

Planavdelningen  
Ewa Wåhlin  
Tfn 08-508 28 233

2008-07-11  
rev. 2010-01-13

Dp 2004-18069-54

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

## HANDLINGAR

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning samt en genomförandebeskrivning. Ett gestaltningsprogram för områdets yttre gestaltning samt markbehandling har upprättats samt ett skyltprogram. Syftet är att ge centrumkvarteren i Älvsjö en övergripande sammanhållen gestaltning.

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

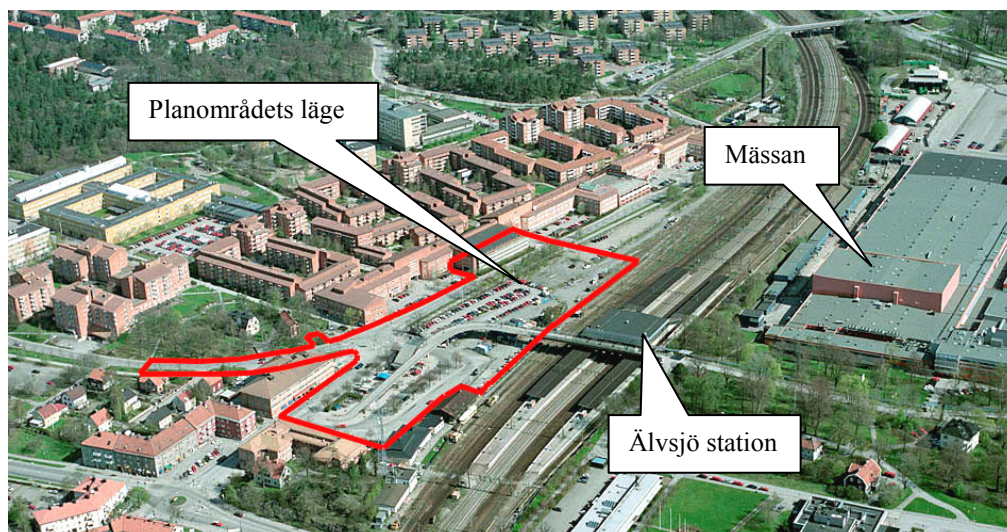
Detaljplanen möjliggör uppförandet av tre nya byggnadskvarter, ett resecentrum samt ett torg invid Älvsjö station. Den föreslagna bebyggelsen utgör del av stadsutvecklingsområdet Centrala Älvsjö. Syftet med förnyelsen är att vitalisera området, att skapa en sammanhängande stadsmiljö, ett attraktivt centrum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

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

## PLANOMRÅDET, BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

### Planområdet

Planområdet är ca 32000 kvadratmeter stort och är centralt beläget invid Älvsjö pendeltågsstation i stadsdelen Solberga.



*Planområdets läge i Älvsjö*

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.

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.

### **Markägoförhållanden**

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

### **Detaljplaner**

Planen berör Pl 7873 fastställd 1981, Pl 7731 fastställd 1980 och Pl 393 fastställd 1926 med användningsbestämmelse gata, parkering och park. Större delen av planområdet saknar detaljplan.

### **Riksintresse**

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

### **PLANERINGSBAKGRUND**

Ett flertal överenskommelser, utredningar och program ligger till grund för kommande detaljplan.

### **Stockholms översiktsplan (ÖP 99)**

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, snabbspårvägen kompletteras till Älvsjö och att tunnelbanan förlängs från Hagsätra till Älvsjö. Under första kv 2010 förväntas en ny översiktsplan för Stockholm antas.

### **Framtida kollektiva färdmedel- utredningar**

Söderort har generellt en god tillgänglighet med kollektivtrafik där stommen utgörs av de gröna och röda tunnelbanelinjerna och pendeltågsnätet. Det saknas dock bra tvärförbindelser.

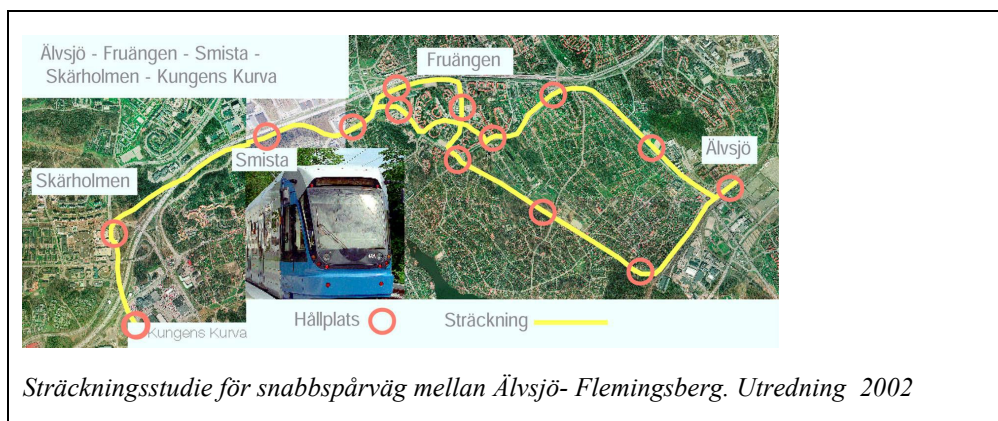
Älvsjö och omgivande områden i Stockholm söderort och Huddinge, expanderar ännu snabbare än länet som helhet. För att möta tillväxten föreslogs i RUFSS, Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen, och Söderortsvisionen, att trafiksystemen runt Älvsjö ska förstärkas.

Utredningar om en framtida snabbspårväg och en förlängning av tunnelbanans gröna linje till Älvsjö har tagits fram. Nedan följer korta redovisningar av

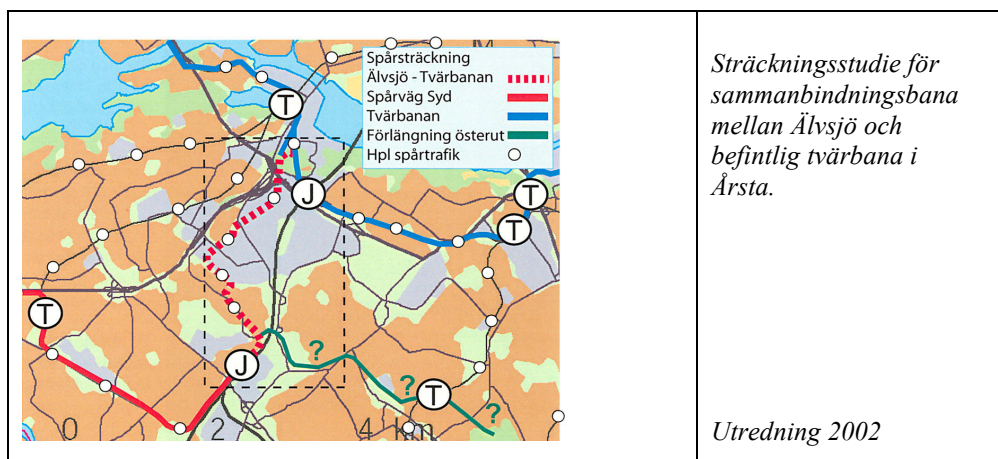
utredningarna. I detaljplanen har förslagen till framtida kollektiva färdmedel inarbetats och erforderligt utrymme tillskapats.

### Utredning snabbspårväg

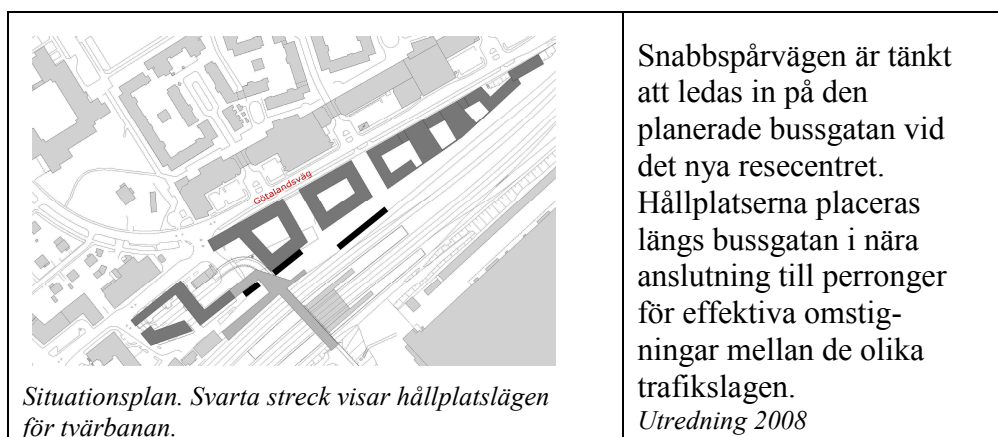
I samarbete med Regionplane- och trafikkontoret, SL och Huddinge kommun har staden gjort en förstudie för en snabbspårväg med start i Älvsjö som via bl.a. Fruängen, Skärholmen, Kungens Kurva går till Flemingsberg.



Vidare har också studier gjorts för att utreda möjligheten att förbinda Älvsjö med befintlig tvärbana i Årsta.



En förprojektering har gjorts för att studera hållplatslägen för en eventuell snabbspårväg i Älvsjö. Syftet med studien är att se till att planerad utbyggnad inte omöjliggör en framtida snabbspårväg. Idag finns det inga politiska beslut tagna kring en eventuell framtida tvärbana.



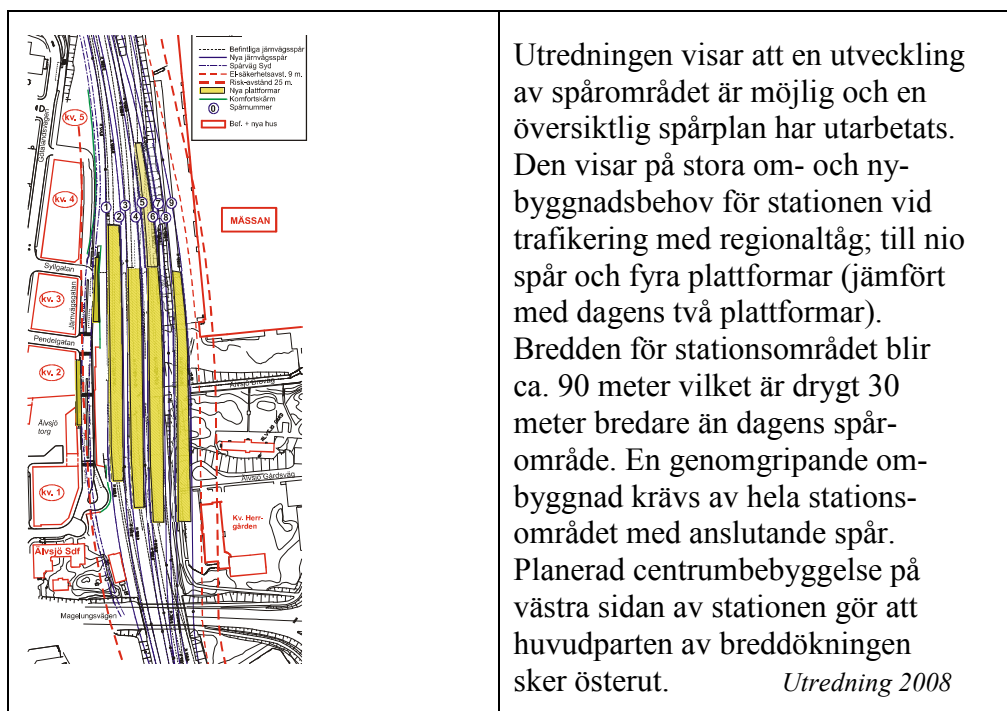
### Utredning tunnelbana

I översiktsplanen och i Storstockholmsberedningens infrastruktursatsning ingår en förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö. Utredningen visar att det är möjligt att anordna en tunnelbanestation i direkt anslutning till resecentret. Idag finns inga politiska beslut tagna kring en eventuell framtida förlängning.



### Utredning stambanan

I Stockholms översiktsplan anges att Älvsjös betydelse som viktig trafikknutpunkt kan förstärkas genom att fjärr- och regionaltåg stannar i området. Banverket, Explk, SL och SBK har utrett möjligheten att förstärka Älvsjö som trafikknutpunkt. Utredningen visar att en utbyggnad är möjlig om behov och önskan finns i framtiden. Banverkets uppfattning idag är att dagens fjärrtågstation Flemingsberg i framtiden bör kvarligga som fjärrtågstation och är mycket tveksamma till att uppgradera Älvsjö station. De mycket höga kostnaderna och de stora ingreppen i spårområdet vid ombyggnaden är också avskräckande.



Staden har tillsammans med banverket utrett det framtida utrymmesbehovet för järnvägen. Perspektivet har varit 30 år framåt. Resultatet av utredningen är att staden förvärvar ca hälften av den mark som berörs av utbyggnaden av Älvsjö

centrum. Banverket har även på stadens uppdrag byggt fundamentet till komfortskärmen m m som skiljer Järnvägsgatan från spårområdet.

### Program för Älvsjö centrum

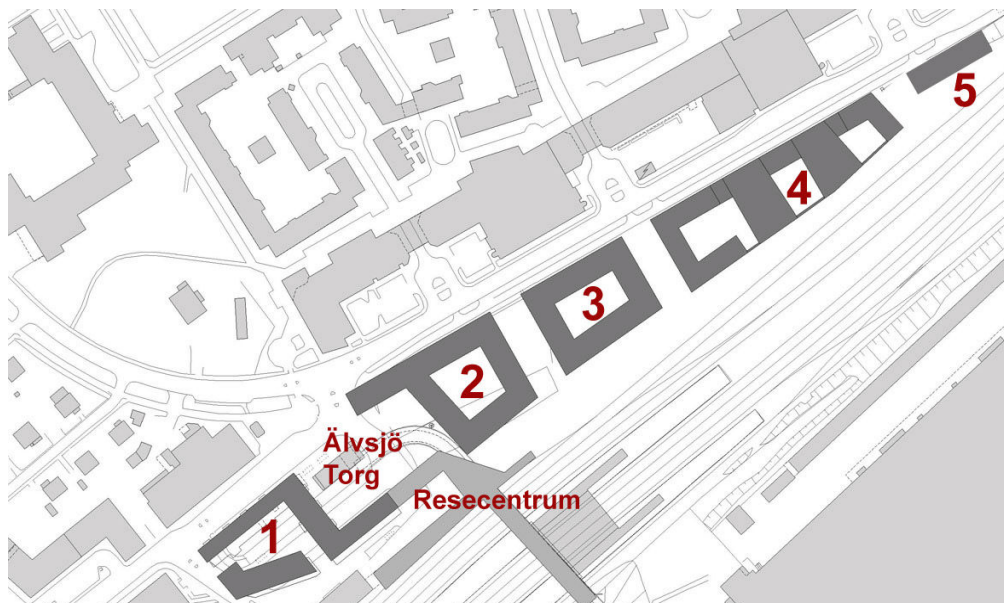
Ett omfattande programarbete med stort lokalt deltagande har genomförts. Utformningen av området har bearbetats efter programarbetet vilket redovisades för stadsbyggnadsnämnden, maj 2006.

### DETALJPLANEN

För området intill Älvsjö pendelstation föreslås en kvartersstruktur. Fem nya bostadskvarter, ett nytt torg och ett resecentrum möjliggörs.



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



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

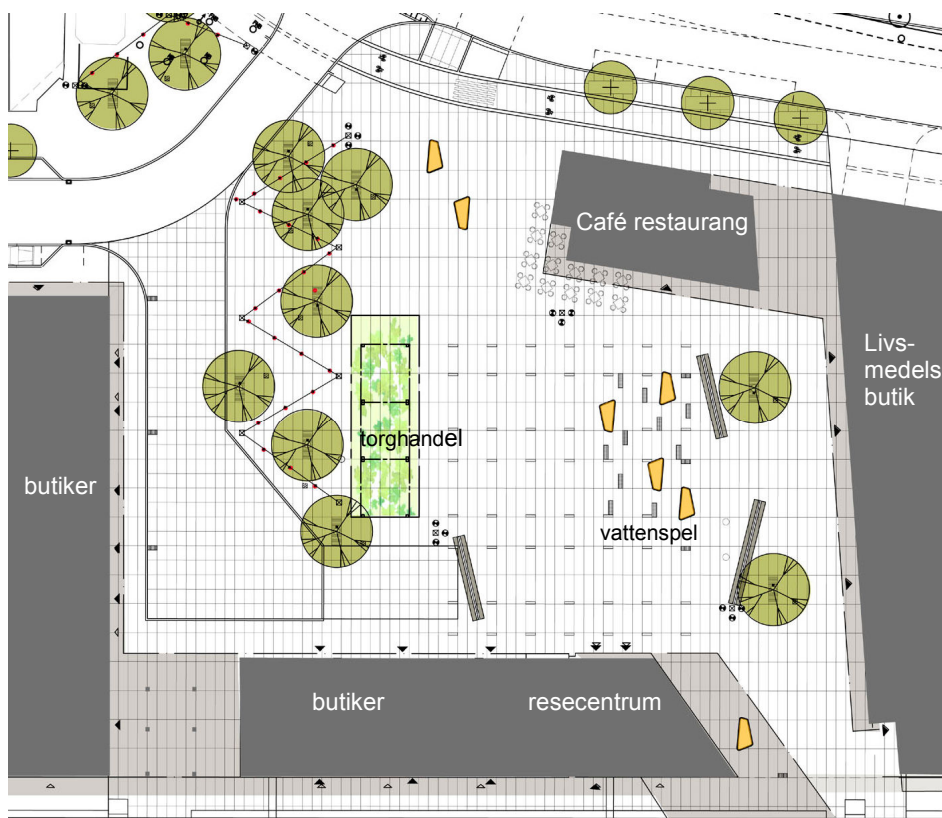
Utbyggnaden av området innebär en relativt storskalig stadsmiljö, kvarteren är fem till sex våningar höga och i områdets östra del medges en fjorton våningar hög accentbyggnad. Lokaler planeras i kvarterens bottenvåningar. Denna detaljplan behandlar de tre första kvarteren samt torget och resecentret.

## 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 resecentrets glasade entrébyggnad. Byggnadens entré förläggs synligt mitt på torget. Torgets sydvästra del är möjlig att angöra med bil. Resterande ytor på torget är bilfria. Torget ska 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 resecentrumet, Älvsjömässan och andra verksamheter har.



Perspektiv Älvsjö torg och resecentret. Illustration Ramböll



Situationsplan Älvsjö torg. Illustration Nivå

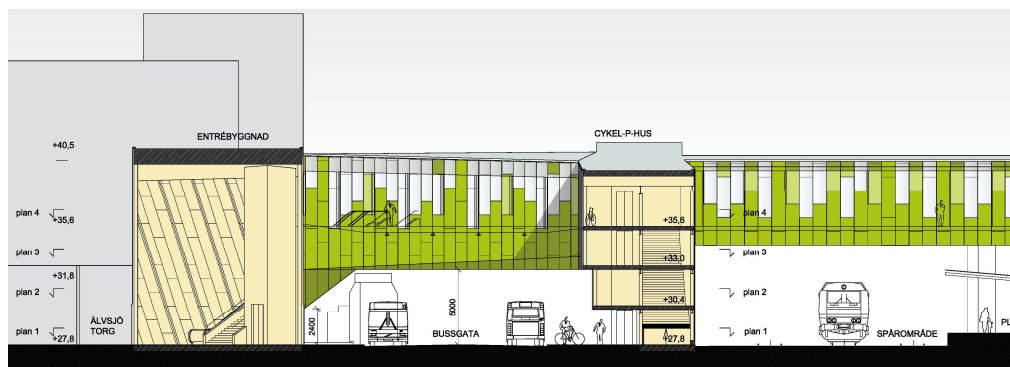
## Resecentrum



Entré resecentrum från torget Illustration: Ramböll

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 gång-, cykelbro, 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.



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

Mellan torget och bussgatan lokaliseras resecentrumets 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. Bron glasas in för att ge väderskydd för cyklister och gående. Bron utgör den huvudsakliga förbindelsen mellan stadsdelarna Älvsjö och Örby och är en del av ett regionalt cykelstråk.



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

### **Bussgata**

För att skapa en trafiksäker bussterminal eftersträvas korta gångavstånd och säkra passager över körytor. I Älvsjö är en bussgata den mest effektiva lösningen eftersom det är ont om ytor och det finns många vändande och passerande busslinjer. Bussterminalen lokaliseras på Järnvägsgatan längs med järnvägen. Delar av Järnvägsgatan (mellan kv 1-2) blir terminal, ett trafikområde för buss-, gång, cykel och spårvagnstrafik. Angöring av trafikanter med bil eller taxi, så kallad kiss and ride, möjliggörs ej vid terminalområdet utan vid torget vid resecentrets entrébyggnad eller vid entrén vid mässidan.



*En av två entréer till torget från bussgatan. Illustration: 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 anläggs.

Parkeringshuset rymmer ca 250 cykelparkeringsplatser och förläggs i anslutning till bussgatan och gångbron, ca 100 cykelparkeringsplatser föreslås lokaliseras på andra sidan järnvägen, där den befintliga cykelparkeringsytan utökas. För att skapa en god säkerhet för cyklister anläggs en cykelbana separerad från bussgatan från cykelparkeringshuset inom terminalområdet.

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

## Komfortskärm

Mellan järnvägen och den nya bebyggelsen uppförs en tre meter hög s.k. komfortskärm. Skärmens 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. På skärmen finns möjlighet att montera sittbänkar, skärmtak och belysning. Cykelparkeringshusets fasad mot spårområdet ersätter komfortskärmen på aktuell sträcka.

## Bostadskvarter

Kvarter 1 och 2 ligger i anslutning till Älvsjö torg och resecentret. 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 80 lägenheter. I bottenvåningen mot Johan Skyttes väg och torget lokaliseras mindre butikslokaler. Övriga delar av bottenvåningen utgörs av garage och mot bussgatan placeras bostadskomplement såsom tvättstuga, förråd m m.



*Kvarter 1, vy sedd från torget. Träd m m har tagits bort ur bilden för att synliggöra fasaderna. Illustration av ÅWL Arkitekter.*



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

Kvarter 2 och 3 inrymmer vardera ca 90 lägenheter. Mot Götalandsvägen, bussgatan och torget i kvarter 2 placeras caféer och småbutiker med en innanförliggande livsmedelsbutik. Livsmedelsbutiken 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 kvarter 2 med torget i väst och bussgata i öst medför en loftgångslösning i två av husets skänklar. Kvarter 3 är uppbyggt liknande kvarter 2. I bottenvåningen inryms lokaler, bostäder samt garage.



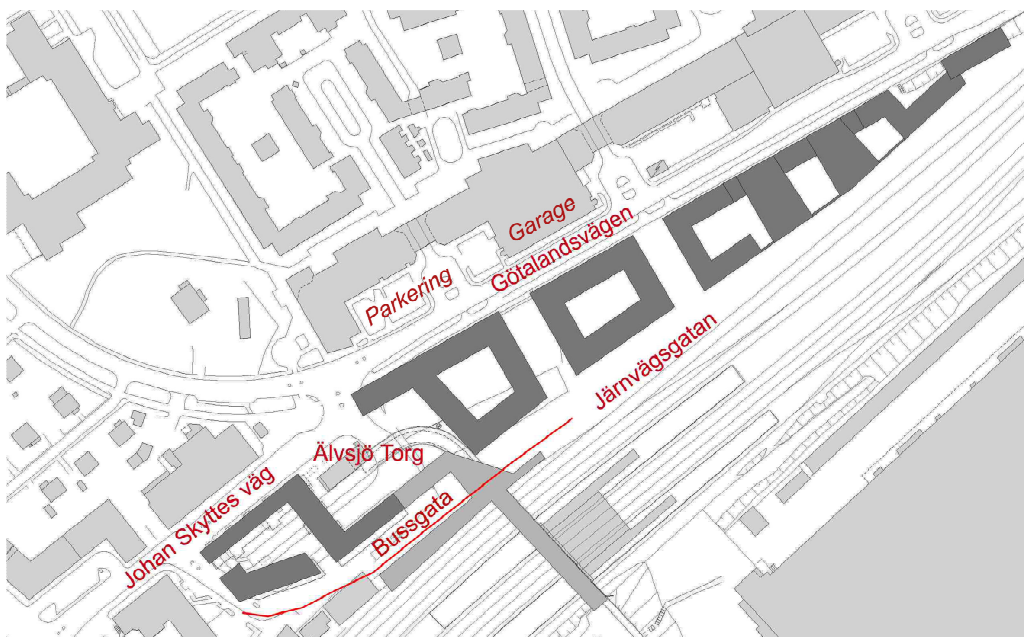
*Kvarter 2 sett från torget. Illustration av Brunberg och Forshed Arkitektkontor.*



Götalandsvägen med kvarter 2 till vänster på bilden. Illustration av Brunnberg och Forshed Arkitektkontor.

### Angöring och parkering

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.

### Bostadsparkering

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 riktlinjer för parkeringstal som finns för

ytterstaden, där hänsyn tagits till det extremt goda kollektivtrafikläget. Parkering för boende lokaliseras i garage inom respektive kvarter samt genom ett befintligt underutnyttjat garage i området. 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.

I kvarter 1 är garaget placerat ovan mark, 25 parkeringsplatser möjliggörs. Parkering för boende i kvarter 2 sker i befintligt parkeringshus i kvarteret Prästgårdsängen. Parkeringshuset är idag underutnyttjat. Ca 130 platser i dagsläget bedöms kunna nyttjas som boendeparkering för boende i kvarter 2 och till viss del av kvarter 1 och 3, samt för centumparkering. Detaljplanen ger också möjlighet till en påbyggnad av parkeringshuset med ytterligare ca 50 p-platser. I kvarter 3 sker parkering i garage under mark, ca 30p-platser.

Ovan redovisade parkeringslösningar för bostäderna möjliggör ett parkeringstal på 0,7 p-platser per lägenhet.

#### *Centrumparkering*

Totalt ca 140-150 p-platser möjliggörs i projektet för butiks- och centrumbesökare. Lättillgänglig korttidsparkering sker genom kantstensparkering utmed nya och befintliga gator (40-50 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.

I projektet tillskapas ca 2600 kvm lokalytor vilket alstrar ett behov av ca 50 p-platser vilket är löst genom projektets 75-85 nytillskapade p-platser.

#### *Infartsparkering*

Planen tar i anspråk befintlig infartsparkering (275 p-platser) vilka föreslås ersättas med utökad markparkering vid korsningen Magelungsvägen och Herr Stens väg, inom kvarteret Spikklubban. Planarbetet för detta område pågår parallellt med denna detaljplan. Denna plan kommer att medge 220 p-platser i ett p-däck alternativt 155 p-platser som ytparkering.

### **Tillgänglighet**

De nya bostäderna kommer att vara tillgängliga för personer med funktionshinder. Större delen av bebyggelsen 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 handikapparkering föreslås att en plats av kantstensparkeringen utmed Götalandsvägen avsätts 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. Syftet är att ge centrumkvarteren i Älvsjö en övergripande sammanhållen gestaltning och att fastlägga den ambitionsnivå som staden och byggherrarna gemensamt enats om.

Arbets sättet innebär att kvalitéterna i byggnaden och närmiljöns olika detaljer åskådliggörs. Genom att byggherrarnas och stadens gemensamma ambitioner för detaljutförandet klargörs tidigt ökar möjligheten att säkerställa dem vid genomförandet. Programmet upprättas som ett komplement till detaljplanen och byggherrarna förbinder sig att följa programmet i avtal med staden.

## **MILJÖKONSEKVENSER M.M.**

### **Trafikbuller**

Planområdet är utsatt för trafikbuller från järnvägen och kringliggande gatunät, Götalandsvägen, Johan skyttes väg samt den nya bussgatan. Bullerutredningarna har utarbetats av Ramböll Sverige AB och ACAD international.

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 68-70 dB(A). De maximala ljudnivåerna vid fasader mot järnvägen och vid delar av kvarterens kortsidor uppgår som högst till 91 dB(A).

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 med riktvärdet högst 55 dB(A). Ljudnivån klaras i de flesta fallen mot gårdsfasaderna genom att gårdarna är slutna (i kvarter 1 kopplas balkongerna ihop mot väster så att en sluten gård skapas). Ekvivalent ljudnivå på gårdarna beräknas variera mellan 40-59 dB(A). Ett mindre antal lägenheter behöver få delvis inglasning av balkonger 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 kollektivtrafiknära lägen 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.

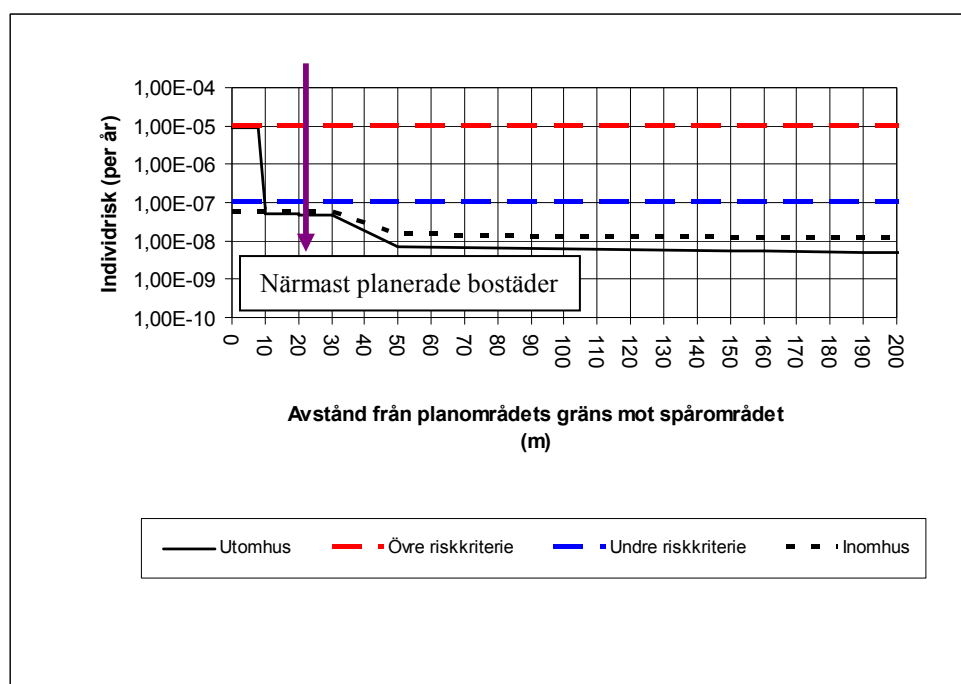
Stadsbyggnadskontoret anser att bostadsprojekt alltid bör planeras som en sammanvägning mellan olika intressen till en bra helhetslösning. Den bebyggelse som omfattas av planen har utformats med hänsyn till bullerförhållandena på platsen. De bullerkrav som tillämpas vid bostadsplanering i Stockholm uppfylls,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

### Risk och säkerhet

En riskanalys är framtagen av Brandskyddslaget AB. 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. Utifrån trafiken på järnvägen har ett antal möjliga olycksscenarioer studerats. För respektive händelse har frekvens och konsekvens beräknats och sedan sammanställts till risknivå i form av samhällsrisk och individrisk. (Individrisk är den risk som en enskild person exponeras för genom att nyttja eller vistas i närheten av en riskkälla. Samhällsrisk utgör den risk som en riskkälla utgör mot hela den omgivning som utsätts för den.)

I riskanalysen har antaganden och beräkningar om den framtida risknivån gjorts med stora säkerhetsmarginaler. Exempelvis antas att eventuella olyckor sker på det spår som ligger närmast planområdet.

Både individrisken och samhällsrisken visar att risknivån i områden nära järnvägen är hög. Detta beror uteslutande på risken för urspärning, men det påverkar enbart områden utomhus och inte planerad bebyggelse. För den planerade bebyggelsen är risknivån låg, se figur nedan.



Figur 7.2. Individrisk utmed järnvägen. Prognostiserad tågtrafik år 2030.

Olyckor som leder till explosion eller gasutsläpp bidrar också till att höja risknivån, men inte i samma omfattning som urspårning och då främst för områden längre bort från järnvägen.

En hög risknivå innebär att säkerhetshöjande åtgärder ska undersökas. Åtgärder som lindrar effekten av ett urspårat tåg är dyra och tekniskt komplicerade att genomföra i anslutning till ett befintligt spårområde. Effekten av sådana åtgärder bedöms också vara så begränsade att de inte är rimliga i förhållande till kostnaden.

Som en extra säkerhetsåtgärd föreslås dock att utrymning ur byggnader intill järnvägen ska vara möjlig mot en sida som inte vetter mot järnvägen. En sådan åtgärd innebär att trygg utrymning kan ske vid exempelvis en brand i persontåg som är en betydligt mer sannolik händelse än en olycka med farligt gods som har studerats i denna analys. Brandskyddslaget anser att en acceptabel säkerhet uppnås i planerade byggnader om den aktuella detaljplanen genomförs enligt studerat förslag.

#### *Stadsbyggnadskontorets bedömning av riskfrågan*

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 föreslås 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 den nya bebyggelsen ligger inom 50 meter från järnvägen. En stor del av bostadsbebyggelsen avskärmas av resecentret och cykelparkeringshuset. Riskanalysen visar att för den planerade bebyggelsen är risknivån låg. Kontoret menar att den aktuella detaljplanen är just ett sådant fall som åsyftas och att riskanalysen visar att risken är tolerabel.

Det område som har hög risknivå är området för kollektivtrafiken, dvs resecentrum, cykelparkeringshus och bussterminalen. Älvsjö Centrum är idag en knutpunkt för kollektivtrafik vilket innebär att det är ett stort antal människor i rörelse i området nära järnvägen. Detta är också en av anledningarna till den höga risknivån när det gäller urspårning. En ökad risk har ansetts vara acceptabelt i riskanalysen i dessa byggnader (cykelparkeringshus, resecentrum, bussterminal) eftersom människor som nyttjar tågtrafiken tillåts, enligt praxis, att utsättas för en större risk än personer utan koppling till riskkällan.

Den största andelen utsatta människor vistas i området oavsett detaljplanens genomförande eller ej. Genom att genomföra detaljplanen tillförs ett litet antal människor i området, detta påverkar dock inte risknivån, vilket också genomförda beräkningar visar.

Under projektets gång har diskussioner först kring huruvida samhällsriskerna redan kan vara in-tecknad vid Älvsjö centrum. 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 bebyggelse, eller som i detta fall en stor mässa, 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 massan skulle vara där oavsett om den nu aktuella planen genomförs eller inte. Det är uppenbart att resonemanget om intecknad samhällsrisk leder till svåra gränsdragningsproblem i tätbebyggda städer som Stockholm, där den totala risknivån redan är hög.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar avslutningsvis att det i Sverige inte finns några allmänt vedertagna kriterier för hur stor risk samhället tolererar. Enligt kontorets uppfattning är dagens moderna samhälle förknippat med vissa risker som människor accepterar. En alltför strikt tillämpning av riskhänsyn i den fysiska planeringen skulle bl.a. leda till krav på mycket stora skyddsavstånd från vägar, järnvägar och verksamheter. En sådan utveckling av Stockholm är enligt kontorets uppfattning knappast önskvärd eftersom den leder till en utspridd stad med stora barriärer.

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.

### **Brand**

Brandskyddslaget AB har även upprättat PM för brandskydd. I PM:et 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 uppfyller de krav som ställs på inglasade loftgångar. I loftgången accepteras att inglasningen är öppningsbar.

### **Vibrationer**

En vibrationsutredning har genomförts. Uppmätta värden för markvibrationer bedöms inte orsaka kännbara vibrationer som överskrider riktvärdena för komfortstörningar i byggnader, förutsatt att byggnaderna är pålade till fast botten och med tunga bjälklag. Inte heller bedöms tågtrafiken orsaka stomljud överstigande gällande riktvärden för bostäder. Vibrationernas storlek beror på byggnadernas utformning och konstruktion, varför detta måste beaktas vid den fortsatta projekteringen.

### **Magnetfält**

Sammanfattningsvis visar mätningarna för de planerade fastigheterna, att i samband med att tåg startar och stannar, accelererar eller passerar Älvsjö pendeltågstation ökar magnetfältet från några sekunder till flera minuter och frekvensen 16 2/3 Hz dominerar. Magnetfältet är starkare ju närmare järnvägen man är och avtar med avståndet (nästan linjärt) till järnvägen. Magnetfältet ca 30 m från järnvägen når ibland över 1  $\mu$ T. För den planerade bebyggelsen, kvarter 1-3, ligger magnetfältets dygnsmedelvärde från järnvägen under nivån 0,2  $\mu$ T (Magnetiska fält i ny bebyggelse skall inte överstiga 0,2  $\mu$ T inom frekvensområdet 5-2000 Hz, Kungliga Byggnadsstyrelsen 1992).



### **Luftkvalitet**

Halterna av kvävedioxid och partiklar PM10 längs Götalandsvägen underskrider gällande miljö kvalitetsnormer. 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 hårdjord mark.

Ingen mark är tillgänglig för anordnande av LOD-anläggning utanför de planerade byggnaderna. Att anordna en fungerande LOD-anläggning under de täta ytorna (tak och innergårdar) bedöms som olämpligt.

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**

Planen 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). 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.

### **ADMINISTRATIVA FRÅGOR**

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

### **MEDVERKANDE**

Planen har upprättats av stadsbyggnadskontoret genom Ewa Wåhlin.

Nina Åhman  
sektionschef

Ewa Wåhlin  
planhandläggare