

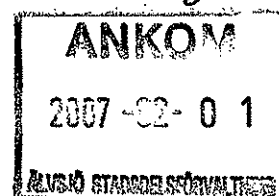


STADSBYGGNADS  
KONTORET

Strategiska avdelningen  
Ewa Wählin  
Tfn 08-508 28 233

PLANSAMRÅD

2007-01-29



Till  
Remissinstanser enligt sändlista  
Sakägare m.fl.  
Stadsbyggnadsnämndens ledamöter  
och ersättare

**Inbjudan till samråd om förslag till detaljplan för Älvsjö centrum, del av fastigheten Solberga 1:1 mm, i stadsdelen Solberga, S-Dp 2004-18069-54**

Centrala Älvsjö utgör ett av stadens tolv s.k. stadsutvecklingsområden. Översiktsplanen anger att området ska omvandlas till en sammanhållen stadsmiljö med en blandning av bostäder, service och arbetsplatser.

Stadsbyggnadskontoret har nu upprättat ett detaljplaneförslag som möjliggör uppförandet av tre nya byggnadskvarter, ett resecentrum samt ett torg mellan Götalandsvägen och Västra stambanan i stadsdelen Solberga. Den föreslagna bebyggelsen utgör del av stadsutvecklingsområdet Centrala Älvsjö.

För utbyte av information och synpunkter inbjudes härmed till samråd enligt 5 kap 20 § PBL (Plan- och bygglagen).

Samrådsmöte kommer att hållas i form av ett öppet hus 13 februari kl. 17.00-20.00 på Älvsjö Medborgarkontor, Älvsjö stationsplan 11. Välkommen den tid som passar dig bäst mellan dessa klockslag!

Planförslaget visas under tiden 1 februari– 15 mars i FYRKANTEN i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4 under husets ordinarie öppettider. Kopior av handlingarna kan erhållas mot avgift på Stadsbyggnadsexpeditionen i Tekniska Nämndhuset, måndag - onsdag 9.00 – 16.00, torsdag 9.00 – 18.30, fredag 9.00 – 15.00 (ändrade tider kan förekomma). Planförslaget visas även på Älvsjö Medborgarkontor, Älvsjö stationsplan 11 de tider då lokalen har öppet samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/sbk](http://www.stockholm.se/sbk)

*Eventuella synpunkter på planförslaget lämnas skriftligen och ska senast den 15 mars 2007 ha inkommit till:*

Stockholms stadsbyggnadskontor  
Registraturen  
Box 8314  
104 20 Stockholm

Ewa Wählin

**Information om behandling av personuppgifter (se sista sidan)**  
Bilagor; Plankarta med bestämmelser, planbeskrivning och genomförandebeskrivning

Postadress Box 8314 S-104 20 Stockholm  
Besöksadress Fleminggatan 4 Tfn 08-508 26 000 Fax 08-508 27 170  
E-postadress [stadsbyggnadskontoret@sbk.stockholm.se](mailto:stadsbyggnadskontoret@sbk.stockholm.se)

## **Sändlista**

Länsstyrelsen i Stockholm, Planenheten  
Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun  
Hyresgästföreningen, Region Stockholm  
Fastighets- och saluhallskontoret  
Exploateringskontoret  
Trafikkontoret  
Miljöförvaltningen  
Stockholm Vatten AB  
Fortum Distribution AB  
AB Fortum Värme  
Stockholms brandförsvär  
Älvsjö Stadsdelsförvaltning  
Stadsbyggnadsnämndens handikappråd  
Stadsmuseiförvaltningen  
Stokab  
Renhållningsförvaltningen  
Regionplane- och trafikkontoret  
AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)  
Telia Sonera AB  
Vägverket, Region Stockholm (endast brev)  
Stockholms Stads Parkerings AB  
Stockholm Business Region  
Svenska Studentbostadsföreningen  
Stockholms Studentbostäder  
Älvsjöföretagarna  
Brännkyrka hembygdsförening  
Sakägare enligt fastighetsförteckning  
Familjebostäder

## **Information om behandling av personuppgifter**

De uppgifter du lämnar till stadsbyggnadskontoret registreras för administration och uppföljning. Personuppgifter behandlas enligt reglerna i personuppgiftslagen (PuL). Handlingar och e-post som inkommer till stadsbyggnadskontoret blir allmänna handlingar och kan komma att lämnas ut enligt offentlighetsprincipen. Uppgifterna kan komma att läggas ut på vår webbplats.

Stadsbyggnadsnämnden är personuppgiftsansvarig för behandlingen av personuppgifter. Stadsbyggnadsnämnden är skyldig att till var och en som skriftligen ansöker om det, en gång per kalenderår, lämna besked om vilka personuppgifter om denne som behandlas. För eventuell rättelse av felaktiga uppgifter kontakta stadsbyggnadskontoret.

Strategiska avdelningen  
Ewa Wåhlin  
Tfn 08-508 28 233

2007-01-29

S-Dp 2004-18069-54

### *Förslag*

Detaljplan för  
**Älvsjö centrum,**  
**del av fastigheten Solberga 1:1 m.m.**  
i stadsdelen Solberga  
i Stockholm  
**S-Dp 2004-18069-54**

## HANDLINGAR

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning samt en genomförandebeskrivning.

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

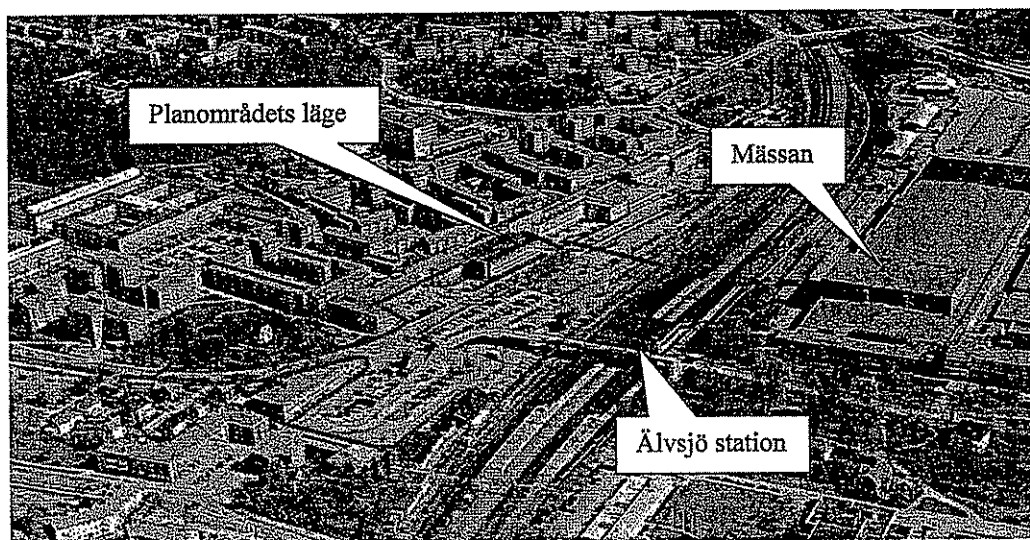
Planförslaget möjliggör uppförandet av tre nya byggnadskvarter, ett resecentrum samt ett torg mellan Götalandsvägen och Västra stambanan i stadsdelen Solberga. Den föreslagna bebyggelsen utgör del av stadsutvecklingsområdet Centrala Älvsjö. Syftet med förnyelsen är att vitalisera området, att skapa en sammanhängande stadsmiljö och ett attraktivt centrum.

Den mark som berörs av förslaget används idag som busstorg, infartsparkering och för omlastning i anslutning till järnvägen.

## PLANOMRÅDET, BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

### Läge och areal

Planområdet, som är ca 33200 kvadratmeter stort, är centralt beläget invid Älvsjö pendeltågsstation i stadsdelen Solberga. I nordväst avgränsas området av Götalandsvägen och Johan Skyttes väg, och i sydöst av järnvägen.



*Planområdets läge i Älvsjö*

**Kollektivtrafik, service, bebyggelse m.m.**

Inom planområdet finns idag ett torg/ terminalyta, Älvsjö Stationsplan. Större delen av torget tas i anspråk av en gång- och cykelramp som leder över järnvägen till pendeltågsstationen. Rampen omgärdas av en bussterminal som är utformad med en central plattform. Torget/ terminalytan är stor och uppfattas som tom och öde under lågtrafik. Intill torget ligger Älvsjö medborgarkontor och en mindre dagligvarubutik.

Älvsjö station är en av de mest trafikerade järnvägsstationerna i landet. Bussterminalen trafikerar av ett flertal linjer med vilka större delen av Söderort nås.

Serviceutbudet i nuvarande Älvsjö centrum inkluderar livsmedelsaffär, apotek, vårdcentral, bibliotek och medborgarkontor. I närheten av Älvsjö centrum finns flera arbetsplatser, bl.a. Ericsson, Tieto Enator och Stockholmsmässan.

Nordväst om planområdet, i området Prästgårdsgärdet, finns relativt storskalig bostadsbebyggelse från 1980-talet. Byggnaderna har genomgående uppförts med rött fasadtegel och röda tak. Söder om planområdet, på andra sidan järnvägen, ligger Stockholmsmässan.

Trots det gynnsamma läget är området extensivt utnyttjat. En stor del utgörs av infartsparkering och Banverkets stickspår med omlastningsytor för järnvägen.

**Markägförhållanden**

Planområdet omfattar del av fastigheten Solberga 1:1, samt fastigheten Prästgårdsängen 1 vilka ägs av staden. I planområdet ingår vidare del av fastigheten Normalm 5:1, vilken ägs av Banverket. Den del av Banverkets mark som ingår i planområdet kommer att överföras till staden.

**Markförhållanden och teknisk försörjning**

En översiktlig geoteknisk undersökning har upprättats. Enligt undersökningen består marken av fyllnadsmassor på lera.

Ledningar för teknisk försörjning finns framdragna i området.

**TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN M.M.****Riksintresse**

Västra stambanan, som ligger intill planområdet, utgör riksintresse för kommunikationer.

**Översiktsplanen**

Centrala Älvsjö utgör ett av stadens tolv s.k. stadsutvecklingsområden. Översiktsplanen anger att området ska omvandlas till en sammanhållen stadsmiljö med en blandning av bostäder, service och arbetsplatser. Vidare anges att Älvsjös betydelse på längre sikt som viktig knutpunkt för kollektivtrafiken kan förstärkas genom att fjärr- och regionaltåg stannar i området och att snabbspårvägen kompletteras till Älvsjö samt att tunnelbanan förlängs från Hagsätra till Älvsjö. Planförslaget är förenligt med översiktsplanen.

**Detaljplaner**

Planen berör Pl 7873 fastställd 1981 och Pl 7731 fastställd 1980 med användningsbestämmelse gata, parkering och park. Större delen av planområdet saknar detaljplan.

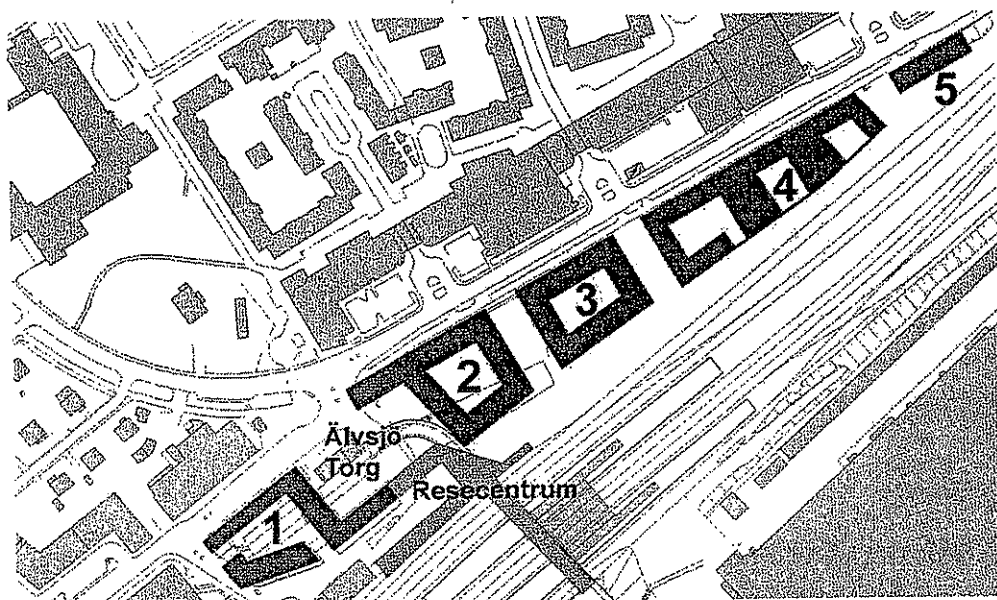
### Program för Älvsjö centrum

Planeringen för utbyggnaden inom centrala Älvsjö har pågått under flera år. Ett omfattande programarbete med stort lokalt deltagande har genomförts. Inriktningen i programmet var att skapa en relativt tät stadsbebyggelse med bostäder och centrumverksamheter. Utvecklingen av Älvsjö station som knutpunkt för kollektivtrafiken var vidare en mycket viktig del.

Samrådet om programförslaget redovisades i stadsbyggnadsnämnden i april 2003. Nämnden godkände redovisningen och uppdrog åt stadsbyggnadskontoret att påbörja detaljplaneringen i området. Efter nämndens beslut har två detaljplaner antagits.

### Förändringar efter programmet

Utformningen av området har bearbetats efter programarbetet vilket redovisades för stadsbyggnadsnämnden, maj 2006. Liksom tidigare föreslås att fem nya byggnadskvarter, ett torg och ett resecentrum.



*Orienteringskarta med kvartersnummer (kv 4-5 ingår ej i detta planförslag).*

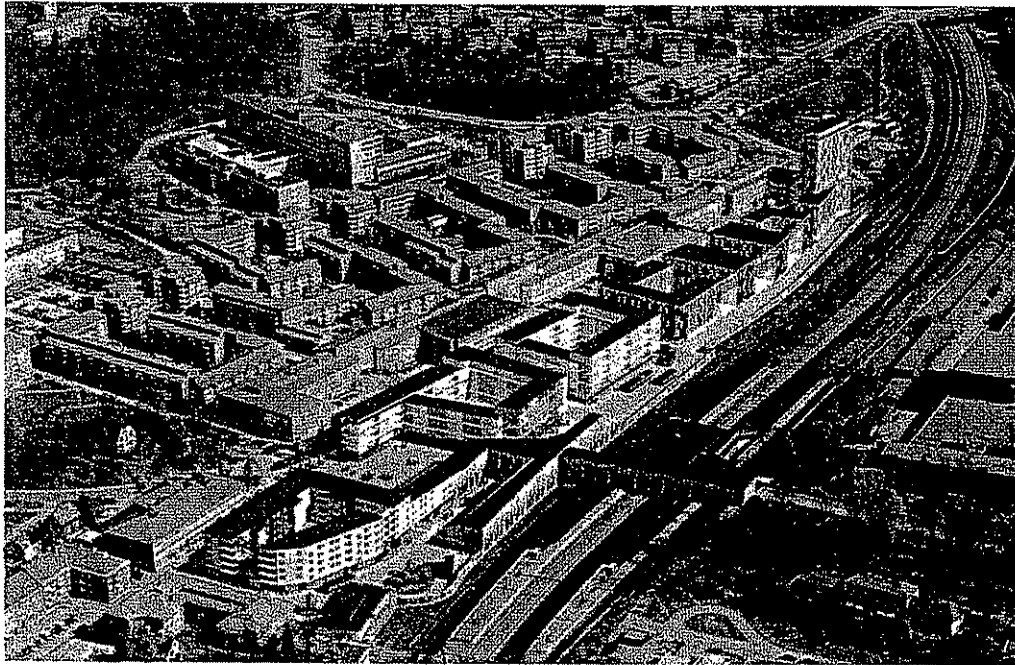
I och med ändrade förutsättningar på fastighetsmarknaden har andelen bostäder ökat och andelen kontorslokaler minskat i jämförelse med programförslaget.

Tidigare lokaliserades ca 200 nya cykelparkeringsplatser på torget, istället förslås ett cykelparkeringshus uppföras i anslutning till resecentrumet. Aktuellt förslag rymmer fler parkeringsplatser på en mindre yta, konflikten mellan fotgängare och cyklister minskas och dessutom kan torget nyttjas på ett bättre sätt.

I programmet föreslogs vidare ett högt hus i kvarter 2 i syfte att annonsera centrum. I bearbetningen efter programmet har stor fokus lagts på cykelparkeringshuset som ett annonserande objekt och det höga huset har utgått vid Älvsjö torg och istället annonseras området genom ett högt hus i längre österut, (kv 5).

## PLANFÖRSLAG

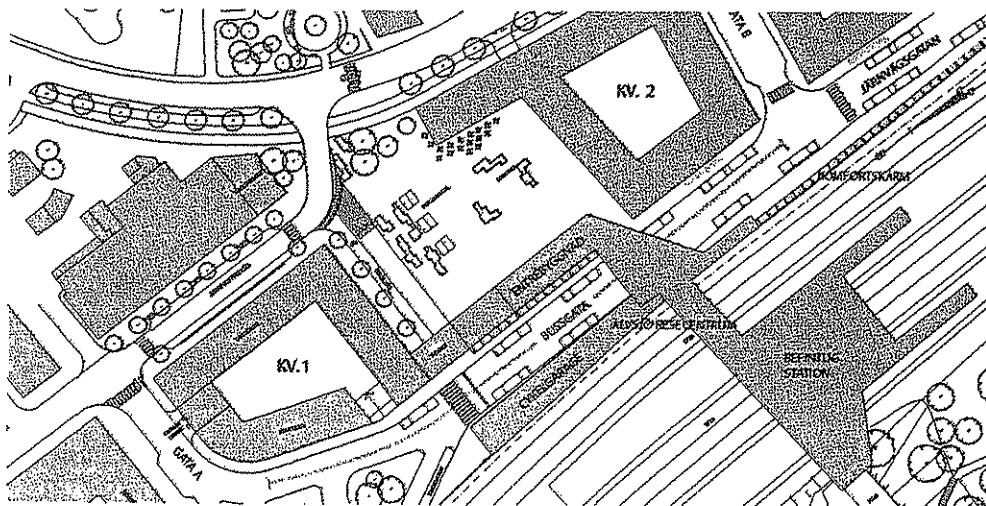
För området intill Älvsjö pendelstation föreslås en kvartersstruktur. Fem nya bostadskvarter, ett nytt torg och ett resecentrum möjliggörs. Förslaget innebär en relativt storskalig stadsmiljö, kvarteren är fem till sex våningar höga och i områdets östra del medges en fjorton våningar hög accentbyggnad. Lokaler planeras i kvarterens bottenvåningar. Denna detaljplan behandlar de tre första kvarteren samt torget och resecentret.



*Föreslagen bebyggelse sedd från sydväst. Denna detaljplan behandlar de tre första kvarteren, torget och resecentret. Illustration av KHR Rundquist Arkitekter.*

### Älvsjö torg

Ett nytt stadsdelstorg anläggs som en mötesplats för hela stadsdelen. Torget inramas av två bebyggelsekvarter vars utskjutande vinkelbyggnader omsluter torget vilket ger en stark och distinkt form. I söder angränsar det nya resecentrumets glasade entrébyggnad. Byggnadens entré förläggs synligt mitt på torget. Torgets sydvästra del är möjlig att angöra med bil. Resterande ytor på torget är bilfria.



*Älvsjö torg och resecentrum.*

## Resecentrum

Älvsjö är Sveriges femte största järnvägsstation med ca 25 000 resenärer per dygn. Stockholmsmässan har ca 1 miljon besökare per år, varav ca 700 000 färdas kollektivt via Älvsjö station. Trafikprognoser fram till 2015 visar på en fördubbling av antalet resenärer. För att förbättra omstigningen för kollektivtrafikresenärerna föreslås ett resecentrum i anslutning till det nya torget. Anläggningen omfattar en sammanbyggnad av befintlig pendeltågsstation med en väderskyddsinklädnad över befintlig gångbro, en ny entrébyggnad mot torget och ett cykelparkeringshus och vänthall för kollektivtrafikanter i anslutning till bussgatan och spårområdet. Bussgatan förläggs parallellt med spårområdet och ersätter befintlig bussterminal.

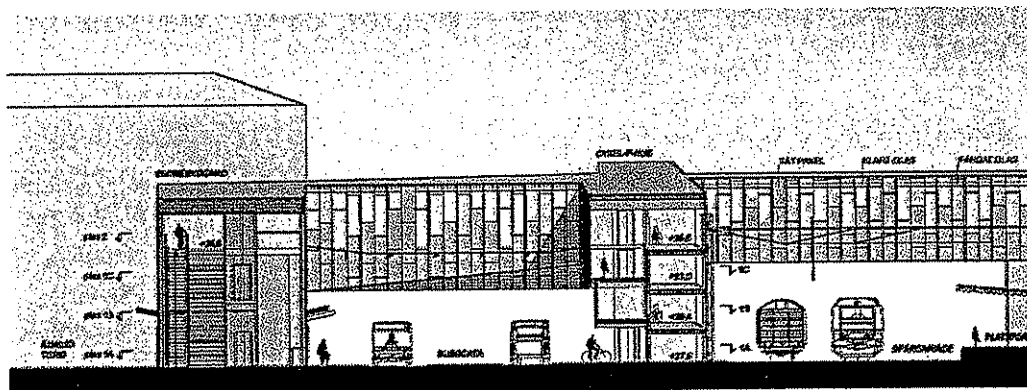
## Bussgata

För att skapa en trafiksäker bussterminal eftersträvas korta gångavstånd och säkra passager över körytor. I Älvsjö är en bussgata den mest effektiva lösningen för busstrafiken eftersom det är ont om ytor och det finns många vändande och passerande busslinjer. Bussgatan lokaliseras på järnvägsgatan som ligger längs med järnvägen. Störningar från järnväg och bussar samlas på en sida av torget och närområdet undgår därmed tung trafik. Längs bussgatan är allmän motorfordonstrafik inte tillåten.

## Entrébyggnad och gångbro

Mellan torget och bussgatan lokaliseras resecentrums entrébyggnad. Entrébyggnaden integrerar centrum med stationen och utgör en tydlig målpunkt för kollektivtrafikresenärerna. Byggnaden innehåller trappa, rulltrappa och hiss till gångbron som leder över bussgatan och järnvägsspåren till pendeltågsstationen och vidare till Stockholmsmässan och Örby. I byggnaden ryms även väntutrymme och servering.

Entrébyggnaden kopplas samman med befintlig gångbro över spåret. Bron glasas in för att ge väderskydd för passerade. Gångbron utgör den huvudsakliga förbindelsen mellan stadsdelarna Älvsjö och Örby, därför är det viktigt att bron upplevs som trygg att passera. Det är möjligt att avgränsa de kommersiella ytorna från de allmänna kommunikationsytorna i resecentrum och därmed kan passagen över bron vara öppen dygnet runt.



Sektion genom resecentrumet med Älvsjö torg till vänster och spårområdet till höger i bild.  
Illustration av KHR Rundquist Arkitekter.

## Cykelparkeringshus

Älvsjö är en målpunkt för många cyklister bl.a. på grund av dess funktion som knutpunkt för kollektivtrafiken, centrumverksamhet och Stockholmsmässan. I en cykelutredning, som genomfördes i programfasen, beräknades ca 400 cykel-

parkeringsplatser vara nödvändiga för att täcka ett framtida behov kring Älvsjö centrum. Då cykelparkering på mark tar stor yta i anspråk föreslås att ett cykelparkeringshus i anläggs.

Parkeringshuset rymmer ca 300 platser och förläggs i anslutning till bussgatan och gångbron. Resterande 100 cykelparkeringsplatser föreslås lokaliseras på andra sidan järnvägen, där den befintlig cykelparkeringsytan utökas. I parkeringshuset parkeras cyklarna längs fem svagt lutande ramper som leder mellan markplanet och gångbron.

Parkeringshuset ges en karaktärsskapande gestaltning som annonserar Älvsjö centrum mot järnvägen. Fasaden är omväxlande uppbyggd av glaspaneler och tät paneler i vertikala band.



*Parkeringshuset för cyklar sett från bussgatan sydvästra del. Illustration av KHR Rundquist Arkitekter.*

### **Bullerskärm**

Mellan järnvägen och den nya bebyggelsen uppförs en tre meter hög s.k. bullerskärm. Bullerskärmens syfte är i första hand att skapa en trevlig miljö intill bussgatan samt att dämpa järnvägsbuller i utomhusmiljön. Skärmen dimensioneras för att klara påkörning från bussar men hindrar inte urspårande tåg. Skärmen förses precis som parkeringshuset med omväxlande tät panel och glasade ytor, där en rytm skapar variation utmed den långa fasaden. På bullerskärmen finns det möjlighet att montera sittbänkar, skärmtak och belysning. Cykelparkeringshusets fasad mot spårområdet ersätter bullerskärmen på aktuell sträcka.

### **Planerade framtida kollektiva färdmedel**

I samarbete med Regionplane- och trafikkontoret, SL och Huddinge kommun har staden gjort en förstudie för en snabbspårväg med start i Älvsjö som via bl.a. Fruängen, Skärholmen, Kungens Kurva går till Flemingsberg. Förprojektering är gjord för hållplatsläge i Älvsjö C. Hållplatsen placeras längs bussgatan i nära anslutning till perronger för effektiva omstigningar mellan de olika trafikslagen.

I översiktsplanen och i Storstockholmsberedningens infrastruktursatsning ingår en förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö. Det är möjligt att anordna en tunnelbanestation i direkt anslutning till resecentrum.

Lokaliseringen av en eventuell framtida fjärr- och regionaltågstation vid Älvsjö station inryms i aktuellt förslag.



### Bostadskvarter

Kvarter 1 och 2 ligger i anslutning till Älvsjö torg och resecentrum. De båda kvarteren ges slutna kvartersformer som kompletteras med utskjutande vinkelbyggnader vilka skärmar torget från omgivande vägar och järnväg. Vinkelbyggnaden i kvarter 1 byggs samman med resecentrumets entrébyggnad.

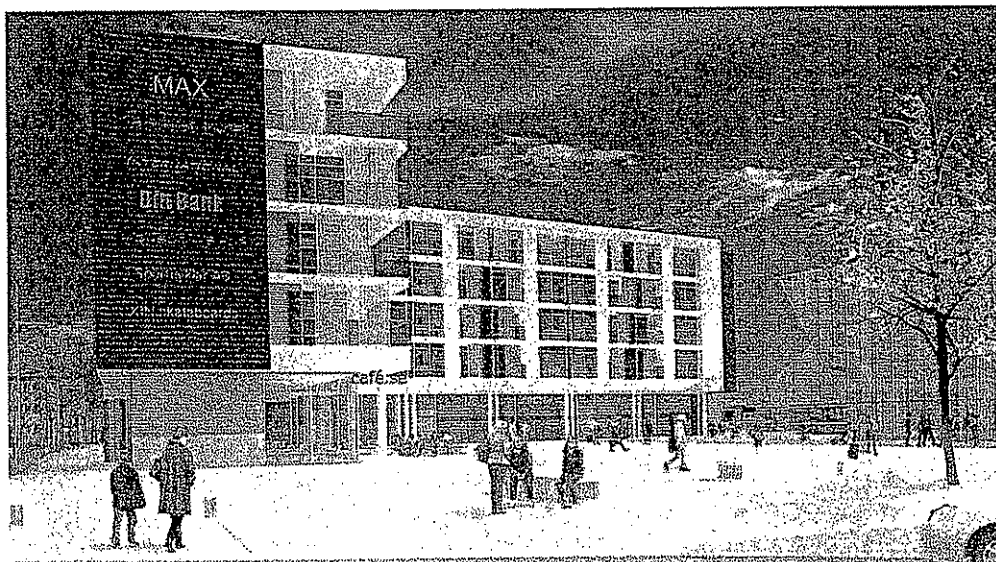
Kvarter 1 rymmer ca 70 lägenheter. I bottenvåningen mot Johan Skyttes väg och torget lokaliseras mindre butikslokaler. Övriga delar av bottenvåningen utgörs av garage och mot bussgatan placeras lägenhetskompement.



*Kvarter 1 sett från Johan Skyttes väg. Illustration av ÅWL Arkitekter.*

Kvarter 2 och 3 inrymmer vardera 90 lägenheter. Mot Götalandsvägen, bussgatan och torget i kvarter 2 placeras caféer och småbutiker med en innanförliggande dagligvarubutik. Dagligvarubutiken annonseras väl med entréer både från Älvsjö torg och Götalandsvägen. Den mot torget utstickande gaveln i kvarter 2 utformas som en riktpunkt för Älvsjö, synlig i fonden av Johan Skyttes väg och från Götalandsvägen. De svåra angöringsmöjligheterna i kv 2 med torget i väst och bussgata i öst medför en loftgångslösning i två av husets skänklar.

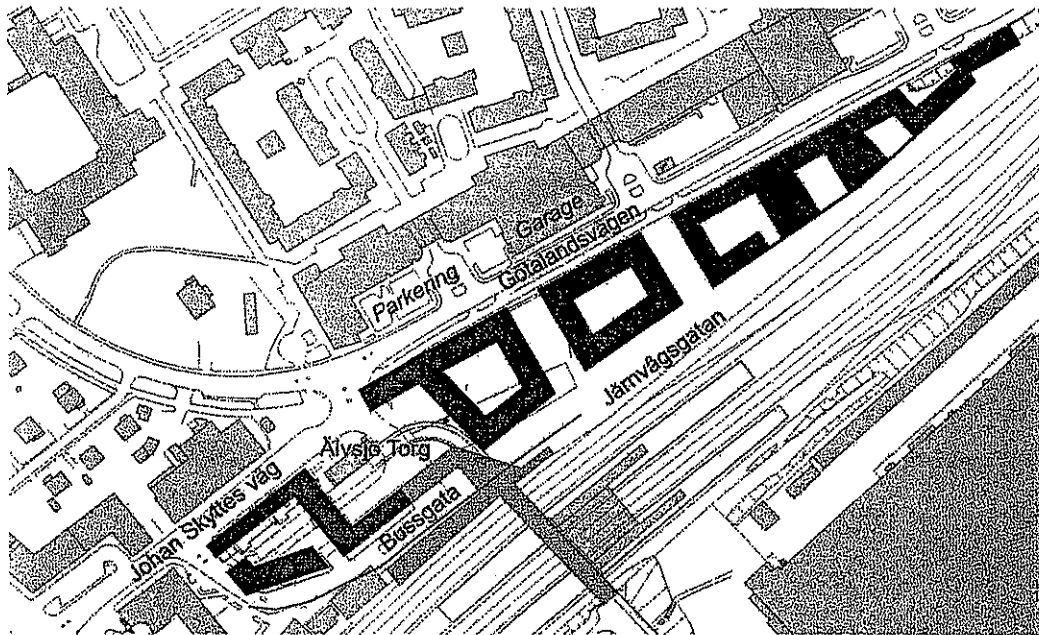
Kv 3 är uppbyggt liknande kv 2. I bottenvåningen inryms lokaler, bostäder samt garage.



*Kvarter 2 sett från torget. Till höger i bild skymtar entrébyggnaden till resecentrumet. Illustration av Brunnberg och Forshed Arkitektkontor.*

## Trafik

De nya gatorna i området ansluter till den befintliga gatustrukturen vilket gör att befintliga bostads- och centrumkvarter på ett naturligt sätt integreras. Längs med järnvägen anläggs en ny gata. På järnväggsgatan tillåts endast busstrafik mellan kvarter 1, resecentrum och kvarter 2.



*Befintliga och nya gator.*

## Angöring och parkering

Parkering för boende lokaliseras i första hand i garage inom respektive kvarter så att kantstensparkering och övrig ytparkering blir tillgänglig för besökare och kunder. På grund av att grundvattennivån i området ligger nära markytan förläggs vissa garage ovan mark och husen utformas med upphöjda gårdar.

Lättillgänglig korttidsparkering för butikskunder föreslås anordnas i kvarteret Prästgårdsängen dels genom markparkering, 40 p-platser, dels genom att nyttja befintligt parkeringshus nedersta våningsplan, ca 25 p-platser samt dels genom kantstensparkering.

I kvarter 1 är garaget placerat ovan mark. Mot torget och Johan skyttes väg är mindre lokaler lokaliserade, övrig yta används som bostadskomplement samt för parkering av bilar. 44 parkeringsplatser möjliggörs vilket innebär parkeringstalet 0,61 parkeringsplatser per lägenhet.

Parkering för boende i kvarter 2 sker i befintligt parkeringshus i kvarteret Prästgårdsängen. Parkeringshuset är idag underutnyttjat, ca 100 av 210 p-platser utnyttjas ej. Ca 80 av dessa bedöms kunna nyttjas som boendeparkering för boende i kv 2.

I kv 3 sker parkering i garage under mark, ca 60 p-platser. Antalet parkeringsplatser för kv 2 och 3 blir tillsammans ca 140 stycken vilket innebär parkeringstalet 0,8 p-platser per lägenhet.

I varje kvarter har behovet av parkeringsplatser vägts mot behovet av lokaler i detta centrumnära läge, samt önskan om en högre exploatering av bostäder. Parkeringsbehovet är bedömt efter de parkeringstal som finns för ytterstaden,

där hänsyn tagits till det extremt goda kollektivtrafikläget. Detaljplanen ger också möjlighet till en påbyggnad av parkeringshuset med ytterligare ca 50 platser, vid ett eventuellt ökat behov av parkeringsplatser för centrum eller närområdet i framtiden.

Befintlig infartsparkering föreslås ersättas med utökad markparkering vid korsningen Magelungsvägen och Herr Stens väg, inom kvarteret Spikklubban. Planarbetet för detta område pågår.

### **Tillgänglighet**

De nya bostäderna kommer att vara tillgängliga för personer med funktionshinder. Större delen av föreslagen bebyggelse ligger i anslutning till gata. Vissa delar av torget och järnvägsplanen är inte tillgängligt för allmän trafik. I dessa fall nås lägenheterna via gården. I kv 1 och 3 sker handikappparkering i garage inom kvarteret. I kv 2 sker parkering i befintligt parkeringshus i kvarteret Prästgårdsängen vilket ej uppfyller stadens krav på handikappparkering i nära anslutning till entréer. För att uppnå stadens krav på handikappsparkering föreslås att en plats av kantstensparkeringen utmed Götalandsvägen avsetts för ändamålet.

### **Avfallshantering**

En befintlig sopsugsanläggning för hushållssopor finns i närområdet. En eventuell anslutning av planerade kvarter till denna anläggning får prövas i samband med planens genomförande. Utrymmen för återvinning kommer att anordnas i byggnadernas gatuplan mot Götalandsvägen.

### **Teknisk försörjning**

Befintlig elnätstation som är belägen på torget måste flyttas. En ny station placeras i parken invid Götalandsvägen.

### **Gestaltning**

Ett gestaltungsprogram har upprättats för Älvsjö centrum. Programmet fokuserar på den yttre arkitekturen och gatorna i området. Syftet är att ge centrumkvarteren i Älvsjö en övergripande sammanhållen gestaltning.

Gestaltungsprogrammet är en levande produkt som kompletteras allteftersom planeringen i området fortskrider. I ett inledande skede har programmet ett övergripande förhållningssätt där de generella gestaltungsprinciperna som berör hela området behandlas. Varje kvarter skall under detaljplaneprocessen studeras vidare och detaljerade principer för respektive område tillförs gestaltungsprogrammet. I den fortsatta projekteringen och bygglovhanteringen ska programmet utgöra underlag och vara vägledande.

### **MILJÖKONSEKVENSER M.M.**

#### **Trafikbuller**

Planområdet är utsatt för trafikbuller från järnvägen och kringliggande gatnät, Götalandsvägen, Johan skyttes väg samt den nya bussgatan. Bullerutredningar har utarbetats av Ramböll Sverige AB för de olika kvarteren. I utredningen har ljudnivåer utomhus beräknats uppskattade trafikmängder och fordons-hastigheter för år 2015. Buller från järnvägs- och vägtrafik har vägts samman.

Utredningarna visar att Stockholms stads kvalitetsmål för buller från trafik kan uppnås, även om det i många fall uppnås genom avstegsfall B.

I samtliga kvarter vid fasaderna på kvarterens yttersidor beräknas den ekvivalenta ljudnivån bli högre än 55 dB (A), (den högsta ekvivalenta ljudnivån är mot järnvägen som beräknas få en ljudnivå mellan 68-70dB (A)). De maximala ljudnivåerna vid fasader mot järnvägen och vid delar av kvarterens kortsidor uppgår som högst till 91 dBA.

Utredningens slutsatser är att de höga bullernivåerna på platsen medför mycket höga krav på fasadernas ljudisolering. Det är dock möjligt att klara ljudnivåer inomhus som uppfyller riksdagens riktvärden. För att klara stadens kvalitetsmål genom avstegsfall B skall hälften av boningsrummen placeras utmed tyst sida dvs högst 55 dB (A). Ljudnivån klaras mot gårdsfasaderna. Ekvivalent ljudnivå på gårdarna beräknas variera mellan 40-55dB (A). Ett mindre antal balkonger får delvis inglasning alternativt fönster placerade i ljudskugga för att uppnå avstegsfall B.

#### *Stadsbyggnadskontorets bedömning av bullerfrågan*

Stockholm har i sin översiktsplan tagit ställning till stadens fortsatta utbyggnad. Strategin för Stockholms fortsatta utbyggnad benämns "bygg staden inåt". Framtidens byggande ska i möjligaste mån ske på redan exploaterad mark, bl.a. i syfte att hindra en utglesning av stadsbebyggelsen. Genom att bygga nya bostäder i kollektivtrafikhärlägen motverkas dessutom utvecklingen mot ökad bilism. Stadsbyggnadskontoret konstaterar att även om denna utbyggnadsstrategi ur bullersynpunkt inte är okomplicerad, så överväger de miljömässiga fördelarna.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att motiven för utvecklingen av centrala Älvsjö är mycket starka. Området har synnerligen god tillgång till kollektivtrafik. Vidare finns ett varierat utbud av såväl offentlig som kommersiell service. Serviceutbudet kommer att förbättras ytterligare när den planerade ombyggnaden av Älvsjö torg genomförs. Den mark som berörs av förslaget är till stor del redan hårdgjord, varför konsekvenserna för naturmiljö och rekreation är obetydliga.

Stadsbyggnadskontoret anser att bostadsprojekt alltid bör planeras som en sammanvägning mellan olika intressen till en bra helhetslösning. Den bebyggelse som omfattas av planförslaget har utformats med hänsyn till bullerförhållandena på platsen. De bullerkrav som tillämpas vid bostadsplanering i Stockholm uppfylls, vilket säkerställs genom planbestämmelser. Kontoret bedömer därför att planförslaget medför en acceptabel ljudmiljö.

#### **Vibrationer**

Trafiken på järnvägen och Götalandsvägen ger upphov till vibrationer. En vibrationsutredning har genomförts i kv 4 och 5. Utredningen visade att tillåten gräns för komfortvägda vibrationer inte kommer att överskridas där. Kv 1-3 har snarlika förhållanden och bedöms därför ej heller överskrida tillåten gräns. En vibrationsutredning kommer att utföras inför utställningsskedet.

#### **Risk och säkerhet**

##### *Stambanan och riskavstånd*

Länsstyrelsen i Stockholms län redogör i rapporten Riskhänsyn vid ny bebyggelse (2000:01) hur riskfrågor ska hanteras i den fysiska planeringen. Av rapporten framgår bl.a. att en riskanalys bör tas fram om ny bebyggelse före-

slås inom 100 meter från järnväg med farligt gods, om risk därvid kan antas uppkomma. Vidare rekommenderas att mark inom 25 meter från järnvägen bör lämnas fritt från byggnader samt att sammanhållen bostadsbebyggelse bör undvikas inom 50 meter från spårkant. Avsteg från rekommendationerna kan accepteras i centrala och mer tätbebyggda områden i Stockholm, under förutsättning att riskanalysen visar att bebyggelsen blir lämplig.

En mindre del av planförslagets bebyggelse ligger inom 50 meter från järnvägen där farligt gods transporteras. En stor del av bostadsbebyggelsen avskärmas av resecentret och cykelparkeringshuset.

#### *Riskanalys från programskedet*

En riskanalys utarbetades i samband med programarbetet. I riskanalysen beräknas och beskrivs de risker som transporterna av farligt gods på stambanan utgör för personer som vistas i och i anslutning till den föreslagna bebyggelsen vid järnvägen. Riskanalysen utgår från tre olycksscenarior; där läckage av brandfarlig vätska med påföljande brand utgör det dimensionerande olycksfallet. Utredningens slutsats är att risken vid små olyckor måste reduceras, medan risken vid större olyckor bör reduceras.

#### *Riskanalys för aktuellt projekt*

En riskanalys är framtagen av Brandskyddslaget AB. Utredningen baseras till viss del på framtagen riskanalys från programarbetet. Utredningens slutsats är att en acceptabel säkerhet kan uppnås inom planområdet genom en rad byggnadstekniska åtgärder. Exempelvis skall friskluft tas från en sida som inte vetter mot spårområdet, vidare skall en nödavgång av ventilationen vara möjlig i bostäderna samt resecentret. Utrymningsvägar får inte enbart finnas mot järnvägen om de inte skyddas av annan bebyggelse, fasader på bostadshus kan utföras i s.k. obrännbara material, cykelparkeringshusets understa våning kan utföras så att den till viss nivå klarar påkörning av ett tåg m.m.

Riskanalyserna anger att säkerhetshöjande åtgärder på de föreslagna byggnaderna bör vidtas i syfte att reducera skador som kan uppstå vid större olyckor. Kontoret anser att vilka åtgärder som ska vidtas skall avgöras i samband med bygglov och bygganmälan, då detaljkunskapen om byggnaderna är större. I planen har därför införts bestämmelse att byggnader ska utföras så att risken för personskador vid olycka på järnvägen begränsas i rimlig omfattning. Genom bestämmelsen fastslås byggherrens ansvar att utreda, föreslå och genomföra säkerhetshöjande åtgärder i fråga om byggnader. Byggherren är skyldig att senast i samband med bygganmälan inför stadsbyggnadsnämnden styrka att hans förslag uppfyller detaljplanens krav.

Kontoret har i detaljplanen infört bestämmelse att en tre meter hög skärm ska uppföras mellan järnvägen och bebyggelsen. Skärmen förhindrar i första hand att människor eller fordon närmar sig spårområdet. Den kan även begränsa strålning och tryckpåverkan vid en mindre explosion inom spårområdet.

#### *Stadsbyggnadskontorets bedömning av riskfrågan*

Stadsbyggnadskontoret har ovan i denna beskrivning redogjort för motiven till utbyggnaden av Älvsjö centrum. Kontoret anser mot denna bakgrund att avsteg bör godtas från rekommenderade riskavstånd.

Kontoret delar uppfattningen att en tillräckligt god säkerhet kan uppnås genom att särskilda åtgärder vidtas.

## **Brand**

Brandskyddslaget AB har även upprättat en brandskyddsbeskrivning. I brandskyddsbeskrivningen konstateras att avståndet mellan kv 2 och resecentret understiger 8 meter. Genom analytisk dimensionering bestäms vilka kombinationer av åtgärder som behövs för att ge erforderligt brandskydd vilket skall utföras senast innan bygganmälan. Vidare uppmärksammas att i kv 2 kan inglasade loftgångar mot järnvägen utföras under förutsättning att två trapphus finns, att glaset utförs av laminerat glas samt att det övrigt uppfyller de krav som ställs på inglasade loftgångar. I loftgången accepteras att inglasningen är öppningsbar.

## **Luftkvalitet**

Halterna av kvävedioxid och partiklar PM10 längs Götalandsvägen underskrider gällande miljökvalitetsnormer. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medverka till att någon av normerna överträds.

## **Dagvatten**

Jorden inom planområdet består av fyllnadsmassa ovanpå lera. Efter planens genomförande kommer en stor del av planområdet att utgöras av hårdgjord mark. En tänkbar teknisk lösning att anordna en LOD-anläggning är att dagvatten från gårdar tak och hårdgjorda ytor leds till dagvattenbrunnar som är perforerade med hål som omges makadam. En sprängstensbank utförs och för att ytterligare öka infiltrationen till undergrunder bör en perforerad betongbrunn nedföras till moränen. Ett mer detaljerat förslag utformas i samband med mer detaljerade geotekniska undersökningar senast innan bygganmälan.

Byggherrarna får inte genom sina val av byggmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljöutsläpp.

## **Markföroreningar**

En översiktlig markmiljöundersökning har utförts. Provtagningarna visar att markföroreningar förekommer ställvis inom området. Hantering av markföroreningar ska ske i samråd med miljöförvaltningen.

## **Kulturmiljö**

Planförslaget berör inga kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

## **Natur**

De planerade åtgärderna berör inga områden med dokumenterade ekologiska eller rekreativa värden.

## **Samlad bedömning av detaljplanens miljöpåverkan**

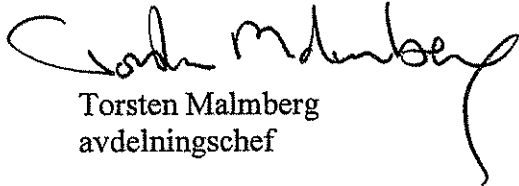
Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i 5 kap. 18 § plan- och bygglagen (PBL). Planförslaget strider inte mot gällande översiktplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa. De miljö-, hälso- och säkerhetsfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

**ADMINISTRATIVA FRÅGOR**

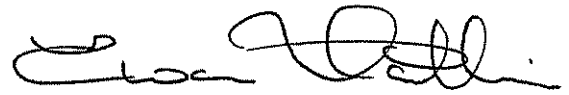
Detaljplanens genomförandetid föreslås sluta fem år efter det att planen vunnit laga kraft.

**MEDVERKANDE**

Planförslaget har upprättats av stadsbyggnadskontoret genom Ewa Wählin.



Torsten Malmberg  
avdelningschef



Ewa Wählin  
planhandläggare







## STADSBYGGNADS KONTORET

Ytterstadsavdelningen  
Ewa Wählin  
Tfn 08-508 282 33

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING 1 (2)

2007-01-29

### *Förslag*

Detaljplan för  
**Älvsjö centrum,**  
**del av fastigheten Solberga 1:1 m.m.**  
i stadsdelen Solberga  
i Stockholm  
**S-Dp 2004-18069-54**

## HANDLINGAR

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör en planbeskrivning samt denna genomförandebeskrivning.

## ORGANISATORISKA FRÅGOR

### Ansvarsfördelning

- Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid granskning av bygglov och bygganmälan.
- Exploateringskontoret medverkar i genomförandet genom sitt markförvaltningsansvar, med åtgärder på allmän plats samt för uppförande av komfortskärm mot järnvägen.
- Lantmäterimyndigheten ansvarar för fastighetsbildningsåtgärder.
- Byggherren utför och bekostar den nya bebyggelsen och anläggningar på kvartersmark samt anslutningar mot allmän mark.

### Markägoförhållanden

Planområdet omfattar del av fastigheten Solberga 1:1, samt fastigheten Prästgårdsängen 1 vilka ägs av staden. I planområdet ingår vidare del av fastigheten Norrmalm 5:1, vilken ägs av Banverket. Den del av Banverkets mark som ingår i planområdet kommer att överföras till staden.

Kvartersmarken upplåts med tomträtt till AB Familjebostäder (kv. 1), Maxera Bostad AB (kv.2 och 3) enligt tidigare beslut i marknämnden. Resecentrumet är ett samarbetsprojekt mellan staden och SL.

## FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

### Fastighetsplan

För området finns ingen gällande fastighetsplan. Ny fastighetsplan bedöms inte vara nödvändig.

### Fastighetsbildning

Fastighetsbildningen kan ske med detaljplanen som grund. Fem fastigheter bildas, tre för bostads- centrumändamål, en för resecentrum- och centrum ändamål samt en mindre för tekniskt ändamål (elnätstation), genom fastighetsreglering och avstyckning från nämnda fastigheter. Uppbådet 1 samt Prästgårdsängen 1 skall fastighetsregleras, en mindre del av fastigheterna

övergår till allmänplatsmark/gata. Fastighetsbildning skall vara genomförd innan bygglov beviljas.

#### **Gemensamhetsanläggning , servitut, avtal mm.**

Framtida drift och underhåll av bullerskärm, cykelparkeringshus, delar av resecentrum ska regleras i avtal eller servitut. Berörda avtalsparter är staden, Banverket och SL. Rätten till allmän gångtrafik inom x-områden säkras genom upprättande av servitut.

Varje fastighets behov av parkering ska tillgodoses inom den egna fastigheten. I det fall erforderligt antal parkeringsplatser inte kan anordnas inom viss fastighet får behovet av parkering tillgodoses inom annan fastighet i planområdet. Rätt till parkering ska i sådant fall regleras med servitut.

#### **EKONOMISKA FRÅGOR**

Planens genomförande medför stora exploateringskostnader för staden. De större utgiftsposterna avser bl a resecentrum, nya gator, torg och ledningar samt friställande av spårområdet. Stadens intäkter består av tomträttsavgälder.

#### **TEKNISKA FRÅGOR.**

##### **VA, El och värmeförsörjning**

Ledningar för vatten, avlopp, fjärrvärme, tele och el finns framdragna i anslutning till området.

#### **TIDPLAN**

Detaljplanen hanteras med normalt förfarande.

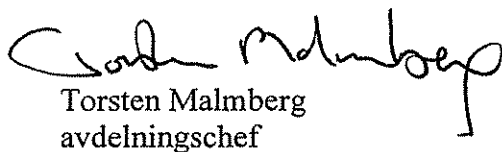
Plansamråd	februari 2007 – mars 2007
Utställning	2:a kvartalet 2007
Antagande SBN	3:e kvartalet 2007
Laga kraft	3:e kvartalet 2007

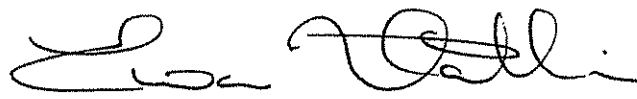
#### **Genomförandetid**

Genomförandetiden är 5 år efter att planen vunnit laga kraft. Planen beräknas vinna laga kraft under 2007.

#### **MEDVERKANDE**

Genomförandebeskrivning har upprättats i samråd med Henrik Trofast vid lantmäterimyndigheten och Andris Rozenbachs exploateringskontoret.

  
Torsten Malmberg  
avdelningschef

  
Ewa Wählin  
planhandläggare



Strategiska avdelningen  
Ewa Wählin  
Tfn 08-508 28 233

2007-01-29

S-Dp 2004-18069-54

### *Förslag*

Detaljplan för  
Älvsjö centrum,  
del av fastigheten Solberga 1:1 m.m.  
i stadsdelen Solberga  
i Stockholm  
S-Dp 2004-18069-54

## HANDLINGAR

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning samt en genomförandebeskrivning.

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

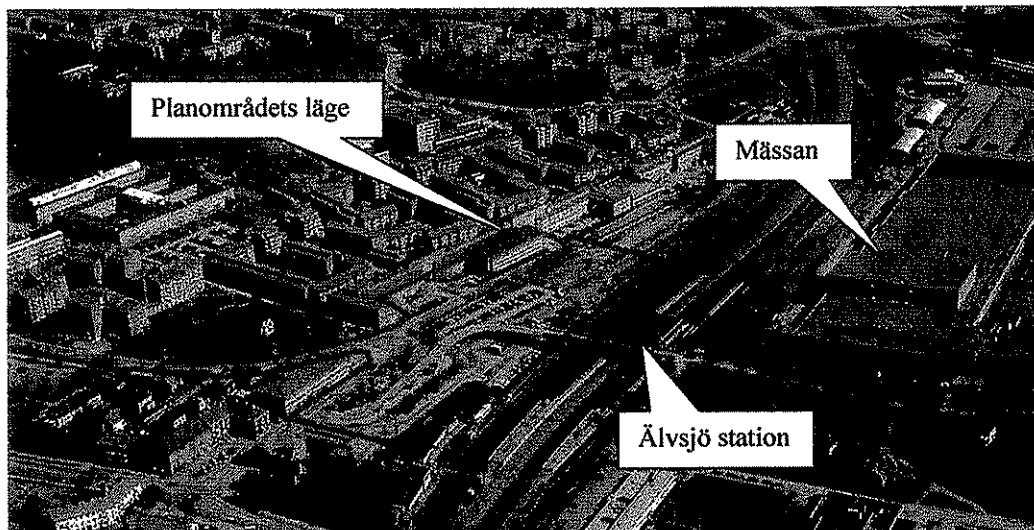
Planförslaget möjliggör uppförandet av tre nya byggnadskvarter, ett resecentrum samt ett torg mellan Götalandsvägen och Västra stambanan i stadsdelen Solberga. Den föreslagna bebyggelsen utgör del av stadsutvecklingsområdet Centrala Älvsjö. Syftet med förnyelsen är att vitalisera området, att skapa en sammanhängande stadsmiljö och ett attraktivt centrum.

Den mark som berörs av förslaget används idag som busstorg, infartsparkering och för omlastning i anslutning till järnvägen.

## PLANOMRÅDET, BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

### Läge och areal

Planområdet, som är ca 33200 kvadratmeter stort, är centralt beläget invid Älvsjö pendeltågsstation i stadsdelen Solberga. I nordväst avgränsas området av Götalandsvägen och Johan Skyttes väg, och i sydöst av järnvägen.



*Planområdets läge i Älvsjö*

**Kollektivtrafik, service, bebyggelse m.m.**

Inom planområdet finns idag ett torg/ terminalyta, Älvsjö Stationsplan. Större delen av torget tas i anspråk av en gång- och cykelramp som leder över järnvägen till pendeltågsstationen. Rampen omgärdas av en bussterminal som är utformad med en central plattform. Torget/ terminalytan är stor och uppfattas som tom och öde under lågtrafik. Intill torget ligger Älvsjö medborgarkontor och en mindre dagligvarubutik.

Älvsjö station är en av de mest trafikerade järnvägsstationerna i landet. Buss-terminalen trafikeras av ett flertal linjer med vilka större delen av Söderort nås.

Serviceutbudet i nuvarande Älvsjö centrum inkluderar livsmedelsaffär, apotek, vårdcentral, bibliotek och medborgarkontor. I närheten av Älvsjö centrum finns flera arbetsplatser, bl.a. Ericsson, Tieto Enator och Stockholmsmässan.

Nordväst om planområdet, i området Prästgårdsgärdet, finns relativt storskalig bostadsbebyggelse från 1980-talet. Byggnaderna har genomgående uppförts med rött fasadtegel och röda tak. Söder om planområdet, på andra sidan järnvägen, ligger Stockholmsmässan.

Trots det gynnsamma läget är området extensivt utnyttjat. En stor del utgörs av infartsparkering och Banverkets stickspår med omlastningsytor för järnvägen.

**Markägförhållanden**

Planområdet omfattar del av fastigheten Solberga 1:1, samt fastigheten Prästgårdsängen 1 vilka ägs av staden. I planområdet ingår vidare del av fastigheten Norrmalm 5:1, vilken ägs av Banverket. Den del av Banverkets mark som ingår i planområdet kommer att överföras till staden.

**Markförhållanden och teknisk försörjning**

En översiktlig geoteknisk undersökning har upprättats. Enligt undersökningen består marken av fyllnadsmassor på lera.

Ledningar för teknisk försörjning finns framdragna i området.

**TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN M.M.****Riksintresse**

Västra stambanan, som ligger intill planområdet, utgör riksintresse för kommunikationer.

**Översiktsplanen**

Centrala Älvsjö utgör ett av stadens tolv s.k. stadsutvecklingsområden. Översiktsplanen anger att området ska omvandlas till en sammanhållen stadsmiljö med en blandning av bostäder, service och arbetsplatser. Vidare anges att Älvsjös betydelse på längre sikt som viktig knutpunkt för kollektivtrafiken kan förstärkas genom att fjärr- och regionaltåg stannar i området och att snabbspårvägen kompletteras till Älvsjö samt att tunnelbanan förlängs från Hagsätra till Älvsjö. Planförslaget är förenligt med översiktsplanen.

**Detaljplaner**

Planen berör Pl 7873 fastställd 1981 och Pl 7731 fastställd 1980 med användningsbestämmelse gata, parkering och park. Större delen av planområdet saknar detaljplan.

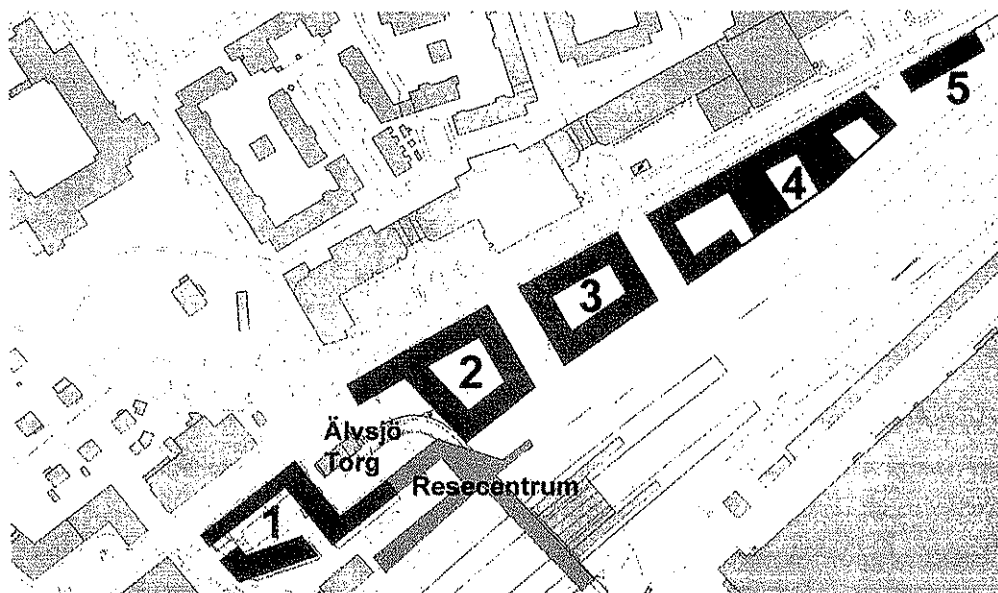
### Program för Älvsjö centrum

Planeringen för utbyggnaden inom centrala Älvsjö har pågått under flera år. Ett omfattande programarbete med stort lokalt deltagande har genomförts. Inriktningen i programmet var att skapa en relativt tät stadsbebyggelse med bostäder och centrumverksamheter. Utvecklingen av Älvsjö station som knutpunkt för kollektivtrafiken var vidare en mycket viktig del.

Samrådet om programförslaget redovisades i stadsbyggnadsnämnden i april 2003. Nämnden godkände redovisningen och uppdrog åt stadsbyggnadskontoret att påbörja detaljplaneringen i området. Efter nämndens beslut har två detaljplaner antagits.

### Förändringar efter programmet

Utformningen av området har bearbetats efter programarbetet vilket redovisades för stadsbyggnadsnämnden, maj 2006. Liksom tidigare föreslås att fem nya byggnadskvarter, ett torg och ett resecentrum.



*Orienteringskarta med kvartersnummer( kv 4-5 ingår ej i detta planförslag).*

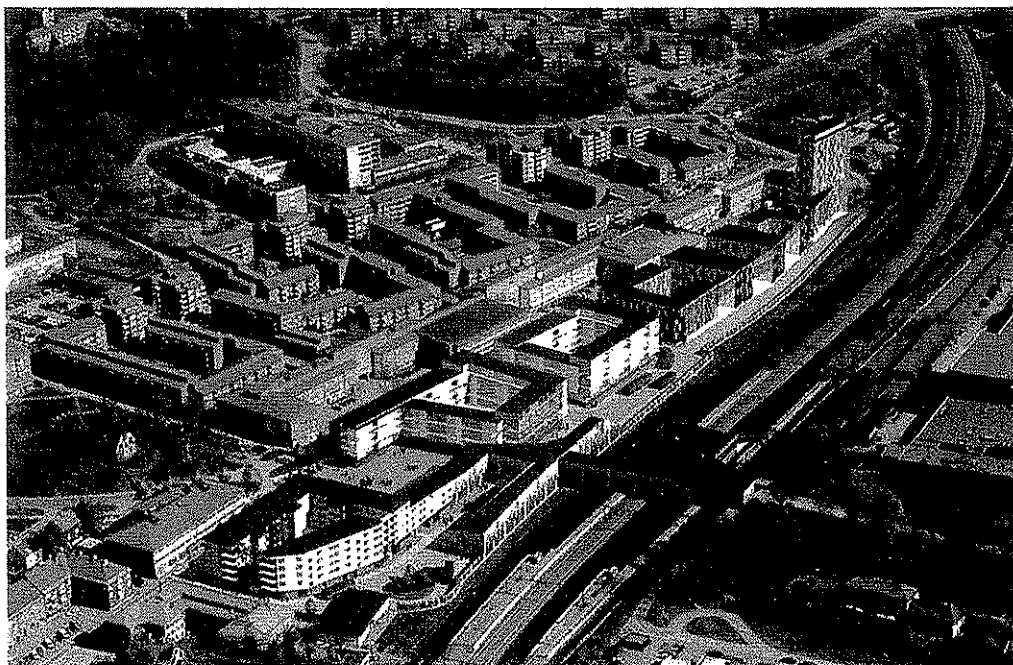
I och med ändrade förutsättningar på fastighetsmarknaden har andelen bostäder ökat och andelen kontorslokaler minskat i jämförelse med programförslaget.

Tidigare lokaliserades ca 200 nya cykelparkeringsplatser på torget, istället förslås ett cykelparkeringshus uppföras i anslutning till resecentrumet. Aktuell förslag rymmer fler parkeringsplatser på en mindre yta, konflikten mellan fotgängare och cyklister minskas och dessutom kan torget nyttjas på ett bättre sätt.

I programmet föreslogs vidare ett högt hus i kvarter 2 i syfte att annonsera centrum. I bearbetningen efter programmet har stor fokus lagts på cykelparkeringshuset som ett annonserande objekt och det höga huset har utgått vid Älvsjö torg och istället annonseras området genom ett högt hus i längre österut,(kv 5).

## PLANFÖRSLAG

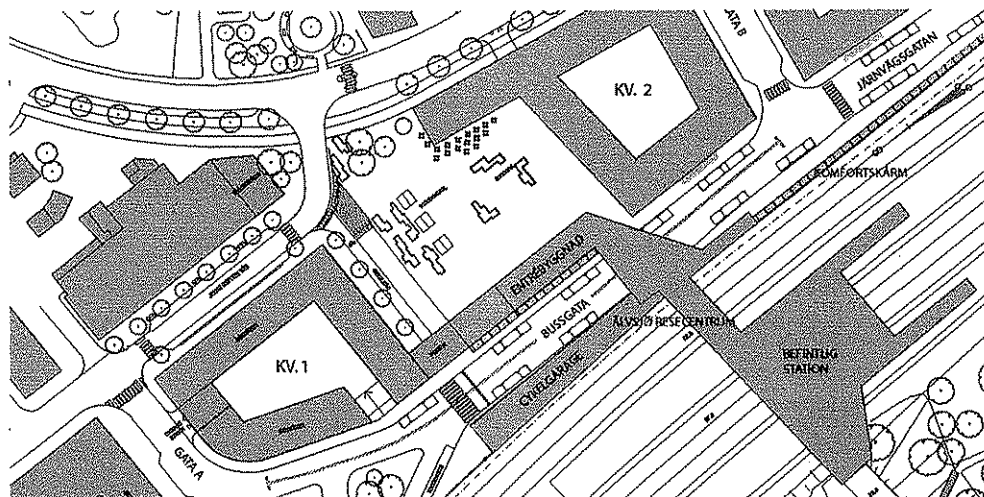
För området intill Älvsjö pendelstation föreslås en kvartersstruktur. Fem nya bostadskvarter, ett nytt torg och ett resecentrum möjliggörs. Förslaget innebär en relativt storskalig stadsmiljö, kvarteren är fem till sex våningar höga och i områdets östra del medges en fjorton våningar hög accentbyggnad. Lokaler planeras i kvarterens bottenvåningar. Denna detaljplan behandlar de tre första kvarteren samt torget och resecentret.



*Föreslagen bebyggelse sedd från sydväst. Denna detaljplan behandlar de tre första kvarteren, torget och resecentret. Illustration av KHR Rundquist Arkitekter.*

### Älvsjö torg

Ett nytt stadsdelstorg anläggs som en mötesplats för hela stadsdelen. Torget inramas av två bebyggelsekvarter vars utskjutande vinkelbyggnader omsluter torget vilket ger en stark och distinkt form. I söder angränsar det nya resecentrumets glasade entrébyggnad. Byggnadens entré förläggs synligt mitt på torget. Torgets sydvästra del är möjlig att angöra med bil. Resterande ytor på torget är bilfria.



*Älvsjö torg och resecentrum.*

## Resecentrum

Älvsjö är Sveriges femte största järnvägsstation med ca 25 000 resenärer per dygn. Stockholmsmässan har ca 1 miljon besökare per år, varav ca 700 000 färdas kollektivt via Älvsjö station. Trafikprognoser fram till 2015 visar på en fördubbling av antalet resenärer. För att förbättra omstigningen för kollektivtrafikresenärerna föreslås ett resecentrum i anslutning till det nya torget. Anläggningen omfattar en sammanbyggnad av befintlig pendeltågsstation med en väderskyddsinklädnad över befintlig gångbro, en ny entrébyggnad mot torget och ett cykelparkeringshus och vänthall för kollektivtrafikanter i anslutning till bussgatan och spårområdet. Bussgatan förläggs parallellt med spårområdet och ersätter befintlig bussterminal.

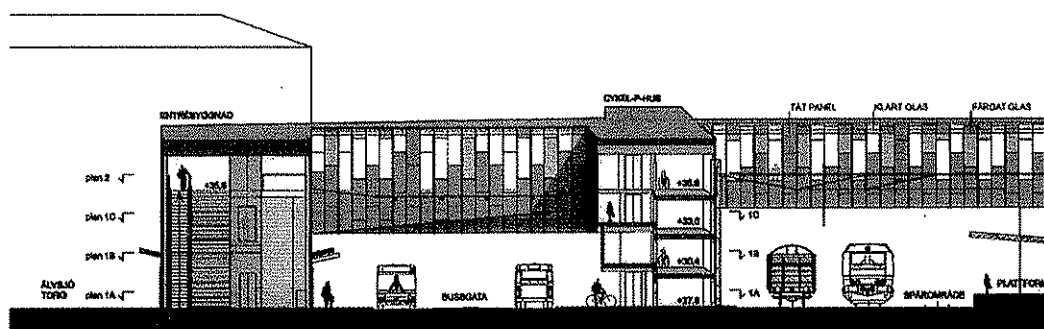
## Bussgata

För att skapa en trafiksäker bussterminal eftersträvas korta gångavstånd och säkra passager över körytor. I Älvsjö är en bussgata den mest effektiva lösningen för busstrafiken eftersom det är ont om ytor och det finns många vändande och passerande busslinjer. Bussgatan lokaliseras på järnvägsplan som ligger längs med järnvägen. Störningar från järnväg och bussar samlas på en sida av torget och närområdet undgår därmed tung trafik. Längs bussgatan är allmän motorfordonstrafik inte tillåten.

## Entrébyggnad och gångbro

Mellan torget och bussgatan lokaliseras resecentrums entrébyggnad. Entrébyggnaden integrerar centrum med stationen och utgör en tydlig målpunkt för kollektivtrafikresenärerna. Byggnaden innehåller trappa, rulltrappa och hiss till gångbron som leder över bussgatan och järnvägsspåren till pendeltågsstationen och vidare till Stockholmsmässan och Örby. I byggnaden ryms även väntutrymme och servering.

Entrébyggnaden kopplas samman med befintlig gångbro över spåret. Bron glasas in för att ge väderskydd för passerade. Gångbron utgör den huvudsakliga förbindelsen mellan stadsdelarna Älvsjö och Örby, därför är det viktigt att bron upplevs som trygg att passera. Det är möjligt att avgränsa de kommersiella ytorna från de allmänna kommunikationsytorna i resecentrum och därmed kan passagen över bron vara öppen dygnet runt.



Sektion genom resecentrumet med Älvsjö torg till vänster och spårområdet till höger i bild.  
Illustration av KHR Rundquist Arkitekter.

## Cykelparkeringshus

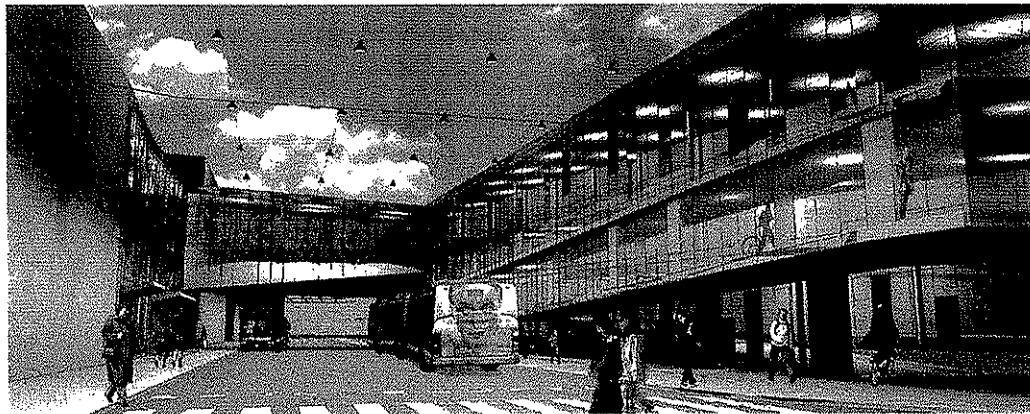
Älvsjö är en målpunkt för många cyklister bl.a. på grund av dess funktion som knutpunkt för kollektivtrafiken, centrumverksamhet och Stockholmsmässan. I en cykelutredning, som genomfördes i programfasen, beräknades ca 400 cykel-



parkeringsplatser vara nödvändiga för att täcka ett framtida behov kring Älvsjö centrum. Då cykelparkering på mark tar stor yta i anspråk föreslås att ett cykelparkeringshus i anläggs.

Parkeringshuset rymmer ca 300 platser och förläggs i anslutning till bussgatan och gångbron. Resterande 100 cykelparkeringsplatser föreslås lokaliseras på andra sidan järnvägen, där den befintlig cykelparkeringsytan utökas. I parkeringshuset parkeras cyklarna längs fem svagt lutande ramper som leder mellan markplanet och gångbron.

Parkeringshuset ges en karaktärsskapande gestaltning som annonserar Älvsjö centrum mot järnvägen. Fasaden är omväxlande uppbyggd av glaspaneler och täta paneler i vertikala band.



*Parkeringshuset för cyklar sett från bussgatans sydvästra del. Illustration av KHR Rundquist Arkitekter.*

### **Bullerskärm**

Mellan järnvägen och den nya bebyggelsen uppförs en tre meter hög s.k. bullerskärm. Bullerskärmens syfte är i första hand att skapa en trevlig miljö intill bussgatan samt att dämpa järnvägsbuller i utomhusmiljön. Skärmen dimensioneras för att klara påkörning från bussar men hindrar inte urspårande tåg. Skärmen förses precis som parkeringshuset med omväxlande tät panel och glasade ytor, där en rytm skapar variation utmed den långa fasaden. På bullerskärmen finns det möjlighet att montera sittbänkar, skärmtak och belysning. Cykelparkeringshusets fasad mot spårområdet ersätter bullerskärmen på aktuell sträcka.

### **Planerade framtida kollektiva färdmedel**

I samarbete med Regionplane- och trafikkontoret, SL och Huddinge kommun har staden gjort en förstudie för en snabbspårväg med start i Älvsjö som via bl.a. Fruängen, Skärholmen, Kungens Kurva går till Flemingsberg. Förprojektering är gjord för hållplatsläge i Älvsjö C. Hållplatsen placeras längs bussgatan i nära anslutning till perronger för effektiva omstigningar mellan de olika trafikslagen.

I översiktsplanen och i Storstockholmsberedningens infrastruktursatsning ingår en förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö. Det är möjligt att anordna en tunnelbanestation i direkt anslutning till resecentrum.

Lokaliseringen av en eventuell framtida fjärr- och regionaltågstation vid Älvsjö station inryms i aktuellt förslag.

## Bostadskvarter

Kvarter 1 och 2 ligger i anslutning till Älvsjö torg och resecentrum. De båda kvarteren ges slutna kvartersformer som kompletteras med utskjutande vinkelbyggnader vilka skärmar torget från omgivande vägar och järnväg. Vinkelbyggnaden i kvarter 1 byggs samman med resecentrumets entrébyggnad.

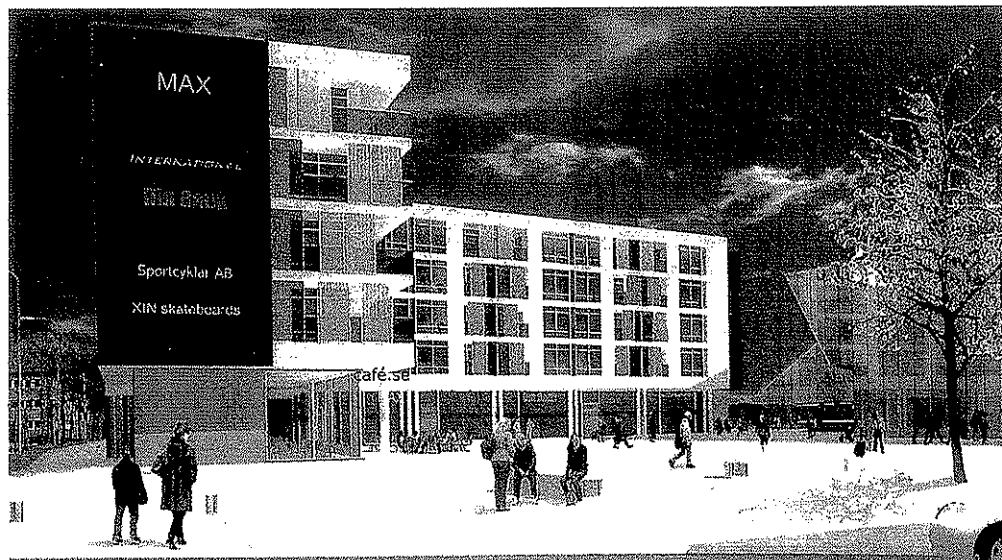
Kvarter 1 rymmer ca 70 lägenheter. I bottenvåningen mot Johan Skyttes väg och torget lokaliseras mindre butikslokaler. Övriga delar av bottenvåningen utgörs av garage och mot bussgatan placeras lägenhetskompement.



*Kvarter 1 sett från Johan Skyttes väg. Illustration av ÅWL Arkitekter.*

Kvarter 2 och 3 inrymmer vardera 90 lägenheter. Mot Götalandsvägen, bussgatan och torget i kvarter 2 placeras caféer och småbutiker med en innanförliggande dagligvarubutik. Dagligvarubutiken annonseras väl med entréer både från Älvsjö torg och Götalandsvägen. Den mot torget utstickande gaveln i kvarter 2 utformas som en riktpunkt för Älvsjö, synlig i fonden av Johan Skyttes väg och från Götalandsvägen. De svåra angoringsmöjligheterna i kv 2 med torget i väst och bussgata i öst medför en loftgångslösning i två av husets skänklar.

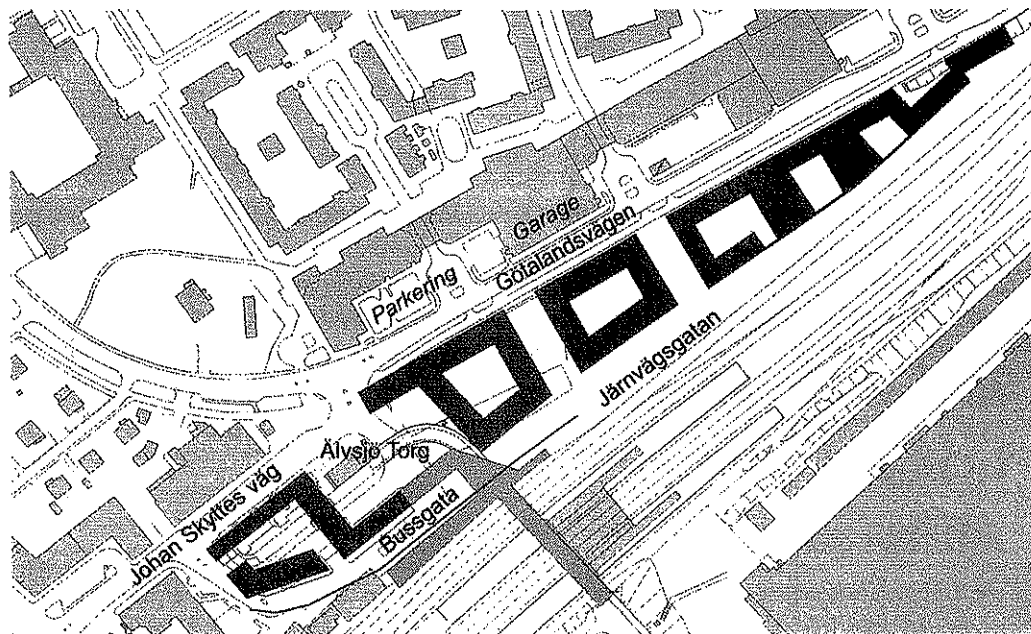
Kv 3 är uppbyggt liknande kv 2. I bottenvåningen inryms lokaler, bostäder samt garage.



*Kvarter 2 sett från torget. Till höger i bild skymtar entrébyggnaden till resecentrumet. Illustration av Brunnberg och Forshed Arkitektkontor.*

## Trafik

De nya gatorna i området ansluter till den befintliga gatustrukturen vilket gör att befintliga bostads- och centrumkvarter på ett naturligt sätt integreras. Längs med järnvägen anläggs en ny gata. På järnvägs-gatan tillåts endast busstrafik mellan kvarter 1, resecentrum och kvarter 2.



*Befintliga och nya gator.*

## Angöring och parkering

Parkering för boende lokaliseras i första hand i garage inom respektive kvarter så att kantstensparkering och övrig ytparkering blir tillgänglig för besökare och kunder. På grund av att grundvattennivån i området ligger nära markytan förläggs vissa garage ovan mark och husen utformas med upphöjda gårdar.

Lättillgänglig korttidsparkering för butikskunder föreslås anordnas i kvarteret Prästgårdsängen dels genom markparkering, 40 p-platser, dels genom att nyttja befintligt parkeringshus nedersta våningsplan, ca 25 p-platser samt dels genom kantstensparkering.

I kvarter 1 är garaget placerat ovan mark. Mot torget och Johan skyttes väg är mindre lokaler lokaliserade, övrig yta används som bostadskomplement samt för parkering av bilar. 44 parkeringsplatser möjliggörs vilket innebär parkeringstalet 0,61 parkeringsplatser per lägenhet.

Parkering för boende i kvarter 2 sker i befintligt parkeringshus i kvarteret Prästgårdsängen. Parkeringshuset är idag underutnyttjat, ca 100 av 210 p-platser utnyttjas ej. Ca 80 av dessa bedöms kunna nyttjas som boendeparkering för boende i kv 2.

I kv 3 sker parkering i garage under mark, ca 60 p-platser. Antalet parkeringsplatser för kv 2 och 3 blir tillsammans ca 140 stycken vilket innebär parkeringstalet 0,8 p-platser per lägenhet.

I varje kvarter har behovet av parkeringsplatser vägts mot behovet av lokaler i detta centrumnära läge, samt önskan om en högre exploatering av bostäder. Parkeringsbehovet är bedömt efter de parkeringstal som finns för ytterstaden,

där hänsyn tagits till det extremt goda kollektivtrafikläget. Detaljplanen ger också möjlighet till en påbyggnad av parkeringshuset med ytterligare ca 50 p-platser, vid ett eventuellt ökat behov av parkeringsplatser för centrum eller närområdet i framtiden.

Befintlig infartsparkering föreslås ersättas med utökad markparkering vid korsningen Magelungsvägen och Herr Stens väg, inom kvarteret Spikklubban. Planarbetet för detta område pågår.

### **Tillgänglighet**

De nya bostäderna kommer att vara tillgängliga för personer med funktionshinder. Större delen av föreslagen bebyggelse ligger i anslutning till gata. Vissa delar av torget och järnvägsgatan är inte tillgängligt för allmän trafik. I dessa fall nås lägenheterna via gården. I kv 1 och 3 sker handikapparkering i garage inom kvarteret. I kv 2 sker parkering i befintligt parkeringshus i kvarteret Prästgårdsängen vilket ej uppfyller stadens krav på handikapparkering i nära anslutning till entréer. För att uppnå stadens krav på handikappsparkering föreslås att en plats av kantstensparkeringen utmed Götalandsvägen avsetts för ändamålet.

### **Avfallshantering**

En befintlig sopsugsanläggning för hushållssopor finns i närområdet. En eventuell anslutning av planerade kvarter till denna anläggning får prövas i samband med planens genomförande. Utrymmen för återvinning kommer att anordnas i byggnadernas gatuplan mot Götalandsvägen.

### **Teknisk försörjning**

Befintlig elnätstation som är belägen på torget måste flyttas. En ny station placeras i parken invid Götalandsvägen.

### **Gestaltning**

Ett gestaltningsprogram har upprättats för Älvsjö centrum. Programmet fokuserar på den yttre arkitekturen och gatorna i området. Syftet är att ge centrumkvarteren i Älvsjö en övergripande sammanhållen gestaltning.

Gestaltningsprogrammet är en levande produkt som kompletteras allteftersom planeringen i området fortskrider. I ett inledande skede har programmet ett övergripande förhållningssätt där de generella gestaltningsprinciperna som berör hela området behandlas. Varje kvarter skall under detaljplaneprocessen studeras vidare och detaljerade principer för respektive område tillförs gestaltningsprogrammet. I den fortsatta projekteringen och bygglovhanteringen ska programmet utgöra underlag och vara vägledande.

## **MILJÖKONSEKVENSER M.M.**

### **Trafikbuller**

Planområdet är utsatt för trafikbuller från järnvägen och kringliggande gatnät, Götalandsvägen, Johan skyttes väg samt den nya bussgatan. Bullerutredningar har utarbetats av Ramböll Sverige AB för de olika kvarteren. I utredningen har ljudnivåer utomhus beräknats uppskattade trafikmängder och fordons-hastigheter för år 2015. Buller från järnvägs- och vägtrafik har vägts samman.

Utredningarna visar att Stockholms stads kvalitetsmål för buller från trafik kan uppnås, även om det i många fall uppnås genom avstegsfall B.

I samtliga kvarter vid fasaderna på kvarterens yttersidor beräknas den ekvivalenta ljudnivån bli högre än 55 dB (A), (den högsta ekvivalenta ljudnivån är mot järnvägen som beräknas få en ljudnivå mellan 68-70dB (A)). De maximala ljudnivåerna vid fasader mot järnvägen och vid delar av kvarterens kortsidor uppgår som högst till 91 dBA.

Utredningens slutsatser är att de höga bullernivåerna på platsen medför mycket höga krav på fasadernas ljudisolering. Det är dock möjligt att klara ljudnivåer inomhus som uppfyller riksdagens riktvärden. För att klara stadens kvalitetsmål genom avstegsfall B skall hälften av boningsrummen placeras utmed tyst sida dvs högst 55 dB (A). Ljudnivån klaras mot gårdsfasaderna. Ekvivalent ljudnivå på gårdarna beräknas variera mellan 40-55dB (A). Ett mindre antal balkonger får delvis inglasning alternativt fönster placerade i ljudskugga för att uppnå avstegsfall B.

#### *Stadsbyggnadskontorets bedömning av bullerfrågan*

Stockholm har i sin översiktsplan tagit ställning till stadens fortsatta utbyggnad. Strategin för Stockholms fortsatta utbyggnad benämns "bygg staden inåt". Framtidens byggande ska i möjligaste mån ske på redan exploaterad mark, bl.a. i syfte att hindra en utglesning av stadsbebyggelsen. Genom att bygga nya bostäder i kollektivtrafikhärlägen motverkas dessutom utvecklingen mot ökad bilism. Stadsbyggnadskontoret konstaterar att även om denna utbyggnadsstrategi ur bullersynpunkt inte är okomplicerad, så överväger de miljömässiga fördelarna.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att motiven för utvecklingen av centrala Älvsjö är mycket starka. Området har synnerligen god tillgång till kollektivtrafik. Vidare finns ett varierat utbud av såväl offentlig som kommersiell service. Serviceutbudet kommer att förbättras ytterligare när den planerade ombyggnaden av Älvsjö torg genomförs. Den mark som berörs av förslaget är till stor del redan hårdgjord, varför konsekvenserna för naturmiljö och rekreation är obetydliga.

Stadsbyggnadskontoret anser att bostadsprojekt alltid bör planeras som en sammanvägning mellan olika intressen till en bra helhetslösning. Den bebyggelse som omfattas av planförslaget har utformats med hänsyn till bullerförhållandena på platsen. De bullerkrav som tillämpas vid bostadsplanering i Stockholm uppfylls, vilket säkerställs genom planbestämmelser. Kontoret bedömer därför att planförslaget medför en acceptabel ljudmiljö.

#### **Vibrationer**

Trafiken på järnvägen och Götalandsvägen ger upphov till vibrationer. En vibrationsutredning har genomförts i kv 4 och 5. Utredningen visade att tillåten gräns för komfortvägda vibrationer inte kommer att överskridas där. Kv 1-3 har snarlika förhållanden och bedöms därför ej heller överskrida tillåten gräns. En vibrationsutredning kommer att utföras inför utställningsskedet.

#### **Risk och säkerhet**

##### *Stambanan och riskavstånd*

Länsstyrelsen i Stockholms län redogör i rapporten Riskhänsyn vid ny bebyggelse (2000:01) hur riskfrågor ska hanteras i den fysiska planeringen. Av rapporten framgår bl.a. att en riskanalys bör tas fram om ny bebyggelse före-

slås inom 100 meter från järnväg med farligt gods, om risk därvid kan antas uppkomma. Vidare rekommenderas att mark inom 25 meter från järnvägen bör lämnas fritt från byggnader samt att sammanhållen bostadsbebyggelse bör undvikas inom 50 meter från spårkant. Avsteg från rekommendationerna kan accepteras i centrala och mer tätbebyggda områden i Stockholm, under förutsättning att riskanalysen visar att bebyggelsen blir lämplig.

En mindre del av planförslagets bebyggelse ligger inom 50 meter från järnvägen där farligt gods transporteras. En stor del av bostadsbebyggelsen avskärmas av resecentret och cykelparkeringshuset.

#### *Riskanalys från programskedet*

En riskanalys utarbetades i samband med programarbetet. I riskanalysen beräknas och beskrivs de risker som transportererna av farligt gods på stambanan utgör för personer som vistas i och i anslutning till den föreslagna bebyggelsen vid järnvägen. Riskanalysen utgår från tre olycksscenarior; där läckage av brandfarlig vätska med påföljande brand utgör det dimensionerande olycksfallet. Utredningens slutsats är att risken vid små olyckor måste reduceras, medan risken vid större olyckor bör reduceras.

#### *Riskanalys för aktuellt projekt*

En riskanalys är framtagen av Brandskyddslaget AB. Utredningen baseras till viss del på framtagen riskanalys från programarbetet. Utredningens slutsats är att en acceptabel säkerhet kan uppnås inom planområdet genom en rad byggnadstekniska åtgärder. Exempelvis skall friskluft tas från en sida som inte vetter mot spårområdet, vidare skall en nödavstängning av ventilationen vara möjlig i bostäderna samt resecentret. Utrymningsvägar får inte enbart finnas mot järnvägen om de inte skyddas av annan bebyggelse, fasader på bostadshus kan utföras i s.k. obrännbara material, cykelparkeringshusets understa våning kan utföras så att den till viss nivå klarar påkörning av ett tåg m.m.

Riskanalyserna anger att säkerhetshöjande åtgärder på de föreslagna byggnaderna bör vidtas i syfte att reducera skador som kan uppstå vid större olyckor. Kontoret anser att vilka åtgärder som ska vidtas skall avgöras i samband med bygglov och bygganmälan, då detaljkunskapen om byggnaderna är större. I planen har därför införts bestämmelse att byggnader ska utföras så att risken för personskador vid olycka på järnvägen begränsas i rimlig omfattning. Genom bestämmelsen fastslås byggherrens ansvar att utreda, föreslå och genomföra säkerhetshöjande åtgärder i fråga om byggnader. Byggherren är skyldig att senast i samband med bygganmälan inför stadsbyggnadsnämnden styrka att hans förslag uppfyller detaljplanens krav.

Kontoret har i detaljplanen infört bestämmelse att en tre meter hög skärm ska uppföras mellan järnvägen och bebyggelsen. Skärmen förhindrar i första hand att människor eller fordon närmar sig spårområdet. Den kan även begränsa strålning och tryckpåverkan vid en mindre explosion inom spårområdet.

#### *Stadsbyggnadskontorets bedömning av riskfrågan*

Stadsbyggnadskontoret har ovan i denna beskrivning redogjort för motiven till utbyggnaden av Älvsjö centrum. Kontoret anser mot denna bakgrund att avsteg bör godtas från rekommenderade riskavstånd.

Kontoret delar uppfattningen att en tillräckligt god säkerhet kan uppnås genom att särskilda åtgärder vidtas.

**Brand**

Brandskyddslaget AB har även upprättat en brandskyddsbeskrivning. I brandskyddsbeskrivningen konstateras att avståndet mellan kv 2 och resecentret understiger 8 meter. Genom analytisk dimensionering bestäms vilka kombinationer av åtgärder som behövs för att ge erforderligt brandskydd vilket skall utföras senast innan bygganmälan. Vidare uppmärksammas att i kv 2 kan inglasade loftgångar mot järnvägen utföras under förutsättning att två trapphus finns, att glaset utförs av laminerat glas samt att det övrigt uppfyller de krav som ställs på inglasade loftgångar. I loftgången accepteras att inglasningen är öppningsbar.

**Luftkvalitet**

Halterna av kvävedioxid och partiklar PM10 längs Götalandsvägen understiger gällande miljökvalitetsnormer. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medverka till att någon av normerna överträds.

**Dagvatten**

Jorden inom planområdet består av fyllnadsmassa ovanpå lera. Efter planens genomförande kommer en stor del av planområdet att utgöras av hårdgjord mark. En tänkbar teknisk lösning att anordna en LOD-anläggning är att dagvatten från gårdar tak och hårdgjorda ytor leds till dagvattenbrunnar som är perforerade med hål som omges makadam. En sprängstensbank utförs och för att ytterligare öka infiltrationen till undergrunder bör en perforerad betongbrunn nedföras till moränen. Ett mer detaljerat förslag utformas i samband med mer detaljerade geotekniska undersökningar senast innan bygganmälan.

Byggherrarna får inte genom sina val av byggmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljöutsläpp.

**Markföroreningar**

En översiktlig markmiljöundersökning har utförts. Provtagningarna visar att markföroreningar förekommer ställvis inom området. Hantering av markföroreningar ska ske i samråd med miljöförvaltningen.

**Kulturmiljö**

Planförslaget berör inga kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

**Natur**

De planerade åtgärderna berör inga områden med dokumenterade ekologiska eller rekreativa värden.

**Samlad bedömning av detaljplanens miljöpåverkan**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i 5 kap. 18 § plan- och bygglagen (PBL). Planförslaget strider inte mot gällande översiktplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa. De miljö-, hälso- och säkerhetsfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

**ADMINISTRATIVA FRÅGOR**

Detaljplanens genomförandetid föreslås sluta fem år efter det att planen vunnit laga kraft.

**MEDVERKANDE**

Planförslaget har upprättats av stadsbyggnadskontoret genom Ewa Wählin.

Torsten Malmberg  
avdelningschef

Ewa Wählin  
planhandläggare





## STADSBYGGNADS KONTORET

Ytterstadsavdelningen  
Ewa Wählin  
Tfn 08-508 282 33

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING 1 (2)

2007-01-29

### **Förslag**

Detaljplan för  
**Älvsjö centrum,**  
**del av fastigheten Solberga 1:1 m.m.**  
i stadsdelen Solberga  
i Stockholm  
**S-Dp 2004-18069-54**

### **HANDLINGAR**

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör en planbeskrivning samt denna genomförandebeskrivning.

### **ORGANISATORISKA FRÅGOR**

#### **Ansvarsfördelning**

- Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid granskning av bygglov och bygganmälan.
- Exploateringskontoret medverkar i genomförandet genom sitt markförvaltningsansvar, med åtgärder på allmän plats samt för uppförande av komfortskärm mot järnvägen.
- Lantmäterimyndigheten ansvarar för fastighetsbildningsåtgärder.
- Byggherren utför och bekostar den nya bebyggelsen och anläggningar på kvartersmark samt anslutningar mot allmän mark.

#### **Markägoförhållanden**

Planområdet omfattar del av fastigheten Solberga 1:1, samt fastigheten Prästgårdsängen 1 vilka ägs av staden. I planområdet ingår vidare del av fastigheten Norrmalm 5:1, vilken ägs av Banverket. Den del av Banverkets mark som ingår i planområdet kommer att överföras till staden.

Kvartersmarken upplåts med tomträtt till AB Familjebostäder (kv. 1), Maxera Bostad AB (kv.2 och 3) enligt tidigare beslut i marknämnden. Resecentrumet är ett samarbetsprojekt mellan staden och SL.

### **FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR**

#### **Fastighetsplan**

För området finns ingen gällande fastighetsplan. Ny fastighetsplan bedöms inte vara nödvändig.

#### **Fastighetsbildning**

Fastighetsbildningen kan ske med detaljplanen som grund. Fem fastigheter bildas, tre för bostads- centrumändamål, en för resecentrum- och centrum ändamål samt en mindre för tekniskt ändamål (elnätstation), genom fastighetsreglering och avstyckning från nämnda fastigheter. Uppbådet 1 samt Prästgårdsängen 1 skall fastighetsregleras, en mindre del av fastigheterna

övergår till allmänplatsmark/gata. Fastighetsbildning skall vara genomförd innan bygglov beviljas.

#### **Gemensamhetsanläggning , servitut, avtal mm.**

Framtida drift och underhåll av bullerskärm, cykelparkeringshus, delar av resecentrum ska regleras i avtal eller servitut. Berörda avtalsparter är staden, Banverket och SL. Rätten till allmän gångtrafik inom x-områden säkras genom upprättande av servitut.

Varje fastighets behov av parkering ska tillgodoses inom den egna fastigheten. I det fall erforderligt antal parkeringsplatser inte kan anordnas inom viss fastighet får behovet av parkering tillgodoses inom annan fastighet i planområdet. Rätt till parkering ska i sådant fall regleras med servitut.

#### **EKONOMISKA FRÅGOR**

Planens genomförande medför stora exploateringskostnader för staden. De större utgiftsposterna avser bl a resecentrum, nya gator, torg och ledningar samt friställande av spårområdet. Stadens intäkter består av tomträtsavgälder.

#### **TEKNISKA FRÅGOR.**

##### **VA, El och värmeförsörjning**

Ledningar för vatten, avlopp, fjärrvärme, tele och el finns framdragna i anslutning till området.

#### **TIDPLAN**

Detaljplanen hanteras med normalt förfarande.

Plansamråd	februari 2007 – mars 2007
Utställning	2:a kvartalet 2007
Antagande SBN	3:e kvartalet 2007
Laga kraft	3:e kvartalet 2007

#### **Genomförandetid**

Genomförandetiden är 5 år efter att planen vunnit laga kraft. Planen beräknas vinna laga kraft under 2007.

#### **MEDVERKANDE**

Genomförandebeskrivning har upprättats i samråd med Henrik Trofast vid lantmäterimyndigheten och Andris Rozenbachs exploateringskontoret.

Torsten Malmberg  
avdelningschef

Ewa Wählin  
planhandläggare