

Utredning Liljeholmstorget
TRAFIK OCH MOBILITET



2020-11-25

UPPDRAG

299386, Liljeholmen utbyggnad

Titel på rapport:

Utredning Liljeholmstorget – Trafik och mobilitet

Status:

Datum:

2020-11-25

MEDVERKANDE

Beställare:

Citycon

Kontaktperson:

Veronica Palmgren

Konsult:

Vera Belaieff, Tyréns

Uppdragsansvarig:

Sverker Hanson, Tyréns

Kvalitetsgranskare:

Jonas Frejd, Tyréns

REVIDERINGAR

Revideringsdatum

ÅR-MÅN-DAG

Version:

X.Y exv. 1.0

Initialer:

Namn, Företag

Uppdragsansvarig:

Datum: ÅR-MÅN-DAG

Handlingen granskad av:

Datum: ÅR-MÅN-DAG

SAMMANFATTNING

Liljeholmstorget planeras utvecklas med nya kontor, bostäder, hotell och longstay, handel och service. Exploateringen innebär en överdäckning av tunnelbanespåren och en ny entréplats väster om den befintliga inomhusgallerian.

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

Biltrafiken i direkt närhet till Liljeholmstorget är begränsad. På Liljeholmstorget är motorfordonstrafik förbjuden och Liljeholmsgränd är reglerad som 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 parkeringsgarage samt en varumottagning för leveranser och avfallshantering.

Planförslaget innebär en överdäckning av tunnelbanespåren intill Liljeholmens station. Överdäckningen föreslås, tillsammans med ombyggnad av det befintliga huset i kv Stubinen, bebyggas med nya kontor, handelsverksamhet, hotell och longstay, förskola samt nya lokaler för vård. En ny entréplats föreslås intill Hojgränd vid Nybohovsbacken, och ett nytt invändigt stråk ska koppla ihop den nya entréplatsen med Liljeholmstorget. Vidare innebär förslaget en utveckling av Liljeholmsgränd och kopplingen mellan Liljeholmstorget och Liljeholmsgränd. Gränden föreslås förlängas och möjliggöra nya bostadshus samt entréer till verksamheterna i överbyggnaden. En öppen koppling via en terrasspark föreslås mellan torget och gränden, för att överbrygga områdets höjdskillnader.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	5
1.1	BAKGRUND	5
1.2	SYFTE OCH AVGRÄNSNING	5
2	NULÄGESBESKRIVNING	6
2.1	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	6
2.2	KOLLEKTIVTRAFIK.....	8
2.3	BILTRAFIK	9
2.3.1	TRAFIKALSTRING OCH FÖRDELNING	10
2.3.2	KAPACITET I KORSNINGAR	12
2.4	PARKERING	13
2.4.1	BILPARKERING	13
2.4.2	CYKELPARKERING	16
2.5	ANGÖRING	17
2.6	VARUMOTTAGNING OCH AVFALLSHANTERING.....	18
2.7	NÄRLIGGANDE PROJEKT	18
3	PLANFÖRSLAG	19
3.1	STRUKTURPLAN.....	19
3.2	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	21
3.3	KOLLEKTIVTRAFIK.....	22
3.4	BILTRAFIK	22
3.4.1	TRAFIKALSTRING OCH FÖRDELNING	24
3.4.2	KAPACITET I KORSNINGAR	26
3.4.3	KÖRSPÅRSANALYS	29
3.5	PARKERING.....	32
3.5.1	BILPARKERING	32
3.5.2	BELÄGGNING GALLERIAGARAGET	34
3.5.3	PARKERING FÖR RÖRELSEHINDRADE	35
3.5.4	CYKELPARKERING	35
3.6	MOBILITETSÅTGÄRDER	37
3.6.1	MOBILITETSÅTGÄRDER FÖR BOSTÄDER	37
3.7	ANGÖRING	38
3.8	VARUMOTTAG OCH AVFALLSHANTERING	39

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

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

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

År 2019 gjordes en trafikutredning för Liljeholmsgränd av Trivector. Delar av denna Trafik-PM utgör uppdateringar av den tidigare utredningen. De kapitel som främst relaterar till Trivectors rapport är kapitlen om biltrafik och parkering i nulägesbeskrivningen och planförslaget.

1.2 SYFTE OCH AVGRÄNSNING

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

De platser som i första hand omfattas av utredningen är Liljeholmsgränd, Hojgränd samt Nybohovsbacken där ny trafikangöringsplats planeras. Även Liljeholmstorgets funktioner ingår till viss del i utredningen.

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

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



Uppdrag: 299386 Liljeholmstorget
Beställare: Citycon AB

2020-11-25

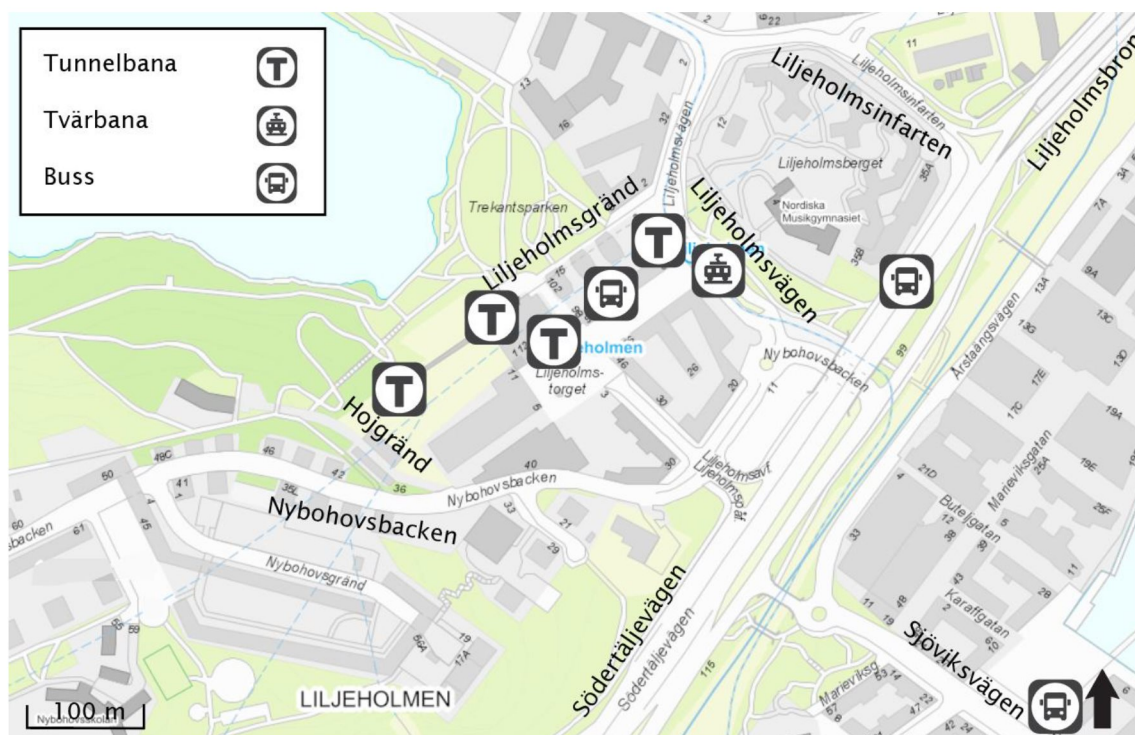
Parallellt med Trekantsparken sträcker sig ett gångfartsområde längs Liljeholmsgränd, där fotgängare prioriteras framför bilar. Oskyddade trafikanter är enligt regleringen även prioriterade på Liljeholmstorget, där allmän motorfordonstrafik är förbjuden. I praktiken är oskyddade trafikanter dock utsatta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



Figur 2. Trappa mellan Liljeholmsgränd och Liljeholmstorget.

Liljeholmstorget ligger i ett kollektivtrafiknära läge. I direkt anslutning till torget finns Liljeholmens tunnelbanestation samt tvärbanestation. Tunnelbanestationen trafikeras av tunnelbanans röda linje 13 och 14 mellan Ropsten - Norsborg respektive Mörby Centrum - Fruängen. Via tunnelbanan nås T-centralen på 11 minuter och turtätheten är i rusningstrafik var 2-3 minuter.

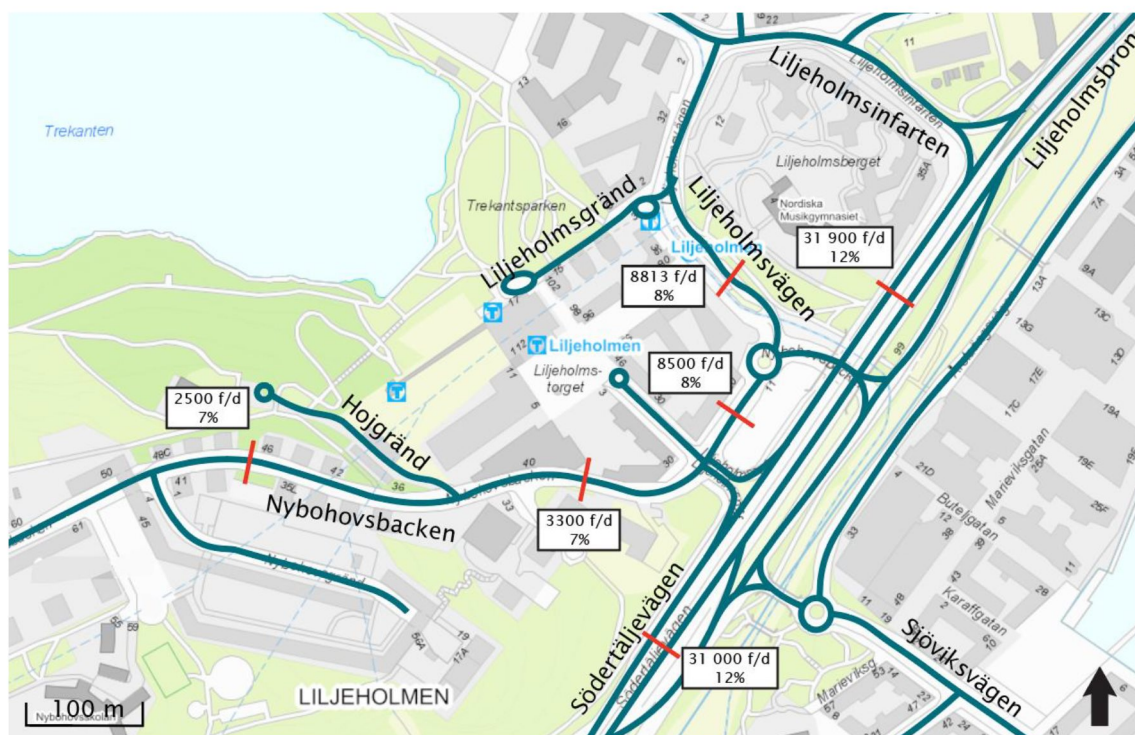
Utöver spårbunden trafik trafikeras Liljeholmen av ett tiotal busslinjer. Bussarna angränsar en bussterminal på tunnelbaneplan, i direkt anslutning till perrongen för södergående tunnelbanor. Från Liljeholmen går buss 77 mot Karolinska sjukhuset men även flera busslinjer ut till bland annat Årsta, Älvsjö, Farsta och Södertälje. Även flygbussar till och från Bromma samt Arlanda flygplats trafikerar Liljeholmen. Intill tvärbanans hållplats utgår även Trosabussen mellan Liljeholmen och Trosa.



Figur 3. Stationsentréer och hållplatser kring Liljeholmstorget.

2.3 BILTRAFIK

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



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

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

Enligt Stockholms stads trafikflödesmätningar från 2014 är årsmedelvardagsdygnstrafiken (ÅMVD) på Södertäljevägen utanför Liljeholmstorget uppmätt till drygt 30 000 fordon/dygn. Andelen tung trafik på sträckan är 12 %. Nybohovsbacken norr om gatan in till Liljeholmstorget hade 2014 cirka 8500 fordon/dygn och väster om gatan in till Liljeholmstorget 2500–3300 fordon/dygn. Andelen tung trafik på Nybohovsbacken uppmättes till 7–8 %. Data om Liljeholmsvägen visar från samma tillfälle ett flöde på drygt 8800 fordon/dygn, med 8 % tung trafik.

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



Figur 5. Liljeholmsgränd är reglerad gångfartsgata.



Figur 6. Vändplats på Liljeholmsgränd, med möjlig vidarekörning mot markparkeringsplatser.

2.3.1 Trafikalstring och fördelning

Liljeholmstorget med omnejd alstrar trafik av olika slag. En räkning av fordonsrörelser och beläggning utfördes under en dag i oktober 2019. En kamera dokumenterade torget under en onsdag vecka 44 (höstlovsvecka). En analys gjordes sedan av materialet från klockan 8.00 till 22.00.



Figur 7. Stillbild från inventering. Stort antal bilar vid tunnelbanestationen och trängsel vid parkeringsplatserna för rörelsehindrade. Även överbelagd taxizon.

Analysen visade att Liljeholmstorget under dagen hade totalt närmare 700 fordonsrörelser, vilket motsvarade knappt 400 fordon. Den uppmätta maxtimmen var mellan 10-11 på förmiddagen med 90 fordonsrörelser, där antalet fordon som kör in respektive ut från torget räknats samt de drygt 10 fordon som kört runt torget utan att stanna. Snittet fordonsrörelser per timme under hela räkneperioden var 53 fordon per timme, där medelvärdet sänkts till följs av färre fordonsrörelser kvällstid efter 18.00.

De platser på torget som bidrog till flest fordonsrörelser var sträckan utanför tunnelbanan samt taxiplatserna, följt av platserna märkta för rörelsehindrade. Resterande platser som analyserats var "lastplatsen" nordöst om tunnelbanan, ytan mot tvärbanan samt själva torgetans möbleringszon.

Beläggningen var generellt hög under dagen. De två taxiplatserna var näst intill ständigt upptagna, och upp till tre ytterligare taxibilar stor parkerade bakom de markerade taxiplatserna. Taxibilar använde sig även frekvent av sträckan utanför tunnelbanan samt platserna markerade för rörelsehindrade. Flera gånger under räkneperioden tvingades färdtjänst angöra i gatan då platserna var upptagna av taxi eller andra bilar. Taxibilarna bidrar till den relativt höga genomfartstrafiken, då taxibilar tar ett varv runt torget för att efter en plats eller byta plats.

Förutom mycket taxibilar präglas torgets trafik och angöring av mindre lastbilar och skåpbilar. Dessa parkerar främst utanför tunnelbanan eller på lastplatsen bakom.

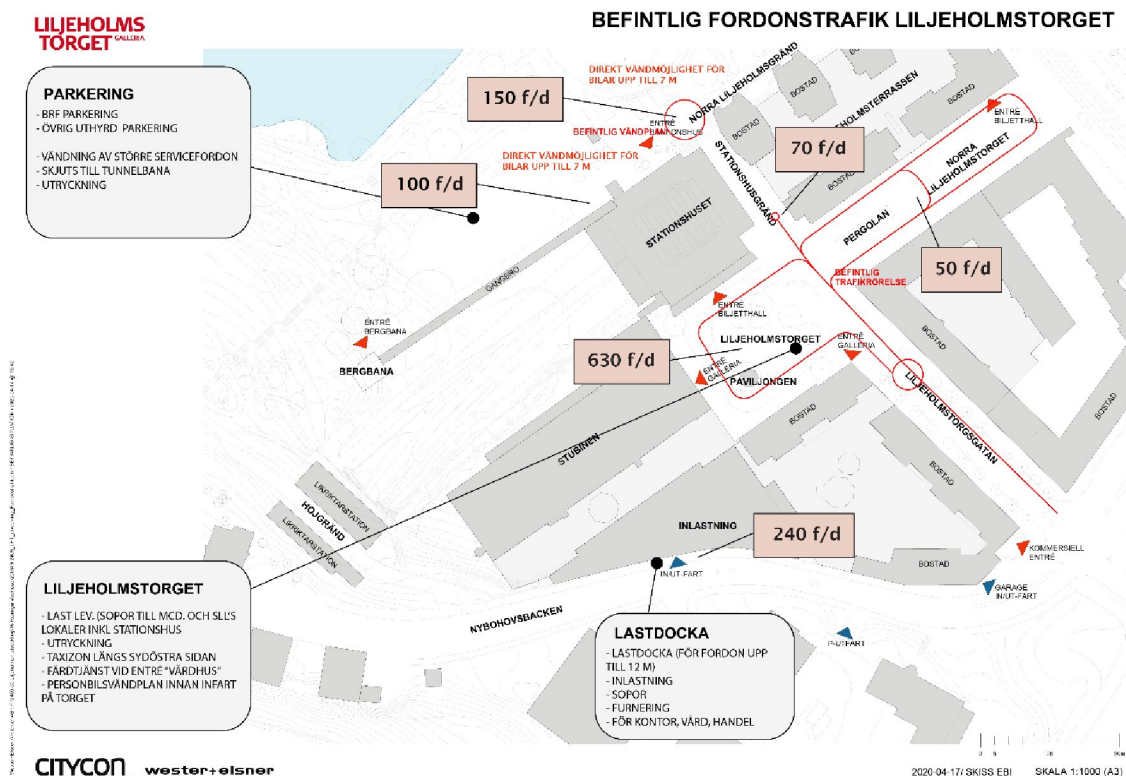
Analysen av Liljeholmstorget användes tillsammans med Trafikverkets alstringsverktyg och tidigare genomförda mätningar på Liljeholmsgränd för att uppskatta trafikmängden i området. I Tabell 1 redovisas alstringen i relation till befintliga verksamheter. Fördelningen inom området redovisas i Tabell 2 samt i Figur 8.

Tabell 1. Trafikalstring idag, fördelat på verksamheter.

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

Tabell 2. Trafikalstring idag, fördelat på platser.

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



Figur 8. Fördelning av dagens trafikallsträng.

2.3.2 Kapacitet i korsningar

Kapacitetsberäkningar i korsningspunkter utfördes våren 2019 av Trivector. De korsningar som studerades var Liljeholmsgränd/Liljeholmsvägen samt Liljeholmsstorget/Nybohovsbacken. Manuell räkning av fordon användes som metod, vid totalt sju tillfällen per korsning.

För korsningen Liljeholmsgränd/Liljeholmsvägen visade mätningarna att antalet fordon var som störst kl 7-8 och kl 16-17. Andelen tung trafik var som störst under förmiddagen i samband med att leveranser skedde till bland annat Coop, vars varuintag ligger på Liljeholmsgränd. Under den uppmätta maxtimmen registrerades 52 fordon per timme. Via antagandet att maxtimmen motsvarar 10 % av den totala trafiken gav det 520 bilresor/dygn till och från Liljeholmsgränd. Det kunde inte observeras några större problem kopplat till trafiksituationen i korsningen i under mättillfället.

För korsningen Liljeholmsstorget/Nybohovsbacken var antalet fordonsrörelser som högst under de mätningstillfällen som genomfördes kl 16-17. Andelen tung trafik var dock som högst under morgonen. Under den uppmätta maxtimmen var antalet fordonsrörelser i korsningen 1287 under en timme. Antagandet att detta motsvarade 10 % av den totala trafiken gav resultatet med cirka 13 000 fordon under ett dygn.

För mer utförlig information om metod och resultat hänvisas till Trivectors rapport "Trafikutredning Liljeholmsgränd" från 2019.

2.4 PARKERING

2.4.1 Bilparkering

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

Tabell 3. Antal parkeringsplatser vid Liljeholmsgränds markparkering.

Parkering Liljeholmsgränd	Antal parkeringsplatser
Brf Liljeholmsterrassen	47
Parkering mot avgift	40



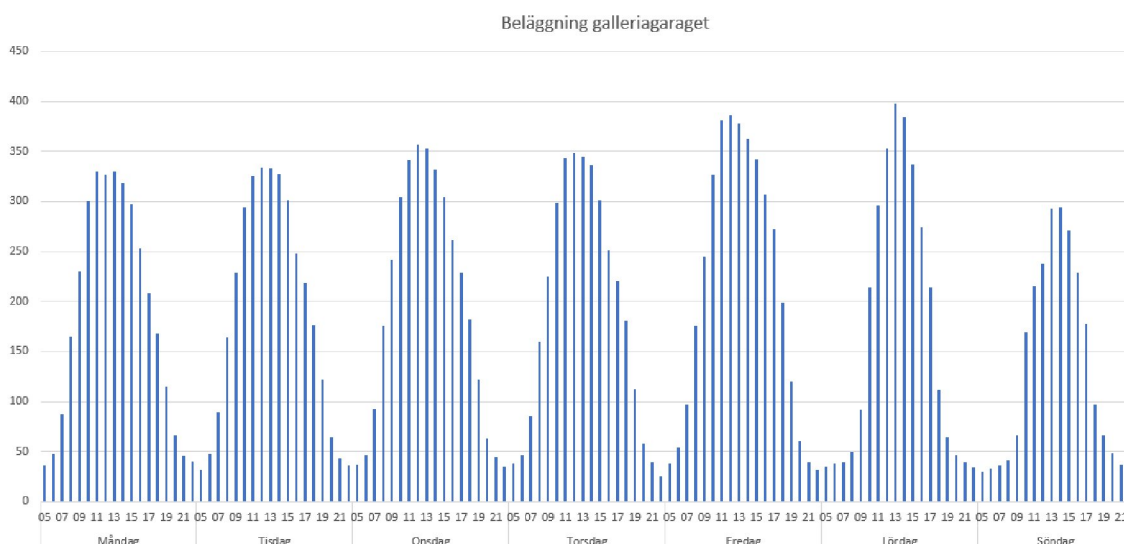
Figur 9. Parkering vid änden av Liljeholmsgränd. Till höger skymtas parkeringen för brf. Liljeholmsterrassen.

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

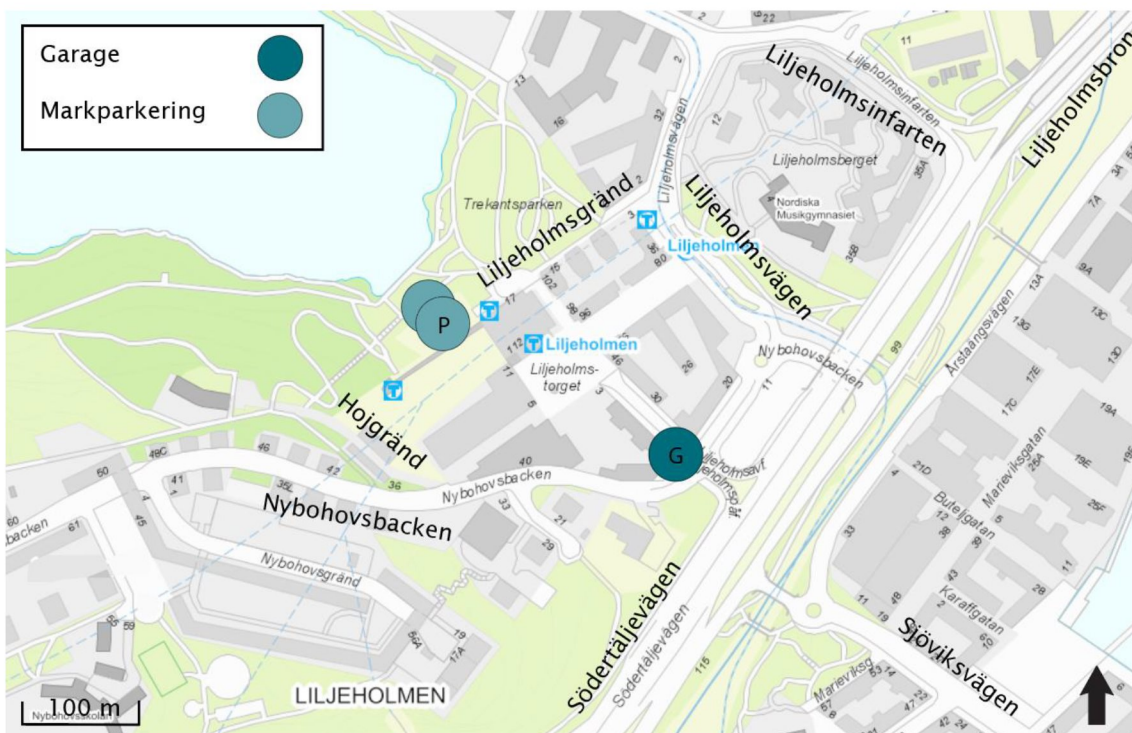
Tabell 4. Antal bilparkeringsplatser i galleriagaraget vid Nybohovsbacken.

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

Beläggningen för besöksparkeringen i galleriagaraget ligger under maxtimmen på drygt 50 %. Det betyder att många parkeringsplatser stor tomma även när garaget är som mest använt. Beläggningen är som högst på fredagar och lördagar och som lägst på söndagar, se Figur 10. Allra högst är beläggningen på lördag mitt på dagen, då med cirka 400 parkerade bilar samtidigt. På vardagar (måndag-torsdag) står som mest 300-350 bilar parkerade i garaget samtidigt, även detta mitt på dagen.



Figur 10. Snittbeläggning i galleriagaraget måndag-söndag, data från oktober 2019.



Figur 11. Markparkering och garage kring Liljeholmstorget.

På hela Liljeholmstorget råder förbud mot stannande och parkering, förutom på markerade platser. En parkeringsyta om 12 meter finns reserverad för rörelsehindrade längst in på torgets västra sida. Parkering är tillåtet i en timme mot avgift och kräver parkeringstillstånd. På södra sidan av torget finns även en 12 meter lång sträcka för taxi.

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



Figur 12. Parkeringsplats för rörelsehindrade på södra sidan av gatan in till Liljeholmstorget.

2.4.2 Cykelparkering

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

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



Figur 14. Befintlig cykelparkering vid Liljeholmsgränd intill Trekantsparken.



Figur 13. Felparkerade cyklar under tak vid ingång till tunnelbanan från Liljeholmsgränd.

2.5 ANGÖRING

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

Möjlighet för angöring saknas helt på Hojgränd.

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



Figur 15. På- och avstigningsplats på södra sidan av gatan in till Liljeholmstorget.



Figur 16. Taxiplats på Liljeholmstorget.

2.6 VARUMOTTAGNING OCH AVFALLSHANTERING

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

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

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

2.7 NÄRLIGGANDE PROJEKT

Södertäljevägen

Södertäljevägen planeras utvecklas till ett urbant stråk som ska binda ihop Liljeholmen med Södermalm. Ambitionen är att skapa en attraktiv miljö med en blandning av arbetsplatser, bostäder och service. Trygga parker, torg och stråk ska locka både boende och besökare. Södertäljevägen ska utvecklas för hållbart resande anpassad för kollektivtrafik, gång-, cykel- och nyttotrafik. Programarbete har påbörjat och planeras vara klart 2023.

Nybohovsbacken

I Nybohovsbacken byggs 14 nya bostadshus med totalt cirka 180 nya. Bygget ska länka samman den befintliga bebyggelsen på Nybohovsberget med det nya Liljeholmstorget. En ny förskola öppnade 2016 och de sista bostadshusen planeras vara färdiga för inflytt till våren/sommaren 2021.

Lövholmen

Lövholmen ligger i nordvästra Liljeholmen. Projektet är i planskede och innebär att området omvandlas från befintligt industriområde till en blandad stadsdel med bostäder, skola och förskolor, parker och kontor. Kulturhistoriskt värdefull miljö ska bevaras. Projektet är i planskede och har inte vunnit laga kraft.

Marievik

Marievik ligger i norra Liljeholmen och området består idag av kontorshus. En ny plan innebär ombyggnad till blandad stadsmiljö, med omkring 960 nya bostäder och 27 000 kvadratmeter nya ytor för kontor och andra verksamheter. Marievik får även nya parker, förskolor och en kajpromenad med badbryggor. Planen är i antagandeskede och har ännu inte vunnit laga kraft.

3 PLANFÖRSLAG

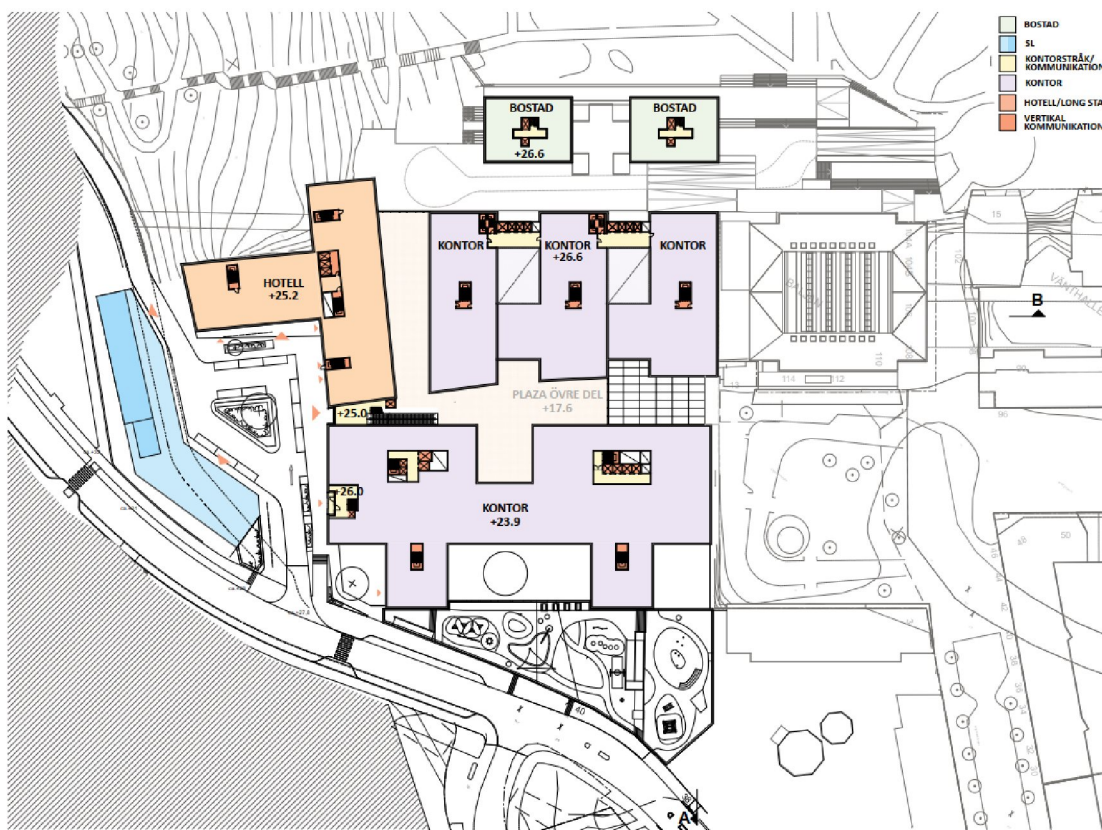
3.1 STRUKTURPLAN

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

Det föreslagna nya entréplatsen nås via Nybohovsbacken och Hojgränd. Förutom entré till stråket föreslås det även finnas entréer direkt till kontorsverksamhet, hotellet och förskolan. En förskolegård föreslås byggas över befintligt varumottag intill Nybohovsbacken.

Vidare inkluderar planförslaget en förlängning och utveckling av Liljeholmsgränd. Intill grändens förlängning söderut föreslås två punkthus med bostäder och lokaler i bottenvåningarna. Från södra Liljeholmsgränd föreslås även entréer finnas till hotellet, gallerian, kontor och till bergbanan.

För att överbrygga nivåskillnaderna i området kring Liljeholmsgränd föreslås en terrasspark mellan Liljeholmstorget, Liljeholmsgränd och Trekantsparken. Föreslagna ramper ska möjliggöra anslutning mellan norra och södra Liljeholmsgränd. Vidare föreslås ett garage med parkering för boende med in- och utfart från Liljeholmsgränd.



Figur 17. Översikt över planerad exploatering.

Tabell 5. Översikt över befintlig och tillkommande trafikallstrande yta (BTA) uppdelat på markanvändning.

Markanvändning	Befintlig BTA [kvm]	Tillkommande BTA [kvm]	Total BTA [kvm]
Bostäder	-	9 500	9 500
Förskola	-	1 200	1 200
Handel	30 000	5 000	35 000
Hotell och longstay	-	13 800 (200 rum)	12 000
Kontor	2 400	29 100	32 400
Vård och hälsa	12 000	0	12 000
TOTALT	44 400	58 600	103 000

3.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

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

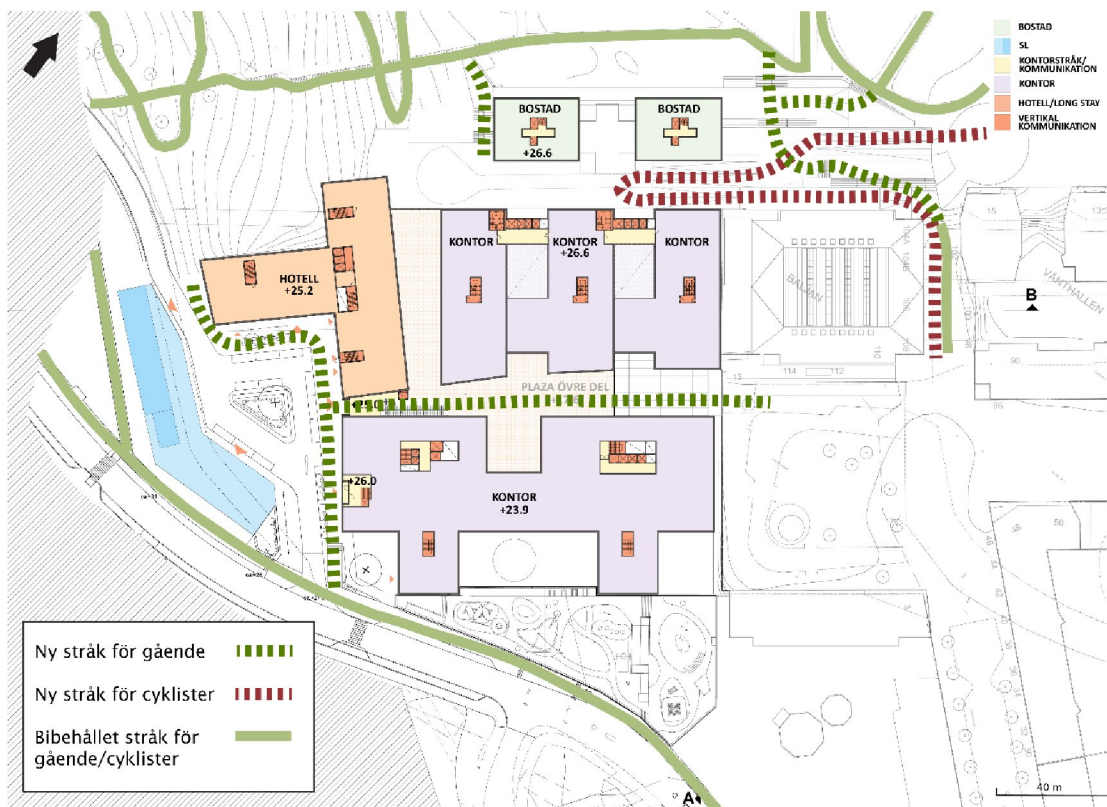
Kopplingen mellan Liljeholmstorget och Liljeholmsgränd utvecklas med förslaget till en mer naturlig och inbjudande terrasspark, där höjdskillnaden tas tillvara och skapar karaktär. Mellanplanen och ramperna bidrar även till en tillgänglig koppling, med lutningar under 5 % i längdled. Vidare möjliggör ramperna för cyklister att ta sig mellan de olika nivåerna.

Från Liljeholmstorget innebär förslaget även en ny koppling för gående till den föreslagna nya entréplatsen och Hojgränd. Kopplingen som utgörs av ett inomhusstråk genom föreslagen överdäckning kommer vara tillgänglig under stora delar av dygnet. Detsamma gäller med gallerian som under öppettid i sig fungerar som en möjlig transportväg mellan Liljeholmstorget, nya entréplatsen och södra Liljeholmsgränd.

På Liljeholmstorget utökas den vistelseyta som är till för oskyddade trafikanter. Detta inkluderar bland annat plats för serveringar. Via fokusgrupper har Citycon kommit fram till att det finns synpunkter på trafiksäkerheten och torgets användning samt att ytorna bör ses över.

Kringliggande cykelstråk påverkas inte av planerad exploatering. Området har fortsatt närhet till regionala pendlingsstråk samt huvudstråk.

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



Figur 18. Nya och bibehållna stråk för gående och cyklister.

3.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Förslaget påverkar inte kollektivtrafiken i området. Liljeholmens buss- och tunnelbanestation kvarstår likt idag. Förslaget innebär dock två nya entréer och kopplingar från stationshusets biljetthall; en till den planerade överdäckningen och en till terrassparken mot Liljeholmsgränd. De nya entréerna förenklar för resenärer att röra sig mellan kollektivtrafiken och verksamheterna i området.

Upprustning av bergbanan Nybohovshissen drivs av Trafikförvaltningen. Bergbanan kommer ersättas med två snabbgående snedhissar under 2021. Servicen förbättras och ett högre resenärsflöde möjliggörs. Entré till Nybohovshissen sker i planförslaget från södra Liljeholmsgränd.

3.4 BILTRAFIK

Förslaget innebär en förlängning av Liljeholmsgränd. Befintliga norra Liljeholmsgränd föreslås förlängas, via i sidledes förskjutna ramper, till södra Liljeholmsgränd. Södra Liljeholmsgränd föreslås, precis som norra Liljeholmsgränd, regleras som ett gångfartsområde. Vidare utformas gränden fortsatt som en återvändsgata. Befintlig vändplan flyttas och förstoras. En ytterligare vändmöjlighet föreslås i den nya södra änden, där en 7 meters bil ska kunna vända utan backningsrörelser.

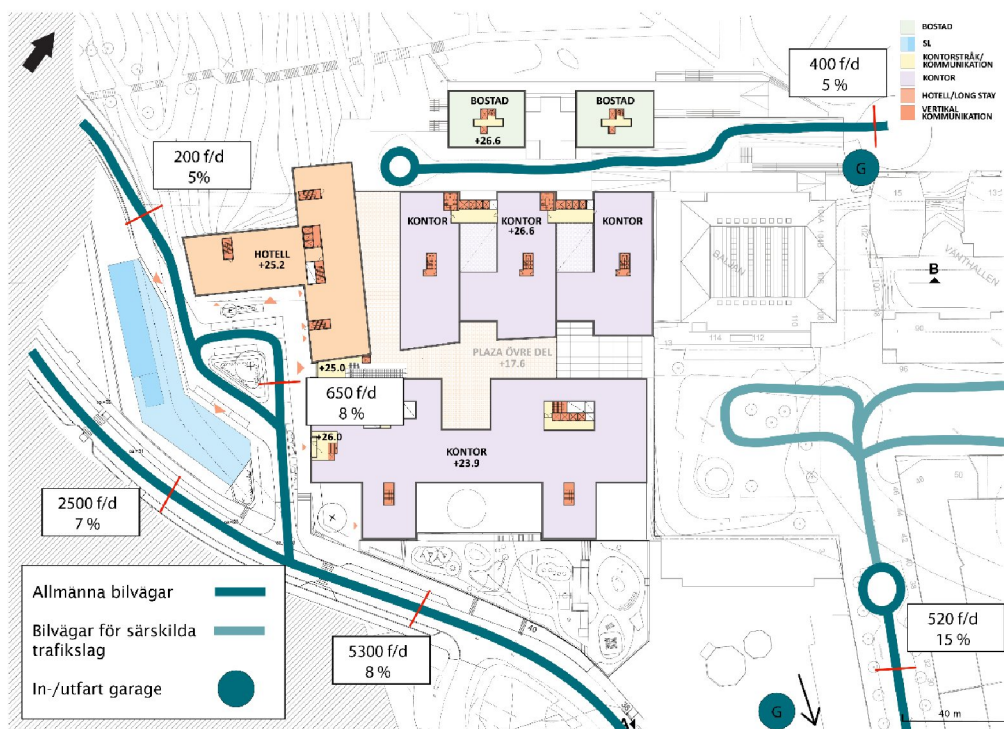
Risk finns att Liljeholmsgränd används felaktigt med stor mängd fordon eftersom entréer till tunnelbana och flera nya verksamheter nås via gränden. Detta är en generell risk vid gångfartsområden. Befintlig gångfartsområdes-skylt vid Liljeholmsgränds östra ände bör kompletteras med ytterligare en likadan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

En ny vändslinga föreslås intill Hojgränd. Detta för att möjliggöra angöring till det föreslagna nya entréplatsen. Vändslingan föreslås enkelriktad men Hojgränd är fortsatt dubbelriktad, vilket medför att entréplatsen nås både från Nybohovsbacken och Hojgränd. Enkelriktningen medför även en tydlig och säker trafikmiljö.

Förslaget innebär vidare att Hojgränds södra del flyttas något österut, för att ge utrymme till en ny likriktarstation och ytor för SL. Detta innebär även att Hojgränd får ett bättre lutningsförhållande.

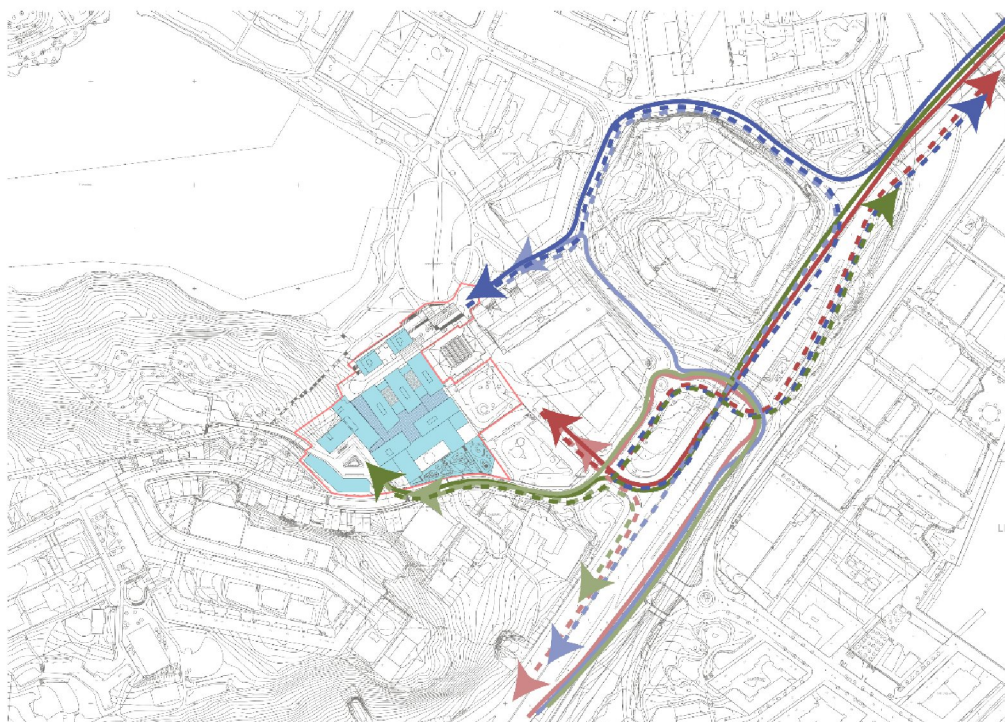
Liljeholmstorgets vändslinga föreslås dras om för att skapa mer vistelseytor på torget.

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



Figur 19. Föreslagna biltrafiknätet, parkeringsgarage och uppskattade trafikflöden (andel tung trafik).

Området blir fortsatt tillgängligt med bil utifrån. Figur 18 visar de närmaste färdvägarna till och från Liljeholmsgränd, entréplatsen samt Liljeholmstorget. De heldragna linjerna visar resvägarna till området och de streckade visar resvägarna från området. Vidare visar de mörkare färgerna kopplingarna norrut via Liljeholmsbron och de ljusare söderut längs Södertäljevägen.



Figur 20. Färdvägar till och från platser kring Liljeholmstorget.

3.4.1 Trafikalstring och fördelning

Exploatering medför naturligt att ny trafik alstras, se total alstring per verksamhet Tabell 6. För att uppskatta det ökade antalet resor har olika beräkningsmetoder använts för olika typer av resor och verksamheter.

Personbilstrafiken som det planerade hotellet, bostadshusen, förskolan och den nya vårdanläggningen väntas alstra, har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg. Huvudsakligen användes verksamheternas BTA som utgångspunkt. För förskolan utgick beräkningen från det uppskattade antalet om 80 barn.

För det nya hotellet och tillhörande longstay användes antaganden¹ enligt nedan:

- 200 rum med 75 % beläggning.
- 30 % av gästerna antas anlända med bil.
- Personalstyrka antas vara upp till 40 personer på plats samtidigt, av dessa antas 20 % anlända med bil.

Resultatet gällande handel enligt Trafikverkets alstringsverktyg avviker från den platsspecifika situationen kring Liljeholmstorget. För den utökade handelsverksamheten användes därför istället antaganden² enligt nedan:

- Tillkommande personal då gallerian expanderar antas vara 86 personer.
- Av personalen antas 15 % anlända med bil.
- 1,2 personer per bil för arbetsresor.

Den utökade handelsverksamheten antas inte alstra större mängder nya bilburna besökare. Främst befintliga kunder personer som bor eller arbetar i närområdet väntas nyttja utbyggnaden.

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

¹ Antaganden från Trafikverkets alstringsverktyg.

² Antaganden från Annordia; hanterade av Trivector och justerade av Tyréns i relation till BTA.

Tabell 6. Trafikalstring efter exploatering, fördelat på verksamheter.

Markanvändning	BTA [kvm]	Persontrafik/dygn	Nyttotrafik/dygn	Taxitrafik/dygn
Kontor	31500	630	100	100
Vård och hälsa	12000	185	40	50
Hotell och longstay	13800	124	25	150
Handel	35000	4940	300	80
Förskola	1200	95	4	0
Bostäder	9500	40	6	6
Övrigt	-	-	155	200
TOTALT	103000	6014	630	586
TOTALT				7230

Tillkommande trafikalstring fördelas på de olika gatorna och platserna i området, se Tabell 7, Tabell 8 samt Figur 21. Fördelningen av trafiken uppskattades med hjälp av inventering och data över dagens fördelning.

Trafiken rekommenderas styras så att främst den nya entréplatsen och gatan in till Liljeholmstorget används. Eftersom Liljeholmsgränd är en återvändsgata och dessutom reglerad till gångfart, är det inte lämpligt att gränden används för trafik som inte har specifikt behov av att nå de intilliggande bostäderna som inte nås på annat sätt. Endast ett fåtal fordonsrörelser per dygn väntas vid södra Liljeholmsgränd medan resterande trafik väntas hålla sig till norra gränden intill vändplatsen och in- och utfarten till garaget.

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

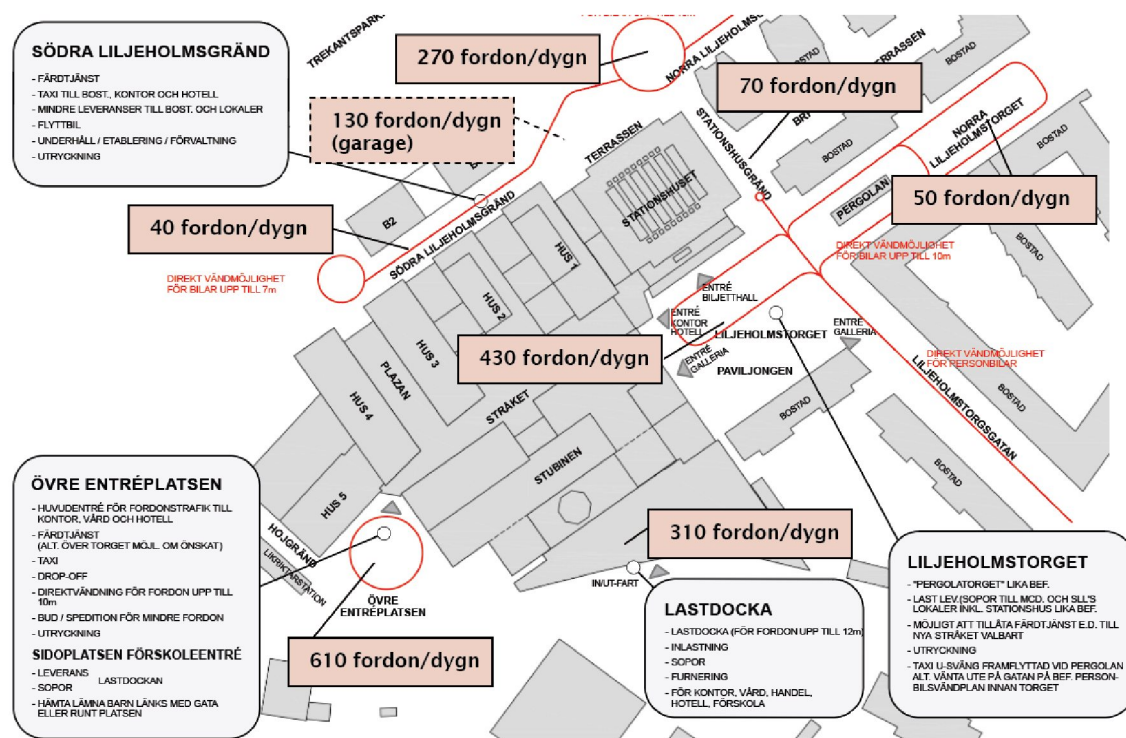
Hälften av all nyttotrafik (lastbilar, skåpbilar, servicefordon) uppskattas angöra vid befintligt varumottag vid Nybohovsbacken. Den andra hälften antas fördelas huvudsakligen mellan Liljeholmstorget och nya entréplatsen. Även taxibilarna antas huvudsakligen fördelas mellan Liljeholmstorget och entréplatsen.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

Tabell 7. Trafikalstring efter exploatering, fördelat på platser.

Plats	Fordon/dygn
Varumottag	310
Liljeholmstorget	430
Boendegarage	40
Södra Liljeholmsgränd	40
Entréplatsen	610
Galleriagaraget	5800
TOTALT	7230

Tabell 8. Bestående trafikallsträng utöver exploatering, fördelat på verksamheter.

Plats	Fordon/dygn
Norra Liljeholmstorget	50
Stationshusgränd	70
Norra Liljeholmsgränd	100
Boendegarage (bef. Brf.)	90
TOTALT	310



Figur 21. Trafikflöde i olika punkter kring Liljeholmstorget.

Definition: Trafikflöde

Trafikflöde innebär det totala antalet fordonsrörelser på en viss plats under ett visst tidsintervall. Trafikflödet mäts oftast i fordon per dygn (fordon/dygn). Ett fordon som åker fram och tillbaka på samma gata under en dag genererar alltså ett trafikflöde på 2 fordon/dygn.

3.4.2 Kapacitet i korsningar

Tyréns alstringsberäkningar för befintlig och framtida situation jämfördes och resultatet visade på att det nya förslaget alstrar 2053 fler fordon/dygn än befintlig situation. Liljeholmsgränd antas få 395 f/d av dessa och resterande 1658 f/d antas köra via Nybohovsbacken.

Korsning Liljeholmsgränd

Antagandena för alstring och prognosflödena bygger på tidigare gjorda alstringsberäkningar. Metoden som används utgår från den metod som Trivector

tidigare tagit fram, och tidigare framtagna scenarier jämfördes mot trafikräkningar för att få fram påslaget för flödena i Capcal-beräkningar. Kapacitetsanalysen för Liljeholmsgränd utgår från förmiddagens maxtrafik, i enlighet med tidigare framtagna metod.

Tyréns alstringsberäkning visade på ett nyalstringsflöde på 395 f/d för Liljeholmsgränd. Detta innebär ett flöde under maxtimmen på cirka 40 f/tim (10% av dygnsflödet). Eftersom det i huvudsak är boende som kommer nyttja Liljeholmsgränd antogs flödet vara ut från området under förmiddagens rusning. Viss kompensering har även gjorts för "Kiss n' ride"-flöden; Utgått från Trivectors tidigare scenario 1 där de får en alstring på 158 f/d och jämfört med Tyréns 395, vilket innebär ca +150% (uppräkningsfaktor 2,5). Denna trafik har även lagts till på utgående flöde från Liljeholmsgränd och på inkommande flöden mot Liljeholmsgränd.

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

Tabell 9. Resultat av kapacitetsberäkningar för korsningen med Liljeholmsgränd.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Liljeholmsvägen (från syd)	1	RV	278	1718	0.16	0.0	0.0
Liljeholmsgränd	1	V	76	811	0.09	0.1	0.1
Liljeholmsvägen (från norr)	1	HR	60	1818	0.03	0.0	0.0

Korsning Nybohovsbacken

Antaganden för denna korsning har gjorts på enligt samma metod som för korsningen Liljeholmsgränd.

För denna korsning har eftermiddagens rusning varit dimensionerande.

Under EM:s trafikmax antas riktningsfördelningen för denna del av området vara 50/50 (in/ut). Anledningen till denna fördelning:

- Den här delen av området utgörs av mycket kontor där huvuddelen av de anställda kommer att bege sig därifrån under EM-rusningen (dock många som åker kollektivt i och med dess utmärkta kollektivtrafikläge),
- Stor andel handeln kommer att dra till sig trafik under EM-max (åker in, parkerar, handlar och åker härifrån lite senare när de är klara)
- Ingen nyalstrad trafik från boende i denna korsning
- Torggatan antas bli relativt opåverkad jämfört med idag

Den nyalstrade trafiken vid denna korsning (1658 f/d) antas fördelas ut på start-/målpunkterna enligt följande:

- 10%, till/från den nya entréplatsen
- 90%, till/från galleriagaraget

Av den trafik som ska till och från garaget och den nya entréplatsen antas den fördela ut sig på 50/50 på Nybohovsbacken Norr och kopplingen till Södertäljevägen.

Resultatet av kapacitetsanalysen visar på belastningsgrader som ligger strax under 0,8. Test med tre inkommande körfält på Nybohovsbacken Norr, likt idag, gav en belastningsgrad om 0,6.

Tabell 10. Resultat Capcal, med två inkommande körfält på Nybohovsbacken Norr.

Kapacitet och körlängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Liljeholmstorget	1	HRV	140	315	0.44	4.3	11.1
Nybohovsbacken norr	1	HR	425	1040	0.41	6.2	15.5
	2	V	295	373	0.79	7.0	17.3
Södertäljevägen	1	H	79	320	0.25	2.3	6.4
	2	RV	161	204	0.79	7.2	17.7
Nybohovsbacken söder	1	H	348	921	0.38	4.4	11.2
	2	RV	182	928	0.20	2.6	7.2

Tabell 11. Resultat Capcal, med tre inkommande körfält på Nybohovsbacken Norr (som det ser ut idag).

Kapacitet och körlängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Liljeholmstorget	1	HRV	140	400	0.35	3.2	8.4
Nybohovsbacken norr	1	HR	425	707	0.60	8.2	20.1
	2	V	147	363	0.41	3.2	8.5
	3	V	147	363	0.41	3.2	8.5
Södertäljevägen	1	H	79	388	0.20	1.9	5.5
	2	RV	161	268	0.60	4.7	12.0
Nybohovsbacken söder	1	H	348	626	0.56	6.5	16.1
	2	RV	182	596	0.31	3.2	8.5

3.4.3 Körspårsanalys

Utrymmeskrav för respektive dimensionerande fordon har kontrollerats med hjälp av körspårsanalys. Körspårsanalysen har gjorts vid den nya entréplatsen och i södra Liljeholmsgränd.

Entréplatsen - Hojgränd, 12 m lastbil.

En 12 meters lastbil kan köra mellan Nybohovsvägen-Hojgränd i båda riktningar utan svårigheter, se Figur 22.



Figur 22. Körspårsanalys Nybohovsbacken-Hojgränd.

Vändslingan kring nya entréplatsen är utformad så att en liten lastbil eller färdtjänstfordon på 7 meter kan köra runt i slingan utan svårigheter eller backningsrörelser, se Figur 23. Två fordon i samma storlek kan mötas på Hojgränd söder om entréplatsen.

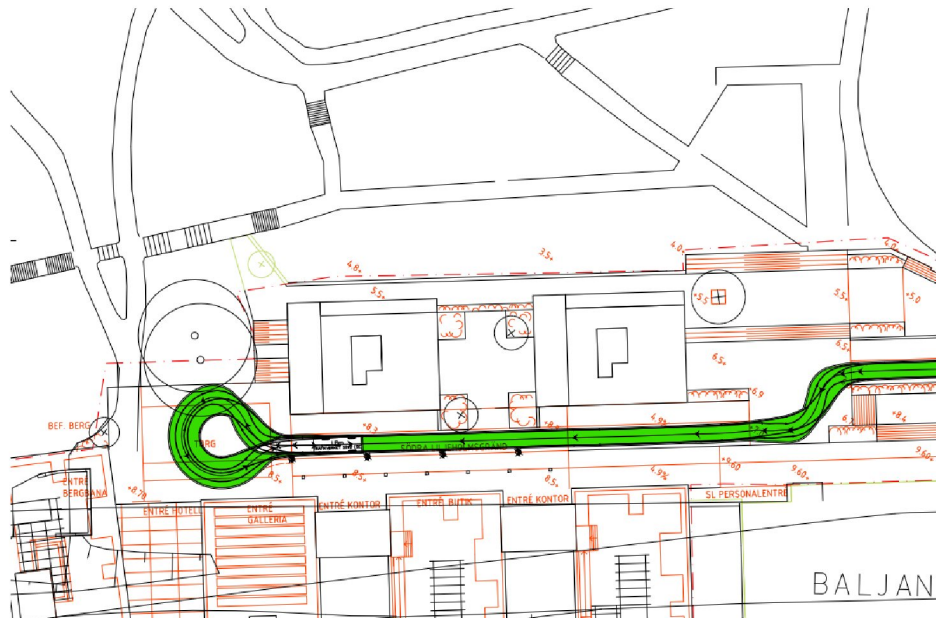


En sopbil på 10 meter kan vända utan backrörelser på vändytan i mitten på Liljeholmsgränd, se Figur 24. Två fordon i samma storlek kan mötas på Hojgränd söder om entréplatsen.



Liljeholmsgränd, 7 m liten lastbil/färdtjänstfordon

En liten lastbil eller färdtjänstfordon på 7 meter kan köra på södra Liljeholmsgränd och vända på vändytan utan backningsrörelser, se Figur 25. Angöring kan ske framför B2 och möte är möjligt öster om B1.



Figur 25. Körspårsanalys södra Liljeholmsgränd.

3.5 PARKERING

3.5.1 Bilparkering

BOSTÄDER

Stockholm stads "Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering" utgör grunden för framtaget parkeringstal för bostadsexploateringen kring Liljeholmstorget.

Enligt modellen ska parkeringstalet utgå från bilinnehavet i stadsdelen och därefter justeras efter läge (lägesspecifikt parkeringstal) samt planerade lägenhetsstorlekar och besöksparkeringslösning (projektspecifikt parkeringstal). Slutligen kan parkeringstalet reduceras ytterligare med hjälp av gröna parkeringstal, vilket innebär att byggherrarna kan sänka det projektspecifika parkeringstalet genom att erbjuda olika typer av mobilitetstjänster.

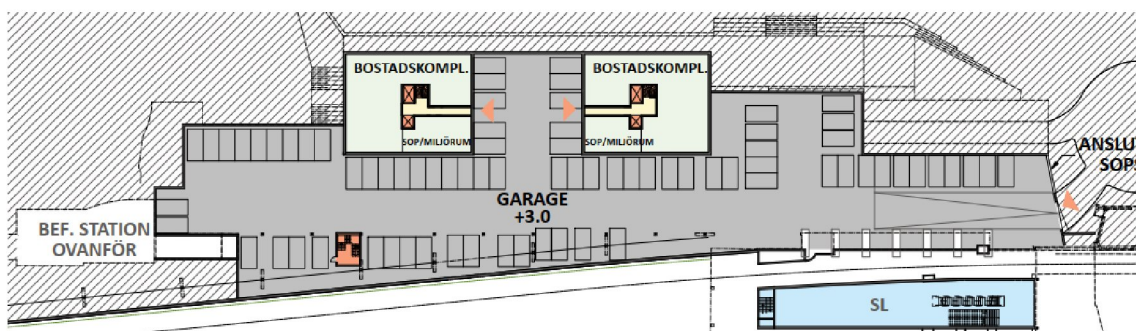
Stadens intervall för lägesbaserat parkeringstal är 0,3–0,6 parkeringsplatser per lägenhet. Följande faktorer avgör i vilken del av spannet som det lägesbaserade parkeringstalet hamnar:

- ▶ Avstånd till kollektivtrafikens stomnät (tunnelbanan värderas extra tungt)
- ▶ Avstånd till city
- ▶ Tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter
- ▶ Tillgång till lediga garageplatser på tomtmark i området

Det aktuella området i Liljeholmen uppfyller samtliga kriterier för att ha ett lägesbaserat parkeringstal om 0,3 bilparkeringsplatser per lägenhet.

Det projektspecifika parkeringstalet för de planerade bostäderna är satt till 0,21 bilparkeringsplatser per lägenhet. Parkeringstalet utgår ifrån att det blir totalt 120 lägenheter i de två bostadshusen. Vidare utgår det projektspecifika parkeringstalet på uppgifterna om ett en övervägande andel av lägenheterna blir mindre lägenheter. Parkeringstalet om 0,21 innebär i praktiken totalt 26 parkeringsplatser för bostäderna. Besöksparkering ingår inte i de 26 platserna, utan besöksparkering hänvisas till befintligt galleriagarage.

Utöver tillkommande parkeringsplatser för de nya bostäderna ska även befintlig parkering om 47 parkeringsplatser för Brf Liljeholmsterrassen ersättas. Parkeringen för de planerade och befintliga bostäderna ska anläggas i ett nytt underjordiskt garage med in- och utfart från Liljeholmsgränd. Planerat garage ska rymma cirka 75 bilparkeringsplatser. Det ger utrymme för cirka två platser för SL och MTR, utöver bostadsparkeringarna.



Figur 26. Skiss över planerat garage vid Liljeholmsgränd.

KONTOR

Stockholms stad saknar riktlinjer för parkering för kontorsverksamhet. Framtagning av parkeringstal för kontor ska istället utredas specifikt inom varje exploateringsprojekt.

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

Om den högsta siffran inom intervallet tillämpas, 4 platser per 1000 kvm BTA, får man ett parkeringsbehov på cirka 120 bilparkeringsplatser för kontor. Detta kan ses som ett "worst case"-scenario. Om parkeringsbehovet istället beräknas utifrån 1 plats per 1000 kvm BTA blir det cirka 30 bilparkeringsplatser. Parkeringstalet och antalet parkeringsplatser kan reduceras ytterligare med hjälp av mobilitetsåtgärder, se kapitel 3.6 Mobilitetsåtgärder. De kontorsarbetare som anländer med bil hänvisas till befintligt galleriagarage och nya parkeringsplatser behöver inte anläggas för kontoren.

HANDEL

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

HOTELL OCH LONGSTAY

Likt tillkommande personal för handelsverksamheten hänvisas hotellpersonal som anländer med bil till befintliga platser i galleriagaraget. Hotellverksamheten bör vidare möjliggöra bilparkering för besökare. Utifrån antagande om beläggning bör knappt 60 parkeringsplatser tillgodose hotellgäster. Beläggningen i galleriagaraget möjliggör att dessa 60 platser finns i garaget, vilket innebär att nya parkeringsplatser inte behöver anläggas särskilt för hotellverksamheten.

FÖRSKOLA

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

Mobilitetsåtgärder för förskolan kan dock minska antalet platser som behövs, se kapitel 3.6 Mobilitetsåtgärder.

VÄRDANLÄGGNING

Vårdverksamheterna förutsätts medföra samma parkeringsbehov som idag. Verksamheten har idag ingen egen parkeringsyta utan använder sig av galleriagaraget.

3.5.2 Beläggning Galleriagaraget

Tidigare utförda beläggningsstudier gjorda av Parkman visar att beläggningen i Liljeholmsgallerians garage är cirka 50 % under maxtimmen på vardagar. Det innebär cirka 300 parkeringsplatser står lediga. Den nya exploaterings verksamheter väntas medföra ett parkeringsbehov om drygt 200 parkeringsplatser. Det innebär att utbudet i befintligt garage uppfyller, och dessutom överstiger, den förväntade ökade efterfrågan av parkeringsplatser i garaget. Trots att beläggningen i garaget ökar uppskattas fortfarande cirka 100 parkeringsplatser stå tomma under vardagens maxtimme efter att området exploaterats. För att öka marginalen till full beläggning i garaget kan mobilitetsåtgärder för verksamheterna användas, se kapitel 3.6

Tabell 12. Beläggning i galleriagaraget, efter exploatering.

Kapacitet galleriagarage:

Totalt antal besöksparkeringar	614
Lediga platser enl. beläggningsutredning	307

Tillkommande parkeringsbehov:

Kontor "worst-case"	120
Handel - personal	11
Handel - besökare	0
Hotell och longstay - personal	7
Hotell och longstay - besökare	56
Vård och hälsa - personal	0
Vård och hälsa - besökare	0
Förskola - personal	2
Förskola - besökare	0
Summa:	195

Netto besöksparkering 112

Bilpoolsplatser finns redan idag i galleriagaraget. Eftersom det utökade parkeringsbehovet tillgodoses inom det befintliga garaget krävs inte att nya bilpoolsplatser anläggs. Bilpoolsplatser är dock en mycket bra mobilitetsåtgärd som kan sänka behovet av bilparkering om det skulle bli kapacitetsbrist i garaget.

Det nya garaget vid Liljeholmsgränd rymmer de bostadsparkeringar som krävs, utan att en bilpool anläggs. Beroende på var en parkeringsplats för rörelsehindrade anläggs, samt beroende på hur många parkeringsplatser som ska tillgodoses MRT eller annan verksamhet, bör bilpoolsplatser anläggas för att kunna sänka parkeringstalet för bil för bostäderna.

3.5.3 Parkering för rörelsehindrade

En parkeringsplats anpassad för rörelsehindrade bör anläggas i det nya garaget vid Liljeholmsgränd. Alternativ placering är på södra Liljeholmsgränd, inom 25 meter från bostadsentréerna.

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

3.5.4 Cykelparkering

Vid framtagande av parkeringstal för cykel för Liljeholmstorgets nya bostäder, kontor och handelsverksamhet har Stockholm stads riktlinjer för cykelparkering vid nyproduktion använts. Riktlinjerna innebär 2,5–4 cykelplatser per 100 kvm BTA bostad.

För cykelparkering till bostäder ger riktlinjerna ett intervall på totalt cirka 240–380 cykelplatser. Med anledning av det lägre parkeringstalet för bil samt närheten till kollektivtrafik, större cykelstråk och centrumverksamhet eftersträvas ett högre parkeringstal för cykel. Eftersom bostäderna huvudsakligen är mindre och väntas ha färre boende per bostad, bedöms dock det högsta talet inom intervallet omotiverat högt. Ett parkeringstal för cykel i mitten av spannet ger ett behov av totalt cirka 300 cykelparkeringsplatser.

För cykelparkering för kontorsverksamhet är riktlinjen 10–20 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BTA. För kontorsexploateringen vid Liljeholmstorget ger riktlinjerna ett intervall om totalt 300–600 cykelparkeringsplatser. Eftersom ingen bilparkering anläggs för de nya kontorsverksamheterna, och med hänsyn till det centrala läget nära cykelstråk, bör det högre antalet om totalt cirka 600 cykelparkeringsplatser anläggas för kontoren. Detta motsvarar cirka 0,2–0,4 cykelparkeringsplatser per anställd, beroende på tätheten mellan anställda på kontoren.

Gällande cykelparkering för den utökade handelsverksamhet ger stadens riktlinjer ett intervall på totalt 100–150 nya cykelparkeringsplatser. Med samma motivering som ovan förespråkas den högre siffran i intervallet användas för området, alltså cirka 150 nya cykelparkeringsplatser för handelsverksamheten.

Stockholms stad saknar riktlinjer för cykelparkering för hotellverksamhet. Vid hotellverksamhet kan dock antas att besökare inte anländer med cykel. Cykelparkering bör dock finnas tillgänglig för personalen, där cirka 40 personer enligt tidigare uppskattning antas vara på plats samtidigt. Räknat med samma parkeringstal som för kontorsverksamheten ges att cirka 12 cykelparkeringsplatser behövs för hotellets personal. Utöver detta bör utrymme för eventuell cykeluthyrning finnas.

Tabell 13. Sammanställning av parkeringstal för cykel.

Verksamhet	Antal cykelparkeringsplatser	Använda riktlinjer
Bostäder	300	Stockholm stads*
Kontor	600	Stockholm stads*
Handel	150	Stockholms stads*
Hotell och longstay	12	Riktlinjer saknas, uppskattat
Totalt:	1062	

* Riktlinjer för projektspecifika cykelparkeringstal i nyproduktion i Stockholm

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

Cykelparkering kommer att ordnas på ett flertal ställen kring Liljeholmstorget. Ett cykelrum planeras anläggas i markplan i överbyggnaden, med entré från Liljeholmstorget. Det planerade cykelrummet blir cirka 360 kvm stort och får en generös takhöjd som möjliggör tvåvåningsställ för cyklar. Det exakta antalet cyklar som ryms beror på den specifika utformningen av cykelrummet. Cykelrummet bör vidare möjliggöra laddning av elcyklar samt erbjuda utrymme för större cyklar, exempelvis cyklar med flak eller cykelkärra.

Under den nya entréplatsen finns möjlighet att gräva ut en yta om cirka 620 kvm. Detta kan användas som ytterligare ett cykelrum. Även denna plats kan erbjuda en hög takhöjd och möjliggöra för tvåvåningsställ. Tillsammans med cykelrummet i överbyggnaden bedöms tillräckligt antal cykelplatser finnas för att uppfylla behovet för kontor- och handelspersonal.

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

3.6 MOBILITETSÅTGÄRDER

3.6.1 Mobilitetsåtgärder för bostäder

I kommande skeden i planprocessen kan det bli aktuellt att arbeta med mobilitetsfrågor och åtgärder för att minska bilanvändandet. Med hjälp av mobilitetsåtgärder kan behovet av parkering och parkeringsplatser reduceras, både för bostäder och verksamheter. Nedan presenteras en kort sammanfattning och ett räkneexempel med mobilitetsåtgärder som kan ligga till grund för kommande arbete med mobilitetsfrågor.

För bostäder kan det projektspecifika parkeringstalet för bil reduceras med hjälp av Stockholm stads riktlinjer om gröna parkeringstal. Hur stor reduktion som är möjlig beror på hur omfattande mobilitetspaket med åtgärder som tillämpas. Det mest grundläggande mobilitetspaketet ger en reduktion av parkeringstalet med 10 % och med ett mer ambitiöst mobilitetspaket kan ge upp till 25 % reduktion. Ett grundläggande mobilitetspaket innebär bland annat god standard på cykelinfrastruktur med lättillgängliga cykelrum i markplan, automatiska dörröppnare till cykelrum, rymliga och säkra cykelplatser samt information om mobilitet och resealternativ till nyinflyttade. Ett mer ambitiöst mobilitetspaket kan till exempel innebära bilpoolsplatser med gratis medlemskap en tid, cykelpool med bland annat lådcyklar, välkomstpaket till nyinflyttade med bland annat en månads gratis SL-kort, meck- och tvättutrymme i cykelrum och låsbara förvarings- och leveransskåp. Det är upp till byggaktören att välja nivå på mobilitetsåtgärder och att genomföra dessa.

I Tabell 14 nedan visas ett räkneexempel med gröna parkeringstal för bostadsexploateringen vid Liljeholmsgränd.

Tabell 14. Räkneexempel med gröna parkeringstal för bostäder på Liljeholmsgränd.

Reducering	Projektspecifikt parkeringstal	Grönt parkeringstal	Totalt behov av parkeringsplatser
Ingen	0,21	-	26
10 %	0,21	0,19	23
25 %	0,21	0,16	20

Mobilitetsåtgärder kan även tillämpas på kontor och andra verksamheter. Arbetsplatser kan ta fram gröna resplaner och till exempel erbjuda god cykelinfrastruktur och omklädningsrum, information och tillgång till en resecoach vid flytt in i nya lokaler eller rabatterade månadskort på SL mot löneavdrag. Vidare bör bilplatser för personal inte vara subventionerade och betalas per tillfälle och inte via månadsabonnemang. Mobilitetsåtgärder för verksamheter ger ingen konkret minskning på parkeringstal utan är en generell metod för att minska bilberoendet och bilresandet för anställda.

3.7 ANGÖRING

Nya entréplatsen föreslås möjliggöra angöring för både nya och befintliga verksamheter. Särskilda angöringsplatser för färdtjänst och rörelsehindrade föreslås placeras i anslutning den nya entrén. Även särskilda taxiplatser föreslås finnas på entréplatsen. Förutom specifikt markerade parkerings- och angöringsplatser föreslås även möjlighet för personbilar att angöra för av- och påstigning. Angöringsplatserna ska placeras inom 25 meter från entréer.



Figur 27. Områden med 25 meter avstånd till respektive entré.

På södra Liljeholmsgränd föreslås inga angöringsfickor. Detta eftersom motorfordonstrafik ska hänvisas till andra entréer för att undvika biltrafik i gångfartsområdet.

Befintliga angöringsmöjligheter på gatan in till Liljeholmstorget kvarstår.

3.8 VARUMOTTAG OCH AVFALLSHANTERING

Den huvudsakliga varumottagningen och avfallshanteringen inom området ska fortsatt ske via varumottaget med entré från Nybohovsbacken. Tillkommande leveranser och avfallshantering för nya hotellet, kontoren, vårdanläggningen samt förskolan sker huvudsakligen via varumottaget. Viss varumottagning kan dock även ske för nämnda verksamheter via nya entréplatsen och Liljeholmsgränd.

Ett mobilt sopsugssystem föreslås för bostadshusen på Liljeholmsgränd. Sopsugssystemet föreslås angöras av sopbilar för tömning via vändplatsen i mitten av Liljeholmsgränd.