

Sammanfattning

Planförslaget prövar omfattning, placering och utformning av ca 67 000 m² BTA fördelat på centrumverksamheter, kontor, vård, hotell/långtidsboende och förskola, samt allmän plats i form av torg, gata och park. Syftet med planen är att stärka Liljeholmens centrum som en regional tyngdpunkt i enlighet med översiktsplanens intentioner, samt att skapa tydliga kopplingar mellan Trekantsparken, Liljeholmstorget och Nybohovsbacken. Målet är att levandegöra Liljeholmens centrum under dygnets alla timmar och att främja ett intensivt och myllrande stadsliv. Detaljplanen ska säkerställa levande bottenvåningar och hög arkitektonisk kvalitet. Samt gestalta en representativ bebyggelsefront mot Trekantsparken och Gröndal och aktivera parken. Trafikens ytanspråk och dess negativa påverkan på Liljeholmstorget och Liljeholmsgränd ska minimeras.

Huvuddelen av exploateringen sker genom överdäckning av befintligt spårområde som byggs på med i huvudsak kontor och dagvård i upp till 14 våningar, med centrumfunktioner i de nedre planen. Detta kvarter genomkorsas i nordost-sydvästlig riktning av en inomhuspassage som förbinder Liljeholmstorget med kvarterets nya entréplats i sydväst, samt i dess förlängning, Nybohovsbacken. Befintligt kontorshus "K-konsulthuset" byggs på med ytterligare en till tre våningar. För att hantera höjdskillnaden mellan Trekantsparken och Liljeholmstorget anläggs terrasser som genomkorsas av en kvartersgata. I planområdet ingår också en förskola om fyra avdelningar vid Hojgränd.

Planförslaget utformas utifrån ett antagande om att detaljplanen för utbyggnad av tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö (Dp 2020-09494), med ny station invid planområdet, får laga kraft före eller under planens genomförandetid. Planförslaget är dock utformat fristående från denna plan. Strandskyddet upphävs för mark- och vattenområde inom delar av planområdet enligt 4 kap. 17 § PBL.

Mindre redigeringar och kompletteringar av planbeskrivning och plankarta har skett efter granskning, främst rörande beskrivning av strandskydd, bergkvalitet och riskfrågor. Två mindre områden kvartersmark har ändrats till park i planområdets norra del, vilket för merparten även motsvarar nuvarande användning.

Möjligheten till brandgastorn på förskolegård har tagits bort. Entré till centrum mot Brinken har flyttats fram någon meter för att minska konflikt med gångpassage till bergbana. Detta innebär ingen tillkommande byggrätt. Utöver detta har redaktionella justeringar av planbeskrivning och plankarta gjorts.

Kompletterande text är blåmarkerad.

Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret har beslutat att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i plan- och bygglagen (PBL) eller miljöbalken (MB) att en miljöbedömning behöver göras. Beslutet baseras på kriterier i miljöbedömningsförordningen 5 § och 10-13 §§.

Tidplan

Samråd	Februari-mars 2021
Granskning	Maj-juni 2025
Godkännande	Juni 2026
Antagande	September 2026

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Inledning	5
Handlingar	5
Planens syften	6
Planens huvuddrag.....	6
Plandata	7
Tidigare ställningstaganden	8
Riksintressen	10
Förutsättningar	11
Liljeholmens centrum - dåtid	11
Liljeholmens centrum - nutid	12
Liljeholmens centrum - framtid	15
Planförslag	17
Ny bebyggelse.....	20
Allmänna platser.....	25
Övriga platsbildningar.....	28
Trafik.....	31
Gestaltungsprinciper.....	35
Konsekvenser	38
Undersökning om betydande miljöpåverkan	38
Riksintressen	39
Kulturmiljö och landskapsbild	39
Upphävande av strandskydd.....	41
Dagvattenhantering och miljö kvalitetsnormer för vatten	47
Naturvärden.....	48
Mikroklimat	51
Risker och störningar.....	52
Stadsmiljö	60
Organisatoriska frågor	62
Fastighetsrättsliga frågor	64
Ekonomiska frågor	71

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av två plankartor med bestämmelser samt arkitekturprogram. Alla höjdangivelser redovisas i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

Utredningar

- *Brandgasfyllnadsberäkning, Brandskyddslaget, september 2022*
- *Bullerutredning, Delta Akustik, juni 2024*
- *Ekologisk spridningsutredning, Ekologigruppen, september 2020 (berör ett större område och ingår även i programmet för Södertäljevägen)*
- *Kulturmiljöutredning, Nyréns, juni 2019*
- *Miljöteknisk markundersökning, Structor, december 2021*
- *Naturvärdesinventering, Ekologigruppen september 2020 (berör ett större område och ingår även i programmet för Södertäljevägen)*
- *Naturvärdesutredning, Conec, juni 2024*
- *PM Brand, Brandskyddslaget, november 2025*
- *PM Dagvatten, Structor, juni 2024*
- *PM Elektromagnetiska fält, MSIB, maj 2024*
- *PM Geoteknik, Structor, maj 2020*
- *Riskbedömning överdäckning, Brandskyddslaget, oktober 2025*
- *Skuggstudie, Wester + Elsner, juli 2024*
- *Skyfallsutredning, Sweco, juni 2024*
- *Solanalys, Wester + Elsner, juli 2024*
- *Stadsbildsanalys, Tyréns, juni 2024*
- *Trafik & Mobilitet, Tyréns, februari 2026*
- *Undersökning av belastningsförhållanden, Typsa, november 2025*
- *Vindutredning, WSP, juli 2024*

Medverkande

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

Planens syften

Planens syften förhåller sig till översiktsplanens stadsbyggnadsmål.

Planens syften är följande:

- Stärka Liljeholmens centrum som regional tyngdpunkt i enlighet med översiktsplanens intention. Liljeholmens centrum ska utvecklas som stadsdelscentrum med lokal förankring och regional dragningskraft, och som kollektivtrafikknutpunkt.
- Koppla samman Trekantsparken, Liljeholmstorget och Nybohovsbacken fysiskt och upplevelsemässigt genom att överbrygga de topografiska höjdskillnaderna och säkerställa gena, gångvänliga och tillgängliga gångstråk.
- Levandegöra Liljeholmens centrum under dygnets alla timmar genom att möjliggöra för en blandning av dagbefolkning (kontor, förskola, handel, andra centrumfunktioner) och nattbefolkning (hotell/tillfälligt boende).
- Främja ett intensivt och myllrande stadsliv genom effektivt markutnyttjande med en hög exploateringsgrad i kollektivtrafiknära läge där restytor elimineras.
- Säkerställa aktiva och välgestaltade bottenvåningar i skala och detaljeringsgrad anpassad för gående.
- Säkerställa hög arkitektonisk kvalitet med en medveten gestaltsidé där företräde ges för klimatsmarta material och tekniska lösningar som bidrar till en god estetisk helhetsverkan.
- Gestalta en representativ bebyggelsefront mot Trekantsparken och Gröndal som signalerar stadsmässighet och som bidrar till att aktivera Trekantsparken.
- Minimera trafikens ytbehov och dess negativa påverkan på Liljeholmstorget och Liljeholmsgränd genom att leda om angöring, i- och urlastning och parkering till andra platser.

Planens huvuddrag

Planförslaget prövar omfattning, placering och utformning av cirka 67 000 m² BTA fördelat på centrumverksamheter, kontor, vård, hotell/långtidsboende och förskola, samt allmän plats i form av torg, gata och park. Huvuddelen av exploateringen sker genom överdäckning av befintligt spårområde som byggs på med i huvudsak kontor, med centrumfunktioner inklusive utbyggnad av befintlig galleria i de nedre planen. Detta kvarter genomkorsas i

nordost-sydvästlig riktning av en inomhuspassage som förbinder Liljeholmstorget med kvarterets nya entréplats i sydväst varifrån passage finns vidare till Nybohovsbacken.

Befintligt kontorshus ”K-konsulthuset” byggs på med ytterligare en till tre våningar. För att överbrygga höjdskillnaden mellan Trekantsparken, bergbanan och de nya centrumentréerna anläggs ett terrasserat landskapsdäck som genomkorsas av en kvartersgata med möjlighet till angöring till bergbanan och lokalerna mot parken. I planområdet ingår också en förskola om fyra avdelningar vid Hojgränd.

Planförslaget utformas utifrån ett antagande om att detaljplan för utbyggnad av tunnelbana mellan Fridhemsplan-Älvsjö (Dnr: 2020-09494) får laga kraft innan eller under planens genomförande, men planförslaget kräver inte att detaljplanen för ny tunnelbana antas. Detaljplanerna är avgränsade i plan och sektion från varandra. Strandskyddet upphävs för mark- och vattenområde inom delar av planområdet enligt 4 kap. 17 § PBL.

Plandata

Planområdet är lokaliserat i stadsdelen Liljeholmen och omfattar cirka 15 000 m². Området avgränsas av Trekantsparken i norr, Hojgränd/Nybohovsbacken i väster, Liljeholmstorget i öster och Nybohovsbacken i söder.



Karta som visar planområdets ungefärliga avgränsning i Liljeholmens centrum.

Markägoförhållanden

Planområdet omfattar fastigheterna Liljeholmen 1:1, Liljeholmen 1:4, Stubinen 2, Stubinen 4 och Behållaren 1. Samtliga

fastigheter ägs av Stockholms stad men Stubinen 2 och Stubinen 4 upplåts med tomträtt till Citycon AB genom dotterbolaget Citycon Liljeholmstorget Galleria AB. Behållaren 1 upplåts med tomträtt till SISAB.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Enligt *Översiktsplan för Stockholm* (antagen av kommunfullmäktige 19 februari 2018) är Liljeholmens centrum utpekad som centrumområde kategori 1 "tyngdpunkt med regional funktion". De fyra målen som finns i översiktsplanen är tillämpbara på planområdet: En växande stad, en sammanhängande stad, god offentlig miljö samt en klimatsmart och tålig stad.



Liljeholmens centrum med stora C "tyngdpunkt med regional funktion". Från översiktsplan för Stockholm.

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

Byggnadsordningen

Enligt Stockholms gällande byggnadsordning karaktäriseras Liljeholms centrum som tät blandstad. Utveckling ska ske med utgångspunkt ur platsspecifika natur- och kulturvärden i alla skalor. Bebyggelsefronter ska utformas mot omgivande vattenrum, parker och grönområden samordnat utifrån en tydlig gestaltningssidé. Planeringen ska säkerställa tillgången till

mötesplatser som torg och parker utifrån den mänskliga skalan, samt främja ett tryggt och levande stadsliv genom att överbrygga fysiska barriärer så långt som möjligt. Bottenvåningarna ska utformas så att stadsrummet blir upplevelserikt och aktiveras. Bebyggelse ska främja ett klimat- och kretsloppsanpassat stadsbyggande som ger förutsättningar för olika ekosystemtjänster och för flexibla lösningar.

Lokala program

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

Markanvisning

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

Start-PM

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 14 december 2018 om startbesked för detaljplanen. I start-PM angavs en sammanlagd exploateringsgrad om cirka 25 000 kvm BTA handel, 13 000 kvm BTA kontor samt 20 000 kvm BTA bostäder. Sammanlagt cirka 58 000 kvm BTA.

Samråd

Samråd hölls 2 feb – 15 mars 2021. I samrådsförslaget ingick en sammanlagd exploateringsmängd om cirka 70 800 kvm BTA, varav cirka 30 000 kvm BTA kontor, 6400 kvm BTA handel, 10 000 kvm BTA bostäder och 14 000 kvm BTA hotell/långtidsboende.

Beslut i SBN efter samråd/inför granskning

I september 2021 godkände stadsbyggnadsnämnden redovisningen av plansamrådet och gav kontoret i uppdrag att upprätta slutgiltigt planförslag. I underlaget till beslutet angavs en sammanlagd minskning av samrådsförslagets exploateringsgrad

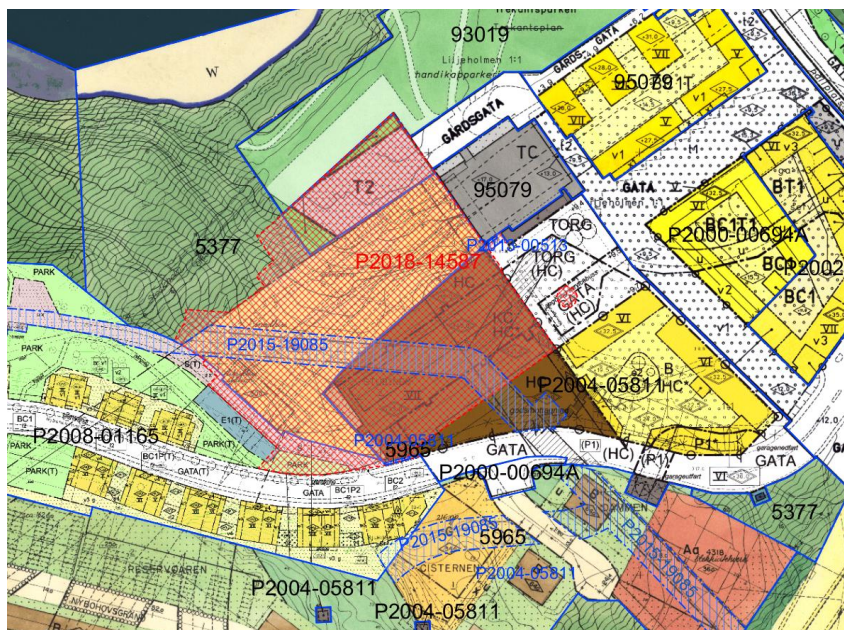
Riksintressen

- Riksidrottsintresse för kommunikation: Höjdbegränsning till förmån för flygplatser.

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

Strandskyddet återinträder automatiskt när en detaljplan ändras. Del av planområdet ligger inom 100 meter från sjön Trekanten och omfattas därigenom av strandskydd. Vid ett beslut om antagande av detaljplanen behöver strandskyddet upphävas för delar av planområdet.

Den största delen av planområdet ingår i stadsplan för Liljeholmen (Trekantsområdet), pl 5377 samt detaljplan för Södra Liljeholmstorget kv Stubinen m.fl., dp 2004-05811. Området berörs även av ändringsplanen för Avloppsledning från Eolshäll till Sickla, Ädp 2015-19085. För samtliga planer har genomförandetiden gått ut.



Karta som visar planområdets avgränsning (röd linje med streckad röd fyllning) och omkringliggande detaljplaner.

Pågående detaljplaner i närområdet

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

Förutsättningar

Liljeholmens centrum - dåtid

Fram till 1860 var Liljeholmen en lantlig idyll med många krogar och värdshus där resande till och från Stockholm möttes. Stockholmare använde Liljeholmen som tillflyktsort från den bullriga och smutsiga staden. Det året, 1860, invigdes nämligen järnvägen mellan Stockholm och Södertälje, med station, bangård och huvudverkstad i Liljeholmen. Två år senare stod hela stambanan Stockholm-Göteborg färdig.



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

Kring stationen växte en industriförort fram vars arbetsplatsdominerade karaktär i mångt och mycket kvarstår än idag. Liljeholmen inkorporerades 1913 i Stockholms stad och kvarstod som viktig trafikknutpunkt i och med färdigställandet av den nya Liljeholmsbron 1928 trots att järnvägstrafiken redan året därpå, 1929, flyttade till den då nyinvigda Årstabron. 1964 stärktes funktionen som trafikknutpunkt ytterligare med invigningen av Liljeholmens tunnelbanestation. Liljeholmens centrum präglades vid den här tiden och ända till några år in på 2000-talet av tunnelbanestationen omgiven av stora infarts- och arbetsplatsparkeringar.

Under 70- och 80-talen utredde Stockholms stad i vilken mån Liljeholmen i allmänhet och Liljeholmens centrum i synnerhet skulle kunna förtätas. Under 2000-talet och 2010-talet har visionerna för Liljeholmens centrum till stor del realiserats steg för steg genom upprättande av detaljplaner och genomförandet av dessa. Efter att Liljeholmstorget galleria invigdes i oktober 2009 har utvecklingen runt Liljeholmstorget dock avstannat något. Anledningen är att den byggbara marken runt torget blivit allt

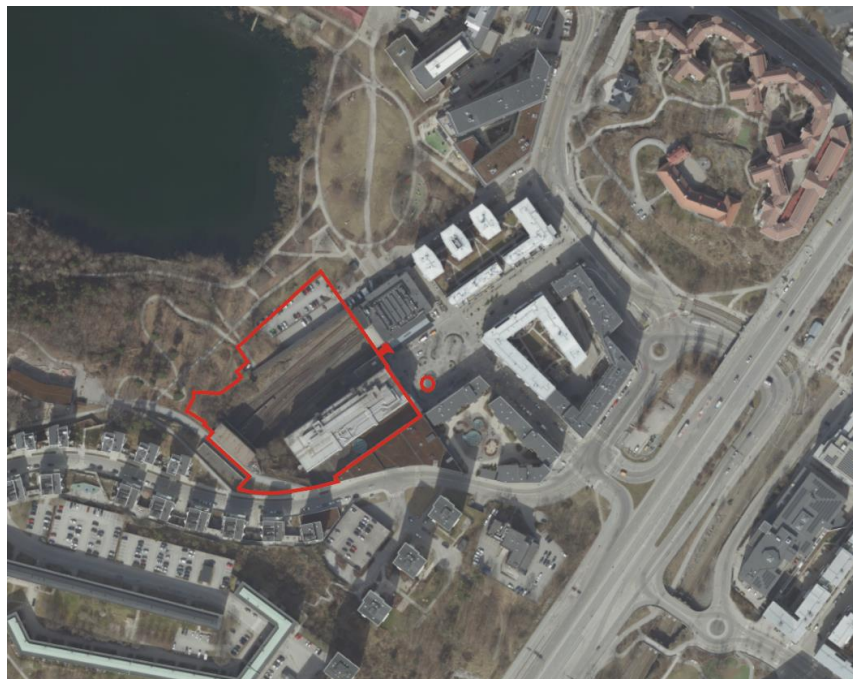
mindre och kvar återstår bara det öppna tunnelbaneschaktet väster om tunnelbanestationen samt eventuell påbyggnad på befintlig bebyggelse. Under 2010-talet har dock en större byggnation i form av närmare 200 bostäder genomförts i angränsande Nybohovsbacken. Vissa mindre förbättringar under 2010-talet har också genomförts i Trekantsparken med bland annat anläggande av gångväg mellan parken och Nybohovsbacken.

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

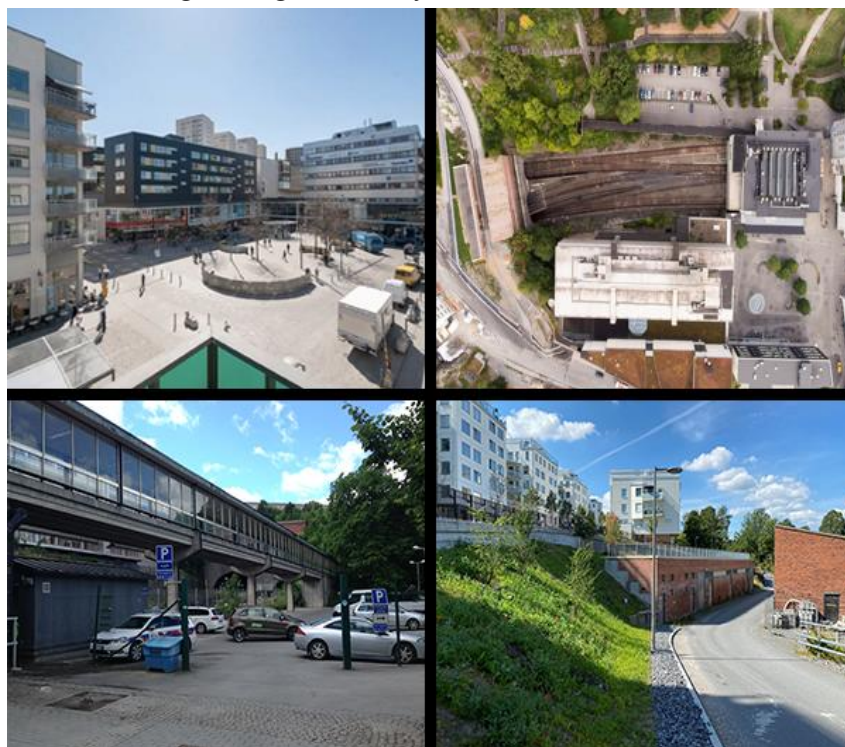
Liljeholmens centrum - nutid

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

Trekantsparken inklusive sjön Trekanten utgör en grönbå oas och har höga sociotopvärden. Den del av parken vid centrum innehåller bl.a. lekpark (fruktlekparken), utegym, stora plana gräsytor samt rikligt med sittmöjligheter. Trekantsparken ligger cirka sex meter lägre än torget och passagen mellan dem sker via trappor och hissar på en plats som upplevs otrygg. Parken genomkorsas också av en gårdsgata som leder till en markparkering med 87 parkeringsplatser av vilka många nyttjas sparsamt. Ovanför parkeringsplatsen går en glasgång mellan tunnelbanan och bergbanan på pelare.



Planområdes avgränsning med röd linje.



Miljöbilder från planområdet, från övre vänster: 1. Liljeholmstorget, 2 Planområdet rakt ovanifrån 3. Markparkeringen vid parken som föreslås bebyggas med kvartersgata, kontor och centrum, 4.Hojgränd

På Liljeholmstorget är endast angöringstrafik tillåten och Liljeholmsgränd är ett gångfartsområde. Trots förbud mot allmän biltrafik på Liljeholmstorget är trafiksituationen på torget ansträngd, med ett stort flöde av taxibilar, färdtjänst och mindre service- eller varutransporter. Intill gallerian finns ett stort

Vid Nybohovsbacken har det mellan 2016-2019 färdigställts 180 bostäder samt förskola vilket skapat viss stadsmässighet och gångflöden på gatan.

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



Utdrag från stadsmuseets klassificeringskarta

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

Sjön Trekanten, som ligger i planområdets närhet, omges av park och promenadstråk, lekytor och bad. Sjön utreds av Stockholm vatten och avfall för lokalt åtgärdsprogram som ska möjliggöra förbättrande av vattenkvaliteten. Eftersom öppna, anlagda gräsytor är en bristvara så används parken flitigt och nyttjandet har även ökat till följd av ökad exploatering i området.

Planområdet ligger i direkt närhet till kärnområde för ek och habitatnätverk för eklevande arter. Inom området finns en del ädellövträd. Längs med Trekantens strand finns ett ekområde som är klassat som betydande av länsstyrelsen och har klass 3 i stadens klassning. Området ingår i ett ekhabitatnätverk som har koppling bort mot Årtaskogen. I karteringen av stadens ekologiska infrastruktur är planområdet en del av en spridningszon.

Planområdet berör ett mindre område med park- och naturmark med buskar, enstaka lövträd och en tall. Tallen har visst naturvärde, vilket är den lägsta klassen i värderingsskalan. Övriga träd är bevarandevärda, men har inte ett bedömts ha ett naturvärde då de inte är tillräckligt gamla. Äldre inventeringar visar på skyddsvärda almar inom planområdet, men dessa har drabbats av almsjuka och har tagits ner.

Liljeholmens centrum - framtid

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

Södertäljevägen planeras omformas från trafikled till en urban gata kantad av ny bebyggelse. Gatan planeras få fler korsningar i plan vilket minskar fysiska och mentala avstånd i stadsdelen och kopplar Årstadal/Liljeholmskajen bättre till Liljeholmens centrum. Lövholmen omvandlas från industriområde till blandstad och Nybohovsskolan planeras att byggas ut från 170 till 900 elever. Marievik omvandlas från i huvudsak kontorsområde till blandad bebyggelse.



Illustrationsplan program för Södertäljevägen, samrådsförslag. Bild Rundquist arkitekter och Mandaworks.

Liljeholmen är en del i innerstadens utvidgning och den tillkommande bebyggelsen kommer få en relativt tät bebyggelseskala med både nya slutna kvarter och nya högre byggnader. Fler invånare ställer även krav på platser för kultur, nya parker, samt att befintliga parker utvecklas för att möta de framtida invånarnas behov. I Marievik, som kommit längst i planeringen, föreslås en delvis breddad strandpromenad, nya parker/lekplatser samt en brygg- och badanläggning. I Lövholmen kommer strandpromenaden att bli tillgänglig för allmänheten och nya platser och torg tillförs. I Liljeholmen finns både höga naturvärden i park- och naturmark samt en rik kulturhistoria med äldre bebyggelse från många olika epoker. Genom att bevara och förstärka befintliga värden skapas bra förutsättningar för en attraktiv stadsdel.

Planförslag

Övergripande

Förslaget innebär att dagens kontors- och centrumbyggnad i kv. Stubinen byggs om, till och på med nya lokaler för i huvudsak kontor, centrumverksamheter och handel. Ovan tunnelbanespåren placeras fyra husvolymer samt därtill en flygelbyggnad i sydväst. Innehållet i dessa utgörs av kontor, vård, hotell/långtidsboende, förskola samt handel, service och kultur. Över spåren förlängs dagens galleria genom kvarteret och binds samman med tunnelbanans entréhall. Mellan kontorsbyggnaderna skapas en inglasad inomhuspassage med gångförbindelse från Liljeholmstorget till Nybohovsbacken. En ny entréplats skapas mellan likriktarstationen vid Hojgränd och den nya bebyggelsen vid Nybohovsbacken. Det befintliga kontorshusets ("K-konsulthusets") fasader rivs, byggnaden moderniseras och ges en ny utformning som del av kvarterets helhetslösning.

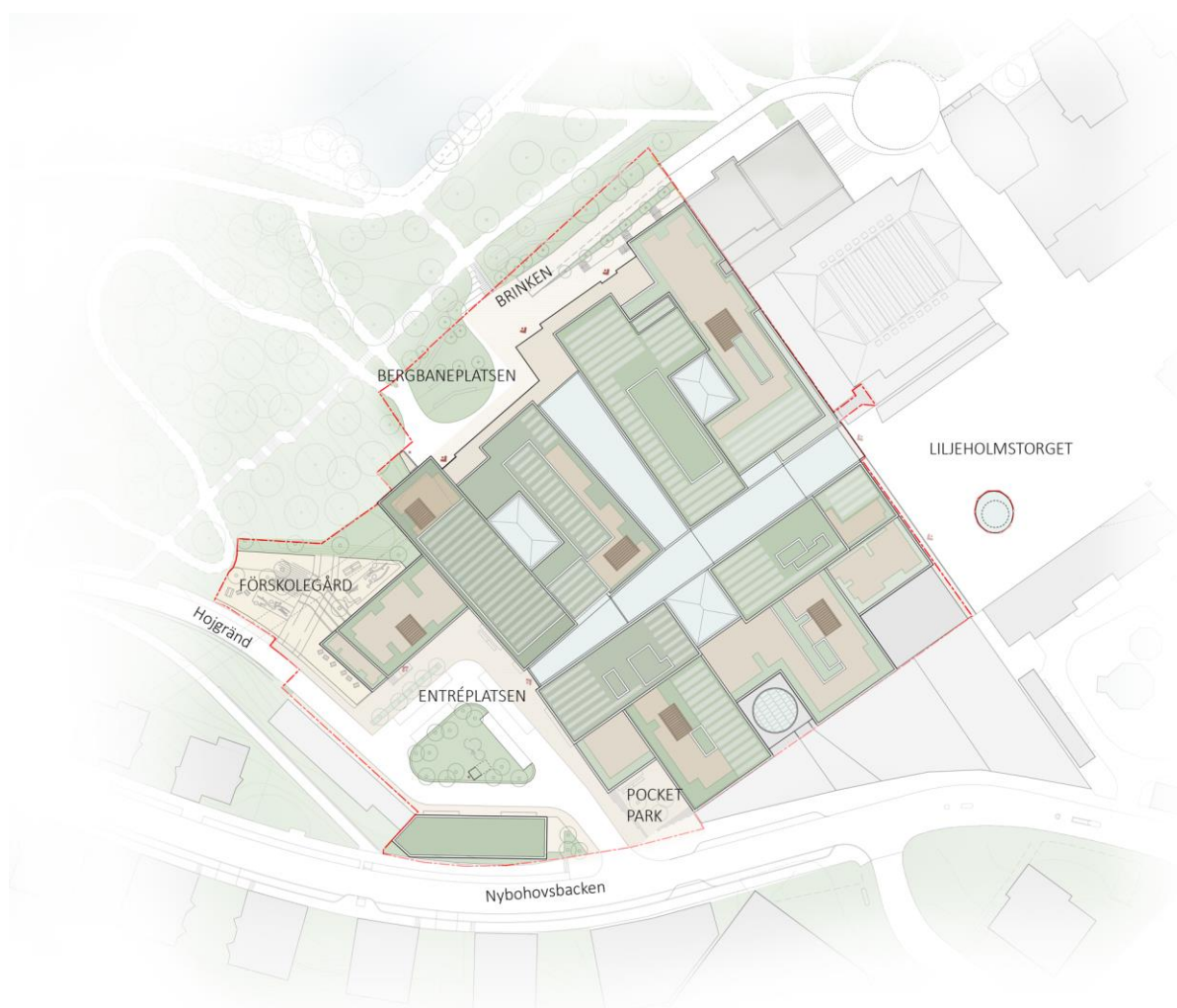


Illustration av planförslaget. Bild: Wester+Elsner Arkitekter



Planförslaget sett från norr med Trekantsparken i förgrunden. OBS, stationshusets tillbyggnad ingår ej i planförslaget. Illustration: Locka Reflex arkitekter, Topia landskapsarkitekter, Wester+Elsner arkitekter.

Huvuddelen av bebyggelsen norr om spåren uppförs på vad som är befintlig parkeringsyta vid Trekantsparken. Höjdskillnaden mellan Trekantsparken (cirka +4) och byggnadernas entréer mot parken (cirka +4 till +9) hanteras med en lutande angöringsgata. Liljeholmsgränd avslutas med en vändplan där entré till garaget förläggs. Tillgänglighet till angöringsgatan för vidare passage västerut föreslås begränsas till endast behörig trafik under vissa tider genom att t.ex. pollare sätts upp.

Den sammanhängande kopplingen mellan bergbanan och tunnelbanan bibehålls. Möjlighet till tillgänglig förbindelsegång med en minsta bredd om 3,5 meter säkerställs med planbestämmelse T2 på plankartan. Som komplement till den invändiga kopplingen möjliggörs en ny gångväg på kvartersmark mellan bergbanan och tunnelbanans nya entré i parknivå.



Planförslaget sett från Trekantsparken i ögonhöjd. OBS, stationshusets tillbyggnad ingår ej i planförslaget. Illustration: Locka, Reflex arkitekter, Topia landskapsarkitekter, Wester+Elsner arkitekter.

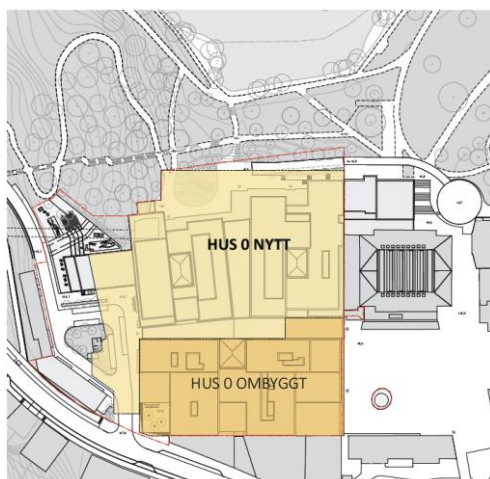
De ingående byggnadsvolymerna i kontorskvarteret trappas succesivt upp, från sju våningar mot Liljeholmstorget till fjorton (mätt från parknivå) i bakkant mot den nya entréplatsen, vilket innebär en lägre nockhöjd än befintliga punkthus i Nybohovsbacken.



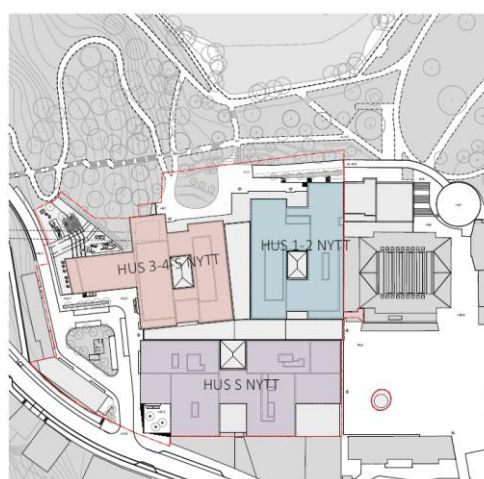
Planförslaget sett från nordväst. Illustration: Locka, Reflex arkitekter, Topia landskapsarkitekter, Wester+Elsner arkitekter.

Ny bebyggelse

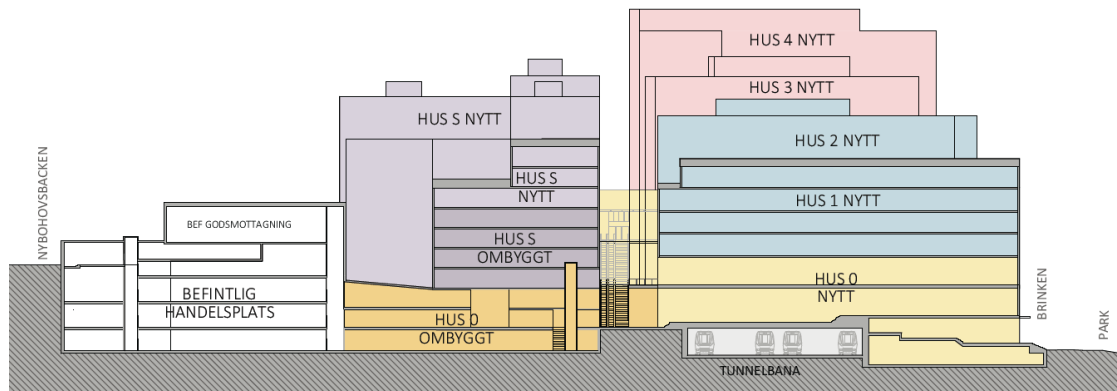
Samtliga byggnader i planförslaget, utom vissa tekniska anläggningar och byggnader på allmän plats, utgör en sammanbyggd enhet, i denna planbeskrivning kallad kvarteret. För att särskilja byggnaderna används definitioner enligt nedan.



Plan 0-4



Plan 5-15

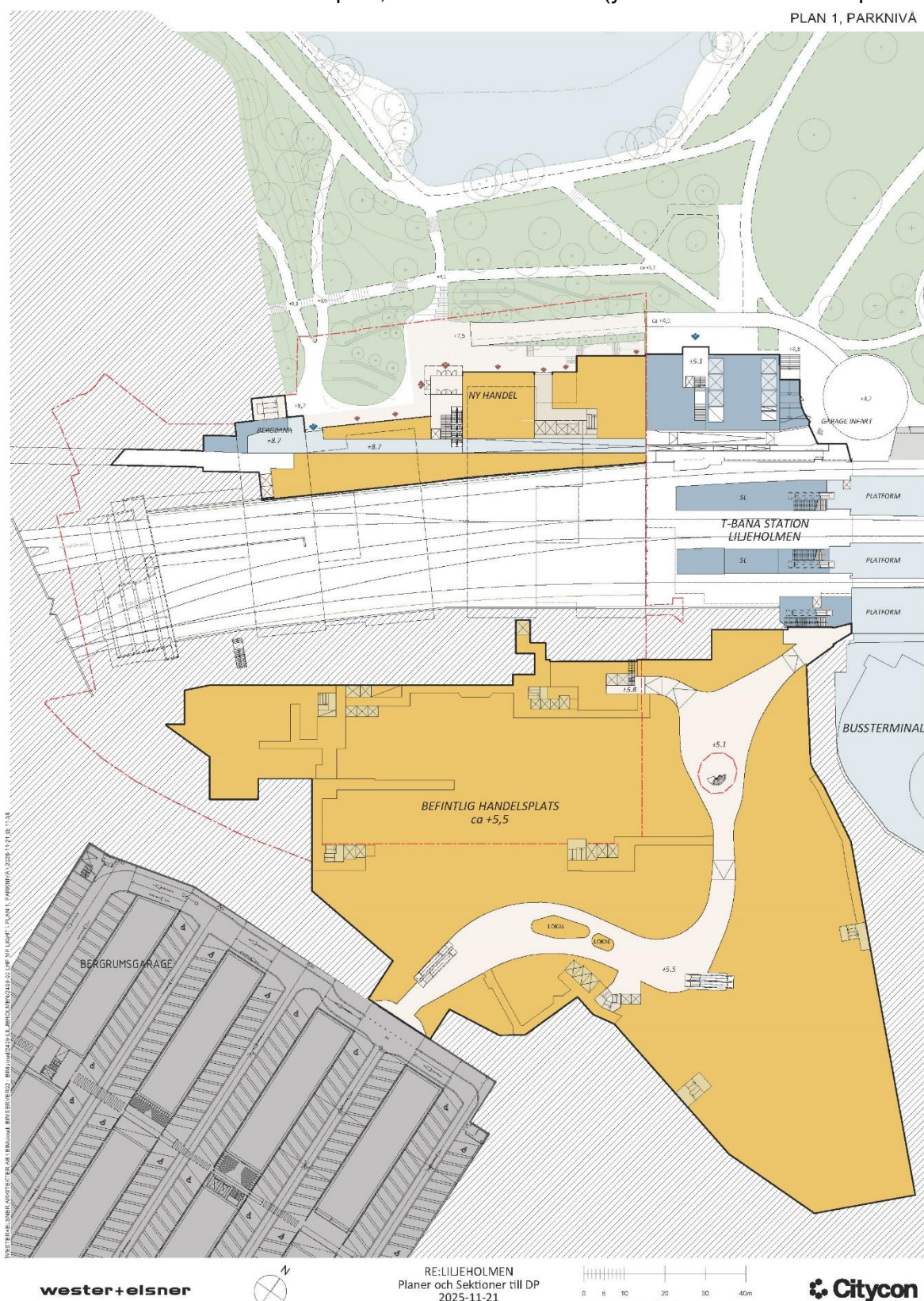


Ovan: Definition av byggnader till vilka nedanstående tabeller hänvisar. Bild: Wester+Elsner arkitekter

Nedan: Ytor uppdelat efter användning (cirkasiffror)

Användning	Yta, befintlig (m ² BTA)	Tillkommande yta, planförslaget (m ² BTA)	Hus
Hotell		1 800	Hus 5
Långtidsboende		4 800 (ca 60 lgh)	Hus 5
Handel/mötesplats	42 000	13 400	Hus 0
Kontor	0	20 000	Hus 1,2,3 och S
Vård/hälsoverksamhet	13 600	13 500	Hus 3 och 4
Garage		1700 (cirka 50 p-platser)	Hus 0
Övrigt (stråk, kommunikation, teknik, last m.m.)		11 600 m ²	Samtliga hus, exklusive teknikytor för tunnelbana
TOTALT	55 600 m ²	66 800 m ²	

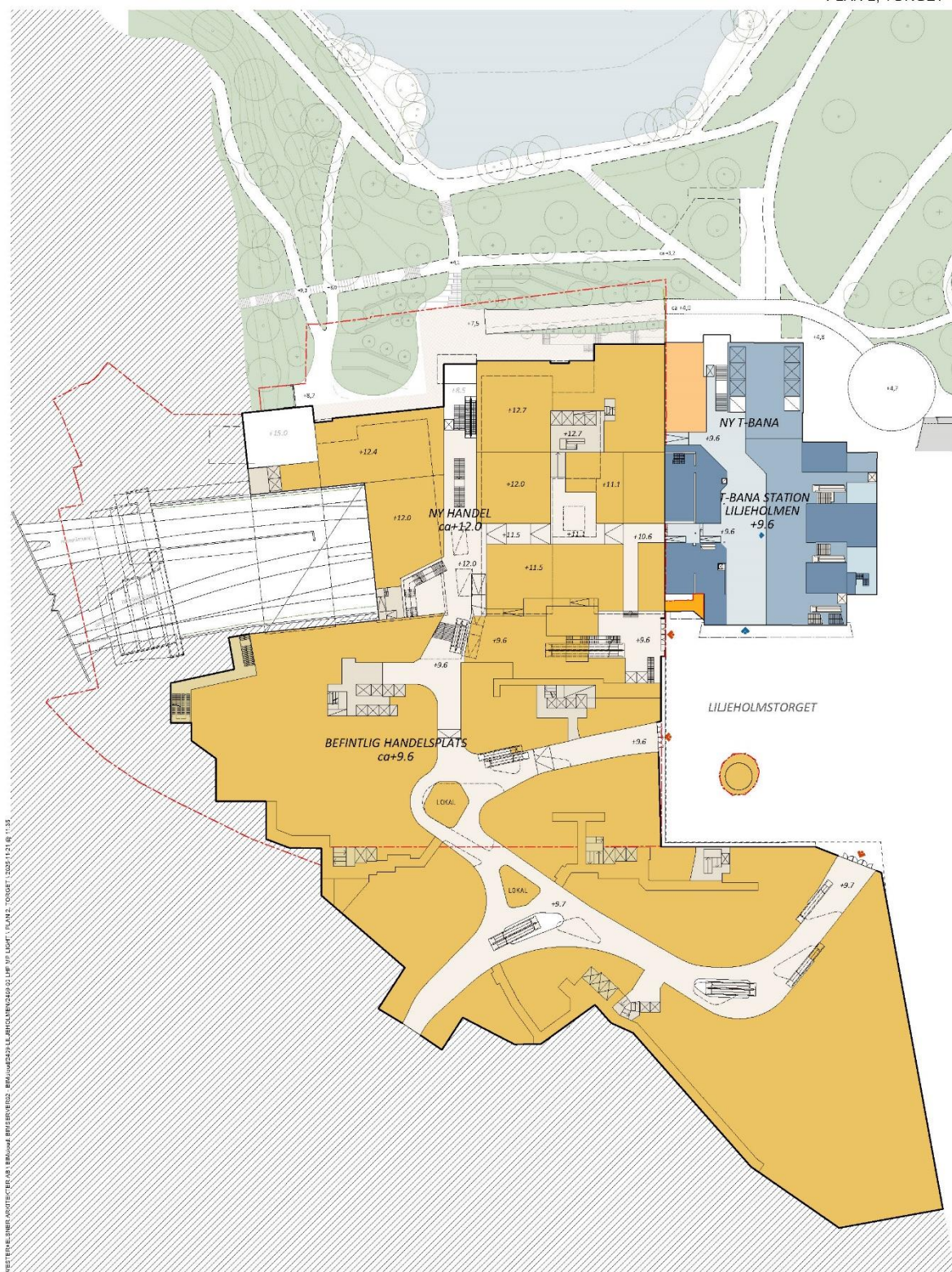
Parkplan, marknivå cirka +4-9 (ytor i nivå med Trekantsparken)



Planförslaget avgränsas av röd linje. Ytor för befintlig samt tillkommande tunnelbana i DP tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan (Dnr: 2020-09494) i blått.

Torgplan, marknivå cirka +9-12 (ytor i nivå med Liljeholmstorget)

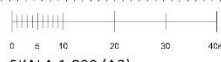
PLAN 2, TORGET



wester+elsner



RE: LILJEHOLMEN
Planer och Sektioner till DP
2025-11-21

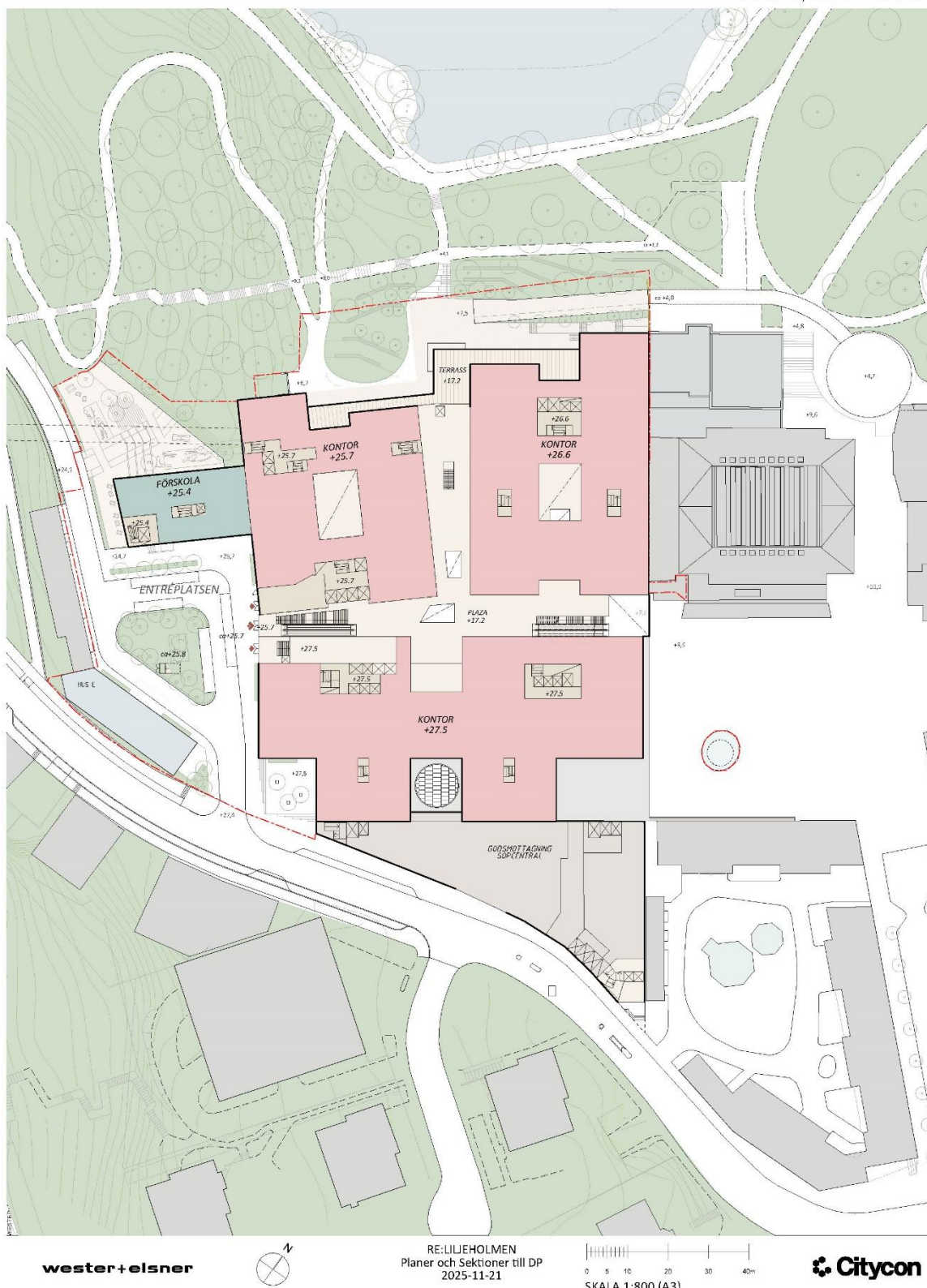


 **Citycon**

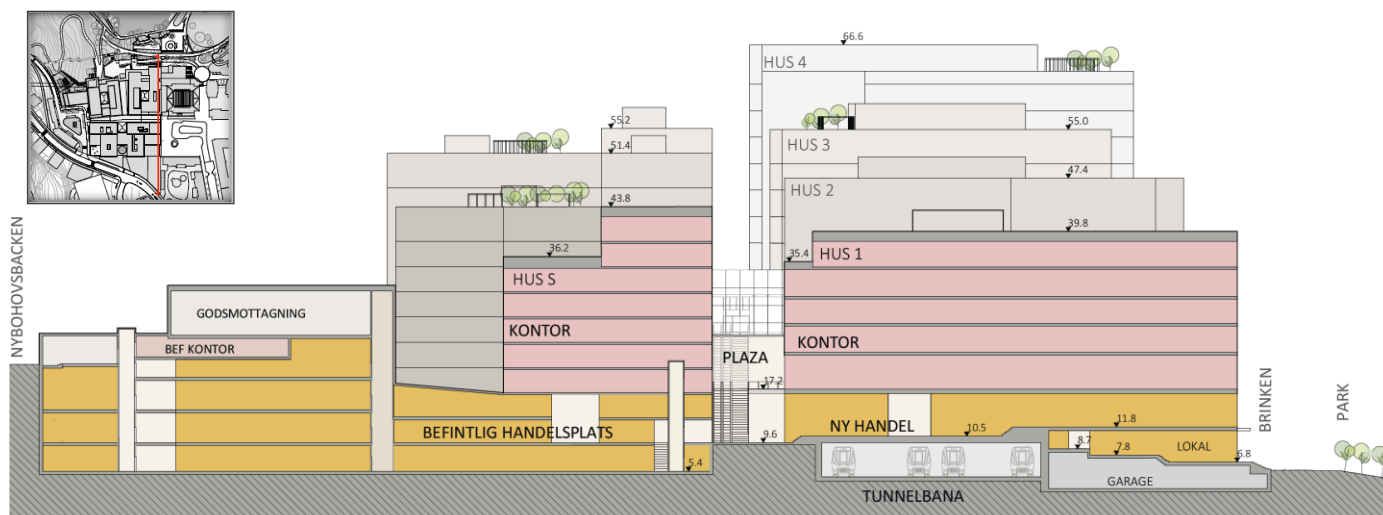
Planförslaget avgränsas av röd linje. Ytor för befintlig samt tillkommande tunnelbana i DP tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan (Dnr: 2020-09494) i blått.

Entréplatsplan, marknivå cirka +25-27 (ytor i nivå med den planerade entréplatsen vid Nybohovsbacken)

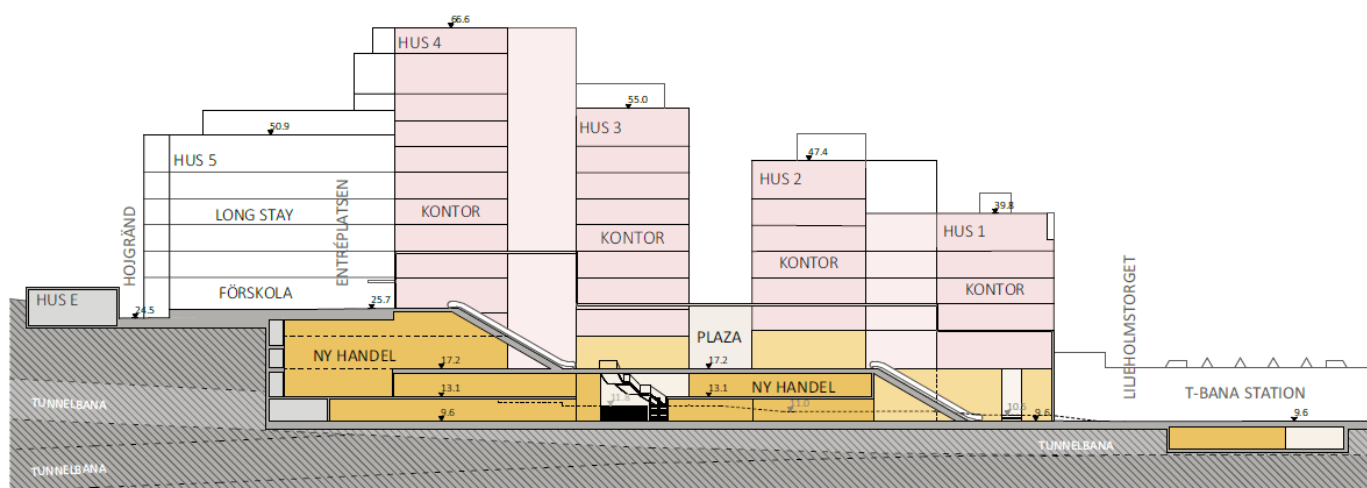
PLAN 6/7, ENTRÉPLATSEN



Planförslaget avgränsas av röd linje.



Sektion A-A (mot väster)



Sektion B-B (mot norr)



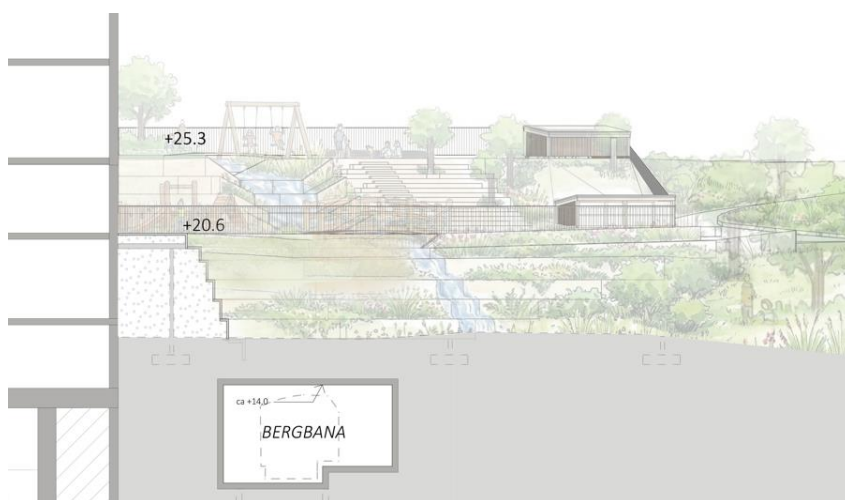
Tekniska anläggningar

Højgränd kantas idag av två likriktarstationer. Den östra är redan ur bruk sedan tidigare och i planförslaget föreslås den rivas för att göra plats för hus 5. Som kompensation för rivningen reserveras ett område för tekniska anläggningar ("E-området") runt den västra likriktarstationen och söderut mot Højgränds infart om ca 1000 m². Inom området ryms tekniska anläggningar såsom likriktarstation, transformatorstation, elcentral liksom förråd samt andra stödfunktioner för tunnelbanan. Placeringen har anpassats så att skyddsavstånd för magnetfält till närmaste bostadshus klaras. Inom kvarteret Stubinen 2 finns idag en transformatorstation i källarplan som inte har planstöd. Denna station bekräftas i detaljplanen. En ny transformatorstation placeras underbyggd under parkmark vid Brinken i planområdets norra del.

Förskolan

Förskolan placeras som del av det utbyggda hus 5 i två plan där det undre suterrängplanet får utgång till nedre delen av förskolegården och det övre planet får huvudentré mot entréplatsen och entré mot övre delen av förskolegården.

Förskolan rymmer fyra avdelningar med totalt cirka 72-80 barn vilket ger 10-15 m² gårdsyta per barn. Förskolegården utformas i terrasser som möter omgivande parkmark och markkonstruktioner ovan bergbana anpassas så att tillkommande laster tas ner utanför bergbanans skyddsområde.



Illustrativ sektion förskolegård. Illustration Wester + Elsner.

Allmänna platser

Allmänna platser är mark som på plankartan utläggs som PARK, TORG eller GATA och som ägs och driftas av staden. På dessa platser har allmänheten rätt att vistas. I planområdet ingår allmänna platser på norra delen av Brinken, en mindre del av Liljeholmstorget samt delar av Nybohovsbacken. Indirekt påverkas också angränsande del av Trekantsparken varför även denna beskrivs i det följande.

Liljeholmstorget

I planförslaget föreslås byggnadsvolymer som ytterligare förtydligar Liljeholmstorget som centrumpunkt och som ökar intensiteten och genomströmningen av människor på torget. Befintlig cylinderformad utrymningsbyggnad på torget planläggs för centrumändamål. Byggrättens ytterkant förläggs i befintligt skärmtaks ytterkant vilket möjliggör en byggarea om cirka 75 kvm med cirka fyra meters höjd och kan inrymma kioskverksamhet eller liknande.



Visionsbild Liljeholmstorget (Illustration: Locka, Reflex arkitekter, Wester+Elsner arkitekter.

Liljeholmsgränd

Liljeholmsgränd är idag en gårdsgata som primärt används för fordonstrafik till markparkeringen vid Trekantsparken. Liljeholmsgränds befintliga vändplan samt infart till planförslagets garage ingår i planeringen för detaljplan Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan (Dnr: 2020-09494)

Nybohovsbacken

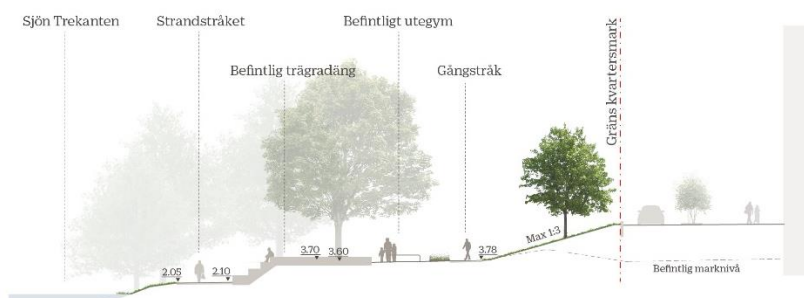
Små delar av befintlig gatu- och parkmark i Nybohovsbacken har planlagts som GATA respektive PARK av fastighetsrättsliga och plantekniska skäl.

Trekantsparken

Trekantsparken ligger direkt intill planområdet och påverkas i fråga om återställnings- och anslutningsarbeten. Parken anpassas i nivå i möte med Brinken och ny vegetation föreslås i parken. Både Brinken och Trekantsparken koordineras i höjdsättning och gestaltning med den planerade torgytan närmast den utbyggda tunnelbanestation vilket hanteras i detaljplan Tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö (Dnr: 2020-09494).



Yta mellan röd och orange streckad linje markerar ungefärligt område inom parkmark och behöver nivåförändras och utvecklas som en konsekvens av planförslaget. Ytterligare förändringar i parken närmast bebyggelse krävs som en konsekvens av ny tunnelbaneentré i parken. (Wester+Elsner arkitekter)



Sektion Brinken och Trekantsparken. Parken höjdanpassas i mötet med Brinken, övriga delar av parken kan behållas. (Nivå landskapsarkitekter)

Bergbaneplatsen

I anslutning till bergbanans entré formas ett grönt parktorg på parkmark. Parktorget fungerar som en offentlig koppling mellan bergbanan, ny entré till Liljeholmens centrum och Trekantsparken.



Visionsbild av Brinken i ögonhöjd med bergbanan till höger. Illustration: Reflex arkitekter, Topia landskapsarkitekter, Wester+Elsner arkitekter.

Övriga platsbildningar

Denna kategori platser utgörs av mark som på plankartan inte är utlagd som allmän plats men som har en hög grad offentlighet, inklusive förgårdsmark till lokaler i bottenvåningar.

Brinken

Brinken är arbetsnamnet på en terrassering mellan Liljeholmstorget och Trekantsparken. Brinken genomkorsas i öst-västlig riktning av en smal körbana (3,5 meter) och en gång- och cykelväg (2,5 meter). Brinken kopplar samman parken och bergbaneplatsen och är tänkt att vara en plats för vistelse.



Visionsbild från Trekantsparken mot planförslaget, i ögonhöjd. Illustration: Reflex arkitekter, Topia landskapsarkitekter, Wester+Elsner arkitekter.

Körvägen i Brinken utgör förlängning av körbanan från Liljeholmsgränd, till bergbanan. Körbanan planläggs som kvartersgata och avslutas med en **vändyta nära** bergbaneplatsen. Åtkomst till Brinken föreslås begränsas genom exempelvis pollare. Mängden fordon som behöver trafikera sträckan är mycket begränsad och bedöms inte störa fotgängarflöden mellan parken och tunnelbanan.

Den befintliga inglasade gångbron mellan tunnelbanehuset och bergbanan rivs. Förbindelsen kommer i stället att ske inomhus samt utomhus via Trekantsparken eller Brinken. Tillgänglighetsanpassad passage mellan bergbanan och tunnelbanan sker genom särskild passage invändigt eller genom gallerian.

Den exploaterade ytan utgörs idag av ianspråktagen inhägnad parkeringsyta.

Entréplatsen och Hojgränd

En ny entréplats till hela kvarteret skapas i sydvästra delen av planområdet. Entréplatsen kan minska trafikbelastningen på Liljeholmstorget avsevärt. På entréplatsen inryms angöring för

taxi, färdtjänst, leveranser m.m. Hojgränd justeras i läge och lutning för att skapa god tillgänglighet och fortsätter precis som idag vidare till förskolan Hovet.

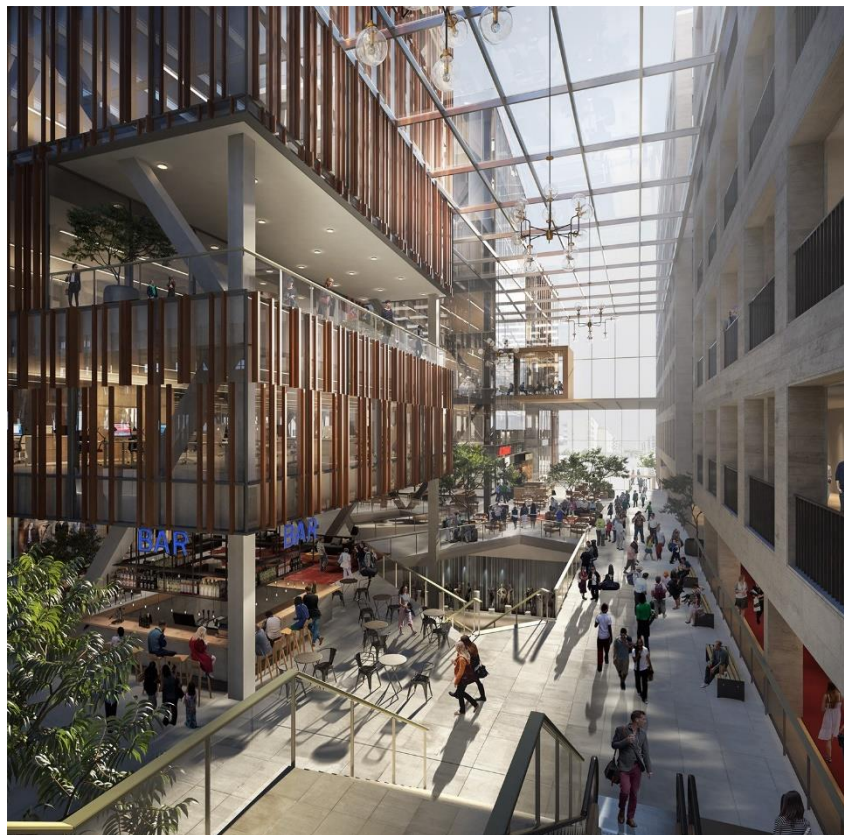


Visionsbild av entréplatsen från Nybohovsbacken i ögonhöjd. Illustration: Reflex arkitekter, Topia landskapsarkitekter, Wester+Elsner arkitekter.

Hojgränd som idag är 5,5 meter bred planläggs för att kunna bli 6,5 meter bred. Vändslingan runt entréplatsen föreslås bli enkelriktad medan Hojgränd blir fortsatt dubbelriktad. Gångpassage mellan Nybohovsbacken och Hojgränd via entréplatsen säkerställs i detaljplanen med ett x-område.

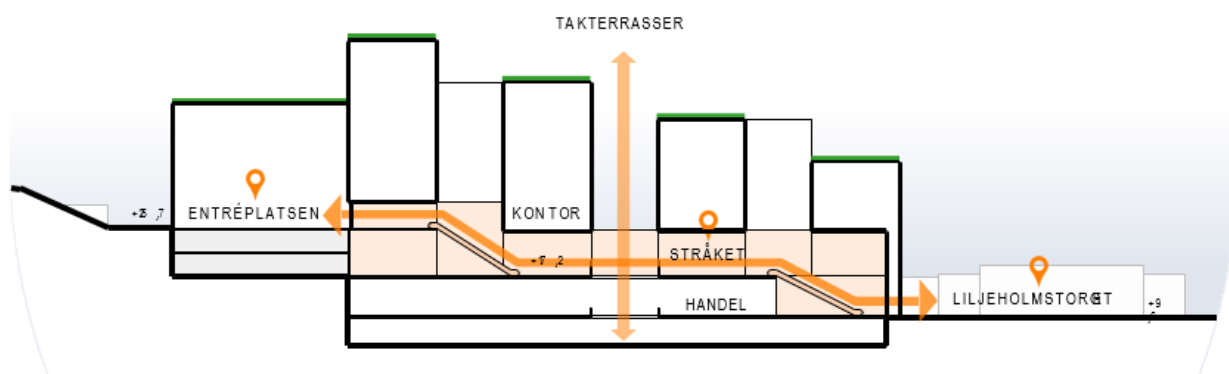
Inomhusstråket

Det inomhusstråk, som sträcker sig från Liljeholmstorget till Entréplatsen möjliggör en typ av plats med offentlig karaktär som har vissa likheter med t.ex. centralstationens vänthall och kontor såsom World Trade Center vid Klarabergsviadukten och SAS-huset i Frösunda.

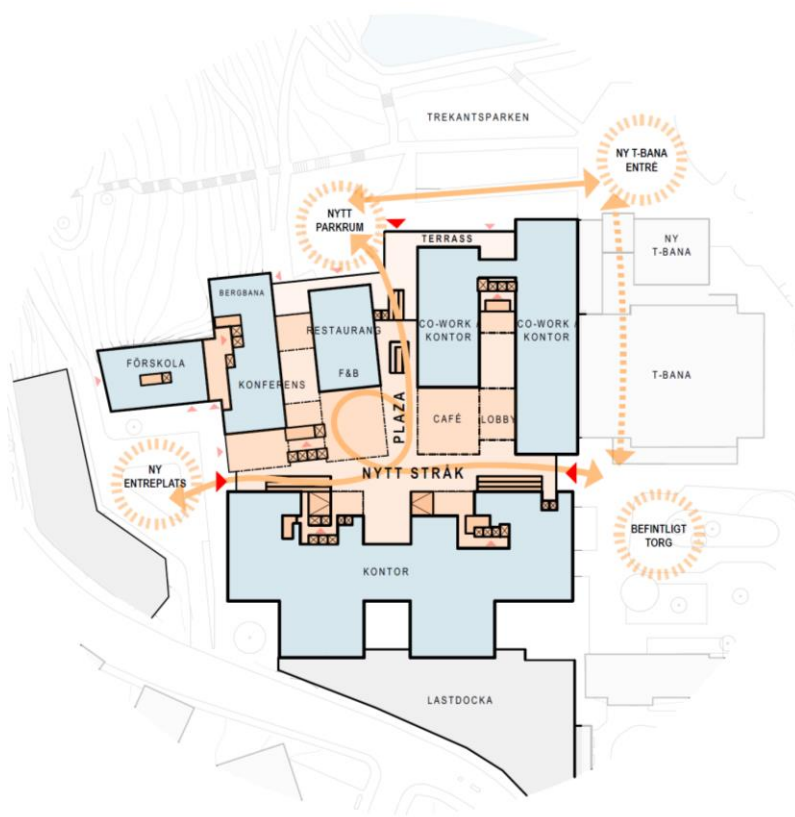


Visionsbild över inomhusstråket sett från entréplatsentrén, i riktning mot Liljeholmstorget och med passage till gallerian i mitten av bilden (bild: tmrw.se)

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



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



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

Trafik

Fordonstrafik

Trafiken styrs så att främst den nya entréplatsen och gatan in till Liljeholmstorget används. Eftersom Liljeholmsgränd är gårdsgata, reglerad till gångfart, är det olämpligt att leda trafik dit som kan angöra på annan plats. Endast ett fåtal fordonsrörelser per dygn väntas fortsätta upp på Brinken medan resterande trafik väntas hålla sig till Liljeholmsgränd intill vändplatsen och in- och utfarten till garaget. Hämtning och lämning vid förskolan, hotellet och vård- och hälsomottagningar hanteras vid den södra entréplatsen. Vid längre parkering för dessa verksamheter samt för kontorsverksamheterna hänvisas till befintligt garage i anslutning till gallerian.

Merparten av all nyttotrafik förutsätts angöra vid befintligt varuintag vid Nybohovsbacken. Resterande nyttotrafik styrs i första hand till nya entréplatsen, i andra hand till Liljeholmstorget och i sista hand till Liljeholmsgränd. Taxibilarna antas huvudsakligen fördelas mellan Liljeholmstorget och entréplatsen.

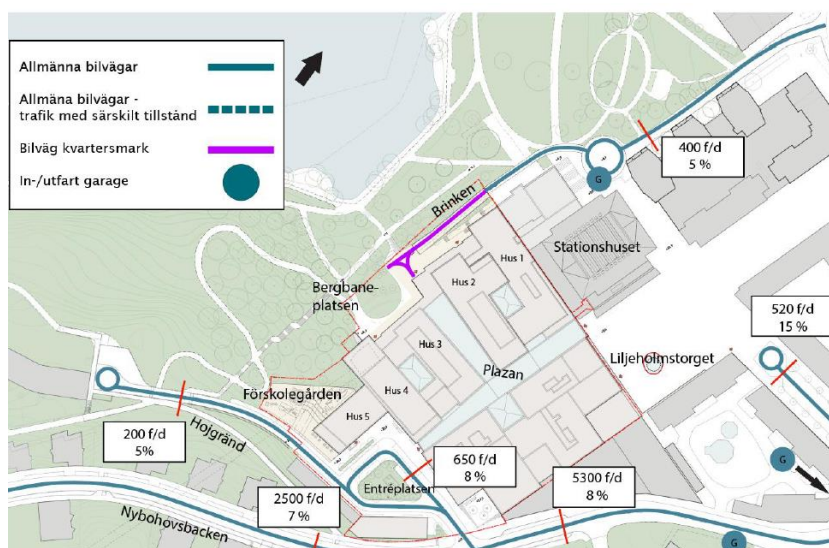


Illustration av planförslagets biltrafik. Planförslagets uppskattade trafikflöden. Andel tung trafik i procent. Bild: Tyréns

Gång- och cykel

Planförslaget möjliggör nya gångkopplingar i flera olika plan inne i kvarteret. Dessa är tillgängliga under gallerians och inomhusstråkets öppettider. Anslutningar för gång och cykel till Trekantsparken från Liljeholmsgränds förlängning inom planområdet sker via tillgängliga ramper. Ny utvändig gångkoppling skapas mellan tunnelbanan och bergbanan via Brinken.

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

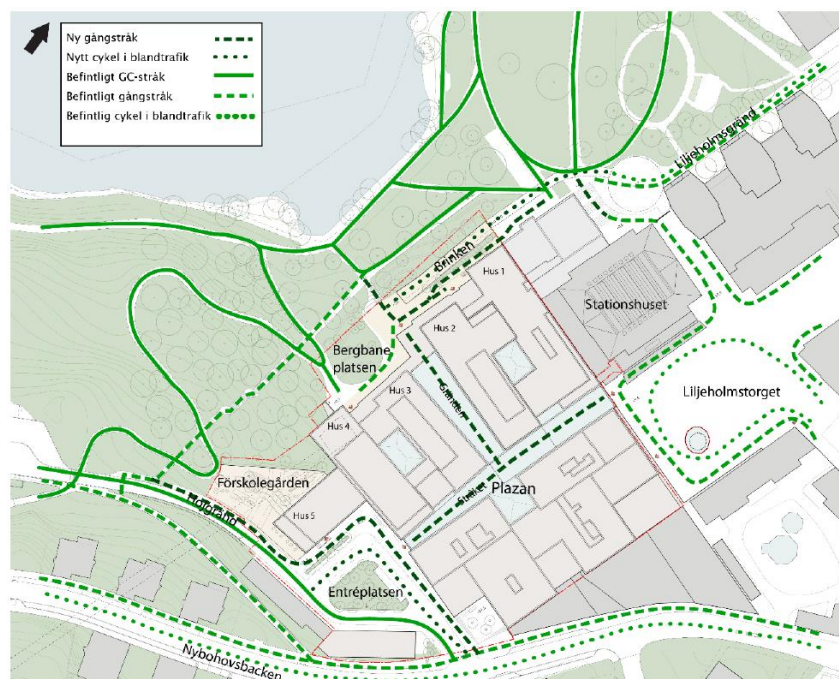


Illustration av föreslaget gång- och cykelnät. Bild: Tyréns

Kollektivtrafik

Förslaget påverkar inte kollektivtrafikens [system](#) i området. Liljeholmens buss- och tunnelbanestation kvarstår likt idag. [Planförslaget och den nya tunnelbanan Fridhemsplan-Älvsjö påverkar anläggningen genom att entrén mot Trekantsparken byggs om inom ramen för detaljplan Tunnelbana Fridhemsplan-Älvsjö \(Dnr: 2020-09494\).](#) Den nya entrén förenklar för resenärer att röra sig mellan kollektivtrafiken och verksamheterna i området. Entré till Nybohovshissen föreslås ske direkt från förbindelsegången från tunnelbanan samt från Bergbaneplatsen, vilken ersätter dagens förbindelsegång. Tunnelbanan planeras vara i drift under byggtiden men planförslaget får en påverkan på förbindelsegången mot Nybohovshissen som kommer vara ur drift under delar av byggtiden. Nybohovshissen kommer därför behöva ersättas med annan ersättningstrafik under denna tid.

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

Parkering för bil

I dagsläget finns en befintlig markparkering med 47 parkeringsplatser för BRF Liljeholmsterrassen. Dessutom har Region Stockholm en yta som delvis används för parkering. I planförslaget byggs ett garage i motsvarande läge med motsvarande antal parkeringsplatser.

Tidigare utförda beläggningsstudier gjorda av Parkman visar att beläggningen i Liljeholmsgallerians garage är cirka 50 % under timmen med högst användning på vardagar vilket innebär att cirka 300 parkeringsplatser står lediga. Den nya exploaterings verksamheter väntas medföra ett parkeringsbehov om maximalt cirka 225 parkeringsplatser. Det innebär att utbudet i befintligt garage med marginal uppfyller den förväntat ökade efterfrågan av parkeringsplatser i garaget. Trots att beläggningen i garaget ökar uppskattas fortfarande cirka 80 parkeringsplatser stå tomma under vardagens maxtimme efter att området exploaterats.

Parkering för cykel

Det gröna parkeringstalet innebär bland annat främjande av cykling och hållbart resande genom att öka andelen cykelresor.

För verksamheterna uppskattas behovet av antalet cykelplatser till cirka 800. Cykelparkering till arbetsplatser ska i första hand lösas inom fastigheten i cykelrum eller intill entréer. För anställda ordnas cykelparkering främst i cykelrum, och för besökare på kvartersmark intill entréer. Cykelrum ordnas dels i nya garaget, under Plazan med ingång från Liljeholmstorget samt i överbyggnaden med ingång från Entréplatsen. Därtill kan såväl den nya entréplatsen och torget liksom Bergbaneplatsen möbleras med cykelställ och lättillgängliga cykelplatser för besökare.

Räddningstjänst

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

Samtliga byggnader dimensioneras med utgångspunkt i att utrymning förväntas kunna ske utan medverkan av räddningstjänsten. På torget finns gott om plats för samling av människor av personer som utrymts från tunnelbanan. Räddningstjänstens insats kan förväntas påbörjas inom normal insatstid d.v.s. inom 10 minuter. Största avstånd från uppställningsplats för räddningsfordon till vattenbrandpost bör ej överstiga 75 meter.

Utrymning av tunnelbana

Överdäckningen av det idag öppna spårområdet påverkar utrymningen dels inom området men även utrymningen av befintliga tunnlar. Den nya överdäckningen har en längd på ca 125 meter. Tillsammans med den angränsande

tunnelbanestationen blir den totala längden ca 325 meter. Bedömningen är att det krävs nya utrymningsvägar från den nya tunneln. I planförslaget finns två separata utrymningstrapphus i södra delen av överdäckningen. I norra delen föreslås en förbättrad utrymning dels mot befintlig plattform, dels via en korridor mot Trekantsparken. De norra utrymningsvägarna har förutsättningar för och bör utformas så att personer med funktionsnedsättning ska kunna ta dessa vägar.

Tillgänglighet

Samtliga ytor inom det föreslagna planområdet kommer att göras tillgängliga för personer med rörelsehinder. Parkering för rörelsehindrad anordnas i det nya garaget och i övrigt hänvisas till befintligt garage till gallerian.

Angöring till gallerian och tunnelbanan inom 10 meter sker idag på Liljeholmstorget. Denna angöring kompletteras med ny, tillgänglig angöring vid den nya entréplatsen. De allmänna tillgänglighetskraven uppfylls.

Avfallshantering

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

Gestaltungsprinciper

Följande avsnitt i planbeskrivningen anger en beskrivning för hur planbestämmelserna som rör gestaltning är tänkta att tolkas.

Följande gestaltungsbestämmelser gäller för samtliga byggnader i planområdet med undantag för byggnader på E-område samt fristående byggnader vars storlek underskrider 21 kvm

Bestämmelsen beskriver för vilka delar av området som bestämmelserna är tillämplbara. För övriga byggnader (tekniska anläggningar inom E-område, utrymningstrappan på Entréplatsen samt mindre kioskbyggnader och dylikt på allmän plats) gäller allmänna gestaltungskrav i enlighet med PBL 8 kap. 1§.

Varje byggnadskropp ska ha en egen kulör och gestaltning

Planförslaget består i huvudsak av en sammanhängande byggnadsvolym. Denna volym är uppdelad i vad som ska tolkas som byggnadskroppar, var och en med sin egen nockhöjd. Varje sådan kropp ska ges en särskiljande gestaltning. Fönstersättning och kulör är de viktigaste beståndsdelarna till att skapa ett eget uttryck. Samtidigt är det viktigt att hitta balans i variationen.

Gestaltningen av byggnaderna ska upplevas som en sammanhållen komposition.

Fönstersättning ska i huvudsak vara tydligt symmetrisk.

Symmetrin hos enskilda byggnadskroppar behöver inte vara strikt, mindre avvikelser är tillåtna men den övergripande upplevelsen ska vara i huvudsak symmetriska byggnadskroppar. Det är en fördel om symmetri inte bara appliceras i fönstersättningen. Symmetrier bör finnas i alla skalor.

Fönsterytor större än 3,5 kvm ska indelas i mindre ytor med t.ex. fönsterposter eller spröjs. Bestämmelsen gäller ej sockelpartiet, se definition nedan, och ej översta våningsplanet.

Bestämmelsen syftar till att förbättra läsbarheten av byggnader genom att undvika stora sammanhängande blanka ytor. Fönster bör ha en vertikal form, alternativt delas vertikalt med post, spröjs eller fasadstykke. Undantag för bestämmelsen görs för sockelvåningar, fasaddelar som vetter mot terrasser samt översta våningsplanet i respektive byggnadsdel. Ett sätt att uppnå stora fasadytor med mindre fönster än 3,5 kvm är att behålla en fönsterbröstning om minst 0,8 meter, med undantag för sockelpartiet och översta våningsplanet.

Varje fasad ska vara indelad så att sockelparti, mittparti respektive övre fasadparti är tydligt avskiljbara från varandra. Sockelpartiet utgörs av bottenvåningen eller de två nedersta våningsplanen (samt det nedersta våningsplanet ovanför takterrass på fasad som vetter mot Trekantsparken) och ska vara markerad i kulör, listverk och/eller i övrigt ha en avvikande utformning mot övrig fasad. Sockelvåningarna ska ha en högre bearbetningsgrad än övrig fasad. Det övre fasadpartiet utgörs av det översta, eller två översta våningsplanen och ska gestaltningsmässigt skilja sig från mittpartiet i fråga om fönstersättning, fönstertyp, kulör, tydlig fasadlist eller annan likvärdig markering. Taket ska markeras med listverk, taksprång eller likvärdig arkitektonisk lösning.

I denna planbestämmelse styrs proportionerna mot en tredelad fasad, och att nederdelen och överdelen är ungefär lika höga. För att uppnå detta för högre byggnadskroppar kan byggnadskroppen delas upp med en horisontell fasadlist eller liknande även några våningar upp på byggnaden. Fasaden allra närmast marken, sockeln, utformas med avvikande material och/eller kulör för att "förankra" huset. En högre bearbetningsgrad på sockelvåningar bidrar till att stärka kvalitéerna nära stråk, torg och parker. Vid

kulörskiftningar i fasad bör de mörka kulörerna placeras nedanför de ljusa.

Entréer ska vara gestaltningsmässigt tydligt markerade.

Entréer ska framhävas med storlek, kulör, gestaltning och material. Förekomsten av detaljer i den lilla skalan bör vara som störst vid och runt entréer. Ju större betydelse en entré har, desto mer bör den framhävas. Högst dignitet ges entréer som leder in i själva gallerian eller kontorskomplexet och som invändigt bereder möjlighet att ta sig genom byggnaden och ut på andra sidan. Näst högst dignitet ges entréer som leder in i en specifik byggnad, följt av entréer som leder in i en viss lokal och slutligen entréer till miljörum, teknik eller dylikt.

Utöver angiven byggrätt inom C betecknat område får burspråk utföras om maximalt 10% av fasadlängden. Enstaka balkonger samt skärmtak tillåts. Burspråk, balkonger och skärmtak får skjuta ut högst 1 meter över allmänna platser och högst 1,6 meter över kvartersmark. Bestämmelsen gäller ej under 3,5 meter ovan marknivå. På fasader som vetter mot Trekantsparken eller Liljeholmstorget gäller bestämmelsen ej under 7,0 meter ovan marknivå.

För att ge fasaderna en mer livfull karaktär genom olika utskjutningar på fasaden ges möjligheten till att utöka bruttoarean utöver på plankartan angiven byggrätt. Kravet är att fri höjd enligt stadens krav hålls. Begränsningen om 10% syftar till att förhindra att burspråk dominerad fasaden.

Trappor, kantstöd och murar ska utföras i natursten. Räcken ska utföras i smide. Bestämmelsen gäller inom användningsområde C.

Bestämmelsen syftar till att säkra en kvalitetsnivå på kvartersmarken inom användningsområde centrum.

Takträdgårdarna

Takytorna bör ges en användning utöver plats för tekniska anläggningar. Detta regleras med planbestämmelser genom att maximalt 25% av takytan får anläggas med tekniska anläggningar och att övriga takytor bör ges en funktion. Takträdgårdar bör ges samma standard som kontorsgård i markplan för vistelse och rekreation för de korttidsboende och de arbetande i byggnaderna. För områden med bestämmelse f2 är minimumkravet att huvuddelen av takytan ska förses med vegetation.



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

Konsekvenser

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret har beslutat att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL eller MB att en miljöbedömning behöver göras. Beslutet baseras på kriterier i miljöbedömningsförordningen 5§ och 10-13§§. Inför att beslutet om undersökning av betydande miljöpåverkan fattats har ytterligare underlag begärts in, då detaljplanen klassas som ett sådant MKB-projekt som avses i 4 kap. 34 § PBL.

Planförslaget innebär att en omfattande ny bebyggelse på till största delen på redan hårdgjorda eller överdäckade ytor. Grön mark tas därmed inte i anspråk, med undantag för 425 kvadratmeter parkmark omedelbart norr om bergbanans stationshall. Parkmarken saknar träd med naturvärdesklassning. Förändringen motiveras av det kollektivtrafik- och servicenära läget och i det möjligheten att utveckla Liljeholmen som stadsdelscentrum med regional tyngdpunkt.

Kontoret bedömer att planförslaget får påtagliga konsekvenser för landskapsbilden, i synnerhet sett från norr. Kontoret bedömer även att planförslaget kan bidra till en utveckling som stärker Stockholm som en stad med stor användning av kollektivtrafik, genom komplettering av bebyggelse i ett mycket gott kollektivtrafikläge. Stort kollektivtrafiknyttjande innebär att bilberoendet kan minska vilket är mycket viktigt för att klara Sveriges klimatmål. Samtliga entréer i området nås inom 200 m från tunnelbanan, varav merparten av gångsträckan är inomhus, vilket förväntas bidra till ökad andel kollektivtrafiknyttjande och

mindre bilåkande. Liljeholmens centrum har redan idag en mycket hög andel kunder som kommer med kollektivtrafik, gång eller cykel. Denna andel, och antal, förväntas stiga ytterligare.

Den föreslagna bebyggelsestrukturen innebär ett högt markutnyttjande av både befintlig och överdäckad mark.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Det bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa. De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Riksintressen

Riksintresse för kulturmiljö

Riksintresse för kulturmiljövården *Stockholms innerstad med Djurgården*: Planförslaget berörs av riksintresset genom att vara synligt från bland annat Västerbron. Planförslaget är knappt synligt från Västerbron och andra utpekade platser och planförslaget bedöms därmed inte påverka riksintresset negativt.

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

Riksintresse för kommunikation

Planområdet ligger inom skyddsavstånd från Bällstaradarn och därmed finns en höjdbegränsning för byggnadernas totalhöjd. Den maximala höjden för byggnader i planen regleras med nockhöjd samt begränsning av höjd för teknikbyggnader på taket. Den högsta byggnaden i samrådsförslaget har en maximal nockhöjd om +68.0 m.

En flyghinderanalys har genomförts av Luftfartsverket (2024). I analysen anges planförslaget som utan anmärkningar.

Kulturmiljö och landskapsbild

Bebyggelsestätheten i Liljeholmens centrum ökar och byggnadshöjderna uppgår till 14 våningar. Byggnaderna blir

synliga på håll främst mot norr och bildar mot detta väderstreck en upptrappande ny stadsfront. Upplevelsen av den nya skalan blir påtaglig främst på nära håll från Trekantsparken och från kv. Silon i Nybohovsbacken samt på långt håll från samtliga vypunkter norrifrån som redovisas i stadsbilsanalysen. Den storskaliga effekten mildras av volymhanteringen. Sett från Marievik blir effekten av de stora bebyggelsevolymerna betydligt mindre påtaglig då befintliga hus vid Liljeholmsvägen och nedre delen av Nybohovsbacken skymmer siktlinjerna.

Vypunkt	Synlighet / avstånd	Antikvarisk bedömning av stads- och landskapsbild
Västerbron (riksintresseområde)	Liten / 1600 m	Liten påverkan
Västra Årstabron	Liten / 1100 m	Neutrala konsekvenser
Trekantens badplats	Stor / 500 m	Måttligt negativa konsekvenser
Trekantsparken	Stor / 300 m	Måttligt negativa konsekvenser
Liljeholmsgränd	Medelstor / 100 m	Måttligt negativa konsekvenser
Parkstråket vid Hojgränd	Stor / 50 m	Små negativa konsekvenser
Liljeholmstorget	Medelstor / 150 m	Måttligt negativa konsekvenser
E4:an	Ingen-marginell / 600-800 m	Ingen påverkan
Södertäljevägen / Liljeholmsbron	Ingen-marginell / 200-800 m	Ingen påverkan

Bedömning av planförslagets påverkan på stads- och landskapsbild från utvalda vypunkter (se stadsbilsanalys, Tyréns 2024, för mer info):

I planförslaget ingår att K-konsulthuset med visst kulturhistoriskt värde bevaras som volym men byggs om, byggs till och byggs på. Förändringarna är så omfattande att de flesta kulturhistoriska värden förknippade med dagens byggnad utgår.

Sammantaget bedöms landskapsbilden förändras med ”måttligt negativa konsekvenser” vilket bedöms godtagbart med hänsyn till planförslagets storlek och positiva stadsbyggnadseffekter.



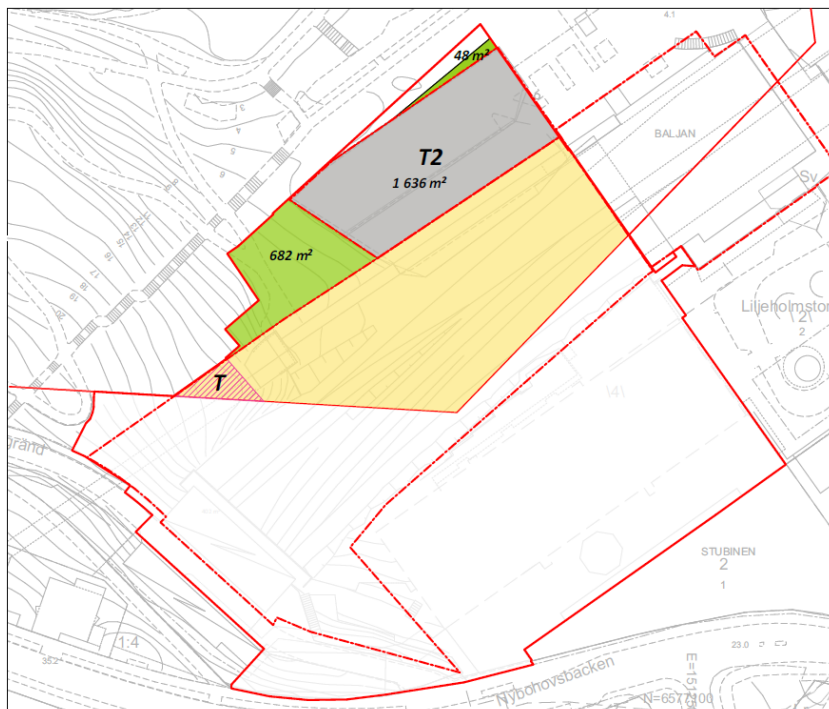
Fotomontage nytt planförslag sett från andra sidan Trekanten. Montage:

Wester+Elsner arkitekter.

Upphävande av strandskydd

Strandskydd gäller inte inom nu gällande detaljplan och stadsplan med hänvisning till övergångsbestämmelserna i naturvårdslagen och senare reformer. Att strandskydd inte råder på platsen i nuläget innebär att de åtgärder som är förbjudna inom strandskyddade områden enligt 7 kap. 15 § MB inte är förbjudna inom någon del av det markområde som planerna idag reglerar. I enlighet med gällande lagstiftning kommer dock strandskyddet att återinträda när en ny detaljplan ersätter den nu gällande detaljplanen om inte kommunen i den nya detaljplanen beslutat att strandskyddet ska upphävas eller att det fortsatt är upphävt.

Detaljplanens genomförande kräver att strandskyddet upphävs inom delar av kvartersmark och allmän platsmark. Bestämmelse om upphävande av strandskydd inom nämnda delar av planen har införts i plankartan. Kommunen får enligt 4 kap 17 § PBL 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, se 7 kap 18 e § MB. Vid ett genomförande av planen finns ett område på som smalast cirka 40 meter mellan strandlinjen och framtida kvartersmark, vilket fortsatt säkerställer allmänhetens tillgång till strandområdet.



Det sammanlagda område (5784 kvm) där strandskyddet upphävs redovisat i färgade raster motsvarande vilka användningar som regleras i befintlig detaljplan. Gröna ytor parkmark, grå T2-område, gula ytor T1-område. För område T på illustrationen upphävs inte strandskyddet. Strandskyddet är idag upphävt i sin helhet inom området.

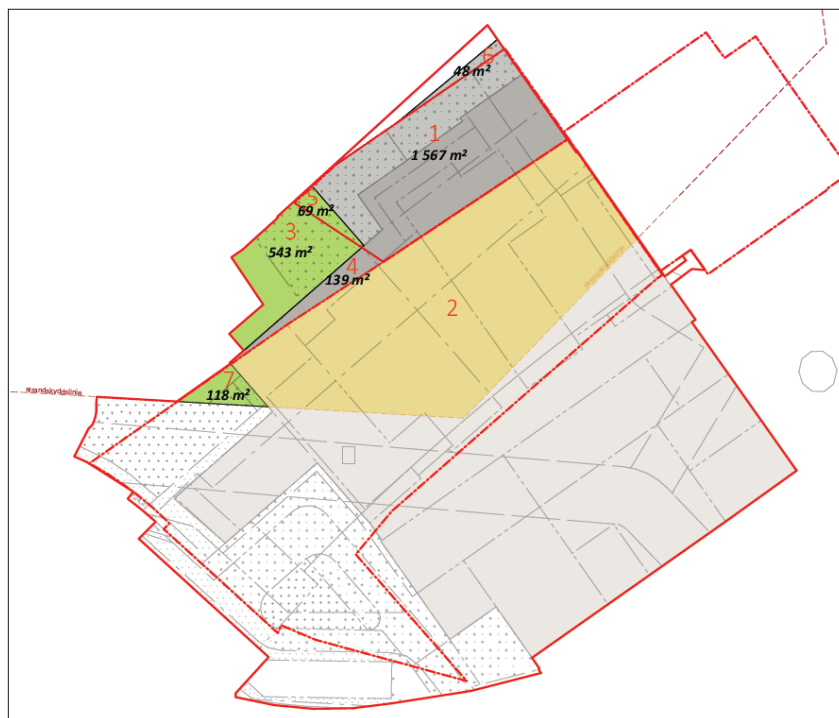


Illustration "upphävande strandskydd" med gällande detaljplaner (planmosaik) som bakgrundsbild: Strandskyddet upphävs i planen för rastrerade områden 1-6, enligt lista nedan.

Område 1 (1567 kvadratmeter)

Marken är planlagd som, och i anspråkstagen för, parkeringsändamål sedan 1961. Bestämmelsen har bekräftats vid planläggning 1995, 1999 och 2001. Parkeringsytan är inhägnad med ett högt staket och därmed fysiskt avskild från parken. Marken bedöms därmed som redan ha tagits i anspråk på ett sätt som gör att den saknar betydelse för strandskyddets syften. I planförslaget anges marken som "CKP1" samt "CP1E2" och främre delen av ytan planeras som publik förgårdsmark till den nya bebyggelsen. Ytan planeras få en offentlig karaktär, vilket i praktiken ökar tillgängligheten till ytan för allmänheten jämfört med dagens instängslade parkeringsyta.

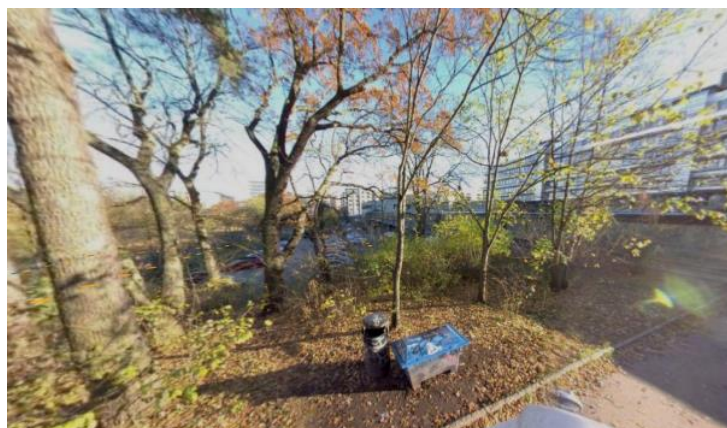
Område 2 (3417 kvadratmeter)

Marken är planlagd som, och i anspråkstagen för, tunnelbaneändamål, bergbana, samt gångbro till bergbanan, sedan 1961. Marken består i huvudsak av ett schakt för tunnelbanan och är idag inte beträddbar. I planförslaget är marken angiven som centrum och kontor ovanpå tunnelbaneschaktet. Gångbron till bergbanan rivs och ersätts med invändiga och utvändiga gångstråk mellan tunnelbanan och bergbanan. Marken bedöms redan ha tagits i anspråk på ett sätt som gör att den saknar betydelse för strandskyddets syften. Därtill bedöms tunnelbana och bergbana samt dess kringfunktioner som ett

angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför planområdet.

Område 3 (543 kvadratmeter)

Marken är idag utformad och planlagd som parkmark och föreslås fortsatt planläggas som PARK men med 3D-avgränsad underbyggnadsrätt. Underbyggnaden planläggs som "C1P1E2T3" respektive "CP1E2" och underbyggnaden innehåller komplementfunktioner till främst centrum, tunnelbana och bergbana som utrymningstrappor för tunnelbana, schakt, parkering och tekniska anläggningar. Marken behöver delvis justeras i nivå för att säkra tillgängliga nivåer mot underliggande och kringliggande funktioner som bergbana. Strandskyddet behöver upphävas för att säkra ett genomförande av underliggande funktioner under parken samt för att kunna montera och överdäckningskonstruktionerna innan de skjuts på plats över tunnelbanan. I konstruktionerna ingår konstruktioner för centrum, tunnelbana och koppling till bergbana. Tunnelbana och bergbana samt dess kringfunktioner bedöms som ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför planområdet. Parkmarken avses återställas till en i huvudsak grön parkyta efter ett genomförande och bli fortsatt allmänt tillgänglig.



Område 3 – grönt område. ståendes mitt i brunt område, mot öster



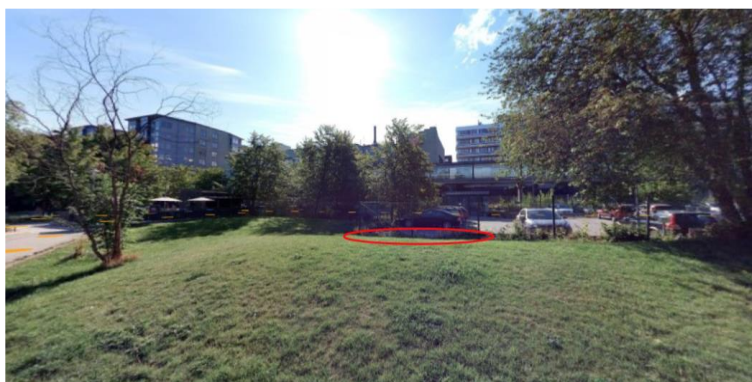
Område 3 – grönt område. Sedan fotot tagits har den stora almen avverkats på grund av almsjuka.

Område 4 (139 kvadratmeter)

Område 4 består av parkmark (plantering, gräsyta och gångväg) som idag är reglerad som PARK. I planförslaget är marken angiven som centrum, kontor, tillfällig vistelse, parkering, trafikanläggning för passage mellan tunnelbana och bergbana samt trafikanläggning för utrymningsutrymme från tunnelbana. Funktionerna avses överlagra varandra, med funktioner kopplade till tunnelbana under mark och bergbana i markplan. Tunnelbana och bergbana samt dess kringfunktioner bedöms som ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför planområdet.

Område 5 (69 kvadratmeter)

Område 5 består av mark planlagd som trafikområde parkering. Området är avgränsat från närliggande parkmark med ett högt staket och används för parkeringsändamål. Ytan föreslås övergå till Park men med underbyggnadsrätt för centrum, parkering och teknisk anläggning. Strandskyddet behöver upphävas för att säkra ett genomförande av underliggande funktioner under park samt för att kunna montera och överdäckningskonstruktionerna innan de skjuts på plats över tunnelbanan. I konstruktionerna ingår konstruktioner för centrum, tunnelbana och koppling till bergbana. Marken bedöms redan ha tagits i anspråk på ett sätt som gör att den saknar betydelse för strandskyddets syften. Därtill bedöms tunnelbana och bergbana samt dess kringfunktioner som ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför planområdet. Ytorna avses formas till en i huvudsak grön parkyta efter ett genomförande och bli allmänt tillgängliga.



Turkosblå område inom röd markering sett från norr

Område 6 (48 kvadratmeter)

Området 6 består av parkmark i form av gräsyta inom Park. I planförslaget är marken angiven som centrum, kontor och parkering med ringprick och avses utformas som en gångfartsyta inom kvartersmark mellan Liljeholmsgränd och bergbanan. Gångfartsytan behöver anläggas inom strandskydd som en

konsekvens av ny stationsuppgång till ny tunnelbana med tillhörande hisschakt som planeras i direkt intilliggande detaljplan. Planerade hisschakt bryter rörelsestråk vilka behöver få en ny placering direkt intill. Tunnelbanan och dess hisschakt bedöms som angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför strandskyddsområdet och den föreslagna gångfartsytan är en direkt konsekvens av att hantera detta allmänna intresse.

Område 7 (118 kvadratmeter)

Område 5 består av mark planlagd som specialanläggning tunnelbana. Ytorna föreslås övergå till Park men med underbyggnadsrätt för tunnelbana (befintlig bergbana). Strandskyddet föreslås inte upphävas för denna del.

Skäl för upphävande av strandskydd

De särskilda skäl för upphävande av strandskydd som kommunen anser som tillämpligt inom kvartersmarken i detta planområde är:

7 kap. 18 e § MB

Som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet får man beakta endast om det område som upphävandet eller dispensen avser

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,

2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,

3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,

4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,

5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller

6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.

Särskilda skäl för upphävande av strandskydd. De skäl som återopas i denna detaljplan är fetmarkerade.

Bedömda konsekvenser av förslaget

Strandskyddets syfte är att trygga allmänhetens tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv. Detaljplaneförslaget bedöms inte påverka tillgängligheten till området negativt. Tillgängligheten bedöms snarare påverkas positivt genom att planförslaget medför en mer tillgänglig och tryggare miljö. Användningen av den aktuella kvartersmarken är inte direkt privatiserande ändamål såsom bostäder utan ändamål i form av centrumverksamheter som upplevs som allmänna och vars funktion bygger på att allmänheten ges tillträde till marken.

Höjdskillnaden mellan Trekantsparken och planområdet medför att exploateringen inte **bedöms** inkräkta på strandmiljön och den omkringliggande naturmarken. Ur ett rekreativperspektiv medför planförslaget att markområden som idag till stora delar upplevs som otrygga görs mer öppna och tillgängliga. Den bebyggelse som planeras är anpassad för att medföra en så liten påverkan på växt- och djurliv som möjligt.

Planförslaget innebär oförändrad andel parkmark inom planområdet. Inom kvartersmarken omformas 583 kvadratmeter från instängslad parkeringsyta till förgårdsmark i form av gångfartsyta, planteringar och plats för uteserveringar. Även om denna yta inte regleras som allmän avses den få en offentlig karaktär som en del av entrézonerna mellan park och centrum och bedömningen är att denna yta kan bidra till att stärka de värden som avses skyddas med strandskyddet.

Kommunen anser att de ovan anförda skälen visar att marken i planförslaget delvis redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att de saknar betydelse för strandskyddets syften samt behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Det bedöms som en effektiv markanvändning att överdäcka befintligt spårområde och därigenom möjliggöra en direkt utvidgning av dagens pågående centrumverksamhet med handel och arbetsplatser. Planförslaget gör det möjligt att uppföra nya lokaler för kontor, dagvård- och hälsa samt förskola i ett kollektivtrafik- och stationsnära läge. En exploatering i enlighet med planförslaget bidrar till att uppfylla kommunens behov av arbetsplatser i söderort och utvecklar även centrumet i linje med översiktsplanens intentioner. Kommunen bedömer att denna utvidgning av den pågående verksamheten inte kan ske på annan plats än denna. Lokaliseringen bidrar även till att tillgängliggöra rekreativa värden och miljöer för intilliggande befintliga bostäder och befintliga/nya arbetsplatser genom att skapa nya gångkopplingar till Trekantsparken.

Område nr.	Strandskydd upphävs	Yta (kvadratmeter)	Åberopat lagrum i 7 kap. 18 e § MB
1	Ja	1564	Punkt 1, 5
2	Ja	3466	Punkt 1, 5
3	Delvis	597	Punkt 5
4	Ja	146	Punkt 5
5	Delvis	138	Punkt 5
6	Ja	51	Punkt 5
7	Nej	118	

Dagvattenhantering och miljökvalitetsnormer för vatten

Miljökvalitetsnormer, MKN för vattenförekomster utgör kvalitetskrav. Enligt Weserdomen från 2016 (ett prejudicerande fall i EU-domstolen) får ingen enskild kvalitetsfaktor försämrats även om den sammanlagda statusen inte påverkas. Det måste därmed säkerställas i planprocessen att dagvatten som leds till vattenförekomster inte påverkar någon kvalitetsfaktor negativt för att med säkerhet säga att exploateringen inte medför risk att recipienten inte uppfyller miljökvalitetsnormerna.

Miljökvalitetsnormer för vattenförekomsten Trekanten är att 2027 uppnå god ekologisk status samt god kemisk ytvattenstatus med undantag för [PFOS](#), [bromerad difenyleter](#), [kvicksilver](#) och [kvicksilverföreningar](#).

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

Ekologisk status [januari 2026](#): Måttlig

Kemisk ytvattenstatus [januari 2026](#): Uppnår ej god status

Efter planförslaget genomförande kommer dagvatten att fördröjas och renas lokalt inom planområdet där beräkningar visar att exploateringen har en god marginal i den fördröjningsvolym som erhålls. Totalt krävs [255 m³](#) fördröjningsvolym för utredningsområdet beräknat utifrån kravet att fördröja de första 20 mm av ett regn. Enligt de planerade åtgärder som integrerar både dagvatten och estetiska åtgärder visar på en möjlig kapacitet på ca [330 m³](#) fördröjningsvolym. De dagvattenåtgärder som föreslås är växtbäddar, planteringsytor på bjälklag med eller utan underliggande Savaq-system, skelettjordsmagasin, sedumtak samt ett dagvattenmagasin. Dagvattenmagasinet placeras i anslutning till garaget under föreslagna ramp på kvartersmark [eller under körbara ytor i den norra delen](#).

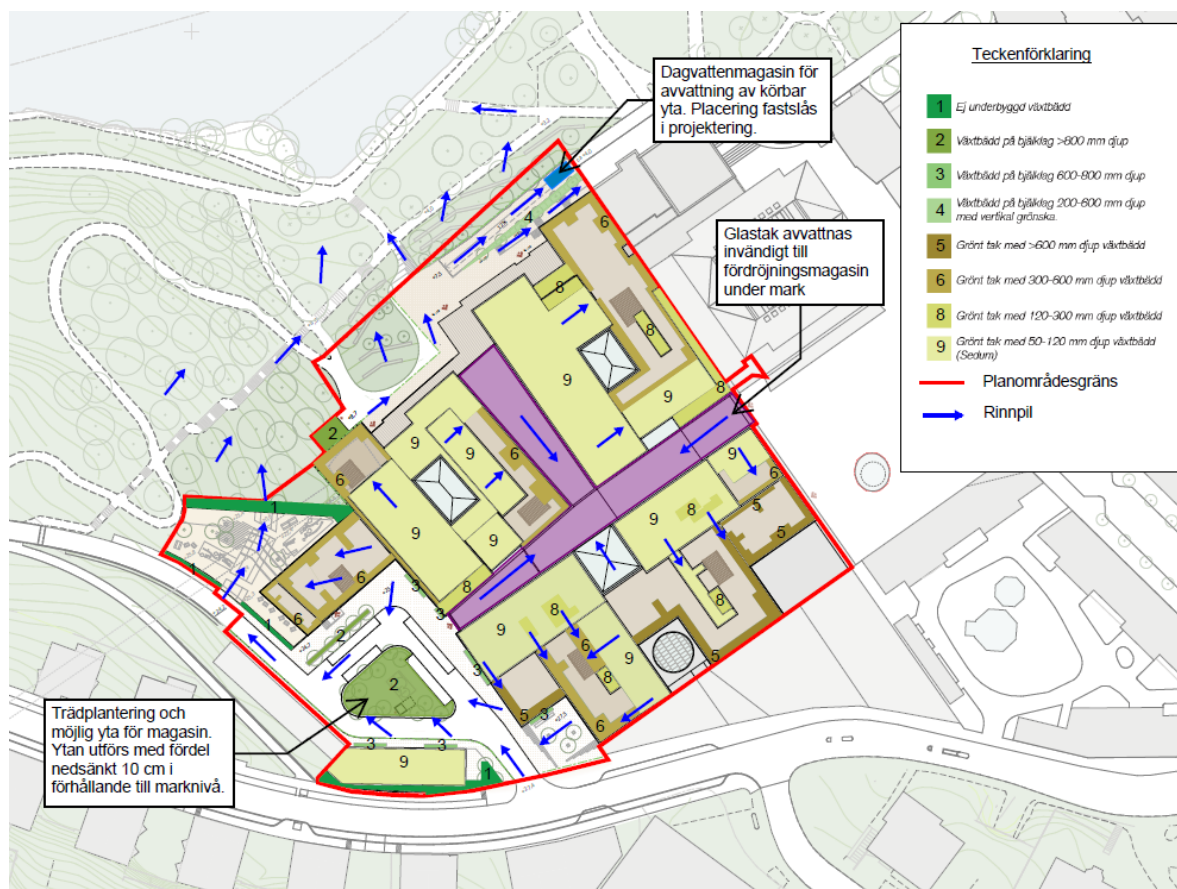
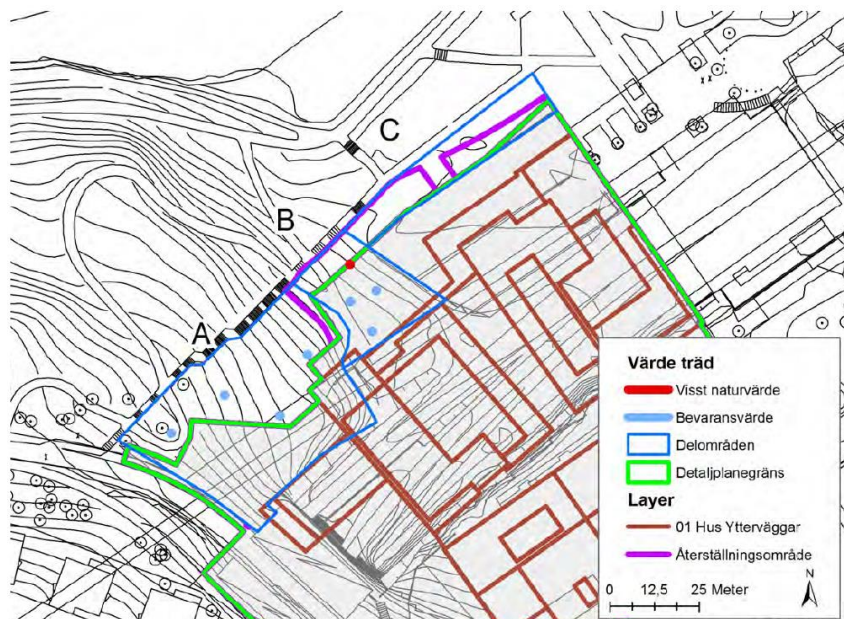


Illustration föreslagen dagvattenhantering, illustration Structor

Planförslaget bedöms därigenom inte påverka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten eftersom belastningen av näringsämnen eller förorenande ämnen **minskar jämfört med nuläget**.

Naturvärden

Enligt naturvärdesutredning av Conec (2024) finns i eller i omedelbar anslutning till planområdet ett träd med visst naturvärde och sju träd med bevarandevärde. Fyra av träden med bevarandevärde bedöms kunna sparas medan resten behöver fällas som en konsekvens av planförslaget. Konsekvensen bedöms som godtagbar. Goda möjligheter finns till kompensationsåtgärder i parken.



Inventerade träd i, och i omedelbar närhet till, planområdet. (Conec, 2024)

Spridningsanalys för ädellövskogar för arter som har medelsvårt att sprida sig visar att det finns fungerande spridningsvägar från Årsta vidare genom centrala liljeholmsområdet vidare mot Vinterviken och öarna i Mälaren. Planområdet tangerar dessa spridningssamband men berör inga kärnområden. Sen analysen gjorts har flera större almar tagits ner inom planområdet vilket minskat dess betydelse som del i spridningssambandet.



Illustration från rapporten Ekologisk spridningsutredning, Ekologigruppen 2020.

Mindre hackspett återfinns inom detta spridningssamband men har inte påträffats inom planområdet vid fågelinventering. Mindre hackspett behöver stora sammanlagda arealer lövskog i sitt revir och områdena med livsmiljön får inte ligga för långt från varandra. Genom detta kan arten fungera som en god indikator på fungerande lövskogssamband. Bedömda platser för revir för mindre hackspett är vid Vinterviken och Årstaberg. Nyplantering av lövträd inom planområdet och i Trekantsparken kan bidra till att stärka spridningssambanden till de värdefulla ekområdena vid Katrineberg. Genomförd fågelinventering visar inte på några utpekade revir inom planområdet undantaget Duvhök som bedöms ha ett större revir som omfattar hela Liljeholmen med omnejd.

Gröna tak och planteringar av träd och buskar på kvartersmark och i parkmark bedöms på sikt helt kompensera för de naturvärden som utgår när träd behöver tas ner inom planområdet.

Mikroklimat

Skugga och sol

En skuggstudie och en solstudie (Wester+Elsner, 2024) har genomförts som i korthet visar följande skillnader mot dagens situation:

- Skuggornas utbredning rakt norr om planområdet ökar vid alla tider på året fram till cirka klockan 15:00.
- Liljeholmstorget blir mer skuggat efter cirka klockan 14:00 vid alla tidpunkter på året.

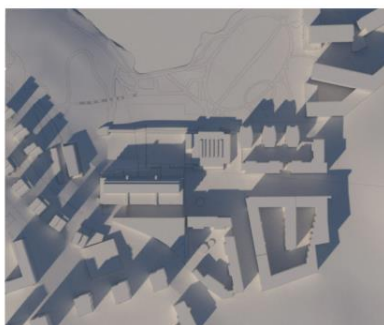
I planarbetet har det prioriterats att inte skugga den västra delen av Trekantsparken, vid fruktlekplatsen och den plana gräsmattan ”ovalen”. En utgångspunkt har också varit att parken och torget ska skuggas vid olika tider, dvs. aldrig skuggas samtidigt. Dessa mål uppnås i princip.



BEFINTLIG SITUATION
Vårdagjämning, 20 Mars. Kl: 09:00



FÖR PLANFÖRSLAGET
Vårdagjämning, 20 Mars. Kl: 09:00

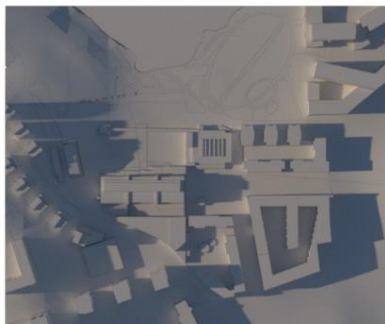


BEFINTLIG SITUATION
Vårdagjämning, 20 Mars. Kl: 12:00

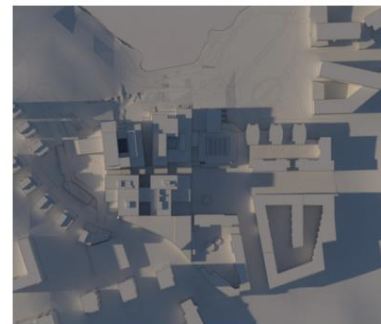


FÖR PLANFÖRSLAGET
Vårdagjämning, 20 Mars. Kl: 12:00





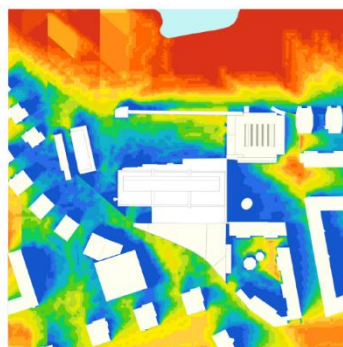
BEFINTLIG SITUATION
Vårdagjämning, 20 Mars, Kl: 15.00



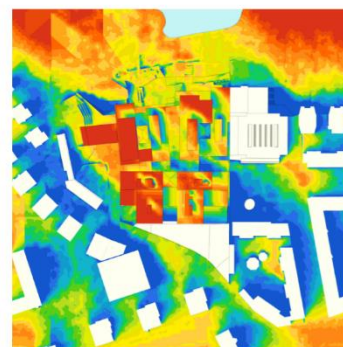
FÖR PLANFÖRSLAGET
Vårdagjämning, 20 Mars, Kl: 15.00



Jämförelse antalet soltimmar vid vårdagjämning 20 mars kl 12. För fler tidpunkter, se rapport Skuggstudie (Wester+Elsner, 2024)



BEFINTLIG SITUATION
Vårdagjämning, 20 Mars, Kl. 09.00 - 17.00



FÖR PLANFÖRSLAGET
Vårdagjämning, 20 Mars, Kl. 09.00 - 17.00



Jämförelse antalet soltimmar vid vårdagjämning 20 mars kl 09-17. För fler tidpunkter, se rapport Solanalys (Wester+Elsner, 2024)

Vind

En vindstudie (WSP, 2024) har genomförts som visar att vindkomfort uppfylls i marknivå för planområdet. Endast delar av förskolegården och takterrassen på hus 1 bedöms överskrida riktvärden för komfortvind. Detta bedöms kunna hanteras vid fortsatt projekteringen. Sammantaget bedöms planförslaget bidra till förändrade vindflöden men inte till att alstra mer vind.

Risker och störningar

Buller och vibrationer

Buller- och vibrationsutredning har genomförts av Delta Akustik, 2024. Sammanfattningsvis innebär planförslagets överdäckning av tunnelbanan en sänkning av trafikbullernivåerna i området, i vissa delar är förändringen markant. Förskolegården som omfattas av nationella riktvärden för trafikbuller och industribuller utomhus får nivåer som uppfyller riktvärden. För

förskolans gård krävs bulleråtgärder mot entréplatsen och Hojgränd, med ett något högre bullerskydd mot entréplatsen. för att uppfylla stadens riktvärden om buller på skolgård. Övriga byggnader inom planområdet inhyser lokaler för kontor, hotell och centrumverksamhet och omfattas därmed inte av krav på trafik- eller industribuller utomhus vid fasad.

Riktvärden för ljudnivåer inomhus kan uppfyllas utan byggnadstekniska svårigheter för både kontor, hotell, och centrumverksamheter.

Risken för komfortvibrationer bedöms som mycket låg. Risken för stömljud bedöms dock som hög. Stömljudsdämpande åtgärder säkerställs med planbestämmelse om maximal stömljudsnivå om 32 dB(A) FAST för rum för sömn och vila vid tågpassage.

Elektromagnetiska fält

Med planerad bebyggelse för centrum, kontor, tillfälligt boende samt en förskola klaras riktvärden för elektromagnetiska fält med ett årsmedelvärde $< 0,4 \mu\text{T}$ enligt genomförd utredning av elektromagnetiska fält (msib, 2024).

Gränsvärdet " $< 0,4 \mu\text{T}$ " innehålls tack vare:

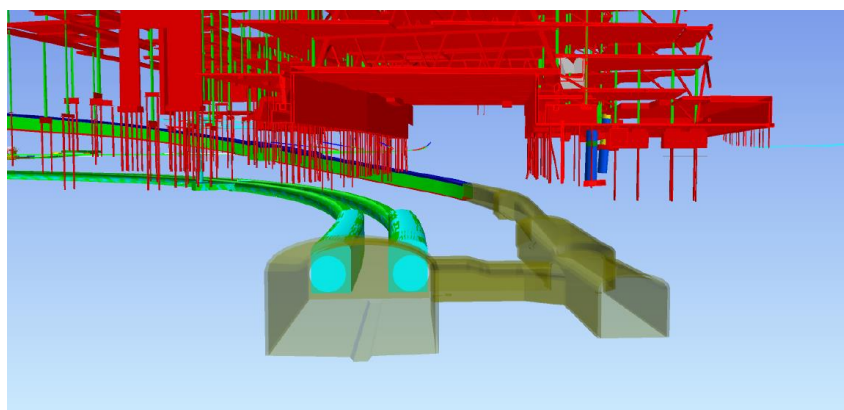
- att tunnelbanan är likströmsdriven och magnetfälten ifrån denna i huvudsak är av statisk karaktär (DC-fält).
- de avstånd som tunnelbanan och dess elanläggningar är belägna på är så pass stora $>15\text{-}20$ meter.
- avstånd mellan befintlig likströmstation och närmsta planerade byggnad är det ca 16 meter, mellan källa till elektromagnetiska fält i likströmstation och planerad byggnad är det >20 meter.

Med ovanstående till grund så bedöms det inte finnas några hälsorisker på grund av elektromagnetiska fält från befintlig likriktarstation samt befintlig tunnelbana för den nya planerade bebyggelsen.

Geoteknik

Berggrunden inom området domineras av sedimentär gnejs med inslag av amfibolit och diabas. Utförda undersökningar indikerar att bergkvaliteten varierar (huvudsakligen bergklass B–C), men det finns osäkerheter kring utbredningen av svagare bergpartier (bergklass C och sämre), särskilt i stationens södra och sydvästra delar. Jordlagren ovan berget består i huvudsak av fyllning på lera och morän. Ingen generell risk för ras eller skred bedöms föreligga med hänsyn till topografin, men lokala stabilitetsfrågor i berget är kritiska där nya laster förs ned i nära anslutning till underjordiska konstruktioner.

Den planerade överdäckningen och bebyggelsen ovanför station Liljeholmen avses grundläggas med borrarade stålkärnepålar som förs ner relativt djupt i berget. Eftersom den nya bebyggelsen placeras direkt ovanför planerad tunnelbanestation på linjen Älvsjö - Fridhemsplan blir avståndet mellan pålarnas lastangreppspunkt och underliggande tunneltak begränsat. Utförda analyser visar att lasterna från pålarna sprids ner i berget och skapar spänningskoncentrationer runt tunnlarna, framförallt vid tunnelväggar och anfang (övergång mellan vägg och tak). Bedömningen är att ingen generell uppdimensionering av bergförstärkningen i tunnlar krävs för att hantera belastningen från planerad bebyggelse. Den typförstärkning (bultar och sprutbetong) som redan planeras för tunnelbanan bedöms tillräcklig för att hantera lasttillskottet men att det finns fortsatta osäkerheter som måste hanteras i vidare process.



*Illustration planerade tunnelrör och ovanliggande överdäckningskonstruktion.
Illustration Typsa*

Interaktionen mellan grundläggningen och tunnelbanan medför specifika risker som måste hanteras i fortsatt projektering och utförande:

- Stabilitet: Spänningsökningar kan leda till lokalt blockutfall i tunneltak eller väggar.
- Täthet: Rörelser eller vibrationer i berget riskerar att påverka befintliga injekteringsskärmar.
- Kollision: Det finns en risk att borrhörning för nya pålar kolliderar med tunnelbanans bergförstärkning, vilket kräver samordning för att undvikas.

Ett omfattande kontrollprogram krävs under byggtiden, innefattande vibrationsmätning, deformationsmätning och besiktning av tunnlarna för att verifiera att inga skador uppstår.

På plankartan finns nedanstående bestämmelse som hanterar grundläggningsarbeten. Med angränsande detaljplan syftas på detaljplan för ny tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan.

Schaktning, sprängning, pålning, borrarbete eller andra ingrepp i mark eller berg som kan påverka befintliga och planerade tunnelbaneanläggningar får endast utföras i samråd med anläggningsägare. Grundläggningsarbeten ska planeras i dialog med anläggningsägaren för att säkerställa nödvändiga skyddsåtgärder inom detaljplanen eller i tunnelbanetunnlar i angränsande detaljplan.

Byggnader och anläggningar ska utformas och grundläggas så att underliggande tunnelbaneanläggningar inom angränsade detaljplan inte får försämrad bärighet, stabilitet eller funktion. Belastningar från byggnadsverk får inte överföras till berget på ett sätt som skadar tunnlar och konstruktion eller täthet.

För övriga delar, exempelvis garage, förordas grundläggning på plintar eller packad fyllning där djupet till berg medger detta. Plintar föreslås där bergöverytan ligger inom begränsat djup (ca 3 m under grundläggningsnivån), alternativt grundläggning på packad fyllning efter urgrävning av befintlig fyllning och lera. Där bergöverytan ligger på större djup än ca 3 m under grundläggningsnivån rekommenderas grundläggning med stålörspålar. Dimensionerande grundvattennivå för vattentäta grundkonstruktioner är tillsvidare +2,0 inom området för parkeringen norr om tunnelbanans spårområde.

Luftföroreningar

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

Markföroreningar

Structor har inom ramen för projektet utfört en miljöteknisk markundersökning för planområdet. Markföroreningarna bedöms inte utgöra en särskild risk avseende människor och miljö inom planområdet efter schaktåtgärder, dvs. förutsatt att förorenade fyllnadsmassor omhändertas och transporteras till godkänd mottagningsanläggning. Föroreningarna som påträffats bedöms som lättåtkomliga. Analys av grundvatten visar på förhöjda halter av PFAS11 och PAH i ett grundvattenprov, och halterna överskrider Livsmedelsverkets jämförelsevärden för dricksvatten. Risken för exponering via dricksvatten intag bedöms som liten då inga dricksvattenbrunnar finns inom området, och då det undersökta grundvattnet snarare är ett s.k. markvatten i fyllningen och inte ett grundvattenmagasin med bedömt hög skyddsstatus

som t.ex. en grundvattenresurs. Markåtgärder inom planområdet bedöms medföra en förbättrad vattenkvalitet i sjön Trekanten med hjälp av spridning från planområdet till sjön Trekanten, förutsatt att strömningsriktningen inte är den omvända i praktiken, dvs. att det är sjöns ytvatten som påverkar markvattnet inom planområdet. Riskbedömningen visar att föroreningarna i grundvattnet inte bedöms utgöra en särskild hälsorisk för människor eller miljö inom planområdet.

Risker kopplat till tunnelbanan

Brandskyddslaget har 2022-25 genomfört riskbedömningar av överdäckning tunnelbana gällande personsäkerheten hos trafikanter i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om personsäkerhet i tunnlar och plattformsrum för tunnelbana och spårväg, TSFS 2017:119

Riskbedömningen visar att säkerhetsnivån med föreslagen utformning uppfyller kraven på samhällsrisk enligt de av Transportstyrelsen presenterade säkerhetsmål i tunnlar. Samhällsrisk är dock inom ALARP-området, vilket innebär att ytterligare åtgärder ska vidtas om de är kostnadsmässigt motiverbara. Risknivån är beräknad utifrån förutsättning att åtgärder vidtagits i syfte att säkerställa erforderligt brandskydd och utrymningssäkerhet för tunnelbanan vid planerad överdäckning, bl.a. kompletterande utrymningstrapphus samt mekanisk brandgasventilation. Dessa åtgärder reducerar kraftigt risknivån. Utrymningstrapphus säkerställs på plankarta [och plats för brandgasventilation finns i planerad byggnad](#).

Utöver de åtgärder som vidtagits i syfte att säkerställa utrymningssäkerheten vid planerad överdäckning har det inte identifierats några ytterligare kompletterande åtgärder som bedöms vara rimliga ur ett kostnad-nyttoperspektiv. För att resultatet av denna riskbedömning, och ovanstående slutsatser kring behov av åtgärder ska uppfyllas förutsätter det att följande åtgärder vidtas inom utrymme under överdäckning:

- Utrymningstrapphus i direkt anslutning till respektive tunnelmynning för att begränsa påverkan på utrymningsförutsättningarna på befintlig tunnel.
- Brandgasventilation i anslutning till befintlig tunnelmynning
- Brandgasventilation installeras i anslutning till plattformsrummet.

De två förstnämnda av dessa tre åtgärder säkerställs i detaljplanen med juridiskt bindande planbestämmelser.

Riskbedömningen har klargjort att samhällsrisk, i jämförelse med Transportstyrelsens säkerhetsmål, är på en tolerabel nivå och

inom ALARP-området. Utöver ovan beskrivna åtgärder har inga kostnadsnyttiga åtgärder kunnat identifieras i detta skede.

Värdering av beräknad individrisk görs enligt utifrån Transportstyrelsen säkerhetsmål för tunnlar. Individrisken för resenärer i tunnelbanan uppskattas ligga under den övre gränsen för områden där risker kan anses vara små medan individrisken för personal ligger strax inom ALARP-området. Med avseende på individrisk för resenärer är risken acceptabel. Individrisken för personal är inte oacceptabel men ytterligare åtgärder kan övervägas om de är ekonomiskt försvarbara. Utöver ovan beskrivna åtgärder har inga kostnadsnyttiga åtgärder kunnat identifieras.

Bärförmåga vid brand

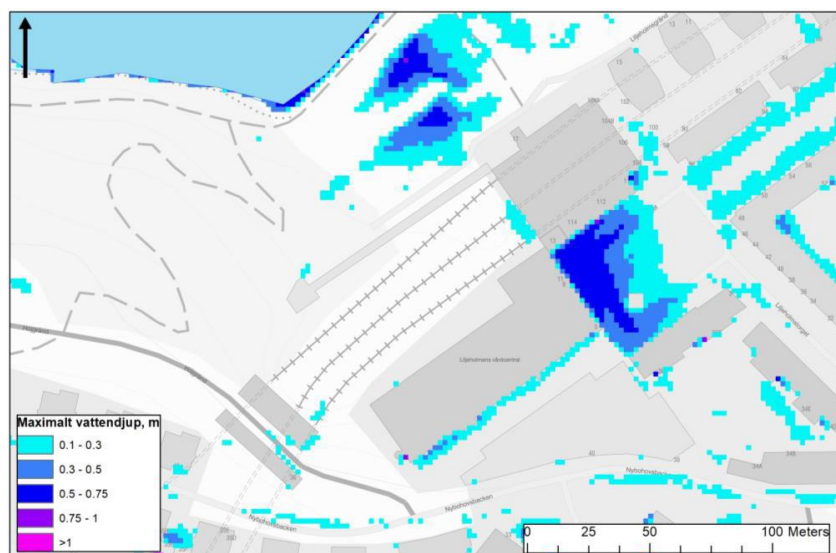
Överdäckningens bärande konstruktioner utförs i enlighet med funktionskravet i TSFS 2017:119, 25 § som anger att det bärande huvudsystemet i sådana tunnlar och plattformsrums som kan orsaka att närliggande byggnadsverk störtar samman, ska klara att stå emot påverkan från dimensionerande brand utan att förlora sin bärförmåga. Vidare anger TSFS 2017:119, 26 § att om en brand inträffar ska tunnarnas och plattformsrums inklädnad kunna motstå brandpåverkan så att en räddningsinsats och självutrymning kan genomföras. Dimensionering av överdäckningens bärande konstruktioner följer dessutom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tillämpning av eurokoder (TSFS 2018:57) som innehåller bestämmelser om tillämpning av euro-koder och om indelning av byggnadsverk i säkerhetsklasser.

Överdäckningen dimensioneras byggnadstekniskt avseende bärförmåga vid brand enligt samhällets krav för att kunna stå emot ett fullständigt brandförlopp utan insats av räddningstjänst för att släcka branden. Överdäckningens bärande huvudsystemen avses skyddas brandtekniskt och dimensioneras på motsvarande sätt som nya spärtunnlar för det pågående FUT-projektet. Dimensionerande brandkurva i FUT baseras på potentiella brandförlopp som kopplas till den förväntade fordonsflottan.

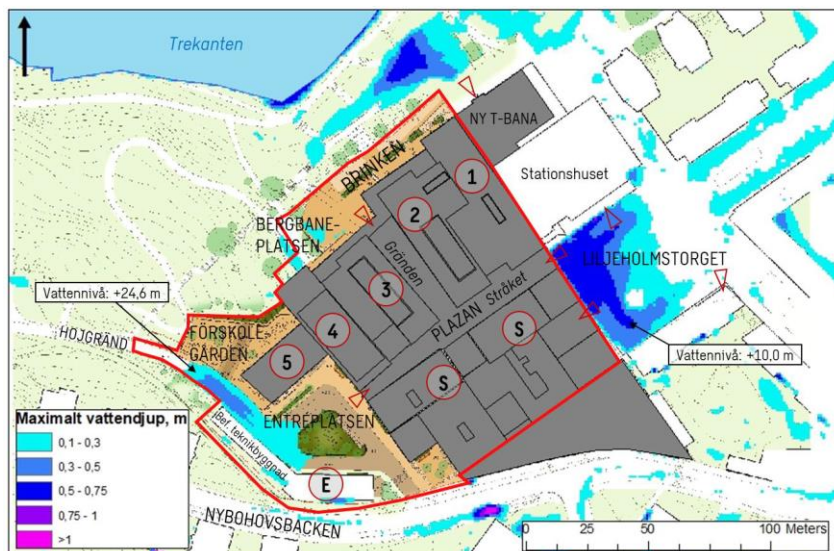
Översvämning

Enligt genomförd skyfallsutredning (Sweco, 2024) sker vid 100-årsregn den största vattenansamlingen vid Liljeholmstorget, främst i dess västra del. Här når det maximala vattendjupet upp till cirka 0,7 m. Detta motsvarar vattennivå +10 m i RH2000. Vattnet som ansamlas vid Liljeholmstorget utgörs dels av vatten som faller på torget, dels av vatten som flödar in från Nybohovsbacken samt från omkringliggande tak.

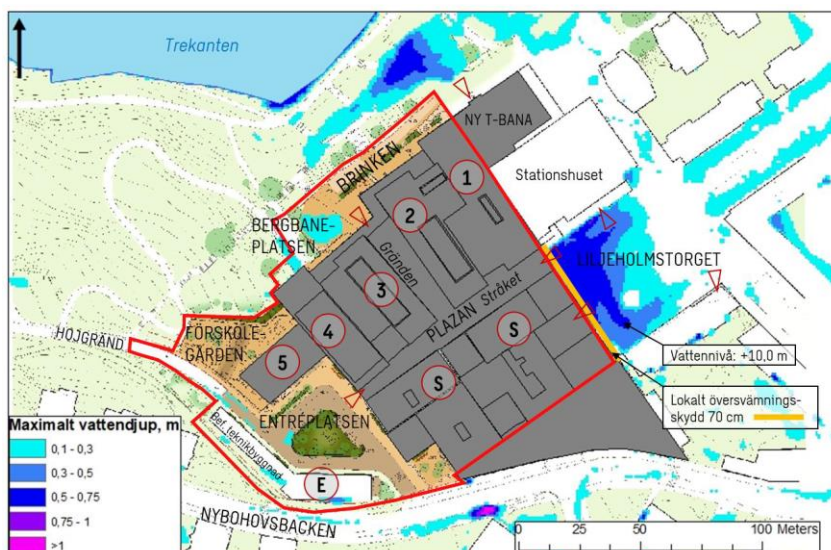
Inget vatten ansamlas i tunnelbaneområdet. Tunnelbaneschaktet överdäckas.



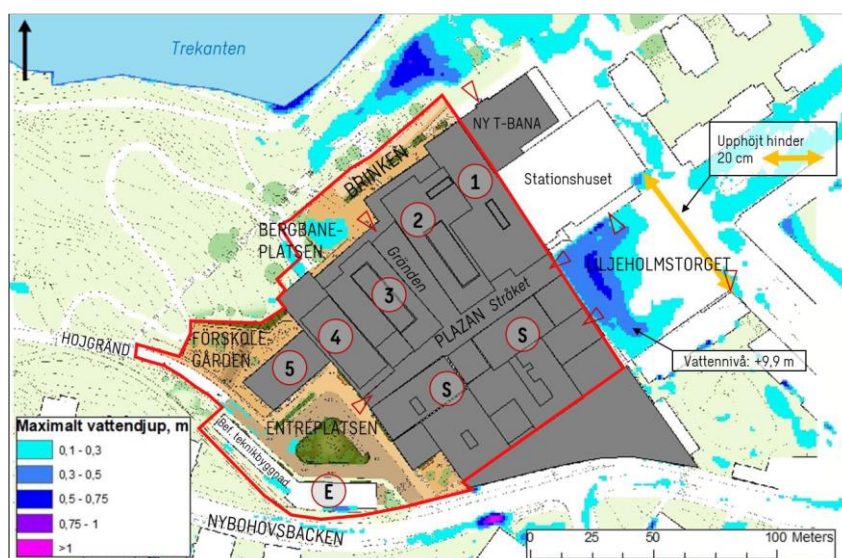
Skyfallskartering – maximalt vattendjup vid befintlig situation.



Skyfallskartering – maximalt vattendjup efter exploatering utan åtgärder



Skyfallskartering – maximalt vattendjup efter exploatering med åtgärder som föreskrivs i detaljplanen



Skyfallskartering – maximalt vattendjup efter exploatering med möjliga framtida åtgärder på allmän plats

Efter exploatering är situationen densamma på Liljeholmstorget. Därtill uppstår en ny lokal lågpunkt vid Hojgränd mellan Entréplatsen och Förskolegården där vattendjupet uppgår till cirka 0,3 m. Denna lokala lågpunkt bedöms kunna hanteras med anvisat höjdsättning på plankartan.

För Liljeholmstorget anges planbestämmelse på plankartan om lokalt översvämningsskydd mot fasad på planerad bebyggelse. Möjligheten som anges i utredningen att genom upphöjt hinder på torget ytterligare förbättra skyfallssituationen finns för framtiden men hanteras inte direkt i detaljplanen.

Stadsmiljö

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

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

Boendemiljö

Planförslaget innehåller endast bostäder i form av tillfälligt boende. Mest troligt är att hotell eller s.k. longstay-boende etableras på platsen. Sådant boende bedöms inte behöva egen gård. Boendekvaliteten blir mycket hög i fråga om utblickar, dagsljus, buller och tillgänglighet.

Arbetsmiljö

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

Vissa av arbetsplatserna, främst i de undre planen (Hus 0) i den utbyggda gallerian, hamnar långt från fasad och fönster. Goda möjligheter finns dock att från stora delar av handelsytorna skapa

siktlinjer till fönsterna mot Trekantsparken, genom inomhuspassagen. Mellan kontorshusen (Hus 1-3) placeras glastak som också medger ljusinsläpp. Den absoluta merparten av de tillkommande arbetsplatserna kommer att inrymmas i kontorshusen där ljusförhållandena bedöms vara goda.

Förskolemiljö

Förskolan får en i tre nivåer terrasserad men ändå användbar gård (>10 m²/barn) som med en lägre bullerskärm mot Hojgränd/Nybohovsbacken även blir ljuddämpad. I närområdet finns parklek i Trekantsparken dit barnen enkelt kan promenera. Hämtning och lämning till förskolan sker vid nya entréplatsen. Förskolans upptagningsområde bedöms vara främst runt Nybohovsbacken, och Nybovshöjden. Förskolan är väl placerad för att undvika onödigt skjutsande med bil och otrygga gångvägar.

Jämställdhet och trygghet

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

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

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

Exploateringskontoret ansvarar för upprättande av erforderliga avtal som krävs för detaljplanens genomförande. [Detaljplanen bedöms inte medföra behov av någon ny](#) utbyggnad av allmän platsmark inom planområdet [förutom en mindre parkyta som byggs som ett återställande- och anslutningsarbete av byggaktören.](#)

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder efter ansökan från fastighetsägaren.

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

Stadsdelsförvaltningen ansvarar för drift av mark utlagt som park (PARK) eller egenskapsbestämmelse "x".

Byggaktörerna står för kostnaderna och genomförandet av exploateringen inom kvartersmark samt återställnings- och anslutningsarbeten, som måste göras i allmän platsmark invid kvartersmarken till följd av byggaktörens bygg- och anläggningsarbeten. Detta infattar även rivning av befintlig bebyggelse vilken byggaktören är ägare till.

Respektive ledningsägare ansvarar för flytt och utbyggnad av ledningar efter överenskommelse med byggaktören.

Huvudmannaskap

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

Avtal

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

Ett genomförandavtal ska upprättas mellan byggaktören/centrumägaren och SLL (AB Stockholms Lokaltrafik, Trafiknämnden samt Region Stockholm) inför antagandet av detaljplanen. Genomförandavtalet ska reglera förutsättningarna för genomförande, ansvars- och kostnadsfördelning, b.la. gällande flytt av byggnad för likriktarstation. Idag finns ett samverkansavtal mellan parterna.

Genomförandeavtal som reglerar kostnader för flytt av ledningar ska tecknas mellan byggaktören och ledningsägarna.

Verkan på befintliga detaljplaner

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

Detaljplanens namn	Dnr	Laga kraft	Detaljplanens syfte
Gällande detaljplaner som ersätts i sin helhet			
Tillägg till detaljplan Dp 2004-05811-54 för del av Liljeholmen 1:1 kiosk vid Liljeholmstorget	2013-00513-54	2015-03-26	Möjliggörande för fortsatt användningen av kioskverksamhet under 5 år (genomförandetiden gäller t.o.m. 2021-06-07)
Gällande detaljplaner som delvis ersätts, för samtliga planer har genomförandetiden gått ut.			
Ändring av stadsplanen för del av Liljeholmen (Trekantsområdet)	0180-5377	1961-08-24	Disposition av Liljeholmens centrum, T-banestation m.m.
Detaljplan för del av Liljeholmstorget mm	Dp 93019	1995-12-12	Förberedelse för tvärbana. Ny vänthall för bussar och ny biljetthall för T-banan.
Detaljplan för del av Liljeholmstorget mm	Dp 95079	1999-11-04	Överdäckning av T-bana med bostäder. Bussterminal i T-baneplan (Ettapp 1)
Detaljplan för kv Karet mm	DP 2000-00694 A-54	2001-08-14	Bostäder och kontor. Buss-terminal i T-baneplan (Ettapp 2)
Detaljplan för Södra Liljeholmstorget kv Stubinen m.fl.	Dp 2004-05811-54	2006-06-07	Liljeholmens torg inramat av gallerian i väster/söder påbyggt med kontor och verksamheter väster och bostäder i söder.
Detaljplan för Nybohovsbacken, del av Liljeholmen 1:1 m.fl.	Dp 2008-01165-54	2013-08-08	Bostäder och förskola i Nybohovsbacken
(ändring av 41 detaljplaner) Avloppsledning från Eolshäll till Sickla	ÄDP 2015-19085-54	2019-06-04	Reservat för allmännyttig underjordisk avloppsledning mellan nivåerna -23 meter och -49 meter i förhållande till nollplanet (RH2000)

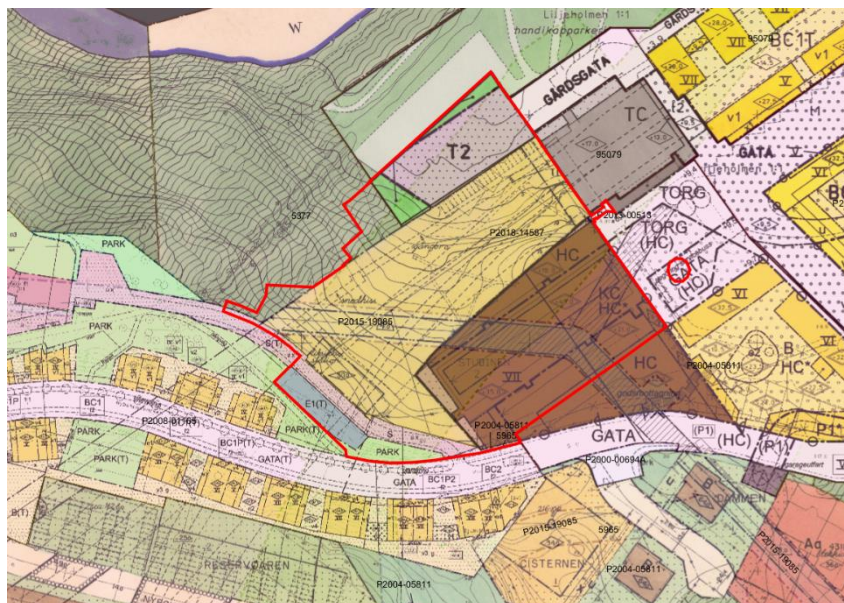


Bild 1. Illustration över gällande detaljplaner. Röd linje visar planområdesgränsen.

Markreservat för allmännyttig underjordisk avloppsledning mellan angivna nivåer inkluderas i planförslaget.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar hela fastigheten

- Stubinen 4, ägs av Stockholms kommun, upplåten med tomträtt till Citycon Liljeholmstorget Galleria AB

samt del av fastigheterna

- Liljeholmen 1:1, ägs av Stockholms kommun
- Behållaren 1, ägs av Stockholms kommun, upplåten med tomträtt till Skolfastigheter i Stockholm AB SISAB
- Stubinen 2, ägs av Stockholms kommun, upplåten med tomträtt till Citycon Liljeholmstorget Galleria AB
- Liljeholmen 1:4, ägs av Stockholms kommun

Användning av mark

Föreliggande planförslag redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän platsmark.

Planförslaget utgörs i huvudsak av ny markanvändning för centrum, kontor, tillfälligt boende, parkering, förskola mm inom kvartersmark. Mark som planläggs för de nya användningarna utgörs idag av trafikområde för tunnelbana och parkering samt för en likriktarstation för tunnelbanan. Nya byggrätter tillskapas genom överdäckning av tunnelbanan, varpå byggnader kan

uppföras samt att dagens markparkering nyttjas för bebyggelse samt angöring och vistelse.

Område som planläggs för skolanvändning utgörs till mindre del av parkmark, liksom ett område längs med Nybohovsbacken där användningen enligt planförslaget kommer utgöras av teknikområde för likriktarstation tillhörande tunnelbaneanläggningen.

Nuvarande användningar, så som befintlig tunnelbana och underjordiska ledningar, har kvar samma användning i det nya planförslaget.

Några mindre områden planläggs som allmän plats för park, vilka tidigare har utgjort trafikområde.

Fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder. Lämplighet avseende fastigheters utformning mm provas vid lantmäteriförrättning.

För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Område utlagt som kvartersmark (centrum, kontor, tillfälligt boende, trafikområde för tunnelbana, parkering, förskola och teknisk anläggning) ska utgöra en eller flera separata fastigheter, som bildas genom avstyckning och/eller fastighetsreglering. Möjlighet till tredimensionell fastighetsbildning finns i vissa delar, prövning av lämplighet mm provas av lantmäterimyndigheten vid lantmäteriförrättning.

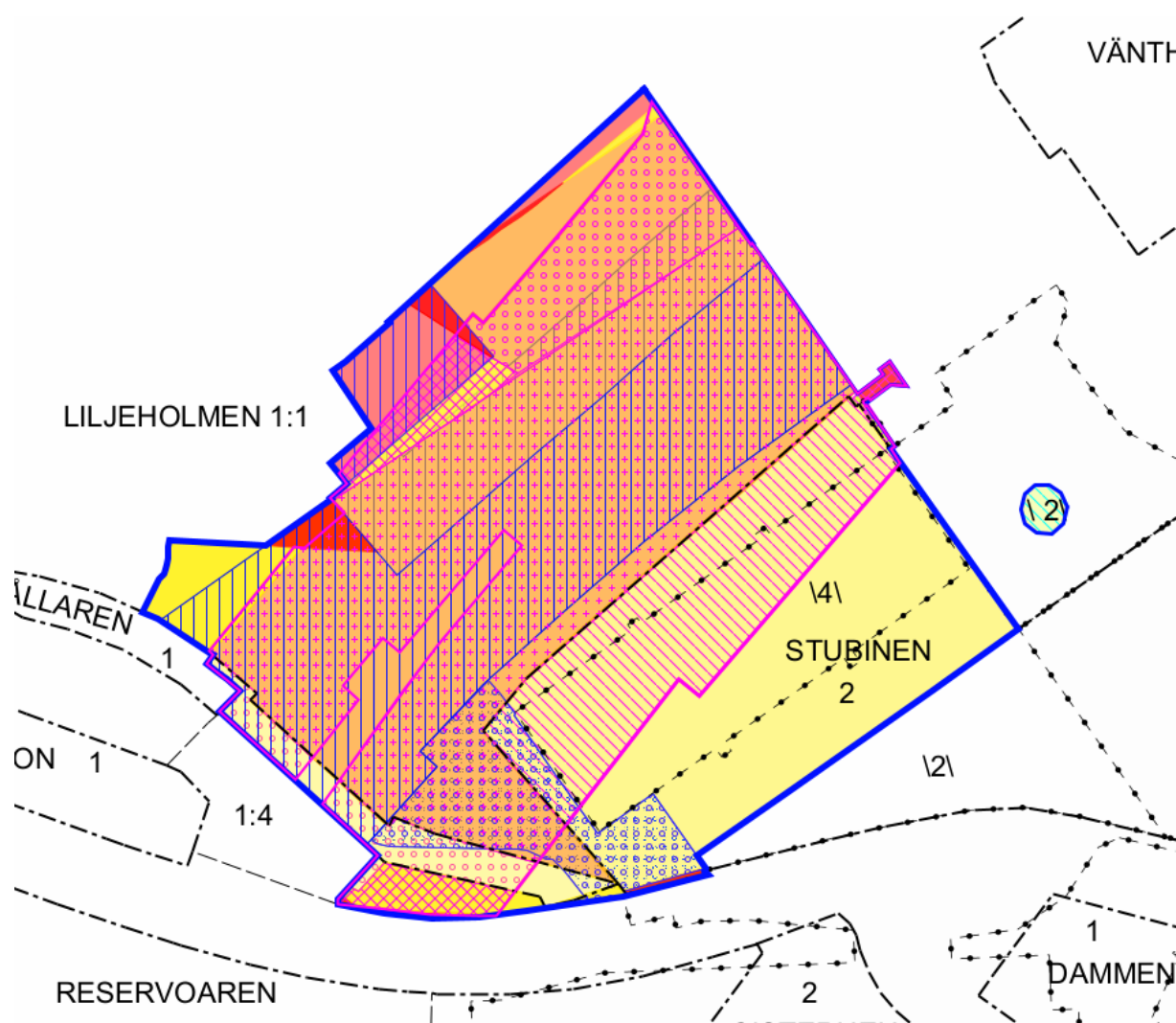
Områden utlagda som kvartersmark i planförslaget är till största delen beläget inom område utlagt som kvartersmark med användning trafik i nuvarande plan. Några mindre områden ändras från allmän plats (park och gata) till kvartersmark och ett mindre område ändras från allmän platsmark (park) till allmän platsmark (gata).

Område utlagt som allmän platsmark (gata, torg) ska ingå i av Stockholms stad ägd fastighet (Liljeholmen 1:1). Fastighetsreglering krävs för att överföra de delar av fastigheten Stubinen 2 som är utlagd som allmän platsmark, vilka ändras från kvartersmark till allmän platsmark (gata).

I en del av planen är det kvartersmark under allmänplats park. För att planen ska kunna genomföras är det här nödvändigt med tredimensionell fastighetsbildning som innebär att ett 3D-utrymme under allmän plats förs över till den intilliggande kvartersfastigheten.

Avsikten är att genom fastighetsreglering utöka Stubinen 2 så att den inkluderar områden som är planlagda som centrum, kontor, tillfälligt boende, skola mm. Planen ger flertalet möjligheter att sedan dela upp Stubinen 2 i flera fastigheter, även tredimensionella fastigheter kommer vara möjligt i vissa fall.

Fastigheten Liljeholmen 1:4, som idag rymmer liksriktarstation för tunnelbanan, avses omformas och utökas genom fastighetsreglering för att rymma ytterligare en liksriktarstation som behövs för tunnelbanans behov. Befintliga servitut för liksriktarstationen behöver anpassas till de nya lägena.



Illustrationen visar förändringar mellan allmän platsmark och kvartersmark samt områden där befintlig plan fortsätter gälla (där planområdet avgränsas i höjdd).

Svart = befintliga fastighetsbeteckningar och fastighetsgränser

Gult, ljusare = fortsatt kvartersmark

Gult, mörkare = ändras från allmän plats till kvartersmark

Gult, ljusare, med turkosa ränder = fortsatt kvartersmark under mark, ändras

från allmän plats till kvartersmark ovan mark

Orange = ändras från kvartersmark för allmänt ändamål (trafik mm) till kvartersmark för C mm

Rött, ljusare = fortsatt allmän platsmark

Rött, mörkare = ändras från kvartersmark för allmänt ändamål (trafikområde, parkering respektive specialområdet, trafikändamål) till allmän plats (park)

Blårandigt = höjdavgränsad kvartersmark under mark (för bland annat tunnelbana respektive centrumändamål)

Blårandigt = kvartersmark för allmänt ändamål (tunnelbana mm) under mark

Blå ringar = kvartersmark för allmänt ändamål (utrymningsutrymme för tunnelbana) på mark

Rosa = område inom vilket gällande plan inte ersätts mellan vissa höjder under mark.

Randigt = kvar kvartersmark HC (handel, centrum, kontor).

Plus = kvar kvartersmark T (specialområde, trafik)

Ringar = kvar kvartersmark allmän tomt (S = skola, T2 = trafikområde, parkering, delvis T = kollektivtrafik i tunnel)

Rutigt = kvar allmän plats (park och torg, delvis även allmän plats i ny dp, men delvis hamnar det kvartersmark ovanför och under)

Konsekvenser per fastighet

LILJEHOLMEN 1:1, befintlig allmänplatsfastighet

Liljeholmen 1:1 är en allmänplatsfastighet inom och utanför planområdet. Den påverkas i flera delar då planen medför förändringar mellan vad som är kvartersmark och allmän plats. Planförslaget innebär att kvartersmark (T1, tunnelbana och T2 trafikområde parkering) inom Liljeholmen 1:1 avses regleras in i fastigheten Stubinen 2. Planförslaget innebär att allmän platsmark (PARK och GATA) övergår till kvartersmark (centrum, hotell, kontor) samt att en mindre del kvartersmark inom Stubinen 2 ges användning GATA och avses regleras in i Liljeholmen 1:1.

LILJEHOLMEN 1:4, E-fastighet för likriktarstation

Inom Liljeholmen 1:4 finns idag byggnad för likriktarstation inom kvartersmark samt parkmark. Planförslaget innebär att allmän platsmark (PARK) övergår till kvartersmark (teknisk anläggning) samt att en mindre del parkmark ges användning GATA. I planförslaget tillkommande kvartersmark teknisk anläggning (E) avses att regleras in i fastigheten.

STUBINEN 2, befintlig centrumfastighet

Stubinen 2 är en befintlig centrumfastighet med flera möjliga användningar. Detaljplanen medför ytterligare bygg rätt för samma huvudsakliga användning. Planförslaget möjliggör att befintlig fastighet utökas för att möjliggöra en överbyggnad av befintliga tunnelbanespår. Planförslaget innebär att kvartersmark (T1, tunnelbana och T2, trafikområde parkering) inom Liljeholmen 1:1 avses regleras in i fastigheten. Planförslaget

innebär att mindre delar av allmän platsmark (PARK) övergår till kvartersmark. Tillkommande byggrätt ovan Stubinen 4 avses regleras från Stubinen 2 till Stubinen 4.

Planförslaget kräver fastighetsreglering av 3D-utrymmen avseende garage/teknik (CP1E) under allmän platsmark (PARK).

Stubinen 2 är upplåten med tomträtt. Vid genomförandet av detaljplanen kommer tomträtten att utökas till att omfatta den utformning av Stubinen 2 som planen medger.

STUBINEN 4, befintlig 3D-fastighet centrum m.m

Stubinen 4 är en 3D-fastighet som urholkar Stubinen 2 och utgörs av kontorsvåningar i byggnad som ligger både inom Stubinen 2 och 4. Luftutrymmet ovanför Stubinen 4 tillhör Stubinen 2. Detaljplanen möjliggör påbyggnad av ytterligare våningar och de avses ingå i den befintliga 3D-fastigheten Stubinen 4, som utökas.

BEHÅLLAREN 1, befintlig skolfastighet

Behållaren 1 är en befintlig skolfastighet som till största del ligger utanför planområdet. I fastigheten ingår infartsväg som delvis ligger inom planområdet. Den del av infartsvägen som ligger inom planområdet avses överföras till Stubinen 2. Servitut behöver bildas för Behållaren 1 att använda vägen.

Inlösenrätt/skyldighet avseende allmän plats mm

Mark som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats, eller viss kvartersmark planlagd för annat än enskilt bebyggande, kan kommunen lösa in med stöd av 6 kap. 13 § PBL. Kommunen har också en inlösen skyldighet enligt 14 kap. 14 § PBL.

I detta planförslag ägs all mark inom planområdet av Stockholms kommun, som även är huvudman för allmän plats. Frågan om inlösen behöver därmed inte hanteras.

I samband med fastighetsbildningen för Stubinen 2 avses servitut bildas för att säkra kommunens rådighet över den gång- och cykelväg som planlagts som markreservat (x-område).

Kommunen avses fortsatt vara ägare till all mark inom planområdet. Rådigheten för övriga berörda parter avses lösas med tomträtt och servitut.

Rättigheter

Inom planområdet är ett flertal befintliga rättigheter lokaliserade (officialservitut, avtalsservitut, ledningsrätter), rättigheterna och hur de påverkas redovisas i tabellen nedan.

Rättighet	Ändamål	Förmånshavare	Belastar	Påverkan
Officialservitut 0180K-1999- 08194.5	Område för drift och underhåll m.m av tunnelbaneanläggningar	Ladugårdsgärdet 1:29 (Region Stockholm)	Liljeholmen 1:1 (Stockholms kommun)	Servitutet ligger inom område som i planförslaget inte längre har användning tunnelbana. Funktionerna som servitutet avser löses på annat sätt inom detaljplaneområdet. Servitutet avses upphävas, avtal avses träffas om upphävandet innan detaljplanen antas.
Officialservitut 0180K-2013- 16695.5	Hissbana	Ladugårdsgärdet 1:29 (Region Stockholm)	Liljeholmen 1:1 Behållaren 1	Hissbanan ska vara kvar oförändrad. Servitutet anger inte exakt utbredning för Hissbanan, servitutet bedöms kunna ligga kvar oförändrat.
Officialservitut 0180K-2013- 16695.6	Tunnelbana	Ladugårdsgärdet 1:29 (Region Stockholm)	Liljeholmen 1:1 Behållaren 1	Servitutet i dess nuvarande omfattning har fortsatt planstöd i och med planförslaget.
Officialservitut 0180- A42/1991.1	Vatten, spillvatten och dagvatten	Liljeholmen 1:4 (Stockholms kommun)	Liljeholmen 1:1 (Stockholms kommun)	Servitutet i dess nuvarande omfattning har fortsatt planstöd i och med planförslaget. Om ledningarna dras om kan servitutet behöva ändras.
Officialservitut 0180K-2014- 08715.1	Väg	Liljeholmen 1:4 (Stockholms kommun)	Behållaren 1 (SISAB/Stockholms kommun)	Servitutet i dess nuvarande omfattning har fortsatt planstöd i och med planförslaget. Området där servitutet är beläget avses föras över till Stubinen 2.
Officialservitut 0180K-2014- 08715.2	Vatten och avlopp	Liljeholmen 1:4 (Stockholms kommun)	Behållaren 1 (SISAB/Stockholms kommun)	Servitutet i dess nuvarande omfattning har fortsatt planstöd i och med planförslaget. Området där servitutet är beläget avses föras över till Stubinen 2.
Officialservitut 0180K-2014- 08715.3	Väg	Liljeholmen 1:1 (Stockholms kommun)	Behållaren 1 (SISAB/Stockholms kommun)	I och med utökningen av Stubinen 2, med områden som nu ligger inom Liljeholmen 1:1, kommer servitutet inte behövas och avses tas bort.
Officialservitut 0180K-2017- 05774.1	Avlopp	Stockholm Vatten AB	Liljeholmen 1:1 (Stockholms kommun), Stubinen 2	Servitutet i dess nuvarande omfattning har fortsatt planstöd i och med planförslaget. Avloppsledning ska kunna vara kvar oförändrad.

Markreservat för allmän gång- och cykeltrafik har avsatts (x) och kommer att ligga inom Stubinen 2 om avsedda fastighetsregleringar genomförs. Rätten kan säkras genom inrättande av servitut.

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar har avsatts (u). Rätten kan säkras genom inrättande av servitut eller ledningsrätt.

Del av befintlig väg som ligger inom Behållaren 1 avses överföras till Stubinen 2. För att säkerställa Behållaren 1s rätt till väg över området behöver servitut bildas.

De områden som har planlagts som trafikändamål för tunnelbana, och därtill tillhörande funktioner samt området som planlagts för att möjliggöra likriktarstation, avses lösas med servitut till förmån för Ladugårdsgärdet 1:29. För de delar som omfattar själva tunnelbaneanläggning avses officialservitut upplåtas som slutligen kommer belasta Stubinen 2. Officialservitutet avses bildas och först belasta Liljeholmen 1:1, innan fastighetsregleringen görs för att utöka Stubinen 2 och servitutet kommer då belasta Stubinen 2. För de funktioner som tillhör tunnelbanan, och som är belägna i den planerade byggnaden inom Stubinen 2, avses servitut träffas till förmån för Ladugårdsgärdet 1:29.

Planen möjliggör 3D-fastighetsbildning på ett flertal olika sätt. I ett första steg avses befintlig 3D-fastighet Stubinen 4 utökas med ytterligare 3D-utrymme. Vid bildande av tredimensionellt avgränsad fastighet krävs vanligen att ett flertal rättigheter inrättas, detta provas i lantmäteriförrättning.

Det kan bli aktuellt att inrätta gemensamhetsanläggningar för vilka markreservat inte avsätts i detaljplanen. Exempelvis för anordningar och ytor som blir gemensamma för flera fastigheter.

Rättigheter utanför planområdet

Utanför planområdet, inom område som ingår i angränsande plan DP 2020-09494, som är under framtagande för ny tunnelbana, kommer underliggande grundläggningsfundament finnas tillhörande byggnad inom markområde som ska tillföras Stubinen 2. Överenskommelse om servitut avses träffas innan detaljplanen antas, till förmån för Stubinen 2, belastande Liljeholmen 1:1 avseende fundamenten.

Inom samma detaljplan som nämns ovan, planeras för en ny stationsbyggnad med anledning av den nya tunnelbanan. Den utökade fastigheten Stubinen 2 ska säkerställas rättighet genom servitut för en garageinfart mm genom den planerade stationsbyggnaden. Överenskommelse om servitut avses träffas innan detaljplanen antas.

Utfall den angränsande planen inte antas löses Stubinen 2:s behov av väg genom att hela den möjliga byggrätten inom Stubinen 2 inte nyttjas, och fastigheten kan nås via befintlig allmänplats.

Ekonomiska frågor

Genomförandet av detaljplanen innebär [vissa mindre](#) investeringskostnader för staden. Detta i form av [mindre](#) kompletterande investeringar i befintlig gata, torg och park.

Omgivande gata, torg och park är utbyggda relativt nyligen och har god teknisk standard.

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

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

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

Vatten och avlopp

Ny bebyggelse ska anslutas till kommunalt vatten- och avloppsledningsnät. Stockholm Vatten och Avfall AB svarar för projektering och utbyggnad av ledningsnätet.

Ledningar

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

Grönkompensation

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

Gatukostnader

Exploateringskontoret ansvarar för utbyggnad av gata, torg och park på allmän plats. Byggaktörerna står för kostnaderna och genomförandet av exploateringen inom kvartersmark. **Genom avtal regleras att byggaktören står för alla kostnader för allmän platsmark inom planområdet** samt för återställnings- och anslutningsarbeten, som måste göras i allmän platsmark invid kvartersmarken **i och utanför planområdet** till följd av byggaktörens bygg- och anläggningsarbeten.

Tekniska frågor

Överdäckning

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

Höjdsättning

Höjdsättningen av Brinken är en central del i projektet. Höjdsättningen anpassas till underliggande garage och tar sin utgångspunkt i befintlig marknivå för den i detaljplan Tunnelbana Älvsjö-Fridhemsplan planerade biljetthallens entré i parknivå.

Dagvatten

Byggaktörens ska tillse att dagvatten från kvartersmark inte rinner ut på allmän mark. För att detta ska säkras ska det utredas om ett underjordiskt dagvattenmagasin behövs i Brinken.

Vatten och avlopp

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

El/Tele

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

Fjärrvärme

Den tillkommande bebyggelsen förutsätts anslutas till fjärrvärmenätet.

Markföroreningar

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

Genomförandetid

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

Utförande

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

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

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

Tidplan

Godkännande av detaljplan	juni 2026
Antagande av detaljplan	september 2026
Fastighetsbildning, projektering, bygglov och upphandling m.m.	2026-27
Byggnation	2027-2033

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