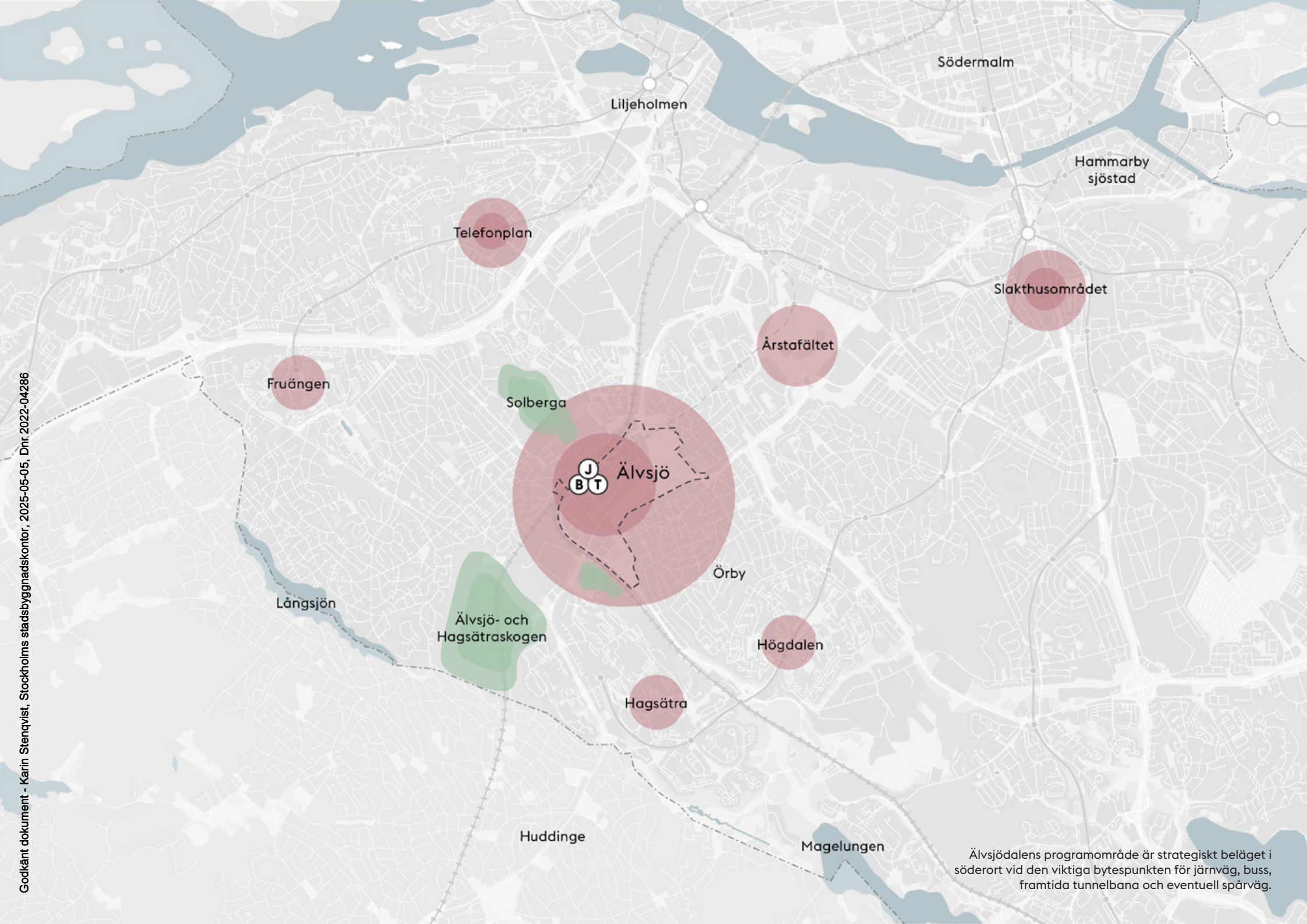




Stockholms
stad

PROGRAM FÖR ÄLVSJÖDALEN

SAMRÅDSHANDLING MAJ 2025
DIARIENUMMER 2022-O4286



Älvsjödalens programområde är strategiskt beläget i söderort vid den viktiga bytespunkten för järnväg, buss, framtida tunnelbana och eventuell spårväg.



Solberga

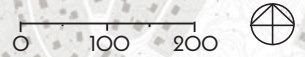
Örby slott

Älvsjö

Örby

Älvsjö industriområde

Hagsätra



Tyck till!

Vad är ett program?

Ett program beskriver förutsättningar och konsekvenser samt ger förslag till lösningar av övergripande frågor som inte kan lösas inom enskilda detaljplaner.

Ett flexibelt program

Eftersom utbyggnaden troligen sker över lång tid har programmet en hög grad av flexibilitet för att kunna anpassas till olika framtida innehåll och målpunkter samt kunskap och riktlinjer.

Samråd 6 maj till 17 juni

Detta planprogram redovisar ett förslag till stadsutveckling av Älvsjödalén. Programmet är på samråd från 6 maj till 17 juni 2025. Under den här perioden har sakägare, allmänhet, organisationer, intressegrupper och remissinstanser möjlighet att framföra sina synpunkter på förslaget.

Fortsatt process

Efter samrådstidens slut sammanställs inkomna synpunkter och remissvar. Dessa redovisas för stadsbygg-

nadsnämnden, som tar ställning till planeringens fortsatta inriktning. Det godkända planprogrammet är inte juridiskt bindande, och eventuella avsteg från programmet ska motiveras i framtida detaljplaner.

Se förslaget

Förslaget visas 6 maj till 17 juni 2025 på stadsbyggnadskontoret, Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4. Förslaget visas också på Älvsjö medborgarkontor. Information om förslaget finns på stockholm.se/detaljplaner. Sök på diarienummer 2022-04286.

Följ programarbetet på stockholm.se/detaljplaner och vaxer.stockholm/aelvsjodalen.

Samrådsmöten

Samrådsmöte i form av öppet hus hålls 20 maj 2025 kl. 16.00 – 19.30 på Stockholmsmässan, Mässvägen 1 (entré på kortsidan av mässan nära stationen), i Älvsjö. Presentationer om programförslaget sker kl. 16.30 och 18.00. Stadens representanter kommer att finnas på plats för att berätta

om förslaget och svara på frågor.

Synpunkter lämnas skriftligen senast 17 juni 2025 via:

- [Stockholm.se/detaljplaner](https://stockholm.se/detaljplaner), sök på diarienummer
- E-post med diarienummer i ärenderaden till: stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
- Brev med diarienummer till: Stockholms stadsbyggnadskontor, Registraturen, Box 8314, 104 20 Stockholms stad
Ange diarienummer **2022-04286** samt namn och adress på din synpunkt.

Kontaktpersoner

- Henrik Nilzén,
Stadsbyggnadskontoret,
henrik.nilzen@stockholm.se,
08-508 275 33
- Joacim Nylander,
Exploateringskontoret,
joacim.nylander@stockholm.se,
08-508 265 33

Tidplan

PROGRAM

START PM
26 januari 2024

PROGRAMSAMRÅD
Maj 2025

GODKÄNNANDE
Stadsbyggnadsnämnden

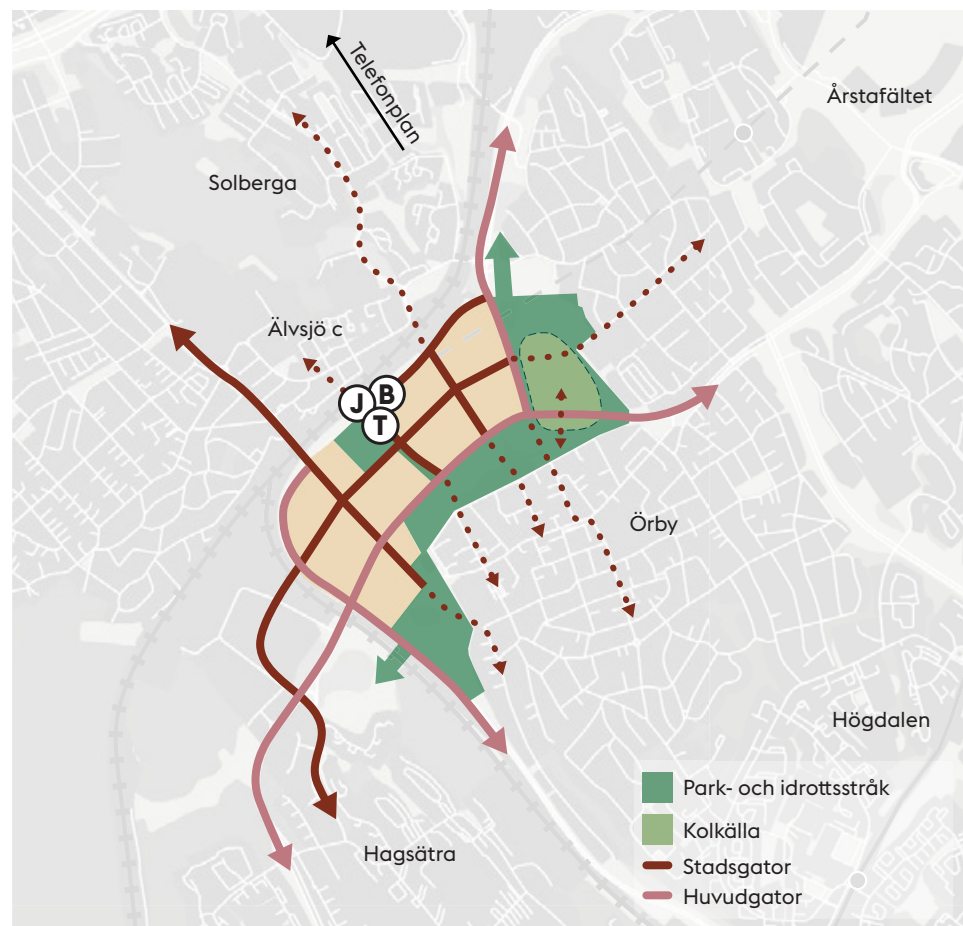
Älvsjödalén kommer att utvecklas under lång tid. Första detaljplan beräknas starta i samband med mässans avveckling i Älvsjö.

Sammanfattning

I programhandlingen formuleras mål och strategier för kommande stadsutveckling. Övergripande knäckfrågor identifieras och utreds. Dokumentet ska fungera som vägledning och underlag för kommande beslut. Eftersom utbyggnaden bedöms ske över lång tid har programmets grundstruktur en hög grad av flexibilitet för olika framtida innehåll, kunskap och riktlinjer.

Programmets **syfte** är att utreda förutsättningarna att utveckla Älvsjödalen till en regional och lokal målpunkt. En urban, tät och välintegrerad blandstad med trygga stadsrum och höga vistelsevärden. Programförslaget ska möjliggöra att:

- Älvsjödalen ska vara väl sammanlänkad genom ett gatunät som kopplar till omgivande stadsdelar och grönområden.
- Befintliga grönområden utvecklas till ett sammankopplande park- och idrottsstråk som kan hantera stora vattenmängder.
- Målpunkter utvecklas. Den senast uppförda mässhallen har eventuellt en potential att utvecklas för nya ändamål.
- Kulturvärden som Älvsjö gård och Brännkyrka kyrka lyfts fram och utvecklas till värdekärnor.
- Lokalt omhändertagande av massor från tunnelbanebygget kan användas för höjdsättning av nya gator samt park- och idrottsstråk.
- Kolkällan vid Sjöängen hanteras för att minimera koldioxidutsläpp.



Programmets grundstruktur. Ett nät av stads- och huvudgator kopplar till omgivande områden. Ett stråk för park och idrott kan samtidigt hantera stora vattenmängder.

Under **planeringsförutsättningar** redogörs bakgrund och fakta som underlag för kommande stadsutveckling. Programområdet avgränsas av Nynäsbanan i sydväst och Västra stambanan i nordväst. Åt nordöst angränsar villaområdena Liseberg, Örby slott och Örby ligger sydöst om området. Programområdet utgörs av ett splittrat stadslandskap med järnvägsspår, trafikleder och storskalig bebyggelse präglad av Stockholmsmässans anläggning. Området är svårtillgängligt för gående och cyklister. Trafikbarriärerna gör att det finns få kopplingar till omgivande stadsdelar och naturområden. Området är del av en större barriär mellan västra och östra söderort. Landskapets ursprungliga öppenhet finns kvar, och består till stora delar av lågt nyttjade och bullerut-satta grönområden. Programområdet har inslag av kulturmiljöer och välskötta parker. Till exempel Älvsjö gård med park, centralt vid bytespunkten och Brännkyrka

kyrka med Sjöängen som utgör en kolkälla och Turingeparken längst i söder. Örby slott ligger strax utanför området.

Programförslaget redovisas i en strukturplan. Dess grundstruktur är nödvändig för att lösa övergripande knäckfrågor och uppnå målet om en levande och sammankopplad blandstad. Grundstrukturen består av:

- ett nät av stadsgator med kopplingar över områdets barriärer till omgivande stadsdelar och naturområden.
- ett sammanhängande park- och idrottsstråk.

Nätet av stadsgator, park- och idrottsstråk är utformade, placerade och höjdsatta för att kunna hantera både skyfall och buller. Lokalt omhändertagande av massor från bygget av tunnelbanan bedöms kunna användas för höjd-

sättningen. Viktiga nya kopplingar föreslås så som en underfart under Nynäsbanan mot Hagsätra samt en gång- och cykelbro över stambanan mot Solberga och Telefonplan. Även flera övergångar samt en sociodukt föreslås över Huddingevägen. Grönområdena, som har svårast förutsättningar för grundläggning, behålls obebyggda och utvecklas till ett sammankopplande park- och idrottsstråk. Sjöängen föreslås hållas blöt för att hantera kolkällan, och kan möjligen inrymma utökade idrottsytor vid behov.

Programförslaget visar ett exempel på hur programområdet kan rymma en blandstad med cirka 7 000 bostäder och 15 000 arbetsplatser. Strukturplanen möjliggör för olika typer av bebyggelse, verksamheter och målpunkter och är flexibel inför områdets framtida profil och identitet.

Stockholmsmässan i Älvsjö ska

avvecklas vilket ger plats åt en omfattande stadsutveckling. Återbruk blir här en viktig fråga. En av mässhallarna har eventuellt förutsättningar att kunna utvecklas till en målpunkt för idrott och andra evenemang, beroende på framtida behov och förutsättningar. Mässvägen förlängs till ett genomgående centralstråk. Magelungsvägen med påfartsramper rivs, trafiken leds i nytt läge längs Nynäsbanan. Idrottsytor flyttas till Råby gårde i park- och idrottsstråket. Områdets markparkeringar bebyggs. Sammantaget frigörs sammanhängande, byggbar mark för stadsutveckling. Det kollektivtrafikhärläget ger goda förutsättningar för hållbart resande. Parkering föreslås huvudsakligen ske i mobilitets-hus. Bostadskvarteren förslås inte underbyggas med garage. Detta minskar klimatavtrycket och möjliggör gröna bostadsgårdar.



Visionsbild av idrottsplatsen på Råby gårde västerut, mot Huddingevägen och ny bebyggelse. Scandic Hotel till höger i bild.

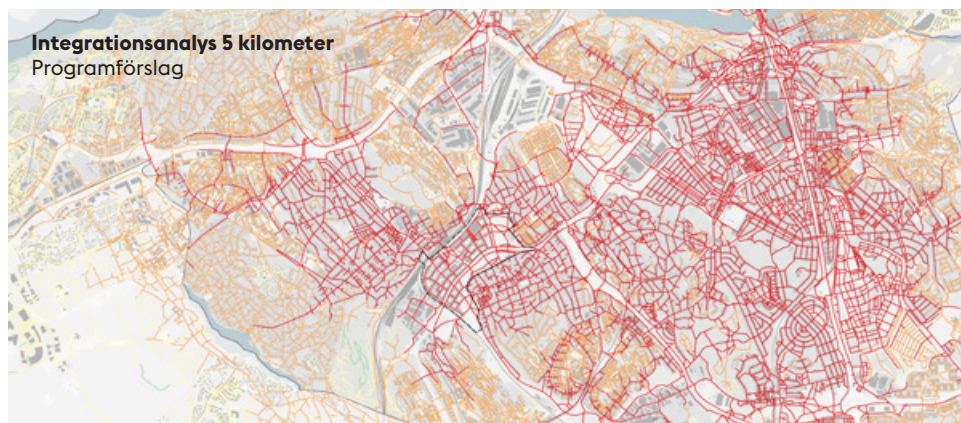
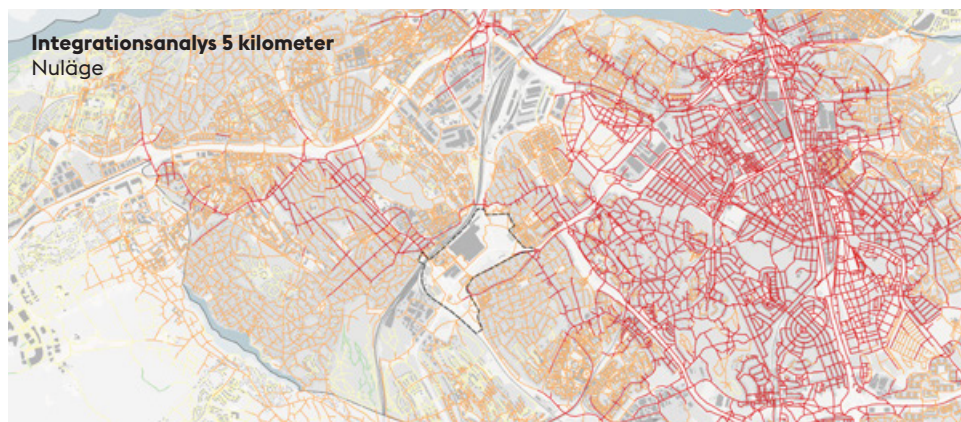
I **konsekvensdelen** beskrivs viktiga aspekter som påverkas av programförslaget. Programförslaget ger goda förutsättningar för en hållbar stadsutveckling, men bedöms även innebära en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensanalys har tagits fram som underlag till de miljökonsekvensbeskrivningar som föreslås tas fram i kommande detaljplaner.

Områdets befintliga trafikleder hamnar i nya, stadsmässiga sammanhang med fler korsningar och övergångar. Framkomligheten inom området bedöms enligt framtagna trafikanalys vara god. Tillgänglighet, trygghet och orienterbarhet för gående och cyklister förbättras. Området får goda förutsättningar för hållbart resande med pendeltåg, spårväg, bussar och tunnelbana. Lägre trafikmängder och hastigheter inom området bidrar till minskade bullernivåer.

Förslaget innebär att ingen bebyggelse inom eller intill program-

området påverkas negativt vid skyfall. Påverkan på naturvärden bedöms bli relativt liten då samtliga områden med högre naturvärden bibehålls. De flesta grönytor som påverkas omvandlas till parkmiljöer för idrott och rekreation. Påverkan på områdets kolkälla undviks och eventuellt kan dess klimatpåverkan minskas.

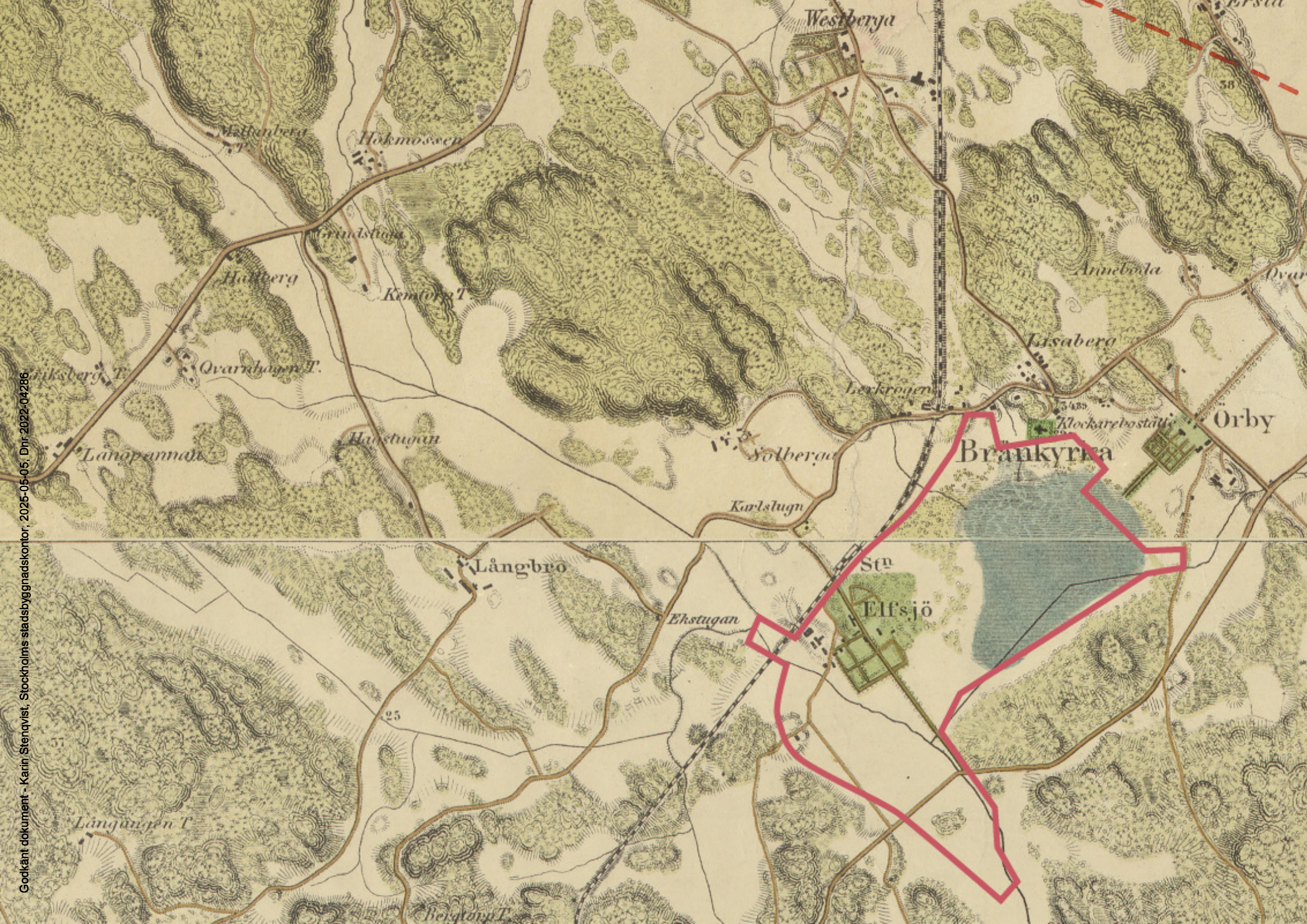
Kulturmiljöerna bedöms kunna lyftas fram, tillgängliggöras och återfå mer av sin centrala roll i stads- och landskapsbilden. Stadsbilden förändras från ett splittrat stadslandskap till en varierad kvartersstad med inslag av högre bebyggelse centralt. I huvudsak tas redan exploaterad mark i anspråk. Omkringliggande villaområden möts fortsatt av de obebyggda dalgångarna och grönområdena. Utöver framtagna utredningar krävs ytterligare utredningar för programområdet och på detaljplanenivå. Dessa redovisas i programmets sista avsnitt.



Kartan visar hur väl olika stråk är integrerade i gång- och cykelnätet inom 5 kilometer. Programförslaget gör området mer centralt genom bättre kopplingar mellan stadsdelar samt mellan östra och västra söderort. Sammankopplingen stärker också omkringliggande områden.

Innehåll

Tyck till!.....	5
Sammanfattning.....	6
INLEDNING	13
Bakgrund och syfte	14
Vision Älvsjödalén.....	16
Planeringsunderlag.....	18
FÖRUTSÄTTNINGAR	21
Stadsliv och stadsstruktur	22
Mobilitet.....	32
Miljö och hälsa	34
FÖRSLAG	39
Mål för stadsutveckling.....	42
Sammankopplande väv	44
Grönblå ryggrad.....	56
Tät och kontrastrik blandstad	66
KONSEKVENSER	79
Stadsliv och stadsstruktur	80
Mobilitet.....	88
Miljö och hälsa	90
GENOMFÖRANDE	95
Vidare arbete.....	98



Mellanberga T.

Hokmossen

Westberga

Grundstuga

Hallberg

Kemtorp T.

Arneböda

Ovan

Ovarnäs T.

Lisaberg

Lerkrogen

Klockareboställe

Örby

Långpannå

Hallstugan

Solberga

Bränkyrka

Karlstugan

Långbro

St

Elfsjö

Ekstugan

Långängen T.

Bergtorp T.

inköpt område



Enskede

Bäckersta

Sandstugan

Kyttärstugan

Åsen T.

Grönge

Glädjen

Dalen

Magneberg

Begravningsplats

Sandstugan

Kristineberg

Skärstorp T.

Långåker T.

Långåker T.

Ehrtorp T.

Bäcken T.

Bändstugan T.

Wallstorp BT.

Strömstorp T.

Hedvigslund eller Ålsten

Af Stock stad in områ

INLEDNING

Bakgrund och syfte

Bakgrund

Avvecklingen av Stockholmsmässan skapar förutsättningar för en omfattande stadsutveckling inom ett centralt beläget område i söderort. Samtidigt bidrar Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm till minskad genomfartstrafik, vilket möjliggör en omvandling av befintliga trafikleder till mer stadsmässiga gaturum. Utbyggnaden av tunnelbanan förbättrar områdets regionala och lokala tillgänglighet. Planprogrammet ger även förutsättningar att i ett tidigt skede samordna hanteringen av schaktmassor från tunnelbanoutbyggnaden. Massorna föreslås användas för att bygga upp marken inom programområdet för att kunna hantera skyfall och dagvatten.

Översiktsplanen pekar ut Älvsjö som ett område med potential att vidareutvecklas som en regional målpunkt genom utbyggnaden av tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan samt Spårväg syd. Det strategiska läget vid bytespunkten föreslås utvecklas till en blandad stadsdel med hög täthet och ett stort antal nya arbetsplatser, bostäder, service, offentliga rum, kultur och idrott.

Syfte

Programmets syfte är att utreda förutsättningarna och skapa en gemensam ram för fortsatt planering. Älvsjödalen ska utvecklas till en regional och lokal målpunkt med bytespunkt för pendeltåg, tunnelbana, spårväg och buss.

En urban, tät och välintegrerad blandstad med trygga stadsrum och höga vistelsevärden.

Programmet ska rymma 7 000 bostäder och 15 000 arbetsplatser.

Ett strategiskt program med flexibilitet

Älvsjödalen kommer utvecklas under lång tid. För att möjliggöra stadsutveckling krävs strategiska ställningstaganden kring hantering av skyfall och trafik samt avveckling av mässan.

En grundstruktur av gator som kopplar till omgivande stadsdelar och en omvandling av dagens trafikleder till stadsgator är nödvändig för att väva samman söderort.

En höjdsättning av gatunätet och det omgivande parkområdet för att hantera stora mängder vatten vid extremväder är också nödvändigt.

För att möjliggöra olika framtida innehåll och ta höjd för eventuell ny kunskap och förändrade riktlinjer medger programmet i övrigt en hög grad av flexibilitet. Förslaget som presenteras i program för Älvsjödalen visar en möjlig stadsutveckling.



Älvsjö centrum

Älvsjö gård

Bytespunkt för pendeltåg, buss
och framtida tunnelbana

Älvsjö broväg

Stockholmsmässan

SOLBERGA

LISEBERG

Sjöängen

Åbyvägen

Huddingevägen

Råby gårde

Älvsjö IP

Turingeparken

ÖRBY

Vy mot nordväst. Programområdet är stort,
cirka 90 hektar. Det präglas av barriärer
i form av trafikleder, järnvägsspår och
storskalig infrastruktur. De låglänta delarna
med svåra grundläggningsförhållanden
utgörs av grönytor. Sjöängen i öster utgör till
stor del en så kallad kolkälla.

Vision Älvsjödalen

Älvsjödalen en självklar plats för tusentals boende, arbetande och besökare. Med sitt centrala läge är det en attraktiv mötesplats för människor från olika delar av staden. Här flätas stråk av stadspuls med lummiga gator och lugna insidor. Här möts historia och framtid

Pusselbiten som väver ihop söderort

Älvsjödalen ska utvecklas till en regional och lokal målpunkt som ska väva ihop söderort. Med en attraktiv bytespunkt för kollektivtrafik, nya kopplingar till närområdet och en gång- och cykelvänlig miljö blir området en ny mötesplats.

Älvsjödalen varierade bebyggelse skapar trivsel och folkliv både dag och kväll. Med ett brett utbud av verksamheter och fokus på idrott skapas en attraktiv målpunkt såväl lokalt som regionalt.

Alltid nära till grönt och blått

I Älvsjödalen omfamnas den täta staden av en grönbå ryggrad. Ett sammanhängande grönstråk med parker, ängar och vattenspeglar. Platser med olika karaktär lockar unga som gamla besökare.

Oavsett årstid skapas möjligheter för rekreation, lek och motion. En sammankopplande mötesplats i hjärtat av söderort.

Miljömedveten och klimatvänlig stadsdel

Älvsjödalen är en miljömedveten och klimatvänlig stadsdel. Anpassad efter ett förändrat klimat som står rustat för skyfall och värmeböljor.

Genom medveten planering, återbruk och hållbart byggande bidrar Älvsjödalen till minskad klimatpåverkan. Älvsjödalen tar ansvar och gör det enkelt att leva och resa hållbart.



Älvsjö gård

Bytespunkt för pendeltåg,
buss och tunnelbana

Ny bro

Mässhall

Översiktsvy över programförslaget. Ny
bebyggelse i ljusa toner.

Planeringsunderlag

Stadsutvecklingen i Stockholm utgår från ett antal styrdokument. I dessa dokument beskrivs strategier för hur Stockholm ska växa samtidigt som befintliga kvaliteter ska värnas och utvecklas.

Regional utvecklingsplan, RUF5 2050

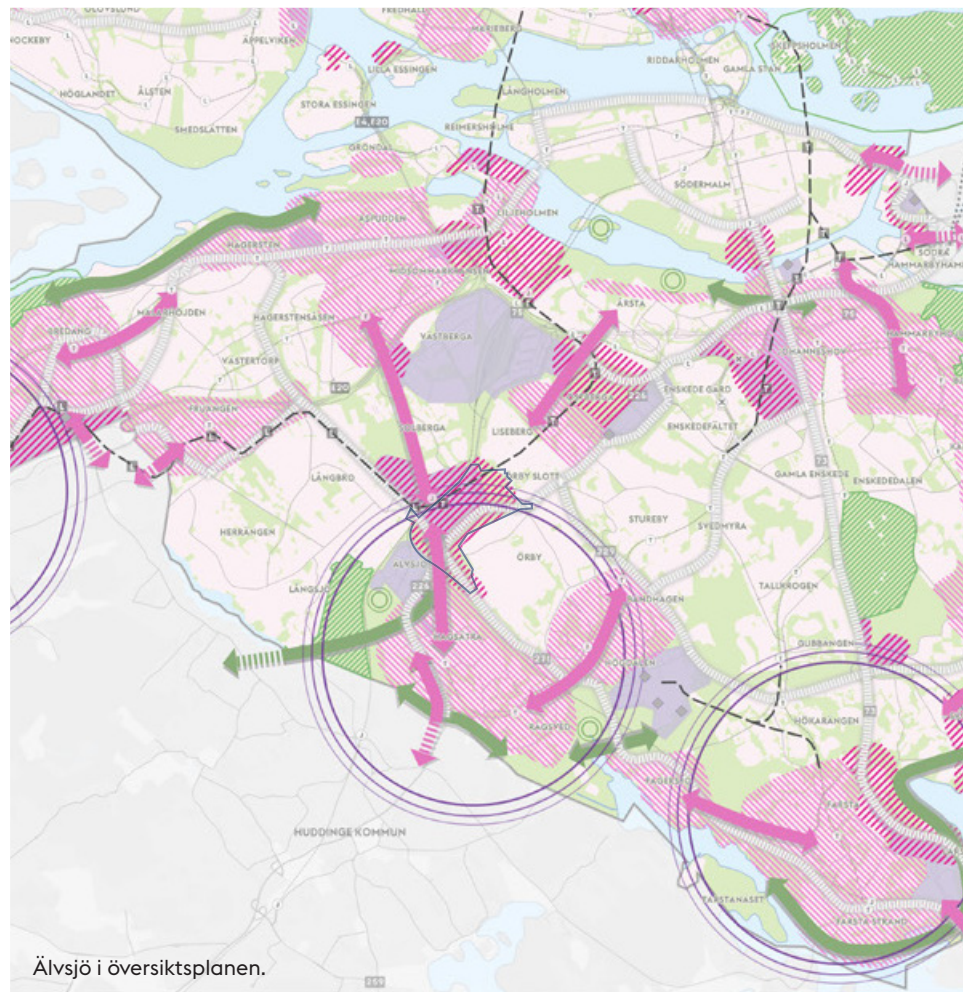
RUF5 2050 är en strategisk plan med ett långsiktigt perspektiv som syftar till att hantera Stockholm-regionens långsiktiga utmaningar och stärka regionens potential. I RUF5 2050 pekas Älvsjö ut som ett möjligt läge för ny regionalstation för att komplettera länets befintliga regionaltågsstationer och bidra till att stärka och öka tillgängligheten till de regionala stadskärnorna.

Översiktsplan

Stockholms översiktsplan betonar att Stockholm ska växa som en tät, sammanhållen, klimatsmart och tålig stad där bebyggelse och grönstruktur samspekar och ger förutsättningar för goda livsmiljöer. Staden ska byggas för att minska resbehovet och gynna gång, cykel

och kollektivtrafik. Långsiktig stadsutvecklingspotential ska tillvaratas genom effektivt nyttjande av marken.

Översiktsplanen beskriver Älvsjö's stadsutvecklingsmöjligheter. Genom tunnelbana till Älvsjö från Fridhemsplan samt Spårväg syd kommer platsen att vidareutvecklas som regional målpunkt. Delar av Älvsjö bedöms kunna omvandlas till en stadsdel med hög täthet och ett stort antal nya arbetsplatser, bostäder, service, offentliga rum, kultur och idrott. Översiktsplanen pekar ut viktiga strategiska samband mellan fokusområdet i Hagsätra-Rågsved och Älvsjö samt Älvsjö och Telefonplan genom Solberga. Sambanden mellan Hagsätraskogen och Älvsjöskogen behöver stärkas.



Älvsjö i översiktsplanen.

Byggnadsordningen

Stockholms byggnadsordning är ett kunskapsunderlag som bidrar till att stärka helhetsbilden av Stockholms stadslandskap och stadsbyggnadskaraktärer.

Arkitekturpolicy

Stockholms arkitekturpolicy berör planering i alla skalor, från den stora skalan, staden och området, liksom utformning av enskilda byggnader och dess detaljer, och skapar därmed förutsättningar för en väl gestaltad helhetsmiljö när staden växer. Policyn är ett syskondokument till Stockholms byggnadsordning.

Grönare Stockholm

Riktlinjer som beskriver hur stadens ska arbeta långsiktigt med parker, naturområden och tillgodose behovet av ekosystemtjänster.

Miljöprogram 2030

Strategierna formulerar stadens strategiska inriktning inom miljö- och klimatområdet. Handlingsplan

för biologisk mångfald och för klimatanpassning finns som bilaga.

Framkomlighetsstrategin och strategi för offentliga rum

Strategierna visar hur stadens gator och torg ska omfördelas för att möta ökad efterfrågan på resor, leveranser och attraktiva offentliga miljöer. Gång, cykel, kollektivtrafik och godstrafik ska prioriteras för effektiv förflyttning.

Parkplaner

Parkplanerna för Älvsjö och Enskede-Årsta-Vantör är vägledande dokument som beskriver hur grönstrukturen inom stadsdelsområdet ska vårdas och utvecklas för framtiden.

Dialog

En tidig dialog genomfördes 2015 med boende, besökare och näringsidkare i området samt stadens berörda förvaltningar. Slutsatser i dialogen var att området behöver sammanlänkas, att mässan upplevs

som en barriär, samt att mobilitet, orienterbarhet och trygghet är viktigt. Behov fanns av offentliga platser, skolor, handel, service och en aktiv fritid. Dessutom framkom att området ansågs sakna en gemensam identitet. Resultaten och slutsatserna i den tidiga dialogen har varit ett viktigt underlag i framtagningen av visionen och programförslaget.

Beslut och pågående projekt Stockholmsmässan

Stockholmsmässan i Älvsjö ska avvecklas vilket ger plats åt en omfattande stadsutveckling. Mässan blir kvar på platsen under ett antal år tills dess en ny plats hittas för verksamheten.

Tvärförbindelse Södertörn

Trafikverket har fått i uppdrag att se över och minska kostnaderna för bland annat projekt Tvärförbindelse Södertörn. Senast den 19 maj 2025 ska Trafikverket redovisa en

ny kostnadsanalys. Regeringen tar sen beslut om hur Tvärförbindelse Södertörn ska fortlöpa.

Tunnelbanan

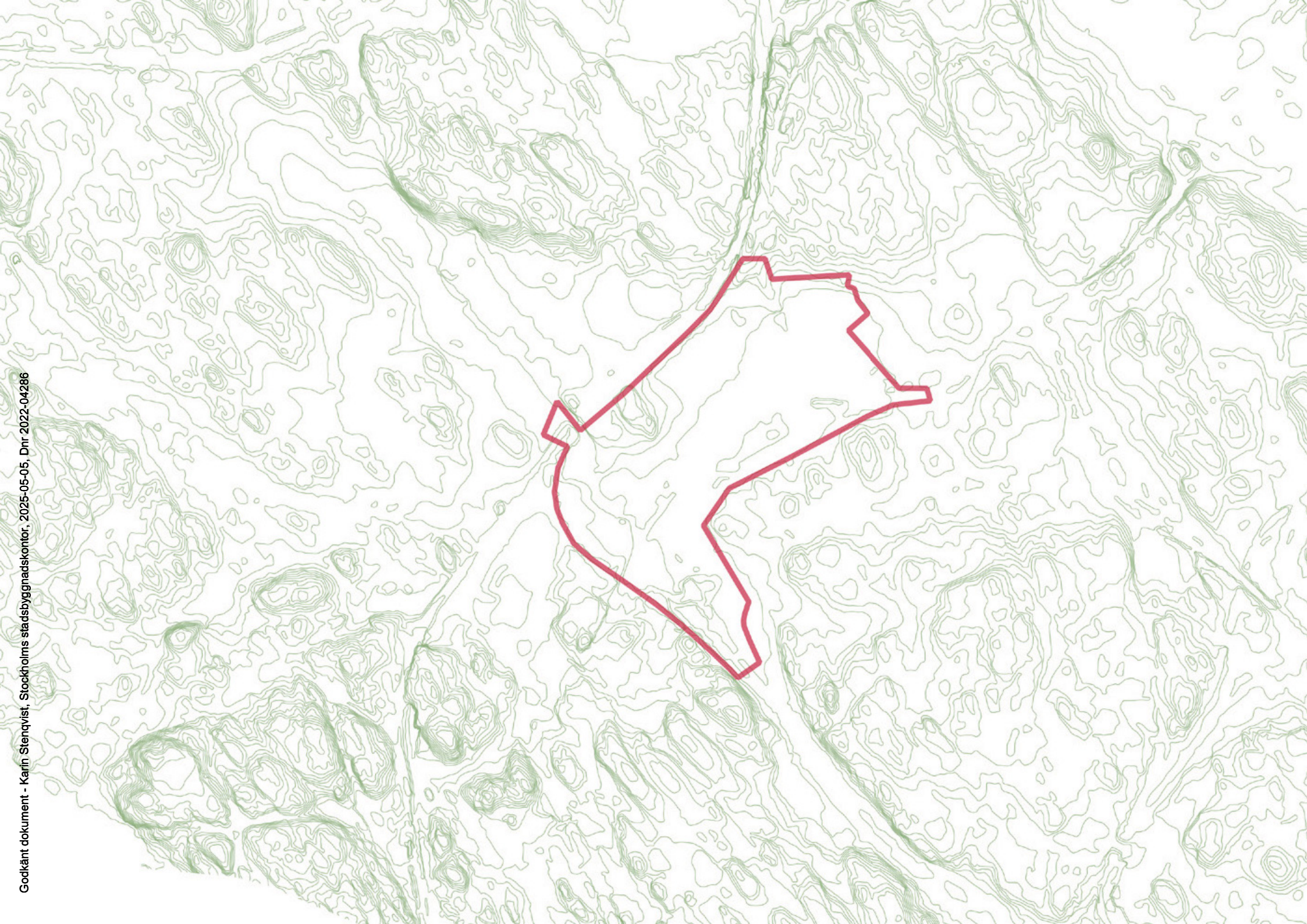
Tunnelbanans nya gula linje från Fridhemsplan till Älvsjö byggs som en del av Sverigeförhandlingen. Den beräknas tas i drift runt år 2035.

Mästunneln

Byggnationen pågår av en avloppstunnel från Älvsjö till Liljeholmen som kommer att omhänderta programområdets avloppsvatten och minska risker för översvämningar vid kraftiga regn. Den beräknas tas i drift år 2030.

Regionaltågsstopp i Älvsjö

Beslut har inte fattats om regionaltågsstopp i Älvsjö. Ett eventuellt genomförande ligger långt fram i tiden. Som grund för beslut om regionaltågsstopp behöver en samhällsnyttoanalys genomföras. Detta bör ske innan detaljplaneringen i området påbörjas.



FÖRUTSÄTTNINGAR

Stadsliv och stadsstruktur



Stockholmsmässan ligger centralt i området och upptar större delar av ytan mellan Huddingevägen och järnvägspåren. Anläggningen omgärdas av hårdgjorda ytor för logistik, angöring och parkering. Mässans entré markeras av ett 19 våningar högt hotell som utgör ett landmärke synligt på håll.

Stads- och landskapsbild

Programområdet utgörs idag av ett splittrat stadslandskap. Storskaliga trafikleder och verksamhetspräglad bebyggelse omgiven av logistikytor dominerar området. Trafiklederna skapar tillsammans med mässans storskaliga anläggning kraftiga barriärer som delar upp söderort.

Grönområdena består till största del av öppna, bullerstörda ytor med låga vistelsevärden. I delar finns även kulturhistoriska miljöer och mer omhändertagna parkrum, så som Älvsjö gård, Brännkyrka kyrka och Turingeparken.

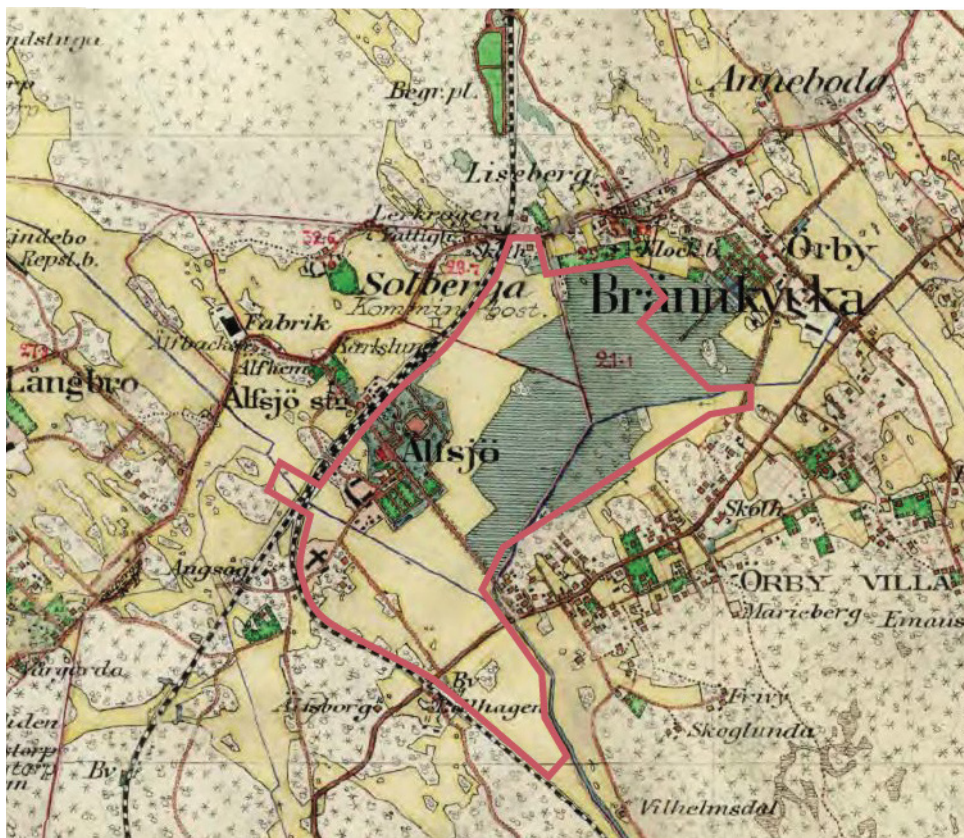
Landskapets geologi, topografi och landformer har i hög grad påverkat markanvändningen. Bebyggelsen har koncentrerats till de högre markpartierna, medan de stora trafiklederna följer dalgångarnas riktning.

Dalgångarnas öppenhet gör att det tidigare jordbrukslandskapet fortfarande är avläsbart. Fuktiga ängsmarker i dalgångens lågt belägna delar vittnar om områdets historia som gammal sjöbotten.

Programområdet angränsar till områden med olika bebyggelsekaraktärer; Örby och Älvsjö villastad, tunnebanestaden Hagsätra och Älvsjö verksamhetsområde. Området väster om Älvsjö station består av en mer stadsmässig kvartersbebyggelse med blandade funktioner. De omgivande stadsdelarna vänder sig inåt utan tydliga kopplingar mot dalgången.



Vy mot öster. Spårområdet, Magelungsvägens vägbro med påfartsramper och Älvsjö idrottsplats i förgrunden. Mässvägen leder från idrottsplatsen till Stockholmsmässans entré där det höga hotellet utgör ett landmärke.



Utsnittet från Häradsekonomska kartan från 1901-06. Älvsjö gård med park, Brännkyrka kyrka och Örby slott runt den utdikade sjön mitt i bild. Stambanan och Nynäsbanans sträckningar i väster. Örby villastad syns längs Gamla Huddingevägen. Bild: Rikets allmänna kartverks arkiv, Lantmäteriet.

Kulturhistoriska värden

I området finns rester från ett rikt kulturlandskap. Brännkyrka kyrka byggdes på 1100-talet och har sedan dess byggts om och utvidgats i omgångar. Sjöängen, söder om Brännkyrka, var ursprungligen en sjö, förbunden med Hammarby sjö, Årstaviken och Magelungen. På medeltiden nåddes området sjövägen, via en indirekt förbindelse till Östersjön.

När landhöjningen och Stockholms tillväxt förändrade landskapet bröts vattenförbindelsen, och Göta landsväg anlades. Kyrksjön fanns dock kvar. Vägen skapade goda förutsättningar för Brännkyrka kyrkas utveckling. Under 1500- och 1600-talen byggdes Älvsjö gård och Örby slott, båda med parker som sträckte sig ner till sjön. Sjön dikades ut i omgångar under 1800-talet för att skapa jordbruksmark. Sjöängens öppna landskap är fortfarande viktigt för upplevelsen av kyrkomiljön.

Under sista delen av 1800-talet och under 1900-talet omvandlades området från landsbygd till stad. Ännu en gång på grund av Stockholms tillväxt. Stambanans invigning 1862 och Älvsjö stations öppnande 1879 bidrog till områdets utveckling. Jordbruket avvecklades efter 1968 då Älvsjö gård köptes av S:t Eriksmässan. Vid 1970-talets början anlades nya trafikleder, bland annat Huddingevägen och Magelungsvägen. Sedan 1970-talet har mässanläggningen byggts ut i omgångar.

Trots tillägg i form av trafikleder längs dalgångarna och storskalig bebyggelse från 1970-talet och framåt präglas området fortfarande av en öppenhet som speglar jordbrukslandskapet. Älvsjö gård, Brännkyrka kyrka och Örby slott är den enda bevarade bebyggelsen från tiden inom och i närheten av programområdet.



Älvsjö gård med sjön i
förgrunden sedd från nordost,
där mässan nu finns. Teckning
av Knut Lindorm-Posse 1813.
Bild: SSM



Brännkyrka kyrka med Sjöängen i förgrunden.



Älvsjö gård med park sett från nordöst.

Kulturhistoriskt känsliga miljöer

Älvsjödalen innehåller och omges av miljöer med varierande känslighet för förändringar. Det historiska jordbrukslandskapet bedöms som viktigt att kunna utläsa även vid en utveckling av området. Älvsjö gård har stora kultur-, byggnads- och parkhistoriska värden, liksom Brännkyrka kyrka och dess omgivning. Även Sjöängen, där den tidigare Brännkyrkasjön låg, bedöms som känslig för förändringar. För att fortsatt kunna utläsa sjön är Sjöängen, Turingeparken, Råby gårde samt Råbyvägen som illustrerar mötet mellan högre terräng och tidigare strand viktiga att ta hänsyn till. Ny bebyggelse behöver hålla respektavstånd till Örby slott, Älvsjö gård, Brännkyrka kyrka och Örby villastad för att beakta viktiga siktlinjer.

Integration- och genhetsanalys

Integrations- och genhetsanalyser visar hur människor rör sig i staden och synliggör platser med goda förutsättningar för ett aktivt stadsliv. Integrationsanalys mäter hur tillgängligt ett område är i nätverket, och visar dess centrala roll. Genhetsanalys visar vilka stråk som oftast används vid korta förflyttningar och hjälper till att förstå hur rörelse sker effektivt

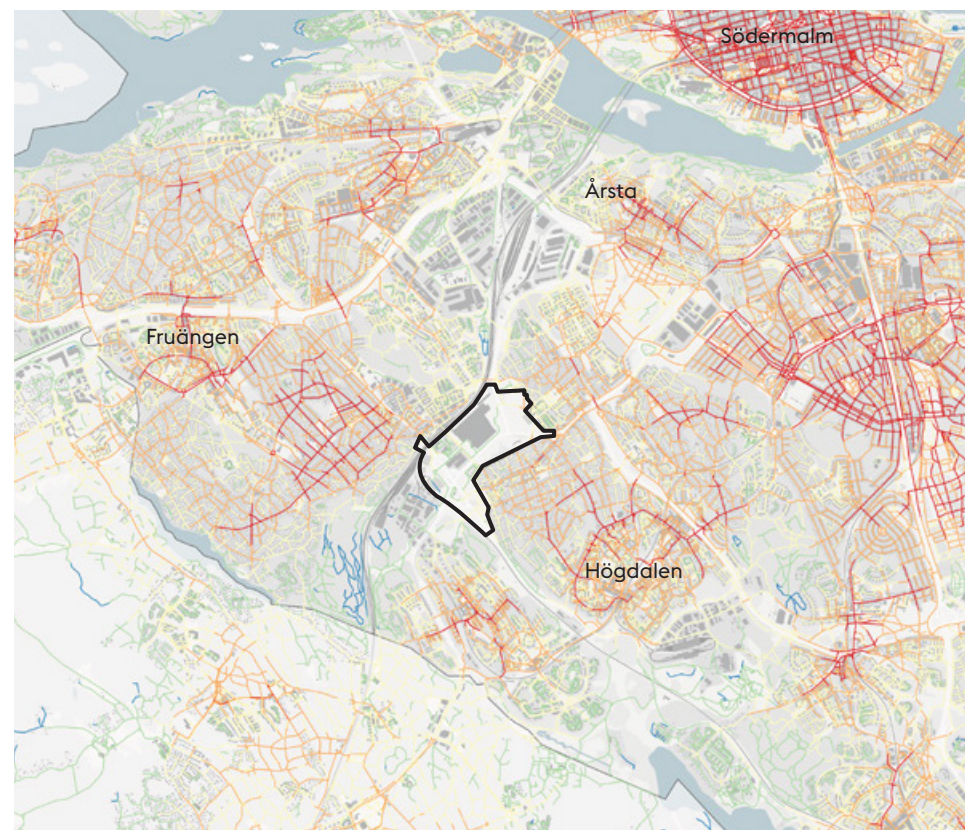
Integrationsanalyser har gjorts för lokal nivå och i ett större geografiskt område.

På lokal nivå visar analysen en låg integration av gång- och cykelnätet. Stora vägar, järnvägsspår och mässans anläggning skapar tydliga barriärer. Dessa gör det svårt att ta sig igenom området på ett enkelt

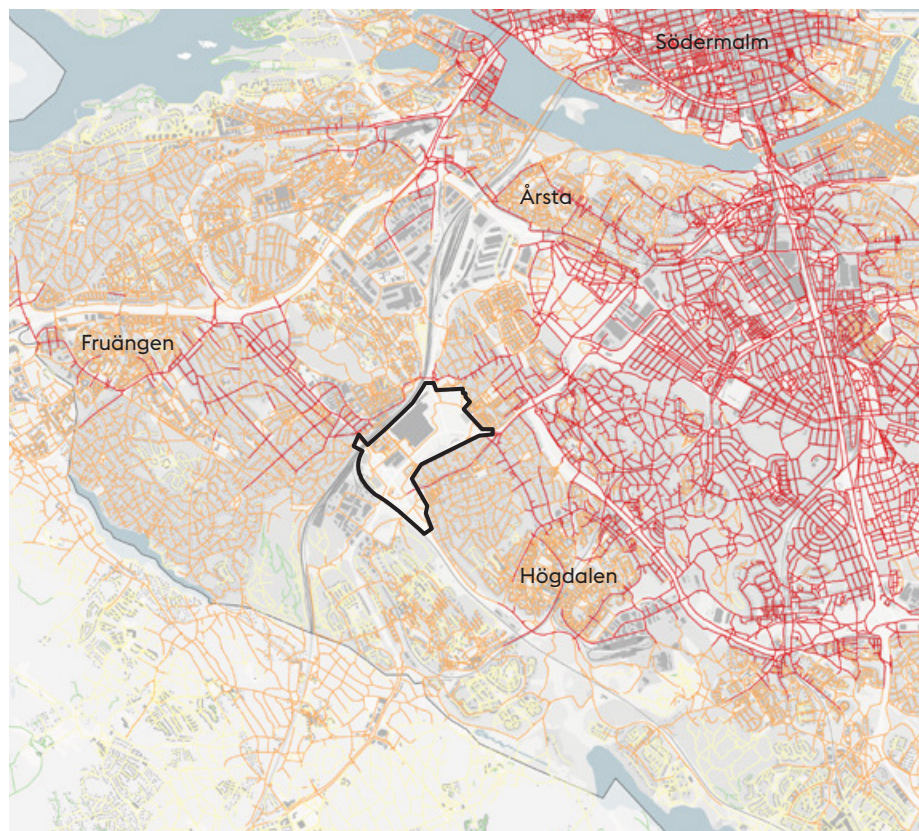
sätt. Rörelsen sker därför främst runt, snarare än genom området. Området är svagt kopplat till omgivande stadsdelar.

När analysen görs på ett större område syns fler stråk inom analysområdet. Eftersom många delar av staden är väl sammankopplade på längre distanser ökar antalet närliggande målpunkter inom fem kilometer. Analysen visar att programområdet, tillsammans med Västberga och Älvsjö industriområde, utgör en barriär i nord-sydlig riktning, längs Stambanan, för större delen av söderort.

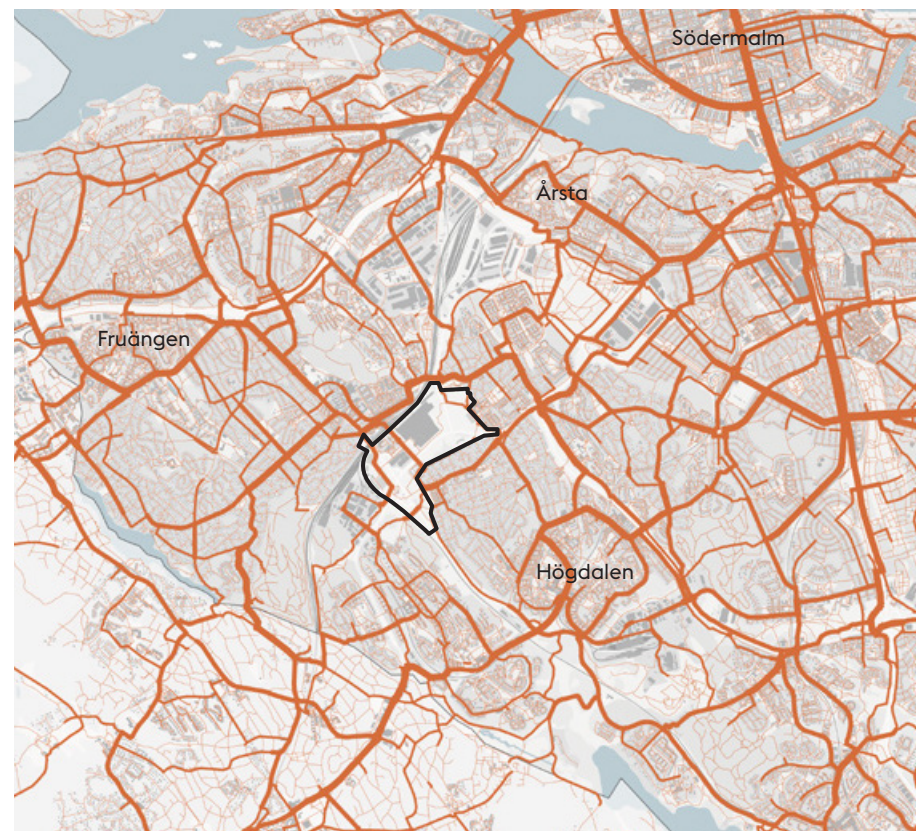
Genhetsanalys har gjorts för ett större geografiskt område. Den visar att gång- och cykelvägar utanför programområdet troligtvis har högre flöden.



Integrationsanalys med 1 kilometers radie visar hur tillgängliga olika delar av gång- och cykelnätet är på lokal nivå. Programområdet präglas av låg integration. Barriärer som stora vägar, järnväg och mässans anläggning begränsar kopplingarna till omgivande stadsdelar.



Integrationsanalys med 5 kilometers radie visar hur väl olika delar av gång- och cykelnätet hänger ihop i ett större geografiskt område. Fler stråk framstår som väl integrerade (rödare) eftersom de når fler platser inom 5 kilometer. Programområdet är fortsatt sämre sammankopplat än omgivningen, men framstår som bättre integrerat i det större nätverket jämfört med analysen på 1 kilometer.



Genhetsanalys visar vilka stråk som oftast används vid korta förflyttningar i gång- och cykelnätet. Analysen visar att de genaste vägarna går runt programområdet, vilket tyder på att genomströmningen är låg. Inom programområdet finns två stråk med medelhög genhet, men de utgör inte de naturligaste eller mest använda vägarna för rörelse genom området.

Bostäder

Inom programområdet finns cirka 280 hyresrätter. Bostäderna består av studentbostäder och SHIS-bostäder.

Arbetsplatser

Inom programområdet finns verksamheter i form av kontor, hotell, handel samt Stockholmsmässan. Mässanläggningen upptar cirka en fjärdedel av programområdet. Övriga verksamheter är lokaliserade i anslutning till Magelungsvägens påfartsramper. Lokaltan för kontor uppgår till cirka 14 000 kvadratmeter. Industrimark upptar cirka 27 000 kvadratmeter. Programområdet angränsar i sydväst mot ett depå- och verksamhetsområde.

Skolor, förskolor

Idag finns en kommunal och två fristående förskolor inom programområdet. Närmast belägna grundskola är Sjöängsskolan, som angränsar till programområdet i

öst. Grundskolor finns även i Älvsjö och Örby.

Barnperspektiv

Idag finns få målpunkter för barn inom programområdet. Både inom och utanför programområdet råder det brist på lekplatser, och de som finns har låga rekreativevärden. De få kopplingarna skapar långa avstånd och försvårar för barn att röra sig både inom området och mellan omgivande stadsdelar.

Idrott

Älvsjö idrottsplats ligger längs Nynäsbanan i områdets sydvästra del. Idrottsplatsen är bullerutsatt och ligger inramad av järnvägen, Huddingevägen och Magelungsvägen. Inom idrottsplatsen finns en fullstor fotbollsplan, tre mindre och en stor grusplan. Grusplanen används ibland för parkering för mässans besökare. Ytterligare en fullstor fotbollsplan

finns i Sjöängen, i anslutning till Sjöängsskolan.

Tillgången till ytor för spontant bollspel är begränsad inom planområdet. Endast en yta för spontant bollspel finns, lokaliserad i Turingeparken. Ytor för andra spontana aktiviteter så som utegym saknas.

Kulturliv

Älvsjö och kringliggande stadsdelar har idag en relativ låg tillgång till kultur. Det gäller såväl kulturlokaler och mötesplatser som produktionsplatser för konst och kultur.

Trygghet

Förutsättningarna för trygghet är idag bristfälliga. Stockholmsmässans stora anläggning skapar tillsammans med de storskaliga trafiklederna fysiska barriärer. Möjligheten att röra sig fritt till och inom området är begränsad. Det

gör att området upplevs som isolerat och svåråtkomligt. Den låga befolkningstätheten medför att området är obefolkat under kvällar, helger och semesterperioder. De öppna parkeringsytorna runt mässan är utformade för att hantera stora besöksflöden vid evenemang. När det inte pågår evenemang kan dessa ytor upplevas ödsliga och ogästvänliga.



Markanvändning

- (B)** Bussterminal
- (J)** Pendeltåg
- Idrott
- Bostäder
- Förskola
- Verksamhet
- Hotell
- Parkeringsyta
- Gång- och cykelbro
- Gång- och cykeltunnel
- Bro för bil
- Underfart för bil

Kartan visar ortofoto från 2024 med befintlig markanvändning.

Grönstruktur

Områdets grönstruktur består till största del av öppna ytor. Delar av hagmarken har vuxit igen med skog och halvtransparenta trädridåer med trädarter som björk, sälg och hägg.

Sjöängen, belägen söder om Brännkyrka kyrka, är en landskapspark med öppna ängar som övergår i skogsklädd naturmark mot Örby slott. Parken är ofta översvämmad på grund av sin historik som sjöbotten, vilket påverkar dess flora och fauna. I söder övergår området i Råby gärde, ett låglänt gräsmarksområde med tät lövskog. Detta område har låga vistelsevärden då det är fuktigt, skräpigt och bullerutsatt.

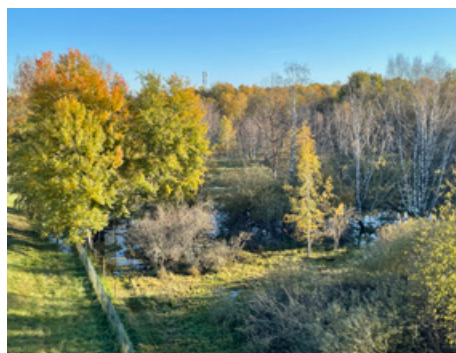
Älvsjö gård erbjuder en historisk miljö med en karaktärsfull parkanläggning. Gården omges av stora, gamla ädellövträd och har en kulturhistorisk prägel. Den används

främst för konferenser med begränsad tillgänglighet för allmänheten.

Vid områdets utkant ligger Turingeparken, Örbys största park. Parken präglas av slingrande parkvägar, öppna gräsytor, buskage och stora träd. Här finns en lekplats, ett utegym och en bollplan, vilket gör den till en viktig mötesplats. Trots bullerplank är parken bullerutsatt. Dess rekreativa värden är betydelsefulla för de boende i området.

Friyta

Offentliga friytor spelar en viktig roll i staden och ger utrymme för lek, träning, samvaro och avkoppling. Inom programområdet består friytorna främst av parker och naturområden med låga vistelsevärden. Trafikerade vägar och järnvägsspår skapar barriärer som begränsar tillgängligheten till och mellan grönområdena.



Översta bilden visar Turingeparken. Nedre bilden till vänster visar en bild över Råby gärde. Nedre bilden till höger visar Sjöängen.

Mobilitet



- Gång- och cykeltunnel
- Gång- och cykelbro
- Övergångsställe
- Primärt cykelstråk
- Primärt cykelstråk
- Ⓑ Bussterminal
- ⓙ Pendeltågstation
- Ⓣ Kommande tunnelbanestation
- P Markparkering
- Riksintresse för kommunikationer

Gång och cykel

För gång och cykel är förbindelserna få och ofta otydliga. Få korsningar för gång och cykel över stora trafikleder skapar långa omvägar. Älvsjö station har en invändig gång- och cykelväg över järnvägen. Stora nivåskillnader och konflikter mellan gående och cyklister gör att den upplevs svårframkomlig. Gång- och cykelbroar samt tunnlar finns över och under Huddingevägen, Magelungsvägen och Nynäsbanan.

Kollektivtrafik

Älvsjö är en viktig bytespunkt och utgör Sveriges femte största järnvägsstation sett till antal resenärer. Älvsjö station trafikerar av pendeltåg, varav den ena linjen i sydlig riktning trafikerar mot Södertälje och den andra linjen i sydlig riktning mot Nynäshamn. Båda linjerna trafikerar norrut mot Stockholm City och fördelas sedan ut mot Bålsta respektive Märsta/Uppsala.

Två spår finns för genomgående regional- och fjärrtåg. Ett tiotal busslinjer som förbinder Älvsjö med närområdet, Skarpnäck, Kungens Kurva/Skärholmen och Södertörn. Tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan är planerad till 2034. Planering pågår för kapacitetsstärkta kollektivtrafikstråk med spårväg och stomlinje M. Tillsammans stärker satsningarna Älvsjös potential till en regional knutpunkt.

Biltrafik

Dagens vägnät är ett storskaligt trafiklandskap med både planskilda och ett fåtal signalreglerade korsningar. Huddingevägen, Åbyvägen och Magelungsvägen har höga trafikflöden och kan upplevas som barriärer. Trafikverket planerar för en ny motortrafikled, Tvärförbindelse Södertörn, söder om Stockholm. Utvecklingen är en förutsättning för att trafikmängderna inom programområdet ska kunna minska i framtiden.

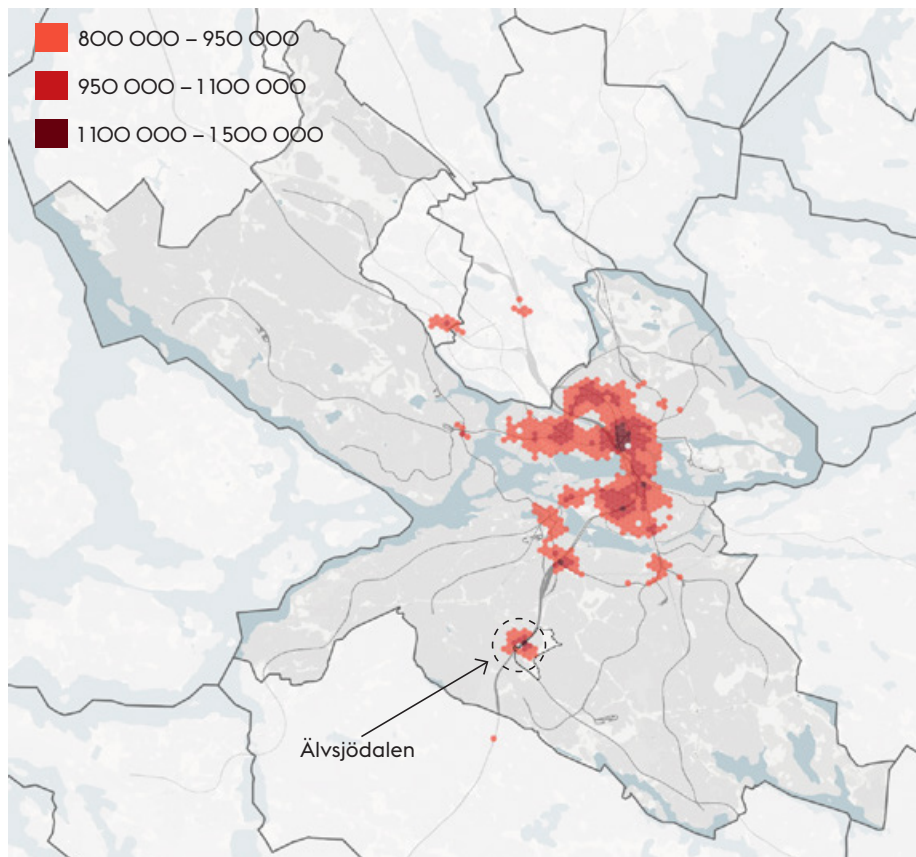
Parkering

Inom programområdet finns flera stora markparkeringsytor i anslutning till områdets olika verksamheter.

Riksintressen

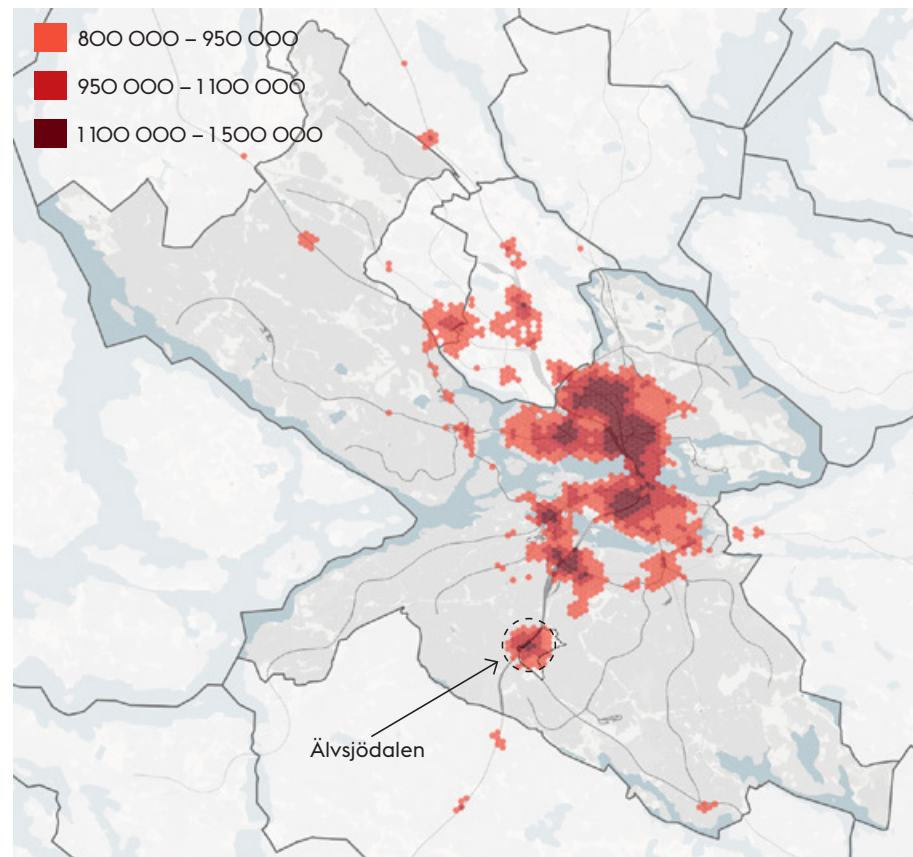
Programområdet berörs av riksintressen för kommunikationer. Huddingevägen, som Stockholms stad är väghållare för, är av riksintresse med särskild betydelse för regional och interregional trafik. Västra och Södra stambanan, sträckan Stockholm/Älvsjö-Ulriksdal/Sundbyberg, ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T samt det strategiska godsnetet. En zon för framtida spårutvidgning finns längs med järnvägen och är en del av riksintresset. Nynäsbanan är av regional betydelse. Älvsjö station och Älvsjö godsbangård utgör riksintresse.

Områden nåbara inom 45 minuter av fler än 800 000 kollektivtrafikresenärer – nuläge



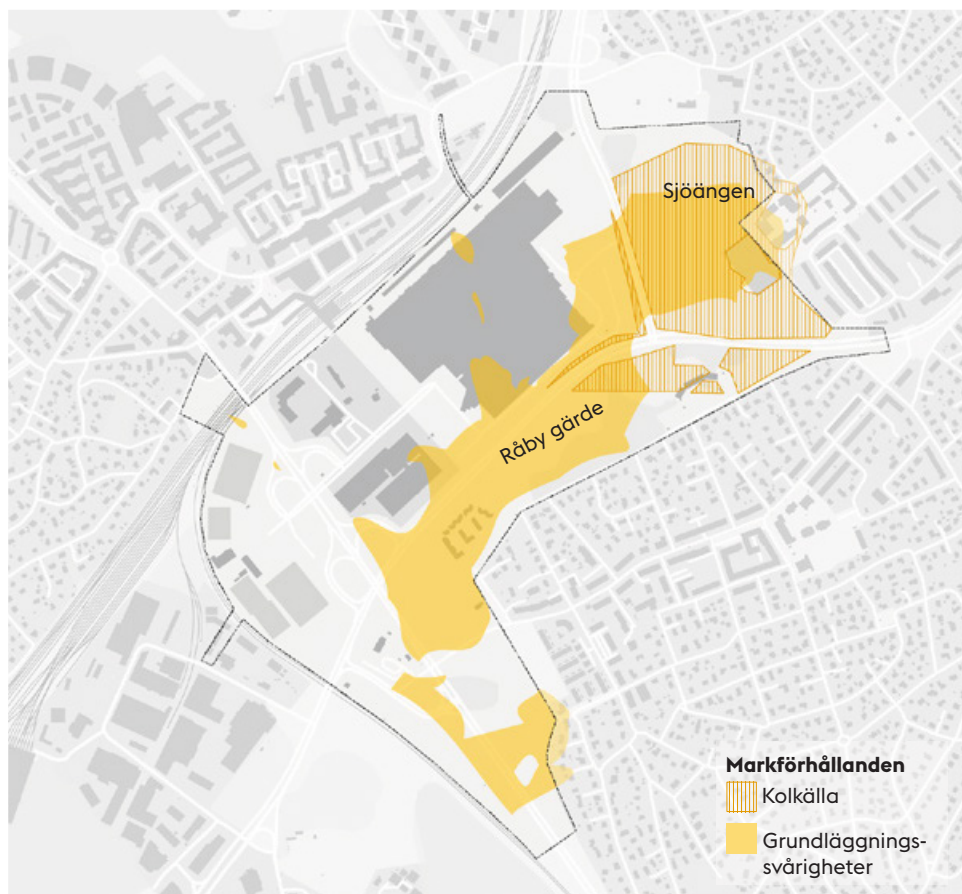
Kartan visar målpunkter som fler än 800 000 resenärer når inom 45 minuter med Stockholms kollektivtrafik. Platser som inte syns på kartan kan fortfarande vara väl anslutna, men nås av färre personer inom tidsramen.

Områden nåbara inom 45 minuter av fler än 800 000 kollektivtrafikresenärer – planerad kollektivtrafik



Kartan visar målpunkter som fler än 800 000 resenärer når inom 45 minuter med Stockholms kollektivtrafik inklusive nya beslutade tunnelbanelinjer, spårväg till Kista och en förlängning av Roslagsbanan till city. Analysen tar inte hänsyn till framtida befolkningsökning, spårväg syd eller stomlinje M.

Miljö och hälsa



Bilden visar ytor där grundläggning är svårare och yta för kolkälla inom programområdet.

Geologi

Programområdet utgörs till stora delar av gammal sjöbotten, vilket präglar jordarterna i området. Området består i betydande utsträckning av organiska jordar i form av kärrtorv och gyttja. De organiska jordarna har en maktighet på 1 – 3 meter och under dessa finns lösa leror med maktigheter på upp mot 25 meter. Marken utgörs i övrigt av fyllnadsmassor i området kring Stockholmsmässan och några mindre uppstickande fastmarkspartier med berg i dagen.

Hydrogeologi

Området kring Sjöängen och Råby gård består av organiska jordar som bildades när Brännkyrkasjön växte igen och dikades ut. Denna naturliga lågpunkt påverkar områdets hydrologi än idag. Den stora lermaktigheten medför ett högt portryck på grundvattnet som finns under leran. Detta påverkar i sin tur

grundläggningsförhållandena och innebär en ökad risk för sättningar och jordrörelser.

Kolkälla

De delar av programområdets naturmark som består av torv utgör en kolkälla, vilket innebär att marken i dagsläget avger mer växthusgaser än den lagrar. Om dessa delar av programområdet dikas, torrläggas eller schaktas ytterligare kan det leda till att växthusgaser släpps ut snabbare än om markens lämnas orörd och hålls vattenmättade. För att minska utsläpp av växthusgaser från en kolkälla rekommenderas återvätning. Det kan exempelvis ske genom att naturmarken utgör en del av dagvatten- och skyfallslösningen.

Skyfall

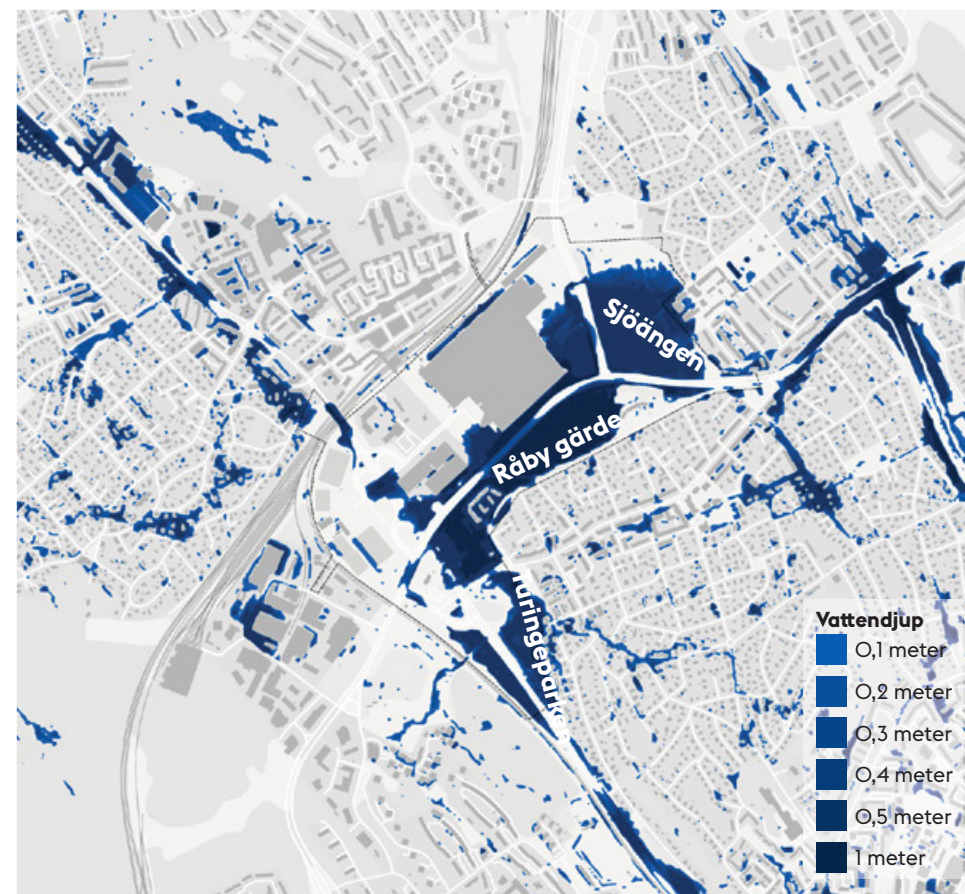
Delar av programområdet utgör naturlig lågpunkt för ett större avrinningsområde. Vid skyfall sker ytlig tillrinning huvudsakligen till de tre större grönområdena; Sjöängen, Råby gärde och Turingeparken. Alla tre är viktiga områden för ytlig fördröjning. De största tillflödena vid skyfall kommer söderifrån. Regnvattnet rinner ner i Turingeparken och Råby gärde och stora delar av parkområdena översvämmas. Avvattningen sker via allmänna vattenledningar och vattentunnlar. På grund av markförhållandena bedöms infiltrationskapaciteten i området vara begränsad.

Utöver ytlig tillrinning tillförs Råby gärde och Turingeparken större vattenvolymer via det allmänna dagvattennätet vid skyfall. Dagvattennätet är inte dimensionerat för att hantera skyfallsflöden, vilket innebär att vid en skyfallshändelse

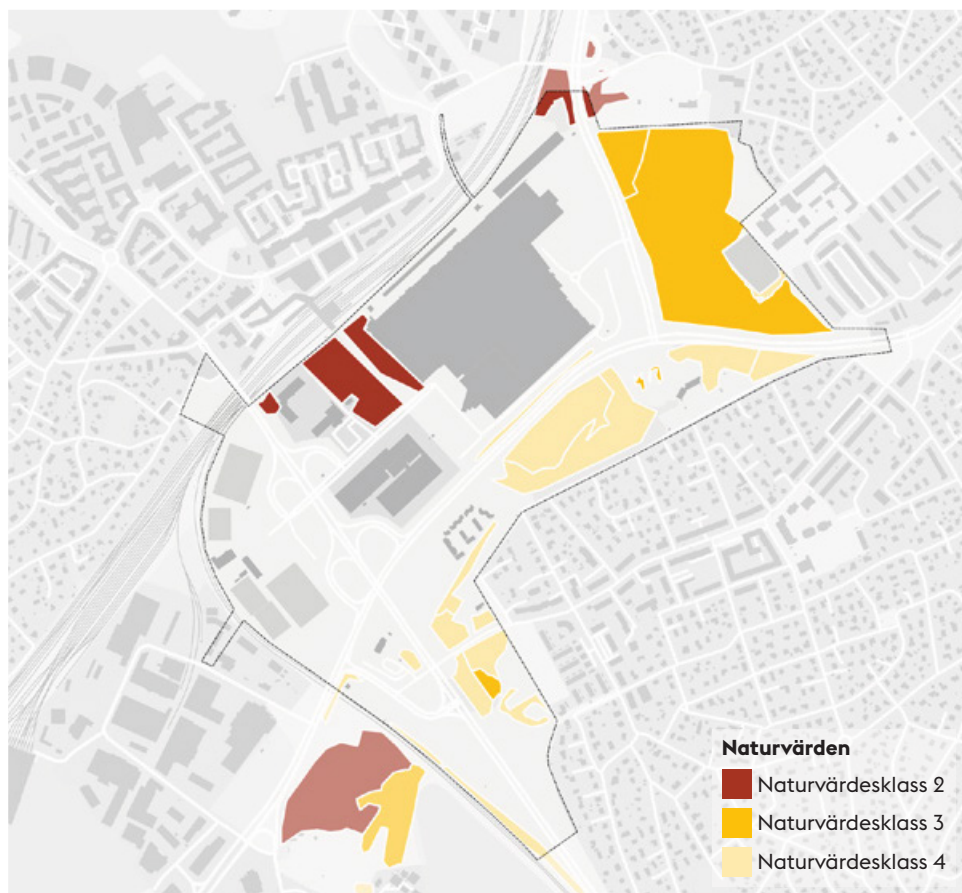
stiger trycknivån i ledningsnätet så att vatten strömmar ut bakvägen via brunnar. Turingeparken och Råby gärde utgör lågpunkt för både det stora ytliga och det ännu större tekniska avrinningsområdet och här sker den huvudsakliga upptryckningen från ledningsnätet.

Dagvatten

Programområdet ingår i det tekniska avrinningsområdet för Strömmen, Himmerfjärden och Mälaren-Fiskarfjärden. De delar av programområdet som leds till Strömmen och Himmerfjärden leds via reningsverk och de delar som ingår i Mälaren-Fiskarfjärdens avrinningsområde leds i separerade ledningssystem direkt till recipient. Lokala åtgärdsprogram är under arbete för både Strömmen och Mälaren-Fiskarfjärden.



Bilden visar maximala vattendjup och översvämningsutbredning vid klimatanpassat 100-årsregn.



Kartan visar naturvärden som påträffats inom och intill programområdet.

Ekologi

Ett naturvärdesobjekt ett avgränsat område i naturen som har identifierats för sina ekologiska värden. Naturvärdesklassen anger hur högt detta värde bedöms vara utifrån artvärde och biotopvärde. Cirka 30 procent av programområdet omfattas av någon form av naturvärde. Två objekt med höga naturvärden, fyra med påtagliga värden och tio med visst värde påträffades. Objekt med högsta naturvärde påträffades inte. De högsta naturvärdena finns inom programområdets ekmiljöer. De har goda förutsättningar för biologisk mångfald i form av grova träd, förekomst av hålträd allmän förekomst av död ved samt förekomst av bärande och blommande buskar och träd.

Skyddade arter

Inom området har fågelarter som återfinns i urbana naturmiljöer påträffats. Exempelvis björktrast, gråsparv och ringduva. Områdets

grova ekar med håligheter gör att det finns flera skogsduvor som häckar i området, särskilt vid Älvsjö Gård. Tillgång på träd med håligheter och gräsytor gör även att det häckar flera storrar i området. Programområdet medger viss möjlighet till födosök för skogslevande fladdermöss. Fyra fladdermusarter påträffades i nord-, syd- och östra delarna av området; nordfladdermus, större brunfladdermus, dvärgpipistrell och gråskimlig fladdermus. Flera pollinatörer som till exempel olika arter av gaddsteklar, skalbaggar ochflugor finns i områdets naturmiljöer.

Ekologiska spridningssamband

Programområdet är beläget i närheten av en spridningszon inom stadens ekologiskt särskilt betydelsefulla områden (ESBO) och ingår i habitatnätverket för ädellövskogsarter. Programområdet ligger utanför men angränsar till habitatnätverk för barrskogslevande fåglar.

Markföroreningar

Inom programområdet kan det potentiellt finnas markförorening avseende metaller, petroleumrelaterade föroreningar, PAH, PCB och/eller dioxiner på fyra av 13 fastigheter och pesticider på en fastighet.

Risk för olyckor

Huddingevägen och Åbyvägen är sekundära transportleder för farligt gods. Det innebär att de endast ska användas för målpunktstransport. På både Nynäsbanan och Stambanan sker transporter av farligt gods. Järnvägen innebär också risk för mekanisk påverkan vid urspärning. Utbyggnadsplaner finns för både Nynäsbanan och Stambanan. Det kan i sin tur öka risken med spår närmare programområdet och tätare turer. I Älvsjö verksamhetsområdes östra del finns en anläggning för fordonsgas. Anläggningen planeras att avvecklas.

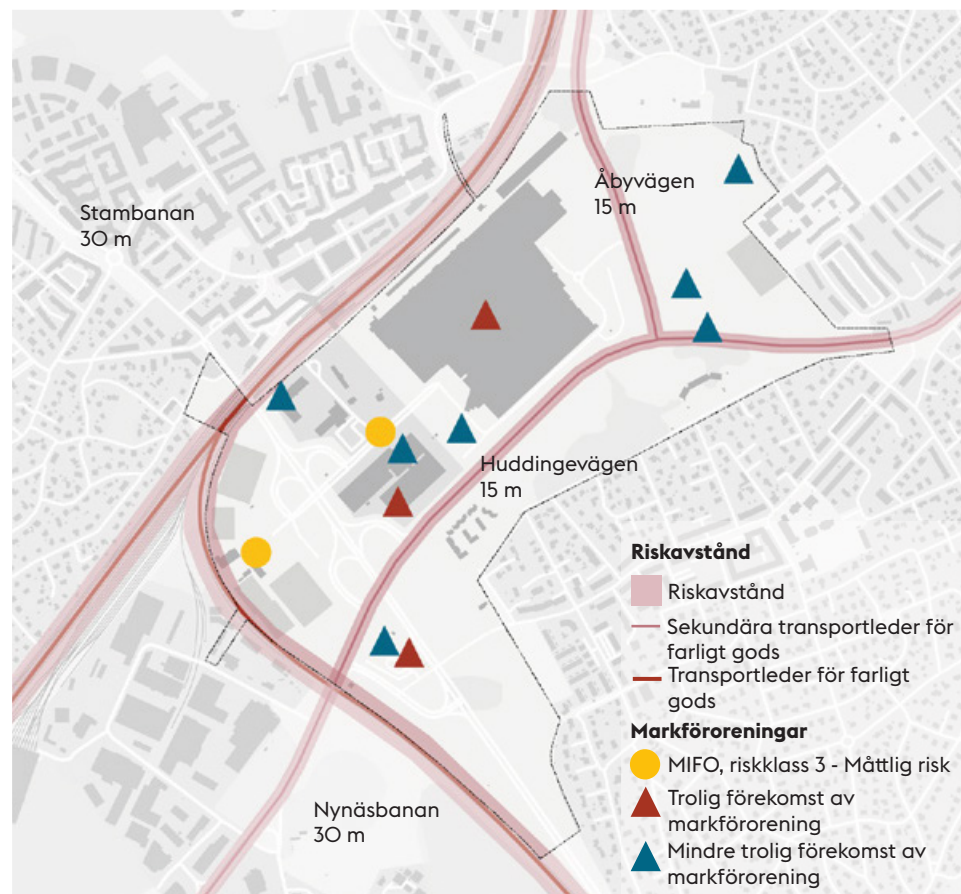
Bebyggelse bedöms kunna uppföras 15 meter från väggkant under förutsättning att brandskyddsåtgärder i yttervägg vidtas. För bebyggelse längs Nynäsbanan och Stambanan rekommenderas skyddsvstånd om 30 meter.

Buller

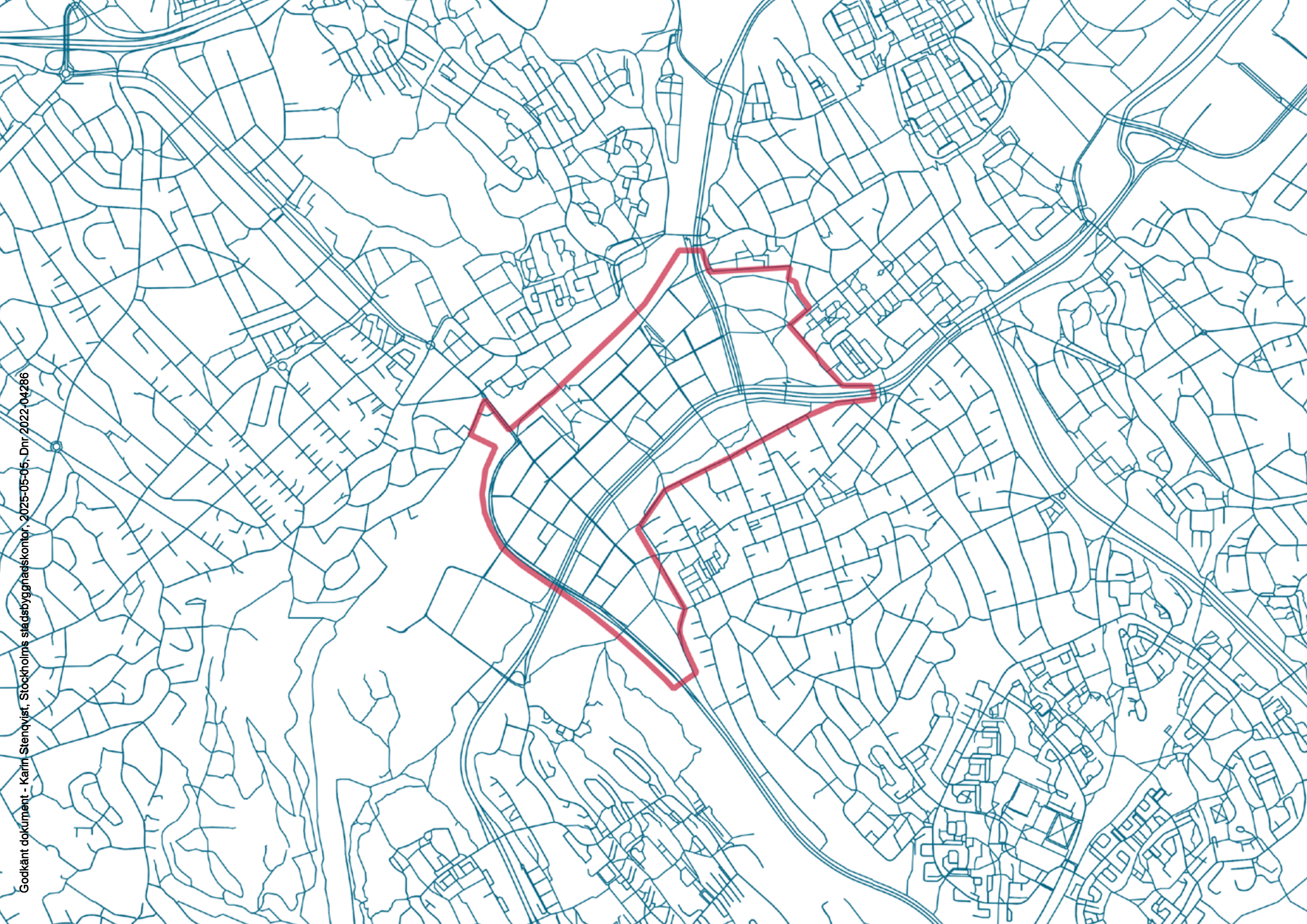
Programområdet påverkas av buller från Västra stambanan, Nynäsbanan samt Huddingevägen, Åbyvägen och Magelungsvägen. Ljudnivåerna inom programområdet varierar beroende på avståndet till väg och spår.

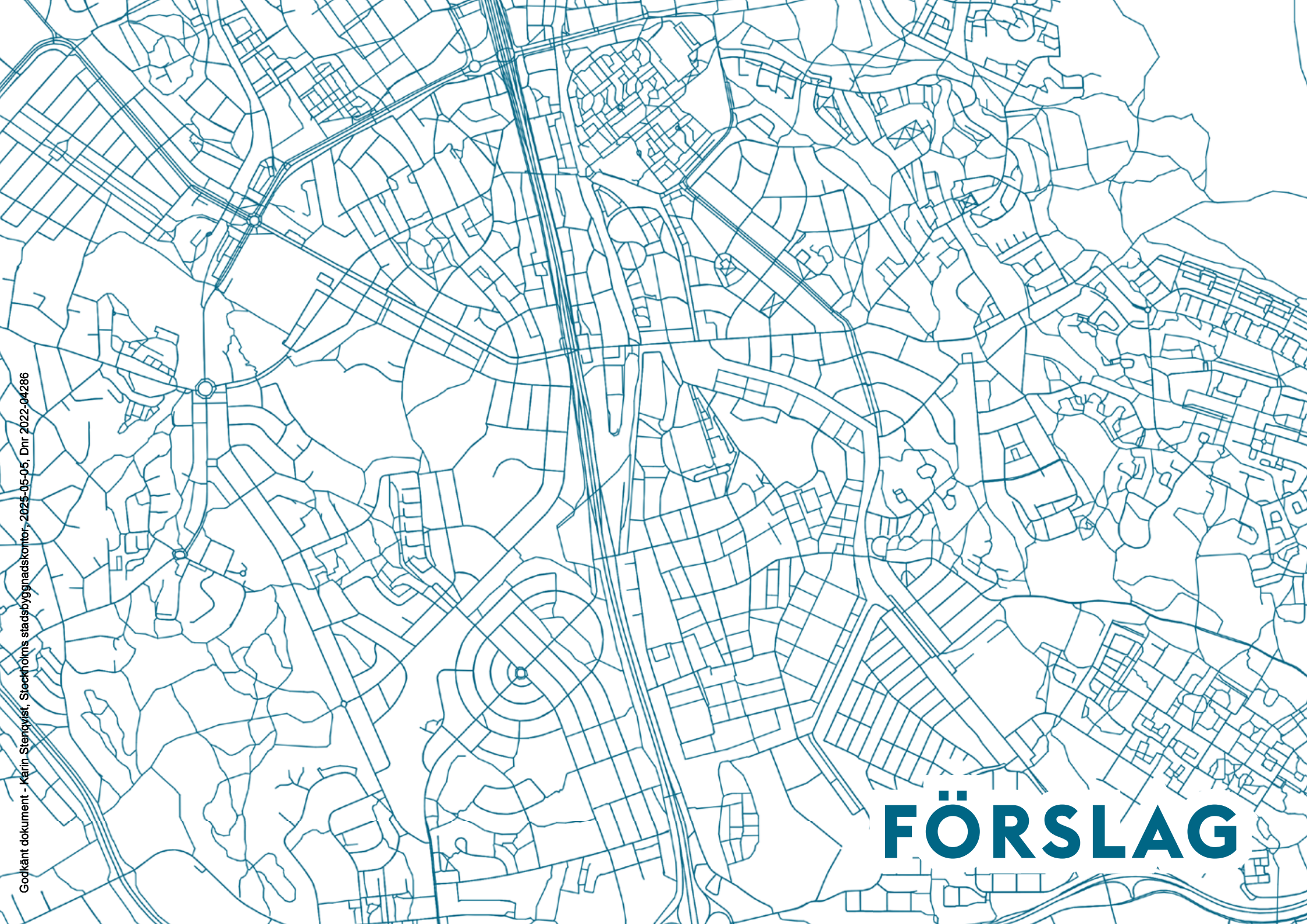
Värmeböljor

Programområdet har regelbundet utsatts för temperaturer på 29 till 44° C. I synnerhet området kring Älvsjömässan och Älvsjö IP uppvisar en tendens att nå höga temperaturer. Naturmarken inom programområdet har en svalkande effekt.



Kartan visar riskkällor och rekommenderade skyddsvstånd till bebyggelse samt potentiella riskobjekt för markföroreningar.





FÖRSLAG



Solbergaskogen

Mot Telefonplan

Solberga

Mot Västberga
och Södermalm

Kabelverket

Brännkyrka
kyrka

Mot Årstafältet och
Gullmarsplan

Örby slott

Älvsjövägen

Älvsjö C
Älvsjö gård

Mässvägen

Huddingevägen

Råby gårde

Gamla Huddingevägen

Örby

Älvsjöbadet

Turingsparken

Magelungsvägen

Älvsjöskogen

Hagsätraskogen

Mot Huddinge

Hagsätra

Högdalen



Teckenförklaring

T	Tunnelbana		Nya korsningar och övergångar över Huddingevägen och stambanan		Cirka 15 000 arbetsplatser centralt nära tunnelbana och pendeltåg	①	Ny underfart för gång-, cykel och biltrafik som förbinder området med Hagsätra
J	Pendeltåg		Befintliga kopplingar över och under stam- och Nynäsbanan som bevaras och/eller justeras		Cirka 7 000 bostäder i stora kvarter	②	Magelungsvägen i nytt läge
B	Bussterminal		Trafikleder omvandlas till stadsgator med lägre hastighet och fler korsningspunkter		Tio nya förskolor och två nya grundskolor fördelas jämnt över strukturen	③	Älvsjö gård öppnas upp och parken utvecklas till värdekärna
M	Områdets parkering samlas i mobilitetshus för att främja hållbart resande		Ett sammanhängande grönstråk bildas av områdets parker		Mässhall som eventuellt kan behållas och utvecklas för idrott och andra evenemang	④	Ny bro för gång och cykel som förbinder området med Solberga och Telefonplan
	Idrott placeras på Råby gärde och i Turingeparken samt bevaras på Sjöängen		Stadsgata möjliggör liv och rörelse med goda förutsättningar för bottenlokal		Hotell och studentbostäder bevaras	⑤	Brännkyrka kyrkas landskapsrum värnas och utvecklas
			En allé skapas och förbinder Älvsjö gård med Råby gärde		Torg skapas där viktiga stadsstråk korsar Mässvägen	⑥	En vattenspegel möjliggörs på Sjöängen
					Två nya kvartersparker skapas	⑦	En sociodukt binder samman Sjöängen med Råby gärde
					Flera fickparker skapas		

Mål för stadsutveckling



Älvsjödalen ska utvecklas till en regional och lokal målpunkt som väver samman söderort. Här finns utrymme för arbetsplatser, bostäder, idrott och kultur samt förskolor och skolor.

Strukturplanens skelett består av ett gent och lättorienterat nät av stadsgator och huvudgator. Här sker de huvudsakliga rörelserna genom stadsväven, med utrymme för kollektivtrafik och transporter. Det är också utformat och höjdsatt för att hantera och leda bort dagvatten och skyfall.

I de centrala delarna närmast bytespunkten ryms stadsdelens hjärta. Här är pulsen högst med höga hus, kontor, verksamheter och mötesplatser, med Mässvägen som pulsåder. Mellan stadsgatorna ryms mindre gator med mer fokus

på boende. Här är husen lägre och utrymmet för grönska större. Trafiken rör sig här på gående och cyklisters villkor.

Huvudgatorna, stadsgatorna, lokalgatorna och områdets gång- och cykelvägar bildar en finmaskig väv, Älvsjödalen blodomlopp, som kopplar till omgivande områden. Med sina trädplanteringar tjänstgör de samtidigt som ett grönt nätverk som bland annat bidrar till ett behagligt lokalklimat.

Ryggraden i Älvsjödalen är det gröna och blå parkstråket. De gröna områdena i dagens Älvsjö binds samman till ett större parkområde. En dalgång som rymmer rekreation, idrott och som har kapacitet att ta emot dagvatten och skyfall från ett stort omland.

Sammankopplande väv

Ett utvecklat nät av gator och stråk
som väver samman söderort.



Grönblå ryggrad

En sekvens av gröna rum
som har plats för skyfall och
samlande rum för rekreation.



Tät och kontrastrik blandstad

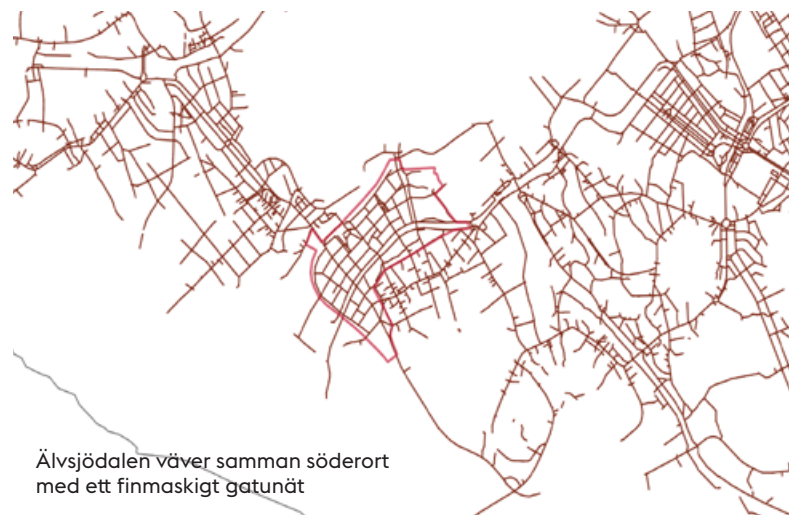
En varierad stadsbebyggelse
med en intensiv kärna och
mer stillsamma bostadsmiljöer.



Sammankopplande väv



Nya kopplingar över barriärer och en sammanhängande stadsväv gör Älvsjödalens till en tillgänglig och central plats.



Älvsjödalens blir en väl sammankopplad regional och lokal målpunkt i söderort som möjliggör rörelser till, i och genom en välintegrerad stadsväv. Huvudgator skapar en robust stomme och ett finmaskigt gång- och cykelnät.

Gatunätets kopplingar till de omgivande stadsmiljöernas huvudstråk gör att Älvsjödalens

får ett centralt läge i söderort. Närheten mellan funktioner och människor skapar förutsättningar för stadsliv. Gatornas olika karaktärer drar nytta av de vistelsekvaliteter som lägena ger samtidigt som de skapar variation i upplevelsen av stadsmiljön.

Stadsbyggnadsprinciper för ett sammankopplat gatu-, gång- och cykelnät

Nya kopplingar stärker stadsväven



Huvudgator leder genom trafik



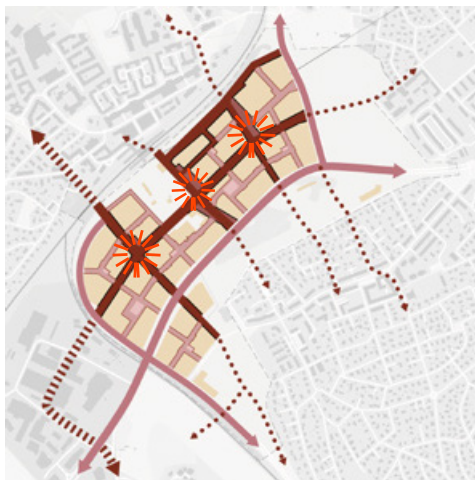
Stadsgator samlar stadslivet



Lokalgator skapar lugna rum



Torg placeras där flöden korsas



Hållbar mobilitet prioriteras



Nya kopplingar stärker stadsväven



För att Älvsjödalen ska bli den pusselbit som läker samman söderort och överbryggar de stora barriärerna behöver nya kopplingar skapas genom att stråk i omgivningen förlängs genom nya gator, gångvägar, övergångsställen, undergångar och broar. På så vis skapas en regional och lokal mötesplats. Strategiska samband till området stärks.

① Underfart under Nynäsbanan

Mässhvägen förlängs åt sydväst med en ny underfart under Nynäsbanan. Den kopplar därefter genom Älvsjö verksamhetsområde och vidare mot Hagsätra. På så sätt kopplas områdets centrala huvudgata, Mässhvägen till Hagsätra, vilket stärker det strategiska sambandet enligt översiktsplanen.

② Gång- och cykelbro över stambanan

En ny gång och cykelbro över Stambanan föreslås placeras så att den binder samman Solberga med ett av stråken tvärs genom Älvsjödalen mot Bandhagen. Den föreslås börja stiga vid multiarenan och landa väster om spåren vid Folkparksvägen som leder mot Telefonplan. På så vis stärker den det strategiska sambandet i översiktsplanen.

③ Fler övergångar över Huddingevägen

Utöver nämnda passager tillkommer flera signalreglerade övergångar där fotgängare och cyklister kan korsa Huddingevägen. De är placerade för att koppla vidare över Råby gårde söderut via viktiga stråk genom Örby mot Bandhagen, Högdalen och övriga söderort.

④ Sociodukt över Huddingevägen

Områdets park- och idrottsstråk, den grönblå ryggraden som också kopplar till omgivande stadsdelar och naturområden, binds på ett säkert samman över Huddingevägen via en generös bro, en sociodukt. På ömse sidor vägen leder uppbyggd mark med tillgänglig lutning upp till sociodukten. Den uppbyggda marken fungerar även för att skärma av buller från Huddingevägen.

Huvudgator, stadsgator och lokalgator ger plats för stadsliv

I strukturplanen för Älvsjödalen utgör nätet av huvudgator och stadsgator en del av stommen som är nödvändig för att uppnå vision och mål för stadsutvecklingen. De olika gatutyperna har olika funktioner i stadsväven vilket styr föreslagen utformning.

Huvudgator leder trafik genom stadsdelen

Huvudgatorna; Huddinge-, Åby- och Magelungsvägen är idag trafikleder och ska omvandlas till gator med kapacitet att erbjuda framkomlighet för genomfartstrafik av vikt för Stockholmsregionen. De ska omvandlas så att de blir en del i den urbana miljön. För att åstadkomma det behöver hastigheten vara lägre och mängden korsningar och övergångar fler. Då kan gatornas barriärverkan minskas. Längs gatorna planteras träd.

Stadsgator samlar stadslivet

Stadsgatorna fungerar som huvudstråk för gång, cykel och kollektivtrafik. De kopplar samman omgivande stråk och utgör den stomme som bidrar till en gen-

och lättorienterad stadsstruktur. Här koncentreras målpunkter, arbetsplatser och butiker i en livlig stadsmiljö. Mässvägen blir det centrala stråket.

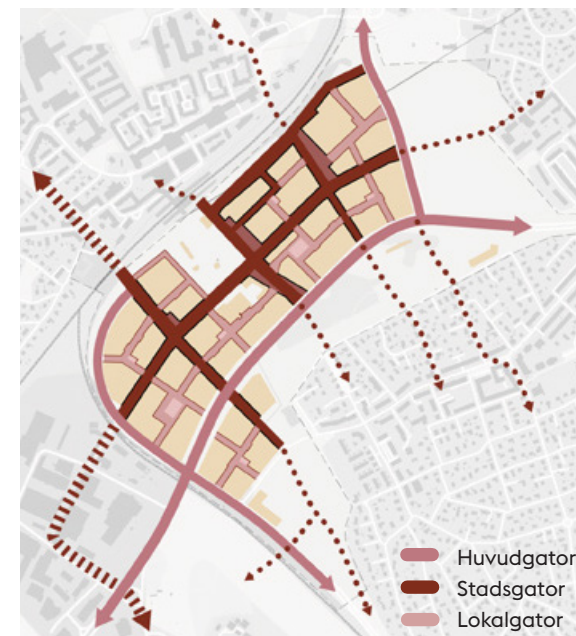
Gatorna utformas så att kollektivtrafikens behov kan samsas med behoven för verksamheter och bostäder. Stadsgatorna innehåller träd och annan grönska, dagvattenhantering och platser för vistelse. De ska utgöra attraktiva och upplevelserika stadsrum.

Lokalgator med låg fart skapar lugna rum

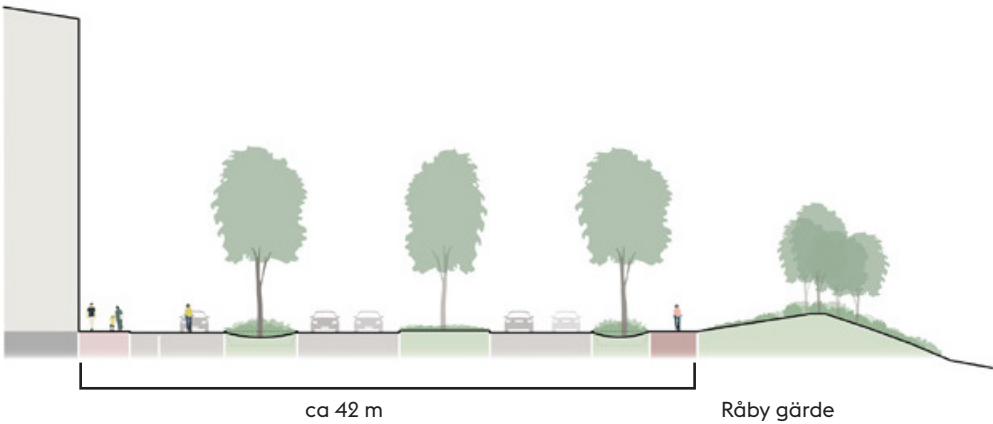
Innanför huvudnätet av stadsgator skapar lokalgator ett nät av mer stillsamma miljöer utformade för långsamma rörelser och vistelse.

Lokalgatorna bidrar till finmaskigheten i stadsväven och är utformade som lågfartsgator, med ett par förskjutna korsningar. Förskjutningen bidrar till lägre hastighet och mindre bullerspridning från omgivningen. I bullerskyddade lägen där lokalgatorna möts skapas plats för kvarter-sparker och fickparker. Gatan utformas med förgårdsmark, skiftande fasadliv, gatuträd och annan grönska som ger varierade stadsrum.

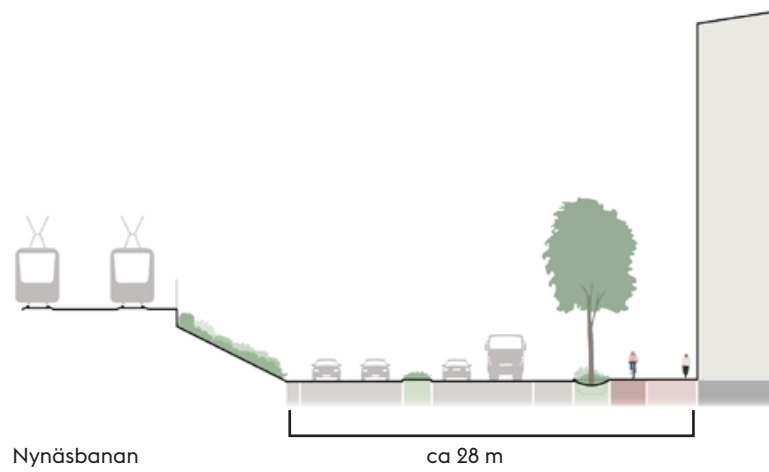
Det är möjligt att röra sig genom Älvsjödalen enbart via lokalgator för att ta sig till exempel till skola, förskola och de större parkerna.



Huvudgator

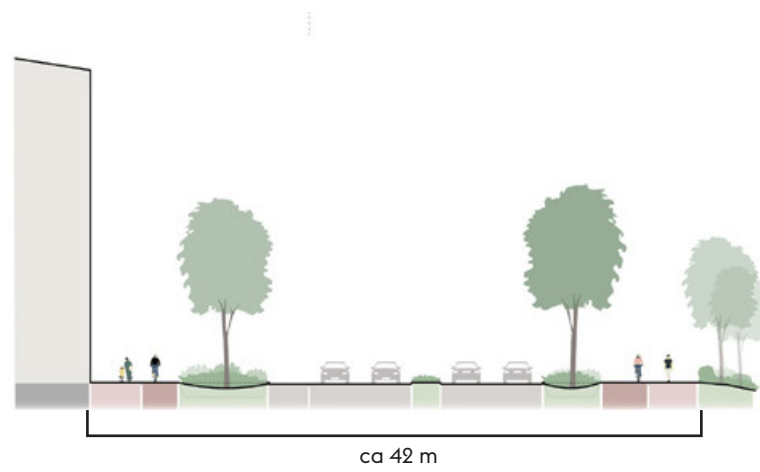


Huddingevägen



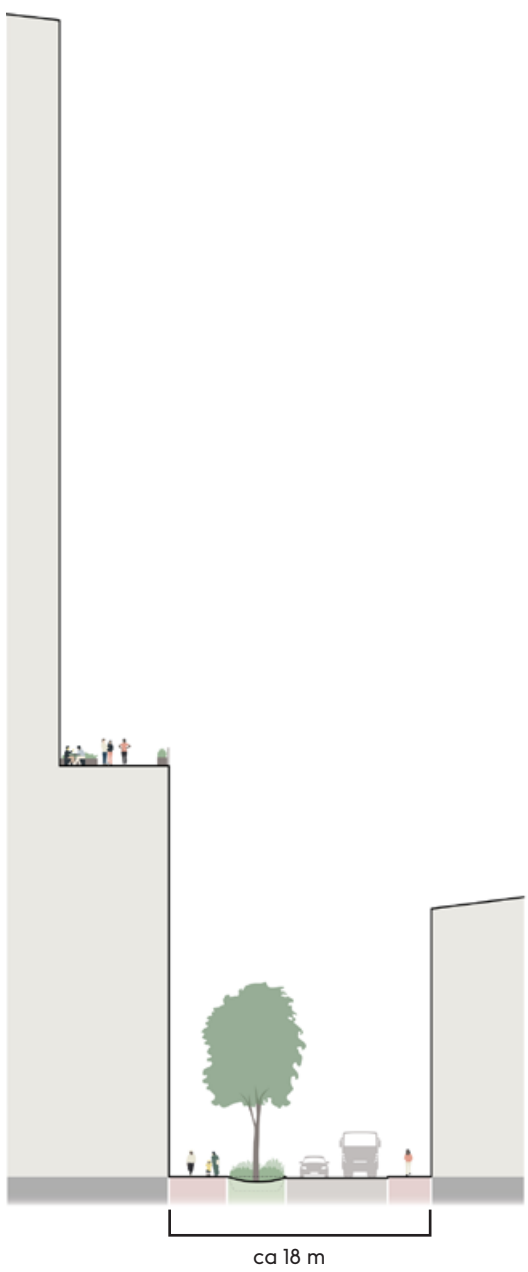
Nynäsbanan

Magelungsvägen

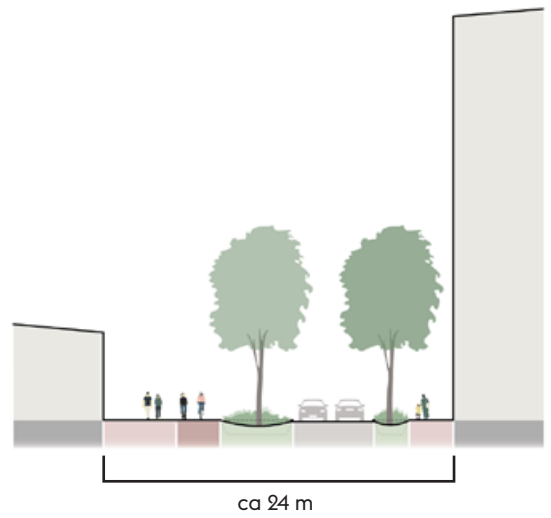


Åbyvägen

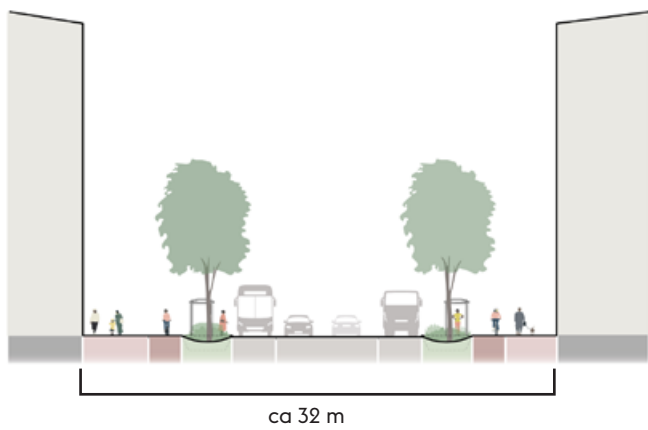
Stadsgator



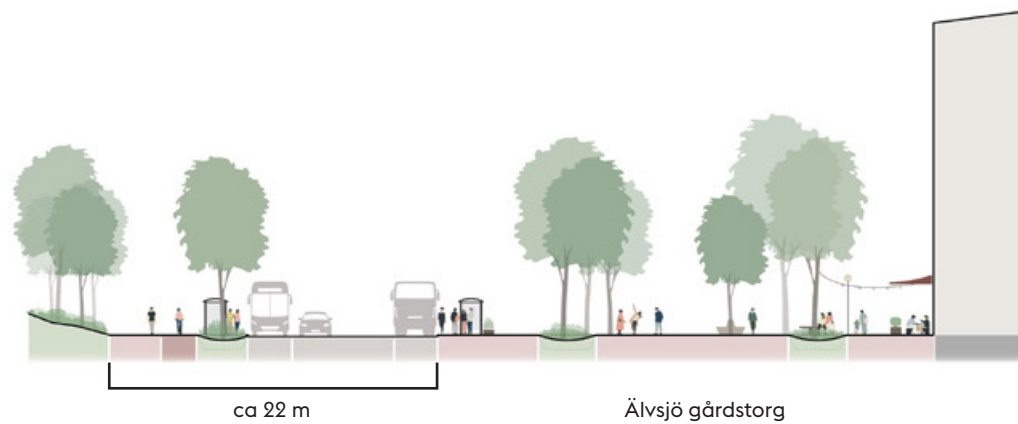
Idrottsstråket med buss



Idrottsstråket vid multihallen

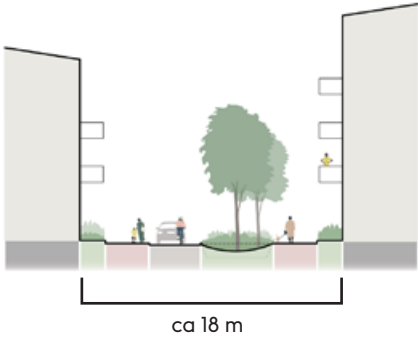
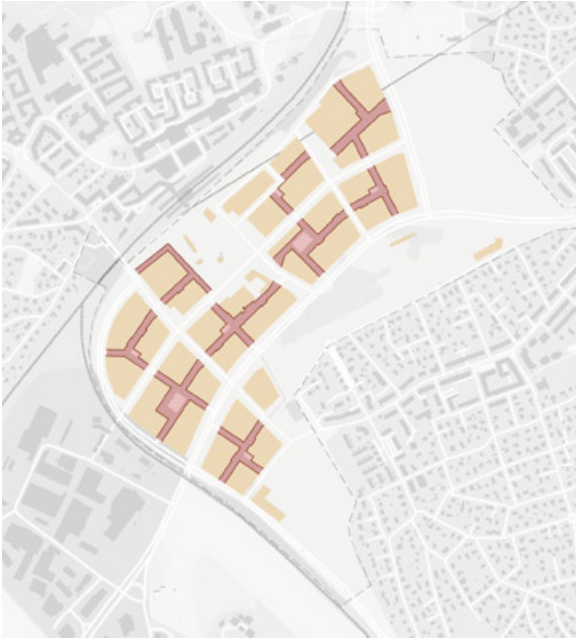


Mässvägen



Stationsgatan

Lokalgator

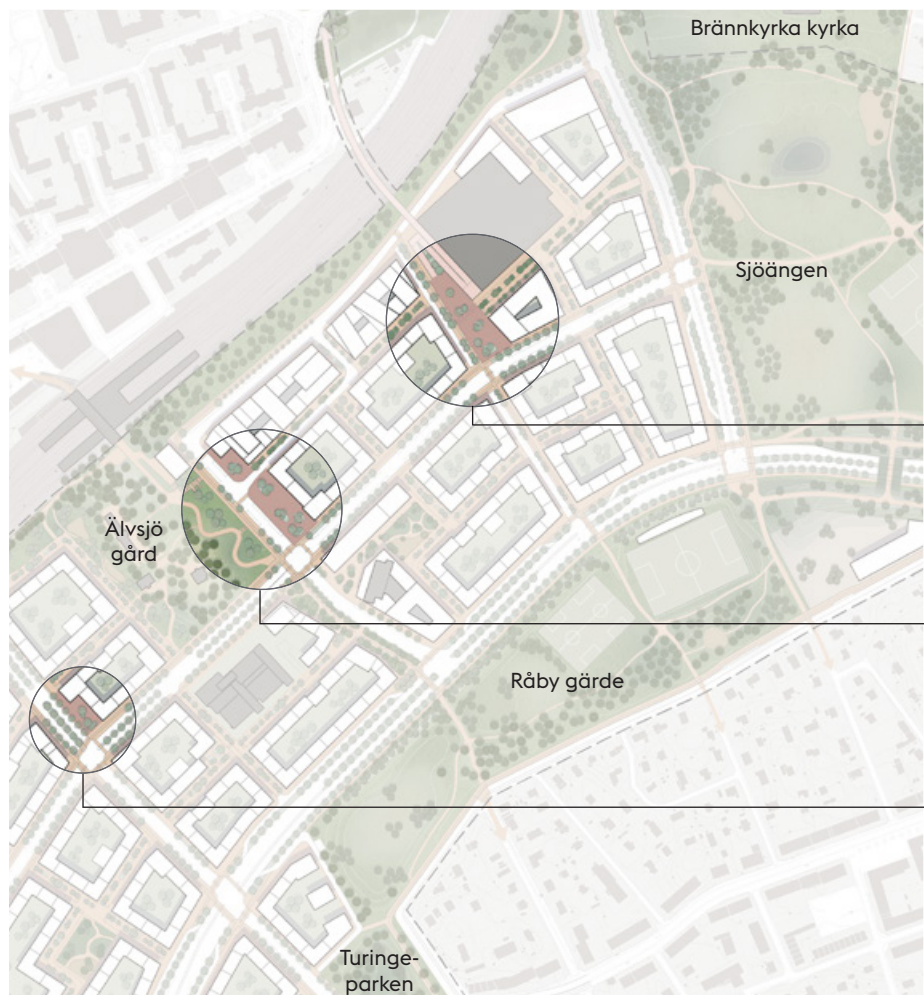


Lokalgata



Visionsbild av lokalgata med lugnare tempo och lägre skala. Förgårdsmark längs gatan. Ficktorg eller miniplats i förgrunden där två lokalgator möts.

Torg placeras där flöden korsas



Där viktiga stadsstråk korsar Mässvägen anläggs tre torg för vistelse och möten. Torgen ska ha väl avvägd storlek och ramas in av bebyggelse med aktiva och öppna bottenvåningar. De ska utformas för goda vistelsevärden med innehåll som attraherar olika grupper och åldrar.

Idrottstorget

Torget fungerar som entréplats till multiarenan och som en plats för vistelse och evenemang. Här finns grönska, sittplatser och lekmöjlighet.

Älvsjö gårdstorg

Torget vid bytespunkten ligger centralt i stadsdelen och fungerar som en aktiv urban park. Det bildar en samlingspunkt för boende och arbetande i området.

Magelungstorget

Vid korsningspunkten mellan det viktigaste huvudstråket, Mässvägen, och den korsande Älvsjövägen skapas ett torg.

Hållbar mobiltet prioriteras

Älvsjödalens ska utvecklas som en förebild för hållbart resande genom att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik samt andra mobilitetsåtgärder framför privatägda bil. Gatorna dimensioneras för en hållbar och attraktiv stad med gång-, cykel- och kollektivtrafik i fokus. Åtgärder ska vidtas för minskat bilberoendet och underlättande av hållbart resande.

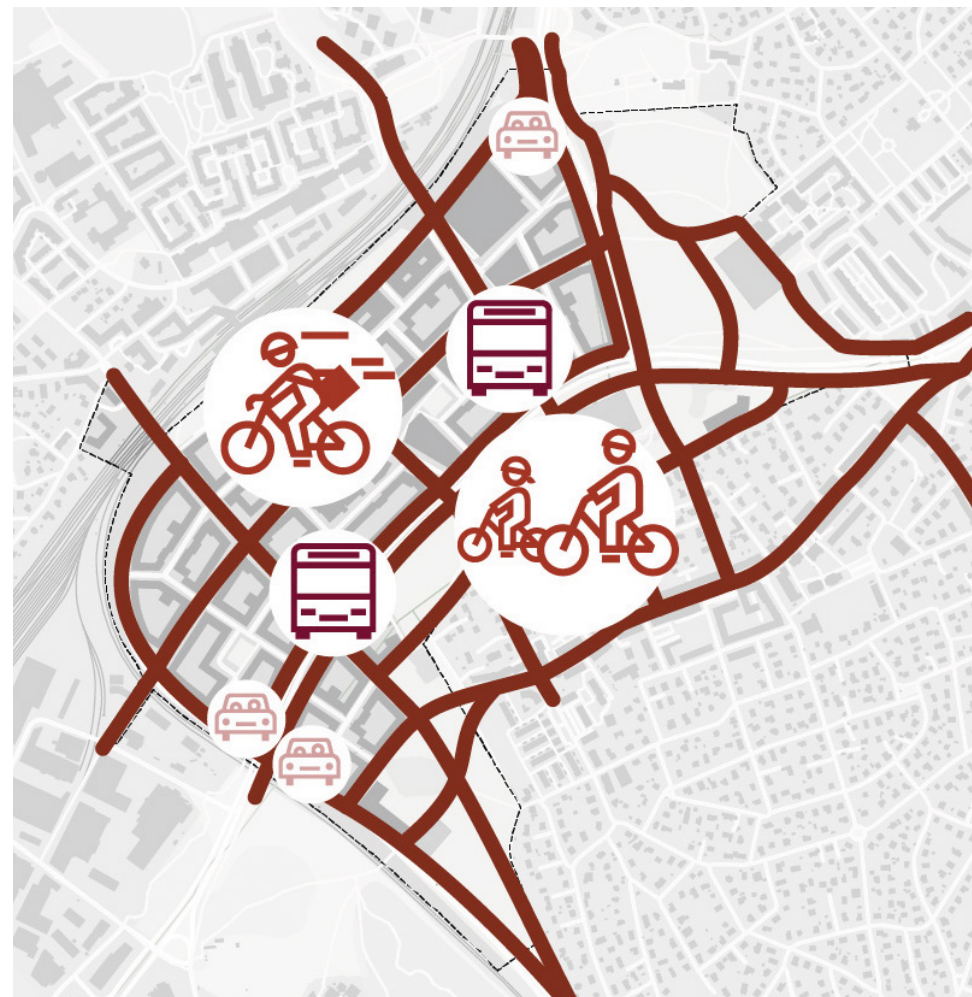
Hållbart resande ska vara enkelt och smidigt. Programområdets huvudsakliga stadsstråk fångar upp och kopplar samman gång- och cykelstråk i omgivande stadsdelar. De mest intensiva stadsmiljöerna med arbetsplatser och målpunkter koncentreras kring bytespunkten för kollektivtrafik.

Parkering

Detta uppnås bland annat genom en samordning av mobilitets- och parkeringslösningar samt mobilitetsåtgärder som exempelvis bilpooler och parkeringstal i linje med de mest ambitiösa nivåerna i gällande parkeringsriktlinjer för Stockholm.

Älvsjödalens bedöms kunna erbjuda en tillgänglighet till målpunkter i nivå med innerstaden.

På allmän gatumark kommer endast korttidsangöring och vid behov parkering för rörelsehindrade att möjliggöras. Områdets parkeringsefterfrågan för boende föreslås lösas i tre strategiskt placerade mobilitetshus, vilket möjliggör ett samnyttjande av parkeringsutbudet samt vissa mobilitetsåtgärder.



Grönblå ryggrad



En sekvens av gröna rum som har plats för skyfall och samlade rum för rekreation.



Älvsjödalén utvecklas till en stadsdel där det alltid är nära till grönska. De blöta och låglänta partierna utformas som en grönblå ryggrad som bidrar till områdets karaktär och vistelsevärden.

Marken omformas så att vatten leds till delar av parkstråket som tål att översvämmas. De befintliga grönområdena

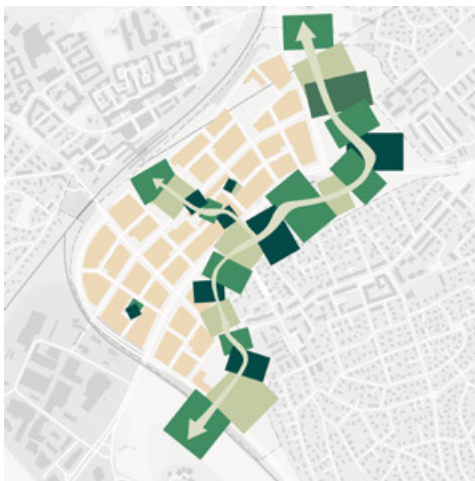
binds samman till ett nätverk av små och större platser och parkrum att röra sig genom och samlas i. Nya tillgängliga passager över Huddingevägen, Åbyvägen och Magelungsvägen skapas. På så vis blir parkstråket en samlade plats för flera stadsdelar.

Stadsbyggnadsprinciper för en grönbå ryggrad

Sammanhängande stråk i söderort



Mötesplatser med olika funktioner



Fler träd gynnar klimatet



Skyfallsvatten leds till parker



Tunnelbanemassor formar marken



Stora gröna bostadsgårdar



Sammanhängande stråk i söderort med mötesplatser för olika funktioner

Den grönblå ryggraden består av tre befintliga grönområden som sammanfogas till ett parkstråk. Dessa binder samman Älvsjödalen med omgivande gröna områden. Därmed skapas en rekreativ länk som stärker det strategiska sambandet mellan Hagsätra, Älvsjö och Telefonplan. Den grönblå ryggraden innehåller rum med olika karaktär och funktioner.

För att aktivera parker och grönstråk tillförs nya ytor för lek, spontanidrott och rekreation. Parkerna får både lugna och aktiva zoner för att tillgodose olika behov. Mindre lekplatser placeras nära bostäder, medan större parker utvecklas med funktioner som skapar sociala mötesplatser och möjligheter till motion.

Sjöängen

Här föreslås en park med lågpunkter och vallar för att leda och samla dagvatten och skyfall. Nedanför kyrkan placeras en öppen

vattenspegel med kyrkan i fonden. Upphöjda gångstråk möjliggör promenader och passage genom parken även när det regnat mycket. Befintliga äldre ekar vid kyrkan sparas. Övriga träd sparas där det är möjligt och eller kompletteras med nya trädplanteringar för att rama in och skapa rum. Fotbollsplanen vid skolan sparas. Gång- och cykelbron över Huddingevägen föreslås ersättas med en generös och grön planskild passage som på ett tydligare sätt kopplar ihop Sjöängen och Råby gärde. En så kallad sociodukt,

Råby gärde

Parken utformas likt Sjöängen med vallar och skälningar för att leda och samla dagvatten och skyfall. Vissa delar föreslås vara blöta ofta och andra mer sällan. Där marken inte omformas, framförallt mot Råbyvägen kan befintliga träd sparas som dungar och ridåer. Avsikten är att spara så mycket vegetation som möjligt samtidigt som stora mängder vatten kan hanteras.

Majoriteten fotbollsplanerna från Älvsjö idrottsplats föreslås placeras här. Även spontanidrott och lek möjliggörs. Idrottsytorna blir med sin placering i det sammankopplande park- och idrottsstråket naturliga mötesplatser mellan stadsdelarna. De är placerade i anslutning till föreslagna grundskolor vilket skapar förutsättningar

för barn att tryggt och enkelt röra sig mellan skola och fritid.

Passagen mellan Råby gärde och Turingeparken vidgas då de tillfälliga bostäderna föreslås ersättas med parkmark, så att grönstråket upplevs hänga samman.

Turingeparken

Magelungsvägens bro ersätts med en förlängning av Älvsjövägen som övergår i ett cykelstråk. Parkens befintliga kvaliteter med uppvuxna träd och lekytor föreslås sparas och förfinas samtidigt som omgivande impedimentsytor avses förädlas och införlivas i parken. Mot Hagsätra och grönområdena kring Älvsjöbadet placeras ytterligare en skola samt en fotbollsplan.

Turingeparken

Råby gärde

Älvsjö gård

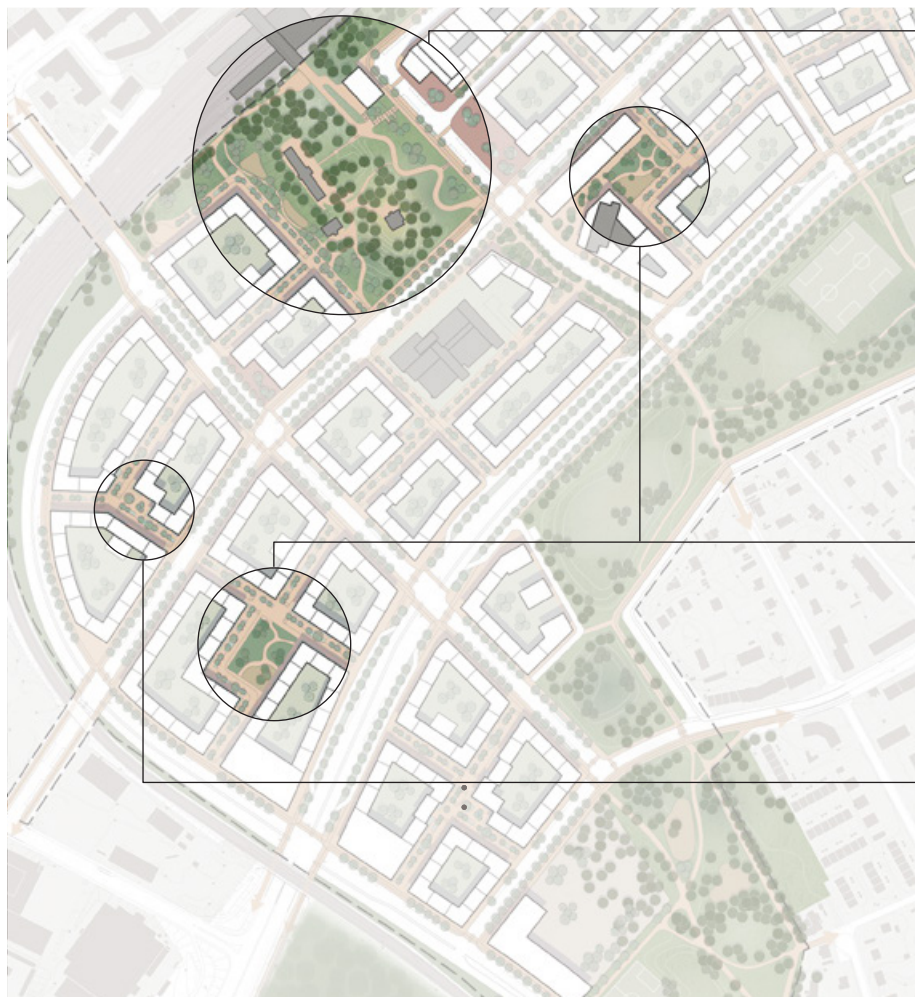
Sociodukt

Sjöängen

Vattenspegel

Flygvy över nytt stadsområde med bostäder, parker, gångstråk och en vattenspegel vid Brännkyrka kyrka.

Översiktsvy över programförslaget. Ett sammanhängande park- och idrottsstråk i förgrunden. En sociodukt kopplar samman över Huddingevägen. Vattenspegel på Sjöängen framför Brännkyrka kyrka.



Älvsjö gårdspark

Parken runt Älvsjö gård öppnas upp för allmänheten och rustas för att fungera som en central park. Bron tas bort för att skapa en sammanhängande park. Äldre träd avses sparas. Parken avses utökas mot väster och får därmed en plan del i nivå med gatan som föreslås rymma bland annat en lekplats. Runt Älvsjö gård lyfts den historiska miljön med äldre träd fram och den föreslås öppnas upp och utökas med ytor för lek. Parken övergår i öster i ett parktorg till ett grönt stråk som vävs samman med parken på Råby gärde.

Kvartersparker

I de inre delarna av stadsstrukturen som präglas av lokalgator föreslås två mindre kvartersparker avsedda som mötesplatser. Här finns plats för större träd, lekytor och sittplatser.

Fickparker

Längs lokalgatorna breddas på ett par ställen trottoaren i hörnor. På så vis skapas utrymme för till exempel ett större träd och en bänk.



Visionsbild av Sjöängen norrut mot Brännkyrka kyrka.
Vattenspiegel framför kyrkan. Programförslagets
bebyggelse samt Åbyvägen till vänster i bild.

Stadsstruktur där grönska får ta plats



Fler träd gynnar klimatet

Områden med uppvuxna träd värnas där det är möjligt. Särskilt värdefulla är ekmiljöerna intill Brännkyrka kyrka, på båda sidor om Åbyvägen samt vid Älvsjö gård.

Längs alla gator planteras träd för att stärka den ekologiska infrastrukturen, bidra till ett behagligt mikroklimat samt binda koldioxid. I stadsväven skapas mindre platser i hörn, och vid breddning av gångbanan, med utrymme för större träd.

Stora gröna bostadsgårdar

Eftersom gårdarna generellt inte avses underbyggas med garage ges goda möjligheter till gröna gårdsrum med stora träd. Gårdarna är orienterade i riktning sydväst – nordöst vilket ger ett bra dagsljusinfall. Avsaknaden av underjordiska garage minskar mängden betong vil-

ket minskar stadsutvecklingens klimatpåverkan.

Bostadsgården är en viktig plats som skapar en trygghet i ett tätt stadssammanhang. Gårdarna i Älvsjödalen är stora nog att rymma flera funktioner som gemensamma uteplatser, lek och cykelparkering, vilket bidrar till boendekvaliten.

Kringbyggda gårdar ger bra förutsättningar för att hantera buller då lägenheter kan få en tyst sida. Bostadsgårdarna är också stora nog för att kunna samutnyttjas med förskolor som är placerade i bottenvåningar.



Tunnelbanemassor blir till mark så att vatten leds till parker



Visualisering av dammen på Sjöängen.

Strukturplanen är utformad så att den grönbå ryggraden kan omhänderta stora vattenmängder. Områdets låglänta delar lämnas obebyggda och utvecklas till ett sammanhängande park- och idrottsstråk, en central kvalitet för både Älvsjödalén och för omgivande områden.

Massor blir mark

För att leda bort vatten från den föreslagna bebyggelsen behöver marknivåer höjas i delar av området. Bergmassor från bygget av tunnelbanan kan återanvändas inom programområdet för att bygga upp och stabilisera befintlig mark. Genom att använda massor lokalt kan en stor mängd transporter minimeras med en bättre trafiksituation och lägre koldioxidutsläpp som följd.

Vatten leds till parker

Ny bebyggelse placeras över den högsta vattennivå som beräknats vid ett klimatanpassat 100-årsregn. Inom bebyggelsestrukturen höjdsätts gator och kvarter så att flödesvägar mot den grönbå ryggraden möjliggörs och att lokala, instängda lågpunkter i gatunätet undviks. Under Nynäs-

banan skapas lågpunkter. Höjdsättningen har utförts så att avrinningen mot dessa minimeras. I övrigt leds allt vatten ut till kringliggande parker vid skyfall. Dagvatten renas och fördröjs lokalt inom strukturen och det vatten som inte kan hanteras leds till parkstråket för fördröjning.

Parkstråket anpassas och utformas med lågpunkter och vallar så att vissa delar kan vara blöta ofta, andra mer sällan vid extrema väder och årstidsväxlingar. Efter skyfall kan vattnet ledas bort gradvis genom ledningsnätet. Parkerna dimensioneras för att kunna hantera ett klimatanpassat 100-årsregn. Parkerna ska utformas så att vattnet blir en tillgång som bidrar till vistelsevärden och karaktär.



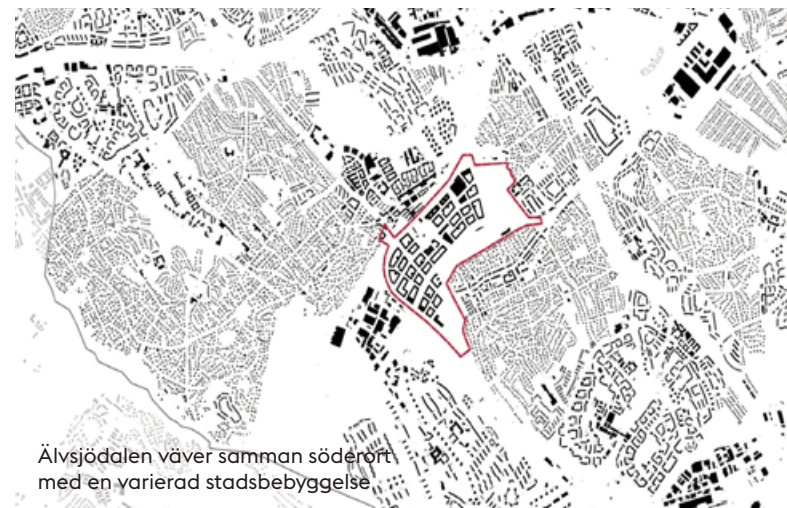
Åtgärder och medskick viktiga för att åstadkomma ett gott skyfallsomhändertagande

- 1 Turingeparken - Nedsänkt park
- 2 Råby gårde - Nedsänkt park
- 3 Säkerställ avvattningspunkt
- 4 Sjöängen - Bibehållen park
- 5 Eventuell upphöjd gångväg
- 6 Möjlig skyfallsåtgärd
- 7 Fördelning av skyfallsflöde
- 8 Anpassa kvarter utifrån skyfall, behåll flödesvägar
- 9 Passage översvämmas vid skyfall
- 10 Möjlig skyfallsåtgärd
- 11 Passage översvämmas vid skyfall
- 12 Säkerställ avvattningspunkt i lågpunkt
- 13 Säkerställ flödesväg
- 14 Lågpunkt - Ytligt inlopp till park
- 15 Lågpunkt - Ytligt inlopp till park
- 16 Lågpunkt - Ytligt inlopp till park
- 17 Dagvattentrümma
- 18 Dagvattentrümma

Principer för utformning för fördröjning av vatten

- Våta ytor vid normala regn
- Yta för fördröjning upp till 30-årsregn
- Yta för skyfallshantering
- Dagvattentrümma
- Flödesriktning
- Flödesriktning i grönbältsstråket
- Lågpunkt - ytligt inlopp till park
- Avtapningsmöjlighet

Tät och kontrastrik blandstad



I Älvsjödalen finns förutsättningar för en hög täthet och puls med bra lägen för arbetsplatser. Här skapas blandstad med ett rikt innehåll i hjärtat närmast bytespunkten och längs stadsdelens pulsåder, Mässvägen.

och lugnare miljöer mellan de större stråken.

En robust rutnätplan, med stora kvarter, ger flexibilitet och möjliggör varierande karaktär och skala i stadsrum och stadsbild.

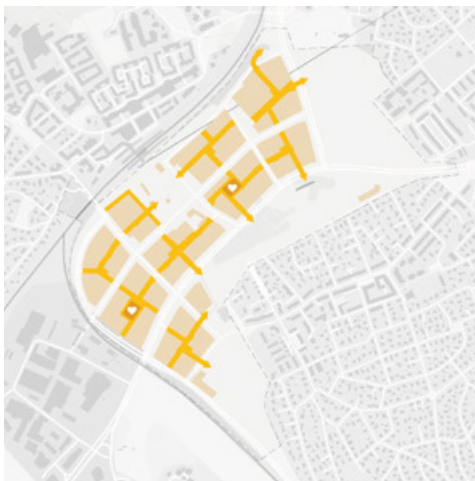
I hela programområdet skapas goda lägen för bostäder och vardagsliv med lägre skala

Stadsbyggnadsprinciper för en tät och kontrastrik blandstad

Stadsliv i centrala stråk



Lokalt liv vid lugna gator



Kontrastrik stadsbild



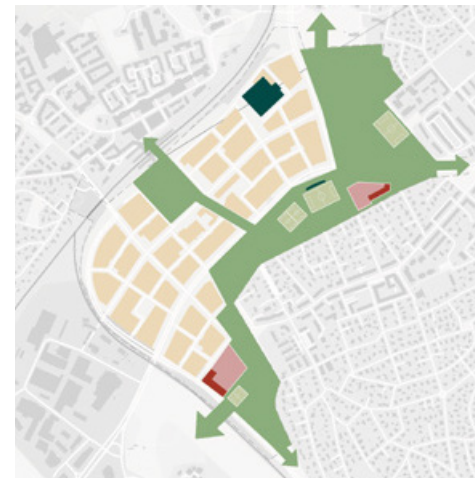
Stora kvarter skapar möjligheter



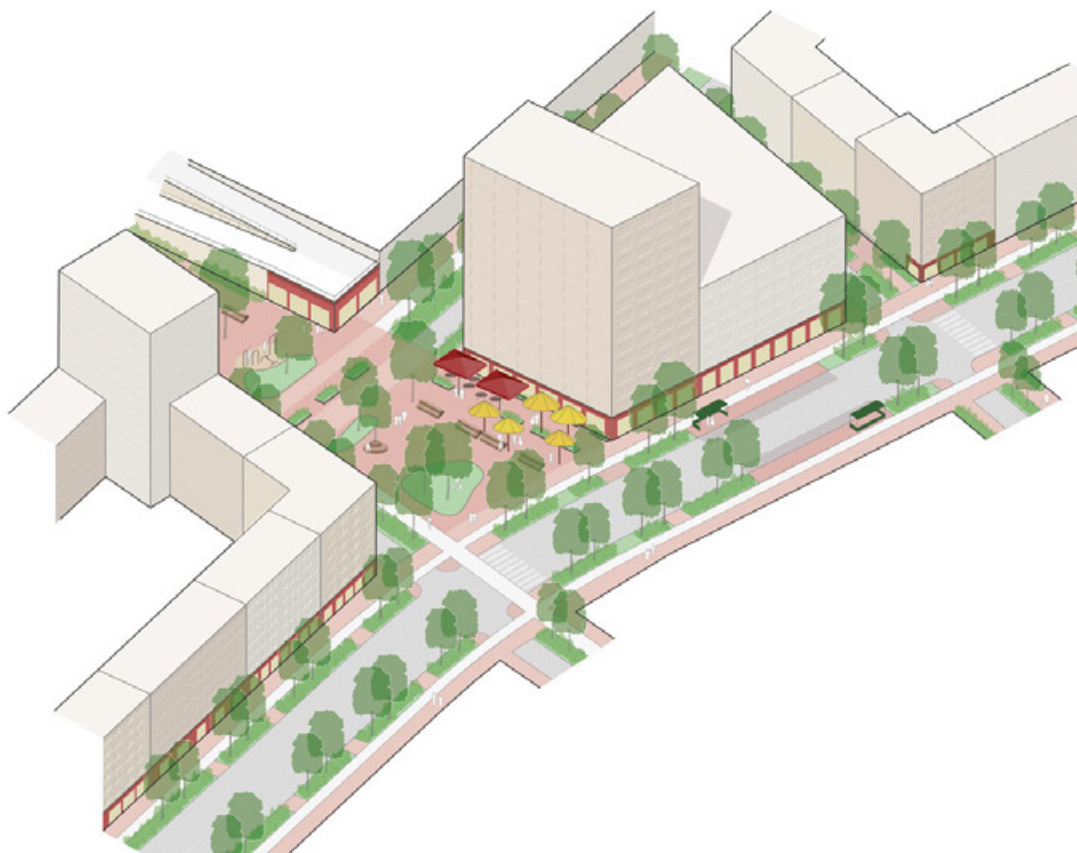
Lyft fram platsens historia



Idrott som målpunkt



Stadsliv i centrala stråk



Bilden visar ett exempel på bebyggelse längs med Mässvägen och Idrottstorget. I förslaget är den generella byggnadshöjden mellan sex och sju våningar.

Stadslivet koncentreras längs de centrala stråken med lokaler i bottenvåningar, målpunkter och arbetsplatser. Stråken utformas för gående, cyklister, kollektivtrafik och bilar. De ska utgöra attraktiva och upplevelserika stadsrum.

Blandstad i kärnan

Det viktigaste stråket är Mässvägen, som löper genom stadsdelens mitt och kopplar samman torg och viktiga korsningspunkter. Två riktningsändringar längs vägen skapar variation i det långsträckt stadsrummet. Med bytespunkten centralt, levande bottenvåningar, busslägen och torg ges goda förutsättningar för ett aktivt stadsliv. Närheten till kollektivtrafik och ett sammankopplat gatunät skapar goda lägen för kontor, handel, restauranger och kultur längs större stadsstråk och vid torg. För att främja mångfald bör lokalerna ha varierande storlek. Dessa blandas med bostäder för att undvika obefolkade stadsrum kvällar och helger. Andelen bostäder ökar längre från centrum.

Kulturlivspotential

När Älvsjödalens omvandlas till blandstad ska det beredas plats för kulturlivet för att tillvarata potentialen att förstärka den kulturella infrastrukturen i denna del av söderort.

Utformning av bebyggelse längs stadsgator

Mot stadsgatorna, runt noder och korsningspunkter är bebyggelsen sammanhållen. Kvarterens fasader möter trottoaren i fastighetsgräns. Fasaderna ska stödja stadslivet, till exempel med många entréer och glasparter i bottenvåningarna. Entréer vänder sig mot gatan och är genomgående mot bostadsgårdar.



Visionsbild åt sydöst från Älvsjö gårds park och den nya tunnelbanan. Vy mot det centrala torget till vänster, och det centrala stråket Mässvägen i fonden. Högre skala och mer intensivt stadsliv. Till höger i bild är allén ned mot Råby gårde och idrottsplatsen.

Lokalt liv vid lugna gator



Bilden visar ett exempel på lokalgator som möts vid en fickpark. I förslaget är byggnadshöjden mellan fem och sex våningar med inslag av fyra.

Mot lokalgatorna är bebyggelsen lägre, mer uppbruten och varierad. Den lugnare trafiken ger förutsättningar för ett annat gatuliv med utrymme för grönska.

Där lokalgatorna möts skapas lägen för kvartersparker och små fickplatser. Det skapar utrymme för grönska och rekreation nära hemmet i bullerskyddade miljöer. Förgårdsmark, gatuträd och annan grönska skapar levande och omväxlande stadsrum. Det är möjligt att röra sig genom Älvsjödalens via de lugnare lokalgatorna för att ta sig till exempel till skola och förskola eller de större parkerna. Längs lokalgatorna, föreslås visst inslag av lokaler för småskalig kvartersparkerna eller fickplatserna.

Utformning av bebyggelse mot lokalgator

Varierade fasadliv åstadkommer ett upplevelserikt gaturum. Byggnadernas översta våningar kan med fördel varieras med indragna delar, terrasser och takkuper. Grön förgårdsmark och sekun-

dära entréer i form av entrétrappor ger variation och liv till gaturummet. Entréer vänder sig mot gatan och är genomgående mot bostadsgårdar.

Skolor

För att möta de behov som uppstår i och med föreslagen utveckling av området föreslås två nya grundskolor. Den ena vid Råbyvägen och den andra vid Turingeparken. Bägge skolorna är placerade intill park- och idrottsstråket.

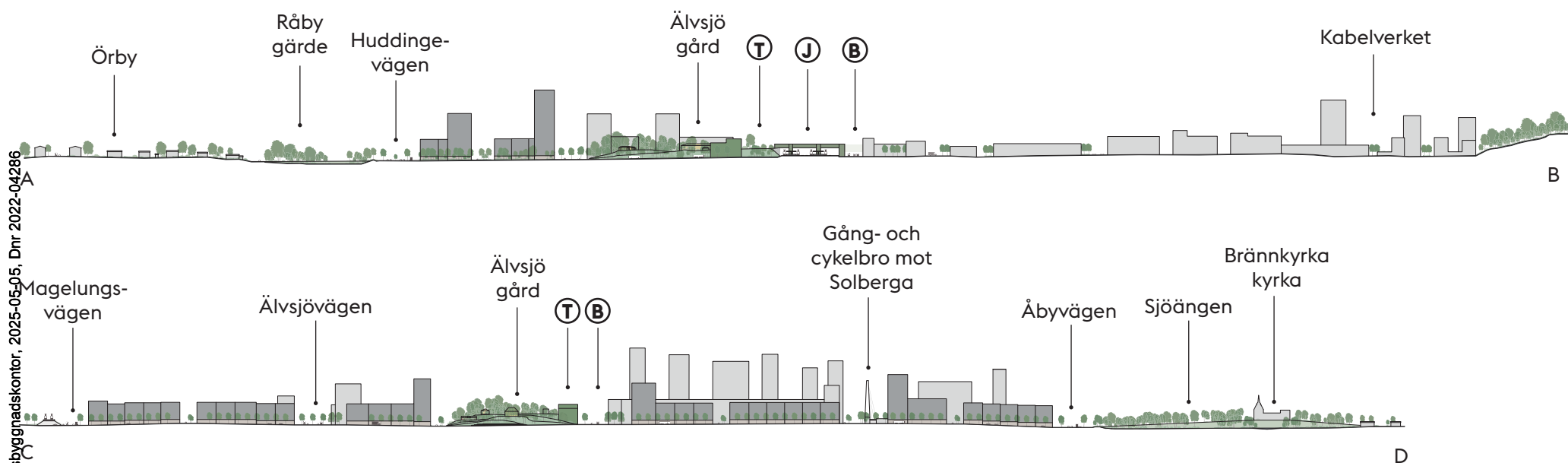
Förskolor

Förslaget innehåller tio nya förskolor med sex avdelningar jämnt fördelade i bostadskvarterens bottenvåningar. Bostadsgårdarna och kvarteren har dimensionerats för att möjliggöra tillräcklig yta för bostadsgård samt friyta till förskolor. Placeringen i slutna kvarter ger förskolegårdarna en god ljudmiljö.



Visionsbild av lokalgata med lugnare tempo och lägre skala. Förgårdsmark längs gatan. Fickpark i förgrunden där två lokalgator möts.

Kontrastrik stadsbild



Stadssiluett

Den täta stadskärnan kring bytespunkten får en skala och siluett som gör platsen synlig på håll. Det befintliga hotellet, idag ensamt landmärke, blir en del av en grupp högre byggnader som ska utformas som en genomtänkt helhet. Torgen vid korsningspunkterna längs

Mässvägen kan markeras med högre byggnader. De höga husen ska placeras så att de inte skuggar torg och viktiga platser. Där Mässvägen byter riktning skapas fondmotiv. Byggnader i blickfånget ska ges en genomtänkt gestaltning och kan vara högre än den omgivande bebyggelsen. Beroende på

läge kan våningsantalen variera mellan fyra till åtta våningar, utöver den mest centrala kärnan och där viktiga korsningar markeras.

Bebyggelsefronter

Mot Sjöängen, Råby gärde och trafiklederna formas tydliga stadsfronter. Mot Turingeparken

föreslås bebyggelsen vara mer öppen. Bebyggelsefronten mot Magelungsvägen och Nynäsbanan kan vara något högre. Längs Järnvägsgatan, vid stambanan, planeras en större andel kontor och verksamheter. Här kan bebyggelsen ha en högre skala och variera i volym och utformning.



Stora kvarter skapar möjligheter



Strukturplanen för Älvsjödalen föreslår en kvartersstruktur där kvarterens mått medger olika byggnadstyper, innehåll och skalor.

De stora kvarteren gör strukturplanen flexibel över tid. Den tål både tät, urban bebyggelse med bostäder och verksamheter såväl som andra typer av bebyggelse. Denna flexibilitet ger möjligheter för utveckling av en mångsidig stad över tid. Kvarteren har getts tillräckliga mått för att säkra byggbarhet, goda boendekvaliteter och ljusförhållanden.

De stora kvarteren med gårdar som inte är underbyggda minskar behovet av pålning och möjliggör fler stora träd, vilket minskar stadsutvecklingens klimatpåverkan.

Lyft fram platsens historia

Brännkyrka kyrka

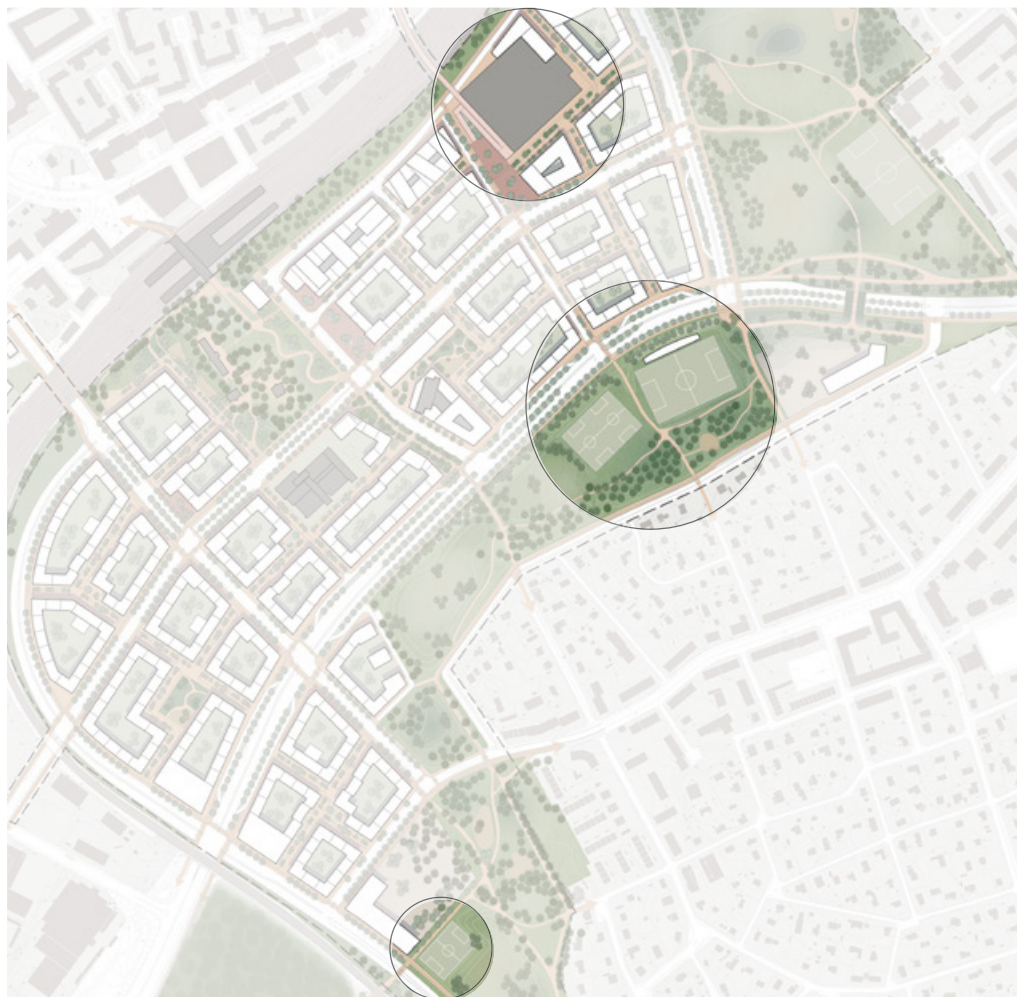
Sjöängen utvecklas till en ängslik park där vatten får ta plats. Den forna sjön återskapas delvis och bildar en vattenspegel nedanför Brännkyrka kyrka. På så vis får kyrkan ett sammanhang i omlandet som minner om historien.

Älvsjö gård

Älvsjö gård lyfts fram och blir ett entrémotiv i den nya stadsdelen. Den historiska parken öppnas upp för allmänheten och utvecklas till en centralt placerad kvarterspark. Avsikten är att herrgården kan vara öppen och fyllas med ett publikt innehåll.



Idrott som målpunkt



Idrott får en central plats i Älvsjödalen. Med möjlighet till en multiarena och en utvecklad idrottsplats som en del av den grönblå ryggraden på Råby gärde blir idrott en samlande målpunkt och en del i stadslivet.

Älvsjö IP

Älvsjö idrottsplats flyttas till Råby gärde och kompletteras med ytor för spontanidrott. En sjuspelsplan föreslås placeras i Turingeparken i söder. Idrottsytorna placeras i den grönblå ryggraden och där centrala stråk för stadslivet korsas. På så vis har de potential att bli mötesplatser för barn och unga från olika stadsdelar. De placeras i anslutning till föreslagna grundskolor så att barn tryggt och enkelt kan röra sig mellan skola och fritid.

Fotbollsplanerna är höjdsatta för att inte bli obrukbara vid ofta återkommande regn, men används för breddning av skyfallsvatten vid extremväder.

Multiarena

En av mässhallarna har eventuellt förutsättningar att kunna utvecklas för idrott och andra evenemang, beroende på framtida behov och förutsättningar. Hallen ligger gynnsamt placerad i strukturen för att kunna utvecklas till en målpunkt.



Visualisering av Råby gård med fotbollsplaner och stadsbebyggelse längs Huddingevägen.



KONSEKVENSER

Stadsliv och stadsstruktur



Bilden visar ett exempel av en flygvy över programförslaget.

Stads- och landskapsbild

Programförslaget medför en kraftig förändring av områdets karaktär. Idag karaktäriseras området av ett öppet och splittat landskap med storskaliga trafikleder och verksamhetspräglad bebyggelse. Genom programförslaget omvandlas området till en tät blandstad med en välintegrerad struktur som bidrar till att överbrygga barriärer och koppla samman söderort. Huddingevägen och Åbyvägen behåller sina sträckningar och integreras i ett stadsmässigt sammanhang.

I områdets centrala delar introduceras en högre skala som blir synlig på håll. De högre byggnaderna bidrar till att det befintliga hotellet, som idag är ett ensamt landmärke, blir del av en sammanhållen komposition. Skalan minskar i takt med avståndet från den centrala

stadskärnan. En skalmässig variation inom strukturen skapar upplevelserika miljöer.

Bebyggelsen koncentreras till den högre belägna marken som redan är exploaterad. Genom att de lägre partierna lämnas obebyggda blir dalgångarna, landskapets topografi och den historiska markanvändningen fortsatt avläsbar. De sammanhållna bebyggelsefronterna skapar en tydlig kontrast mot det öppna landskapet och bidrar till att förstärka dalstråkens karaktär.

Kulturmiljö

Programförslaget innebär både bevarande och förändring av kulturmiljön. Det medför konsekvenser för områdets historiska karaktär. Byggnader som föreslås rivas har huvudsakligen låga kulturhistoriska värden. Platsens historia lyfts fram för att stärka områdets identitet.

Älvsjö gård och dess kulturhistoriska parkmiljö påverkas av nya kopplingar och ökad tillgänglighet. Samtidigt föreslås Älvsjö broväg rivas vilket återförenar parkens övre och nedre delar, och stärker sambandet mellan gården och landskapet.

Älvsjö allés ursprungliga sträckning kan inte återskapas i samma läge eftersom att studentbostäderna bevaras. En ny koppling föreslås därför längre norrut. På så vis binds Älvsjö gård samman med kollektivtrafiknoden och parkstråket.

Sjöängen bevaras som park och utvecklas med nya inslag. Siktlinjer mot kyrkan och Örby slott bevaras, vilket bidrar till att viktiga visuella samband i landskapet består.

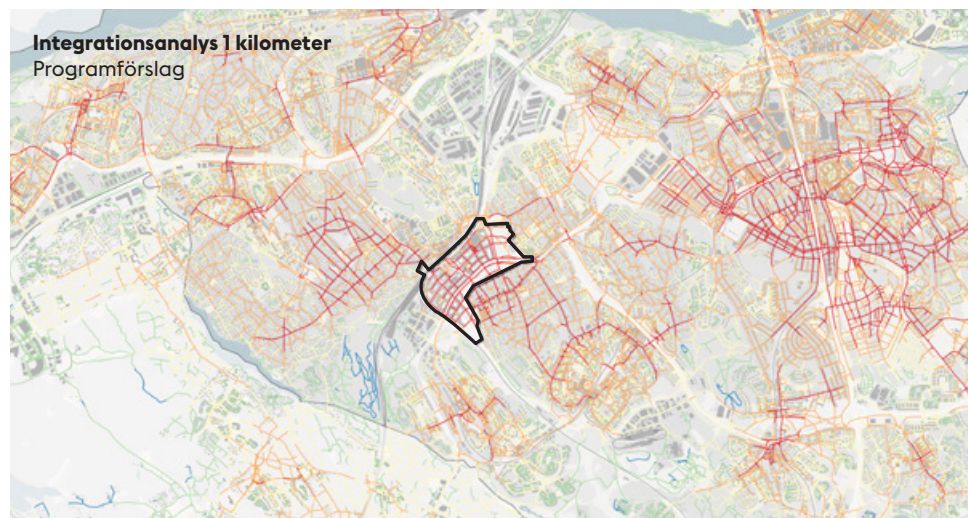
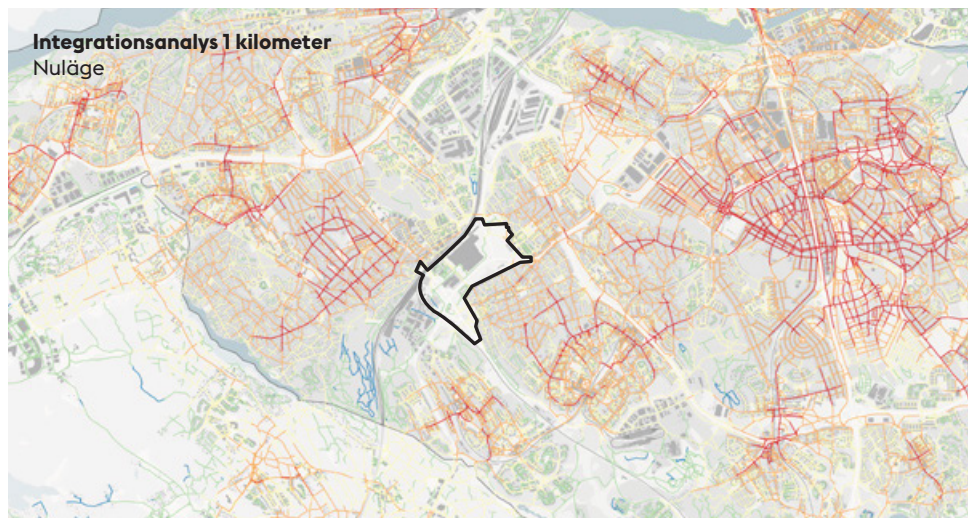
Ny bebyggelse placeras med hänsyn till omgivande villaområden, men innebär ändå en förändring av områdets skala och struktur. Råby gärde förblir till största delen obebyggda, vilket gör att landskapets öppna karaktär i huvudsak behålls, även om marknivåer anpassas för buller och skyfall.

Råbyvägen fortsätter att markera gränsen mellan Örby och den tidigare sjöbottnen, vilket bevarar en historisk landskapsindelning. Råby gärde omvandlas från öppen landskapsyta till park och idrottsplats. Det innebär att platsens ursprungliga karaktär påverkas.

→ Läs mer i utredningen: Kulturmiljöanalys Älvsjö Örby, Stockholm (Nyréns, 2016–0831)



Kartan visar en översiktlig sammanställning av kulturmiljöer. Röda miljöer bedöms ha hög känslighet för ändringar och återhållsamhet bör iaktas. Blå miljöer bedöms vara känsliga för ändringar och kulturhistoriska kvaliteter bör beaktas vid förändringar.



Kartan visar hur väl olika stråk är integrerade i gång- och cykelnätet inom 1 kilometer. I programförslaget syns en tydlig ökning av integrationen, särskilt genom planområdet och mot söder och norr. Det innebär bättre kopplingar mellan stadsdelar och förbättrade förutsättningar att röra sig genom området.

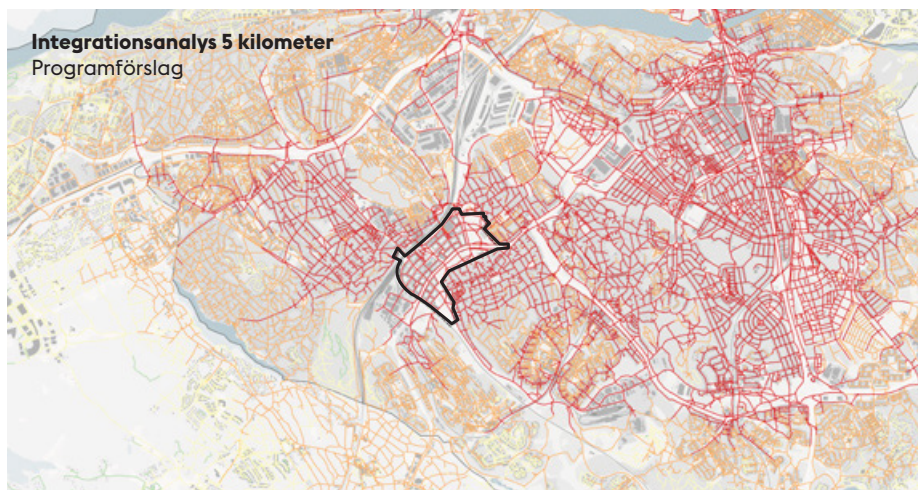
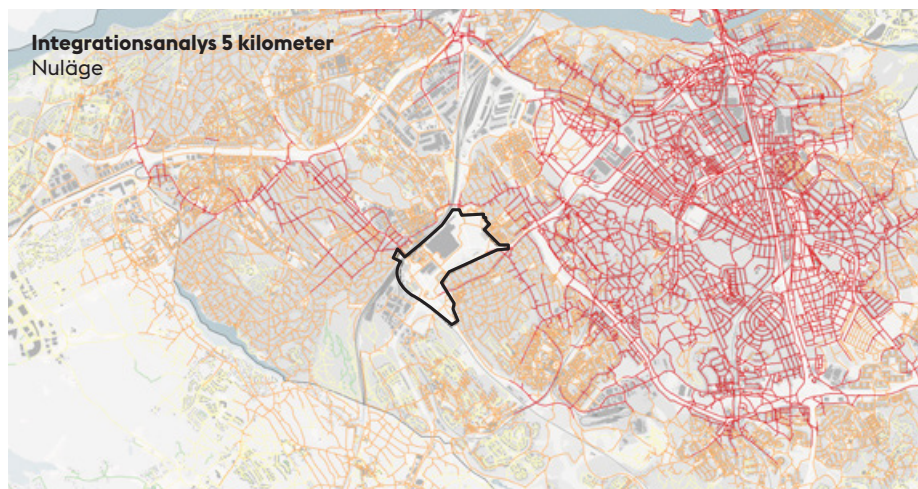
Integrations- och genhetsanalys

Analysen visar att programförslagets gång- och cykelvägar förbättrar tillgängligheten. Rörelsemönstret förändras, både i och utanför området. Inom 1 kilometer blir gång- och cykelnätet tätare och mer sammanhängande. Kopplingarna till närliggande stadsdelar blir bättre och tidigare barriärer minskar.

Inom 5 kilometer får Älvsjödalens en viktig roll i stadens gång- och cykelvägnät. Nya stråk binder ihop stadsdelar som tidigare varit sämre sammankopplade. Det gör att fler människor kan röra sig genom området.

Genhetsanalysen visar att fler vägar igenom området blir viktiga för att knyta ihop staden. Istället för att gå och cykla runt, rör sig resenärer sig genom området. Det väver samman Älvsjödalens med omgivande stadsmiljöer och ökar rörelse, trygghet och liv i gaturummet.

Tillsammans visar analyserna att programförslaget förbättrar tillgänglighet, orienterbarhet och rörelse. Det ger bättre förutsättningar för hållbart resande och social hållbarhet, och skapar ett mer levande, tryggt och sammanbundet stadsrum.



Kartan visar hur väl olika stråk är integrerade i gång- och cykelnätet inom 5 kilometer. Programförslaget gör området mer centralt genom bättre kopplingar mellan stadsdelar samt mellan östra och västra söderort. Sammankopplingen stärker också omkringliggande områden.



Kartan visar viktiga stråk för direkta rörelser inom 5 kilometer. I programförslaget får fler stråk genom området högre betydelse för att binda samman stadsdelar. Fler passerar genom området, vilket kan bidra till ökad rörelse, trygghet och stadsliv.

Bostäder

Den föreslagna exploateringen ger ett tillskott av cirka 7 000 nya bostäder i ett service- och kollektivtrafikhögt läge. De stora kvarteren med generösa bostadsgårdar skapar förutsättningar för en hög boendekvalitet.

Arbetsplatser

Programförslaget medför ett tillskott på cirka 15 000 arbetsplatser i ett centralt läge nära konkurrenskraftig kollektivtrafik. Det stora tillskottet av arbetsplatser bidrar till en jämnare fördelning av arbetsplatser i staden.

Skola och förskola

Den föreslagna exploateringen medför behov av två grundskolor och tio förskolor med sex avdelningar.

Grundskolorna placeras i anslutning till park- och idrottstråket. På så sätt skapas förutsättningar för samnyttjande av park-, idrotts- och skolområdena. Förskolorna placeras i bostadskvarterens bottenvåningar

och placeras jämnt fördelat över programområdet. De stora kvarteren skapar en god ljudmiljö och säkerställer tillräckligt utrymme för både bostads- och förskolegård. Programförslaget innebär att de befintliga förskolorna vid Råbyvägen och Älvsjö gårdsväg tas bort.

Barnperspektiv

Programförslaget skapar förutsättningar för trygga stråk och en god tillgänglighet i gång- och cykelnätet. Säkra färdvägar för gång och cykel gynnar rörelsefriheten hos barn. Samtidigt ersätts gångtunneln under Magelungsvägen av ett övergångsställe vilket försämrar rörelsefriheten hos barn.

De nya skolorna placeras med direkt anslutning till park och idrottsfunktioner. Placeringen gör det tryggt och enkelt för barn att röra sig mellan skola och fritid. Parkmiljöerna och idrottsytorna kan även kompletteras med andra kvaliteter än de som ryms på skolgårdarna.

De stora kvarteren säkerställer kvalitativa utemiljöer med god ljudmiljö samt goda sol- och skuggförhållanden.

Idrott

Möjlighet finns att bevara en mässhall och på sikt utveckla den till en så kallad multiarena med flexibilitet för idrott, kongresser, möten och andra evenemang. Hallens läge ger den potential att bli en målpunkt lokalt och i söderort. Hallens förutsättningar behöver studeras vidare i kommande planering.

Befintliga fotbollsplaner vid Älvsjö IP omlokaliseras till Råby gärde och Turingeparken, i det grönbå stråket. Placeringen gör idrotten mer tillgänglig och främjar möten mellan barn och unga från olika stadsdelar. Den nya placeringen bedöms även vara mindre utsatt för trafikbuller än befintligt läge.

Om idrottsanläggningen på Råby gärde behöver växa, kan det ske norrut på Sjöängen, förutsatt att

kolkällan beaktas. Området är sammankopplat med Råby gärde via en sociodukt över Huddingevägen. Befintlig grusplan i den norra delen av Älvsjö IP ersätts inte.

Kulturliv

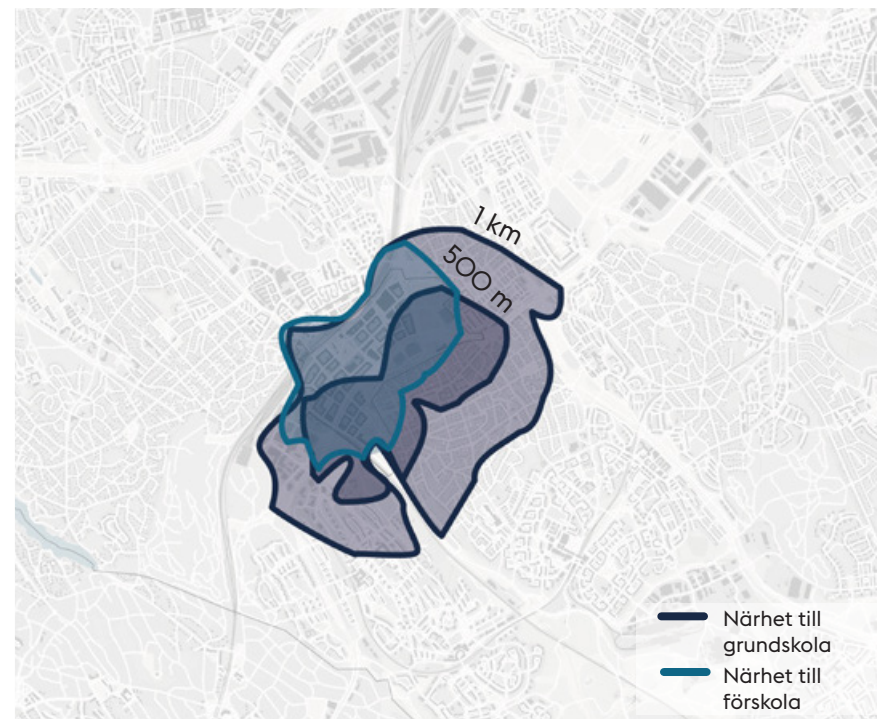
Programmet skapar utrymme för ett rikt kulturliv. Det kan ske genom att tillföra nya lokaler och allmänna platser så som parker och torg. Ett möjligt bevarande och utveckling av mässhall innebär också en möjlighet.

Trygghet

Den täta och välintegrerade blandstaden har goda förutsättningar för trygghet. Blandningen av funktioner skapar rörelse under olika tider på dygnet. Att koppla samman stadsdelarna bedöms främja den upplevda tryggheten och bidra till att stärka den sociala sammanhållningen. Tydliga och omhändertagna stadsrum, parker och torg skapar förutsättningar för väl använda och trivsamma offentliga rum.



Kartan visar avstånd i gång- och cykelnätet till föreslagen placering av bollplaner.

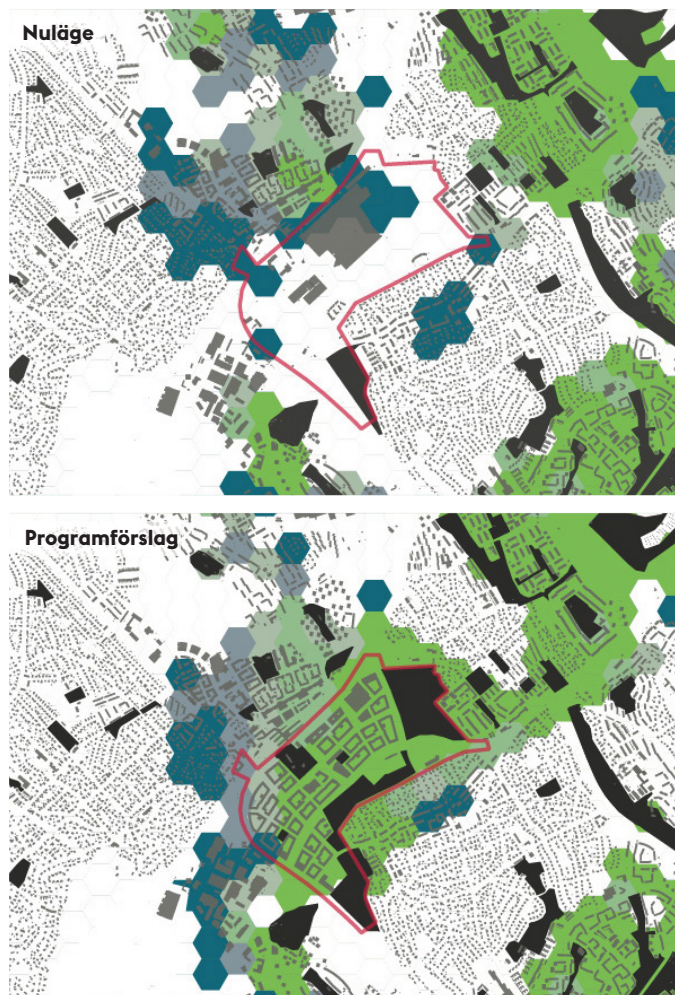


Kartan visar avstånd i gång- och cykelnätet till föreslagen placering av förskolor och grundskolor.

Andel markyta som är park inom 500 meter

- 0 – 3%
- 3 – 5%
- 5 – 7,5% (indikator)
- 7,5 – 10%
- 10% –

Kartorna visar tillgänglig andel park i närområdet. De svarta områdena är parker och definieras här som kvarterspark på minst 0,2 hektar eller en stadsdelspark på minst 3 hektar. Miljöer med låg täthet ingår inte i indikatorn och visas därför inte i analysresultatet. Analysen tar hänsyn till barriärer. Avgränsningen är den yta du når gåendes inom 500 meter.

**Grönstruktur**

Programförslaget stärker sambanden mellan Sjöängen, Råby gärde, Älvsjö gård och Turingeparken. Dessa kopplas samman till ett parkstråk som underlättar för rekreation, rörelse och ekologisk spridning. Grönstrukturen är utformad så att boende och arbetande i området har nära till park- och naturområden. Det förbättrar tillgången till grönska och skapar goda förutsättningar för hälsa, återhämtning och sociala möten.

Den ökade tillgången till parker och gröna ytor leder till befolkade och inkluderande offentliga rum. Närheten till grönområden stimulerar fysisk aktivitet i vardagen och tillgången till

rekreation nära hemmet bidrar till jämlik livskvalitet.

Tillskottet av olika funktioner och zoner i parkerna skapar miljöer som tillgodoser flera behov. Små lekplatser nära bostäder möjliggör lek i vardagen. Större parker blir målpunkter för motion, idrott, och lek. Kombinationen av aktiva och lugna delar gör parkerna till platser som passar olika åldrar och livssituationer. Vilket bidrar till ökad trygghet genom fler människor i rörelse.

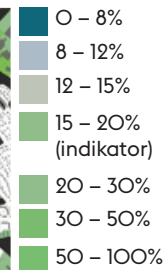
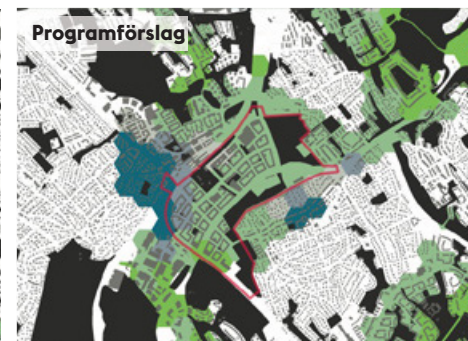
För att undvika trängsel kompletteras de större parkerna med flera mindre fickparker. Det ger fler vistelsezoner för rekreation nära hemmet.

Friyta

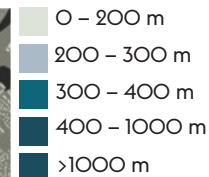
I programförslaget tillskapas mer friyta och bättre rekreationsmöjligheter på de friytor som finns idag. Fler inbjudande och trygga rum så som torg, parker och natur skapas och kopplar samman stadsdelen med omgivningen. Programförslaget utgör 10 – 20 procent offentliga platser vilket förenklar för ett hållbart stadsliv och för ekosystemtjänster.

Närheten till grönska är bärande för Stockholms attraktivitet och stärker folkhälsa. En grön oas definieras som en friyta för vistelse som till större delen utgörs av grönska. Den kan vara liten eller stor, men är i huvudsak grön. Med program-

förslaget kommer majoriteten av boende nå en grön oas inom 200 meter från sin bostad, i enlighet med stadens mål. Programförslaget innebär också att majoriteten av boende kommer ha mindre än 200 meter till ett grönområde större än 2 hektar.



Kartorna visar tillgänglig andel offentlig plats för nuläget. Miljöer med låg täthet ingår inte i indikatorn och visas därför inte i analysresultatet. Med programförslaget ökar tätheten och tillgänglig andel offentlig plats ökar.



Kartorna visar närhet till grön oas. Indikator för målet om en tät och grön stad är att boende har 200 meter till grön oas. I programförslaget uppnås målet.

Mobilitet

Gång- och cykel

Programförslaget skapar ett mer sammanhängande och trafiksäkert nät för gång- och cykeltrafik. Nya kopplingar över trafikleder och järnväg, i form av underfarter, broar, korsningar och signalreglerade övergångar, förbättrar tillgängligheten. Den nya gatustrukturen innebär att fler får kortare väg till tunnelbanan och pendeltåg, även för boende utanför programområdet. Gena förbindelser föreslås till Solberga, Telefonplan och Hagsätra vilket förstärker de strategiska sambanden. Huvud- och primärstråk för cykel kompletteras med ett tätare nät av lokala cykelvägar för ökad valfrihet och

orienterbarhet. Gång- och cykelstråket genom Älvsjö station är idag trångt. Det föreslås omvandlas till ett renodlat gångstråk för att möta den ökade mängden fotgängare till pendeltåget.

Kollektivtrafik

Älvsjö är en viktig knutpunkt för kollektivtrafik, inklusive framtida tunnelbana och framtida spårväg. Boende och besökare har goda möjligheter till hållbart resande. Programförslaget säkerställer utrymme för nya busslinjer och hållplatser längs de större stadsatorna. Det möjliggör även plats för framtida spårväg, som kan dras vidare mot Gullmarsplan via

Huddingevägens sydöstra sida och parkstråket.

Biltrafik

Med utveckling av E4-Tvärförbindelsen och Örbyleden väntas trafiken minska genom programområdet. Trafikleder kan således omvandlas till en mer stadsmässig miljö med lägre hastigheter och fler korsningspunkter utan att kapaciteten försämras.

Parkering

Med samordning av mobilitets- och parkeringslösningar samt mobilitetsåtgärder och låga parkeringstal bedöms programförslaget kunna främja ett hållbart resande.

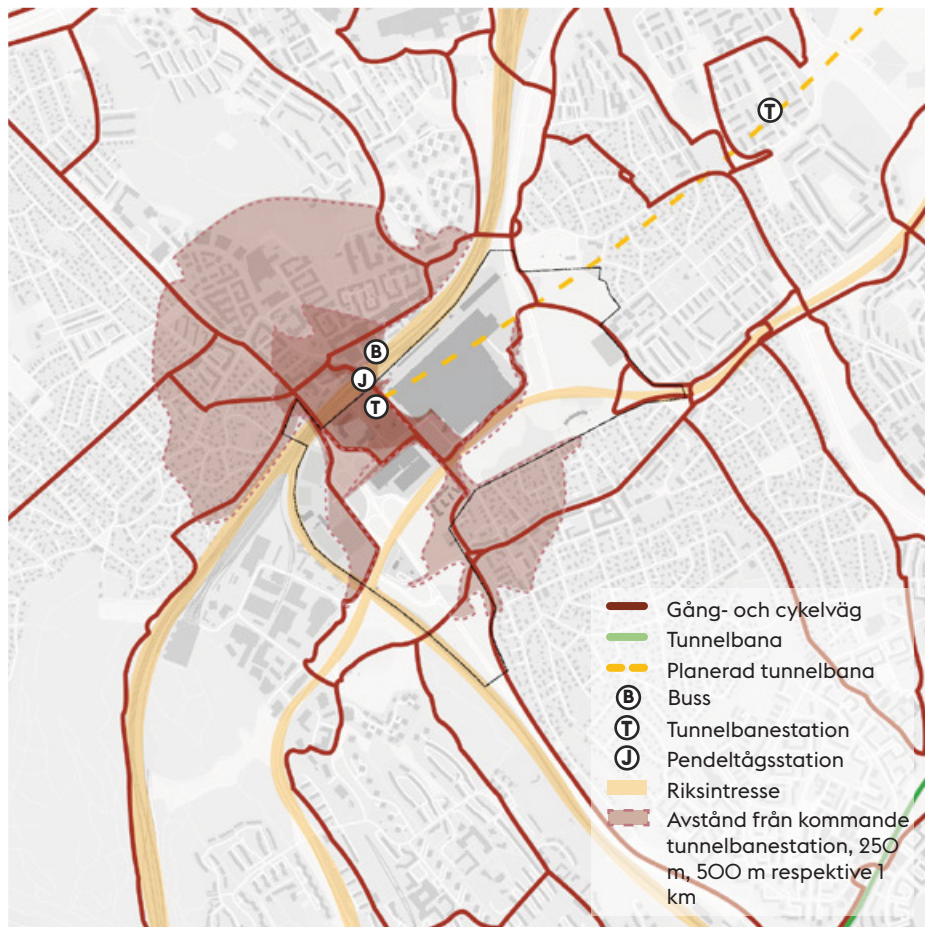
Med få gatuparkeringar ges större utrymme för stadsliv, grönytor och gång- och cykelbanor.

Riksintressen

Programförslaget bedöms vara förenligt med riksintressena. När Förbifart Stockholm och E4-Tvärförbindelsen är klara väntas Huddingevägen få god framkomlighet. Programförslaget tar höjd för en möjlig framtida utbyggnad av stambanan för regionaltågsstopp med en bredare zon än riksintresset kräver.

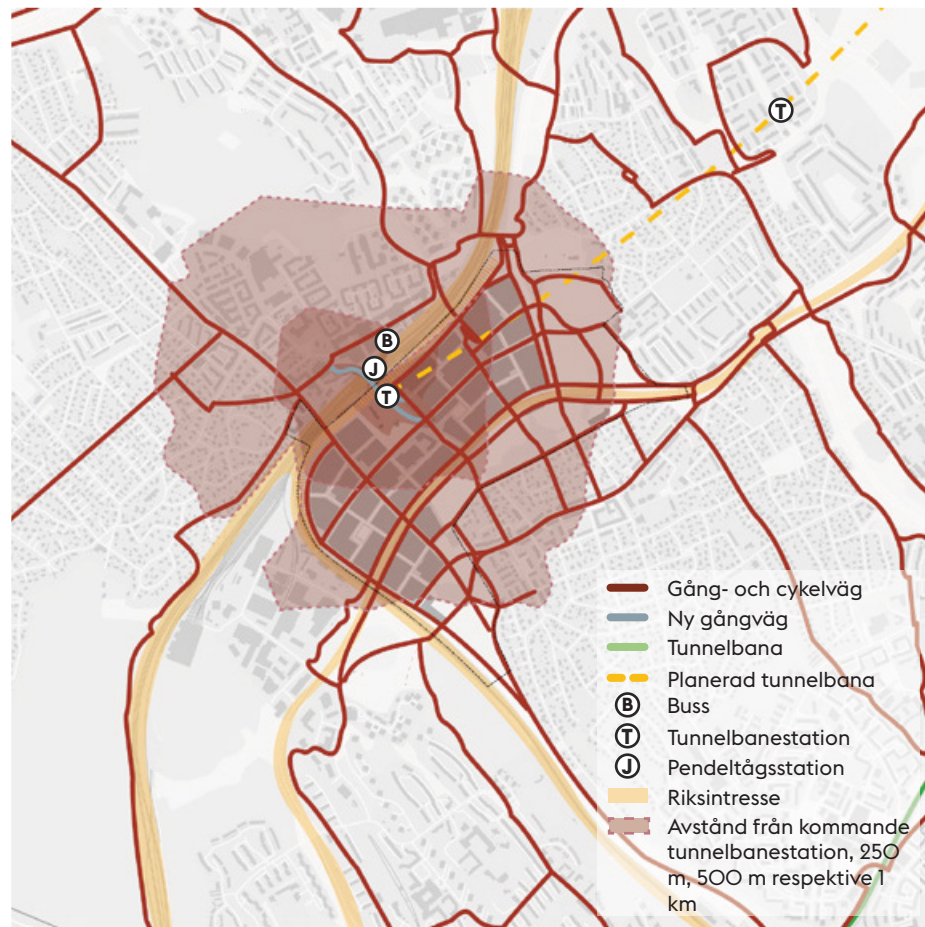
→ Läs mer i utredningen: Trafik-PM Program för Älvsjödalen (Tyréns, 2025-03-26)

Nuläge



Kartan visar nuläget för gång- och cykelvägar inom programområdet, avstånd till planerad tunnelbanestation för gående och cyklister samt riksstressen för kommunikationer.

Programförslag



Kartan visar föreslagna gång- och cykelvägar inom programområdet, avstånd till planerad tunnelbanestation för gående och cyklister samt riksstressen för kommunikationer.

Miljö och hälsa

Grundläggning och masshantering

För att hantera de utmanande grundläggningsförhållandena har principer som möjliggör ett minskat behov av markförstärkningsåtgärder tagits fram. Principerna kan beskrivas enligt nedan:

- Befintliga markförstärkningsåtgärder ska inventeras och återanvändas där det är möjligt. Större markförstärkta gator så som Huddingevägen, Åbyvägen och befintliga delar av Mässhälsövägen behåller sina befintliga lägen.
- Kvarterens storlek minskar behovet av lokalgator med tillhörande markförstärkningsåtgärder.
- Parkeringsbehovet för bostäder föreslås lösas i mobilitetshus. Vilket medför att bostadskvar-

teren kan byggas utan behov av nedgrävda garage som skulle kräva markförstärkningsåtgärder i form av pålning.

Överlast kan användas för att över tid stabilisera marken utan behov av kostsamma och klimatpåverkande metoder för markförstärkning. Det möjliggör återanvändning av massor från tunnelbaneutbyggnaden, vilket minskar transporterna till och från området.

Kolkälla

Programförslaget innebär inga omfattande schaktarbeten eller anläggningar inom kolkällan. Ytan föreslås nyttjas för dagvatten- och skyfallshantering. Det minskar nedbrytningen av organiskt material och därmed utsläpp av växthusgas som koldioxid och metan.

Skyfall

Inom programområdet omhändertas skyfallsvolymer i tre parkområden. Det finns även potential att omhänderta skyfall i fler ytor inom programområdet. Programförslaget bygger på en höjdsättning av strukturen mot det gröna-blå stråket som utformas för att ta hand om skyfall bedöms fungera.

Identifierade problemområden, som exempelvis passagen under stambanan, behöver studeras vidare för att säkerställa en robust lösning mot översvämningsskeden. Detta bedöms kunna lösas i kommande plan- och projekteringskedan.

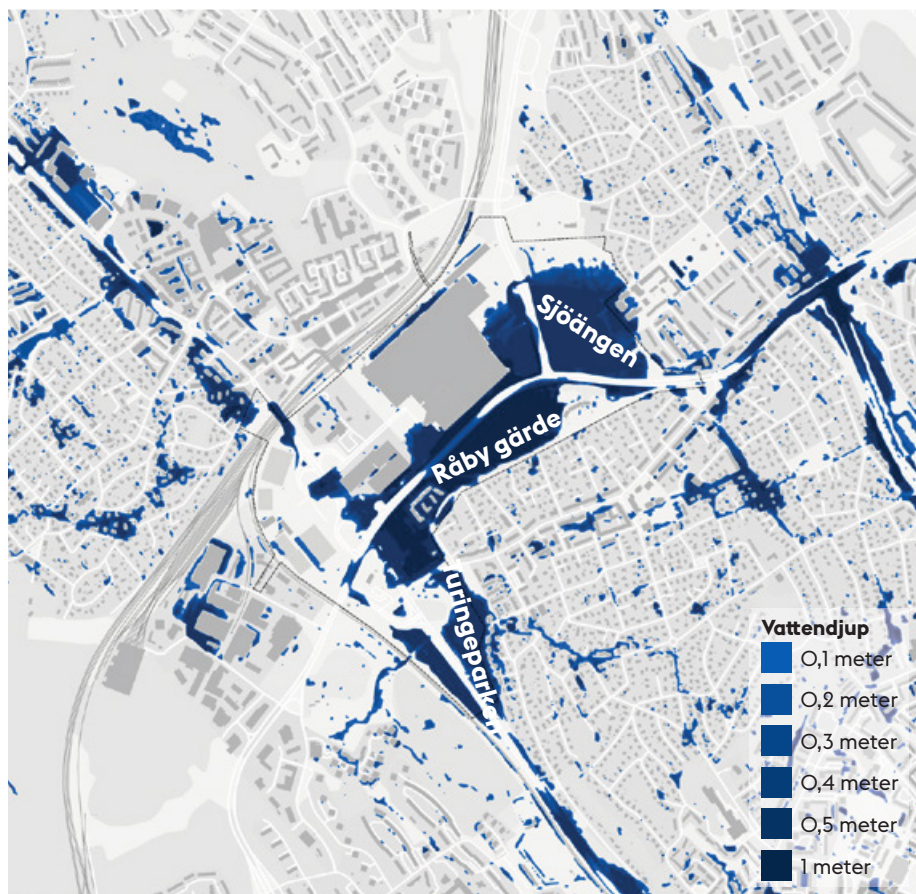
Dagvatten

Dagvattenhantering ska följa stadens dagvattenstrategi, åtgärdsnivån och riktlinjer. För att vat-

tenhuvudmannen Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) ska kunna uppfylla krav enligt branschstandard kan det troligen bli aktuellt med fördröjningsåtgärder utöver åtgärdsnivån. Parkstråket föreslås utformas för att hantera både normalt dagvatten och fungera som fördröjningsytor för både SVOAs behov och för fördröjning av skyfall.

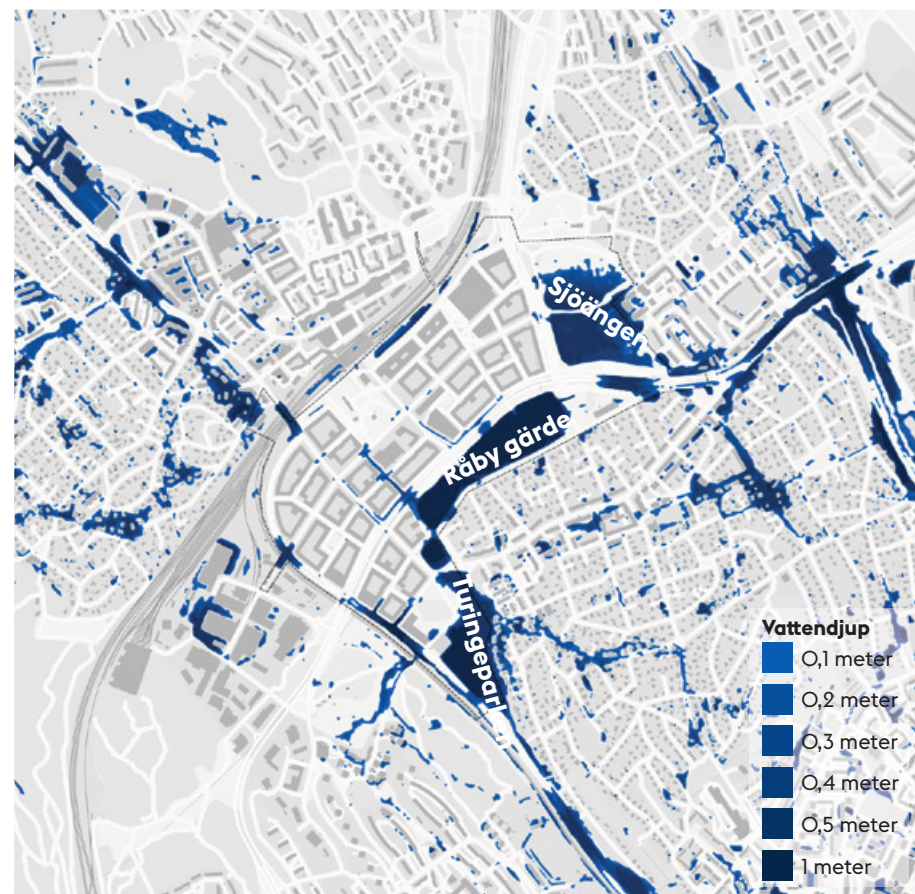
→ Läs mer i utredningen: PM Dagvatten- och skyfallshantering (Sweco, 2025-03-25)

Nuläge



Bilden visar nuläge med maximala vattendjup och översvämningsutbredning vid klimatanpassat 100-årsregn.

Programförslag



Bilden visar programförslaget med maximala vattendjup och översvämningsutbredning vid klimatanpassat 100-årsregn.

Ekologi

En stor del av naturvärdesobjekten påverkas inte av förslaget. Den planerade bebyggelsen påverkar 2,1 procent av naturvärdesobjekt med visst värde, 0,7 procent med påtagligt värde och har ingen påverkan på naturvärdesobjekt med högt värde. Utöver detta tas ytterligare mark i anspråk för planerade dammar (cirka 3,0 hektar) samt parker och idrottsanläggningar (cirka 1,4 hektar).

Skyddade arter

Fladdermössens spridning bedöms försvåras. I och kring Turingeparken finns troligen en koloni av nordfladdermus (NT). Fröspridning via fåglar, insekter och fladdermöss riskerar också att minska. Livsmiljöer och spridning för pollinatörer minskar.

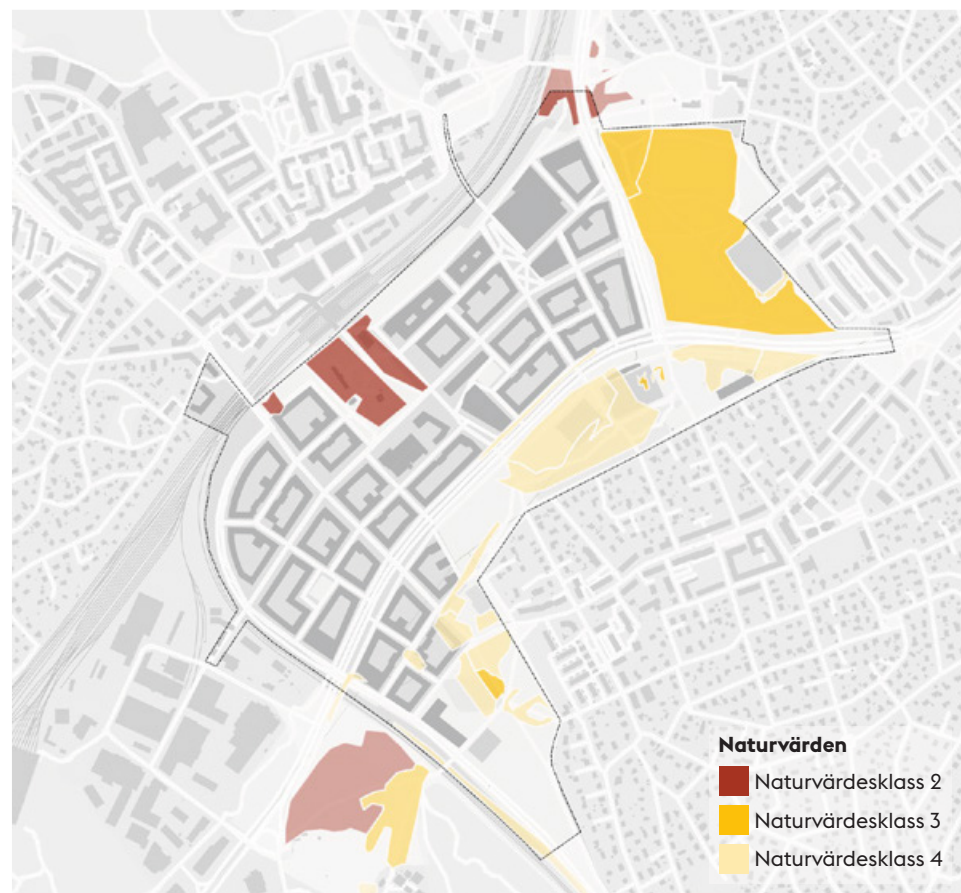
Befintliga barriärer för groddjur förstärks, även om nya lekvatten eventuellt skapas. Värdekärnor för

insekter kopplade till gamla ädel-lövträd påverkas i liten omfattning. Öppen mark och buskvegetation tas i anspråk för bebyggelse, parker, dammar och infrastruktur. Inventeringar visar att ytterligare artskyddsbedömning kan behövas, särskilt för fåglar och fladdermöss.

Ekologiska spridningssamband

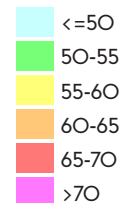
Ny grönstruktur kommer delvis att skapas från Älvsjö gård och österut mot Sjöängen och Örby. Livsmiljöer och spridningsvägar för insekter knutna till ädellövträd samt småfåglar bedöms minska något, främst på grund av barriäreffekter från ny bebyggelse.

→ Läs mer i utredningarna:
Ekologiutredning Program för Älvsjödalen (Calluna, 2025-03-14) och
Konsekvensbedömning av strukturplan Älvsjödalen (Calluna, 2025-03-17)



Kartan visar hur programförslaget tagit hänsyn till påträffade naturvärden.

Dygnskvivalent
ljudnivå dBA ref.
20 µPA



Teckenförklaring



Bilden visar dygnskvivalent ljudnivå från väg- och järnvägstrafik för prognosår 2045. Rosa färg visar dBA > 70.

Markföroreningar

Markföroreningsituationen inom programområdet bedöms inte påverka möjligheten att exploatera området.

→ Läs mer i utredningen: Miljöinventering, potentiella markföroreningar samt markavvattningsföretag (WSP, 2021-12-13)

Risk för olyckor

Programförslagets utformning har anpassats efter rekommenderade skyddsavstånd. Utbyggnadsplaner för både Nynäsbanan och Stambanan har beaktats.

→ Läs mer i utredningen: Riskbedömning Älvsjödalen (WSP, 2025-03-09)

Buller

Bullerberäkningar utgår från framtida lägre trafikmängder efter att Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm genomförts. De största bullerkällorna är järnvägsspåren. Fasader mot spåren beräknas få de högsta ljudnivåerna.

Programförslaget bedöms skapa goda ljudmiljöer i bostäder, parker och idrottsanläggningar. Slutna

kvarter ger skyddade gårdar med bra ljudmiljö för bostäder och förskolegårdar. Massor från tunnelbanebygget föreslås användas för att skapa bullerdämpande vallar längs Huddingevägen och Åbyvägen.

I några fall överskrider riktvärden för buller vid fasader för högre bostadshus.

→ Läs mer i utredningen: Älvsjö Örby Trafikbullerutredning (WSP, 2025-04-22)

Värmeböljor

Programförslaget innebär att mer grönska och vattenspeglar introduceras till området. Längs med gator föreslås fler träd och annan vegetation som ger skugga och svalka. Mer grönska, vatten och vegetation innebär att programområdet skapar bättre förutsättningar för att hantera effekter av värmeböljor.



GENOMFÖRANDE

Genomförande

Programmet är utformat på ett flexibelt sätt för att vara hållbart över tid. Det innebär att genomförandet kan planeras på många olika sätt.

En förutsättning för att kunna genomföra utbyggnaden av planprogrammet är att Stockholmsmässan avvecklas från platsen vilket möjliggör exploateringen av de mest centrala delarna av programområdet. I samband med avvecklingen av Stockholmsmässan frigörs omfattande lokal- och parkeringsytor. Dessa kan lämpligtvis användas vid utbyggnaden av området för en etablering av ett bygglogistikcenter som underlättar samordningen av byggtrafiken.

På grund av de relativt goda grundläggningsförhållandena vid dagens Älvsjö IP föreslås idrottsytornas befintliga läge att exploateras för bostäder. Utbyggnaden

av denna del av programområdet förutsätter att projektet först ersätter befintliga idrottsytor inom det grönbå parkstråket.

Befintliga marköförhållanden

Stockholms stad är huvudsaklig markägare. Delar av marken är upplåten med tomträtt till stadens bolag eller privata aktörer. Mässhastigheter i Stockholm AB, som är ett av stadens ägda bolag, är den största tomträttshavaren i området. De äger både Stockholmsmässan och Älvsjö gård.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Bedömning har gjorts att programförslaget kan antas medföra en betydande miljöpåverkan med avseende på ett flertal miljöaspekter. En miljökonsekvensanalys har gjorts där programförslagets påverkan på dessa miljöaspek-

ter har bedömts. Kommande detaljplaner inom planprogrammet ska genomgå undersökningar för att utreda om planerna, var för sig eller tillsammans, medför en betydande miljöpåverkan och huruvida strategisk miljöbedömning behöver genomföras för dessa. Inom ramen för kommande planarbete kommer den betydande miljöpåverkan beskrivas mer i detalj.

Tekniska frågor Avfallshantering

Inom programområdet planeras möjligheten att etablera en stationär sopsug som kan försörja hela programområdet. En stationär sopsug är ett slutet maskinellt system där en eller flera fraktioner läggs i separata nedkast på fastigheten för att sedan med hjälp av luft transporteras via ett rörsystem till en terminal med containrar. Systemet har god tillgänglighet för

de som lämnar sitt avfall, erbjuder god arbetsmiljö och bidrar till att minska transporterna inom programområdet då hämtningen av de fraktioner som samlas in i sopsugen sker från terminalen. En tidig dialog har hållits med Stockholm vatten och avfall AB som bedömer att förutsättningarna är goda för att etablera en stationär sopsug inom programområdet.

Ledningar

Projektet har kartlagt de många ledningsstråk som förekommer inom programområdet och upprättat kontakt med berörda ledningsägare. De har upplyst staden angående vilka ledningslag som finns i området idag, samt vilka planer ledningsägarna har både kortsiktigt och långsiktigt. Stockholmsmässan som planeras avvecklas utgör i dagsläget en knutpunkt för flertalet ledningsslag.

Inom området kommer det bli aktuellt med omfattande om- och nyförläggning av ledningar som ska försörja programområdet. I programförslaget finns utrymmen i gatunätet för anläggandet av nya ledningsstråk. Exakt utformning behöver utredas vidare tillsammans med berörda ledningsägare.

Dagvatten och skyfall

Byggnationen av en ny avloppstunnel från Älvsjö till Liljeholmen har påbörjats och förväntas bli färdig år 2030. Tunneln som kallas Mässtunneln byggs för att långsiktigt ta hand om Stockholms avloppsvatten och avlasta det befintliga avloppssystemet och därigenom minska risken för översvämningar vid kraftiga regn. Vid färdigställandet kommer stora delar av programområdet att kunna koppla sitt avloppsvatten mot Mässtunneln.

Det finns en befintlig större dagvattentunnel som kommer att kunna avvattna de större delarna av området. Vad gäller försörjning av dricksvatten så bedöms befintlig huvudledning kunna försörja området.

Fjärrvärme

Inom området förekommer fjärrvärmeledningar som försörjer befintlig bebyggelse. Enligt en bedömning kan det finnas tillräcklig kapacitet för den kommande exploateringen. En tidig dialog har förts med Stockholm Exergi angående möjligheten att bygga ut området med fjärrvärme, vilket ska utredas i ett kommande skede.

Högspänningsledning

Vattenfall har en högspänningsledning som löper genom området. I områdets södra del är kabeln luftburen och sträcker sig utmed Magelungsvägen. Den luftburna

delen planeras raderas under 2025 och avses ersättas med en markförlagd kabel på annan plats.

El

Inom programområdet förekommer ett stort elstråk som försörjer befintlig bebyggelse. I samband med utbyggnaden av programområdet behöver elnätstationer byggas ut. Principiellt ska alla elnätstationer placeras inhysta i bebyggelse. Placeringen behöver utredas vidare i ett kommande skede.

Vidare arbete inför kommande detaljplanering

Buller

Buller från verksamheter behöver kartläggas, och risken för störningar från den nya idrottsplatsen mot Örby villaområde bör utredas. Även vibrationer och stomljud från trafik och järnväg behöver analyseras vidare. I de fall riktvärden för buller vid fasad överskrids behövs planlösningar studeras vidare.

Dagvatten och skyfall

Det är av vikt att skyfallsstrategin för hela programområdet kommer med i utveckling av kommande detaljplaner. Identifierade problemområden behöver studeras vidare i kommande planarbeten. Fördröjningsbehov för dagvatten behöver tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall utredas vidare.

Ekologi

Vidare bedömning av artskydd kan behövas, särskilt för fåglar och fladdermöss. Negativ påverkan kan minskas genom anpassningar inom programområdet, noggrann utformning av planerat grönstråk och åtgärder för att öka biologisk mångfald inom befintlig natur- och parkmark.

Gestaltning och stadsbild

I samband med programmets genomförande behövs samlade grepp avseende gestaltning och stadsbild. Exempel på frågor som behöver studeras vidare:

- Helhetsgrepp för placering och utformning av högre byggnader med hänsyn till stadsbild, siluett och relation till befintlig bebyggelse.

- Hur bebyggelsen kan stärka de olika stads- och gaturummens karaktärer. Från större huvud- och stadsgator och torg, till mindre lokalgator och fickplatser. Storlek, placering och utformning av balkonger, utformning av bottenvåningar i relation till gatan med mera.

Grundläggning och masshantering

Områdets geotekniska och geohydrologiska förutsättningar behöver utredas vidare. En metodvalsstudie bör genomföras där alternativa grundläggningsmetoder identifieras och utvärderas med syftet att försöka minska projektets klimatpåverkan. Möjligheten att nyttja massor från tunnelbanan för mark-

förstärkning och markuppfyllnad bör utredas vidare.

Kolkälla

Programförslagets möjlighet att genom dess dagvatten- och skyfallshantering bidra till minskad nedbrytning av organiskt material och därmed utsläpp av växthusgas behöver utredas vidare. Klimatpåverkan från föreslagna rekreativa ytor bör beräknas.

Kulturliv

I det fortsatta planeringsarbetet bör hänsyn tas till behovet av lokaler för kulturlivet som exempelvis mötesplatser, utställningar och gallerier för att främja ett levande kulturliv i området. En kulturlivsanalys föreslås tas fram som underlag för kommande detaljplaner.

Den ska kartlägga förutsättningar för ett lokalt kulturliv och ge förslag på hur och var lokaler för kulturverksamheter kan tillskapas i området.

Markföroreningar

Förekomst av markföroreningar behöver fortsatt utredas i samband med kommande detaljplaner. Platsspecifika riktvärden ska tas fram och en riskbedömning och åtgärdsutredning ska tas fram utifrån föreslagen markanvändning.

Regionaltågsstopp i Älvsjö

I programförslaget har ett utrymme reserverats längs Västra stambanan för en spårutvidgning som möjliggör ett framtida regionaltågsstopp. Utrymmet är strategiskt beläget i anslutning till

bytespunkten med goda förutsättningar för exploatering. Som grund för beslut om regionaltågsstopp behöver en samhällsnyttoanalys genomföras. Detta bör ske innan detaljplaneringen i området påbörjas. Om samhällsnyttoanalysen visar att ett regionaltågsstopp i Älvsjö inte uppnår tillräcklig samhällsnytta kan det reserverade utrymmet istället användas för bebyggelse.

Risk för olyckor

Behovet av riskreducerande åtgärder för enskilda kvarter bör utredas i kommande detaljplaner.

Medverkande

Programmet har tagits fram i samarbete mellan stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och trafikkontoret.

Projektgrupp

Henrik Nilzén, stadsplanerare stadsbyggnadskontoret
 Elin Henriksson, stadsplanerare stadsbyggnadskontoret
 Sebastian Wahlström Klampfl, stadsplanerare stadsbyggnadskontoret
 Klara Eklind, stadsplanerare stadsbyggnadskontoret
 Frida Svensson, stadsplanerare stadsbyggnadskontoret
 Joacim Nylander, projektledare exploateringskontoret
 Amanda Viklund, områdesstrateg exploateringskontoret
 Walid Osman Gulai, byggprojektledare exploateringskontoret
 Emelie Maniette, landskapsarkitekt exploateringskontoret
 Sofia Thurin, miljöspecialist exploateringskontoret
 Anders Borgmark, miljöspecialist exploateringskontoret
 Martin Viitanen, trafikplanerare exploateringskontoret
 Jenny Brolin, kommunikationsstrateg exploateringskontoret
 Pierre Savard, trafikplanerare trafikkontoret
 Malin Berger, trafikplanerare trafikkontoret

Arbetsgrupp strukturarkitekter och trafikplanerare

Programförslaget har utarbetats av stadsbyggnadskontoret i samarbete med följande konsulter:

Murman Arkitekter: Erik Hovlin och Martin Miljand
 SWMS arkitektur: Sofia Westerlund och Mårten Setterblad
 Tyréns: Hrund Skarphedinsdottir

Studier inför programarbete

Nyréns arkitektkontor
 White arkitekter

Enhetschefer

Karin Stenqvist, enhetschef stadsbyggnadskontoret
 Ebba von Platen, enhetschef exploateringskontoret

Utredningar som har tagits fram:

Kulturmiljöanalys Älvsjö Örby, Stockholm (Nyréns, 2016–0831)
 Trafik-PM Program för Älvsjödalén (Tyréns, 2025-03-26)
 PM Dagvatten- och skyfallshantering (Sweco, 2025-03-25)
 Ekologiutredning Program för Älvsjödalén (Calluna, 2025-03-14)
 Konsekvensbedömning av strukturplan Älvsjödalén (Calluna, 2025-03-17)
 Miljöinventering, potentiella markföroreningar samt markavvattningsföretag (WSP, 2021-12-13)
 Riskbedömning Älvsjödalén (WSP, 2025-03-09)
 Älvsjö Örby Trafikbullerutredning (WSP, 2025-04-22)
 Miljökonsekvensanalys Planprogram Älvsjödalén (Structor, 2025-04-22)

Bildförteckning

Alla illustrationer och konceptbilder är framtagna av Murman Arkitekter, SWMS arkitektur och stadsbyggnadskontoret om inte annat anges.



**Stockholms
stad**