomfartstrafik.

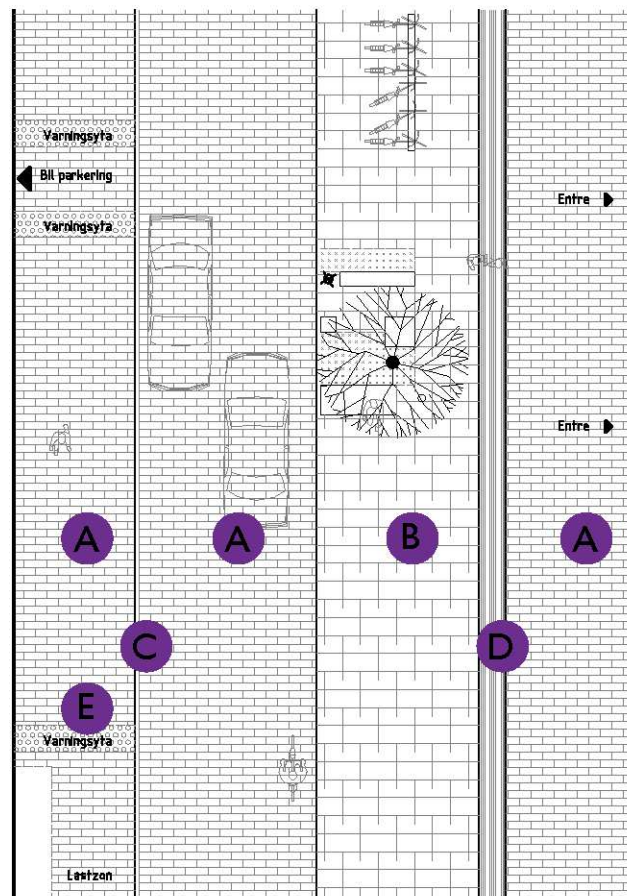
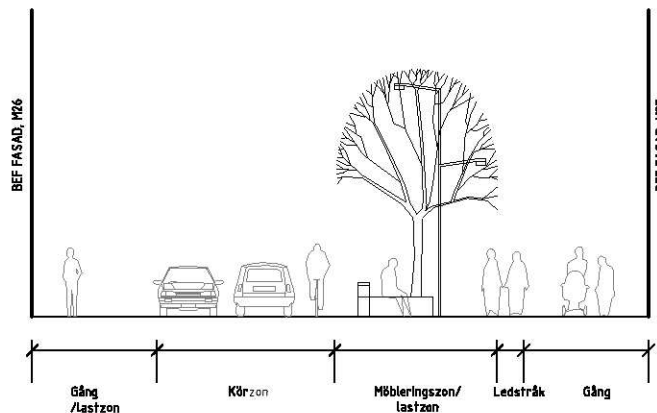
Detta gemensamma golv, gatan, regleras som gångfartsområde och gynnar såväl boendes, besökandes och arbetandes tillgänglighet inom området. Konceptet för gestaltningen signalerar att det är olika trafikanter som delar på samma offentliga utrymme.

Möbleringszoner hjälper att tydliggöra en fri gångzon samt skapar en yta där möblering och utrusning kan samlas.

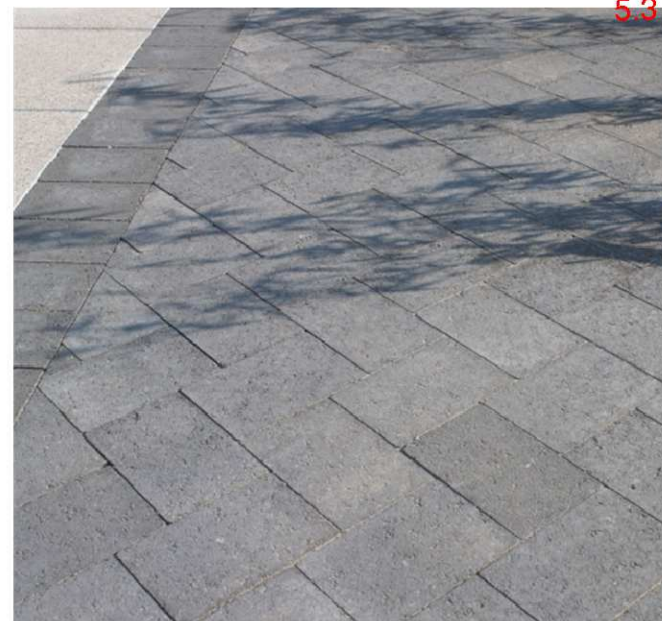
Målbilden för den nya stadsdelen är att skapa en levande stadsdel för människan att vistas och röra sig i. Gångfartsområden är ett förhållningssätt där alla trafikanter samverkar i livet mellan fasaderna och detta förhållningssätt svarar väl mot denna målbild.



möbleringszon



gata, sektion och plan



referensbilder markbeläggning

Exempel: Gata 1

A - Gångzon/blandzon

B - Möbleringszon

C - Markering

D - Ledstråk

E - Varningsyta

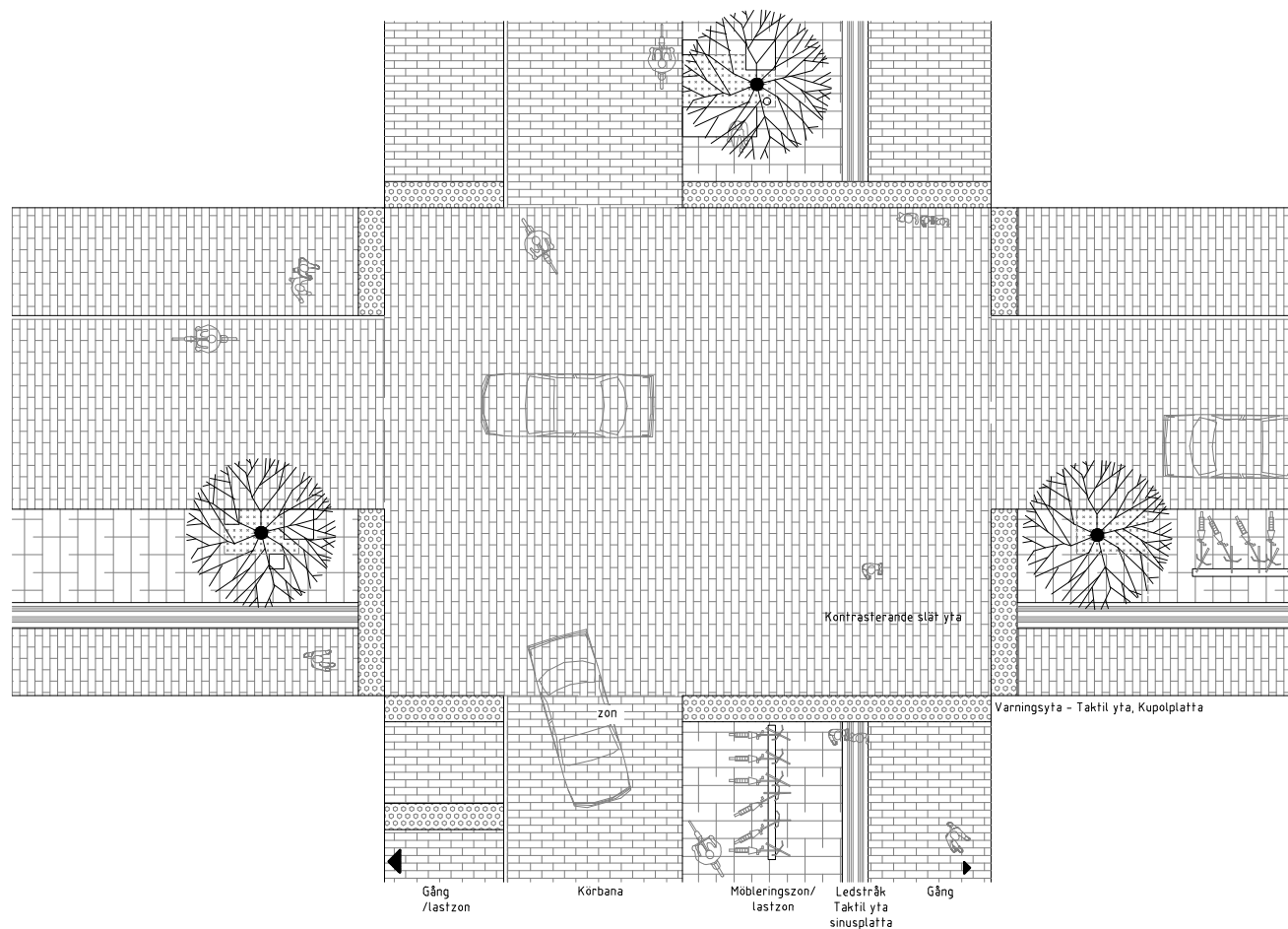
# KORSNING

## Utformning

I korsningar upphör möbleringszonerna för att ge utrymme för svängande fordon och underlätta färdvägen för gående och cyklister. Korsningar tydliggörs med kontrasterande och taktila varningsplattor där möbleringszonen och den fredade gångytan upphör. Även ledstråken upphör för att uppmärksamma personer med synnedsättning på att gaturummet förändras. Markbeläggningen i korsningar är av samma sort som gator och gångytor för att tydliggöra gångfartsområdets utbredning.



gångfartsområde



korsning plan



# KAJSTRÅK

## Utformning

Kajstråket utformas som en yta där gående och cyklister kan samsas om utrymmet. Anslutande gång- och cykelkopplingar leds in på kajstråket på ett sätt så att trafikanterna uppmärksammas på att de delar yta. Ledstråk anläggs för att underlätta för personer med synnedsättning och hinder i form av stolpar, höjdskillnader och möblering undviks så långt det är möjligt.

För att undvika konflikter mellan gående och cyklister och för att åstadkomma god trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet för alla som vistas och rör sig längs kajen anser vi att en separat cykelbana bör anläggas. Det är då viktigt att utformning och materialval bidrar till att kajens kvalitéer som vistelsestråk bevaras.

## Båttrafik

Vid en framtida utveckling av båttrafiken i Stockholm kan Marievik komma att trafikeras av båtar i linjetrafik. Det är därför viktigt att utformningen av kajen och kajstråket inte hindrar en sådan utveckling.



båttrafik (Kenneth Hellman/Waxholmsbolaget)



kajperspektiv (Andersson Jönsson landskapsarkitekter)



# FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR OLIKA TRAFIKSLAG

5.3

## Gångtrafik

Gående rör sig fritt inom gångfartsområdet, både på ytor där cykel- och fordonstrafik är tillåten och i separata gångstråk. Möjligheten att röra sig överallt skapar gena gångvägar och ger gående prioritet i alla gaturum. Kopplingen mellan Liljeholmen och samtliga tvärgående gator ut mot kajen, är viktig för att ge god tillgänglighet genom området och ner till kajen. Särskilt viktigt är gångstråket mellan M24 och M25 då detta stråk kanaliserar fotgängarflödet mellan Liljeholmen och Sjövikstorget och vidare längs Årstaviken.

En ny gång- och cykelkoppling skapas från Liljeholmsbron och ner till den norra delen av detaljplaneområdet, vid fastigheten M15. Kopplingen utgörs av en bro mellan Liljeholmsbron och fasaden i den nordvästra huskroppen på fastigheten. Gång- och cykelkopplingen går i en ramp inne i fasaden och landar på gatunivå i höjd med in- och utfarten till fastigheten M15. Den nya kopplingen underlättar för gående som rör sig mellan Marievik och Södermalm då färdvägen förkortas och förenklas i jämförelse med den trapp upp till Liljeholmsbron som finns idag.

## Cykeltrafik

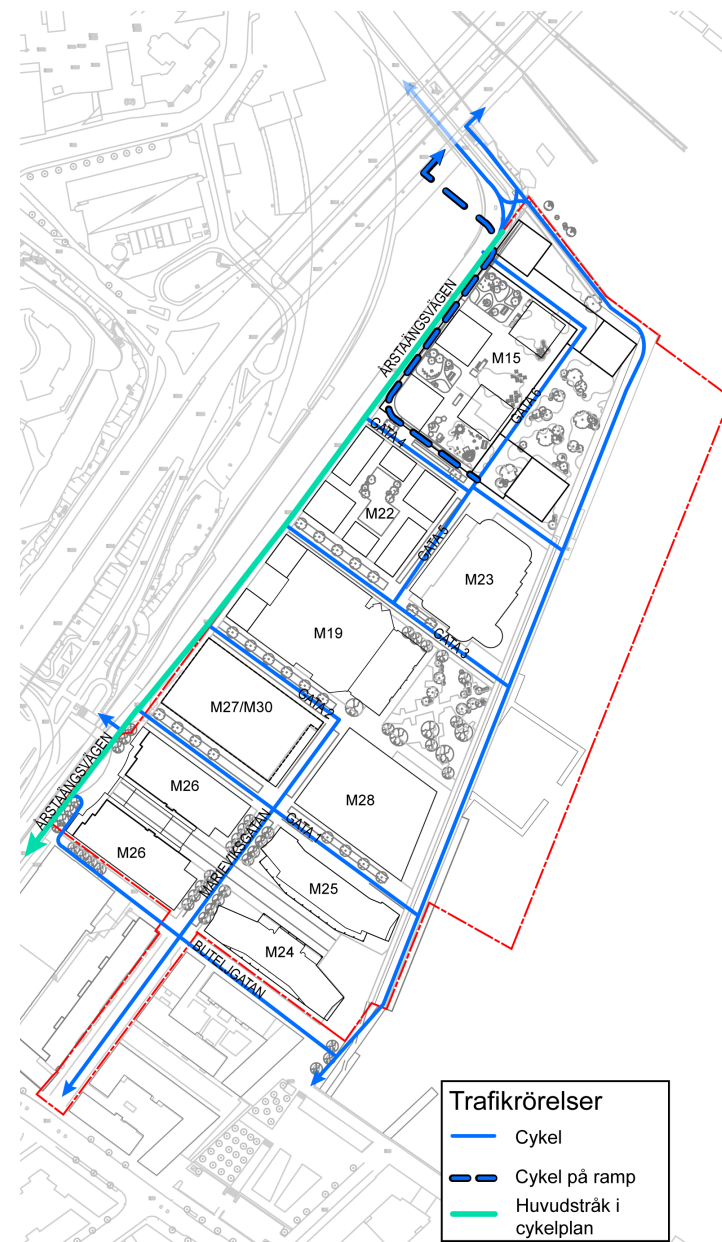
Tycklisterna rör sig fritt inom gångfartsområdet, på ytor avsedda för cykel- och fordonstrafik. Hastigheten ska anpassas till de gåendes villkor.

Den nya kopplingen mellan Liljeholmsbron och detaljplaneområdet underlättar för tycklisterna som rör sig mellan Marievik och Södermalm då färdvägen förkortas avsevärt i jämförelse med dagens alternativ.

Tvärgående rörelser genom området går från kajen till Årstaängsvägen, med fortsatt koppling mot Liljeholmen och Södertäljevägen. Särskilt viktig i det avseendet är gatan mellan M26 och M27 samt M25 och M28 då detta stråk samlar tyckelflödet mellan Södertäljevägen och Marievik och vidare längs Årstaviken. Innan den nya kopplingen mellan Liljeholmsbron och detaljplaneområdet anläggs kommer detta stråk vara den viktigaste tvärgående kopplingen. Södertäljevägen ligger utanför området men är det viktigaste tyckelstråket in mot och söderut.



cykelparkering



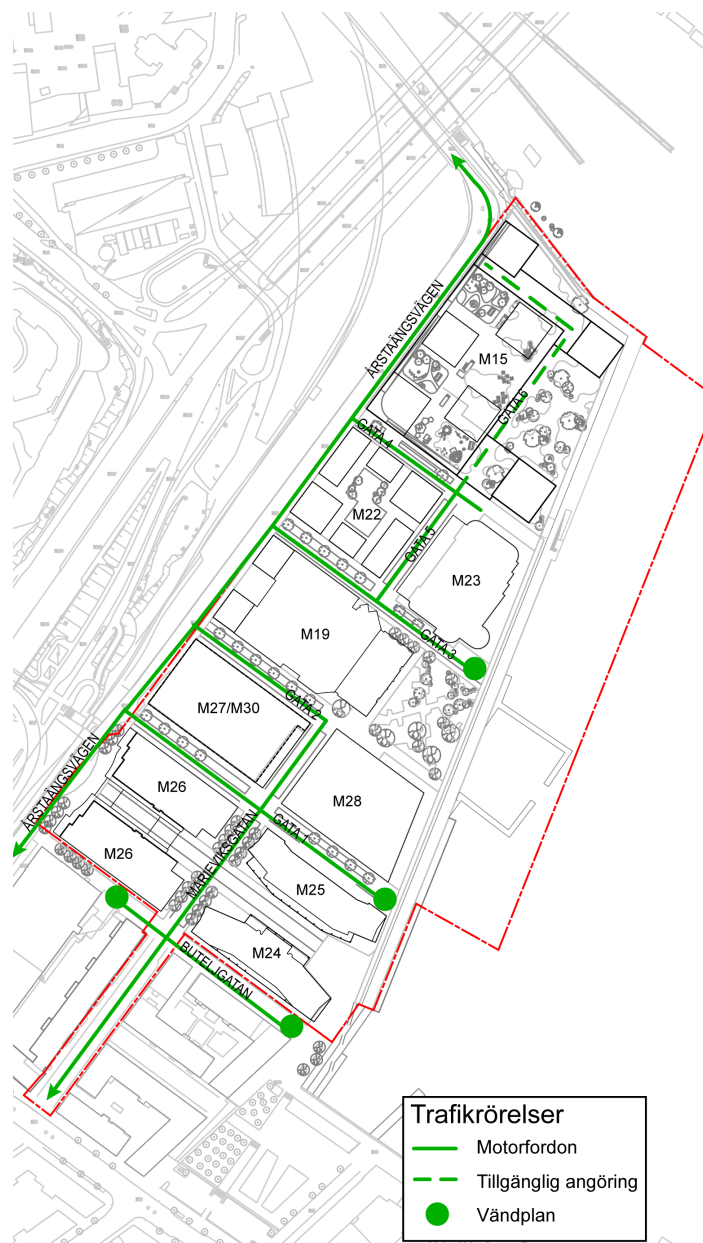


# FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR OLIKA TRAFIKSLAG

## Biltrafik

Årstaängsvägen och Sjöviksvägen ingår i biltrafikens huvudnät och har en uppsamlande funktion till de lokalgator som finns inom området. Det körbara gatenätet inom området regleras som gångfartsområde, där en hastighet på 6-7 km/tim är tillåten. Återsökning till Årstaängsvägen och Sjöviksvägen sker genom kvartersstrukturen. I området finns fyra återvändsgator där vändning sker på vändplaner dimensionerade för färdtjänstbilar och mindre lastbilar. Större fordon kan inte trafikera dessa gator utan att backvända men kvartersstrukturen möjliggör återsökning till Årstaängsvägen.

Trafikflödena inom området utgörs i huvudsak av trafik på väg till och från parkeringsgaragen och är koncentrerade till vardagsmorgnar och eftermiddagar. Det bedöms inte föreligga något framkomlighetsproblem även om det stundtals kan uppkomma lättare köbildning vid infarter till parkeringsgarage och vid utfarter till Årstaängsvägen. Hastighetsbegränsningen i gångfartsområdet bedöms inte påverka framkomligheten som helhet eftersom avstånden från Årstaängsvägen till garagen är korta, som längst ca 150 meter.



## Utryckningstrafik

Ambulans ska kunna angöra inom 10 meter från samtliga entréer. Alla körbara ytor dimensioneras för brandbil. Gångytor och torg ska kunna användas vid utryckning och ska klara ett axeltryck på 100 kN. Kajstråket måste dimensioneras så att utryckningsfordon kan ställas upp på kajen vid behov. Minsta fria höjd längs körbara ytor ska vara 4 meter inom hela området.



biltrafik



# FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR OLIKA TRAFIKSLAG

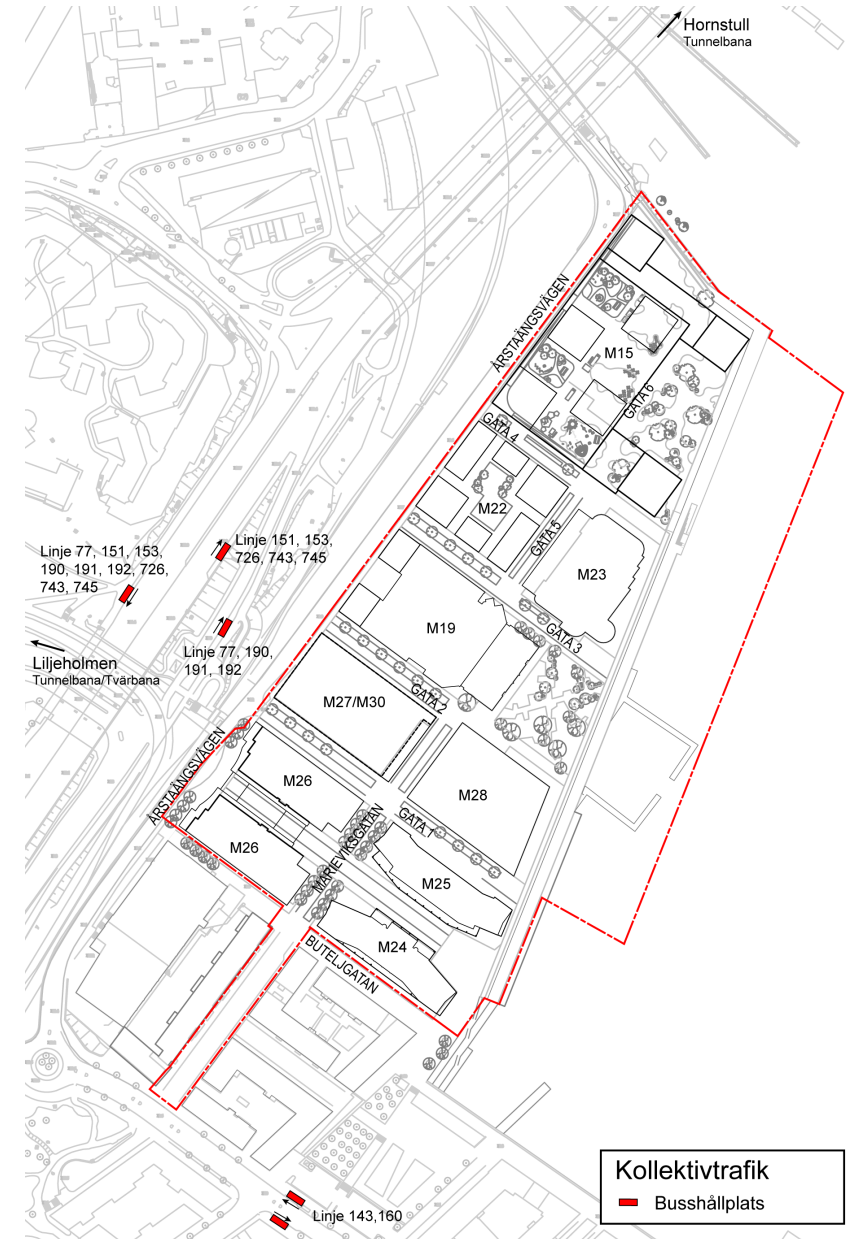
5.3

## Kollektivtrafik

Området är mycket väl kollektivtrafikförsörjt med ett kort avstånd till Liljeholmstorget, som är en kollektivtrafiknod med omstigning mellan Tvärbanan och Tunnelbanans röda linje. Det totala av- och påstigandet, med samtliga trafikslag inräknade, är under ett vardagsdygn strax över 100 000 personer vid Liljeholmen. I Hornstull finns tunnelbanans röda linje samt en mängd stadsbussar. Längs Södertäljevägen finns hållplats för bussar mot bland annat Södertälje och Farsta. Längs Sjöviksvägen finns linje 160 som går mellan Liljeholmen och Gullmarsplan.



tunnelbana





# ANGÖRING OCH PARKERING

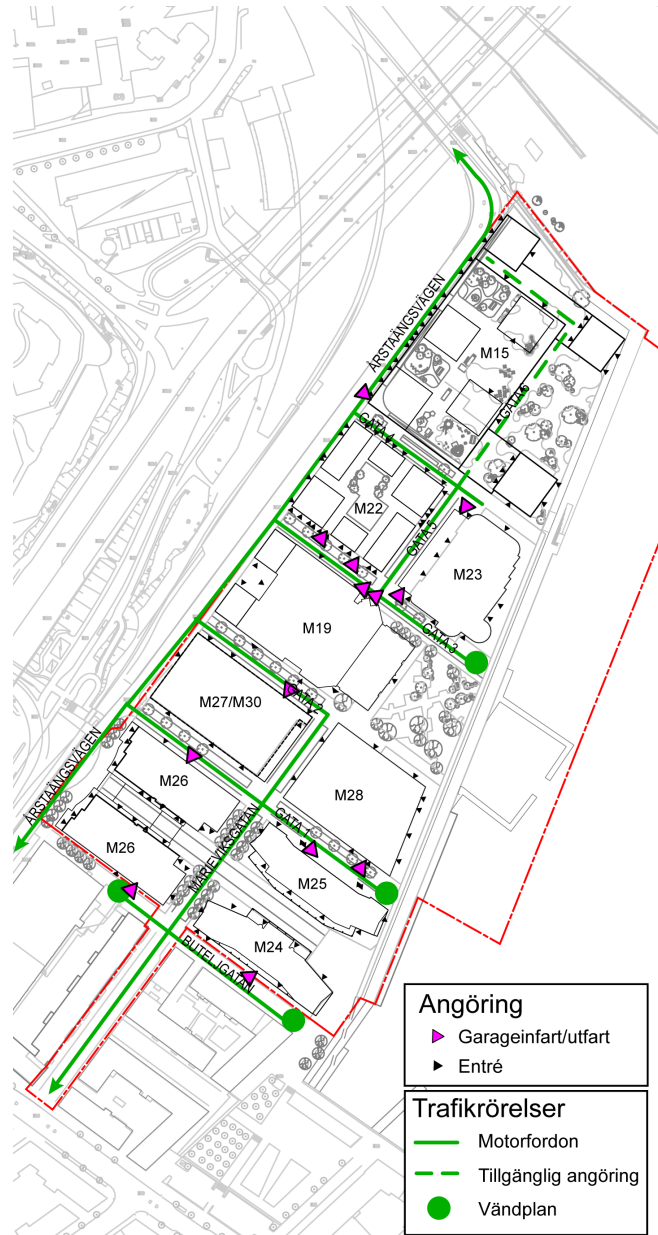
## Angöring

Samtliga byggnader inom området är tillgängliga att angöra med bil och färdtjänst på ett avstånd av maximalt 10 meter från entré. De flesta huvudentréer går att angöra inom 10 meter, men huvudentrén på byggnad M23 som vetter mot vattnet, ligger på ett avstånd av 25 meter. Byggnaden har ändå god tillgänglighet med angöring till en sidoentré inom 10 meter. Angöring till entréer placeras på gatumark i form av fickor/släpp i möbleringszoner och påverkar inte framkomligheten längs gatorna. Lutningen mellan angöringsplats och entré överstiger aldrig 5 %.

Angöring till byggnader på fastigheten M15 sker via en enkelriktad gångfartsgata. In- och utfart sker via lokalgata 4 mellan M15 och M22 samt Årstaängsvägen.



cykelparkering



## Cykelparkering

Områdets läge i staden skapar goda möjligheter för ett högt kollektivtrafikresande samt en hög andel gående och cyklister. Förbättrad tillgänglighet ökar attraktiviteten och därmed potentialen att utvidga innerstaden. Detta kan påverka bilinnehavet och således behovet av parkeringsplatser. Boendes möjlighet att ansluta sig till bilpooler istället för eget bilägande kan ytterligare bidra till ett lägre behov av parkeringsplatser. Ambitionen är att parkeringstal för bil och cykel ges en rimlig nivå som kommer fungera i området över tid, både vad gäller det faktiska behovet samt vad som är fysiskt möjligt.

Det förväntade höga cykelanvändandet gör det viktigt att möta behovet av cykelparkering. Annars finns risken att gator och offentliga ytor belamras med oordnade parkerade cyklar. Parkeringstal för cykel har satts till 2,5 cykelparkeringsplatser/lägenhet, 0,4 cykelparkeringsplatser/anställd eller 16 cykelparkeringsplatser/1000 m<sup>2</sup> BTA för kontorslokaler. Cykelparkeringar ordnas både på kvartermark och i möbleringszoner längs gatorna i området.

För att främja ett högt användande av cykel skall cykelparkeringar vara tillgängliga och enkla att använda. Cykelparkeringar i nya bostadskvarter tillskapas i parkeringsgarage som är lättillgängliga och nås via markplan. Det ska finnas automatisk dörröppning och cykelställen ska vara utformade så att det finns möjlighet att låsa fast ramen. På gatumark placeras cykelparkeringar i möbleringszoner, så nära entréer som möjligt. Cykelställen utformas med ramlås, förslagsvis Stockholms stads standardcykelställ "Urban". Minst hälften av parkeringarna bör vara placerade under tak. Behovet av cykelparkeringar i befintliga fastigheter löses främst på gatumark.



# ANGÖRING OCH PARKERING

## Bilparkering

Bilparkeringstal för bostäder och kommersiella ytor inom detaljplaneområdet har satts till 0,5 bilplatser/lägenhet samt till 8 bilplatser/1000 kvm BTA för kontorslokaler. Parkering ordnas på kvartersmark i parkeringsgarage under mark.

Ett antal parkeringsplatser för bilpool ordnas på gatumark vid M15 för att synliggöra möjligheten att ansluta sig till en bilpool istället för att äga en egen bil. Ambitionen är också att ytterligare bilpoolsplatser kan tillskapas i parkeringsgarage på kvartersmark.

Ingen besöksparkering anordnas på gatumark i området. Parkeringsbehovet för besökande hanteras istället inom bilparkeringstalet för lägenheter och kontorslokaler. Det åligger respektive fastighetsägare att tillhandahålla tillräckligt antal parkeringsplatser för besökande.

I närheten av detaljplaneområdet, på den västra sidan Södertäljevägen, finns ett större antal parkeringsplatser som också kan nyttjas av besökande. Bl.a. finns 900 parkeringsplatser i parkeringsgarage vid Liljeholmstorget, vilket ligger omkring 300 meter gångväg från detaljplaneområdet.

I området planeras för etablering av ett antal förskolor. Ingen särskild bilparkeringslösning ordnas för dessa verksamheter utan ambitionen är att föräldrarna kan hämta och lämna sina barn med kollektiva färdmedel, med cykel eller till fots. Om det uppstår parkeringsproblem under morgon och eftermiddag kan regleringen för befintlig kantstensparkering längs Årstaängsvägen ändras från 2 timmar till 15 eller 30 minuter för att prioritera hämta- och lämnatrafik.

## Varuleveranser och avfall

Angöring för leveranser har i möjligaste mån samlats till ett fåtal gatoriområdet. Områdets framtida funktioner förväntas främst kräva distribution från mindre varutransporter.

Inom gångfartsområdet tillskapas lastzoner, avsedda för distribution av varor. Lastzoner placeras som uppehåll i möbleringszoner och så nära leveransentréer som möjligt, för att skapa en god arbetsmiljö. Backande rörelser kan undvikas och de fredade gångbanorna kan hållas fria från parkerade fordon.

Hämtning av avfall sker vid respektive fastighet. För den nya bostadsfastigheten M22 inrättas nya miljörum och för fastighet M15 sker avfallshantering troligen med en kombination av miljörum och sopsugssystem. För befintliga fastigheter i området sker hämtning av avfall vid lastkajer och entréer såsom idag.



gångfartsområde

