

Planbeskrivning

Förslag till detaljplan för del av Liljeholmen 1:1 vid kv Stubinen i Liljeholmens centrum i stadsdelen Liljeholmen i Stockholm.

**Stadsbyggnadskontoret**

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Sammanfattning

Planförslaget prövar omfattning, placering och utformning av ca 120 nya bostäder, tekniska anläggningar, ca 60 000 m² fördelat på centrumverksamheter, kontor, hotell, långtidsboende och förskola, samt allmän plats i form av torg, gata och park. Syftena med planen är att: 1. Stärka Liljeholmens centrum som tyngdpunkt med regional funktion enligt översiktsplanens intention, 2. Koppla samman Trekantsparken, Liljeholmstorget och Nybohovsbacken, 3. Levandegöra Liljeholmens centrum under dygnets alla timmar, 4. Framkalla ett intensivt och myllrande stadsliv, 5. Säkerställa levande bottenvåningar och hög arkitektonisk kvalitet, 6. Gestalta en representativ bebyggelsefront mot Trekantsparken/Gröndal som signalerar stadsmässighet och som aktiverar parken, 7. Minimera trafikens ytor och inverkan på Liljeholmstorget och Liljeholmsgränd.

Huvuddelen av exploateringen sker genom överdäckning av befintligt tunnelbaneschakt som byggs på med i huvudsak kontor i upp till 16 våningar med centrumfunktioner i de nedre planen. Detta kvarter genomkorsas i öst-västlig riktning av en allmänt tillgänglig inomhuspassage som förbinder Liljeholmstorget med kvarterets nya entréplats i väster samt, i dess förlängning, Nybohovsbacken.

Befintligt kontorshus "K-konsulthuset" byggs om, byggs ut mot söder med b.l.a. förskola, och byggs på med ytterligare tre våningar. Befintlig godsterminal till gallerian vid Nybohovsbacken byggs på med förskolegård på taket. Norr om överdäckningsområdet anläggs två bostadshus om 16 resp. 11 vån på befintlig markparkering vid Trekantsparken. För att överbrygga höjdskillnaden mellan Trekantsparken och Liljeholmstorget anläggs ett terrasserat landskapsdäck som genomkorsas av en kvartersgata för angöring till bostadshusen. I planområdet ingår också själva Liljeholmstorget vars exakta utformning bearbetas efter samrådet med inriktningen att ge mer ytor för vistelse och torgliv på bekostnad av ytor för fordonstrafik. Detaljplanen förutsätter att strandskyddet upphävs för mark- och vattenområde inom delar av planområdet.

Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i plan- och bygglagen (PBL) eller miljöbalken (MB) att en miljöbedömning behöver göras.

Tidplan

Samråd	Kvartal 1, 2021 (feb 2 – 15 mars)
Granskning	Kvartal 2, 2022
Antagande	Kvartal 4, 2022

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Inledning	4
Handlingar	4
Planens syften	4
Planens huvuddrag	5
Plandata	6
Tidigare ställningstaganden	6
Riksintressen	7
Förutsättningar	8
Liljeholmens centrum - dåtid	8
Liljeholmens centrum - nutid	9
Liljeholmens centrum - framtid	12
Planförslag	13
Ny bebyggelse	16
Planförslaget våningsvis	17
Allmänna platser	24
Övriga offentliga platser	26
Trafik	32
Gestaltungsprinciper	36
Konsekvenser	41
Undersökning om betydande miljöpåverkan	41
Riksintressen	42
Kulturmiljö och landskapsbild	42
Upphävande av strandskydd	43
Dagvattenhantering och miljö kvalitetsnormer för vatten	45
Naturvärden	46
Mikroklimat	47
Risker och störningar	50
Stadsmiljö	53
Genomförande	55
Organisatoriska frågor	55
Fastighetsrättsliga frågor	57
Ekonomiska frågor	65
Tekniska frågor	66

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

Utredningar

- *Kulturmiljöutredning, Nyréns, juni 2019*
- *Markmiljö, Structur, juni 2020*
- *Naturvärden, Conec, juni 2020*
- *Vindstudie, WSP, september 2020*
- *Antikvarisk konsekvensanalys, Nyréns, november 2020*
- *Trafik och mobilitet, Tyréns, november 2020*
- *Dagvattenutredning, Structor, november 2020*
- *Buller, Tyréns, november 2020*
- *Fastighetsrättsligt PM, Svefa, november 2020*
- *Solstudie, Wester+Elsner, november 2020*
- *Skuggstudie, Wester+Elsner, november 2020*

Medverkande

Planen är framtagen av Peter Tomtlund, stadsplanerare på stadsbyggnadskontoret. Övriga medverkande i projektgruppen har varit Lars Fyrvald (projektutveckling), Britt Berntsson (landskap) och Johan Karlqvist (trafik) från exploateringskontoret. Till projektgruppen har även bistått kompetenser från stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, trafikkontoret, lantmäteriet och stadsdelsförvaltningen. Byggaktörens arkitekter har varit Wester + Elsner arkitekter AB, Ettelva arkitekter, Reflex arkitekter samt Topia landskapsarkitekter. Byggaktör är Citycon AB vilka svarar för illustrationer i dokumentet om inte annat anges.

Planens syften

Planens syften förhåller sig till översiktsplanens stadsbyggnadsmål och utgör en bearbetning av projektets effekt- och projektmål. Bygglov får ej ges i strid mot planens syften. Planens syften är följande:

- Stärka Liljeholmens centrum som tyngdpunkt med regional funktion enligt översiktsplanens intention. Liljeholmens centrum ska utvecklas som stadsdelscentrum med lokal förankring och regional dragningskraft, och som kollektivtrafikknutpunkt.

- Koppla samman Trekantsparken, Liljeholmstorget och Nybohovsbacken fysiskt och upplevelsemässigt genom att överbrygga de topografiska höjdskillnaderna och säkerställa allmänna, gena, gångvänliga och tillgänglighetsanpassade gångstråk.
- Levandegöra Liljeholmens centrum under dygnets alla timmar genom att möjliggöra för en blandning av dag-/nattbefolkning (bostäder, hotell/tillfälligt boende) och dagbefolkning (kontor, förskola, handel, andra centrumfunktioner).
- Framkalla ett intensivt och myllrande stadsliv genom effektivt markutnyttjande med en hög exploateringsgrad i kollektivtrafiknära läge där restytor elimineras.
- Säkerställa levande, väl gestaltade bottenvåningar med hög entrétäthet i skala och detaljeringsgrad anpassad för gående.
- Säkerställa hög arkitektonisk kvalitet med en medveten gestaltningsidé där företräde ges för klimatsmarta material och tekniska lösningar som bidrar till en god estetisk helhetsverkan.
- Gestalta en representativ bebyggelsefront mot Trekantsparken och Gröndal som signalerar stadsmässighet och som bidrar till att aktivera Trekantsparken.
- Minimera trafikens ytor och inverkan på Liljeholmstorget och Liljeholmsgränd genom att leda om angöring, i- och urlastning samt parkering till andra platser.

Planens huvuddrag

Huvuddelen av exploateringen sker genom överdäckning av befintligt tunnelbaneschakt som byggs på med i huvudsak kontor i upp till 16 våningar fördelat på fyra byggnadskroppar, med centrumfunktioner i de nedre planen. Tre av byggnadskropparna planeras för kontor och den fjärde för hotell. Intill hotellet byggs en femte byggnad som planeras för tillfälligt långtidsboende. Befintligt kontorshus "K-konsulthuset" byggs om, byggs ut mot söder med b.l.a. förskola, och byggs på med ytterligare tre våningar. Gallerians befintliga godsterminal vid Nybohovsbacken byggs på, med förskolegård på taket. Samtliga nämnda byggnader är fysiskt sammanbundna och utgör ett kvarter. Detta kvarter genomkorsas i östvästlig riktning av en inomhuspassage för allmän passage som förbinder Liljeholmstorget med kvarterets nya huvudsakliga entréplats i väster samt, i dess förlängning, Nybohovsbacken.

Omedelbart norr om detta kvarter anläggs två bostadshus om 16 resp. 12 vån, ca 10 200 m² BTA bostäder (ca 120 bostäder), på

befintlig markparkering vid Trekantsparken. Sammanlagt möjliggörs i planförslaget en utbyggnad om 70 800 m² BTA.

För att överbrygga höjdskillnaden mellan Trekantsparken, Liljeholmstorget och kvarteret anläggs ett terrasserat landskapsdäck ("terrassplatsen") som genomkorsas av en smal körbana för angöring till bostadshusen. I planområdet ingår också själva Liljeholmstorget vars exakta utformning avgörs efter samrådet. Inriktningen är att ge mer ytor för vistelse och torgaktivitet på bekostnad av ytor för fordonstrafik.

Detaljplanen förutsätter att strandskyddet upphävs för mark- och vattenområde inom delar av planområdet.

Plandata

Planområdet är lokaliserat i stadsdelen Liljeholmen och omfattar cirka 16 000 m² (cirka 26 000 m² om del av Trekantsparken inkluderas). Området avgränsas av Trekantsparken i norr, Hojgränd/Nybohovsbacken i väster, Liljeholmstorget i öster och Nybohovsbacken i söder.



Karta som visar planområdets ungefärliga avgränsning i Liljeholmen.

Markägoförhållanden

Planområdet omfattar fastigheterna Liljeholmen 1:1, Liljeholmen 1:4, Stubinen 2, Stubinen 4 och Behållaren 1. Samtliga fastigheterna ägs av Stockholms stad men Stubinen 2 och Stubinen 4 upplåts med tomträtt till Citycon AB genom dotterbolaget Citycon Liljeholmstorget Galleria AB. Behållaren 1 upplåts med tomträtt till SISAB.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Enligt *Översiktsplan för Stockholm* (antagen av kommunfullmäktige 19 februari 2018) är Liljeholmens centrum utpekad som centrumområde kategori 1 "tyngdpunkt med

regional funktion”. De fyra målen som finns i översiktsplanen är tillämpbara på planområdet: En växande stad, en sammanhängande stad, god offentlig miljö samt en klimatsmart och tålig stad.

Specifikt för planområdet uttrycks i översiktsplanen att fler kontorsetableringar eftersträvas och prioriteras för att stärka Liljeholmen som arbetsplatskluster samt att förutsättningar för ett nytt bibliotek i stadsdelen utreds. Vidare anges att stadsutvecklingen av Södertäljevägen ska minska barriäreffekterna och bättre koppla samman Liljeholmen med Årstadal och Södermalm samt att Trekantsparkens ekologiska samband med Årstadal ska stärkas.

Vision 2040

Den 15 juni 2020 beslutade kommunfullmäktige att anta ”Vision 2040 - Ett Stockholm för alla”. Visionen har fyra utgångspunkter: 1. Ett Stockholm som håller samman, 2. Ett klimatsmart Stockholm, 3. Ett ekonomiskt hållbart Stockholm, 4. Ett demokratiskt hållbart Stockholm. Samtliga utgångspunkter är relevanta som utgångspunkter även för föreliggande projekt.

Lokala program

I områdesprogrammet från 1997 (juli 1997) och programmet för stadsutvecklingsområdet Liljeholmen (maj 2000) utpekas Liljeholmen som förtätningsområde med en blandning av olika funktioner i en sammanhängande stadsmiljö. I det sistnämnda dokumentet uttrycks specifikt att flytta tullsnittet för att göra Liljeholmen till en del av innerstaden. För Liljeholmens centrum anges att tunnelbanan ska överäckas och att torg med stadsmässig utformning ska skapas med butiker i bottenvåningar överbyggda med kontor och bostäder. Inriktningen stöds också i översiktsplanerna för Stockholms stad 1999, 2010 och 2018.

Markanvisning

Tomträttsinnehavaren för Stubinen 2, Citycon AB, har i egenskap av exploatör inkommit med en ansökan om markanvisning. Denna behandlades av Exploateringsnämnden 2018-11-15 som gav Exploateringskontoret i uppdrag att träffa markanvisningsavtal med exploatören om att upplåta marken för butiker, bostäder, kontor m.m. genom ett tilläggsavtal till befintligt tomträttsavtal för Stubinen 2. Exploateringsnämnden beslutade också om att begära att Stadsbyggnadsnämnden upprättar detaljplan för området.

Riksintressen

- Riksintresse för kommunikation: Höjdbegränsning till förmån för flygplatser.

I anslutning till planområdet

- Riksintresse för kulturmiljövården *Stockholms innerstad med Djurgården*: Planförslaget berörs av riksintresset genom att vara synligt från Västerbron.
- Riksintresse för kulturmiljövården *Gröndal*: Planförslaget berörs av riksintresset genom att vara synligt från Gröndal, över Trekantsparken.

Strandskydd

Strandskyddet återinträder automatiskt när en detaljplan ändras. Del av planområdet ligger inom 100 meter från sjön Trekanten och omfattas därigenom av strandskydd.

Vid ett beslut om antagande av detaljplanen behöver strandskyddet upphävas för delar av planområdet.

Gällande detaljplaner i planområdet

Se *genomförandebeskrivningen* för gällande detaljplaner som påverkas av planförslaget.

Pågående detaljplaner i närområdet

I planområdets närhet pågår detaljplaner för Marievik (2010-14465), Lövholmen (2017-13571), Nybohovsskolan (2017-07068) samt programarbete för Södertäljevägen (2018-13562).

Förutsättningar

Liljeholmens centrum - dåtid

Fram till 1860 var Liljeholmen en lantlig idyll med många krogar och värdshus där resande till och från Stockholm möttes. Stockholmare som använde Liljeholmen som tillflyktsort från den bullriga och smutsiga staden. Det året, 1860, invigdes nämligen järnvägen mellan Stockholm och Södertälje, med station, bangård och huvudverkstad i Liljeholmen. Två år senare stod hela stambanan Stockholm-Göteborg färdig. Kring stationen växte en industriförort fram vars arbetsplatsdominerade karaktär i mångt om mycket kvarstår än idag. Liljeholmen inkorporerades



Flygbild över K-konsulthuset, stationshuset och Nybohov mot nordväst (vänstra bilden) och sydväst (högra bilden) 1973. Foto Erik Claesson. Källa: RAA

1913 i Stockholms stad och kvarstod som viktig trafikknutpunkt i och med färdigställandet av den nya Liljeholmsbron 1928 trots att järnvägstrafiken redan året därpå, 1929, flyttade till den då nyinvigda Årstabron. 1964 stärktes funktionen som trafikknutpunkt ytterligare med invigningen av Liljeholmens tunnelbanestation. Liljeholmens centrum präglades vid den här tiden och ända till några år in på 2000-talet av tunnelbanestationen omgiven av stora infarts- och arbetsplatsparkeringar.

Under 70- och 80-talen utredde Stockholms stad i vilken mån Liljeholmen i allmänhet och Liljeholmens centrum i synnerhet skulle kunna förtätas. Under 2000-talet och 2010-talet har visionerna för Liljeholmens centrum till stor del realiserats steg för steg genom upprättande av detaljplaner (se tabell sid 5) och genomförandet av dessa. Efter att Liljeholmstorget galleria invigdes i oktober 2009 har utvecklingen runt Liljeholmstorget dock avstannat något. Anledningen är att den byggbara marken runt torget blivit allt mindre och kvar återstår bara det öppna tunnelbaneschaktet väster om tunnelbanestationen samt eventuell påbyggnad på befintlig bebyggelse. Under 2010-talet har dock en större byggnation i form av närmare 200 bostäder genomförts i angränsande Nybohovsbacken. Vissa mindre förbättringar under 2010-talet har också genomförts i Trekantsparken med bl.a. anläggande av gångväg mellan parken och Nybohovsbacken.

Föreliggande detaljplaneprojekt kan i mångt och mycket ses som slutförandet av visionerna för området runt Liljeholmstorget som uttryckts i ovan nämnda visionsdokument

Liljeholmens centrum - nutid

Liljeholmens centrum är idag en mötesplats för hela regionen men i synnerhet för västra Söderort, samt även lokalt centrum för Liljeholmen, Gröndal, Årstadal och delar av Hägersten. Kärnan i Liljeholmens centrum utgörs av tunnelbanestationen, spårvägsstationen, Nybohovshissen/bergbanan, Liljeholmstorget, del av Trekantsparken samt gallerian och vårdhuset. I gallerian finns ca 100 butiker och i vårdhuset finns ca 20 olika vårdverksamheter såsom tandvård och psykiatri. Runt torget finns ytterligare lokaler för kommersiell service. Sammanlagd BTA inom planområdet uppgår till 44 400 m².

Trekantsparken inklusive sjön Trekanten utgör en grönbå oas och har höga sociotopvärden. Den del av parken som angränsar mot centrum innehåller bl.a. lekpark med tema (fruktlekparken), utegym, stora plana gräsytor och kiosk samt rikligt med sittmöjligheter. Trekantsparken ligger ca sex meter lägre än torget och passagen mellan dem sker via trappor och hissar belägna på vad som upplevs vara en otrygg och illa underhållen

baksida. Trekantsparken genomkorsas också av en gårdsgata som leder till en markparkering med 87 parkeringsplatser av vilka många nyttjas sparsamt. Ovanför parkeringsplatsen går glasgången mellan tunnelbanan och bergbanan på pelare.



Planområdes avgränsning med röd linje



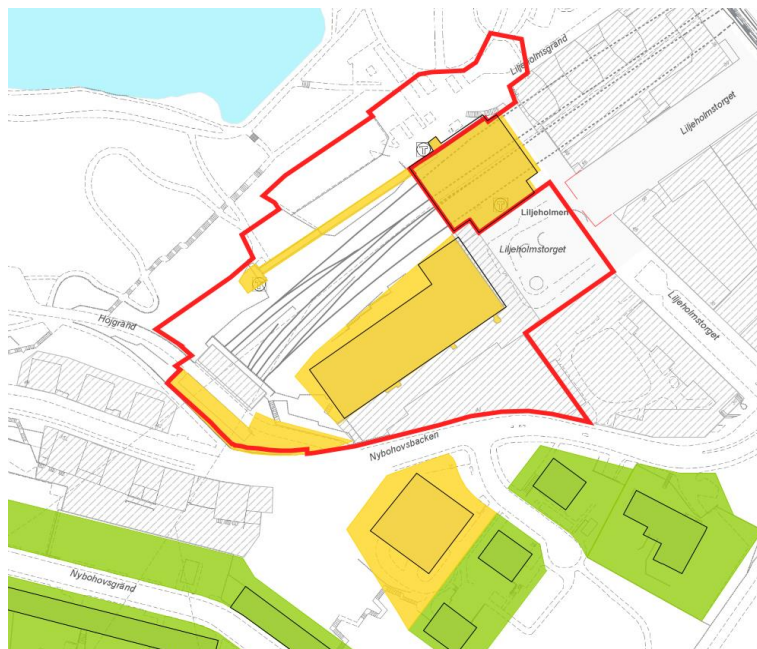
Miljöbilder från planområdet, från övre vänster: 1. Liljeholmstorget, 2. Planområdet rakt ovanifrån 3. Markparkeringen vid parken som föreslås bebyggas med bostäder, 4. Højgränd

På Liljeholmstorget är endast angöringstrafik tillåten och Liljeholmsgränd är reglerad som gångfartsområde. Trots förbud mot allmän biltrafik på Liljeholmstorget är trafiksituationen på torget ansträngd, med ett stort flöde av taxibilar, färdtjänst och mindre service- eller varutransporter. Intill gallerian finns ett stort parkeringsgarage med 872 parkeringsplatser samt en varumottagning för leveranser och avfallshantering.

Vid Nybohovsbacken har det mellan 2016-2019 färdigställts 180 bostäder samt förskola vilket skapat viss stadsmässighet och gångflöden på gatan. Det är dock brist på gångvänliga vägar mellan Nybobovsbacken och centrum.

Kulturmiljö

Befintlig kontorsbyggnad samt stationsbyggnaden och den inglasade gångbron till Nybohovshissen är gulmarkerade på stadsmuseets klassificeringskarta då de bedöms ha positiv betydelse för stadsbilden och ett visst kulturhistoriskt värde. Ny bebyggelse i planområdet påverkar stadsbilden, i synnerhet utblickar mellan Nybohov och Trekantsparken. Lamellhusen på Nybohovsberget är grönmarkerade på stadsmuseets klassificeringskarta, dvs. särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.



Utdrag från stadsmuseets klassificeringskarta

Skola och förskola

Från Liljeholmstorget mätt finns tre förskolor inom 300 m gångavstånd och fyra grundskolor inom 800 m gångavstånd.

Natur och park

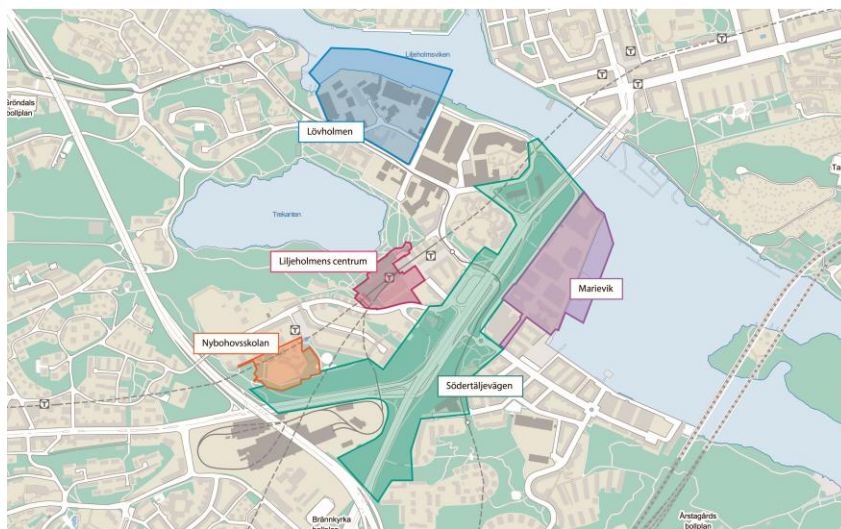
Sjön Trekanten, som ligger i planområdets närhet, omges av park och promenadstråk, lekytor och bad. Sjön utreds av Stockholm vatten och avfall för lokalt åtgärdsprogram som ska möjliggöra förbättrande av vattenkvaliteten. Eftersom öppna, anlagda gräsytor är en bristvara så används parken flitigt och nyttjandet har även ökat till följd av ökad exploatering i området. Planområdet ligger i direkt närhet till kärnområde för ek och habitatnätverk för eklevande arter. Inom området finns en del ädellövträd. Längs med Trekantens strand finns ett ekområde som är klassat som betydande av länsstyrelsen och har klass 3 i stadens klassning. Området ingår i ett ekhabitatnätverk som har koppling bort mot Årstaskogen. I karteringen av stadens ekologiska infrastruktur är planområdet en del av en spridningszon.

Liljeholmens centrum - framtid

Norra Liljeholmen

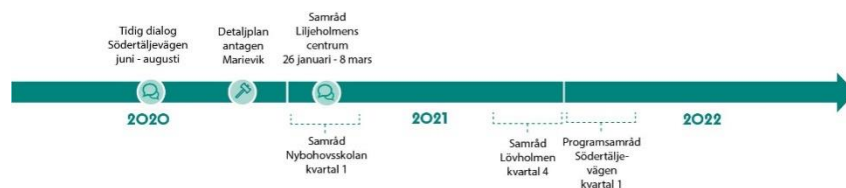
Liljeholmen genomgår en omfattande utveckling med flera stora projekt. Stadens intention är att Liljeholmen ska bli en väl integrerad del av centrala Stockholm och en attraktiv miljö med en blandning av arbetsplatser, bostäder och service. Nya mötesplatser i form av trygga parker, torg och stråk ska locka både boende och besökare.

Södertäljevägen planeras omformas från trafikled till en urban gata kantad av ny bebyggelse. Gatan planeras få fler korsningar i plan vilket minskar fysiska och mentala avstånd i stadsdelen och kopplar Årstadal/Liljeholmskajen bättre till Liljeholmens centrum. Lövholmen omvandlas från industriområde till blandstad och Nybohovsskolan byggs ut från 170 till 900 elever. Även en ny idrottshall på Nybohovsberget föreslås.



Pågående detaljplaner vid centrala Liljeholmen

I Liljeholmens centrum föreslås den sista delen av det öppna tunnelbaneschaktet däckas över och fler bostäder och kontorsytor tillförs. Planering pågår av ny tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan och en ny bytespunkt vid Liljeholmen kan bli aktuell liksom fler nya tunnelbaneuppgångar. Marievik omvandlas från ett utpräglat arbetsplatsområde till en mer blandad bebyggelsemiljö.



Planerad tidplan för omkringliggande projekt i Norra Liljeholmen

Liljeholmen är en del i innerstadens utvidgning och den tillkommande bebyggelsen kommer få en relativt tät bebyggelseskala med både nya slutna kvarter och nya högre byggnader. Fler invånare ställer även krav på platser för kultur, nya parker, samt att befintliga parker utvecklas för att möta de framtida invånarnas behov. I Marievik, som kommit längst i planeringen, föreslås en delvis breddad strandpromenad, nya parker/lekplatser samt en brygg- och badanläggning. I Lövholmen kommer strandpromenaden blir tillgänglig för allmänheten och nya parker och torg tillförs.

I Liljeholmen finns både höga naturvärden i park- och naturmark samt en rik kulturhistoria med äldre bebyggelse från många olika epoker. Genom att bevara och förstärka befintliga värden skapas bra förutsättningar för en attraktiv stadsdel.

Planförslag

Övergripande

Förslaget innebär att dagens kontors- och centrumbyggnad i kv. Stubinen byggs om, till och på med nya lokaler för kontor och handel. Ovan tunnelbanespåren placeras tre större husvolymmer för kontor tvärs över spåren samt en L-formad byggnad innehållandes hotell och långtidsboende. I bottenvåningen förlängs dagens galleria genom kvarteret och binds samman med tunnelbanans entréhall. Mellan kontorsbyggnaderna skapas en inglasad inomhuspassage med allmän gångförbindelse från Liljeholmstorget till Nybohovsbacken. En ny övre entréplats skapas mellan likriktarstationen vid Hojgränd, det nya hotellet och kontoren

vid Nybohovsbacken. Det befintliga kontorshusets (”K-konsulthuset”) fasader rivs, byggnaden moderniseras och ges en ny utformning som del av kvarterets helhetslösning. Kontorshuset byggs även till med ny förskola, med förskolegård på taket ovan gallerians godsterminal vid Nybohovsbacken.



Planförslaget sett från fyra olika väderstreck. Från övre vänster: Mot ost, mot syd, mot nordost, mot norr.

På parkeringsplatsen vid Trekantsparken uppförs två nya punkthus med bostäder. Ett garage placeras under bostäderna med angöring från Liljeholmsgränd. Ovan garaget anläggs en ny kvartersgata, Södra Liljeholmsgränd, för angöring av bostäderna via Liljeholmstorget och runt stationshuset. Även bergbanan får ny entré mot gränden. Trekantsparken får ny utformning med terrasseringar som tar upp höjdskillnaderna mot bebyggelsen och gatan, i projektet kallat ”Terrassplatsen”



Planförslaget sett från Trekantsparken, passage mot Lövholmen (bild: tmrw.se)

De ingående byggnadsvolymer i kontorskvarteret ges en upptrappande skala, från nio våningar mot Liljeholmen till elva eller tolv i bakkant mot den nya entréplatsen. Det norra bostadshuset föreslås uppföras i tio våningar och det södra, närmast Nybohov, i 16 våningar.

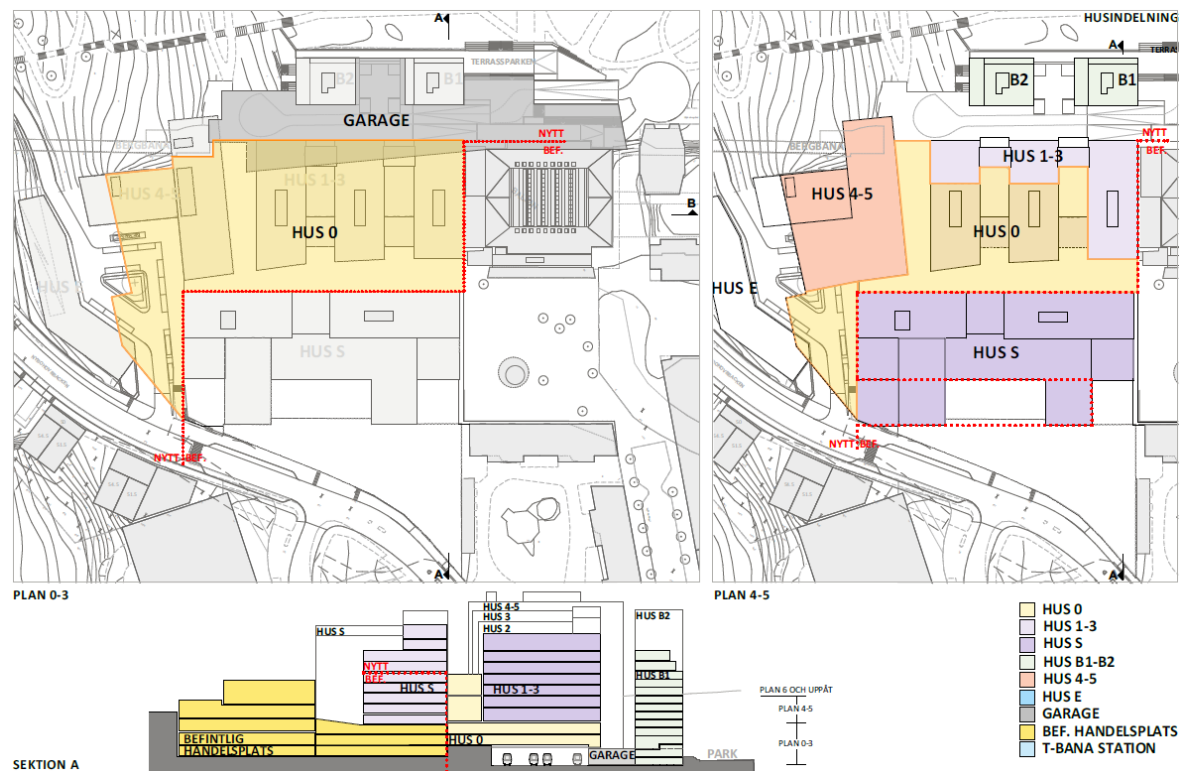


Planförslaget sett från förskolan Hovet i Nybohovsbacken

Då bostadshusen står på en lägre nivå än kontorsbebyggelsen motsvarar det högre bostadshusets byggnadshöjd det tredje kontorshusets höjd. Det lägre bostadshusets byggnadshöjd motsvarar ungefär dagens kontorshus "K-konsulthuset"

Ny bebyggelse

Samtliga byggnader i planförslaget utgör en hopbyggd enhet, i denna planbeskrivning kallad kvarteret. För att särskilja byggnaderna används definitioner enligt nedan.



Ovan: Definition av byggnader till vilka nedanstående tabeller hänvisar (bild: Wester+Elser arkitekter)

Nedan: Ytor uppdelat efter användning (cirkasiffror)

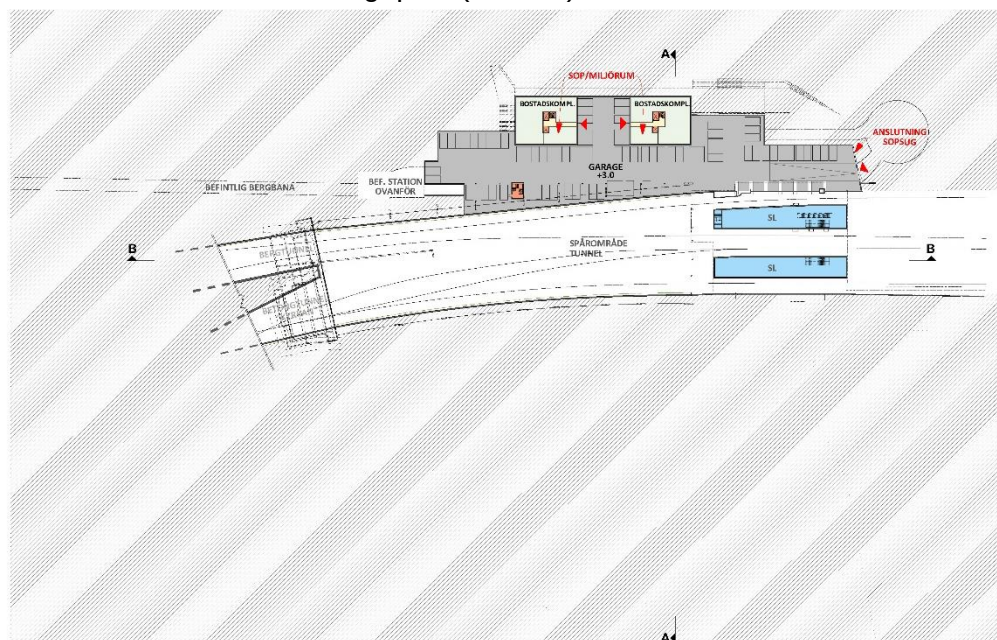
Användning	Yta, befintlig (m ² BTA)	Tillkommande yta, planförslaget (m ² BTA)	Hus
Bostäder		10 200 (9 200 m ² ljus BTA) (ca 120 lgh)	B1-B2
Hotell		9 000 (ca 200 rum)	Hus 4
Långtidsboende		4 800 (ca 60 lgh)	Hus 5
Handel/mötesplats	30 000	6 400	Hus 0
Kontor	2 400	30 300	Hus 1,2,3 samt tillbyggd del av hus S
Vård/hälsoverksamhet	12 000	0	
Garage		3000 (75 P-platser)	Ytor under gränd, terrass och mellan bostadshus
Övrigt (stråk, kommunikation, teknik, last m.m.)		7100 m ²	Hus 0
TOTALT	44 400 m ²	70 800 m ²	

Ytor uppdelat efter hus (cirkasiffror)

	Hus 0	Hus 1-3	Hus 4-5	Hus B1-B2	Hus S	Garage	TOTALT
Huvudsaklig användning	Centrum (handel, mötesplats biytor)	Kontor	Hotell och långtids boende	Bostäder	Kontor	Garage	(Blandat)
Antal lgh			200 rum + 60 lgh	120			120 (+60)
BTA (m²)	13500 m ²	19000 m ²	13800 m ²	10200 m ² (9200 m ² ljus)	11300 m ²	3000 m ²	70800 m ²
Antal vån (mätt från högsta fasad)	3	10-16	6-12	11-16	9-12	1	
Max nockhöjd (m)		+49,0- +57,0	+52,0- +61,0	+43,0-+57,0 (totalhöjd)	+45,0- +57,0	+9,0	

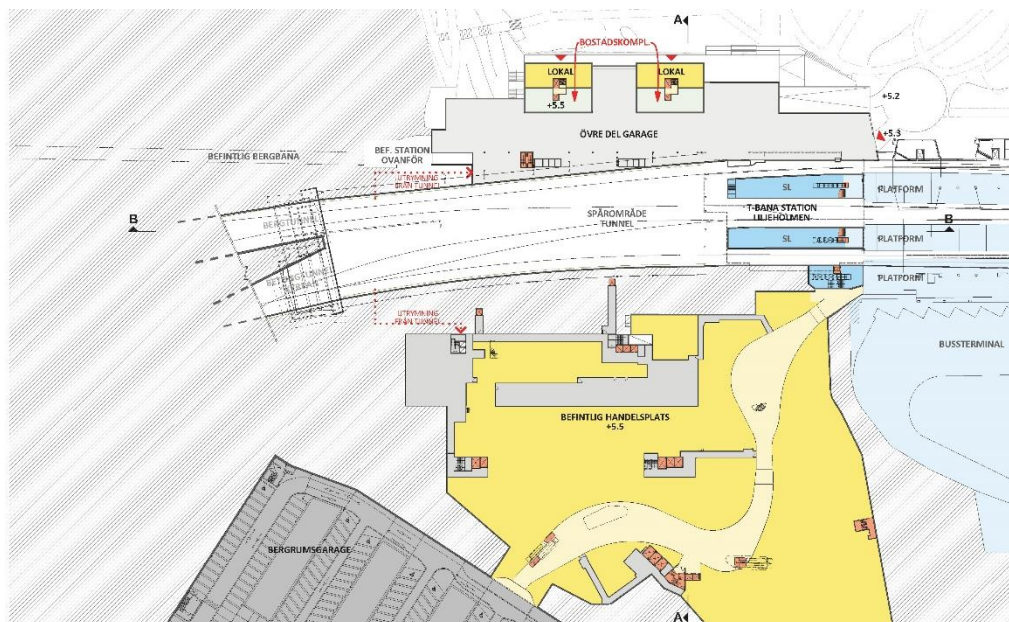
Planförslaget våningsvis

Plan 0 – Garageplan (ca +3,0)



Det understa planet ligger i samma nivå som större delen av Trekantsparken och spårområdet för tunnelbanan. I planförslaget ingår garaget till bostadshusen med 75 parkeringsplatser. I bostadshusens bottenplan finns sovrum/miljörum och hiss.

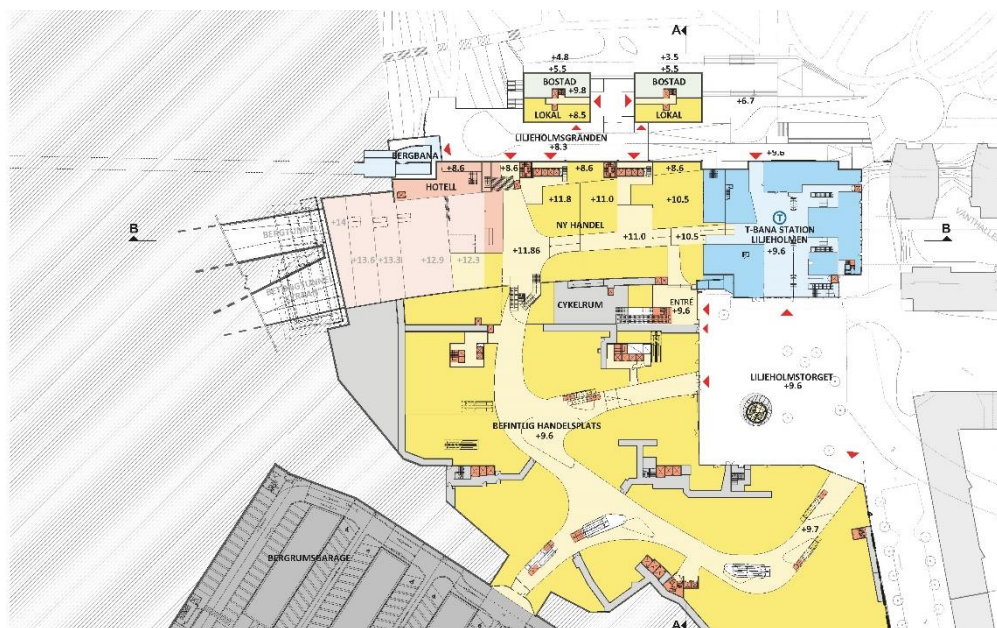
Plan 1 – Parknivå (ca +5,5)



Spårområdet utgör fortfarande en barriär mellan parken och gallerian eftersom tunnelbanan för sin trafikering behöver en viss höjd. På södra sidan om spåren ligger befintlig galleria som ansluter till tunnelbanans perronger i plan. I söder sker passage från gallerian till befintligt bergrumsgarage.

På norra sidan möter bostadshuset Trekantsparken med lokaler i bottenvåningen.

Plan 2 – Nedre handelsplan / torgplan (ca +9,6)



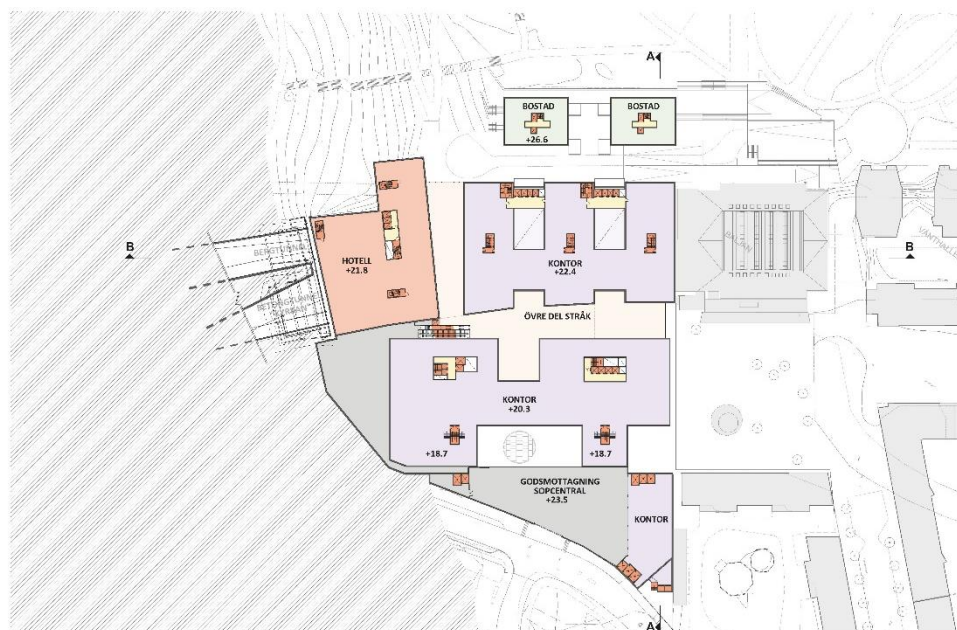
Den befintliga gallerian utvidgas över tunnelbanespåren och en ny passage öppnar upp direkt till tunnelbanans biljetthall i torgplan. Gallerian möter Södra Liljeholmsgränd och bostadshuset med lokaler i bottenvåningarna mot gränden. Ingången till bergbanan ligger kvar i befintligt läge i Södra Liljeholmsgränd västra ände.

This architectural floor plan shows a complex building layout with several distinct areas and rooms. The plan is oriented with North (N) at the top. Key features include:

- Top Section:** Two green rectangular rooms labeled "BOSTAD" with elevations of +12.8.
- Left Section:** A large orange area labeled "HOTELL" with elevations of +14.1, +14, +13.6, +13.3, +12.9, and +12.3. To its left is a hatched area labeled "BERGSTRÖM".
- Central Section:** A white area labeled "ÖVRE DEL HANDEL" with elevations of +11.8, +11.0, +10.5, and +10.0. Below it is a yellow area labeled "CYKELRUM" with an elevation of +11.0. To the right of the cycle room is a blue rectangular room labeled "SL" with an elevation of +12.9.
- Bottom Section:** A large yellow area labeled "BEFINTLIG HANDELSPLATS" with an elevation of +13.1. Below this is another yellow area with an elevation of +14.3.
- Other Labels:** "CHASSÉ ENL. ENTRÉ" is located near the cycle room. "VÄNSTRÄDE" is labeled on the right side of the plan.
- Orientation:** A compass rose indicates North (N) is towards the top. A dashed line labeled "B" runs vertically through the left side of the plan.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2021-01-19, Dnr 2018-14587

Plan 5 – Kontor, hotell, bostad (ca +22,4)



Mellanplan beläget ca 13 meter över torget och 4 meter under nya entréplatsen. Planen domineras av kontor. Vid Nybohovsbacken finns befintlig godsterminal.

Plan 6 – Entréplatsplan - Kontor, hotell, bostad (ca +26,6)



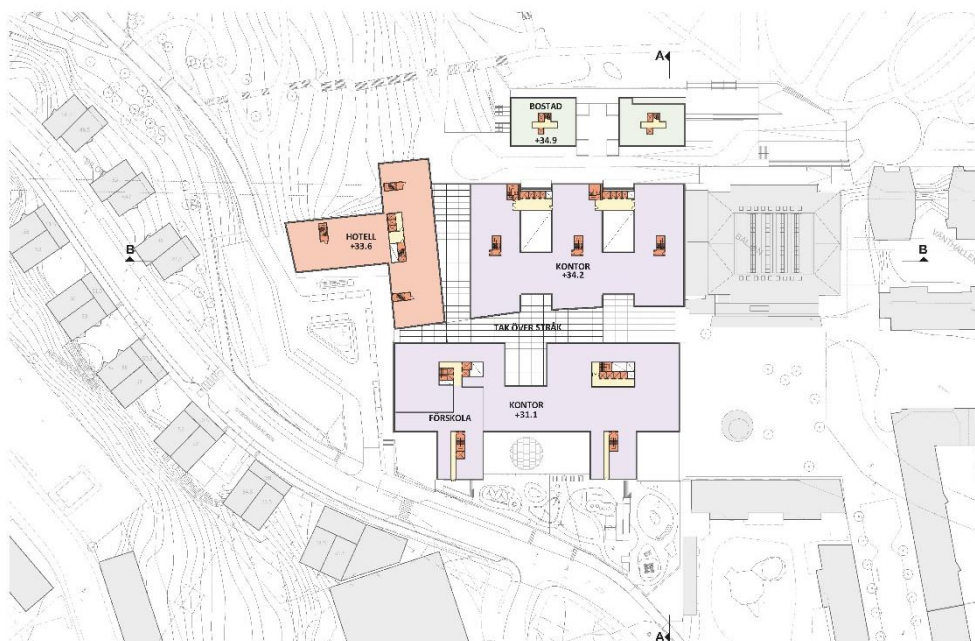
Nya entréplatsen med ingång till inomhusstråket kringbyggt av långtidsboende, hotell och kontor. Övriga delar på detta plan innehåller hotell, kontor och teknikbyggnader.

Plan 7 – Kontor, hotell, bostad, förskola (ca +30,4)



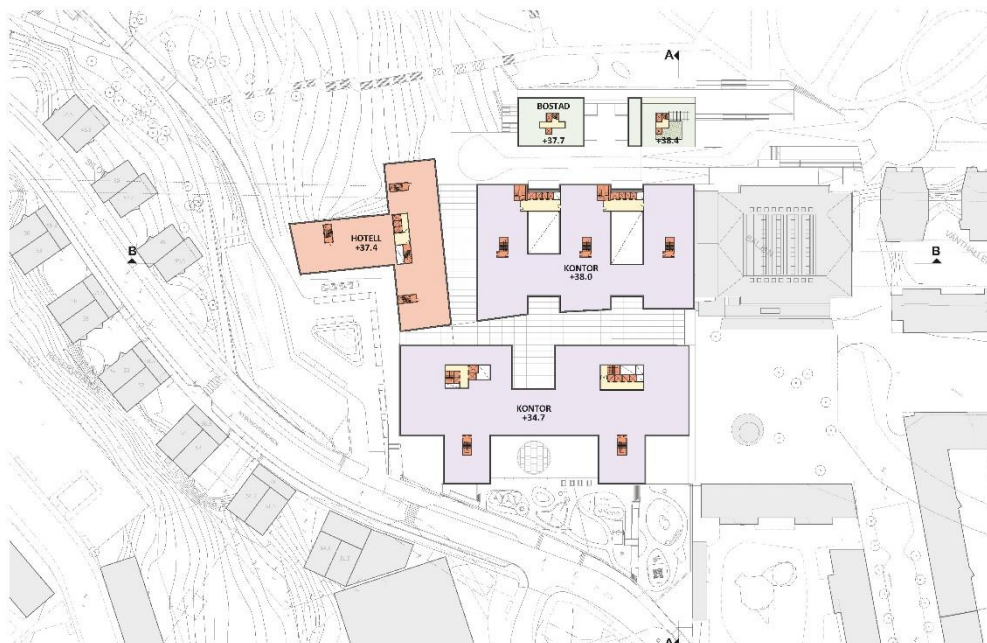
Liknande användning som plan 6. I hus S placeras lokaler för förskola och på godsterminalen placeras förskolegården i samma nivå.

Plan 8 – Kontor, hotell, bostad, förskola (ca +34,2)



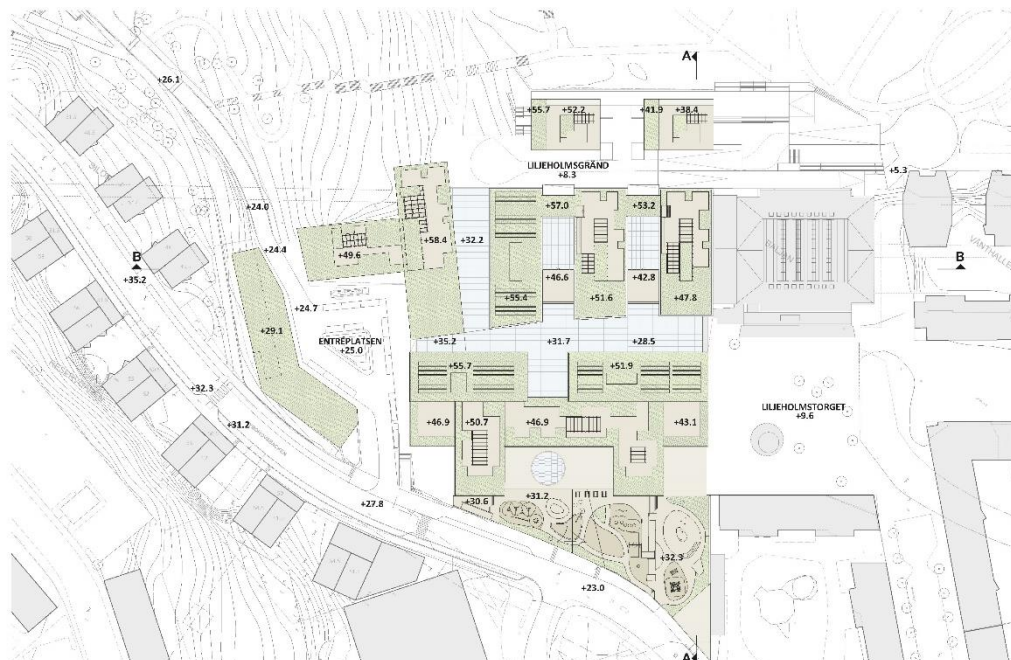
Lokaler för förskola i övre plan i Hus S. Även taket över inomhusstråket hamnar på denna nivå, ca 17 m ovanför golvhöjd.

Plan 9 – Kontor, hotell, bostad (ca +38,0)

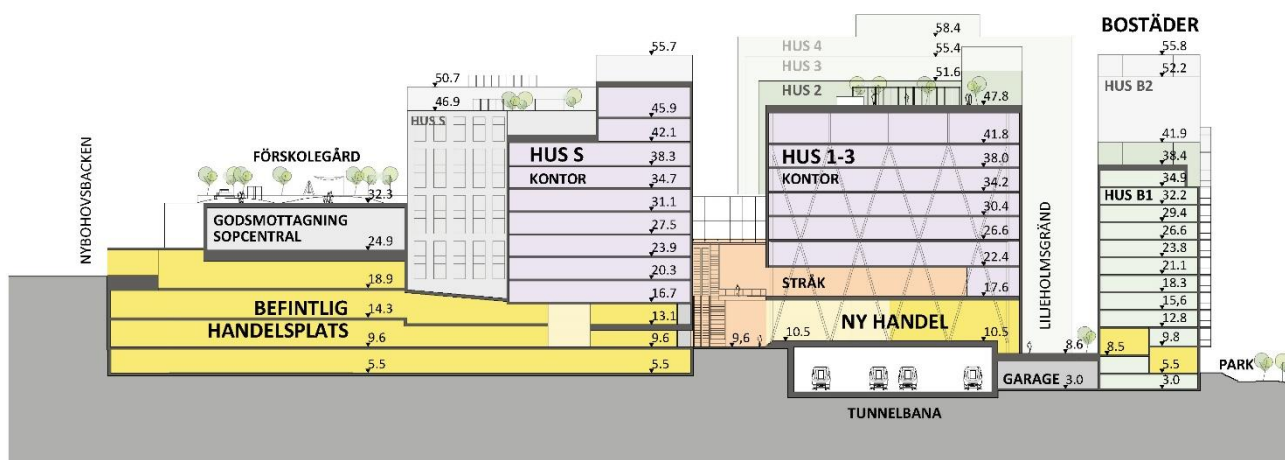


Byggnaderna fortsätter med samma användning som underliggande våningsplan. Bostadshuset närmast Terrassplatsen når sin översta våning, kungsvåningen, på denna nivå.

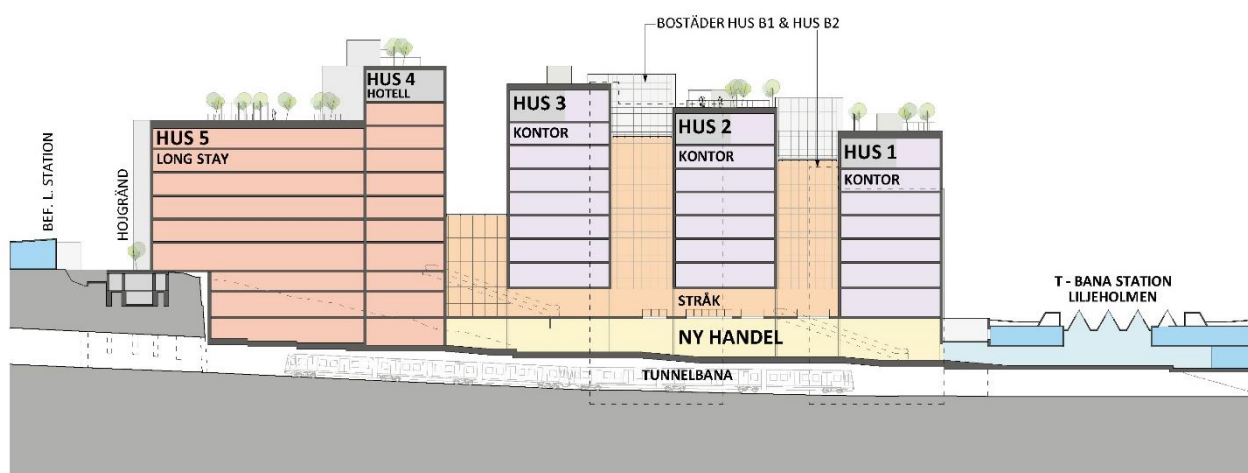
Takplan



Takhöjderna varierar mellan byggnaderna i ett medvetet koncept om att skapa variation inom kvarteret. Samtliga tak är vegetationsbeklädda och vissa tak planeras som takträdgårdar med social funktion.



Sektion A-A (mot väster)



Sektion B-B (mot norr)

Tekniska anläggningar

Hojgränd kantas idag av två likriktarstationer: Den västra (280 m²) och den östra (400 m²). Den östra har sedan tidigare tagits ur bruk och i planförslaget föreslås den rivas för att göra plats för hus 5. Som kompensation för rivningen reserveras ett område för tekniska anläggningar ("E-området") runt den västra likriktarstationen och söderut mot Hojgränds infart om ca 1000 m². Inom området ryms tekniska anläggningar såsom likriktarstation, transformatorstation, elcentral liksom förråd och annat till nytta för tunnelbanan. Detta område placeras så att 10 meters skyddsavstånd till närmaste bostadshus i Nybohovsbacken hålls.

Förskolan

Förskolan placeras som del av det utbyggda "K-konsulthuset" (hus S) i plan 2 och 3 med entré i plan 2 mot infarten till

Hojgränd, Utgång sker från plan 3 till förskolegården på taket till befintlig godsterminal vid Nybohovsbacken. Förskolan rymmer fyra avdelningar (72-80 barn) vilket ger 15-20 m2 gårdsyta/barn. Vid hämtning och lämning kan angöringsplatserna vid den nya entréplatsen användas, alternativt befintlig besöksparkering i galleriagaraget. Personal på förskolan hänvisas till galleriagaraget.

Allmänna platser

Allmänna platser är mark som på plankartan utläggs som PARK, TORG eller GATA och som ägs och driftas av staden. Till dessa platser har allmänheten ovillkorlig rätt att vistas. I planen består de allmänna platserna av Norra Liljeholmsgränd, norra delen av Terrassplatsen, Liljeholmstorget samt delar av Nybohovsbacken. Indirekt påverkas också angränsande del av Trekantsparken varför även denna beskrivs i det följande.

Liljeholmstorget

I planförslaget föreslås byggnadsvolymer som ytterligare förtydligar Liljeholmstorget som centrum och som ökar intensiteten och genomströmningen av människor på torget. Detta ökar behovet av att Liljeholmstorget anpassas till de nya förutsättningarna. Till samrådet har inte staden tagit ställning i detalj till torgets framtida utformning. I det fortsatta planarbetet ska staden arbeta fram ett förslag till ombearbetning av Liljeholmstorget. Utgångspunkten för detta arbete är följande aspekter som identifierats som avgörande för att öka torgets attraktivitet:

- Ytor för fordonstrafik och dess påverkan på torget ska minimeras. Detta möjliggörs av att trafikmängderna på torget bedöms kunna minskas genom de alternativa angöringsmöjligheter till gallerian, kontoren och tunnelbanan som planförslaget skapar.
- Mer ytor ska därmed ges till uteserveringar, cykelparkeringar, vegetation samt platser för vila och aktivitet.
- Omprogrammering av befintlig torgmöblering. Idag är t.ex. sittbänkarnas utformning och placering anpassade efter fordonstrafiken. I framtiden bör förhållandena vara omvända.
- Den arkitektoniska kvaliteten runt torget höjs. Detta regleras med planbestämmelser och gestaltungsprinciper. Målet är att ge torget en mycket hög grad av stadsmässighet och varierade byggnadsfasader med tydligt markerade, rymliga entréer.



Visionsbild Liljeholmstorget (bild: tmrw.se)

Norra Liljeholmsgränd

Liljeholmsgränd är idag en gårdsgata som primärt används för fordonstrafik som in- och utfart till markparkeringen i Trekantsparken. Gränden har en prägel av bakgata även om fasaden till tunnelbanans perronger är uppglasad och tillåter genomsyn. Gränden trafikeras till största delen av fordonstrafik då de flesta fotgängare går ut i Trekantsparken, alternativt väljer andra färdvägar.

Liljeholmsgränds karaktär öster om trappan mellan Trekantsparken och Liljeholmstorget bibehålls i allt väsentligt i planförslaget. Denna del har arbetsnamnet ”Norra Liljeholmsgränd”. Befintlig vändplan förstoras till att möjliggöra vändning av 10-meters fordon. Denna förstoring kräver ytor från Trekantsparken och att Fruktleparken flyttas ca 15 m mot nordost. Höjdskillnaden mellan vändplanen och Terrassplatsens övre del upptas av konstruktionens östra vägg som är fem meter i sin högsta del och nedtrappande mot Trekantsparken. Vid vändplanen finns infart till boendeparkering som placeras inuti konstruktionen, under Terrassplatsen.

Nybohovsbacken

Små delar av befintlig gatu- och parkmark i Nybohovsbacken har planlagts som GATA resp. PARK av fastighetsrättsliga och plantekniska skäl.

Trekantsparken

Trekantsparken ingår inte i planområdet men påverkas indirekt av att terrassplatsen byggs på del av befintlig parkmark.



Förslag till möjlig utveckling av Trekantsparken (källa: Landskapslaget)

En möjlig utveckling av parken är (numrering i illustration ovan):

1. Stora träd ramar in parken samtidigt som det finns god möjlighet att blicka in i parken från omgivningen.
2. Den öppna gräsytan förstärks som parkens stora samlande plats och får ökad kontakt med Trekantssjön.
3. En bryggpromenad kompletterar gångstråket runt sjön och bidrar med nya platser att vistas på nära vattnet.
4. Den populära fruktlekparken får en ny placering, där de skulpturala frukterna framhävs.
5. Möjligheten till kafé i parken finns kvar.

Övriga offentliga platser

Denna kategori platser utgörs av mark som på plankartan inte är utlagd som allmän plats men platser som har en hög grad offentlighet, inklusive lokaler i samtliga bottenvåningar. Viktiga gångstråk mellan allmänna platser genom dessa områden säkerställs på plankartan med x-bestämmelse.

Terrassplatsen

Terrassplatsen är arbetsnamnet på den trapp- och platåkonstruktion som upptar höjdskillnaden mellan Liljeholmstorget/tunnelbanans stationsbyggnad och Trekantsparken. Terrassplatsen genomkorsas i öst-väst av en smal, 3,5 meter bred körbana och med en 2,5 meter bred

separerad gång- och cykelväg med 5% lutning, som kopplar samman Norra och Södra Liljeholmsgränd och i nord-syd av trappor som i detaljplanen är utlagda med x-bestämmelse som säkrar allmän tillgänglighet och att stråket inte kan blockeras. Eftersom körbanan bara har ett körfält sker möte av fordon på den plana mittdelen.



Terrassplatsen sedd från utanför stationshuset i torgnivå

Terrassplatsen har det dubbla syftet att både koppla samman parken och torget för att möjliggöra smidiga passager och att vara en plats för vistelse i tre olika nivåer. Mellannivån som är i samma plan som körbanan fungerar också som förgårdsmark framför östra bostadshusets lokaler i bottenvåningen mot öster. Terrassen ersätter dagens hiss, trapphus och svängda trappa mellan stationen, torget och parken.

Södra Liljeholmsgränd

Södra Liljeholmsgränd utgör förlängning av körbanan från Norra Liljeholmsgränd, via Terrassplatsen, till bostadshusen, bergbanan och gallerians norra sida. Gränden blir en ny stadsmässig kvartersgata på samma nivå som Liljeholmstorget, som trafikeras på de gåendes och cyklandes villkor. Den får en urban karaktär med entréer till bostäder, kontor, hotell och lokaler på båda sidor och entré till bergbanan i fonden. Gränden blir 12 meter bred, mätt från fasad till fasad.

Fordonen på Södra Liljeholmsgränd begränsas genom vändytans dimensionering till att trafikeras av personbilar och små transportbilar. Trafikmängden blir begränsad.



Södra Liljeholmsgränd mot väster med bostadshus 1 till höger (överst), alternativt förslag som ska studeras vidare, från samma vy (mitten), och mot öster ståendes på vändplanen (nedan)

Den befintliga inglasade gångbron mellan tunnelbanehuset och bergbanan rivs. Förbindelsen kommer i stället att ske på Södra

Liljeholmsgränd. Alternativt kan invändiga passager genom handelsplatsen nyttjas dag- och kvällstid.

Södra Liljeholmsgränd, precis som större delen av Terrassplatsen, förläggs inom kvartersmark. Allmänhetens åtkomst till bergbanan, tunnelbanan, Liljeholmstorget och parken säkras med x-bestämmelse.

Den exploaterade ytan utgörs idag av ianspråktagen mark för parkering och körytor som är inhägnade.

Nya entréplatsen och Hojgränd

En helt ny entréplats till hela kvarteret skapas i sydvästra delen av planområdet. Denna entréplats kan avlasta i första hand Liljeholmstorget från mycket av sin trafik och möjliggöra en bättre utformning av torget. På entréplatsen inryms angöring för taxi, färdtjänst, leveranser m.m. Hojgränd justeras i läge och lutning för att skapa god tillgänglighet och fortsätter precis som idag vidare till förskolan Hovet. Entréplatsen ramas på norra sidan in av långtidsboendet, på östra sidan av hotell och kontor samt på västra sidan av nya teknikbyggnader för tunnelbanan.

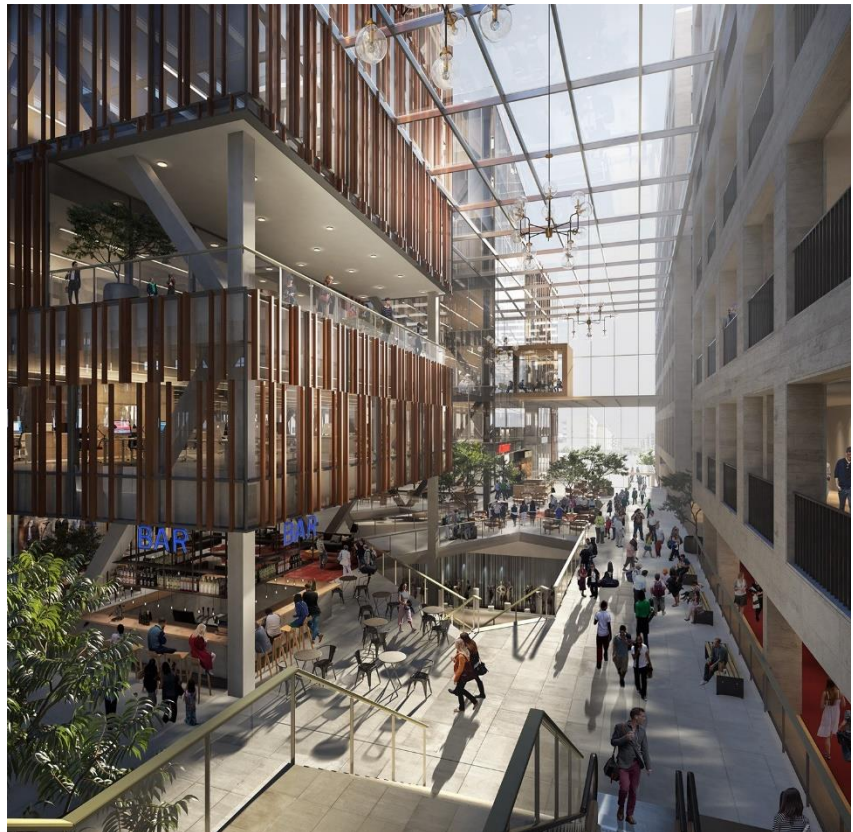


Nya entréplatsen sedd från infarten vid Nybohovsbacken med långtidsboendet i rakt fram i fonden

Läge för befintlig infart till Hojgränd från Nybohovsbacken bibehålls. Hojgränds sträckning genom planområdet förskjuts ca sju meter och ansluter till befintlig sträckning i planområdesgränsen mot nordväst. Hojgränd som idag är 5,5 m bred planläggs för att kunna bli 6,5 m bred. Vändslungan runt entréplatsen föreslås bli enkelriktad medan Hojgränd blir fortsatt dubbelriktad, vilket medför att entréplatsen nås både från Nybohovsbacken och Hojgränd. Enkelriktningen medför även en tydlig och säker trafikmiljö

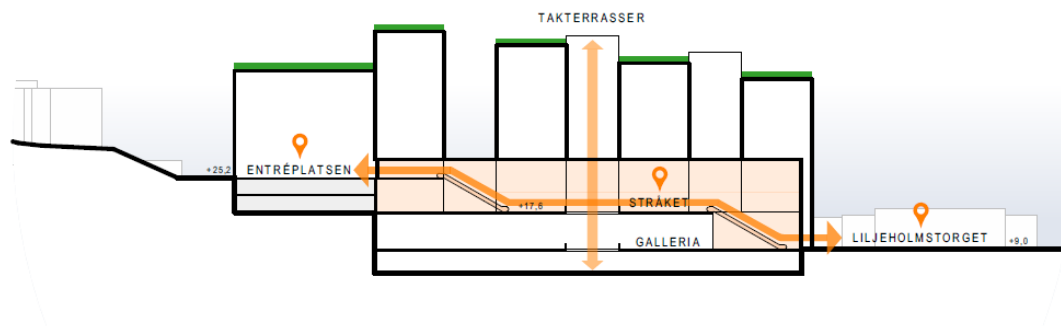
Inomhusstråket

Det allmänna inomhusstråk, planlagt med x2, som sträcker sig från Liljeholmstorget till västra entréplatsen etablerar en typ av allmän plats i Stockholm som har vissa likheter med t.ex. centralstationens vänthall och andra likheter med kontorskomplex såsom World Trade Center vid Klarabergsviadukten eller SAS-huset i Frösunda. Till skillnad från den förstnämnda är stråket just ett stråk med målpunkter i båda ändarna och lika mycket en plats för genomgång som för vistelse eller arbete. Till skillnad från den sistnämnda är det fråga om allmänt tillgänglig plats (kvartersmark med x-bestämmelse) som också ska upplevas som allmän plats, utan reception eller entrégrindar.



Visionsbild över inomhusstråket sett från entréplatsentrén, i riktning mot Liljeholmstorget och med passage till gallerian i mitten av bilden (bild: tmrw.se)

Inomhusstråket i planförslaget är tänkt att främst omges av inbjudande och publika eller semipublika ytor såsom foajéer, myshörnor, restauranger/caféer, barer, co-workingutrymmen, kontorsreceptioner, hotellobby, gym, eventytor och bibliotek. Ur trygghetssynpunkt kan stråket hållas stängt under nattetid efter överenskommelse mellan fastighetsägaren och staden.



Sektion över inomhusstråket. Bilden förtydligar den stora höjdskillnad (16 m) som inomhusstråket överbryggar (bild: Reflex arkitekter)



Principillustration över hur inomhusstråket kopplar samman torget, entréplatsen och gränden men fungerar även som mötesplats. (bild: Reflex arkitekter)

Trafik

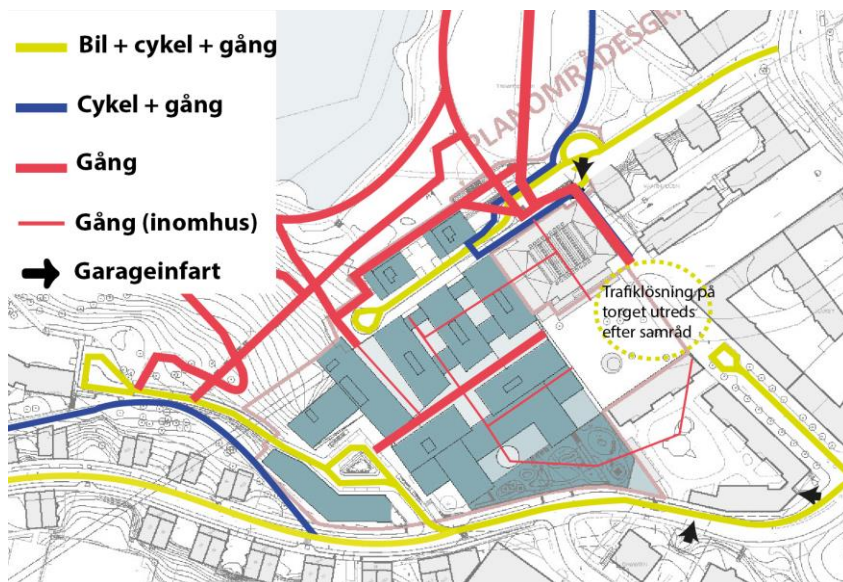


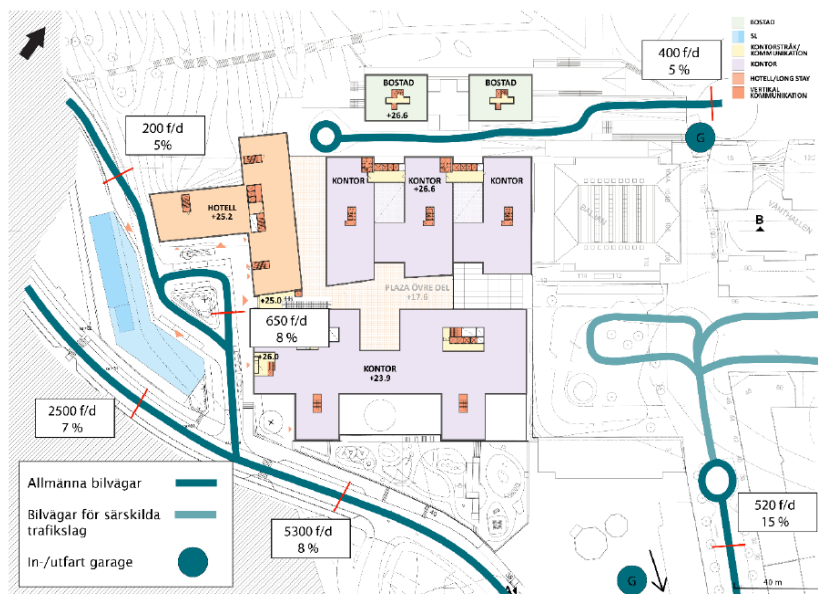
Illustration av föreslaget trafiknät

Fordonstrafik

Trafiken styrs så att främst den nya entréplatsen och gatan in till Liljeholmstorget används. Eftersom Liljeholmsgränd är gårdsgata, reglerad till gångfart, är det olämpligt att leda trafik dit som kan angöra på annan plats. Endast ett fåtal fordonsrörelser per dygn väntas fortsätta upp på Södra Liljeholmsgränd medan resterande trafik väntas hålla sig till norra gränden intill vändplatsen och in- och utfarten till garaget.

Hämtning och lämning vid förskolan, hotellet och vård- och hälsoaktörerna leds till entréplatsen. Vid längre parkering för dessa verksamheter samt för kontorsverksamheterna hänvisas till befintligt garage i anslutning till gallerian.

Merparten av all nyttotrafik (lastbilar, skåpbilar, servicefordon) förutsätts angöra vid befintligt varuintag vid Nybohovsbacken. Resterande nyttotrafik styrs till nya entréplatsen i första hand, gatan in till Liljeholmstorget i andra hand och in på torget eller Norra Liljeholmsgränd i sista hand. Taxibilarna antas huvudsakligen fördelas mellan Liljeholmstorget och entréplatsen. En mindre andel av taxi- och nyttotrafiken kan förväntas använda Liljeholmsgränd.



Planförläggningens uppskattade trafikflöden. Andel tung trafik i procent (bild: Wester+Elser. Uppskattade trafikflöden: Tyréns)

Gång- och cykel

Planförläggningen skapar nya gångkopplingar i flera olika plan inne i kvarteret. Dessa är tillgängliga under gallerians och inomhusstråkets öppettider. Anslutningar för gång och cykel till Trekantsparken från Liljeholmsgränd sker via trappor och tillgängliga ramper med 4,9% lutning på terrassplatsen. Ny gångkoppling skapas mellan tunnelbanan och bergbanan via Södra Liljeholmsgränd. Från bergbanans entré möjliggörs passage rakt ut till trappstråket i Trekantsparken. Det kommer också vara möjligt att röra sig mellan terrassplatsen och bergbanan framför bostadshusen.

Sammantaget skapar planförläggningen flera nya gångkopplingar och en ny cykelkoppling. Gångkopplingarna väntas få stora gångflöden.

Kollektivtrafik

Förläggningen påverkar inte kollektivtrafiken i området. Liljeholmens buss- och tunnelbanestation kvarstår likt idag. Entrén mot Terrassplatsen är befintlig men ombyggd. De nya entréerna förenklar för resenärer att röra sig mellan kollektivtrafiken och verksamheterna i området. Upprustning av bergbanan Nybohovshissen drivs av Trafikförvaltningen. Entré till Nybohovshissen sker i planförläggningen från södra Liljeholmsgränd.

Tunnelbanans spår säkerställs i detaljplanen genom att lägsta höjd för konstruktion på överdäckningen, respektive lägsta schaktdjup för övrig mark ovanpå tunnelbanan, regleras med planbestämmelse T1 samt egenskapsbestämmelse på plankartan.

För bergbanan säkerställs utrymme genom planbestämmelse T3 på plankartan. Busslingan under Liljeholmstorget säkerställs med planbestämmelse T2 på plankartan.

Parkering för bil

Utifrån ”Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad” har det lägesbaserade parkeringstalet identifierats till 0,3 parkeringsplatser/bostad vilket, räknat på 120 bostäder motsvarar 36 parkeringsplatser. Detta utgör utgångspunkt för det krav på antalet parkeringsplatser till bostäderna som staden ställer för det aktuella projektet. Parkeringstalet kan minskas med upp till 30% eller ökas med upp till 20% för att kompensera för de exakta lägenhetsstorlekarna. Parkeringstalet kan också minskas med upp till 25% om fastighetsägaren åtar sig mobilitetsåtgärder. Förutsättningarna för mobilitetsåtgärder bedöms som mycket goda. Det exakt parkeringstalet avgörs vid bygglovsgivningen.

Lägesbaserat parkeringstal

Det lägesbaserade parkeringstalet sätts på bedömd lämplig nivå i intervallet 0,3-0,6 parkeringsplatser per bostad utefter följande aspekter:

- Avstånd till kollektivtrafikens stamnät
- Avstånd till city
- Tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter
- Tillgång till lediga garageplatser på tomtmark i området.

Utöver tillkommande parkeringsplatser för de nya bostäderna ska även befintlig parkering med 47 parkeringsplatser för BRF Liljeholmsterrassen samt två platser för SL och MTR ersättas. Parkeringen för de planerade och befintliga bostäderna ska anläggas i ett nytt underjordiskt garage med in- och utfart från Liljeholmsgränd. Planerat garage rymmer cirka 75 av de nödvändiga 85 platserna. Resterande platser samt besöksparkering till bostäderna hänvisas till befintligt bergrumsgarage vid gallerian.

Tidigare utförda beläggningsstudier gjorda av Parkman visar att beläggningen i Liljeholmsgallerians garage är cirka 50 % under maxtimmen på vardagar vilket innebär att cirka 300 parkeringsplatser står lediga. Den nya exploaterings verksamheter väntas medföra ett parkeringsbehov om drygt 200 parkeringsplatser. Det innebär att utbudet i befintligt garage med marginal uppfyller den förväntat ökade efterfrågan av parkeringsplatser i garaget. Trots att beläggningen i garaget ökar uppskattas fortfarande cirka 100 parkeringsplatser stå tomma under vardagens maxtimme efter att området exploaterats.

Parkering för cykel

Det gröna parkeringstalet innebär bland annat främjande av cykling och hållbart resande genom att öka andelen cykelresor. För bostäderna har ett antal cykelplatser för bostäderna ordnats, totalt 300 cykelplatser, i cykelrum, vilket uppfyller cykeltalet för projektet som bedöms till 3 cyklar/100 m² ljus BTA.

För övriga verksamheter uppskattas behovet av antalet cykelplatser till 1062 (se PM trafik och mobilitet, sid 35 (Tyréns)). Detta behov ska lösas inom fastigheten. Principen är att parkeringen ska ordnas på tomtmarken eller inom huset, inte på gatumark.

Cykelrum med ca 700 cykelplatser för personal vid arbetsplatserna tillskapas i direkt anslutning till Liljeholmstorget. Därtill möbleras såväl den nya entréplatsen och torget liksom Södra Liljeholmsgränd med cykelställ och lättillgängliga cykelplatser för besökare. Detta antal platser bedöms uppfylla behovet men frågan ska utredas vidare om ytterligare cykelplatser kan skapas.

Räddningstjänst

För att underlätta räddningstjänstens insats ska räddningsfordon komma så nära byggnaden att slang och annan materiel inte behöver transporteras mer än 50 meter. Detta klaras i hela planområdet. Räddningstjänsten kan köra på torget, nya entréplatsen, Södra Liljeholmsgränd samt, vid behov, från vändplanen på Norra Liljeholmsgränd genom parken norr om bostadshusen.

Samtliga byggnader dimensioneras med utgångspunkt i att utrymning förväntas kunna ske utan medverkan av räddningstjänsten. Detta innebär bland annat att bostadshusen planeras innehålla Tr2trapphus. På torget finns även gott om plats för samling av människor av personer som utrympts från tunnelbanan. Inbördes avstånd mellan byggnader utförs generellt med minst 8 meter. Om avståndet underskrids ska projektet se över eventuellt tillkommande åtgärder (exempelvis brandväggar). Räddningstjänstens insats kan förväntas påbörjas inom normal insatstid d.v.s. inom 10 minuter. Största avstånd från uppställningsplats för räddningsfordon till vattenbrandpost bör ej överstiga 75 meter.

Tillgänglighet

Samtliga ytor inom det föreslagna planområdet kommer att göras tillgängliga för personer med rörelsehinder. Bostadshusen förses med hiss. Tillgänglig parkering för bostadshusen anordnas i garaget under. Tillgänglig angöring sker på Södra Liljeholmsgränd.

Angöring till gallerian och tunnelbanan inom 10 meter sker idag på Liljeholmstorget. Denna angöring kompletteras med ny, tillgänglig angöring vid nya entréplatsen. I teorin kan angöringen helt flytta till nya entréplatsen men då med långa rörelsesträckor inomhus som följd. Framtida angöringsmöjligheter vid Liljeholmstorget ska utredas i det fortsatta planarbetet.

De allmänna tillgänglighetskraven uppfylls enligt BBR (1:12) och stadens utemiljöprogram (1:20). Tillgänglig gångväg från torget till parken sker via rampsystem genom Terrassplatsen.

Avfallshantering

Sop-/miljörum anläggs i direkt anslutning till hissen i resp. bostadshus. Matavfall och restavfall från miljörummen hanteras via en mobil sopsugsanläggning som töms vid vändplatsen på Norra Liljeholmsgränd. Alternativt kan sopbil köra in i garaget för att direkt nå soprummen.

Det befintliga varumottaget på Nybohovsbacken kommer även fortsättningsvis hantera merparten av gods och avfall från hela kvarteret.

Gestaltungsprinciper

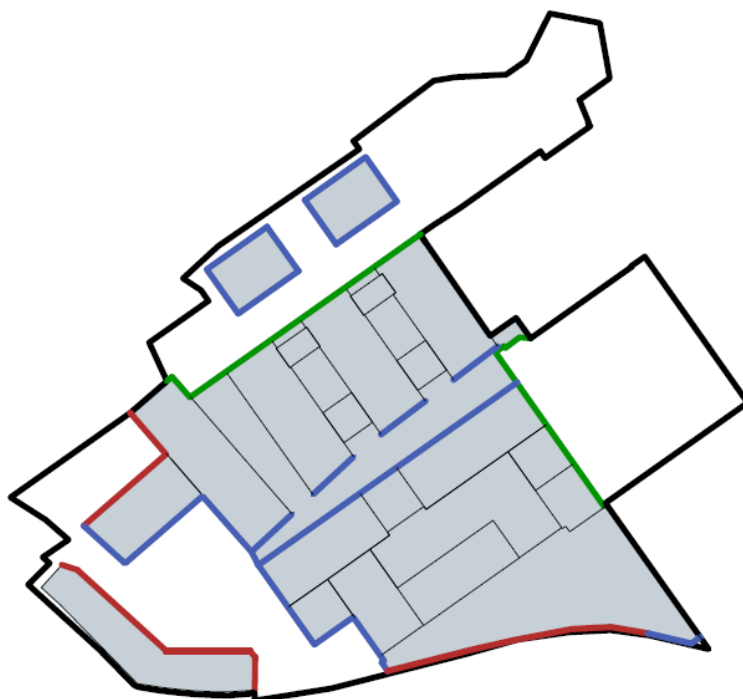
Enligt Plan- och bygglagen 4 kap. 32§ får detaljplanen inte göras mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till planens syfte. Planbestämmelserna ska å ena sidan tillse att planens syfte uppfylls men å andra sidan ge flexibilitet till kreativa lösningar inom ramen för syftet. Detaljplanens horisont är 50-100 år, dvs. en till två byggnadsgenerationer.

Fasader i bottenvåning

Att säkerställa levande, väl gestaltade bottenvåningar med hög entréäthet är ett av planens syften. Detta regleras i planen dels genom planbestämmelser på plankartan, samt genom att lägstanivåer för åtta parametrar (se tabell nedan, riktlinjer för bottenvåningar) anges till vilka planbestämmelse på plankartan hänvisar till. Både planbestämmelserna och riktlinjerna ska tolkas till att gälla från fasadliv och med normalt lokaldjup in från fasad, dvs. ca åtta meter. Lägstanivåerna får genom hänvisningen samma juridiska status som planbestämmelserna men bör vid bygglovsgivningen kunna tolkas något mer flexibelt än planbestämmelserna om undantag kan väl motiveras.

Logiken bakom nivåindelningen för riktlinjerna utgår dels från lägets påverkan på omgivningen och dels platsens behov av en levande bottenvåning. Nivå 1 anger de fasader mot Liljeholmstorget, Liljeholmsgränd samt Trekantsparken med

störst omgivningspåverkan och behov av levande bottenvåning och har således högst krav på lägstanivåer. Nivå 2 utgörs av fasader mot nya entréplatsen, det allmänna inomhusstråket samt del av fasader mot Södra Liljeholmsgränd och bostadshusen. Nivå 3 utgörs av idag befintliga fasader på godsterminalen mot Nybohovsbacken samt på planerade tekniska anläggningar för tunnelbanans ändamål. Även hotellets och bergbanans norra fasad mot Trekantsparken ingår då dessa är belägna i en del av parken där få människor rör sig nära och parkmarken har karaktär av skog.



Klassificeringen av våningar i marknivå som har legat till grund för riktlinjernas indelning i nivå 1-3 (grön = nivå 1, blå = nivå 2, röd = nivå 3)

Gestaltungsprinciper för sockelvåningar (förklarande text till varje parameter finns under tabellen):

Parameter	Nivå 1 (grön)	Nivå 2 (blå)	Nivå 3 (röd)
Lokaler för centrumändamål av fasadlängd i våning i markplan/golvplan	100%	100%	-
Lokaler för centrumändamål med publikt ändamål i >75% av fasadlängd i våning i markplan	Ja	Ja	
Entrétäthet (entréer till soprum/miljörum el. dyl. oräknade)	>15m i genomsnitt per fasadlängd	>25m i genomsnitt per fasadlängd. Dock minst en entré per fasad på bostadshusen.	

Entrégestaltning	Omsorgsfullt gestaltade och tydligt markerade. Huvudentréer utmärks särskilt.	Omsorgsfullt gestaltade och tydligt markerade. Huvudentréer utmärks särskilt.	
Uppglasning	>60% uppglasning med högsta bröstningshöjd om 0,7 meter över färdigt golv eller marknivå	>50% uppglasning med högsta bröstningshöjd om 0,7 meter över färdigt golv eller marknivå (gäller ej kortsidorna på bostadshusen)	>40% uppglasning (gäller endast mot Trekantsparken)
Avvikande gestaltning av sockelvåning i fasad	Ja	Ja	-
>3,5 m våningshöjd i markplan	Ja (f7 på plankartan)	I de delar som markeras med f7 på plankartan	-
Förgårdsmark för lokaler	Ja, upp till 3 m.	Ja, upp till 3 m	-
Gestaltningssidé	Öppet, inbjudande, hög detaljeringsgrad, transparent	Öppet, inbjudande, hög detaljeringsgrad, transparent	Undvika känsla av baksida/blindvägg. T.ex. gröna fasader, målningar/konst på fasader, belysning på fasader etc.

Lokaler för centrumändamål av fasadlängd i våning i markplan

Denna parameter syftar till hur stor andel av fasadlängden som ska utgöras av centrumändamål. Entréer till t.ex. trapphus, hissar, soprum m.m. får anläggas i fasad oaktat kravet på 100% lokaler.

Lokaler för centrumändamål med publikt ändamål i >75% av fasadlängd i våning i markplan

Med lokaler för publika ändamål avses sådan kommersiell eller offentlig service som är besöksintensiv och tillgänglig för allmänheten under vedertagna öppettider. Exempel på sådan verksamhet är butiker, caféer/restauranger, gym, bibliotek, foajéer, co-workingytor, hotelllobby m.m. Även förskola ska räknas som publikt ändamål.

Entrétäthet ("slutna" entréer till soprum/miljörum el. dyl. oräknade)

Vid varje fasadlängd får det maximala avståndet mellan två entréer inte överstiga angivet avstånd. Om fasadlängden är kortare än angivet avstånd ska minst en entré finnas. Fasadlängd definieras som avståndet för markerad fasadsträcka.

Entrégestaltning

Omsorgsfullt gestaltade syftar till hög kvalitet i materialval samt att det tydligt framgår att ett medvetet gestaltungs-koncept

använts. Med tydligt markerade menas att entrén skiljer sig från fasaden i fråga om t.ex. kulör och material, samt att entrén ev. inramas. Vid behov kan i synnerhet huvudentréer kompletteras med skärmtak och avvikande markbeläggning.

Uppglasning

Ökad interaktion mellan inomhus och utomhus spelar stor roll för hur levande fasaden upplevs. Andel uppglasning säkerställer insyn/utblickar och bröstningshöjden säkerställer att uppglasningen sker tillräckligt långt ned (i nivå med mindre barns ögonhöjd) för att maximera effekten. Uppglasningen skapas med vanligt klarglas och inte frostat glas eller dylikt.

Avvikande gestaltning av sockelvåning i fasad

Det ska tydligt framgå i fasaden i fråga om t.ex. kulör, material och detaljeringsgrad vad som är sockelvåning. Sockelvåningen kan med fördel skifta karaktär i längdriktningen men bör för varje fasadlängd gestaltas med en gemensam grundutformning.

>3,5 m våningshöjd i markplan

För att säkerställa rymliga lokaler, fina proportioner och att byggnader landar rätt på marken ska den nedersta våningen i markplan vara förhöjd till minst 3,5 m, mätt från ovansida bjälklag vid marknivå till ovansida ovanliggande bjälklag. Denna parameter säkerställs specifikt med egenskapsbestämmelse f7 på plankartan.

Förgårdsmark för lokaler

För att bidra till rikare fasadliv kan med fördel förgårdsmark till lokalerna skapas. På förgårdsmarken kan t.ex. små uteserveringar, växter, bord, pollare, bänkar, prydnadssaker m.m. finnas.

Riktlinjen ska ses som en rekommendation men säkerställs inte i detaljplanen utan avgörs av fastighetsägaren eller lokal innehavaren. X-områdena i planen har placerats tre meter från fasad för att undvika intressekonflikt mellan möblering av förgårdsmark och allmänhetens framkomlighet.

Gestaltningssidé

Fasaden ska medvetet gestaltas med en tydligt läsbar gestaltningssidé för att kännas öppen, inbjudande, transparent och med hög detaljeringsgrad (nivå 1 och 2). För nivå 3 ska fasaderna antingen gestaltas medvetet eller i efterhand smyckas med konst och/eller vegetation. Detta gäller även redan befintlig fasad till godsterminalen vid Nybohovsbacken.

Övre våningsplanenens fasader

Att bebyggelsen inte ska upplevas som visuellt störande från torget sett säkerställs, förutom genom begränsningar av huskropparnas läge och höjd, med planbestämmelser om takräcken, takinstallationer, balkonger och andra utskjutande byggnadsdelar. Fasadgestaltningen i övrigt regleras inte med planbestämmelser annat än i bottenvåningarna. För att säkerställa en hög arkitektonisk kvalitet bifogas ett gestaltungsprogram för bebyggelsen till planhandlingarna som staden avtalar med byggaktören om att följa. De 3D-renderingar som visas i denna planbeskrivning har tagits fram utifrån gestaltungsprogrammet.

Takträdgårdarna

För att kompensera för den begränsade tillgången på innergårdar i markplan är det viktigt att takytorna också ges en användning. Detta regleras med planbestämmelser i två olika minimumkvalitetsnivåer: f1 och f2, där den förstnämnda (f1) ska utformas till minst 50% av takytan planeras för sociala funktioner. Med detta begrepp åsyftas en kvalitetsnivå på disposition, vegetation och möblemang som är att likställa med en bostadsgård eller kontorsgård i markplan och som avses användas som gemensam yta för vistelse och rekreation för de boende eller arbetande i byggnaden. För områden med bestämmelse f2 är minimumkravet att huvuddelen av takytan ska förses med vegetation. Tolkningen av "huvuddelen" ska alltid vara minst 50% men i princip bör all takyta som inte har en annan tydlig användning förses med vegetation om inte annat kan tydligt motiveras. Annan tydlig användning kan t.ex. innebära ytor med sociala funktioner, teknikutrymmen, solceller el liknande.



Inspirationsbild från Sergelterassen takträdgård på Norrmalm (Bild: Urban green via www.urbangreen.se)

Konsekvenser

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget innebär att bebyggelse blir högre, tätare och storskaligare, men till största delen på hårdgjorda eller överdäckade ytor. Grön mark tas därmed inte i anspråk, med undantag för 425 m² omedelbart norr om bergbanans stationshall som saknar träd med naturvärdesklassning. Förändringen motiveras av det kollektivtrafik- och servicenära läget, behovet av bostäder samt möjligheten att utveckla Liljeholmen som stadsdelscentrum med regional tyngdpunkt och som kollektivtrafikknutpunkt.

Kontoret bedömer att planförslaget får påtagliga konsekvenser för landskapsbilden, i synnerhet sett från norr. Kontoret bedömer även att planförslaget får positiva konsekvenser för det regionala klimatet genom komplettering av bostadsbebyggelse i kollektivtrafiknära läge. Stort kollektivtrafiknyttjande innebär att bilberoendet kan minska vilket är mycket viktigt för att klara Sveriges klimatmål.

Det är vetenskapligt välbelagt att användandet av kollektivtrafik bland boende, arbetande och besökande ökar med närheten till närmaste spårstation. Därför är ett av detaljplanens syften att skapa ökad bebyggelse- och befolkningstäthet i ett läge som är maximalt kollektivtrafiknära. Samtliga entréer i området nås inom 200 m från tunnelbanan, varav merparten av gångsträckan är inomhus, vilket bidrar till ökat kollektivtrafiknyttjande och mindre bilåkande. Liljeholmens centrum har redan idag en mycket hög andel kunder som kommer med kollektivtrafik, gång eller cykel. Denna andel, och antal, förväntas stiga ytterligare.

Den föreslagna bebyggelsestrukturen innebär ett maximerat marknyttjande av både befintlig och överdäckad mark.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Det bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa. De

miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Riksintressen

Riksintresse för kulturmiljö

Riksintresse för kulturmiljövården *Stockholms innerstad med Djurgården*: Planförslaget berörs av riksintresset genom att vara synligt från Västerbron. Planförslagets påverkan från Västerbron är relativt liten och planförslaget bedöms därmed inte strida mot riksintresset.

Riksintresse för kulturmiljövården *Gröndal*: Planförslaget berörs indirekt av riksintresset genom att vara synligt från Gröndal, över Trekantsparken. Själva Trekantsparken ingår dock inte i riksintresseområdet. Inifrån riksintresseområdet (norr om Lövholmsvägen) är planförslaget inte synligt pga. bland annat skymmande vegetation. Staden bedömer att kärnvärdet i riksintresseområdet (bebyggelsen i Gröndal) inte riskerar att läsas ihop med planförslaget och att planförslaget därmed inte strider mot riksintresset.

Riksintresse för kommunikation

Planområdet ligger inom skyddsavstånd från Bällstaradarn och därmed finns en höjdbegränsning för byggnadernas totalhöjd. Den maximala höjden för byggnader i planen regleras med nockhöjd samt begränsning av höjd för teknikbyggnader på taket. Den högsta byggnaden i samrådsförslaget har en maximal nockhöjd om +61.0 m vilket med ev. teknikbyggnader på taket blir som högst ca +64.0 m.

Flyghinderanalys har ej utförts till samrådet då staden bedömer att +64.0 m med god marginal underskrider den nivå som kan accepteras. Bedömningen grundar sig b.l.a. på att Luftfartsverket inte haft någon erinran på planförslaget i Marievik, beläget ca 500 m från planområdet, med en högsta byggnadstotalhöjd om +88.0 m. Denna bedömning ska dock verifieras genom att flyghinderanalys ändå genomförs till granskningen av planen.

Kulturmiljö och landskapsbild

Bebyggelsestätheten i Liljeholmens centrum ökar och byggnadshöjderna uppgår till 17 våningar. Byggnaderna blir synliga på håll främst mot norr och bildar mot detta väderstreck

en upptornande, storskalig stadsfront. Upplevelsen av storskalighet blir påtaglig främst på nära håll från Trekantsparken och från kv. Silon i Nybohovsbacken samt på långt håll från samtliga vypunkter norrifrån som redovisas i den antikvariska konsekvensanalysen. Den storskaliga effekten mildras med gestaltningen på detaljnivå av framför allt de nedre våningarna. Från Marievikshållet blir effekten av de stora bebyggelsevolymerna betydligt mindre påtaglig då befintliga hus vid Liljeholmsvägen och nedre delen av Nybohovsbacken skymmer siktlinjerna.

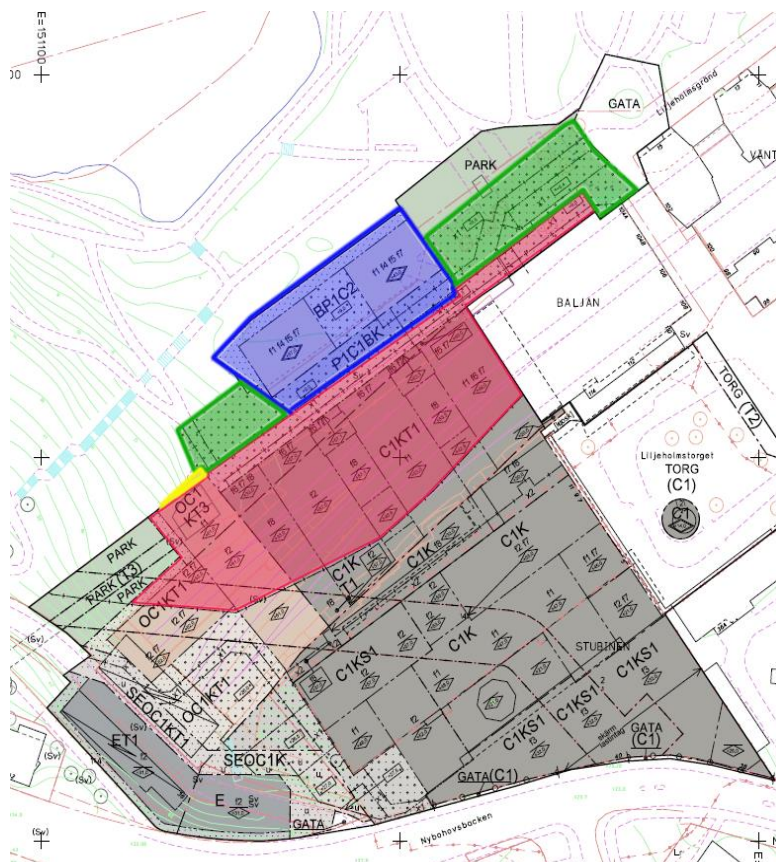
Bedömning av planförslagets påverkan på stads- och landskapsbild från utvalda vypunkter (se Antikvarisk konsekvensanalys, Nyréns 2020, för mer info):

Vypunkt	Synlighet / avstånd	Antikvarisk bedömning av stads- och landskapsbild
Västerbron (riksintresseområde)	Liten / 1600 m	Liten påverkan
Årstabron	Liten / 1100 m	Liten påverkan
Trekantens badplats	Stor / 650 m	Stor påverkan
Trekantens norra strand	Stor / 500 m	Stor påverkan
Trekantens nordöstra strand	Stor / 300 m	Stor påverkan
Trekantsvägen /Trekantsparken	Stor / 150-250 m	Medelstor påverkan
Liljeholmsgränd	Medelstor / 100 m	Medelstor påverkan
Parkstråket vid Hojgränd	Stor / 50 m	Medelstor påverkan
Nybohovsbacken	Stor / 100 m	Liten påverkan
Liljeholmstorget	Medelstor / 150 m	Medelstor påverkan
E4:an	Ingen-marginell / 600-800 m	Ingen påverkan
Södertäljevägen / Liljeholmsbron	Ingen-marginell / 200-800 m	Ingen påverkan

I planförslaget ingår att K-konsulthuset med visst kulturhistoriskt värde kvarstår som volym till sitt läge men byggs om, byggs till och byggs på. Kulturvärdet försvinner men värdet i sig har i samrådsförslaget inte bedömts vara tillräckligt stort för att motivera begränsningar i ombyggnationen.

Upphävande av strandskydd

Detaljplanens genomförande kräver att strandskyddet upphävs inom delar av kvartersmark. Bestämmelse om upphävande av strandskydd inom nämnda delar av planen har införts i plankartan (se Administrativa bestämmelser samt illustration på plankartan). Kommunen får enligt plan- och bygglagen (4 kap 17 §) upphäva strandskyddet om det finns särskilda skäl till det och intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset (Miljöbalken 7 kap 18 c §). Planen bedöms uppfylla i lagen nämnda särskilda skäl och planens innehåll väger tyngre än strandskyddet.



Strandskyddet upphävs i planen för på kartan färgade områden i blått, grönt, gult och rött.

Följande skäl, i enlighet med miljöbalkens 7 kap 18 §, finns för upphävande av strandskyddet (se karta ovan för färgernas definitioner) för kvartersmark i planområdet:

Blått område

Marken är planlagd som, och i anspråkstagen för, parkeringsändamål sedan 1961. Bestämmelsen har bekräftats vid planläggning 1995, 1999 och 2001. Parkeringsytan är inhägnad och därmed fysiskt avskild från parken. Marken bedöms därmed som redan ianspråktagen. I planförslaget blir marken kvartersmark för bostadsändamål med lokaler i bottenvåningarna vilket i praktiken säkrar allmän tillgänglighet vilket är en förbättring ur strandskyddssynpunkt jämfört med befintlig situation.

Rött område

Marken är planlagd som, och i anspråkstagen för, tunnelbaneändamål, samt gångbro till bergbanan, sedan 1961. Marken består av ett schakt för tunnelbanan och är inte beträddbar. I planförslaget är marken angiven som centrum och kontor ovanpå tunnelbaneschaktet. Gångbron till bergbanan rivs och ersätts med gångstråk som säkerställs med x-bestämmelse.

Grönt område

Västra området är planlagt som, och i anspråkstaget för, parkmark sedan 1961/1995. Östra området är planlagt som gata (gårdsgata) sedan 1995 och i anspråkstagen som gårdsgata/parkentré. Marken är beträddbar. I planförslaget föreslås kvartersmark med garage i undre plan överbyggt med konstruktion för att överbrygga höjdskillnaden mellan den övre nivån (torget) och den nedre nivån (Trekantsparken). Gångpassager säkerställs med x-bestämmelser mellan tunnelbanan, bergbanan och Trekantsparken.

Marken är till följd av tidigare användning hårdgjord och har ringa natur- eller rekreationsvärden.

Genomförandet av planen syftar till att stärka kopplingen mellan den övre nivån (torget) och den nedre nivån (Trekantsparken). Alla ytor som inte är körbana säkerställs allmänhetens tillgänglighet med x-bestämmelse. Körbanan föreslås som shared-space yta.

Ej allmän yta (parkeringsgarage) föreslås i nedre plan, under konstruktionen. Eftersom marken är tillgänglig i ovanpå konstruktionen bedöms inte garaget påverka strandskyddets syften.

Gult område

Marken är planlagd som, och i anspråkstagen för, allmän plats/park sedan 1961. I planförslaget anges byggnad i 12 plan, från gränden räknat, för tillfällig vistelse, centrum och kontor. Byggnaden behöver sin föreslagna utsträckning av byggnadstekniska och stadsplanemässiga skäl.

Delen som skjuter in på parkplanlagt område är ca 16 m² stor och är belägen ca 80 m från strandlinjen.

Marken har ringa natur- och rekreationsvärden. Anledning är delvis att marken är belägen i en brant sluttning.

Nya och befintliga byggnadskvarter är tydligt avskilda från sjön Trekanten av både cykel- och promenadstråk samt rekreationsytor. Fri passage för allmänheten finns utmed stranden och genom parken, därmed anses kraven i MB 7 kap 18 f § uppfyllas.

Dagvattenhantering och miljö kvalitetsnormer för vatten

Miljö kvalitetsnormer, MKN för vattenförekomster utgör kvalitetskrav. Enligt Weserdomen från 2016 (ett prejudicerande fall i EU-domstolen) får ingen enskild kvalitetsfaktor försämrats

även om den sammanlagda statusen inte påverkas. Det måste därmed säkerställas i planprocessen att dagvatten som leds till vattenförekomster inte påverkar någon kvalitetsfaktor negativt för att med säkerhet säga att exploateringen inte medför risk att recipienten inte uppfyller miljökvalitetsnormerna.

Miljökvalitetsnormer för vattenförekomsten Trekanten är att 2027 uppnå god ekologisk status samt god kemisk ytvattenstatus med undantag för antracen, kadmium och kadmiumföreningar, fluoranten, bly och blyföreningar.

Dagvatten från utredningsområdet avvattnas idag till Trekanten. Trekanten har en yta på ca 15,3 ha med ett största djup på 7 m. Sjön är klassad som en vattenförekomst. Recipienten har följande statusklassning enligt VISS:

Ekologisk status 2020: Måttlig

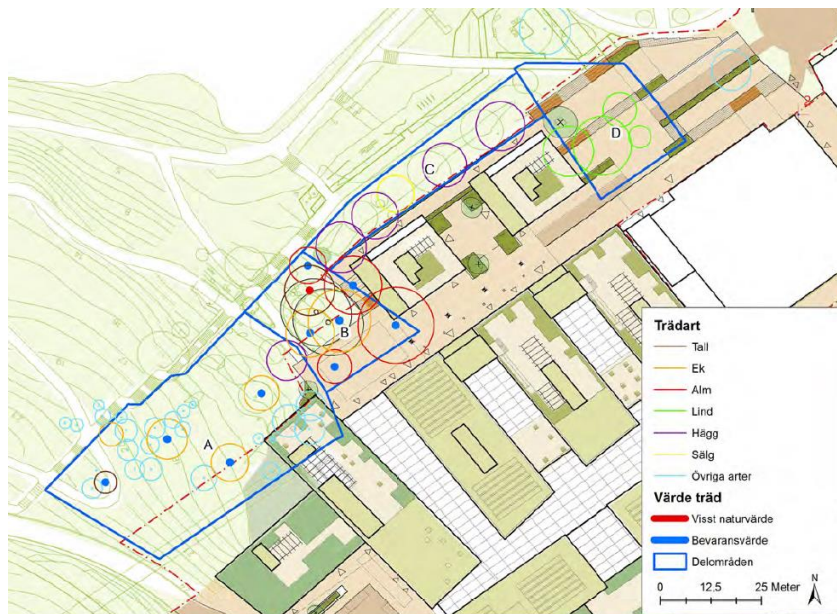
Kemisk ytvattenstatus 2020: Uppnår ej god status

Efter planförslaget genomförande kommer dagvatten att fördröjas och renas lokalt inom planområdet där beräkningar visar att exploateringen har en god marginal i den fördröjningsvolym som erhålls. Totalt krävs 312 m³ fördröjningsvolym för utredningsområdet beräknat utifrån kravet att fördröja de första 20 mm av ett regn. Enligt de planerade åtgärder som integrerar både dagvatten och estetiska åtgärder visar på en möjlig kapacitet på ca 409 m³ fördröjningsvolym. De dagvattenåtgärder som föreslås är växtbäddar, planteringsytor på bjälklag med eller utan underliggande Savaq-system, skelettjordsmagasin, sedumtak samt ett dagvattenmagasin.

Planförslaget bedöms därigenom inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs sjön Trekanten.

Naturvärden

Med undantag för en tall som är ca 70 cm i stamdiameter saknas naturvärden i planområdet. De träd som behöver fällas är två eller tre stycken almar omedelbart norr om bergbanans vänthall samt några unga lindar vid den s.k. Terrassparken (område D i bild nedan)



Inventerade träd i, och i omedelbar närhet till, planområdet (Conec, 2020)

I rapporten ”Analys av grön infrastruktur i mellersta Söderort” (WSP, 2019) pekas spridningskorridoren mellan Liljeholmen och Nybodahöjden/Årstadal ut som försvagad spridningskorridor. Planförslaget bidrar i möjligaste mån att stärka denna korridor genom att framför allt tillföra vegetation på taken. Detta säkras med planbestämmelser på merparten av takytorna att huvuddelen av takytan ska förses med vegetation.



Illustration från rapporten ”Analys av grön infrastruktur i mellersta Söderort” (WSP, 2019)

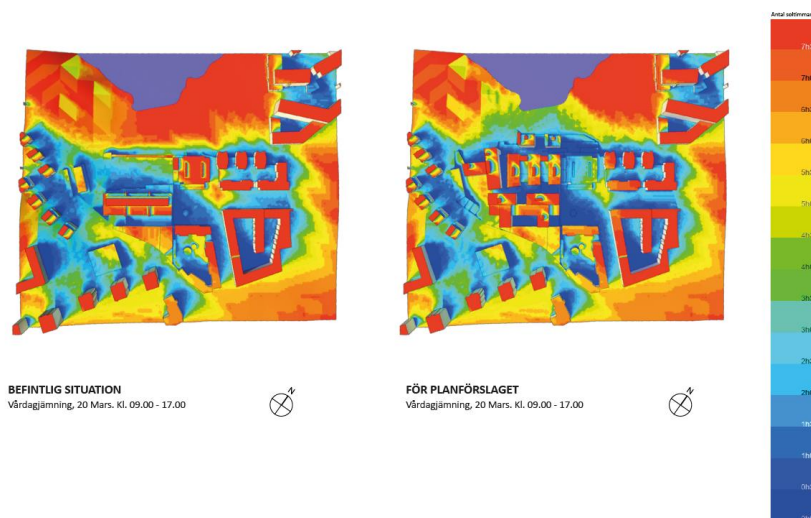
Mikroklimat

Sol

En solstudie (Wester+Elsner, 2020) har genomförts som i korthet visar följande:

- Antalet soltimmar sjunker något på Liljeholmstorget.
- Antalet soltimmar sjunker signifikant omedelbart norr om stationsbyggnaden samt norr om bostadshusen, i Trekantsparken.
- Antalet soltimmar är i stort oförändrat på övriga platser.

- Antal soltimmar på takterrasserna blir mycket högt.



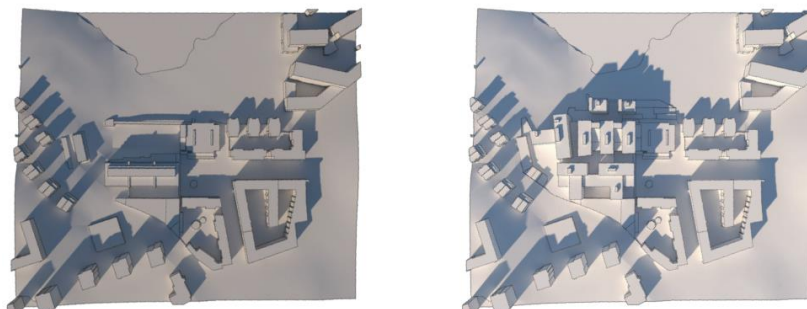
Jämförelse antalet soltimmar vid vårdagjämning 20 mars kl 09-17. För fler tidpunkter, se rapport Solanalys (Wester+Elsner, 2020)

Den exploatering som orsakar minskat antal soltimmar på Liljeholmstorget och i Terrassplatsen är en förutsättning för projektets genomförande. Om inte projektet genomförs anläggs inte Terrassplatsen. Fokus i projektet har varit att minimera påverkan i soltimmar på den plana gräsytan och fruktleksparken i Trekantsparken.

Skugga

En skuggstudie (Wester+Elsner, 2020) har genomförts som i korthet visar följande:

- Liljeholmstorget får rikligt med sol på förmiddagen och hamnar i skugga på eftermiddagen
- Trekantsparken, norr om bostadshusen, hamnar i skugga fram till tidig eftermiddag.
- Övriga delar av Trekantsparken påverkas inte av planförslaget.
- Södra Liljeholmsgränd (gatan mellan bostadshusen och galleriadelen) hamnar i skugga vid alla tidpunkter utom en eller två timmar på eftermiddagen.
- Samtliga skuggor har av naturliga skäl störst utbredning på vintern och minst utbredning på sommaren.



BEFINTLIG SITUATION
Vårdagjämning, 20 Mars. Kl: 12:00



FÖR PLANFÖRSLAGET
Vårdagjämning, 20 Mars. Kl: 12:00

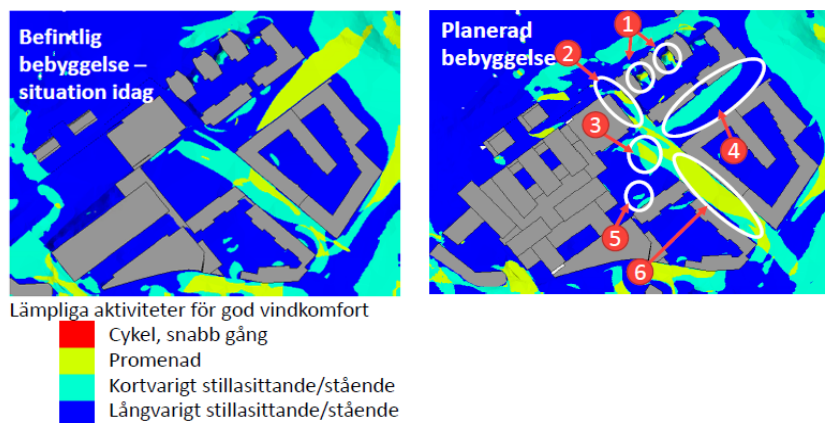


Jämförelse antalet soltimmar vid vårdagjämning 20 mars kl 12. För fler tidpunkter, se rapport Skuggstudie (Wester+Elsner, 2020)

Vind

En vindstudie (WSP, 2020) har genomförts som visar att vindkomfort uppfylls i marknivå om vissa vindskyddande åtgärder införs:

- Terrassplatsen norra del
- Vissa av takterrasserna (simulering genomförd utan vindskydd). På takterrasserna finns även en begränsad risk för >15 m/s vindhastigheter. Vindskyddande åtgärder kan minimera eller eliminera detta.



Jämförelse vindförhållanden i och runt planområdet (WSP, 2020)

Terrassplatsen och Trekantsparken får god vindkomfort för antingen långvarigt eller kortvarigt sittande beroende av plats och vindskyddande åtgärder bedöms inte behövas.

Exploateringen ger några försämringar på vindkomfort i vissa befintliga områden men dessa försämringar bedöms som acceptabla då de sker i gångpassager där höga krav ej kan ställas eller där vindkomforten redan idag inte är tillräckligt god.

Vindkomforten förbättras på vissa delar av norra Liljeholmstorget mot tvärbanan.

Sammantaget bedöms planförslaget bidra till förändrade vindflöden men inte till att alstra mer vind.

Risker och störningar

Buller och vibrationer

Trafikbullerutredning har genomförts av Tyréns.

Sammanfattningsvis innebär planförslagets överdäckning av tunnelbanan en sänkning av trafikbullernivåerna i området, i vissa delar är förändringen markant. Ekvivalent ljudnivå uppgår till som mest 50 dBA vid bostadshuset närmast nedfarten till garaget. Buller från vägtrafik är dominerande.

Trafikbullerförordningens riktvärde för ekvivalent trafikbullernivå vid bostadsfasad innehålls och lägenheternas planlösningar kan därmed utformas fritt.

Trafikbullerförordningens riktvärden för högsta ekvivalenta respektive maximala ljudnivå på uteplats innehålls på bostadshusens balkonger. Inga ytterligare åtgärder krävs.

Ljudmiljön utomhus i bostadshusens närhet bedöms som god. Ekvivalent ljudnivå i Terrassparen beräknas uppgå till <50 dBA, maximal ljudnivå <65 dBA.

De planerade bostadsbyggnaderna bedöms vara väl skyddade från buller från lastkajerna inom utredningens område. Exakta lägen för dessa lastplatser är dock inte fastställt i dagsläget.

För befintliga bostäder innebär överdäckningen av tunnelbanan och minskad vägtrafik en påtaglig förbättring av ljudmiljön utomhus för delar av befintlig bebyggelse i närområdet.

Ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik på den planerade förskolans gård beräknas uppgå till ca 55 dBA, och maximal ljudnivå till ca 69 dBA. Buller från vägtrafiken dominerar. För att Boverkets bullerriktlinjer ska kunna innehållas krävs någon form av bullerskyddsåtgärd vid förskolans gård mot Nybohovsbacken. Detta regleras med planbestämmelse i plankartan.

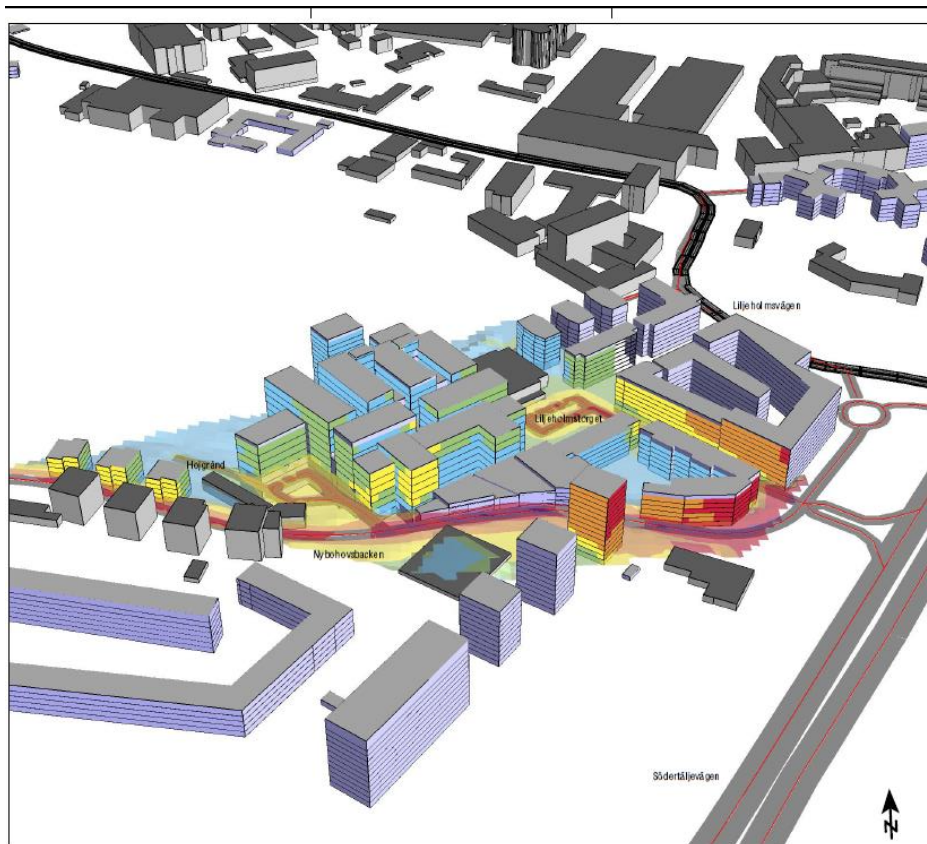


Illustration av trafikbullernivåerna i planförslaget 2040 (ekvivalent ljudnivå). Bild från Tyréns trafikbullerutredning (2020).

Ekvivalent trafikbullernivå vid Liljeholmstorget och den planerade entréplatsen vid Hojgränd uppgår till 50-60 dBA. Det innebär att trafikbullernivåerna på Liljeholmstorget beräknas bli lägre med planförslagets genomförande jämfört med nollalternativet.

befintliga Trekantsparken är i dagsläget exponerad för buller från
 i huvudsak tunnelbanan. Överdäckningen skulle innebära en
 markant förbättrad ljudmiljö i parken med ekvivalenta
 trafikbullernivåer under 50 dBA.

Ekvivalenta trafikbullernivåer på takterrasserna bedöms uppgå till 50-55 dBA. Förutsättningarna att planera en god ljudmiljö utomhus bedöms som goda.

Luftföroreningar

Det finns miljökvalitetsnormer för kvävedioxid/kväveoxider, partiklar (PM₁₀/PM_{2,5}), marknära ozon, bensen, kolmonoxid, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. Staden bedömer att det finns god marginal till att normerna inte överskrids.

Markföroreningar

Structor har inom ramen för projektet utfört en miljöteknisk markundersökning vid platsen för de planerade bostäderna. På platsen fanns fram till 1960-talet byggnader inom kategorin ”elektroteknisk industri” som ej är riskklassade.

Utifrån Naturvårdsverkets bedömningskriterier bedöms påträffad förorening i djupare fyllning i en provpunkt kunna utgöra en risk för människors hälsa och för miljö. Resultaten visar därmed att det finns ett åtgärdsbehov inom delar av undersökt område. I samband med att åtgärder utförs inom området behöver prov tas och analyseras m a p PCB. Alla påvisade föroreningar ska anmälas till Miljöförvaltningen i Stockholms Stad, i enlighet med Miljöbalken kap 10 § 11. Likaså ska en anmälan om efterbehandling lämnas till Miljöförvaltningen senast sex veckor innan eventuella markarbeten påbörjas inom förorenat område. De åtgärder av förorenade massor (sanering, omhändertagande, schakt m.m.) som krävs för att säkerställa marken som lämplig för bostäder bedöms som rimliga.

Översvämning

Planförslaget innebär ingen risk för översvämning vad gäller bostäder eller andra samhällsfunktioner av stor vikt.

De platser med idag identifierad risk för stillastående vatten (se bild nedan) byggs bort med förändrad höjdsättning. Dock finns ett identifierat läge där skyfallsbrunn kommer behöva installeras. Tunnelbaneschaktet överdäckas. Genom de fördröjningsåtgärder som planeras kommer avrinningen vid nederbörd att bli mindre än i nuläget, och därigenom innebär planen en förbättring. Mängden grönyta, inklusive takterrasserna, blir större än idag.



Skyfallskartering – sannolikhet för översvämning vid befintlig situation med minst 0,1 m djup vid ett 100-årsregn samt maxflöde m/s (Stockholm Vatten och Avfall, samt miljöförvaltningen, 2015)

Stadsmiljö

Planförslaget möjliggör fler permanent boende, fler tillfälligt boende, fler arbetande och fler besökande till fler målpunkter i det offentliga rummet. Konsekvensen blir en ökad lokal befolkningstäthet som i kombination med fler besökare innebär högre intensitet i Liljeholmens centrum som under de mest frekventerade timmarna på dagen kan jämföras med Stockholm city. Att planera för många boende har varit en utgångspunkt i planförslaget då det motverkar ödslighet kvällstid. En stor del av planområdet planläggs som centrum vilket omfattar i princip allt som inte innebär stadigvarande boende eller verksamheter av störande art. Lokaler inryms i samtliga bottenvåningar mot torget, gränden, entréplatsen och parken i exponerade lägen vilket gör att lokalernas bidrag till stadslivet stärks jämfört med dagens situation där lokaler endast finns mot torget och där en baksida vänder sig med parken. Varje lokal får också en möjlig ”förgårdsmark” mot allmän eller offentlig plats med plats för mindre möblemang. Det exakta innehållet i lokalerna bestäms av fastighetsägaren. Planbestämmelser säkerställer att fasaderna upplevs som levande/trygghetsskapande.

Planförslaget skapar en helt ny gångkoppling inomhus från Liljeholmens centrum till Nybohovsbacken. Trevliga utblickar ut mot parken skapas inifrån inomhuspassagen och gallerian. Med bebyggelse kring de offentliga rummen väntas planförslaget bidra med en ökad känsla av trygghet och stadsliv i de allmänna stråken. Sammantaget bedöms gång- och cykelkopplingarna i och runt Liljeholmens centrum förbättras. Kopplingarna med just torget eller tunnelbanan som målpunkt bedöms förbättras avsevärt.

Boendemiljö

De boende i bostäderna mot Trekantsparken får fina utblickar mot norr samt mot öster eller väster. Mot söder får bostäderna i särskilt de nedre våningsplanen väldigt få soltimmar då avståndet till fasaden på kontorskomplexet är tolv meter. Varje hus får därmed två ljusa sidor med fria siktvyer och två mörka sidor. Att optimera boendemiljön ur dagsljussynpunkt blir därmed en fråga för de exakta planlösningarna. Från bostadshusen är avståndet från entré till tunnelbanans biljetthall 40 m resp. 80 m. Till gallerian är avståndet 20-30 m. Bostadsmiljön blir därmed väldigt urban med alla Liljeholmens centrumfunktioner inom minuters gångavstånd. Garaget i undre plan nås med hiss direkt från bostadshusen.

Bostädernas innergård mellan bostadshusen blir mycket liten (196 m² = 1,63 m²/bostad). För detta kompenserar delvis takträdgårdarna vilka säkerställs med planbestämmelse. Även

den omedelbara närheten till Trekantsparken kompenserar delvis för små innergårdar. Innan detaljplanens antagande ska byggaktören påvisa hur stadens grönytefaktor tillgodoses för bostäderna.

Arbetsmiljö

Planförslaget alstrar ca 3000 nya arbetsplatser vilket utgör en ökning med ca 433%, från 900 till 3900, av befintligt antal arbetsplatser i Liljeholmens centrum. Forskning visar att arbetsplatser och urbana funktioner, såsom handel och service, står i samklang och drar nytta av varandras attraktivitet. För arbetande finns liksom för de boende ett stort utbud av centrumfunktioner i omedelbar närhet till arbetsplatsen.

Vissa av arbetsplatserna, främst i de undre planen (Hus 0) i den utbyggda gallerian, hamnar långt från fasad och fönster. Goda möjligheter finns dock att från stora delar av handelsytorna skapa siktlinjer till fönsterna mot Trekantsparken, genom inomhuspassagen. Mellan kontorshusen (Hus 1-3) placeras glastak som också medger ljusinsläpp. Den absolut merparten av de tillkommande arbetsplatserna kommer att inrymmas i kontorshusen där ljusförhållandena bedöms goda.

Förskolemiljö

Förskolan får en rymlig gård (>10 m²/barn) som med bullerskärm mot Nybohovsbacken även blir ljuddämpad. I närområdet finns parklek i Nybohovsparken dit barnen kan promenera genom inomhusstråket eller via Hojgränd. Hämtning och lämning till förskolan sker vid nya entréplatsen. Förskolans upptagningsområde bedöms vara främst Nybohovsbacken, Nybovshöjden, planområdet samt övriga delar av centrum norr om Södertäljevägen. Förskolan är väl placerad för att undvika onödigt skjutsande med bil och otrygga gångvägar.

Jämställdhet

Ur jämställdhetssynpunkt är det positivt med hög täthet och tillgänglighet i kollektivtrafiknära läge då forskning visar att kvinnor åker mer kollektivt än män. En annan aspekt är trygghet där forskning visar att kvinnor upplever mer otrygghet medan män i högre grad är brottsoffer. För att öka tryggheten på stadsplanenivå genomförs en mängd åtgärder. Den fysiska utformningen av baksidor och blindvägar minimeras. Tydliga stråk etableras och hög täthet bidrar till fler människor i rörelse vilket är trygghetsskapande. Åtgärder på detaljnivå kommer att utredas i det fortsatta planarbetet, t.ex. belysning, trygghetsskapande åtgärder i bergbanan och öppettider för inomhusstråket.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av ny detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan.

Exploateringskontoret ansvarar för upprättande av erforderliga avtal som krävs för detaljplanens genomförande samt för utbyggnad av allmän platsmark inom planområdet.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder efter ansökan från fastighetsägaren.

Trafikkontoret ansvarar för drift och underhåll av gator (GATA) och torg (TORG).

Stadsdelsförvaltningen ansvarar för drift och underhåll av mark utlagt som park eller egenskapsbestämmelse x1 eller x3.

Byggaktörerna inom planområdet ansvarar för genomförandet av ny- och ombyggnation av anläggningar inom kvartersmark. Detta infattar även rivning av befintlig bebyggelse vilken byggaktören är ägare till. Byggaktörerna ansvarar även för drift och skötsel av kvartersmark, inklusive kvartersmark med egenskapsbestämmelse x2.

Respektive ledningsägare ansvarar för flytt och utbyggnad av ledningar efter överenskommelse mellan exploateringskontoret och respektive byggaktör.

Huvudmannaskap

Staden är huvudman för allmän platsmark och ansvarar för utbyggnad av allmän plats inom planområdet.

Avtal

Överenskommelse om exploatering för genomförandet av detaljplanen ska upprättas mellan Stockholms stad (Staden) och byggaktörerna inom området innan detaljplanen antas.

Ett genomförandavtal och förvaltningsavtal ska upprättas mellan Centrumägaren och SLL (AB Stockholms Lokaltrafik, Trafiknämnden samt Region Stockholm) inför genomförandet av projektet. Genomförandavtalet ska reglera förutsättningarna för genomförande, ansvars- och kostnadsfördelning, b.l.a. gällande flytt av likriktarstation. Förvaltningsavtalet ska reglera parternas framtida förhållande gällande drift- och underhållsansvar. Idag finns ett utredningsavtal mellan parterna.

Genomförandeavtal som reglerar kostnader för flytt av ledningar ska tecknas mellan Staden och ledningsägare inför antagande av detaljplan om behov finns.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planområdet är i sin helhet tidigare detaljpanelagt med delar av sammanlagt sex detaljplaner som samtliga kommer att ersättas av föreliggande detaljplan inom den del de ingår i planområdet.

Detaljplanens namn	Dnr	Laga kraft	Detaljplanens syfte
Gällande detaljplaner som ersätts i sin helhet			
Tillägg till detaljplan Dp 2004-05811-54 för del av Liljeholmen 1:1 kiosk vid Liljeholmstorget	2013-00513-54	2015-03-26	Möjliggörande för fortsatt användningen av kioskverksamhet under 5 år (genomförandetiden gäller t.o.m. 2021-06-07)
Gällande detaljplaner som delvis ersätts			
Ändring av stadsplanen för del av Liljeholmen (Trekantsområdet)	0180-5377	1961-08-24	Disposition av Liljeholmens centrum, T-banestation m.m.
Detaljplan för del av Liljeholmstorget mm	Dp 93019	1995-12-12	Förberedelse för tvärbana. Ny vänthall för bussar och ny biljetthall för T-banan.
Detaljplan för del av Liljeholmstorget mm	Dp 95079	1999-11-04	Överdäckning av T-bana med bostäder. Bussterminal i T-baneplan (Ettapp 1)
Detaljplan för kv Karet mm	DP 2000-00694 A-54	2001-08-14	Bostäder och kontor. Buss-terminal i T-baneplan (Ettapp 20)
Detaljplan för Södra Liljeholmstorget kv Stubinen m.fl.	Dp 2004-05811-54	2006-06-07	Liljeholmens torg inramat av gallerian i väster/söder påbyggt med kontor och verksamheter väster och bostäder i söder.
Detaljplan för Nybohovsbacken, del av Liljeholmen 1:1 m.fl.	Dp 2008-01165-54	2013-08-08	Bostäder och förskola i Nybohovsbacken
Gällande detaljplaner som angränsar planområdet men inte ersätts			
(ändring av 41 detaljplaner) Avloppsledning från Eolshäll till Sickla	ÄDP 2015-19085-54	2019-06-04	Reservat för allmännyttig underjordisk avloppsledning mellan nivåerna -23 meter och -49 meter i förhållande till nollplanet (RH2000)

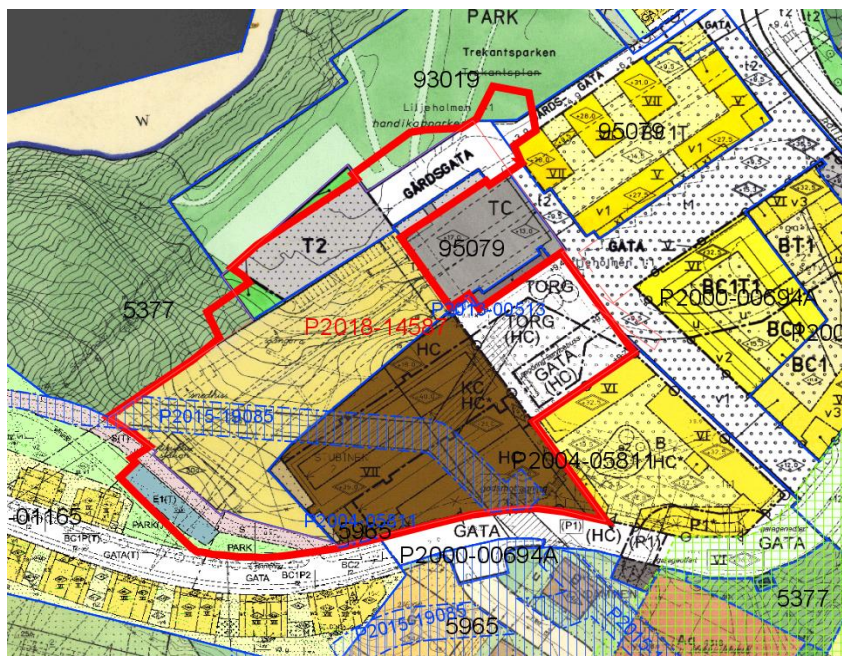


Illustration över gällande detaljplaner. Röd linje visar planområdesgränsen.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och ägoförhållanden

Samtliga fastigheter inom planområdet ägs av Stockholms stad men flera är upplåtna med tomträtt, se tabell nedan.

Fastighet	Fastighetsägare	Tomträttsinnehavare	Del av fgh i planområdet
Stubinen 2	Stockholms stad	Citycon Liljeholmstorget Galleria Ab	Hela
Stubinen 4	Stockholms stad	Citycon Liljeholmstorget Galleria Ab	Hela
Liljeholmen 1:1	Stockholms stad	-	Del av
Liljeholmen 1:4	Stockholms stad	-	Del av
Behållaren 1	Stockholms stad	SISAB	Del av

Rättigheter

I tabellen nedan framgår de 15 befintliga rättigheter inom eller i direkt anslutning till planområdet på de ingående fastigheterna:

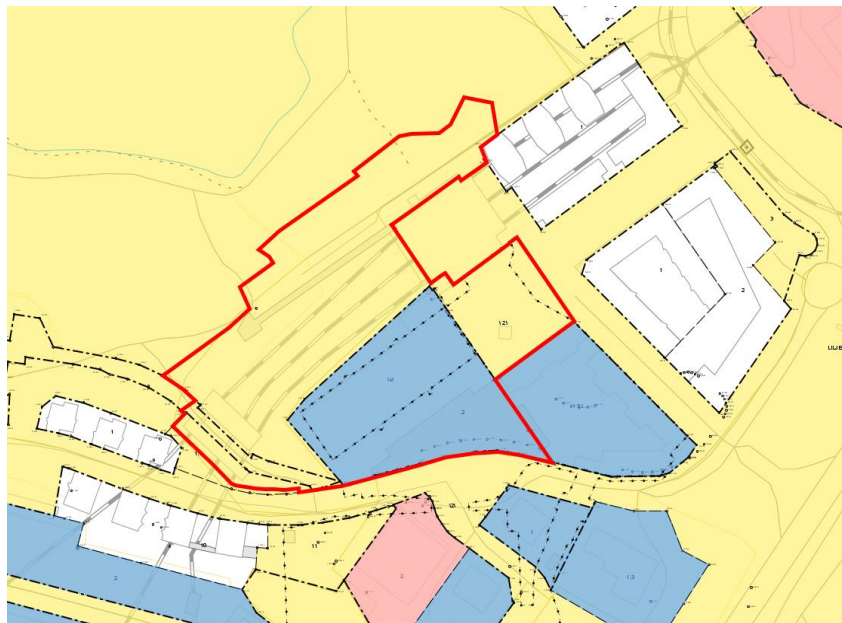
Rättighet	Ändamål	Förmånshavare	Belastar	Påverkan
0180K-1999-08194.1	Tunnelbana och biljetthall	Ladugårdsgärdet 1:29 (Region Stockholm)	Liljeholmen 1:1 Stubinen 2	Påverkas ej
0180K-1999-08194.5	Område för drift och underhåll m. m av tunnelbaneanläggningar	Ladugårdsgärdet 1:29 (Region Stockholm)	Liljeholmen 1:1	Upphävs, tex via fastighetsreglering.
0180K-2013-16695.5	Hissbana	Ladugårdsgärdet 1:29 (Region Stockholm)	Liljeholmen 1:1 Behållaren 1	Ändras, belastar blivande Stubinen 2
0180K-2013-16695.6	Tunnelbana	Ladugårdsgärdet 1:29 (Region Stockholm)	Liljeholmen 1:1 Behållaren 1	Ändras, belastar blivande Stubinen 2
0180-A42/1991.1	Vatten, spillvatten och dagvatten	Liljeholmen 1:4 (Stockholms kommun)	Liljeholmen 1:1	Ändras, belastar blivande Stubinen 2
01-IM2-92/17604.1	Servisledningar för vatten och avlopp	Liljeholmen 1:4 (Stockholms kommun)	Liljeholmen 1:1 Stubinen 2	Påverkas ej
0180K-2017-05774.1	Avlopp	Stockholm Vatten AB	Liljeholmen 1:1 Stubinen 2 Behållaren 1	Ändras, belastar blivande Stubinen 2
0180IM2-12/18612.1	Fjärrvärmeledning	Nimrod 7 (Stockholm Exergi AB)	Stubinen 2	Påverkas ej
0180K-2014-08715.1	Väg	Liljeholmen 1:4 (Stockholms kommun)	Behållaren 1	Ändras, belastar blivande Stubinen 2
0180K-2014-08715.2	Vatten och avlopp	Liljeholmen 1:4 (Stockholms kommun)	Behållaren 1	Ändras, belastar blivande Stubinen 2
0180K-2014-08715.3	Väg	Liljeholmen 1:1 (Stockholms kommun)	Behållaren 1 (SISAB/ Stockholms kommun)	Ändras, belastar blivande Stubinen 2
0180IM2-12/4499.1	Kontorsentré, ledningar, byggnadsdelar, utrymning, fasad mm	Stubinen 4 (Citycon Liljeholmstorget Galleria AB / Stockholms kommun)	Stubinen 2	Påverkan beror på hur påbyggnaden på Stubinen 4 utförs
0180IM-12/4500.1	Byggnadsdelar, tillträde, utrymning	Stubinen 2 (Citycon Liljeholmstorget Galleria AB / Stockholms kommun)	Stubinen 4	Påverkan beror på hur påbyggnaden på Stubinen 4 utförs
0180K-2006-02440.1	Skyddszon för berggrum/undermarksbyggnad	Stubinen 2 (Citycon Liljeholmstorget Galleria AB / Stockholms kommun)	Liljeholmen 1:1	Påverkas ej
0180K-1999-08715.1	Bussterminal med in- och utfarter samt avstigningszon mm.	Karet 3 (Stockholms kommun)	Liljeholmen 1:1	Påverkas ej

Användning av mark

Inom kvartersmark möjliggör planförslaget markanvändning för bostäder, centrum, kontor, tillfälligt boende, tekniska anläggningar, parkering, förskola samt trafikområde för tunnelbana, buss och bergbana. På mark utlagd som allmän plats medges gata, torg och park.

Fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Lämplighet avseende fastigheters utformning mm prövas vid lantmäteriförrättning. För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Genomförd fastighetsbildning är en förutsättning för bygglov. Överenskommelse om fastighetsreglering och omförhandling av tomträtt ska tecknas.



Bilden visar gällande fastighetsindelning, planområdesgräns med röd linje. Gul = stadens mark, blå = stadens mark med upplåten tomträtt, vit = privat mark

Allmän plats

All mark som på plankartan är utlagd för allmän plats är i befintliga detaljplaner redan allmän plats och behöver därmed inte fastighetsregleras. Mark utlagd som park bredvid E-området fortsätter att tillhöra Liljeholmen 1:4 och övrig mark för allmän plats fortsätter att tillhöra Liljeholmen 1:1.

Befintlig kiosk med gatuköksverksamhet ligger på planlagd torgmark vid Liljeholmstorgets norra del. Byggnadsarean är cirka 20 kvm samt ett skärmtak om cirka 13 kvm. Kiosken är uppförd 1999 med ett tidsbegränsat bygglov som efter förlängning gick ut 2015 och planlades på nytt som tilläggsbestämmelse till befintlig detaljplan 2015. Planläggningen innebar att bygglovets förlängning skulle gälla till 2021-06-07 enligt den nya planen. Föreliggande detaljplan planlägger kiosken vilket möjliggör bygglov med tillfällig användning i ytterligare fem år från och med föreliggande detaljplans laga kraft-datum.

Kvartersmark

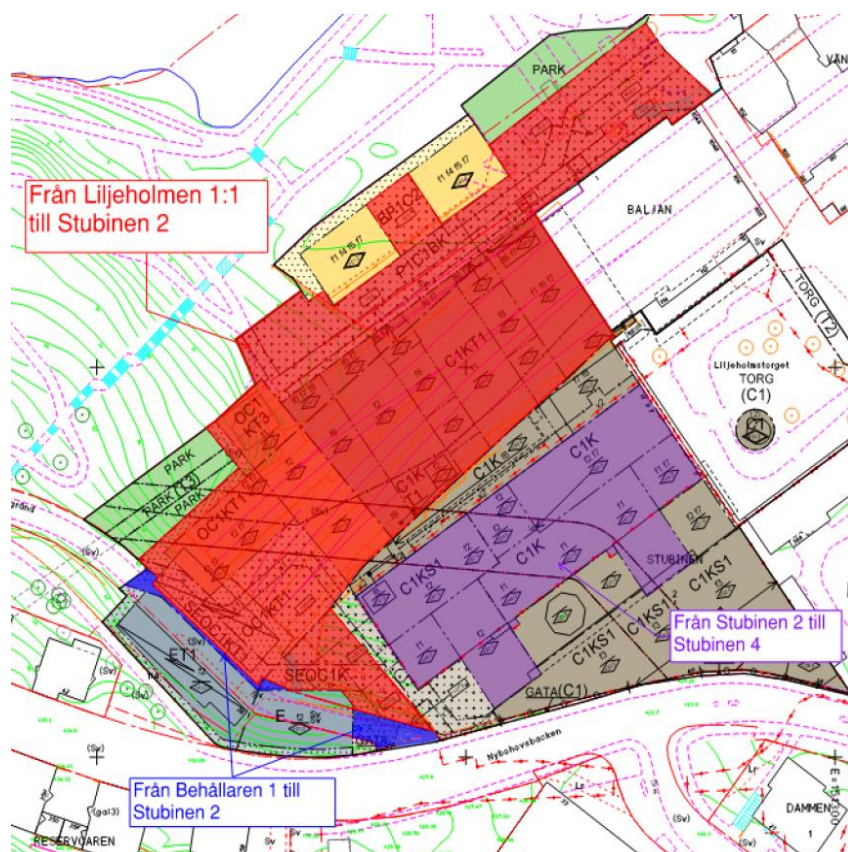
Avstyckning av en eller flera fastigheter från Liljeholmen 1:1 kan ske för att skapa fastigheter för bostadsändamål.

Marken för bostadsändamål avses säljas av staden med äganderätt till Citycon AB. Vid behov kan tredimensionellt utrymme för garage urholka bostadsfastigheterna tillhörande blivande Stubinen 2.



För mark som staden äger och där Citycon har tomträtt behöver tomträttsavtalet omförhandlas. I dessa fall gäller följande:

Från Liljeholmen 1:1 avses mark överföras som utläggs som kvartersmark i detaljplanen till Stubinen 2 (rött område i kartan nedan). Från Stubinen 2 avses mark överföras till den tredimensionella fastigheten Stubinen 4 med syftet att Hus S ska ingå i samma fastighet (lila område i kartan nedan). Från Behållaren 1 avses mark överföras till Stubinen 2 för att hela den nya entréplatsen och del av Hojgränd bör ingå i den fastigheten entréplatsen framför allt tjänar (blått område i kartan nedan).



Nödvändiga marköverföringar för planens genomförande. Gul mark för bostadsändamål avstyckas till ny fastighet.

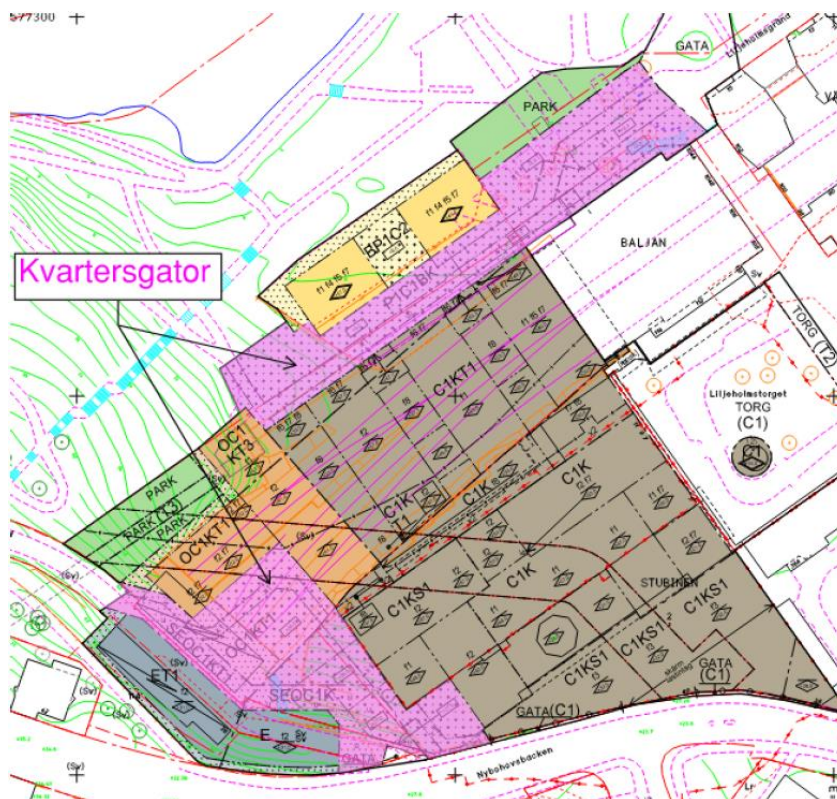
Delar av Behållaren 1 avses överföras via fastighetsreglering till Stubinen 2 och Liljeholmen 1:4. I samband med detta förlorar Behållaren 1 sin direktanslutning till väg och en rättighet för detta behöver tillskapas.

Delar av Behållaren 1 och Liljeholmen 1:1 avses överföras via fastighetsreglering till Liljeholmen 1:4, se bild under Förutsättningar E-område. Rättighet för väg behöver tillskapas.

Befintlig cylinderformad glasbyggnad på Liljeholmstorget avses överföras från Liljeholmen 1:1 till Stubinen 4 som del av 3D-fastighet. Byggrätten för byggnaden utökas något för att kunna tillgodose avsedd användning som byggnad för restaurangändamål.

Kvartersgator

För att angöra de tillkommande byggnaderna kommer kvartersgator behöva bildas, dels i den nya sträckningen av Hojgränd och dels den nya kvartersgatan längs Södra Liljeholmsgränd. Marken ligger inom blivande Stubinen 2 och angränsande fastigheter behöver ges rättighet att använda vägarna. Rättighet behövs också för väg, VA och teknisk försörjning för den/de nya bostadsfastigheterna samt för allmän gång- och cykeltrafik. Inom den nya kvartersgatan längs Hojgränd behöver Behållaren 1, Liljeholmen 1:4 samt allmänheten rättighet för att använda väg/gångväg. Detta kan göras via servitut eller gemensamhetsanläggning. I båda dessa fall är utgångspunkten att reglera detta via servitut för att underlätta drift- och förvaltning då Citycon kan sköta och förvalta dessa ytor.



Kvartersegator för angöring till de nya byggnaderna.

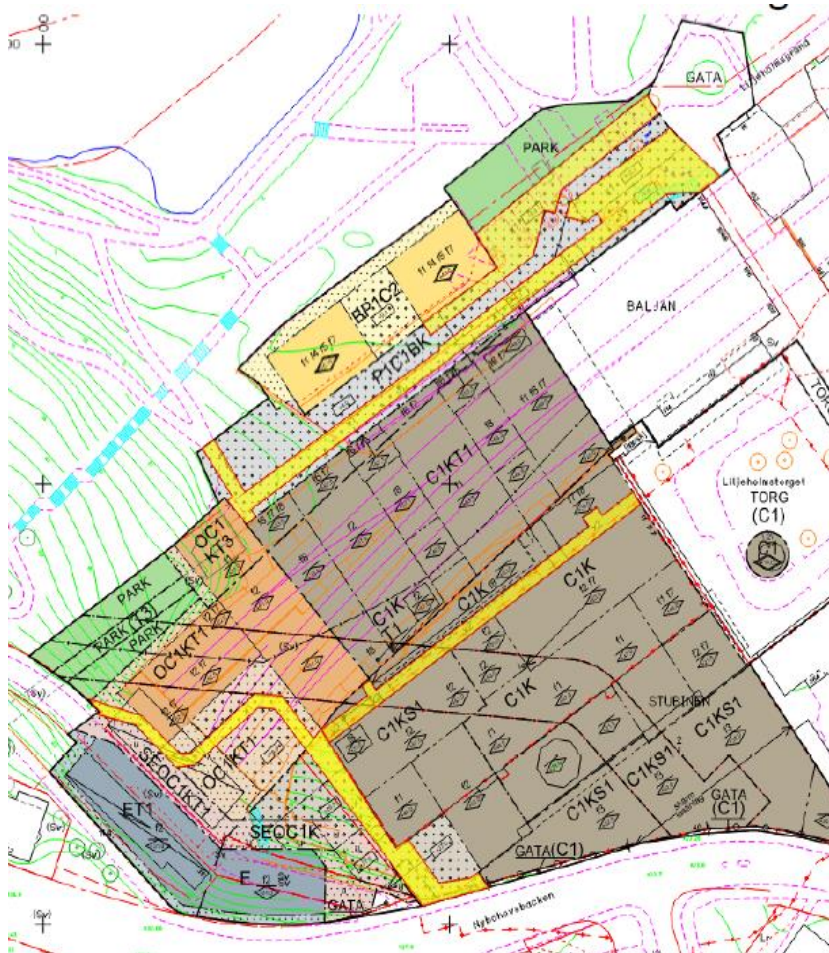
X-områden

I detaljplanen finns markreservat för allmän gångtrafik s.k. x-område. Planbestämmelsen behöver säkerställas med ett servitut till förmån till en kommunal fastighet i angränsning till området. Servitut bör bildas i samband med lantmäteriförrättning för centrumdelen. Angivna x-områden syftar till att säkerställa allmänt tillgänglig passage mellan två områden planlagda som allmän plats.

På Höjgränd och Södra Liljeholmsgränd säkerställs allmän tillgänglighet med x1- resp. x3-bestämmelse i stråk med varierande bredd om 2,5 - 4,0 meter. x1 anger att marken ska vara tillgänglig för allmännyttig gång- och cykeltrafik och x3 samma bestämmelse men enbart för gångtrafik då cykeltrafik hänvisas till körbanan vid Höjgränd. Stråken förläggs minst två meter från fasad för att underlätta framkomligheten för driftfordon och undvika konflikter mellan drift och lokalinnehavarnas eventuella önskemål om att använda marken närmast fasaden för t.ex. skyltning, möblering och dekorering.

I inomhusstråket säkerställs allmänhetens tillgänglighet för gångpassage med x2-bestämmelse i ett 3,0 meter brett stråk, inklusive passage till hissarna, från golvnivå och 3,0 meter upp.

Bestämmelsen skrivs också in i tillägg till befintligt tomträttsavtal.



x-områden som säkrar särskilt viktiga passager över kvartersmark mellan allmänna platser är markerade i gult.

Trafikanläggningar

Befintligt servitut belastande Liljeholmen 1:1 fördelas och ska fortsätta gälla i blivande Stubinen 2 (0180K-1999-08194.1, 0180K-2013-16695.6). Befintligt servitut för område för drift och underhåll m. m av tunnelbaneanläggningar (0180K-1999-08194.5) behöver upphävas. Området som servitutsupplåtelsen gäller ska bebyggas med garage, bostäder och kvartersgata. Nytt servitut bildas för tunnelbana med tillhörande anordningar, förslagsvis likande det som upplåtits i Vänthallen 1 m.fl. när motsvarande överdäckning utfördes (se 0180K-1999-08194.1). Servitutet bör tydligt beskriva servitutsområdet, ingående anläggningar, ägoförhållanden samt ansvar för drift och underhåll.

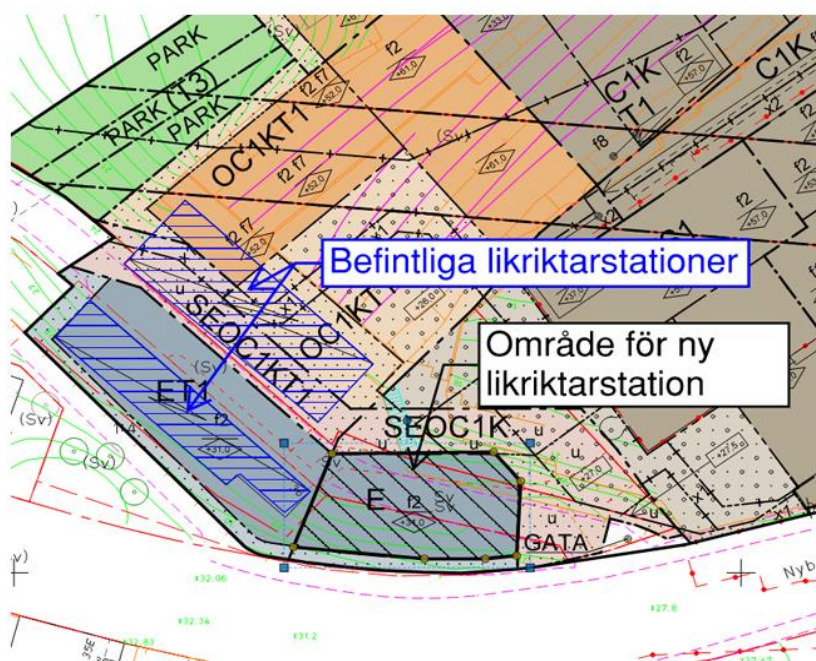
Bergbanan

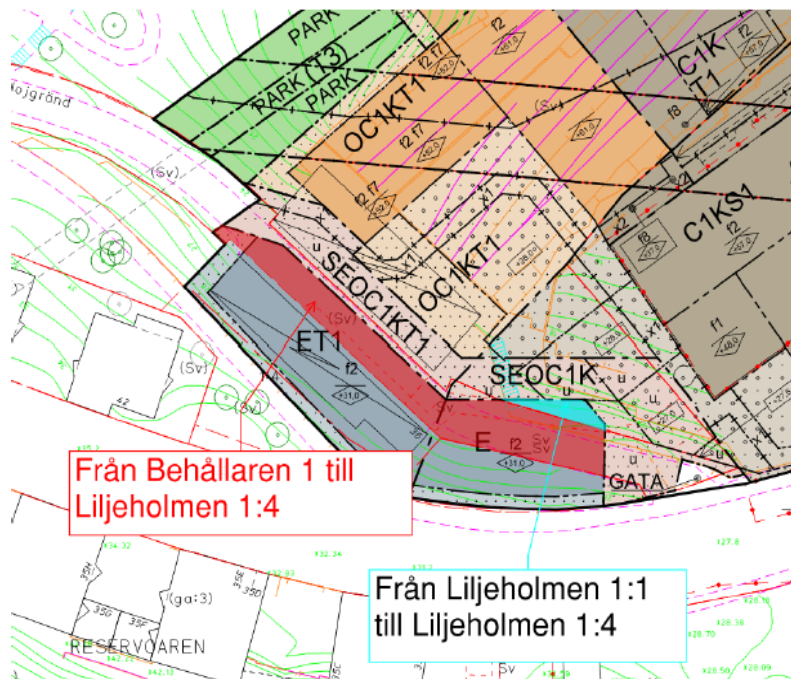
Befintligt servitut belastande Liljeholmen 1:1 ska fortsätta gälla.

Passage för allmänheten till bergbanans entré säkras via x1-område i detaljplan och medföljande servitutsupplåtelse.

Likriktarstationerna

Inom Liljeholmen 1:1 finns idag en befintlig likriktarstation. Likriktarstationen avses flyttas till Liljeholmen 1:4 där en befintlig likriktarstation är belägen. Likriktarstationerna i anslutning till planområdet, norr om (på Liljeholmen 1:1) och söder om (på Liljeholmen 1:4) Hojgränd, omfattas av officiälservitut 0180K-2013-16695.6. Servitutet bör ändras och omfatta den nya placeringen. Mark från fastigheterna Behållaren 1 och Liljeholmen 1:1 bör via fastighetsreglering föras över till fastigheten Liljeholmen 1:4. Den södra likriktarstationen belägen på Liljeholmen 1:4 och befintliga servitut för denna gäller oförändrat. Den norra likriktarstationen belägen på Liljeholmen 1:1 ersätts av ny byggnad inom Liljeholmen 1:4. Byggnaderna säkras genom servitut på E-område inom Liljeholmen 1:4, som utökas genom fastighetsreglering. Samtliga åtgärder som berör tunnelbanan och dess anordningar bör regleras i avtal mellan parterna innan detaljplanen antas.





Avtal vid lantmäteriförrättning

Staden behöver inför antagande av detaljplanen teckna avtal med fastighetsägare vilkas mark behöver tas i anspråk för allmän plats. I de fall fastigheterna är upplåtna med tomträtt behöver avtal med tomträttshavaren tecknas.

Skriftligt avtal/överenskommelse om gemensamhetsanläggningar för gemensam in- och utfart och gemensam markparkering bör upprättas mellan berörd part. Alternativt bör skriftligt avtal/överenskommelse om servitut för markparkering upprättas mellan berörd part.

Ekonomiska frågor

Genomförandet av detaljplanen innebär investeringskostnader för staden. Detta i form av byggnation av gata och park samt investering i befintligt torg och park, i enlighet med föreslagen ny struktur. Till detaljplanens granskning ska presenteras en detaljerad skiss samt kvalitetsprogram för allmän plats för berörda delar.

Byggaktören bekostar planarbetet. Detta regleras genom upprättat planavtal mellan byggaktören och stadsbyggnadskontoret.

Byggaktörerna står för kostnaderna för genomförandet av exploateringen inom kvartersmark samt svarar för genomförande av de återställande- och anslutningsarbeten, som måste göras i allmän platsmark invid kvartersmarken till följd av byggaktörens bygg- och anläggningsarbeten.

Byggaktören står för kostnad kopplad till ny konstruktion samt förstärkning av befintlig konstruktion inom planområdet samt för ev. förstärkning av befintlig konstruktion i Nybohovsbacken på fastigheten Liljeholmen 1:1. Detta framgår i undertecknat markanvisningsavtal mellan tomträttshavaren och Staden.

Vatten och avlopp

Ny bebyggelse ska anslutas till kommunalt vatten- och avloppsledningsnät. Stockholm Vatten och Avfall AB svarar för projektering och utbyggnad av ledningsnätet. Anslutningsavgift tas ut av fastighetsägaren vid anslutning till det kommunala VA-ledningsnätet enligt vid var tidpunkt gällande VA-taxa.

Ersättning vid markförvärv/försäljning

Inom planområdet är kvartersmark markanvisat för bostad upplåtet som bostadsrätt. För bostäder som upplåts med bostadsrätt säljer staden marken. Vid försäljning tillämpas marknadspris för byggrätterna.

Fastighetsbildning

Staden bekostar fastighetsbildning då marken ska upplåtas med tomträtt. För den kvartersmark som ska säljas ansvarar byggaktören för att bekosta erforderliga fastighetsbildningsåtgärder som krävs för att bilda fastigheten och nödvändiga gemensamhetsanläggningar.

Ledningar

Kostnaderna för flytt av ledningar regleras med separata avtal mellan staden eller byggaktören/tomträttshavaren och respektive ledningsägare. Nyanläggning av ledningar för den tillkommande bebyggelsen bekostas av respektive ledningshavare och finansieras med anslutningsavgifter från kommande brukare.

Grönkompensation

I princip all mark som ianspråkats av planförslaget är redan hårdgjord.

Gatukostnader

Exploateringskontoret ansvarar för utbyggnad av gata, torg och park på allmän plats. Byggaktörerna ansvarar för anslutning till den allmänna gatan.

Tekniska frågor

Överdäckning

Överdäckningen av tunnelbanan sker genom att tvärgående fackverk placeras över schaktet. Byggnaderna är placerade så att de på ömse sidor om schaktet kan förankras med fundament.

Höjdsättning

Höjdsättningen av framför allt Södra Liljeholmsgränd och Terrassplatsen är en central punkt inom projektet. Höjdsättningen anpassas till underliggande garage och tar sin utgångspunkt i befintlig marknivå för biljetthallens entrénivå.

Dagvatten

Dagvattenhantering för allmän plats kommer att utredas vidare efter samrådsskedet då en systemhandling för allmän plats tas fram. Byggaktörens ska tillse att dagvatten från kvartersmark inte rinner ut på allmän mark. För att detta ska säkras ska det utredas om ett underjordiskt dagvattenmagasin behövs i Terrassplatsen.

Vatten och avlopp

Stockholm Vatten AB svarar för utbyggnad av VA-system till följd av tillkommande bebyggelse. Den nya bebyggelsen ska anslutas till det kommunala vatten- och avloppsledningsnätet.

El/Tele

Bebyggelsen kan anslutas till befintligt telenät. Planförslaget möjliggör att en elnätstation kan uppföras i planområdets norra del.

Fjärrvärme

Den tillkommande bebyggelsen ska anslutas till fjärrvärme.

Markföroreningar

En översiktlig undersökning har gjorts och det går inte att utesluta att det kan förekomma delområde där det ställvis förekommer högre föroreningshalter i mark än vad erhållna resultat påvisar.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från det att planen vunnit laga kraft.

Utförande

Genomförande av projektet sker i etapper, som delvis går omlott. Efter inledande etableringsfas påbörjas arbetena med överdäckning av tunnelbanan vilket bedöms ta närmare två år. I nästa etapp uppförs hus 1-3 för kontor och hus 4-5 för hotell och långtidsboende, vilket tar ca fyra år. Därpå genomförs om- och påbyggnation av befintliga huset "K-konsulthuset" varefter inomhusstråket iordningställs med invändiga miljöer, glastak samt kopplingar mot Liljeholmstorget och nya entréplatsen. Dessa arbeten bedöms ta drygt två år. Bostadshusen uppförs sist i kedjan av nyproduktionen. Inflyttning kan preliminärt ske etappvis från 2027 och hela exploateringen bedöms vara klar i början av 2029.

Etableringsområden blir på den nuvarande parkeringen utmed spårområdet samt vid den nya entréplatsen, norr om Nybohovsbacken.

Under utförandeskedet är kommunikation med allmänheten en viktig parameter som behöver samordnas mellan staden och byggaktörers entreprenad. Det är även viktigt att trygga skolvägen under utförandeskedet.

Denna planering är översiktlig och preliminär. Den beskriver inte alla skeden i utförandet och kan ändras beroende på hur projektet fortskrider.

Tidplan

Antagande av detaljplan	Kvartal 4, 2022
Fastighetsbildning, projektering, bygglov och upphandling m.m.	2023
Byggnation	2024-2029

Denna tidplan är preliminär och gäller under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.