

Trafikutredning

Rosteriet 6-8

Oktober 2025

iterio

Rapport framtagen av Iterio AB

Beställare: Margaretha Hult, Vasakronan

Uppdragsnummer: 8122

Upprättad av: Per Francke

Datum: 2025-09-03

Reviderad: 2025-10-23

Granskad av: Pär Båge

Datum: 2025-09-03

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning	4
1.1 Syfte	4
2. Befintlig trafiksituation	6
3. Framtida trafiksituation	11
3.1 Angöring via Trekantsvägen	12
3.2 Angöring via Rosterigränd	15
4. Angöring och parkering	16
5. Cykelparkering	17
6. Mobilitetsåtgärder	18
7. Sammanfattande bedömning	19
7.1 Restlista och fortsatt utredning	19

1. Inledning

Vasakronans fastigheter Rosteriet 6 och 8 i Liljeholmen ska rustas upp och utvecklas. Denna utveckling innebär att befintliga byggnader byggs ut och på samt ges en ny gestaltning och att utemiljön rustas upp. Fastigheterna ligger strategiskt intill Liljeholmens centrum och dess kollektivtrafikknutpunkt. I framtiden utvecklas platsen ytterligare med access till en ny tunnelbanelinje samt att de angränsande stadsutvecklingsområdena Lövholmen och Marievik är under uppförande. Planarbete för Rosteriet 6 och 8 pågår med planerat samråd i januari 2026.

1.1. Syfte

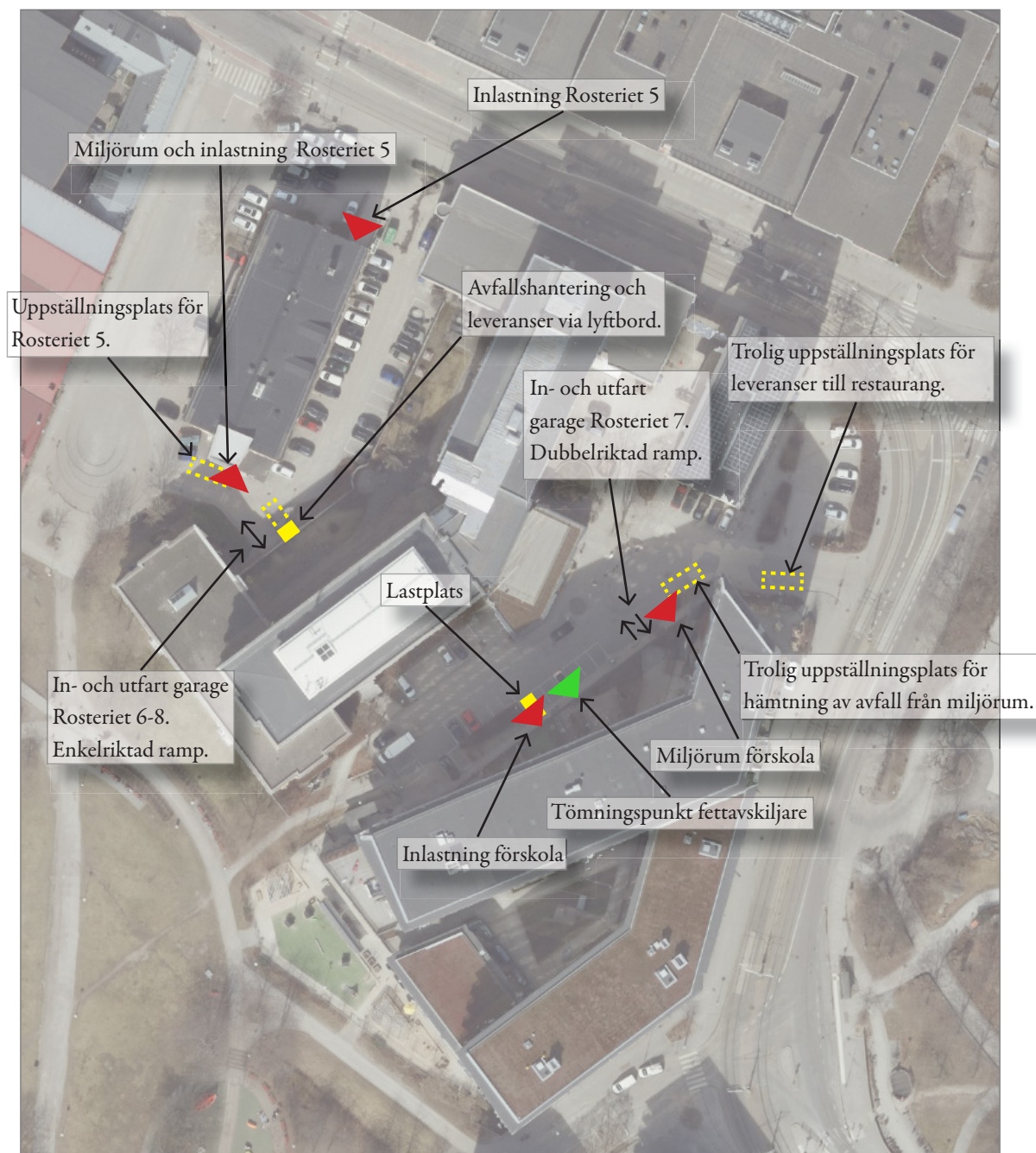
Denna trafikutredning syftar till att utreda och dokumentera hur trafikrörelser för angöring, leveranser och avfallshantering sker idag och i framtiden. Även frågor rörande parkeringsbehov för cykel, tillgängliga entréer samt eventuella mobilitetsåtgärder ingår i utredningen. Geografiskt är utredningen avgränsad till Vasakronans fastigheter Rosteriet 6 och 8 men tar även med eventuella styrande förutsättningar på angränsande fastigheter, se figur 1.



Figur 1 Fastigheterna Rosteriet 6 och 8 i Liljeholmen. Kartkälla: Stockholms stad

2. Befintlig trafiksituation

Idag angörs området via Rosterigränd och Trekantsvägen. Angöring från Lövholmsvägen är inte möjlig eftersom Tvärbanan trafikerar den sträckan. Via den allmänna gatan Trekantsvägen nås miljörum och parkeringsgarage för personbil. Tillfartsväg dit går delvis över Castellums fastighet Rosteriet 5. Ramp till parkeringsgarage är brant med en lutning på över 10%. Leveranser och avfallshantering sker via lyftbord för att undvika trafik i rampen till garaget. Även Castellum har leveranser till och från sin fastighet i anslutning till denna plats. Större fordon backar in från vändplanen över gångbanan. Ett fyrtiotal markparkeringar finns på ytan mellan fastigheterna. Denna sida av fastigheterna är idag en tydlig baksida med få eller inga entréer.



Figur 2 Illustration över inlastning och avfallshantering i anslutning till Rosteriet 6 och 8.



Figur 3 Inlastning invid södra gaveln på fastigheten Rosteriet 5.



Figur 4 Lyftbord samt in- och utfart till garage för Rosteriet 6 och 8.

Sidan mot Rosterigränd är mer publik och har entréer och en mindre mängd markparkering. Rosterigränd är en kvartersgata med enskilt väghållarskap. Bebyggelse inom fastigheten Rosteriet 7 utgörs av bostäder, uppförda för cirka 10 år sedan. Inom fastigheten finns även en förskola som vetter mot Trekantsparken. För Rosteriet 6 och 8 är Rosterigränd främst till för tillgänglig angöring. För Rosteriet 7 finns dock fler funktioner som alstrar trafik. Som figur 2 visar finns förutom parkeringsplatser även inlastning till förskola, fettavskiljare, miljörum och in- och utfart till garage.

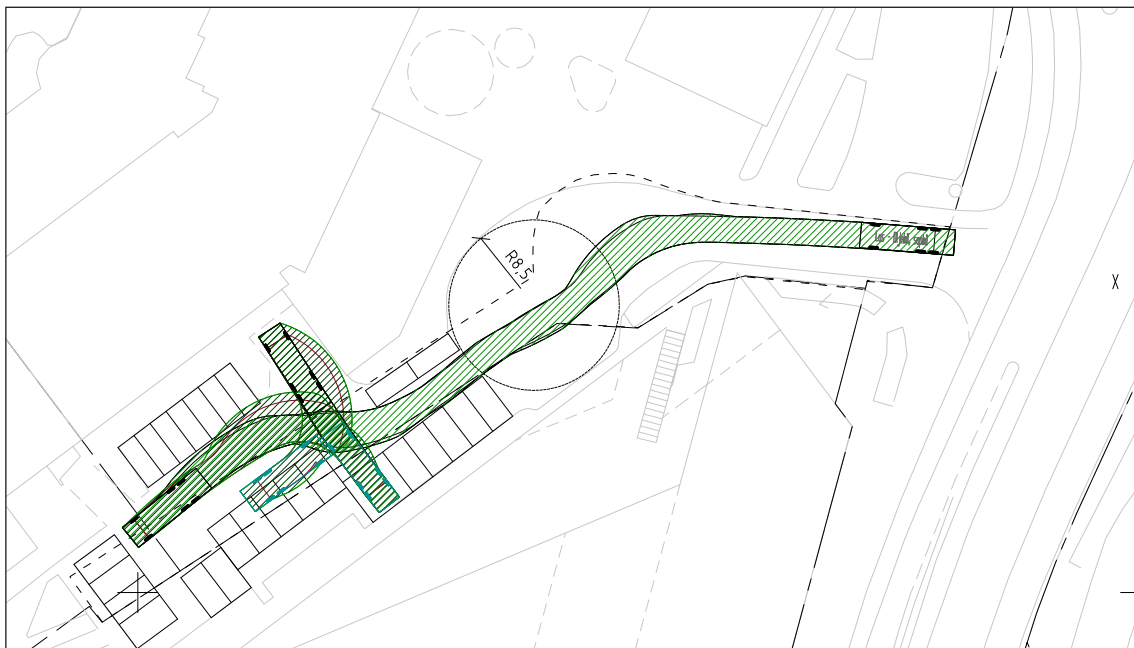


Figur 5 Förskolan Rosteriets inlastning till höger om lastplats och tömningspunkt för fettavskiljare till vänster i bild invid port.

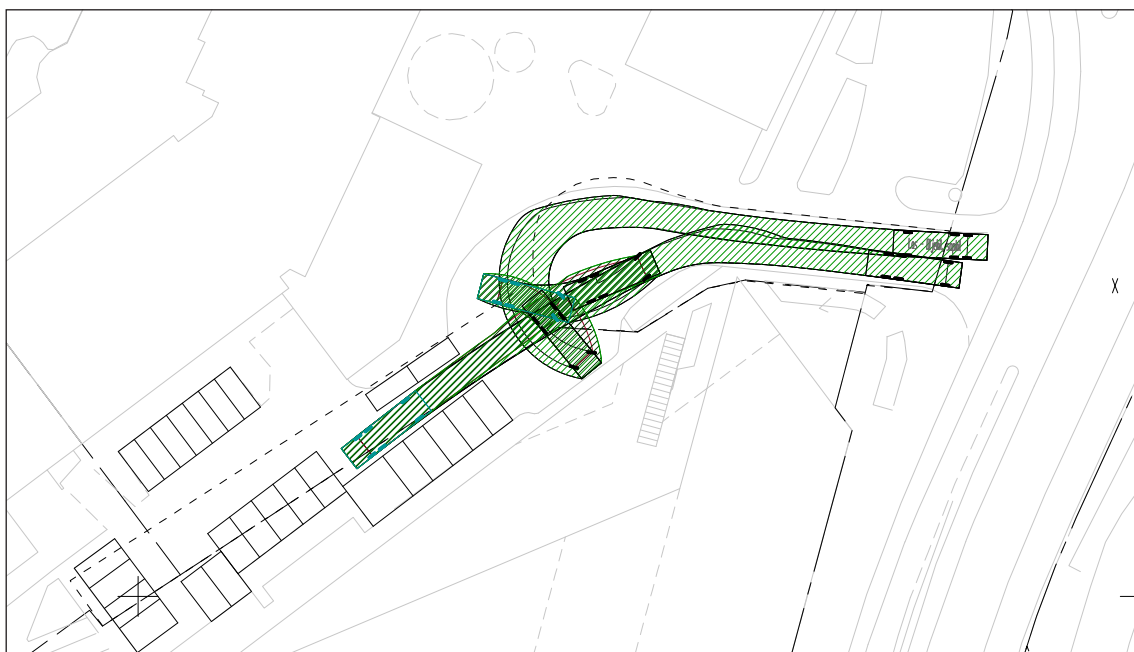


Figur 6 In- och utfart till garage för Rosteriet 7 samt miljörum för förskolan vid port till vänster i bild.

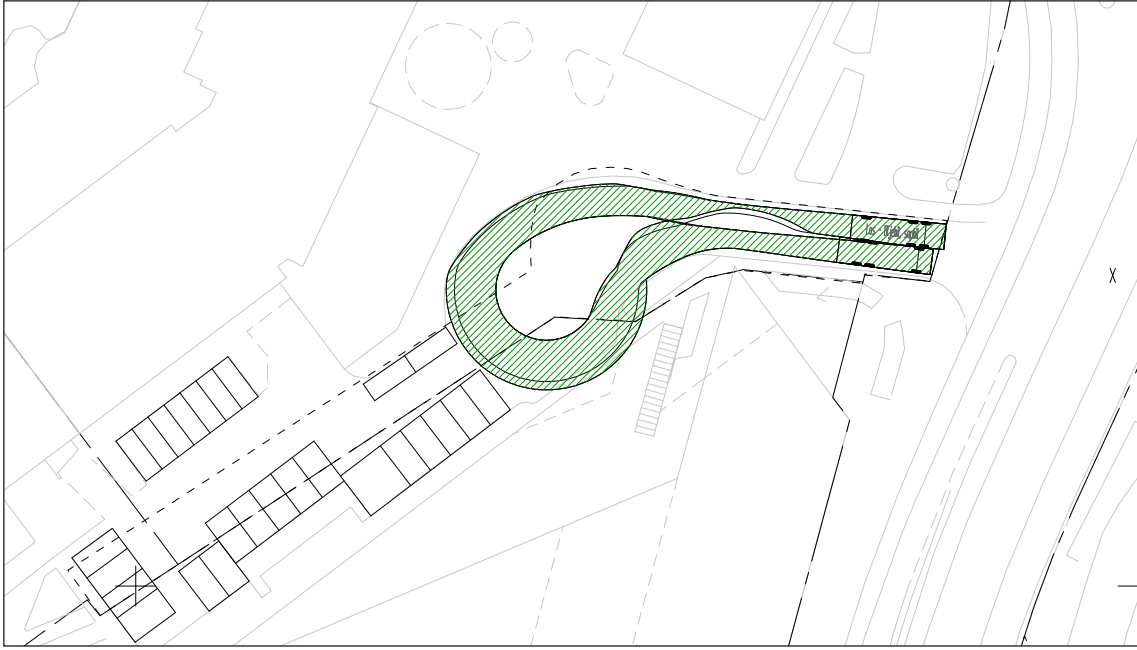
Givet platsens förutsättningar och placering av funktioner görs bedömningen att backrörelser krävs för att nå lastplats, inlastning, fettavskiljare och miljörum. Befintlig vändplan är något för liten, cirka 8,5 meter i radie, för att möjliggöra vändning av typfordon Los (sopbil 9,4 meter). Vidare gör befintliga parkeringars placering att vändning längre in på Rosterigränd inte är möjlig om alla parkeringsplatser nyttjas. Körspår för detta redovisas i figur 7, 8 och 9. I figurerna framgår också gräns för servitut med streckad linje där det blir tydligt att vändning utan att backa inte är möjlig.



Figur 7 Körväg och vändning som endast fungerar då inga parkerade fordon finns på markerade parkeringsplatser. Körspår bygger på att avfallsfordon ska nå skyltad lastplats varifrån inlastning till förskola och tömning av fettavskiljare antas ske. Hämtning av avfall kan eventuellt ske från lastplats men innebär en dragväg på över 30 meter vilket gör det mer troligt att hämtfordon stannar i vändplanen.



Figur 8 Mest trolig körväg och backvändning för att nå lastplats för Rosteriet 7.

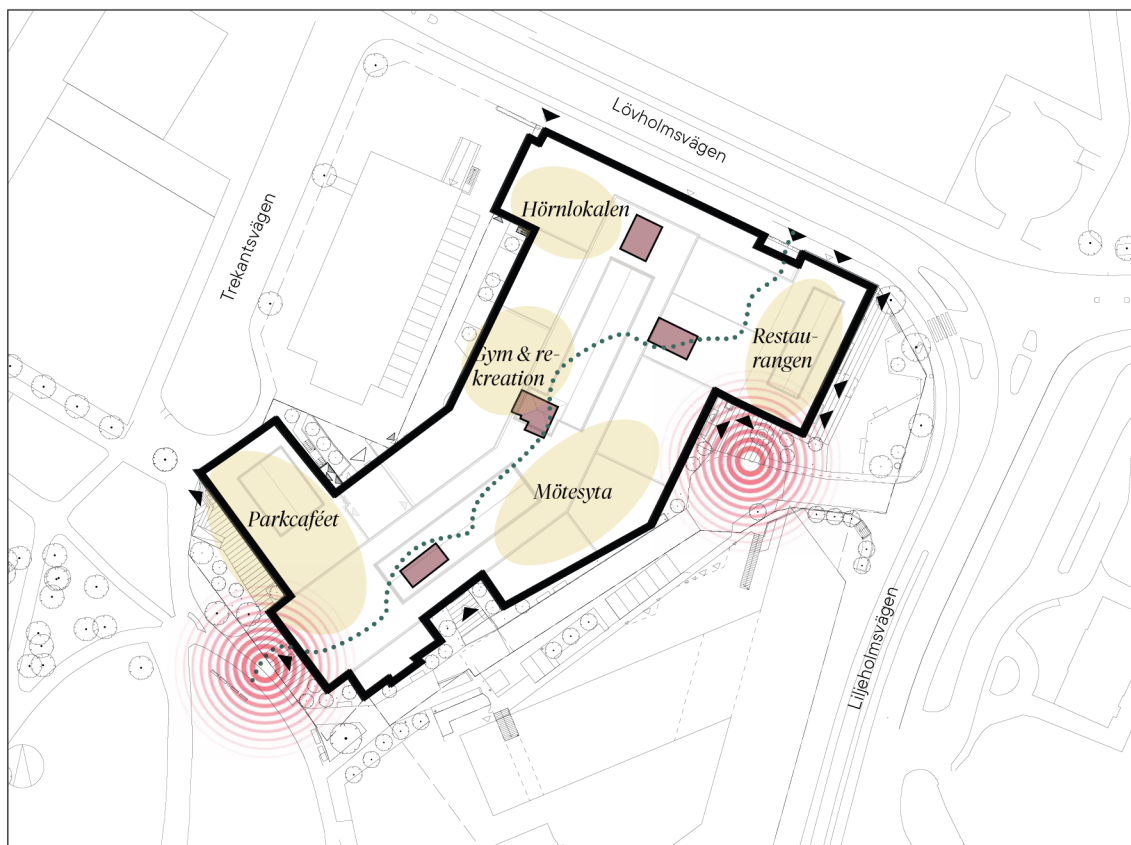


Figur 9 Körspår som visar att vändplanen är för liten för typfordon Los (sopbil 9,4 meter) att vända i.

3. Framtida trafiksituation

Som tidigare nämnts kommer befintliga byggnader inom Rosteriet 6 och 8 att byggas om och ut. Mer övergripande är målet att öppna byggnaden mot omgivningen både genom utformning och gestaltning men även med nya funktioner, som exempelvis restauranger och caféer. Rosterigränd är fortsatt den mer publika delen av fastigheten med huvudentré och koppling mot de större omgivande gångstråken. På ”baksidan”, mot Trekantsvägen och Rosteriet 5, hanteras fortsatt leveranser, avfall och parkering.

Med nya och utvecklade funktioner kommer krav på bättre och mer uppdaterade faciliteter för att hantera avfall, leveranser samt att fettavskiljare måste finnas. För avfall och leveranser kommer det tidigare utvändiga lyftbordet ersättas med en ny lösning inomhus som hanterar nivåskillnaden. För restaurang och café kommer krav på fettavskiljare där en sådan behöver placeras med access från Rosterigränd och med access från Trekantsvägen. Se figur 10 för placering av framtida funktioner. Som underlag för framtida utformning har *Stockholm vatten och avfalls riktlinjer ”Projektera och bygg för god avfallshantering”* (daterad 2023-04-12) använts.



Figur 10 Översikt över framtida utveckling. Bildkälla: Strategisk Arkitektur

3.1. Angöring via Trekantsvägen

Framtida situation för inlastning, parkering och avfallshantering kommer i stort likna dagens situation. Rosteriet 5 har inte aviserat andra planer än att miljörum och leveranser fortsatt ska nås i södra änden av fastigheten där backning av större fordon, 12 meters lastbilar, sker idag. För Rosteriet 6 och 8 skapas en samlad plats för hantering av avfall, leveranser och tömning av fettavskiljare i ungefär samma läge som idag, se figur nedan. Detta läge medger att sopbil (typfordon Los) kan nå denna punkt utan backning på allmän plats eller över ytor där gångtrafikanter frekvent rör sig. Även slangdragning för fettavskiljare kan hållas till ett minimum och marken är plan. Vid utfart finns alternativ att fortsatt köra utan backrörelse norrut mellan fastigheterna för att senare svänga höger ut på Lövholsvägen. Denna lösning innebär att mindre justering av parkering på kvartersmark behöver göras. In- och utfart mot Lövholsvägen är tillåten idag och bör vara så i framtiden.



Figur 11 Körspår för angöring vid nytt miljörum och utfart via "gränden" högerut på Lövholsvägen. Röd prick visar tömningspunkt för fettavskiljare och röstreckad linje visar fettavskiljarens ungefärliga placering i byggnad.

Ett alternativ till att köra norrut mellan fastigheterna, vid avfärd från miljörum och fettavskiljare, är att vända mellan fastigheterna. Detta är möjligt men kommer ta enstaka bilparkering i anspråk. Vändningen är studerad med körspår för modifierat typfordon Los med totallängd 10,5 meter. För att skapa en bättre generell trafiksituation bör backning till Rosteriet 5 begränsas och en gemensam lösning för fastigheterna skapas i "gränden". Dock pågår ingen planering för utveckling av Rosteriet 5. I redovisat alternativ nedan ska det noteras att garagerampen till Rosteriet 6 och 8 har flyttas längre in i gränden.



Figur 12 Körspår vändning i "gränden" för modifierat typfordon Los med totallängd 10,5 meter. Röd prick visar tömningspunkt för fettavskiljare och röstreckad linje visar fettavskiljarens ungefärliga placering i byggnad. Parkering på Rosteriet 5 påverkas. In- och utfart garage flyttad längre in i gränden.

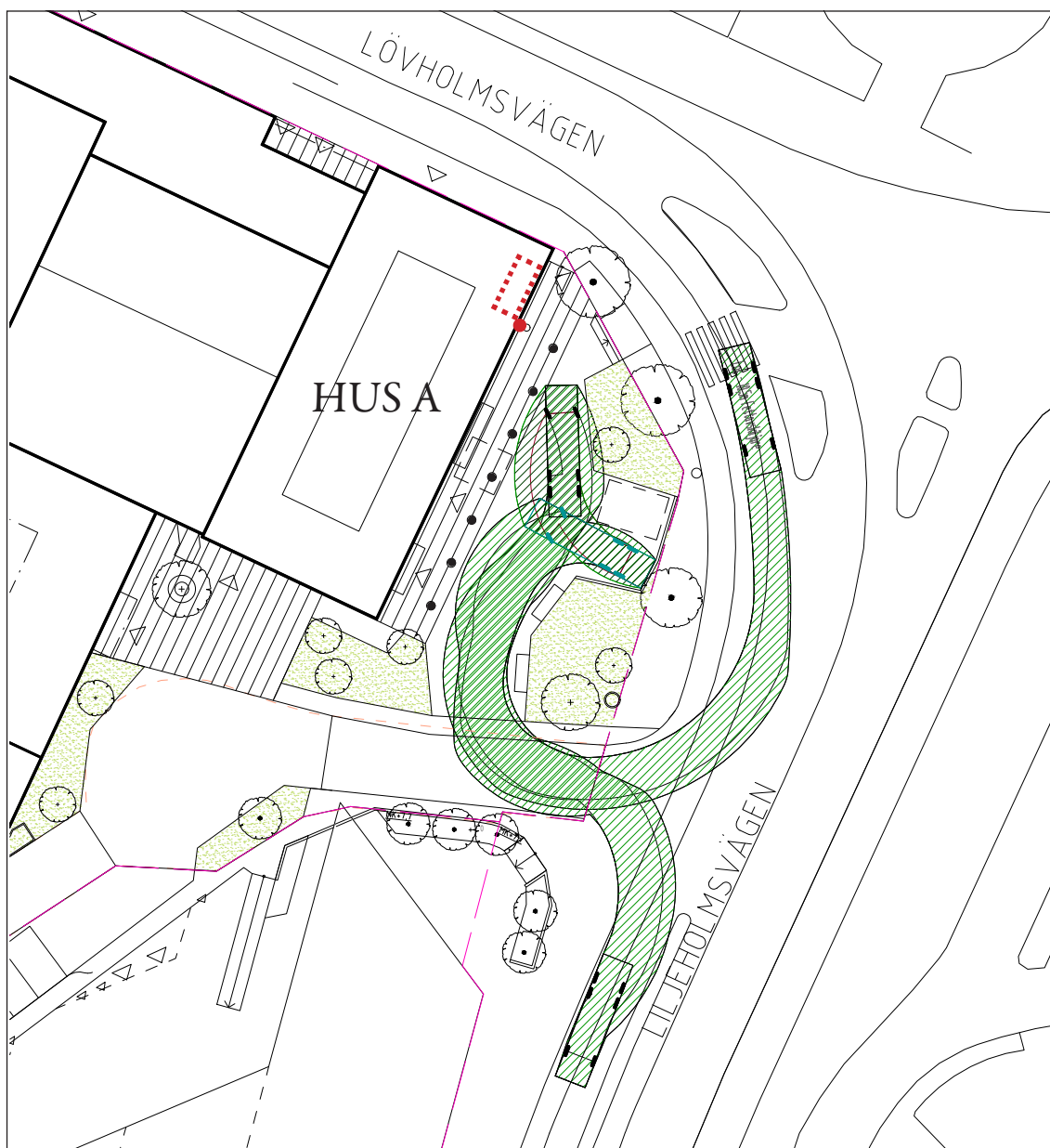
Redovisad lösning för vändning i figur 12 bygger på att garagerampen flyttas. I en situation då den inte flyttas krävs att hämtfordon kör längre in i gränden för att vända. Detta medför att parkeringsplatser behöver utgå. Körspåret visar att manövreringsutrymme finns.



Figur 13 Körspår vändning i "gränden" för typfordon Los (sopbil 9,4 meter). Parkering på Rosteriet 5 påverkas. Röd prick visar tömningspunkt för fettauskiljare och röstreckad linje visar fettauskiljarens ungefärliga placering i byggnad.

3.2. Angöring via Rosterigränd

För den byggnadsdel inom Rosteriet 6 som kallas hus A planeras miljörum och tömningspunkt för fettavskiljare att placeras i nordöstra hörnet av byggnaden, se figur nedan. Gångyta och köryta avskiljs med pollare. Valet av placering bygger på en bedömning om att en t-vändning kan ske inne på torgytan där backning inte förekommer över gångstråk. Att placera miljörum och tömning av fettavskiljare intill huvudentrén med angöring i vändplan anses inte vara ett önskvärt alternativ. Vidare riskerar en placering där komma i konflikt med befintlig angöring till fettavskiljare, inlastning och miljörum för Rosteriet 7 på södra sidan gatan. Som det konstaterats tidigare, används sannolikt backrörelser för Rosteriet 7 och dess leveranser samt avfallshantering.



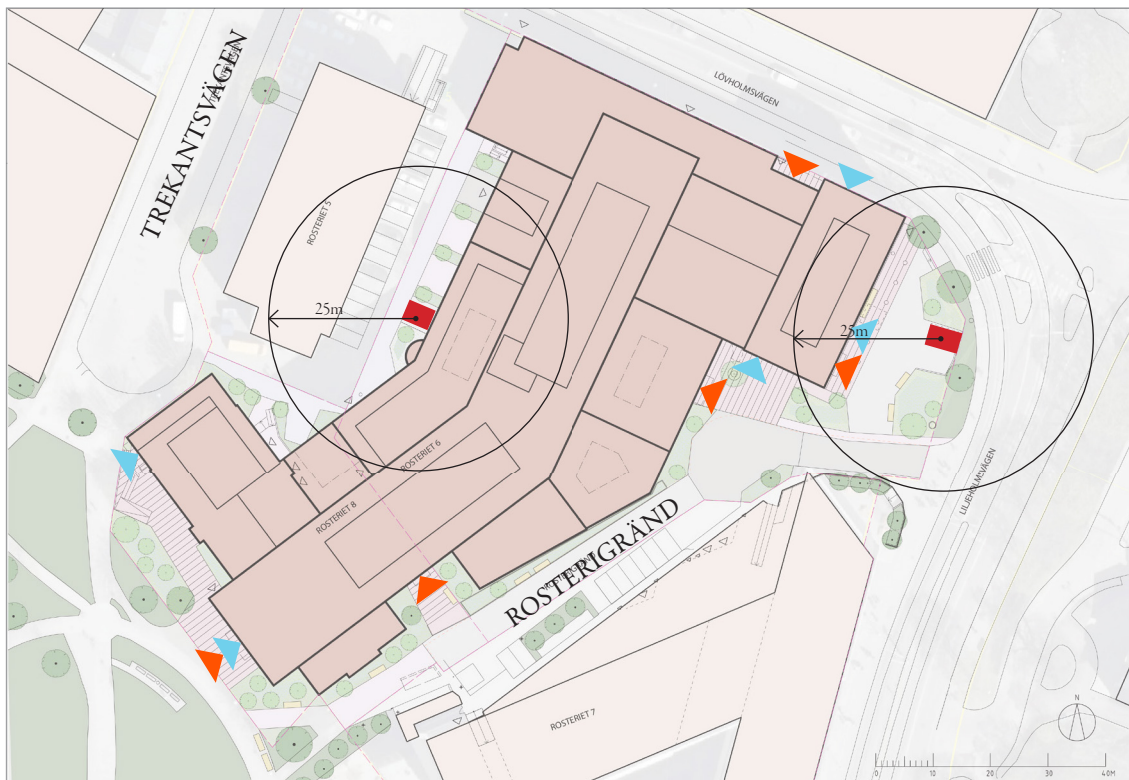
Figur 14 Körspår för t-vändning i anslutning till hus A för modifierat typfordon Los med totallängd 10,5 meter. Röd prick visar tömningspunkt för fettavskiljare och rödstreckad linje visar fettavskiljarens ungefärliga placering i byggnad. Svarta prickar visar läge på t.ex. runda sittbara granitpollare som avgränsar köryta och gångyta.

4. Angöring och parkering

Precis som idag finns i framtiden ett behov för besökare och verksamma att kunna angöra och parkera. Utvecklingen av fastigheterna innebär om- och tillbyggnad samt nya entréplaceringar. Mer övergripande kan det konstateras att dessa vänder sig mot samma gator likt idag samt att parkeringsgaraget fortsatt nås via Trekantsvägen. För verksamma och hyresgäster finns fortsatt garaget, vilket säkrar tillgänglig angöring och RHP för dessa. Dock ska besökare till publika verksamheter, som inte har tillgång till garaget, kunna angöra och nå entré inom 25 meter.

Som figur 15 visar finns angöringsmöjlighet inom 25 meter till samtliga entréer förutom den mot parken. Utmed hela Trekantsvägen och Rosterigränd går det att angöra och med parkeringstillstånd för rörelsehindrad kan man parkera 3 timmar. Vid platsbildningen, mot korsningen Liljeholmsvägen/Lövholmsvägen, kan en RHP skapas inom 25 meter till publik entré och via invändiga kopplingar kan samtliga publika entréer i denna del av planområdet nås. För publika entréer mot Trekantsparken kan inte RHP på kvartersmark skapas inom 25 meter, vilket styrs av befintliga förutsättningar. Samtliga redovisade entréer i figur 15 utformas tillgängliga.

Befintlig bilparkering inom Rosteriet 6 och 8 består av platser i garage och markparkering. Totalt finns uppskattningsvis 96 platser i garage och totalt cirka 44 markparkeringar, varav två RHP. I framtiden tas markparkering bort i Rosterigränd för att bland annat öka den byggbara ytan och ge företräde för gångtrafikanter. Uppskattningsvis bedöms ca 65 platser i garage och enstaka markparkeringar på gården i Rosteriet 5-6 och 8. Möjlighet finns att tillskapa parkeringsplatser för rörelsehindrade på Rosterigränd och i gränden mellan Rosteriet 5-6 och 8.



Figur 15 Entréer och angöringsmöjligheter till fastigheterna. Blå pilar visar entré för publik verksamhet och orange för kontorsverksamhet. Röd markering visa möjlig RHP på kvartersmark. Bildkälla: SWMS

5. Cykelparkering

Vid planering av fastigheternas utveckling ska ytor och lösningar för cykelparkering skapas. Mängden cykelparkering räknas fram utifrån stadens riktlinjer som anger att i nyproduktion ska kontor planeras för 10–20 cykelparkeringsplatser per 1 000 m² BTA. För restaurang och café finns inga specificerade krav eller riktlinjer men det är önskvärt att skapa möjlighet för besökande att kunna parkera. Området har idag god tillgänglighet till stadens cykelvägnät där Lövholsvägen är ett utpekat primärt stråk i stadens cykelplan. Med anledning av detta är det viktigt att planera för och utnyttja den potential som cykeln har som färdmedel för resor till och från området.

Idag finns ca 30 cykelparkeringar utomhus och ca 30 inomhus. Eftersom Rosteriet 6 och 8 är befintliga fastigheter som ska utvecklas och byggas på, beräknas det tillkommande cykelparkeringsbehovet utifrån tillkommande byggnadsvolym. Denna tillkommande byggnadsvolym är cirka 24 100 BTA. I detta tidiga skede beräknas tillkommande cykelparkeringsbehov uppgå till 241 – 482 cykelparkeringar enligt gällande norm. Det ska noteras att det lägre talet är en mininivå. I takt med att byggnadsdelars utformning förfinas genom planprocessen kan planerat antal redovisas mer exakt när ytor är mer låsta. Detta gäller även fördelningen mellan cykelparkering inne och ute.

För den framtida utvecklingen av fastigheten planeras cykelparkering i garaget likt idag och cykelparkering i gränden mot Rosteriet 5. Cykelparkering i garaget nås via parkeringsgaraget ramp samt via cykelramp i intilliggande trappa. Totalt skapas cirka 330 cykelparkeringsplatser. 290 av dessa är placerade i garaget och resterande utomhus i gränden mot Rosteriet 5. I arbetet med att planera för cykelparkering är det viktigt att ta hänsyn till utformning och val av cykelparkeringslösning. En god standard på cykelparkering skapar en mer attraktiv parkering vilket gör den allmänna cykelparkeringssituationen mer ordnad och tillgänglig. Närhet till målpunkt, möjlighet till ramlåsning och väderskydd är centrala funktioner för att skapa en god standard.

6. Mobilitetsåtgärder

Transporter utgör en stor del av en fastighets eller områdes miljöpåverkan. Med anledning av det är frågor kring hur varor och gods transporteras samt hur anställda och besökare reser till och från platsen viktiga att ha med i planeringen. En planering med fokus på hållbara transporter, där hållbara alternativ lyfts fram och premieras, säkerställer möjligheter till att hålla nere miljöpåverkan från transporter.

För Rosteriet 6 och 8 kan det konstateras finnas väldigt goda förutsättningar för att skapa och utveckla ett hållbart resande. I direkt anslutning till platsen finns en av stadens större knutpunkter för kollektivtrafik där tunnelbana, tvärbana och bussar finns inom kort gångavstånd. Vidare finns utbyggd cykelinfrastruktur på anslutande gator. Med detta på plats finns bra förutsättningar för att anställda och besökare ska kunna ta sig till platsen kollektivt, med cykel eller till fots. Planerade verksamheter är heller inte av den art som ska alstra transporter på en nivå utöver gängse nivå för kontor.

Utifrån ovan specificerade förutsättningar kan det konstateras att utformningen av mobilitetsåtgärder bör fokusera på att tillgängliggöra och möjliggöra resande utifrån de förutsättningar som finns på platsen. Förslag på mobilitetsåtgärder för Rosteriet 6 och 8:

- » **Cykelfaciliteter** – Möjlighet till cykelservice och cykelparkering av hög kvalitet samt tillgång till dusch- och omklädningsrum. Även cykelpool bör skapas. Vasakronan har olika typer av cykelkoncept inom sitt fastighetsbestånd och dessa kan med fördel införas även här.
- » **Realtidsinformation kollektivtrafik** – Med tydlig och tillgänglig information kan besökare och verksamma planera sin resa med kollektivtrafiken.
- » **SL-kort** – Att tillhandahålla SL-kort för resande med kollektivtrafik bidrar till att ytterligare premiera kollektivt resande och erbjuda alternativ till bil i tjänsten.
- » **Bilpool** – Med en bilpool för verksamheterna inom fastigheterna kan biltrafikalstringen hållas nere och det blir inte lika attraktivt att använda egen bil.

I fortsatt planering behöver föreslagna mobilitetsåtgärder utredas vidare för att se hur de på bästa sätt kan anpassas för de platsspecifika förutsättningarna. Vidare behöver också frågor om certifiering eller liknande av fastigheterna samplaneras med mobilitetsåtgärder. De krav och målsättningar som finns där bör inte vara motstridiga med föreslagna mobilitetsåtgärder men det kan finnas frågor som behöver samordnas.

7. Sammanfattande bedömning

Planeringen av Rosteriet 6-8 innebär en utveckling där bebyggelsen öppnas upp mot sin omgivning och där mer publika verksamheter skapar en mer inbjudande miljö. Den utveckling som sker och planeras i närområdet bidrar till att fler personer kommer röra sig i området och tillgängligheten hit ökar med utbyggnaden av tunnelbanan. Utvecklingen av fastigheten bygger på befintliga strukturer där principerna för hur fastigheterna angörs kvarstår. Likt idag kommer inlastning och avfallshantering primärt ske via Trekantsvägen och den mer publika entrén finns mot Rosterigränd. På båda dessa platser utvecklas dagens lösningar för angöring. Garage, miljörum och dockningspunkt för ny fettavskiljare nås fortsatt via Trekantsvägen. Som trafikutredningen visar kan både en vändning inne på kvartersmark eller en ”genomkörning” i gränden norrut skapa en bättre situation mot idag då backning sker över gångbanan i vändplanen på Trekantsvägen. Oavsett lösning påverkas befintliga parkeringsplatser på Rosteriet 5 och 8. För hus A mot Rosterigränd nås miljörum och dockningspunkt för fettavskiljare via den platsbildning som skapas mot Lövholmsvägen/Liljeholmsvägen. Som det konstateras i nulägesanalysen så sker idag backning vid hämtning av avfall och vid leveranser på Rosterigränd, framför allt till Rosteriet 7. Att skapa en vändning utan backning är inte möjlig och därför har ytan intill hus A utformats så backning ska kunna ske på ett så säkert sätt som möjligt. Inlastning och avfallstransporter till Rosteriet 7 påverkas inte av planförslaget.

7.1. Restlista och fortsatt utredning

För den fortsatta planeringen finns ett antal frågor som behöver studeras djupare och som kan ha en påverkan på trafiksituationen:

- » Samordning och förankring med angränsande fastigheter och deras transporter gällande främst avfallshantering.
- » I kommande projektering behöver detaljeringsgraden öka för att tydliggöra hur alla trafikytor ska utformas och regleras.
- » Transporter i byggskedet behöver studeras tillsammans med angränsande projekt.

iterio.se | info@iterio.se | 08 410 363 00 | Ringvägen 100, hus C | 118 60 Stockholm