

Utredning Liljeholmstorget
TRAFIK OCH MOBILITET



2024-10-04

UPPDRAG

299386, Liljeholmen utbyggnad

Titel på rapport:

Utredning Liljeholmstorget – Trafik och mobilitet

Datum:

2024-10-04

MEDVERKANDE

Beställare:

Citycon

Kontaktperson:

Mats Bergendahl

Konsult:

Hannah Doherty & Ulf Roslund, Tyréns

Uppdragsansvarig:

Sverker Hanson, Tyréns

Kvalitetsgranskare:

Carolina Stenbeck, Tyréns

REVIDERINGAR

Revideringsdatum

2024-10-04

Version:

4.0

SAMMANFATTNING

Området kring Liljeholmstorget har stora stadsutvecklingsmöjligheter och planeras kompletteras med blandad stadsbebyggelse i enlighet med Stockholm stads översiktsplan. Planen är att utveckla området med nya kontor, hotell, förskola, handel och service, vårdanläggning samt kulturhus/bibliotek. Exploateringen bygger på en större strukturförändring i form av en överdäckning av tunnelbanespåren mellan stationshuset och Hojgränd.

Området kring Liljeholmstorget karaktäriseras idag, förutom av gallerian, av kollektivtrafikknutpunkten med tunnelbana, tvärbana och bussterminal. För gående finns flera gångstråk kring sjön Trekanten och för cyklister finns, förutom lokala cykelstråk, även pendelstråk och regionala stråk i direkt närhet.

Biltrafiken vid Liljeholmstorget är reglerad. På själva Liljeholmstorget är endast nyttotrafik tillåtet och Liljeholmsgränd är reglerad som ett gångfartsområde. Trots detta är trafiken omfattande och uppfattas som störande. Intill gallerian finns ett större parkeringsgarage samt ett varumottag för leveranser och avfallshantering med infarter från Nybohovsbacken.

Planen omfattar både ny exploatering och ombyggnad av befintliga byggnader. Exploateringen innebär förtätning i ett citynära läge intill kapacitetsstark kollektivtrafik vilket skapar goda förutsättningar för Liljeholmstorget att bli en hållbar stadsdel.

En ny entréplats med utrymme för angöring föreslås intill Hojgränd vid Nybohovsbacken. Entréplatsen avlastar därmed Liljeholmstorget som parallellt kan utvecklas till den vistelseyta det har potential att vara. Mellan entrétorget och Liljeholmstorget föreslås en plaza med ett invändigt stråk för gående vilket ökar tillgängligheten och framkomligheten för gående i området.

Vidare innebär förslaget en förlängning av Liljeholmsgränd och en utvecklad koppling mellan Liljeholmsgränd och Liljeholmstorget. Den föreslagna utvecklade kopplingen mellan Liljeholmsgränd och Liljeholmstorget innebär att områdets karaktäristiska höjdskillnader tas tillvara samtidigt som tillgängligheten i området ökar för både gående och cyklister.

Ett nytt parkeringsgarage föreslås under Liljeholmsgränd. Befintlig markparkering flyttas in i garaget och dagens parkeringsyta möjliggör istället exploatering, vistelseytor och en utvecklad stadsmiljö. Överkapacitet i det befintliga galleriagaraget nyttjas för bilparkering för de tillkommande verksamheterna. Nya cykelrum tillkommer för parkering av cyklar.

Exploatören driver ett ambitiöst hållbarhetsarbete och avser certifiera byggnaderna enligt internationell och svensk standard. För att erbjuda lösningar för hållbart resande ingår mobilitetsåtgärder som en viktig del av områdets utveckling.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	5
1.1	BAKGRUND	5
1.2	SYFTE OCH AVGRÄNSNING	5
2	NULÄGESBESKRIVNING	6
2.1	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	6
2.2	KOLLEKTIVTRAFIK.....	8
2.3	BILTRAFIK	9
	TRAFIKALSTRING OCH FÖRDELNING	10
2.4	PARKERING	13
	BILPARKERING	13
	CYKELPARKERING	16
2.5	ANGÖRING	17
2.6	VARUMOTTAGNING OCH AVFALLSHANTERING.....	18
2.7	NÄRLIGGANDE PROJEKT	18
3	PLANFÖRSLAG.....	20
3.1	STRUKTURPLAN.....	20
3.2	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	22
3.3	KOLLEKTIVTRAFIK.....	23
3.4	BILTRAFIK	23
	TRAFIKALSTRING OCH FÖRDELNING	24
	KAPACITET I KORSNINGAR	25
	KÖRSPÅRSANALYS	26
3.5	BILPARKERING.....	28
	EFTERFRÅGAN AV BILPARKERING	28
	BELÄGGNING GALLERIAGARAGET	29
	PARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE.....	30
3.6	CYKELPARKERING.....	31
	EFTERFRÅGAN AV CYKELPARKERING.....	31
	CYKELPARKERINGSLÖSNING	32
3.7	MOBILITETSÅTGÄRDER	33
	MOBILITETSPAKET FÖR VERKSAMHETER	33
3.8	ANGÖRING	34
3.9	VARUMOTTAG OCH AVFALLSHANTERING	34

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Liljeholmstorget har under åren utvecklats från ett tidigare industriområde till en citynära knutpunkt med tunnelbana, tvärbana och bussterminal. Det nuvarande Liljeholmstorget invigdes 2009 och består av en blandning av butiker, restauranger och bostäder. Liljeholmstorget Galleria ägs och förvaltas av Citycon.

Sedan 2018 pågår ett detaljplanearbete för att möjliggöra ytterligare utveckling av Liljeholmstorget med omnejd. En överdäckning av tunnelbanespåren föreslås, med ny bebyggelse ovanpå och intill. Exploatören avser att bygga kontors- och handelsverksamhet, samt en utvecklad vårdanläggning.

Denna Trafik-PM utgör en uppdatering av tidigare PM som tagits fram under planprocessen.

1.2 SYFTE OCH AVGRÄNSNING

Syftet med uppdraget är att beskriva detaljplaneförslagets innehåll och konsekvenser ur ett trafikperspektiv. Fokusfrågor inkluderar trafikalstring, parkeringslösningar, logistikhantering och transporter till och från olika verksamheter och funktioner.

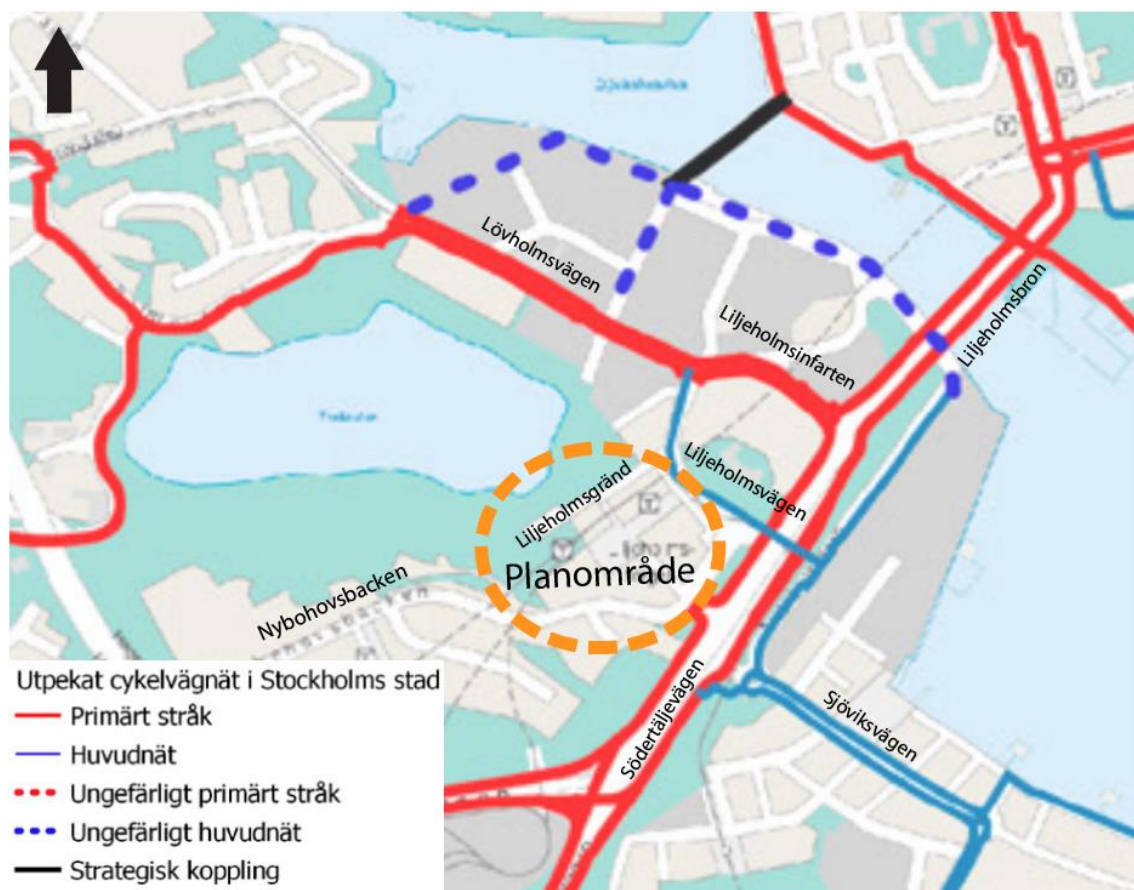
De platser som i första hand omfattas av utredningen är Liljeholmsgränd, Hojgränd samt Nybohovsbacken där ny trafikangöringsplats planeras.

2 NULÄGESBESKRIVNING

Området kring Liljeholmstorget präglas av att vara en knutpunkt mellan tunnelbanans röda linje, tvärbanan samt flertalet busslinjer. Liljeholmstorgets galleria står för en stor del av den kommersiella och offentliga servicen i den växande stadsdelen och parken intill sjön Trekanten erbjuder områden för rekreation och lek.

2.1 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

I närheten av Liljeholmstorget löper flera cykelstråk. Primära stråk finns längs Hägerstensvägen, Södertäljevägen och över Liljeholmsbron, där de på andra sidan ansluter till primära stråk på Södermalm. Primära stråk finns även runt sjön Trekanten i närområdet, med stråk längs Lövholmsvägen och Blommensbergsvägen. Lövholmsvägen, Södertäljevägen och Liljeholmsbron är klassade som regionala cykelstråk.



Figur 1. Cykelstråk i närheten av Liljeholmstorget. Utsnitt från Cykelplan för Stockholms stad (Stockholm stad, 2021).

Kring Liljeholmstorget finns, utöver de primära stråken, även lokala gång- och cykelstråk. Kring sjön Trekanten och genom intilliggande Trekantsparken går flera friliggande gång- och cykelvägar.

Parallellt med Trekantsparken sträcker sig ett gångfartsområde längs Liljeholmsgränd, där fotgängare prioriteras framför bilar. Oskyddade trafikanter är enligt regleringen även prioriterade på Liljeholmstorget, där allmän motorfordonstrafik är förbjuden. I praktiken är oskyddade trafikanter dock utsatta på torget då fordon använder vändslingan i relativt hög utsträckning. Mellan Liljeholmstorget och Liljeholmsgränd finns en koppling för gående i form av en trappa.

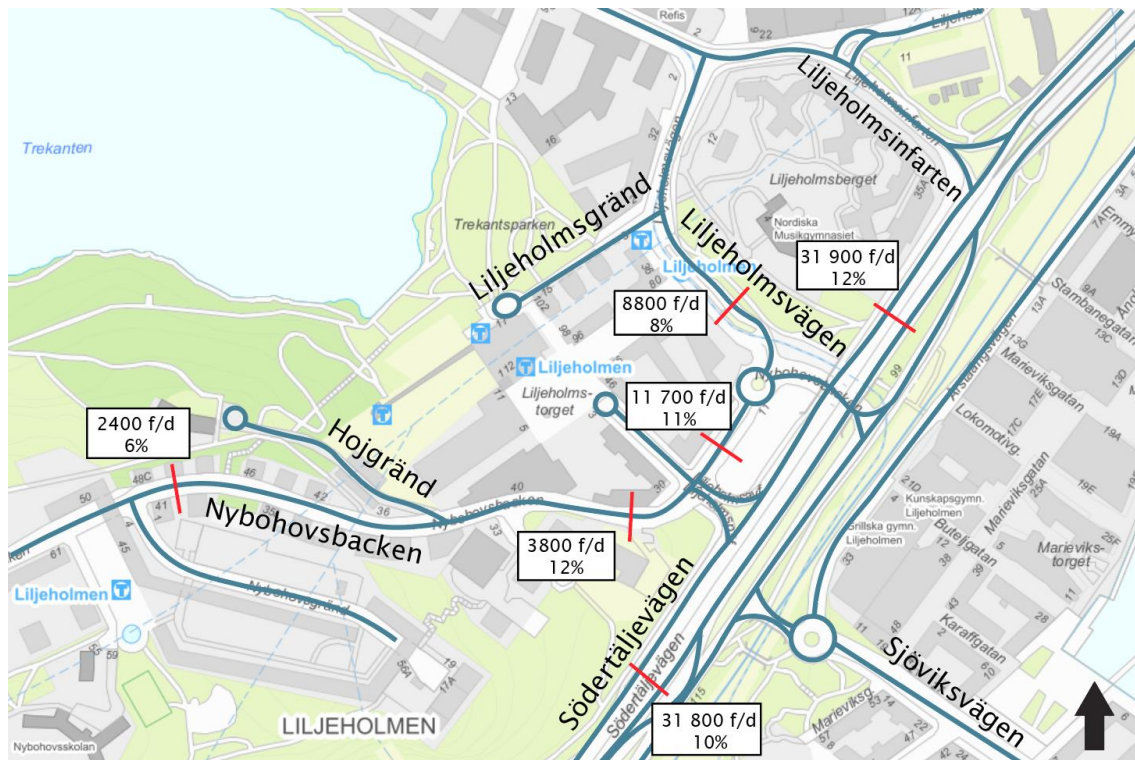


Figur 2. Trappa mellan Liljeholmsgränd och Liljeholmstorget.

8(34)

2.3 BILTRAFIK

Området kring Liljeholmstorget nås från huvudvägnätet via Södertäljevägen. Liljeholmstorget nås även via Nybohovsbacken, Liljeholmsvägen samt Lövholmsvägen.



Figur 4. Gator för allmän trafik kring Liljeholmstorget. Flöden och andel tung trafik hämtat från Trafikdata (Stockholms stad).

På själva Liljeholmstorgets yta råder förbud mot motorfordonstrafik med undantag för varu- och värdetransporter, taxi, sopbilar samt transport av rörelsehindrade med särskilt tillstånd. En vändplats finns på gatan in till Liljeholmstorget, i anslutning till zonen med fordonsförbud.

Enligt Stockholms stads trafikflödesmätningar 2016 är årsmedelvardagsdygnstrafiken (ÅMVD) på Södertäljevägen utanför Liljeholmstorget uppmätt till drygt 32 000 fordon/dygn. Andelen tung trafik på sträckan är 10-12 %. Nybohovsbacken norr om gatan in till Liljeholmstorget hade 2020 cirka 11 700 fordon/dygn och väster om gatan in till Liljeholmstorget 3 800 fordon/dygn. Västra delen av Nybohovsbacken hade 2012 cirka 2 400 fordon/dygn. Andelen tung trafik på Nybohovsbacken uppmättes till 6% (2012)-12% (2020). Data om Liljeholmsvägen visar från 2014 ett flöde på drygt 8 800 fordon/dygn, med 8% tung trafik.¹

Norr om Liljeholmstorget och tunnelbanestationen finns återvändsgatan Liljeholmsgränd. Gatan är ett reglerat gångfartsområde och kantas av bostäder och Trekantsparken. En mindre vändplats finns, men bilar kan passera vändplatsen för att nå två parkeringsytor.

¹ Trafikdata Stockholms stad, 2024.



Figur 6. Liljeholmsgränd är reglerad gångfartsgata.



Figur 5. Vändplats på Liljeholmsgränd, med möjlig vidarekörning mot markparkeringsplatser.

Trafikalstring och fördelning

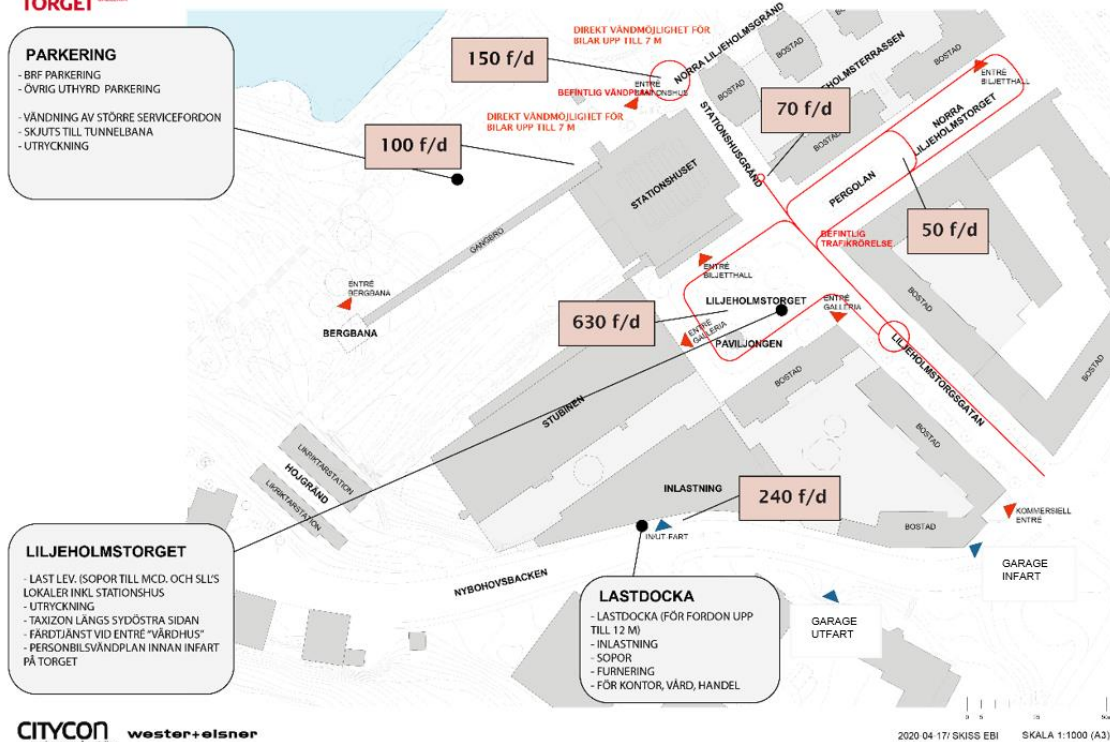
Liljeholmstorget med omnejd alstrar trafik av olika slag. Analys visar att Liljeholmstorget under dagen hade totalt närmare 700 fordonsrörelser, vilket motsvarade knappt 400 fordon. Den uppmätta maxtimmen var mellan 10–11 på förmiddagen. Beläggningen var generellt hög under dagen. De platser på torget som bidrog till flest fordonsrörelser var sträckan utanför tunnelbanan samt taxiplatserna, följt av platserna märkta för rörelsehindrade. Resterande platser som analyserats var "lastplatsen" nordöst om tunnelbanan, ytan mot tvärbanan samt själva torgytans möbleringszon. Förutom mycket taxibilar präglas torgets trafik och angöring av mindre lastbilar och skåpbilar. Dessa parkerar främst utanför tunnelbanan eller på lastplatsen bakom.

Analysen av Liljeholmstorget användes tillsammans med Trafikverkets alstringsverktyg och tidigare genomförda mätningar på Liljeholmsgränd för att uppskatta trafikmängden i området. I Tabell 1 redovisas

alstringen i relation till befintliga verksamheter. Fördelningen inom området redovisas i Tabell 2 samt i

**LILJEHOLMS
TORGET**

BEFINTLIG FORDONSTRAFIK LILJEHOLMSTORGET



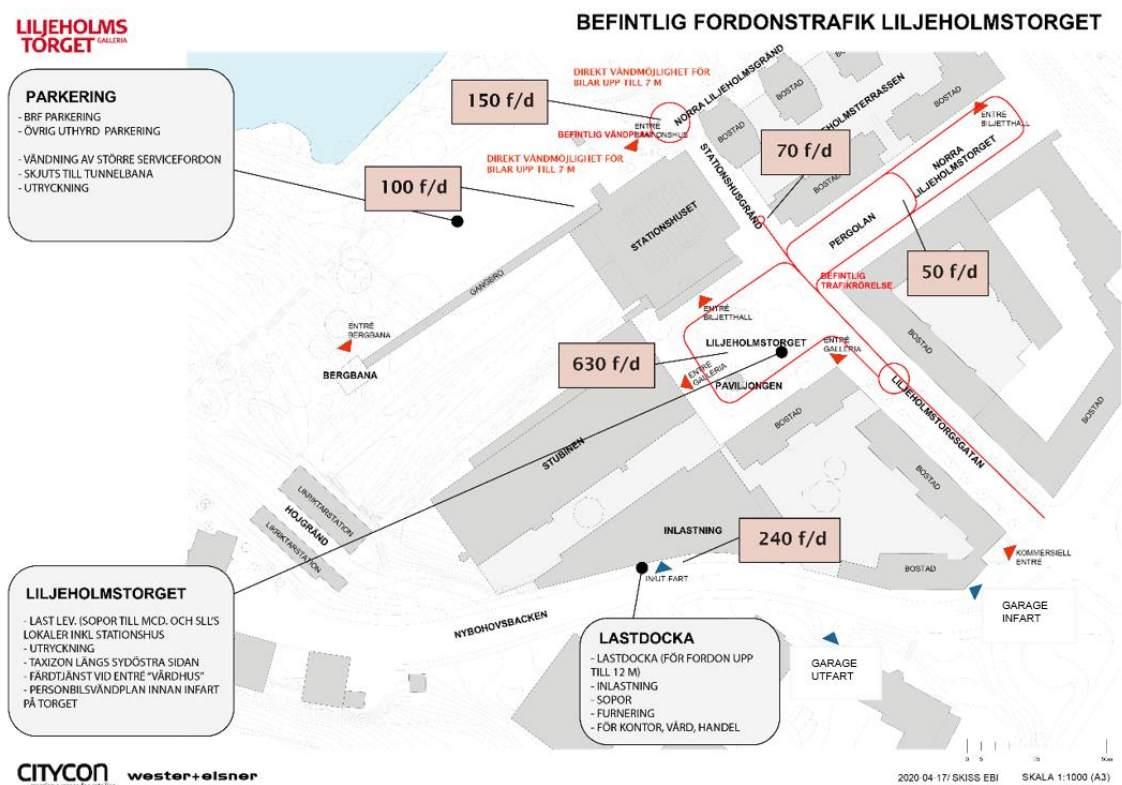
Figur 7.

Tabell 1. Trafikalstring idag, fördelat på verksamheter.

Markanvändning	BTA [kvm]	Persontrafik/dygn	Nytrafik/dygn	Taxitrafik/dygn
Kontor	2 400	60	20	20
Vård	12 000	185	40	50
Handel	30 000	4945	275	80
Övrigt			155	200
TOTALT	44 400	5190	490	350
			TOTALT	6030

Tabell 2. Trafikalstring idag, fordon/dygn fördelat på platser.
Antalet fordon per dygn omfattar både in- och utfart till respektive plats.

Plats	Fordon/dygn
Varumottag	240
Liljeholmstorget	630
Norra Liljeholmstorget	50
Stationshusgränd	70
Norra Liljeholmsgränd	150
Södra Liljeholmsgränd	100
Galleriagaraget	4790
TOTALT	6030



Figur 7. Fördelning av dagens trafikalstring.

2.4 PARKERING

Bilparkering

Längs Liljeholmsgränd råder parkeringsförbud, med undantag för markerade platser. Vid änden av Liljeholmsgränd finns två markparkeringar. Den ena parkeringen består av 47 förhyrda platser för bostäderna i Brf Liljeholmsterrassen. På den andra finns cirka 40 parkeringsplatser. Dessa parkeringar är märkta för bland annat MTR och parkering sker mot avgift. Enligt en beläggningsanalys av parkeringarna från 2019 hade den senast nämnda parkeringsytan låg beläggning.

Tabell 3. Antal parkeringsplatser vid Liljeholmsgränds markparkering.

Parkering Liljeholmsgränd	Antal parkeringsplatser
Brf Liljeholmsterrassen	47
Parkering mot avgift	40



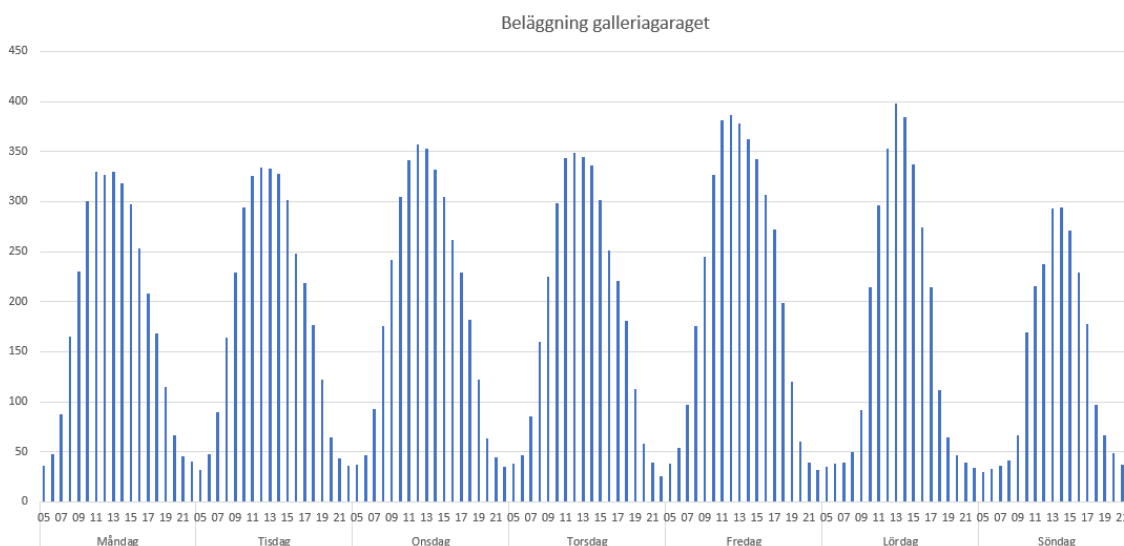
Figur 8. Parkering vid änden av Liljeholmsgränd. Till höger skymtas parkeringen för brf. Liljeholmsterrassen.

I området finns även galleriagaraget, med in- och utfart via Nybohovsbacken. Det finns totalt 872 parkeringsplatser, varav 232 förhyrda platser och 614 platser för besökare. Resterande platser tillhör olika bilrelaterade verksamheter (tvätt och bilpool).

Tabell 4. Antal bilparkeringsplatser i galleriagaraget vid Nybohovsbacken.

Parkering galleriagaraget	Antal parkeringsplatser
Förhyrda platser	232
Besöksparkering	614
Biltvätt	6
Bilpool	20
TOTALT	872

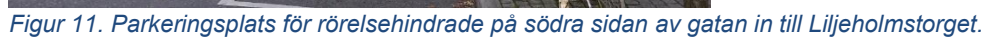
Beläggningen för besöksparkeringen i galleriagaraget ligger under maxtimmen på drygt 50 %. Det betyder att många parkeringsplatser stor tomma även när garaget är som mest använt. Beläggningen är som högst på fredagar och lördagar och som lägst på söndagar, se Figur 9. Allra högst är beläggningen på lördag mitt på dagen, då med cirka 400 parkerade bilar samtidigt. På vardagar (måndag-torsdag) står som mest 300-350 bilar parkerade i garaget samtidigt, även detta mitt på dagen.



Figur 9. Snittbeläggning i galleriagaraget måndag-söndag, data från oktober 2019.



Längs gatan in till Liljeholmstorget finns flera markerade parkeringsplatser och ändamålsplatser. Parkering för rörelsehindrade finns på båda sidor gatan om 7 respektive 10 meter, och parkeringen är avgiftsbelagd. På Liljeholmstorgets vändplats råder stopp- och parkeringsförbud.



Cykelparkering

Allmän cykelparkering finns på flera platser kring Liljeholmstorget. Kring själva torgytan finns cykelställ bredvid ingången till tunnelbanan, intill gallerians två entréer samt längs och i anslutning till gatan in till Liljeholmstorget. Vid Liljeholmsgränd finns cykelställ mot Trekantsparken samt under trappan upp till torget. Ingen cykelparkering finns idag vid Hojgränd eller i galleriagaraget.

Alla cykelställ i området möjliggör fastlåsning av cykelramen. Parkeringsplatserna är lokaliserade nära entréer till tunnelbana och service. Endast ett fåtal cykelställ, de som är placerade under trappan vid Liljeholmsgränd, har väderskydd. Idag används tomma ytor under tak mellan trappan och ingången till tunnelbanan för cykelparkering trots brist på cykelställ, medan cykelställerna mot Trekantsparken är förhållandevis tomma.



Figur 13. Befintlig cykelparkering vid Liljeholmsgränd intill Trekantsparken.



Figur 12. Felparkerade cyklar under tak vid ingång till tunnelbanan från Liljeholmsgränd.

2.5 ANGÖRING

På Liljeholmsgränd är angöring möjligt via Europarks markerade parkeringsrutor. På vändplanen och efter passage av denna råder stoppförbud.

Möjlighet för angöring saknas helt på Hojgränd.

På södra sidan av gatan in till Liljeholmstorget finns en 40 meters lång ändamålsplats för av- och påstigning. På norra sidan av gatan finns ytterligare en 20 meters lång yta för samma ändamål. En 12 meters lång sträcka på Liljeholmstorgets östra sida är ändamålsplats för uppställning av fordon i taxitrafik



Figur 14. På- och avstigningsplats på södra sidan av gatan in till Liljeholmstorget.



Figur 15. Taxiplats på Liljeholmstorget.

2.6 VARUMOTTAGNING OCH AVFALLSHANTERING

Den huvudsakliga varumottagningen och avfallshanteringen inom området sker via en större varumottagning med entré från Nybohovsbacken. Enligt uppgifter från Ragnsells angörs varumottaget av cirka 240 fordon/dygn.

Ändamålsplatser för lastning och lossning finns även på norra sidan om gatan in till Liljeholmstorget samt på norra sidan av Liljeholmstorget. McDonalds och MTR använder ytan norr om torget för logistikhantering. Andra större verksamheter som använder sig av annan lastnings- och lossningsplats än det stora varumottaget är Coop och Lidl. Coop har en egen lastplats i övre delen av Liljeholmsgränd och Lidl har en vid innergården i kvarter Karet sydost om torget, med infart via gatan in till Liljeholmstorget.

Inventering av Liljeholmstorget visade att torget används för ytterligare logistikhantering. Flera mindre nyttofordon använder stoppfickan på torgets norra sida utanför tunnelbaneentrén.

2.7 NÄRLIGGANDE PROJEKT

Södertäljevägen

Södertäljevägen planeras utvecklas till ett urbant stråk som ska binda ihop Liljeholmen med Södermalm. Ambitionen är att skapa en attraktiv miljö med en blandning av arbetsplatser, bostäder och service. Trygga parker, torg och stråk ska locka både boende och besökare. Södertäljevägen ska utvecklas för hållbart resande anpassad för kollektivtrafik, gång-, cykel- och nyttotrafik. Programarbete har påbörjat och programsamråd planeras till fjärde kvartalet 2024. Exploateringsnämnden gav i mars 2024 Exploateringskontoret i uppdrag att efter programsamråd avvakta vidare arbete med projektet och återkomma till nämnden när de ekonomiska förutsättningarna förbättras.

Lövholmen

Lövholmen ligger i nordvästra Liljeholmen. Projektet är i planskede och framtaget planförslag innebär att området omvandlas från befintligt industriområde till en blandad stadsdel med bostäder, skola och förskolor, parker och kontor. Kulturhistoriskt värdefull miljö ska bevaras. Nuvarande tidplan anger att planen ska granskas i kvartal 3 2025 och att den ska kunna antas ett år senare.

Marievik

Marievik ligger i norra Liljeholmen och området består idag av kontorshus. En ny plan innebär ombyggnad till blandad stadsmiljö, med omkring 960 nya bostäder och 27 000 kvadratmeter nya ytor för kontor och andra verksamheter. Marievik får även nya parker, förskolor och en kajpromenad med badbryggor. Detaljplanen vann laga kraft den 3 april 2023, rivningsarbete inför nybyggnation pågår.

Utbyggnad tunnelbana Fridhemsplan–Älvsjö

En ny gul tunnelbanelinje planeras mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Planen inkluderar nya bostadsområden och arbetsplatser, med fokus på hållbar kollektivtrafik. Detta kommer att göra resandet mellan centrala och södra Stockholm smidigare och skapa nya resmöjligheter som avlastar trafiken. Projektet är nu i planerings- och utredningsfasen. Om alla tillstånd erhålls, är byggstarten planerad till 2025 med uppskattad byggtid till cirka nio år.

Den nya stationen för den gula linjen vid Liljeholmen kommer att byggas under den röda linjen. Detta läge möjliggör enkla byten mellan bussar, den röda linjen och den gula linjen, vilket underlättar smidiga övergångar för resenärerna. Bland de undersökta alternativen orsakar detta minst störningar i området.

Liljeholmens södra biljetthall kommer att anpassas och entrén placeras vid den närliggande parken vid Trekanten. Den befintliga entrén från Liljeholmstorget kommer att behållas. Stationen kommer att ha en uppgång och en nedgång, och resenärerna kommer att kunna ta sig till och från plattformen med snabbhissar för en kortare och smidigare resa.

Trekantsparken

Parallellt med planarbetena för Liljeholmstorget och Ny tunnelbana har staden studerat hur Trekantsparken kan anpassas och utvecklas för rekreation och rörelse.

Liljeholmstorget

Stockholms stad har drivit en separat utredning kring Liljeholmtorget's framtida funktioner och gestaltning. För närvarande finns dock inga planer antagna för torgets omdaning.

Ny passage över Södertäljevägen

En helt ny passage för gående och cyklister över Södertäljevägen planeras i anslutning till Liljeholmspåfarten. Denna passage ska ge en koppling mellan Liljeholmstorget och Årstadal samt Liljeholmskajen. Inriktningsbeslut fattades i juni 2024 och genomförandebeslut är planerat till våren 2025.

3 PLANFÖRSLAG

3.1 STRUKTURPLAN



Figur 16. Översikt över planerad exploatering.

Aktuellt planförslag innebär en överdäckning av de öppna tunnelbanespåren väster om Liljeholmens station. Överdäckningen föreslås bebyggas och sammanlänkas med befintlig galleria och vårdbyggnad och nyttjas för kontor, handel, hotell/longstay, kulturhus/bibliotek, förskola samt nya lokaler för vård. I Tabell 3 på nästa sida framgår fördelningen av tillkommande exploatering i relation till befintlig bebyggelse. Överdäckningen föreslås även rymma en öppen yta i form av en plaza som fungerar som ett stråk som kopplar samman Liljeholmstorget med en ny entréplats intill Höjgränd.

Den föreslagna nya entréplatsen nås via Nybohovsbacken och Höjgränd. Förutom entré till plazan föreslås det även finnas entréer direkt till kontorsverksamhet, vård, hotell/longstay och förskola. En förskoledgård föreslås norr om förskolan, intill Höjgränd i riktning mot Trekanten.

Vidare inkluderar planförslaget en förlängning och utveckling av Liljeholmsgränd. Från Brinken föreslås entréer finnas till hus 1-4, till gallerian och till bergbanan.

Vidare föreslås ett garage med parkering för boende med in- och utfart från där Liljeholmsgränd idag slutar. In- och utfarten byggs i anslutning till det planerade utbyggda stationshuset.

*Tabell 5. Översikt över befintlig och tillkommande trafikallstrande yta (BTA)
(logistik/garage/teknik ej medräknat) uppdelat på markanvändning.*

Markanvändning	Nytt (BTA)	Nytt + ombyggt (BTA)	Information
Förskola	1 037	1 037	
Handel	7689	11 683	Gemensamma ytor ej medräknade
Kultur	4 519	4 519	Kulturhus/bibliotek avses
Hotell/longstay	1 800	1 800	
Kontor + vård	33 421	39 705	
TOTALT	48 466	58 744	

3.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

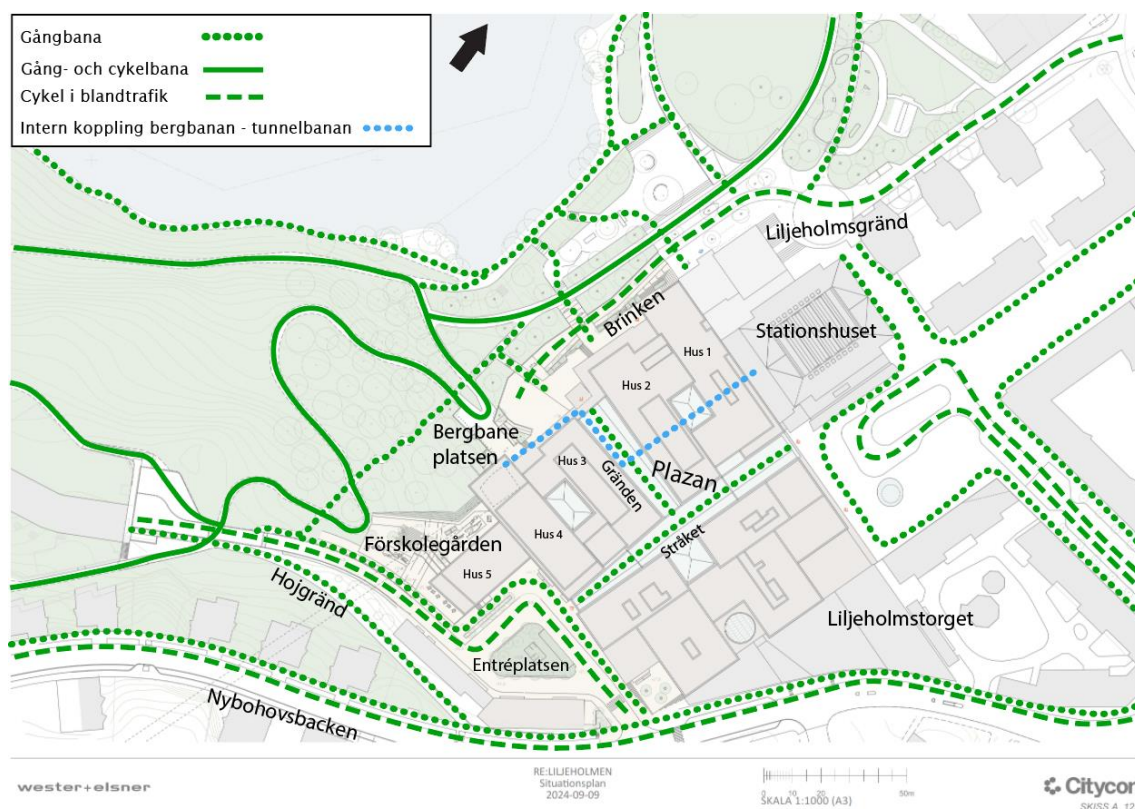
Den föreslagna exploateringen innebär nya och gena kopplingar för oskyddade trafikanter.

Brinken utgör en ny koppling mellan Liljeholmsgränd och Bergbaneplatsen och utvecklas med förslaget till en naturlig och inbjudande terrasspark, där höjdskillnaden tas tillvara och skapar karaktär. Mellanplanen och ramperna bidrar även till en tillgänglig koppling, med lutningar under 5 % i längsled.

Plazan skapar ett inomhusstråk för gående genom överdäckningen mellan den nya entréplatsen och Liljeholmstorget och kommer vara tillgänglig under stora delar av dygnet. Detsamma gäller med gallerian som under öppetid i sig fungerar som en möjlig transportväg mellan Liljeholmstorget, nya entréplatsen och Liljeholmsgränd.

Kringliggande cykelstråk påverkas inte av planerad exploatering. Området har fortsatt närhet till regionala och kommunala huvudstråk.

De lokala gång- och cykelstråken i Trekantsparken ligger utanför plangränsen. Förslaget innebär dock nya anslutningar till parken från Gallerian via Brinken.



Figur 17. Framtida stråk för gående och cyklister.

3.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Förslaget påverkar inte den befintliga kollektivtrafiken i området. Liljeholmens buss- och tunnelbanestation kvarstår likt idag. Förslaget innebär dock en ny entré och kopplingar från stationshusets biljetthall till den planerade överdäckningen. Den nya entrén förenklar för resenärer att röra sig mellan kollektivtrafiken och verksamheterna i området.

Upprustning av bergbanan Nybohovshissen har drivits av Trafikförvaltningen och bergbanan är sedan juli 2023 åter i drift. Syftet med upprustningen var att förbättra servicen och möjliggöra ett högre resenärsflöde. Entré till Nybohovshissen sker i planförslaget från Brinken, som ersätter dagens inglasade gångbro. Planförslaget skapar även en invändig access mellan stationshuset och bergbanan.

Region Stockholm planerar en ny tunnelbanesträckning mellan Fridhemsplan och Älvsjö. Linjen ska dras via Liljeholmen med station, vilket i framtiden kommer möjliggöra ytterligare goda kollektiva förbindelser till och från Liljeholmstorget. Liljeholmens södra biljetthall kommer att anpassas och entrén placeras vid Trekantsparken. Den befintliga entrén från Liljeholmstorget kommer att behållas. Stationen kommer att ha en plattformsförbindelse med snabbhissar.

3.4 BILTRAFIK

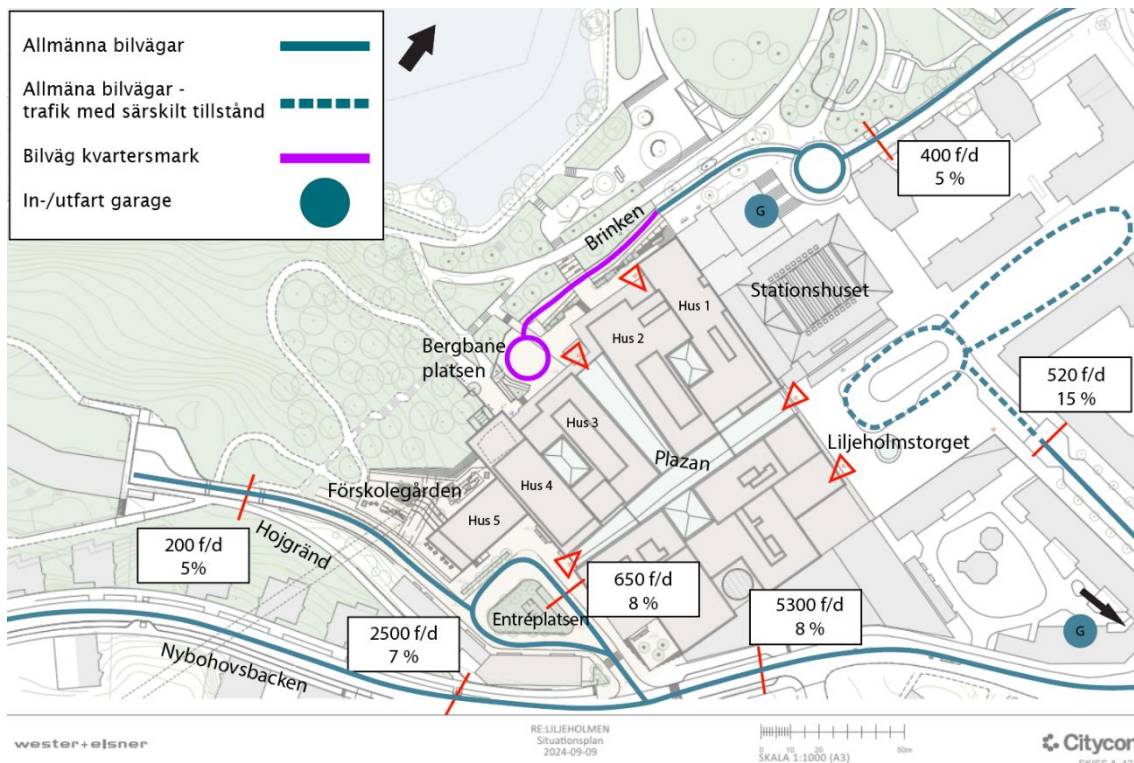
Förslaget innebär en förlängning av Liljeholmsgränd som benämns Brinken. Befintliga Liljeholmsgränd föreslås förlängas via ramp. Hela den förlängda Liljeholmsgränd inklusive Brinken föreslås regleras som gångfartsområde. Brinken kommer fortsatt vara en återvändsgata. Befintlig vändplan justeras något och en ytterligare vändmöjlighet föreslås i den nya södra änden vid Bergbaneplatsen.

En generell risk vid gångfartsområden är felaktig användning. Risk finns att Brinken används felaktigt av fordon eftersom entréer till tunnelbana och flera nya verksamheter nås via gränden. Befintlig skylt för gångfartsområdet vid Liljeholmsgrändens östra ände bör kompletteras med ytterligare en likadan skylt på andra sidan gatan. En skylt som informerar om att Liljeholmsgränd är en återvändsgata bör sättas upp, med tillägsskylt som informerar om eventuella fordonsbegränsningar. Vid vändplanen rekommenderas ytterligare påminnande skyltar om avsaknad av fullgod vändmöjlighet vid Brinkens ände. Utöver skyltning om gångfartsområdet och återvändsgata bör närområdet, särskilt korsningspunkter, kompletteras med påbudsskyltar som hänvisar fordonstrafiken till de gator och entréer som önskas användas istället.

Nya entréplatsen utformas med en ny vändslinga. Vändslingan föreslås enkelriktad vilket medför en tydlig och säker trafikmiljö. Hojgränd planeras fortsatt vara dubbelriktad.

Förslaget innebär vidare att Hojgränds södra del flyttas något österut, för att ge utrymme till en ny likriktarstation och ytor för drift av tunnelbanan. Detta innebär även att Hojgränd får bättre lutningsförhållanden.

Förslaget medför inga negativa effekter för rörlig eller stillastående biltrafik. Befintliga körbanor kvarstår och kapaciteten väntas fortsatt vara tillfyllest. Inga parkerings- eller angöringsplatser försvinner från planområdet, dock sker viss förflyttning inom området.



Figur 18. Föreslagna biltrafiknätet, parkeringsgarage och uppskattade trafikflöden samt andel tung trafik.

Området blir fortsatt tillgängligt med bil utifrån. Figur 18 visar de genaste färdvägarna till och från Liljeholmsgränd, Entréplatsen samt Liljeholmstorget.

Trafikalstring och fördelning

Exploatering medför naturligt att ny trafik alstras. För att uppskatta det ökade antalet resor har olika beräkningsmetoder använts för olika typer av resor och verksamheter.

Personbilstrafiken som det planerade hotellet, förskolan och den nya vårdanläggningen väntas alstra, har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg med platsanpassade justeringar. Huvudsakligen användes verksamheternas BTA som utgångspunkt. För förskolan utgick beräkningen från det uppskattade antalet om 80 barn. För det nya hotellet beräknades alstringen utifrån antal rum, antal personal på plats samt uppskattade bilandelar. Den utökade handelsverksamheten antas inte alstra större mängder nya bilburna besökare. Främst befintliga kunder personer som bor eller arbetar i närområdet väntas nyttja utbyggnaden.

Gällande nyttotrafikens förväntade ökning användes data över dagens nyttotrafik, hämtad från inventering samt data från Ragnsells. Trafikverkets alstringsverktyg kan uppskatta nyttotrafiken, men säkerheten i beräkningar av nyttotrafik är inte lika god som för persontrafik. Därför gjordes manuella beräkningar och uppskattningar för att bedöma tillkommande nyttotrafik kring Liljeholmstorget. Egna beräkningar gjordes även för att ta fram uppskattad taxitrafik per dygn för föreslagen exploatering.

Tillkommande trafikstring fördelas på de olika gatorna och platserna i området. Trafiken rekommenderas styras så att främst den nya entréplatsen och gatan in till Liljeholmstorget används. Eftersom Liljeholmsgränd och dess förlängning Brinken är en återvändsgata och dessutom reglerad till gångfart, är det inte lämpligt att Brinken

används för trafik som inte har specifikt behov av att nå de intilliggande entréerna som inte nås på annat sätt. Endast ett fåtal fordonsrörelser per dygn väntas vid Brinken medan resterande trafik väntas hålla sig till Liljeholmsgränden intill vändplatsen och in- och utfarten till garaget.

Hämtning och lämning vid förskolan, hotellet och vård- och hälsoaktörerna rekommenderas styras så att den sker via entréplatsen. Vid längre parkering för dessa verksamheter samt för kontorsverksamheterna hänvisas till befintligt galleriagarage.

Hälften av all nyttotrafik (lastbilar, skåpbilar, servicefordon) uppskattas angöra vid befintligt varumottag vid Nybohovsbacken. Den andra hälften antas fördelas huvudsakligen mellan Liljeholmstorget och nya entréplatsen. Även taxibilarna antas huvudsakligen fördelas mellan Liljeholmstorget och Entréplatsen. Antagandet om fördelningen utgår ifrån dagens trafiksituation och är anpassad efter den föreslagna förändrade utformningen av såväl Liljeholmstorget som entréplatsen. En mindre andel av taxi- och nyttotrafiken kan förväntas använda Liljeholmsgränd.

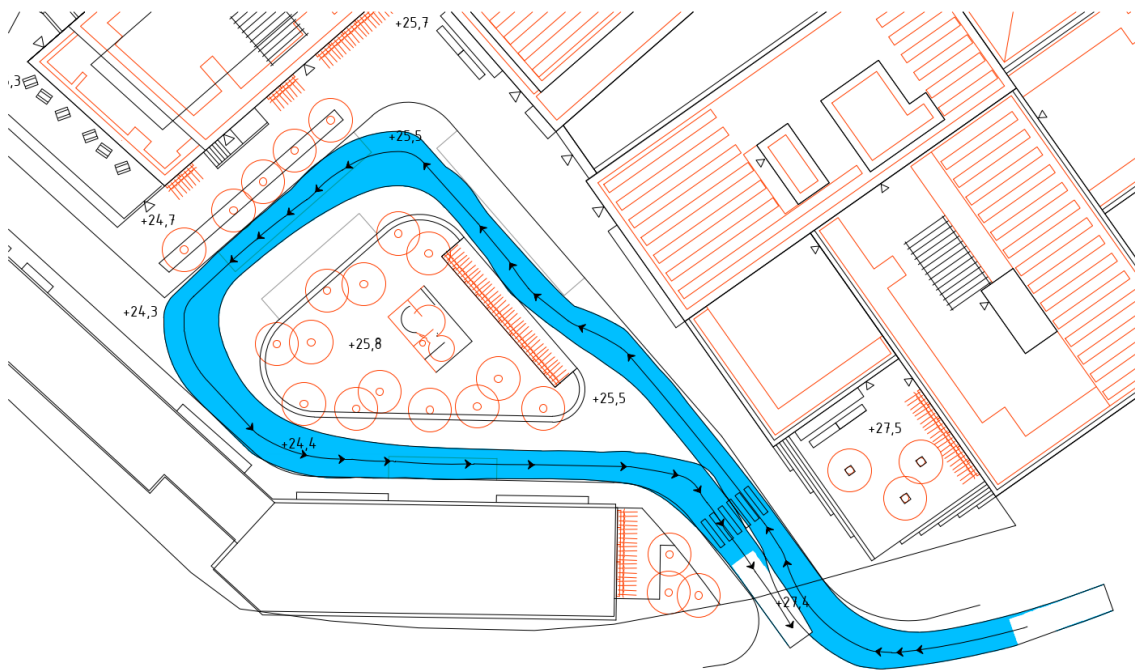
Kapacitet i korsningar

Tyréns alstringsberäkningar för befintlig och framtida situation jämfördes och resultatet visade på att det nya förslaget alstrar cirka 1 800 fler fordon/dygn än befintlig situation. Liljeholmsgränd antas få cirka 400 f/d av dessa och resterande cirka 1 400 f/d antas köra via Nybohovsbacken. Av den trafik som ska till och från garaget och den nya entréplatsen antas den fördela ut sig på 50/50 på Nybohovsbacken Norr och kopplingen till Södertäljevägen.

Resultaten av kapacitetsanalysen visar på låga belastningsgrader och risken att det blir kapacitetsproblem är mycket låg.

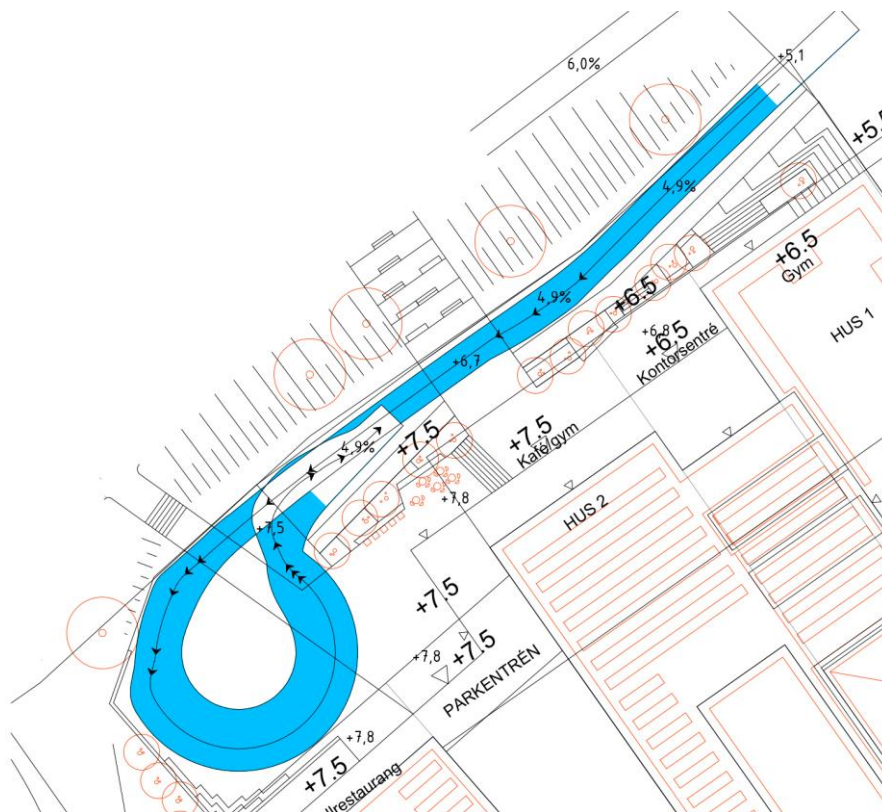
Körspårsanalys

Utrymmeskrav för respektive dimensionerande fordon har kontrollerats med hjälp av körspårsanalys. Körspårsanalysen har gjorts vid Entréplatsen och vid Bergbaneplatsen.



Figur 19. Körspårsanalys med sopbil (typfordon LOS, 10 m) Entréplatsen.

Vändslingan kring Entréplatsen är utformad så att en sopbil eller motsvarande fordon på 10 meter kan köra runt i slingan utan svårigheter eller backningsrörelser, se Figur 19. Två fordon i samma storlek kan mötas på Hojgränd söder om entréplatsen. En större, 12 meters lastbil kan köra mellan Nybohovsbacken-Hojgränd i båda riktningar.

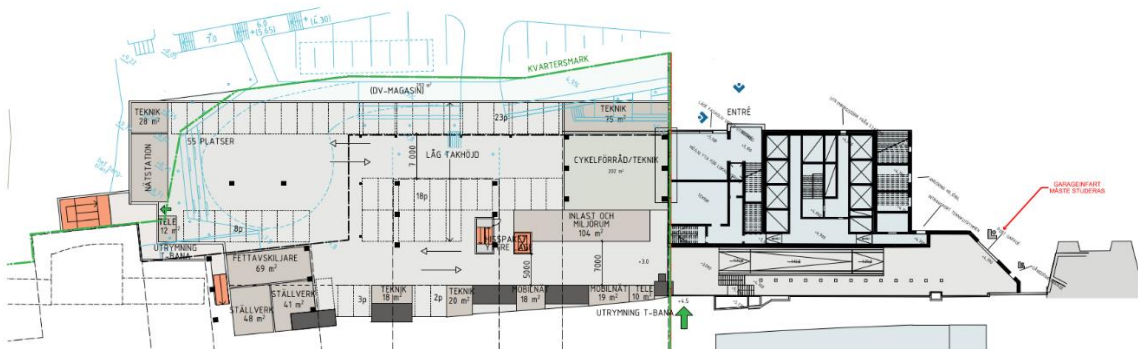


Figur 20. Körspårsanalys (typfordon LOS, 10 m) Bergbaneplassen.

En sopbil eller annat fordon på 10 meter kan även köra på Brinken och vända på vändytan utan backningsrörelser, se Figur 20. Driftfordon kan köra vidare upp i parkvägssystemet mellan Trekantsparken och Hojgränd.

Efterfrågan av bilparkering

Till följd av exploateringen ska befintlig parkering om 47 parkeringsplatser för Brf Liljeholmsterassen ersättas. Parkeringen för de befintliga bostäderna skapas i ett nytt parkeringsgarage med in- och utfart från Liljeholmsgränd. Det ska även ordnas 5 platser för SL i garaget. Hittills framtagna skisser redovisar ca 55 platser (se Figur 21). Om det visar sig svårt att uppfylla behovet finns möjlighet att hänvisa vissa till galleriagaraget.



Figur 21. Skiss över planerat garage vid Liljeholmsgränd.

Stockholms stad saknar riktlinjer för parkering för kontor- och vårdverksamhet. Framtagning av parkeringstal för kontor och vård ska istället utredas specifikt inom varje exploateringsprojekt.

Vid beräkning av parkeringstal för nya kontor och vårdanläggning vid Liljeholmstorget har Hagastaden och Slakthusområdet används som referensprojekt. De båda områdena har liknande förutsättningar som Liljeholmstorget, med goda kommunikationer och citynära lägen. Parkeringstal som används i de nämnda projekten är inom ett intervall mellan 1–4 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA verksamhetsyta. Även parkeringstal 0 har använts i projekten, och ska inte uteslutas att användas även kring Liljeholmstorget eftersom goda förutsättningar finns för resande utan bil.

Om den högsta siffran inom intervallet tillämpas för både kontor och vård, 4 platser per 1000 kvm BTA, får man ett parkeringsbehov på cirka 188 bilparkeringsplatser. Detta kan ses som ett "worst case"-scenario. Om parkeringsbehovet istället beräknas utifrån 1 plats per 1000 kvm BTA blir det cirka 47 bilparkeringsplatser. De kontorsarbetare som anländer med bil hänvisas till befintligt galleriagarage och nya parkeringsplatser behöver inte anläggas för kontoren, se kapitel Beläggning galleriagaraget.

HANDEL

Eftersom den utökade handels- och kulturverksamheten inte antas alstra större mängder nya besökare från områden utanför Liljeholmen uppskattas det inte behövas nya besöksparkeringsplatser för handeln. Bedömningen är att nya parkeringsplatser inte heller behövs för den tillkommande personalen som utbyggnaden innebär. Den tillkommande personalen som anländer med bil (15% av personalen) hänvisas istället, liksom besökare, till befintligt galleriagarage. Detta innebär att nya parkeringsplatser inte behöver anläggas särskilt för handelsverksamheten.

HOTELL/LONGSTAY

Likt tillkommande personal för handelsverksamheten hänvisas hotellpersonal som anländer med bil till befintliga platser i galleriagaraget. Hotellverksamheten bör vidare möjliggöra bilparkering för besökare. Grovt beräknat är bedömningen att hotell/longstay kommer att omfatta 40-60 hotellrum/lägenheter. Utifrån antalet hotellrum/lägenheter och antagande om beläggning samt resvanor bör drygt 14-20 parkeringsplatser tillgodoses hotellgäster. Beläggningen i galleriagaraget möjliggör att dessa 14-20 platser finns i garaget, vilket innebär att nya parkeringsplatser inte behöver anläggas särskilt för hotellverksamheten.

FÖRSKOLA

Stockholms stads riktlinjer innebär att särskild parkering inte ska ordnas för skolor och förskolor. Förskolans lokalisering centralt i Liljeholmen gör dessutom att majoriteten av barnen väntas bo i närområdet och därför gå eller cykla till förskolan. Med hänsyn till detta planeras inte för särskilda parkeringsplatser för barn och föräldrar som ska till förskolan. Vid hämtning och lämning kan angöringsplatserna vid den nya entréplatsen användas, alternativt befintlig besöksparkering i galleriagaraget. Även personal på förskolan hänvisas till galleriagaraget vid behov.

Beläggning Galleriagaraget

Tidigare utförda beläggningsstudier gjorda av Parkman visar att beläggningen i Liljeholmsgallerians garage är cirka 50 % under maxtimmen på vardagar. Det innebär cirka 300 parkeringsplatser står lediga. Den nya exploaterings verksamheter väntas medföra ett parkeringsbehov om cirka 250 parkeringsplatser. Det innebär att utbudet i befintligt garage uppfyller den förväntade ökade efterfrågan av parkeringsplatser i garaget. Trots att beläggningen i garaget ökar uppskattas fortfarande cirka 50 parkeringsplatser stå tomma under vardagens maxtimme efter att området exploaterats. För att öka marginalen till full beläggning i garaget planeras mobilitetsåtgärder för verksamheterna användas, se kapitel 3.6

Tabell 6. Beläggning i galleriagaraget, efter exploatering.

Kapacitet galleriagarage:

Totalt antal besöksparkeringar	614
Lediga platser enl. belägningsutredning	307

Tillkommande parkeringsbehov:

Kontor och vård "worst-case"	188
Handel - personal	11
Handel - besökare	0
Hotell - personal	2-4
Hotell - besökare	14-20
Förskola - personal	2
Förskola - besökare	

Summa: 217-225

Netto besöksparkering	82
------------------------------	-----------

Parkering för rörelsehindrade

En parkeringsplats anpassad för rörelsehindrade ordnas i det nya garaget vid Liljeholmsgränd. Alternativ placering är på södra Brinken, inom 25 meter från entréerna.

I befintligt galleriagarage finns idag parkeringsplatser för rörelsehindrade, motsvarande cirka 5 % av det totala antalet parkeringsplatser. Eftersom inga nya parkeringsytor planeras anläggas för de nya verksamheterna och det befintliga parkeringsutbudet i garaget bedöms räcka, bedöms även utbudet av parkering för rörelsehindrade vara tillräckligt.

3.6 CYKELPARKERING

Efterfrågan av cykelparkering

Vid framtagande av parkeringstal för cykel för Liljeholmstorgets nya kontor, vård och handelsverksamhet har Stockholm stads riktlinjer för cykelparkering vid nyproduktion använts.

För arbetsplatser är riktlinjen 0,2 cykelparkeringsplatser per anställd. Förutsatt en arbetstäthet på 13 kvm BTA per person på kontor och i vård (motsvarande 10 kvm LOA per person) ger det följande behov för de olika arbetsplatserna som planeras. För besökande till kontor och vårdverksamhet kan cykelplatserna för handel i området samnyttjas vid behov.

För handel är uträkningen baserad på Stockholm stads riktlinjer om 20-30 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA.² Detta inkluderar cykelparkering för både anställda och personal. I bedömningen behöver även behovet av antalet parkeringsplatser som kan tänkas användas samtidigt finnas med. För handel kan det exempelvis vara viktigare att cykelparkeringarna är lätta att nå och håller en god kvalitet än ett specifikt antal. Därmed redovisas antalet cykelparkeringar i ett spann nedan.

För hotell med ganska få och små hotellrum, samt longstay med mindre lägenheter och gäster som bor över längre tid, är bedömningen att antalet anställda blir relativt få. Cykelparkering vid hotell/longstay kan därmed samnyttjas av både anställda och besökare. Utgångspunkten för tillkommande hotell/longstay är ca 40- 60 hotellrum/lägenheter. Stockholms stad har inga riktlinjer för cykelparkering vid hotell/longstay. Uträkningen för antalet cykelplatser baseras därmed på 1 cykelplats per hotellrum/lägenhet. Även här kan det vara viktigare att cykelparkeringarna är lätta att nå och håller en god kvalitet än ett specifikt antal. Därmed föreslås ett spann för antalet cykelplatser som kan justeras efter antal hotellrum/lägenheter och platsspecifika behov.

- Kontor och vård: cirka 514 cykelplatser (ca 2600 anställda)
- Handel: cirka 152-228 cykelplatser (20-30 cykelplatser per 1000 kvm BTA)
- Hotell: cirka 40-60 cykelplatser (cirka 1 cykelplats per hotellrum/lägenhet)

För verksamheter som har avvikande behov av cykelparkeringar, så som kulturverksamhet och förskola, rekommenderas att en särskild utredning görs.

Antalet cykelplatser som redovisas nedan är uträknade för strukturplanens tillkommande exploatering.

Tabell 7. Sammanställning av parkeringstal för cykel.

Verksamhet	Antal cykelparkeringsplatser
Kontor och vård	514
Handel	152-228
Hotell	40-60
Totalt:	706-802

² Stockholm stad, 2015. Förslag på cykelparkeringstal i nyproduktion.

Cykelparkering till arbetsplatser ska i första hand lösas inom fastigheten. Principen är att parkeringen ska ordnas på tomtmarken eller inom huset, inte på gatumark.

Cykelparkering ska även anläggas utomhus i området. Dessa cykelparkeringsplatser ska ligga nära entréer, vara enkla att komma åt, möjliggöra att låsa fast cykelramen samt vara väderskyddade i den mån det är möjligt. Var och hur många cykelparkeringsplatser som ska anläggas utomhus bör utredas vidare.

Cykelparkeringslösning

Cykelparkering till arbetsplatser ska i första hand lösas inom fastigheten i cykelrum eller intill entréer. För anställda ordnas cykelparkering främst i cykelrum, och för besökare på kvartersmark intill entréer. Cykelrum ordnas dels i nya garaget, under Plazan med ingång från Liljeholmstorget samt i överbyggnaden med ingång från Entréplatsen. Cykelrummet bör möjliggöra laddning av elcyklar samt erbjuda utrymme för större cyklar, exempelvis cyklar med flak eller cykelkärra.

3.7 MOBILITETSÅTGÄRDER

Exploatören driver ett ambitiöst hållbarhetsarbete och avser certifiera byggnaderna enligt internationell och svensk standard. För att erbjuda lösningar för hållbart resande ingår mobilitetsåtgärder som en viktig del.

Mobilitetspaket för verksamheter

För att minska behovet av att resa med egen bil till kontor och övriga verksamheter i området planeras mobilitetsåtgärder och tjänster enligt följande åtgärds paket.

God kvalitet på cykelparkering

- Cykelrum ska vara lättillgängliga och nås via markplan eller via hiss som rymmer en ytkrävande cykel.
- Samtliga cykelplatser ska möjliggöra ramlås.
- Utrymme ska finnas för ytkrävande cyklar, exempelvis lådcyklar.
- Om cykelställ i två våningar ordnas ska dessa vara utrustade med hydraulik eller motsvarande som gör att övre våningen enkelt kan användas.

Omklädningsrum med dusch

- Omklädningsrum med duschmöjlighet ska ordnas för personal.

Information till hyresgäster

- Information om kollektivtrafiken och cykelfaciliteter ges till samtliga hyresgäster och anställda vid inflytt i verksamhetslokaler.

Utrymme och verktyg för cykelservice

- Cykelpump, diverse verktyg, golvbrunn och faciliteter för tvätt ordnas i på särskild yta i anslutning till cykelrum.

Realtidsinformation

- Skyltar med realtidsinformation för tunnelbana och tvärbana ordnas i plazan i närheten av entréer till verksamheter.

Observera att även om de enskilda åtgärderna har en positiv effekt så är det paketet av åtgärder som i kombination med det goda läget ger stora synergieffekter och kommer att ha en positiv påverkan på det hållbara resandet till och från området. Genom att kombinera flera åtgärder, både påverkansåtgärder och fysiska åtgärder, kan den totala effekten förstärkas. Dels finns det samordningsvinster, dels förstärks signalerna ut mot områdets målgrupper (anställda och besökare), då det framgår att en tydlig satsning genomförs.

Studier visar att gröna resplaner normalt minskar biltrafiken med 10–30 %.³ De resplaner där kraftigaste minskningen av biltrafik har uppnåtts kännetecknas av åtgärder som parkeringsstyrning, tillgång till bilpool och rabatterad kollektivtrafik. Med enbart kampanjer och uppmuntring är effekten generellt sett lägre.

³ Dickinson et., al. *Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan En internationell litteraturöversikt av åtgärder för att minska trafikarbetet i större städer. (2024).* [Snabb omställning av vägtrafiken för minskad klimatpåverkan \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

3.8 ANGÖRING

Entréplatsen föreslås möjliggöra angöring för både nya och befintliga verksamheter. Särskilda angöringsplatser för färdtjänst och rörelsehindrade föreslås placeras i anslutning den nya entrén. Även särskilda taxiplatser föreslås finnas på entréplatsen. Förutom specifikt markerade parkerings- och angöringsplatser föreslås även möjlighet för personbilar att angöra för av- och påstigning. Planen strävar efter att placera angöringsmöjligheter inom 10 meter från entréer enligt Stockholms stads krav, och max inom 25 meter enligt Boverkets krav.

I Brinken föreslås inga angöringsfickor. Detta eftersom motorfordonstrafik ska hänvisas till andra entréer för att undvika biltrafik i gångfartsområdet.

Befintliga angöringsmöjligheter på gatan intill Liljeholmstorget kvarstår.

3.9 VARUMOTTAG OCH AVFALLSHANTERING

Den huvudsakliga varumottagningen och avfallshanteringen inom området ska fortsatt ske via varumottaget med entré från Nybohovsbacken. Tillkommande leveranser och avfallshantering för kontoren, vårdanläggningen, hotell/longstay samt förskolan sker huvudsakligen via varumottaget. Viss varumottagning kan dock även ske för nämnda verksamheter via Entréplatsen och Brinken/Bergbaneplatsen.