

Handläggare
Pierre Savard
08-508 26 241**Till**
Trafiknämnden
2025-04-24

Program för Södertäljevägen mm, Liljeholmen. Svar på remiss från stadsbyggnadskontoret

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar att överlämna trafikkontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefEmil Hagman
Enhetschef

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt ett programförslag för Södertäljevägen. Programområdet föreslås utvecklas till ett urbant och tryggt stadsrum med nya bostäder, arbetsplatser, handel, service och mötesplatser. Stadsutvecklingen ska förlänga Södermalm och genom ett nytt nät av gator och gångvägar kopplas båda sidor av Södertäljevägen ihop till en kontinuerlig stadsväv. Programförslaget utgår från befintliga Liljeholmsbroarna i norr och att Södertäljevägen ligger kvar i huvudsak samma höjdläge och sträckning men byggs om i sin helhet till ett urbant stråk med plats för kollektivtrafik, gång och cykel och ny bebyggelse med entréer och aktiva bottenvåningar mot gatan. Strukturen möjliggör goda parkkvaliteter med både en utvidgning av Blomsterdalen i Årstadal och flera nya parker.

Trafikkontoret ser positivt på att Södertäljevägen och Hägerstensvägen planeras att utvecklas till stadsgator med fler funktioner, korsningspunkter, minskade barriärer och att staden kan byggas ihop.

Remissen

Stadsbyggnadskontoret har översänt ett programförslag för stadsutveckling kring Södertäljevägen i Liljeholmen på remiss. Remisstiden är mellan 18 februari till 1 april 2025. Trafiknämnden har fått förlängd svarstid för att kunna behandla svaret i nämnd. Programförslaget inklusive alla bilagor finns att läsa på Bygg- och plantjänsten.

Stadsbyggnadskontoret har arbetat fram programförslaget tillsammans med bland annat exploateringskontoret och trafikkontoret. Trafikkontoret har varit med i programarbetet och lett arbetet med trafikplanering.

Planprogramområdet omfattar Södertäljevägen och Hägerstensvägen från Liljeholmsbroarna i norr till broarna för Essingeleden i söder. Området gränsar till Liljeholmen, Nybohov, Marievik, Årstadal och Nyboda.



Figur 1. Illustration över planprogramområde för Södertäljevägen mm.

Stadsutveckling och utformning

Programområdet föreslås utvecklas till ett urbant och tryggt stadsrum med nya bostäder, arbetsplatser, handel, service och

mötesplatser. Stadsutvecklingen ska förlänga Södermalm och förena Liljeholmen över Södertäljevägen som idag utgör en kraftig barriär.

Programförslaget utgår från befintliga Liljeholmsbroarna i norr och att Södertäljevägen ligger kvar i huvudsak samma höjdläge och sträckning men byggs om i sin helhet till ett urbant stråk med plats för kollektivtrafik, gång och cykel och ny bebyggelse med entréer och aktiva bottenvåningar mot gatan. Genom ett nytt nät av gator och gångvägar kopplas båda sidor av Södertäljevägen ihop till en kontinuerlig stadsväv. Strukturen möjliggör för goda parkkvaliteter med både en utvidgning av Blomsterdalen i Årstadal och flera nya parker. I norra delen bevaras flera äldre värdefulla träd och huvuddelen av den gamla godsstationen som är belägen norr om Liljeholmsbroarnas södra landfäste. Här finns förutsättningar att skapa en ny park som möter Mälaren och som växer in under Liljeholmsbroarna. Den planskilda korsningen under Södertäljevägen mellan Liljeholmen och Marievik är kvar men integreras i stadsstrukturen. Tvärbanan ligger kvar i dagens läge men överdäckas på ett kortare parti. Hägerstensvägen omvandlas till en mer urban gata som kopplar mot Årstadal med både bebyggelse i anslutning mot Nybohovsskolan och med ett större sparat naturmarksparti för att bibehålla ekologiska kopplingar mellan Årstaskogen och Vinterviken.

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



Figur 2. Programförslaget

Trafik och gatustruktur i programförslaget

Södertäljevägen är idag en av få infartsvägar till de centrala delarna av Stockholm och utgör därför en viktig länk i det regionala huvudvägnätet för motorfordon och cyklister. Södertäljevägen är utpekad som ett primärt cykelstråk med stor potential för ökat cyklande. Det är även många gående som rör sig längs Södertäljevägen, men de största gångflödena rör sig tvärs Södertäljevägen, mellan exempelvis bytespunkten Liljeholmen och Marievik-Liljeholmskajen.

Södertäljevägen kommer fortsatt ha en viktig funktion i det regionala vägnätet men föreslås utvecklas till en stadsgata med plats för fler funktioner. Hastighetsgränsen sänks till 40 km/h vilket skapar ett lugnare trafiktempo och lägre bullernivåer. Södertäljevägens nya sektioner planeras till cirka 40 meter. Nya korsningar i plan skapas vilket bidrar till att området får en mer stadsmässig karaktär och att Södertäljevägen blir mer integrerad med omgivande gatustruktur.

Parkering för bilar hanteras i första hand på kvartersmark. Detta för att kunna prioritera andra funktioner längs Södertäljevägen och lokalgatorna i området. Samma princip gäller för godsleveranser. Angöringsbehoven för de nya kvarteren längs Södertäljevägen

föreslås hanteras med angöringsplatser som placeras i trädraderna på respektive sida av gatan.

Kollektivtrafik

Stora delar av programområdet får mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik i form av busstrafik, tunnelbana och spårväg. Södertäljevägen är en viktig länk för kollektivtrafik och vägen trafikeras av flera busslinjer. När vägen omvandlas till en stadsgata är busstrafikens framkomlighet en viktig förutsättning. Södertäljevägen föreslås utformas med kollektivtrafikkörfält, vilket ger hög prioritet och framkomlighet för busstrafiken.

Cykel

Cykelvägnätet inom programområdet utvecklas i enlighet med stadens cykelplan. De primära cykelstråken längs Södertäljevägen, Hägerstensvägen och Liljeholmsinfarten bidrar till att skapa ett sammanhängande system som knyter ihop angränsande stadsdelar. Cykelstråken får god framkomlighet, kapacitet och trafiksäkerhet. De primära cykelstråken längs Södertäljevägen utformas för höga flöden. De primära stråken kompletteras av huvudstråk längs Sjöviksvägen, Årstaängsvägen och Liljeholmsvägen. Dessa stråk gör det möjligt för cyklisterna att nå målpunkter inom stadsdelen.

Fotgängare

Gatustrukturens finmaskighet skapar flera nya kopplingar mellan Liljeholmen och Marievik-Årstadal. Gående ges möjlighet att korsa Södertäljevägen i plan vid flera platser men också planskilt vid Nybohovsbacken och under Liljeholmsbroarna. Längs samtliga gator anläggs gångbanor som är tydligt åtskilda från övrig trafik. Övergångsställen anläggs på alla platser där det finns ett korsningsbehov för fotgängare. Med fler möjligheter att korsa Södertäljevägen kan gångtrafiken spridas i gångvägnätet vilket minskar trängseln. Det nya parkstråket längs Liljeholmshamnen utgör en viktig länk för gående och flanörer som rör sig längs vattnet mellan Marievik och Lövholmen.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret ser positivt på att Södertäljevägen och Hägerstensvägen planeras att utvecklas till stadsgator med fler korsningspunkter och funktioner. Förslaget bidrar till att minska den stora barriäreffekt Södertäljevägen utgör idag genom att fler korsningar i plan anläggs och ytor för gående, cyklister och vistelse

tillskapas. Bebyggelse och nya kopplingar i förslaget bidrar till att binda ihop intilliggande områden till en mer sammanhängande stadsstruktur. Trafikkontoret anser att programområdets geografiska läge gör det naturligt att området utvecklas och kan fungera som en utvidgning av stadens centrala delar.

Södertäljevägen är idag utformad som en trafikled med gaturum som innehåller körfält, ramper och bitvis överdimensionerade hårdgjorda ytor. Södertäljevägen utgör samtidigt dels en entré till Södermalm och stadens centrala delar, dels en viktig koppling mellan söderort och innerstaden. Idag utgör platsen snarast en transportsträcka för de som behöver röra sig utmed sträckan. Genom planförslaget utvecklas gatan till att fungera som en mer inbjudande koppling för trafikanter med alla trafikslag, inte minst för gående och cyklister. En omdaning av Södertäljevägen kan därmed bidra till att det upplevda avståndet i nord-sydlig riktning upplevs som kortare än idag.

Trafikkontoret anser att programförslaget utgör ett bra underlag för kommande stadsutveckling. Programmet har arbetat med att prioritera de kapacitetsstarka trafikslagen som gång, cykel och kollektivtrafik. Programmet har samtidigt hanterat lösningar för motorfordonstrafikens framkomlighet i en omfattning som trafikkontoret anser är rimlig. Programmet föreslår nya gator som kopplar båda sidor av Södertäljevägen bättre till varandra vilket kontoret anser är bra för att bryta Södertäljevägen som barriär. Även omdaningen av Hägerstenvägen anser kontoret är bra.

Då planarbetet planeras att pausas efter samrådet kommer kontoret arbeta med åtgärder för att både motverka Södertäljevägen som barriär mellan Marievik/Årstadal och Liljeholmen samt med åtgärder för att säkerställa god framkomlighet och minskad konflikt mellan cykel och fotgängare inom planområdes utbredning. Trafikkontoret arbetar bland annat med att skapa ett signalreglerat övergångsställe och cykelpassage på Södertäljevägen för att ge en genare förbindelse i plan mellan Liljeholmen och Årstadal.

Gång

Programförslaget innebär att nya gator byggs vilket skapar bättre förutsättningar att gå i området. Omdaningen av Södertäljevägen innebär att nya gångbanor byggs på vardera sida av vägen vilket kommer att skapa bra möjligheter att även gå utmed Södertäljevägen. Eftersom Södertäljevägen planeras att omdanas till en stadsgata med korsningar i plan så kommer det att bli enklare att

korsa Södertäljevägen än vad det är idag. Omdaning av Södertäljevägen till en stadsgata innebär också att tryggheten bör bli bättre än i dagens miljö när gångtrafikanter kan se och bli sedda i större utsträckning.

Cykel

Södertäljevägen utgör ett primärt och regionalt cykelstråk med en uppsamlande funktion för omkringliggande områden. Hägerstensvägen, Liljeholmsinfarten och Liljeholmsvägen är också utpekade i stadens cykelplan som primära stråk. Årstaängsvägen är utpekad som huvudcykelstråk. Flödet av cyklister är stort på framför allt Södertäljevägen och har ökat över tid, och kan förväntas öka ytterligare i takt med den utbyggnad som genomförs och planeras i området. Trafikkontoret ser positivt på att cykelbanor dimensionerade för höga flöden föreslås. Trafikkontoret anser även att det är bra att planera för enkelriktad cykeltrafik när antalet passager över Södertäljevägen ökar. Detta för att underlätta signalreglering, men även för att hantera de stora och ökande flöden av cyklister som färdas längs sträckan där både pendlingscyklister och lokal cykeltrafik förväntas röra sig. Förslaget innebär visserligen att fler korsningspunkter tillskapas med fler potentiella stopp på vägen. Med exempelvis smart styrning av trafiksignalerna kan stoppen minimeras.

Kollektivtrafik

Programområdet kommer att bli välförsörjt med kollektivtrafik. Vid Liljeholmens centrum som är på gångavstånd från en stor del av programområdet finns tunnelbana (röd linje och efter 2035 även gul linje), tvärbanan och bussterminal. Tvärbanan har även en hållplats vid Årstadal som också är på gångavstånd från en stor del av programområdet.

Södertäljevägen kommer att förbli en viktig länk för busstrafik och vägen kommer sannolikt att trafikeras av flera busslinjer. När vägen omdanas till en stadsgata är busstrafikens framkomlighet en viktig förutsättning. Södertäljevägen föreslås utformas med kollektivtrafikkörfält på olika delsträckor för att ge hög prioritet och framkomlighet för busstrafiken vilket kontoret anser är bra. Södertäljevägen kommer även att utformas med busshållplatser.

Liljeholmsvägen föreslås stängas av för allmän motorfordonstrafik på sträckan förbi Liljeholmstorget i syfte att förbättra framkomlighet, kapacitet och trafiksäkerhet för kollektivtrafiken. Detta blir möjligt tack vare att en ny korsning skapas vid Södertäljevägen/Liljeholmsinfarten som innebär att trafik som ska

till Liljeholmsvägen och Liljeholmstorget kan köra in den vägen istället från Södertäljevägen, vilket kontoret anser är bra.

Trafikkontoret vill skicka med att tvärbanans framkomlighet behöver bevakas under byggtiden så att framkomligheten förblir god.

Angöring och leveranser

Angöring för rörelsehindrade föreslås i fickor längs Södertäljevägen medan övrig angöring och leveranstrafik föreslås ske längs lokalgatorna. Vid några av kvarteren ser trafikkontoret dock att angöring för rörelsehindrade blir en utmaning, särskilt vid anslutningen mot Liljeholmsbroarna. Det gäller framförallt om lokaler och entréer ska kunna tillkomma mot Södertäljevägen i dessa byggnader. Frågan kring hur tillgänglig angöring kan lösas behöver studeras vidare i detaljplaneprocessen.

Parkering

Trafikkontoret vill skicka med att platsens geografiska läge med närhet till kapacitetsstark kollektivtrafik i Liljeholmen och väl utvecklad infrastruktur för gående och cyklister ger goda möjligheter för de som bor och arbetar i den tillkommande bebyggelsen att ta sig till och från området på andra sätt än med bil. Därför bör åtgärder planeras i tidigt skede för att ytterligare främja och underlätta resande till och från området för de som har möjlighet att göra detta på annat sätt än med bil och på så vis minska behovet av anläggandet av parkeringsplatser i området.

Motorfordonstrafik och framkomlighet

Förslaget utgår från att dagens väglandskap omdanas till en stadsgata. För motorfordonstrafiken innebär det att nya korsningar i plan skapas och att hastigheten på Södertäljevägen sänks till 40 km/t från dagens 60 km/t.

Södertäljevägen föreslås utformas med två genomgående körfält i vardera riktning med separata svängkörfält vid signalkorsningarna och kollektivkörfält/busskörfält på vissa delsträckor. Antagandet om framkomligheten och trafikmängder på Södertäljevägen har utgått ifrån att dagens trafikmängder ska kunna hanteras, detta samtidigt som en stor utveckling av bebyggelse i området och dess närhet sker. I realiteten innebär detta att andelen resenärer som nyttjar bil som färdmedel kommer minska. Trafikkontoret ser detta antagande som rimligt att arbeta vidare med och anser att det är i linje med stadens övergripande mål om minskat trafikarbete. Framkomligheten på Södertäljevägen dimensioneras bitvis av de

signalreglerade korsningarna vid Hornsgatan/Långholmsgatan/Liljeholmsbron och vid Södertäljevägen/Årstabergsvägen. För korsningspunkten i Hornstull sker redan idag en prioritering för att säkerställa framkomligheten för stombusslinje 4.

Kontoret ser också att gatusektionen som föreslås i programmet är rimlig att arbeta vidare med.

Liljeholmsbroarna

Liljeholmsbroarna är två öppningsbara broar. Det är viktigt att i den fortsatta planeringen för Södertäljevägen ta höjd för att broarna kommer att behöva ersättas med nya broar inom 60 till 80 år förutsatt att broarna renoveras de närmaste åren. För att möjliggöra kommande renoveringar och kunna ersätta befintliga broar med nya broar krävs ett fritt utrymme från utsida kantbalk till närmsta byggnad eller till fasta konstruktioner på åtminstone tre meter. Brorenoveringarna kommer även att påverka framkomligheten då kapaciteten reduceras för fordon. Grundläggning för nya angränsande fastigheter får ej inkräkta på skyddsavståndet eller medföra åverkan på befintliga broars grundläggning. Om ytan under broarna omdanas till parkmiljö är det viktigt att undvika att placera fasta hinder där. Marken ska kunna användas för etablering och arbetsområde och det är därför viktigt att marken ska kunna belastas.

Parkmark

Trafikkontoret håller med om och vill lyfta vikten av att tillgodose behovet av ytor för vistelse, lek, aktivitet på allmän platsmark inom programområdet. Redan idag finns en brist på detta inom området Liljeholmen-Årstadal och alla möjliga insatser behöver göras för att öka mängden yta och säkerställa att både den befintliga och den tillkommande befolkningen får tillgång till allmän platsmark av god kvalitet och storlek. Behovet av fler platser för lek, aktivitet och rekreation behöver fortsätta beaktas i alla kommande planeringssteg i förverkligandet av programmet för Södertäljevägen. Parkmarken ska rymma flera olika funktioner, en del mer utrymmeskrävande än andra, så som lek och bollspel, men också möjlighet till ro och prydnadsvärde. Det är viktigt att fortsätta se helheten för Liljeholmen-Årstadal och planera för miljöer som verkligen går att använda, inte bara beskåda och som kan klara slitage och fungera över tid.

Trafikkontoret är mycket positivt till att Blomsterdalen och den intilliggande aktivitetsytan (kv Aromen) föreslås fastställas som

park i kommande detaljplan. Den nya parken vid brofästet är också ett positivt tillskott. Trafikkontoret ser även att det bör studeras vidare i processen om det går att öka parkmängden ytterligare. Blomsterdalen och dess utökning (kv Aromen) samt befintlig Kaninparken (Årstadal) är inte tillräckligt för den befintliga bebyggelsen (inkl. förskolor, skolor) i Årstadal idag då nyttjandet och slitaget är högt redan nu. Befintliga och nya parkytor inom Marievik kommer att vara mycket begränsade i förhållande till bebyggelsens täthet och höjd. När ny bebyggelse adderas längs Södertäljevägen behövs ansträngningar för att få till mer parkyta, gärna mer än det som föreslås i programmet.

Hur den nya parken vid brofästet ska knytas samman med en attraktiv kajpromenad mot Lövholmen, via Liljeholmshamnen, behöver studeras vidare. De olika programmen och detaljplanerna i området behöver läkas samman. Det finns ett glapp i materialet vid kopplingen till kajpromenaden Marievik-Liljeholmshamnen-Lövholmen som behöver hanteras i en parallell process.

Gröna samband

Det är av vikt att tillföra grönska och stärka de samband som idag bryts av Södertäljevägen och där natur försvinner till förmån för ny bebyggelse. I stadens översiktsplan finns det mål om att stärka det ekologiska sambandet mellan Trekanten och Årstaskogen. Det är relevant att det hanteras i utvecklingen av Södertäljevägen.

Det vore även positivt om programmet kan studera möjligheten att spara mer av träd och skog som betecknas som värdefull. Nya träd i gatumiljö och park kan inte förväntas ersätta samma värden som naturmarken och de naturligt växande träden (med sin tillhörande succession) har.

Dagvatten/skyfall

Idag finns problem, exempelvis i Blomsterdalen som är skålad och i perioder drabbats av erosion på grund av rinnande vatten från vägområdet. Upprustningsinsatser med dagvattenåtgärder har genomförts, men det är en lösning som sannolikt inte håller över tid. Det är positivt om Blomsterdalen kan disponeras om eller få en förändrad marknivå som programmet antyder.

Dagvatten och skyfallsvatten som kommer från Västbergaområdet, via programområdet och när Årstaviken behöver också hanteras och situationen om möjligt förbättras. I fortsatt arbete behöver möjliga åtgärder för detta studeras.

Drift- och underhållskonsekvenser

Det är viktigt att skapa förutsättningar för att denna utökning av innerstaden och den ambitionshöjning i utformning det innebär, genomsyrar förvaltningsskedet och den drift, underhåll och reinvestering som behöver ske på allmän platsmark i många år framöver. Ekonomiska medel behöver säkras för förvaltningsskedet. Staden kan förvänta sig ett högt användande och slitage av miljöerna beroende på den täta bebyggelsen, vilket kan kräva hög drift samt tät underhåll- och reinvesteringstakt. Tillsammans med ett utvecklat/exploaterat Mariestik, Lövholmen och området kring Liljeholmens centrum/galleria blir det geografiska området Liljeholmen ett område med högt fokus och stort tryck ur många aspekter.

Kommande detaljplaner

Det är positivt med ett planprogram som hanterar helheten för området och det är av vikt att kommande detaljplaner inte tas fram en och en, utan hänger ihop och är stöttande till varandra. Alla ställningstaganden måste vara ställda mot helheten och målbilden, annars riskerar värden och funktioner att gå förlorade eller motverka varandra.

Slut

Bilagor

1. Programhandling Södertäljevägen