

Handläggare
Pierre Savard
08-508 26 241**Till**
Trafiknämnden
2025-08-28

Program för Älvsjödalen. Svar på remiss från stadsbyggnadskontoret

Förslag till beslut

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

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefEmil Hagman
Enhetschef

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt ett programförslag för Älvsjödalen. Programområdet föreslås utvecklas till en urban, tät och välintegrerad blandstad med trygga stadsrum och höga vistelsevärden samt till en regional och lokal målpunkt som väver samman Söderort. Förslaget omfattar cirka 7 000 bostäder och 15 000 arbetsplatser. Programmet utgår ifrån att Stockholmsmässan avvecklas från platsen vilket ger plats åt stadsutveckling på platsen. Programmet föreslår nya kopplingar främst för gång och cykel till intilliggande stadsdelsområden. Programmet föreslår också att Magelungsvägen flyttas till ett stråk utmed Nynäsbanan, vidare föreslås att Huddingevägen, Magelungsvägen och Åbyvägen omdanas till stadsgator med två plus två körfält och korsningar i plan. Detta möjliggörs tack vare att kommande Tvärförbindelse Södertörn avlastar dessa vägar.

Trafikkontoret ser positivt på förslaget för omdaning av Älvsjödalen. Skulle Trafikverkets projekt Tvärförbindelse

Södertörn få förändrade förutsättningar eller inte tillkomma behöver staden göra nya analyser för att se vad det innebär för programområdets trafiklösning. Kontoret ser också att det finns ytterligare delar som behöver hanteras i den fortsatta planeringen som exempelvis angränsning till idrottsytor och utökade parktytor.

Remissen

Stadsbyggnadskontoret har översänt ett programförslag för Älvsjödalarna på remiss. Remisstiden är mellan 6 maj till 17 juni 2025. Trafiknämnden har fått förlängd svarstid för att kunna behandla svaret i nämnd. Programförslaget inklusive alla bilagor finns att läsa på Bygg- och plantjänsten. Stadsbyggnadskontoret har arbetat fram programförslaget tillsammans med bland annat exploateringskontoret och trafikkontoret. Trafikkontoret har varit med i programarbetet och lett arbetet med trafikplaneringen. Programområdet avgränsas av Nynäsbanan i sydväst och Västra stambanan i nordväst. Åt nordöst angränsar villaområdena Liseberg, Örby slott och Örby ligger sydöst om området.



Figur 1. Illustration över planprogramråde för Älvsjödalarna

Stadsutveckling och utformning

Programområdet föreslås utvecklas till en urban, tät och välintegrerad blandstad med trygga stadsrum och höga vistelsevärden samt till en regional och lokal målpunkt som väver samman Söderort. Strukturen föreslås vara en rutnätsstad med huvudgator, lokalgator och parkstråk.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 241
Växel 08-508 27 200
pierre.savard@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Stockholmsmässan i Älvsjö ska avvecklas vilket ger plats åt en stadsutveckling på platsen. En av mässhallarna har eventuellt förutsättningar att kunna utvecklas till en målpunkt för idrott och andra evenemang, beroende på framtida behov och förutsättningar. Mässvägen föreslås förlängas till ett genomgående centralstråk dels på mark där mässhallar finns idag men också åt sydväst med en koppling under Nynäsbanan. Det för med sig att Älvsjödalen bättre kopplas mot Älvsjö industriområde och Hagsätra. Ytterligare kopplingar som föreslås är en gång- och cykelbro över stambanan mot Solberga samt en sociodukt över Huddingevägen som föreslås ersätta den befintliga gång- och cykelbron.

Programmet har utgått från att Tvärförbindelse Södertörn byggs. Tvärförbindelsen för med sig att det sker en betydande trafikavlastning av Huddingevägen, Magelungsvägen och Åbyvägen. Detta möjliggör att vägarna kan omdanas till stadsgator med korsningar i plan och 40 km/h som högsta tillåtna hastighet vilket programmet har antagit. Gatorna behöver fortsatt ha två plus två körfält för att kunna hantera de framtida trafikmängderna och för att ha god framkomlighet. Magelungsvägen leds dessutom om så att gatan följer Nynäsbanan. De befintliga broarna och ramperna på dagens Magelungsvägen rivs och ersätts av en stadsgata i markplan.

Programmets nät av stadsgator, park- och idrottsstråk utformas, placeras och höjdsätts för att kunna hantera både skyfall och buller. Grönområdena, som har svårast förutsättningar för grundläggning behålls obebyggda och utvecklas till ett sammankopplande park- och idrottsstråk. Älvsjö IP föreslås flyttas till Råby gärde. Även Sjöängen kan komma att inrymma idrottsytor samt föreslås hållas blöt för att hantera kolkällan som är belägen där.

Förslaget omfattar cirka 7 000 bostäder och 15 000 arbetsplatser. I förslaget finns även två grundskolor och tio förskolor.



Figur 2. Programförslaget

Trafik och gatustruktur i programförslaget

Tvärförbindelse Södertörn bidrar till minskad genomfartstrafik på Huddingevägen, Magelungsvägen och Åbyvägen vilket möjliggör att dess vägar kan omdanas till stadsgator med 40 km/h. Förslaget är även att införa fler korsningar i plan på dessa gator. Gatorna behöver behålla två plus två körfält för att kunna hantera trafikmängderna. Framkomligheten i den föreslagna gatustrukturen i programförslaget är generellt god även under rusningstid. Det köar inte upp mellan korsningarna och köer avvecklas under maxtimmarna.

Enligt programförslaget behålls Huddingevägen och Åbyvägen i samma läge som idag. Magelungsvägen föreslås få en ny dragning längs med Nynäsbanan. Den planskilda korsningen mellan Huddingevägen och Magelungsvägen föreslås utgå och ersättas med en signalreglerad korsning i plan. Utmed Huddingevägen, Magelungsvägen och Åbyvägen föreslås nya signalreglerade korsningar i plan.

I och med att Stockholmsmässan rivs förlängs Mässvägen i nordöstlig riktning. Mässvägen föreslås även förlängas i sydvästlig riktning under Nynäsbanan och in i Älvsjö industriområde. Mässvägen blir en central huvudgata i området mellan Åbyvägen och Älvsjö industriområde. Förlängningen av Mässvägen under Nynäsbanan in i Älvsjö industriområde innebär att kopplingen mellan stadsdelarna förstärks men också kopplingen mellan Älvsjödalen och Hagsätra.

Trafiksystemet är utformat så att genomfartstrafiken i första hand ska välja de större gatorna Huddingevägen, Magelungsvägen och Åbyvägen. Detta för med sig att trafiken på gatorna innanför får relativt lite trafik.

Lokalgatorna i området föreslås utformas som lågfartsgator för trafik med målpunkter i området. Det parkeringsbehov som kommer finnas föreslås i första hand lösas i tre mobilitetshus som placeras vid områdets större gator.

Kollektivtrafik

Älvsjö är en viktig knutpunkt för kollektivtrafik, inklusive framtida tunnelbana och framtida spårväg. Boende och besökare har och får goda möjligheter till hållbart resande. En ny tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö planeras. Den nya tunnelbanan som anläggs i Älvsjö kommer få en uppgång i direkt anslutning till pendeltågsstationen på Älvsjödalsidan.

I programförslaget föreslås att den befintliga bussterminalen i Älvsjö behålls och att en ny skapas på Älvsjödalsidan där busslinjerna fördelas på ömse sidor om pendeltågsstationen och den nya tunnelbaneuppgången. Genom området säkerställs yta för ett kapacitetstarkt stråk för kollektivtrafiken.

Cykel

Den nya strukturen innehåller ett nytt finmaskigt cykelnät. Tillsammans med korsningar i plan på Huddingevägen, Magelungsvägen och Åbyvägen samt att Mässvägen förlängs under Nynäsbanan söderut till Älvsjö industriområde, skapas ett väl sammanhållet nät av cykelstråk. Mässvägens förlängning till Älvsjöindustriområde gör att det blir närmare att cykla mellan stadsdelarna och även mellan Älvsjö och Hagsätra. En ny brokoppling över järnvägen möjliggör en gen cykelkoppling mot Solberga och Telefonplan.

Den nya strukturen gör att cykelvägarna blir gena och orienterbarheten i området förbättras. Även kopplingarna till intilliggande områden blir bättre.

Fotgängare

Den föreslagna strukturen ger ett sammanhängande gångnät. Längs samtliga gator anläggs gångbanor som är tydligt åtskilda från övrig trafik. Övergångsställen anläggs på alla platser där det finns ett korsningsbehov för fotgängare. De nya korsningarna i plan på Huddingevägen, Magelungsvägen och Åbyvägen gör att dessa gator

blir enklare att passera för fotgängare än idag. Mässvägens förlängning till Älvsjöindistriområde gör att det blir närmare att gå mellan stadsdelarna och även mellan Älvsjö och Hagsätra. En ny brokoppling över järnvägen möjliggör en gen gångkoppling mot Solberga och Telefonplan.

Tillgängligheten inom området blir generellt god.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret ser positivt på förslaget till utveckling av Älvsjödalen. Programmet har tagit hand om många frågor som stadsbyggnad, trafik, skyfall, kolkälleproblematik, park och landskap vilket kontoret anser är bra.

Kontoret ser positivt på att Huddingevägen, Magelungsvägen och Åbyvägen planeras utvecklas till stadsgator med flera korsningspunkter och funktioner. Förslaget bidrar till att minska den stora barriäreffekt som dessa vägar utgör idag genom att fler korsningar i plan anläggs och ytor för gående, cyklister och vistelse tillskapas. Nya kopplingar i förslaget bidrar till att binda ihop programområdet med intilliggande områden. Trafikkontoret anser att programrådets geografiska läge gör det naturligt att området utvecklas och att området kan bidra till att bättre väva samman Söderort.

Trafikkontoret anser att programförslaget utgör ett bra underlag för kommande stadsutveckling. Programmet har arbetat med att prioritera de kapacitetsstarka trafikslagen som gång, cykel och kollektivtrafik. Programmet har samtidigt hanterat lösningar för motorfordonstrafikens framkomlighet i en omfattning som trafikkontoret anser är rimlig.

Trafikanalyserna har visat att avlastningen från Tvärförbindelse Södertörn på Huddingevägen, Magelungsvägen och Åbyvägen möjliggör att dessa gator kan omvandlas till stadsgator med korsningar i plan. Tvärförbindelse Södertörn saknar i dagsläget beslut om byggstart vilket innebär att det inte finns något beslut om att bygga Tvärförbindelsen. Kontoret kan konstatera att programförslaget bygger på att Tvärförbindelse Södertörn tillkommer. Skulle Trafikverkets projekt få förändrade förutsättningar eller inte tillkomma behöver staden göra nya

analyser för att se vad det innebär för programområdets trafiklösning.

En förutsättning är att Stockholmsmässan ska avvecklas, vilket kan eventuellt bli aktuellt efter 2030, vilket innebär att genomförandetiden för programområdet är lång. Det är därför positivt att planen håller öppet för viss flexibilitet i utformningen av gatunätet, detta då det är viktigt att få en utformning som är funktionell över tid. Trafikkontoret betonar att det är viktigt att planera för olika funktioner i en ordning som säkerställer de funktioner som behövs i området, så som att parkering och avfallshantering finns tillgängligt för de boende som flyttar in tidigt i området.

Trafikkontoret vill skicka med att utformning och gestaltning av de föreslagna gatorna inom området blir viktig för att möjliggöra den typ av angöring och funktioner som krävs samtidigt som de inbjuder gående och cyklister att röra sig där på ett attraktivt sätt.

Trafikkontoret ser fram emot att delta i fortsatt arbete med dessa gator. Trafikkontoret ser en risk att gatan utmed järnvägen, som ligger i områdets utkant och föreslås kantas med kontorsbebyggelse på ena sidan och järnvägen på andra sidan, kan upplevas som otrygg och stängd om inte stor vikt läggs vid att aktivera platsen och utforma den på ett inbjudande och tryggt sätt utan för lång och stängd bebyggelse.

Gång

Kontoret anser att det är viktigt att jobba med trygga, tillgängliga och trafiksäkra gångmiljöer. Programförslaget innebär att nya gator byggs vilket skapar bättre förutsättningar att gå i området. De nya kopplingarna som föreslås innebär att det kommer att bli enklare att gå mellan stadsdelarna än vad det är idag. Omdaningen av Huddingevägen, Magelungsvägen och Åbyvägen innebär att nya gångbanor byggs utmed gatorna vilket kommer att skapa bra möjligheter att gå utmed dessa gator samt att korsas gatorna. Omdaningen av Älvsjödalens innebär också att tryggheten bör bli bättre än i dagens miljö när gångtrafikanter kan se och bli sedda i större utsträckning.

Cykel

Kontoret ser positivt på att ny cykelinfrastruktur föreslås med genare och mer orienterbara kopplingar samt nya kopplingar till omkringliggande stadsdelar. Detta kommer att underlätta för både lokalt som regionalt cykelresande.

Kollektivtrafik

Programområdet kommer att bli välförsörjt med kollektivtrafik. Programmet har arbetat för att finna bra lösningar för kollektivtrafiken i området Älvsjödalen vilket kontoret tycker är bra. Programmet föreslår en ny bussterminal vid pendeltågsentrén och den kommande tunnelbaneentrén på Älvsjödalsidan. Programmet föreslår också ett kollektivtrafikstråk genom Älvsjödalen vilket kontoret också anser är bra.

Befintlig bytespunkt i Älvsjö behöver sannolikt åtgärder för att bli en tryggare och trevligare plats. Kontoret önskar att ett helhetsgrepp kring stationsområdet kan tas i fortsatt planering av Älvsjödalen.

Parkering

Med tanke på områdets stora potential för resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik och utmaningarna vad gäller grundläggning ser trafikkontoret positivt på höga ambitioner när det gäller arbetet med parkeringsfrågor och att potential finns för vidare arbete med samlade parkeringslösningar i mobilitetshus. Det är även positivt att trafiken som ska parkera på det sättet hänvisas till de större gatorna i området för att minimera mängden trafik som måste ta sig in i områdets centrala delar.

Parkmark

Trafikkontoret ser positivt på att redan hårdgjord mark bebyggs istället för grönområden och att programmet utvecklar ett område som idag till stor del upplevs som avfolkat och som en barriär.

Gällande idrottsytorna är det viktigt att även kringliggande funktioner och resor till och från anläggningarna utreds i det fortsatta arbetet. Hur de olika funktionerna i park- och idrottstråket utformas behöver studeras i fortsatt arbete så att alla delar får goda kvalitéer.

På park- och spontanidrottsytor anser kontoret att översvämning kan accepteras med viss frekvens. Däremot är det olyckligt om ytor som ska fungera för föreningsverksamhet översvämmas.

Kontoret anser att i den fortsatta planeringen bör möjligheten för fler gröna ytor och publika gröna mötesplatser utredas. Tillräckligt stora parker med lekplatser och liknande kommer att behövas mellan bostadskvarteren och i nära anslutning till de skolor och förskolor som planeras. Den grönbå ryggraden är bra men ligger på relativt långt avstånd för många av de framtida boende. De två

kvartersparker som är illustrerade kommer sannolikt utsättas för mycket slitage vilket ställer höga krav på utformning.

Gröna samband

Kontoret tycker att det är bra att de befintliga grönområdena bevaras och kopplas tydligare samman med varandra och över Huddingevägen. Kontoret anser vidare att det är bra och viktigt att miljöerna kring Brännkyrka kyrka och Älvsjögård värnas och bevaras. Om miljön kring Älvsjögård omdanas är det viktigt att bevaka att de kulturmiljö- och naturvärden som finns bevaras.

Dagvatten/skyfall

Kontoret anser att det är positivt att programmet har studerat och hanterat skyfallsfrågorna. Programmet har föreslagit lämpliga och planmässiga åtgärder för att undvika att skyfall blir en risk i senare skede.

Kommande detaljplaner

Det är bra med ett planprogram som hanterar helheten för området och det är av vikt att kommande detaljplaner inte tas fram en och en, utan hänger ihop och är stöttande till varandra.

Slut

Bilagor

1. Programhandling Älvsjödalen