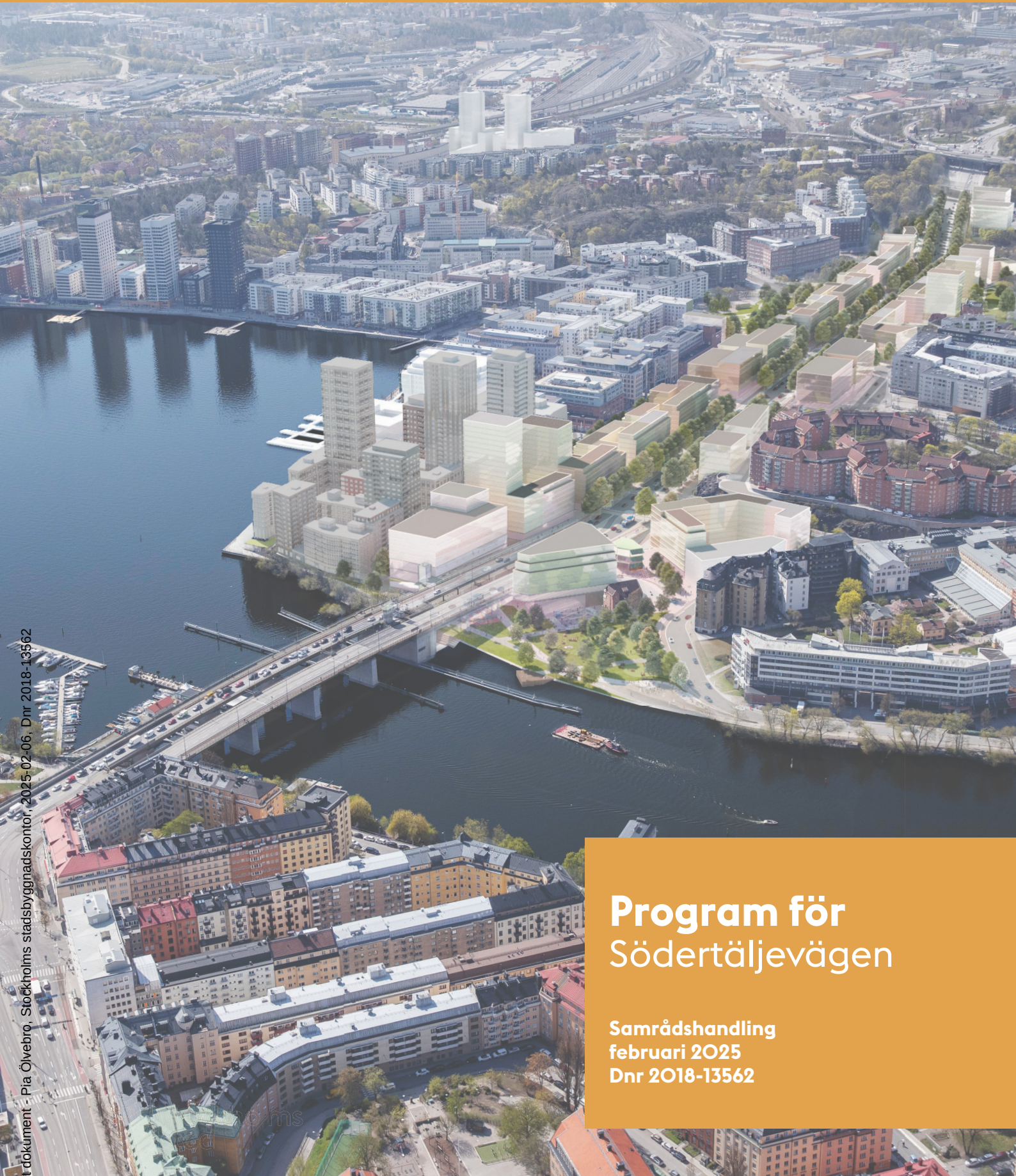




Program för Södertäljevägen

Samrådshandling
februari 2025
Dnr 2018-13562



Avgränsning programområdet.

Medverkande

Projektgrupp

Joel Berring, stadsplanerare stadsbyggnadskontoret
 Saeed Ebrahimabadi, stadsplanerare stadsbyggnadskontoret
 Karl Gylje, projektledare exploateringskontoret
 Erika Nordberg, byggprojektledare exploateringskontoret
 Britt Berntsson, landskapsarkitekt exploateringskontoret
 Maria Nord Vollmer, miljöspecialist exploateringskontoret
 Johan Karlqvist, trafikplanerare exploateringskontoret
 Jenny Brolin, kommunikation exploateringskontoret
 Kajsa Pärke, samhällsplanerare Hägersten-Älvsjö SDF
 Pierre Savard, trafikplanerare trafikkontoret
 Malin Berger, trafikplanerare trafikkontoret
 Stefan Eriksson, Jernhusen AB

I tidigare skeden: Anna Wallström, stadsbyggnadskontoret.
 Karl Malmberg, miljöförvaltningen. Karl Larsson, trafikkontoret. Julia Brandt, Rolf Lundqvist exploateringskontoret. Sebastian Rigi, Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning.

Arbetsgrupp strukturarkitekter och trafikplanerare

Programförslaget har utarbetats av stadsbyggnadskontoret i samarbete med följande konsulter:

Rundquist Arkitekter: Hernik Rundqvist och Delia Moldoveanu
 Mandaworks: Patrick Verhoeven och Emilia Puotinen
 Sweco trafik: Louise Bergström, Oskar Malmberg och Göran Nordberg

Utredningar har tagit fram av följande konsultföretag

Arbor, Ekologigruppen, ELU konsult, Forum fastighetsekonomi, Golder, Hifab, KFS Anläggning, KMV Forum, Landskapslaget, Mandaworks, Norconsult, Ramboll, Rundqvist arkitekter, SLB Analys, Structor, Spacescape, Svartsjö trädkonsult, Sweco och Tyréns.

Alla illustrationer och koncept bilder på förslag är framtagna av Rundqvist Arkitekter och Mandaworks om inte annat anges.

Välkommen med synpunkter!

Samrådet pågår 18 februari – 1 april 2025

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett förslag till program som syftar till att utreda förutsättningar för stadsutveckling kring Södertäljevägen i Liljeholmen. Genom ett nytt nät av gator, gångvägar och trappvägar kopplas båda sidor om Södertäljevägen ihop till en kontinuerlig stadsvä. Strukturen möjliggör för goda parkkvaliteter med både en utvidgning av Blomsterdalen och flera nya parker. Förslaget omfattar totalt cirka 175 000 kvm bostadsyta (cirka 1750 lägenheter) samt ungefär lika mycket yta för kontor, kommersiella lokaler och ytor i bottenvåningar.

Du kan få information om förslaget, ställa frågor och lämna synpunkter under programsamrådstiden.

Se förslaget

Förslaget visas 18 februari – 1 april 2025 på Stadsarkivet i Liljeholmen, Sjöviksvägen 126. Förslaget visas också på stadsbyggnadskontoret, Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4. På stadsbyggnadsexpeditionen kan du få handlingarna utskrivna mot avgift.

Information om förslaget finns på stockholm.se/detaljplaner. Sök på diarienummer 2018-13562. Följ programarbetet på stockholm.se/detaljplaner och vaxer.stockholm.se.

Samrådsmöten

Samrådsmöte i form av öppet hus med kortare presentationer av förslaget hålls den 20 mars 2025 klockan 16-19 på Stadsarkivet i Liljeholmen, Sjöviksvägen 126. Stadens representanter kommer att finnas på plats för att berätta om förslaget, svara på frågor och ta emot synpunkter.

Kontaktpersoner

Joel Berring, stadsbyggnadskontoret,
joel.berring@stockholm.se, 08-508 27 387
Jenny Brolin, exploateringskontoret,
jenny.brolin@stockholm.se, 08-508 26 532
Karl Gylje, exploateringskontoret,
karl.gylje@stockholm.se, 08-508 876 30
Pierre Savard, trafikkontoret,
pierre.savard@stockholm.se, 08-508 26 077

Läs mer på webben:

vaxer.stockholm/projekt/sodertaljevagen-far-nya-urbana-stadsrum/

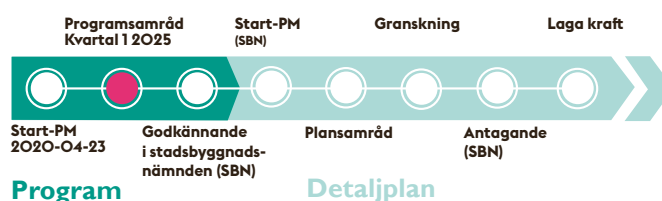
vaxer.stockholm/tema/stadsbyggnadsprocessen

Synpunkter lämnas skriftligen senast 1 april 2025:

Skicka dina synpunkter via:

- stockholm.se/detaljplaner, sök på diarienummer.
- E-post med diarienummer i ärenderaden till: stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
- Brev med diarienummer till: Stockholms stadsbyggnadskontor, Registraturen, Box 8314, 104 20 Stockholm.

Ange diarienummer 2018-13562



INNEHÅLL

INLEDNING

Sammanfattning	6
Planeringsprocessen	7
Uppdrag och inriktning	8
Södertäljevägen en del av Liljeholmen	10
Kunskap från tidig dialog	14
Många synliga historiska lager	16
Stadsrum i utveckling	20

SÖDERTÄLJEVÄGEN – ETT URBANT STRÅK

Programmets huvuddrag	23
Vision och mål	24
Sammankopplad stad	28
Tät blandstad	32
Levande stadsrum	36
Park och natur	38
En ny trafikstruktur	40
Bostäder, service och arbetsplatser	44

FÖRUTSÄTTNINGAR & KONSEKVENSER

Riksintressen	47
Stadsstruktur	
- Kulturmiljö	50
- Rumsintegration	52
- Parker och friyta	54
- Solljus och dagsljusstillgång	56
- Befolkning och kulturliv	58
Trafik	60
Miljö	
- Strandskydd	62
- Riskfrågor	63
- Buller	64
- Ekologi	66
- Luftföroreningar	70
- Skyfall	72
- Dagvatten	74
- Markföroreningar	76

FORTSATT PROCESS & GENOMFÖRANDE

Ekonomiska förutsättningar	79
Miljökonsekvensbeskrivning	79
Åtgärdsvalstudie Liljeholmsbanan	83
Påverkan på teknisk infrastruktur	84
Övriga tekniska frågor	84
Efterkommande detaljplaner och utbyggnadsordning	86

INLEDNING



SAMMANFATTNING

Stadsdelen Liljeholmen har varit föremål för planering och utveckling under lång tid. Syftet med programmet för Södertäljevägen är att slå fast utgångspunkter och strukturprinciper för den fortsatta planeringen för att utveckla Södertäljevägen till ett urbant och tryggt stadsrum med nya bostäder, arbetsplatser, handel, service och mötesplatser.

Programförslaget utgår från att Liljeholmsbroarna behålls i samma läge och att Södertäljevägen ligger kvar, i huvudsak i samma höjdläge och sträckning, men byggs om i sin helhet till en stadsgata med plats för kollektivtrafik, gång och cykel och ny bebyggelse med aktiva bottenvåningar. Genom ett nytt nät av gator, gångvägar och trappvägar kopplas båda sidor om Södertäljevägen ihop till en kontinuerlig stadsväv. Strukturen möjliggör för goda parkkvaliteter med både en utvidgning av Blomsterdalen och flera nya parker.

Förslaget omfattar totalt cirka 175 000 kvm bostadsyta (cirka 1750 lägenheter) samt ungefär lika mycket yta för kontor, kommersiella lokaler och ytor i bottenvåningar. Fastighetsägare är Stockholms stad och Jernhusen AB.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att förslaget ur de flesta aspekter har en god måluppfyllelse, även om påverkan på befintliga kultur- och naturmiljövärden inte helt går att undvika.

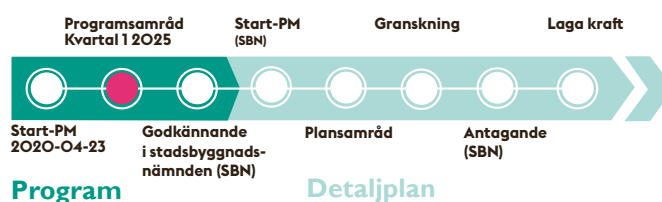
Förslaget saknar i dagsläget den ekonomiska robusthet som krävs för att gå vidare med efterföljande detaljplaner. Stadsbyggnadskontoret bedömer ändå, tillsammans med fastighetsägarna, att det är lämpligt att gå ut på samråd för att med samrådet som stöd identifiera handlingsutrymme för en fortsatt process.

PLANERINGSPROCESSEN I KORTHET

Ett program är ett dokument som upprättas för ett större område, som underlag för flera framtida detaljplaner inom området. Programmet innebär en möjlighet för staden att på ett tidigt stadium lyfta frågor till diskussion. I det här programmet redovisas ett förslag till omvandling av Södertäljevägen från trafikled till ett urbant stråk med ny bebyggelse och offentliga rum. Fortsatt utveckling av området påbörjas i efterföljande detaljplaner som beslutas av stadsbyggnadsnämnden.

Stadsbyggnadsprocessen innehåller flera steg från idé till färdig byggnad. Först tas ett politiskt beslut (start-PM) i stadsbyggnadsnämnden (SBN) att börja studera hur en plats kan utvecklas. Sedan arbetar staden fram ett förslag som samråds med medborgare, sakägare, remissinstanser och intresseorganisationer. Detta sker under programsamråd, plansamråd och granskning. Efter det antas planen av politikerna i stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige och planen får laga kraft.

Programmet är framtaget i samarbete mellan stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen. Fokus för arbetet har legat på att utreda övergripande planeringsförutsättningar. Platsspecifika mål och strategier som ska ligga till grund för kommande detaljplaner har formulerats för att säkra nya stadskvaliteter i Liljeholmen. En digital dialog genomfördes tidigt i processen för att få in synpunkter och kunskap från boende och verksamma i närområdet idag. Inför programsamrådet har utredningar tagits fram för att ge en tydligare bild av platsens förutsättningar, konsekvenser av förslaget och säkerställa genomförbarheten i projektet. Flera av utredningarna har också legat till grund för den påbörjade miljökonsekvensbeskrivningen. Efter samrådet kan inkomna synpunkter och förslag på ändringar redovisas för stadsbyggnadsnämnden, som sedan kan godkänna programmet.



Framtagna utredningar:

- Allmän friyta
- Brandutredning
- Bullerutredning
- Dagsljus och skuggpåverkan
- Dagvattenutredning
- Dialog förskolor
- Digital dialog
- Ekologisk spridningsutredning
- Geoteknisk utredning
- Konsekvensutredning ekologi
- Kulturmiljöanalys och konsekvensbedömning
- Luftutredning
- Markmiljöutredning
- Naturvärdesinventering
- Naturvärdesinventering vatten
- Riskbedömning
- Skyfallsutredning, inklusive bilaga
- Teknisk försörjning
- Trafikutredning
- Trädinventering
- ÅVS Liljeholmsbanan

UPPDRAG OCH INRIKTNING

Bakgrund

Stadsdelen Liljeholmen har varit föremål för planering under lång tid. Ett planprogram godkändes av Stadsbyggnadsnämnden år 2000 vilket ligger till grund för den omvandling som skett vid Liljeholmskajen och Liljeholmstorget. Planprogrammet fastställer att den övergripande visionen för Liljeholmen är att "låta innerstaden ta språnget över Årstaviken" och bygga stad med dess variation och innehåll. När de östra stadsdelarna av Liljeholmen, Årstaberg och Årstadal, till stor del är slutförda påbörjas nu planeringen med de kvarstående delarna mellan Lövholmen och Södertäljevägen.

Planeringsunderlag

Vision 2040

Stadens vision syftar till att skapa ett Stockholm som håller samman, är klimatsmart samt är ekonomiskt och demokratiskt hållbart. Ett centralt tema är att överbrygga sociala skillnader. För att nå visionen krävs både ett aktivt arbete inom staden, ett förstärkt samarbete med regionens aktörer samt en fördjupad dialog med stadens invånare och byggaktörer.

Översiktsplan

Stockholms översiktsplan sätter riktning för hur staden ska utvecklas. Den framhäver mål om att Stockholms ska vara en tät och sammanhållen stadsmiljö i ett samspel mellan bebyggelse och grönstruktur. Samlat ska det bidra till goda livsmiljöer med tillgång till service, kultur, idrott, arbetsplatser, med mera. Detta utvecklas genom de fyra målen om en växande stad, en sammanhängande stad, god offentlig miljö och en klimatsmart och tålig stadsmiljö. Liljeholmen ligger inom den centrala stadens attraktionskraft och här ska det satsas på utveckling av en tät stadsmiljö.

Södertäljevägen pekas ut som ett urbant stråk och utvecklingen i området ska verka för att stärka det strategiska sambandet mellan Liljeholmen och Södermalm, Midsommarkransen och Årstaberg. Dessutom finns det mål om att stärka det ekologiska sambandet mellan Trekanten och Årtaskogen.

Tunnelbana Fridhemsplan - Älvsjö

Parallellt med programarbetet planerar Region Stockholm för ny tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan med ett stationsläge vid Liljeholmens Centrum.

Riksintressen

Programområdet ligger i anslutning till flera utpekade riksintressen. Det gäller inom kommunikation Essingeleden samt farleden Hammarbyleden inklusive hamnytor längs med Mälaren. Hela programområdet berörs även av MSA-tytor (Minimum Sector Altitude) för både Bromma och Arlanda flygplatser, för vilka särskilda krav på samråd finns för bebyggelse över 20 meter. Området angränsar även till riksintresse för kulturmiljövård för Stockholms innerstad med Djurgården samt Gröndal.

Framkomlighetsstrategin och strategi för offentliga rum

Strategierna beskriver hur utrymmet på stadens gator, torg och andra allmänna platser behöver omfördelas för att kunna möta ökad efterfrågan på resande och leveranser samt större behov av attraktiva offentliga miljöer. Gång, cykel, kollektivtrafik och effektiv godstrafik behöver prioriteras för att kunna förflytta fler människor och mer gods.



Byggnadsordningen

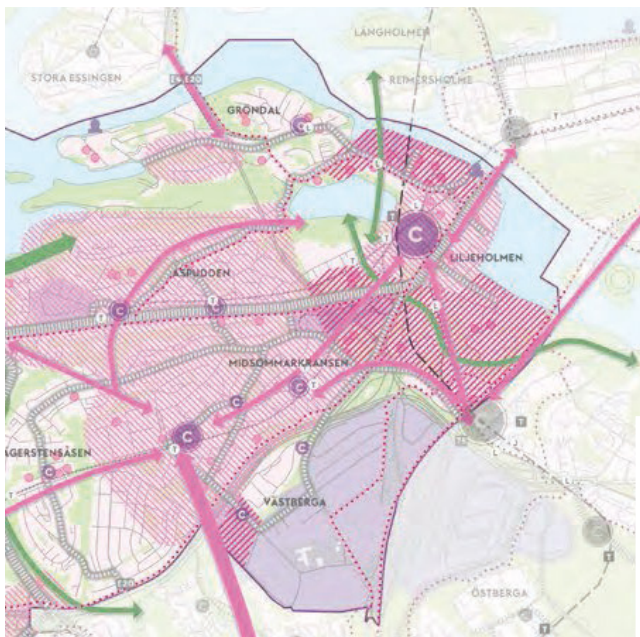
Byggnadsordningen är ett kunskapsunderlag som syftar till att förtydliga helhetsbilden av staden och stärka förståelsen för Stockholms landskap, bebyggelse och olika karaktärer. Kunskap om Stockholm utgör en förutsättning och utgångspunkt för det som ska byggas.

Arkitekturpolicyn

Stockholms arkitekturpolicy berör planering i alla skalor, från den stora skalan, staden och området, liksom utformning av enskilda byggnader och dess detaljer, och skapar därmed förutsättningar för en väl gestaltad helhetsmiljö när staden växer. Policyn är likt byggnadsordningen en vägledning för stadens utveckling.

Markanvändning

Marken inom programområdet ägs av Stockholms stad och Jernhusen AB. Inom programområdet finns även några mindre fastigheter som är upplåtna av staden med tomträtt till privata aktörer. För samtliga detaljplaner inom programområdet, undantaget planen för avloppledning mellan Eolshäll och Sickla, har genomförandetiden gått ut. Programförslaget förutsätter en utveckling av Lövholmen och att Cementa flyttar till en annan plats i staden.



Utdrag ur karta lokala utvecklingsmöjligheter för Liljeholmen, gällande översiktsplan.

Byggnadsordningens vägledning för tät blandstad i urval:

Utveckla nya stadsmiljöer med utgångspunkt ur platsspecifika natur och kulturvärden i alla skalor. Ta stöd i kunskap om den omgivande bebyggelsens karaktär. Utforma bebyggelsefronter mot omgivande vattenrum, parker och grönområden samordnat utifrån en tydlig gestaltningsidé.

Skapa en rumsligt integrerad stad genom att i planeringen säkerställa tillgången till mötesplatser som torg och parker. Överbrygga fysiska barriärer så långt som möjligt, till exempel trafikleder och spårområden.

Utforma gator och torg utifrån den mänskliga skalan och så att ett tryggt och levande stadsliv främjas. Utforma bottenvåningarna så att stadsrummet blir upplevelserikt och aktiveras.

Säkerställ att gaturummen kan inrymma olika funktioner beroende på gatutyp, till exempel förgård, trädplantering, kollektivtrafik, trygga gång- och cykelbanor samt angöring för handel. Sträva efter balans mellan gestaltning och funktion.

Integrera lösningar i gestaltningen av de offentliga rummen, kvartersstrukturen och enskilda byggnader som främjar ett klimat- och kretsloppsanpassat stadsbyggande och ger förutsättningar för olika ekosystemtjänster.

Utforma byggnader och offentliga rum på ett tåligt sätt som medger flexibel användning och uppdatering för framtida tekniska lösningar, till exempel inom miljöteknik.

SÖDERTÄLJEVÄGEN EN DEL AV LILJEHOLMEN

Landskapet har format platsen

Landskapet som omger Södertäljevägen utgörs av det för Mälardalen typiska sprickdalslandskapet, där dalgångar avgränsas av kraftiga höjder bestående av tunna moräntäckan och rikliga förekomster av berg i dagen. Landskapet är starkt kuperat i väst, med Nybohovshöjden och Nybodahöjden, och kontrasterna mellan det lägre liggande vägrummet och höjderna är tydliga. Landskapet planar ut mot öst och får en flackare karaktär i mötet med Liljeholmsviken och Årstaviken. Här har massutfyllningar successivt förskjutit strandlinjen. Dalstråken har i området successivt breddats, vilket tydligt återspeglas genom bergsskärningarna längs med vägarna.

Trafikleden dominerar

Södertäljevägen varierar mellan två och fyra filer i vardera riktningen och tillsammans med på- och avfarter, parallella strukturer och höga belysningsarmaturer skapar detta ett storskaligt vägrum som domineras av biltrafiken. Inslag av avgränsande grönstråk ramar in bebyggelsen som kantar vägrummet. Den markanta skogsslänten nedanför Nybohov, smalare grönstråk längs med Södertäljevägens västra del och äldre ekbestånd kring Brännkyrka församlingshem är dominerande i landskapsrummet.

Trafik och kollektivtrafik

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

Bebyggelse

Bebyggelsen som möter vägrummet i norr och söder varierar i typologi, skala och struktur och flera olika bebyggelsekaraktärer urskiljer sig. Bebyggelsen ligger generellt sett högre än vägkroppen på den västra sidan, medan landskapet sänker sig under vägen på den östra sidan.

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



Foto på Södertäljevägen med Högalidskyrkan i fonden. foto KMV Forum

Park, torg och natur

I Liljeholmen finns flera viktiga offentliga rum. Liljeholmstorget är kantat med caféer, restauranger och entréer till galleria, tunnelbana och bussterminal. Trekantssjöns rekreationsområde med Trekantsparken är ett grönt rum centralt i stadsdelen. Området kring Trekantssjön är del av ett ekologiskt stråk med regional funktion som löper mellan Vinterviken och Årstaskogen. Kopplingen över Södertäljevägen är idag svag. På östra sidan om Södertäljevägen finns den välbesökta parken Blomsterdalen. Marievik, Liljeholmshamnen och Lövholmen är till stor del privat mark med en brist på offentliga platser och grönytor.

Boende

I Liljeholmens stadsdel bor cirka 17 000 personer. Befolkningen är yngre än Stockholm i snitt med en stor andel 30-45 år och barn yngre än åtta år. Bostadrätter är den dominerande boendeformen i stadsdelen. Andelen arbetslösa och personer med ohälsa är lägre än snittet i Stockholm.

Trygghet

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

storskaliga infrastrukturmiljöer med flera gångtunnlar som kan upplevas som otrygga, särskilt kvällstid.

Arbetsplatser, service, idrott och kultur

Liljeholmen är ett att få välfungerande arbetsplatskluster i södra Stockholm. Området domineras av kontor och utbildning men det finns även några få industriverksamheter kvar i närområdet. Kring Liljeholmens centrum finns även arbetsplatser kopplade till handel och andra centrumverksamheter. I Liljeholmens stadsdel har antalet bostäder vuxit markant de senaste åren. På Nybohovshöjden planeras för en utbyggnad av Nybohovsskolan till 900 elever.

Inom programområdet finns inga fasta ytor för kultur men under Liljeholmsbroarna har det under de senaste åren under sommartid funnits en tillfällig utomhusscen för konst och performance.

Teknisk försörjning

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



Flygbild över programområdet med Södertäljevägen och Liljeholmsbron i fonden.
Foto Lennart Johansson, SBK.



”Få innerstaden att växa ut mot Liljeholmen. Nu är känslan att staden tar slut här. Bygg bostäder och kontor, och prioritera gångtrafik snarare än bilar i motorvägshastighet.”

Man 30-39 år, boende i området

KUNSKAP FRÅN TIDIG DIALOG

Om dialogen

En tidig dialog genomfördes 1 juni till den 14 augusti 2020. Den syftade till att samla in kunskap från boende, arbetande och besökare i närområdet. Den tidiga dialogen har utgjort en viktig del för att förstå förutsättningarna för stadsutveckling på platsen. Totalt sett kom 1 121 synpunkter in, majoriteten av synpunkter kom från vuxna i åldern 30-49 år. De flesta som svarade var boende i Liljeholmen.

Favoritplatser

Kajstråket

Kajstråket längs Liljeholmshamnen beskrivs av många som lämnat synpunkter som en plats med många vistelsevärden och hög potential. Utsikten, vattenkontakten, båtarna längs kajen och inslaget av träd beskrivs som starka kvaliteter.

Historiska Liljeholmen

Många av de svarande beskriver den gamla godsstationen som ett viktigt landmärke med stort kulturhistoriskt värde. Även Liljeholmens municipalhus anses ha ett högt arkitektoniskt värde och uppskattas därför bland många invånare och besökare. Spåren från järnvägsepoken med rälsen och bevarade kontaktledningsstolpar upplevs också som spännande inslag.

Blomsterdalen

Lekplatsen i Blomsterdalen, även kallad Drakparken, är en omtyckt park och lekplats framför allt bland boende i området, men även besökare. En del upplever dock att lekplatsen är för liten och att bullret från Södertäljevägen stör.

Nybohovsberget

Flera av de svarande beskriver att de större grönytorna inom området är en stor kvalitet och många anser därför att grönområdet som angränsar till Hägerstensvägen bör bevaras, trots att den upplevs som otillgänglig och bullerstörd.

Tunnelmynningarna till Nybodatunneln

Tunnelmynningarna till Nybodatunneln och skogspartiet kring tunneln beskrivs av många som ett unikt område i Stockholm. Både för den karaktär som tunnelmynningarna skapar och vegetation och äldre träd som finns i närområdet.

Platser att utveckla

Liljeholmsbron

Många lyfte i dialogen att det är trångt för fotgängare och cyklister på broarna och att det ofta blir konflikter. Bron upplevs också som en barriär som gör att det upplevda avståndet mellan Hornstull och



Övre: karta som visar platser att utveckla. Nedre: favoritplatser.

Liljeholmen blir onödigt stort. Särskilt kopplingarna på södra sidan upplevs som bristfälliga.

Kajstråket

Kajstråket längs Mälaren upplevs som många som sömnigt och att det finns en stor potential att utveckla stråket till en aktiv mötesplats med liv och rörelse och med mer grönska.

Gamla godsstationen och brofästet

Många ifrågasätter dagens användning av ytorna kring godsstationen och vill hellre se olika former av aktiviteter än parkering. Fler önskar restauranger och kulturaktiviteter och något som synliggör platsens historia.

Kopplingen Årstadal - Liljeholmen

Många av de svarande upplever att det är svårt att ta sig mellan Årstadal/Liljeholmskajen till Nybohov/Liljeholmstorget till fots och med cykel. De svarande beskriver att de befintliga förbindelserna innebär långa omvägar som dessutom upplevs trånga och otrygga.

Kopplingen under Södertäljevägen

Gång- och cykeltunneln mellan Årstaängsvägen och Nybohovsbacken pekas ut som en särskilt problematisk plats för fotgängare och cyklister. De svarande anser att gång- och cykelbanan i tunneln är för smal och att korsningarna i anslutning till tunneln upplevs som trafikosäkra när många olika trafikslag ska samsas på samma yta.

Hägerstensvägen

Sträckan längs med Hängerstensvägen beskrivs som en tråkig transportsträcka och flera av de svarande välkomnar därför mer bebyggelse och/eller verksamheter. Många tar även upp vikten av att utveckla platsen för att kunna länka samman Liljeholmen med Aspudden. Många önskar att delar av grönområdet bevaras och integreras i bebyggelsestrukturen för att öka tillgängligheten och därmed användningen.

Sammanfattning av medskick från dialogen till programarbetet

ETT GÅNG- OCH CYKELVÄNLIGT GATUNÄT

- Framkomlighet för fotgängare och cyklister både inom och till/från stadsdelen.
- Minska utrymmet för biltrafiken och skapa mer utrymme för gång och cykel.
- Tillgänglighet genom att skapa ett välintegrerat gång- och cykelnät som gör det lättare att hitta en direkt färdväg till ett mål samt fler möjligheter att välja mellan olika färdvägar.
- Trafiksäkerhet, i synnerhet i korsningar med höga gång- och cykelflöden.

MÖJLIGHETER TILL MÖTEN

- Mötesplatser i lägen som idag är underutnyttjade trots höga befintliga vistelsevärden, exempelvis Kajstråket och parkeringsytorna invid brofästet.
- En mångfald av mötesplatser som kan tillgodose olika människors behov.
- Mötesplatser som tillgängliggör platsens kulturhistoria där denna finns, exempelvis vid godsstationen.

EN BLANDAD STAD

- Erbjud olika boendeformer för att skapa en social mix.
- En blandning av bostäder och verksamheter för att möjliggöra en naturlig genomströmning av människor från intilliggande områden.

KOPPLA SAMMAN

- Gång- och cykelkopplingar både mellan Liljeholmen och Södermalm men även på tvären, under/över Södertäljevägen, för att koppla ihop de olika områdena.

TILLGÅNG TILL GRÖNSKA

- Tillgång till och utveckling av befintliga grönytor.
- Plats för sport och rekreation.

PLATS FÖR BARN

- Plats för barn och unga i ett tidigt skede, både avseende tillgång till lekplatser och grönytor, men även förskolor och skolor.

MÅNGA SYNLIGA HISTORISKA LAGER

Programområdet som det ser ut idag har formats över tid utifrån platsens naturförutsättningar, politiska beslut, industrietableringar och närheten till centrala Stockholm. Områdets historia kan på olika sätt knytas till karaktärsdrag och egenskaper som framträder i dagens stadsbild.



En infart till huvudstaden

Redan på 1660-talet anlades den landsvägen till Södertälje och vidare söderut. I samband med detta uppfördes en flottbro över Liljeholmsviken. Den nya landsvägen blev en av de huvudsakliga infarterna till Stockholm söderifrån, tillsammans med Göta landsväg. Liljeholmen förblev lantligt fram till början av 1800-talet, då gårdar, värdshus och jordbruksmark gradvis försvann för att ge plats åt industrier och kommunikationer. Den gamla vägen behöll sin sträckning fram till 1920-talet när bilismen ökade. Stora sprängningsarbeten utfördes på 1930-talet och vägen fick sin nuvarande sträckning genom Liljeholmsbergets sydöstra del, och då byggdes också nuvarande Liljeholmsbron.

I mitten av 1950-talet genomfördes stora förändringar av vägmiljön då Liljeholmsbron kompletterades med en östlig del och vägen blev en del av Riksväg 1 mellan Helsingborg och Stockholm. Vägen breddades och blev en stadsmotorväg med planskilda korsningar. För att minska trafikmängden antogs 1958 en trafikplan med målet att bygga en motorvägsring runt Stockholm. Essingeleden var en del av detta projekt och 1966 anslöts den till Södertäljevägen.

Vattnets och järnvägens betydelse

Liljeholmens förvandling till ett industriområde började redan under det tidiga 1800-talet, tack vare goda transportmöjligheter, till en början med sjöfart, och från och med 1862 med järnvägen när Västra stambanan invigdes. De låga markpriserna i jämförelse med Stockholm och färre kommunala regler gjorde området attraktivt för industrierna. De första industrietableringarna var mindre industrier vid Stora Katrinebergs gård, såsom en stearinfabrik, en stubinfabrik, ett tryckeri och ett kalkbruk. Den östra delen av Liljeholmen, nuvarande Marievik, köptes av SJ där de uppförde ett verkstadsområde 1860-1862. Västra stambanan innebar även byggandet av Sveriges första järnvägstunnel.

Ovan: Illustrationer över Katrineberg-Liljeholmen från 1860. Mitten: Karta från 1805 över området. Nedan: Liljeholmens värdshus, foto 1903, okänd fotograf. Källa: Järnvägmuseet.

En förändring som skedde under 1920-talet var byggandet av Hammarbyleden, vilket gjorde det möjligt för fartyg att färdas mellan Saltsjön och Mälaren. I samband med detta byggdes Årstabron och Liljeholmsbanan fick istället en funktion som industrispår.

Municipalsamhället

Som en följd av den växande industrietableringen i Liljeholmen tilltog även behovet av bostäder för dem som arbetade inom industrin då bostadsbristen i Stockholm var stor. I slutet av 1870-talet började en arbetarstadsdel växa fram söder om Liljeholmsberget. Bostadshusen var mycket enkla och vägar, vattenledningar och avlopp saknades. Liljeholmen växte och därmed ökade behoven av samhällsfunktioner.

Kring sekelskiftet 1900 uppfördes Liljeholmens folkskola. Kort därefter ett kombinerat municipal- och bostadshus på Katrinebergs ägor. I samband med att Brännkyrka inkorporerades med Stockholm fick området en stadsplan och elektricitet 1913 genom att ett elektricitetsverk uppfördes i Liljeholmen av Stockholms Gas- och Elektricitetsverk. På 1960-talet revs de sista husen som tillhört förstaden Årstadal.

Liljeholmen som modern knutpunkt

Under senare delen av 1900-talet har Liljeholmen övergått från att ha varit en viktig genomfart för långväga kommunikationer, till att bli en betydelsefull knutpunkt för kollektivtrafiken i söderort. Sträckan Slussen – Liljeholmen blev den första etappen på tunnelbanans röda linje och Liljeholmens station med ny stor bussterminal invigdes 1964. Ungefär samtidigt bebyggs Nybohov med ett stort antal bostadshus i en medveten modernistisk komposition i relation till topografin och omkringliggande landskapsrum.

Ovan: Illustration över sammanbindningsbanan, 1860.
Mitten: Flygfoto över norra Liljeholmen och Sjs huvudverkstad. Nedan: Liljeholmens station kring 1910.
Fotografer okända. Källa Järnvägmuseet.





Ovan: Nybodadeplan och Södertäljevägen 1976, fotograf Peter Gullers: Mitten: Södertäljevägen med vänstertrafik, fotograf Håkan Trapp. Källa Spårvägmuseet. Nedan: Planillustration från områdesprogram SBK 2000.

Under 1970-talet började planeringen för utveckling av Liljeholmstorget och området fick även gradvis fler renodlade kontorsetableringar, både i närheten Lövholmsvägen och vid Marievik. I början av 2000-talet öppnade tvärbanan. Tvärbanan förbättrade kommunikationerna i tvärled och möjliggjorde en fortsatt stadsutveckling av Årstadal.

De kollektiva trafiknäten som vuxit fram i Liljeholmen berättar om hur staden sedan 1800-talets slut haft problem med trängsel på gatorna, samt behoven av att exploatera nya områden för bostäder. Lokala, spårbundna trafiklösningar, som av utrymmesskäl ofta anlades under mark, blev då lösningen.

Det moderna Liljeholmen

År 2000 togs ett program Liljeholmen som stadsutvecklingsområde. Programområdet omfattande Södertäljevägen inom Liljeholmen, Liljeholmstorget med centrum, Årstadal och Årstaberg. I programmet beskrevs en vision om att låta innerstaden ta språnget över Årstaviken. Tullsnittet skulle flyttas samt stad med dess variation och innehåll byggas.

I programmet beskrevs målsättningar om att tillföra en stor mängd nya bostäder och att området ska tillföras en ny årsring med ett eget uttryck. Huvuddelen av programområdet, med undantag för Södertäljevägen är idag utbyggt.

Genom dessa satsningar har Liljeholmen tillförts en årsring med tät kvartersstad och nya urbana torg och parker. Det moderna Liljeholmen berättar en historia där stadsutvecklingen i form av kvartersstad tar språnget över tullsnittet.



Foton från programområdet, sommaren 2024. Foto Stadsbyggnadskontoret.

STADSRUM I UTVECKLING

Programområdet ligger i den centrala stadens utvidgning och delar karaktär och drivkrafter med flera andra liknande stadsutvecklingsområdet. Stadsbyggande som drivkraft är så stark att det även påverkar landskapsrummen i sig.



Illustration över planerad bebyggelse i Marievik sedd från Södertäljevägen. Illustration: Sightline



Flygfoto över Liljeholmen 2022. Fotograf Lennart Johansson, SBK.

I den centrala stadens utvidgning

Genom flera översiktsplaner har staden under en längre tid pekat ut att den centrala stadens starka attraktionskraft ska användas som resurs för hela Stockholm. En långsiktig satsning på att skapa täta stadsdelar i områden kring stadskärnan har skapat förutsättningar för nya stadsdelar som Hagastaden, Nordvästra Kungsholmen och Årstadal.

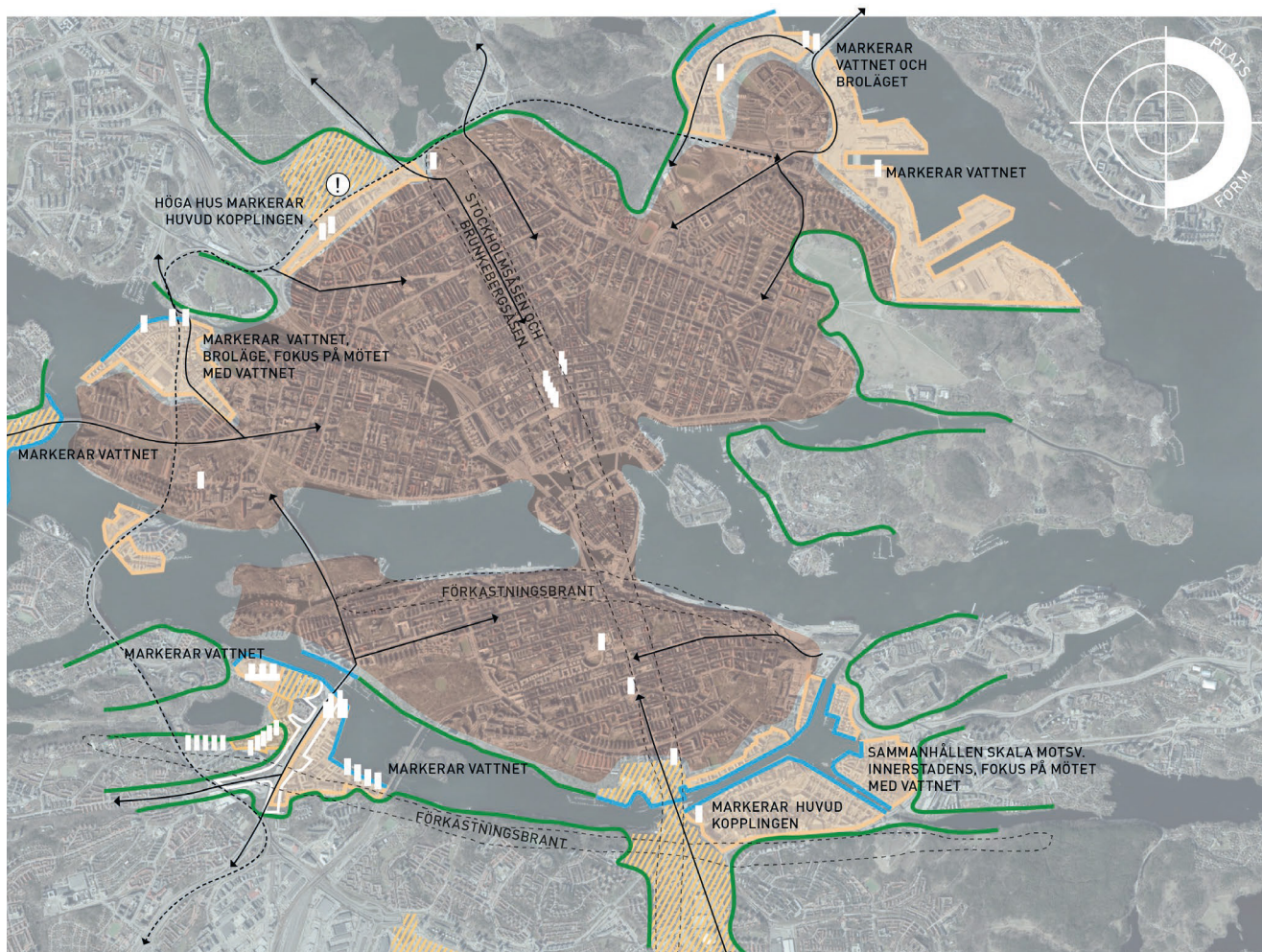
Den höga efterfrågan och det centrala läget ger goda möjligheter för att fortsätta låta staden växa successivt utanför tullarna. Genom att tillföra nya urbana kvaliteter och stärka sambanden mellan stadsdelarna i och omkring de centrala delarna möjliggörs för en mer sammankopplad stad. Planeringsinriktningen ger förutsättningar för en hög takt i bostadsbyggandet och att intressanta miljöer formas för akademi och näringsliv samt nya gemensamma mötesplatser för stockholmare från olika delar av staden.

Med mer omfattande stadsutveckling finns även förutsättningar att skapa fler arbetsplatser i framför allt söderort. Utvecklingen innebär nya språng över det traditionella tullsnittet samtidigt som viktiga gröna och blå värden bevaras. Ett kännetecken för denna utveckling är också nya höga hus i strategiska lägen, från norra tornen i Hagastaden till Stockholm One vid Gullmarsplan. Kring Liljeholmen finns ett antal byggda högre hus i anslutning till Liljeholmskajen.

Marievik

I den laga kraftvunna men ej genomförda detaljplanen för Marievik i norra delen av Liljeholmen planeras för en omfattande ny exploatering av bostäder och kontor. Bebyggelsen bryter det traditionella förhållningssättet till höga hus där byggnader ofta placerats enskilt eller på ett avstånd från varandra så att de kan ses som enskilda objekt. Marievik kan snarare beskrivas som en gestaltad komposition som från många platser i närområdet kommer upplevas som en samlad grupp av hus i en byggd landskapsform. I förhållande till det omgivande sprickdalslandskapet går det att beskriva Marievik som ett byggt berg som relaterar till de övriga naturliga bergsformationerna i området.

Utveckling av programområdet behöver ta hänsyn till både de av naturen givna landskapsformerna med dalstråk, höjder och detta nya tydliga landmärke.



Ovan: Konceptillustration på den centrala stadens utvidning med genomförda och planerade utvecklingsområden, större infartsgator, högre hus och gröna och blå landskapselement.

Nedan: Konceptillustration över Liljeholmen med huvudaxlar, lägre bebyggelse i dalstråk, gröna landskapselement som reser sig över sprickdalarna och planerade lägen för nya grupper av högre hus.



SÖDERTÄLJEVÄGEN – ETT URBANT STRÅK

PROGRAMMETS HUVUDDRAG

Bakgrund och syfte

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

Analysen och målbilden är 25 år senare fortfarande aktuell. En skillnad är att målsättningen idag inte är att flytta tullsnittet utan att bygga samman Södermalm med Liljeholmen, Aspudden och Midsommarkransen i en kontinuerlig stadsväv. En annan skillnad är att Stockholms utveckling gjort att läget i staden är än mer centralt. Ny bebyggelse kring bland annat Årstaberg, Marievik och Årstadal, utvecklingen av Liljeholmens centrum samt utbyggd tvärbana och ny tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan har stärkt Liljeholmens läge i regionen.

Södertäljevägen ska utvecklas till ett urbant och tryggt stadsrum med nya bostäder, arbetsplatser, handel, service och mötesplatser. Ett mål är att genom hållbar stadsutveckling skapa en urban stadsdel med goda vistelsemiljöer. Stadsutvecklingen ska förlänga Södermalm och förena Liljeholmen över Södertäljevägen som idag utgör en kraftig barriär. Ett ytterligare syfte är att utveckla Södertäljevägen för framtidens hållbara resande, där vägen både är en stadsgata anpassad för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt för nyttotrafik. Programområdets utbredning i bredd är begränsad, vilket gör att det har krävts avvägningar mellan olika intressen, tex mellan breddmått på gator och ytor för byggnader och offentliga platser, för att möjliggöra en samlad, god och fungerande ny stadsmiljö.

Programförslaget

Programförslaget utgår från att Liljeholmsbroarna behålls och att Södertäljevägen ligger kvar i huvudsak samma höjdläge och sträckning men byggs om i sin helhet till ett urbant stråk med plats för kollektivtrafik, gång och cykel och ny bebyggelse med entréer och aktiva bottenvåningar mot gatan. Genom ett nytt nät av gator, gångvägar och trappvägar kopplas båda sidor av Södertäljevägen ihop till en kontinuerlig stadsväv. Strukturen möjliggör för goda parkkvaliteter med både en utvidgning av Blomsterdalen och flera nya parker. I norra delen bevaras flera äldre värdefulla träd och huvuddelen av den gamla godsstationen. Här finns förutsättningar att skapa en ny park som möter Mälaren och som växer in under Liljeholmsbroarna.

Den planskilda korsningen under Södertäljevägen mellan Liljeholmen och Marievik är kvar men integreras i stadsstrukturen. Tvärbanan går i huvudsak i dagens läge men överdäckas på ett kortare parti. Med Södertäljevägen som ett samlande rum ökar även närheten till Södermalm. Den nya stadsgatan blir drygt 40 meter bred med breda gång- och cykelbanor, alléträd, plats för lokaler i bottenvåningar och inslag av omgivande grönska. Hägerstensvägen omvandlas till en mer urban gata som kopplar mot Årstadal med både bebyggelse i anslutning mot Nybohovsskolan och med ett större sparat naturmarksparti för att bibehålla ekologiska kopplingar mellan Årstaskogen och Vinterviken.

Förslaget omfattar totalt cirka 175 000 kvm bostadsyta (cirka 1750 lägenheter) samt ungefär lika mycket ytor för kontor, kommersiella lokaler och ytor i bottenvåningar.

VISION OCH MÅL

Visionen för programmet är "Södertäljevägen är en urban stadsgata med arbetsplatser, bostäder, service och trygga parker och torg som förenar Liljeholmen och möter Södermalm."

Mål: Sammankopplad stad

Möjliggöra transporter med god framkomlighet med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.

Behovet av transporter kommer att öka i takt med att området utvecklas. Genom att säkra den nära staden med god tillgång till kollektivtrafik och bra förutsättningar för gång- och cykel kan staden växa utan att biltrafiken ökar.

Mål: Levande stadsrum

Skapa tillgänglighet till och mötesplatser med sociala och ekologiska värden. En god hantering av luft, vatten och ljudmiljö.

Ett tätt nätverk av offentliga rum och gröna förbindelser som kopplar till befintliga kvaliteter och strukturer utvecklas. Målsättningen är att skapa tillgänglighet till och mötesplatser med sociala och ekologiska värden. De tillkommande stråken, platsbildningarna och vistelseytorna ska ha goda vistelsevärden och olika funktioner och kvaliteter som svarar på platsens specifika förutsättningar och behov.

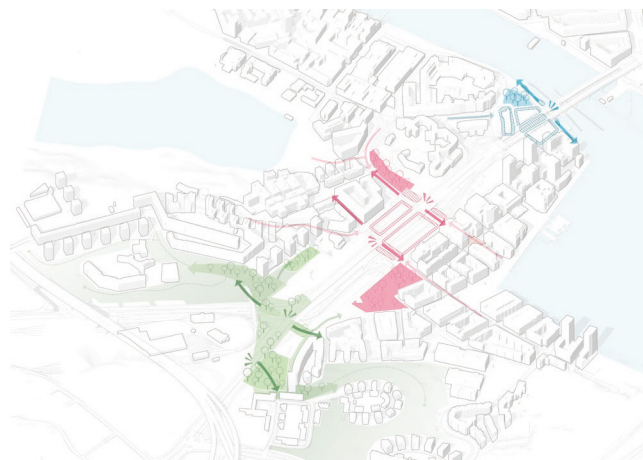
Mål: Tät blandstad

Skapa en urban struktur med funktionsblandning, god arkitektur och bra företagsklimat.

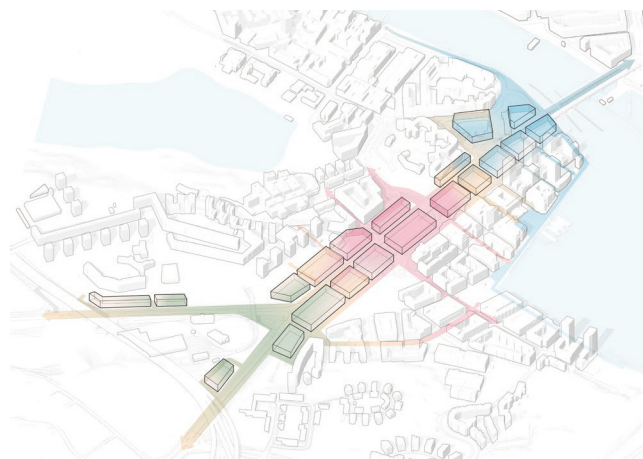
Detta innebär att utveckla en mångsidig och tät stadsmiljö där bostäder, arbetsplatser och service samspelar på ett harmoniskt sätt. En välplanerad blandning av funktioner främjar stadslivet och bidrar till en levande och attraktiv stadskärna som uppmuntrar till hållbara livsstilar och transporter.



Sammankopplad stad



Levande stadsrum



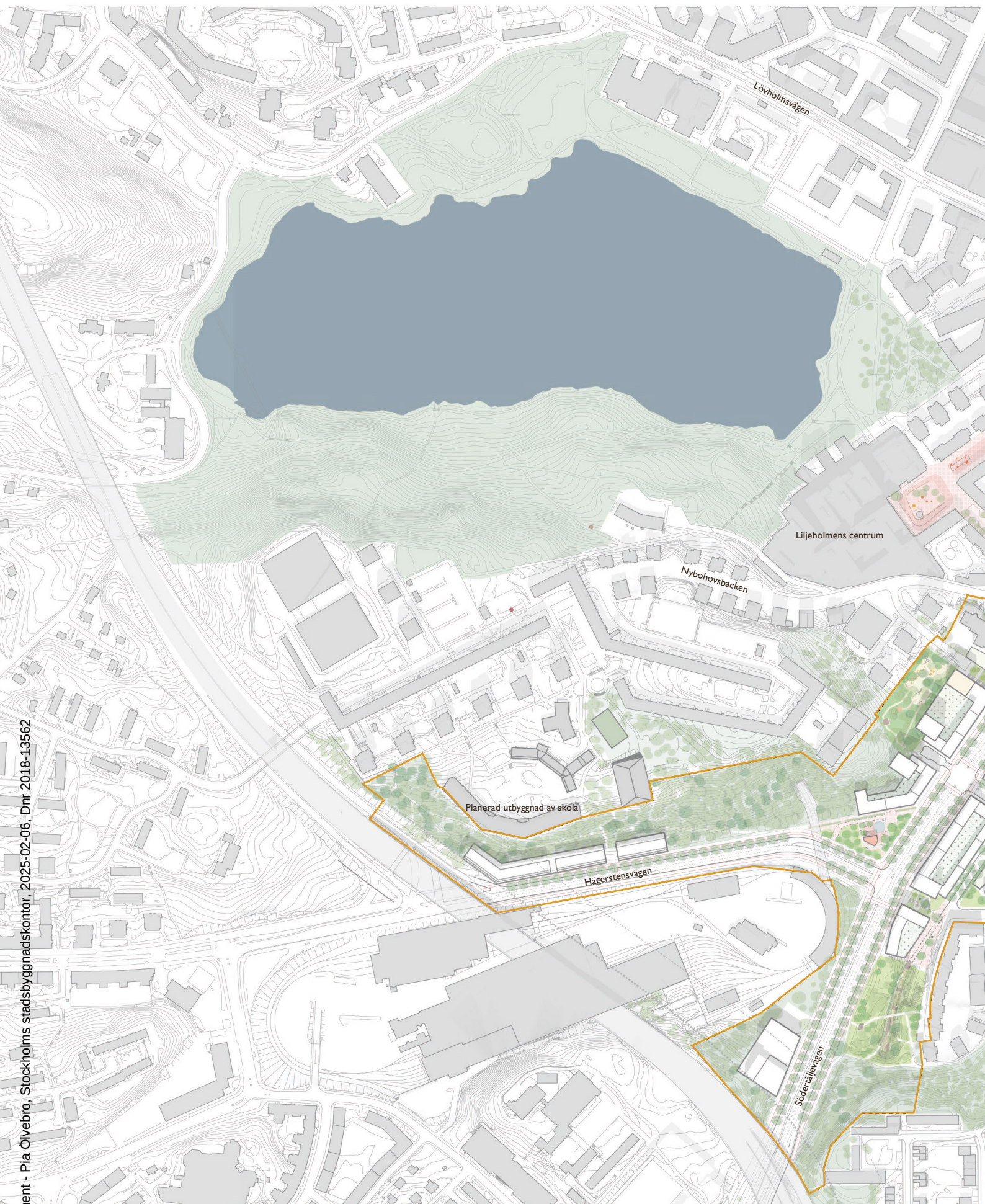
Tät blandstad



Ovan: Visionsbild över framtida programstruktur sett från söder med en ny stadsgata, framtida bebyggelsevolym, parker och uppvuxna gatuträd inlagd i flygbild. I bilden är även planerad bebyggelse i Lövholmen, Liljeholmens Centrum och Marievik inlagt.

Till höger: Oredigerat flygfotografi över dagens situation.





Illustrationsplan programområde. Avgränsning av programområde redovisas med orange linje.





SAMMANKOPPLAD STAD

Den nya stadsgatan

Den nya Södertäljevägen föreslås ges karaktär av en sammanhållande stadsgata i Liljeholmen. Med en bredd på cirka 40 meter med alléträd och inslag av omgivande grönska får gatan en stadsmässig atmosfär. Gatan är anpassad för relativt stora trafikmängder, med upp till sex körfält för att hantera både personbilar och kollektivtrafik, inklusive framtida stombussar.

Cykelbanor löper längs båda sidor av gatan och erbjuder en robust cykelstruktur som uppmuntrar hållbara transportval. Gångbanor längs gatan är tillräckligt breda för att ge plats åt mindre utserveringar där besökare kan ta del av stadslivet.

Korsningar och övergångsställen är placerade relativt tätt, vilket bidrar till en säker och tillgänglig stadsmiljö för alla trafikanter. Södertäljevägen ska präglas av en stadsmässig trafikrytm, med en hastighetsbegränsning på max 40 km/h, vilket skapar en lugnare gatubild än dagens mer bilorienterade miljö.

Busshållplatser längs gatan kommer att betjäna framtida stombussar, vilket underlättar för kollektivtrafikresenärer. Gatan kantas av byggnader med aktiva bottenvåningar vilket bidrar till en varierad och dynamisk stadsmiljö.

Angöringsplatser för lokaler och bostäder finns, men gatuparkering undviks för att främja en mer hållbar stadsmiljö. I Södertäljevägens fond norrut syns Hornstull och Högalidskyrkan och kopplingen till Södermalm blir fortsatt tydlig i stadsrummet.

Södertäljevägen - det urbana stråket

För att möjliggöra att omvandla Södertäljevägen till en framtida stadsgata krävs tydliga avvägningar mellan intressen. Den nya stadsgatan ska rymma alla trafikslag men bilismen förväntas få en mindre dominerande karaktär. Gatan är dimensionerad för dagens trafikmängder vilket i växande stad innebär att en minde andel resenärer än idag kommer kunna nyttja bilen som sitt huvudsakliga transportmedel vid rusningstrafik. Istället prioriteras ytor för cykel och gående.

Sammanhängande stadsväv

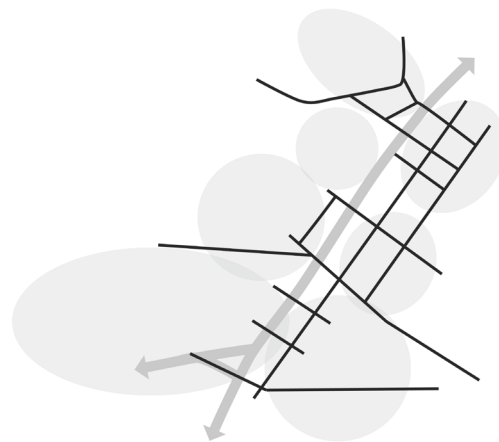
Den nära och sammankopplade staden stärks genom ett tydligt och sammanhängande gatunät som binder samman programområdet med den omgivande staden. Kvarteren är relativt små vilket skapar många olika kopplingsmöjligheter och alternativa gångstråk. Området är kuperat med många nivåskillnader vilket delvis kommer kräva trappförbindelser. För att göra även dessa stråk tydliga och kopplande ligger dessa trappstråk som förlängningar av befintliga gator. Genom att förstärka kopplingen mellan Liljeholmsbron och kajen med ny trappa och hiss samt placera hus intill landbron kortas det upplevda avståndet mellan Liljeholmen och Södermalm.

Under programarbetet har kompletterande broar till Södermalm studerats. Det bedöms i dagsläget inte som genomförbart att anlägga en ny bro på grund av alltför stor påverkan på farleden.

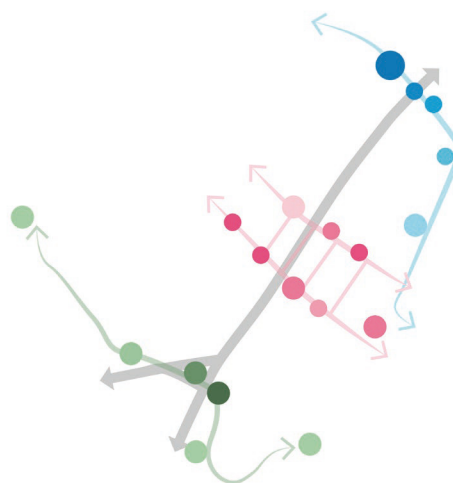
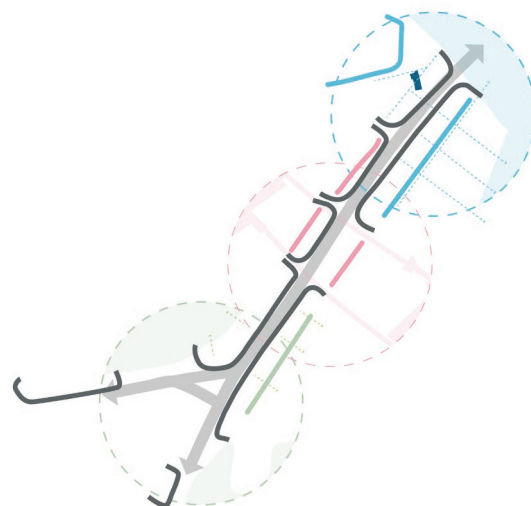
Möten med korsande stråk

Inom programområdet finns tre prioriterade korsande stråk som stärks. Dels är det stråket längs Mälaren som föreslås utvecklas med nya parkrum, dels finns stråk i den centrala noden, med passager mellan Liljeholmskajen och Liljeholmens centrum. Genom programmet stärks dessa stråk med mer gena och tydliga gator som kommer minska de mentala och fysiska avstånden i stadsdelen. I södra delen av programområdet skapas en helt ny koppling mellan Hägerstensvägen och Årstadal. Kopplingen bidrar till att koppla ihop Aspudden och Liljeholmskajen och skapa en större närhet till Årstadals tvärbanchållplats.

Längst i norr finns en blå nod där stråk och kopplingar relaterar till närheten till Mälaren. I den centrala noden vid Sjöviksvägen finns de bästa förutsättningarna för att utveckla täta innerstadsvärden som kopplar ihop Liljeholmens centrum och Sjövikstorget. I söder finns en grön nod där rekreationstråk och ekologiska värden kopplar över Södertäljevägen.



Konceptbild på stadsväven med bebyggelseområden och gatunät.



Konceptbilder som visar att den sammankopplande strukturen har olika karaktär i programområdet. Blå färg representerar den blå noden, röd färg den centrala noden och grön färg den gröna noden.



Ovan: Konceptbild på tvärkopplingar och sidoförskjutna platser

Tvärkopplingar och sidoförskjutna platser

Den nya urbana stadsgatan Södertäljevägen kommer även i framtiden vara relativt trafikerad och därmed bullerpåverkad. Erfarenheten från liknande gator i innerstaden visar att det går att skapa ett levande stadsliv även vid trafikerade gator men att det är värdefullt att skapa kompletterande mindre platsbildningar intill som erbjuder en lugnare miljö i direkt anslutning till de nya huvudstråken. I den föreslagna strukturen finns därför ett antal sidoförskjutna platser i goda mikrolägen som kan skapa förutsättningar för ett mer mångfacetterat stadsliv.

Nät av passager

En stadsgata av Södertäljevägens mått kommer för gående och delvis också för cyklister att fungera som två gaturum på grund av sitt breddmått. Bredden påverkar både upplevelsen av gatan och till exempel hur lätt det för gående att uppfatta vilka verksamheter det finns i lokaler på motstående sida av gatan. För att gatunätet ska upplevas som sammanhängande är därför korsningstätheten viktig och att det finns korta avstånd mellan övergångsställen. De största korsningarna kan i antal körfält och proportioner jämföras med till exempel korsningen mellan Sveavägen och Kungsgatan samt Ringvägen och Götgatan.



Modellfoto där Sjöviksvägen föreslagna koppling mot Liljeholmens centrum med mindre sidoförskjutna platser frändragna från Södertäljevägen syns.



Modellfoto där den nya platsbildningen och passagen i Hägerstensvägens förlängning syns.



Gestaltad som en del av promenadstaden

En stor stadsgata skiljer sig från en trafikled genom att den inte enbart fungerar som ett transportstråk, utan även som ett sammanlänkande rum där människor från olika delar av staden kan mötas. Det är därför viktigt att stadsrummet och särskilt miljön kring trottoarerna har höga vistelsevärden. Hur väl gatan sammantaget upplevs påverkar om människor väljer att vistas på platsen eller skynda förbi. En attraktiv och trafiksäker miljö bjuder i mycket högre grad in till samvaro, vilket kan förstärkas med möblering i form av sittplatser och gatuträd i gaturummet. Trafikens hastighet och därmed bullernivåer behöver hålls låga för att det ska vara möjligt att föra samtal i gatumiljön.

Gaturummets träd spelar en central roll för att skapa en trivsamt karaktär. Träd ger skugga under varma dagar, påverkar upplevelsen av buller och ger rekreativa och ekologiska värden. Trädrader tillsammans med gångbanor bidrar till en tydlig och avgränsad gång- och vistelsemiljö längs fasaderna i stadsrummet. De omgivande byggnaderna behöver ha en hög täthet av entréer och erbjuder ett varierat utbud av verksamheter i bottenvåningarna för att bidra till ett levande stadsliv.



Ovan: Foto från Sveavägen som är en ovanligt väl fungerande stadsgata trots relativt höga trafikmängder. Mindre illustration visar gatans byggstenar och hur viktigt utformning av trottoar, fasader och trädgrönnska är för att upplevelsen av gaturummet.

TÄT BLANDSTAD



Konceptbild som visar Sjöviksvägen tänkta koppling tvärs över Södertäljevägen till Liljeholmens centrum.

Del av stadens rytm

Ett övergripande mål med programmet är att skapa en blandstad och en urban struktur med funktionsblandning, god arkitektur och möjlighet för bra företagsklimat. Detta innebär konkret att utveckla en mångsidig och tät stadsmiljö där bostäder, arbetsplatser och service samspelar. En välplanerad blandning av funktioner främjar stadslivet och bidrar till en levande och attraktiv stadsmiljö som uppmuntrar till hållbara livsstilar.

Begreppet blandstad är svårt att exakt definiera, men det baseras vanligtvis på innerstaden som modell. Blandstaden har ofta en komplex utformning och innehåll, men med en begriplig bebyggelsestruktur som främjar närhet mellan verksamheter och människor, samt kontinuerliga upplevelser och händelser i rummet. Blandstaden bidrar också till en socialt varierad och diversifierad boendemiljö och skapar förutsättningar för minskat resande tack vare innehållsrika närområden. En viktig egenskap hos blandstaden är att den är befolkad dygnet runt, vilket ökar säkerheten och tryggheten.

För programområdet innebär förslaget att ny tät blandstad tillförs i stadsdelen och att redan täta områden byggs ihop. Detta gör Liljeholmen till en mer levande och robust stadsdel med en blandning av bostäder, arbetsplatser och service. En ökad närhet i Liljeholmen med minskade barriärer skapar ett mycket större sammanhängande område med tät blandstad där programområdet är en mindre del. Lägen för bostäder och kontor är spridda inom programområdet och i många av kvarteren möjliggörs för en stor funktionsblandning inom kvarteren.

Utgå från innerstadens skala

De stadsgator som finns i Stockholm kännetecknas i stor omfattning av tydliga och kontinuerliga gaturum kantad av bebyggelse med samordnad höjdskala och karaktär. På utvalda platser kan accentbyggnader som avviker från den samlande arkitektoniska idén möjliggöras. Skala i den centrala staden är ofta fem till sju våningar. Södertäljevägen har en större skala än de flesta motsvarande innerstadsgator och tål en något högre normalskala. I programförslaget föreslås bebyggelsen längs med Södertäljevägen vara i åtta våningar, vilket både tydliggör huvudgatan och anknyter till innerstadens proportioner.

Den täta blandstadsordningen

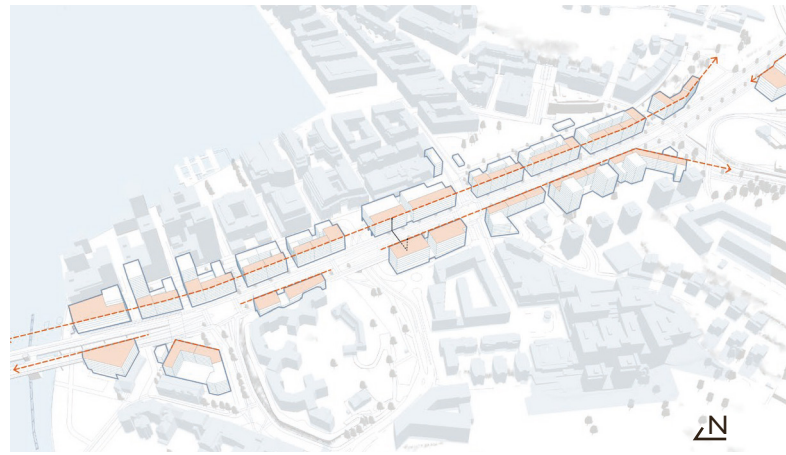
Förslaget utgår från ett bebyggelsekoncept där de förhållandevis små kvarteren delas upp i mindre enheter för att främja en variationsrik struktur. Genom att tydliggöra och förstärka enskilda byggnader och trapphus kan en variation skapas inom en sammanhållen helhet.

I innerstaden har denna effekt ofta uppnåtts naturligt genom en småskalig fastighetsindelning. Även om programmet inte styr den framtida fastighetsindelningen direkt, blir en framgångsfaktor att möjliggöra för flera aktörer att dela byggrätter inom samma kvarter. En sådan variation kan ge utrymme för olika byggsystem och byggnader ritade av flera arkitekter, vilket tillsammans kan bidra till en hög upplevelsetäthet.

En stor grad av funktionsblandning

De nya kvarter som formas längs med Södertäljevägen har olika förutsättningar. De flesta kvarter är anpassade i form och struktur så att de ska vara möjliga att rymma bostäder. I och med att vägen är relativt bullerutsatt kommer genomgående bostäder med en tyst sida mot innergård vara vanliga. Det kommer även krävas varierade bostadsstorlekar med relativt stor andel större bostäder. En del kvarter är smala och påverkade av trafik från flera håll. I dessa lägen där bostäder inte kommer vara möjliga är istället kvarteren formade för att rymma kontor eller andra typer av verksamheter. I förslaget finns inga redovisade lägen för fristående byggnader för kultur men det finns många möjliga platser inom strukturen som är lämpliga för kulturella ändamål.

Bottenvåningar längs Södertäljevägen ska innehålla lokaler i de flesta lägen längs gatan. Detta förstärker gatans karaktär som huvudgata. I många kvarter skulle en vertikal blandning av bostäder och kontor vara önskvärt. Genom att planera för kontor på de nedre våningar och bostäder längre upp i husen kan tillgång till dagsljus i den täta blandstaden optimeras.



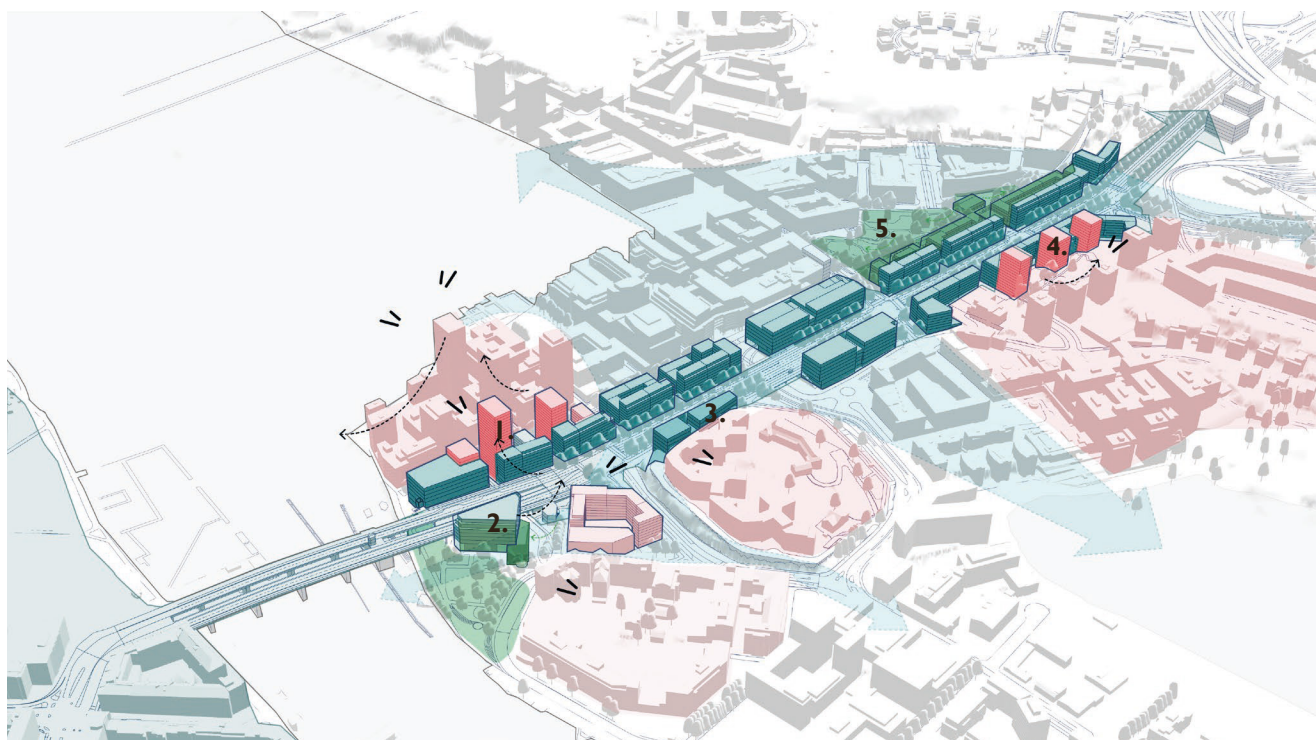
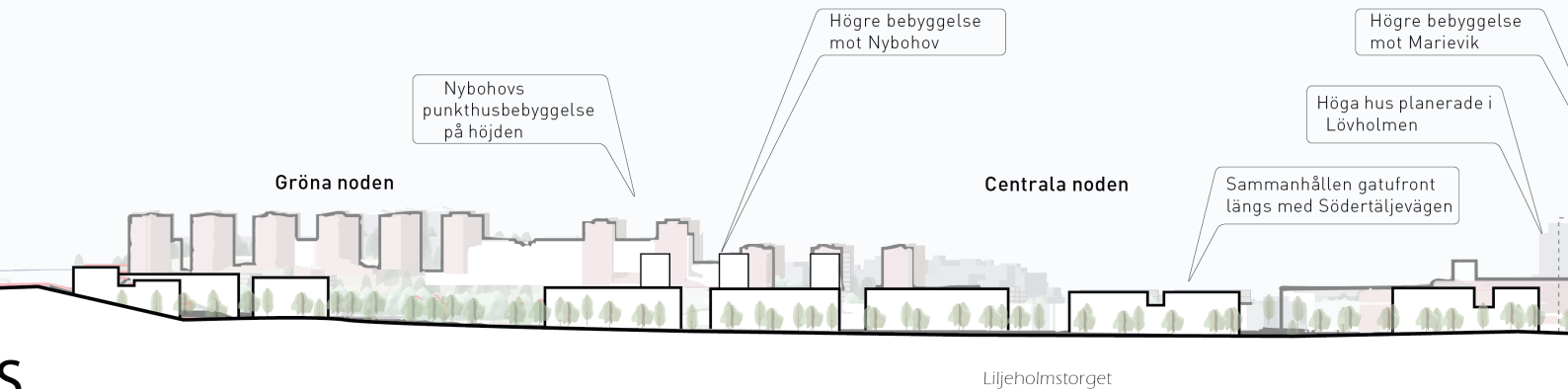
Konceptillustration som visar en jämn bebyggelseskala längs Södertäljevägen. Röd linje markerar en jämn takfotshöjd.



Konceptillustration som visar en möjlig fastighetsindelning med möjlighet till flera byggaktörer i samma bostadskvarter.



Konceptillustration som visar önskvärda lägen för lokaler i bottenvåningar.



1. Högre hus mot Marievik, 2. Kontorshus vid godsstation, 3. Kontorshus vid Liljeholmsberget, 4. Högre hus vid Nybohovsberget, 5. Lägre hus mot Blomsterdalen.

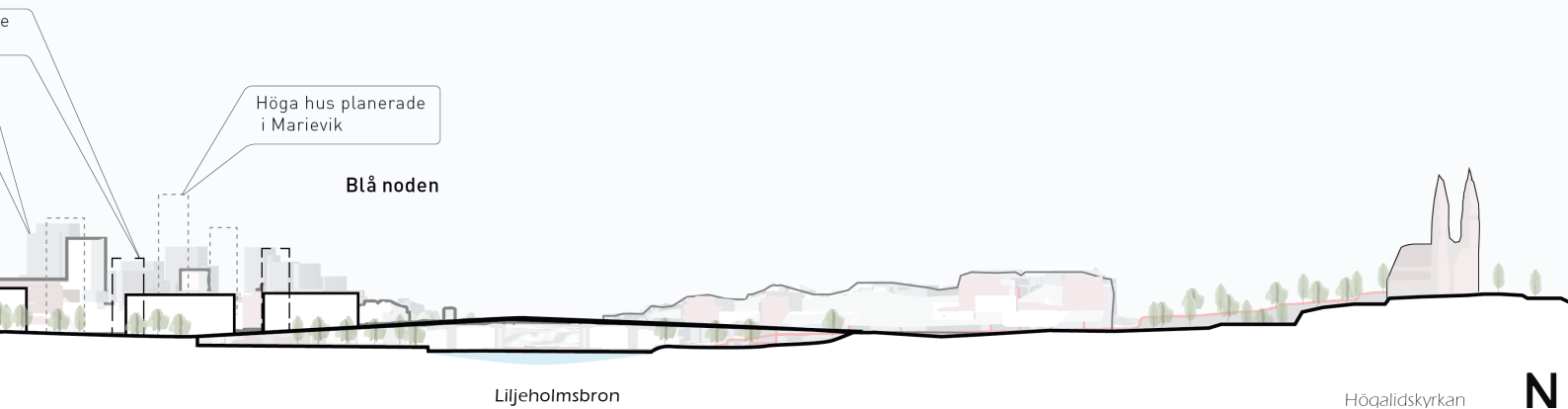
Skala som möter omgivande bebyggelse

I programmet föreslås en bebyggelseskala som i huvudsak förhåller sig till den befintliga, jämnhöga bebyggelsen kring Årstadal och centrala Liljeholmen. Nya byggnader som höjer sig från normalskalan möjliggörs direkt intill Marievik och i mötet med de befintliga husen vid Nybohov. Samlat ger det förutsättningar för ett tydligt och väl avläsbart stadsrum i centrala Liljeholmen där det befintliga landskapsrummet och dagens byggda topografi förstärks.

Förslaget innebär fler högre byggnader i norra delen, vilket bidrar till att avsluta den bebyggelsegrupp med höga hus som planeras att byggas i Marievik. Vid det gamla municipalhuset i norr föreslås även ett nytt kvarter samt ett kontorshus sammanbyggt med den gamla godsstationen. Båda ska relatera till municipalhuset i skala.

På Liljeholmsberget föreslås det nuvarande högt placerade kontorshuset att rivas och ersättas av en byggnad som även möter Södertäljevägen. Huset ska brygga i skala mellan Södertäljevägens karaktär och den högt belägna bostadsenklaven och bidra att minska den barriär som nuvarande bergvägg skapar.

I söder planeras tre högre byggnader som relaterar till punkthusen på Nybohovsberget men som underordnas de befintliga husen i skala. Mot Årstaängsvägen och Blomsterdalen föreslås den planerade bebyggelsen trappa ner i skala. Det skapar goda förutsättningar för ett mjukt och öppet möte mellan park och nya hus. Utmed Hägerstensvägen vid den planerade utbyggnaden av Nybohovsskolan planeras ny stadsbebyggelse. Bebyggelsen föreslås bli lägre än Nybohovsskolan i höjd. Detta möjliggör både en ny stadsfront mot Hägerstensvägen samtidigt som Nybohovsbergets karakteristiska bebyggelsesilvett kommer vara fortsatt synlig från många håll.



Nya Marievik

Den planerade bebyggelsen kring Marievik i gällande men ej genomförd detaljplan kommer få en för Stockholm oprövad karaktär med relationer mellan gatornas bredder och husens höjder som inte finns i staden idag. Gatorna i området är från 12 meter breda samtidigt som bebyggelsen är upp till 32 våningar hög. De nya gatorna är korta och leder ut mot Mälarens öppna vattenrum vilket gör kontrasten mellan de trånga gatorna och det öppna vattenrummet extra stor. I anslutning mot Marievik föreslås en ny bebyggelse som tar stöd i Marieviks planerade struktur, om än i något nedtrappad skala. Den omgestaltade Årstaängsvägen är betydligt bredare än de smala gångfartsgatorna i Marievik men kommer trots det få en karaktär med en för Stockholm oprövad skala. Detta kommer bidra till en intensitet och en egen karaktär som starkt kommer bidra till områdets framtida identitet av tät bebyggelse som möter öppna vattenrum.

Mötet mot Nybohov

Genom att trappa den nya bebyggelsen mot Nybohov och lämna större partier av naturmarken vid Hägerstensvägen obebyggd kommer den befintliga bebyggelsesiluetten fortsatt vara synlig från många vinklar. Trappningen sker i flera steg, med lägre bebyggelse mot Blomsterdalen och nya från Södertäljevägen indragna punkthus närmare Nybohov. På det sättet skapas en trappning som relaterar till dagens krans av vegetation och bidrar till att Nybohovsberget fortsatt är överordnat i stadens siluett.

Lagrad kulturmiljö

I norra delen finns många tydliga historiska lager från olika epoker. Genom att lyfta fram spår av järnvägshistorien i en ny stadsdelspark, inkorporera stationshuset i ett nytt kontorshus, bevara äldre alléer och utveckla ytan under de befintliga broarna till en aktivitetspark vävs nytt och gammalt samman i en komplex framtida stadsmiljö med många skilda kvaliteter.

Elevation längs Södertäljevägen sedd från öster.



Modellfoto över Marievik och föreslagen ny bebyggelse.



Modellfoto över trappande bebyggelse mellan Blomsterdalen och Nybohov.

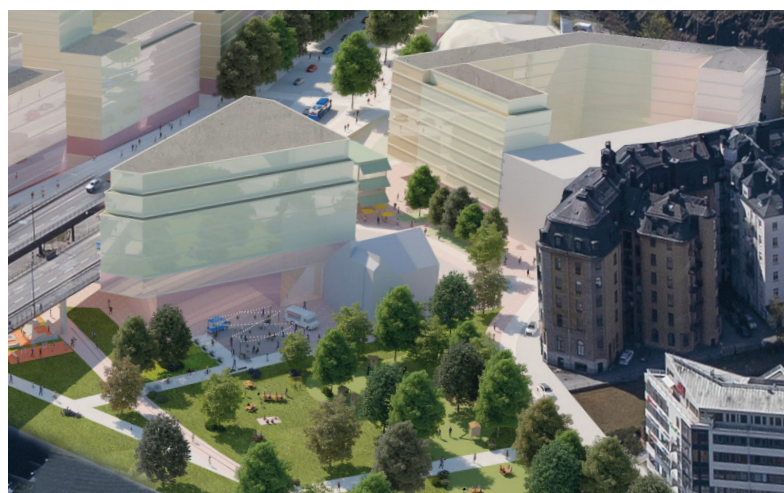


Illustration ny park och föreslagna hus vid Liljeholmens godsstation.



Nya parker

Programförslaget möjliggör för goda parkkvaliteter med både en utvidgning av Blomsterdalen och flera nya parker. Blomsterdalen är idag en uppskattad park med en lekplats som används av många boende i Årstadal. Parken är i dagsläget inte planlagd som park utan är en ej utnyttjad byggrätt för bostäder och gata. I programförslaget föreslås att den befintliga parken ska bekräftas och säkerställas över tid och att parken ska utvidgas för att möjliggöra för fler närboende att nyttja parken. Tvärbanan som idag går nedsänkt genom området föreslås däckas över i befintligt läge för att möjliggöra en stor och samlad parkmiljö utan barriärer. En större park med tydliga avgränsningar och skyddad från buller från Södertäljevägen ger goda förutsättningar att utveckla en sammanhållen och kvalitativ parkmiljö. Parken får även goda solförhållanden med under stora delen av dagen.

I norra delen av planområdet föreslås en helt ny stadsdelspark på idag hårdgjorda ytor. Norra Liljeholmen har idag en utpekad parkbrist och den samlande stadsutvecklingen inom programområdet och inom Marievik skapar behov av en ny större park. Parken ansluter direkt till Mälaren och till de rekreativstråk som finns längs med kajerna. Nya lägre bryggor öppnar upp för en bättre kontakt med vattnet. Parken möjliggör att en idag hårdgjord miljö får gröna inslag och parken bidrar till att förbättra lokalklimat och ekologiska samband. Den nya parken föreslås sträcka sig under de

befintliga Liljeholmsbroarna. Här finns stora ytor som lämpar sig väl för mer ytkrävande sport- och rekreationfunktioner. Till exempel ytor för spontanidrott.

Förutom de två stadsdelsparkerna finns flera mindre parker inom programområdet samt sparad naturmark med höga ekologiska kvaliteter. Tillsammans skapar dessa en ny stadsbebyggelse som, trots den höga tätheten, erbjuder närhet till kvalitativa parkrum i alla delar.

Platser bildar sekvenser

Förutom nya parker föreslås ett nät av platsbildningar som formar sekvenser av mindre vistelserum och som förstärker tvärkopplingar. Syftet med platsbildningarna är att leda och stärka kopplingarna tvärs över Södertäljevägen och skapa olika typer av vistelsekvaliteter.

Platsbildningarna öster om Södertäljevägen är indragna från vägen för att skapa mer ljudavskärmade miljöer i relativt soliga lägen. På Södertäljevägens västra sida finns två triangelformade platsbildningar som båda är anpassade för att ta hand och leda om skyfallsvatten. Den södra platsbildningen synliggör Hägerstensvägens historiska dragning och den norra vid Liljeholmsinfarten möjliggör att två ståtliga ekar kan bevaras.



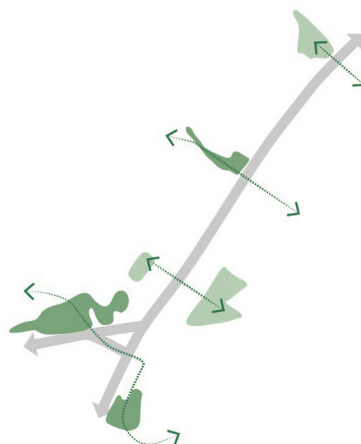
Konceptillustration med framtida bostadskvarter och gårdar längs Södertäljevägen och ungefärligt gångavstånd till närliggande parker.

Tillgängliggjorda gröna platser

Längs med Södertäljevägen och Hägerstensvägen finns idag inslag av värdefull naturmark. Naturen har höga värden ofta kopplade till äldre träd, vilket skapar platser som både är vackra och har höga naturvärden. Många av dessa platser är idag underutnyttjade som parkytor, mycket på grund av topografi, bullerpåverkan och brist på parkstråk och innehåll. Genom att tillgängliggöra även dessa platser med nya kopplingar och skapa en bättre bullersituation genom avskärmade bebyggelse tillgängliggörs naturmarken som en rekreativ miljö.

Trappor med upplevelsevärden

Topografin kring Liljeholmen präglas av sprickdalslandskapet med höga nivåskillnader mellan dalstråken och de högre bergpartierna. Södertäljevägen skär genom landskapet på en delvis upphöjd bank och höjs mot Liljeholmsbroarna. Detta ger att det finns nivåskillnader i rörelsestråk som kommer behöva omhänteras av trappor. Genom att ge trapporna olika dignitet och karaktär skapas en variation även i dessa miljöer. Vissa trappor binder samman gröna parker, andra kommer fungera som gena förbindelser mellan till exempel det tätbebyggda Marievik och Södermalm. Trapplopp och vilplan ska samgestaltas med planerad bebyggelse och grönska kommer vara en värdefull tillgång i de nya miljöerna.



Konceptillustration som visar hur parker är placerade för att stärka kopplingar över vägen.



Konceptillustration som visar ungefärliga lägen för nya trappkopplingar.

PARK OCH NATUR



Nya och större parker

Den samlande stadsutveckling som planeras i Liljeholmen innebär att antal boende och arbetande kommer öka med 10 000-15 000 personer. Detta innebär att det behövs en utveckling av stadens friytor, som parker, stråk och platser, för att kunna tillgodose de sociala behoven hos den växande befolkningen.

I stadsutvecklingen inom Liljeholmen finns det möjlighet att skapa nya, långa och sammanhängande rörelsestråk med olika karaktärer som länkar samman staden med omlandet och bidrar till sociala och rekreativa värden. Inom programområdet blir utvecklingen av strandstråket längs Mälaren en del av ett större sammanhängande stråk och nya kopplingar kommer öppna upp nya samband mellan Blomsterdalen och Årstabergsparken. Fokus i utvecklingen av rörelsestråken läggs på gående och cyklister, samt att skapa fler platser för rekreation och stadsliv. Det finns också ett särskilt behov av fler publika rum för lek, umgänge och

rörelse för förskolebarn och ungdomar. För att möta behoven av parker och lekplatser för den växande befolkningen, behövs det fler parker och lekplatser inom programområdet. Befintliga parker som Blomsterdalen föreslås utvecklas med fler funktioner och förbättrad ljudmiljö. Utanför programområdet men som en konsekvens av den samlade stadsutvecklingen i Liljeholmen kommer Trekantsparken behöva omvandlas till en central stadsdelspark. Parken kan erbjuda både aktivitets- och umgängesytor nära centrum, rekreativa miljöer vid sjön Trekanten och lugna platser nära skog och natur. För att kunna tillgodose Liljeholmsbornas behov av god park- och naturtillgång behövs olika typer av ytor och kvaliteter. Kvaliteter som stora gräsytor och platser för bollspel kräver tillräckliga ytor och därför behöver befintliga ytor skyddas och nya värden skapas i planeringen. I programförslaget föreslås Blomsterdalen utökas med större plana ytor och även i parken vid Liljeholmsbron finns potential för större sammanhängande aktivitetsytor.

Platser med olika innehåll

I och omkring programområdet finns förutsättningar att skapa och utveckla en mångfald av olika platsbildningar med varierande innehåll och karaktär. Längst i norr kan en solbrygga mot Mälaren förbättra vattenkontakten. På flera platser i hela programområdet föreslås mötesplatser i form av mindre torgbildningar, till exempel kring godsstationen i norr och i korsningen mellan Hägerstensvägen och Södertäljevägen. Nya, gröna mötesplatser och gröna oaser tillkommer i områdets norra del, i slänten mot Nybohov och som fortsättning på Årstabergsparken.

Tillsammans bildar dessa olika platser ett nytt nätverk av stadsrum med olika kvaliteter och innehåll.

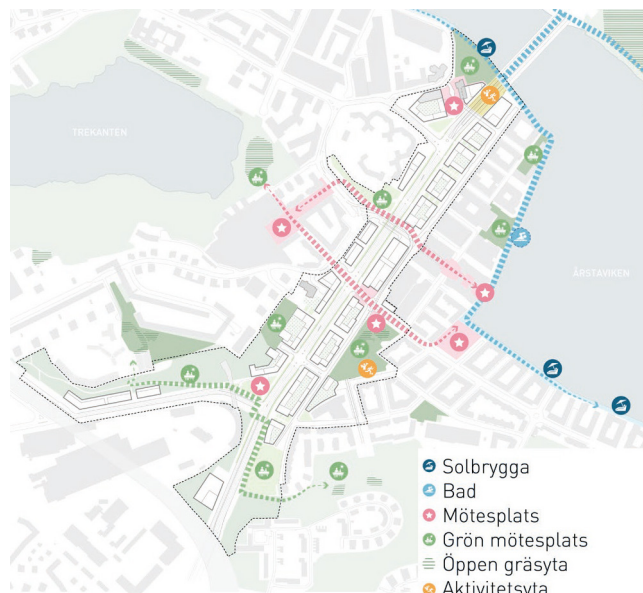


Illustration som visar platser med olika innehåll.

Skolor och nya förskolor nära parker

Inom programområdet föreslås fyra lägen för framtida förskolor där tre av förskolorna placeras i bottenvåningar i bostadskvarter och en uppförs som en fristående förskola. Förskolorna är placerade precis intill eller inom ett kort gångavstånd från parker med lekplatser och bollek. Strukturen möjliggör förskolegårdar motsvarande tio kvadratmeter per barn, vilket är betydligt större än befintliga förskolor i närliggande Årstadal.

Befolkningsprognoser visar inget behov av nya grundskolor inom programområdet men strax intill programområdet ligger Nybohovsskolan som på sikt planeras att byggas ut från idag 170 elever till en fullstor F-9 skola med 900 elever. Ny bebyggelse invid skolan möjliggör för utvecklade och mer bullerskyddade parkrum i närområdet.

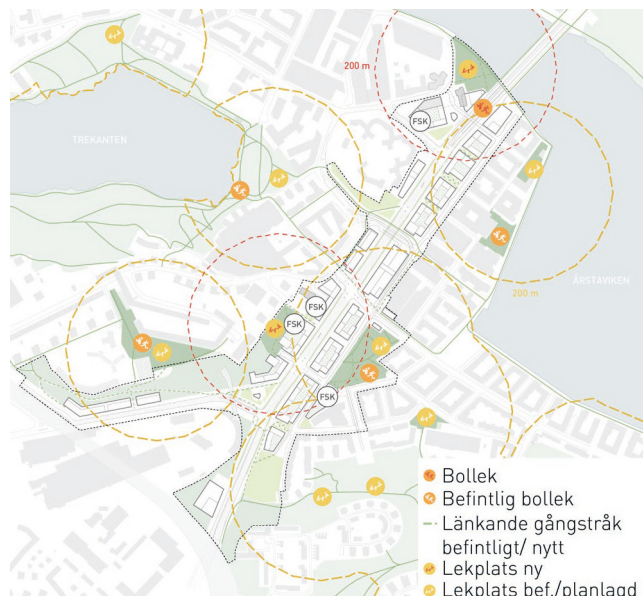
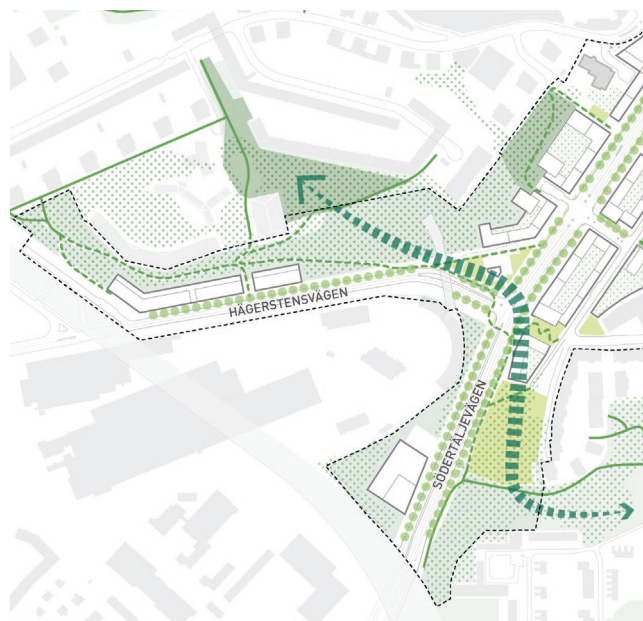


Illustration som visar lekplatser och förskolelägen.

Bevarade gröna kopplingar i söder

I södra delen av programområdet läggs särskilt fokus på att bevara och utveckla de gröna kopplingarna. Mellan Årtaskogen och Vinterviken finns idag svaga ekologiska samband och bristfälliga parkkopplingar. En större del av skogsområdet mot Nybohov och Nybodahöjden föreslås bevaras samtidigt som gaturummen får omfattande trädplanteringar. Genom dessa åtgärder kan de ekologiska sambanden bevaras och på sikt delvis stärkas. Nya bostadshus i västra delen av Hägerstensvägen ger en bullerdämpande effekt på bakomliggande parkmark på Nybohovsberget.

Nya gångstråk mot Nybohov och mot Årstabergsparken tillsammans med nya kopplingar över gatorna stärker de rekreativa sambanden i områdets södra del.



Konceptillustration, gröna kopplingar i söder.

EN NY TRAFIKSTRUKTUR



På stadens villkor

Södertäljevägen är idag en av få infartsvägar till de centrala delarna av Stockholm och utgör därför en viktig länk i det regionala huvudvägnätet för motorfordon och cyklister. Trafikvolymerna är höga med omkring 40 000 motorfordon/dygn i det mest belastade snittet mellan Årstabergsvägen och Hägerstensvägen. Södertäljevägen är utpekad som ett primärt cykelstråk med stor potential för ökat cyklande, där cirka 5 000 – 7 000 cyklister passerar varje dygn. Det är även många gående som rör sig längs Södertäljevägen, men de största gångflödena rör sig tvärs Södertäljevägen, mellan bytespunkten Liljeholmen och Marievik-Liljeholmskajen.

Dagens storskaliga vägområde föreslås ersättas av en gata av innerstadstyp med signalreglerade korsningar.

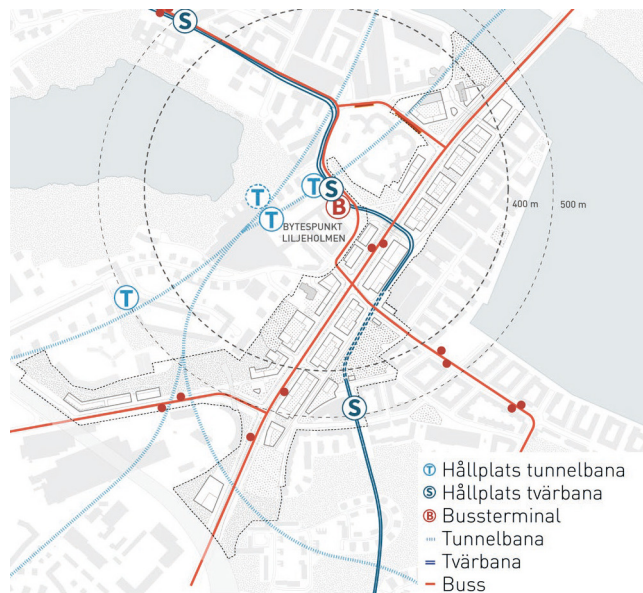
Utgångspunkter för utformningen av Södertäljevägen och omgivande lokalgator har varit ett antal principiella inriktningar:

- Integrera Södertäljevägen med omgivande gatustruktur
- Utveckla ett stadsmässigt gaturum
- Dimensionera efter dagens trafiknivåer
- Prioritering av gång- och cykeltrafik

Södertäljevägen kommer fortsatt ha en viktig funktion i det regionala vägnätet men utvecklas till en stadsgata med plats för fler funktioner. Hastighetsgränsen sänks till 40 km/h vilket skapar ett lugnare trafiktempo och lägre bullernivåer. För att överbrygga vägens barriäreffekt och skapa en bättre tillgänglighet inom hela programområdet utvecklas ett finmaskigt gatunät där gående och cyklister är prioriterade. Nya korsningar i plan skapas vilket bidrar till att området får en mer stadsmässig karaktär.

Stärkt nod för kollektivtrafiken

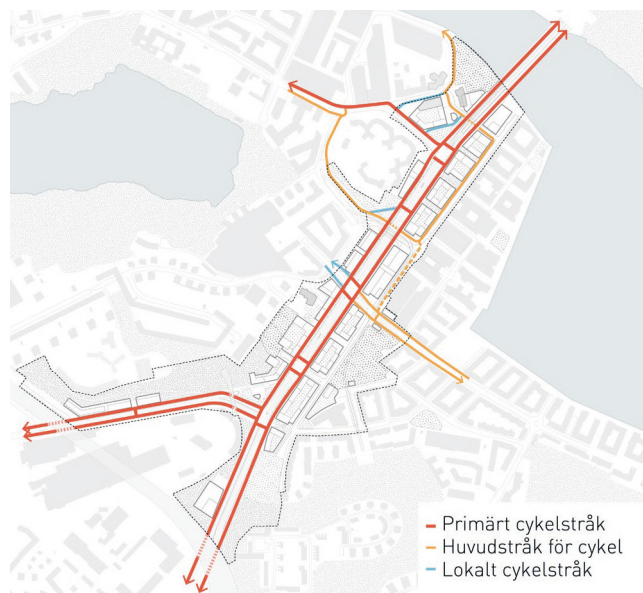
Stora delar av programområdet får mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik i form av busstrafik, tunnelbana och spårväg. Södertäljevägen är en viktig länk för kollektivtrafik och vägen trafikeras av flera busslinjer. När vägen omvandlas till en stadsgata är busstrafikens framkomlighet en viktig förutsättning. Södertäljevägen föreslås utformas med ett norrgående kollektivtrafikkörfält, vilket ger hög prioritet och framkomlighet för busstrafiken. I korsningarna övergår kollektivkörfältet i flera fall i svängkörfält. I södergående riktning förslås ett kollektivtrafikkörfält på sträckan mellan Liljeholmsinfarten och Sjöviksvägen. Liljeholmsvägen föreslås stängas av för allmän motorfordonstrafik på sträckan förbi Liljeholmstorget i syfte att förbättra framkomlighet, kapacitet och trafiksäkerhet för kollektivtrafiken.



Hur kollektivtrafiken fungerar.

Förberett för fler som cyklar

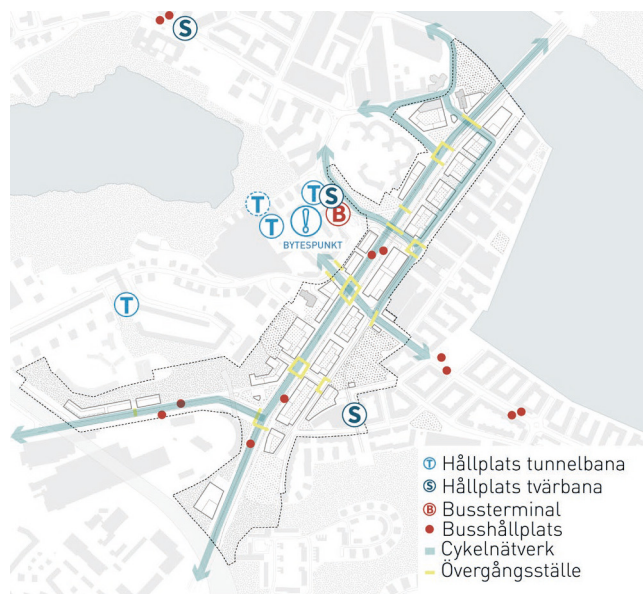
Cykelvägnätet inom programområdet utvecklas i enlighet med stadens cykelplan. De primära cykelstråken längs Södertäljevägen, Hägerstensvägen och Liljeholmsinfarten bidrar till att skapa ett sammanhängande system som knyter ihop angränsande stadsdelar. Cykelstråken får en hög standard med god framkomlighet, kapacitet och trafiksäkerhet. De primära cykelstråken längs Södertäljevägen utformas med en bredd som medger att de kan regleras som enkel- och dubbelriktade cykelbanor. De primära stråken kompletteras av huvudstråk längs Sjöviksvägen, Årstaängsvägen och Liljeholmsvägen. Dessa stråk gör det möjligt för cyklisterna att nå målpunkter inom stadsdelen. På lokalgator med lägre trafikflöden sker cykling i blandtrafik.



Hur cykelnätet fungerar.

Nytt stadsgatunät

Gator och platser utformas med fokus på fotgängarnas framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet, för att främja gångtrafik och utomhusvistelse inom programområdet. Gatustrukturens finmaskighet innebär att flera nya kopplingar mellan Liljeholmen och Marievik-Årstadal skapas. Gående ges möjlighet att korsa Södertäljevägen i plan vid flera platser men också planskilt vid Nybohovsbacken och under Liljeholmsbroarna. Längs samtliga gator anläggs gångbanor som är tydligt åtskilda från övrig trafik. Övergångsställen anläggs på alla platser där det finns ett korsningsbehov. Med fler möjligheter att korsa Södertäljevägen kan gångtrafiken till och från kollektivtrafiken spridas i gångvägnätet vilket minskar trängseln. Det nya parkstråket längs Liljeholmshamnen utgör en viktig länk för gående och flanörer som rör sig längs vattnet mellan Marievik och Lövholmen.



Placering av övergångsställen och målpunkter.

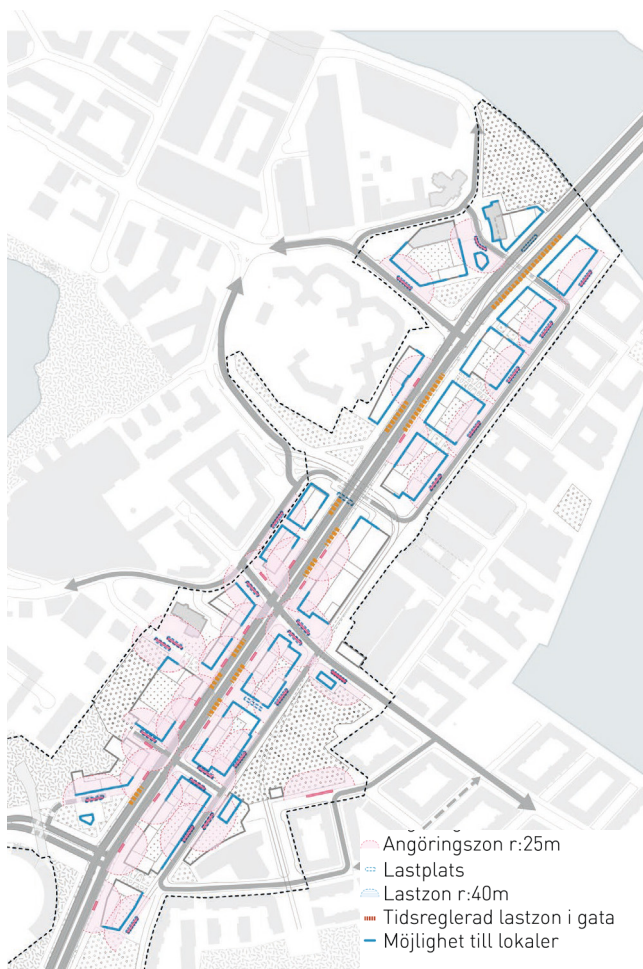


Hur gatunätet fungerar.

Fokus på hållbar mobilitet

En målsättning inom programmet är att sträva mot ett hållbart resande och att minska klimatpåverkan. Det görs främst genom att främja gång- cykel- och kollektivtrafik och på så vis bidra till ett minskat behov av privatägd bil. Genom att i nyproduktion styra mot ett ökat utbud av hållbara alternativ kan boendes behov av egen bil minska. Därigenom minskar också efterfrågan på parkeringsplatser vid den egna fastigheten.

Att arbeta med mobilitetätgärder på ett tydligt och riktat vis kommer minska både behovet av att äga en egen bil och minska parkeringsbehovet i programområdet, vilket ligger i linje med stadens klimat- och hållbarhetsmål. Att minska bilanvändningen bidrar till att uppnå dessa mål och skapar en renare och mer hållbar stadsmiljö. Programområdet bedöms ha särskilt god tillgång till olika målpunkter och förutsättningarna att leva utan egen bil är särskilt goda. Detta kommer ge möjlighet till inga eller mycket låga parkeringstal för nya bostäder och verksamheter.



Hur angöring fungerar.

Principer för angöring

Människor som bor, arbetar och vistas i området ska ges goda möjligheter att välja andra färdmedel än bil. Inriktningen i planprogrammet är att främja hållbara resor till, från och inom området. Parkering för bilar hanteras i första hand på kvartersmark, för att kunna prioritera andra funktioner längs Södertäljevägen och lokalgatorna i området. Samma princip gäller för godsleveranser.

Angöringsbehoven för de nya kvarteren längs Södertäljevägen hanteras med angöringsplatser som placeras i trädraderna på respektive sida av gatan. Dessa parkeringsplatser är utformade i mått för att bara rymma personbil. Angöringsplatser placeras så att alla entréer kan nå inom 25 meter.

För att hålla nere gatans totala bredd prioriteras den rörliga trafiken och stoppförbud under rusningstrafik föreslås att gälla på hela sträckan. Lastplatser kan behövas för lokaler vid Södertäljevägen vid begränsade lägen men dessa ska tidstyras till tider utanför rusningstrafik.

Parkeringsbehoven för boende, verksamheter och besökare bör i huvudsak hanteras på kvartersmark i underbyggda garage.

Nya Södertäljevägen

Inriktningen för projektet har varit att skapa en stadsgata där den totala bredden inte överstiger 41 meter. Detta kan jämföras med dagens gaturum på upp till 150 meter mellan bebyggelsen i Liljeholmen och Marievik.

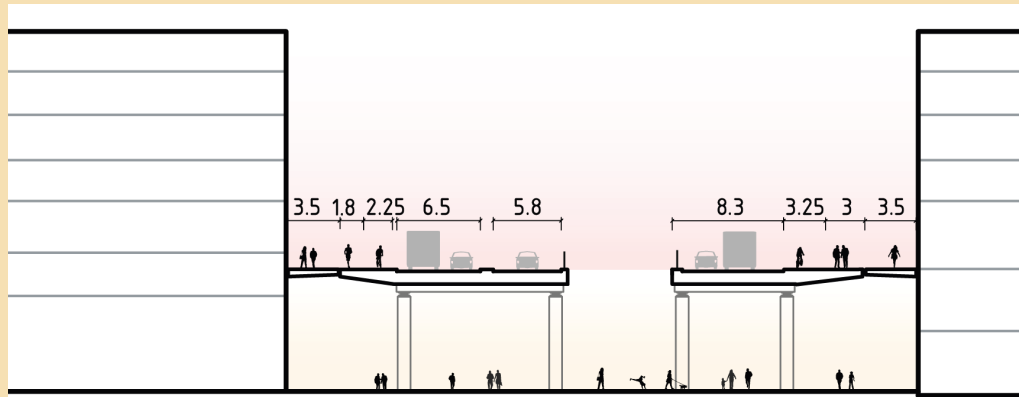
Södertäljevägen utformas med generösa möbleringszoner som rymmer träd och planteringar, vilket skapar ett avstånd mellan körbanan och en fredad kantonzon för gång- och cykeltrafiken. För att säkerställa framkomligheten utformas gatan med två genomgående körfält i vardera riktningen med separata svängkörfält vid signalkorsningarna.

Årstaängsvägen

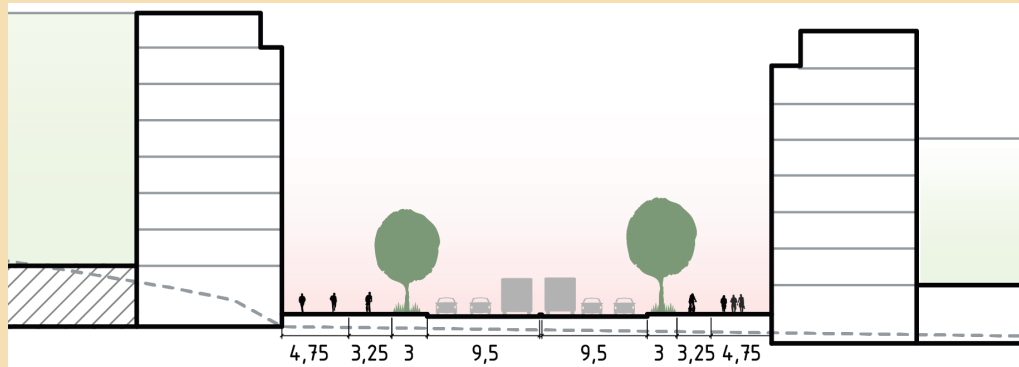
Årstaängsvägen förlängs och utvecklas till en parallellgata till Södertäljevägen. Gatan fungerar som angoringsgata till de nya kvarteren på Södertäljevägens östra sida och bidrar till att skapa en finmaskig gatustruktur. Längs den norra delen av gatan anläggs en dubbelriktad cykelbana.

Hägerstensvägen

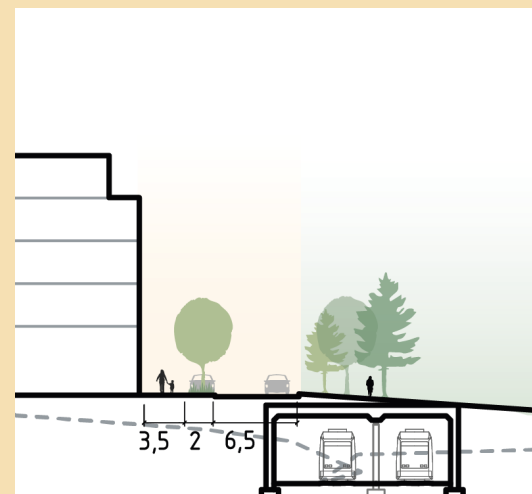
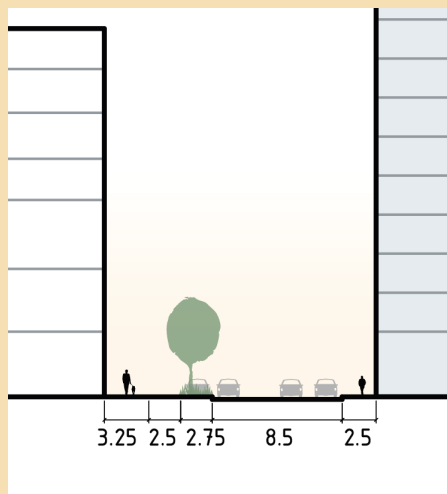
Det finns idag en dubbelriktad cykelbana på södra sidan Hägerstensvägen. Det finns även möjlighet att anlägga en cykelbana även på norra sidan för att koppla bebyggelsen utmed norra sidan med Södertäljevägens cykelbanor.



Sektion Södertäljevägen vid Liljeholmsbron med nya konsoler mot nya hus.

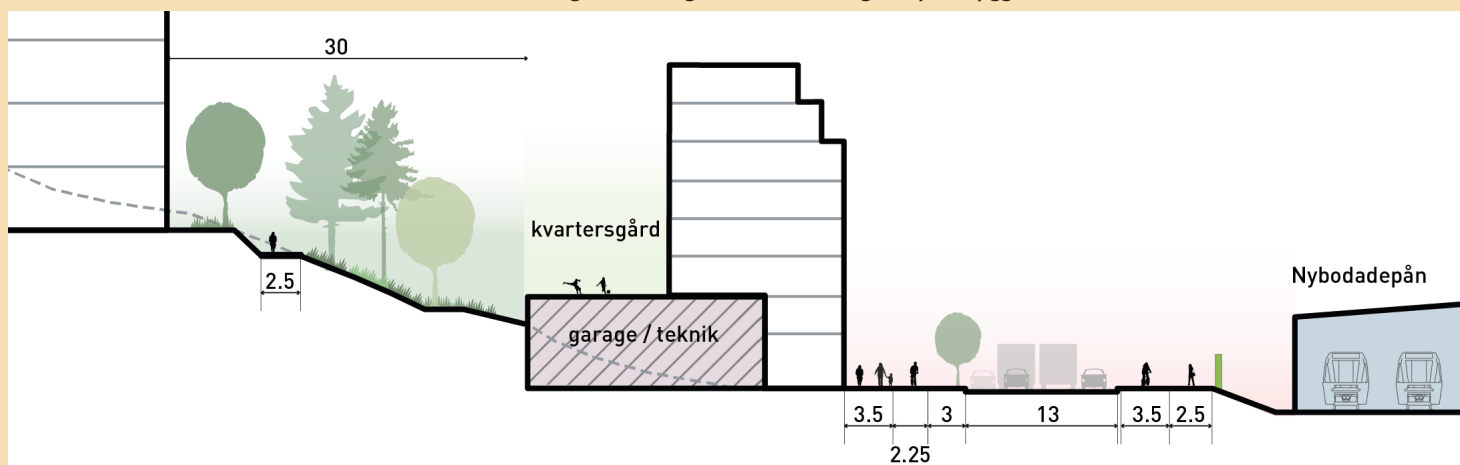


Huvudsektion Södertäljevägen, totalt 41 meter.



Sektion Årstaängsvägen norra och södra delen.

Sektion Hägerstensvägen invid föreslagen ny bebyggelse.



BOSTÄDER, SERVICE OCH ARBETSPLATSER



Ny blandstad

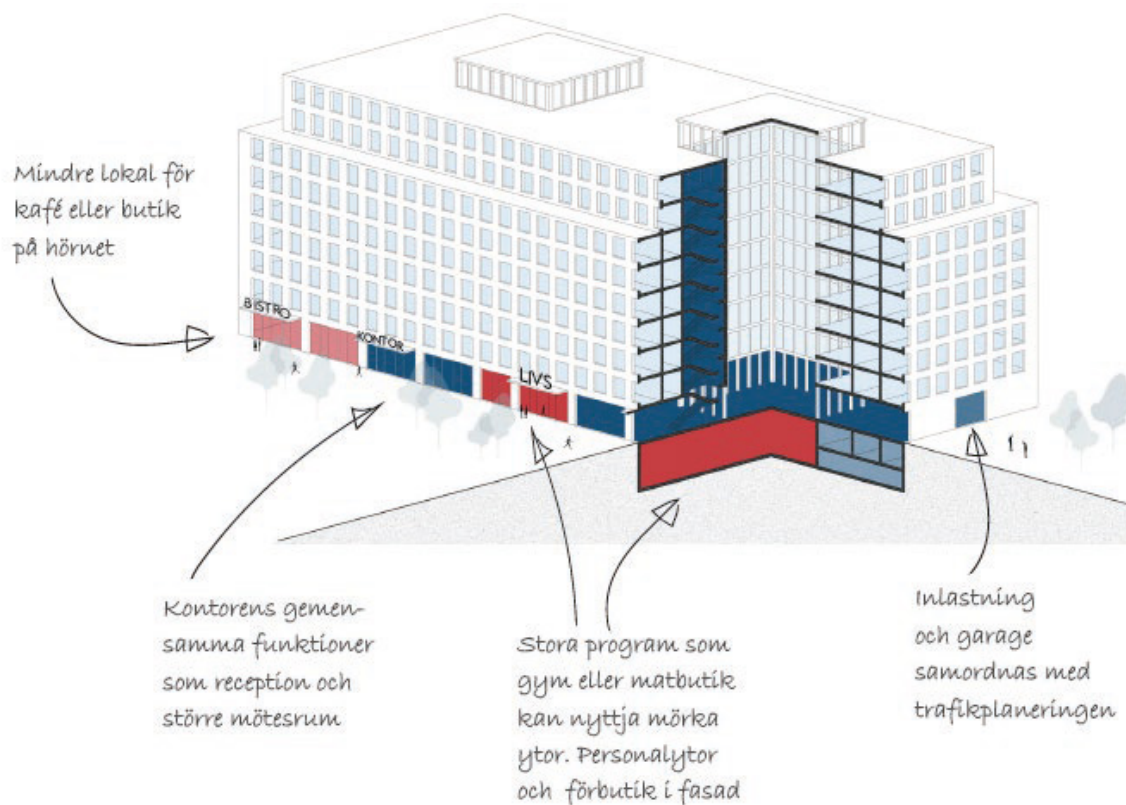
Genom att kombinera bostäder, kontor, handel, service och andra funktioner i en tät blandstad, vistas och rör sig människor i de offentliga rummen under flera av dygnets, veckans och årets dagar och timmar. Med bostäder spridda i hela programområdet finns "ögon på gatan" även under helger, kvällar och nätter. Det ökar tryggheten för den som arbetar kväll i livsmedelsbutiken, sitter sent på kontoret eller går hem från krogen till tunnelbanan. Även bortom trygghetsaspekten påverkar stadslivets rytm den sociala hållbarheten, bland annat genom att mänsklig aktivitet på gator och i offentliga rum upplevs som attraktivt och att en blandning av funktioner kan främja integrationen genom att möten mellan människor från olika stadsdelar underlättas.

En tät stadsdel med en blandning av kontor och bostäder ger underlag för ett större utbud av handel och service än en lika tät bostadsdominerad stadsdel. Detta beror på att en större andel av dygnets

konsumtion sker dagtid i den stadsdel vi arbetar i. Dessutom är ett nybyggt kontor mer än tre gånger så persontätt som bostäder räknat per kvadratmeter.

Stockholms tåg och bussar kan upplevas ha nått sitt kapacitetstak i rusningstid, men nyttjas inte alls på samma sätt i motsatt riktning som de flesta pendlar. Med fler arbetsplatser i söderort och mer funktionsblandade stadsdelar, finns förutsättningar för att nyttja kapaciteten bättre.

I programområdet föreslås en blandning av både bostäder och arbetsplatser, spridda över hela programområdet. Huvuddelen av de föreslagna nya kontorslägena ligger i den centrala delen, där avståndet till tunnelbanan och Liljeholmens centrum är som kortast. I norra delen finns kvarter som med fördel både skulle kunna rymma kontor i de lägre våningarna och bostäder längre upp.



Principillustration kontorshus med plats för publika handelsytor i markplan, illustration från vägledningen Arbetsplatser i blandstaden.

Ett större handelskluster

Handeln i innerstaden är organiserad främst i bebyggelsens bottenvåningar, oftast i kluster längs med huvudstråk och nära kapacitetsstark kollektivtrafik. I de bästa lägena sprider sig handeln till ett övre plan eller källarvåningar eller fyller ut ett helt kvarter som varuhus eller citygallerior. Flödena utgår framförallt från fotgängare och cyklister som fördelar sig i rutnätet utifrån hur starkt integrerande olika gator är i strukturen.

Tunnelbaneentréer och pendeltågsstationer driver också flöden och samverkar ofta med den rumsliga strukturen genom sin placering längs huvudstråken. Här återfinns de kommersiella primära och sekundära lägena (A och B-lägen). På parallell- och tvärgator finns C- och D-lägen. Med lägre hyror ger de utrymme för ett bredare utbud. Dessa verksamheter drar nytta av närheten till primära lägen, men bidrar också till att bygga upp de primära lägena. På så vis samverkar de bästa lägena med nästa nivå i ett ”handels ekosystem”. En hög täthet av natt- och dagbefolkning utgör ett starkt underlag för lokal konsumtion.

Handeln i Liljeholmen är idag koncentrerad till Liljeholmens centrum men med en utveckling av programområdet finns förutsättningar för att få ett bredare handelskluster som sprider sig ut längs huvudgatorna i närområdet, likt hur handeln fungerar vid Fridhemsplan och Skanstull. Tillgänglighet med bil är ofta sekundär för kundflöden, medan fungerande

leveranser spelar en större roll. Södertäljevägen är utformad för att klara krav på tillgänglig angöring och därmed möjliggöra för lokaler i bottenvåningar. Leveranser förväntas ske från sidogator men det finns även möjlighet till lastzoner i Södertäljevägen vid lågtrafik.

Kulturliv

Tillgång till lokaler för kulturella aktiviteter och upplevelser spelar en avgörande roll för att stärka sociala sammanhang i staden. Kultur bidrar till att göra staden attraktiv som både bostadsort och arbetsplats, samtidigt som ett mångsidigt kulturutbud lockar turister och andra besökare. Samlingslokalernas betydelse som infrastruktur för kultur ökar och dessa lokaler har också viktiga demokratiska och sociala funktioner, särskilt i ytterstaden, för både boende och civilsamhälle.

Programmet innebär ett tillskott på nya bostäder, lokaler och förskolor, vilket i sin tur leder till ett större behov av platser för kulturliv. Programförslaget möjliggör för nya kulturlokaler inom de flesta fastigheter men det finns inga särskilda utpekade lägen.

I det fortsatta planeringsarbetet ska hänsyn tas till behovet av lokaler för mötesplatser, utställningar, gallerier, scener, filmvisningar och ateljéer, för att främja ett levande kulturliv i området.

FÖRUTSÄTTNINGAR & KONSEKVENSER

Riksintressen

Programområdet ligger i anslutning till flera utpekade riksintressen. Det gäller inom kommunikation, Essingeleden samt farleden Hammarbyleden inklusive hamnytor längs med Mälaren. Hela programområdet berörs även av MSA-tytor för både Bromma och Arlanda flygplatser, för vilka särskilda krav på samråd finns för bebyggelse över 20 meter. Området angränsar även till riksintresse för kulturmiljövård för Stockholms innerstad med Djurgården samt Gröndal. Hela Mälaren med öar och strandområden är av riksintresse för friluftsliv och turism. Bestämmelsen omfattar vattenområdet och oexploaterade strandområden och berör i begränsad grad programområdet.

Essingeleden

Nuläge och förutsättningar

Essingeleden är utpekad som riksintresse för kommunikation. Vägen ingår i det nationella stamvägnätet. Till riksintresset ingår även av- och påfarter. Försämringar i kapacitet på främst avfarter kan få en påverkan på riksintresset genom körlängder som påverkar huvudvägnätet. Södertäljevägen och vidare mot Västerbron har idag en funktion som omledningsväg för Essingeleden vid särskilda händelser. Öppnandet av Förbifart Stockholm kommer öppna upp för omledning av trafik och minska Södertäljevägens betydelse.

Konsekvenser

Programförslaget bedöms inte påverka huvudvägnätet för Essingeleden och ombygganden av gatunätet får inte heller en kapacitetsförändring av det slaget att det bedöms påverka riksintresset i sig. En ombyggnad av Södertäljevägen kan få en viss påverkan på omledningsfunktionen. Bedömningen är dock att öppnandet av Förbifart Stockholm kommer säkra en tillräckligt robust omledningsfunktion.

Ny bebyggelse längs med Hägerstensvägen kan kräva att korsningsutformningen vid på- och avfartsramper mot Essingeleden vid Hägerstensvägen behöver studeras om, vilket kan få en påverkan på gränser för våghållarskap. Ny bebyggelse ligger som minst 30 meter från Essingeleden.

Hammarbyleden

Nuläge och förutsättningar

Vattenrummet norr om programområdet vid Liljeholmsbroarna ingår i en farled av riksintresse. Farleden är en viktig transportlänk för transporter till och från Mälardalen och är en två tillfartsleder till Mälaren. Under 2021 skedde inga tankfartygspassager eller andra passager med utpekad last med farligt gods men farligt gods kan komma att transporteras längs farleden i framtiden. Fartyg som kan tänkas ha farligt gods ombord är främst tankfartyg för kemikalier eller oljeprodukter.

Liljeholmsbroarna är öppningsbara och har en segelfri höjd på 14,7 meter i det högsta fasta brospannet. Idag finns ett ledverk på båda sidor om Liljeholmsbron som omger huvudfarleden och avgränsar farleden från kajområdet inom programområdet.

Konsekvenser

Föreslagen struktur i programmet bedöms inte påverka farleden eller riksintresset negativt. Ledverket mellan farled och kaj inom programområdet skyddar mot direkt påverkan.

I ramen för programarbetet har staden studerat möjligheten att tillskapa ytterligare lägre gång- och cykelbroar för att bättre koppla samman Liljeholmen och Södermalm. Sjöfartsverket har i dialog varit starkt negativa till sådana lösningar, främst på grund av risk för betydande påverkan på riksintresset. Sjöfartsverket ser generellt att höjden på nya broar ska dimensioneras efter både dagens och framtida sjötrafik och att framtida broar inte bör vara öppningsbara utan ha en höjd som inte kräver öppning.

Luftrum

Programområdet ligger inom skyddsavstånd från Bällstaradarn samt Bromma och Arlanda Flygplats. I närområdet finns även helikopterflygplatsen vid Södersjukhuset. För programskedet har ingen flyghinderanalys tagits fram.

För direkt intilliggande Marievik finns en flyghinderanalys framtagen som visar att planförslaget inte får någon påverkan ovanstående funktioner. Då programförslaget för Södertäljevägen underordnas Marievik i höjd är den tidiga bedömningen att förslagen planering inte påverkar utpekade riksintressen.

Riksintressen för kulturmiljövård

Nuläge och förutsättningar

Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården ligger i anslutning till programområdet. Det är en komplex urban kulturmiljö som är utpekad som riksintresse för kulturmiljövården på grund av stadens funktion som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden samt för de speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsl och försvar som har präglat stadens framväxt. Särskilda kännetecken för Stockholms riksintresse är stadens anpassning till naturen, stadsvävens årssringar, stenstadens distinkta gräns och stadens siluett.

Riksintresset Gröndal ligger nordväst om utredningsområdet och bedöms inte påverkas av åtgärder inom utredningsområdet eftersom det ligger visuellt avskilt från utredningsområdet.

Konsekvenser

Programområdet omfattar kajerna och brofästet på Liljeholmsvikens södra sida, och möter därmed vattenrummet och fronten på den norra sidan. Idag kontrasterar industribebyggelsen, de öppna kajerna och den öppna planstrukturen tydligt mot bebyggelsen på vattenrummet norra sida.

Ett särskilt utpekad värde är stenstadens yttre gräns, vilken är fortfarande synlig på flera platser. Runt Liljeholmsviken utgör Lövholmens industrier och den öppnare och varierade stadsbyggnadsstrukturen mot kajen vid Liljeholmsviken en tydlig kontrast mot rutnätsplanen och den jämna siluetten som möter längs med Hornstulls strand. Liljeholmsvikens vattenrum markerar på så vis övergången från innerstad till ytterstad på. Den industriella prägel längs med Liljeholmsviken och Årstavikens södra sida kommer, i och med pågående omvandlingsprocess, förändras och ersättas av betydligt högre bostads- och kontorshus.

Stockholms innerstad har en siluett som medvetet gestaltats genom århundraden utifrån landskapets topografiska förutsättningar. Grunddragen i siluetten består i kontrasten mellan stenstadens stora sammanhållna bebyggelsemassa och enstaka accenter som höjer sig över den annars jämna siluetten. Högalidskyrkan dominerar västra Södermalms siluett. Den höga placeringen gör att inte bara tornen, utan även Högalidskyrkans branta takfall och delar av byggnadskroppen, sticker upp över stenstadens siluett. I vyerna från Södertäljevägen syns Högalidskyrkans höga läge och dominerande byggnadskropp särskilt

tydligt, vilket bildar viktiga vyer in mot Stockholms riksintresse från en av stadens äldsta infarter.

Programområdet gränsar till Marievik och programförslaget har bedömts utifrån förutsättningarna att Marieviks detaljplan är genomförd. I och med det så har redan höga byggnader i området påverkat stadssiluetten och den tydligt läsbara stadsbilden sett ur ett riksintressesperspektiv.

Programförslaget innebär att ett par av de höga byggnaderna reser sig över stadens siluett sett från några av de studerade vyerna inom riksintresset. De bidrar tillsammans med Marieviks planerade bebyggelse till en ny stadsbild som konkurrerar med riksintressets kärnvärden i form av tydligt avläsbara årssringar i stadsväxten och ”stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden”. Det blir tydligast i vyer sett från nordväst (Västerbron), från Skinnarviksberget och Solliden. Sett från Västerbron hamnar Södertäljevägens byggnader framför Marieviks och byggnaderna är lägre, vilket gör att de inte blir enskilt synliga.

I vyn från Södermalms södra strand innebär programförslaget tillsammans med föreslagen bebyggelse i Marievik att Årstabron riskerar att läsas ihop med den bakomliggande bebyggelsen. Avläsbarheten av sundet mellan Årsta holmar och Södermalm påverkas negativt och medför att förståelsen för stadens topografiska förutsättningar minskar.

Den negativa effekten för riksintresset bedöms sammantaget bli liten vilket har bedömts mot bakgrund av de höga kulturhistoriska värdena och innebär därmed måttliga negativa konsekvenser.



Vypunkter. Vita volymer programområde, gråa volymer planerad bebyggelse inom Marievik



Vy 1 Reimersholmskajen



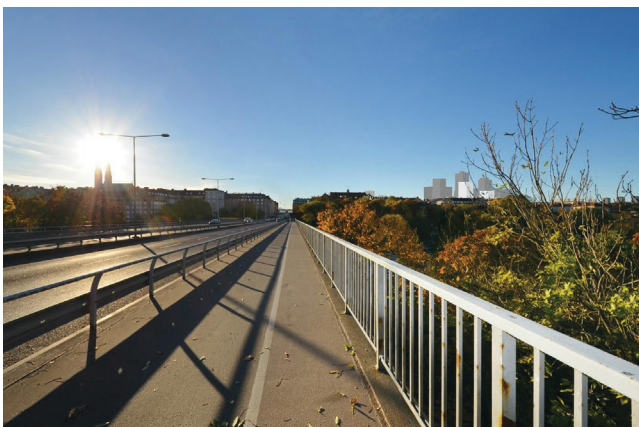
Vy 2 Tantolunden



Vy 3 Årstabron



Vy 4 Strandpromenaden vid Södra Årstalunden



Vy 5 Västerbron



Vy 6 Skinnarviksberget

Stadsstruktur

Kulturmiljö

Nuläge och förutsättningar

Södertäljevägen och Hägerstensvägen utgörs idag av en bred trafikled i ett storskaligt landskapsrum. Landskapet är bitvis starkt kuperat och kontrasterna mellan vägrummet och omgivande höjder är tydliga. Området innefattar framförallt infrastrukturanläggningen, men omges av bebyggelse, bergsformationer, grönstruktur, vyer samt andra kulturhistoriskt intressanta inslag som uppfattas från vägen.

Södertäljevägen utgör historiskt en av Stockholms huvudsakliga entréer från sydväst. Infrastrukturanläggningen präglas idag framförallt av 1900-talets storskaliga bilism, men sträckningen har utgjort en av de viktigaste landsvägarna in till huvudstaden från 1600-talet och framåt.

Ett urval av dessa uttryck i området är särskilt kulturhistoriskt intressanta. I området finns exempelvis Sveriges äldsta järnvägstunnel samt en tidig järnvägsbro i betong. Områdets olika synliga historiska lager beskrivs under stycke ”Många historiska lager”, sidan 16.

Konsekvenser

En infart till staden

Bevarandet av Liljeholmsvägens historiska sträckning och dess omgivande natur- och kulturelement, såsom alléer och gamla ekar, bidrar positivt till att bevara områdets förindustriella karaktär. Dock medför planerad nybyggnation nära dessa element en risk för att deras historiska sammanhang försvagas, vilket kan uppfattas som negativt.

Liljeholmsbron och Södertäljevägens nuvarande sträckning behålls, men den planerade bebyggelsen kommer att begränsa vissa vyer mot staden och dess kulturhistoriskt värdefulla element, vilket bedöms ha en måttligt negativ inverkan på områdets historiska avläsbarhet.

Vattnets och järnvägens betydelse för industristaden Liljeholmen

Förändringar i området, inklusive bortbyggandet av järnvägs-element och förändringar i kajområdet, förväntas ha en stor negativ effekt på förståelsen för vattnets och järnvägens roll i Liljeholmens industrihistoria. Även om vissa element kan bevaras

i den nya parkmiljön, kommer den övergripande historiska läsbarheten att märkbart försvagas.

Municipalsamhället

Ändringar i synligheten och kontexten för viktiga byggnader som Municipalhuset och Elektricitetsverket, på grund av ny bebyggelse, bedöms ha måttliga negativa effekter på förståelsen av municipalsamhällets historiska utveckling. Vissa byggnader kommer fortfarande att vara delvis synliga, vilket bidrar positivt, men den övergripande historiska kontexten försvagas.

Liljeholmen som modern knutpunkt

Förändringarna i området påverkar inte Liljeholmens roll som kollektivtrafikknutpunkt. Vissa överdäckningar av Tvärbanan genomförs, men dess funktion och synlighet i stadsbilden bibehålls till stor del, vilket innebär ingen eller liten negativ effekt.

Samlad bedömning

Programförslaget innebär att områdets kulturhistoriska värden, såsom viktiga siktlinjer och historiska element, delvis går förlorade eller fragmentiseras, vilket leder till en betydande minskning av den historiska läsbarheten. Detta har i underliggande konsekvensbedömning för kulturmiljön bedömts ge måttliga till stora negativa konsekvenser för kulturmiljön som helhet, främst med tanke på de höga kulturhistoriska värden som identifierats.

Befintliga kulturhistoriska objekt med höja värden, nuläge	Konsekvenser
Landmärken, byggnader, platser och bebyggelsemiljöer	
Nybohovs bebyggelsesilueett som med omgivande grönska utgör ett framträdande inslag i stadsbilden.	Vyer bevaras delvis.
Godsstationen ger genom sin bevarade karaktär samt strategiska placering vid kajen i nära anslutning till järnvägsspåren uttryck för järnvägens historiskt viktiga betydelse för Liljeholmen.	Bevaras delvis men hamnar i ett nytt sammanhang.
Kajen med det bevarade industrispåret, kontaktledningsbryggor, armaturer mm samt den äldre brobanken i vattnet, som visar på vattnets och hamnens betydelse för Liljeholmens tidiga industrietablering.	Spår och kaj bevaras invid vattnet, utgår i övrigt.
Gamla vägbron över järnvägen. En viadukt i betong med tillhörande stödmurar i natursten tillkom i samband med anläggandet av dubbelspår samt ny tunnel i Nybodahöjden.	Utgår helt.
Tunnlarna genom Nybodahöjden berättar om Västra stambanans framväxt samt de stora sprängningsarbeten som krävdes. Tunneln från 1860 är landets första järnvägstunnel.	Bevaras i sin helhet.
Municipalhuset är tillsammans med Folkskolan, Församlingshemmet och Elektricitetsverket avgörande för förståelsen för hur Liljeholmen under tiden kring sekelskiftet 1900.	Bevaras i sin helhet men hamnar i ett nytt sammanhang.
Den alléflankerade vägsträckning som leder upp mot platsen där Liljeholmens värds- hus låg.	Bevaras i sin helhet men hamnar i ett nytt sammanhang.
Äldre ek på Södertäljevägens östra sida. Eken har ett högt värde som ett medvetet planterat och karaktäristiskt inslag längs den gamla Södertäljevägen, med möjlig koppling till Årstafrun.	Bevaras, men andra ekar utgår.
Stråk av högt värde	
Liljeholmsvägen har i stora drag samma sträckning som den äldre landsvägssträckningen med anor från 1660-talet.	Bevaras i sin helhet.
Södertäljevägens sträckning, med undantag av den norra delen som rätats ut, följer sannolikt samma sträckning som den fick vid anläggandet på 1660-talet och har därmed lång kontinuitet. Den framsprängda bergsskärningen på Liljeholmsbergets östra sida berättar om platsens ursprungliga kuperade terräng, samt 1930-talets omfattande sprängningsarbeten.	Sträckningen bevaras i sin helhet men bergväggarna och sprängkanterna försvinner till stora delar.
Bro över Liljeholmsviken tydliggör platsens geografiska lokalisering vid vattnet och hur färdvägen via Liljeholmen till Stockholm anpassats och möjliggjorts via en broförbindelse. Dagens bro från 1928 berättar vidare om ett större infrastrukturprojekt, Hammarbyleden.	Bro bevaras i sin helhet men landbron blir delvis kringbyggd.
Vyer av högt värde	
Vyer mot kajen vid Liljeholmsviken, Godsstationen och Municipalhuset från Liljeholmsbron.	Bevaras till stora delar.
Vyer mot Marievik. Det särpräglade punkthuset i norra Marievik har rivits men kommer ersättas av nya landmärken.	Marievik är fortsatt synligt från Liljeholmsbron och vissa vypunkter.
Vyer norrut delar av Stockholms siluett och omgivande vattenrum. Stenstadsbebyggelsen, Högalidskyrkan samt Stadshusets torn är symboliskt viktiga markörer som tydliggör ankomsten till huvudstaden söderifrån.	Bevaras delvis men blir beskuret i bredd av nya kvarter.
Vyer mot Nybohovshöjdens punkthus. De höga punkthusen vänder sig dels ut mot Södertäljevägens vägrum, dels mot Essingeleden och fungerar som utropstecken i landskapet.	Bevaras i vissa vinklar men byggs bort av ny bebyggelse i merparten av dag vyer.
Inblickar mot Katrinebergs gård. Från Liljeholmsbron sydöst sett, ser man Katrinebergs gårdsanläggning genom en öppning i kvarteret Stora Katrineberg.	Bevaras i sin helhet.

Rumsintegration

Metodik och nuläge

Space Syntax är en metod för att analysera och förstå det sociala värdet av rumsliga samband i fysiska miljöer. Det handlar om att undersöka hur olika delar av en stadsmiljö, såsom gator, torg och byggnader, är sammankopplade och hur detta påverkar människors rörelsemönster, interaktioner och upplevelse av staden.

Metoden bygger på teorin att stadens rumsliga struktur har ett direkt samband med sociala fenomen som rörelse, närvaro och ekonomisk aktivitet. Integrationsanalysen med Space Syntax mäter hur pass åtkomligt eller integrerat ett visst rum är i förhållande till systemet som helhet. En hög integrationsgrad innebär att platsen är lätt att nå och därför mer benägen att dra till sig människor och aktivitet, vilket bidrar till levande stadsrum. Stockholm utanför innerstaden har i många delar en låg integrationsgrad. Det beror på naturliga barriärer som vatten och topografi och på en stadsstruktur där gatunätet inte alltid är sammankopplat. Detta är särskilt tydligt kring Liljeholmen och angränsade stadsdelar.

En Space Syntax-karta som visar genhet illustrerar potentialen för rörelse genom ett nätverk längs de mest direkta vägarna mellan alla delar av ett system. Det handlar om att identifiera de rutter som sannolikt väljs av individer när de förflyttar sig genom en stad, till exempel med cykel.

En karta som framställer genhet visar vilka kopplingar som är strategiska för att navigera genom ett område, och dessa vägar tenderar att användas av fler fotgängare och cyklister än mindre genä kopplingar. Hög genhet betyder att vissa vägar eller axlar är särskilt betydelsefulla för genomgående trafik, vilket gör dem till huvudstråk i stadsstrukturen. De blir naturliga val för människor som rör sig

mellan olika destinationer. Dessa stråk kan också ses som ryggraden i transportnätet och är avgörande för stadens övergripande tillgänglighet och integrering.

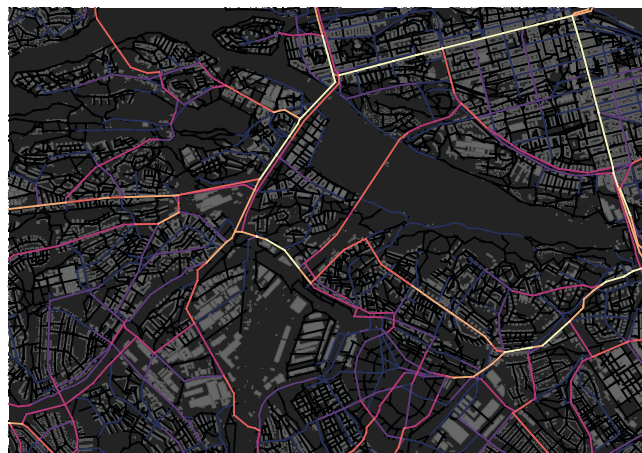
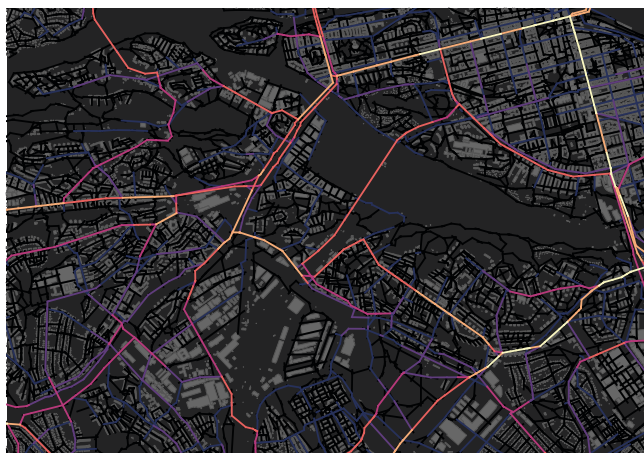
Gator med både hög genhet och hög rumslig integration i ett område med hög bebyggelsetäthet har en stor potential att bli levande stadsgator med goda lägen för butiker och annan kommersiell service. Södertäljevägen har redan idag höga genhetsvärden som en av få kopplingar till centrala staden.

Konsekvenser

De förändringar som föreslås inom programområdet ökar integrationsgraden på både lokal och regional skala, vilket innebär att förslaget skapar goda förutsättningar för en mer sammanhängande och tillgänglig urban miljö. Genom att stärka de lokala förbindelserna, som i fallet med omvandling av Södertäljevägen till en stadsgata med gatukorsningar, blir stadsdelen gatunät tydligare. Detta gynnar cykel- och gångtrafik och främjar en hållbar stadsutveckling.

Integrationsanalyser i en mellanskala visar att en utveckling av Södertäljevägen gynnar ett större närområde, från Södermalm till Gröndal, Aspudden, Midsommarkransen och Årstaberg. Samlat leder inte programrådets utveckling till att området i stort får så hög integration som i centrala lägen i den klassiska rutnätstaden men Södertäljevägen bedöms få likvärdig integrationsgrad som Hornsgatan och Långholmsgatan.

Programförslaget innebär även att genheten ökar för främst Södertäljevägen och sammantaget visar analysen att gatan och delar av närliggande gatustrukturer har goda förutsättningar att utvecklas till en livlig och använd stadsmiljö med goda kommersiella lägen i till exempel bottenvåningar.



Analyskarter genhet, inom en radie av 5 kilometer. Nuläge vänster och framtid höger. Kartor SBK



Analyskartor integration gatunät. Nuläge ovan, framtid nedan. I strukturen syns även planerad bebyggelse kring bland annat Årstafältet. Gula gator mest integrerade, lila minst. Kartor SBK, mätvärde sex analyssteg.



Parker och friyta

Nuläge och förutsättningar

Närheten till park och natur är bärande för Stockholms attraktivitet. Det är en kvalitet och ett särdrag som är viktigt att ta tillvara i stadsbyggandet. Det gröna promenad- och cykelnätet kompletterar gatorna och erbjuder alternativ för rörelse i staden. Parkstrukturen är ett unikt karaktärsdrag för Stockholm och en stor kvalitet att vidareutveckla i en tätare och mer sammanhängande stad. Starka målpunkter kan bidra till att människor söker sig till nya platser och nya delar av staden. Även vardagens miljöer är viktiga mötesplatser som med genomtänkt placering kan skapa nya relationer i staden och stärka sammanhållningen mellan stadsdelar. Med sin stora artrikedom bidrar de gröna och blå miljöerna med många viktiga ekosystemtjänster.

Staden har ett antal mätbara indikationer som kan användas för att beskriva enskilda platsers närhet till park. Avståndet till parkkvaliteter, andel offentlig plats i bebyggelsestrukturen och antalet kvadratmeter park per boende är centrala indikatorer. En analys är framtagen för området och analysområdet är unikt för varje delruta (redovisas som hexagoner) och tar hänsyn till fysiska barriärer. Avgränsningen är den yta man når gåendes inom 500 meter.

Nuläge Grön oas

En grön oas kan vara naturmark, parker, kyrkogårdar, skolgårdar m.fl. typer av miljöer. Det finns ingen minsta storlek på en friyta, och därmed ingen mista storlek på en grön oas. 200 meter till grön oas lyfts fram av staden som en indikator för målet om en tät och grön stad. Med en hög tillgänglighet till grön oas säkerställs att även barn och äldre når gröna oaser i vardagen. Inom programområdet och i norra Liljeholmen generellt finns det stora brister i närheten till gröna oaser och området har även ovanligt dåliga förutsättningar jämfört med de flesta stadsdelar i likvärdiga lägen i staden.

Nuläge Offentlig plats

Torg, parker och natur är en del av stadens offentliga rum som kopplar ihop staden och bidrar till en levande och trygg stad för alla. För en sammanhängande stad med god offentlig miljö behövs offentliga platser som alltid är öppna och tillgängliga för allmänheten. Det är platser där en mångfald av användningar ges utrymme, och möjliggör vardaglig rekreation likväl som enskilda evenemang och aktiviteter. I täta och blandade stadsmiljöer är en indikator för god tillgång att 15-20% av markytan utgörs av offentlig plats.

Tillgången till offentlig plats inom programområdet är generellt låg och betydligt lägre än närliggande stadsdelar undantaget Midsommarkransen och Västberga industriområde.

Nuläge Offentlig plats per boende

Stadens övergripande ambition är att förbättra människors tillgång till gröna kvaliteter. Offentliga platser som delas av många får en intensiv användning. Trängsel kan leda till att gröna miljöer blir svåra att sköta och upprätthålla som gröna miljöer.

Riktlinjer för god parkstandard definieras som att mängden parkmark måste vara stor nog för att tillgodose invånarnas rekreationsbehov och klara det höga besöksstrycket. Som indikator bedömer stadens driftande förvaltningar att en andel på 10 kvm/boende inte bör underskridas för att uppnå en önskvärd rymlighet.

Inom programområdet och dess närhet i nuläget är den offentliga platsen per boende god i de södra delarna och mindre god i norr.

Konsekvenser

Efter ett genomförande av programmet och närliggande pågående detaljplaner bedöms närheten till grön oas vara god inom i stor sett hela programområdet. Detta innebär en stor förbättring jämfört med nuläget i centrala och norra delen av programområdet.

Även andelen offentlig plats ökar vid ett genomförande av programmet och närliggande pågående detaljplaner. I norra delen av programområdet nås inte målbilden fullt ut men andelen offentlig plats blir högre än stora delar av innerstaden.

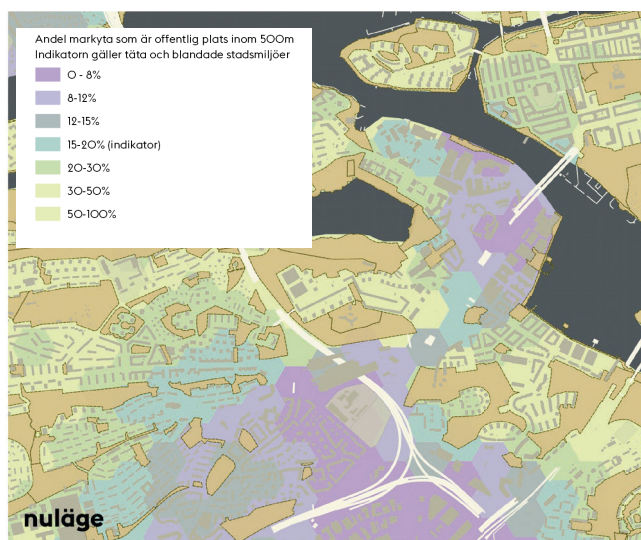
Den offentliga platsen mätt per boende beräknas bli något mindre i södra delen av programområdet och oförändrat i norra delen. Den framtida tillgången är jämförbar med stora delar av innerstaden. Anledningen till att andelen inte ökar trots satsningar på nya parker är den relativt höga bebyggelsetätheten i planområdet och i närliggande projekt som Marievik. Detta kan innebära ett högt potentiellt besöksstryck på parker inom programområdet och krav på att dessa utformas för att klara många besökare.



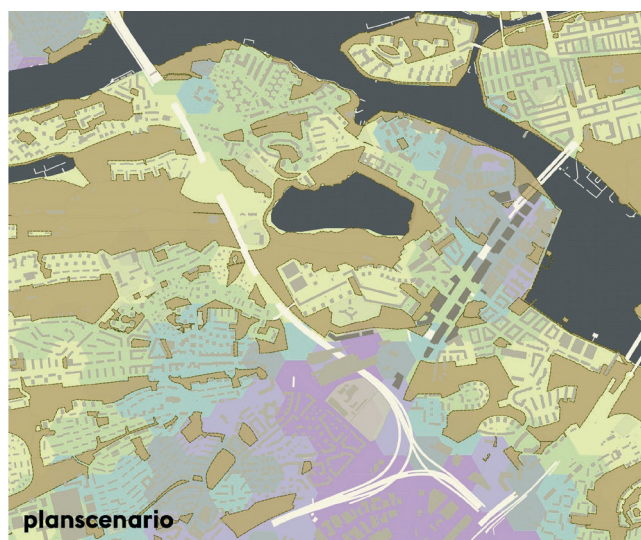
Analyskarta närhet till grön oas, nuläge. Analyskarta



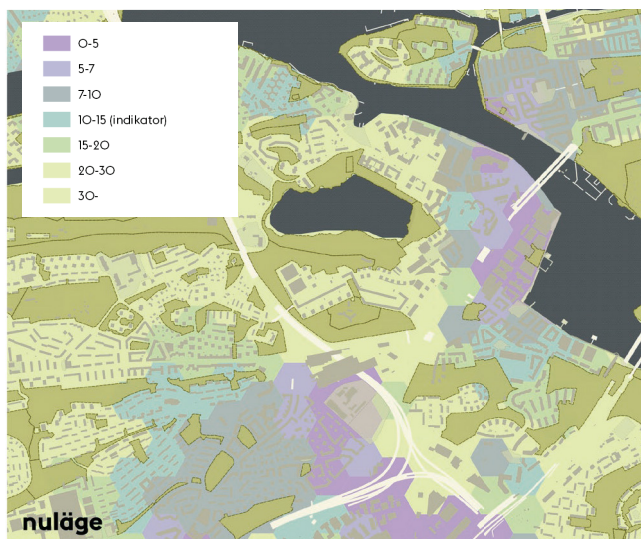
Analyskarta närhet till grön oas, planerad utveckling, programområde och omgivande projekt



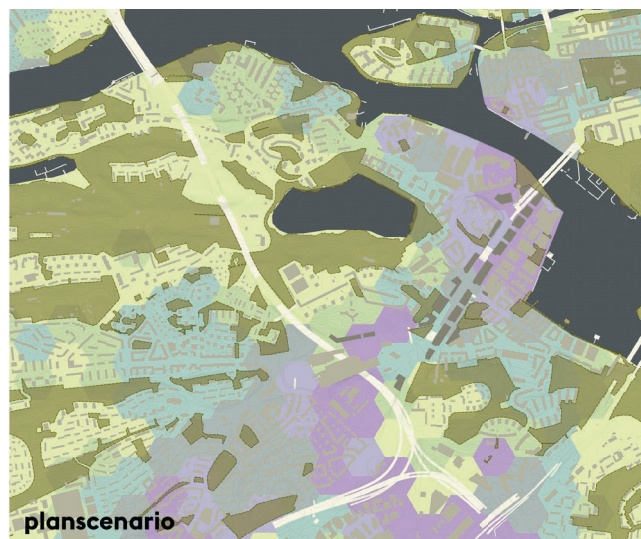
Analyskarta andel offentlig plats nuläge



Analyskarta andel offentlig plats, planerad utveckling, programområde och omgivande projekt



Analyskarta antal kvadratmeter offentlig plats per boende nuläge



Analyskarta antal kvadratmeter offentlig plats per boende, planerad utveckling

Solljustillgång och dagsljus

Förutsättningar solljustillgång

Boverket rekommenderar minst 5 timmars sol mellan 9.00 - 17.00 vid vår- och höstdagjämning i bostaden och på närmiljöns lektyr och sittplatser. Denna nivå är svårt att uppnå i tät stadsmiljö.

Building Research Establishment (BRE) i Storbritannien anser att en bostadsinnergård är tillräckligt med solljus när den tar emot minst 2 timmars direkt solljus vid vårdagjämning på minst 50% av markytan.

Konsekvenser solljustillgång

Under programarbetet har solljustillgång studerats för flera strukturscenarier vid vårdagsjämning (21 mars) och sommarsolståndet (21 juni). Förutsättningarna för direkt solljus i områdets parker bedöms vara goda.

Blomsterdalen och parken i norra delen beräknas ha mycket goda förutsättningar. Parkerna i norr bedöms uppfylla samtliga rekommenderade minimumvärden. Bostadsgårdar i områdets norra delar och i sydväst nära Nybovsberget bedöms ha svårt att nå upp till BREs rekommendation om minst två timmars direkt solljus vid vårdagsjämning på minst 50 % av markytan. Övriga gårdar bedöms relativt god tillgång till solljus.

Förutsättningar dagsljus

I Boverkets byggregler beskrivs att rum där människor sannolikt spenderar mer än en halvtimme i (vistelserum) bör uppnå minst 1% dagsljusfaktor. Analyserna på motstående sida ger en indikation på hur väl vistelserum inom byggnader kommer att uppfylla kraven på dagsljus. Resultatet delas in i tre huvudgrupper:

- » Låg tillgång (under 12%): mycket dåliga förutsättningar för vistelserum att klara krav.
- » Medeltillgång (12–25%): krävs noggrannhet i projekteringsskede för att klara krav.
- » Hög tillgång (över 25%): goda förutsättningar för att klara dagsljuskrav.

Konsekvenser solljustillgång

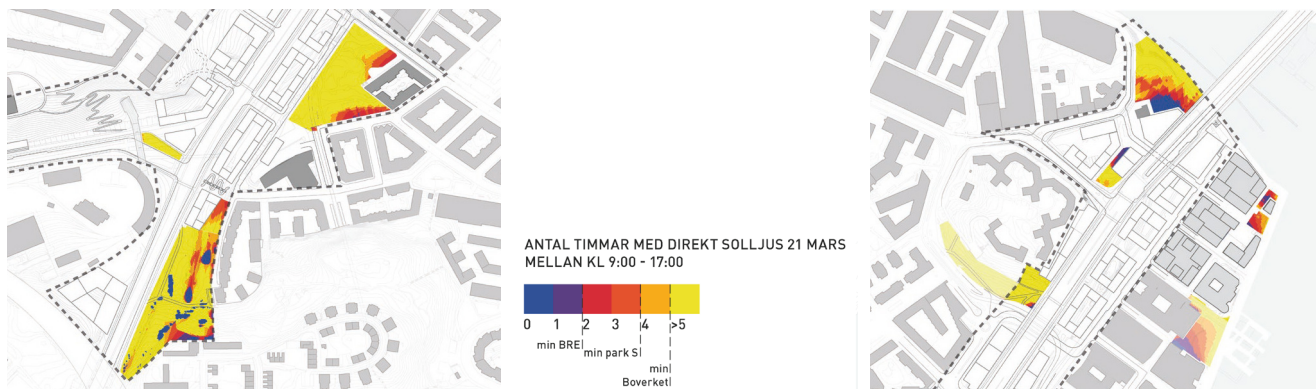
Det är ovanligt att samtliga vistelserum i nybyggda bostadshus uppfyller krav enligt det allmänna rådet i Boverkets byggregler gällande dagsljus. Problemet är särskilt vanligt för byggnader i stadsmässig kvartersstruktur då slutna innerhörn påverkar dagsljusvärdena negativt.

För programområdet har dagsljus studerats vid vårdagjämning. Resultatet från dagsljusstudien visar att dagsljusstillgången för fasader på nya hus generellt är god men att finns några platser där förutsättningarna är sämre. Kvarteren närmast Marievik samt vid vissa av fasaderna mot Nybohovsberget i kvarteren längs med Södertäljevägen bedöms ha låg dagsljusstillgång på de nedersta våningarna. Låg tillgång till dagsljus kan hanteras på olika sätt. De berörda våningsplanen kan användas till annat än bostadsyta, exempelvis centrumverksamhet, kontor eller komplementfunktioner för bostäder som cykelförråd. Genom åtgärder i fasad som ljusa reflekterande fasader, större fönster och/eller undvika utskjutande balkonger så kan tillräckliga dagsljusvärden ofta nås även i lägen med låg tillgång.

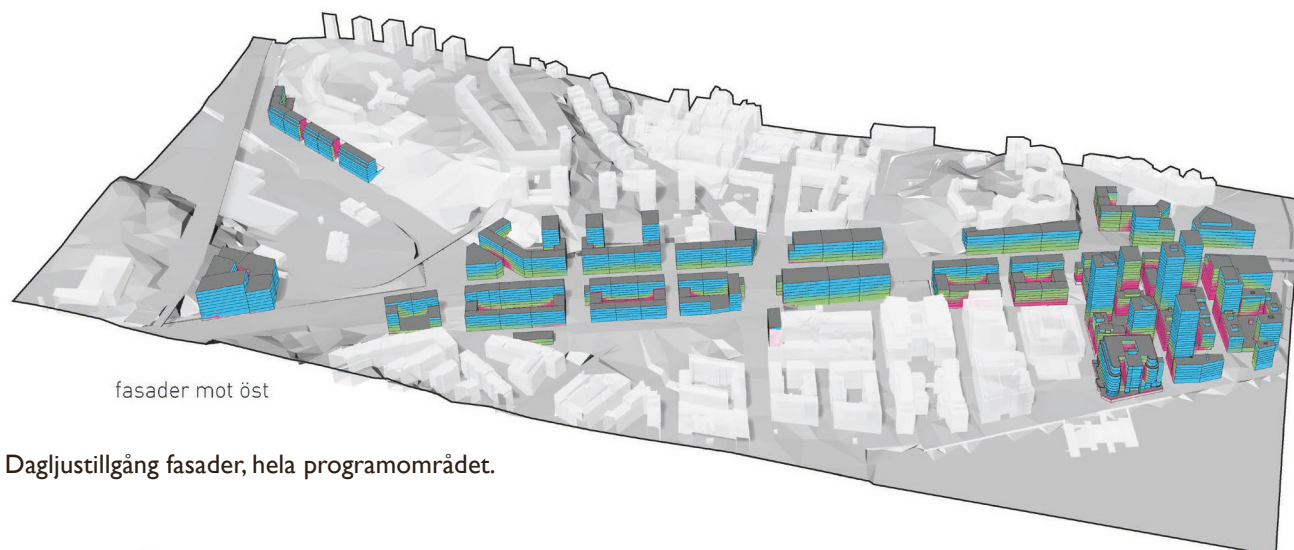
Programområdet gränsar till den nyligen lagakraftvunna men ej genomförda detaljplanen för Marievik. Marievik innehåller en tät stadsstruktur i ett centralt läge med en bebyggelsestruktur som kombinerar kvartersstad och högre punkthus. Gårdar har små mått och de interna gatorna i bebyggelsestrukturen är som minst cirka 12 meter samtidigt som husen är upp emot 32 våningar.

Ny bebyggelse inom programområdet invid Marievik är studerad i en skala som relaterar men underordnar sig Marievik i höjd. Gatusektionen mot Årstaängsvägen är cirka 20 meter, vilket är betydligt bredare än inom det planerade Marievik. Bebyggelse inom programområdet kommer trots detta att påverka Marievik negativt och främst fasaderna mot Årstaängsvägen blir kraftigt påverkade med låg tillgång till dagsljus på flera våningsplan.

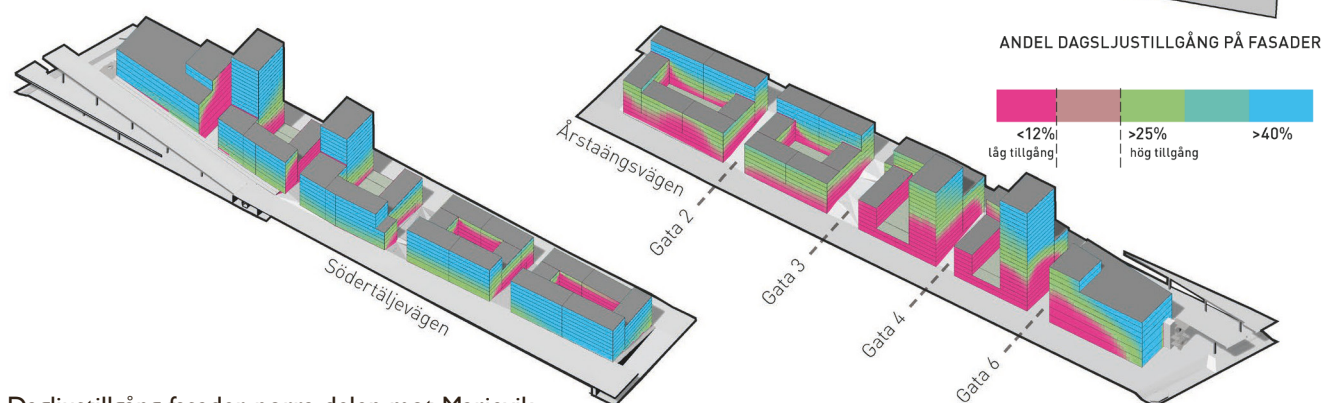
Ett genomförande av programmet kommer därmed innebära en försämring för möjligheten att klara dagsljusvärdena inom Marievik. Framtagna studier visar dock att värdena mot Årstaängsvägen inte är sämre än för de fasader mot de inre gatorna inom Marievik som finns i den befintliga byggrätten. Bedömningen i detaljplaneskedet för detaljplanen för Marievik och i underliggande utredningar har varit att bostäder är möjliga vid dessa gator och bedömningen inom programarbetet är att likvärdiga lösningar och avsteg även kommer krävas mot Årstaängsvägen. Den täta bebyggelsestruktur som är planerad i Marievik har också skapat en tydlig förväntansbild kring vad som är en rimlig täthet i dess direkta närhet.



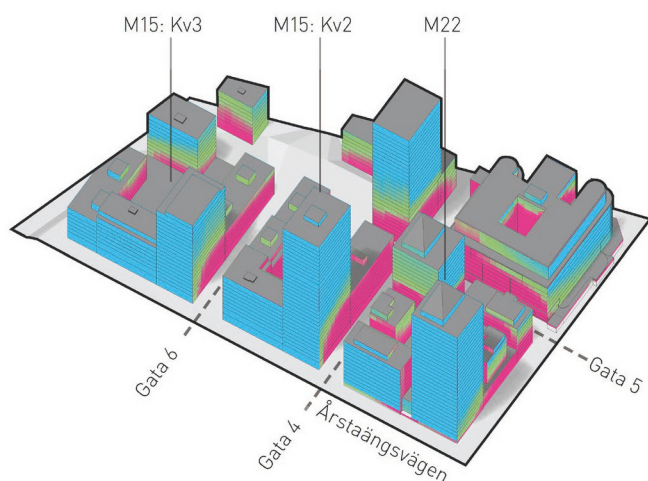
Soltimmar i park södra respektive norra delen av programområdet, vid vårdagjämning.



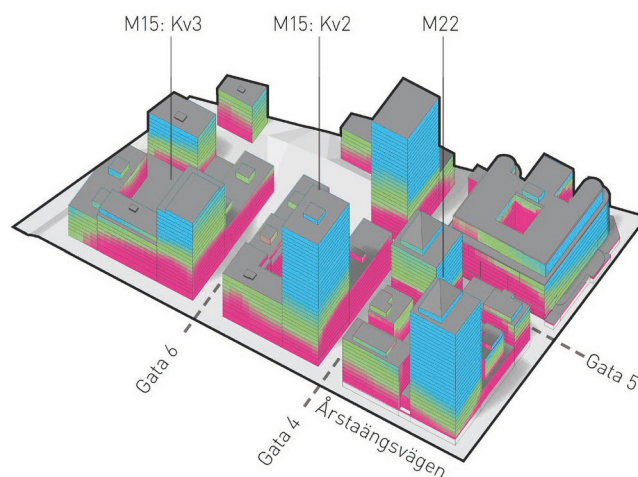
Dagljusstillgång fasader, hela programområdet.



Dagljusstillgång fasader, norra delen mot Marievik.



Dagljusstillgång fasader Marievik, utan programförslag.



Dagljusstillgång fasader Marievik, med programförslag.

Befolkning och kulturliv

Nuläge bostäder

En jämn blandning av olika upplåtelse- och boendeformer bidrar till social blandning och motverkar segregation. Staden verkar därför för att stadsdelar med ett ensidigt utbud av boendeformer med en viss upplåtelseform ska ges en större blandning. En balanserad fördelning anses ligga mellan 40 och 60 procent för en viss upplåtelseform. Bostadsrätter och äganderätter utgör cirka 57 procent av Stockholms stads bostadsbestånd, medan hyresrätter står för 43 procent. Det visar en jämn fördelning mellan upplåtelseformerna, sett till staden som helhet. I Norra Liljeholmen utgör bostadsrätter och äganderätter ungefär 75 procent av bostadsbeståndet, medan hyresrätter utgör cirka 25 procent. Närliggande områden Årsta och Gröndal präglas också av en dominans av bostads- och äganderätter med en fördelning som består av ungefär 70 procent bostadsrätter/äganderätter och 30 procent hyresrätter.

Konsekvenser bostäder

Planprogrammet reglerar inte upplåtelseformerna, men staden kan styra dessa genom markanvisningsavtal med byggaktörer. Med tanke på den nuvarande fördelningen i Norra Liljeholmen, bör en jämnare blandning av upplåtelseformer eftersträvas, vilket innebär att fler hyresrätter bör tillskapas för att uppnå ett mer balanserat bostadsbestånd. Inom programmet planeras enbart för flerbostadshus. Detta grundar sig på områdets centrala läge och programmets mål att utveckla Södertäljevägen till ett urbant stråk. För att invånare ska kunna bo kvar i sin stadsdel vid förändrade behov eller när de gör bostadskarriär, är det viktigt att säkra behovet av större lägenheter. Ett större utbud av större lägenheter skulle också bidra till att motverka trångboddhet i framtiden.

Nuläge dag- och nattbefolkning

Dag- och nattbefolkning är en indikator som visar hur ett område är befolkat över dygnet. Områden som främst består av arbetsplatser eller saknar bostäder tenderar att ha en lägre befolkning nattetid. Detta är relevant ur ett socialt perspektiv, eftersom ett område med låg andel bostäder kan upplevas som mindre tryggt eller attraktivt på natten. En högre andel nattbefolkning innebär att fler människor rör sig i området under hela dygnet. Samtidigt är dagbefolkningen avgörande för att butiker, restauranger och kaféer ska ha tillräckligt med kunder.

I norra Liljeholmen var dagbefolkningen 16 050 personer och nattbefolkningen 10 675 personer år

2020. Detta tyder på att området är mer livligt under dagtid, vilket indikerar en hög andel arbetsplatser jämfört med bostäder.

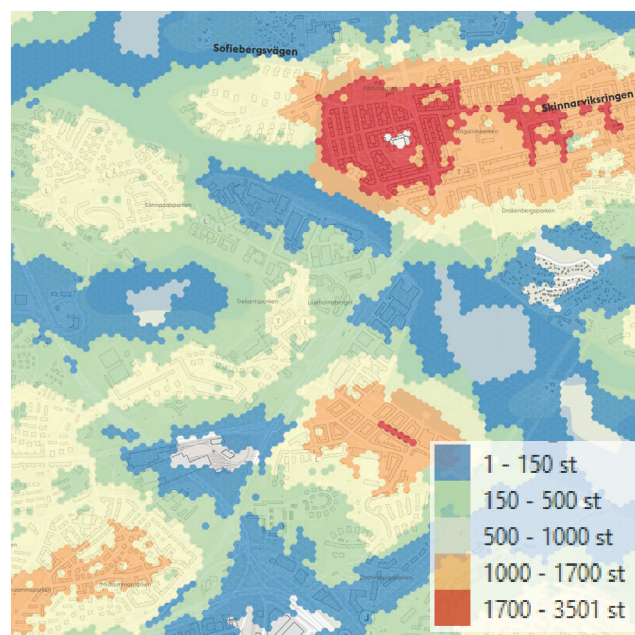
Konsekvenser dag- nattbefolkning

Efter genomförandet av programmet och de närliggande pågående detaljplanerna vid Marievik och Lövholmen bedöms antalet boende i området öka, vilket leder till fler rörelser under natten. Med fler bostäder och bostadsentréer längs Södertäljevägen kommer området att övervakas mer naturligt under dygnets alla timmar, vilket bidrar till en högre känsla av trygghet.

Nuläge boendetäthet

Förtätning kan ha en positiv effekt på den sociala hållbarheten, då det förbättrar tillgängligheten till aktiviteter och möjliggör fler spontana möten mellan människor. En hög befolkningstäthet skapar förutsättningar för service och kan främja hållbara transporter. Genom att koppla ihop olika stadsdelar genom förtätning kan segregation motverkas och tryggheten ökas. Täthet kan mätas både som befolkningstäthet eller bebyggelsetäthet.

Programområdet utgörs i dagsläget till största delen av trafikytor för biltrafik, markparkeringar samt arbetsplatser. Dessa förutsättningar leder till en relativt låg befolkningstäthet, med 1000–2500 boende inom större delen av programområdet. Som jämförelse är befolkningstätheten högre i Liljeholmskajen och i Södermalms östra delar, vid Hornstull, där analysen visar en befolkningstäthet på 5000–10 000 boende inom ett gångavstånd på 1 km.



Analyskarta - Befolkningstäthet nuläge (nattbefolkning/boende - tillgänglig befolkning inom 500 meter, 2021)

Konsekvenser boendetäthet

Efter genomförandet av programmet och de närliggande pågående detaljplanerna vid Marievik och Lövholmen bedöms befolkningstätheten öka inom stora delar av programområdet. Befolkningstätheten förväntas då nå liknande nivåer som i områdena kring Långholmsgatan/östra Hornsgatan och områden med hög boendetäthet blir sammalänkade i stadsdelen. Boendetätheten ökar längs Södertäljevägen och utmed tvärgatorna som förbinder områdena öster och väster om Södertäljevägen. En ökad boendetäthet längs Södertäljevägen förstärker gatans roll som ett urbant stråk och en viktig länk i stadsnätet. Detta skapar också ett större befolkningsunderlag för framtida service- och handelslokaler inom programområdet.

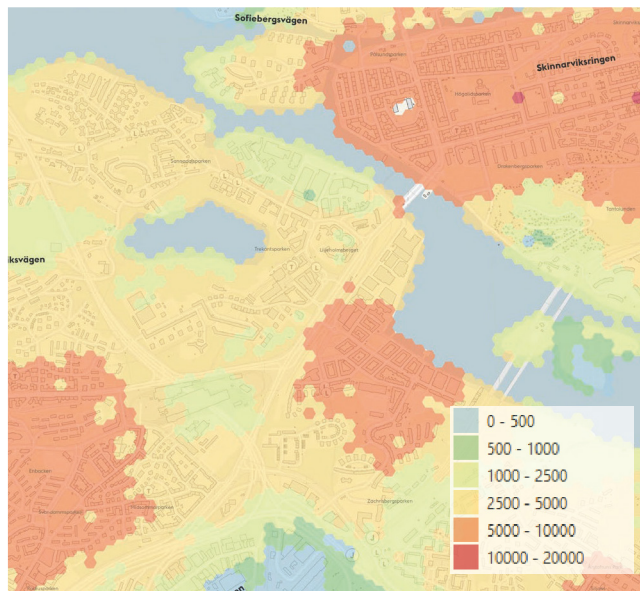
Nuläge kulturliv

Norra Liljeholmen finns ett antal konstlokaler. I Lövholmen ligger exempelvis konsthallen Färgfabriken, som tillhandahåller utställningslokaler. Dessutom finns ateljéverksamheter både vid Liljeholmens municipalhus och i Beckers kontorshus i Lövholmen. Området rymmer också två gymnasieskolor med kulturinriktning. Liljeholmstorget och Sjövikstorget används som platser för olika evenemang, och det finns flera offentliga konstverk i området.

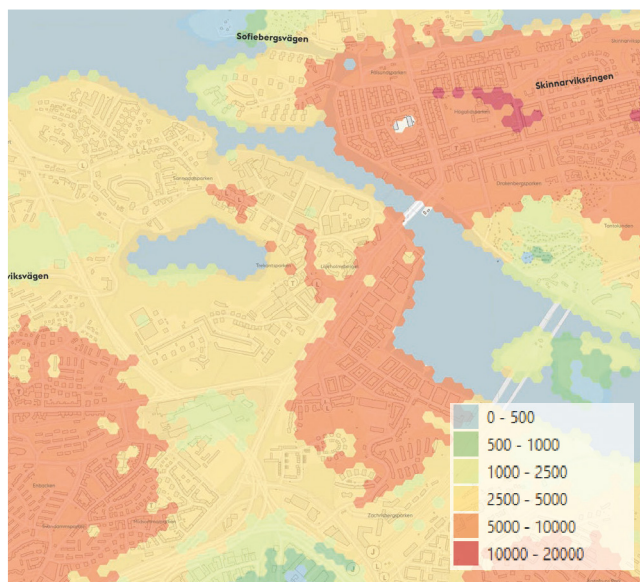
Lokalbehovsanalysen för Stockholms kulturliv 2031 (Kulturförvaltningen, Stockholms stad, 2023) visar att Hägersten-Älvsjö har ett relativt litet utbud av publika lokaler. Det gäller såväl scener som biografer, gallerier, utställningsplatser och kulturhus. Även tillgången till samlingslokaler är något lägre än genomsnittet. Det finns ett stort behov av bokningsbara lokaler, särskilt för att ge förskolebarn möjlighet att uppleva olika konstformer. Dessutom saknas hyrbara scener, och det har påpekats av stadsdelsförvaltningen att dans blir allt mer populärt, men lokaler för att utöva dans saknas. Runt Liljeholmstorget, där det finns många gymnasieskolor, finns även ett behov av fler lokaler för att locka unga till kulturupplevelser och skapa nya mötesplatser.

Konsekvenser kulturliv

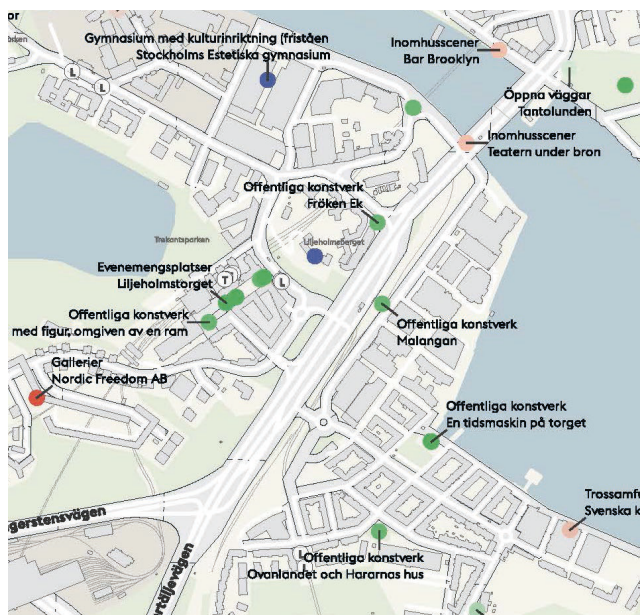
Programmet skapar nya allmänna platser såsom parker, kajstråk och torg, vilket stärker möjligheterna för kulturlivet och olika evenemang. I det fortsatta planeringsarbetet bör man ta hänsyn till behovet av lokaler för mötesplatser, utställningar, gallerier, scener, filmvisningar och ateljéer, för att främja ett levande kulturliv i området.



Analyskarta - Befolkningstäthet nuläge (boende inom en kilometer)



Analyskarta - Befolkningstäthet nuläge och planerad utveckling, programområde och omgivande projekt (boende inom en kilometer)



Kulturlivslokaler 2022

Trafik

Nuläge och förutsättningar

Södertäljevägen är idag en av få infartsvägar till de centrala delarna av Stockholm. Den är även omledningsväg för E4/E20 i händelse av att Essingeleden stängs av för trafik. Södertäljevägen har därmed en viktig funktion som länk i huvudvägnätet och förbinder stadsdelen Liljeholmen med Södermalm och ytterstaden. Även Hägerstensvägen, Sjöviksvägen och Lövholsvägen förbinder stadsdelen Liljeholmen med omvärlden.

I Liljeholmen finns flera viktiga målpunkter som Liljeholmstorget, sjön Trekanten, Trekantsparken och Blomsterdalen. Liljeholmen består av en blandad bebyggelse och utgör ett viktigt arbetsplatskluster med kontor och gymnasieutbildningar, men även bostäder.

I dagsläget är området utsatt för trafikbuller framför allt från Södertäljevägen men även från Essingeleden, andra huvudgator, lokalgator och tvärbanan. Det finns även buller från tunnelbanan och dess depå i Nyboda.

Södertäljevägen har idag flera planskilda passager och en genomgående mittrefug, vilket ger ett motorvägsliknande gaturum och skapar en trafikbarriär mellan Liljeholmen och Marievik-Årstadal. Södertäljevägen har idag ett brett och odefinierat gaturum där det är cirka 150 meter mellan bebyggelsen i Liljeholmen och Marievik. Själva gatan har idag en bredd på cirka 35 meter, med separata gång- och cykelbanor på vardera sidan. På vissa avsnitt är gatan uppemot 50 meter bred.

I Stockholms stads cykelplan är Södertäljevägen ett utpekat primärt och regionalt cykelstråk. Cykeltrafiken rör sig framförallt till och från innerstaden på Södertäljevägens båda sidor. En mätning från 2023 visar att det passerade 13 000 cyklister på ett vardagsdygn över Liljeholmsbroarna. Det är många gående som rör sig längsmed Södertäljevägen och stora gångflöden korsar under Södertäljevägen, mellan Liljeholmen och Marievik/Liljeholmskajen. Det rör sig främst om lokala gångresor eller kombinationsresor med gång- och kollektivtrafik. De mätningar som finns visar att det är mellan 1 500 – 2 000 gående/timme som korsar Södertäljevägen under de mest belastade timmarna. En gångmätning från 2018 visar att det är 4 400 fotgängare per vardagsdygn på Liljeholmsbroarna.

Motorfordonsflödet är idag relativt högt. På Liljeholmsbroarna passerar det cirka 25 500 fordon/dygn och på Södertäljevägen, norr om korsningen

med Hägerstensvägen, är flödet cirka 41 000 fordon/dygn. Trafikmängderna vid Södertäljevägen och vid Liljeholmsbron har över tid minskat från cirka 45000 fordon/dygn år 2000.

En betalstation för trängselskatt, som avser båda trafikriktningarna, är belägen på Södertäljevägen i anslutning till och omedelbart norr om Liljeholmsinfarten, cirka 250 meter söder om krönet på Liljeholmsbron.

Konsekvenser

Motorfordonstrafik

När Södertäljevägen omvandlas från ett renodlat transportrum till en stadsgata innebär det att ytorna omprioriteras. Dagens körbana omdanas och får två genomgående körfält samt svängkörfält i korsningarna. Körfälten smaltas av och gatan utformas enligt riktlinjer i Gata Stockholm. Södertäljevägen kommer fortsatt ha en viktig funktion såväl lokalt som regionalt och utgör en av få kopplingar till och från Södermalm men också kopplingen till och från Liljeholmen, Marievik och Lövholmen. Södertäljevägen är en del av det primära vägnätet och den är viktig för den regionala framkomligheten för person- och näringslivstransporter. Gatan kan även fortsättningsvis komma att vara omledningsväg för Essingeleden även efter att Förbifarten öppnat.

Gatan utformas med nya signalreglerade korsningar i plan. Gatan får sex körfält, där körfältsindelningen varierar beroende på behov av vänster- och högersvängfält vid de nya signalkorsningarna samt behov av kollektivkörfält på sträckan. För den genomgående trafiken föreslås två körfält i vardera riktningen längs hela sträckan för att säkerställa framkomligheten.

Även Hägerstensvägen, på det aktuella avsnittet i programmet, planeras utformas som en stadsgata. Hägerstensvägen föreslås möta Södertäljevägen i en korsning i plan. Korsningen möjliggör för motorfordonstrafik som kör Södertäljevägen norrut att svänga vänster in på Hägerstensvägen. Detta skapar en möjlighet för motorfordonstrafik som idag kör Södertäljevägen-Liljeholmsbron- Långholmsgatan-Västerbron till Kungsholmen att istället välja att köra via Hägerstensvägen och Essingeleden till Kungsholmen.



Karta antagna framtida trafikmängder baserade på ÅDT 2019. Karta Sweco

Södertäljevägen utformas för att hantera dagens trafiknivåer. Det innebär att mängden resor med motorfordonstrafik antas ligga kvar på samma nivå som idag även fast antalet boende, verksamma och besökande i området ökar. Det är i linje med stadens mål om att minska trafikarbetet.

Motorfordonstrafik har analyserats avseende framkomlighet, köbildning och restider under förmiddagens och eftermiddagens maxtimme. Analyserna har utgjort underlag för utformning och dimensionering av svängkörfält och längd på kömagasin vid signalkorsningar. Samtliga korsningar utmed Södertäljevägen bedöms bli högt belastade under morgonens och eftermiddagens rusningstrafik.

En viktig förutsättning för dimensionering av gatunätet är att den befintliga korsningen i Hornstull, med nuvarande utformning, inte kan släppa igenom mer trafik i riktning norrut under förmiddagens maxtimme, än den gör idag. Köer kommer även i fortsättningen att uppstå från Hornstull och söderut men fördelas längs hela Södertäljevägens nya sträckning i stället för att som idag koncentreras vid Hornstull och söderut på Liljeholmsbron. Även Södertäljevägens korsning med Hågerstensvägen blir högt belastad. På grund av de höga trafikflödena bedöms det inte vara möjligt att anlägga ett övergångsställe på den norra sidan av korsningen.

Föreslagen utformning innebär att restiden för den genomgående motorfordonstrafiken på Södertäljevägen kommer bli något längre än idag.

När vägen omvandlas till en stadsgata är busstrafikens framkomlighet en viktig förutsättning. Södertäljevägen utformas och regleras med ett norrgående kollektivtrafikkörfält, vilket ger hög prioritet och framkomlighet för busstrafiken. I korsningarna övergår kollektivkörfältet i flera fall i svängkörfält. I södergående riktning anläggs ett kollektivtrafikkörfält på sträckan mellan Liljeholmsinfarten och Sjöviksvägen.

Cykeltrafik

Cykelstråken får en hög standard med god framkomlighet, kapacitet och trafiksäkerhet. De primära cykelstråken längs Södertäljevägen utformas med en bredd som medger att de kan regleras som enkel- och dubbelriktade cykelbanor. Genomsnittshastigheten för cyklister kan påverkas då planskilda korsningar ersätts med fler signalkorsningar i plan.

Strandskydd

Nuläge och förutsättningar

Det generella strandskyddet omfattar enligt miljöbalken vatten- och landområde intill 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. När reglerna om det generella strandskyddet, trädde i kraft år 1975 infördes även övergångsbestämmelser som innebär att strandområden som vid lagens ikraftträdande ingick i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan inte omfattas av (de nya) strandskyddsreglerna, förutsatt att länsstyrelsen inte förordnade om något annat. 2009 gjorde en justering som reglerar att strandskyddet återinträder vid upphävande eller ändring av en detaljplan.

Norra delen av programområdet invid Liljeholmsbroarna och godsstationen ligger inom 100 meter från strandlinjen. Området består dels av allmänna hamn- och gatuområden längs med Liljeholmshamnen, dels av kvartersmark i form specialområde för järnvägstrafik kring Liljeholmsbanan och den äldre godsstationen.

Järnvägsfunktionen har i området under en längre tid haft en allt minskande betydelse och kvartersmarken nyttjas idag främst för parkering. Ytorna är i princip uteslutande hårdgjorda med asfalt, undantaget ett fåtal träd i direkt anslutning till godsstationen och vid strandlinjen öster om Liljeholmsbroarna. Detaljplanerna som reglerar järnvägsområdet är från 1960-talet medan detaljplanen för gatumarken kring Liljeholmshamnen är från 1980.

Konsekvenser

Programmets genomförande kräver att strandskyddet upphävs inom delar av föreslagen ny kvartersmark. Även för allmän platsmark kan strandskyddet komma att behöva upphävas.

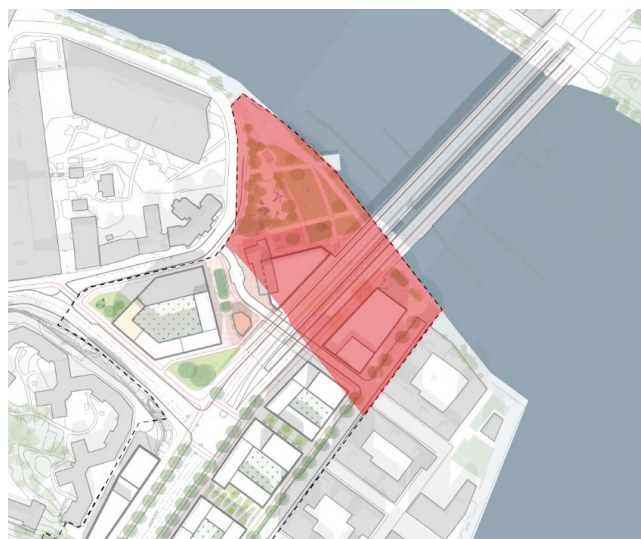
Kommunen får enligt plan- och bygglagen upphäva strandskyddet om det finns särskilda skäl till det och intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset. Programmet bedöms uppfylla i lagen nämnda särskilda skäl och programmets innehåll bedöms väga tyngre än strandskyddet. Följande skäl finns för upphävande av strandskyddet:

- Marken är redan i anspråkstagen. Marken har under längre tid varit anspråkstagen för trafikändamål och som sådan varit delvis otillgänglig för allmänheten.

- Marken är till följd av tidigare användning hårdgjord och har inga natur - eller rekreationsvärden.
- Utbyggnaden av området, i likhet med hela utvecklingen kring Årstadal/Liljeholmen och Marievik, syftar till att tillgängliggöra kaj - och vattenområdet för allmänheten. Även en större ny park skapas för allmänheten, vilket tillför nya rekreationsytor.
- Möjligheten att röra sig längs med strandkanten kommer att förbättras genom att befintlig gata flyttas.
- Nya och befintliga byggnadskvarter, samt ytor för angöringstrafik är väl avskilda från kajstråkets promenadväg. Fri passage för allmänheten finns utmed kajen och mellan bebyggelsen.

Den sammanlagda bedömningen är att intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med programmet, det vill säga att tillskapa nya stadskvarter inklusive en ny större park och kajmiljö samt fri passage för allmänheten utmed kajen anses väga tyngre än strandskyddsintresset vid detta aktuella område.

Motivet till att upphäva strandskyddet även inom parkmark är att genomförandet kräver omfattande åtgärder i form av marksanering och därefter plantering och nyanläggning av park.



Del av programområdet inom 100 meter från strandlinjen.

Riskfrågor

Nuläge och förutsättningar

Det finns ett flertal riskkällor idag som påverkar riskbilden kring programområdet. Essingeleden (E4/E20) som ansluter till programområdet utgör en primär transportled för farligt gods. Essingeleden har ett mycket stort fordonsflöde och på vägen transporteras också olika former av farligt gods.

Det av länsstyrelsen rekommenderade riskavståndet är 150 meter från farligt godsleder till ny bebyggelse. Detta avstånd kan dock minskas om riskreducerande åtgärder genomförs. En bebyggelsefri zon på 25 meter från väggkant vid primära transportleder krävs, oavsett riskreducerande åtgärder och risknivå. Längs E4/E20 bedöms även individrisken som oacceptabelt stor inom 30 meter från vägen.

Södertäljevägen klassas varken som primärled eller sekundärled för farligt gods. Däremot är vägen omledningsväg för Essingeleden och det finns ett antal tillståndspliktiga verksamheter kring programområdet och transporter av farligt gods sker på gatorna inom programområdet i begränsad omfattning.

De större verksamheterna i området är Nybodadeplan där bland annat tankning för bussar finns, Fortums fjärrvärmeanläggning vid Liljeholmsbron och Air Liquids hantering av gas vid Liljeholms godsstation. De två sistnämnda verksamheterna planeras att flyttas vid ett genomförande av programmet. Farligt gods kan även transporteras sjövägen i farleden längs Liljeholmviken, vilket ställer krav på utformning och användning av kajer längs Mälaren.

För den spårbundna trafiken finns risker kopplade till urspårning. Tunnelbanan går dock huvudsakligen under jord och tvärbanan når inom området inte de hastigheter som vid övrig järnvägstrafik kan generera längre riskavstånd.

Liljeholmsbron och Södertäljevägen är identifierade som viktiga trafikleder för räddningstjänstens insatser och påverkan på framkomligheten kan få påverkan på insatstider för räddningsinsatser i ett större närområde.

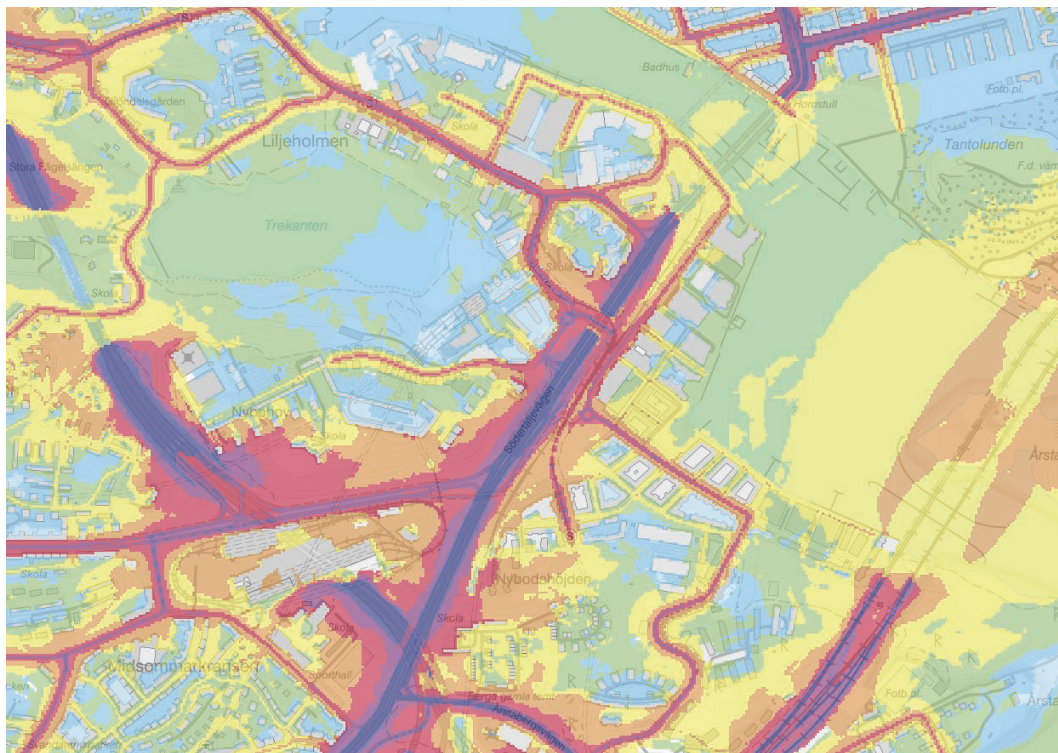
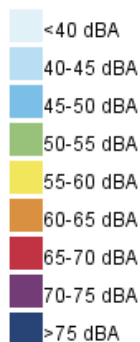
Konsekvenser

Riskutredning för Södertäljevägen och Essingeleden visar att det finns goda möjligheter undvika oacceptabelt höga risknivåer och att ny exploatering kan lokaliseras på de i programmet utpekade platserna. När förbifarten är på plats bedöms transporter av farligt gods på Essingeleden att minska.

Även om den övergripande bedömningen inte visar på behov av riskreducerande åtgärder kan efterföljande detaljplaner visa på behov. Det kan handla om kombinationer av utformningsåtgärder såsom fasadåtgärder, krav på ventilation eller utrymningsvägar i områden inom ungefär 50 meter från riskkällor.

Vid en sammanbyggnad av Liljeholmsbroarna och intilliggande byggnader skapas ett överdäckt utrymme under Liljeholmsbron där bron går över mark. Om en brand skulle uppstå i detta utrymme under överdäckningen finns risker för omfattande skador på Liljeholmsbroarna och möjligen även på den planerade ihopbyggda tillkommande bebyggelsen. För att undvika brandspridning vid brand både från bron och de intilliggande byggnadsverken bör ytterväggar utföras med brandsäkerhetskrav.

Fordonsuppställning under broarna bör undvikas men park- och idrottsändamål är möjligt då de bedöms ha en låg brandbelastning. Om området under broarna utformas med verksamhet som har låg brandbelastning kan det vara lämpligt att låta den kravnivå som finns för nya byggnader invid bron även utgöra det dimensionerande kravet på bärförmåga vid brand under Liljeholmsbroarna.



Bullerkarta år 2016, väg/tåg/flyg, ekvivalent nivå.
karta: miljodataportalen.stockholm.se

Buller

Nuläge och förutsättningar

De huvudsakliga bullerkällorna inom programområdet är Södertäljevägen, Hägerstensvägen, Essingeleden och Tvärbanan. Verksamhetsbuller alstras i första hand av Nybodadeplan.

Trafikbullernivån i planområdet är hög och det kommer krävas god planering av bostadskvarter och lägenhetsutformning för att uppfylla riktvärdena i trafikbullerförordningen och stadens planeringsmål.

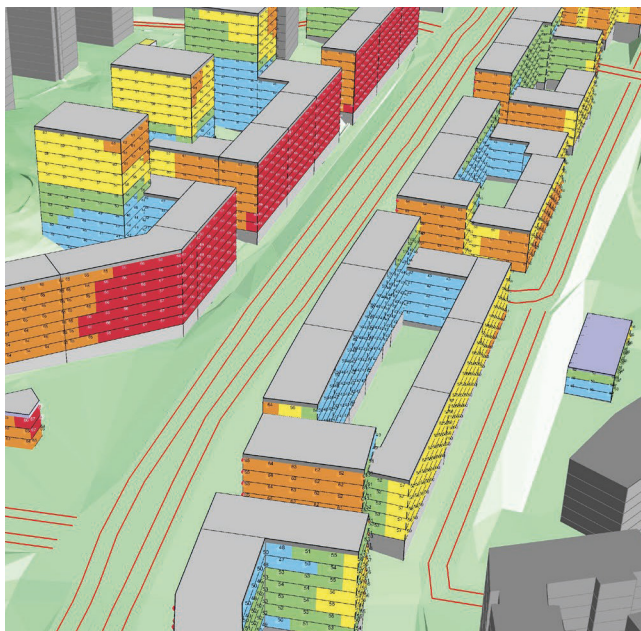
Intill områdets västra delar ligger Nybodadeplan. Där sker uppställning och underhåll av bussar och tunnelbanevagnar. Den mest bullerbelastade timmen inom depån infaller mellan kl 05 och 06 på morgonen när många bussar och tunnelbanor lämnar depån för att tas i trafik. Då är även riktvärdena för verksamhetsbuller strängast.

Väg och spårtrafik till och från Nybodadeplan klassas som trafikbuller inom programarbetet med stöd av Boverkets vägledning om bedömningsgrunder för buller. Boverket beskriver att för trafik till och från verksamhetsområden på angränsande vägar och järnvägar bör som huvudprincip riktvärden för trafik vara vägledande.

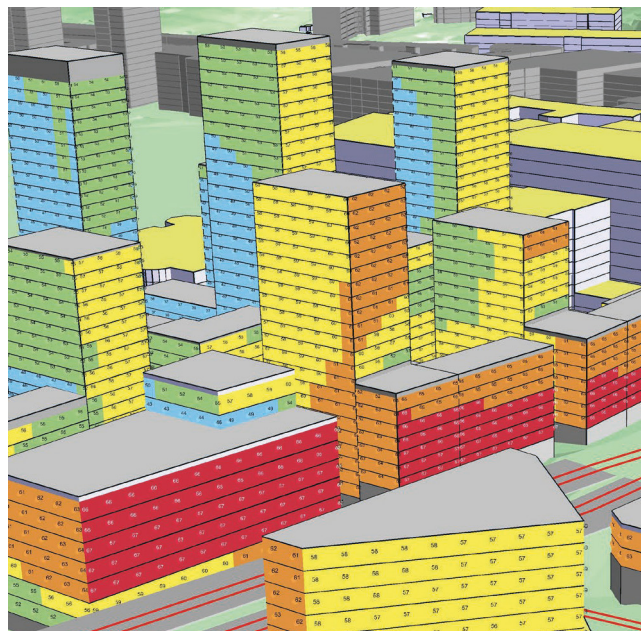
Osäkerheter kring beräkningsmodeller

Den nordiska beräkningsmodellen som används för vägtrafikbuller (NV 4653) är från 1996. Indata till modellen är ännu äldre. Sedan dess har förbränningsmotorerna blivit mindre bullriga. Vägtrafikbuller består dock av både ljud från motorena och rullningsljud. Rullningsljudet har inte förändrats nämnvärt och dominerar vid hastigheter över 30–40 km/h.

Mätningar visar att den nordiska beräkningsmodellen överskattar ljudnivån från lätta fordon (personbilar) vid 40 km/h. Vid 70 km/h är modellen rättvisande och för tunga fordon är skillnaden inte stor. Det medför att vid 40 km/h, kan den beräknade ekvivalenta ljudnivån vara ca 1 dBA för hög. I en framtida situation med en elektrifierad fordonsflotta kan bullernivåerna minska med upp till 2,7 dB (vid 30 km/h).



Exempel slutna kvarter öster om Södertäljevägen med goda ljudmiljöer på bostäder mot gårdar trots reellt höga nivåer på fasad mot Södertäljevägen. Bild Structor.



Exempel indragna högre byggnader mot Marievik med bullernivåer som högst 62 dB. Här krävs en medveten fördelning av lägenhetsstorlekar för att klara riktvärden. Bild Structor.

Konsekvenser

Trafikbullernivån i programområdet är hög även i en framtida struktur. Vid fasaderna mot Södertäljevägen och Hägerstenvägen är ekvivalentnivåerna på 65-70 dBA. Det kommer krävas fortsatta studier av bostadskvarter och lägenhetsutformning för att i alla lägen uppfylla riktvärdena i trafikbullerförordningen och stadens planeringsmål.

Den samlade bedömningen är att den studerade strukturen kan möjliggöra sammantaget goda park- och bostadsmiljöer med huvudsak ljuddämpade gårdsmiljöer men att det kommer krävas särskilda lösningar i delar av strukturen:

- Slutna kvarter är att föredra för att möjliggöra ljuddämpade sidor. En jämnhögt bebyggelsestruktur ger större möjlighet att uppfylla riktvärdena än om byggnadernas höjd varierar.
- Högre byggnader med bostäder behöver vara tillbakadragna från Södertäljevägen för att säkra ljudnivåer vid fasad.
- Fasaderna närmast Södertäljevägen och Hägerstenvägen måste ha mycket god ljudisolering. Målet för trafikbuller inomhus bedöms kunna klaras med lämpligt val av fönster, fasad och uteluftsdon.
- Verksamhetsbullret från Nybodadepån gör att enkelsidiga lägenheter inte kan anläggas mot Hägerstenvägen. Små enkelsidiga lägenheter bör inte heller anläggas ut mot Södertäljevägen på grund av stadens planeringsmål.

För att ljudkraven för förskolan vid Blomsterdalen ska uppfyllas krävs bullerskärmar längs Årstaängsvägen och Tvärbanan. Övriga förskolor planeras i slutna kvarter där finns goda möjligheter att klara riktvärdena för förskolegårdar.

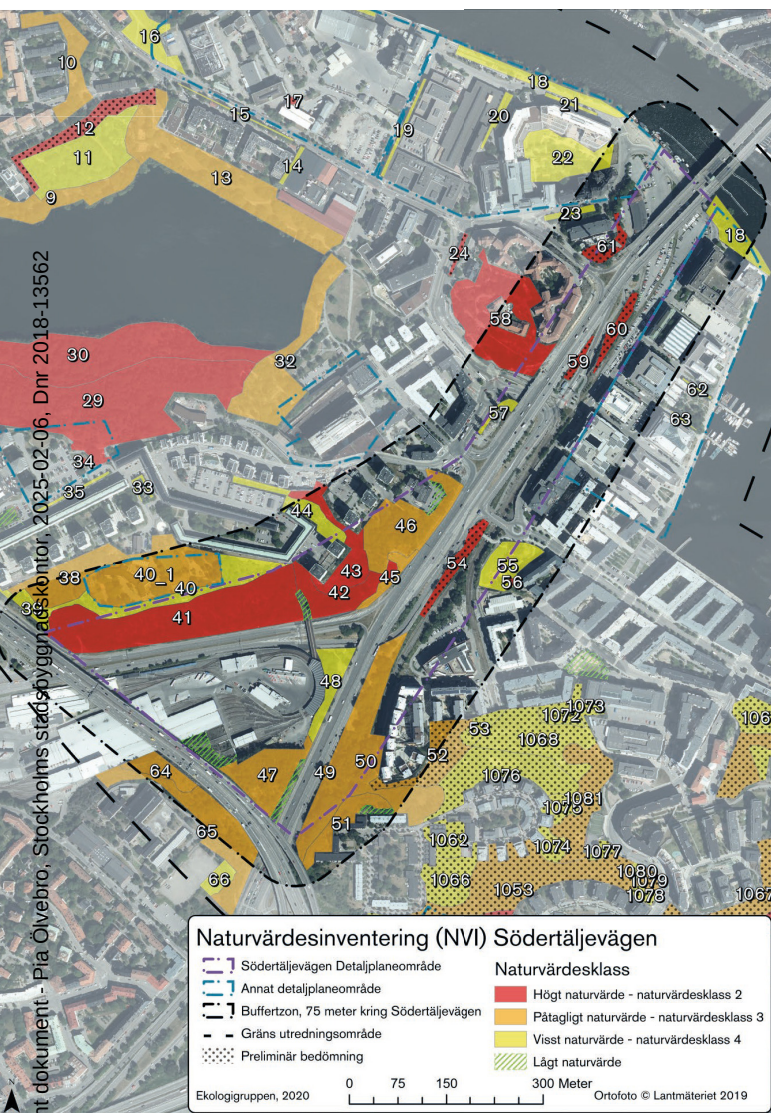
Byggnaderna närmast spårbron mot Nybodadepån påverkas av tågbuller med så höga ljudnivåer nattetid att det kan behövas en skärm på tunnelbanebron för att klara riktvärdena. Det är dock osäkert i vilket omfattning tågbullret från bron kan särskiljas från övrigt trafikbuller nattetid.

Planerad bebyggelse bidrar till att skapa bättre ljudmiljöer vid befintlig bebyggelse och vid planerade byggnader vid Marievik.



Foto på ett av naturvärdesobjekt på randen av Nybohovsberget. Objektet utgörs av solexponerad högt belägen hållmarksterräng med artrika skrevor och sänkor. Hållmarkstorrängar är en ovanlig och hotad naturtyp som bedöms ha höga naturvärden.

Karta över de samlade naturvärdesobjekten och dess klassning i norra Liljeholmen. Karta Ekologigruppen



Ekologi

Nuläge och förutsättningar

Naturvärden

De dominerande naturtyperna i utredningsområdet är parkmark, bland- och lövskog, gammal tallskog, samt hållmarkstallskog. Delar utgörs även av gräsmattor och strandskog. På mindre partier finns av artrika, solexponerade hållmarkstorrängar. I utredningsområdets blandskogar finns stort inslag av ädellövträd som ask, ek, lönn och skogsalm.

Skogsbeståndens ålder varierar i området, men består ofta av en äldre generation träd av framför allt tall och ek med en ålder av 150–250 år. I historiska bilder från 1955 syns gamla tallar och ekar i skogarna söder om Trekanten. Det visar att tallar har lång kontinuitet i området. Norr om Hägerstensvägen finns skogar som varit opåverkade av skogsbruk under mycket lång tid. På flera plaster runt Södertäljevägen och vid Katrineberg finns solitära gamla ekar, vilka är rester från före detta ekhagar. Sammantaget finns ett stort antal skyddsvärda träd inom området.

I programområdet finns åtta objekt med höga värden, fem objekt med påtagliga värden och tre objekt med visst värde. Objekt med högsta naturvärde påträffades inte i området. Fem av de åtta naturvärdesobjekten med högt naturvärde utgörs av parkmiljöer med förekomst av särskilt skyddsvärda ekar och en ask. I norra delen av programområdet finns flera alléer varav en består av äldre träd med högt skyddsvärde.

Flera naturvårdsarter har noterats inom detaljplanområdet, bland annat de skyddade arterna blåsippa och liljekonvalj, som påträffades med enstaka individer.

Fågelmiljöer

En fördjupad artinventering av fåglar genomfördes våren 2020 av hela norra Liljeholmen. Då påträffades 14 rödlistade fågelarter. Inom programområdet finns revir för bland annat stare, björktrast, grönfink, gråkråka och svartvit flugsnappare.

Anpassningar och skyddsåtgärder krävs sannolikt. Detta gäller särskilt för arterna stare och svartvit flugsnappare, samt för hussvala. Ett fynd av den rödlistade och ovanliga lövskogsarten mindre hackspett har gjorts i eller i anslutning till planområdeprogramområdet vid Nybodahöjden.

Barrskogssamband

I södra Stockholm finns en relativt stor andel värdefulla barrskogsmiljöer. Mer centralt är det mer fragmenterat, där Årstaskogen fungerar som ett stadsnära kärnområde.

Genom programområdet finns idag ett svagt spridningssamband som kopplar samma Årstaskogen med de västliga större barrskogsområdena vid Sätterskogen och över mot Kärsön och Lovön. Det svaga spridningssambandet som går genom området är smalt, och helt beroende av ett fåtal barrskogsområden som ligger tillräckligt nära varandra för att samband ska finnas.

Södertäljevägen och Hägerstensvägen och den bebyggelse som idag finns i området utgör en barriär för spridning för arter som ogärna flyger över öppna ytor. Södertäljevägen utgör till exempel troligen en total barriär för svårspredda barrskogsarter som tofsmes, för vilken den finns en population inom Årstaskogen men inte i norra Liljeholmen.

Även om stråket kategoriseras som svagt så har platsen troligen ändå en viktig funktion i att bibehålla de svaga samband som idag finns till och från Årstaskogen. Utöver det spridningssamband som löper genom planområdet är Årstaskogen till stor del isolerad från övriga barrskogsområden. Ytterligare försvagningar innebär därför sannolikt negativ påverkan på den biologiska mångfalden och de barrskogsberoende arter som idag finns i skogen.

Ädelslövsamband

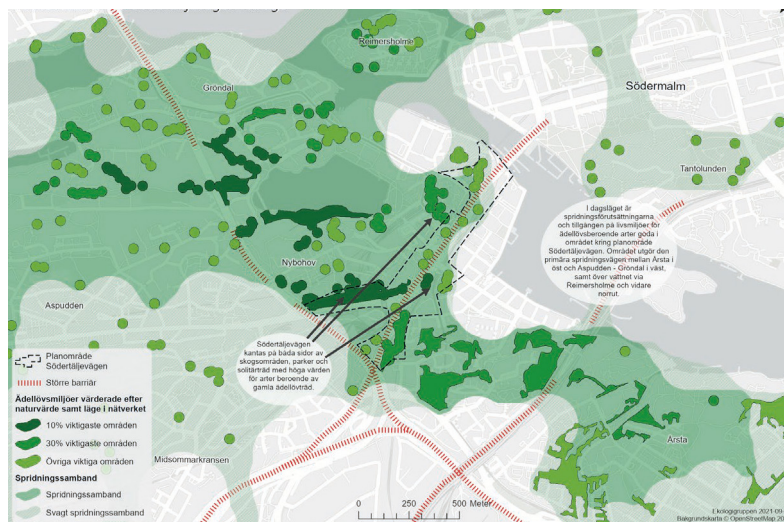
I södra Stockholm finns relativt många områden med värdefulla ädellövträd och ädellövmiljöer.

Inom och i närheten av programområdet finns idag ett stort antal värdefulla ädellövträd och skogsområden med inslag av ädellöv. Dessa ädellövmiljöer skapar förutsättningar för det spridningssamband som löper genom planområdet, och binder ihop Årstaskogen i öster med Gröndal och Aspudden i väster.

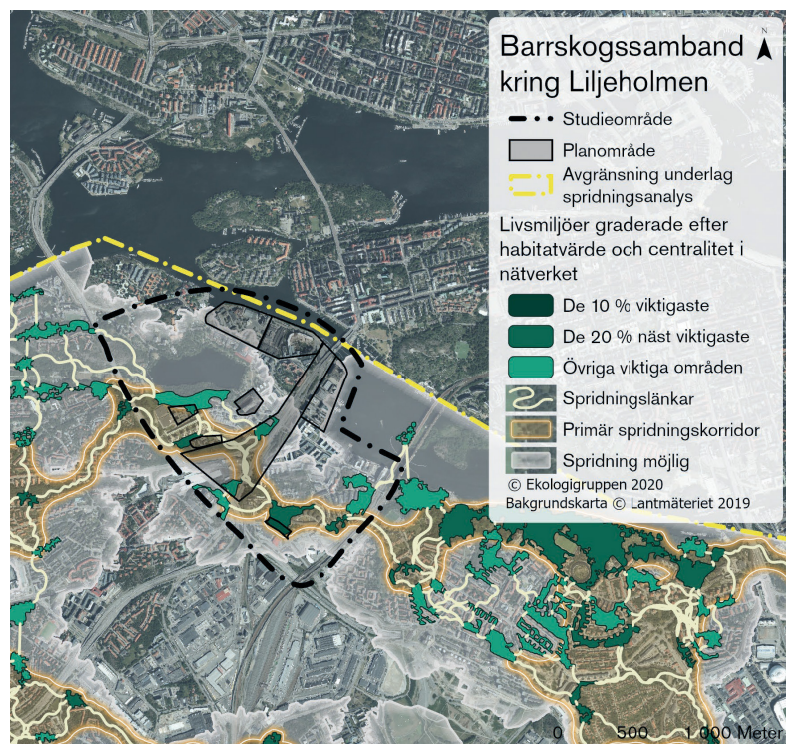
Analyser tyder på att det spridningssamband som löper genom området är av regional betydelse, då det utgör en del av det stråk som binder ihop lövskogsområden i väst och syd med Årstaskogen, men också löper vidare norrut via Reimersholmen/Långholmen och Kungsholmen.

Två livsmiljöer inom programområdet klassas bland de tio procent viktigaste i nätverket, och ytterligare två som trettio procent viktigast. Detta beror sannolikt både på platsernas höga naturvärden men också det strategiska läget där de binder ihop ovan nämnda områden till öster och väster om

planområdet. Från planområdets norra del går också ett svagt spridningssamband över vattnet mot Reimersholme. Trots att tillgången till ädellövmiljöer gör att sambanden idag klassas som goda, så är sambandsstråken relativt smala och är därmed känsliga för ingrepp.



Analyskarta över lövskogssamband och de områden inom sambanden med högst värde och funktion för sambanden. Karta Ekologigruppen



Analyskarta över barrskogssambanden och de områden inom sambanden med högst värden och funktion för sambanden. Karta Ekologigruppen

Konsekvenser

Barrskogssamband

Programförslaget innebär en relativt stor del av den barrskogsmiljö som finns inom programområdet tas i anspråk. Ett barrskogsområde i programområdets södra del med påtagliga naturvärden, som tidigare ingick i det svaga sambandet bebyggs till så stor del så att funktionen förväntas försvinna och skogsområdet med höga naturvärden i slutningen norr om Hägerstensvägen fragmenteras.

Pågående närliggande planer vid Nybygovsskolan, Skärsliparen och Herbariet ger kumulativa försvagningar i barrskogssambanden i området. Positivt är att nya parker anläggs och att Hägerstensvägen och Södertäljevägen får nya gatuträd.

Enligt en spridningsanalys som genomförts för programförslaget smalnar barrskogssambandet av i öster på grund av fragmentering och minskade ytor av barrskogsmiljö. Den västliga delen av spridningssambandet mot Vinterviken försvagas genom den fragmentering som ny bebyggelse innebär.

Analysen visar på att den potentiella möjlighet för spridning som idag finns över E4/E20 upphör, sannolikt genom en kombination av bebyggelse vid Hägerstensvägen och inom detaljplanen Skärsliparen. Samtidigt innebär programmet att den större öst-västliga barriär som Södertäljevägen förr utgjort mildras. Detta sker i spridningssambandets smalaste zon vilket gör att åtgärderna här till del men inte fullt ut bedöms kompensera för den försvagning som ianspråktagande av barrskogsmiljöer utgör.

Sammantaget bedöms programförslaget få märkbara negativa konsekvenser på barrskogsspridningssambanden. För att uppnå små eller inga negativa konsekvenser bedöms det behövas stödplanteringar av barrträd på strategiska platser inom och utanför programområdet.

Ädellövssamband

Ek- och ädellövskogssambanden i området är viktiga och starka både ur ett kommunalt och regionalt perspektiv. Området ligger i ett område som utgör ett regional spridningszon för eklevande arter och innehåller ett antal av de livsmiljöer som klassas som de viktigaste objekten i den regionala spridningsnätverket för eklevande arter. Särskilt viktig bedöms kopplingen till Årstaskogen vara, som annars är en relativt isolerad skog.

Vid utbyggnad tas ett antal värdefulla hålekar centralt i området bort. I de södra delarna av programområdet försvinner också mindre partier med ädellövmiljöer

i samband med bebyggelse. Detta gör att dagens spridningssamband för ädellövträdslevande arter smalnar av och spridningen tar enligt analysen en mer nordvästlig bana via Trekanten.

I de norra delarna är påverkan obefintlig och det befintliga nordliga spridningssambandet nära Liljeholmsbron bibehålls. Även om fragmenteringen av skogsområdet i slutningen vid Nybohov norr om Hägerstensvägen leder till att området tappar naturvärde, bibehålls enligt analysen fortfarande spridningssambandet över Södertäljevägen.

Programmet innebär även positiv påverkan på spridningssambanden för ädellövlevande arter då en park anläggs i skärningen Hägerstensvägen/Södertäljevägen, nya gatuträd planteras på Södertäljevägen, samt att en ny park anläggs väster om Liljeholmsbron. Effekten av denna förstärkning påverkar sambanden för hålträdslevande arter först på mycket lång sikt då det tar över 100 år för de nyplanterade träden att utveckla livsmiljö för denna typ av arter.

Sammantaget bedöms programmet få små till märkbara negativa konsekvenser på ädellövskogsspridningssambanden då regionala samband i viss mån påverkas men att de viktigaste funktionerna ändå bibehålls. På lång sikt och med rätt skötsel bedöms dock konsekvenserna för sambanden bli obefintliga och kanske till och med positiva, förutsatt att en stor andel av de träd som planteras utmed vägar utgörs av ek.

Påverkan på natuvärdesobjekt

Programförslaget innebär att 2,4 hektar med höga värden (klass 2) samt 2,2 hektar av objekt med påtagliga värden bebyggs eller påverkas inom programområdet. Då stor yta och andel av mark med höga värden bebyggs eller påverkas bedöms sammantaget de negativa konsekvenserna stora gällande påverkan på natuvärdesobjekt. De skador som förväntas uppstå bedöms inte vara ersättningsbara men vissa åtgärder kan genomföras för att minska konsekvenserna.

Fåglar

I och med att livsmiljöer för flera fågelarter tas i anspråk, bedöms det att skyddsåtgärder behöver utredas och genomföras för att undvika risken att förbud utlöses. Detta gäller särskilt för arterna stare, svartvit flugsnappare och östersjötrut.

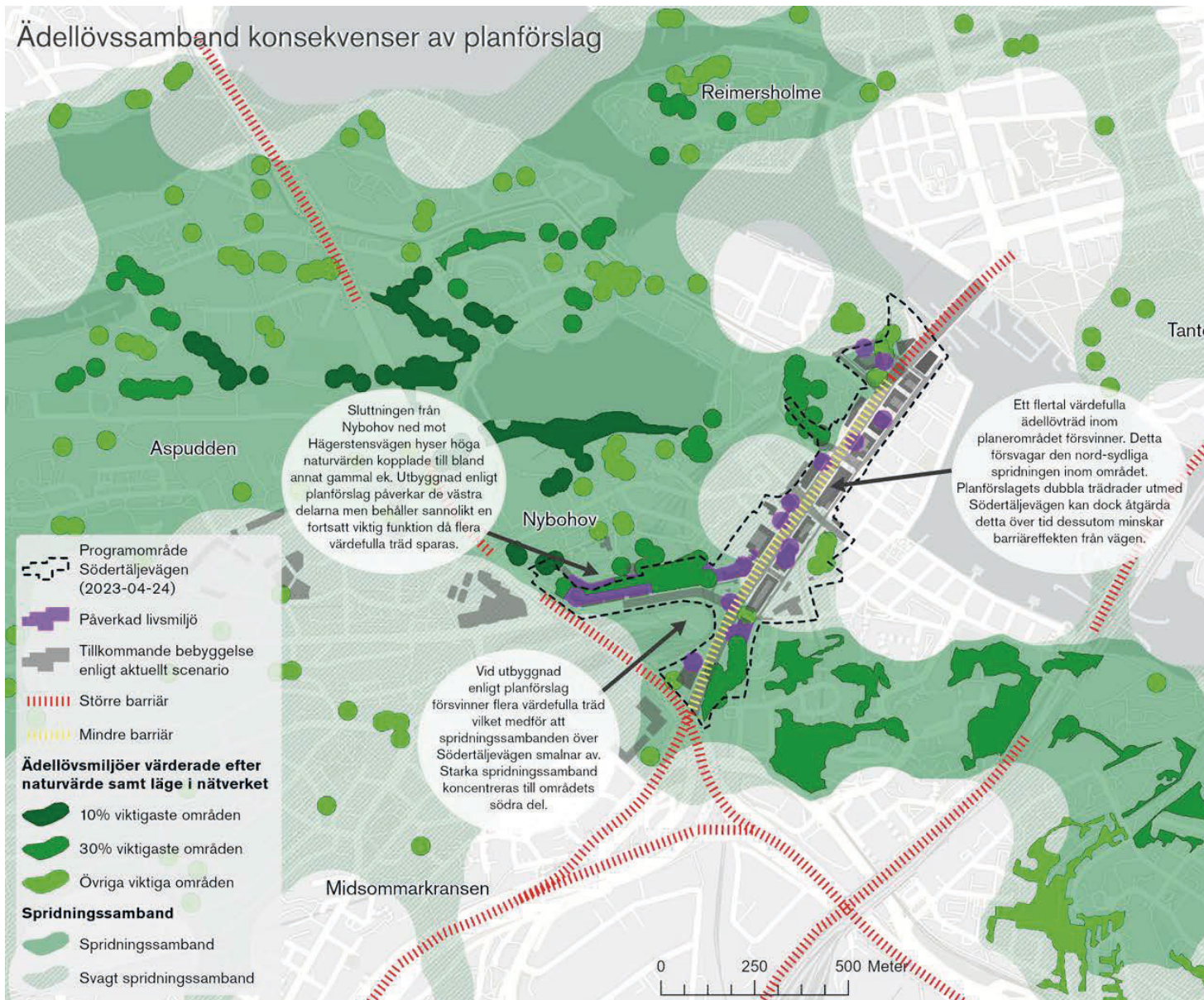
Då det främst är arter som är vanligt förekommande i Stockholms kommun som påverkas och att ganska enkla skyddsåtgärder bedöms ha stora chanser att vara effektiva så bedöms sammantaget konsekvenserna för skyddade arter fågla bli små.

Naturvårdsträd

Programförslaget innebär att 23 naturvårdsträd klass 1-2 måste tas bort, åtta av dessa träd bedöms uppfylla kriterierna för särskilt skyddsvärda träd (klass 1). De särskilt skyddsvärda träden som måste tas ned utgörs till stor del av skogsekar. De står idag i restmark i gatumiljön öster om Södertäljevägen. Bland särskilt skyddsvärda träd som måste tas bort finns vidare en ihålig ca 180-årig ask, en ihålig över 100-årig och mycket grov parklind, samt ihåligt päronsträd och

skogsalm med ålder på knappa 100 år. Träd av klass 1 och 2 är inte ersättningsbara annat än på mycket lång sikt, då de ofta utgörs av träd som har en ålder på mellan 150-250 år. Tallar av klass 1 och klass 2 är inte så ovanliga ur ett kommunalt perspektiv men är ovanliga ur ett nationellt perspektiv. Skogsekar, lindar och askar av klass 1 är ovanliga ur ett kommunalt perspektiv.

De negativa konsekvenserna för de särskilt skyddsvärda naturvårdsträden bedöms sammantaget som betydande.



Analyskarta över lövskogssamband påverkan av programförslaget. Karta Ekologigruppen

Luftföroreningar

Nuläge och förutsättningar

I den nulägesmodell som är framtagen är trafiken på Södertäljevägen ca 38 000 fordon per årsmedeldygn och med medelhastigheten 70 km/h. Beräkningen är gjord för vinterhalvåret och andelen dubbdäck är satt till 60 %.

Nulägesmodellen visar på att miljökvalitetsnormen idag överskrids för både för PM10 och för NO₂ i delar av programområdet. De högsta värden återfinns i programområdets södra delar intill Essingeleden. Lägst luftföroreningshalter påträffas i nuläget i programområdets nordöstra delar, vilket sannolikt förklaras av närheten till Liljeholmsvikens öppna vattenytor som möjliggör god ventilering och utspädning.

Som underlag för beräkningar har framtida trafikprognoser för år 2040 använts. Enligt de uppdaterade trafikprognoserna kommer trafikbelastningen ungefär motsvara dagens trafikmängd men med en medhastighet på 40 km/h.

Vid bebyggelse längs med trafikerade gaturum kommer byggnaderna att hindra en effektiv utvädring av utsläppen som sker på vägen. Det medför att halterna ökar på den sidan av bebyggelsen som vetter mot vägen. Bakomliggande områden kommer också att få minskad inverkan av utsläpp från den bebyggda vägen i och med att bebyggelsen har en avskärmade effekt. Detta medför att människor som vistas vid Södertäljevägen i planområdet får en ökad

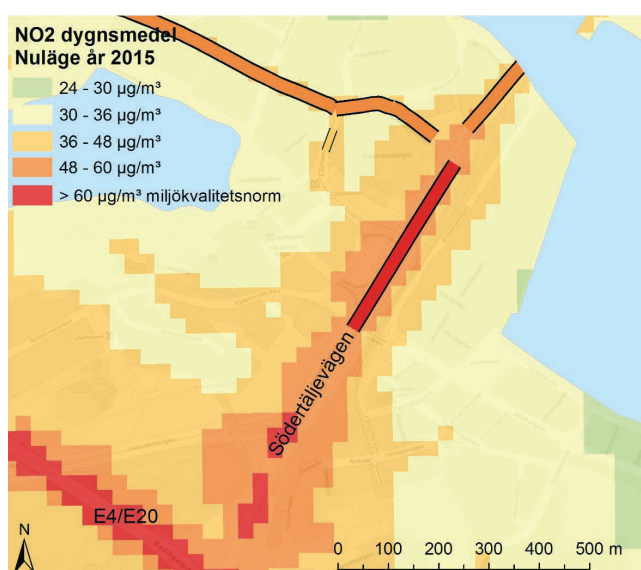
exponering av luftföroreningar i jämförelse med om Södertäljevägen skulle förbli en väg utan bebyggelse intill.

Konsekvenser

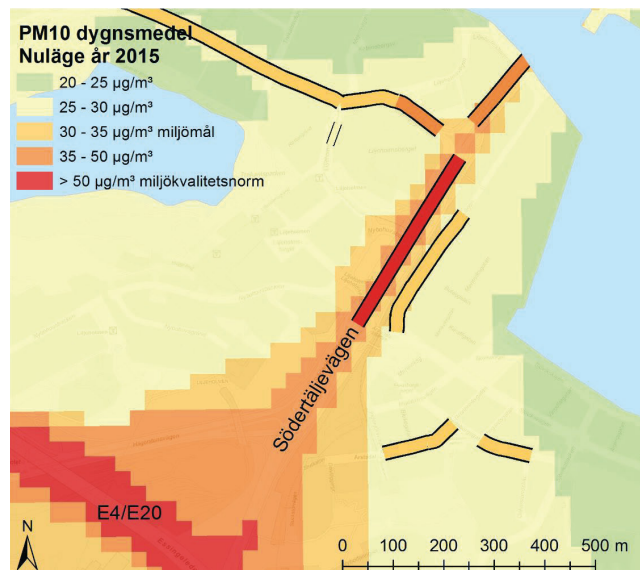
I plan- och bygglagen anges att planläggning inte får medverka till att en miljökvalitetsnorm överskrids. Miljökvalitetsnormen för halten av partiklar, PM10, i utomhusluften består av två olika normvärden definierade i Luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477).

Beräkningar av luftföroreningshalter har gjorts med en integrerad gaussisk spridningsmodell. För att få en mer detaljerad bild av hur byggnaderna påverkar spridningen har även en 3D-modell över bebyggelsen använts.

Miljökvalitetsnormen för PM10 klaras på gångbanor vid fasad vid planerad och befintlig bebyggelse. Beräknade dygnsmedelvärden av PM10 uppgår till maximalt cirka 45 µg/m³ vid kommande fasader, vilket innebär att miljökvalitetsnormen 50 µg/m³ klaras. Inom programområdet överskrids miljökvalitetsnormen för PM10 dygnsmedelvärde på Södertäljevägens vägbana mitt på vägen. Det nationella miljömålet Frisk luft uppfylls inte längs med Hägerstensvägen eller Södertäljevägen inom programområdet.



Beräknad dygnsmedelhalt av kvävedioxid, NO₂ (µg/m) under det 8:e värsta dygnet för nuläget år 2015 [15]. Överskrider halten på kartan 60 µg/m³ riskerar miljökvalitetsnormen att överskridas. Miljömål saknas. Illustration SLB-Analys



Beräknad dygnsmedelhalt av partiklar, PM10 (µg/m), under normvärdet det 36:e värsta dygnet för nuläget år 2015 [15]. Överskrider halten på kartan 50 µg/m³ riskerar miljökvalitetsnormen att överskridas. Är halten på kartan större än 30 µg/m³ klaras inte miljömålet. Illustration SLB-Analys

Enligt beräkningarna ligger beräknade PM10 dygnsmedelhalter under miljö kvalitetsnormens gränsvärde vid de planerade gång- och cykelvägarna som löper längs med gatorna i programområdet förutom på en cirka 5 meter lång sträcka vid korsningen till Hägerstensvägen. Halter över norm återfinns även på ett par platser där gång- och cykelbanan korsar Södertäljevägen. På vissa sträckor ligger halten nära normvärdet och då det finns osäkerheter i modellen kan överskridande inte helt uteslutas.

Resultaten av beräkningar visar även att halterna ligger över miljömålet för frisk luft på merparten av cykel- och gångstråken i i programområdet.

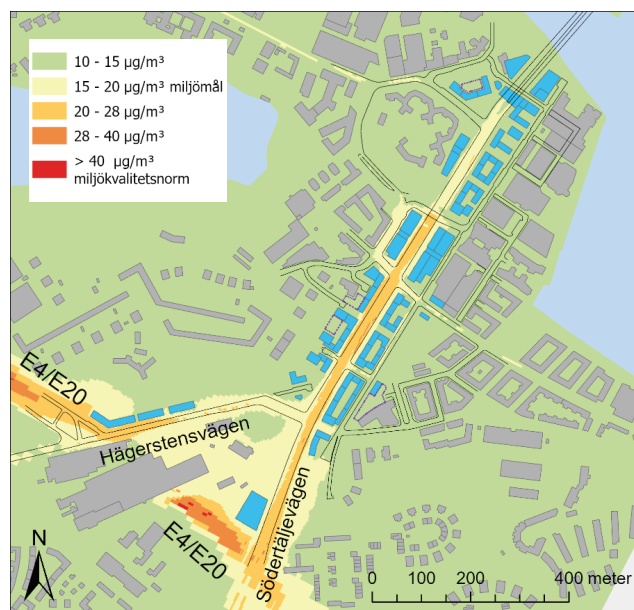
Osäkerheter för beräkningarna

I beräkningarna finns osäkerheter vad gäller prognoser för trafikflöden och framtida utsläpp från vägtrafiken, t.ex. utvecklingen och användningen av olika bränslen, motorer och däck. Vad gäller sammansättning av olika fordonstyper och utveckling av andelen dieselfordon följer beräkningarna Trafikverkets prognoser för år 2040 som har en relativt hög andel fossildrivna fordon.

För framtida däckanvändning har antagits en dubbdäcksandel vintertid på 40 % på lokalgator och 45 % på E4/E20. Det använda dubbdäcksandelarna är konservativa och i linje med Trafikverkets mätningar i Stockholm det senaste året, vilket är högre än de nivåer som mäts i innerstan idag. Det kan betraktas som ett värsta fall.

För att minska exponeringen av luftföroreningar sker redan idag åtgärder på lokal och regional nivå samt inom EU. Utsläppskrav för fordon inom EU skärps regelbundet för nyttillverkade fordon. Man har infört trängselavgift, miljözoner och lokala dubbdäcksförbud i Stockholm.

För att minska partikelhalterna genomförs sedan ett tiotal år tillbaka intensiv dammbindning framförallt inom vårvintern. Stadens mål är att biltrafikarbetet, det vill säga antalet körda kilometer, ska minska med 30 procent fram till år 2030 jämfört med 2017, detta ingår inte i beräkningarna.



Beräknad årsmedelhalt av partiklar, PM10 (µg/m³) år 2040 efter genomfört planförslag längs Södertäljevägen. Halterna gäller 2 m ovan gatunivå för ett normalt meteorologiskt år. Inget överskridande av miljö kvalitetsnormen inom programområdet. Illustration SLB-Analys



Beräknad dygnsmedelhalt av partiklar, PM10 (µg/m³), 36:e högsta dygnsvärdet år 2040 efter genomfört planförslag längs Södertäljevägen. Halterna gäller 2 m ovan gatunivå för ett normalt meteorologiskt år. Överskridande av miljö kvalitetsnormen inom programområdet på korta sträckor mitt på körbanan på Södertäljevägen. Illustration SLB-Analys

Skyfall

Nuläge och förutsättningar

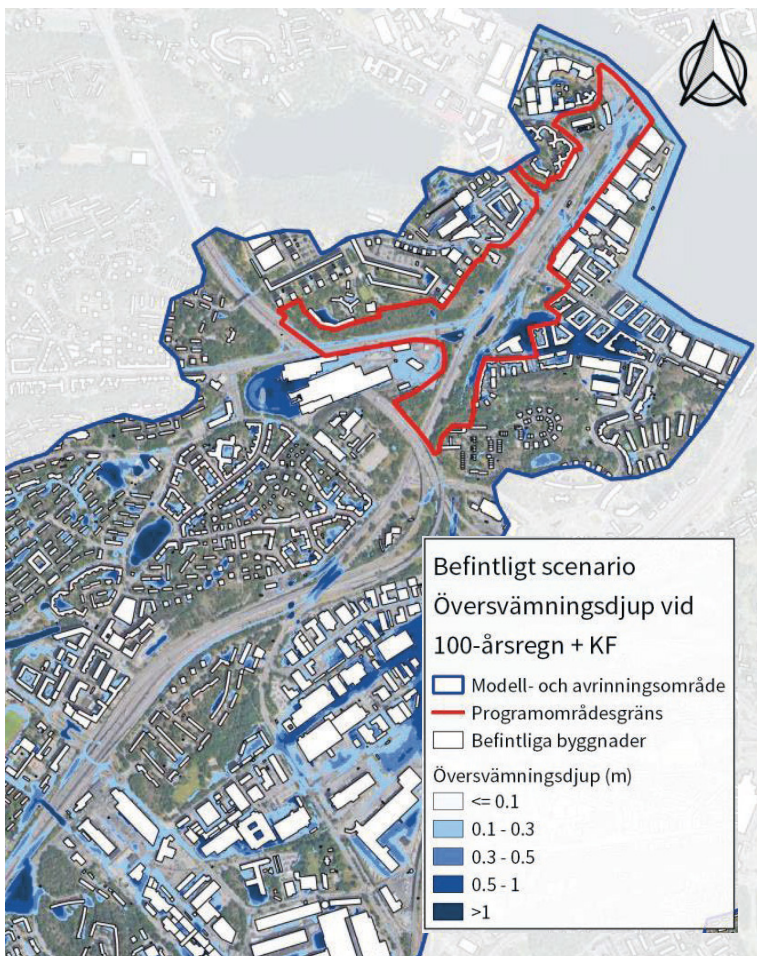
Programområdet ligger inom ett avrinningsområde som omfattar del av Liljeholmen, Midsommarkransen, Telefonplan, Västberga och Solberga, se avgränsning på intilliggande bild. Området är till stora delar bebyggt av hus eller vägar och trafikleder.

De park- och naturområden som finns inom avrinningsområdet består i huvudsak av kuperad terräng med inslag av berg i dagen och nivåskillnaderna går från Mälarens vattennivå till över 66 meter över nollplanet. Vatten från södra delen av avrinningsområdet leds genom programområdet mot Mälaren vid skyfall, dels via Hägerstensvägen och Södertäljevägen, dels via järnvägstunneln under Nybodaberget.

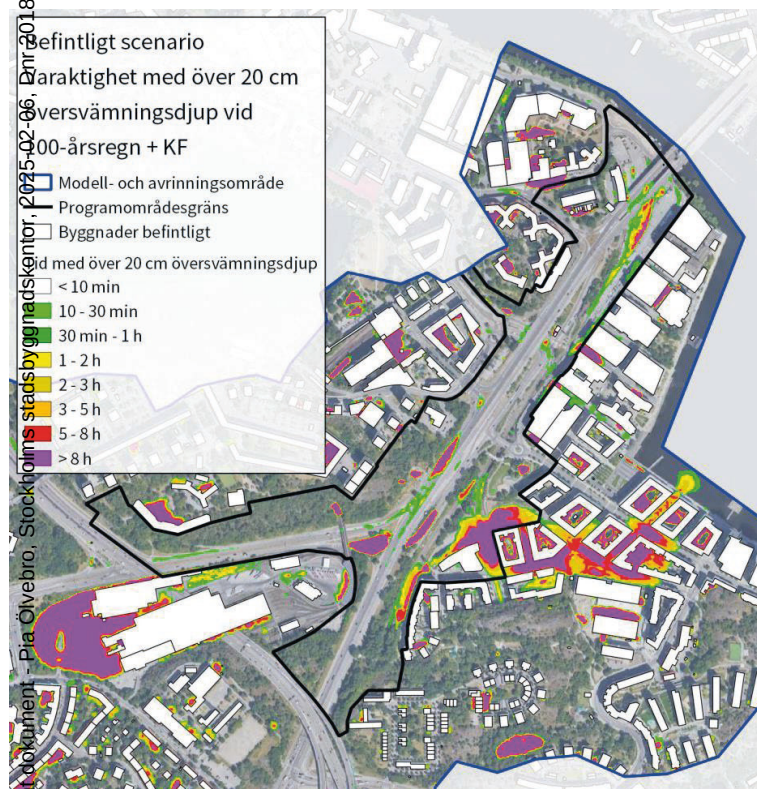
Inom programområdet finns idag en större instängd lågpunkt i den vägtunnel som finns vid korsningen mellan Hägerstensvägen och Södertäljevägen samt mindre lågpunkter kring Årstaängsvägen i norr.

I anslutning till programområdet finns en större instängd lågpunkt kring Ingenjörsvägen och Fredsborgsparken i Årstadal samt lågpunkter inom Nybodadepån och kring Nyboda trafikplats. Vid lågpunkterna kring i Årstadal kan vattendjup på uppemot 1.5 meter förväntas vid 100-års regn med klimatkfaktor 1.25. Såväl Tvärbanan som flertalet byggnader kan då förväntas drabbas av översvämning.

Vid 100-års regn visar beräkningarna att de största flödena av vatten passerar genom järnvägstunneln under Nybodaberget ner till Ingenjörsvägen i Årstadal. Större flöden finns även längs Södertäljevägen, Hägerstensvägen och längs Nybohovsbacken/Årstaängsvägen.



Ovan, maxdjup vid 100-årsregn med klimatkfaktor samt huvuddelen av avrinningsområdet. Nedan, varaktighet över 20 cm vid 100-årsregn med klimatkfaktor. Illustration Ramboll



Konsekvenser

Programförslaget innebär att flöden leds om via Södertäljevägen som blir en skyfallsled. Södertäljevägen höjs upp till 1,5 meter i dess södra del för att säkra en kontinuerlig lutning mot Mälaren och för att leda om vatten som idag rinner mot Årstadal.

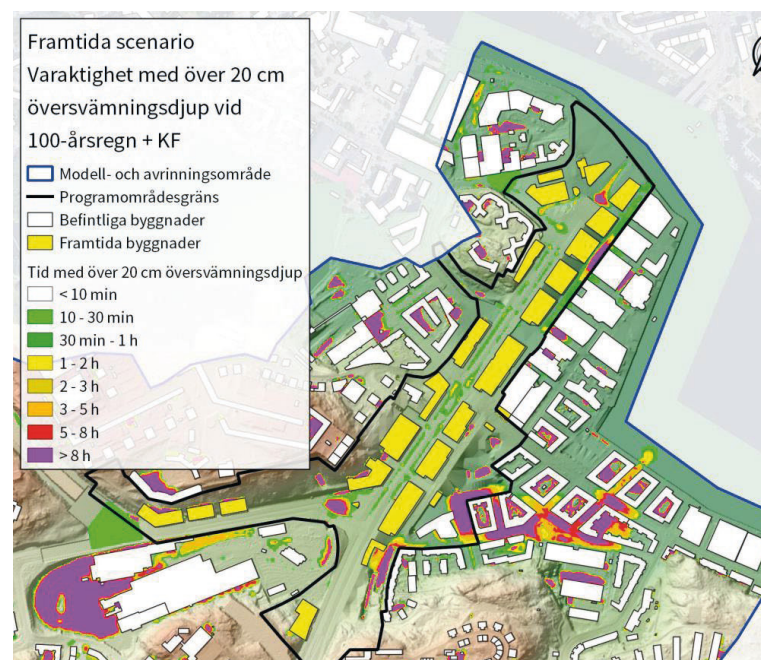
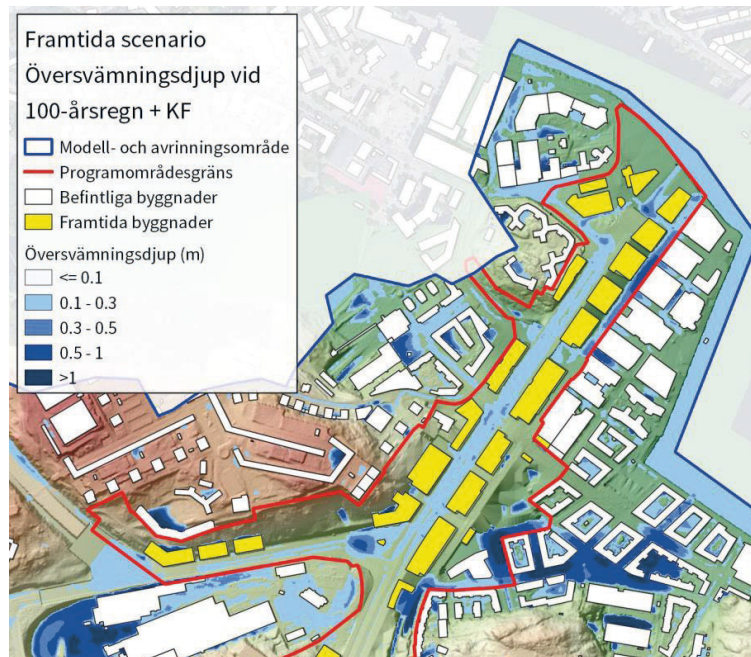
En konsekvens är att befintligt riskområde i Årstadal minskar betydligt och därmed bedöms översvämningsrisken kunna reduceras inom detta område med över åtta timmar. En överdäckning av tvärbanan innebär ingen ökad risk för översvämning. Däremot kommer tvärbanans trafik sannolikt stoppas under ett skyfall, då den går genom Årstadal som fortsatt beräknas få stora vattendjup vid 100-årsregn.

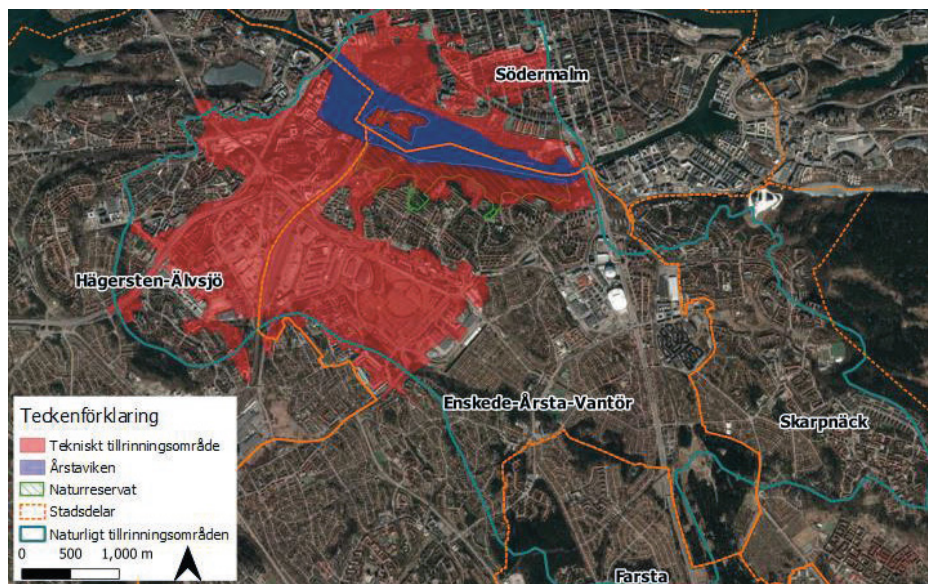
Förslaget innebär ett vattendjup på delar av Södertäljevägen upp till cirka 2-3 decimeter under en kortare period (mindre än 30 minuter), vilket kan bidra till sämre framkomlighet för räddningsfordon. Detta kan troligen åtgärdas genom att höja en körbana eller trottoar och säkra framkomligheten på en sida av vägen.

Förslaget innebär också att befintliga byggnader vid Mejerivägen och vid Årstaängsvägen får ökad risk för översvämning vid skyfall, vilket inte är acceptabelt. Vid Mejerivägen är anledningen till den ökade risken att mer flöde leds förbi än idag. För Årstaängsvägen beror den ökade risken på att nya byggnaderna trycker undan en del av de skyfallsvolymer som idag skulle hamna i området vid större regn. För att undvika detta krävs åtgärder i form av tekniska åtgärder som kulvert eller skyfallsstråk eller en omledning av vatten en annan väg, till exempel via stråket under Liljeholmsbroarna mot Mälaren.

Alternativt utformningsförslag för att leda vatten och minska vattenmängderna på Södertäljevägen och norra delen av programområdet är att leda en del vatten via Sjöviksvägen och Sjövikstorget mot Mälaren och/eller säkra en avledning av den idag instängda lågpunkten i Årstadal, till exempel genom en kulvert mot Mälaren.

Ovan, framtida scenario maxdjup vid 100-årsregn med klimatfaktor. Mitten, skillnad i översvämningsdjup mellan framtida och befintligt scenario. Nedan, varaktighet över 20 cm vid 100-årsregn med klimatfaktor. Illustrationer Ramboll





Dagvatten

Nuläge och förutsättningar

Den absoluta huvuddelen av programområdet berör det tekniska avrinningsområdet för Årstaviken. Årstaviken är ett relativt instängt vattenområde med begränsad vattenomsättning och är därför känsligare för föroreningar än de öppna delarna av Mälaren. Tillrinningsområdet är till stora delar tätbebyggt. För Årstaviken finns ett framtaget lokalt åtgärdsprogram.

Den ekologiska statusen i Årstaviken är idag otillfredsställande och god kemisk status uppnås inte. Orsaken till den otillfredsställande ekologiska statusen är kopplad till fysisk påverkan på livsmiljön som lett till negativ effekt på bottenfaunan. Även halten av näringsämnen är förhöjd. Föroreningar som förekommer i förhöjda halter i sjön är antracen, tributyltenn (TBT), perfluoroktansulfonsyra (PFOS), bromerade difenyler (PBDE), koppar, bly och kadmium.

Urbaniseringen runt Årstaviken har inneburit en succesiv exploatering av öar, strandområden och anslutande vattendrag. Exploateringarna av strandområden i form av bland annat strandnära bebyggelse med stor andel hårdgjorda ytor och kajkonstruktioner har inneburit förlust av habitat för många arter. I de fall där habitatet inte gått helt förlorade har strandnära vägar och kajkanter skapat barriäreffekter, förändrat tillförseln av organiskt material och minskat de ytor där vattnet naturligt kan svämma över vid höga vattennivåer.

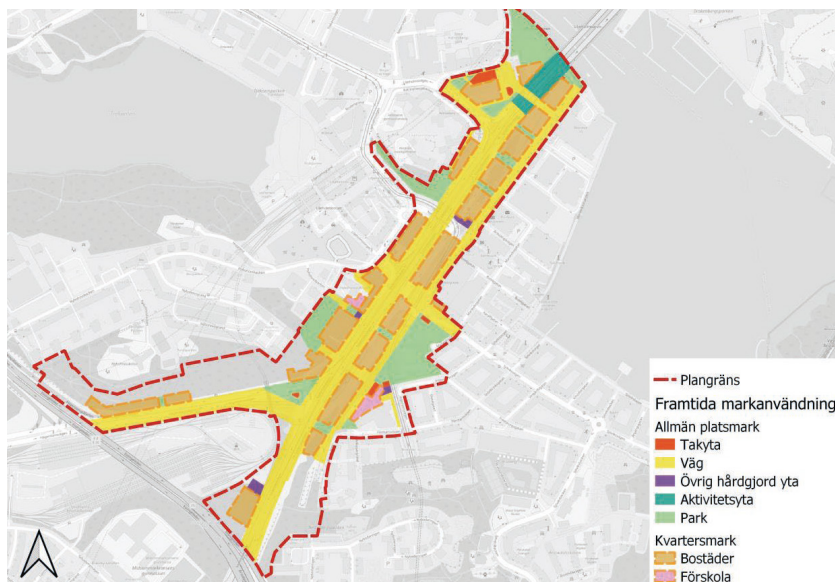
En av orsakerna till att Årstaviken inte når god vattenstatus är att stora ytor hårdgjorts inom avrinningsområdet. När ytor hårdgörs med asfalt och betong samt takmaterial i metall ökar avrinningen och koncentrationerna av näringsämnen och föroreningar. Om det inte finns tillräckliga naturliga ytor för

Karta över Årstavikens naturliga respektive tekniska avrinningsområde. Källa Årstaviken - lokalt åtgärdsprogram

filtrering och fördröjning av vattnet transporteras fosfor och föroreningar direkt till sjön.

I det lokala åtgärdsprogrammet föreslås en skärmbassäng utmed Sjövikskajen utanför programområdet. I programmet beskrivs också vikten av att ta tillvara möjligheten till rening av vatten vid detaljplanering för området kring Södertäljevägen. En hållbar dagvattenhantering innebär att dagvatten fördröjs och renas vid de primära källorna, exempelvis vid bostadskvarter och vägar. I samband med ombyggnationer och upprustningar bör andelen hårdgjord yta minskas och lämpliga byggmaterial väljas. Trafiken är en av de största bidragande källorna till föroreningar i dagvatten och ett ämne som bland annat kan kopplas till trafiken är koppar vid slitage av bromsbelägg.

En liten del av programområdet berör det tekniska avrinningsområdet för Trekanten. Historiskt har Trekanten omgetts av industrier, vilka till stor del är avvecklade idag. Det har förekommit verksamheter som träimpregnering och kemitvätt. Föroreningar från verksamheterna återfinns fortfarande i sediment. Sjön påverkas idag även av den urbana miljön med tätbebyggda områden och högt trafikflöde. För Trekanten är den ekologiska statusen måttlig baserat på förekommande halter av föroreningar. Trekanten uppnår ej god kemisk status med avseende på bly, kadmium, antracen och TBT i sediment, PFOS i vatten samt kvicksilver och bromerade difenyletrar (PBDE) i fisk.



Ytor inom programområdet som bedömts omfattas av Stockholm stads åtgärdsnivå för dagvattenhantering.

Konsekvenser

Programförslaget är utformat för att stadens dagvattenstrategi med åtgärds mål ska uppfyllas. Förslaget bygger på att skelettjordar finns längs merparten av planområdets gator. Skelettjordarna placeras i första hand i gatans möbleringszon. I de fall möbleringszonen inte bedöms räcka till för att uppnå stadens åtgärdsnivå föreslås kompletterande makadammagasin i gatans angöringszoner och korsningszoner.

Skelettjordar och makadammagasin behöver i flera fall ha ett vattenhållande djup om 1 meter för att uppnå tillräcklig våtvolum. För Hägerstensvägen föreslås att en kompletterande anläggning placeras i torgytan vid korsningen mellan Hägerstensvägen och Södertäljevägen. För att åtgärdsnivån ska uppnås för Hägerstensvägen behöver anläggningen ha en volym på uppemot 80 kubikmeter. För förlängningen av Årstaängsvägen samt Liljeholmsinfarten föreslås att dagvattnet omhändertas i växtbäddar placerade i intilliggande parkområden. För den nya Liljeholmshamnen föreslås att dagvatten omhändertas i ett makadammagasin placerat i planerad aktivitetsyta under Liljeholmsbron. Magasinet behöver en våtvolum om ca 100 kubikmeter för att omhänderta aktivitetsytan samt ytorna kring Liljeholmshamnen. Vid behov kan magasinet utökas något för att även omhänderta delar av norra Södertäljevägens dagvatten. Den södra delen av Årstaängsvägen bedöms helt sakna utrymme för dagvattenanläggningar, främst på grund av branta lutningar och placering på bro ovan tvärbana. Den volym som behövs för att uppfylla åtgärdsnivån uppgår till ca 45 kubikmeter.

Planområdets kvartersmark förutsätts kunna omhänderta sitt eget dagvatten genom anläggande av LOD-anläggningar som klarar stadens åtgärdsnivå. Att nå tillräcklig dagvattenhantering inom

kvartersmarken kan dock bli utmanande då många gårdar har begränsad storlek, saknar förgårdsmark och troligen också kommer vara underbyggda.

Med föreslagen dagvattenhantering bedöms att programmet som helhet ha möjlighet att uppfylla stadens åtgärdsnivå, utom för ovan nämnda del av Årstaängsvägen. Föreningensberäkningar visar på att planen med föreslagna åtgärder har potential att förbättra situationen för områdets tre recipienter relativt idag för samtliga undersökta föreningar utom eventuellt för bens(a)pyren där en ökning syns för Trekanten och Årstaviken. Beräkningsmodellen innehåller flera konservativa antaganden, som att andelen fordon med förbränningsmotorer kommer vara oförändrad över tid och att trafikarbetet mätt som fordonsrörelser per kvadratmeter hårdgjord yta drastiskt kommer att öka. Bens(a)pyren är en restprodukt vid förbränning av fossila drivmedel, vilka bör minska som en följd av elektrifieringen av fordonsflottan vid oförändrade trafikmängder. Detta gör att det bedöms som osäkert huruvida belastningen av bens(a)pyren verkligen ökar jämfört med befintlig situation.

Belastningen från kvartersmark beräkningar utgår ifrån en generell markanvändning och inte LOD-anläggningar anpassade till respektive kvarters förutsättningar. Med anpassningar antas att bättre rening kan uppnås på kvartersmark än vad som beräknats i den aktuella rapporten så att den sammantagna belastningen från programområdet kan vara något lägre än vad som här presenteras.

Föreningar från parkmark och takytor inom allmän plats har i detta skede beräknats utan reningsanläggningar. Om ytorna renas i anläggningar som uppfyller stadens åtgärdsnivå kommer belastningen för samtliga recipienter minska ytterligare.



Karta potentiellt förorenade områden samt områden där undersökningar och/eller åtgärder är genomförda (lila kryss).
Illustration Golder

Markföroreningar

Nuläge och förutsättningar

En miljöinventering i form av skrivbordsstudie utan provtagningar på plats har genomförts för planområdet och dess omland. Inom och intill området finns ett 40-tal objekt identifierade i Länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden. En del av dessa områden har klassats utifrån bedömd föroreningsbild. Andra objekt har enbart identifierats översiktligt. Om ett objekt har inventerats och riskklassat beror främst på vilken bransch som den eventuella föroreningen härrör från. Som exempel har verksamheter med generellt stor användning av kemikalier högre riskklass än andra verksamheter. Majoriteten av de identifierade förorenade områdena ligger i norra delen av inventeringsområdet och en stor andel ligger norr om Mälaren.

Inom ramen för programarbetet har det inom Liljeholmen 4:42 genomförts en miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning med avseende på metaller, petroleumprodukter och PAH i jord- och grundvatten. Fastigheten är långsträckt och omfattar Liljeholmbanan och de ytor som tidigare varit bangårdsmark. Utöver denna undersökning har ett antal undersökningar och saneringar genomförts i närområdet över tid.

Undersökningen av Liljeholmen 4:42 visar på metaller över riktvärden för känslig markanvändning (KM) i 19 av 29 jordprover. I fem av dessa prover överstiger halten mindre känslig markanvändning samt i ett fall även riktvärden för Farligt Avfall (FA). Vidare påträffades PAH, BTEX, aromatiska och/eller alifatiska kolväten i halter över KM i 16 prover. I grundvatten uppmättes metaller i motsvarande hög eller måttliga halter. Klorerade alifater uppmättes dels i låga halter, dels i halter över rapporteringsgränsen. I ett fall uppmättes vinylklorid över det holländska värdet för aktionsnivå. Stora delar av den provtagna marken är uppfylld med fyllnadsmassor av okänt ursprung. Det är inte klarlagt om markföroreningarna härrör från verksamheter i området eller från fyllnadsmassorna i sig.

I efterkommande detaljplaner är det nödvändigt att genomföra fördjupande utredningar för att identifiera och avgränsa markföroreningar.



FORTSATT PROCESS OCH GENOMFÖRANDE

Ekonomiska förutsättningar

Ekonomiska kalkyler visar att programförslaget, i förhållande till byggrättsvärden och nödvändiga investeringar, inte har en tillräcklig risk/vinst-marginal. I upprättade nuvärdeskalkyler (2023) har staden antagit att 50 procent av bostäderna ska upplåtas med hyresrätt. Projektets täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter beräknas då uppgå till 98 procent. Vid 100 procent bostadsrätter landar täckningsgraden på 124 procent.

Programförslaget kräver stora ombyggnader av infrastruktur, gator och parker vilket behöver balanseras med intäkter från markförsäljningar och tomträttsavgälder över tid. Staden har därför inför samråd gjort bedömningen att programförslaget i nuläget har för små marginaler för att uppnå ett positivt ekonomiskt resultat. Programområdet är stort och komplext med en utbyggnadstid på ett tiotal år. Tidplan och genomförandeplanering kommer behöva studeras vidare och åtgärder för att stärka genomförandeförmågan kan komma att krävas.

På grund av ekonomiska omvärldsfaktorer och programmets kalkyler har staden i uppdrag att efter genomfört programsamråd avvakta med vidare arbete med projektet men återkomma till politiken när de ekonomiska förutsättningarna har förbättrats.

Miljökonsekvensbeskrivning

Inför uppstarten av programarbetet genomfördes en strategisk miljöbedömning och ett avgränsningssamråd med länsstyrelsen. Stadens bedömning vid avgränsningssamrådet var att följande miljöaspekter bedömdes kunna vara betydande:

- Luftkvalitet – avgränsat till kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀)
- Buller, stömljud och vibrationer – avgränsat till trafikbuller
- Kulturmiljö
- Naturmiljö och biologisk mångfald
- Ytvatten(dagvatten)
- Översvämning

Synpunkter vid avgränsningssamråd

Länsstyrelsen konstaterade i sitt svar på avgränsningssamrådet att det ”I nuläget är det dock svårt att överblicka vilka av de uppräknade miljöaspekterna som utgör befintliga planeringsförutsättningar för planens utformning och vad som är miljöeffekter som uppkommer vid planens genomförande. Länsstyrelsen är därför tveksam till om alla de listade miljöaspekterna hör hemma i en miljöbedömning enligt miljöbalken. Det gäller till exempel platsens lämplighet för bebyggelse

med hänsyn till buller och luftföroreningar från Södertäljevägen, som huvudsakligen utgör planeringsförutsättningar för planförslaget. Detsamma gäller befintliga markföroreningar inom planområdet, som kan påverka platsens lämplighet för bebyggelse med hänsyn till människors hälsa.”

Länsstyrelsen rekommenderade att staden i miljökonsekvensbeskrivningen förtydligar vilka befintliga miljöaspekter som utgör planeringsförutsättningar för planens utformning, respektive vilka miljöeffekter som staden bedömer orsakas av planens genomförande och därför bedömts kunna medföra betydande miljöpåverkan.

Avgränsning

Den geografiska avgränsningen av miljöpåverkan utgörs i huvudsak av programområdesgränsen. Detta beror på att de flesta konsekvenser uppkommer inom planprogrammets område. För några av miljöaspekterna, exempelvis ytvatten, översvämning samt naturmiljö och biologisk mångfald, kan dock konsekvenser uppstå även utanför planprogrammets område. Förändringarna inom programområdesgränsen kan påverka en recipient nedströms och förändringar av ekologiska spridningssamband kan få effekter på naturmiljön och biologisk mångfald i ett större sammanhang.

Bedömningsmetodik

För att beskriva planförslagets miljökonsekvenser används ofta begreppen påverkan, effekt och konsekvens. Påverkan är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som planens genomförande medför. Effekt är den förändring i miljön som påverkan medför, som till exempel förlust av värdefulla naturmiljöer, buller eller luftföroreningar. Konsekvens är den verkan de uppkomna effekterna har på en viss företeelse, till exempel klimatet, människors hälsa eller den biologiska mångfalden.

Vid bedömning av konsekvenser vägs ingreppets störning/omfattning och det berörda objektets värde/känslighet in. Om exempelvis ett område med högt värde störs i stor omfattning innebär det stora negativa konsekvenser medan små störningar i ett område med högt värde innebär måttliga negativa konsekvenser.

Process

Staden har i samband med programarbetet påbörjat en MKB-process med framtagande av alternativa förslag, nollalternativ och fördjupade studier av enskilda miljöfrågor. Till samråd för programmet har ingen separat MKB-rapport med sammanvägda bedömningar färdigställts, däremot beskrivs påverkan

på enskilda värden och faktorer i programhandlingen. Orsakerna till att MKB-bedömningen inte färdigställs beror på:

- Att det under programmets framtagande blivit tydligt att flera av miljöaspekterna utgör befintliga planeringsförutsättningar för programmets utformning snarare än miljöeffekter som uppkommer vid programmets genomförande. Detta gäller främst luftkvalitet, buller och dagvatten.
- Att det vid studier av komplexa samband inom programområdet, som hur skyfallsvatten rör sig, visat sig svårt att få en entydig bild av påverkan utan att genomföra en detaljerad projektering av gatuhöjdsättningen inom stora delar av programområdet. Små skevningar av gator eller enstaka placeringar av kantstöd har visats sig kunna få mycket stor påverkan på utfall av modelleringar samtidigt som dessa typer av studier inte är möjliga att fullt ut göra på en programnivå.
- Att beslut om att pausa programarbetet efter samråd gör att det finns stor osäkerhet kring genomförandetidplan och därmed lämpliga prognosår, detta påverkar bedömningar av luftkvalitet och buller.
- Att studier av den tekniska infrastrukturen i området och befintliga ledningar visar att efterkommande detaljplaner kommer behöva bli få och stora och att huvuddelen av programområdet behöver hanteras inom en till två större detaljplaner. Bedömningen är att programmet kan användas som underlag för framtida miljöbedömningar och att det kan komma att krävas MKB för större detaljplaner inom programområdet.

Staden har stämt av denna hantering med länsstyrelsen inför samråd av programarbetet. I nästkommande stycken redovisas den process som genomförts samt inom vilka påverkansområden och ämnesfrågor inom programområdet där det fortsatt finns osäkerheter kopplat till risk för betydande miljöpåverkan som behöver studeras vidare inom efterföljande detaljplaner.

Alternativa förslag

Under planprocessen har flera olika utbyggnadsförslag för programområdet analyserats och konsekvensbedömts. Väsentliga utformningsfrågor har handlat om Södertäljevägens lokalisering och bredd, renovering eller nybyggnation av Liljeholmsbron, gatuutformning, placering och storlek på grönytor, placering av och byggnadshöjd på bostads- och kontorsbebyggelse samt lokalisering av skolor och förskolor.

Inledningsvis utreddes tre scenarion med olika dragningar av Södertäljevägen, ett västligt läge, ett östligt läge och ett alternativ med en kombination av dessa två lägen. I västligt läge och kombinationsalternativet anslöt till Liljeholmsbron i befintligt läge. För ett östligt läge behövde ett beslut om att bygga en ny bro tas, eftersom detta läge anslöt till ett läge öster om befintlig bro.

De tre alternativen analyserades grundligt bland annat utifrån påverkan på naturmiljö och kulturmiljö, rekreation, luftkvalitet och buller. Parallellt med planprocessen utreddes frågan om renovering eller nybyggnation av Liljeholmsbron. Resultatet av denna utredning var att en ny Liljeholmsbro inte kunde finansieras av den exploatering som programförslaget förordade. Detta beslut, i kombination med att analysen av de tre alternativen inte visade några avgörande fördelar med ett östligt läge av Södertäljevägen, medförde att ett östligt läge av Södertäljevägen avfärdades.

Analysen av de två kvarvarande alternativen visade på ett antal fördelar med västligt alternativ jämfört med kombinationsalternativet. För flera miljöaspekter bedömdes skillnaden mellan de två alternativen inte vara så stor, detta gällde bland annat för luftkvalitet och buller. Västligt alternativ hade dock två fördelar jämfört med kombinationsalternativet eftersom det medförde mindre negativa konsekvenser för kulturmiljö till följd av att den raka Södertäljevägen skapar en tydlig siktlinje in mot staden, precis som idag. Den svängda vägen i kombinationsalternativet medförde att byggnader skymmer sikten in mot staden förutom i den del som ligger närmast Liljeholmsbron. I kombinationsalternativet skulle en större del av skogen sydost om depån bebyggas vilket medför större negativ påverkan på ekologiska spridningssamband. Kombinationsalternativet krävde även flytt av Tvärbanan vilket förslaget inte kunde finansiera.

Efter val av västligt läge för Södertäljevägen har mer ingående studier av detta utformningsförslag gjorts, bland annat för att begränsa de negativa konsekvenserna för kulturmiljö- och naturmiljö, säkerställa godtagbara bullernivåer, säkerställa att miljökvalitetsnormer för luft och vatten klaras samt att översvämningssrisken blir acceptabel. Västliga läget innebär en mindre investering än kombinationsalternativet.

Scenario östligt läge



Illustrationsplaner över alternativa scenarion. Dessa scenarion redovisar alternativa lösningar men är inte utredda i detalj.

Scenario kombination



Nollalternativ

Om planprogrammet inte genomförs bedöms Södertäljevägen behålla sin nuvarande utformning och bebyggelsen inom programområdet är samma som idag. I nollalternativet bedöms därmed vägar, gator och bebyggelse inom programområdet motsvara dagens situation. Med oförändrad utformning av Södertäljevägen bedöms trafikflödet på vägen vara högre än med programförslaget eftersom denna utformning medför breda körfält och frånvaro av signalreglerade korsningar i plan.

Enskilda frågor

Luftkvalitet – avgränsat till kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀)

Med de miljökvalitetsnormer som finns i nuläget samt med bedömt trafikarbete är bedömningen att programförslaget endast kommer innebära små till måttliga negativa konsekvenser, främst begränsat till Södertäljevägens vägrum där ny bebyggelse påverkar luftens genomströmning.

Vid återuppstart av programarbete och/eller uppstart av efterföljande enskilda detaljplaner för områden vid och intill Södertäljevägen är det särskilt viktigt att aktualisera:

- Uppdaterat prognosår
- Trafikarbete och andel förbränningsmotorer
- Södertäljevägens breddmått och bebyggelsens höjder

Buller, stömljud och vibrationer – avgränsat till trafikbuller

Den samlade bedömningen är att den studerade strukturen kan möjliggöra sammantaget goda park- och bostadsmiljöer med i huvudsak ljuddämpade gårdsmiljöer. Ny bebyggelse fungerar på många platser som en bullerskärm mot befintliga miljöer och sammantaget kan förslaget ge positiva konsekvenser på närområdets totala ljudmiljö.

Vid återuppstart av programarbete och/eller uppstart av efterföljande enskilda detaljplaner är det särskilt viktigt att aktualisera bullerutredningar för bebyggelse längs Hägerstensvägen då denna är särskilt utsatt för både trafikbuller från Essingeleden och verksamhetsbuller från Nybodadepån.

Kulturmiljö

Inom programområdet finns bebyggelsemiljöer som pekats ut som särskilt kulturhistoriskt värdefulla vilket innebär att de ska skyddas mot förvanskning.

De negativa effekterna uppstår i huvudsak genom att viktiga siktlinjer byggs för mot Nybohovshöjden, värdefulla element så som tidigare bangård och bergsskärningar vid Liljeholmsberget byggs bort och

den särskilt kulturhistoriskt värdefulla godsstationen byggs delvis för och överkragas, samtidigt som del av byggnaden rivs.

En konsekvensbedömning av programförslaget har tagits fram och en samlad påverkansbedömning har gjorts. Ett medelvärde av den summerade effekten för de fyra kulturhistoriska värdena kopplade till platsen ger att planförslaget sammantaget innebär måttliga negativa effekter på kulturmiljön eftersom kulturmiljövärden fragmentiseras och delvis går förlorade vilket medför att den historiska läsbarheten minskar betydligt. Med hänsyn till de utpekade höga kulturhistoriska värdena bedöms programförslaget innebära stora negativa konsekvenser för kulturmiljön som helhet. Den negativa effekten för riksintresset bedöms sammantaget bli liten vilket har bedömts mot bakgrund av de höga kulturhistoriska värdena och innebär därmed måttliga negativa konsekvenser.

Vid återuppstart av programarbete och/eller uppstart av efterföljande enskilda detaljplaner är det särskilt viktigt att fortsatt studera och vidareutveckla:

- Påverkan på vypunkter mot Nybohovs modernistiska bebyggelsesiluett
- Hanteringar av bergsskärningar i programområdet
- Element som kopplar till järnvägshistorien på platsen, särskilt hanteringen av godsstationen

Naturmiljö och biologisk mångfald

Inom programområdet finns ädellövssamband av regional betydelse och barrskogssamband av lokal betydelse. Sambandsstråken är koncentrerade i programområdets södra del och sambanden löper i huvudsak mellan Vinterviken och Årtaskogen.

Programförslaget bedöms sammantaget få märkbara negativa konsekvenser på barrskogsspridningssambanden. För att uppnå små eller inga negativa konsekvenser bedöms det behövas stödplanteringar av barrträd på strategiska platser inom och utanför programområdet. På ädellövskogsspridningssambanden bedöms programmet få små till märkbara negativa konsekvenser då regionala samband i viss mån påverkas men att de viktigaste funktionerna ändå bibehålls. På lång sikt och med rätt skötsel bedöms dock konsekvenserna för sambanden bli obefintliga och kanske till och med positiva, förutsatt att en stor andel av de träd som planteras utmed vägar utgörs av ek. De negativa konsekvenserna för de särskilt skyddsvärda naturvårdsträden bedöms sammantaget som betydande, mycket på grund av att särskilt skyddsvärda träd som idag står på restmark mellan infrastruktur försvinner.

Vid återuppstart av programarbete och/eller uppstart av efterföljande enskilda detaljplaner är det särskilt viktigt att fortsatt studera och vidareutveckla:

- Påverkan på barrskogs- och ädellövssambanden i södra delen av programområdet för att säkerställa fortsatt kontinuerliga samband. Kompensationsåtgärder i form av planeringar längs gator för att säkra och över tid stärka samband över tid kommer att behövas.
- Översyn av påverkan på särskilt skyddsvärda träd.
- Kompletterande fågel- och fladdersmusinventering och vid behov artskyddsinventering.

Ytvatten (dagvatten)

Den absoluta huvuddelen av programområdet berör det tekniska avrinningsområdet för Årstaviken och en liten del av området berör det tekniska avrinningsområdet för Trekanten. Tillrinningsområdet är till stora delar tätbebyggt och varken den ekologiska statusen eller den kemiska är tillräcklig god.

Programförslaget är utformat för att stadens dagvattenstrategi med åtgärds mål ska uppfyllas. Planområdets kvartersmark förutsätts kunna omhänderta sitt eget dagvatten genom anläggande av LOD-anläggningar som klarar stadens åtgärdsnivå.

Med föreslagen dagvattenhantering bedöms att programmet som helhet i huvudsak ha möjlighet att uppfylla stadens åtgärdsnivå. Föroreningsberäkningar visar på att planen med föreslagna åtgärder har potential att förbättra situationen för nästan samliga föroreningar för områdets tre recipienter relativt idag. Sammantaget bedöms förslaget ge positiva konsekvenser för ytvatten.

Översvämning

Programförslaget innebär att flöden leds om via Södertäljevägen som blir en skyfallsled. Södertäljevägen höjs upp till 1,5 meter i dess södra del för att säkra en kontinuerlig höjdsättning mot Mälaren och för att leda om vatten som idag rinner mot Årstadal. En konsekvens är att befintligt riskområde i Årstadal minskar betydligt och därmed bedöms översvämningsrisken kunna reduceras inom detta område med över åtta timmar. En överdäckning av tvärbanan innebär ingen ökad risk för översvämning. Sammanvägt bedöms förslaget ge positiva konsekvenser på översvämningsrisken inom programområdet och i dess närområde.

Vid återuppstart av programarbete och/eller uppstart av efterföljande enskilda detaljplaner är det särskilt

viktig att fortsatt studera och vidareutveckla:

- Fördjupa den samlande skyfallsanalysen för att i detalj säkra en fungerande gatuhöjdsättning.

Åtgärdsvalstudie Liljeholmsbanan

Parallellt med programarbetet har en åtgärdsvalstudie (ÅVS) för Liljeholmsbanan tagits fram. Studien har tagits fram gemensamt av staden, Trafikverket och Trafikförvaltningen. Syftet med åtgärdsvalstudien har varit att:

- Undersöka om delar av Liljeholmsbanan kan läggas ned genom att föreslå möjliga lösningar och åtgärder för de funktionsbehov som Trafikförvaltningen har avseende Liljeholmsbanan.
- Redogöra för den fortsatta processen vid en eventuell nedläggning.
- Fungera som ett underlag till ett genomförandeavtal för fortsatt process, som skrivs mellan parterna när ÅVS:en är avslutad.

Den gemensamma målbild som finns för studien är att:

- Trafikverkets ansvar/delaktighet i Liljeholmsbanan inom Jernhusens fastighet Liljeholmen 4:24 samt Liljeholmen 1:1 och Årsta 1:1 avvecklas.
- Tillräcklig kapacitet för godshantering i Västberga säkerställs.
- Möjliggöra stadens och Jernhusens önskade stadsutveckling enligt program för Södertäljevägen.
- Ersätta Trafikförvaltningens behov av Liljeholmsbanan på annan plats, men med minst samma standard och funktion som idag.
- Beskrivning av möjlig/a lösning/ar och geografisk avgränsning för framtida ägande och drift av den justerade anläggningen.
- Målbilden behöver vara genomförbar ur tids-, kostnads- och hållbarhetsperspektiv. Förslaget ska redovisa tänkbara lösningar tillsammans med tidsaspekten för respektive åtgärdsförslag.

En avvecklingen av Liljeholmsbanan förutsätter att Cementa inte har något långsiktigt behov av spärkoppling, vilket för närvarande hanteras genom att Cementa planeras att flyttas till ny plats i Energihamnen. Trafikförvaltningen använder idag banan för att föra in tunnelbanevagnar från stambanan till tunnelbanenätet. Denna funktion behöver finnas

kvar i regionen. Försvarsmakten har tillfrågats i ett tidigt skede av programarbetet och har inte haft något att erinra mot planeringsinriktningen.

Resultatet av studien visar att det är fullt möjligt att ersätta dagens funktion på ny plats med samma kapacitet och standard. Tre förslag på ny placering av spärkoppling har studerats och samtliga bedöms kunna fungera på ett tillfredsställande sätt. De tre alternativa placeringarna av ny koppling är: vid Högdalsdepån, mellan Västberga och Nybodadepån i tunnel och mellan Västberga och Årstaberg i tunnel under Nybodahöjden. ÅVS-studien tar inte ställning till vilket av alternativen som förordas utan val av systemlösning behöver göras i fortsatt process. För att Liljeholmsbanan ska kunna läggas ner så krävs beslut av Trafikverket. För att Trafikverket ska kunna påbörja processen med att lägga ned Liljeholmsbanan krävs det att en ersättning till den är uppförd och driftsatt.

Påverkan på teknisk infrastruktur

Inom programområdet finns en omfattande befintlig teknisk infrastruktur. Inom ramen för programarbetet har samråd skett med respektive ledningsdragande verk för att kartlägga och analysera de anläggningar som påverkas och kan ha tidskritiska eller kostnadsdrivande effekter på den planerade exploateringen.

Ellevio regionnät har en fördelningsstation och högspänningsställverk som behöver flyttas för att möjliggöra exploateringen. Till och från denna anläggning går kraftledningar med flera spänningsnivåer och ledningsägare. Det pågår ett parallellt planarbete (DP 2022-08304) för att hantera denna flytt. Det lokala elnätet i programområdet är mycket begränsat. Exploateringen kommer att kräva en omfattande utbyggnad av elnätet dels för att försörja planerade kvarter, men även för att säkerställa byggström till entreprenaderna. Det bedömda behovet av elnätstationer uppgår till sex stycken för att täcka hela området.

Den planerade exploateringen har med avseende på magnetfältsspridning anpassats till befintliga högspänningsledningar för att inte dessa anläggningar ska behöva läggas om under tvärbanespåret. Över Nybohovsbacken ligger Södertäljevägen på plattbro, vilket starkt försvårar ledningsdragning. Det innebär att Nybohovsbacken agerar barriär för större ledningar. Dessa ledningsslag behöver istället förläggas i nivå med omkringliggande gator. VA-nätet kommer att behöva byggas ut i hela området för att möjliggöra försörjning till de planerade kvarteren.

- gas
- fjärrvärme
- dagvatten
- spillvatten
- regionnät, el
- lokalnät, el
- stokab, fiber
- telia, fiber
- SL, el

Förslag på placering av framtida ledningsnät och nya tekniska anläggningar för elförsörjningen i området. Karta Tyréns.





Övriga tekniska frågor

Utöver påverkan på ledningar och tillkommande teknisk infrastruktur finns det ett antal övriga frågor av teknisk natur som behöver hanteras för att möjliggöra programförslaget. Ingen av dessa frågor är ingående studerade.

Överdäckning av tvärbanan

Tvärbanan föreslås däckas över under Blomsterdalen och under ett kontorskvarter. Spåren ligger kvar i befintligt läge och intunnlingen av tvärbanan föreslås hanteras genom totalavstängning av tvärbanan under delar av utbyggnadstiden samt etappvis utbyggnad och enkelspårsdrift under huvuddelen av genomförandet.

Tunnelpåslag

Väster om Södertäljevägen finns idag två tunnelpåslag. Ett för Stockholm vatten och avfalls tunnlar (SVOAs) och ett som går till Liljeholmsgaraget vid Liljeholmens centrum. För att minimera antalet synliga påslag i berg föreslås dessa två påslag anslutas med ens sammanbindande bergtunnel till ett gemensamt bergpåslag. Ett alternativ är att påslaget till Liljeholmsgaraget ansluts från garage under nytt kvarter. Åtgärden kommer kräva en separat hantering av avluftning från SVOAs tunnel, troligtvis genom en skorsten i park.

Liljeholmsgaraget

Under parkytor väster om Södertäljevägen breder Liljeholmsgaraget ut sig. Bebyggelsestrukturen är placerad utanför garagets utbredning i plan men fortsatta studier av bergkvalitet i området krävs.

Bebyggelse mot Lilla Katrineberg

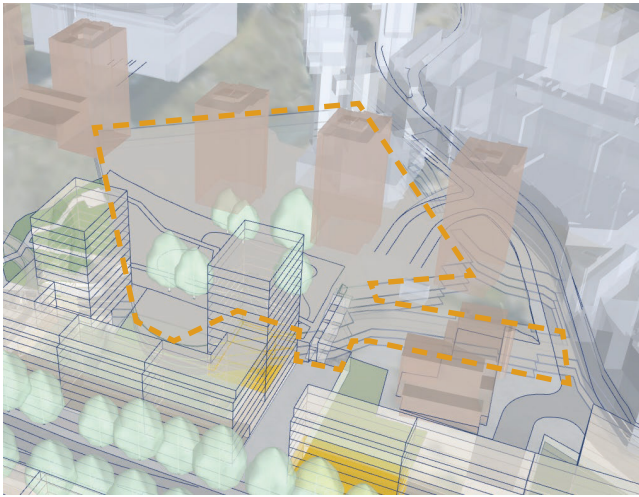
I programmet föreslås att befintligt kontors- och parkeringshus på Lilla Katrineberg rivs och att underliggande berg schaktas ut. På så sätt möjliggörs en ny byggrätt med våningar och entréer mot Södertäljevägen. Det finns fortsatta osäkerheter kring bergkvalitet i aktuell del som kräver vidare studier.

Konsoler på Liljeholmsbroarna

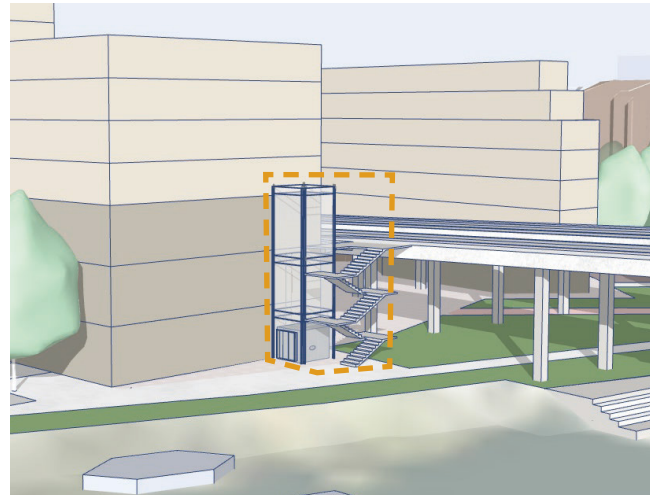
För att Liljeholmsbroarna ska kunna renoveras över tid krävs åtkomst till konstruktionen. Samtidigt föreslås nya kontorshus med entréer mot brobanan. För att hantera detta tekniskt föreslås avtagbara konsoler på gångbana intill ny bebyggelse.

Behov av trappa och hiss mot Marievik

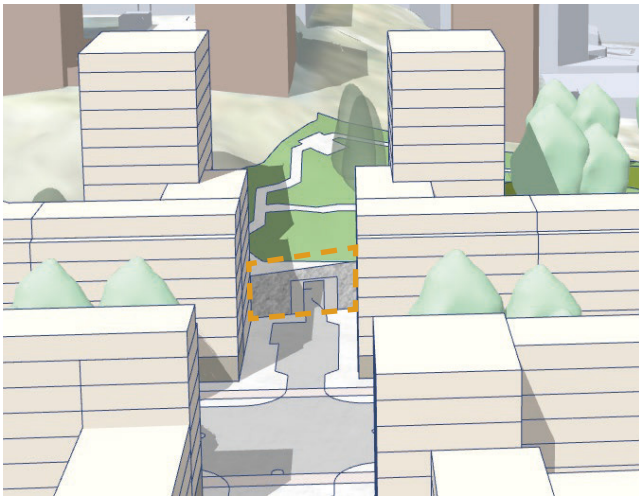
För att säkra en god tillgänglighet mellan norra Liljeholmen och Södermalm krävs en trappa och en hiss vid Liljeholmsbroarnas landfäste. Denna funktions kan inarbetas i ny bebyggelse eller anläggas fristående.



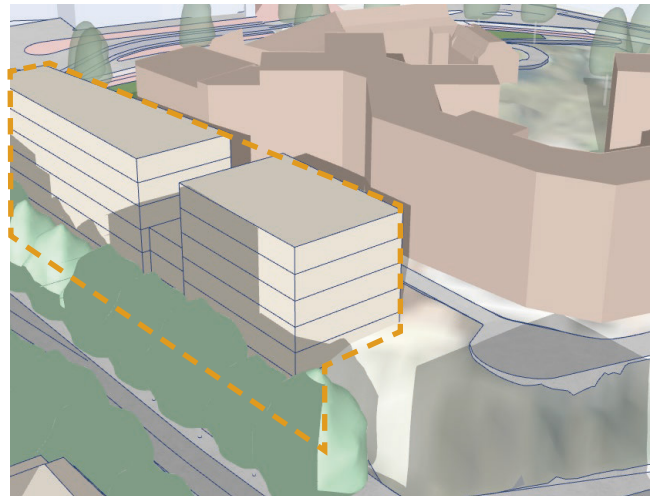
Principbild läge Liljeholmsgaraget och nya hus.



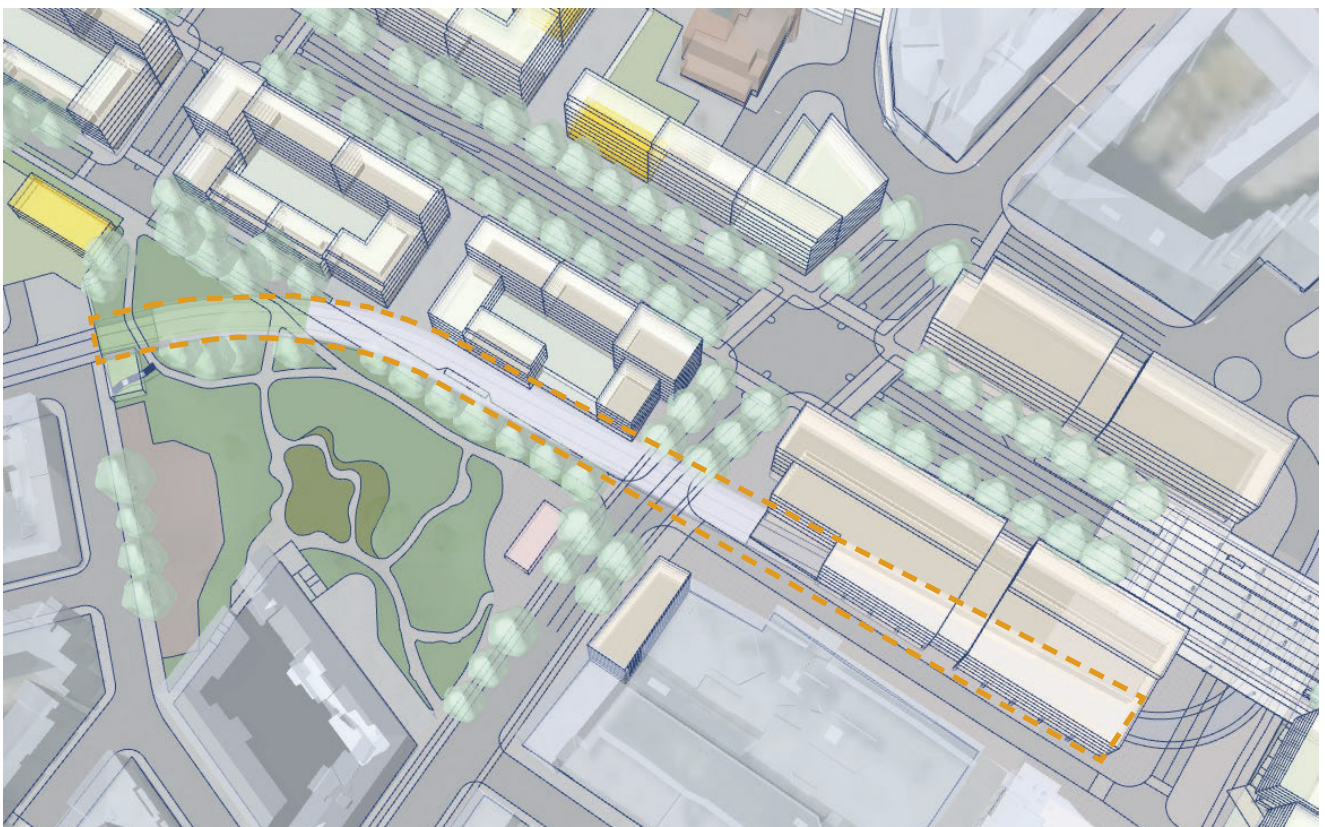
Principbild läge trappa och hiss mot Liljeholmsbron.



Principbild läge för tunnelpåslag.



Principbild ny bebyggelse mot Lilla Katrineberg.



Principbild överdäckning av tvärbanan.

Efterkommande detaljplaner och utbyggnadsordning

Eftersom beslut finns om att programarbetet ska pausas efter ett programsamråd finns ingen bearbetad plan för efterkommande detaljplaner respektive vilken utbyggnadsordning som är önskvärd. Däremot finns några hypoteser och övergripande principer, vilka redovisas nedan. En komplicerande faktor i norra Liljeholmen är att det förväntas ske flera större parallella projekt förutom programområdet, som utbyggnaden av bostäder i Marievik, renovering av Liljeholmsbroarna, utbyggnad av ny tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan, utveckling av Liljeholmens centrum och utveckling av Lövholmen. Till viss del finns det beroenden mellan dessa projekt som kommer behöva kräva anpassning i tid och rum.

Stora detaljplaner

Det finns inget färdigt förslag för möjlig uppdelning av eventuella efterkommande detaljplaner. Komplexiteten kring skyfall och tekniska frågor kopplade till ledningar och gators funktion visar på behovet att dela upp planområdet i relativt stora planområden.

Genomförandefrågor

En förutsättning för att kunna genomföra ombyggnationen av Södertäljevägen samt exploateringen av ytor runt omkring är att påverkan och inskränkningar kan ske av vägtrafiken. I de fall det är möjligt leds väg- samt gång- och cykeltrafik om på närliggande vägar. Om inte den möjligheten finns leds trafiken om på temporära vägar som byggs upp parallellt med den väg som ska byggas om.

Under den period som tvärbanan är avstängd behöver ersättningstrafik med bussar köras. För att minska trycket på vägnätet är det lämpligast att inte utföra allt för stora ombyggnationer av Södertäljevägen under samma period som tvärbanan är avstängd för spårtrafik.

I programförslaget ligger Södertäljevägen kvar i sitt nuvarande läge och nya fastigheter byggs på båda sidor om vägen. Industrispåret rivs och kopplingen mot stambanan byggs om. Tvärbanan ligger kvar i sitt nuvarande läge men överdäckas på en sträcka. Vägbron för Södertäljevägen över Nybohovsbacken är kvar i sitt ursprungliga läge men en ny bro för gång- och cykeltrafik byggs parallellt på den södra sidan. Planskilda korsningar byggs om till plankorsningar och hela Södertäljevägen byggs om till ett urbant stråk. I och med det behöver anpassningar göras mot lokalgatorna.

Angränsande projekt och bygglogistik

Renovering av Liljeholmsbroarna förutsätts vara klar när arbetena med Södertäljevägen kan starta. Dels för att möjliggöra byggnation av nya fastigheter intill bron, dels för att minska påverkan på vägtrafiken på flera ställen samtidigt.

Ellevios fördelningsstation byggs om i en separat entreprenad, i denna entreprenad ingår även rivning av den befintliga fördelningsstation samt rivning av spetsvärmeverket. En förutsättning för genomförandet är att omläggning av fjärrvärme och Ellevios ledningsnät är utfört innan. De ledningar som ska läggas om behöver utföras både som förberedande arbeten och integrerat med bland annat rivning och ombyggnation av vägar.

Då det är begränsat med utrymme i området och en del ytor succesivt försvinner i och med uppförandet av nya fastigheter kommer det underlätta med central styrning av bygglogistik. För att minska byggtrafiken i området kan det vara en fördel med samordnade logistikytor från vilka material sedan transporteras ut till respektive byggområde.





Stockholms
stad