

**Utlåtande 2010:39 RIII (Dnr 311-477/2010)**

## **Detaljplan för Älvsjö Centrum i stadsdelen Solberga i Stockholm, Dp 2004-18069-54**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande  
Detaljplanen för Älvsjö Centrum i stadsdelen Solberga i Stockholm, Dp  
2004-18069-54 antas.

**Föredragande borgarrådet Kristina Alvendal** anför följande.

### *Ärendet*

Planförslaget möjliggör tre nya byggnadskvarter, ett resecentrum samt ett torg invid Älvsjö station. Den föreslagna bebyggelsen utgör del av stadsutvecklingsområdet Centrala Älvsjö. Syftet med förnyelsen är att vitalisera området, att skapa en sammanhängande stadsmiljö, ett attraktivt centrum och en effektiv trafikknutpunkt.

### *Beredning*

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsnämnden.

### *Mina synpunkter*

Älvsjös moderna historia hänger i hög grad samman med järnvägen. År 1879 öppnades *Älvsjö station* och i inledningen av förra seklet började mark styckas

av till villatomter. Det centrum som finns idag började ta form på 1920-talet och idag präglas stadsdelen av en blandning av villor och flerfamiljshus.

Älvsjö, ett stadsutvecklingsområde i 1999 års översiktsplan, är utpekad som en av tyngdpunkterna i den nya översiktsplanen och är en viktig del i visionen Söderort 2030. Det föreliggande förslaget till utveckling av Älvsjö Centrum rimmar väl med idén om promenadstaden – en nära, trygg och miljövänlig stad där samband och attraktiva miljöer skapas.

Detaljplanen innehåller 250 nya lägenheter i tre slutna kvarter, varierade både avseende arkitektur och upplåtelseform. Ett resecentrum anläggs i anslutning till ett nytt, välutformat torg och binder samman detta med järnvägsstationen och den vägburna kollektivtrafiken. Det befintliga utbudet av kommersiell och offentlig service kommer att kunna förbättras genom att den nya bebyggelsen innehåller gott om lokaler för butiker, caféer och verksamheter.

Stadsdelen har redan idag synnerligen god tillgång till kollektivtrafik. I projektet har förprojektering också gjorts för hållplatslägen för snabbspårväg med placering utmed bussgatan, möjlighet finns att anordna en tunnelbanestation i direkt anslutning till resecentrum och en lokalisering av en eventuell framtida fjärr- och regionalstågstation vid Älvsjö station.

Föreliggande detaljplan är ett tydligt exempel på hur promenadstadsidén dels skapar fler av de stadsmiljöer som så många stockholmare tycker om att bo och vistas i, dels ger förutsättningar för ett attraktivt centrum och en effektiv trafikknutpunkt med goda framtida utvecklingsmöjligheter.

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Plankarta med bestämmelser
3. Planbeskrivning med bilaga
4. Genomförandebeskrivning
5. Samrådsredogörelse
6. Utställningsutlåtande
7. Gestaltungsprogram

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att

1. i huvudsak godkänna detaljplanen
2. minska p-normen till maximalt 0,5 för hela området, samt

3. därutöver anför följande:

Vi välkomnar denna bebyggelse i ett mycket gott kollektivtrafikläge. Det är glädjande att det blir en variation i storlek och upplåtelseformer för de blivande bostäderna. Utformning och skala på hela bebyggelsen ser lovande ut. Det är viktigt att tillgodose behovet av förskolor och skolor i området när nu så många nya människor kan flytta in.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Detaljplanen för Älvsjö Centrum i stadsdelen Solberga i Stockholm, Dp 2004-18069-54 antas.

Stockholm den 24 mars 2010

På kommunstyrelsens vägnar:

STEN NORDIN

Kristina Alvendal

*Ylva Tengblad*

**Reservation** anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

Planförslaget möjliggör tre nya byggnadskvarter, ett resecentrum samt ett torg invid Älvsjö station. Den föreslagna bebyggelsen utgör del av stadsutvecklingsområdet Centrala Älvsjö. Syftet med förnyelsen är att vitalisera området, att skapa en sammanhängande stadsmiljö, ett attraktivt centrum och en effektiv trafikknutpunkt.

### Stadsbyggnadsnämnden

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 4 februari 2010 att

1. godkänna förslaget till detaljplan för Älvsjö Centrum, del av fastigheten Solberga 1:1 m.m.
2. överlämna det till kommunfullmäktige för antagande.

*Reservation* anfördes av Cecilia Obermüller (MP), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Cecilia Obermüller (MP), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 8 januari 2010 har i huvudsak följande lydelse.

#### *Sammanfattning*

Planförslaget möjliggör tre nya byggnadskvarter, ett resecentrum samt ett torg invid Älvsjö station. Den föreslagna bebyggelsen utgör del av stadsutvecklingsområdet Centrala Älvsjö. Syftet med förnyelsen är att vitalisera området, att skapa en sammanhängande stadsmiljö, ett attraktivt centrum och en effektiv trafikknutpunkt.

Under samråds- och under utställningstiden har samtliga, boende, intresseföreningar och remissinstanser varit positiva till att förnya stadsmiljön och skapa ett attraktivt centrum förutom brandförsvaret som avstyrker förslaget på grunda av riskproblematiken i området. Stadsbyggnadskontoret har utrett riskfrågorna mycket noggrant och gör nu tillsammans med länsstyrelsen bedömningen att riskfrågorna har kunnat hanteras i projektet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att motiven för utvecklingen av centrala Älvsjö är mycket starka. Området har synnerligen god tillgång till kollektivtrafik. Idag finns ett mindre utbud av såväl offentlig som kommersiell service, vilket kommer att förbättras ytterligare när den planerade ombyggnaden av Älvsjö torg genomförs. Kontoret anser att förslaget ger goda förutsättningar att vitalisera området, att skapa ett attraktivt centrum och mycket attraktiva boendemiljöer.

## Utlåtande

### Bakgrund och syfte

Syftet med förnyelsen är att vitalisera området, att skapa en sammanhängande stadsmiljö, ett attraktivt centrum och en effektiv trafikknutpunkt. Den föreslagna bebyggelsen utgör del av stadsutvecklingsområdet Centrala Älvsjö.

Planförslaget möjliggör uppförandet av tre nya byggnadskvarter, ett resecentrum samt ett torg vid Älvsjö station.

### Befintliga förhållanden

Planområdet, som är ca 33 200 kvadratmeter stort, är centralt beläget invid Älvsjö pendeltågsstation i stadsdelen Solberga. Trots det gynnsamma läget är området extensivt utnyttjat. Området utgörs av infartsparkering, omlastningsytor för järnvägen och ett busstorg.

Älvsjö är en viktig trafikknutpunkt. Stationen är en av de mest trafikerade järnvägsstationerna i landet. Bussterminalen trafikeras av ett flertal linjer med vilka större delen av Söderort nås.



*Planområdets läge i Älvsjö*

Serviceutbudet i Älvsjö centrum består idag av en livsmedelsaffär, apotek, vårdcentral, bibliotek och medborgarkontor. I närheten av centrum finns ett flertal arbetsplatser, bl.a. Ericsson, Tieto Enator och Stockholmsmässan.

### Markägförhållanden

Planområdet omfattar del av fastigheten Solberga 1:1, del av fastigheten Prästgårdsängen 4 och del av fastigheten Uppbådet 1 vilka ägs av staden. I planområdet ingår vidare del av fastigheten Norrmalm 5:1, vilken ägs av Banverket. Den del av Banver-

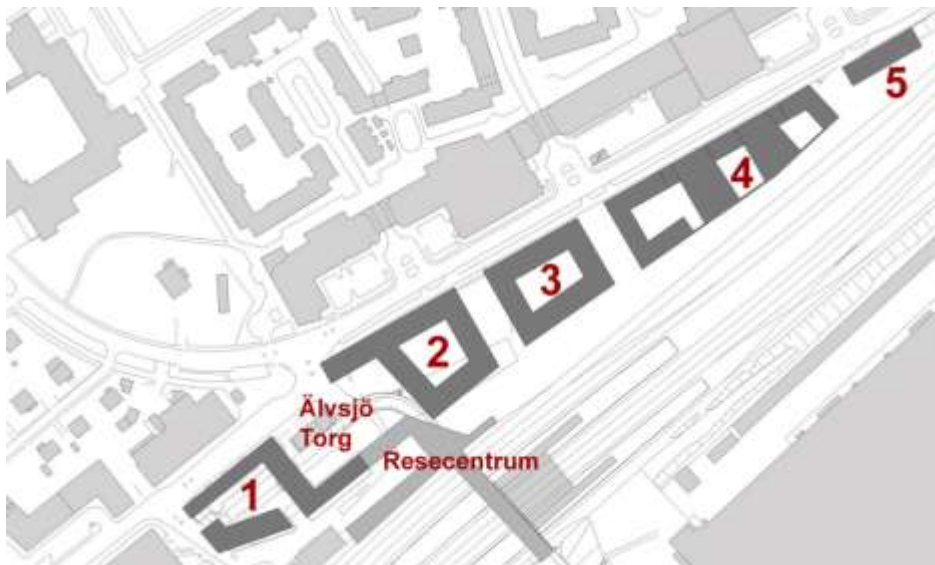
kets mark som ingår i planområdet kommer att överföras till staden.

### **Detaljplanen**

För området intill Älvsjö pendelstation föreslås fem nya byggnadskvarter, ett nytt torg och ett resecentrum. Förslaget innebär en kvartersstruktur, en tät stadsmiljö, kvarteren är fem till sex våningar höga och i områdets östra del medges en fjorton våningar hög accentbyggnad. Lokaler planeras i kvarterens bottenvåningar. Detaljplanen 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.*



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

Älvsjö är Sveriges femte största järnvägsstation med ca 25 000 resenärer per dygn. 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, ett cykelparkeringshus och vänthall för kollektivtrafikanter i anslutning till bussgatan och spårområdet. Bussgatan förläggs parallellt med spårområdet och ersätter befintlig bussterminal.





*Resecentrumets entrébyggnad sedd från torget. Illustration av Ramböll*

Mellan torget och bussgatan lokaliseras resecentrums entrébyggnad. Entrébyggnaden integrerar torget med stationen och utgör en tydlig målpunkt för kollektivtrafikresenärerna.



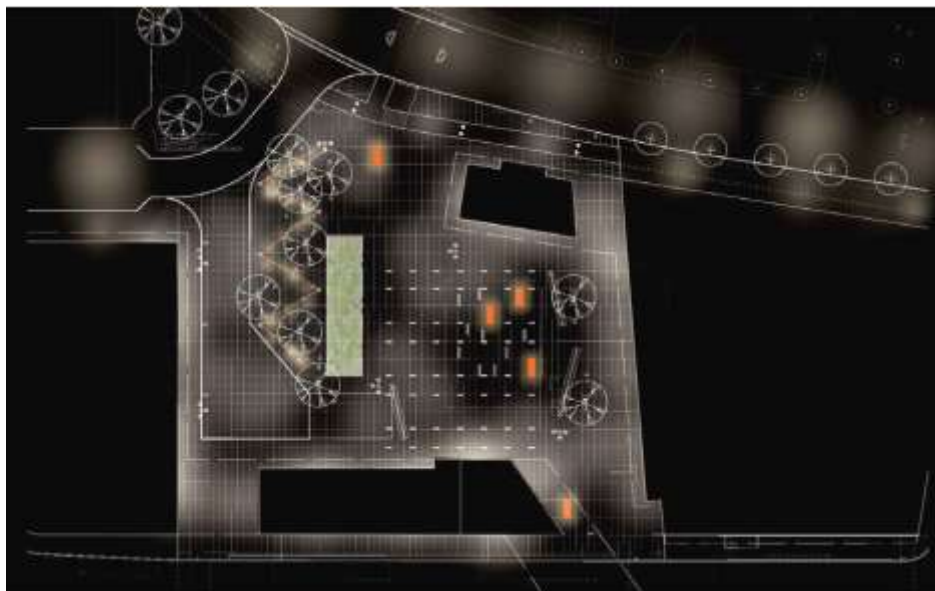
*Sektion genom resecentrumet med Älvsjö torg till vänster och spårområdet till höger i bild. Illustration av KHR Rundquist Arkitekter.*

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 Solberga.



### *Torget*

Ett nytt stadsdelstorg anläggs som en mötesplats för hela stadsdelen. Torget skall bidra till Älvsjös lokala identitet (ex genom unika element, sittmöblerna/eldarna) och samtidigt ha en karaktär av terminal, spegla den regionala och nationella roll som resecentret, Älvsjömässan och andra verksamheter har.



*Situationsplan Älvsjö torg. Illustration av Nivå.*



*Älvsjö torg. Illustration Ramböll*

#### *Bostadskvarteren*

Detaljplanen innehåller tre bostadskvarter. Bostadsbebyggelsen ges sluten kvartersform. Kvarteren vid torget kompletteras med utskjutande vinkelbyggnader vilka skärmar torget från omgivande vägar och järnväg.



*Kvarter 2 sett från torget. Illustration Brunnberg och Forshed arkitektkontor AB*



*Gatuperspektiv. Illustration Brunnberg och Forshed arkitektkontor AB*

Kvarteren inrymmer både hyresrätter och bostadsrätter, totalt ca 250 lägenheter. Byggherre är Maxera bostad AB. Kvarter 3 planeras att överlåtas efter färdigställandet till Familjebostäder. Lokaler inryms i husens bottenvåningar. Parkering för boende lokaliseras i första hand i garage inom respektive kvarter så att kantstensparkerings och övrig ytparkering blir tillgänglig för besökare och kunder. Befintligt parkeringshus i det närliggande kvarteret Prästgårdsängen är idag underutnyttjat. Ca 100 platser bedöms kunna nyttjas som boendeparkering för boende i kvarter 2 och till viss del av kvarter 1, samt för centrumparkering. Parkeringslösningarna för bostäderna ger ett parkeringstal på 0,7 p-platser per lägenhet. Ett lägre parkeringstal anses vara motiverat med hänvisning till de goda trafikförbindelserna.

#### *Infarts- och centrumparkering*

Planförslaget tar i anspråk befintlig infartsparkering (275 p-platser) vilka föreslås ersättas med utökad markparkering vid korsningen Magelungsvägen och Herr Stens väg, inom kvarteret Spikklubban (separat detaljplan).

Totalt ca 150 p-platser möjliggörs för butiks- och centrumbesökare. Lättillgänglig korttidsparkering sker genom kantstensparkerings utmed nya och befintliga gator (61 p-platser), befintlig ytparkering i centrum idag (42 p-platser), centrumparkering i befintligt parkeringshus nedersta våningsplan (ca 25 p-platser), samt centrumparkering vid kvarteret Spikklubban, ca 20 p-platser.

#### **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). Planen strider inte mot gällande översiktplan. Planen bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planen 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.

#### **Samråd**

*(För en utförlig redovisning se samrådsredogörelsen)*

Under samrådet inkom 10 skrivelser från boende och intresseföreningar. Samtliga skrivelser (boende, intresseföreningar, länsstyrelsen och remissinstanser) var positiva till att förnya stadsmiljön och skapa ett attraktivt centrum förutom brandförsvaret som avstyrkte förslaget. Deras bedömning är att samhällsrisken vid Älvsjö centrum redan kan vara intecknad. Detta betyder att det idag bor, arbetar och rör sig så många människor i området att risknivån på platsen är oacceptabel eller på gränsen till oacceptabel enligt de kriterier som normalt används i riskanalyser. Vid sådana förhållanden bör risknivån inte höjas ytterligare genom att ny bebyggelse tillförs. Kontoret delar inte detta synsätt. Ur stadsbyggnadssynpunkt är det ett orimligt sätt att resonera då ny bebyggelse nära vägar och järnvägar i princip aldrig kan tillåtas om det redan finns be-

byggelse, eller som i detta fall en stor mässä, i närheten. Då ett stort antal människor redan vistas i Älvsjö centrum innebär den nya bebyggelsen endast en obetydlig ökning av samhällsriskerna på platsen. Huvuddelen av de människor som vistas på stationen eller i mässan skulle vara där oavsett om den nu aktuella planen genomförs eller inte. Det är uppenbart att resonemanget om in-tecknad samhällsrisk leder till svåra gränsdragningsproblem i tätbebyggda städer som Stockholm, där den totala risknivån redan är hög. Även länsstyrelsen var kritisk till bostäder i närheten av spårområdet och önskade fördjupning av riskutredningen samt att utredningar kring framtida krav på järnvägen, framtida tvärbana och tunnelbaneförlängning till Älvsjö utreddes.

Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med riskkonsulter fördjupat och kompletterat riskutredningen. Utredningen visar att för den planerade bostadsbebyggelsen är risknivån låg. Det område som bedömdes ha högre risknivå är området för kollektivtrafiken, dvs. resecentrum, cykelparkeringshus och bussterminalen. En ökad risk anses vara acceptabelt i riskanalysen i dessa byggnader eftersom människor som nyttjar tågtrafiken tillåts, enligt praxis, att utsättas för en större risk än personer utan koppling till riskkällan.

Ett flertal studier har tagits fram kring eventuella framtida kollektiva färdmedel i Älvsjö genom åren, såsom förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö, snabbspårväg mellan Älvsjö och till Flemingsberg och utveckling av Älvsjö pendeltågstation till en framtida fjärr- och regionalstågstation. I projektet har förprojektering gjorts för hållplatslägen för snabbspårväg med placering utmed bussgatan, möjlighet finns att anordna en tunnelbanestation i direkt anslutning till resecentrum och en lokalisering av en eventuell framtida fjärr- och regionalstågstation vid Älvsjö station.

Andra frågor som kom upp var frågor kring centrum- och infartsparkeringen, tillgänglighet, önskemål om tunnelförläggning av Älvsjövägen, trafiksäkerhet och sophantering.

## **Utställning**

*(För en utförlig redovisning se utställningsutlåtandet)*

Under utställningstiden inkom fyra skrivelser från boende och intresseföreningar. Samtliga skrivelser (boende, intresseföreningar, länsstyrelsen och remissinstanser) var positiva till att förnya stadsmiljön och skapa ett attraktivt centrum.

De synpunkter som inkommit har framförallt rört frågor kring riskhantering, buller, parkeringstal, önskemål om tunnelförläggning av Älvsjövägen, överdäckning av spårområdet och exploateringsnivån. Bullerutredningarna har kompletterats efter utställningen. Slutsatsen är samtliga bostäder klarar Stockholms stads kvalitetsmål för buller från trafik genom avstegsfall B. Länsstyrelsen ansåg att risksituation för kvarterbebyggelsen och resecentret är godtagbar men att hänsyn behöver tas till urspårningsrisken och korrigeringar av bestämmelserna på plankartan behöver göras. Stadsbyggnadskontoret har gjort erforderliga korrigeringar på plankartan.

Önskemål om överdäckning av spårområdet och tunnelförläggning av Älvsjövägen har inkommit. Tunnelförläggning av Älvsjövägen har avskrivits i ett tidigare skede på grund de stora tekniska svårigheterna som detta innebär. Planen förhindrar inte en

framtida överdäckning av spårområdet men det bedöms i dagsläget inte som ekonomiskt möjligt att realisera.

*Yimby* anser att parkeringstalet bör sänkas med tanke på det extremt kollektivtrafiknära läge som bebyggelsen har. Under processens gång har det inkommit synpunkter både vad det gäller önskemål av att öka respektive minska antal p-platser. Parkeringsbehovet är bedömt efter de parkeringstal som finns för ytterstaden, där hänsyn tagits till det extremt goda kollektivtrafikläget. I varje kvarter har behovet av parkeringsplatser vägts mot behovet av lokaler i detta centrurnära läge, samt önskan om en högre exploatering av bostäder.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Stadsbyggnadskontoret är positivt till förslaget av flera skäl. Under projektets gång, under samrådtiden och under utställningstiden har samtliga, boende, intresseföreningar och remissinstanser varit positiva till att förnya stadsmiljön och skapa ett attraktivt centrum förutom brandförsvaret som avstyrker förslaget då deras bedömning är att samhällsriskerna vid Älvsjö centrum redan kan vara intecknad. Stadsbyggnadskontoret har utrett riskfrågorna mycket noggrant och gör nu tillsammans med länsstyrelsen bedömningen att riskfrågorna har kunnat hanteras i projektet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att motiven för utvecklingen av centrala Älvsjö är mycket starka. Området har synnerligen god tillgång till kollektivtrafik. Ett mindre utbud av såväl offentlig som kommersiell service finns här idag och serviceutbudet kommer ytterligare att förbättras när den planerade ombyggnaden av Älvsjö torg genomförs. Kontoret anser att förslaget ger goda förutsättningar att vitalisera området, att skapa ett attraktivt centrum och mycket attraktiva boendemiljöer.

### *Revideringar*

Efter utställningen har planhandlingarna reviderats med anledning av inkomna synpunkter. Ändringarna bedöms inte ha något allmänt intresse. Berörda av ändringarna har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter.

### **Revideringar:**

- Ett flertal korrigeringar inom trafikområdet har gjorts. Beteckningen TC1 (användningsområde resecentrum och centrumändamål) har helt tagits bort och ersatts med T1, det innebär att trafikområdet nu blir ett renodlat trafikområde. Vidare har en skrivning införts under rubriken *Risk och störningsskydd* (byggnaders stommar inom trafikområdet ska dimensioneras så att fortskridande ras förhindras).
- Resecentrumet har omstuderats under processens gång, justeringar och nya beteckningar har tillkommit på plankartan bland annat x3, x4, x5 och t1.
- Även planbestämmelserna för bostäderna har korrigerats något, skrivelserna kring balkonger, arkader har förtydligats. En mindre byggrätt i kvarter 1 (BC2) har tillkommit.

- Under rubriken *Allmänna platser* har bestämmelsen *Kiosk, plats för kiosk i en våning*, tillkommit.
- På plankartan har texten *Genomförandetiden slutar 5 år efter det att planen vunnit laga kraft* under rubriken *Administrativ bestämmelse* korrigerats till *Genomförandetiden slutar 7 år efter det att planen vunnit laga kraft*. I övrigt har även mindre redaktionella korrigeringar gjorts.
- Planbeskrivning och genomförandebeskrivningen har korrigerats, perspektiv och ritningar har uppdaterats. Text om det regionala cykelstråket har utgått och text om buller och partiklar har tillkommit.

**SLUT**



RESERVATIONER M.M.

**Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av Cecilia Obermüller (MP) enligt följande

Att stadsbyggnadsnämnden beslutar att godkänna förslag till detaljplan, att minska p-normen till maximalt 0,5 för hela området, samt att därutöver anför följande:

Nämnden välkomnar denna bebyggelse i ett mycket gott kollektivtrafikläge. Det är glädjande att det blir en variation i storlek och upplåtelseformer för de blivande bostäderna. Utformning och skala på hela bebyggelsen ser lovande ut.

Nämnden vill påpeka att det är viktigt att tillgodose behovet av förskolor och skola i området när nu så många nya människor kan flytta in.

Med en sänkning av p-normen till en nivå som överrensstämmer med det realistiskt förväntade bilinnehavet, kan pengar sparas för att minska kostnaden på bostäderna eller för att användas i kvalitetshöjande åtgärder.

*Särskilt uttalande* gjordes av Cecilia Obermüller (MP) enligt följande

Miljöpartiet tackar för den mycket välutformade redovisningen i ärendet.