



Hanna Borg  
Trafikplanering  
08-508 263 36  
hanna.borg@tk.stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2007-12-18

## Kommande trafikarbeten på Södertäljevägen/Hägerstenvägen. Lägesrapport

### Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner lämnad lägesrapport om kommande arbeten på Södertäljevägen.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar om fortsatt utredning av den permanenta utformningen vid Södertäljevägen/Hägerstenvägen.

Magdalena Bosson  
Förvaltningschef

Anette Scheibe  
Avdelningschef

Staffan Forsell  
Enhetschef

### Sammanfattning

Utbyggnaden av stadsutvecklingsområdet Liljeholmen - Årstadal fortskrider enligt tidigare fattade inriktnings- och genomförandebeslut. I samband med exploateringarna ansvarar Exploateringskontoret för ny- och ombyggnader av gator, torg och parker. Trafikkontoret följer projektet inför övertagande i förvaltningsskedet. För närvarande planeras en första ombyggnadsetapp av Södertäljevägen vid korsningen med Hägerstenvägen. Tjänsteutlåtandet redovisar analysen av framkomligheten under byggtiden. Det sammanfattande omdömet är att studerade, tillfälliga, trafiklösningar kan ge en acceptabel framkomlighet förbi arbetsplatsen. Fördjupade och utökade studier skall även genomföras i projekterings- och entreprenadskedena.

---

Bilaga 1: Översiktsplan över stadsutvecklingsområdet Liljeholmen -  
Årstadal (stadsbyggnadskontoret, oktober 2007)

Bilaga 2: Trafikanalys; trafik under byggtiden (Sweco 2007-10-15)

## Bakgrund

Utbyggnad av bostäder och centrumverksamheter pågår inom stadsutvecklingsområdet Liljeholmen - Årstadal. JM, Svenska Bostäder, Stockholmshem mfl. bygger bostäder inom det gamla industriområdet Årstadal på östra sidan av Södertäljevägen. På västra sidan av vägen bygger Citycon en centrumanläggning med butiker och service samordnat med bostäder. Samtidigt byggs ett stort bergrumsgarage för bla. kundparkering under befintlig bostadsbebyggelse i Nybohov och staden färdigställer torg- och gator inom området.

Detaljplaner och utbyggnadsarbeten i området följer det programförslag för stadsutvecklingsområdet som utarbetats av stadsbyggnadskontoret och som remissbehandlats och godkänts av fd. gatu- och fastighetsnämnden 2000-09-26. Stadsbyggnadskontorets översiktsplan över området framgår av bilaga 1.

## Södertäljevägen på sträckan förbi Liljeholmen-Årstadal

Södertäljevägen utgör i dagsläget en barriär som skiljer Årstadal från Liljeholmstorget där service och kollektivtrafikknutpunkt finns. Planprogrammet anger därför att Södertäljevägen bör omdanas från dagens motorvägskaraktär till en större stadshuvudgata med boulevardkaraktär. En illustration av hur den ”Nya Södertäljevägen” skulle kunna se ut framgår illustration 1.



Södertäljevägen förbi Liljeholmen - Årstadal sett norrifrån. Till höger finns Liljeholmstorget och till vänster Årstadal. I fonden skymtar Nyboda backe.

Följande huvudelement kännetecknar gatustråket:

- Fyrfältig huvudkörbana.
- Lokalkörbanor bakom trädrader efter båda sidor av gatan
- GC-banor längs de nya husen som inramar ”Nya Södertäljevägen”.
- Nya korsningar med cirkulationsplatser vid Hägerstensvägen och Liljeholmsinfarten. Planskilda GC-passager i dessa kors.

Illustration 1. Södertäljevägen efter omdaning.





Etapp 1 för Södertäljevägen omfattar följande åtgärder:

- Ombyggnad av korset med Hägerstensvägen till tvåfältig cirkulationsplats med frisläppta högersväningar.
- Dagvattendamm i rondell-området
- Planskilda GC-passager; bro över Hägerstensvägen och tunnel under Södertäljevägen söder om cirkulationen.
- Ny, dubbelriktad lokalkörbana mellan cirkulationsplatsen och Årstadalsinfarten som avlastar Nybohovsbacken vid Liljeholmstorget från trafik.

Genomförandebeslut om utbyggnaden av denna första ombyggnadsetapp för Södertäljevägen har fattats av nämnden (tidigare gatu- och fastighetsnämnden) 2004-11-23, och i kommunfullmäktige 2005-04-18.

### **Framkomlighet i permanent lösning**

Kapaciteten på den ombyggda gatan blir den samma som vid dagens infart vid Hornstull. Omvandlingen i stadsutvecklingsområdet innebär att innerstaden växer, och därmed flyttar även infarten till innerstaden utåt.

### **Framkomlighet under byggtiden**

Exploateringskontoret har på Trafikkontorets initiativ låtit genomföra en analys av hur ombyggnaden av Hägerstenskorsket kan genomföras med olika etapper under byggtiden och hur framkomligheten blir förbi arbetsplatsen. Hela analysen återfinns i bilaga 2.

Följande huvudetapper bedöms krävas för byggarbetenas genomförande (se illustrationer i bilaga 2):

Etapp 1: Dagens planskildheter i korsningen ersätts med en stor, tillfällig signalkorsning belägen på västra sidan av rondellområdet. Damm, GC-tunnel och ledningsnät byggs öster om den omlagda korsningspunkten. Ny GC-bro över Hägerstensvägen (invid T-banebron till Nybodadepån) byggs också tidigt i denna etapp.

Etapp 2: Signalkorsningen flyttas till östra sidan av den nu färdigställda rondell-dammen varefter trafikytor och ledningsnät väster om rondellen byggs.

Etapp 3: Cirkulationsplatsen är till stora delar färdigställd i etapp 1+2 och tas nu i bruk samtidigt som resterande mark- och ledningsarbeten på Hägerstensvägen och Södertäljevägen norr om korsningsområdet genomförs. Bedömningen är att den nya lokalgatan öster om Södertäljevägen skulle kunna anslutas till cirkulationsplatsen i denna arbetsetapp.

I analysen över trafiken under byggtiden har framkomligheten för fordonstrafiken förbi arbetsområdet utvärderats med avseende på belastningsgrader och körlängder i de olika utbyggnadsetapperna. Trafikmängder för stadsutvecklingsområdets utbyggnad år 2009 – 2014 har nyttjats vid analyserna. Följande slutsatser dras:

Etapp 1: Belastningsgraderna i den tillfälliga signalkorsningen överskrider inte 0,80, varken under morgonens eller eftermiddagens maxtimmar. Framkomligheten bedöms därför som god. Siffran 1.0 är ett teoretiskt kapacitetstak som anger belastningsgrad. Ju närmare 1,0 desto större belastning, dvs.risk för framkomlighetsproblem under högtrafiktid.

Etapp 2: Motsvarande reglering och körfältsantal i signalkorset som i etapp 1 gör att samma goda förhållanden kan uppnås även i etapp 2.

Etapp 3: Cirkulationsplatsen i etapp 3 bedöms få smala körfält på grund av samtidiga markarbeten på anslutande huvudgator. Detta gör att kapacitet och avvecklingsförmåga för trafiken blir något lägre än i föregående signaletapper. Belastningsgraderna blir under 0,8 i Södertäljevägens tillfarter (=god framkomlighet). Hägerstensvägens tillfart västerifrån får höga belastningsgrader (0,94) under rusningstid, framförallt under eftermiddagen då flödet söderut på Södertäljevägen är stort, vilket innebär risk för köer.

### **Ekonomi och tider**

Omdaning av gatunätet inom stadsutvecklingsområdet Liljeholmen-Årstadal jämte Södertäljevägens ombyggnad genomförs och bekostas av exploateringsnämnden som del av genomförandet av stadsdelsförnyelsen. Trafikkontoret följer och granskar utfört arbete så att acceptabla förhållanden uppnås under byggtiden jämte att projekterade och byggda nya gator får en utformning och standard motsvarande kontorets krav inför förvaltningsskedet.

Följande preliminära tider gäller för genomförandet av nu aktuell ombyggnadsetapp för Södertäljevägen:

Upphandling av projekteringskonsult:	1:a kv.år 2008
Detaljprojekteringsarbete:	2:a – 4:e kv.år 2008
Entreprenadarbeten:	år 2009 - 2011

Fortsatt omdaning av Södertäljevägen; från Hägerstensvägen och norrut mot Liljeholmsbron beror av efterfrågan på lokaler i planerade kontors- och



hotellbyggnader mm. längs Södertäljevägen. Genomförandet av dessa arbeten är därför ännu ej beslutade eller tidplanlagda.

### **Trafikkontorets synpunkter**

Kapaciteten på den ombyggda gatan blir den samma som vid dagens infart vid Hornstull. Omvandlingen i stadsutvecklingsområdet innebär att innerstaden växer, och därmed flyttar även infarten till innerstaden utåt. Infartsköer som idag uppstår i morgonrusningen vid Hornstull och på Liljeholmsbron kommer istället att uppstå längre ut i systemet. Kontoret menar att detta kan gynna luftkvaliteten vid Hornstull och i Liljeholmen. Fortsatta studier med detaljplanering för arbetsetapperna kommer att krävas.

En nackdel med cirkulationsplatserna är att det vid omledningssituationer är svårt eller omöjligt att tillfälligt öka kapaciteten i västerbrostråket, t ex vid kapacitetsnedsättningar på Essingeleden. Kontoret menar därför att etapp 3 vid byggandet samt den slutliga lösningen måste studeras mer noggrant. Möjligen kan det bli nödvändigt att signalreglera trafikströmmarna mot cirkulationsplatsen.

### **Trafikkontorets förslag**

Kontoret tillstyrker därför fortsatta genomförandeinriktade arbeten för etapp 1 och 2 för omdaning av Södertäljevägen vid Hägerstensvägen.

För etapp 3 och den permanenta utformningen föreslår kontoret att kompletterande utredningar görs för att säkerställa en god framtida framkomlighet samt möjlighet till omledning.

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner lägesrapporten om kommande arbeten på Södertäljevägen

**Slut**