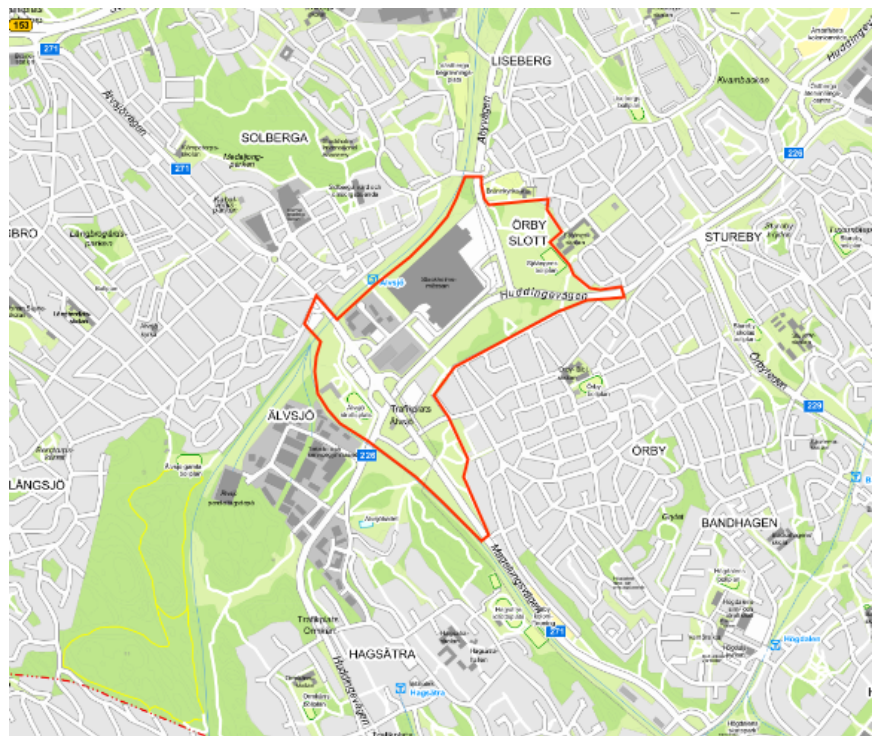


## Samrådsredogörelse Program för Älvsjödalén, Dnr 2022-04286



*Programområdet markerat i rött.*

## Innehåll

<b>Inledning</b> .....	<b>3</b>
Förslagets syfte och huvuddrag .....	3
Sammanfattning av samrådet .....	3
<b>Sammanfattade synpunkter</b> .....	<b>6</b>
Allmänt om samrådet och planprocessen .....	6
Allmänt om planförslaget.....	7
Arkitektur och gestaltning.....	19
Kulturmiljö .....	20
Park, natur och vatten .....	24
Trafik .....	29
Teknisk försörjning .....	39
Hälsa och säkerhet .....	43
Miljö- och klimataspekter.....	50
Social hållbarhet.....	53
Olägenheter för privatpersoner och övriga intressenter.....	56
Övrigt.....	57
<b>Remissinstanser utan synpunkter</b> .....	<b>58</b>
<b>Sammanvägt ställningstagande</b> .....	<b>58</b>

## Inledning

### Förslagets syfte och huvuddrag

Programmet syftar till att utreda förutsättningarna och skapa en gemensam ram för fortsatt planering av Älvsjödalen. Området ska utvecklas till en regional och lokal målpunkt med bytespunkt för pendeltåg, tunnelbana, spårväg och buss. Programmet syftar även till att utveckla en urban, tät och välintegrerad blandstad med trygga stadsrum och höga vistelsevärden. Programmet ska rymma 7 000 bostäder och 15 000 arbetsplatser.

### Sammanfattning av samrådet

#### Hur samrådet bedrivits

Samråd pågick mellan den 6 maj och den 17 juni 2025. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser.

Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Fleminggatan 4, i Älvsjö Bibliotek, på Älvsjö Stationsgata 21 och på stadsbyggnadskontorets hemsida. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet onsdagen den 7 maj 2025. Samrådsmöte hölls tisdagen den 20 maj 2025 på Stockholmsmässan där cirka 100 personer närvarade. Samrådet hölls i form av öppet hus varvat med presentationer av programförslaget.

Utöver de ordinarie samrådsinsatserna publicerades även information i stadsdelsförvaltningarna Enskede–Årsta–Vantörs och Hägersten–Älvsjös månadsannonser i Mitt i. Information om programmet skickades också ut till cirka 20 000 hushåll i närområdet genom Stockholm Vatten och Avfalls utskick.

På stadens webbplats Stockholm växer fanns samlad information om programförslaget, en länk till en digital modell samt en kort film som presenterade samrådet. Filmen spreds även via stadens sociala medier. För att underlätta tillgången till materialet fanns samrådshandlingen, planscher, fysisk modell och en kortversion av förslaget tillgängliga på Älvsjö bibliotek, i Fyrkanten på Tekniska nämndhuset samt på Örby bibliotek.

#### Huvudsakliga synpunkter

Under samrådsperioden inkom det totalt 104 yttranden till stadsbyggnadskontoret. Många remissinstanser är positiva till stadsutveckling på platsen och till att programmet tar ett helhetsgrepp om övergripande frågor i ett tidigt skede.

Synpunkter från remissinstanser berör framför allt trafik, risk, idrottsytor, buller, luftkvalitet, skyfall, dagvatten och

exploateringsgrad. Flera remissinstanser lyfter även behovet av att analysera programmets ekonomiska genomförbarhet, marknadsdjupet för bostäder och näringslivets förutsättningar.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att genomförande av planprogrammet kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen tar inte ställning till vilka frågor som ska ingå i en framtida miljökonsekvensbeskrivning men påtalar att ett avgränsningssamråd ska hållas om kommunen väljer att gå vidare med en strategisk miljöbedömning. Miljöförvaltningen betonar att framtida miljökonsekvensbedömningar för efterföljande detaljplaner bör inkludera aspekter som skyfall, påverkan på riksintressen, buller, luftkvalitet och klimatpåverkan.

Synpunkter från privatpersoner är till stor del positiva till stadsutveckling som kan öka tryggheten, koppla samman stadsdelarna och stärka utbudet av service, idrott och parker. Många är positiva till utvecklingen av områdets grönytor till ett park- och idrottsstråk.

Negativa synpunkter handlar främst om trafik och parkering, exploateringsgrad samt idrottsytornas storlek och placering. Flera frågar även om Stockholmsmässans framtid, skälen till avvecklingen i Älvsjö och dess möjliga lokalisering framöver.

### **Sammanvägt ställningstagande**

Programförslaget möjliggör ett genomförande av översiktsplanens mål att vidareutveckla Älvsjö som en regional målpunkt i samband med utbyggnaden av tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan och Spårväg syd, samt att bidra till en sammanhängande stad, bostadsförsörjning, hållbart resande och arbetsplatser i söderort. Programmets syfte är ge ett ramverk för att utveckla en urban, tät och välintegrerad blandstad med trygga stadsrum och höga vistelsevärden och ett stort antal bostäder, arbetsplatser, service, kultur och idrott. Programmets grundstruktur utgör ett ramverk med lösningar för övergripande knäckfrågor som har flexibilitet för olika framtida innehåll, kunskap och riktlinjer.

Flera inkomna synpunkter efterfrågar ytterligare utredningsarbete och fördjupningar. Markanvisningar kommer troligen inte att beslutas i närtid. Stadsbyggnadskontoret bedömer därför att huvuddelen av efterfrågade utredningar och fördjupningar lämpar sig bättre inför framtida markanvisningar och i kommande detaljplanering, då aktuella lagar och riktlinjer föreligger. För att säkerställa att programhandlingen utgör en god grund för markanvisningar och detaljplaner föreslås justering av strukturplanen för att säkerställa att idrottsfunktionerna på Älvsjö IP kan ersättas 1:1, och mer samlat. Del av Sjöängen bedöms behöva

tas i anspråk för detta. En större vattenspegel på Sjöängen föreslås också. Därutöver föreslås kompletteringar av programhandlingen med förtydliganden gällande riskfrågor samt strategiska ställningstaganden och medskick gällande bland annat buller, luftkvalitet, friytor och prioritering av kollektivtrafik, gång och cykel i gaturummet. Utöver det föreslås redaktionella förändringar i syfte att tydliggöra programförslaget.

## Sammanfattade synpunkter

Nedan redovisas sammanfattningar av de synpunkter som inkom under samrådet ämnesvis. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne. Inkomna synpunkter i ärendet kan återfinnas på stadsbyggnadsexpeditionen i Tekniska Nämndhuset, på Fleminggatan 4.

### Allmänt om samrådet och planprocessen

*Kommunstyrelsens pensionärsråd (KPR) framhåller att stadens planprocess i dag saknar struktur för att tillvarata äldres perspektiv. De påpekar att stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och trafikkontoret saknar egna pensionärsråd och att viktiga frågor om tillgänglighet och trygghet därmed riskerar att förbises. Därför anser KPR att ett äldreperspektiv bör integreras i alla skeden av planprocessen och föreslår att detta redovisas under en särskild rubrik i exempelvis programförslaget och efterkommande start-PM. De föreslår vidare att Älvsjöprogrammet används som pilotprojekt för ett mer systematiskt arbete med äldres behov, och att KPR tills vidare kan fungera som bollplank och kunskapsbank i avsaknad av ett särskilt pensionärsråd vid stadsbyggnadskontoret.*

*En privatperson (108) framhåller vikten av att boende ges möjlighet att komma till tals genom hela planprocessen.*

*En privatperson (130) menar att möjligheterna till dialog varit begränsade och att boende endast gavs ett tillfälle att träffa projektgruppen, vilket upplevdes som otillräckligt. Personen uttrycker även oro över att beslut redan fattats om Älvsjödalen och hänvisar till information från Stockholm Vatten och Avfall om Mässtunneln, vilket väcker känslan av att processen är avgjord i förväg.*

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att äldreperspektivet är en viktig del i planeringen och ser positivt på fortsatt dialog med KPR. Kontoret delar synpunkten om att frågor om tillgänglighet, trygghet och äldres behov är viktigt att belysa i det fortsatta arbetet.*

*Stadsbyggnadskontoret ser positivt på engagemang från boende och avser att även fortsättningsvis skapa möjligheter till dialog i det fortsatta arbetet.*

*Stadsbyggnadskontoret vill tydliggöra att inga beslut har fattats om utbyggnaden i Älvsjödalen. Programmet utgör ett underlag och en vägledning inför kommande detaljplaner. I samband med dessa kommer nya samråd att genomföras, där boende och andra berörda*

*ges möjlighet att lämna synpunkter. Planeringen av Mässtunneln sker oberoende av programmet och syftar till att avlasta det befintliga avloppssystemet och minska risken för översvämningar vid kraftiga regn. Mässtunneln är avgörande för programmets utbyggnad då befintligt system i dagsläget är överbelastat.*

## **Allmänt om planförslaget**

*Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen tar ett helhetsgrepp kring framtida bebyggelseutveckling i Älvsjödalen och att programmet lyfter och beskriver relevanta frågor för kommande detaljplanering.*

*Trafikförvaltningen stödjer inriktningen mot en funktionsblandad stadsdel i linje med RUFFS 2050 och framhåller att programmet på ett bra sätt prioriterar hållbara transporter och utvecklingen av pendeltåg, buss och cykel.*

*Miljöförvaltningen är sammantaget positiva till utvecklingen av området, särskilt till att nya bostäder och arbetsplatser tillskapas i ett kollektivtrafiknära läge och att ny grönska planeras inom området. De ser ett behov av att vidare utreda frågor om buller, luftkvalitet, ekologi, dagvatten och skyfall, skolor och förskolor, friyta, klimatanpassning och klimatpåverkan under programskedet och i kommande detaljplaner.*

*Trafikkontoret ser positivt på förslaget till utveckling av Älvsjödalen och menar att programmet hanterar flera komplexa frågor såsom trafik, stadsbyggnad, park och skyfall på ett samlat sätt. De lyfter vikten av flexibilitet i gatunätets utformning med tanke på programmets långa genomförandetid och framhåller att gatorna måste rymma angöring, service, gång- och cykeltrafik samt parkering för tidiga inflyttare. Skulle Trafikverkets projekt Tvärförbindelse Södertörn förändras eller utebli behöver programmet göra nya trafik- och kapacitetsanalyser för programområdet. I den fortsatta planeringen behöver även angöring till idrottsytor, servicefunktioner och utökade parkytor studeras vidare.*

*Stadsdelsförvaltningen Hägersten-Älvsjö är positiv till programmets inriktning och bedömer att strukturplanen har många kvaliteter, bland annat att den i huvudsak bebygger redan exploaterad mark, värnar parkytor och kulturmiljöer samt förbättrar kopplingarna för gående och cyklister. Förvaltningen framhåller värdet av nya arbetsplatser i söderort men pekar också på behov av att säkerställa tillräcklig service, skolkapacitet och trygghet i offentliga miljöer. Stadsdelsförvaltningen Enskede-Årsta-Vantör delar bedömningen och menar att programmets inriktning kan bidra till bättre stadsmiljö och stärka sambanden mellan stadsdelarna,*

men lyfter även att de föreslagna passagerna över och under trafikleder är kostsamma och behöver utredas för att säkerställa genomförbarheten.

*Socialförvaltningen* välkomnar att programmet har föregåtts av dialog och bedömer att den täta, funktionsblandade stadsstrukturen har potential att öka tryggheten genom mer befolkade gaturum. *Utbildningsförvaltningen* och *SISAB* ser positivt på programmets ambitioner men ser hellre en annan placering av skolorna. *Kommunstyrelsens pensionärsråd (KPR)* bedömer att Älvsjödalen har goda förutsättningar att bli en äldrevänlig stadsdel med inslag av seniorbostäder, träffpunkter och vårdboenden.

*Stadsmuseet* välkomnar programmets fokus på kulturverksamheter. *Skönhetsrådet* anser att området har stor potential att utvecklas till en stadsdel med goda stadsmässiga kvaliteter och välkomnar programmets mobilitetslösningar och förslag till nya kvarter längs Huddingevägen. De anser att kopplingen mellan Älvsjö och Hagsätra bör förtydligas och att frågan om farligt gods på Huddingevägen behöver hanteras långsiktigt. *Samfundet S:t Erik* delar programmets mål om en tät och sammanhållen stad men menar att förslaget inte fullt ut skapar nya stadsgator och kopplingar till omgivande stadsdelar, särskilt mot Hagsätra. *Brännkyrka hembygdsförening* är i grunden positiv och ser fördelar i att mässområdet öppnas upp och utvecklas till en mer stadslig miljö. De framhåller behovet av att hantera grundvattenfrågor noggrant samt värna trädgårdsstadens karaktär väster om järnvägen.

*Älvsjö Miljöråd* menar att utvecklingen av Älvsjö sker för snabbt och med otillräcklig delaktighet från boende. De efterlyser fördjupade konsekvensanalyser inom natur, miljö, ekonomi, teknik och kulturarv. *SPF Seniorerna Fruängen-Älvsjö* uttrycker en avvaktande positiv inställning och ser stor potential i området kring mässan och Sjöängen.

*Flera privatpersoner* (59, 76, 106, 118, 146) är positiva till programmets helhet och ser potentialen i att skapa en levande stadsdel med fler bostäder, arbetsplatser och hållbara transporter. *Andra privatpersoner* (79, 120, 121, 122, 124, 125, 130, 133, 156) är mer kritiska och menar att förslaget är för omfattande och inte tillräckligt förankrat i Älvsjös och Örbys karaktär. Rivningen av mässan anses olämpligt ur klimat- och samhällsekonomiskt perspektiv, och flera uttrycker oro för brist på grönytor, ökad trafik och sociala utmaningar. Några menar att exploateringen inte förbättrar sambanden mellan stadsdelar eller att behovet av fler bostäder är överdrivet. *Flera privatpersoner* (53, 81, 84, 108, 126) efterfrågar en nedgrävning eller överdäckning av Huddingevägen för att minska buller och barriäreffekter. Andra (109, 130, 133, 146) betonar vikten av att den nya stadsdelen tar hänsyn till Älvsjös

historia, kulturmiljö och småskaliga karaktär samt att arkitekturen bör präglas av trygghet och harmoni.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Programmet redovisar en övergripande inriktning för hur Älvsjödalen kan utvecklas till en sammankopplad, hållbar och funktionsblandad stadsdel i södra Stockholm. Den föreslagna grundstrukturen med gatunät, park- och idrottsstråk är en förutsättning för att hantera övergripande frågor som trafik, barriärer och skyfallshantering. Strukturen ger samtidigt flexibilitet inför framtida detaljplanering, exempelvis avseende boendeformer, verksamheter och utformning av offentliga miljöer.*

*Ett av programmets huvudsyften är att överbrygga dagens infrastrukturbarriärer och stärka sambanden mellan stadsdelar i söderort. Förlängningen av Mässvägen till ett nytt centralt stråk genom området är en viktig del i detta. Den planerade gång- och cykelbron över stambanan bedöms skapa en trygg och direkt koppling mellan Älvsjödalen, Solberga och Telefonplan. Analyser som genomförts på den föreslagna strukturen visar att gatunätet blir väl sammankopplat där Mässvägen fungerar som ett sammanhängande huvudstråk som även möjliggör framtida kopplingar mot Hagsätra.*

*Programmet bygger på att delar av den nuvarande mässanläggningen kan omvandlas eller avvecklas för att möjliggöra denna struktur. Den befintliga anläggningen utgör idag en betydande fysisk och visuell barriär som försvårar tillgången till kollektivtrafiknära mark. Rivning eller omvandling av delar av anläggningen är därför en förutsättning för stadsutvecklingen. Programmet öppnar också för att bevara och utveckla vissa byggnadsdelar för nya verksamheter. Under en övergångsperiod finns goda möjligheter att använda befintliga lokaler för exempelvis idrott, kultur och andra tillfälliga funktioner.*

*Ekonomisk genomförbarhet har analyserats på en övergripande nivå genom kalkyler och riskanalyser. En hög exploateringsgrad bedöms vara nödvändig för att finansiera investeringar i gator, parker, torg, idrottsytor och nya kopplingar till omgivande stadsdelar. I kommande detaljplanering kommer ekonomiska, tekniska och markmässiga förutsättningar att analyseras mer i detalj, särskilt kopplat till grundläggning och klimatpåverkan.*

*Flera synpunkter lyfter behovet av att minska Huddingevägens barriäreffekt, buller och upplevda otrygghet. En nedgrävning eller överdäckning av vägen skulle innebära mycket hög klimatpåverkan och tekniska utmaningar med hänsyn till områdets geotekniska förutsättningar, befintlig infrastruktur och nivåskillnader. I det fortsatta detaljplanearbetet kommer därför gestaltning och*

*utformning av Huddingevägen att vara centrala frågor. Syftet kommer vara att skapa en tryggare, grönare och mer stadsmässig miljö genom bland annat plantering, bullerskydd, hastighetsdämpande åtgärder och förbättrade gång- och cykelpassager.*

*Sammantaget bedömer stadsbyggnadskontoret att programförslaget skapar en god balans mellan stadsutveckling och ekologiska, sociala och ekonomiska mål, och att det utgör en robust grund för fortsatt planering och kommande detaljplaner.*

### **Bebyggelsens höjd och täthet**

*Skönhetsrådet är kritiskt till den höga exploateringsgraden och de föreslagna byggnadshöjderna närmast Älvsjö centrum och spårområdet. De menar att de höga volymerna kan upplevas som för dominerande i stadsbilden i förhållande till den befintliga, låga bebyggelsen i Älvsjö centrum och de planerade lägre kvarteren österut. De förordar en mer sammanhållen höjdskala och en blandad bostadsbebyggelse, där inslag av radhus eller stadsradhus kan bidra till socialt hållbara miljöer över tid.*

*Samfundet S:t Erik anser att höga hus kan vara lämpliga nära stambanan och Huddingevägen, där störningar redan finns och kollektivtrafiken är stark. De beskriver området som ett möjligt "Älvsjös Manhattan", där höga byggnader kan ge karaktär och tydlighet, under förutsättning att de samlas till ett mer koncentrerat kluster snarare än sprids ut. Scandic-skrapan lyfts fram som ett naturligt landmärke som kan förstärkas genom en samlad höjdstruktur.*

*Unibail-Rodamco-Westfield stödjer programmets inriktning och framhåller vikten av hög täthet och flexibilitet nära kollektivtrafiken för att skapa en stark regional målpunkt. De menar att gatustruktur och kvartersindelning bör hållas öppna i programskedet och att torg och stråk bör utformas så att de bidrar till trygghet och stadsliv.*

*Flera privatpersoner (63, 75, 83, 90, 121, 124, 125, 130, 133, 135) anser att bebyggelsen är för hög, tät och enformig och inte tillräckligt anpassad till Älvsjös karaktär som trädgårdsstad. De menar att höga och tätt placerade hus riskerar att skapa skuggiga och trånga gaturum, samt att småhus och radhus bättre skulle harmoniera med omgivningen. Flera (124, 125, 133, 135) lyfter också vikten av grönska, luft och siktlinjer för att bevara områdets öppna och gröna intryck.*

*Några privatpersoner (59, 73) uttrycker i stället att höga byggnader i centrala delar kan bidra till ett levande och urbant stadscentrum, särskilt med tanke på områdets starka kollektivtrafikläge. De menar*

att en tydlig höjdskillnad mellan centrum och omgivning kan ge variation och karaktär åt stadsbilden.

*En privatperson (120) ifrågasätter behovet av fler bostäder utifrån befintligt utbud av osålda bostadsrätter och tomma hyresrätter i Älvsjöstaden, och menar att ytterligare byggande kan leda till lägre kvalitet och tomma lägenheter.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att programområdet har ett strategiskt läge med stor potential för stadsutveckling vid en viktig bytespunkt för järnväg, bussar och framtida spårväg eller stomlinje, samt möjlighet till ett regionalstågsstopp. En regional och lokal målpunkt. Den föreslagna stadsstrukturen med nya gator och kopplingar över befintliga barriärer innebär att Älvsjödalen kan utvecklas till en central nod i söderort.*

*För att skapa en attraktiv, ekonomiskt och ekologiskt hållbar stadsdel med parker, idrottsytor, torg, kultur och arbetsplatser krävs betydande investeringar i allmän plats. Läget är ett av få utanför innerstaden med potential för ett stort antal arbetsplatser, vilket bedöms kunna stärka både Älvsjö och söderort i stort, och därmed bidra till att utjämna den regionala obalansen. För att åstadkomma den stadsmässighet och det stadsliv som eftersträvas bedömer staden att en högre bebyggelseskala är motiverad, särskilt centralt vid bytespunkten.*

### **Stockholmsmässan**

*Fastighetskontoret är positiva till att den gamla mässhallen kan omvandlas till multihall, men betonar behovet av tidig dialog med berörda förvaltningar inför en eventuell ombyggnad. Kontoret framhåller att hallen inte lämpar sig som fullstor idrottshall och att vidare utredning krävs kring lämplig framtida användning.*

*Kulturförvaltningen noterar planerna på att flytta Stockholmsmässan och betonar vikten av att mässans stora arrangemang inom design, spel och gaming, såsom Stockholm Furniture Fair, Stockholm Design Week, Formex och Dreamhack, får goda förutsättningar att fortsätta på ny plats. De lyfter att de kulturella och kreativa näringarna är strategiskt viktiga för stadens internationella position och näringslivsutveckling. De tycker att det är positivt att en mässhall planeras bevaras och utvecklas till en flexibel multiarena som kan rymma idrott, kultur, kongresser och andra evenemang.*

*Älvsjö Miljöråd anser att rivning av Stockholmsmässan vore både miljömässigt och ekonomiskt fel. De framhåller att byggnaden är miljöanpassad, fullt fungerande och strategiskt placerad med god*

tillgång till kollektivtrafik, hotell och service. Rivning skulle enligt dem innebära resursslöseri, ökade kostnader och förlust av arbetstillfällen och besöksnäring, och därmed motverka stadens mål om fler arbetsplatser i söderort.

*Flera privatpersoner (55, 72, 84, 108, 120, 122[2], 124, 156) betonar att Stockholmsmässan är Nordens största mäss- och konferensanläggning och en viktig samlingspunkt för evenemang och näringsliv i södra Stockholm. De menar att anläggningen är välfungerande och strategiskt placerad och därför bör bevaras och utvecklas i stället för att rivas. Två privatpersoner (122) hänvisar till mässans regionala betydelse enligt översiktsplanen och menar att en nedläggning vore samhällsekonomiskt oansvarig. Några privatpersoner (72, 122, 156) framhåller att mässan stärker stadens identitet och lokala ekonomi, medan andra (84, 156) föreslår att delar av byggnaden bevaras och används för idrott, kultur och evenemang. En privatperson (120) uttrycker stark kritik mot rivningsplanerna och menar att mässans läge och tillgänglighet med pendeltåg gör den unik för Stockholm.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Beslutet om att avveckla Stockholmsmässans verksamhet i Älvsjö är politiskt och har inte fattats inom ramen för programmet.*

*Mässområdet har i dialoger beskrivits som ödsligt och otryggt, med storskaliga byggnader och slutna fasader. Den stora anläggningen utgör samtidigt en betydande barriär som försvårar utvecklingen av ett gent, tryggt och lättorienterat gatunät samt sammankopplingen mellan östra och västra söderort.*

*Med nuvarande användning är marken, trots sitt mycket kollektivtrafikhärläge, lågt utnyttjad, och delar av anläggningen står inför kostsamma upprustningsbehov. De arbetsplatser som kan tillkomma genom den planerade stadsutvecklingen bedöms bli fler än de som idag ryms inom mässverksamheten.*

*Programmets struktur möjliggör att delar av anläggningen kan bevaras eller omvandlas för andra verksamheter och evenemang. Återbruk av de delar som inte bevaras kommer att vara en viktig fråga i fortsatt detaljplanearbete.*

*Frågan om framtida lokalisering av mässverksamhet ligger utanför programmets rådighet. Under en övergångsperiod kan anläggningen eventuellt fortsatt användas för olika typer av evenemang, såsom kultur- och idrottsverksamhet.*

## Idrott

*Idrottsförvaltningen* utgår från att alla befintliga idrottsfunktioner och faciliteter som påverkas ska ersättas 1:1 enligt stadens policy. Behovet av idrottsyta är redan idag stort och ökar ytterligare med tillkommande bostäder. *Idrottsförvaltningen* betonar att befintlig 11-spels grusplan ska ändras från parkering till idrott. Kostnader för ersättning av befintliga ytor ska bäras av exploateringsprojekten.

*Idrottsförvaltningen* ser behov av att alla platser inom programområdet prövas gemensamt för att hitta de mest lämpliga lokaliseringarna för idrottsfunktioner. Fastighetskontoret bör involveras då de ansvarar för uppförande och förvaltning av anläggningarna. *Sannadals SK* framhåller att föreningslivet bör involveras tidigt i planeringen. De betonar vikten av att föreningens och idrottens behov fångas upp och omsätts i de tidiga skedena för att skapa goda förutsättningar för verksamheten.

*Fastighetskontoret* förutsätter att ersättningsytor för idrott görs fria från ledningar och andra markrester.

### Behov av idrottsanläggningar

*Idrottsförvaltningen* anser att en fotbollsarena, två 11-spelsplaner, tre 7-spelsplaner samt befintlig spelplan på Sjöängens BP kan rymmas inom programområdet. De föreslår att en fotbollsarena placeras på AE-hallens plats vilket i så fall kräver ny lokalisering för den planerade evenemangsarenan. De bedömer även att Råby gärde kan samla Älvsjö IP:s funktioner om drift- och serviceytor säkerställs.

Utöver fotbollsplaner bedömer *idrottsförvaltningen* att det behövs idrottshallar (gärna i samplanering med skolor), en specialanläggning för gymnastik, en simhall och en evenemangsarena. *Idrottsförvaltningen* och *fastighetskontoret* är positiva till att AE-hallen görs om till en multihall, men konstaterar att den inte lämpar sig som fullstor idrottshall och att ändamålet därför behöver utredas vidare.

*Fastighetskontoret* och *idrottsförvaltningen* påpekar att staden enligt idrottsnämndens idrottsstrategi redan ligger lågt i fråga om fotbollsplaner i västra söderort. Det bedöms inte tillräckligt att endast ersätta befintliga ytor. De anser därför att nya måste tillkomma för att möta behovet. Om programmet möjliggör cirka 7 000 nya bostäder som motsvarar cirka 21 000 nya invånare bör det även kunna visa hur ytterligare idrottsytor kan skapas.

*RF-SISU Stockholm* betonar att tillgången till idrottsytor är avgörande för att idrottsrörelsen ska kunna fortsätta sin samhällsbärande roll. De framhåller att nybyggnation i Stockholm

inte har skett i takt med befolkningsutvecklingen och att idrottsytor ofta trängts undan vid förtätning. Förbundet ser möjligheten att skapa en mellanstor evenemangsarena i Älvsjö, med 5 000–7 000 åskådarplatser, som ett sätt att möta ett långvarigt identifierat behov i staden. De lyfter även vikten av tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och att anläggningen kan nyttjas av föreningslivet mellan evenemang.

*Hammarby IF* framhåller behovet av en ny evenemangsarena i Stockholm för inomhusidrotter som handboll, basket och innebandy. Föreningen betonar att Stockholm i dagsläget saknar en modern arena med tillräcklig kapacitet för nationella finaler och internationella matcher, och att detta begränsar både publik- och utvecklingsmöjligheter för idrotterna. De föreslår därför en evenemangsarena i Älvsjö med minst 8 000 åskådarplatser, utformad för att kunna ta emot både sportevenemang och konserter. De ser en placering närmare Älvsjö station som mest lämplig ur tillgänglighets- och störningssynpunkt. *Hammarby IF* anser att projektet bör prioriteras i tid för att säkerställa att arenan kan stå klar när Hovet stängs och uttrycker vilja att medverka i fortsatt dialog.

*Sannadals SK* framhåller behovet av att det inom det nya området byggs minst en ny fullstor idrottshall som föreningslivet får tillgång till. Föreningen ser Älvsjödalen som ett viktigt framtida område för sin verksamhet och betonar att även inomhusidrotternas behov måste tillgodoses, särskilt för barn- och ungdomsverksamhet. *Sannadals SK* är positiva till att en evenemangsarena studeras i mässhallarna men påpekar att alternativa lösningar bör utredas tidigt om hallen visar sig olämplig som multiarena. De ser behov av en anläggning för 1 000–2 500 åskådare som kan komplettera en större arena och skapa bättre förutsättningar för publikidrott på mellannivå. Föreningen önskar fortsatt dialog med staden för att säkerställa att föreningslivets behov tas tillvara i den fortsatta planeringen.

### Fotbollsplaner

*Stadsdelsförvaltningen Hägersten–Älvsjö* påpekar att Älvsjö IP är en central träningsanläggning för hundratals barn och ungdomar och att programmet inte tydligt redovisar konsekvenserna av en flytt. De ser positivt på placering av planer nära skolor, men pekar på problem med blöt mark, bristande dränering, angöring och avsaknad av klubbhus och förråd. Förvaltningen bedömer också att det är missvisande att kalla idrottsplatser för grönytor, eftersom konstgräsplaner kräver hårdgjorda ytor för drift.

*Stadsdelsförvaltningen Enskede–Årsta–Vantör* efterfrågar ett förtydligande om byggnader kopplade till Älvsjö IP och om dessa

ska ersättas på Råby gärde, vilket i så fall påverkar dagvattensituationen.

*Älvsjö AIK* framhåller att fotbollsplanerna i Älvsjödalen är en central resurs för barn- och ungdomsidrotten. Föreningen menar att programförslaget inte möter behoven, då antalet planer inte ökar trots befolkningstillväxten och att utspridda planer försvårar turneringar och arrangemang. Föreningen vill att samtliga planer på Älvsjö IP ersätts 1:1, inklusive att grusplanen ersätts som konstgräs, och att den tillkommande befolkningen kräver ytterligare idrottsyta. De bedömer ett totalt behov motsvarande cirka sex anläggningar (exempelvis tre 11-mannaplaner och sex 7-mannaplaner).

*Älvsjö AIK* förordar en sammanhållen idrottsplats snarare än spridda planer, och efterfrågar ett funktionsprogram med omklädningsrum, domarrum, toaletter, förråd (cirka 150 kvm), kontor och café. Vid minst en 11-mannaplan önskas läktarkapacitet, inhägnad och bussangöring för matcher på elitnivå. Föreningen betonar behovet av konstgräs för att kunna använda planerna året runt, praktiska avlämningsytor och viss parkering för ledare på grund av skrymmande utrustning, samt trygga passager över Huddingevägen då många utövare får längre resväg. De motsätter sig att fotbollsplaner används som fördröjningsytor för dagvatten, eftersom detta riskerar att minska spelbarheten. Spontanidrott välkomnas, men bör inte ske på bekostnad av den organiserade verksamheten.

Även *Fastighetskontoret* påpekar att det finns ett stort värde i att ha idrottsfunktionerna samlade såsom de är idag, och att hela den befintliga Y-marken bör redovisas som idrottsyta i planens illustrationer. De anser att beskrivningen av idrottsytorna behöver förtydligas, då idrottsplatser utgör större sammanhängande anläggningar med hårdgjorda ytor, byggnader och driftsfunktioner, inte enbart grönytor. De betonar att grusplanen på Älvsjö IP måste ersättas i enlighet med stadens budget och kompensationsprincip för idrottsmark.

*Flera privatpersoner (133, 147, 121, 125, 126, 80, 57, 156)* uttrycker oro för att idrottsytorna inte ersätts på ett likvärdigt sätt. De menar att Älvsjö AIK:s verksamhet är viktig för barn, unga och det lokala föreningslivet, och framhåller behovet av fler fullstora planer och bättre förutsättningar för flicklag och mixlag. Flera anser att de nya planerna riskerar att placeras på vattensjuk mark (121, 125), medan andra (126) menar att mer utspridda småplaner kan bidra till ökad tillgänglighet och insyn. Några (156, 133) föreslår ett sammanhållet idrotts- och parkstråk som integrerar olika funktioner och stärker området gröna samband.

## Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret delar synpunkterna om att idrottsytor är en viktig del av Älvsjödalen och att förutsättningarna för barn-, ungdoms- och föreningsidrott ska värnas. Befintliga idrottsytor ska ersättas 1:1 enligt stadens policy. En mer sammanhållen idrottsplats avses redovisas inom programarbetet, utökad med en 11-spelsplan. Idrottsplatsen bedöms behöva utökas på Sjöängen. Möjligheten att uppföra en idrottshall intill skolan på Råby gärde ska också studeras vidare.*

*Idrottsytorna på Råby gärde och Sjöängen kopplas samman via den föreslagna sociodukten över Huddingevägen. Även utformningen av övergången från Älvsjö gård över Huddingevägen till Råby gärde och den befintliga tunneln under Åbyvägen ska bidra till trygga och tillgängliga samband. Principen för höjdsättning i parken utgår från att fotbollsplanerna inte ska översvämmas vid regn upp till cirka ett 30-årsregn men vid extrema skyfall (100-årsregn) tillåts de översvämmas.*

*Detaljerade studier av idrottsplatsens kringfunktioner, exempelvis omklädningsrum, förråd, parkering och sociala ytor, görs i kommande detaljplaner. Kontoret delar synpunkten att idrottsytor inte bör benämnas som grönytor.*

*Om fler fotbollsplaner än i programförslaget ska anläggas bedöms det kräva mark från föreslagen bebyggelse, vilket troligen skulle påverka programmets struktur och ekonomiska genomförbarhet. Den framtida användningen av mässhallen som föreslås bevaras utreds vidare i kommande detaljplanearbete. En ytterligare möjlighet är att studera eventuell påbyggnad, delvis nybyggnad eller idrottsfunktioner på tak i kommande skeden i dialog med idrottsförvaltningen och fastighetskontoret.*

*Frågan om en evenemangsarena samt dess påverkan på programmets ekonomiska genomförbarhet studeras vidare i kommande detaljplanearbete. Programmets struktur bedöms kunna möjliggöra en sådan anläggning i olika skalor, från mellanstor publikidrottshall till större evenemangsarena, beroende på framtida inriktning och beslut i kommande skeden.*

## Skola och förskola

*Stadsdelsförvaltningen Enskede–Årsta–Vantör framhåller att programmet planerar för 60 förskoleavdelningar, men att erfarenheter från Årstafältet visar att behovet kan vara större. En fördjupad behovsanalys föreslås. Eftersom den större delen av bostadsbebyggelsen är placerad inom Hägersten-Älvsjös stadsdelsområde anser stadsdelsförvaltningen att de behöver vara*

drivande i det arbetet, i samverkan med stadsdelsförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret.

*Stadsdelsförvaltningen Hägersten-Älvsjö* bedömer däremot att antalet förskoleavdelningar som föreslås ligger på en rimlig nivå.

*Socialförvaltningen* påpekar att friliggande förskolor ger bättre utemiljöer än de planerade förskolorna i bostadskvarter och att differentieringen mellan åldersgrupper kan utvecklas. Även *Miljöförvaltningen, SISAB och Stadsdelsförvaltningen Hägersten-Älvsjö* delar bedömningen. *SISAB* framhåller att stadens budget anger att friliggande förskolor ska prioriteras framför bottenplanslösningar. I det aktuella förslaget planeras samtliga tio förskolor i bottenvåningar, vilket begränsar bolagets möjligheter att uppföra friliggande förskolor.

*En privatperson (120)* anser att förslaget att placera förskolor i bostadshus är olämpligt och framhåller att boende- och skolmiljöer bör separeras för att skapa trygghet. *En annan privatperson (108)* framhåller att skolor inte bör placeras vid hårt trafikerade leder som Huddingevägen eller Magelungsvägen. Barns miljöer måste vara trygga, lugna och fria från buller och avgaser.

Både *Stadsdelsförvaltningen Hägersten-Älvsjö* och *Stadsdelsförvaltningen Enskede-Årsta-Vantör* påpekar att storleken på gårdarna för de planerade förskolorna inte framgår. De efterfrågar ett förtydligande av begreppet ”tillräcklig friyta” för förskolor. *Stadsdelsförvaltningen Hägersten-Älvsjö* betonar vikten av att tidigt planera för kvalitativa gårdar med tillräcklig yta, grönska och pedagogisk kvalitet enligt stadens styrdokument, samt att friliggande förskolor eftersträvas. Även *Länsstyrelsen* noterar att programmet anger att tillräcklig yta ska möjliggöras för varje förskolegård, men att det inte framgår hur stor friyta som eftersträvas. De varnar för att kombinerade skol- och bostadsgårdar kan leda till ökat slitage och bullerstörningar.

*Utbildningsförvaltningen* bedömer att två grundskolor med cirka 900 elevplatser vardera kommer att behövas, varav en kan vara av tillfällig karaktär. Både *Utbildningsförvaltningen* och *SISAB* lyfter att de föreslagna skolplatserna har stora begränsningar vad gäller tomtstorlek, luftkvalitet, trygghet, buller och säkra skolvägar. Se anser att alternativa platser inom området bedöms mer lämpade, och menar att *SISAB:s* etableringsanalys bör vara ett centralt underlag i det fortsatta arbetet.

### ***Stadsbyggnadskontorets ställningstagande***

*Programmet redovisar en övergripande struktur som möjliggör en successiv utbyggnad av förskolor och skolor i takt med att området bebyggs. Både antalet förskoleavdelningar och den exakta*

*placeringen behöver studeras vidare inför kommande detaljplanering i samverkan mellan stadsdelsförvaltningar, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och SISAB.*

*Förskolor planeras i bottenvåningar inom större kvarter med generösa, icke underbyggda gårdar som ger goda förutsättningar för gröna miljöer, dagsljus och lektytor. De stora innegårdarna möjliggör att förskolorna kan utformas med ytor, tillgångar och funktioner som motsvarar de kvaliteter som normalt eftersträvas i friliggande förskolor. Målsättningen är att säkerställa tillräcklig friyta för varje förskolegård med förutsättningar att skapa utemiljöer med hög pedagogisk kvalitet. Friliggande förskolor skulle innebära ett betydande bortfall av bostäder och arbetsplatser, samt en annan typ av stadsbild än den täta, kollektivtrafikhäna stad som eftersträvas. Det skulle få konsekvenser för uppfyllelse av programmets syfte samt stadens bostadsmål och vidare innebära att projektet inte blir ekonomiskt genomförbart.*

*Placeringen av skolor längs park- och idrottsstråket bedöms ge goda förutsättningar för skolmiljöer med tillgång till grönområden, idrottsytor och säkra skolvägar.*

*De föreslagna lägena medger ett genomförande av skolorna när behov föreligger.*

*Prognosen visar på behov av en F–9-skola med cirka 900 elevplatser samt möjlighet till ytterligare en skola av liknande storlek om utbyggnadstakten blir snabb.*

*Stadsbyggnadskontoret delar bedömningen att trygghet, god luftkvalitet och skydd mot buller är särskilt viktiga vid lokalisering av skolor och förskolor, och dessa frågor kommer att studeras närmare i detaljplaneskedet.*

### **Arbetsplatser, handel och service**

*Stadsdelsförvaltningen Hägersten–Älvsjö föreslår att en näringslivsanalys genomförs för att bedöma behovet av arbetsplatser, handel och service i området.*

*Unibail-Rodamco-Westfield och Castellum är positiva till utvecklingen av arbetsplatser nära Älvsjö station. Castellum framhåller att Älvsjö har unika förutsättningar för moderna arbetsplatser genom god kollektivtrafik, exploaterbar mark och befintlig service, och att programarbetet präglats av en konstruktiv dialog med kommersiella fastighetsaktörer. Castellum efterfrågar en tydligare redovisning av arbetsplatsvolymerna och motivering till lokaliseringen, för att säkerställa att arbetsplatserna koncentreras till kollektivtrafikhäna lägen.*

*Flera privatpersoner (72, 86, 108, 118) efterfrågar ett rikare och mer varierat utbud av butiker, restauranger och mötesplatser i området, till exempel galleria, biograf, lekplatser och andra kvällsaktiviteter. Ett bredare serviceutbud bedöms kunna skapa en levande stadsdel även kvällstid och öka trivselen för barnfamiljer, unga och äldre.*

*En privatperson (108) ser positivt på fler kontorsarbetsplatser i söderort men framhåller vikten av att området utformas attraktivt och tryggt, så att det inte upplevs som ödsligt kvällstid. Personen betonar behovet av att inte överdimensionera antalet kontorsplatser och efterfrågar tryggare miljöer kring kollektivtrafiken.*

*En privatperson (120) menar att planerna på 15 000 arbetsplatser är orealistiska och ifrågasätter vilka företag som skulle etablera sig. Två privatpersoner (121) uttrycker liknande skepsis till behovet av kontorslokaler och menar att programmet inte tydligt redovisar var handel och service ska lokaliseras. De framhåller att en enskild matbutik inte är tillräcklig för den tilltänkta befolkningen och att de föreslagna kontorshusen nära Älvsjö station riskerar att dominera stadsbilden.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att arbetsplatser bör koncentreras till kollektivtrafiknära lägen och att behovet av service och handel behöver analyseras vidare. Programmet har en flexibel grundstruktur som möjliggör olika fördelningar av bostäder, arbetsplatser och butikslägen beroende på framtida behov.*

*Arbetsplatsernas placering nära Älvsjö station motiveras av lägets strategiska betydelse i staden och regionen. Läget nära spårområdet bidrar till att skydda övrig bebyggelse från buller och risk, samtidigt som placeringen på norrsidan möjliggör högre bebyggelse utan att skugga centrala stadsrum. Lokaliseringen intill de centrala stråken stärker även stadslivet genom en dagbefolkning som bidrar till trygghet och aktivitet.*

*Stadsbyggnadskontoret delar synpunkten att området ska utvecklas till en levande stadsdel med variation av funktioner, service och mötesplatser som bidrar till aktivitet under hela dygnet. I kommande detaljplaner kan staden endast möjliggöra för olika typer av verksamheter, inte styra exakt vilka som etableras.*

### **Arkitektur och gestaltning**

*En privatperson (146) anser att höga hus kan vara möjliga men att de bör utformas med varmare och mjukare arkitektur än dagens hotell- och studentbostäder. Personen framhåller att stora fasader i betong, glas och hårda material inte knyter an till platsens historia*

och menar att arkitekturen i stället bör bidra till ett framtida kulturarv och social hållbarhet. *En privatperson* (60) föreslår en stadsdel i trä som liknar en svensk småstad, med butiker och biograf, samt att nya byggnader uppförs i trä eller puts, högst tre våningar, och i klassisk stil. Dessutom föreslås högre takhöjd i bostäder. *En annan privatperson* (91) undrar vad som krävs för att välja förslag om en trästad i klassisk stil. *En privatperson* (45) menar att nya byggnader bör ges tak i stället för att vara kubiska.

*En privatperson* (108) föreslår arkitektur med balkonger, takterrasser och väl gestaltade gaturum som kan bidra till trivsel och trygghet. *En privatperson* (63) vill se att balkonger mot större gator undviks och föreslår istället enhetliga fasader med exempelvis franska balkonger.

*En privatperson* (95) föreslår att fasader och byggnader kläs i vegetation. *En privatperson* (66) framhåller att monotona betongbyggnader bör undvikas och efterlyser i stället en klassisk stadsbebyggelse med ornament, mysiga torg och känslan av en stenstad.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Programförslaget visar ett möjligt sätt att utveckla områdets grundstruktur. Bilder och illustrationer i programmet syftar till att visa volymer och ungefärliga skalförhållanden, inte slutlig arkitektur. I kommande detaljplaner kommer byggnadernas gestaltning, material, våningshöjder och uttryck att prövas mer i detalj.*

*Att byggnaderna i illustrationerna framstår som kubiska utan taklutning beror på att de redovisas som enkla volymer för att tydliggöra struktur och skala. Programmet tar inte ställning till stil eller materialval. Den fortsatta planeringen ska verka för variation, tydliga stadsrum och en gestaltning som bidrar till trivsel, trygghet och hög arkitektonisk kvalitet.*

*Programmet eftersträvar en stadsmiljö med både tät, urban karaktär längs huvudstråken och mer småskaliga, gröna gator med ficktorg och platser för möten. Mysiga och levande torgmiljöer ska skapas genom god proportionering, tillgång till dagsljus och lokaler i bottenvåningarna som vetter direkt mot torget.*

## **Kulturmiljö**

### **Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse**

*Skönhetsrådet lyfter Älvsjö gård och Brännkyrka kyrka som centrala värdekärnor och vill att siktlinjen mellan dem återskapas. Rådet ser positivt på att Älvsjö gård får en central roll och en publik användning i den nya stadsdelen, men betonar att gårdens*

byggnader och trädgård måste hanteras varsamt och med antikvarisk kompetens. En trädgårdsantikvarisk undersökning bör göras för att klarlägga trädgårdens historiska värden inför framtida användning. Endast funktioner som inte kräver förändringar som påverkar kulturmiljön negativt bör tillåtas i gårdens närhet. Rådet framhåller också att en ny stationsbyggnad i parken kräver respektavstånd till Älvsjö gård samt omsorgsfull gestaltning och materialval.

*Stadsmuseet* anser att ny bebyggelse bör anpassas med respektavstånd till Brännkyrka kyrka, Örby slott och villabebyggelsen, och att exploateringsgrad och höjd för ny bebyggelse nära Älvsjö gård behöver studeras vidare.

*Stadsmuseet* välkomnar att Sjöängen, Råby gårde och Turingeparken bevaras som en ”grönblå ryggrad” men betonar att åtgärder i parkerna bör ta hänsyn till kulturhistoriska värden. *Stadsmuseet* framhåller att parkstråket vid Råbyvägen med diken och öppen karaktär är spår av den torrlagda Brännkyrkasjön och 1800-talets torrlägningsarbeten. De anser att trädgårdsantikvarisk kompetens bör tillföras i planarbetet, äldre träd bör skyddas och placering av idrottsplaner och skolor bör utredas med hänsyn till parkernas karaktär.

*Trafikkontoret* anser att det är bra och viktigt att miljöerna kring Brännkyrka kyrka och Älvsjö gård värnas och bevaras. Om miljön kring Älvsjögård omdanas är det viktigt att bevaka att de kulturmiljö- och naturvärden som finns bevaras.

*Brännkyrka församling* framhåller att Brännkyrka kyrka och begravningsplatsen är viktiga kultur- och besöksmål med historiska anknytningar. Församlingen lyfter även fram att nya arkeologiska fynd nyligen gjorts i samarbete med Medeltidsmuseet och Sjöängsskolan.

*Älvsjö Miljöråd* framhåller att området har lång kultur- och naturhistoria och att namnvalet ”Älvsjödalen” saknar historisk förankring.

*En privatperson* (130) framhåller att Örby är ett gammalt villaområde med kulturhistoriskt värde, med villor från tidigt 1900-tal, och att stadsutveckling bör ske med hänsyn till denna karaktär.

*En privatperson* (67) uttrycker oro för att tunnelbanearbetet kan skada Brännkyrka kyrka och kyrkogården, både direkt och på sikt. Personen hänvisar till tidigare markarbeten i området som lett till skador och efterfrågar bindande kontrakt med garantier om ersättning för skador på gravplatser, giltiga i 30 år och med årliga besiktningar.

## Älvsjö gård och park

*Stadsmuseet* framhåller att Älvsjö gård och park har stora kulturhistoriska värden som motsvarar blåklassificering. Parken är en rest av ett historiskt godslandskap och byggnaderna omfattas av skyddsbestämmelsen K i stadsplanen från 1973. Museet ser risker med föreslagen höjd och exploatering nära gården och efterfrågar studier av synlighet från viktiga vypunkter, respektavstånd samt en bebyggelsehistorisk inventering. Hela miljön kring gården bör bevaras, och Stadsmuseet vill delta i fortsatt dialog om hur området kan utvecklas framåt.

*Stadsmuseet* betonar att gården och den bevarade parken inte bör bebyggas och vill att en särskild studie av parken görs inför beslut om stationsplacering. *Stadsmuseet* anser även att kunskapen om kulturmiljön bör fördjupas genom inventeringar av Stockholmsmässan. Om rivning blir aktuell bör byggnaden dokumenteras.

*Brännkyrka hembygdsförening* anser att Älvsjö gård bör ges en framträdande roll, exempelvis genom ett torg eller park som inramar gården. De framhåller att tunnelbanans stationsbyggnad och spårdragning inte får äventyra gårdens miljö.

*SPF Seniorerna Fruängen–Älvsjö* välkomnar ambitionerna att lyfta fram Älvsjö gård och föreslår att den ramas in av ett torg eller en park med hög kvalitet, skyddad från slitage och störande infrastruktur.

*En privatperson (67)* framhåller att Älvsjö gård är en historiskt värdefull plats med rötter från 1500-talet, som vårdats och restaurerats genom åren. Privatpersonen betonar att gården måste bevaras i bästa skick och användas av seriösa aktörer även framöver.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar bedömningen att platsens historia och kulturmiljö är viktiga att lyfta fram för att stärka Älvsjödalen som stadsdel med en tydlig identitet. Särskilt betydelsefulla miljöer är Älvsjö gård med park samt landskapsrummet vid Sjöängen nedanför Brännkyrka kyrka, där en ny vattenspegel föreslås som kan återknyta till platsens historiska karaktär.*

*Att återskapa siktlinjen mellan Älvsjö gård och Brännkyrka kyrka är inte förenligt med att bevara den senast byggda mässhallen, som kan utvecklas för idrott eller andra evenemang. Programförslagets bebyggelse är placerad på redan ianspråktagen mark mot järnvägsspår, huvudgator och park- och idrottsstråk, vilket ger ett tydligt respektavstånd till den omgivande bebyggelsen och skapar en egen typologi som tät blandstad.*

*Stadsbyggnadskontoret delar Stadsmuseets och Skönhetsrådets bedömning att Älvsjö gård och Brännkyrka kyrka kräver särskild varsamhet. Hänsyn till dessa värden, liksom till Örby slottsmiljö och det historiska landskapet kring Råby gärde, ska tas i kommande planering. Möjligheten att bevara diken och spår av den torrlagda Kyrksjön inom park- och idrottsstråket får prövas vidare, där kulturvärden vägs mot funktionella behov.*

*Älvsjö gård ligger strategiskt nära den planerade tunnelbanestationen och det centrala stråket Mässvägen, vilket motiverar en något högre täthet i detta läge. Stadsbyggnadskontoret delar Stadsmuseets och hembygdsföreningens syn på att gården bör ges en framträdande roll och avser att skapa ett nytt torg mellan parken och den nya bebyggelsen. Rivningen av Älvsjö broväg bedöms kunna återförena parkens delar.*

*Tunnelbanans utformning hanteras i en separat planprocess. Älvsjö gård med park avses i övrigt bevaras som helhet och utvecklas för ökad tillgänglighet. Stadsbyggnadskontoret delar Stadsmuseets syn på behovet av en fördjupad kunskap och bedömer att en bebyggelsehistorisk inventering av Älvsjö gård och mässområdet bör genomföras i detaljplaneskedet.*

## **Landskaps- och stadsbild**

*Två privatpersoner (135) framhåller att ett planerat högt hus på platsen för infartsparkeringen inte passar in i stadsbilden och föreslår att byggnaden anpassas till omgivande bebyggelse i både höjd och stil. Liknande synpunkter framförs av två andra privatpersoner (133, 127) som båda betonar att tät och hög bebyggelse inte harmonierar med Älvsjös karaktär.*

*En privatperson (130) menar att höghus inte passar i Örby och riskerar att förstöra området villakarakär. Personen anser att Scandic-hotellet vid mässan utgör ett negativt riktmärke och att fortsatt bebyggelse i samma stil inte är lämplig.*

*Två privatpersoner (122) framhåller att planen innebär storskalig bebyggelse mellan två kulturhistoriskt värdefulla villaområden. De menar att Älvsjö villastad riskerar att tappa sin karaktär. De anser också att slutna kvarter kan skapa värmeöar och att förslaget om en massiv vägg av kontorshus är orealistiskt och skadligt för stadsbilden.*

## **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att bebyggelsens höjd och skala är viktiga för stadsbilden. Programförslaget visar en möjlig struktur, men byggnaders höjd, placering och gestaltning fastställs först i kommande detaljplanering.*

*Det kollektivtrafiknära läget motiverar en tätare, högre bebyggelse med inslag av höga hus främst kring Älvsjö station, tunnelbanan och längs Mässvägen. Här kan höjden bidra till orienterbarhet och stadsmässig karaktär, medan övergången mot småhusområden utformas med successivt lägre bebyggelse.*

*Programområdets föreslagna bebyggelse vetter antingen mot järnvägsspår, trafikerade huvudgator eller mot park- och idrottsstråket. Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagen bebyggelse kan stå i kontrast mot befintlig villabebyggelse då den utvecklas som en egen typologi och en tät blandstad snarare än en fortsättning av småhusområdena. Detta är viktigt i syfte att skapa en synlig både lokal och regional målpunkt.*

*Frågan om lokalklimat och värmeöar studeras vidare i kommande detaljplanearbete. Programförslaget bedöms bidra till ett gott mikroklimat genom gatuträd, gröna stråk och stora gårdar utan underbyggda garage, vilket ger goda förutsättningar för grönska, skugga och dagvattenhantering.*

## **Park, natur och vatten**

### **Park och grönområden**

*Trafikkontoret anser att möjligheterna till fler gröna ytor och publika mötesplatser bör utredas vidare. Tillräckligt stora parker med lekplatser och andra funktioner behövs mellan bostadskvarteren och i anslutning till skolor och förskolor. De två illustrerade kvartersparkerna väntas bli hårt belastade, vilket ställer höga krav på utformning och slitagetåligen material.*

*Stadsdelsförvaltningen Hägersten–Älvsjö betonar att parker och lekplatser måste vara tillräckligt stora för både lek och rekreation och föreslår att ett särskilt parkprogram tas fram innan detaljplaner tas vidare.*

*Socialförvaltningen framhåller att programmet har en hög ambitionsnivå för tillgänglighet till grönområden, med målet om max 200 meter från alla bostäder, vilket är positivt ur folkhälso- och jämlikhetsperspektiv. De lyfter att grönområdena bidrar till fysisk aktivitet, vardagsmotion och återhämtning, vilket är särskilt viktigt för personer med neuropsykiatriska eller kognitiva funktionsnedsättningar.*

*Miljöförvaltningen är positiv till att de flesta boende når en grön oas eller park inom 200 meter, vilket även bidrar till svalka vid värmeböljor. De saknar en bedömning av friytornas kapacitet och framhåller att slitagerisk bör beaktas, eftersom parkerna även väntas locka besökare från skolor, förskolor och närliggande stadsdelar. Miljöförvaltningen är även positiv till mer grönska på hårdgjorda*

ytor och framhåller att kvartersparker och gårdar bör bidra till att stärka befintliga naturvärden och skapa nya.

*Flera privatpersoner (147)* menar att fler grönytor och rekreationsytor måste säkras för att minska trycket på Älvsjöskogen och Långsjön. *En privatperson (79)* lyfter vikten av stillsamma platser för vila nära Brännkyrka kyrka. *En annan privatperson (108)* efterfrågar större lekplatser, hundrastgård och välgestaltade promenadstråk med träd, skugga och sittplatser.

*En privatperson (49, 78)* efterfrågar ytor för stadsodling i form av koloniområden, odlingslotter eller beredskapsodling, vilket anses bidra till hälsa, gemenskap och lokal livsmedelsförsörjning.

### Grönblå stråket

*Trafikkontoret* ser positivt på att redan hårdgjord mark bebyggs i stället för befintliga grönområden och att programmet utvecklar ett område som i dag upplevs som avfolkat och som en barriär. Samtidigt framhåller kontoret att park- och idrottsstråket behöver utformas med hög kvalitet och kompletteras med fler gröna mötesplatser och tillräckligt stora parker i närhet till bostäder, skolor och förskolor.

Både *stadsdelsförvaltningen Hägersten-Älvsjö och Enskede-Årsta-Vantör* påpekar att marken som ska bilda det grönblå stråket i dag är vattensjuk. För att ytorna ska kunna användas för lek, rekreation och idrott behöver de torrläggas. Förvaltningarna anser att det är viktigt att i det fortsatta arbetet utreda hur rekreation och aktivitet kan kombineras med dagvattenhantering på Råby gärde.

*Stadsdelsförvaltningen Enskede-Årsta-Vantör* menar att programmets beskrivning av Turingeparken behöver ses över för att bli konsekvent, eftersom den i olika delar beskrivs både som lågkvalitativ och som en viktig mötesplats med höga rekreativa värden.

Båda *stadsdelsförvaltningarna* lyfter även värdet av att bibehålla betande kor på Råby gärde och Sjöängen under sommarmånaderna. Betesdjuren anses bidra till biologisk mångfald, naturvård och trivsel, och är ett uppskattat inslag bland boende.

*Miljöförvaltningen* menar att stråket bör stärkas som ekologiskt spridningssamband, särskilt för pollinatörer och arter knutna till ädellövträd och tall. De anser även att vissa delar av parkstråket bör hållas mörkare nattetid för att gynna djurlivet.

*Privatpersoner (108, 124)* betonar vikten av att bevara betande kor på Sjöängen som ett uppskattat inslag och en åtgärd som gynnar biologisk mångfald. *En privatperson (130)* uttrycker oro för att utbyggnaden på Råby gärde, Råbyskogen och Turingeparken

innebär förlust av värdefulla grönytor. *En annan privatperson (137)* efterfrågar bättre samordning med detaljplanen för Trätöffeln för att undvika att spridningssambanden mellan Solbergaskogen och Brännkyrka kyrka försvagas.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att Älvsjödalen kan utvecklas till en stadsdel med god tillgång till parker och gröna miljöer som ger en trivsamt och hälsosamt livsmiljö för boende och besökare.*

*Andelen gröna stadsrum, gårdar och trädplanterade gator bedöms sammantaget ge en tillräcklig mängd friytor. Genom nyplantering av träd i parker och gaturum kan krontäckningsgraden successivt öka, vilket minskar risken för värmeöar och förbättrar mikroklimatet.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer det som möjligt att inför kommande planarbete utveckla strukturen för att utöka kvartersparkerna utan att minska exploateringsgraden. Att ta fram ett parkprogram inför kommande detaljplanering bedöms som ett bra sätt att samordna utformningen av parker och placeringen av funktioner i det grönblå stråket. Förslag om ytor för stadsodling och gemensamma odlingslotter tas med som en värdefull idé för kommande planering.*

*Det grönblå stråket utvecklas som ett centralt rekreativt landskapsrum med plats för park, idrott och dagvattenhantering. Området är höjdsatt efter principen att kunna hantera stora vattenmängder. Begränsade delar av parken är utformade för att omhänderta dagvatten. Det är alltså en avgränsad yta som ofta är blöt och större delar påverkas endast vid skyfall.*

*Idrottsytor avses enbart översvämmas vid extrema väderhändelser. De befintliga grönytorerna bevaras men utvecklas till mer tillgängliga park- och idrottsmiljöer med bättre förutsättningar för att hantera buller och vatten.*

*Turingeparken bevaras och föreslås utökas när Magelungsvägen flyttas västerut. Möjligheten till ekologisk spridning mellan Älvsjö gård och Råby gårde ska eftersträvas i den fortsatta planeringen. Frågan om att bibehålla betesdjur på Sjöängen och Råby gårde behöver vägas mot behovet av yta för idrottsverksamhet och friyta och studeras vidare i det kommande arbetet.*

### **Ekologiska samband och biologisk mångfald**

*Miljöförvaltningen är tveksam till om det grönblå stråket blir tillräckligt brett som ekologiskt spridningsstråk om idrottsytor placeras på Råby gårde. Oavsett lokalisering bör åtgärder utredas för att stärka ekologiska samband och bevara befintlig vegetation i*

så stor utsträckning som möjligt, medan förlorade värden bör kompenseras inom området.

*Miljöförvaltningen* föreslår även en inventering av pollinatörer, särskilt på Råby gärde, samt ett förtydligande av hur stor andel naturvärdesobjekt som påverkas av planerade dammar, parker och idrottsytor. *Flera privatpersoner (106, 122)* instämmer i behovet av fördjupade inventeringar och menar att särskilt värdefulla träd, exempelvis eken vid Älvsjö IP, bör dokumenteras och bevaras.

*Brännkyrka hembygdsförening* och *SPF Seniorerna Fruängen-Älvsjö* framhåller att utvecklingen av Sjöängen, Råby gärde och Turingeparken bör ske med ekologiska hänsyn och föreslår att Älvsjö Miljöråd involveras i arbetet. *Älvsjö Miljöråd* vill även att staden återupptar den tidigare planerade vatten- och landskapsparken vid Sjöängen som ekologisk kompensation.

## Träd

*Länsstyrelsen* påpekar att det inte framgår tydligt av programbeskrivningen hur många särskilt skyddsvärda träd som påverkas av förslaget. Myndigheten framhåller också att alléer bör bevaras i kommande planförslag. Eftersom detaljplaner ska fungera självständigt bör de inte förutsätta dispens från biotopskyddsbestämmelserna.

*Miljöförvaltningen* välkomnar nyplantering av träd men påpekar att det tar lång tid innan de ersätter befintliga skyddsvärda träd. De anser därför att det bör utredas om fler befintliga träd kan bevaras, och att flytt av träd inom programområdet bör utredas som alternativ till nyplantering.

## Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret delar bedömningen att ekologiska samband och spridningsmöjligheter för växter och djur behöver säkerställas i det fortsatta planarbetet. I kommande detaljplanering ska särskild hänsyn tas till befintlig vegetation och ekologiska funktioner i det grönblå stråket, exempelvis trädningen längs Råbyvägen och vid Sjöängen mot Brännkyrka kyrka. Belysning, växtval och utformning av parkstråket ska utredas vidare för att stärka spridningssamband och skapa gynnsamma miljöer för pollinatörer och andra arter.*

*För att kunna hantera stora vattenmängder och utveckla området för idrott, rekreation och dagvatten- och skyfallshantering kommer delar av den befintliga vegetationen att påverkas. Samtliga ytor med naturvärdesklass 2 bör bibehålls inom programområdet. En öppen vattenspegel föreslås på Sjöängen, i linje med den tidigare planerade vatten- och landskapsparken, vilket bedöms kunna bidra till biologisk mångfald och ett mer varierat landskapsrum.*

*De träd och buskar som kan behöva tas ned utgör främst snabbväxande arter såsom sälg, pil och björk. Deras ekologiska funktioner bedöms kunna ersättas genom nyplantering och medvetna växtval som stärker områdets spridningssamband och fungerar som kolsänkor. Äldre och långsamtväxande träd påverkas i liten utsträckning och ska i första hand bevaras. Möjligheten att flytta träd inom området kommer undersökas som alternativ till nyplantering i detaljplanearbetet.*

*Stadsbyggnadskontoret eftersträvar att så långt som möjligt bevara träd med höga naturvärden. Om det i kommande detaljplaner inte är möjligt att bevara vissa träd till följd av programmets övergripande mål, kommer dispens att behöva sökas enligt gällande bestämmelser.*

### **Vattenområden**

*Brännkyrka församling välkomnar den planerade vattenspegeln på Sjöängen som en historisk koppling till den tidigare Kyrksjön. Skönhetsrådet vill skapa en större vattenspegel som minner om den ursprungliga sjön. Stadsdelsförvaltningen Hägersten-Älvsjö vill placera den föreslagna dammen i den lägsta delen av Sjöängen och menar att dammar och bäckar kan gynna biologisk mångfald om de får robusta tekniska lösningar.*

*En privatperson (118, 126) föreslår att den tidigare sjön Älvsjö eller Kyrksjön återanläggs som en naturlig reservoar för att hantera översvämningsrisker, som bedöms öka med klimatförändringarna. Det föreslås även fler pumplösningar för att kunna leda överskottsvatten till Långsjön eller Valla å. En privatperson (63) uttrycker skepsis mot en konstgjord sjö som riskerar att bli stillastående och myggutsatt, och föreslår i stället ett långgrundt vattendrag i kombination med öppet gärde som kan användas för promenader, spontana aktiviteter och evenemang.*

*Brännkyrka församling, Skönhetsrådet, stadsdelsförvaltningen Hägersten Älvsjö och flera privatpersoner (126, 63) betonar att vattenområdet bör utformas så att det blir ett levande inslag i stadsdelen, med ekologiska, rekreativa och pedagogiska värden, samtidigt som det bidrar till att fördröja och rena dagvatten vid kraftiga regn.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Park- och idrottsstråket är tänkt att utvecklas till en sammanhängande sekvens av parkrum av olika karaktär, från aktiva till mer stillsamma. Stadsbyggnadskontoret bedömer att ett öppet parkrum, med en vattenspegel på Sjöängens norra del, kan bidra till att stärka kulturmiljön och platsens historiska koppling till den tidigare Kyrksjön. En större vattenspegel bedöms därför vara*

*bättre lämpad i samband med det lugnare parkrummet nedanför kyrkan. I programarbetet kommer en större vattenspegel att redovisas.*

*För att ersätta idrott från Älvsjö IP 1:1, inklusive befintlig 11-spels grusplan, bedöms fler fotbollsplaner behöva placeras på Sjöängens södra del. Frågor om hantering av skyfall, dagvatten såväl som kolkälla behöver hanteras i kommande planering. Placeringen av mer idrott på Sjöängen skulle frigöra mer parkyta på Råby gärde, nära de mest centrala och tätt bebyggda delarna kring bytespunkten.*

## **Artskydd**

*Länsstyrelsen framhåller att en specifik fågel- och fladdermusinventering bör genomföras vid lämplig tidpunkt för att kartlägga arter och deras användning av området. Länsstyrelsen menar vidare att det bör bedömas hur utvecklingen påverkar varje art samt vilka skydds- och försiktighetsåtgärder som krävs för att undvika brott mot artskyddsförordningen (2007:845). Även effekterna av ökad ljusemission på fladdermöss behöver utredas. Kommunen bör säkerställa att detaljplanerna är förenliga med artskyddsförordningen för samtliga skyddade arter i eller i närheten av området. Miljöförvaltningen delar stadsbyggnadskontorets bedömning att frågor relaterade till artskyddsförordningen för vissa fågel- och fladdermusarter behöver utredas vidare.*

## **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar Länsstyrelsens och Miljöförvaltningens bedömning att frågor kopplade till artskyddsförordningen behöver studeras vidare. En övergripande inventering av fågel- och fladdermusfaunan kommer att genomföras inför kommande detaljplanering för att ge ett samlat underlag för områdets ekologiska värden. Mer detaljerade utredningar och eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder görs sedan i respektive detaljplan, för att säkerställa att planeringen är förenlig med artskyddsförordningen.*

## **Trafik**

### **Riksintressen för kommunikationer**

Både Länsstyrelsen och Trafikverket påpekar att genomförandet av de föreslagna passagera under Nynäsbanan och bron över Västra stambanan måste ske på ett sätt som inte försvårar nyttjandet av dessa anläggningar, vilka utgör riksintressen. Trafikverket framhåller även att staden behöver visa att en ombyggnad av Huddingevägen inte riskerar att påtagligt skada riksintresset för kommunikationer.

*En privatperson (106) anser att programmets förhållande till riksintresset Huddingevägen behöver tydliggöras och ifrågasätter om ambitionen att minska trafikmängden står i konflikt med riksintressets syfte. Personen föreslår att en riksintresseprecisering kan vara ett sätt att klargöra frågan.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar Trafikverkets bedömning att föreslagna passager och broar behöver utformas med hänsyn till riksintressena Nynäsbanan och Västra stambanan.*

*Programförslaget visar en principiell struktur, men de tekniska lösningarna kommer att utredas och prövas i detalj i kommande planering i nära samverkan med Trafikverket. Staden kommer där visa att åtgärderna kan genomföras på ett säkert och lämpligt sätt utan att påtagligt skada riksintressena.*

### **Motortrafik**

*Trafikkontoret stödjer omvandlingen av Huddingevägen, Magelungsvägen och Åbyvägen till stadsgator med fler korsningar och funktioner. Detta bedöms minska barriäreffekten och skapa bättre kopplingar för gång och cykel. Kontoret anser att programmet har hanterat lösningar för motorfordonstrafikens framkomlighet i en omfattning som de anser är rimlig. Samtidigt påpekas att förslaget bygger på att Tvärförbindelse Södertörn genomförs, om så inte sker krävs nya trafikanalyser.*

*Trafikverket utgår från andra trafikprognoser än staden, vilket leder till något olika bedömningar av framtida trafikflöden. De ser därför ett värde i fortsatt dialog kring trafikmodellens antaganden. Trafikverket ser gärna att kompletterande scenarier tas fram som även beaktar nuvarande trängsel på E4/E20 samt effekterna av olika utvecklingsalternativ för Huddingevägen. Huddinge kommun vill ha förnyad dialog om Huddingevägens utveckling. De menar att den föreslagna ombyggnaden riskerar att försämra framkomlighet och restider i stråket Huddinge–Södra länken. Kommunen vill också säkerställa att trafik inte flyttas till vägar som Häradsvägen och Ågestavägen, vilket skulle belasta kollektivtrafikens framkomlighet.*

*Brännkyrka hembygdsförening uttrycker tveksamhet till programmets antagande om kraftigt minskat bilberoende och efterlyser mer realistiska lösningar för transporter, varuförsörjning och tillgänglighet. SPF Seniorerna Fruängen–Älvsjö framhåller att kombinationen av genomfartstrafik, lokaltrafik och låga parkeringstal kan bli särskilt problematisk för äldre och personer med begränsad rörlighet. Älvsjö AIK menar att placeringen av planerna riskerar att öka biltrafiken när medlemmar tvingas korsa Huddingevägen.*

*Privatpersoner (161, 126, 108, 81, 76, 73, 66, 58, 52, 51, 48)* uttrycker både stöd och kritik kring trafiklösningarna. Flera ser positivt på hastighetsdämpning, gröna gator och nya gång- och cykelstråk, medan andra föreslår nedgrävning eller överdäckning av Huddingevägen för att minska buller, köer och barriäreffekter. *En privatperson (126)* föreslår att vägen flyttas närmare Örby och delvis sänks ner i marken. *En annan (81)* menar att Magelungsvägen bör grävas ner för att fortsatt vara funktionsduglig. *Två privatpersoner (66, 58)* ifrågasätter plankorsningar mellan Magelungsvägen och Huddingevägen eftersom dessa är regionala vägar och föreslår istället olika nivålösningar, såsom tunnel eller bro, för att undvika trafikstockningar.

*Flera (143, 110, 100)* privatpersoner påpekar behovet av trafikutredningar vid matcher och evenemang, bättre angöring till stationen och fungerande trafiklösningar kring skolor. *Två privatpersoner (122)* framhåller att den föreslagna T-korsningen mellan Magelungsvägen och Älvsjövägen kan orsaka köbildning i centrum, och att riskerna med farligt gods på Huddingevägen och Åbyvägen inte är tillräckligt belysta. Därtill uttrycks oro för att tung trafik ska ledas genom bostadsområden och att parkeringslösningen med externt placerade mobilitetshus inte tillgodoser boendes behov.

*Privatpersoner (51, 52)* framhåller att Magelungsvägen även utanför planområdet bör omvandlas till stadsgata med sänkt hastighet, och att planen inte bör utgå från att Tvärförbindelse Södertörn blir av. *Flera privatpersoner (133)* efterfrågar dessutom åtgärder för att minska genomfartstrafiken på Långbrodalsvägen.

*Unibail-Rodamco-Westfield* framhåller att den framtida regionala målpunkten måste kopplas tydligt till kollektivtrafikknutpunkten och kompletteras med en välplanerad trafiklösning. De anser att det i detta skede inte bör fastställas en detaljerad utformning, utan att en tydlig strategi tas fram i nästa skede i nära samråd med en markutvecklare. Strategin bör säkerställa effektiva transporter till de centrala delarna av området samtidigt som biltrafiken i huvudsak samlas till mobilitetshus med central placering, för att avlasta övriga stadsrum.

### ***Stadsbyggnadskontorets ställningstagande***

*Stadsbyggnadskontoret delar Trafikkontorets och Trafikverkets bedömning att trafiksituationen behöver analyseras vidare inför kommande planarbete. En fördjupad trafikanalys tas fram av Trafikkontoret och kommer att belysa trafikflöden, framkomlighet och belastning både med och utan Tvärförbindelse Södertörn. Trafikutredningar inför kommande detaljplanering kommer ge underlag för frågor som rör varutransporter, angöring och parkering för olika målgrupper, inklusive äldre.*

*För att uppnå programmets syfte, att utveckla Älvsjödalen till en tät, regional målpunkt med goda kopplingar mellan stadsdelarna, behöver dagens kraftiga trafikbarriärer överbryggas. Föreslagna korsningar och övergångar över Huddingevägen är därför nödvändiga för att skapa en sammanhållen stadsmiljö. Samtidigt ska Huddingevägen fortsatt ha tillräcklig kapacitet för regional genomfartstrafik.*

*Att gräva ner eller överdäcka Huddingevägen bedöms inte vara en realistisk lösning, då grundläggningsförhållandena är mycket svåra och anläggningen skulle kräva stora ramper och nedsänkta vägtråg som riskerar att skapa nya barriärer och försämra stadsmiljön. I stället ska gatan omvandlas till en stadsgata med lägre hastigheter, fler korsningar och förbättrad trafiksäkerhet för gång-, cykel- och kollektivtrafik.*

*En övergripande strategi för varutransporter till de centrala delarna kommer att utredas vidare tillsammans med Trafikkontoret och exploateringskontoret i detaljplanearbetet.*

## **Parkering**

*Trafikkontoret är positivt till höga ambitioner om att samordna parkering i mobilitetshus. Att trafiken hänvisas till större gator bedöms minska trycket på de centrala delarna. Gällande idrottsytorna är det viktigt att även kringliggande funktioner och resor till och från anläggningarna utreds i det fortsatta arbetet.*

*Stadsdelsförvaltningen Enskede-Årsta-Vantör framhåller att den nya idrottsplatsen bör planeras så att ökad biltrafik och större markparkeringar på Råby gärde undviks, och betonar vikten av goda resmöjligheter utan bil för utövare och tränare.*

*Fastighetskontoret och Älvsjö AIK lyfter att programmet saknar lösning för att ersätta Älvsjö IP:s befintliga parkering, som även används för bussupställning vid cuper och tävlingar. Fastighetskontoret menar att även om minskat bilåkande är målet, måste angöring för långväga besökare och spelarbussar säkerställas med ändamålsenliga hämta- och lämnplatser på gata och kvartersmark.*

*Flera privatpersoner (147, 143, 135, 133, 127, 126, 122, 120, 110, 109, 108, 81, 73, 63, 137) anser att parkeringskapaciteten är otillräcklig. Många efterlyser fler parkeringshus, integrerade lösningar i bostadskvarter och bevarad infartsparkering vid Älvsjö station. Särskilt behov kopplat till idrottsytor, skolor och evenemang framhålls. Några framhåller att nuvarande brist redan leder till att bilar parkeras i kringliggande villaområden såsom Örby, Långbro och Gamla Älvsjö, vilket ökar genomfartstrafiken.*

*Flera privatpersoner (108, 63, 81, 109, 133) framhåller att bilen fortsatt fyller en viktig funktion i vardagen, särskilt för barnfamiljer, äldre och personer med särskilda behov, och att parkering ska planeras in på ett sätt som gör området attraktivt och tryggt utan att dominera stadsbilden. Förslag innefattar parkeringsgarage med gröna tak, dolda lösningar under gårdar, sutteränggarage, samt laddinfrastruktur för elbilar.*

*Vissa privatpersoner (73, 126) är positiva till mobilitetshus och menar att dessa kan bidra till en stadsmiljö med minskat bilberoende, men föreslår förbättringar som bredare parkeringsrutor och plats för cyklar i mobilitetshusen. En privatperson (137) anser att mobilitetshusen bör placeras närmare skola och idrottsplats för att underlätta vardagsresor.*

*Flera privatpersoner (133, 109) framhåller att infartsparkeringen vid Älvsjö station är en strategisk resurs för pendlare och bör bevaras eller ersättas med ett likvärdigt alternativ. De menar även att en hög byggnad på platsen skulle påverka stadsbilden negativt om den inte anpassas i höjd och stil till omgivningen.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att tillgång till parkering och god tillgänglighet är viktiga delar i en välfungerande stadsdel. Samtidigt ger den centrala bytespunkten för primärcykelstråk, tåg, buss, tunnelbana och spårväg mycket goda förutsättningar för hållbart resande och gör det möjligt att prioritera ytor för gröna gårdar, parker och trygga gaturum.*

*Genom att samla parkering i mobilitetshus frigörs mark för bostäder, grönska och sociala mötesplatser samtidigt som trafiken i de centrala delarna minskar. Inför kommande detaljplaner kommer antal, placering och utformning av mobilitetshus att studeras vidare.*

*De stora bostadsgårdarna utan underbyggda garage bidrar till en grön och trivsam stadsmiljö med plats för träd och dagvattenhantering. Samtidigt minskar behovet av omfattande grundläggning, gatumark och hårdgjord yta, vilket stärker områdets ekonomiska, ekologiska och klimatmässiga hållbarhet. Sammantaget bedöms den föreslagna strukturen skapa en mer attraktiv, grön och tillgänglig stadsdel för både boende och besökare.*

### **Gång- och cykeltrafik**

*Trafikkontoret bedömer att förslaget stärker tillgängliga, trygga och trafiksäkra gångmiljöer. Nya gator, korsningar och gångbanor längs de stora vägarna gör det enklare att röra sig mellan stadsdelar och*

väntas även öka tryggheten. De är också positivt till den nya cykelinfrastrukturen med genare och mer orienterbara kopplingar, inklusive bättre länkar till omgivande stadsdelar, vilket gynnar både lokalt och regionalt cykelresande.

*Stadsdelsförvaltningen Enskede–Årsta–Vantör* delar den bedömningen och anser att den föreslagna gatustrukturen förbättrar möjligheterna att röra sig i området, särskilt för fotgängare och cyklister, i linje med stadens mål om hållbart resande och översiktsplanens ambition att koppla samman staden. Förvaltningen framhåller också att den planerade omdragningen av Magelungsvägen frigör ytor för utökad parkmark i Turingeparken, vilket är positivt eftersom boende i Örby i dag har begränsad tillgång till parker.

*Brännkyrka församling* önskar att Brännkyrka begravningsplats och Brännkyrka kyrka samt området runt omkring ses som målpunkter i närhet till programområdet och att promenadvägar, nya som befintliga, länkas ihop naturligt.

*Två privatpersoner (122)* menar att gång- och cykelvägen över järnvägen mot Solberga kan byggas utan att hela programmet genomförs. *En privatperson (108)* föreslår en gång- och cykeltunnel till Älvsjöskogen och betonar vikten av goda cykelförbindelser även för arbetsresor. *En privatperson (85)* föreslår en cykelled längs järnvägen till Södermalm för att undvika omvägar via Solberga och Västberga. *En privatperson (51)* anser att cykelvägarna genom Örby mot Bandhagen och Högdalen är undermåliga och föreslår att gatuparkering avskaffas och vissa gator enkelriktas för att skapa plats för bättre cykelvägar. *En privatperson (73)* föreslår broar över Huddingevägen i stället för övergångsställen för ökad trafiksäkerhet och bättre överblick. *En privatperson (53)* uttrycker oro för trafiksäkerheten vid övergångsställen, särskilt vid infarten till Örby där många barn passerar, och menar att övergångsställen över Huddingevägen inte är lämpliga.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar Trafikkontorets bedömning att förslaget stärker tillgängliga, trygga och trafiksäkra gång- och cykelmiljöer. En huvudfråga i programmet är omvandlingen av Huddingevägen och Magelungsvägen från trafikleder till mer stadsmässiga huvudgator. Med sänkt hastighet, mindre trafikmängder, fler korsningar och övergångar samt trädplanteringar längs gaturummen kommer de i framtiden att upplevas mer som stadsgator i stil med exempelvis Ringvägen, i stället för som genomfartsleder med hög hastighet. Trygga och tillgängliga sätt att korsa dessa gator kommer att studeras vidare i nästa skede.*

*Programmet eftersträvar att nya och befintliga promenadvägar ska länkas ihop naturligt, bland annat mot Brännkyrka kyrka och begravningsplats. Den föreslagna gång- och cykelbron över stambanan bedöms som viktig för att skapa den koppling mot Solberga och Telefonplan som lyfts i översiktsplanen. För att kunna genomföras på rätt plats kräver bron att Mässvägen förlängs och därmed en större del av mässanläggningen rivs, vilket förutsätter att en större del av programområdet byggs ut.*

*Utanför programområdet utreds möjligheterna till en koppling mellan Hagsätraskogen och Älvsjöskogen. Finansieringen kommer inte att kunna hanteras inom ramarna för planprogrammet. Förslag om fler broar över Huddingevägen, förbättrade cykelvägar mot Bandhagen och Högdalen samt utvecklade kopplingar mot Södermalm och Solberga är värdefulla och tas med i det fortsatta arbetet i dialog med berörda förvaltningar.*

## **Kollektivtrafik**

*Länsstyrelsen framhåller att kollektivtrafiken är ett mellankommunalt och regionalt intresse som måste hanteras i detaljplaneringen.*

*Trafikförvaltningen och Trafikkontoret bedömer att programmet ger goda förutsättningar för kollektivtrafik genom en ny bussterminal vid Älvsjös pendeltågs- och tunnelbaneentré, utökad och prioriterad busstrafik i Älvsjö samt ett nytt kollektivtrafikstråk genom området. Trafikförvaltningen ser det som önskvärt att arbeta tydligare med prioritering av trafikslagen på de olika gatorna centralt i programområdet för att skapa både förutsättningar för god kollektivtrafik samtidigt som det kan vara möjligt att skapa goda miljöer för gående och resenärer.*

*Trafikförvaltningen vill samordna planeringen av Älvsjödalen med Spårväg Syd och Stomlinje M för att säkerställa framtida spårvägsdragning Älvsjö–Gullmarsplan. Trafikförvaltningen framhåller att programmet innehåller en möjlig korridor som skulle kunna användas för expressbussar innan spårvägen byggs. Tillsammans med staden kan lösningar hittas för hur korridoren kan komma kollektivtrafiken till nytta även innan en eventuell spårväg finns på plats.*

*Trafikförvaltningen påpekar att det är viktigt att hela bytespunkten upplevs som sammanhållen bytespunkt med smidiga byten mellan alla trafikslag. Trafikkontoret efterlyser ett helhetsgrepp för att göra Älvsjö station till en tryggare och mer trivsamt bytespunkt. En privatperson (65) betonar särskilt vikten av väderskyddade gångförbindelser mellan tunnelbanan, pendeltåget och bussterminalen. Trafikkontoret efterlyser ett helhetsgrepp för att göra Älvsjö station till en tryggare och mer trivsamt bytespunkt.*

*Flera privatpersoner (100, 65), Brännkyrka hembygdsförening och Älvsjö miljöråd framhåller att stationen har stora brister och att gula linjen och Spårväg Syd måste integreras i en helhetslösning så att centrum utvecklas till mer än ett genomfartsområde. Dess flöden bör ingå i programmet och kapaciteten för gångpassager, hissar och rulltrappor måste anpassas till fler resenärer. SPF Seniorerna Fruängen–Älvsjö och Älvsjö miljöråd betonar att stationen riskerar att bli ett rent resecentrum. De föreslår en omgestaltning där stationerna integreras och Älvsjö centrum ges en tydligare centrumidé.*

*En privatperson (108) framhåller att kollektivtrafiken måste vara lättillgänglig och trygg och att en tvärbane förlängning längs Huddingevägen vore ett stort mervärde. Samma person lyfter även vikten av att nya tunnelbanestationer utformas med god tillgänglighet och trivsel, och att säkerhetslösningar inte får skapa otrygga miljöer. Privatpersonen ger även förslag om framtida innovativa mobilitetslösningar, som självkörande småbilar som komplement till kollektivtrafiken.*

*En privatperson (67) uttrycker oro för att spårvägen längs Älvsjövägen skulle påverka befintlig bebyggelse negativt och föreslår att busstrafik istället används.*

## Regionaltåg

*Trafikförvaltningen är positiv till att programförslaget tar höjd för ett framtida regionaltågsstopp i Älvsjö och framhåller att det i första hand är regionpendel som kan vara aktuellt. Huddinge kommun vill involveras i utredningen om ett regionaltågsstopp i Älvsjö. De påpekar att Flemingsbergs stopp bör vara en given förutsättning och nyttan av ett stopp i Älvsjö måste bedömas utifrån hela systemets samhällsnytta.*

*En privatperson (137) anser att det reserverade utrymmet för ett framtida regionaltågsstopp inte bör bebyggas även om det inte anses motiverat idag, eftersom behovet kan ändras. En privatperson (50) föreslår en reservstation i Älvsjö där SJ-tågen kan stanna, både vid fasta avgångar och vid störningar på Centralstationen. Personen menar att det skulle avlasta getingmidjan och gynna hela landet.*

## Tunnelbana

*Skönhetsrådet förespråkar en förlängning av tunnelbanan mellan Älvsjö och Hagsätra som ett viktigt tillskott till områdets utveckling. Två privatpersoner (122) anser att den planerade tunnelbanan Älvsjö–Fridhemsplan är onödigt och att Hagsätragrenen istället bör förlängas till Älvsjö. En privatperson (137) frågar också om en förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö har beaktats. En privatperson (120) menar att planerna för gula linjens*

slutstation i Älvsjö är otydliga och att det måste redovisas om stationen ska placeras under eller ovan jord.

### Busstrafik

*Trafikförvaltningen* vill säkerställa strategisk placering av hållplatser vid skolor, idrottsplatser och bostäder längre från bytespunkten. Trafikförvaltningen vill ha fortsatt dialog för att planera Älvsjö Östra och den nya bussterminalen samt om möjligheten att trafikera Älvsjö Östra med buss under utbyggnadstiden.

*Stadsdelsförvaltningen Enskede–Årsta–Vantör* framhåller behovet av robusta bussförbindelser mellan Älvsjö och Hagsätra/Rågsved inför flytten av förvaltningen 2027 till Rågsved som innebär förändrade resmönster. Förvaltningen betonar att gatustrukturen bör anpassas till kollektivtrafikplanen för stadens gator.

*Två privatpersoner* (64, 108) menar att busstrafiken behöver bli mer regelbunden och stabil samt att förbindelserna mot Huddinge bör ses över.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret delar bedömningen att kollektivtrafiken är ett mellankommunalt och regionalt intresse och att dess utveckling blir en central fråga inför kommande detaljplanering. Frågan kommer även att bevakas löpande inom ramen för den samverkansgrupp för bytespunkt Älvsjö där berörda aktörer deltar.*

*Programförslaget tar höjd för att på sikt kunna inrymma spårväg eller stomlinje genom området och längs Huddingevägen mot Gullmarsplan och Nacka. Korridoren kan även användas för buss eller expressbuss innan eventuell spårväg byggs. Frågan om framtida trafikslag och prioritering mellan dessa hanteras vidare i samverkan mellan staden, regionen och Trafikverket. Att ta ett helhetsgrepp om Älvsjö station och dess koppling till Älvsjö torg och centrum är angeläget men ligger utanför programmets ramar. Programmet förhindrar inte en framtida omgestaltning eller utbyggnad av bytespunkten.*

*Programmet ger plats för spårutvidgning som möjliggör ett framtida regionaltågsstopp i Älvsjö. Frågorna om eventuella, framtida stopp för regionpendel eller fjärrtåg ligger utanför programmet. Beslut om eventuellt stopp för regionpendel föregås av en samhällsnyttoanalys inom regionens utredning om regionpendel, där ett stopp i Flemingsberg bedöms vara en förutsättning. Ett stopp för fjärrtåg skulle vara mycket positivt för utvecklingen av en regional målpunkt i Älvsjö.*

*En förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö vore positiv för både Älvsjö och Hagsätra, men frågan hanteras inom den statliga och regionala planeringen och ligger därför utanför programmet. Programförslaget hindrar inte en sådan förlängning. Den planerade tunnelbanestationens biljetthall är tänkt att placeras ovan mark, i nivå med pendeltågsstationens biljetthall, vilket ger förutsättningar för smidiga byten mellan trafikslagen.*

*De föreslagna huvudgatorna i programmets grundstruktur utformas med tillräckliga mått för samtliga trafikslag men med prioritet för kollektivtrafik, gång och cykel. Inom det fortsatta detaljplanearbetet kommer även strategisk placering av hållplatser och god tillgänglighet till kollektivtrafiken för skolor, idrottsplatser och bostäder längre från bytespunkten att studeras.*

### **Tillgänglighet**

*Funktionshinderrådet påpekar att tillgänglighetsfrågorna inte nämns i programmet. Rådet vill delta i tidiga skeden före detaljplaner och efterlyser analyser av de utmaningar som finns i området, bland annat för rullstolsanvändares förflyttning från mässområdet upp till stationen och till Älvsjö gård som ligger på en högre nivå. De menar att programmet borde tydligt beskriva dessa utmaningar och framhålla behovet av lösningar som kan fördjupas i kommande detaljplaner.*

*SPF Seniorerna Fruängen–Älvsjö och Brännkyrka hembygdsförening betonar att stationen har stora tillgänglighetsbrister. Trafikförvaltningen framhåller att tillgängligheten till bytespunkten behöver ses över så att alla resenärsgupper kan använda bytespunkten. Tillgängligheten behöver särskilt ses över med tanke på höjdskillnaderna mellan biljetthallen och terminalerna.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar bedömningen att tillgänglighet är en central fråga i den fortsatta planeringen. I programskedet hanteras tillgängligheten på en övergripande nivå, främst kopplat till de förändrade marknivåer som krävs för att hantera skyfall och dagvatten. Dessa nivåskillnader bedöms inte medföra hinder för tillgänglighet.*

*Tillgänglighetsfrågor kommer att studeras mer i detalj i kommande detaljplaner, där särskild hänsyn tas till gångstråk och höjdskillnader mellan mässområdet, stationen och Älvsjö gård. Nivåer och tillgänglighet i anslutning till den nya tunnelbanestationen behandlas inom den separata detaljplanen för tunnelbanan.*

## Teknisk försörjning

### Vattenförsörjning, spillvatten

*Stockholm Vatten och Avfall (SVOA)* framhåller att gatusektioner och trädplanteringar måste anpassas så att de inte hindrar VA-infrastrukturen. SVOA påtalar att presenterad strukturplan innebär stora konflikter med befintliga VA-anläggningar. SVOA ser stora risker med den planerade höjdsättningen då befintliga ledningar och konstruktioner inte får utsättas för ytterligare laster.

*SVOA* betonar behovet av en samlad VA-lösning för hela programområdet. Befintliga huvudvattenledningar bör i största möjliga mån bevaras, då flytt är kostsam. Nya byggnader ska själva ansvara för sprinklersystem och brandvatten, och vid höga hus kan tryckstegring krävas. Planeringen måste ta hänsyn till befintliga ledningsrätter och tomträttsavtal och säkerställa drift under både bygg- och driftskedet.

Vidare vill *SVOA* att arbetet samordnas med Mässtunnelprojektet och andra pågående VA-utredningar, så att tunnlar som Älvsjö-Enskedetunneln skyddas. Nya anslutningar till redan belastade system bör undvikas och frågor om kapacitetsbrist, kulvertering och miljötillståndets krav på minskade bräddutsläpp behöver utredas.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret delar Stockholm Vatten och Avfalls bedömning att en samlad och väl samordnad VA-lösning för hela programområdet är nödvändig. Programförslaget hanterar VA-frågorna på en övergripande nivå, och de kommer att studeras mer i detalj i kommande detaljplaneringsskeden i nära dialog med SVOA. Större ledningsflyttar kan behöva genomföras innan detaljplanering startas.*

*Höjdsättningen inom området har i detta skede anpassats utifrån programmets övergripande struktur för hantering av skyfall och dagvatten. I det fortsatta arbetet behöver förutsättningarna för befintliga VA-anläggningar, ledningsrätter och konstruktioner studeras vidare. Behovet av omläggning eller utbyte av befintliga ledningar samt hur framtida lösningar kan utformas för att säkerställa funktion och drift under både bygg- och driftskedet behöver utredas.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar SVOA:s synpunkt om att befintliga huvudvattenledningar bör bevaras. Frågan kommer att studeras vidare inför kommande detaljplanearbete i dialog med SVOA och exploateringskontoret. Samordning ska ske med Mässtunnelprojektet och andra pågående VA-utredningar för att säkerställa skydd för tunnlar såsom Älvsjö-Enskedetunneln. Frågor*

*om kapacitetsbrist, anslutningar till belastade system samt miljötillståndets krav på minskade bräddutsläpp behöver analyseras vidare i den fortsatta planeringen.*

## **Dagvatten**

*Länsstyrelsen* efterfrågar ett förtydligande om kommunen planerar för separerat dagvattennät i området, som idag betjänas av kombinerade ledningar.

*SVOA* meddelar att de i dagsläget inte gjort något vägval för hur avledningen av dagvatten från programområdet ska ske. Val av systemlösning behöver utredas och utvärderas med avseende på funktion, kostnad och byggbarhet. *SVOA* bedömer att det tar cirka 1–1,5 år att utreda vilken typ av VA-lösning som de beslutar bygga här.

*Miljöförvaltningen* anser att planeringen av områdets dagvattenhantering bör beakta möjligheten att tillvarata vatten för bevattning av träd och grönska på bostadsgårdar, gatumark och inom parkstråket. De betonar att dagvattenhanteringen behöver planeras tidigt, särskilt på kvartersmark, så att ytor reserveras för fördröjning och rening enligt gällande åtgärdsnivå.

*Älvsjö AIK* betonar att nya idrottsplaner inte får användas som dagvattenytor, då detta skulle minska spelbarheten.

*En privatperson (106)* föreslår att möjligheterna att åter leda dagvatten till sjön Magelungen bör utredas, eftersom dagvattnet på 1900-talet leddes om till Mälaren via Älvsjö–Mälartunneln, vilket minskat Magelungens naturliga tillrinning. En återgång till ett mer naturligt avrinningsområde bedöms som positivt för sjöns vattenkvalitet och i linje med stadens miljömål.

*Två privatpersoner (122)* ifrågasätter uppgiften att Älvsjö–Mälartunneln idag avvattnar hela programmets lågpunkt. De påpekar att tunneln enligt uppgift slutar vid Segervägen och att öppna vattenspeglar ofta uppstår vid kraftiga regn eller snösmältning. De uttrycker oro för att markuppfyllnad i lågpunkterna kan förvärra situationen och riskera att påverka Huddingevägen negativt vid skyfall.

## **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret hänvisar till SVOA:s pågående arbete med att ta fram en samlad VA- och dagvattenlösning för hela programområdet. Utredningen omfattar val av systemlösning, inklusive frågan om separerat dagvattennät, och genomförs i nära samverkan mellan staden och SVOA.*

*Stadsbyggnadskontoret delar Miljöförvaltningens bedömning att dagvattenhanteringen bör planeras tidigt och att möjligheten att tillvarata vatten för bevattning av träd och grönska bör beaktas. Programförslaget utgår från att dagvatten från allmän plats i första hand ska hanteras i öppna system längs gator och i parker.*

*Idrottsytor ska inte utformas som dagvattenytor, utan är avsedda att kunna översvämmas endast vid extrema väderhändelser, exempelvis vid 100-årsregn. Frågor om systemval, dimensionering och utformning av fördröjningsytor studeras vidare i det fortsatta arbetet och i kommande detaljplaner i samråd med SVOA.*

## **EI/Tele**

*Ellevio framhåller att befintliga regionnätskablar finns längs Åbyvägen, Huddingevägen och Gamla Huddingevägen, och att nya kablar behöver dras från Bredäng till Långbro. Detta kräver tidig samordning, översyn av kabelkorridorer och markreservationer. Ledningarna är känsliga för vibrationer och kräver skyddsavstånd, varför Ellevio vill involveras tidigt i planeringen.*

*Ellevio betonar även behovet av en ny fördelningsstation i Långbro, som är central för Älvsjödalen och södra Stockholm då befintliga stationer är hårt belastade. Placering bör fastställas snarast för att undvika förseningar.*

*Ellevio framhåller att mark måste avsättas för ledningsstråk och nätstationer. Fristående stationer föredras, men inhysta lösningar kräver särskild hänsyn till tillgänglighet, säkerhet, ventilation och skyfallsskydd. Samordning med andra ledningsaktörer och planering av laddinfrastruktur för fordon lyfts som viktiga delar.*

*Ellevio informerar att åtgärder i befintliga anläggningar utförs av Ellevio på beställning och bekostas av sökande. Ett nära samarbete med staden ses som avgörande för att säkerställa långsiktig elförsörjning i området.*

## **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret noterar Ellevios synpunkter och delar bedömningen att tidig samordning kring befintliga och planerade ledningsstråk är viktig. Frågor om kabelkorridorer, markreservationer och skyddsavstånd tas vidare i kommande detaljplanering i nära dialog med Ellevio och övriga ledningsaktörer.*

*Behovet av en ny fördelningsstation i Långbro avses hanteras i en separat process då den planeras utanför programområdet.*

*Frågor om placering av nätstationer, samordning med övrig infrastruktur samt planering av laddinfrastruktur för fordon studeras vidare i detaljplaneskedet.*

## **Energiförsörjning**

*Stockholm Exergi* informerar om att det inom programområdet redan finns fjärrvärme- och fjärrkyleledningar, vilket kräver tidiga samråd för omläggningar, nya dragningar och för att minimera driftstörningar. Uppgifter om uppvärmningsyta, effekt- och energibehov ska fastställas tidigt i dialog med staden och byggherrar. Åtgärder i Stockholm Exergis anläggningar bekostas av byggaktören enligt avtal, med samarbetsavtal tecknade tidigt och genomförandeavtal efter fastighetsbildning. Ledningsutbyggnad i allmän platsmark ska samordnas med annan infrastruktur och tidsplanen synkas med marktillträde. Stockholm Exergi föreslår att programmet kompletteras med ett avsnitt om infrastruktur för fjärrvärme och fjärrkyla. De framhåller att fysiskt utrymme i mark måste reserveras och att fjärrvärmeleverantören bör involveras tidigt i exploateringsprocessen.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret noterar Stockholm Exergis synpunkter och delar bedömningen att tidig samordning är viktig för att säkerställa en effektiv utbyggnad av fjärrvärme- och fjärrkyleledningar. Frågorna hanteras vidare i kommande detaljplanering och i samverkan mellan staden, Stockholm Exergi och berörda exploatörer.*

## **Avfallshantering**

*SVOA* anser att avfallshantering endas behandlas översiktligt i programförslaget. *SVOA* framhåller att avfallshantering behöver utvecklas mer utförligt i det fortsatta planarbetet. En områdesövergripande avfallsutredning bör tas fram som omfattar både sopsug och övriga fraktioner, inklusive FNI-fraktioner, grovavfall, LIP:ar och återbruk. Vidare betonar *SVOA* vikten av att sopsugsterminalen placeras i utkanten av området och utformas i nära dialog med *SVOA*, samt att övriga system ges tillräckliga ytor och logistiklösningar för effektiv insamling. *SVOA* lyfter även behovet av välplanerade angöringsytor för hämtfordon samt funktionella lösningar för fettavskiljare, grovavfall och återbruk för att säkerställa en hållbar och användarvänlig avfallshantering.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar SVOA:s bedömning att avfallshantering behöver utvecklas mer utförligt i det fortsatta planarbetet. En områdesövergripande avfallsutredning kommer att tas fram inför kommande detaljplanering och ska omfatta sopsug, återbruk och övriga avfallsfraktioner.*

*Möjlig placering av en gemensam sopsugsterminal föreslås utredas tidigt, med fördel i anslutning till ett mobilitetshus i områdets utkant. Även övriga ytor och angöringslösningar för avfallshantering kommer att studeras vidare.*

## **Räddningstjänst**

*Storstockholms brandförsvaret (SSBF) betonar vikten av att planera för god åtkomlighet för räddningstjänsten enligt BBR och egna vägledningar. Uppställningsplatser och tillfartsvägar ska möjliggöra framkomlighet, särskilt för höjdfordon vid skolor.*

*Brandvattenförsörjning bör säkerställas med max 75 meter från brandpost till uppställningsplats, och avståndet mellan brandposter bör inte överstiga 150 meter. Vid skyfall får vägar för räddningstjänsten inte översvämmas mer än 20 cm. SSBF avråder från att förlita sig på stegar som alternativ utrymningsväg vid nyproduktion av bostäder och rekommenderar istället TR2-trapphus.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret noterar SSBF:s synpunkter. Frågor om framkomlighet för räddningstjänsten, uppställningsplatser, brandvattenförsörjning, höjdfordon och utrymningsvägar hanteras i kommande detaljplanearbete i dialog med SSBF.*

## **Skötsel, renhållning och underhåll**

*Stadsdelsförvaltningen Hägersten–Älvsjö påpekar att programmet inte tar upp kommunaltekniska ytor, trots att upplagsplatser för gatu- och parkskötsel försvinner och måste ersättas. Då det är svårt att hitta sådana platser i en växande stad bör de ingå i planeringen.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret noterar stadsdelsförvaltningens synpunkter. Behovet av kommunaltekniska ytor för exempelvis park- och gatuskötsel ska beaktas i kommande detaljplanering. Frågan behöver utredas tidigt och samordnas med övriga tekniska och logistiska funktioner inom området. Möjliga ytor kan behöva identifieras i anslutning till infrastruktur och buffertzoner, där markanvändningen är mindre lämpad för bebyggelse.*

## **Hälsa och säkerhet**

### **Buller och vibrationer**

*Trafikverket framhåller att riktvärden för buller måste klaras för bostäder, uteplatser och skolgårdar, och att alternativ placering av skolbyggnader kan behövas för att uppfylla kraven. Länsstyrelsen framhåller att det är positivt att buller utreds i planprogrammet och*

används som ett strategiskt verktyg. De anser att kommunen i kommande detaljplanering bör överväga en annan utformning än höga punkthus för bostadsändamål samt undvika planering med kompenserande tekniska åtgärder. Länsstyrelsen framhåller även att bullerregn kan påverka bebyggelsen inne i kvarter.

*Miljöförvaltningen* anser att programmet bör verka tydligare för genomgående lägenheter eftersom att det skulle minska risken för bullerstörningar för boende från järnväg, idrott och potentiella kulturverksamheter.

Både *Länsstyrelsen* och *Miljöförvaltningen* påpekar att det fortsatta planeringsarbetet bör fortsatt säkerställa att nya skol- och förskolegårdar uppfyller Naturvårdsverkets riktlinjer.

*Miljöförvaltningen* framhåller att skolgårdarna redan i programskedet bör planeras så att Naturvårdsverkets vägledning för buller uppfylls utan behov av bullerreducerande åtgärder.

*Länsstyrelsen, Miljöförvaltningen, Trafikverket* och *Trafikförvaltningen* framhåller att stömljud och vibrationer bör utredas tidigt under detaljplaneprocessen. *Trafikförvaltningen* menar att kommande utredningar av vibrationer och stömljud bör omfatta även den planerade tunnelbanan. *Trafikverket* menar att det finns risk för vibrationsstörningar i bostäder nära järnvägen och efterfrågar en vibrationsutredning.

*Miljöförvaltningen* menar även att buller från Älvsjödepån, den kommande tunnelbanedepån samt Älvsjö industriområde bör utredas vidare under programskedet. *Miljöförvaltningen* anser att programmet även bör beakta att godstrafiken kan komma att öka i framtiden.

*Fastighetskontoret, Länsstyrelsen, Miljöförvaltningen* och *en privatperson* (143) anser att kommunen behöver visa att buller från idrottsplatser, inklusive ljusbuller från strålkastarbelysning, inte påverkar omgivande bebyggelse. *Fastighetskontoret* föreslår ett avstånd på minst 25 meter mellan idrottsplaner och bostäder.

*Miljöförvaltningen* påpekar att Sjöängen och Råby gårde, som ska ingå i det planerade parkstråket, idag utsätts för höga bullernivåer. De är därför positiva till förslaget om bullervallar längs Huddingevägen och Åbyvägen, och framhåller att dessa med fördel kan planteras för att stärka parkstråkets utformning och skapa nya värden för pollinatörer och andra insekter. *En privatperson* (106) betonar i samma linje att rekreationsområden bör ha en ljudnivå under 50 dBA för att uppnå god kvalitet.

*Flera privatpersoner* (147, 135, 133, 127, 47, 101, 82, 53, 48, 81) samt *Liseberg–Örby Slott villa- och boendeförening* lyfter bullerproblematiken, särskilt från Älvsjövägen, Huddingevägen, Magelungsvägen och Åbyvägen. De anser att planerade åtgärder

inte är tillräckliga och efterfrågar kraftfullare bullerskydd, exempelvis plank och vallar av hög kvalitet, förlängning av befintliga skydd samt överdäckningar som kan minska buller, förbättra trafiksäkerheten och knyta ihop stadsdelar.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar Länsstyrelsens och Miljöförvaltningens bedömning att frågor om buller, vibrationer och ljus behöver utredas vidare i kommande detaljplaner. Programmet visar på en övergripande nivå att det går att bebygga området och uppfylla gällande riktvärden. Enligt genomförd bullerutredning kan bostadsbebyggelsen, inklusive punkthusen, klara krav vid fasad utan omfattande tekniska lösningar, och skolor bedöms kunna uppfylla Naturvårdsverkets riktlinjer för buller.*

*Utformning av bullervallar och eventuella bullerplank, inklusive plantering för att stärka parkstråk och ekologiska värden, studeras vidare i detaljplaneringen. Fotbollsplanerna bedöms vara placerade på tillräckligt avstånd från villabebyggelsen i Örby. Vegetation bevaras mellan dem för att ytterligare bidra till att dämpa ljud och skapa visuell avskärmning.*

*Utredningar av stomljud och vibrationer, inklusive påverkan från järnväg och tunnelbana, tas fram i kommande detaljplaner.*

### **Risk**

#### **Farligt gods och järnväg**

*Länsstyrelsen bedömer att riskutredningen kan utgöra en utgångspunkt för den fortsatta planeringen, men att kommunen behöver förtydliga och fördjupa riskhanteringen för att säkerställa lämplig markanvändning. De anser att det inte är lämpligt att dra slutsatser om risknivåer enbart utifrån de begränsade mätdata som använts, utan efterfrågar känslighetsbedömningar som visar hur osäkerheter i indata påverkar resultatet och som även tar höjd för en framtida ökning av transporter med farligt gods. Även Trafikverket vill ha detaljerade uppgifter om mängd och utveckling av farligt gods. De framhåller att risker vid urspårning behöver analyseras ytterligare och att 15 meter skyddsområde kan vara otillräckligt, särskilt vid framtida utbyggnad av stambanan.*

*Länsstyrelsen ifrågasätter också de korta skyddsavstånden på 15 meter mot Huddingevägen och Åbyvägen, eftersom risknivåerna enligt individriskkurvorna är oförändrade vid drygt 20 meter. Kommunen behöver därför redovisa varför dessa avstånd bedömts som lämpliga. Vid planläggning av bostäder inom 30 meter från järnväg bör dessutom åtgärder säkerställas enligt Länsstyrelsens riktlinjer.*

*SSBF* delar denna bedömning och ifrågasätter att programmet anger ett skyddsavstånd på endast 15 meter mot både järnväg och större vägar, då detta inte överensstämmer med riskutredningen. De rekommenderar utökade skyddsavstånd och betonar att förskolor, skolor och andra skyddsvärda verksamheter inte bör placeras i första husraden mot riskkällorna. *SSBF* framhåller också att det i nuvarande förslag ser ut som att skolor och förskolor planeras direkt mot riskkällorna, vilket de avråder ifrån. Myndigheten efterlyser slutligen att kommunen i planbeskrivningen redovisar sitt ställningstagande kring riskbilden, då riskutredningen endast utgör ett underlag.

Vid Västra stambanan anser *Länsstyrelsen* att det är oklart om de föreslagna bebyggelsefria avstånden även beaktar riskavstånd. Eftersom konsekvensområdet enligt utredningen förskjuts med 10 meter vid en framtida spårbreddning behöver kommunen visa hur detta hanteras. Riskhanteringen bör också ta hänsyn till platsens topografi, då stambanan är upphöjd i förhållande till planområdet.

*Länsstyrelsen* efterfrågar dessutom förtydliganden kring varför förslaget om brandklassade tak endast gäller under 10 meters höjd, samt att samhällsriskberäkningar kompletteras så att även personer som vistas i trafiksystemen (t.ex. vid station och tunnelbana) inkluderas.

## Skyfall

*Trafikkontoret* och *Miljöförvaltningen* bedömer att programmet i stort hanterat dagvatten- och skyfallsfrågorna på ett bra sätt. *Miljöförvaltningen* framhåller att förutsättningar finns för att omhänderta dimensionerande skyfall utan negativ påverkan på befintlig eller ny bebyggelse, förutsatt att åtgärderna motsvarar stadens åtgärdsnivå. De anser också att föreslagna åtgärder bör studeras vidare under programskedet och i kommande detaljplaner, med fokus på att säkerställa långsiktighet.

*Länsstyrelsen* anser att underlaget ger goda förutsättningar för fortsatt skyfallshantering men framhåller att kommunen bör arbeta med en modell som inkluderar ledningsnätet. De påpekar också att området utgör en naturlig lågpunkt och att en högre klimatfaktor än 1,25 bör användas, t.ex. 1,4 enligt MSB:s rekommendation. Vidare lyfter *Länsstyrelsen* att programområdet ligger under högsta beräknade nivå i Magelungen och att barriärens motståndskraft därför måste undersökas.

*Fastighetskontoret* förstår samhällsnyttan i att enklare ytor som idrottsplatser används som översvämningssytor, men framhåller att detta medför stora kostnader för staden när konstgräsplaner och byggnader översvämmas.

*Stadsdelsförvaltningen Hägersten Älvsjö* efterfrågar mer kunskap om lokala förutsättningar och ställer frågor om hur mycket vatten Sjöängen och Råby gärde kan härbärgera vid skyfall, samt hur ofta och länge idrotts- och parkytor riskerar att stå under vatten och därmed vara obrukbara. De uttrycker också tveksamhet till om de föreslagna lösningarna för dagvatten- och skyfallshantering är tillräckliga. De påpekar även att färgmarkeringarna på sid. 65 i programmet verkar vara felaktiga.

*Trafikförvaltningen* vill att Älvsjö station prövas mot ett 500-årsregn i enlighet med stadens riktlinjer för samhällsviktig verksamhet. *Trafikverket* betonar att föreslagna skyfallsåtgärder inte får riskera järnvägens stabilitet. De lyfter särskilt att fördröjningsmagasin norr om Älvsjö station måste utformas så att vatten inte kan brädda mot spårområdet. *Trafikverket* pekar också på att stora vattenflöden ser ut att ledas mot Turingeparken och därefter genom järnvägsanläggningen, vilket kan påverka järnvägsvallen. Även passager under järnvägen riskerar att vattenfyllas vid översvämning. Dessa frågor behöver enligt *Trafikverket* studeras vidare i det fortsatta planarbetet för att säkerställa att järnvägens konstruktion inte påverkas. Vidare framhåller *Trafikverket* att översvämningens riskerna vid Huddingevägen i höjd med Örbyleden måste hanteras, då denna punkt berör regional trafik och används som omledningsväg för Södra länken enligt gällande avtal mellan Trafikverket och staden.

*Privatpersoner* (84, 77, 61) uttrycker oro för att beräkningar inte tar tillräcklig höjd för framtida klimatförändringar, att vatten kan ledas till närliggande områden som Sjöängsskolan och Rävsnäsvägen, samt att högt grundvatten redan orsakar översvämningar i källare.

### ***Stadsbyggnadskontorets ställningstagande***

*Risikutredningen bedöms kunna utgöra underlag för den fortsatta planeringen. Programhandlingen kommer att kompletteras med förtydliganden avseende riskfrågor samt medskick inför kommande detaljplanering. Eventuella justeringar av skyddsavstånd i strukturplanen görs i nästa skede.*

*Dialog förs med Trafikverket om framtida transporter av farligt gods och spårutbyggnadens påverkan. Förskolor, skolor och andra skyddsvärda verksamheter kommer inte att placeras i första husraden mot riskkällor. Bullervallar längs Huddingevägen bidrar även till att minska riskpåverkan.*

*Programmet redovisar en robust och långsiktig struktur för hantering av dagvatten och skyfall. Utformning och höjdsättning kommer att studeras mer i detalj i kommande detaljplanering. Programmets struktur ska inte försämra skyfallssituationen för omkringliggande bebyggelse.*

*Enligt genomförda analyser bedöms det vara möjligt att omhänderta dimensionerande skyfall utan negativ påverkan på befintlig eller planerad bebyggelse. Inför kommande arbete med detaljplaner kommer beräkningar att uppdateras, och strukturplanen anpassas efter då gällande riktlinjer.*

*Vid skyfall kommer underfarter att tillfälligt översvämmas, men utformningen ska säkerställa att en försämring inte sker jämfört med dagens läge. Dessa frågor studeras vidare i detaljplaneringen i nära samråd med Trafikverket.*

*Fotbollsplanerna på Råby gärde och Sjöängen är planerade att kunna ta emot vatten endast vid extrema väderhändelser, motsvarande ett 100-årsregn. De kommer inte att användas som dagvattenytor i vardaglig drift.*

*Frågan om risken för översvämning från Magelungen vid beräknat högsta flöde har studerats av skyfallskonsult och bedömningen är att risken för inträngning av vatten från sjön är mycket liten.*

*Illustrationen av vattennivåer i programhandlingen kommer att ses över inför godkännande.*

### **Ras, skred och erosion**

*Länsstyrelsen framhåller att kommunen i kommande arbete måste bedöma markens stabilitet utifrån både permanenta och tillfälliga laster samt beakta påverkan av ett förändrat klimat. Eventuella begränsningar eller åtgärder bör regleras på plankartan.*

*Stadsdelsförvaltningen Hägersten Älvsjö menar att frågor om områdets geotekniska och geohydrologiska förutsättningar borde ha utretts redan i programskedet, eftersom de är avgörande för att programmet ska kunna genomföras.*

*Flera privatpersoner uttrycker oro för områdets svåra mark- och grundläggningsförhållanden. Privatpersonerna (122, 120, 124) pekar på att marken består av gammal sjöbotten med lös lera och organiska jordar, vilket kan medföra risk för sättningar, dräneringsproblem och höga kostnader. De menar också att lagring av bergmassor riskerar att skapa ett sterilt landskap i 10–15 år och att programmet saknar tillräcklig geoteknisk analys. Brännkyrka hembygdsförening framhåller risken för problem med högt grundvatten, och Älvsjö Miljöråd påpekar att hydrogeologin gör exploateringen tveksam, med hänvisning till tidigare byggarbeten vid Brännkyrka kyrka som ledde till akuta grundförstärkningar.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret bedömer översiktligt att grundläggning inom programområdet är möjlig, men att markförhållandena ställer höga krav på fortsatt utredning. Fördjupade geotekniska och*

*hydrogeologiska studier kommer att tas fram i kommande detaljplanering.*

*Utformning och bebyggelse ska anpassas till markens bärighet och stabilitet, och eventuella åtgärder eller begränsningar regleras i detaljplanerna.*

### **Förorenad mark**

*Länsstyrelsen anser att kommunen bör utreda förekomsten av föroreningar i mark och grundvatten i ett tidigt skede för att säkerställa att planerad markanvändning inte medför hälsorisker. Länsstyrelsen framhåller särskilt risken för klorerade lösningsmedel, som ofta innebär stora utmaningar och långvariga åtgärder, och betonar att utredningar bör göras i samarbete med miljöförvaltningen.*

*Miljöförvaltningen delar de bedömningar som framförs i miljöinventeringen och anser att det skulle vara fördelaktigt att ta fram den föreslagna markundersökningen under programskedet, för att tidigt skapa en tydligare bild av föroreningssituationen i programområdet.*

*Fastighetskontoret påpekar att om marken vid den planerade idrottsplatsen visar sig vara förorenad behöver projektet bekosta saneringen, även för idrottsytor som fastighetskontoret lämnar ifrån sig. Detta gäller särskilt om föroreningar från den tidigare oljereningsverksamheten vid Älvsjö IP finns kvar, vilket miljöinventeringen antyder men inte tydliggör.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte finns några indikationer på markföroreningar som påverkar programmets genomförande. Fördjupade markundersökningar och eventuella saneringsåtgärder genomförs i kommande detaljplanering i samråd med Miljöförvaltningen. Eventuella föroreningar hanteras inom respektive detaljplaneområde och i samband med byggnation.*

### **Totalförsvaret**

*Länsstyrelsen framhåller att Swedavia och LFV är sakägare för byggnadsverk över 20 meter och ska ges möjlighet att yttra sig. Om byggnader över 45 meter planeras behöver även Försvarsmakten höras då detta kan påverka riksintresset för totalförsvaret.*

*Brännkyrka hembygdsförening påpekar att totalförsvarets behov måste beaktas i planeringen, bland annat genom skyddsrum. De lyfter att området, med Älvsjö station som centrum för flera kommunikationer, kan bli särskilt utsatt vid ett angrepp. Den föreslagna bebyggelsestrukturen utan djupa källarplan riskerar att*

stå i konflikt med behovet av skyddsrum. Brännkyrka hembygdsförening lyfter möjligheten att samordna skyddsrumspanering med den nya tunnelbanelinjen.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret noterar Länsstyrelsens synpunkter. Frågor om eventuella flyghinder, totalförsvar och skyddsrum hanteras i kommande detaljplanering i samråd med berörda myndigheter.*

## **Miljö- och klimataspekter**

### **Hållbarhet och klimat**

*Miljöförvaltningen* är positiv till att delar av befintlig bebyggelse och infrastruktur föreslås bevaras, men anser att programmet i högre grad bör planera för resurseffektivitet och minskad klimatpåverkan i linje med stadens Klimathandlingsplan 2030. De föreslår att en beräkning görs av programförslagets sammantagna klimatpåverkan, som underlag för att i kommande detaljplaner kunna styra mot lägre klimatutsläpp.

*Miljöförvaltningen* framhåller att rivning står för en stor del av byggprojekts klimatpåverkan och att möjligheten att bevara fler byggnader, byggnadsdelar och infrastruktur bör utredas vidare. För det som inte kan bevaras bör en resurskartläggning göras för att möjliggöra återbruk av material.

Lagring av massor och rivningsmaterial bör enligt *miljöförvaltningen* ske på redan ianspråktaga ytor, eftersom grönområdena består av sankmark och lågpunkter som är olämpliga för upplag. De är positiva till att massor från tunnelbanebygget kan återanvändas inom området samt till att underjordiska garage undviks för att minska klimatpåverkan.

*Miljöförvaltningen* påpekar att området kring Stockholmsmässan idag utgör en av stadens större lokala värmeöar. De anser att det är positivt att förslaget bidrar till en ökad krontäckningsgrad som kommer stärka områdets tålighet för värmeböljor. Samtidigt föreslår *miljöförvaltningen* att en värmemodellering tas fram för att studera den föreslagna strukturens förmåga att hantera värmeböljor.

*Flera privatpersoner (67, 106, 156)* lyfter programmets klimatpåverkan. *En person (156)* menar att rivning av Stockholmsmässan skulle orsaka omfattande klimatutsläpp och strida mot stadens Klimathandlingsplan 2030. *En annan (67)* framhåller att mass- och materialtransporter riskerar att ge betydande utsläpp och efterfrågar en redovisning av projektets klimatpåverkan i sin helhet. Samtidigt framhåller *en person (106)* att återanvändning av byggmaterial och schaktmassor är positivt för

ett mer cirkulärt samhälle, men betonar behovet av att hantera riskerna med sulfidförande berg vid återanvändning av tunnelbanemassor.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att programmets inriktning bidrar till ett långsiktigt hållbart nyttjande av mark i ett mycket kollektivtrafiknära läge. Stora delar av den befintliga mässanläggningen står inför omfattande underhållsbehov och bedöms inte möjliga att utveckla eller bygga på. Programmet medger att delar av anläggningen kan bevaras eller återbrukas om det bedöms motiverat i kommande detaljplanering. I övrigt föreslås en större byggnad med studentbostäder, det höga hotellet samt den senast uppförda mässhallen bevaras.*

*I det kommande detaljplanearbetet kommer staden att verka för att minimera klimatpåverkan genom återanvändning av material där så är möjligt och minimera pålning.*

### **Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)**

*Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att genomförande av planprogrammet kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen tar inte ställning i detta skede till vilka frågor som ska ingå men påtalar att om kommunen väljer att gå vidare med en strategisk miljöbedömning och tillhörande miljö kvalitetsnormer, ska ett avgränsningssamråd hållas med dem.*

*Miljöförvaltningen betonar att om efterföljande detaljplaner föranleder miljökonsekvensbeskrivningar bör dessa inkludera aspekter som skyfall, påverkan på riksintressen för kommunikation, buller, luftkvalitet och klimatpåverkan.*

*Stadsmuseet bedömer att programmet inte innebär en så betydande miljöpåverkan ur kulturmiljösynpunkt att en särskild MKB behöver tas fram, men att kunskapen om kulturmiljön behöver fördjupas. De framhåller behovet av bebyggelsehistoriska inventeringar för Älvsjö gård med park och Stockholmsmässan, samt att mässbyggnaden bör dokumenteras inför en eventuell rivning.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar Länsstyrelsens och Miljöförvaltningens bedömning att genomförandet av programmet kan medföra betydande miljöpåverkan. I det fortsatta detaljplanearbetet kommer staden att genomföra en strategisk miljöbedömning och samråda med Länsstyrelsen om dess avgränsning. Frågor som skyfall, buller, luftkvalitet, klimatpåverkan och påverkan på riksintressen kommer att belysas vidare i kommande detaljplanering.*

*Stadsbyggnadskontoret delar Stadsmuseets bedömning att programmet inte kräver en särskild miljökonsekvensbeskrivning ur kulturmiljösynpunkt, men att kunskapen om kulturmiljön behöver fördjupas. Underlag som bebyggelsehistoriska inventeringar av Älvsjö gård och Stockholmsmässan, samt dokumentation inför eventuell rivning, kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.*

### **Miljö kvalitetsnormer för vatten**

Länsstyrelsen ser positivt på flera av förslagen och skrivningarna i planprogrammet och tillhörande miljökonsekvensanalys. Till exempel behov av att i kommande detaljplaneskeden utreda både flödes- och föroreningspåverkan samt hela områdets hydrologiska förhållanden i relation till enskilda planer.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret noterar Länsstyrelsens synpunkter och instämmer i behovet av fortsatt utredning av områdets hydrologiska förhållanden i kommande detaljplanering.*

### **Miljö kvalitetsnormer för luft**

*Miljöförvaltningen påpekar att någon luftutredning inte tagits fram för programförslaget och att befintliga karteringar bygger på nuvarande miljö kvalitetsnormer. Halterna av PM10 och kvävedioxid ligger nära gällande gränsvärden vid Huddingevägen, och den omfattande nya bebyggelsen och trafikomläggningen gör det svårt att bedöma påverkan på luftkvaliteten. Eftersom EU:s nya, strängare miljö kvalitetsnormer ska uppfyllas från 2030 föreslår Miljöförvaltningen att en luftutredning tas fram redan under programskedet med särskilt fokus på de nya normerna.*

*En privatperson (106) framhåller att gång- och cykelvägar inte bör dras längs Huddingevägen och Åbyvägen, där partikelhalterna även framöver bedöms vara höga. Personen menar att förhöjda partikelhalter innebär hälsorisker även om miljö kvalitetsnormerna klaras, eftersom normerna inte utgör någon tröskel för när påverkan helt undviks. Vidare framhålls att trädplanteringar längs dessa vägar inte bedöms ge någon märkbar effekt på luftkvaliteten, eftersom de högsta partikelhalterna förekommer under vårintern då träden saknar löv.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar Miljöförvaltningens bedömning att luftkvalitetsfrågorna behöver studeras vidare. En fördjupad luftutredning bedöms vara mest ändamålsenlig att genomföra i samband med kommande detaljplanering, så att då gällande riktlinjer och normer kan ligga till grund. Den planerade*

*omvandlingen med minskad biltrafik och lägre hastigheter bedöms sammantaget bidra till förbättrad luftkvalitet jämfört med dagens situation.*

## **Social hållbarhet**

*Socialförvaltningen välkomnar dialogen bakom programförslaget och dess fokus på gemensam identitet, orienterbarhet, trygghet och tillgång till service. Den täta blandstaden bedöms kunna öka tryggheten och minska barriärer. Förvaltningen anser att visionen bör kompletteras med perspektiv på fysiska och psykiska funktionsvariationer samt socioekonomi. Boende för personer med särskilda behov bör möjliggöras, även om friliggande gruppboenden kan vara svåra att inrymma i slutna kvarter. Andra kategorier av gruppboenden bedöms kunna ingå som boendeform.*

*En privatperson (146) framhåller att en tydligare identitet kopplad till lokalhistoria kan stärka den sociala hållbarheten och bidra till gemenskap. Personen uttrycker en förhoppning om att det fortsatta arbetet ska präglas av dialog, fördjupade analyser och hög kvalitet för att skapa en tryggare och socialt hållbar stadsdel.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar Socialförvaltningens syn på vikten av social hållbarhet och ser att programmets struktur ger goda förutsättningar för framtida boendeformer, inklusive bostäder för personer med särskilda behov. Innan detaljplanering påbörjas kommer en fördjupad vision för områdets identitet och inriktning att tas fram, där perspektiv på psykisk och fysisk tillgänglighet samt socioekonomisk bredd kan integreras.*

*Stadsbyggnadskontoret instämmer i att arbetet med platsens identitet och sociala hållbarhet är viktigt. Genomförda dialoger med boende, föreningar och verksamheter har utgjort en grund för programförslaget.*

### **Barnrättsperspektivet**

*Fastighetskontoret saknar en social konsekvensbeskrivning på programmet, särskilt med fokus på barns situation.*

*Socialförvaltningen framhåller att programmet stärker barns självständiga rörelse genom närhet till park och idrott, men att ersättningen av gångtunnel med övergångsställe vid Magelungsvägen kan försämra tillgängligheten.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar bedömningen att sociala konsekvenser, särskilt med fokus på barns situation, är viktiga att*

*belysa. En social konsekvensanalys föreslås tas fram i kommande detaljplanearbete, där barnperspektivet särskilt beaktas. Programförslaget bedöms i sin helhet stärka barns självständiga rörelse genom närhet till parker, skolor och idrottsytor. Frågan om säkra passager över Magelungsvägen studeras vidare inför kommande detaljplanering.*

### **Äldreperspektivet**

*Kommunstyrelsens pensionärsråd (KPR) framhåller att programförslaget saknar ett tydligt äldreperspektiv och föreslår att Älvsjödalen blir ett pilotprojekt där äldres behov prioriteras. Rådet menar att äldreperspektivet bör ingå i alla skeden av planprocessen och redovisas under en egen rubrik i planhandlingarna. SPF Seniorerna Fruängen-Älvsjö anser att äldreomsorgen i stadsdelen redan har underskott och föreslår att programmet kompletteras med en analys av behovet av äldreboenden och äldreomsorg i Älvsjödalen.*

*KPR betonar även vikten av att barriärer som järnväg och stora vägar kan överbryggas smidigt. De är positiva till att gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras men påpekar att hänsyn bör tas till att många äldre är beroende av bil för att kunna leva självständigt.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar bedömningen att äldreperspektivet är viktigt i stadsutvecklingen. Programmets struktur möjliggör för framtida äldreboenden och andra funktioner anpassade för äldre. En analys av behov av äldreboenden och äldreomsorg kommer att göras i kommande detaljplanering. Äldres tillgänglighet och behov av bil beaktas vidare i det fortsatta arbetet.*

### **Jämställdhet och trygghet**

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

*Stadsdelsförvaltningen Hägersten-Älvsjö framhåller att en mässhall som idrotts- och kulturarena kan vara intressant, men betonar att påverkan på trygghet och risk för störningar i bostadsområdet måste beaktas.*

*SPF Seniorerna Fruängen-Älvsjö framhåller att mässområdet i dag är ”dött” kvälls- och nattetid och upplevs som otryggt, särskilt för äldre. De menar att satsningar på kultur, idrott och miljö kan*

förändra detta, men betonar att de äldres behov måste integreras i planeringen.

*Socialförvaltningen* lyfter vikten av ett förstärkt funktionshinderperspektiv i planeringen och föreslår att begreppet universell utformning skrivs in i programmets målformuleringar, i linje med stadens program för tillgänglighet och delaktighet (2024–2029) och Kvalitetsprogram för stadens offentliga miljöer. Förvaltningen ser också positivt på att rullstolsburna personer illustreras i visionsbilderna.

*En privatperson* (108) betonar att planeringen bör utgå från perspektivet hos de som redan bor i området. Personen menar att kollektivtrafik i sig inte gör området attraktivt, utan att trivsel, liv och närvaro måste skapas genom gestaltning och delaktighet.

*En privatperson* (143) uttrycker oro för att ungdomar kan komma att vistas vid fotbollsplanen utan vuxennärvaro, vilket kan leda till otrygghet och risk för drogförsäljning. Som åtgärd föreslås fler ungdomsvårdar och fritidspedagoger.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar bedömningen att trygghetsfrågan är central i den fortsatta planeringen. Programförslaget bedöms i grunden stärka tryggheten genom att omvandla dagens storskaliga och ödsliga miljö till en tät och levande blandstad med aktivitet dygnet runt. I kommande detaljplanering börsärskild vikt läggs vid att gatan längs stambanan får aktiva bottenvåningar, entréer mot gatan och god belysning. Eventuell påverkan på trygghet kopplad till idrotts- och kulturarenor samt fotbollsplaner beaktas vidare, liksom behovet av sociala mötesplatser och trygghetsskapande åtgärder. Stadsbyggnadskontoret instämmer i Socialförvaltningens synpunkt om vikten av ett stärkt funktionshinderperspektiv och kommer att införa begreppet universell utformning i programhandlingen*

### **Kultur och evenemang**

*Stadsmuseet* välkomnar programmets fokus på kulturverksamheter och kulturpotential. Det är positivt att en kulturlivsanalys tas fram som underlag för detaljplaner och behovet av lokaler för kulturlivet. *Stadsmuseet* lyfter också att flytten av Stockholmsmässan måste säkerställa fortsatt utveckling av stora kulturella arrangemang och kreativa branscher. Att en mässhall planeras kvar som flexibel multiarena för idrott, kultur och evenemang ses som positivt.

*Brännkyrka församling* framhåller att Brännkyrka kyrka är en viktig mötesplats och föreslår en ny lokal i det nya området.

*En privatperson (137) framhåller vikten av att platser för kultur och kulturella möten pekas ut redan på programnivå för att säkerställa att kulturens roll får genomslag i den framtida stadsdelen.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar bedömningen att kulturens roll är central för att skapa en levande och identitetsskapande stadsdel. Programförslaget möjliggör för olika typer av kulturverksamheter, både i form av en flexibel multiarena och i lokaler integrerade i stadens bottenvåningar. Den föreslagna kommande kulturlivsanalysen kommer att ligga till grund för arbetet i detaljplaneskedet och bidra till att platser för kultur och kulturella möten kan pekas ut. Förslag om ny församlingslokal noteras och kan prövas vidare i den fortsatta planeringen.*

## **Olägenheter för privatpersoner och övriga intressenter**

### **Insyn och ljusförhållanden**

*En privatperson (143) anser att starka strålkastare från idrottsytor kan orsaka ljusförorening som stör sömn och trivsel i bostäder. Personen föreslår riktade armaturer med begränsad spridning samt att belysningen dimras eller släcks när planen inte används.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten. Frågor om belysning, ljusspridning och utformning av idrottsytor kommer att studeras mer i detalj i kommande detaljplanering. Syftet är att säkerställa god funktion och trygghet utan att orsaka störningar för närliggande bostäder.*

## **Ekonomiska aspekter**

*Exploateringskontoret framhåller att det är viktigt att exploateringsgraden inte minskas för att säkra stadens ekonomiska förutsättningar. Kontoret pekar på flera risker i projektet, såsom infrastrukturbarriärer, skyfall, svåra grundläggningsförhållanden och högt trafikerade leder, och betonar behovet av en robust planering som kan hantera förändrade förutsättningar. Inför kommande detaljplaner behöver även marknadsdjup för bostäder analyseras, näringslivskonsekvenser utredas och en vision för området tas fram i dialog med bygg- och markaktörer. Programområdet bör delas upp i hanterbara etapper.*

*Stadsdelsförvaltningen Enskede-Årsta-Vantör menar att programmets föreslagna passager över och under trafikleder och spår är viktiga men kostsamma åtgärder, som kan vara svåra att*

genomföra. Förvaltningen föreslår därför att genomförbarheten utreds för att undvika avsteg i kommande detaljplaner.

*Stadsdelsförvaltningen Hägersten–Älvsjö* uttrycker oro över programmets ekonomiska genomförbarhet och efterfrågar en tydligare redovisning av om en ekonomisk analys gjorts. Förvaltningen menar att kostsamma lösningar för grundläggning och skyfallshantering riskerar att leda till att viktiga kvaliteter, såsom parkfunktioner och nya gångkopplingar, prioriteras bort.

*Fastighetskontoret* menar att de föreslagna placeringarna av idrottsytorna i områdets lågpunkter sannolikt har dåliga markförutsättningar, vilket riskerar att göra både ersättningsinvesteringar och framtida nyinvesteringar mer kostsamma. Detta behöver enligt kontoret belysas i exploateringskalkylen.

*Älvsjö Miljöråd* framhåller att planeringen på mark med högt grundvatten och mäktiga lerlager riskerar att bli kostsam och långdragen. De ifrågasätter vem som ska bära kostnaderna om skador uppstår på byggnader och infrastruktur.

*Två privatpersoner (122)* framhåller att dagens byggmarknad saknar intresse för nya projekt i förorterna och att risken är stor att endast allmännyttan bygger, vilket kan leda till ensidiga hushållsstrukturer.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar bedömningen att programmets genomförbarhet är en central fråga. Den redovisade exploateringsgraden i programmet bedöms ge ekonomiska förutsättningar för att genomföra investeringar i allmän plats, såsom passager över trafikleder och järnväg. Kontoret delar uppfattningen att svåra markförhållanden och behov av klimatanpassade lösningar kan påverka kostnadsbilden och ska därför analyseras vidare för att säkerställa att viktiga kvaliteter, såsom park- och gångstråk, kan genomföras.*

*Ekonomisk genomförbarhet, marknadsförutsättningar och etappindelning kommer att analyseras vidare inför kommande detaljplanering. Även ansvarsfördelning och kostnadsbärande principer för nödvändiga investeringar kommer att tydliggöras i det fortsatta arbetet. Placering av idrottsytor och dess markförutsättningar föreslås studeras mer i detalj i kommande skeden.*

### **Övrigt**

Brännkyrka hembygdsförening lyfter behovet av att beakta framtida tillgång till begravningsplatser i takt med områdets växande

befolkning. Föreningen framhåller att det redan idag råder brist på gravplatser i Brännkyrka och att möjligheten att begravas i sin hembygd bör betraktas som en grundläggande rättighet.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten. Frågan om tillgång till begravningsplatser hanteras inte inom ramen för planprogrammet, men är en viktig samhällsfråga som behöver beaktas i den övergripande planeringen av stadens markanvändning. Synpunkten vidarebefordras till ansvariga förvaltningar för kännedom.*

## **Remissinstanser utan synpunkter**

Följande remissinstanser har lämnat synpunkter utan erinran:

- Sjöfartsverket
- Kommunala lantmäterimyndigheten

## **Sammanvägt ställningstagande**

Programförslaget möjliggör ett genomförande av översiktsplanens mål att vidareutveckla Älvsjö som en regional målpunkt i samband med utbyggnaden av tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan och Spårväg syd, samt att bidra till en sammanhängande stad, bostadsförsörjning, hållbart resande och arbetsplatser i söderort. Programmets syfte är ge ett ramverk för att utveckla en urban, tät och välintegrerad blandstad med trygga stadsrum och höga vistelsevärden och ett stort antal bostäder, arbetsplatser, service, kultur och idrott. Programmets grundstruktur utgör ett ramverk med lösningar för övergripande knäckfrågor som har flexibilitet för olika framtida innehåll, kunskap och riktlinjer.

Flera inkomna synpunkter efterfrågar ytterligare utredningsarbete och fördjupningar. Markanvisningar kommer troligen inte att beslutas i närtid. Stadsbyggnadskontoret bedömer därför att huvuddelen av efterfrågade utredningar och fördjupningar lämpar sig bättre inför framtida markanvisningar och i kommande detaljplanering, då aktuella lagar och riktlinjer föreligger. För att säkerställa att programhandlingen utgör en god grund för markanvisningar och detaljplaner föreslås justering av strukturplanen för att säkerställa att idrottsfunktionerna på Älvsjö IP kan ersättas 1:1, och mer samlat. Del av Sjöängen bedöms behövas i anspråk för detta. En större vattenspegel på Sjöängen föreslås också. Därutöver föreslås kompletteringar av programhandlingen med förtydliganden gällande riskfrågor samt strategiska ställningstaganden och medskick gällande bland annat buller, luftkvalitet, friytor och prioritering av kollektivtrafik, gång och

cykel i gaturummet. Utöver det föreslås redaktionella förändringar i syfte att tydliggöra programförslaget.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av programsamrådet och att slutligt programförslag upprättas för godkännande.

Karin Stenqvist

Enhetschef

Henrik Nilzén

Stadsplanerare