

Rapport

TRAFIKUTREDNING LÖVHOLMEN



Slutrapport

2023-08-22

Uppdrag: 305264
Titel på rapport: Trafikutredning Lövholmen
Status: Slutrapport
Datum: 2023-08-22

Medverkande

Beställare: Skanska
Kontaktperson: Kristina Kallin
Konsult: Åsa Lilja / Sandra Seljeseth
Uppdragsansvarig: Åsa Lilja
Kvalitetsgranskare: Johan Kjellberg

Revideringar

Revideringsdatum: 2023-08-22
Version: 1.0

SAMMANFATTNING

En ny detaljplan för Lövholmen är under framtagning. Detaljplanen syftar till att utveckla området kring Liljeholmen med nya bostäder och verksamheter. Planområdet är lokaliserat i stadsdelen Liljeholmen och omfattar cirka 10 hektar inklusive vattenområde.

Lövholmen ligger i ett kollektivtrafiknära läge med tvärbana och bussar som går precis utanför planområdet på Lövholmsvägen. Inom 400-600 meter ligger Liljeholmens centrum som är en knutpunkt för kollektivtrafik, med tunnelbana och ytterligare busslinjer samt en galleria med stort utbud av butiker och större livsmedelsbutiker.

Området kommer att utvecklas med stort fokus på gående, med lågfartsgator, gångfartsområdet och gågator. Boende och verksamma på Lövholmen kommer därmed att få goda gångkopplingar både inom området och till målpunkter utanför. Framkomligheten för gående och cyklister generellt kommer att förbättras med den nya exploateringen av Lövholmen. Gående och cyklister kommer att få tillgång till det nya allmänna kajstråket och standarden på cykelstråket längs Lövholmsvägen och Trekantsvägen kommer att öka. Området utvecklas till ett mer välkomnande och öppet område med trivsammare och tryggare passager genom och längs med bebyggelsen.

Lövholmens läge, med god tillgång till kollektivtrafik och i direkt anslutning till arbetsplatser i innerstaden medför att det är rimligt att planera för ett lågt bilresande. En enkel kapacitetsanalys har gjorts i planområdets två anslutningar mot Lövholmsvägen för att kontrollera framkomlighet i korsningarna. Resultatet visar att kapaciteten i korsningarna precis klaras vid både för- och eftermiddagens maxtimme med den tillkommande trafiken från Lövholmen och utan att köer byggs upp som blockerar hållplatserna för spårvagn och buss.

På allmänna gator inom området samt längs Lövholmsvägen och Trekantsvägen föreslås inte bilparkering utan endast korttidsangöring, och parkering för rörelsehindrade med tillstånd. Cykelparkeringar på allmän plats kommer att placeras vid målpunkter inom området. Boendeparkering och besöksparkering till bostäder och verksamheter inom Lövholmen ska ordnas i garage inom respektive fastighet. Cykelparkering ska även ordnas inom respektive fastighet.

Den planerade exploateringen innebär att Lövholmen kommer att omvandlas från ett industriområde till ett nytt bostadsområde med goda kopplingar mot vattnet och mot Liljeholmens centrum. Den nya exploateringen kommer även att stärka kopplingarna inom området och till intilliggande stadsdelar och skapa ett attraktivt område att vistas i. Området kommer även att öppnas upp mot vattnet med nya allmänna kajer och verksamheter. Lövholmen är också den sista pusselbiten i ett sammanhängande vattennära promenadstråk mellan Kvarnholmen/Nackareservatet/Sjöstaden till Vårby. Viss befintlig bebyggelse kommer bevaras och omvandlas till bostäder, kontor och verksamhetslokaler för att påvisa områdets industriella historia.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 Inledning	6
Bakgrund	6
Syfte	6
Styrande dokument.....	6
2 Närliggande och framtida projekt	9
3 Nuläge	12
Markägoförhållanden	12
Översikt	13
Målpunkter	14
Kollektivtrafik	16
Gångtrafik	17
Cykeltrafik.....	17
Biltrafik.....	18
Bilparkering.....	19
4 Mål och riktlinjer för områdets gator	22
Trafikrelaterade ståndpunkter Start-PM 2017	22
Hållbarhetsprogram lövholmen med fokus på socialt och kulturellt värdeskapande	23
Utformningsprinciper och målsättningar som utgångspunkt för strukturplanarbetet.....	25
5 Planförslag.....	26
Översikt	26
Gatustruktur	26
Cykeltrafik.....	32
Trafiksäkerhet för barn.....	33
Tillgänglighet	33
Kollektivtrafik	34
Biltrafik.....	35
Parkering	37
Angöring	40
6 Sektioner.....	41

7 Analys	44
Övergripande	44
Gångtrafik	44
Cykeltrafik	44
Kollektivtrafik	45
Motorfordonstrafik	46
 8 Fortsatt arbete efter samråd	 53

1 INLEDNING

BAKGRUND

Detaljplanen för Lövholmen syftar till att utveckla området kring Liljeholmen med nya bostäder och verksamheter. Planområdet är lokaliserat i stadsdelen Liljeholmen och omfattar cirka 10 hektar inklusive vattenområde. Området avgränsas av Liljeholmsviken i norr, Lövholmsvägen i söder, stadsdelen Gröndal i väster och Trekantsvägen i öster.

Planen möjliggör omkring 1 800 lägenheter och 5 000–10 000 kvm verksamheter i form av kontor, förskolor, mindre butiker, restauranger och caféer. Större delen av planområdet är privat mark och detaljplanearbete drivs av områdets byggtörer som också är beställare av denna utredning.

Utvecklingen av Lövholmen är en del av den centrala stadens utvidgning och ska innehålla samma kvaliteter och funktioner som finns i innerstaden. Planen ska möjliggöra lokaler för centrumändamål i bottenvåning längs viktiga stråk samt tillgodose behovet av förskolor, park, torg, gator, teknisk försörjning och kajstråk samt bekräfta användning av Färgfabriken som konsthall. Stor hänsyn har tagits till de byggnader som ska bevaras för att visa på områdets industrihistoria. De bevarade byggnaderna kommer restaureras och ges ny användning.

Planen ska även syfta till att stärka kopplingarna inom området och till intilliggande stadsdelar. Vidare syftar planen till att öppna upp de slutna kajerna och göra strandlinjen tillgänglig för allmänheten med nya målpunkter vid vattnet.

Detaljplanen för Lövholmen var under 2018 ute på tidigt samråd. Efter det tidiga samrådet har strukturplanen reviderats inför detaljplanesamråd. Samrådet för detaljplanen Lövholmen äger rum hösten 2023.

SYFTE

Syftet med denna utredning är att ta fram en reviderad strukturplan och trafikutredning för Lövholmen inför detaljplanesamråd. Utredningen kartlägger nuvarande trafiksituation samt redogör för den framtida trafiksituationen med den nya exploateringen.

STYRANDE DOKUMENT

ÖVERSIKTSPLANEN

Stockholm ska vara en stad med täta och sammanhållande stadsmiljöer där det byggda och det gröna samspelar. I översiktsplanen för Stockholms stad pekas stadens fyra mål för stadsbyggande ut. De är:

- En växande stad
- En sammanhängande stad
- God offentlig miljö
- En klimatsmart och tålig stad

I översiktsplanen lyfts Liljeholmen som ett stadsdelsområde som har goda utvecklingsmöjligheter. Även Lövholmen lyfts fram som ett område som bör genomgå en omfattande utveckling genom att omvandlas till en ny stadsdel.

Omvandlingen av Lövholmen, från industriområde till ett attraktivt område med bostäder, verksamheter och rekreativt stråk längs med kajen är därmed i linje med stadens övergripande mål för utvecklingen av Stockholm.

Följande styrdokument är även viktiga att ta hänsyn till vid planeringen av Lövholmen.

De är framtagna för att bidra till utvecklingen av en attraktiv stad som följer inriktningen i översiktsplanen för Stockholm.

FRAMKOMLIGHETSSTRATEGIN

Framkomlighetsstrategin ger principer för hur staden ska prioritera och avväga i beslut för att bidra till ett effektivt, tryggt, attraktivt, framkomligt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm, i linje med stadens vision för 2040 och översiktsplanen. Strategins övergripande inriktning konkretiseras i fyra planeringsinriktningar för hur stadens vägar och gator kan tillgodose framtida behov på ett balanserat sätt.

- Prioritera kapacitetsstarka färdmedel genom mer reserverad plats i gatunätet
- Trafiken ska bli mer pålitlig genom förutsägbar restid
- Bättre förutsättningar för gående och vistelse
- Minska de negativa effekter som trafiken kan ha på storstadslivet genom att prioritera miljövänliga färdmedel

GÅNGPLAN

Gångplanen grundar sig i framkomlighetsstrategin och beskriver hur staden ska arbeta och planera för en mer gångvänlig stad. Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ger förutsättningar för att kunna, vilja, veta och våga gå. Planen innehåller såväl fysiska som strategiska åtgärder.

CYKELPLAN

Med utgångspunkt i framkomlighetsstrategin har Stockholm stad tagit fram en cykelplan. Planen omfattar en rad åtgärder, bland annat anläggning av fler cykelbanor och cykelfält, anläggning av pendlingsstråk, förbättrad service m.m. Planen har uppdaterats 2022.

GATA STOCKHOLM

Gata Stockholm är ett steg på vägen mellan Framkomlighetsstrategins övergripande mål och det praktiska genomförandet. Syftet med Gata Stockholm är att skapa en så enhetlig standard och kvalitet för stadens gator som möjligt. Gata Stockholm ska fungera som planeringsstöd främst vid utformning av nya gator. Den ska tydliggöra vilka funktionskrav och förutsättningar som ligger till grund för val av en sektion och är även tänkt att underlätta dialogen kring valet.

GATOR FÖR GÅENDE

"Gator för gående - att välja gatutyp" utgår från framkomlighetsstrategins mål om att skapa bättre förutsättningar för gående och vistelse. Målet är att stadens gator ska bli mer attraktiva platser genom att förbättra gångvänligheten. Dokumentet kan användas för att välja gatutyp på platser där gående ska prioriteras högre än andra trafikslag. Det är gatutyperna gånggata (permanent gågata), gångfartsområde, lågfartsgata och shared space som beskrivs i dokumentet.

KAJSTRATEGI FÖR STOCKHOLMS STAD

Strategin har tagits fram gemensamt av Stockholms stad och Stockholms hamnar och handlar om hur staden bättre kan tillvarata den potential som kajerna erbjuder samt hur kajerna kan skapa mervärde till invånare och besökare. Lövholmen omfattas av kajstrategin. Intilliggande Liljeholmshamnen, som blir en direkt förlängning av Lövholmens kajstråk, beskrivs utifrån nuläge samt med förslag på utvecklingsmöjligheter. Indikationer för ett levande stadsliv summeras i tre rubriker; Lätt att nå, mycket att göra, härligt att vara.

PLAN FÖR SÄKRA OCH TRYGGA SKOLVÄGAR

Likt cykel- och gångplanen har Plan för säkra och trygga skolvägar tagits fram inom ramen för Framkomlighetsstrategin. Planen syftar till att skapa trygga och säkra trafikmiljöer i skolors närhet.

EN STAD FÖR ALLA

En tillgänglig och användbar miljö skapar förutsättningar för full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkoren. Det är också en förutsättning för ökad självständighet och självbestämmande för personer med särskilda behov. Handboken är till för att utforma en tillgänglig och användbar miljö för alla.

RIGATA-BUSS

RiGata-Buss anger riktlinjer för utformning och syftar till att säkerställa en god framkomlighet för busstrafiken i Stockholmsregionen. Busstrafikens framkomlighet är av yttersta vikt för att möjliggöra en attraktiv kollektivtrafik och en förutsättning för att kollektivtrafiken ska anses pålitlig och vara ett effektivt transportmedel, såväl ekonomiskt som tidsmässigt. Vaghållare ska vid eventuella avsteg från riktlinjerna tydligt redovisa dessa.

2 NÄRLIGGANDE OCH FRAMTIDA PROJEKT

I närområdet kring Lövholmen pågår fler planprojekt. Nedan sammanfattas några av dessa kort.

UTVECKLING AV LILJEHOLMENS CENTRUM

Genom en överdäckning av tunnelbanespåret kan Liljeholmens centrum växa och utvecklas. Planen gick ut på samråd i mars 2021. Större bearbetningar pågår och den omarbetade planen planeras att gå ut på granskning i slutet av 2023.

Samrådsförslaget innebär en utbyggnad av gallerian, påbyggnad av befintliga kontorshus, nya bostäder och förskola. Befintlig passage mellan Trekantsparken och Liljeholmstorget föreslås öppnas upp och göras mjukare och tryggare. Kopplingen mellan Lövholmen och Centrum med bytespunkten förbättras genom planförslaget.



Figur 1. Illustration över samrådsförslagets utveckling av Liljeholmens centrum (bild Stockholm stad). En större omarbetning av samrådsförslaget pågår.

SÖDERTÄLJEVÄGEN FÅR NYA URBANA STADSRUM

Omvandling av närliggande Södertäljevägen med ny bebyggelse pekas ut som en nyckel till att skapa en sammanhängande stadsmiljö tillsammans med Södermalm samt en bättre miljösituation för Liljeholmen som helhet.

Centrala Liljeholmen kring Södertäljevägen föreslås utvecklas till ett urbant och tryggt stadsrum med nya arbetsplatser, bostäder, handel, service och mötesplatser. Projektets mål är att genom hållbar stadsutveckling skapa en urban stadsdel med goda vistelsemiljöer som en förlängning av Södermalm och förena Liljeholmen över Södertäljevägen. Södertäljevägen ska utvecklas för hållbart resande anpassad för kollektivtrafik, gång-, cykel- och nyttotrafik. Kopplingen från Lövholmen till Hornstull blir med projektet bättre, med mindre nivåskillnader. Programsamråd för Södertäljevägen planeras under hösten 2023.



Figur 2. Flygvy över Södertäljevägen med Hornstull i förgrunden, maj 2021 (bild Stockholm stad) med programområdets ungefärliga avgränsning.

BOSTÄDER, KONTOR OCH FÖRSKOLOR I MARIEVIK

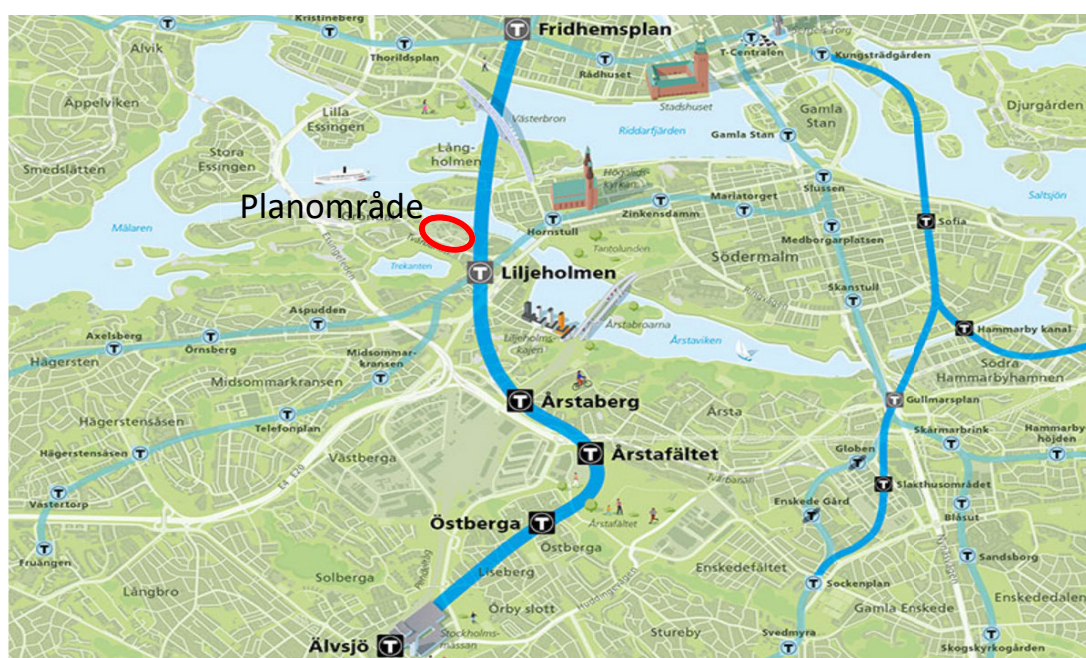
Marievik är ett område med kontorshus öster om Liljeholmsbron. Den nya planen innebär att Marievik byggs om till en blandad stadsmiljö med omkring 960 nya bostäder och 27 000 kvadratmeter nya ytor för kontor och andra verksamheter. Området får även nya parker, förskolor och en kajpromenad med badbryggor. Detaljplanen är antagen och har vunnit laga kraft våren 2023.



Figur 3. Illustrationsplan över Marievik (bild Stockholm stad av Tengbom/AJ landskap).

NY TUNNELBANELINJE TILL ÄLVSJÖ

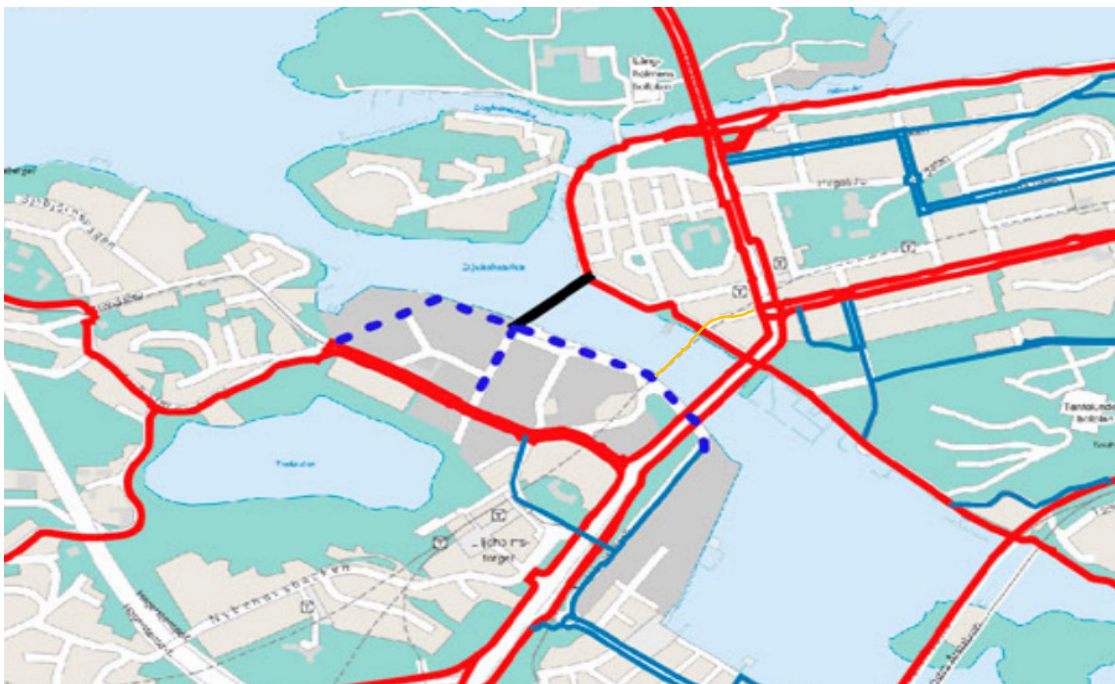
En ny tunnelbanelinje ska byggas mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Linjen ska i enlighet med beslut i Sverigeförhandlingen trafikera Fridhemsplan, Liljeholmen, Årstaberg, Årstafältet, Östberga och Älvsjö. Utbyggnaden innebär för Lövholmens del att ytterligare en tunnelbanelinje kommer kunna nås via Liljeholmen. Fastigheten Färgeriet 4 inom Lövholmens planområde utreds (tillsammans med andra lägen) av FUT för eventuell ingång till arbetstunnel för tunnelbanan. Planeringen av den nya linjen startade 2020 och byggstart är planerad till 2025.



Figur 4. Ny tunnelbanedragning mellan Fridhemsplan och Älvsjö.

IDÉ OM NY GÅNG- OCH CYKELBRO

På tidigt idéstadium finns tankar om att skapa en genare koppling för gång- och cykeltrafik mellan Liljeholmen/Marievik och Hornstull. Idéerna handlar huvudsakligen om en lägre och öppningsbar gång- och cykelbro. Bron är utpekad som en strategisk koppling i Stockholms stads cykelplan. En eventuell bron ska passera farled som är utpekad som Riksintresse för sjöfart.



Figur 5. Urklipp från Stockholms stads cykelplan (röd linje är primärt stråk, blå linje huvudnät, prickad blå linje ny sträckning av huvudnät och svart linje strategisk koppling, orange linje är en idé om alternativt läge i Hornsgatans förlängning för den strategiska kopplingen).

BÅTFÖRBINDELSE

I utredningar av nya båtförbindelser i Stockholm har en ny båtlinje analyserats mellan Ulvsunda och Södersjukhuset, med angöring i Årstadal alternativt Liljeholmsstranden. I ett tjänsteutlåtande från 2019 förkastades den föreslagna linjesträckningen inför fortsatt utredning. I dagsläget finns enligt Trafikförvaltningen inga nya planer på att inrätta båtlinje med angöring i Lövholmen. För framtiden är det dock rimligt att anta kollektivtrafik på vattnet i Liljeholmsviken och en eventuell hållplats vid Lövholmen med koppling till bytespunkten Liljeholmen. Stadsbyggnadsnämnden har därför i medskick till Lövholmens planarbete angivit att möjlighet till båtförbindelse ska utredas.

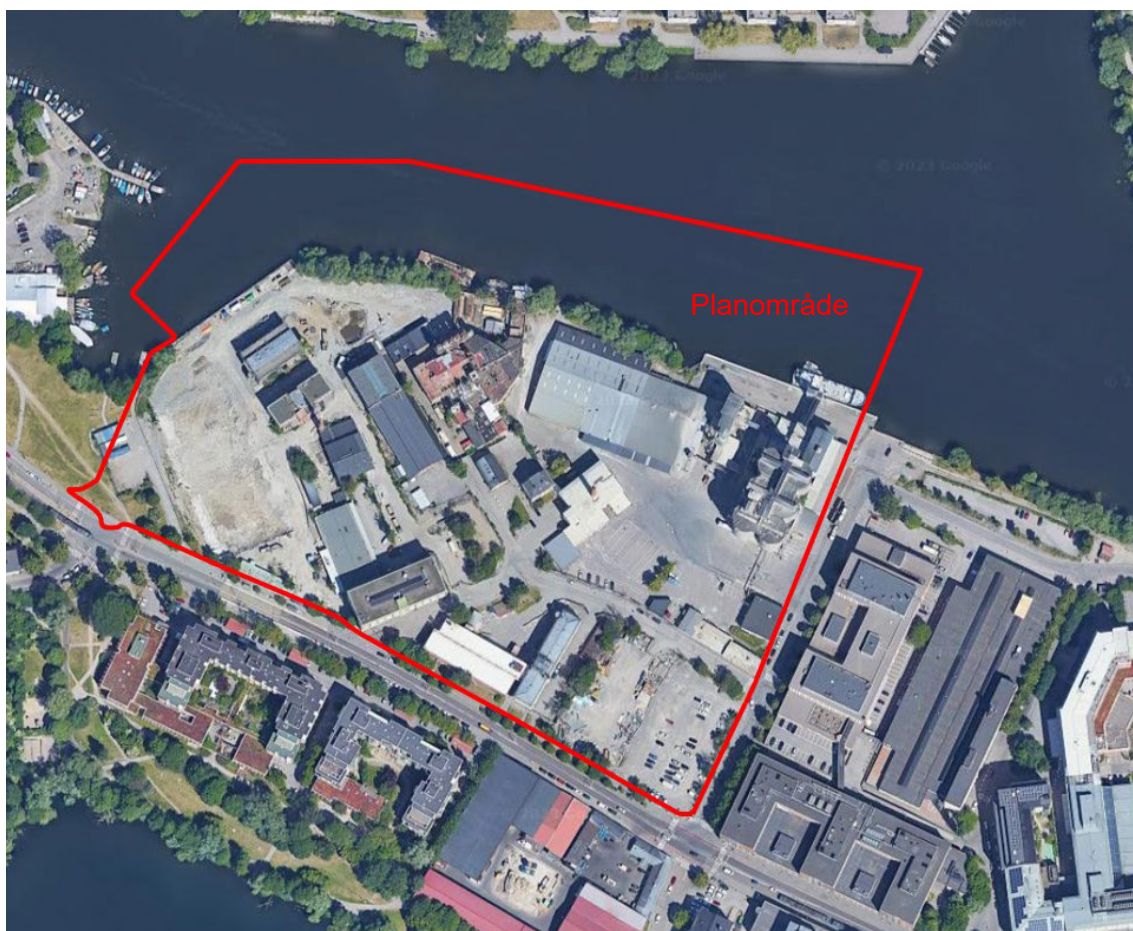
Frågan om framtida båttrafik till Lövholmen behöver därmed studeras vidare i kommande skeden så att stora framtida ombyggnader undviks.

3 NULÄGE

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Planområdet omfattar del av Liljeholmen 1:1 och fastigheterna Lövholmen 12, Lövholmen 13, Lövholmen 15, Lövholmen 16 och Färgeriet 4. Sjöfastigheterna Liljeholmen 3:9, Liljeholmen 1:5, Liljeholmen 3:11 och Liljeholmen 3:12 ingår helt eller delvis i planområdet. Området är huvudsakligen privatägt.

ÖVERSIKT



Figur 6. Nuläge över Lövholmen med ungefärlig avgränsning av planområdet.

Lövholmen är idag ett industriområde som till huvuddelen är avstängt och otillgängligt för allmänheten. I området ligger bland annat Wilhelm Beckers gamla huvudkontor, Cementas cementdepå, konsthallen Färgfabriken samt äldre fabriksbyggnader.

Gatunätet inom Lövholmen är begränsat och består av Lövholmsgränd och Lövholmsbrinken. Fordonstrafik når Lövholmsgränd via Trekantsvägen i öster, och Trekantsvägen nås i sin tur från Lövholmsvägen. En direkt bilkoppling från Lövholmsvägen till Lövholmen saknas. Gående och cyklister kan nå Lövholmsgränd även söderifrån från Lövholmsvägen via en öppning mellan byggnaderna. I anslutning till öppningen ligger på Lövholmsvägen hållplats Trekanten, se nedan kapitel om kollektivtrafik. Lövholmsbrinken ansluter till Lövholmsgränd inne i området.



Figur 7. Gatunätet inom och i anslutning till Lövholmen (källa Open Streetmap).

Lövholmen gränsar österut mot Liljeholmen och Trekantsvägen, västerut mot Gröndalsviken och Gröndal, norrut mot Liljeholmsviken och söderut mot Lövholmsvägen. På andra sidan Liljeholmsviken ligger Södermalm och Reimersholme, och strax söder om Lövholmsvägen ligger sjön Trekanten och Trekantsparken.

MÅLPUNKTER

Liljeholmen är en stadsdel med bostäder, kontor och centrumverksamhet. Vid Liljeholmstorget ligger en galleria med stort utbud av butiker och större livsmedelsbutiker, en viktig kollektivtrafikknutpunkt med tunnelbana, tvärbana och bussterminal. Liljeholmstorget ligger cirka 400–600 meter från Lövholmen. För Liljeholmstorget finns planer på att utveckla centrumet med överdäckning av tunnelbanan och utbyggnad av kontor, galleria, bostäder och hotell.

Gröndal är en stadsdel med lägenheter och ett mindre antal äldre villor. Längs vattnet finns ett väl använt promenadstråk för gående. Sjön Trekanten omges av ett grönområde för rekreation med flera promenadstråk, Trekantsbadet och Trekantsparken.

Norr om Liljeholmsbron ligger Hornstull som är ett stadsdelscentrum på Södermalm med en liten galleria med butiker för detaljhandel och livsmedel samt ett antal restauranger och caféer i området runt. Stadsdelsparken Tantolunden med lekplats, utegym och en badplats ligger i anslutning till Hornstull.

Sydväst från planområdet ligger Vinterviken som liksom Tantolunden erbjuder aktiviteter för rekreation och lek samt restauranger och badplats. Det går att promenera längs Mälarens vatten från Årstaviken till Värberg förutom längs planområdet där det idag är stängt för allmänheten närmast vattnet.

Trekanten som ligger strax söder om planområdet är ett rekreativt område med bad, promenadstråk och vintertid skridskobana.

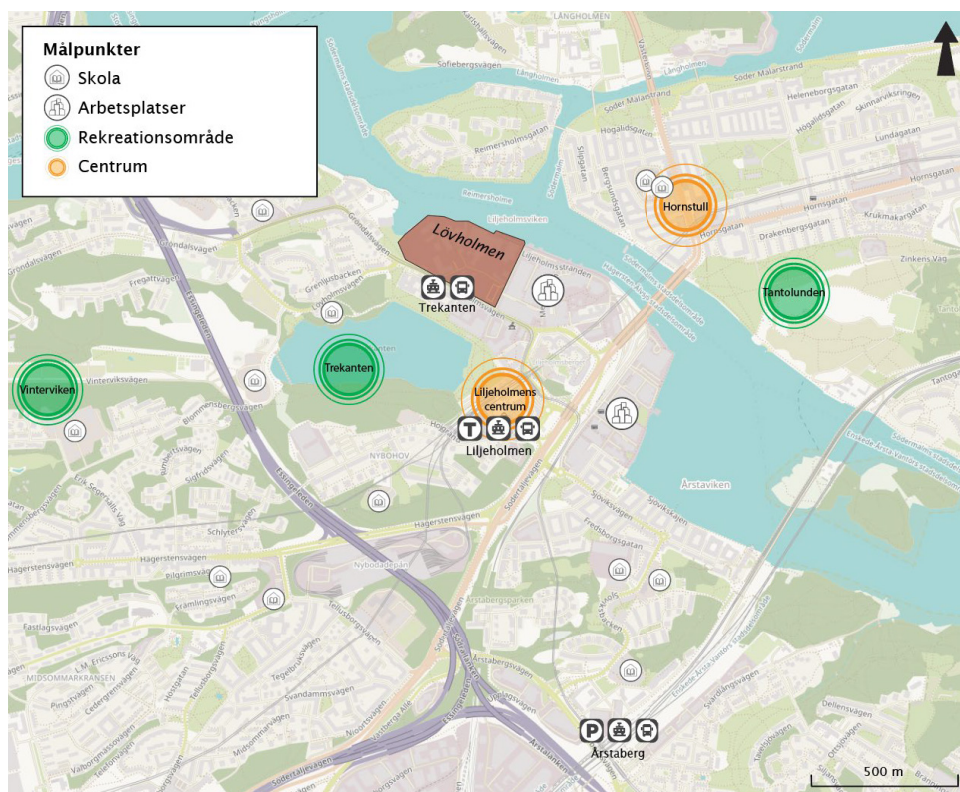
I området kring Lövholmen finns även ett antal skolor. De närmsta skolorna är Entréskolan, Gröndalsskolan och Magitaskolan. Entréskolan är en estetisk grundskola för årskurserna 4-9, Gröndalsskolan har årskurs F-5 och Magitaskolan är en resurs- och särskola för årskurs F-6. Magitaskolan planerar att flytta från området till Sköndal.

Söder om Liljeholmen i Nybohov ligger Nybohovsskolan med årskurs F-6. En ny detaljplan håller på att tas fram för att kunna bygga ut skolan från cirka 170 elever till cirka 900 elever i årskurs F-9 samt en ny idrottshall.

Något längre bort från planområdet ligger Aspuddens skola, Pilgrimsskolan och Tellusborgsskolan i Aspudden/Midsommarkransen och i Årstadal Årstadalsskolan, Engelska skolan och Sjöviksskolan. Alla sex är grundskolor.

I Hornstull finns även Högalidsskolan och Bergsundsskolan med årskurs F-9 respektive F-3.

I kartan nedan redovisas vilka målpunkter som finns i närområdet.



Figur 8. Målpunkter i närområdet (källa Open Streetmap).

KOLLEKTIVTRAFIK

Lövholmen har mycket god tillgång till kollektivtrafik. Längs Lövholmsvägen går tvärbanan och bussar. Hållplats Trekanten, med hållplatsläge precis intill Lövholmen, trafikeras av tvärbanans linje 30 och bussar. Tvärbanan trafikeras mellan Sickla och Solna station respektive Bromma flygplats, och under högtrafik trafikeras linjen med 6-minuterstrafik. Antalet av- respektive påstigande på tvärbanan var 2019 cirka 1 500 personer per dygn, vilket är ett lägre flöde jämfört med intilliggande hållplatser. Det pågår en förlängning av tvärbanan från Bromma till Kista/Helenelund. När förlängningen är klar kommer turtätheten vid Lövholmen öka.

Kollektivtrafiken går längs Lövholmsvägen och Gröndalsvägen i blandtrafik med biltrafiken. Hållplatserna är stopphållplatser som innebär att biltrafiken får köa upp och vänta bakom spårvagn och buss vid hållplats. Spårvagnshållplatsen har två plattformshöjder för att klara samtrafikering med bussar. Det innebär att endast den första delen av spårvagnen hamnar på rätt höjd mot plattformen med hänsyn till tillgänglighetskrav och att bussar angör den bakre delen av hållplatsen. Bussar vid hållplats blockerar då spårvagn från att köra in på hållplats.

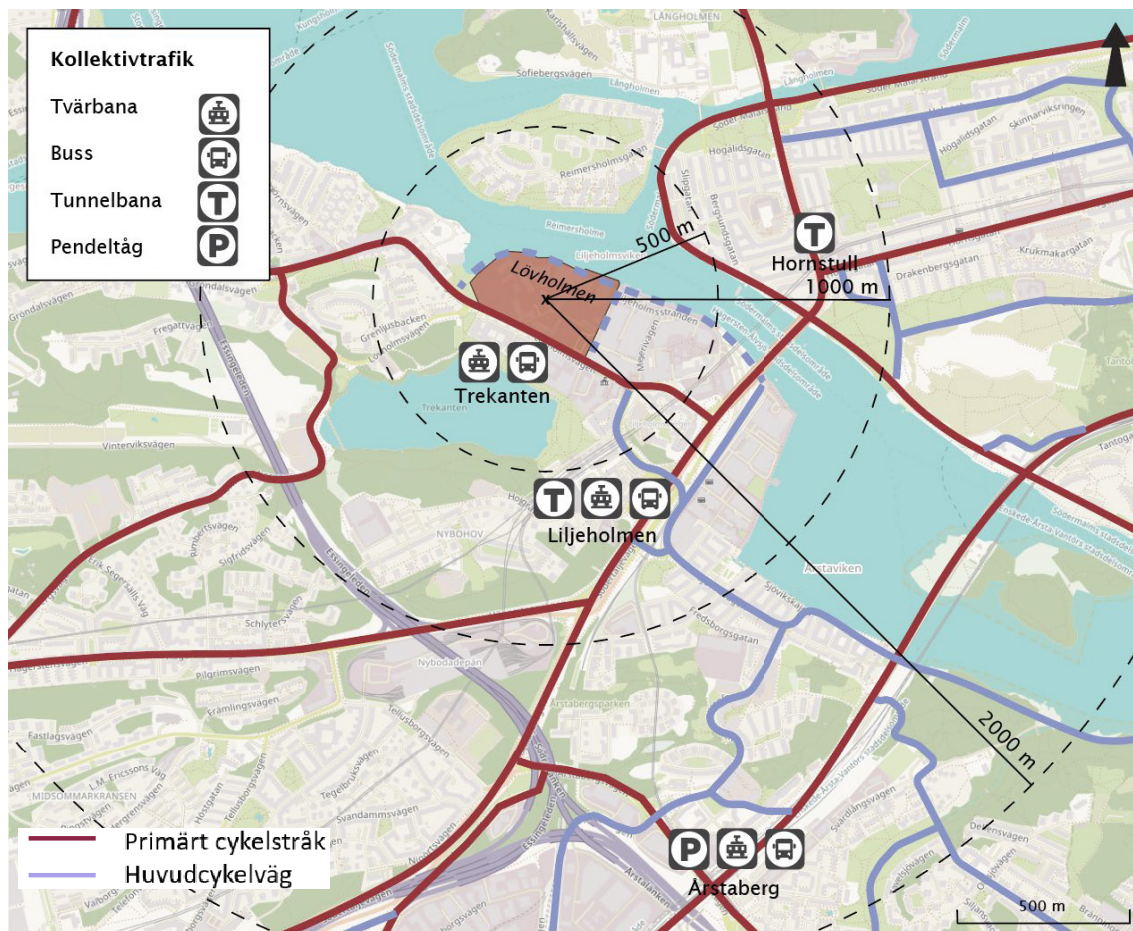
Busslinjerna som trafikeras hållplats Trekanten är linje 133, 152 och 161 mot Ekensberg, Solna respektive Bagarmossen. Busslinje 161 har även ett läge för tidsreglering på Trekantsvägen. Bussarna kör in- resp ut från Trekantsvägen och vänder vid Cementas lastytor.

Närmaste tunnelbanestation är Liljeholmen, som ligger inom 400–600 meter från Lövholmen. Liljeholmen trafikeras av tunnelbanans röda linjer 13 och 14. Restiden från Liljeholmen till T-centralen är cirka 9 minuter och turtätheten är hög. Liljeholmen är en viktig bytespunkt mellan tvärbana och tunnelbana och bussar. Antalet av- och påstigande på tunnelbanan i snitt var cirka 33 000 respektive 36 000 personer per dygn under en mätning från 2019. På tvärbanan var antalet av- respektive påstigande i snitt cirka 15 000 personer per dygn enligt samma mätning.

Via Liljeholmens bussterminal nås även ytterligare busstrafik. Buss 77 mot Karolinska sjukhuset trafikeras Liljeholmen, men även busslinjer ut till bland annat Årsta, Älvsjö, Farsta och Södertälje. Även flygbussar till och från Bromma samt Arlanda flygplats trafikeras Liljeholmen.

Hornstull med tunnelbanas röda linje 13 och 14 samt stomlinje 4, busslinje 66, 74, 77 och 94 samt flygbussar till Arlanda ligger också inom gångavstånd.

Årstabergs pendeltågsstation ligger knappt två kilometer från Lövholmen och nås enkelt med hjälp av tvärbanan. Mellan Trekantens tvärbanestation och Årstaberg är restiden cirka 6 minuter. Från Årstabergs pendeltågsstation går samtliga pendeltågslinjer, och på närliggande pendeltågsstationer finns möjlighet att byta till regionalståg.



Figur 9. Kollektivtrafikens knutpunkter i anslutning till planområdet och cykelstråk i omgivningen.

GÅNGTRAFIK

Lövholmen ligger centralt beläget inom ett bekvämt promenadavstånd till Hornstull, Tantolunden och Liljeholmens centrum och bytespunkt. Området är idag till stora delar stängt och saknar vattenkontakt för allmänheten. Flera lokala promenadstråk längs Årstaviken då strandlinjen inte är öppen för allmänheten. Södertäljevägen och Liljeholmsbron är en stor barriär för gående i närområdet där gående styrs till ett fåtal möjliga passager och där bronns höga läge innebär stora nivåskillnader som ska övervinnas.

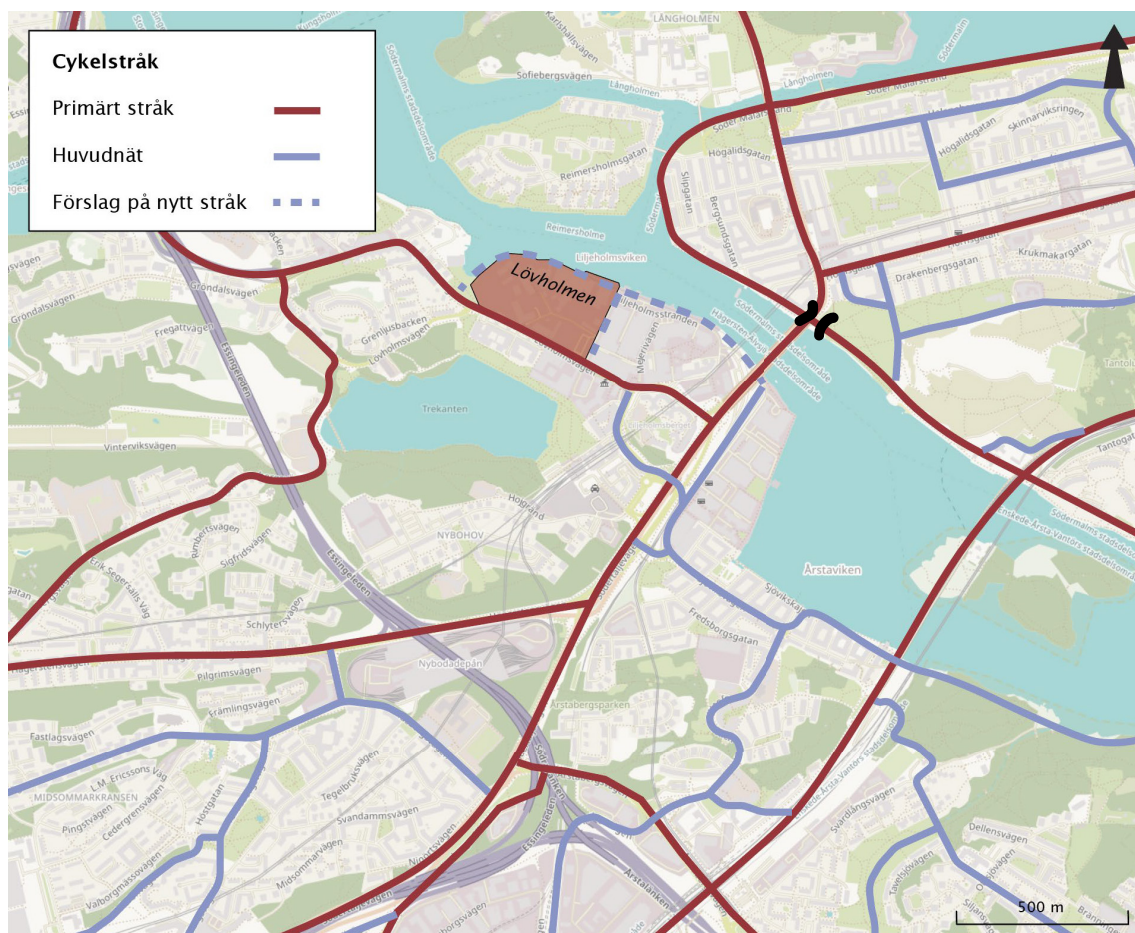
Idag finns det signalreglerade övergångsställen över Lövholmsvägen i anslutning till korsningen med Gröndalsvägen och Trekantsvägen. Vid Trekantens hållplats finns gångpassage med mittrefug över Lövholmsvägen på den västra sidan av hållplatsen. På den östra sidan av hållplatsen saknas ordnad möjlighet att korsa Lövholmsvägen.

CYKELTRAFIK

Lövholmen ligger i anslutning till pendlingsstråket mellan Essingeleden och Södertäljevägen och på ett bekvämt cykelavstånd till innerstaden och omgivande stadsdelars många målpunkter.

I cykelplanen föreslås att huvudcykelnätet utökas med ett stråk längs Trekantsvägen och längs Lövholmen och Liljeholmens strandlinje, se streckade markeringar i Figur 10.

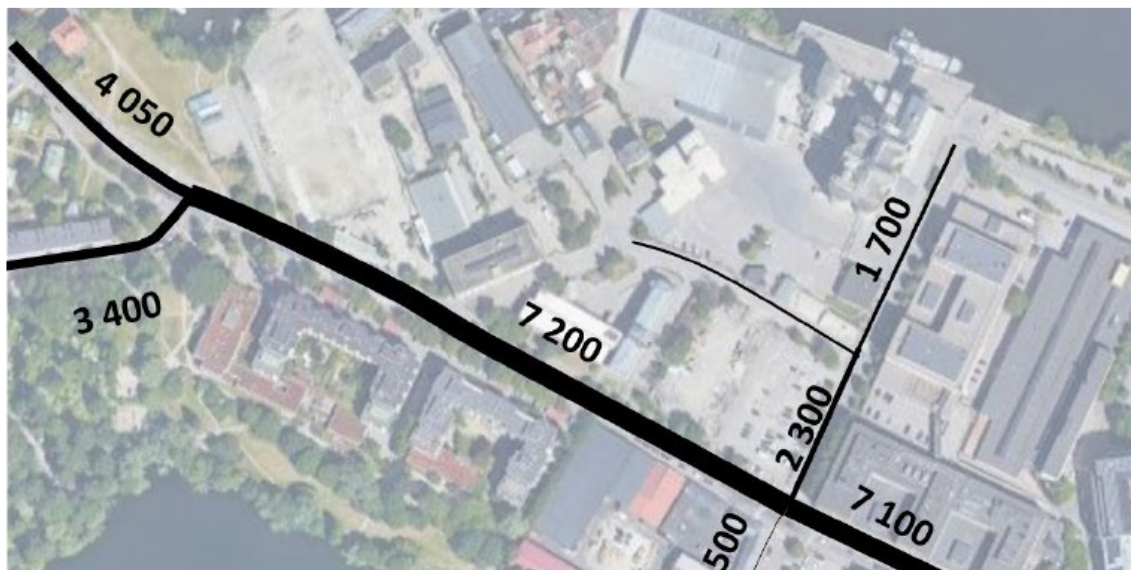
Längs Lövholmsvägen löper enkelriktade cykelbanor som inte uppfyller cykelplanens krav på bredd och separering från gångtrafik för primära stråk. Kopplingen mellan de primära stråken längs Lövholmsvägens och Södertäljevägens stråk till Hornstull är svårorienterad i riktning mot Hornstull och av låg standard (för smala cykelbanor, brant lutning, planskildheten svår att hitta). Kopplingen vidare väster/norrut längs Essingeleden är också av låg standard (smal och inte separerad från gångtrafik).



Figur 10. Cykelnätet enligt cykelplanen.

BILTRAFIK

Idag är framkomligheten relativt bra i Lövholmsvägens korsningar med Gröndalsvägen och Trekantsvägen. Högsta bilflödet är på Lövholmsvägen, med cirka 7 200 fordon per dygn (mätning Trafikia 2019). På Trekantsvägen är flödet drygt 2 300 fordon per dygn. Andelen tung trafik är enligt miljöbarometern 8 %. Det är främst Cementas anläggning och markparkeringen med cirka 100 platser på kv Färgeriet 4 som alstrar trafik från planområdet idag. Cementas anläggning alstrar även en stor andel tung trafik på Trekantsvägen och Lövholmsvägen.



Figur 11. Flödeskarta trafik 2019.

Hastighetsgränsen på Lövholmsvägen utanför planområdet samt på Trekantsvägen är 40 km/tim.

BILPARKERING

Idag finns en markparkering på kv Färgeriet 4 inom Lövholmen, cirka 3 000 kvm, samt kantstensparkering längs Lövholmsvägen, Lövholmsbrinken, Trekantsvägen och Lövholmsgränd. Markparkeringen ligger i hörnet mellan Lövholmsvägen och Trekantsvägen och rymmer omkring 100 parkerade bilar.

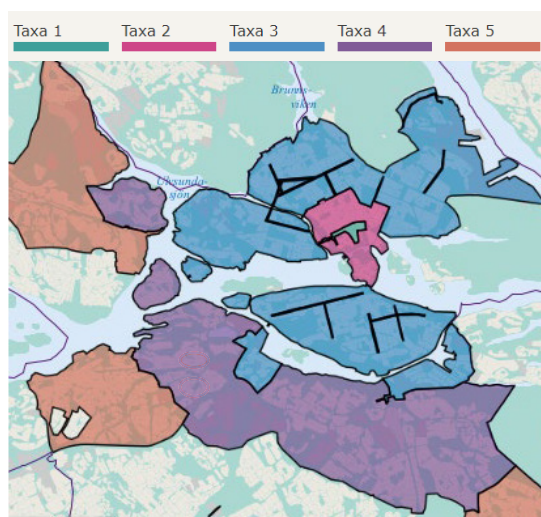


Figur 12. Bild över Lövholmen med markparkeringen på kv Färgeriet 4 i förgrunden. I princip fullbelagd parkering längs Lövholmsvägen och Trekantsvägen. Servicedag med parkeringsförbud på Lövholmsgränd och därav tomt. (bild Tyréns, drönarfotografering 2023-03-21).

Längs Lövholmsvägen i västergående riktning, på sidan mot Lövholmen, finns en lastplats om 15 meter och boendeparkering med plats för fyra personbilar. I övrigt gäller parkeringsförbud. I östgående riktning finns två sträckor med boendeparkering med plats för ungefär arton personbilar.

På Lövholmsvägen (zon 2 i Figur 13 nedan) är det servicedag på torsdagar mellan den 1/11–15/5. Då är det parkeringsförbud mellan 8.00–16.00. Även Lövholmsbrinken (zon 1) har servicedag på torsdagar. Lövholmsgränd (zon 1) har servicedag på tisdagar och Trekantsvägen (zon 5) på måndagar.

Mejerivägen och Liljeholmsstranden (zon 7 och 8) har servicedag på onsdagar och Liljeholmsvägen (zon 9) på måndagar på enda sidan av vägen och tisdagar på andra.



All gatuparkering i närområdet är avgiftsbelagd kl 7-19, (11-17) med Taxa 4 (10 kr/timmen). Gratis parkering nattetid och på söndagar. Markparkeringen på kv Färgeriet 4 är avgiftsbelagd dygnet runt eller så krävs p-tillstånd för att parkera. Även parkeringen vid Liljeholmsstranden, zon 6, är avgiftsbelagd dygnet runt. I Årstadal gäller taxa 3 (20 kr/timmen) som också gäller stora delar av innerstaden. Taxa 3 infördes efter exploateringen av området för att balansera parkeringsefterfrågan.

Figur 13. Områden för parkeringstaxor (Stockholm stad).

En beläggninginventering har genomförts i området för att få en uppfattning om hur användningen av parkeringsplatserna ser ut. Följande områden har inventerats.



Figur 14. Inventerade parkeringszoner.

Inventeringen gjordes en gång dagtid, kl 14.00 och en gång kvällstid vid kl 22.00. Inventeringen dagtid genomfördes dock på en tisdag när det var servicedag på Lövholmsgränd (östra delen av zon 1). Beläggningen för zon 1 är därmed lägre än övriga dagar.

Tabell 1. Resultat från beläggninginventeringen.

Zon	Uppskattat maxantal fordon	Dag (14:00)	Natt (22:00)	Beläggning dag	Beläggning natt
1	18	4	8	22%	44%
2	23	22	17	96%	74%
3	100	92	12	92%	12%
4	7	1	3	14%	43%
5	5	5	4	100%	80%
6	35	33	3	94%	9%
7	26	26	9	100%	35%
8	1	1	1	100%	100%
9	34	28	33	82%	97%
Summa	249	212	90	85%	36%

Antalet p-platser i det undersökta området är cirka 250 stycken. Under dagen var 85 % av platserna upptagna och på kvällen 36 %. Förutom zon 3 och 6 är alla platserna reglerade som boendeparkering

Zon 3 och 6 är reglerade med en blandning av avgift och p-tillstånd och antas därför användas främst av verksamma i området, bland annat anställda till verksamheterna i byggnaderna öster om planområdet (öster om Trekantsvägen). Parkeringsytorna hade en hög beläggning dagtid och lägre under kvällen/natten.

Övriga parkeringsplatser utanför planområdet, dvs zon 2 och zon 4, 5, 8, 9 är alla reglerade som boendeparkering och används i hög grad både på dagen och på natten. Zon 7 hade dock betydligt längre beläggning på natten, vilket kan bero på att servicetid inföll nästa morgon kl 8.

Beläggningen kvällstid vid evenemang på Färgfabriken (välbesökt loppis, AW och konstutställning) har inventerats omkring kl 18.00 en vardag. Färgfabrikens parkering med åtta platser var fullbelagd. Parkering på kv Färgeriet 4 med cirka 100 platser (kvartersmark), var halvfull. Gatuparkering på Lövholmsgränd och Trekantsvägen var också fullbelagd. På Lövholmsvägen fanns enstaka platser lediga. Även markparkering bakom Betonggalleriet (kvartersmark) var fullbelagd trots krav på tillstånd. Parkeringen var möjlig eftersom skyltarna på Betonggalleriets parkering var vridna och övervakning därför inte kunde utföras.

Slutsatserna från beläggningsräkningen är att då nattparkeringen koncentrerar sig runt bostadshusen i östra Lövholmen (utanför planområdet) så verkar dessa platser (och eventuellt hyrda garageplatser i området) tillräckliga för att täcka behovet av boendeparkering idag. De större ytorna (zon 3 och zon 6) som är avgiftsbelagda dygnet runt används

i första hand dagtid och tros därför användas av besökare till verksamheter utanför planområdet.

I planområdet är idag parkeringsbehovet från befintliga verksamheter på allmän mark lågt då de verksamheter som finns generellt tillhandahåller parkering på egen mark. Den parkering som sker på gatumarken bedöms främst genereras av omgivande bostäder och verksamheter samt som nattparkering från bostäder i innerstaden. Det finns också ett behov av allmän parkering i samband med evenemang på Färgfabriken som inte rymms att hantera inom egen fastighet.

Liljeholmsgallerians parkeringsgarage är avgiftsbelagt och ligger på samma gångavstånd från planområdet som tunnelbanan. Parkeringsgaraget är i dagsläget inte fullbelagt utan har ledig kapacitet. Planerad bebyggelse i Marievik hänvisar besöksparkering till bland annat detta garage. Även den pågående planen för förtätning vid Liljeholmens centrum hänvisar sitt parkeringsbehov till detta garage. Tillgången till lediga platser kan i framtiden därför minska i Liljeholmsgallerians garage.

4 MÅL OCH RIKTLINJER FÖR OMRÅDETS GATOR

TRAFIKRELATERADE STÅNDPUNKTER START-PM 2017

- Utvecklingen av Lövholmen är en del av den centrala stadens utbredning och ska innehålla samma kvaliteter och funktioner som finns i innerstaden.
- Befintlig struktur utvecklas till en i huvudsak kringbyggd kvartersstad i samverkan med äldre bebyggelse.
- Den nya strukturen och bebyggelsen ska bidra till att skapa trygga och aktiva gaturum.
- Planen ska även syfta till att stärka kopplingarna inom området och till intilliggande stadsdelar. Vidare syftar planen till att öppna upp de slutna kajerna och göra strandlinjen tillgänglig för allmänheten med nya målpunkter vid vattnet.
- Föreslagen ny bebyggelse längs Lövholmsvägen syftar till att göra gatan till en urban koppling mellan Liljeholmen och den småstadsliknande Gröndalsvägen. Den nya bebyggelsen ska ta tillvara på det goda kollekttrafiknära läget. Området ska öppnas upp och vara lätt att nå och passera genom. Bättre förhållanden för bil, gång - och cykeltrafik ska ordnas. Grönområden ska länkas samman och gröna samband stärkas dels genom ett kajstråk längs vattnet, dels med parker i olika storlekar.
- Parkering föreslås under gård som kan vara halvt eller helt nedsänkt under mark. Parkeringstalet för bil och cykel samt mobilitetslösningar ska utredas under planarbetet.
- Ny skola inom området (detta har avfärdats under planarbetet) och omkring 30 förskoleavdelningar.
- Områdets gatunät, angöring, cykelvägar, gångvägar, kopplingar och kollektivtrafik ska utredas liksom kajernas utbredning och allmänna platsernas kvalitet.

- Parkering för bil och cykel ska följa stadens riktlinjer för nyproduktion av bostäder. Mobilitetstjänster och gröna p-tal ska utredas i planarbetet.

HÅLLBARHETSPROGRAM LÖVHOLMEN MED FOKUS PÅ SOCIALT OCH KULTURELLT VÄRDESKAPANDE

Hållbarhetsprogrammet är resultatet av en samverkansprocess mellan staden och de fastighetsägare som äger och vill utveckla platsen. Målet med processen är att lyfta platsens värden och tillsammans nå längre. Processen grundas på Stockholms stads modell för socialt värdeskapande.

Stadens och byggaktörernas vision är att *"Lövholmen ska vara en hörnsten i innerstadens nya årsring med en nyskapande mix av kulturhistoria, mötesplatser och boendemiljöer"*.

Ur den gemensamma visionen har tre effektmål som ligger i linje med stadens översiktsplan identifierats. Utifrån dessa har projektmål som ska ligga till grund för planeringen tagits fram gemensamt av stadens och byggaktörernas projektgrupp.



Effektmål:

En plats som väver samman Gröndal, innerstaden och berikar det växande Stockholm.

En plats vid Liljeholmsviken med rum för vardagslugn och urbant liv för boende och besökande.

En hållbar plats där framtid, nutid och historia skapar identitet och nya värden.

Nedan följer de projektmål som relaterar till projektets trafikfrågor och förutsättningar för utformning av gaturum:

Stråk och sammankoppling

- Kajstråket: signum: Gör kajstråket till ett signum för Lövholmen genom att utveckla stråket som en destination som bidrar till liv och rörelse, så att området blir en plats att stanna till på.
- Kajstråk: målpunkt: Skapa ett tryggt, säkert och estetiskt tilltalade stråk längs vattnet som kopplar ihop närliggande stadsdelar genom målpunkter och aktiviteter i ett pärlband längs kajen som är attraktiva för olika målgrupper, både boende och besökare.
- Lövholmsvägen: Gör Lövholmsvägen till en aktiv stadsgata som sammankopplar Gröndal och Liljeholmen, med förbättrad framkomligheten för kollektivtrafik, gående och cyklister.

Funktionsblandning

- Gaturum: Skapa ett levande gaturum i ögonhöjd som fungerar nu och i framtiden

h) Lokal ekonomi: Skapa förutsättningar för en bärkraftig lokal ekonomi med lokala arbetstillfällen, resurshushållning och social sammanhållning, som främjar delningsekonomi och hållbara lokala aktörer såsom småföretagare, ekoaktörer, pooler, uthyrning samt delnings- och bytesverksamheter.

Offentliga rum med en mix av vardagslugn och urbant liv

a) Mix av platser: Skapa en stor mix av olika platser med en tydlig zonindelning, exempelvis platser med olika lokalklimat, kommersiella & icke-kommersiella, privata och offentliga och med aktiviteter för olika åldrar, som leder till att olika generationer och målgrupper möts.

c) Samnyttjande: Ge förutsättningar för samnyttjande av platser, så att exempelvis förskolegård intill centrala parken kan samnyttjas med offentliga rum, så att dessa blir mötesplatser i stadsdelen och bidrar med kvaliteter

d) Rekreativa zoner: Skapa rekreativa zoner med trygga förutsättningar för gående.

e) Trygghet: Arbeta aktivt med trygghet i den fysiska utformningen, exempelvis genom orienterbarhet och överblickbarhet och naturlig övervakning samt belysning.

Grönyta, ekosystem och naturvärden

h) Lugna, gröna platser: Utveckla offentliga platser med grönska och god tillgång till solljus som ska - par en lugn, hälsofrämjande och rekreativ miljö med hänsyn till mikroklimat

i) Grönska: Skapa en robust grönska som är identitetsskapande, rekreativ och bidrar till biologisk mångfald och andra ekosystemtjänster.

Klimatpåverkan, klimatanpassning och hållbar livsstil

a) Klimatneutralitet: Skapa förutsättningar för resan mot klimatneutralitet för utbyggnationen och förvaltningen av stadsdelen genom nytänkande arkitektur och infrastruktur som stöttar hållbara och innovativa lösningar.

d) Hållbar mobilitet: Utveckla lösningar som stöder hållbar mobilitet, som gemensamma, klimatsmarta, flexibla parkeringslösningar, god tillgång till cykelparkering, laddplatser, bilpooler med elfordon, mobilitetstjänster som stöd för låga parkeringstal etc., samt god tillgång till gång- och cykelstråk med god standard.

Gestaltning och kulturhistoria

h) Platsens historia: Synliggör platsens historia och säkerställ de värden som finns på Lövholmen genom att exempelvis lyfta fram, rama in och aktivera bevarade byggnader, programmera bevarade byggnader så att de bidrar till möten mellan människor, och gör satsningar på element i den offentliga miljön som ex. konst, temalekplatser. Utgå från byggnadernas förutsättningar för att definiera deras innehåll.

i) Historia i det nya: Synliggör kulturmiljö och historia även i det nya så att detta också i framtiden präglar Lövholmen i ex. materialval, konst, samtidigt som hållbart byggande och ny teknik möjliggörs.

UTFORMNINGSPRINCIPER OCH MÅLSÄTTNINGAR SOM UTGÅNGSPUNKT FÖR STRUKTURPLANEARBETET

- Områdets goda kollektivtrafikläge ska tas till vara. Framkomligheten för Tvärbanan ska vara god. Möjligheten för pendelbåtstrafik ska undersökas.
- Området ska utformas med gående i fokus och vara tillgängligt för personer med nedsatta funktioner.
- Kajstråket ska inrymma vistelsevärden men är också utpekad som huvudstråk i cykelplanen.
- Gatumarken rymmer korttidsangöring för områdets bostäder och verksamheter och för att klara tillgängligheten för rörelsehindrade personer.
- Bostädernas och verksamheternas parkeringsbehov löses i garage inom kvartersmark.
- Det regionala pendlingsstråket längs Lövholmsvägen ska förbättras enligt cykelplanens krav. Trekantsvägen nytt huvudstråk för cykel i cykelplanen.
- Planområdet får en ny gatuanslutning till Lövholmsvägen och korsningen Lövholmsvägen - Gröndalsvägen blir en fyrvägs korsning. Det för med sig återvändsgator för biltrafiken för kvarteren närmast Lövholmsvägen. Ett undantag med utfart mot Lövholmsvägen görs i områdets västra del.
- Gatornas utformning ska stödja önskad användning. Det ska vara lätt att göra rätt.
- Kulturhistorien ska avspegla sig i det offentliga rummet och antikvariska utredningar pekar ut industrigolvet som en viktig karaktär för området.
- Ingen brygga för båtpendling inom planområdet men nya kajer ska ges förutsättningar för att kunna angöras av kollektivtrafik på vatten utan stora kajombyggnader.
- Gata Stockholm följs. Undantag är gångbanelängden som enligt Gata Stockholm normalt ska vara 3,5 meter. Längs Lövholmsvägen följs detta men områdets lokalgator får 3 meter breda gångbanor. I anslutning till bevarade kulturbyggnader, längs Trekantsvägens cykelbana och längs kajstråkets bebyggda sida är gångbanan 2,5 meter.
- Dimensionerande fordon för vändplatser är typfordon Los. För gatunätet kan Lbn köra med körsätt C i korsningar. Personbilar kan mötas i korsningar. För korsningar med Lövholmsvägen ska Lbn kunna svepa utan att inkräkta på motriktat körfält. På allmänna gator ska räddningsfordon och stegbilar kunna trafikera. Uppställningsplatser för stegbilar och räddningsinsatser vid brand studeras vidare tillsammans med brand- och riskkonsult i systemhandlingsarbetet.

5 PLANFÖRSLAG

ÖVERSIKT



Figur 15. Planförslaget - översikt med benämning av platser och gator (illustration Nivå Landskapsarkitektur).

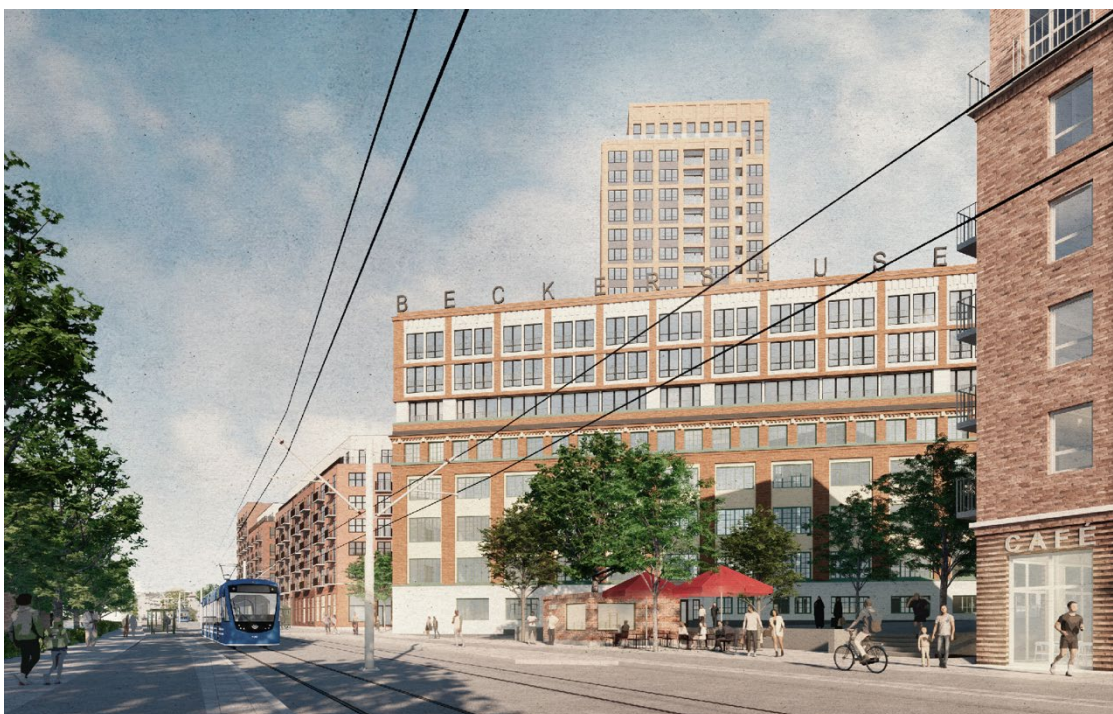
GATUSTRUKTUR



Figur 16. Gatutyper (illustration Nivå Landskapsarkitektur).

Trafikkontoret har önskat traditionella gator som följer stadens riktlinjer och områdets gatutyper har studerats enligt detta och med höga ambitioner för gående i området. I detaljplanen regleras inte gatutyperna utan gatumark får planbestämmelsen allmän gata.

Gatustrukturen inom detaljplaneområdet är utformad för att vara tydligt hierarkisk för att styra trafik till de gator som är mest lämpliga för detta, och freda andra gator. Det ska vara tydligt vilken uppgift en gata har i systemet. Inom området utformas de flesta gatorna som lågfartsgator. Gatorna som omger områdets hjärta med lekparken och kulturplatsen utformas som gångfartsområden. De gator där enbart motorfordon för nödvändiga transporter till entréer är aktuellt utformas som gågator.



Figur 17. Lövholsvägen västerut vid Entréplats 1 (illustration FOJAB).

Lövholsvägen (huvudgata) och Trekantsvägen (lokalgata) utformas med Stockholms stads vanliga beläggningar. Beläggning av asfalt på körbanor och cykelbanor och betongplattor på gångbanor och hållplatser. Intill fasaderna föreslås en halvmeter bred fris av smågatsten på samma sätt som inom området.

Inom Lövholmen har gatorna delats in i olika gatutyper enligt figur 16. Gatorna förväntas ha låga flöden av biltrafik och varierar mellan 1 500 fordon/dygn till enstaka fordon. Ambitionen är att de olika gatutyperna ska vara självinstruerande. Det ska vara självklart vilka gator man som bilist väljer och som leder vidare i gatunätet och vilka gator man väljer för nödvändig angöring av entréer. Ambitionen är att områdets garage och soprum vetter mot de mer biltåliga gatorna i området. På gatorna finns endast korttidsangöring så söktrafik för att leta parkering blir inte aktuellt.

Områdets beläggningskoncept innebär att de mer trafikerade ytorna är belagda med asfalt. Ytor med trafik i gångfart är belagda med smågatsten. Gångbanor och stråk för gångtrafik är belagda med asfalt för att vara tillgängliga. Längs fasader och förgårdsmark föreslås en halvmeter fris av smågatsten som också fungerar som naturliga ledstråk. Gatans gestaltning beskrivs närmare i kvalitetsprogrammet för allmän plats.



Figur 18. Lövholmsgränd (långfartsgata) mot lekplatsen och Färgfabriken (illustration FOJAB).

Långfartsgator kallas de gator där den huvudsakliga biltrafiken koncentreras och där målsättningen är en faktisk hastighet på 20 km/tim. Skyltad hastighet, högsta tillåtna hastighet är 30 km/tim. Låga hastigheter i området uppnås genom smala körbanor, korta raksträckor och avstånd mellan korsningar, tvära kurvor, fordon som angör i körbanan på gatans ena sida. Gatorna har gångbanor som åtskiljs från körbanor med kantsten. Cykling sker i blandtrafik.

Kajstråket, LF1, som ingår i den rekreativa promenaden längs Årstaviken men också föreslås som huvudcykelstråk i cykelplanen är också en långfartsgata men har getts en annan utformning. Gångtrafik och vistelsevärden har prioriterats före utrymme för separat cykelbana. Förväntade flöden av biltrafik är låga och blandtrafik för cykel och bil är därför möjligt att föreslå. Närmast den bebyggda sidan föreslås en gångbana avskild med kantsten och sedan en körbana med enkelsidig angöring i körbanan. Ett gångstråk med varierande bredd på mellan tre och fem meter i samma nivå som körbanan föreslås längs vattnet men åtskiljs med ett möbleringstråk från körbanan. Kajstråket kan eventuellt regleras

som cykelgata. Det innebär att biltrafiken ska köra på cyklisternas villkor och att högsta tillåtna hastighet är 30 km/tim.

Bedömningen är att cykelgata kan vara en möjlig reglering utifrån gatan funktion, trafikflöden och utformning.



Figur 19. Kajstråket (låg fartsgata, huvudstråk cykel) (illustration FOJAB).

Gångfartsområde (hastighet i gångfart, 7 km/tim) föreslås på de gator som endast behöver trafikeras av den biltrafik som angör omgivande kvarter. Biltrafiken är begränsad och flödet av gående kommer vara avsevärt större än antalet bilar. Då gatorna är återvändsgator eller saknar genomfartstrafik är förutsättningarna mycket goda för att biltrafiken kör i låga hastigheter och fungerande samspel mellan bilister, gående och cyklister. Längs fasaderna finns ett 2,5 meter brett tillgängligt utrymme för gående som inte behöver/ska trafikeras av biltrafik. Zonen för gående närmast fasaden åtskiljs från körytan genom skilda beläggningar och inte av möblering som stadens riktlinje för gator för gående förespråkar. Möblering för att skydda gångzonen minskar upplevelsen av vändytorna som platser, kräver större utrymme, försvårar drift och skötsel, riskerar att köras på och tenderar att dela upp gång- och bilflöden som på en traditionell gata.

Gågata (hastighet i gångfart, 7 km/tim) föreslås för de gator där biltrafik måste kunna angöra kvarter men där biltrafiken inte är önskvärd. Gågata innebär att biltrafik för nödvändig angöring längs gatan är tillåten men inte annan biltrafik. Det kommer vara enstaka motorfordon på dessa ytor. GG1 som krävs för angöring till kv 1 och 2 och är enkelriktad med utfart över pendlingscykelstråk till Lövholmsvägen och Cementakajen vid kv 7 är föreslagna som gågator. Zon för gående längs fasad på samma sätt som för gångfartsområden föreslås också för gågator.

	Gågata	Gångfartsområde	Shared space	Lågfartsgata
Relation gående/fordon (förväntat)	Nästan bara gående och ett stort flöde av gående ✓	Övervägande gående ✓	Gående ska vara dominerande trafikslaget någon tid på dygnet	Inte viktigt ✓
Målpunkter	Kontinuerligt längs sträckan eller mellan två starka målpunkter ✓	Inte viktigt ✓	Placerade för att skapa korsande rörelsemönster	Inte viktigt ✓
Rörelsemönster gående	Gående tar hela ytan i anspråk ✓	Gående tar hela ytan i anspråk ✓	Bör korsa fordonstrafiken	Inte viktigt ✓
Miljöer där ett stort antal äldre, barn eller personer med funktionsnedsättning rör sig	OK ✓	OK - utformning mycket viktigt 2)	Olämpligt - trafikmiljön blir för komplex för dessa trafikanter	OK ✓
Hastighet	Gångfart ✓	Gångfart ✓	utformad för <30 km/tim	utformad för <30 km/tim ✓
Spårtrafik	Nej ✓	Nej ✓	Olämpligt	Olämpligt ✓
Stombuss	Nej ✓	Nej ✓	Olämpligt	Olämpligt ✓
Buss i linjetrafik	Nej ✓	Nej ✓	OK kortare sträcka	OK kortare sträcka
Pendlingsstråk för cykeltrafik	Nej ✓	Nej ✓	Nej	Olämpligt ✓
Huvudstråk för cykeltrafik	Nej 1)	Nej ✓	Nej	Olämpligt 3)
Genomfartstrafik bil	Nej ✓	Litet flöde (max 1000 fordon/dygn) ✓	OK	OK ✓
Genomfartstrafik för tung trafik	Nej ✓	Nej ✓	OK	OK ✓
Parkering	Ska undvikas ✓	Enstaka platser avsedda för rörelsehindrade/korttidsparkering ✓	Få platser avsedda för korttidsparkering	Lite ✓
Leveransbehov	Litet eller möjlighet till tidsseparering ✓	Litet eller möjlighet till tidsseparering ✓	Litet + inte många stillastående bilar	Ok - normalt behov ✓
Angöringsbehov	Litet ✓	Ok bara antalet fordon inte blir för många på platsen ✓	Litet	OK - normalt behov ✓
Sträckans längd	Inte viktigt ✓	max 300 meter ✓	Korsning eller liten platsbildning	Inte viktigt ✓

Figur 20. Sammanställning av vilka trafikfunktioner som är lämpliga för de olika gatutyperna för gående (Gator för gående, Att välja gatutyp 2020).

Gatutyperna för Lövholmen följer väl ovanstående riktlinjer med undantaget för:

- 1) Huvudstråk för cykel över Cementakajen. Kort sträcka med enstaka motorfordon.
- 2) Gångfartsområdet mellan Lekparken och Kulturplatsen behöver särskilt utformas för låga hastigheter och utspringningsskydd från lekparken.
- 3) Kajstråket föreslås som lågfartsgata med bil- och cykeltrafik i blandtrafik trots huvudstråk för cykel för att skapa en gång- och vistelsevänlig kajpromenad. Cykelstråket bedöms främst användas för rekreativ cykling eftersom det nya stråket på Trekantsvägen och Lövholmsvägen blir snabbare. Ett alternativ kan vara att reglera gatan som cykelgata. Biltrafiken har mål i området och genomfartstrafik är inte aktuellt. Hastigheten kommer vara låg och

antalet bilar förväntas bli lågt, ingen parkering tillåts och små barn får använda gångstråket för cykling.

GÅNGTRAFIK



Figur 21. Schema för viktiga gångstråk (illustration Nivå Landskapsarkitektur).

Lövholmen öppnas upp för gående när den tidigare stängda industrimarken ersätts av allmänna gator. Kajstråket innebär att den felande länken i en sammanhängande promenad längs Liljeholmsviken åtgärdas. Området kopplas för gående söderut till Liljeholmens C och bytespunkten i korsningen mellan Trekantsvägen och Lövholmsvägen. Till Hornstull och innerstaden kan man välja att gå österut längs kajen eller längs Lövholmsvägen. Lövholmsvägen korsningar, med den nya fyrvägs korsningen i väster och korsningen med Trekantsvägen, kommer att vara signalreglerade med övergångställen över korsningens alla ben. Väster om hållplats Trekanten finns även en gångpassage med mittrefug. Ett nytt övergångsställe/gångpassage öster om hållplatsen är önskvärt men kräver ombyggnad även på Lövholmens södra sida och är sannolikt svår att få till på grund av spårvagns trafikens krav på framkomlighet.

Inom området kommer gångpassager med nedsänkt kantsten att ordnas där behov finns i korsningar och längs lågfartsgator. Resterande gator utformas som gågator eller gångfartsområden utan nivåskillnader och där gående har företräde.

Längs Lövholmsvägens norra sida föreslås 3,5 meter bred gångbana intill cykelbanan. Inom planområdet planeras gångbanor att normalt vara 3 meter breda. På vissa platser längs bevarade kulturbyggnader, längs kajstråkets bebyggda sida samt längs Trekantsvägens cykelbana har avsteg till 2,5 meter accepterats. Längs det rekreativa stråket på kajen är normal bredd 4,5 meter med en minsta bredd på 4 meter. Gångytor kommer att ha

tillgänglig beläggning (normalt asfalt men på kajstråk och kajer stora plattor av betong eller platsgjuten betong).

CYKELTRAFIK



Figur 22. Schema cykeltrafik (illustration Nivå Landskapsarkitektur).

Längs Lövholmsvägens norra sida ska cykelbanan byggas om och breddas. Ny utformning kommer att vara en dubbelriktad cykelbana med en bredd på 3,25 meter enligt Stockholm stads standard för primära stråk. Dubbelriktat stråk avses utanför denna detaljplan att förlängas österut till Södertäljevägen.

På södra sidan av Lövholmsvägen uppfyller inte dagens enkelriktade cykelbana standarden för primärt stråk. Cykelbanan är smal och omcykling är inte möjlig och längs spårvagnshållplatsen är det blandtrafik med gående som gäller. Eftersom den norra sidan görs dubbelriktad och i god standard bedöms helhetslösningen vara god utan ombyggnad på södra sidan. På sikt bör staden bredda även den enkelriktade cykelbanan på södra sidan till 1,5–2,25 meter enligt Stockholm stads standard för primära stråk. Fastighetsintrång krävs i den västra delen för att åstadkomma detta.

En ny dubbelriktad cykelbana kommer att anläggas på Trekantsvägens västra sida med en bredd på 2,5 meter enligt standard för huvudcykelstråk.

På övriga gator inom planområdet hänvisas cykel till blandtrafik då bilflöden inom området är låga samt att gatorna utformas som lågfartsgator och gångfartsgator.

Det gäller också kajstråket som i cykelplanen pekas ut som huvudcykelstråk. Huvudstråket längs kajen bedöms främst ha rekreativt syfte eller samla upp cykeltrafiken från området och ett undantag från utformningskrav på separat cykelbana bedöms därför rimligt. För cykling mellan stadsdelar bedöms Lövholmsvägen och Trekantsvägen vara ett snabbare alternativ och fyller en viktigare funktion som primärt stråk och huvudstråk. Eventuellt kan Kajstråket regleras som cykelgata för att tydliggöra huvudstråket och ge cyklister högre prioritet.

TRAFIKSÄKERHET FÖR BARN

Tre förskolor planeras inom planområdet. Flera skolor ligger inom en kilometer från planområdet. Trafiksäkerheten för barn bedöms som god då gående har företräde på majoriteten av gator inom planområdet samt att de gator som planeras för motorfordonstrafik är utformade som lågfartsgator med separerade gångbanor. På gator som saknar cykelbana får barn upp till åtta år cykla på gångbana.

Till angränsande grundskolor finns det separerade gång- och cykelbanor. Antingen längs Lövholmsvägen eller genom parken vid Trekanten. Områdets lekpark ligger intill gångfartsområde och kommer behöva avgränsas med staket eller möblering som förhindrar lekande barn att springa ut i gatan.

TILLGÄNGLIGHET

De nya gatorna inom planområdet ska utformas tillgängligt med hänsyn till gångbanebredder, markbeläggning, lutningar och passager.

Gångytor inom planområdet föreslås normalt asfalterade och på särskilda platser stora släta betongplattor eller platsgjuten betong. Övergångsställen och gångpassager ska utformas med nedsänkt kantsten enligt stadens riktlinjer. Inom området föreslås kantsten av stål.

Naturliga ledstråk för synskadade eftersträvas i första hand. Som exempel kommer marken intill fasader och förgårdsmark att beläggas med smågatstensyta som blir en taktil gräns att följa. Platser och korsningar kommer studeras vidare i systemhandlingsskedet avseende behov av ledstråk för synskadade.

Majoriteten av gator inom planområdet har godtagbar lutning. Där lutningen överstiger 4 % uppstår svårigheter att klara tillgängligheten vid entréer. Indragna entréer eller ramper på kvartersmark kan då behövas för att hantera lutningar, särskilt om gångbanan är smal.

För att klara höjdskillnaden mellan den befintliga byggnaden Betonggalleriet och kajstråket får gata GG2 en lutning på över 7 %. Entréer måste därför anpassas för att klara tillgänglighetskraven. Även gata LF4 (befintlig gatulutning) har en något brantare lutning på 4-4,5 % mellan gata GG4 och GG5, se gatorna i Figur 15.

KOLLEKTIVTRAFIK



Figur 23. Schema kollektivtrafik (illustration Nivå Landskapsarkitektur).

Befintlig spårvagnshållplats Trekanten som också trafikeras med buss behålls. Principen är fortsatt att hållplatsens första del har plattformshöjd anpassad till spårvagn och att den bakre delen av hållplatsen är anpassad till bussars instegshöjd. Det innebär att personer med rörelsehinder hänvisas till främre delen av spårvagnen. På Lövholmsvägens norra sida utökas avståndet till kantsten och parkeringsfickor enligt RiGata-Buss krav. Befintliga teknikskåp för Tvärbanan som idag är placerade väster om hållplatsen på Lövholmens norra sida föreslås flyttas öster om hållplatsen och placeras intill Beckerhusets fasad.

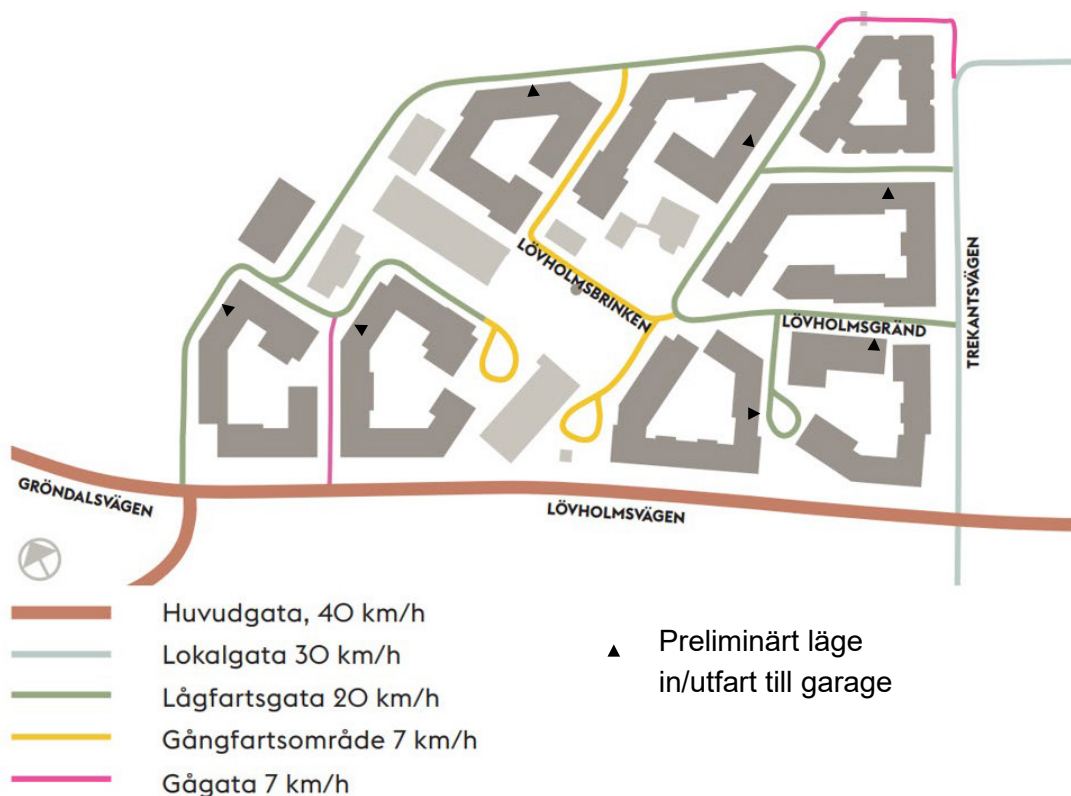
Flera gångkopplingar till Trekantens hållplats via trevliga passager från planområdet öppnas mellan de nya kvarteren.

Det har framkommit önskemål om ett signalreglerat övergångsställe över Lövholmsvägen öster om Trekantens hållplats men det riskerar att skapa problem för kollektivtrafikens framkomlighet. I systemhandlingsskedet bör detta utredas vidare.

Vändningen och tidsreglering av busslinje 161 behöver flyttas till annan plats. Vändmöjligheten i nedre delen av Trekantsvägen på Cementas angöringsyta försvinner och bussen får en längre sträcka att vända via Liljeholmsvägen och Liljeholmsstranden. Reglerplatsen föreslås flyttas från Trekantsvägen till Liljeholmsstranden för att inte störa boende i de nya kvarteren mot Trekantsvägen.

Det redan goda utbudet av kollektivtrafik i Lövholmen/Liljeholmen ökar och det blir enklare att nå fler platser i länet genom den pågående förlängningen av Tvärbanan till Helenelund och den nya tunnelbanelinjen mellan Fridhemsplan och Älvsjö som planeras.

BILTRAFIK



Figur 24. Schema för biltrafik (illustration Nivå Landskapsarkitektur).

Lövholmsvägen får en ny anslutning mot planområdet vid korsningen med Gröndalsvägen. Exploateringen medför mer trafik men då det sker många andra stora projekt i området är det svårt att beräkna hur det kommer påverka framkomligheten på sträckan på lång sikt. Lövholmsvägen trafikeras även av spårvägsstrafik med stopphållplatser och en förändring eller ökning av spårvägsstrafiken påverkar framkomligheten på hela sträckan.

Dagens biltrafik på Lövholmsvägen och den tillkommande biltrafiken som genereras av exploateringen har studerats översiktligt. Trafikanalysen (se kapitel 7 under Motorfordonstrafik där en enkel bedömning av kapaciteten gjorts) visar att Lövholmsvägens båda korsningar i anslutning till Lövholmen klarar sig precis utan att långa köer som inte kan avvecklas byggs upp. Vid den mest belastade stunden på dagen växer köer precis in på tvärbanans hållplatser. Optimering av trafiksignaler bör kunna lösa detta problem. I normalfallet under dagen klarar korsningarna kapaciteten utan problem.

Nedan redovisas årsdygnsvardagstrafiken för Lövholmen år 2040 med tillkommande trafik från exploateringen.



Figur 25. Dimensionerande biltrafik Lövholmen ÅVDT 2040 för t ex bullerberäkning.

Då Cementa försvinner från området kommer den tunga trafiken att minska på Trekantsvägen och Lövholmsvägen. Det är positivt för hela området.

De gator som bär huvuddelen av biltrafiken har kantsten som separerar biltrafiken från gångtrafiken och asfaltbeläggning (Huvudgata, lokalgata och lågfartsgata). Inom området är gatorna utformade som lågfartsgator med målet att hastigheten ska hållas under 20 km/tim.

Gator med begränsad trafik, framför allt angöringstrafik, utformas som gångfartområden eller gågator.

Hastighetsbegränsning inom området är 30 km/tim utom för gångfartområden och på gågator där hastigheten ska vara i gångfart.

Gatorna och allmänna platser dimensioneras för laster enligt stadens riktlinjer och förväntade trafiklast. Beckers kaj i väster är i relativt gott skick men tål inte frekvent trafik av tunga fordon. I förslaget för Vattenplatsen studeras två alternativ. Ett med befintlig kaj bevarad och ett med utfylld kaj. I det fall befintlig kaj bevaras bör möblering förhindra tunga fordon att köra på kajen.

Cementakajen har god bärighet. Kolsyrekaajen kommer att rivas och ersättas av en ny kaj. Kajernas skick har studerats av ELU i en kajutredning.

Utryckningstrafik och brandfordon kan köra på allmänna gator, på kajer och på Vattenplatsen.

För de fall där brandbil/stegbil inte kan nå de byggnadsdelar som krävs behöver trapphus utformas som brandsäkra trapphus. Särskild brandutredning kommer se över detta för de olika kvarteren.

PARKERING

Parkering- och mobilitetsfrågan studeras i diskussion med de enskilda aktörerna för att skapa goda förutsättningar för bil- och cykelparkering inom planområdet på kvartersmark. I bygglovsskedet redovisas hur parkeringskravet ska lösas och staden ska godkänna detta.

CYKELPARKERING ALLMÄN MARK

Cykelparkering behövs på allmän plats till exempel vid Vattenplatsen, Kulturplatsen och vid Lekplatsen. I möbleringszonen längs lågfartsgator finns möjlighet att placera cykelställ för besöksparkering till butiker och publika lokaler. I anslutning till hållplats Trekanten planeras cykelparkering för resenärer som bor på längre avstånd till hållplatsen men också som besöksparkering för butiker och caféer längs Lövholmsvägen. Om låncykelstation bedöms som intressant vid hållplats Trekanten ska detta planeras in. Även utrymme för elektriska scooter att hyra vid hållplats och vattenplatsen behöver planeras in.

CYKELPARKERING KVARTERSMARK

Beräkning av behov av cykelparkering för bostäder och verksamheter utgår från Stockholms stads riktlinjer för cykelparkering vid nybyggnation. Riktlinjerna för bostäder presenteras i intervall, vilket möjliggör anpassning för varje projekt. Intervallet för nybyggande av bostäder är 2,5–4 cykelplatser per 100 kvm BTA. För Lövholmen föreslås parkeringstalet 3 per 100 kvm BTA och en god standard på cykelparkeringen.

För verksamheter är Stockholm stads p-tal för cykel följande:

- Minst 0,2 parkeringsplatser per anställd för arbetsplatser
- 10–20 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA för kontor
- 20–30 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA för handel

För att gynna resor med cykel till arbetsplatser är attraktiv och säker cykelparkering tillsammans med dusch och ombytesmöjligheter viktigt.

BILPARKERING ALLMÄN MARK

I samband med exploateringen av Lövholmen kommer mark- och gatuparkering som används av både boende, verksamma i området och besökare att försvinna. Cirka 130 platser försvinner totalt varav ett trettiotal på allmän gatumark och omkring hundra platser på Färgeriets fastighet.

Parkeringsplatserna som kommer att försvinna i och med den nya exploateringen är enligt en beläggingsmätning från mars 2023 i princip fullbelagda dagtid. Den slopade parkeringen kommer därför att öka konkurrensen om den billiga gatuparkeringen i stadsdelen. Det innebär att

mer parkering flyttas till avgiftsbelagda parkeringsplatser i området och/eller att bilresor till området minskar. I Liljeholmens galleria finns som exempel garage med avgiftsbelagd parkering och i nuläget ledig kapacitet för parkering.

Vid utbyggnaden av Årstadal/Liljeholmskajen har taxeområdet i den nya stadsdelen justerats så den är likvärdig med innerstaden. En sådan justering kan behövas även i planområdet och dess närhet för att balansera tillgång/efterfrågan på parkeringsutbudet.

På allmänna gator inom området samt längs Lövholmsvägen och Trekantsvägen föreslås endast korttidsangöring, parkering för rörelsehindrade med tillstånd och eventuellt tidsbegränsad parkering för korta ärenden till områdets verksamheter.

Boendeparkering och besöksparkering till bostäder och verksamheter inom Lövholmen ska ordnas i garage på fastighetsmark.

BILPARKERING KVARTERSMARK

Beräkning av parkeringstal för bil för lägenheter i Lövholmen utgår ifrån Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal. Parkeringstalets utgångspunkt är ett grundintervall baserat på bilinnehav. Därefter tas ett lägesbaserat parkeringstal fram utifrån avstånd till city, kollektivtrafik och lokal service. Det lägesbaserade parkeringstalet för bostäder i Lövholmen har samrådats med Trafikkontoret och är 0,38 platser per lägenhet för boende.

Det lägesbaserade parkeringstalet justeras sedan till ett projektspecifikt parkeringstal. Det projektspecifika parkeringstalet beror på lägenhetsfördelning och storlek, där övervägande små lägenheter bidrar till en sänkning och större lägenheter till en ökning av parkeringstalet. Även behov av besöksparkering justeras i det projektspecifika parkeringstalet.

För Lövholmen bidrar lägenhetsfördelningen inte till någon ändring av parkeringstalet. Behovet av besöksparkering motsvarar 10 % av det lägesbaserade parkeringstalet.

Det projektspecifika parkeringstalet blir då 0,42 platser per lägenhet, där 0,38 platser är för boende och 0,04 för besökare.

Minst 5 % av parkeringsplatserna ska fungera för personer med nedsatt rörlighet.

Parkeringstalet kan även reduceras genom att applicera gröna parkeringstal och mobilitetslösningar. Mobilitetspaket kan vara olika ambitiösa och ger olika stor rabatt på parkeringstalet. Den största reduktionen som kan erhållas är en 25% reduktion av parkeringstalet. För denna reduktion krävs bland annat bilpool och goda cykelfaciliteter. Samordnade mobilitetsåtgärder för området som gemensam bilpool och lastcykelpool eller samordnad lösning för leveranser kan göras mer effektiva och attraktiva.

Stockholms stad saknar riktlinjer gällande bilparkering för kontor och andra verksamheter. I ett första läge bedöms parkeringstalet för kontor vara 4 platser/1000 kvm LOA. För lokaler i bottenvåningar föreslås ett parkeringstal på omkring 2 platser/1000 kvm LOA. Förskolor har parkeringstalet 0. Då det finns goda möjligheter att nå området med gång, cykel och kollektivtrafik är det däremot rimligt att efterfrågan på parkering för verksamma kan vara något lägre. Detta studeras vidare i kommande arbete inför bygglov och när lokalerna blir tydligare definierade. Parkeringstal 0 har använts för verksamheter i andra projekt i staden, och ska inte uteslutas att också användas i Lövholmen eftersom goda förutsättningar finns för resande utan bil.

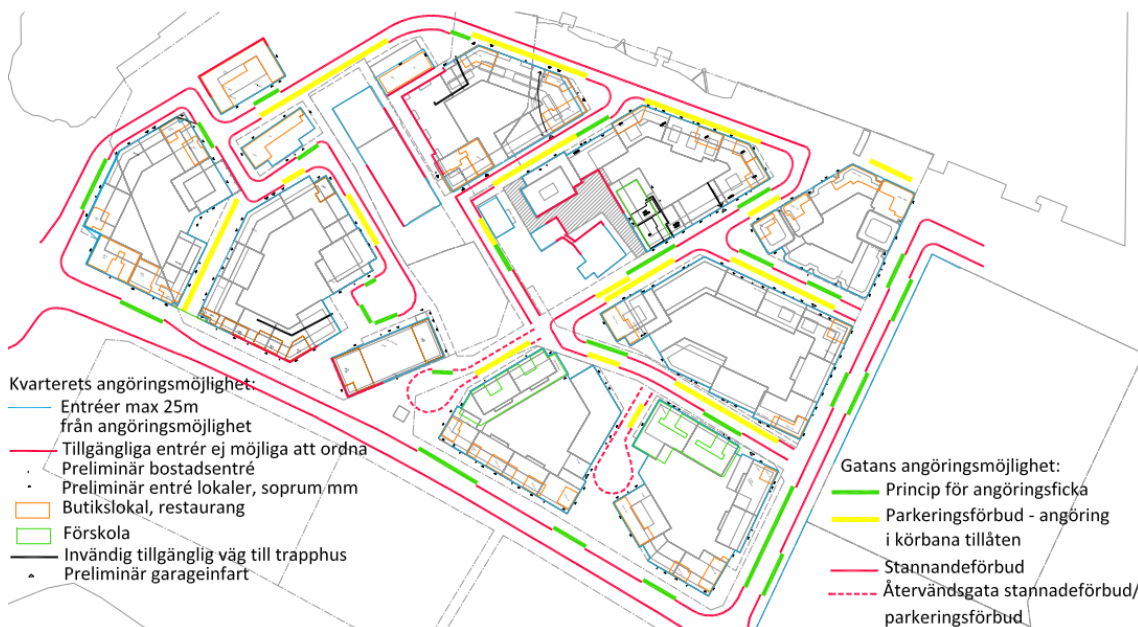
Konsthallen Färgfabriken som utöver utställningsyta också innehåller restaurang och café redan finns inom området är ett besöksmål. Inom fastigheten ryms omkring åtta platser inklusive plats för rörelsehindrade besökare. Platserna kan användas av besökare efter anmälan i receptionen. Platserna bedöms räcka till för den dagliga verksamheten men vid större utställningar/event är parkeringsbehovet större och får hänvisas till avgiftsbelagda parkeringsplatser i närområdet, till exempel Liljeholmsgallerian.

All parkering för boende, verksamheter och besökare kommer att vara lokaliserade i garage under bostadskvarteren. Parkering för personer med rörelsehinder ordnas i garagen. För de byggnader som bevaras och som får för långt avstånd till garagen kan platser för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade behöva ordnas på allmän gata.

Parkeringsköp mellan olika fastigheter kan vara aktuellt för att klara parkering till befintliga byggnader och för kvarter som inte klarar det egna parkeringsbehovet. För besöksparkering kan samnyttjande mellan olika kvarter och platser för kontor och lokaler vara ett intressant alternativ för att minska det totala behovet av bilplatser.

Samnyttjande, gröna parkeringstal och mobilitetsåtgärder för området kommer att studeras vidare efter samråd och är en förutsättning för att lösa parkeringsbehovet inom planområdet.

ANGÖRING



Figur 26. Angöringsschema som visar den planerade bebyggelsens möjlighet att klara 25 meter mellan entré och angöring.

Leveranstrafik och trafik kopplade till lokalerna i området kommer att utgöra en betydande andel av biltrafiken och har ett behov av tillfällig uppställning på gatorna i närheten av de lokaler som ska angöras. Angöringsfickor planeras längs lågfartsgatorna inom planområdet. Angöringsfickorna ska vara reglerade som korttidsparkering, på- och avstigning, lastplatser och parkering för rörelsehindrade. Exakt reglering och utbredning kommer anpassas efter behovet då kunskapen om planerade verksamheter och dess angöringsbehov ökar.

Angöringsfickorna ska placeras så att Boverkets krav på att angöring (PBL) ska finnas inom 25 meter från tillgänglig entré uppfylls för bostäder och verksamheter. Många entréer klarar också Stockholms särskilda önskemål om tio meter mellan angöring och entré. Vid Tvärbanas hållplats i kvarter 3, i kvarteret 5 norr om Färgfabriken och i kv 6 intill kulturplatsen finns "otillgängliga" trapphus. Dessa planeras få invändig förbindelse till trapphus som kan nå tillgängligt utvändigt från gatan inom 25 meter. De bevarade byggnaderna saknar garage i källarvåningen och parkeringsbehovet behöver lösas på kvartermark i övriga kvarter. För att klara 25 meter till entréer till befintliga byggnader kan platser för rörelsehindrade behöva ordnas på allmän gatumark. Dessa platser ordnas av Trafikkontoret efter ansökan av personen med behov.

Ingen särskild plats ordnas vid förskolorna för hämtning och lämning av barn med bil. Majoriteten bedöms bo inom området eller på gång- eller cykelavstånd. I resvaneundersökning för Årstadalsskolan som kan anses vara jämförbart med Lövholmen konstaterades att knappt 10 % av barnen skjutsades med bil till förskola och skola.

Ena sidan av lågfartsgatorna kommer regleras med parkeringsförbud, vilket innebär att lastning och lossning och på- och avstigning är tillåtet. Parkering för rörelsehindrade med tillstånd är också tillåtet upp till 3 timmar där parkeringsförbud gäller. Det är dock aldrig tillåtet att stanna på ett sådant sätt så man hindrar övrig trafik. På motsatt sida av gatan gäller stannandeförbud förutom i angöringsfickorna som planeras.

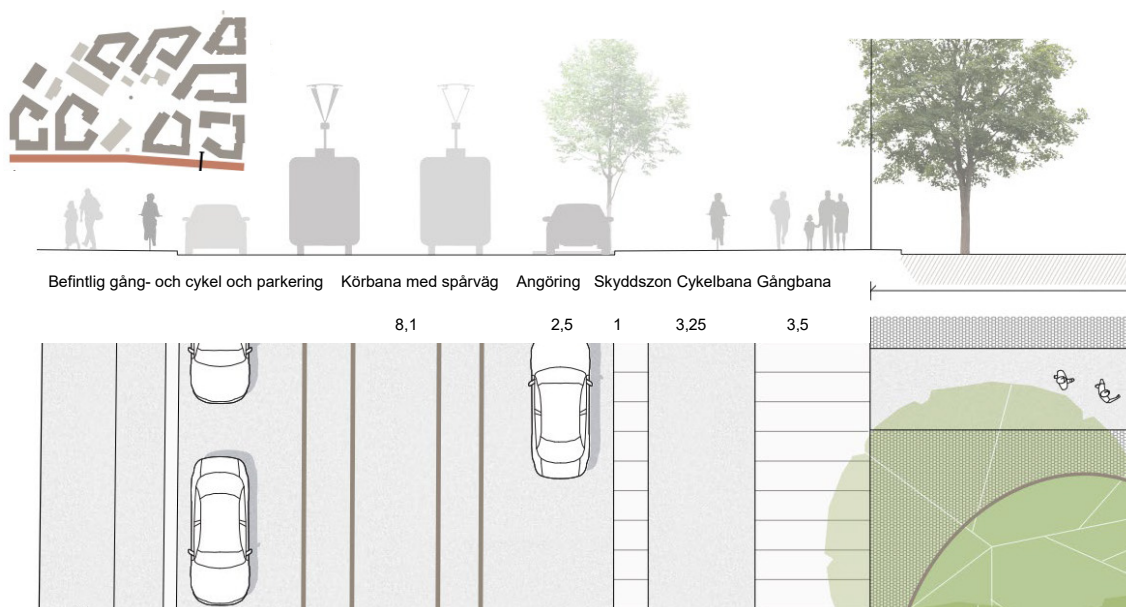
Inom området ska angöring kunna ske 10 meter från miljörum eller avfallskärl med tillgänglig lutning enligt krav från Avfall Sverige. Vid längre avstånd ökar taxan för sophämtning. Backning vid vändning av sopbilar är inte acceptabelt på ytor där gående och cyklister rör sig. Avfallshanteringen beskrivs närmare i en separat utredning.

Färgfabriken har i dag angöring i den södra delen. I den nya strukturen kan varuleveranser till kök och sophantering ske i den nordvästra delen där lastplats på gatumark kommer ordnas. I den nordvästra delen återstår då transporter i samband med utställningar och event samt transporter av rörelsehindrade och till de parkeringsplatser som kommer ordnas inom kvarteretsmark.

6 SEKTIONER

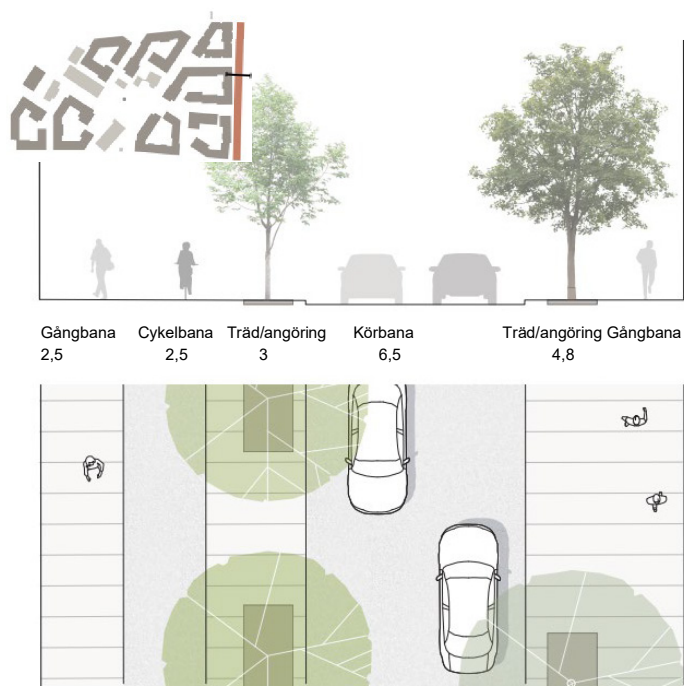
Nedan redovisas principsektioner för Lövholmsvägen, Trekantsvägen, Kajstråket, lågfartsgata, gågata/gångfartsområde

LÖVHOLMSVÄGEN (HUVUDGATA MED SPÅRVÄG)



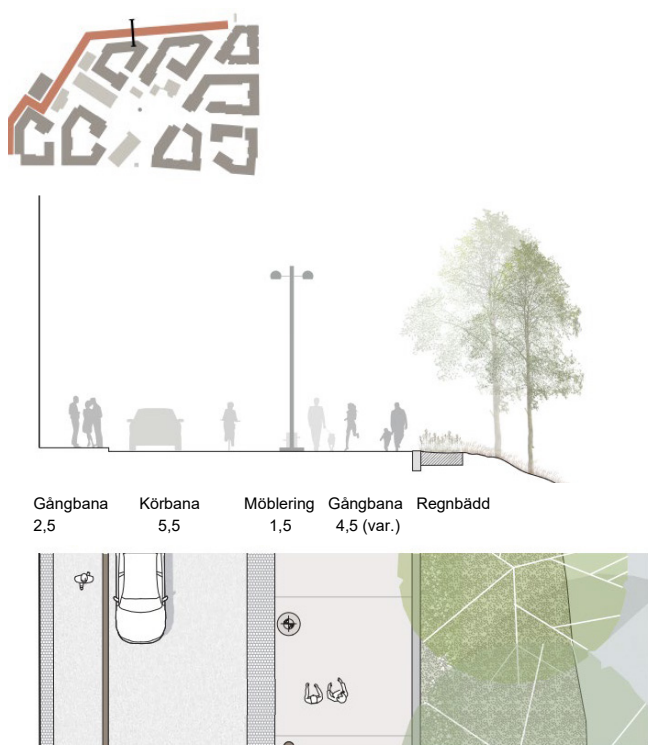
Figur 27 Sektion Lövholmsvägen (Nivå Landskapsarkitektur)

TREKANTSVÄGEN (LOKALGATA)



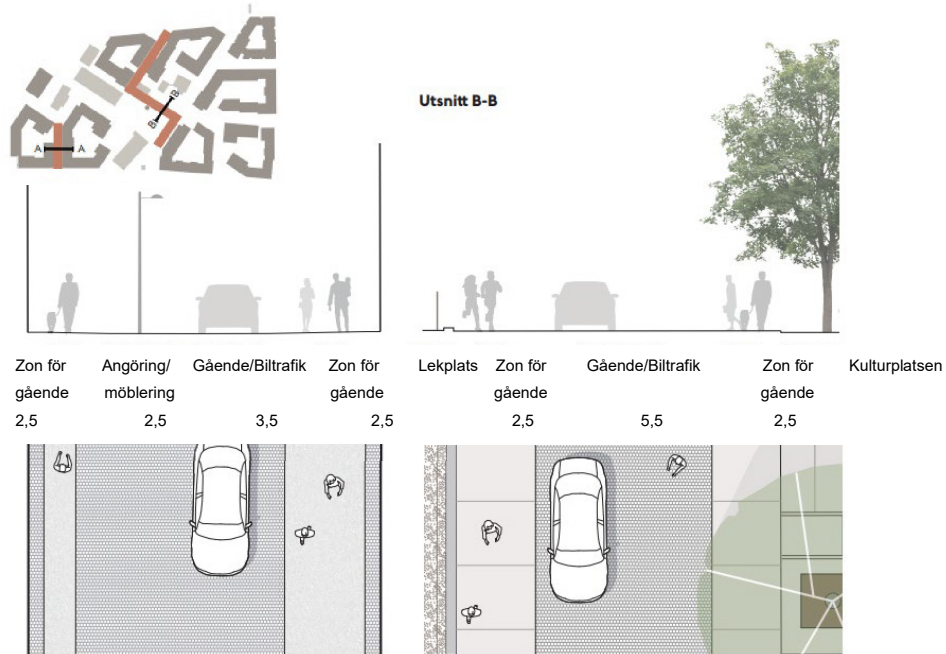
Figur 28 Sektion Trekantsvägen (Nivå Landskapsarkitektur)

KAJSTRÅKET (LÅGFARTSGATA, HUVUDSTRÅK CYKEL)



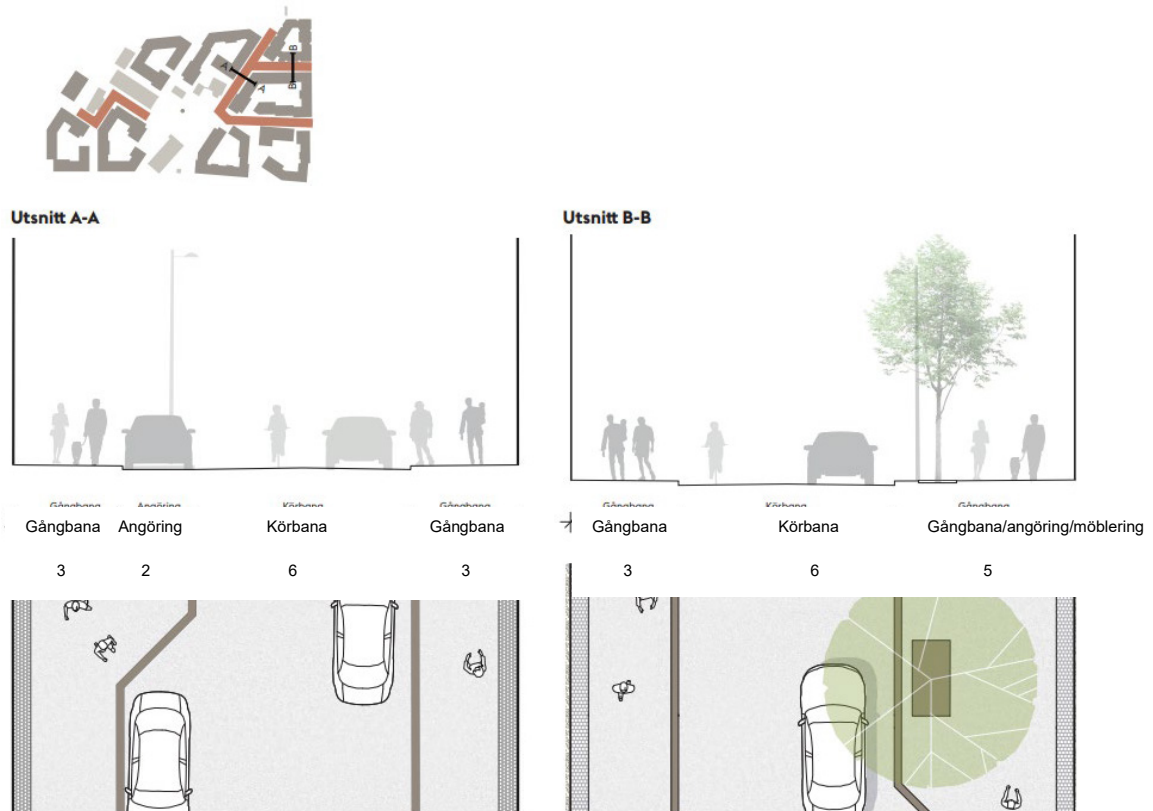
Figur 29. Sektion Kajstråket (Nivå Landskapsarkitektur).

GÅGATA OCH GÅNGFARTSOMRÅDE



Figur 30. Sektion gågata och gångfartsområde (Nivå Landskapsarkitektur).

LÅGFARTSGATA



Figur 31 Sektion Lågfartsgata (Nivå Landskapsarkitektur)

7 ANALYS

ÖVERGRIPANDE

Lövholmen omvandlas från ett industriområde till ett nytt bostadsområde med goda kopplingar mot vattnet och mot Liljeholmen. Ett antal kulturhistoriskt värdefulla byggnader ska bevaras och möjliggöra för nya verksamheter i området.

Den tidigare industriverksamheten har inneburit en rad föroreningar i mark och byggnader. På vissa ställen har det inte varit lämpligt att vistas. Omvandlingen innebär att området saneras från skadliga miljögifter.

Idag är många byggnader tomställda och i dåligt skick och flera byggnader har rivits. Det är svårt att röra sig i området då det till stora delar är avspärrat och gatorna är återvändsgator och orienterbarheten är dålig. Lövholmsvägen, som är områdets huvudgata, är ett svårdefinierat rum med slutna kvarter med plank och murar, parkeringsplatser, överstora impedimentsytor och stängsel.

Den nya exploateringen kommer att stärka kopplingarna inom området och till intilliggande stadsdelar och skapa ett attraktivt område att vistas i. Området kommer även att öppnas upp mot vattnet med nya allmänna kajer och verksamheter. Omvandlingen av Lövholmen medför sammantaget stora positiva effekter på området.

GÅNGTRAFIK

Framkomligheten och tillgängligheten för gående kommer att förbättras med den nya exploateringen av Lövholmen. Gående får tillgång till det nya allmänna kajstråket och nya intressanta platser att stanna till vid på promenaden längs Mälarens vatten. Området utvecklas till ett mer välkomnande och öppet område med trivsammare och tryggare passager genom och längs med bebyggelsen.

Då området utvecklas med stort fokus på gående och platser för vistelse, med lågfartsgator, gångfartsområdet och gågator kommer boende på Lövholmen att få goda gångkopplingar både inom området och till målpunkter utanför. Antal gående i området kommer öka väsentligt och bidra till stadsliv. Exploateringen ger upphov till över 8 000 nya gångresor per dag då promenaden till kollektivtrafiken räknas in. Längs Kajstråket förväntas tidvis stora flöden av flanörer och det är viktigt att skapa en trivsam miljö med platser att stanna till vid längs vattnet.

Om projektet för omdaning av Södertäljevägen genomförs kommer kopplingen till Liljeholmsbron och innerstaden att förbättras.

CYKELTRAFIK

Det primära stråket längs Lövholmsvägen breddas till 3,25 meter och är dubbelriktat på Lövholmsvägens norra sida längs den nya stadsdelen. Utanför planområdet görs även fortsättningen österut av det primära stråket dubbelriktat fram till Södertäljevägen. Det betyder att många cyklister slipper byta sida av gatan i onödan och boende i Lövholmen får en bra koppling till cykelnätet. På den södra sidan behålls dagens enkelriktade

cykelbana som är smal och saknar separering från gående längs spårvagnshållplatsen.

Huvudstråket längs Trekantsvägen byggs ut till en 2,5 meter bred dubbelriktad cykelbana längs den nya bebyggelsen på gatans västra sida. Korsningen Lövholmsvägen/Trekantsvägen byggs om med övergångar för cyklister för att koppla samman de olika stråken.

Cykelplanens huvudstråk längs Lövholmens kajstråk bedöms som mindre viktigt än Trekantsvägen ur aspekten att koppla samman stadsdelar och har ett mer rekreativt syfte. Det når vattenplatsen som blir ett viktigt mål i närområdet. Kajstråket utformas som en lågfartsgata där biltrafik och cykeltrafik samsas. Eventuellt regleras Kajstråket som cykelgata för att prioritera cyklisterna. Bilflödet bedöms bli omkring 400 fordon/dag längs sträckan. Den mest belastade sträckan intill korsningen med Lövholmsvägen/Gröndalsvägen bedöms få ett bilflöde under 1000 fordon/dygn. Antalet cyklister längs kajstråket är svårt att bedöma. Men cyklister som inte har mål i området väljer det snabbare stråket längs Lövholmen och Trekantsvägen i första hand.

Gångbanan som ligger intill vattnet avskiljs från körbanan med en möbleringszon. Gångbanans som ligger längs bebyggelsen separeras från körbanan med kantsten. Längs den bebyggda sidan kommer korttidsangöring förekomma i körbanan och cyklister och motorfordon får anpassa passage av angörande fordon till mötande trafik. Eftersom antalet motorfordon är lågt bedöms angöringen innebära ett litet och acceptabelt hinder för den rörliga trafiken. Vid Cementakajen föreslås gågata. Cyklister får där cykla på gåendes villkor på en kort sträcka. Enstaka motorfordon behöver också köra på Cementakajen.

I den centrala delen av området och i kopplingarna mot hållplats Trekanten på Lövholmsvägen prioriteras gående och gatorna utformas som gångfartsområde/ gågata. Cyklister ska då cykla på gående villkor. Sträckorna är korta och lokala kopplingar till det primära cykelstråket så en begränsning av cyklisternas framkomlighet är rimlig.

Övriga gator inom området blir lågfartsgator med lite biltrafik och cykling i blandtrafik.

Antalet cykelresor som den nya exploateringen ger upphov till är drygt 2 000 resor per dag.

Om projektet för omdaning av Södertäljevägen genomförs kommer kopplingen till Liljeholmsbron och innerstaden att förbättras för cyklister.

Beläggning på cykelbanor och lågfartsgator kommer vara slät, i normalfallet asfalt. I anslutningar till korsningar och cykelbanor utformas så cyklister inte behöver köra över nivåskillnader som t ex kantstenar.

KOLLEKTIVTRAFIK

Ingen förändring av kollektivtrafiken planeras i samband med exploateringen av Lövholmen. Området kommer ha goda kopplingar till tvärbanans hållplats Trekanten.

Den tillkommande trafiken till och från området har analyserats för att säkerställa att kapaciteten i korsningarna mot Lövholmsvägen är tillräckligt hög för att klara den tillkommande trafiken. Analysen visar att kapaciteten för korsningar klarar sig bra med dagens trafik och trafik från den tillkommande exploateringen (se kap 6.4 där en enkel bedömning av kapaciteten gjorts). Utifrån kapaciteten i korsningarna och befintliga magasin mellan hållplatsläget och korsningarna bedöms inte den tillkommande trafiken medföra kölängder som påverkar framkomligheten för tvärbanan.

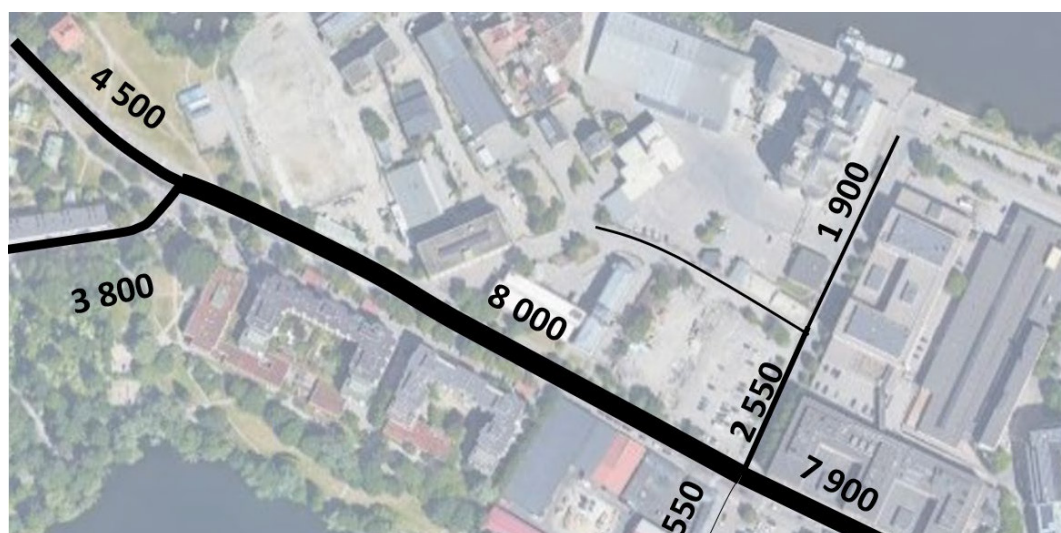
Då spårvagnshållplatsen ligger mellan korsningspunkterna är det dock svårt att säga exakt hur framkomligheten påverkas på sträckan utan att göra en djupare analys (till exempel mikrosimulering med tvärbanan inkluderad).

MOTORFORDONSTRAFIK

En trafikanalys har tagits fram för området som beskriver hur trafiken på kringliggande vägar kommer att utvecklas till 2040 samt med exploateringen av Lövholmen.

För att ta höjd framtida befolkningsutveckling och för den osäkerhet som en utveckling av Södertäljevägen till stadsgata kan medföra anger Trafikkontoret att en årlig uppräknings av biltrafiken med 0,5 % ska användas för bedömningar av framtida bilflöden på Lövholmsvägen. De uppräknade trafikflödena till år 2040 behövs bland annat som underlag till bullerberäkningarna som genomförs i samband med planarbetet.

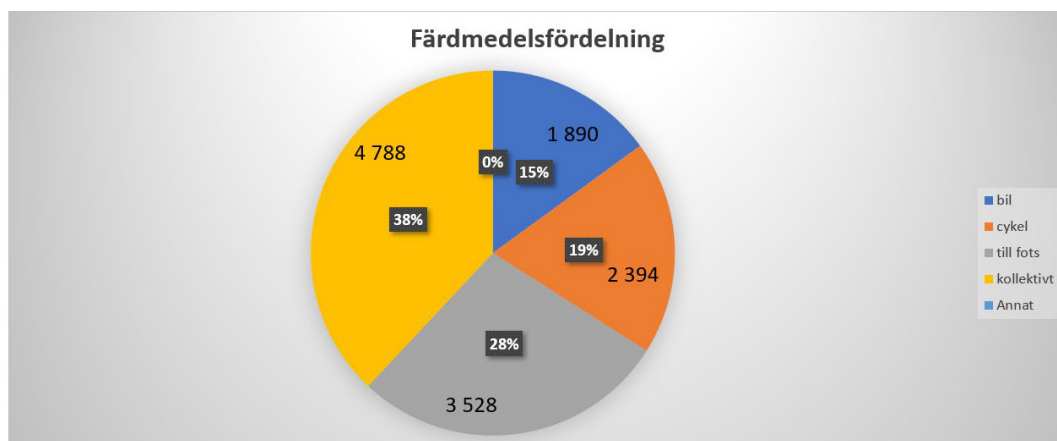
Nedan redovisas trafikflödena för 2040 på dagens gatunät.



Figur 32. Biltrafik (ÅMVDT) uppräknad till år 2040 utan tillskott från planerad exploatering i Lövholmen.

Till detta kommer en bedömning av biltrafiken som alstras av den nya bebyggelsen. Lövholmen ligger i ett mycket bra kollektivtrafikläge och i direkt anslutning till arbetsplatser i innerstaden vilket medför att ett lågt bilresande är rimligt att planera för den nya exploateringen.

Trafikverkets alstringsverktyg har använts för att bedöma hur många resor som totalt alstras av den nya exploateringen. Färdmedelsfördelningen som verktyget ger är inte trolig utan den färdmedelsfördelning som anges i RVU 2019 för innerstaden (med modifikation av gång/cykelandelen) har i stället använts.



Figur 33. Fördelning av resor enligt färdmedelsfördelning för innerstaden RVU 2019 som alstras av ny exploatering i Lövholmen. Viss omfördelning mellan cykel och gång har antagits.

Utifrån planerad exploatering och andel bilresor bedöms exploateringen i Lövholmen alstra 1 620 fordon/dygn eller ÅMVD 2 080 fordon/dygn.

Trafiken antas fördela sig mellan områdets tre tillfarter: cirka 40 % (880 f/d) på nya Fyrvägs korsningen i områdets västra del, cirka 30 % (600 f/d) vardera i tillfarterna till Trekantsvägen (ÅMVD).

Biltrafiken för den tillkommande exploateringen fördelas sedan ut i området. Biltrafiken klingar av längre in i området då områdets garageinfarter passerats.



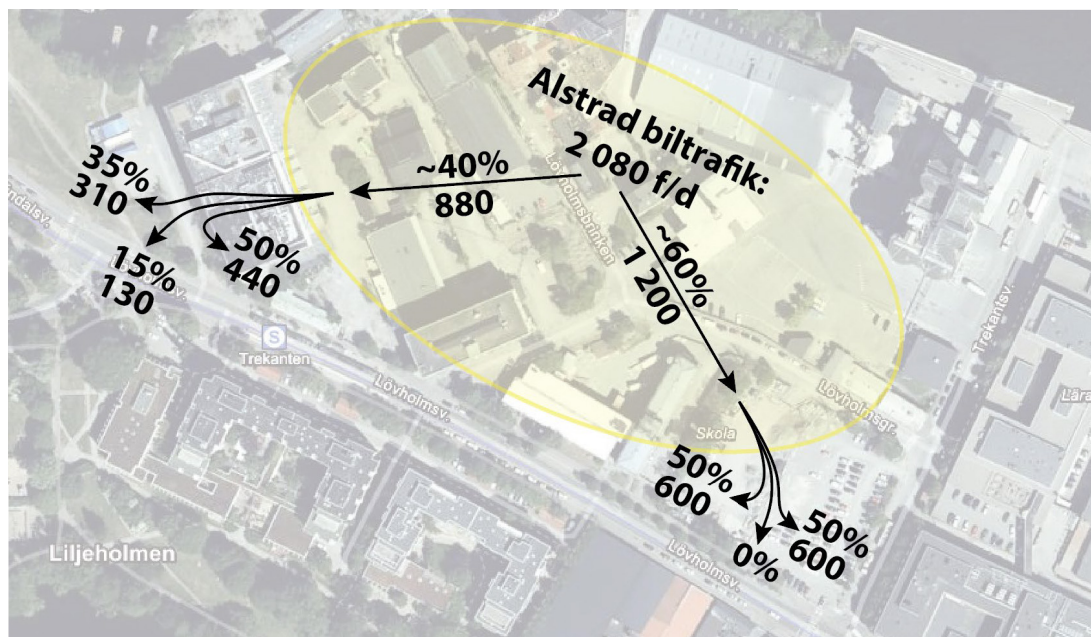
Figur 34. Dimensionerande biltrafik för Lövholmen AVDT 2040 med tillkommande exploatering för underlag till bullerberäkningar för området.

Cirka 50 % av den ökade trafiken på Lövholmsvägen är från den generella prognosen för trafikökning fram till 2040.

En kapacitetsanalys har även gjorts för planområdets två anslutningar mot Lövholmsvägen. Den nya fyrvägs korsningen med Gröndalsvägen och den befintliga fyrvägs korsningen med Trekantsvägen.

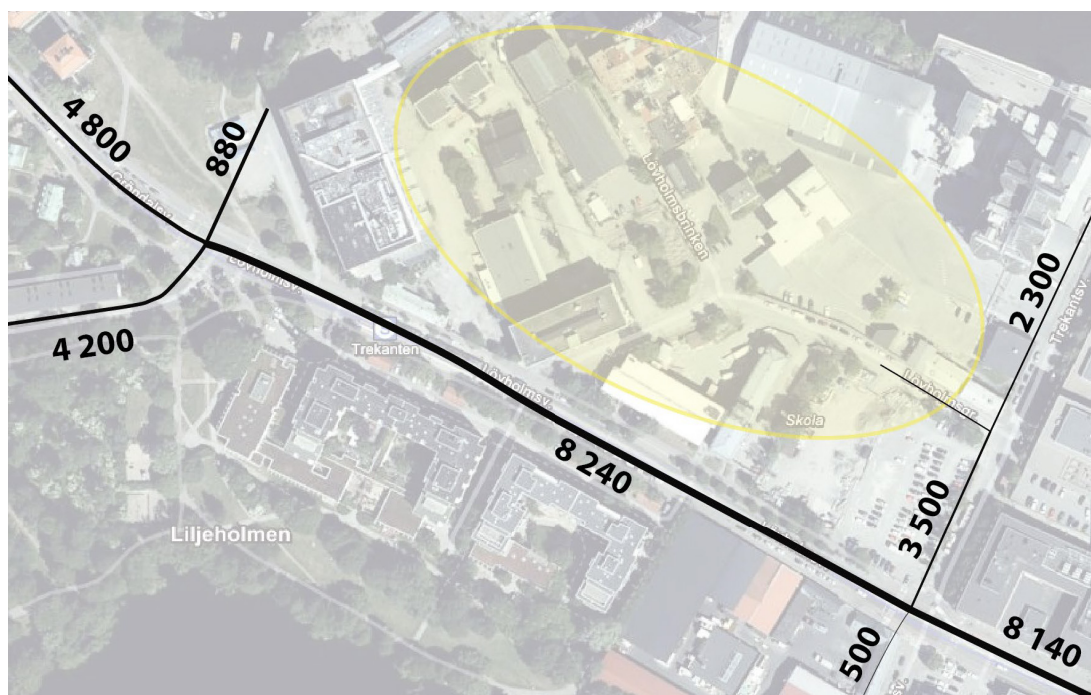
Kapacitetsanalysen är baserad på 2019 års trafikflöden med tillagd alstring för planerad exploatering. Trafikalstringen för den nya exploateringen utgår från följande antaganden:

- 40 % av den nya trafiken använder den nya anslutningen med Gröndalsvägen
- 60 % använder korsningen med Trekantsvägen
- I korsningen med Gröndalsvägen svänger 50 % vänster (öst), 35 % höger (väst) och 15 % rakt fram
- I korsningen med Trekantsvägen svänger 50 % höger och 50 % vänster
- Maxtimmen på förmiddagen är 15 % av dygnstrafiken vilket innebär 310 f/tim för all trafik från den nya exploateringen
- Maxtimmen på eftermiddagen är 20 % av dygnstrafiken vilket innebär 415 f/tim
- Under förmiddagens maxtimme antas 80 % köra ut från området och 20 % in i området
- Under eftermiddagen är flödena motsatt med att 70 % kör in och 20 % ut från området.



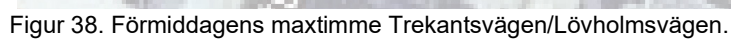
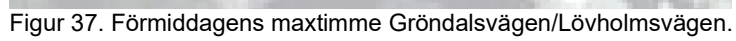
Figur 35. Antagen riktningsfördelning för den tillkommande trafiken.

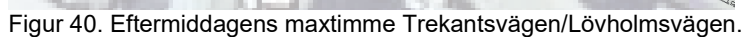
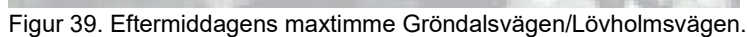
Nedan redovisas den beräknade årsvardagsdygnstrafiken med tillkommen trafik från exploateringen som kapacitetsanalysen baseras på.



Figur 36. Dimensionerande biltrafik för Lövholmen ÅVDT 2019 med tillkommande exploatering för kapacitetsberäkningen.

Trafikflöden och svängfördelning under förmiddagens och eftermiddagens maxtimme redovisas nedan.





Uppdrag: 305264

2023-08-22
Slutrapport

O:\STH\305264\T\ Text\Trafik-PM samråd\Rapport till samråd 230522\230822 Lövholmen trafikutredning.docx

Belastningsgrader över 1,0 innebär växande köer som inte avvecklas.
Beräkningen görs i beräkningsverktyget CAPCAL (version 4.7).

Analysen visar att kapaciteten för korsningar klarar sig bra med dagens trafik och trafik från den tillkommande exploateringen med ovanstående antaganden.

Belastningsgrad och kölängd (antal fordon, medel & 90-percentil) visas i tabellerna nedan.

Tabell 2. Kapacitet maxtimme FM Trekantsvägen/Lövholmsvägen

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (medel)	Kölängd (90-percentil)
Lövholmsvägen V	HRV	352	0,47	2,1	3,6
Trekantsvägen N	HRV	170	0,49	1,5	2,6
Lövholmsvägen Ö	HRV	383	0,53	2,4	4,0
Trekantsvägen S	HRV	64	0,18	0,4	0,8

Tabell 3. Kapacitet maxtimme EM Trekantsvägen/Lövholmsvägen

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (medel)	Kölängd (90-percentil)
Lövholmsvägen V	HRV	377	0,52	2,3	3,9
Trekantsvägen N	HRV	92	0,28	0,6	1,3
Lövholmsvägen Ö	HRV	418	0,51	2,5	4,2
Trekantsvägen S	HRV	146	0,43	1,3	2,4

Tabell 4. Kapacitet maxtimme FM Gröndalsvägen/Lövholmsvägen

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (medel)	Kölängd (90-percentil)
Gröndalsvägen	HRV	198	0,37	0,9	1,6
Ny anslutning	HRV	99	0,22	0,4	0,8
Lövholmsvägen Ö	HR	225	0,36	1,0	1,8
Lövholmsvägen Ö	V	91	0,22	0,4	0,7
Lövholmsvägen S	HRV	200	0,37	0,9	1,7

Tabell 5. Kapacitet maxtimme EM Gröndalsvägen/Lövholmsvägen

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (medel)	Kölängd (90-percentil)
Gröndalsvägen	HRV	279	0,41	1,5	2,8
Ny anslutning	HRV	50	0,12	0,3	0,5
Lövholmsvägen Ö	HR	270	0,35	1,2	2,2
Lövholmsvägen Ö	V	154	0,34	0,7	1,3
Lövholmsvägen S	HRV	152	0,33	0,8	1,6

Resultatet visar att kapaciteten i korsningarna är god vid både för- och eftermiddagens maxtimme med den tillkommande trafiken från Lövholmen.

Omloppstiderna i signalsättningen ligger alla på bra nivåer (mellan ungefär 40 till 50 sekunder beroende på korsning och trafikflöden för för- eller eftermiddagsmax).

Capcal kan dock inte hantera spårväg eller signalprioritering för kollektivtrafik och det påverkar kapaciteten i korsningspunkterna. Dock ligger belastningsgraderna på låga nivåer så det borde finnas marginal i korsningspunkterna. För att studera spårvägens framkomlighet på Lövholmsvägen eller vad en signalprioritering i korsningspunkterna får för effekt kan en trafiksimulering på mikronivå göras. Särskilt eftersom spårtrafiken kommer öka när Tvärbanan förlängs till Helenelund.

8 FORTSATT ARBETE EFTER SAMRÅD

- Parkerings- och mobilitetsutredning för de olika byggaktörerna för att se behov av mobilitetsåtgärder och eventuellt samnyttjande för att klara framtida parkeringsbehov.
- Eventuell trafiksimulering på mikronivå (till exempel med VISSIM) för att säkerställa Tvärbanans framkomlighet på Lövholmsvägen.
- Systemhandlingsarbete med detaljerade höjdstudier, profiler och höjdsättning/samordning med de olika kvarteren. Placering av angoringsfickor, garageinfarter mm.
- Lägga fast lämpliga trafikregleringar för olika gator.