Stockholms stad

PROGRAM FÖR
ÄLVSJÖDALEN

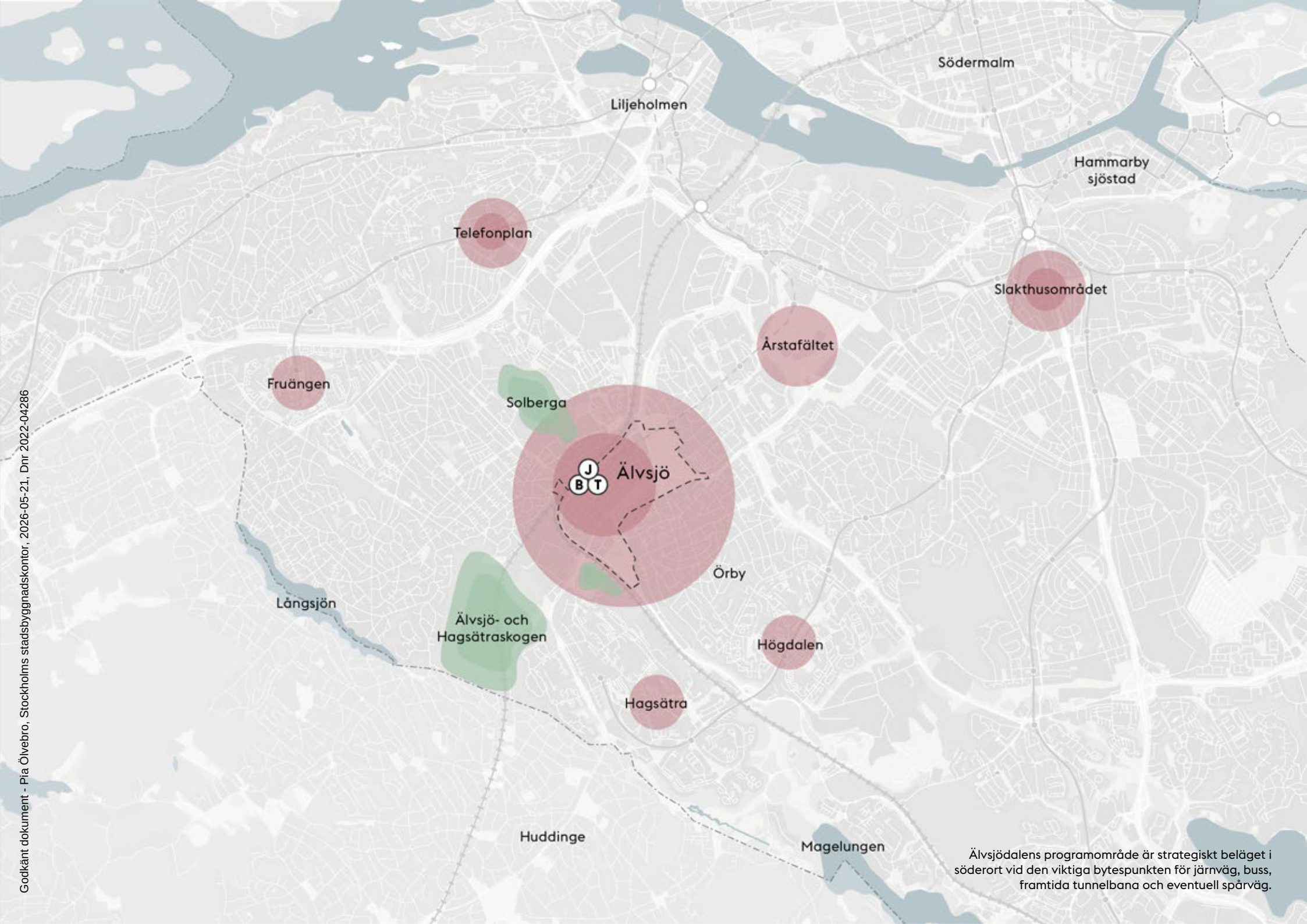
GODKÄNNANDEHANDLING JUNI 2026
DIARIENUMMER 2022-04286



Godkänt dokument - Pia Olvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Omslaget är en visionsbild av Sjöängen.



Älvsjödalens programområde är strategiskt beläget i söderort vid den viktiga bytespunkten för järnväg, buss, framtida tunnelbana och eventuell spårväg.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Illustrationsplan för programförslaget.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Planprogram och process

Vad är ett program?

Ett program beskriver förutsättningar och konsekvenser samt ger förslag till lösningar av övergripande frågor som inte kan lösas inom enskilda detaljplaner. Det godkända planprogrammet är inte juridiskt bindande, men eventuella avsteg från programmet ska motiveras i framtida detaljplaner.

Ett flexibelt program

Eftersom utbyggnaden troligen sker över lång tid så rymmer programmet en flexibilitet för olika innehåll grundat i framtida önskemål, kunskap och riktlinjer. Flexibiliteteten möjliggörs inom programmets grundstruktur, ett fast ramverk med de grundläggande förutsättningarna för att möjliggöra stadsutveckling i Älvsjödalen.

Planprogrammet redovisar ett förslag till stadsutveckling med cirka 7 OOO bostäder och 15 OOO arbetsplatser. Programförslaget medför en kraftig förändring av områdets karaktär från ett landskap med storskaliga trafikleder och verksamhetspräglad bebyggelse till en tät blandstad med en välintegrerad struktur som bidrar till att överbrygga barriärer och koppla samman söderort.

Samråd hölls mellan den 6 maj och 17 juni 2O25. Under den perioden gavs sakägare, allmänhet, organisationer, intressegrupper och remissinstanser möjlighet att framföra sina synpunkter på förslaget. Efter samrådet har en samrådsredogörelse sammanställts med inkomna synpunkter. Programhandlingen har därefter, efter nämndens beslut, kompletterats med förtydliganden och medskick inför kommande markanvisningar och planarbeten.

Se förslaget

Information om förslaget finns på stockholm.se/detaljplaner. Sök med diarienummer 2O22-O4286. Programmet finns även att se på stockholm.se/detaljplaner och vaxer. stockholm/älvsjödalen.

Kontaktpersoner

- Henrik Nilzén,
  Stadsbyggnadskontoret,
  henrik.nilzen@stockholm.se,
  O8-5O8 275 33

- Michaela Johansson Jögi,
  Exploateringskontoret,
  michaela.johansson.jogi@
  stockholm.se
  O8-5O8 276 24

Tidplan

PROGRAM

START PM
26 januari 2O24

PROGRAMSAMRÅD
Maj 2O25

GODKÄNNANDE
Stadsbyggnadsnämnden
Juni 2O26

Älvsjödalen bedöms komma att utvecklas under lång tid. Detaljplanering beräknas starta i samband med Stockholmsmässans kommande avveckling i Älvsjö.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Sammanfattning

I programhandlingen formuleras mål och strategier för kommande stadsutveckling. Övergripande knäckfrågor identifieras och utreds. Dokumentet ska fungera som vägledning och underlag för kommande beslut.

Programmets **syfte** är att utreda förutsättningarna att utveckla Älvsjödalen till en regional och lokal målpunkt som väver samman stadsdelar i söderort. Här finns utrymme för arbetsplatser, bostäder, idrott och kultur samt förskolor och skolor.

Under **planeringsförutsättningar** redogörs för bakgrund och de fakta som utgör underlag för kommande stadsutveckling.

Programförslaget redovisas i en strukturplan. Dess grundstruktur är placerad, dimensionerad och höjdsatt för att ge förutsättningar att lösa övergripande knäckfrågor och är nödvändig för att uppnå syftet om en levande och sammankopplad blandstad. Grundstrukturen utgör ett fast ramverk med de grundläggande förutsättningarna för stadsutveckling. Den rymmer en flexibilitet för olika innehåll grundat i framtida önskemål, kunskap och riktlinjer. Teknisk och ekonomisk genomförbarhet har tillsammans med ett effektivt utnyttjande av byggbar mark varit utgångspunkter för programarbetet. Programförslaget visar ett exempel på hur programområdet kan rymma en blandstad med cirka 7 000 bostäder och 15 000 arbetsplatser.

Strukturplanens skelett består av ett gent och lättorienterat nät av stadsgator och huvudgator. Här sker de huvudsakliga rörelserna genom stadsväven, med utrymme för kollektivtrafik och transporter. Det är också utformat och höjdsatt för att hantera och leda bort dagvatten och skyfall.

I de centrala delarna närmast bytespunkten ryms stadsdelens hjärta. Här är pulsen högst med höga hus, kontor, verksamheter och mötesplatser, med Mässvägen som pulsåder. Mellan stadsgatorna ryms mindre gator med mer fokus på boende. Här är husen lägre och utrymmet för grönska större. Trafiken rör sig här på gående och cyklisters villkor.

Huvudgatorna, stadsgatorna, lokalgatorna och områdets gång- och cykelvägar bildar en finmaskig väv, Älvsjödalens blodomlopp, som kopplar till omgivande områden. Med sina trädplanteringar tjänstgör de samtidigt som ett grönt nätverk som bland annat bidrar till ett behagligt lokalklimat.

Ryggraden i Älvsjödalen är det gröna och blå parkstråket. De gröna områdena i dagens Älvsjö binds samman till ett större parkområde, en dalgång som rymmer rekreation, idrott och som har kapacitet och är höjdsatt för att ta emot dagvatten och skyfall från ett stort omland.

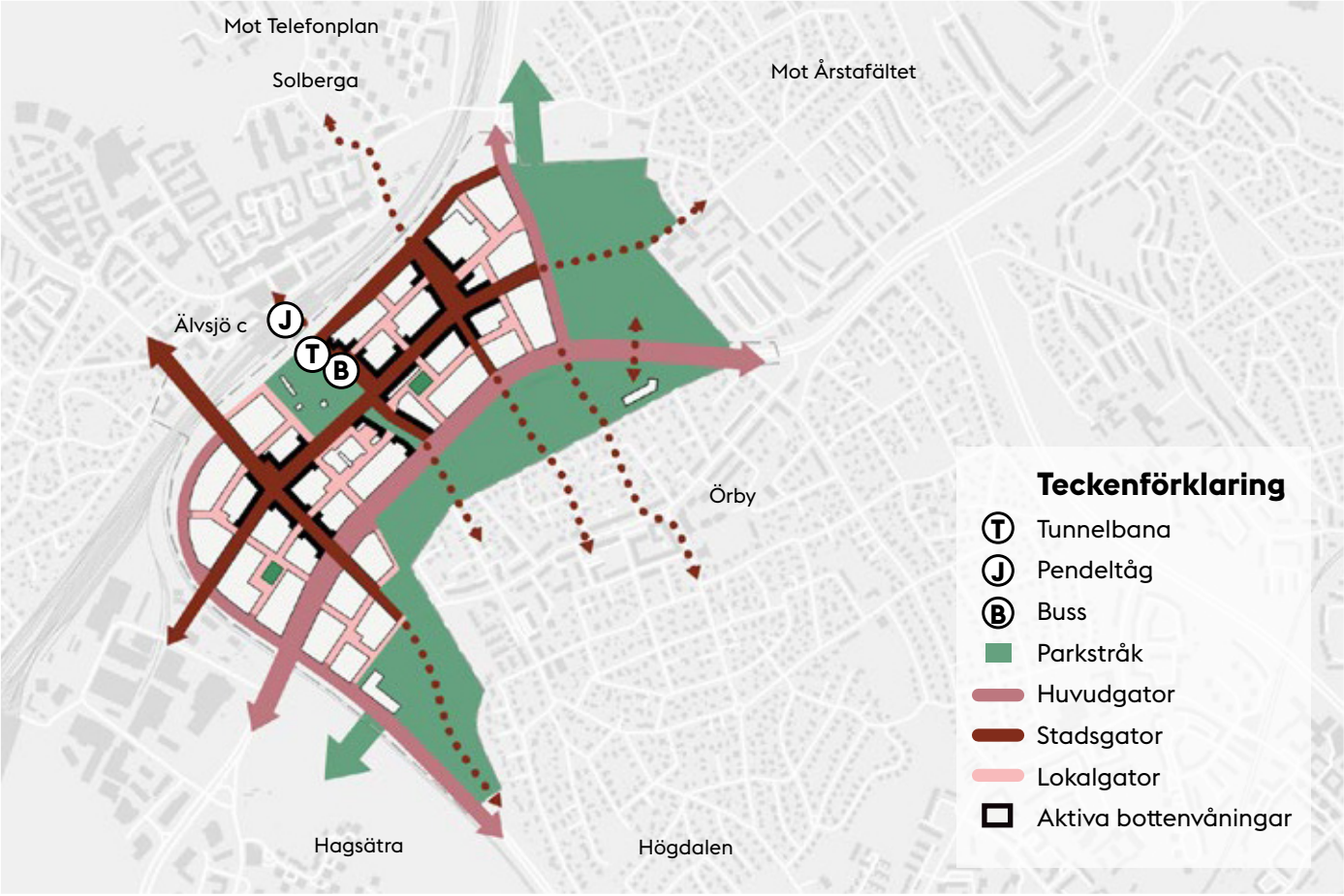
I **konsekvensdelen** beskrivs viktiga aspekter som påverkas av programförslaget. Programförslaget ger goda förutsättningar för en hållbar stadsutveckling, men bedöms även innebära en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensanalys har tagits fram som underlag till de miljökonsekvensbeskrivningar som föreslås tas fram i kommande detaljplaner.

Framkomligheten inom området bedöms bli god. Tillgänglighet, trygghet och orienterbarhet för gående och cyklister förbättras. Området får goda förutsättningar för hållbart resande. Lägre trafikmängder och hastigheter inom området bidrar till minskade bullernivåer.

Ingen bebyggelse inom eller intill programområdet bedöms påverkas negativt vid skyfall. Påverkan på naturvärden bedöms bli relativt liten då samtliga områden med högre naturvärden bibehålls. Påverkan på områdets kolkälla undviks och eventuellt kan dess klimatpåverkan minskas.

Kulturmiljöerna bedöms kunna lyftas fram och återfå en mer central roll

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Programmets grundstruktur. Ett nät av stads- och huvudgator kopplar till omgivande områden.

i stadsdelen. Stadsbilden förändras från ett splittrat stadslandskap till en varierad kvartersstad med inslag av högre bebyggelse centralt. I huvudsak tas redan exploaterad mark i anspråk. Omkringliggande villaområden möts av grönområdena.

Då programmet inte förväntas genomföras i närtid bedöms utredningar och studier vara tillräckliga för att ta ställning till grundstrukturen som vägledande för kommande stadsutveckling. Vidare utredningar och bearbetningar föreslås återupptas inför kommande markanvisningar och i kommande detaljplanering, då aktuella lagar, riktlinjer och behov föreligger. I **genomförandedelen** beskrivs tekniska och ekonomiska förutsättningar, men även frågor som behöver bevakas eller utredas vidare inför kommande markanvisningar och detaljplanering. Dessa är exempelvis etappindelning, visionsarbete, ytor för kollektivtrafik, massahantering och höjdsättning av mark.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Innehåll

Program och process 5
Sammanfattning 6

INLEDNING **11**
Bakgrund och syfte 12
Planeringsunderlag 14

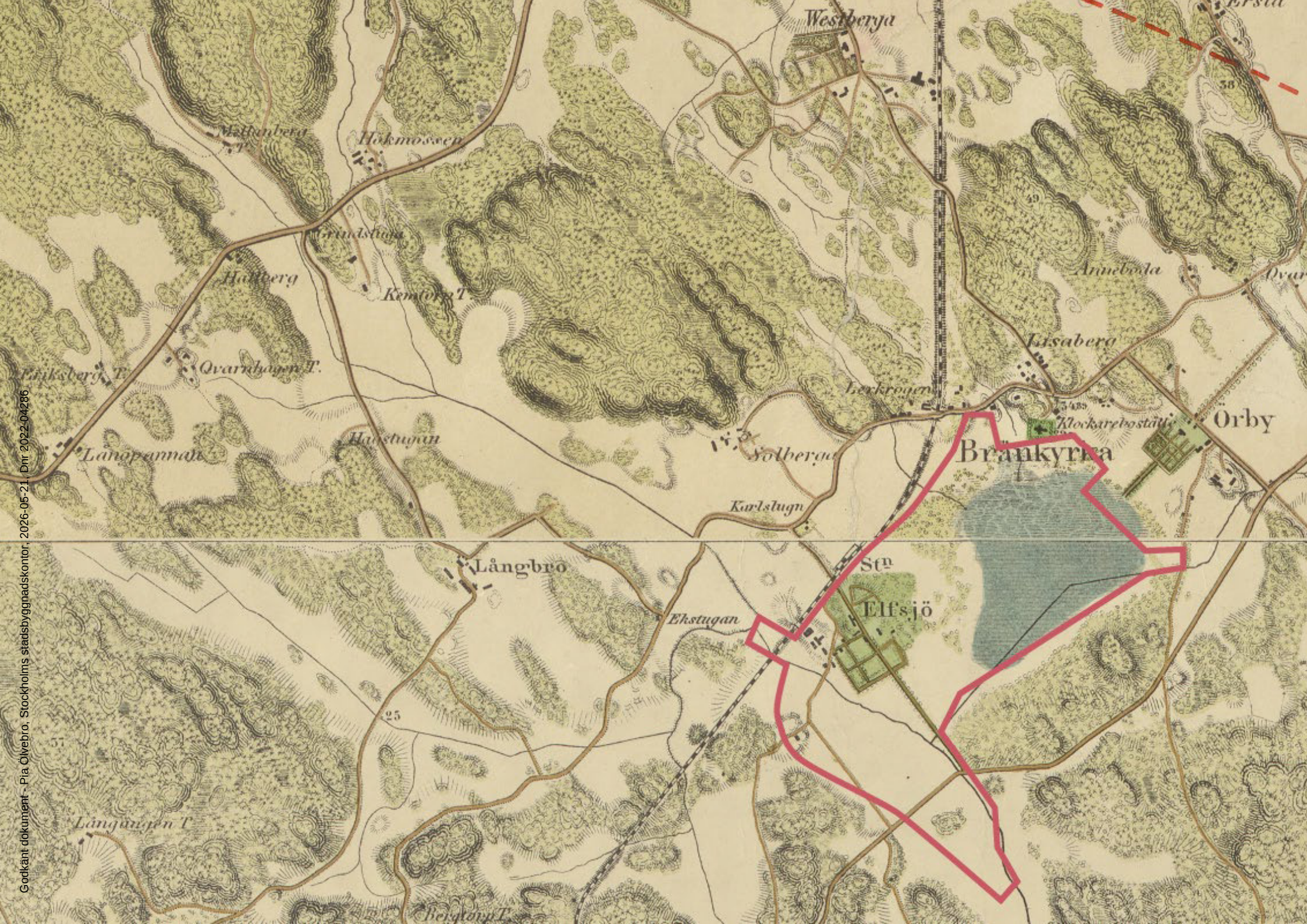
FÖRUTSÄTTNINGAR **17**
Stadsliv och stadsstruktur 18
Mobilitet 28
Miljö och hälsa 30

FÖRSLAG **35**
Vision Älvsjödalen 38
Sammankopplande väv 40
Grönblå ryggrad 50
Tät och kontrastrik blandstad 60

KONSEKVENSER **69**
Stadsliv och stadsstruktur 70
Mobilitet 78
Miljö och hälsa 80

GENOMFÖRANDE **85**

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Godkänt dokument - Pia Olvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21. Dnr 2022-04286



Godkänt dokument - Pia Olvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Bakgrund och syfte

Bakgrund

Översiktsplanen pekar ut Älvsjö som ett område med potential att vidareutvecklas som en regional målpunkt genom utbyggnaden av tunnelbanan Älvsjö – Fridhemsplan samt Spårväg syd. Det strategiska läget vid bytespunkten föreslås utvecklas till en blandad stadsdel med hög täthet och ett stort antal nya arbetsplatser, bostäder, service, offentliga rum, kultur och idrott. Avvecklingen av Stockholmsmässan skapar förutsättningar för en omfattande stadsutveckling inom ett centralt beläget område i söderort. Samtidigt bidrar Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm till minskad genomfartstrafik, vilket möjliggör en omvandling av befintliga trafikleder till mer stadsmässiga gaturum. Utbyggnaden av tunnelbanan förbättrar områdets regionala och lokala tillgänglighet.

Planprogrammet ger även förutsättningar att i ett tidigt skede samordna hanteringen av schaktmassor från tunnelbaneutbyggnaden. Massorna föreslås användas för att bygga upp marken inom programområdet för att kunna hantera skyfall och dagvatten som en del av grundstrukturen.

Syfte

Programmets syfte är att ge ett ramverk för att utveckla Älvsjödalen till en regional och lokal målpunkt. En tät, urban och klimatsmart stadsdel med trygga stadsrum, höga vistelsevärden och en blandning av bostäder, arbetsplatser, skolor, förskolor, idrott, parker och torg. Älvsjödalen ska vara väl sammanlänkad med omgivande stadsdelar och grönområden. Det kollektivtrafiknära läget ska bidra till hållbart resande och minskat bilberoende. Kultur- och naturvärden ska lyftas fram och utvecklas till värdekärnor. För att uppnå en ekologiskt och ekonomiskt hållbar struktur ska redan ianspråktagen mark med bästa förutsättningar användas effektivt.

Ett strategiskt program med flexibilitet

Älvsjödalen kommer utvecklas under lång tid. För att möjliggöra stadsutveckling krävs strategiska ställningstaganden kring hantering av skyfall och trafik samt avveckling av mässan.

En grundstruktur av gator som kopplar till omgivande stadsdelar och en omvandling av dagens trafikleder till stadsgator är nödvändig för att väva samman söderort. En höjdsättning av gatunätet och det omgivande parkområdet för att hantera stora mängder vatten vid extremväder är också nödvändigt.

För att möjliggöra olika framtida innehåll och ta höjd för eventuell ny kunskap och förändrade riktlinjer medger programmet i övrigt en hög grad av flexibilitet. Förslaget som presenteras i program för Älvsjödalen med cirka 7 OOO bostäder och 15 OOO arbetsplatser visar en möjlig stadsutveckling inom grundstrukturens ramverk.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Vy mot nordväst. Programområdet är stort, cirka 90 hektar. Det präglas av barriärer i form av trafikleder, järnvägsspår och storskalig infrastruktur. De låglänta delarna med svåra grundläggningsförhållanden utgörs av grönytor. Sjöängen i öster utgör till stor del en så kallad kolkälla.

Godkänt dokument Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Planeringsunderlag

Stadsutvecklingen i Stockholm utgår från ett antal styrdokument. I dessa dokument beskrivs strategier för hur Stockholm ska växa samtidigt som befintliga kvaliteter ska värnas och utvecklas.

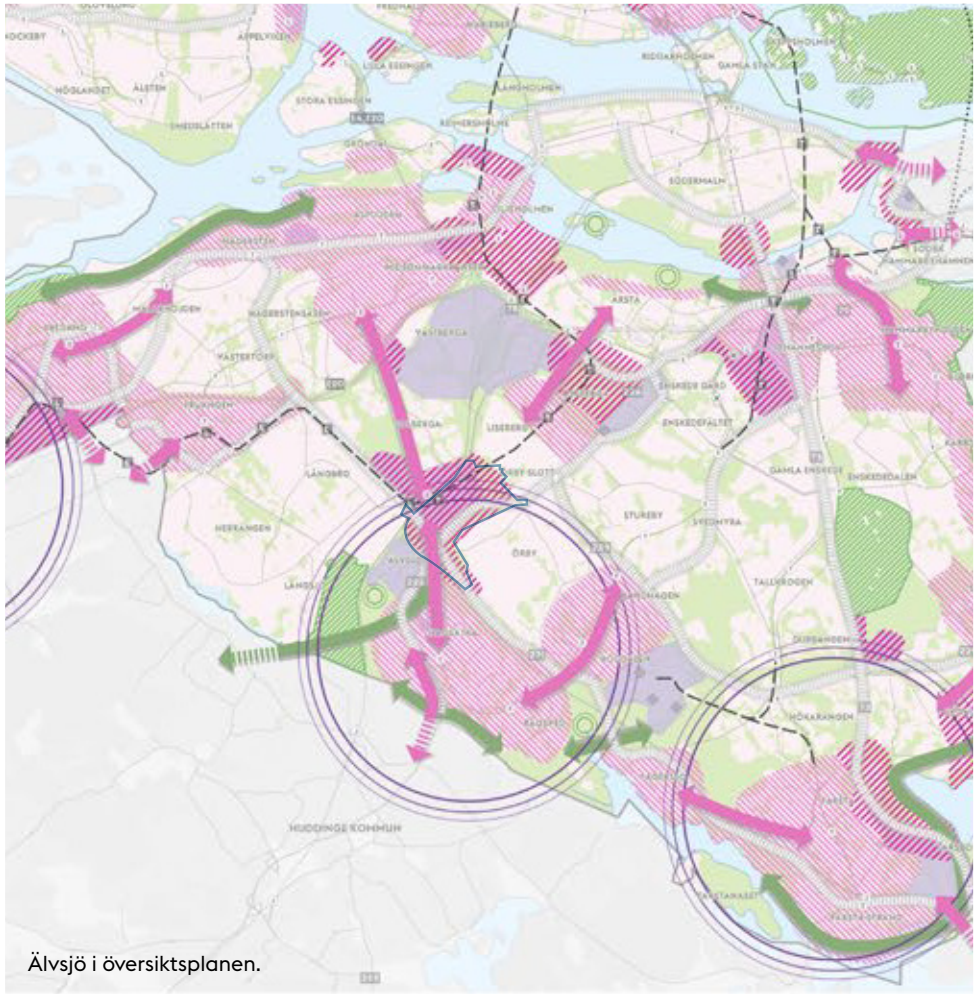
Regional utvecklingsplan, RUFS 2050

RUFS 2050 är en strategisk plan med ett långsiktigt perspektiv som syftar till att hantera Stockholmsregionens långsiktiga utmaningar och stärka regionens potential. I RUFS 2050 pekas Älvsjö ut som ett möjligt läge för ny regionalstation för att komplettera länets befintliga regionaltågsstationer och bidra till att stärka och öka tillgängligheten till de regionala stadskärnorna.

Översiktsplan

Stockholms översiktsplan betonar att Stockholm ska växa som en tät, sammanhållen, klimatsmart och tålig stad där bebyggelse och grönstruktur samspelar och ger förutsättningar för goda livsmiljöer. Staden ska byggas för att minska resbehovet och gynna gång, cykel och kollektivtrafik. Långsiktig stadsutvecklingspotential ska tillvaratas genom effektivt nyttjande av marken.

Översiktsplanen beskriver Älvsjös stadsutvecklingsmöjligheter. Genom tunnelbana till Älvsjö från Fridhemsplan samt Spårväg syd kommer platsen att vidareutvecklas som regional målpunkt. Delar av Älvsjö bedöms kunna omvandlas till en stadsdel med hög täthet och ett stort antal nya arbetsplatser, bostäder, service, offentliga rum, kultur och idrott. Översiktsplanen pekar ut viktiga strategiska samband mellan fokusområdet i Hagsätra-Rågsved och Älvsjö samt Älvsjö och Telefonplan genom Solberga. Sambanden mellan Hagsätraskogen och Älvsjöskogen behöver stärkas.



Älvsjö i översiktsplanen.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Byggnadsordningen
Stockholms byggnadsordning är ett kunskapsunderlag som bidrar till att stärka helhetsbilden av Stockholms stadslandskap och stadsbyggnadskaraktärer.

Arkitekturpolicy
Stockholms arkitekturpolicy berör planering i alla skalor, från den stora skalan, staden och området, liksom utformning av enskilda byggnader och dess detaljer, och skapar därmed förutsättningar för en väl gestaltad helhetsmiljö när staden växer. Policyn är ett syskondokument till Stockholms byggnadsordning.

Grönare Stockholm
Riktlinjer som beskriver hur stadens ska arbeta långsiktigt med parker, naturområden och tillgodose behovet av ekosystemtjänster.

Miljöprogram 2030
Strategierna formulerar stadens strategiska inriktning inom miljö- och klimatområdet. Handlingsplan för biologisk mångfald och för klimatanpassning finns som bilaga.

Framkomlighetsstrategin och strategi för offentliga rum
Strategierna visar hur stadens gator och torg ska omfördelas för att möta ökad efterfrågan på resor, leveranser och attraktiva offentliga miljöer. Gång, cykel, kollektivtrafik och godstrafik ska prioriteras för effektiv förflyttning.

Parkplaner
Parkplanerna för Älvsjö och Enskede-Årsta-Vantör är vägledande dokument som beskriver hur grönstrukturen inom stadsdelsområdet ska vårdas och utvecklas för framtiden.

Dialog
En tidig dialog genomfördes 2015 med boende, besökare och näringsidkare i området samt stadens berörda förvaltningar. Slutsatser i dialogen var att området behöver sammanlänkas, att mässan upplevs som en barriär, samt att mobilitet, orienterbarhet och trygghet är viktigt. Behov fanns av offentliga platser, skolor, handel, service och en aktiv fritid. Dessutom framkom att området ansågs sakna en gemensam identitet. Resultaten och slutsatserna i den tidiga dialogen har varit ett viktigt underlag i framtagningen av visionen och programförslaget.

Beslut och pågående projekt
Stockholmsmässan
Stockholmsmässan i Älvsjö ska avvecklas vilket ger plats åt en omfattande stadsutveckling. Mässan blir kvar på platsen under ett antal år tills dess en ny plats hittas för verksamheten.

Tvärförbindelse Södertörn
Trafikverket inväntar regeringens beslut om hur och när Tvärförbindelse Södertörn ska fortlöpa. Projektet syftar till att etablera ett sammanhängande transportstråk som stärker framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i regionen, med särskild betydelse för godstransporter.

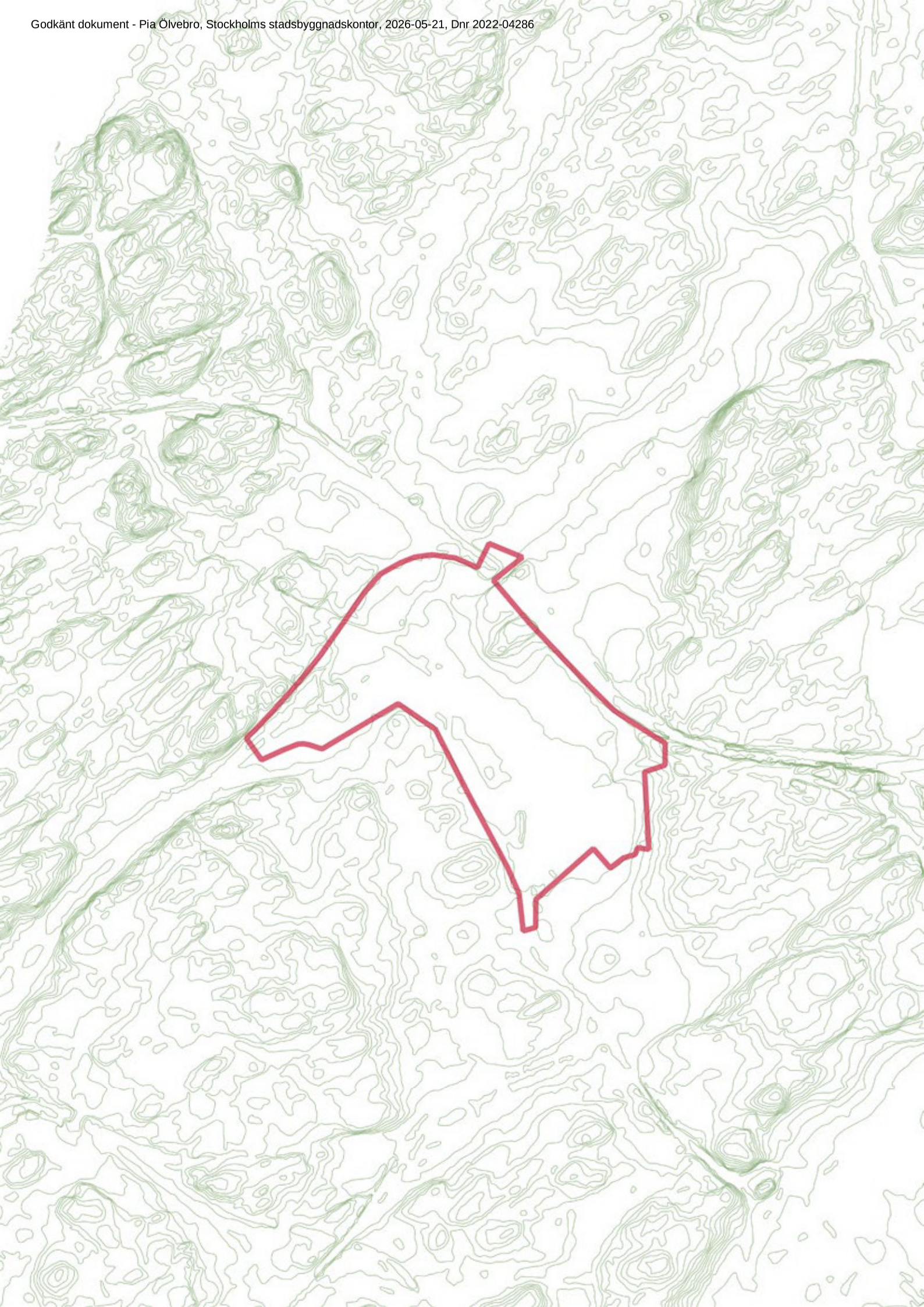
Tunnelbanan
Tunnelbanans nya gula linje från Fridhemsplan till Älvsjö byggs som en del av Sverigeförhandlingen. Den beräknas tas i drift runt år 2035.

Mässtunneln
Byggnationen pågår av en avloppstunnel från Älvsjö till Liljeholmen som kommer att omhänderta programområdets avloppsvatten och minska risker för översvämningar vid kraftiga regn. Den beräknas tas i drift år 2030.

Regionaltågsstopp i Älvsjö
En stärkt bytespunkt i söderort är central för att förbättra den regionala tillgängligheten och knyta området närmare Södermanland och övriga Södertörn. En utvecklad bytespunkt med flera trafikslag, såsom pendeltåg, regionaltåg, tunnelbana, spårväg och expressbussar kräver hög kapacitet och god funktion. En sådan bytespunkt kan stödja den regionala tillgängligheten och bidra till en mer balanserad utveckling av stad och transportsystem.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

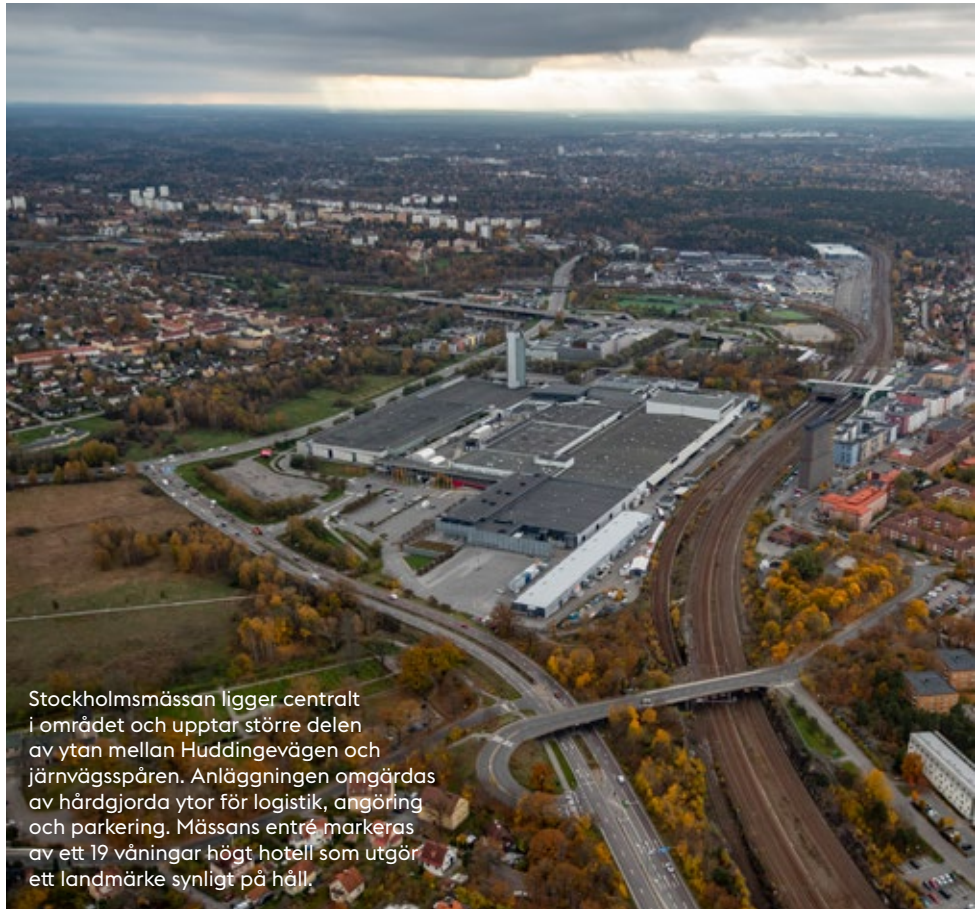
Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

FÖRUTSÄTTNINGAR

Stadsliv och stadsstruktur



Stockholmsmässan ligger centralt i området och upptar större delen av ytan mellan Huddingevägen och järnvägsspåren. Anläggningen omgärdas av hårdgjorda ytor för logistik, angöring och parkering. Mässans entré markeras av ett 19 våningar högt hotell som utgör ett landmärke synligt på håll.

Stads- och landskapsbild

Programområdet utgörs idag av ett splittrat stadslandskap. Storskaliga trafikleder och verksamhetspräglad bebyggelse omgiven av logistikytor dominerar området. Trafiklederna och mässans storskaliga anläggning bildar stora barriärer som delar upp söderort.

Grönområdena består till största del av öppna, bullerstörda ytor med låga vistelsevärden. I delar finns även kulturhistoriska miljöer och mer omhändertagna parkrum, så som Älvsjö gård, Brännkyrka kyrka och Turingeparken.

Landskapets geologi, topografi och landformer har i hög grad påverkat markanvändningen. Bebyggelsen har koncentrerats till de högre markpartierna, medan de stora trafiklederna följer dalgångarnas riktning. Dalgångarnas öppenhet gör att det tidigare jordbrukslandskapet fortfarande är avläsbart. Fuktiga ängsmarker i dalgångens lågt belägna delar vittnar om områdets historia som gammal sjöbotten.

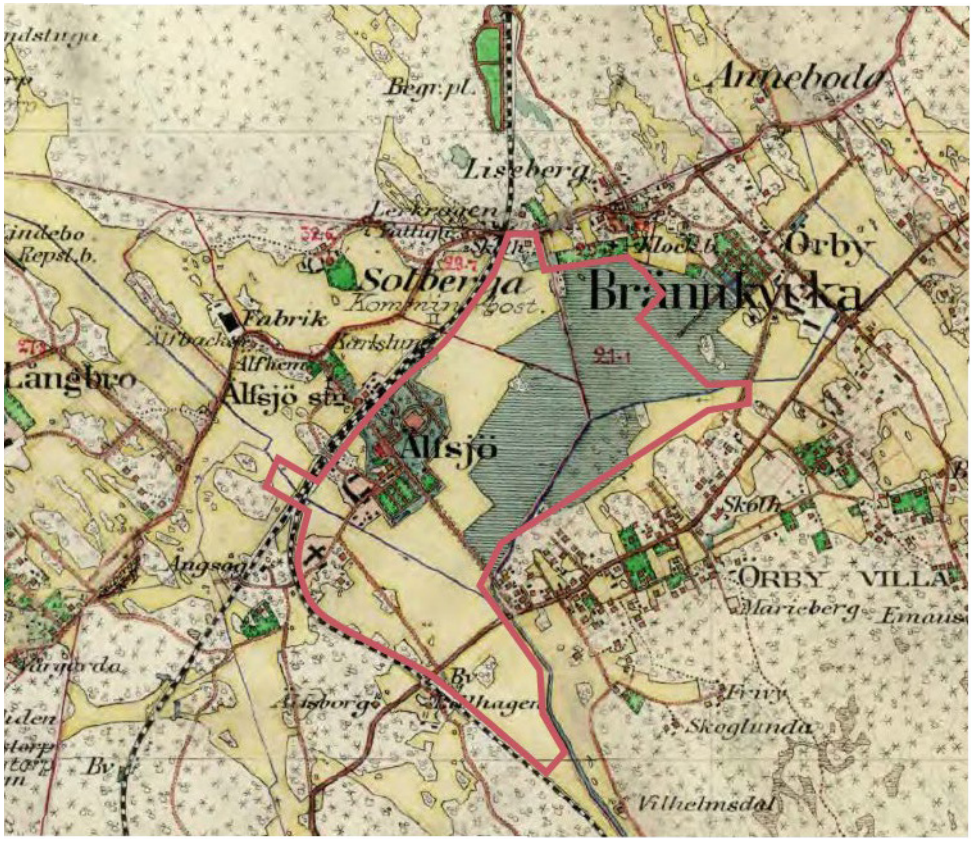
Programområdet angränsar till områden med olika bebyggelsekaraktärer; Örby och Älvsjö villastad, tunnelbanestaden Hagsätra och Älvsjö verksamhetsområde. Området väster om Älvsjö station består av en mer stadsmässig kvartersbebyggelse med blandade funktioner. De omgivande stadsdelarna vänder sig inåt utan tydliga kopplingar mot dalgången.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Vy mot öster. Spårområdet, Magelungsvägens vägbro med påfartsramper och Älvsjö idrottsplats i förgrunden. Mässvägen leder från idrottsplatsen till Stockholmsmässans entré där det höga hotellet utgör ett landmärke.

Godkänt dokument - Pia Olvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04186



Utsnittet från Häradsekonomiska kartan från 1901-06. Älvsjö gård med park, Brännkyrka kyrka och Örby slott runt den utdikade sjön mitt i bild. Stambanan och Nynäsbanans sträckningar i väster. Örby villastad syns längs Gamla Huddingevägen. Bild: Rikets allmänna kartverks arkiv, Lantmäteriet.

Kulturhistoriska värden

I området finns rester från ett rikt kulturlandskap. Brännkyrka kyrka byggdes på 1100-talet och har sedan dess byggts om och utvidgats i omgångar. Sjöängen, söder om Brännkyrka, var ursprungligen en sjö, förbunden med Hammarby sjö, Årstaviken och Magelungen. På medeltiden nåddes området sjövägen, via en indirekt förbindelse till Östersjön.

När landhöjningen och Stockholms tillväxt förändrade landskapet bröts vattenförbindelsen, och Göta landsväg anlades. Kyrksjön fanns dock kvar. Vägen skapade goda förutsättningar för Brännkyrka kyrkas utveckling. Under 1500- och 1600-talen byggdes Älvsjö gård och Örby slott, båda med parker som sträckte sig ner till sjön. Sjön dikades ut i omgångar under 1800-talet för att skapa jordbruksmark. Sjöängens öppna landskap är fortfarande viktig för upplevelsen av kyrkomiljön.

Under sista delen av 1800-talet och under 1900-talet omvandlades området från landsbygd till stad. Ännu en gång på grund av Stockholms tillväxt. Stambanans invigning 1862 och Älvsjö stations öppnande 1879 bidrog till områdets utveckling. Jordbruket avvecklades efter 1968 då Älvsjö gård köptes av S:t Eriksmässan. Vid 1970-talets början anlades nya trafikleder, bland annat Huddingevägen och Magelungsvägen. Sedan 1970-talet har mässanläggningen byggts ut i omgångar.

Trots tillägg i form av trafikleder längs dalgångarna och storskalig bebyggelse från 1970-talet och framåt präglas området fortfarande av en öppenhet som speglar jordbrukslandskapet. Älvsjö gård, Brännkyrka kyrka och Örby slott är den enda bevarade bebyggelsen från tiden inom och i närheten av programområdet.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Älvsjö gård med sjön i förgrunden sedd från nordost, där mässan nu finns. Teckning av Knut Lindorm-Posse 1813. Bild: SSM

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Brännkyrka kyrka med Sjöängen i förgrunden.



Älvsjö gård med park sett från nordöst.

Kulturhistoriskt känsliga miljöer

Älvsjödalen innehåller och omges av miljöer med varierande känslighet för förändringar. Det historiska jordbrukslandskapet bedöms som viktigt att kunna utläsa även vid en utveckling av området. Älvsjö gård har stora kultur-, byggnads- och parkhistoriska värden, liksom Brännkyrka kyrka och dess omgivning. Även Sjöängen, där den tidigare Brännkyrkasjön låg, bedöms som känslig för förändringar. För att fortsatt kunna utläsa sjön är Sjöängen, Turingeparken, Råby gärde samt Råbyvägen som illustrerar mötet mellan högre terräng och tidigare strand viktiga att ta hänsyn till. Ny bebyggelse behöver hålla respektavstånd till Örby slott, Älvsjö gård, Brännkyrka kyrka och Örby villastad för att beakta viktiga siktlinjer.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Integration- och genhetsanalys

Integrations- och genhetsanalyser visar hur människor rör sig i staden och synliggör platser med goda förutsättningar för ett aktivt stadsliv. Integrationsanalys mäter hur tillgängligt ett område är i gatunätet. En gata eller plats med hög integration är lätt att nå från många andra platser i systemet och tenderar att generera höga rörelseflöden. Genhetsanalys visar vilka stråk som oftast används vid korta förflyttningar och hjälper till att förstå hur rörelse sker effektivt. Analysen mäter förhållandet mellan den faktiska sträckan längs gatunätet och fågelvägsavståndet. En hög genhet innebär att rörelsen kan ske utan onödiga omvägar.

Integrationsanalys

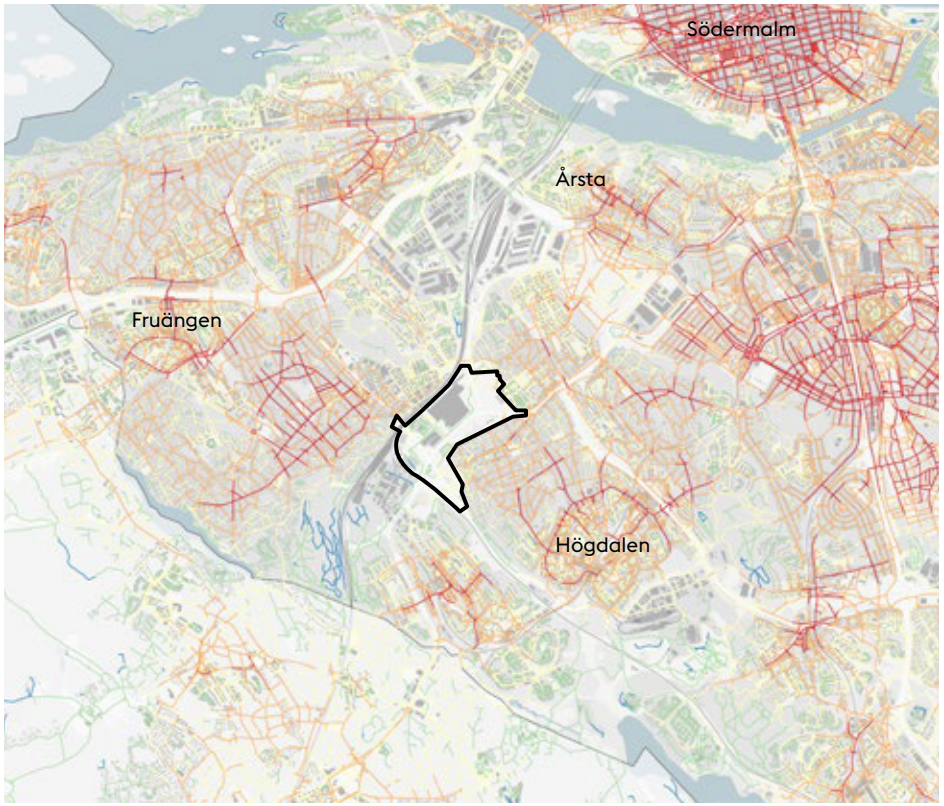
Integrationsanalyser har gjorts för lokal nivå och i ett större geografiskt område.

På lokal nivå visar analysen en låg integration av gång- och cykelnätet. Stora vägar, järnvägsspår och mässans anläggning skapar tydliga barriärer. Dessa gör det svårt att ta sig igenom området på ett enkelt sätt. Rörelsen sker därför främst runt, snarare än genom området. Området är svagt kopplat till omgivande stadsdelar.

När analysen görs på ett större område syns fler stråk inom analysområdet. Eftersom många delar av staden är väl sammankopplade på längre distanser ökar antalet nåbara målpunkter inom fem kilometer. Analysen visar att programområdet, tillsammans med Västberga och Älvsjö industriområde, utgör en barriär i nord-sydlig riktning, längs Stambanan, för större delen av söderort.

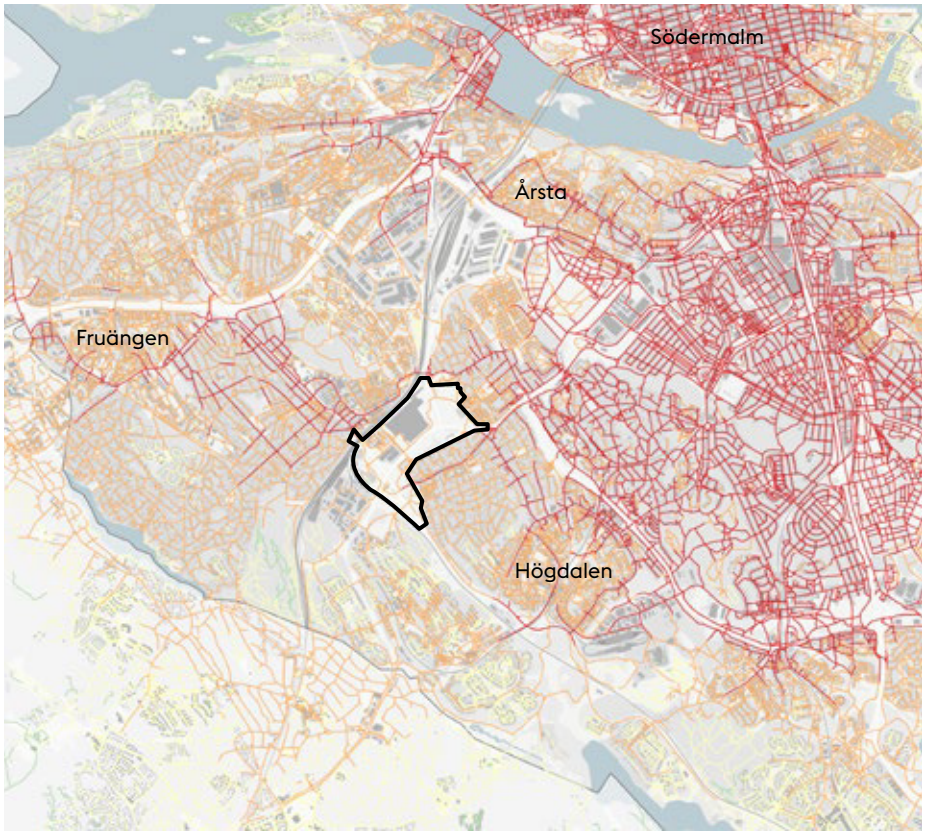
Genhetsanalys

Genhetsanalys har gjorts för ett större geografiskt område. Den visar att gång- och cykelvägar utanför programområdet troligtvis har högre flöden. Detta bekräftar bilden av ett område med låg genhet. Rörelsen leds runt barriärerna snarare än genom dem, vilket innebär att den faktiska sträckan är betydligt längre än fågelvägsavståndet.

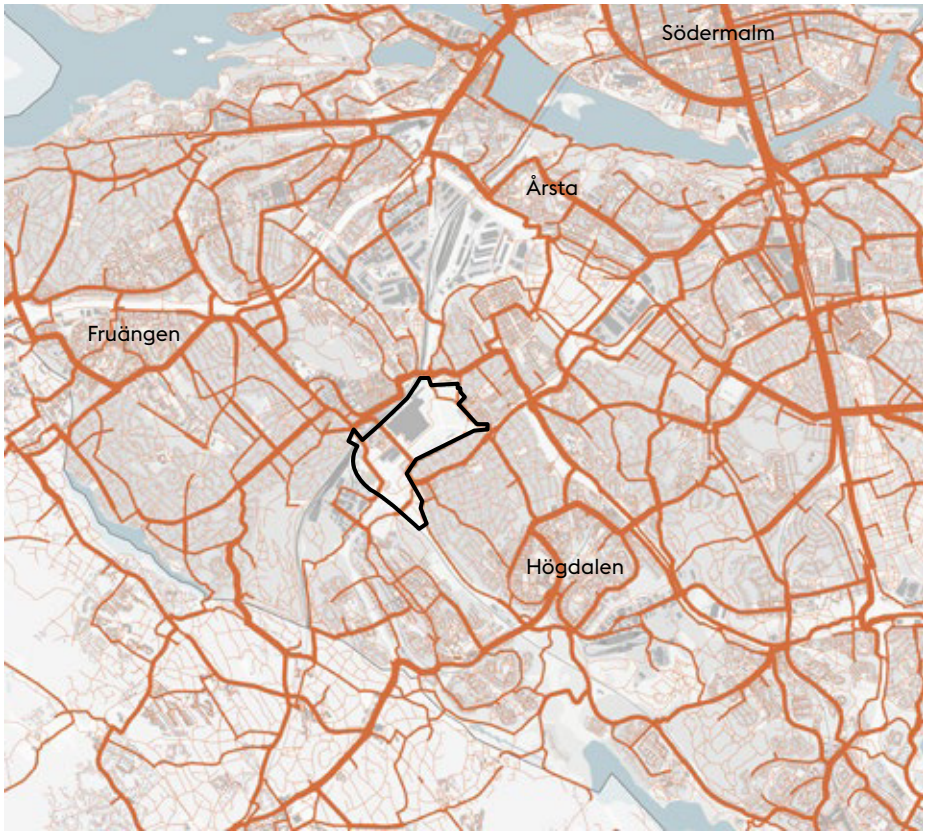


Integrationsanalys med 1 kilometers radie visar hur tillgängliga olika delar av gång- och cykelnätet är på lokal nivå. Programområdet präglas av låg integration. Barriärer som stora vägar, järnväg och mässans anläggning begränsar kopplingarna till omgivande stadsdelar.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Integrationsanalys med 5 kilometers radie visar hur väl olika delar av gång- och cykelnätet hänger ihop i ett större geografiskt område. Fler stråk framstår som väl integrerade (rödare) eftersom de når fler platser inom 5 kilometer. Programområdet är fortsatt sämre sammankopplat än omgivningen, men framstår som bättre integrerat i det större nätverket jämfört med analysen på 1 kilometer.



Genhetsanalys visar vilka stråk som oftast används vid korta förflyttningar i gång- och cykelnätet. Analysen visar att de genaste vägarna går runt programområdet, vilket tyder på att genomströmningen är låg. Inom programområdet finns två stråk med medelhög genhet, men de utgör inte de naturligaste eller mest använda vägarna för rörelse genom området.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Bostäder
Inom programområdet finns cirka 280 hyresrätter. Bostäderna består av studentbostäder och SHIS-bostäder.

Arbetsplatser
Inom programområdet finns verksamheter i form av kontor, hotell, handel samt Stockholmsmässan. Mässanläggningen upptar cirka en fjärdedel av programområdet. Övriga verksamheter är lokaliserade i anslutning till Magelungsvägens påfartsramper. Lokalytan för kontor uppgår till cirka 14 000 kvadratmeter. Industrimark upptar cirka 27 000 kvadratmeter. Programområdet angränsar i sydväst mot ett depå- och verksamhetsområde.

Skolor, förskolor
Idag finns en kommunal och två fristående förskolor inom programområdet. Närmast belägna grundskola är Sjöängsskolan, som angränsar till programområdet i öst. Grundskolor finns även i Älvsjö och Örby.

Barnperspektiv
Idag finns få målpunkter för barn inom programområdet. Både inom och utanför programområdet råder det brist på lekplatser, och de som finns har i huvudsak låga rekreationsvärden. De få kopplingarna skapar långa avstånd och försvårar för barn att röra sig både inom området och mellan omgivande stadsdelar.

Idrott
Älvsjö idrottsplats ligger längs Nynäsbanan i områdets sydvästra del. Idrottsplatsen är bullerutsatt och ligger inramad av järnvägen, Huddingevägen och Magelungsvägen. Inom idrottsplatsen finns en fullstor fotbollsplan, tre mindre och en stor grusplan. Grusplanen används ibland för parkering för mässans besökare. Ytterligare en fullstor fotbollsplan finns i Sjöängen, i anslutning till Sjöängsskolan.

Tillgången till ytor för spontant bollspel är begränsad inom planområdet. Endast en yta för spontant bollspel finns, lokaliserad i Turingeparken. Ytor för andra spontana aktiviteter så som utegym saknas.

Kulturliv
Älvsjö och kringliggande stadsdelar har idag en relativ låg tillgång till kultur. Det gäller såväl kulturlokaler och mötesplatser som produktionsplatser för konst och kultur.

Trygghet
Förutsättningarna för trygghet är idag bristfälliga. Stockholmsmässans stora anläggning skapar tillsammans med de storskaliga trafiklederna fysiska barriärer. Möjligheten att röra sig fritt till och inom området är begränsad. Det gör att området upplevs som isolerat och svåråtkomligt. Den låga befolkningstätheten medför att området är obefolkat under kvällar, helger och semesterperioder. De öppna parkeringsytorna runt mässan är utformade för att hantera stora besöksflöden vid evenemang. När det inte pågår evenemang kan dessa ytor upplevas ödsliga och ogästvänliga.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Kartan visar ortofoto från 2024 med befintlig markanvändning.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Grönstruktur

Områdets grönstruktur består till största del av öppna ytor. Delar av hagmarken har vuxit igen med skog och halvtransparenta trädridåer med trädarter som björk, sälg och hägg.

Sjöängen, belägen söder om Brännkyrka kyrka, är en landskapspark med öppna ängar som övergår i skogsklädd naturmark mot Örby slott. Parken är ofta översvämmad på grund av sin historik som sjöbotten, vilket påverkar dess flora och fauna. I söder övergår området i Råby gärde, ett låglänt gräsmarksområde med tät lövskog. Detta område har låga vistelsevärden då det är fuktigt, skräpigt och bullerutsatt.

Älvsjö gård erbjuder en historisk miljö med en karaktärsfull parkanläggning. Gården omges av stora, gamla ädellövträd och har en kulturhistorisk prägel. Den används främst för konferenser med begränsad tillgänglighet för allmänheten.

Vid områdets utkant ligger Turingeparken, Örbys största park. Parken präglas av slingrande parkvägar, öppna gräsytor, buskage och stora träd. Här finns en lekplats, ett utegym och en bollplan, vilket gör den till en viktig mötesplats. Trots bullerplank är parken bullerutsatt. Dess rekreativa värden är betydelsefulla för de boende i området.

Friyta

Offentliga friytor spelar en viktig roll i staden och ger utrymme för lek, träning, samvaro och avkoppling. Inom programområdet består friytorna främst av parker och naturområden med låga vistelsevärden. Trafikerade vägar och järnvägsspår skapar barriärer som begränsar tillgängligheten till och mellan grönområdena.



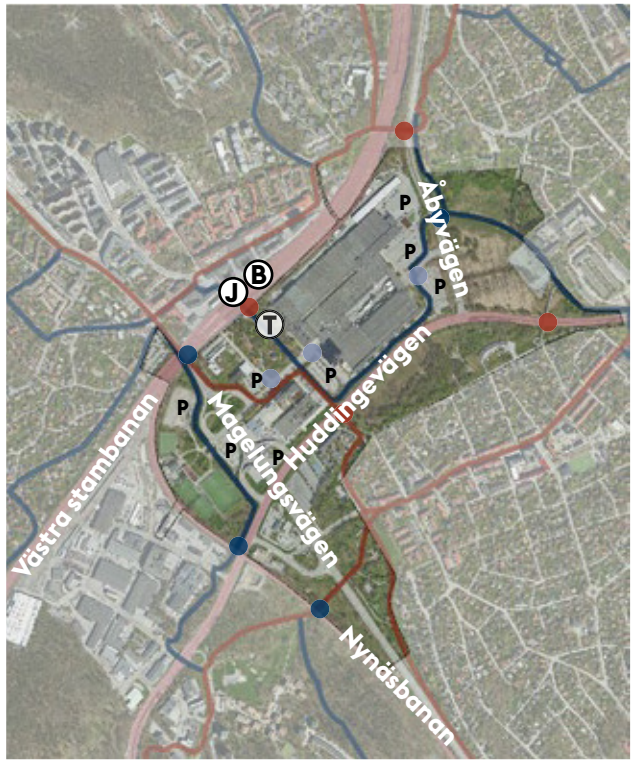




Översta bilden visar Turingeparken. Nedre bilden till vänster visar en bild över Råby gärde. Nedre bilden till höger visar Sjöängen.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Mobilitet



- Gång- och cykeltunnel
- Gång- och cykelbro
- Övergångställe
- Primärt cykelstråk
- Primärt cykelstråk
- Ⓑ Busterminal
- Ⓙ Pendeltågstation
- Ⓣ Kommande tunnelbanestation
- P Markparkering
- Riksintresse för kommunikationer

Gång och cykel

För gång och cykel är förbindelserna få och ofta otydliga. Få korsningar för gång och cykel över stora trafikleder skapar långa omvägar. Älvsjö station har en invändig gång- och cykelväg över järnvägen. Stora nivåskillnader och konflikter mellan gående och cyklister gör att den upplevs svårframkomlig. Gång- och cykelbroar samt tunnlar finns över och under Huddingevägen, Magelungsvägen och Nynäsbanan.

Kollektivtrafik

Älvsjö är en viktig bytespunkt och utgör Sveriges femte största järnvägsstation sett till antal resenärer. Älvsjö station trafikeras av pendeltåg, varav den ena linjen i sydlig riktning trafikerar mot Södertälje och den andra linjen i sydlig riktning mot Nynäshamn. Båda linjerna trafikerar norrut mot Stockholm City och fördelas sedan ut mot Bålsta respektive Märsta/Uppsala.

Två spår finns för genomgående regional- och fjärrtåg. Ett tiotal busslinjer som förbinder Älvsjö med närområdet, Skarpnäck, Kungens Kurva/Skärholmen och Södertörn. Tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan är planerad till 2034. Planering pågår för kapacitetsstärkta kollektivtrafikstråk med spårväg och stomlinje M. Tillsammans stärker satsningarna Älvsjös potential till en regional knytpunkt.

Biltrafik

Dagens vägnät är ett storskaligt trafiklandskap med både planskilda och ett fåtal signalreglerade korsningar. Huddingevägen, Åbyvägen och Magelungsvägen har höga trafikflöden och kan upplevas som barriärer. Trafikverket planerar för en ny motortrafikled, Tvärförbindelse Södertörn, söder om Stockholm. Utvecklingen är en förutsättning för att trafikmängderna inom programområdet ska kunna minska i framtiden.

Parkering

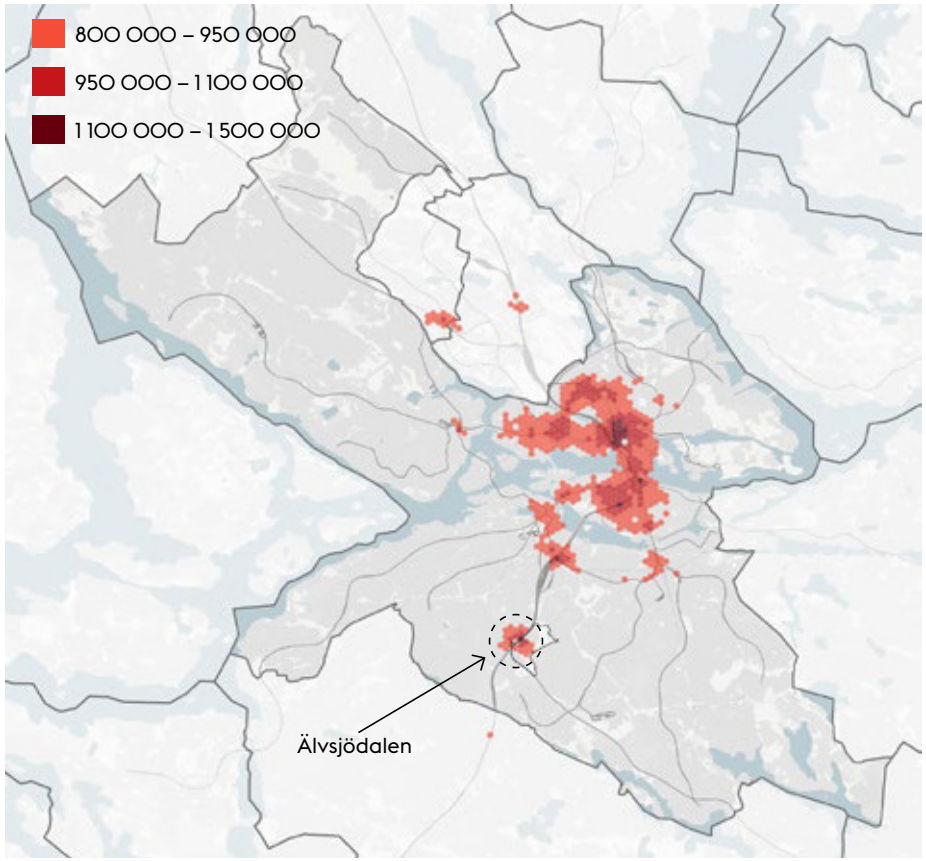
Inom programområdet finns flera stora markparkeringsytor i anslutning till områdets olika verksamheter.

Riksintressen

Programområdet berörs av riksintressen för kommunikationer. Huddingevägen, som Stockholms stad är väghållare för, är av riksintresse med särskild betydelse för regional och interregional trafik. Västra och Södra stambanan, sträckan Stockholm/Älvsjö-Ulriksdal/Sundbyberg, ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T samt det strategiska godsnätet. En zon för framtida spårutvidgning finns längs med järnvägen och är en del av riksintresset. Nynäsbanan är av regional betydelse. Älvsjö station och Älvsjö godsbangård utgör riksintresse.

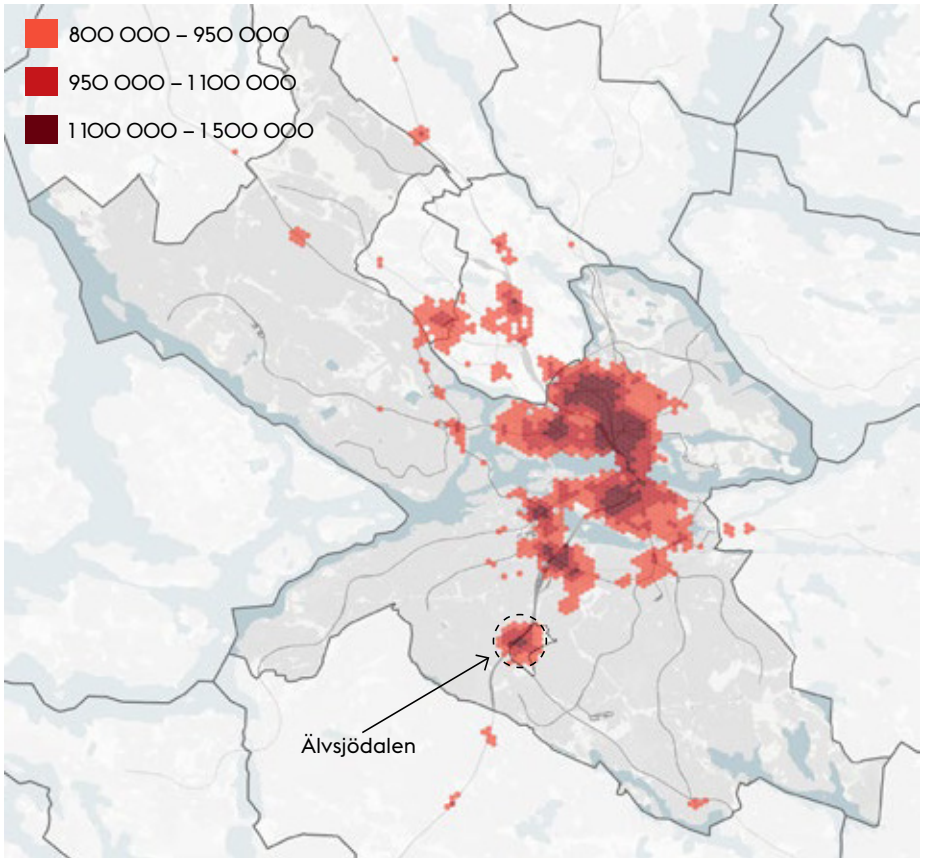
Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Områden nåbara inom 45 minuter av fler än 800 000 kollektivtrafikresenärer – nuläge



Kartan visar målpunkter som fler än 800 000 resenärer når inom 45 minuter med Stockholms kollektivtrafik. Platser som inte syns på kartan kan fortfarande vara väl anslutna, men nås av färre personer inom tidsramen.

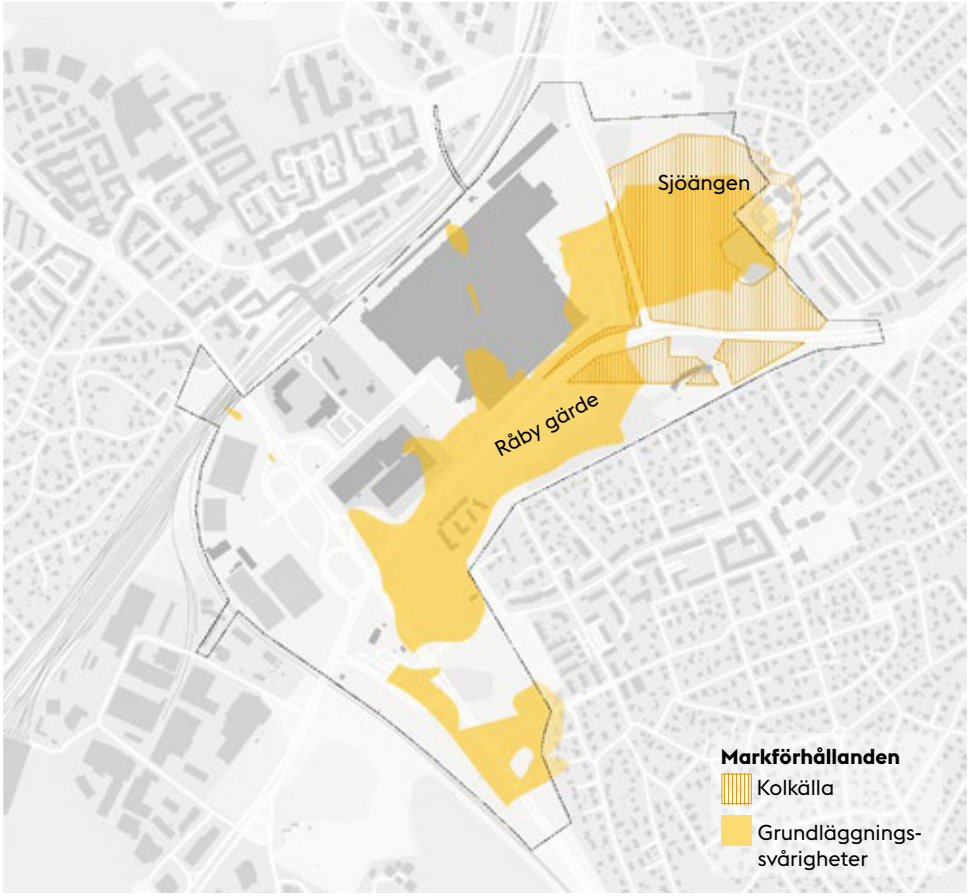
Områden nåbara inom 45 minuter av fler än 800 000 kollektivtrafikresenärer – planerad kollektivtrafik



Kartan visar målpunkter som fler än 800 000 resenärer når inom 45 minuter med Stockholms kollektivtrafik inklusive nya beslutade tunnelbanelinjer, spårväg till Kista och en förlängning av Roslagsbanan till city. Analysen tar inte hänsyn till framtida befolkningsökning, spårväg syd eller stomlinje M.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Miljö och hälsa



Bilden visar ytor där grundläggning är svårare och yta för kolkälla inom programområdet.

Geologi

Programområdet utgörs till stora delar av gammal sjöbotten, vilket präglar jordarterna i området. Området består i betydande utsträckning av organiska jordar i form av kärrtorv och gyttja. De organiska jordarna har en mäktighet på 1 – 3 meter och under dessa finns lösa leror med mäktigheter på upp mot 25 meter. Marken utgörs i övrigt av fyllnadsmassor i området kring Stockholmsmässan och några mindre uppstickande fastmarkspartier med berg i dagen.

Hydrogeologi

Området kring Sjöängen och Råby gärde består av organiska jordar som bildades när Brännkyrkasjön växte igen och dikades ut. Denna naturliga lågpunkt påverkar områdets hydrologi än idag. Den stora lermäktigheten medför ett högt portryck på grundvattnet som finns under leran. Detta påverkar i sin tur grundläggningsförhållandena och innebär en ökad risk för sättningar och jordrörelser.

Kolkälla

De delar av programområdets naturmark som består av torv utgör en kolkälla, vilket innebär att marken i dagsläget avger mer växthusgaser än den lagrar. Om dessa delar av programområdet dikas, torrläggs eller schaktas ytterligare kan det leda till att växthusgaser släpps ut snabbare än om markens lämnas orörd och hålls vattenmättade. För att minska utsläpp av växthusgaser från en kolkälla rekommenderas återvätning. Det kan exempelvis ske genom att naturmarken utgör en del av dagvatten- och skyfallslösningen.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

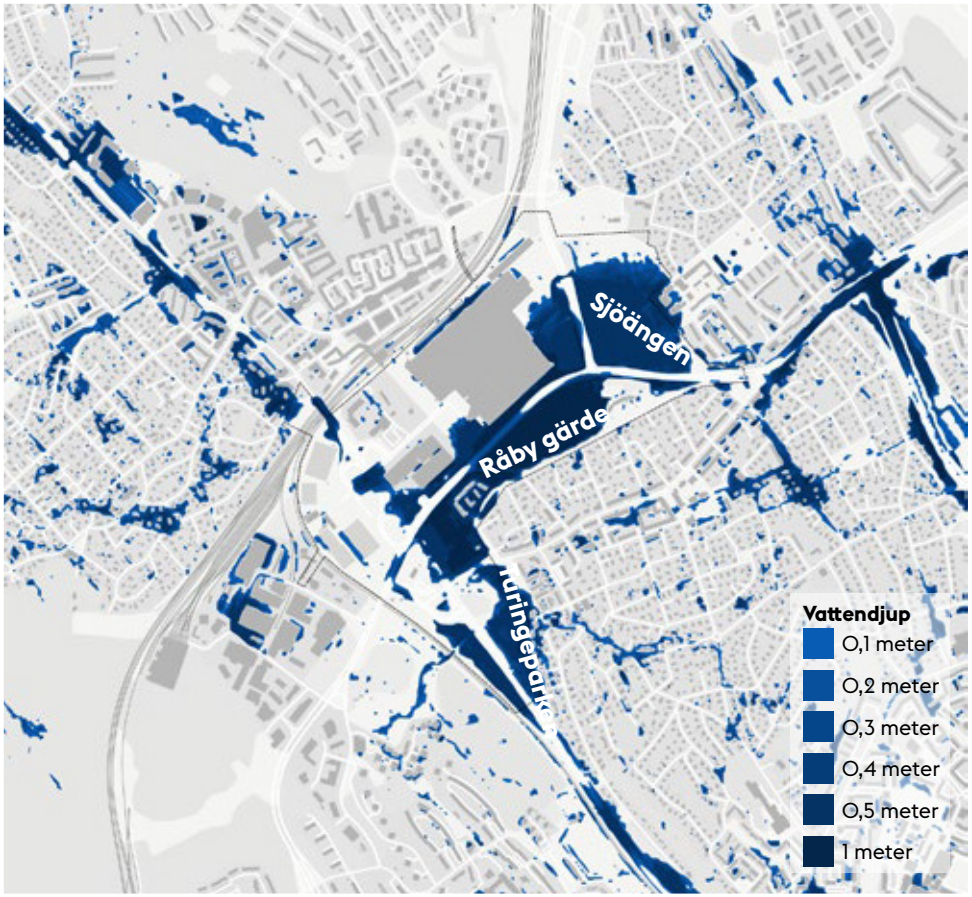
Skyfall

Delar av programområdet utgör naturlig lågpunkt för ett större avrinningsområde. Vid skyfall sker ytlig tillrinning huvudsakligen till de tre större grönområdena; Sjöängen, Råby gärde och Turingeparken. Alla tre är viktiga områden för ytlig fördröjning. De största tillflödena vid skyfall kommer söderifrån. Regnvattnet rinner ner i Turingeparken och Råby gärde och stora delar av parkområdena översvämmas. Avvattningen sker via allmänna vattenledningar och vattentunnlar. På grund av markförhållandena bedöms infiltrationskapaciteten i området vara begränsad.

Utöver ytlig tillrinning tillförs Råby gärde och Turingeparken större vattenvolymer via det allmänna dagvattennätet vid skyfall. Dagvattennätet är inte dimensionerat för att hantera skyfallsflöden, vilket innebär att vid en skyfallshändelse stiger trycknivån i ledningsnätet så att vatten strömmar ut bakvägen via brunnar. Turingeparken och Råby gärde utgör lågpunkt för både det stora ytliga och det ännu större tekniska avrinningsområdet och här sker den huvudsakliga upptryckningen från ledningsnätet.

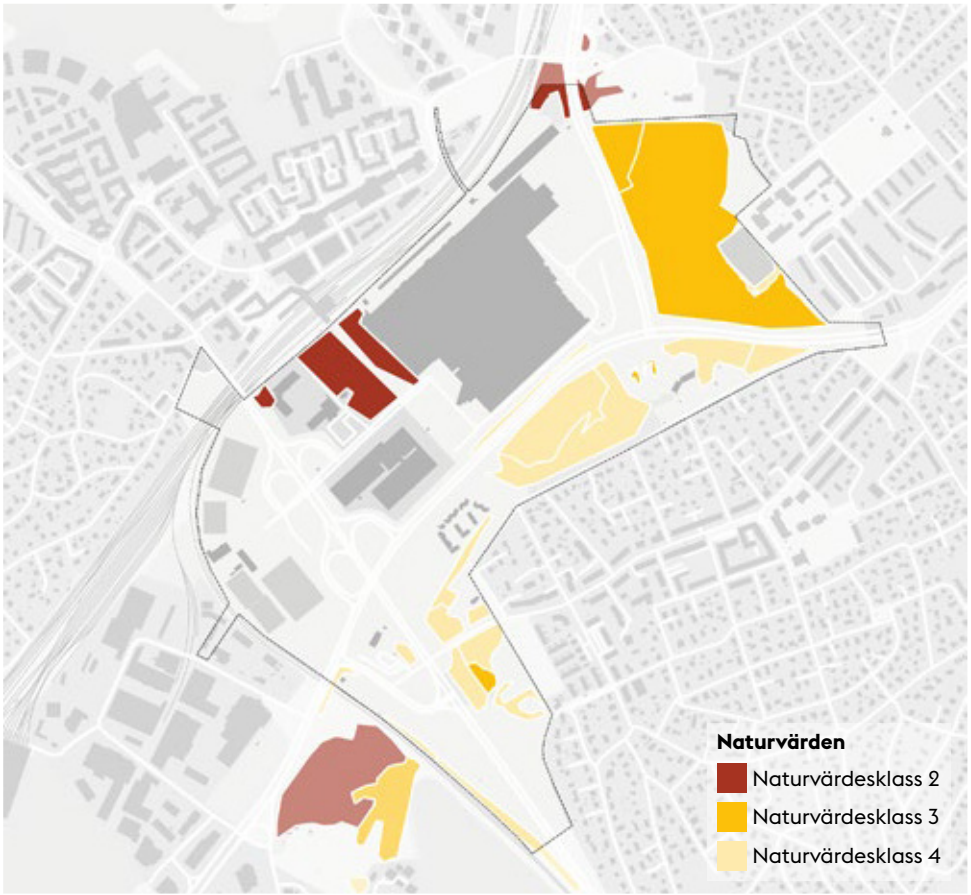
Dagvatten

Programområdet ingår i det tekniska avrinningsområdet för Strömmen, Himmerfjärden och Mälaren-Fiskarfjärden. De delar av programområdet som leds till Strömmen och Himmerfjärden leds via reningsverk och de delar som ingår i Mälar-Fiskarfjärdens avrinningsområde leds i separerade ledningssystem direkt till recipient. Lokala åtgärdsprogram är under arbete för både Strömmen och Mälaren-Fiskarfjärden.



Bilden visar maximala vattendjup och översvämningsutbredning vid klimatanpassat 100-årsregn.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Kartan visar naturvärden som påträffats inom och intill programområdet.

Ekologi

Ett naturvärdesobjekt är ett avgränsat område i naturen som har identifierats för sina ekologiska värden. Naturvärdesklassen anger hur högt detta värde bedöms vara utifrån artvärde och biotopvärde. Cirka 30 procent av programområdet omfattas av någon form av naturvärde. Två objekt med höga naturvärden, fyra med påtagliga värden och tio med visst värde påträffades. Objekt med högsta naturvärde påträffades inte. De högsta naturvärdena finns inom programområdets ekmiljöer. De har goda förutsättningar för biologisk mångfald i form av grova träd, förekomst av hålträd allmän förekomst av död ved samt förekomst av bärande och blommande buskar och träd.

Skyddade arter

Inom området har fågelarter som återfinns i urbana naturmiljöer påträffats. Exempelvis björktrast, gråsparv och ringduva. Områdets grova ekar med håligheter gör att det finns flera skogsduvor som häckar i området, särskilt vid Älvsjö Gård. Tillgång på träd med håligheter och gräsytor gör även att det häckar flera starar i området. Programområdet medger viss möjlighet till födosök för skogslevande fladdermöss. Fyra fladdermusarter påträffades i nord-, syd- och östra delarna av området; nordfladdermus, större brunfladdermus, dvärgpipistrell och gråskimlig fladdermus. Flera pollinatörer som till exempel olika arter av gaddsteklar, skalbaggar och flugor finns i områdets naturmiljöer.

Ekologiska spridningssamband

Programområdet är beläget i närheten av en spridningszon inom stadens ekologiskt särskilt betydelsefulla områden (ESBO) och ingår i habitatnätverket för ädellövskogsarter. Programområdet ligger utanför men angränsar till habitatnätverk för barrskogslevande fåglar.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Markföroreningar

Inom programområdet kan det potentiellt finnas markförorening avseende metaller, petroleumrelaterade föroreningar, PAH, PCB och/eller dioxiner på fyra av 13 fastigheter och pesticider på en fastighet.

Risk för olyckor

Huddingevägen och Åbyvägen är sekundära transportleder för farligt gods. Det innebär att de endast ska användas för målpunktstransport. På både Nynäsbanan och Stambanan sker transporter av farligt gods. Järnvägen innebär också risk för mekanisk påverkan vid urspårning. Utbyggnadsplaner finns för både Nynäsbanan och Stambanan. Det kan i sin tur öka risken med spår närmare programområdet och tätare turer. I Älvsjö verksamhetsområdes östra del finns en anläggning för fordonsgas. Anläggningen planeras att avvecklas.

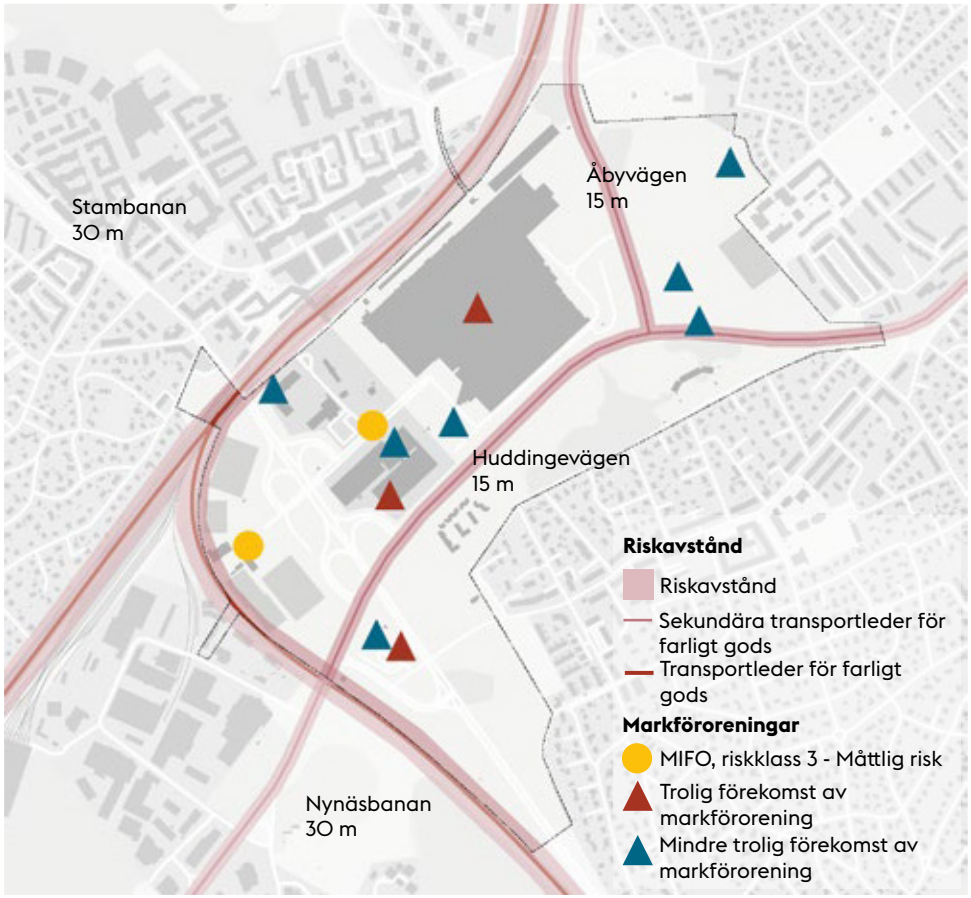
Bebyggelse bedöms kunna uppföras 15 meter från vägkant under förutsättning att brandskyddsåtgärder i ytterväggg vidtas. För bebyggelse längs Nynäsbanan och Stambanan rekommenderas skyddsavstånd om 30 meter.

Buller

Programområdet påverkas av buller från Västra stambanan, Nynäsbanan samt Huddingevägen, Åbyvägen och Magelungsvägen. Ljudnivåerna inom programområdet varierar beroende på avståndet till väg och spår.

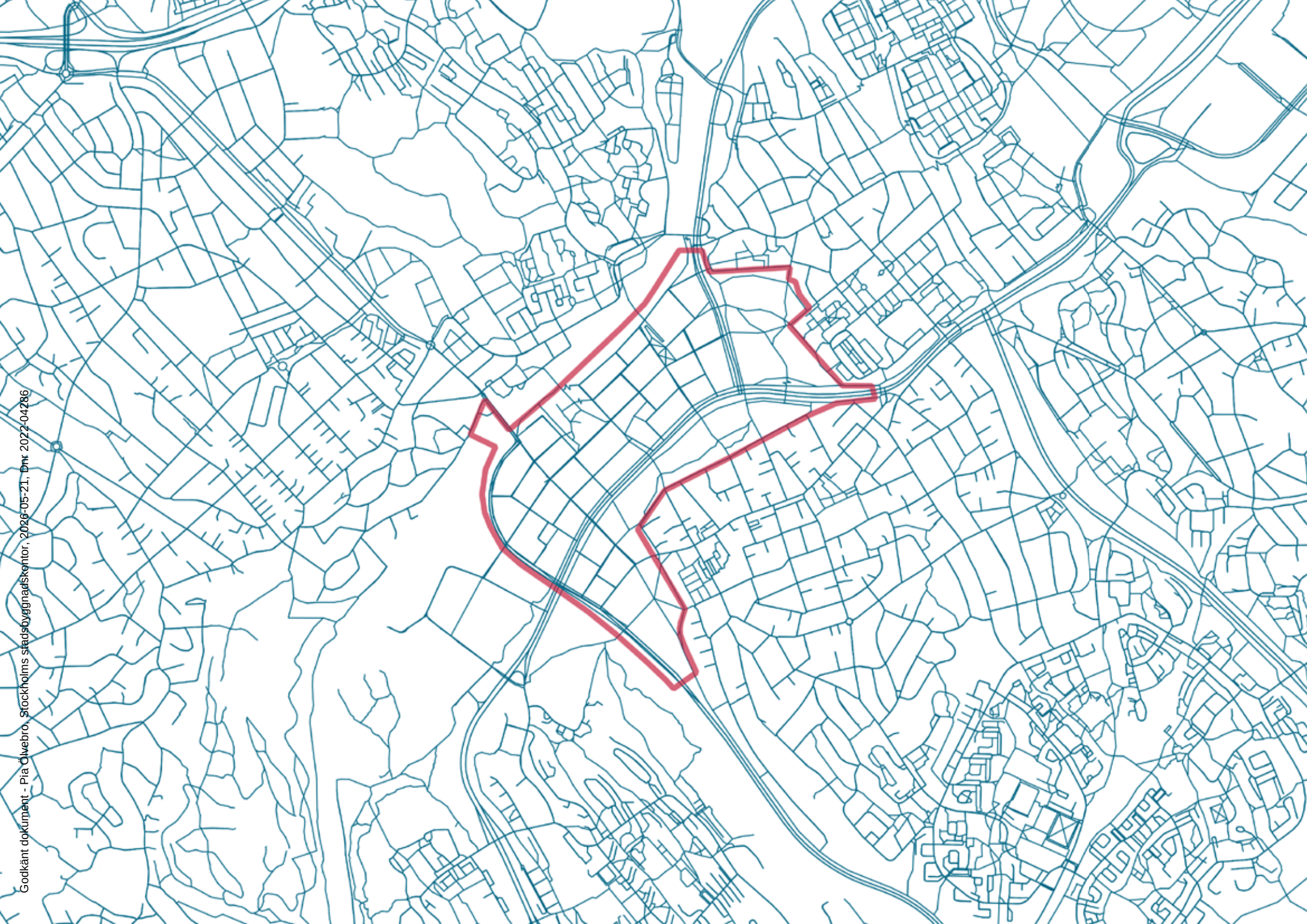
Värmeböljor

Programområdet utsätts regelbundet för temperaturer på 29 till 44° C. I synnerhet området kring Älvsjömässan och Älvsjö IP uppvisar en tendens att nå höga temperaturer. Naturmarken inom programområdet har en svalkande effekt.

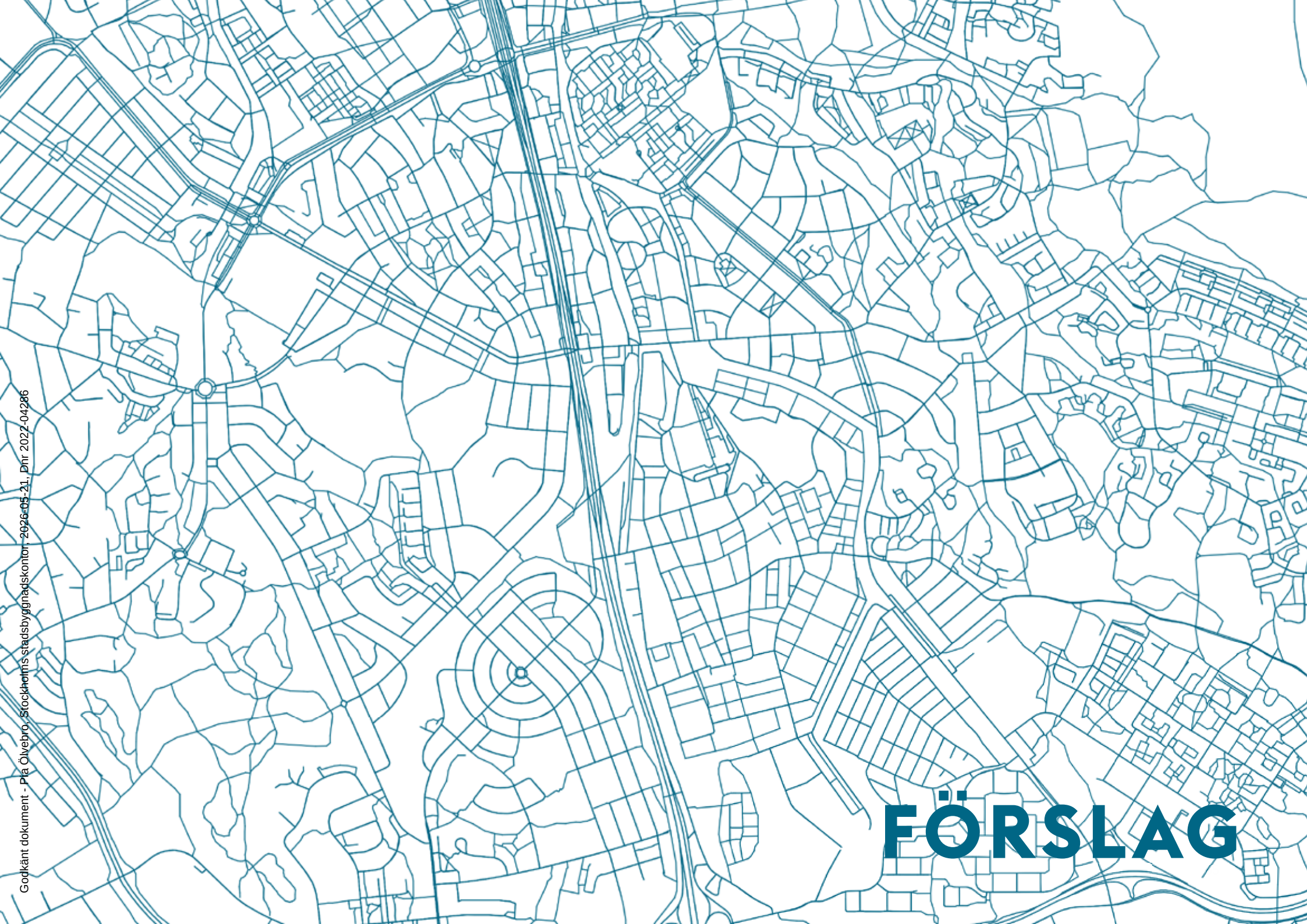


Kartan visar riskkällor och rekommenderade skyddsavstånd till bebyggelse samt potentiella riskobjekt för markföroreningar.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Godkänt dokument - Pia Olvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Teckenförklaring

- Tunnelbana
- Pendeltåg
- Bussterminal
- Nya kopplingar, korsningar och övergångar
- Befintliga kopplingar som bevaras och/eller justeras
- Huvudsakliga idrottsytor
- Möjliga idrottsytor
- Blandning av arbetsplatser och bostäder, stor andel arbetsplatser
- Bostäder
- Lägen för två nya grundskolor
- Lägen för tio nya förskolor
- Mässhall som eventuellt kan behållas och utvecklas för idrott och andra evenemang
- Hotell och studentbostäder föreslås bevaras
- Torg skapas där viktiga stadsstråk korsar Mässvägen
- Kvartersparker
- Fickplatser

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Vision Älvsjödalen

Älvsjödalen en självklar plats för tusentals boende, arbetande och besökare. Med sitt centrala läge är det en attraktiv mötesplats för människor från olika delar av staden. Här flätas stråk av stadspuls med lummiga gator och lugna insidor. Här möts historia och framtid

Pusselbiten som väver ihop söderort
Älvsjödalen ska utvecklas till en regional och lokal målpunkt som ska väva ihop söderort. Med en attraktiv bytespunkt för kollektivtrafik, nya kopplingar till närområdet och en gång- och cykelvänlig miljö blir området en ny mötesplats.

Älvsjödalens varierade bebyggelse skapar trivsel och folkliv både dag och kväll. Med ett brett utbud av verksamheter och fokus på idrott skapas en attraktiv målpunkt såväl lokalt som regionalt.

Alltid nära till grönt och blått
I Älvsjödalen omfamnas den täta staden av en grönblå ryggrad. Ett sammanhängande grönstråk med parker, ängar och vattenspeglar. Platser med olika karaktär lockar unga som gamla besökare.

Oavsett årstid skapas möjligheter för rekreation, lek och motion. En sammankopplande mötesplats i hjärtat av söderort.

Miljömedveten och klimatvänlig stadsdel
Älvsjödalen är en miljömedveten och klimatvänlig stadsdel. Anpassad efter ett förändrat klimat som står rustat för skyfall och värmeböljor.

Genom medveten planering, återbruk och hållbart byggande bidrar Älvsjödalen till minskad klimatpåverkan. Älvsjödalen tar ansvar och gör det enkelt att leva och resa hållbart.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Sammankopplande väv





Grönblå ryggrad





Tät och kontrastrik blandstad





Sammankopplande väv



Nya kopplingar över barriärer och en sammanhängande stadsväv gör Älvsjödalen till en tillgänglig och central plats.

En utvecklad strukturplan med nya kopplingar och ett nät av gator och stråk som väver samman söderort.

Älvsjödalen blir en väl sammankopplad regional och lokal målpunkt i söderort som möjliggör hållbara rörelser till, i och genom en välintegrerad stadsväv. Det goda läge som ges av kollektivtrafiken tas tillvara genom ett utvecklat rörelsenät som ger Älvsjödalen ett mer centralt läge i söderort.

För att uppnå programmets syfte, att utveckla Älvsjödalen till en tät, regional målpunkt med goda kopplingar mellan stadsdelarna, behöver dagens kraftiga trafikbarriärer överbryggas. Gatunätet bildar en robust stomme och kopplingar till de omgivande stadsmiljöernas huvudstråk gör att Älvsjödalen får ett centralt läge i söderort. Överstora vägar föreslås omvandlas till urbana stråk med fler tvärkopplingar och en inbjudande stadsmiljö. Det möjliggör att det utvecklas livfulla stadsrum som får omgivande stadsdelar att växa ihop.

Närheten mellan funktioner och människor skapar förutsättningar för stadsliv. Gatornas olika karaktärer drar nytta av de vistelsekvaliteter som lägena ger samtidigt som de skapar variation i upplevelsen av stadsmiljön.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Stadsbyggnadsprinciper för ett sammankopplat gatu-, gång- och cykelnät



Nya kopplingar väver samman söderort

- För att skapa en sammanhängande stadsväv fångas omgivande gator upp och binds samman till potentiella stråk för flöden genom söderort.
- Nya kopplingar, som minskar glappet i stadsväven, säkerställs genom:
  > En ny gång- och cykelbro över Västra stambanan,
  > En ny gatukoppling under Nynäsbanan mot Älvsjö verksamhetsområde och Hagsätra,
  > Flera övergångsställen samt en planskild sociodukt över Huddingevägen.



Huvudgator, stadsgator och lokalgator bildar stommen

- Huvudgator leder trafiken genom stadsdelen och möjliggöra regionala transporter med bibehållen framkomlighet.
- Stadsgator samlar stadslivet med prioritering av kollektivtrafik, gående och cyklister
- Lokalgator med låg fart skapar lugna boendemiljöer.
- Gatorna dimensioneras med gång-, cykel- och kollektivtrafik i fokus.



Lägen som skapar stadsliv

- Där stadsstråken möts fångas potentialen till möten upp genom att göra plats för tre torg. Bebyggelse orienteras för att möjliggöra ett inbjudande mikroklimat.
- I lokala noder möjliggörs mindre platsbildningar för möten och stadsliv.
- Inbäddat i den lokala miljön, skyddat från buller, möjliggörs soliga kvartersparker med utrymme för lek och grönska.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Nya kopplingar väver samman söderort



För att Älvsjödalen ska bli den pusselbit som läker samman söderort och överbryggar de stora barriärerna behöver nya kopplingar skapas. Stråk i omgivningen förlängs genom nya gator, gångvägar, övergångsställen, undergångar och broar. På så vis skapas en regional och lokal mötesplats. Strategiska samband genom området stärks.

1. Underfart under Nynäsbanan
Mässvägen förlängs åt sydväst med en ny underfart under Nynäsbanan. Den kopplar därefter genom Älvsjö verksamhetsområde och vidare mot Hagsätra. På så sätt kopplas områdets centrala huvudgata, Mässvägen till Hagsätra, vilket stärker det strategiska sambandet enligt översiktsplanen.

2. Gång- och cykelbro över stambanan
En ny gång- och cykelbro föreslås över Västra stambanan. Den utgår från ett av stadsstråken som korsar Mässvägen och leder vidare mot Högdalen. Brons östra fäste ligger vid den mässhall som föreslås bevaras och utvecklas för evenemnag. Väster om spåren landar bron vid Folkparksvägen, som leder vidare mot Telefonplan. Det stärker det strategiska sambandet enligt översiktsplanen.

3. Fler övergångar över Huddingevägen
Utöver nämnda passager tillkommer flera signalreglerade övergångar där fotgängare och cyklister kan korsa Huddingevägen och Åbyvägen. De är placerade för att koppla vidare över Råby gärde söderut via viktiga stråk genom Örby mot Bandhagen, Högdalen och övriga söderort.

4. Sociodukt över Huddingevägen
Områdets park- och idrottsstråk, den grönblå ryggraden som också kopplar till omgivande stadsdelar och naturområden, binds samman över Huddingevägen via en generös gång- och cykelbro, en sociodukt. På ömse sidor vägen leder uppbyggd mark med tillgänglig lutning upp till sociodukten. Den uppbyggda marken fungerar även för att skärma av buller från Huddingevägen.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Huvudgator, stadsgator och lokalgator bildar stommen

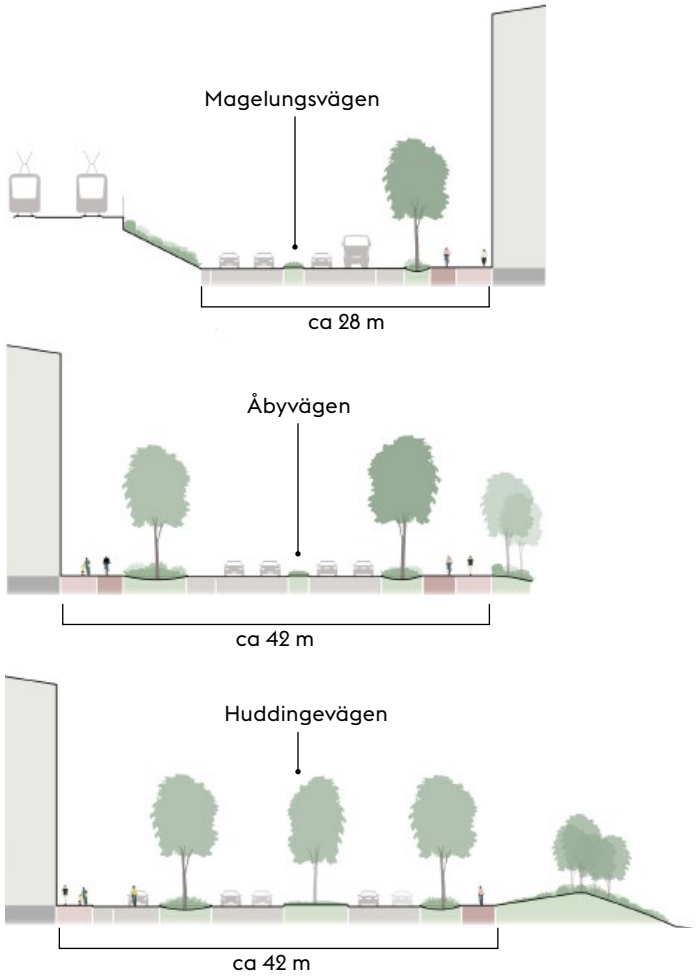
I strukturplanen för Älvsjödalen utgör nätet av huvudgator och stadsgator en del av stommen som är nödvändig för att uppnå vision och mål för stadsutvecklingen. Innanför nätet av stadsgator skapar lokalgator mer stillsamma miljöer utformade för långsamma rörelser och vistelse. De olika gatutyperna har olika funktioner i stadsväven vilket styr föreslagen utformning.

Huvudgator leder trafik genom stadsdelen

Huvudgatorna; Huddingevägen, Åbyvägen och Magelungsvägen är idag trafikleder och föreslås omvandlas till gator med kapacitet att erbjuda framkomlighet för genomfartstrafik av vikt för Stockholmsregionen. Magelungsvägen med påfartsramper rivs och får ett nytt läge intill Nynäsbanan. Huddingevägen behålls i sitt läge, men den planskilda korsningen med Magelungsvägen utgår och signalreglerade korsningar i plan tillkommer. Även Åbyvägen behålls i samma läge som idag.

Huvudgatorna kopplas samman med omgivande gator och omvandlas så att de blir en del av den urbana miljön med trädplanteringar och angöring. Föreslagna korsningar och övergångar över Huddingevägen, samt lägre hastighet, är nödvändiga för att överbrygga barriärer och skapa en sammanhållen stadsmiljö. Samtidigt ska Huddingevägen fortsatt ha tillräcklig kapacitet för regional genomfartstrafik.

Huddingevägen utgör idag och även i framtiden riksintresse för kommunikationer. Ombyggnationen av Huddingevägen ska inte riskera att påtagligt skada riksintresset.



Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Visionsbild av Huddingevägen västerut som föreslås utvecklas till en huvudgata med stadsmässig karaktär.

Godkänt dokument - Pia Olvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

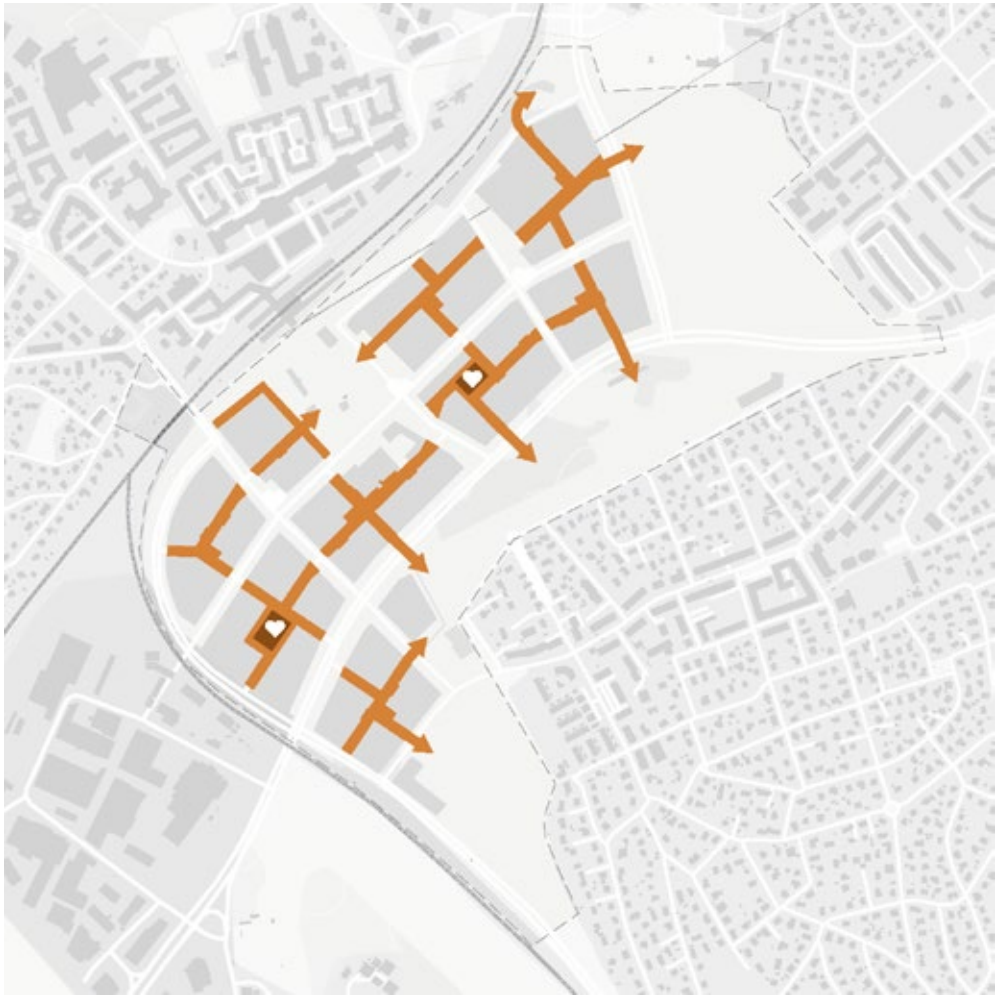
Stadsgator samlar stadslivet
Stadsgatorna fungerar som huvudstråk för gång-, cykel- och kollektivtrafik. De kopplar samman omgivande stråk och utgör den stomme som bidrar till en gen och lättorienterad stadsstruktur. Här koncentreras målpunkter, arbetsplatser och butiker i en livlig stadsmiljö.

Det viktigaste stråket är Mässvägen, som löper genom stadsdelens mitt och kopplar samman torg, viktiga korsningspunkter och leder vidare mot Hagsätra. Två riktningsändringar längs vägen skapar variation i det långsträckta stadsrummet. Med bytespunkten centralt, levande bottenvåningar, busslägen och torg ges goda förutsättningar för ett aktivt stadsliv.

Gatorna utformas så att kollektivtrafikens behov kan samsas med behoven för verksamheter och bostäder. Stadsgatorna innehåller träd och annan grönska, dagvattenhantering och platser för vistelse. De ska utgöra attraktiva och upplevelserika stadsrum.



Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Lokalgator med låg fart skapar lugna rum

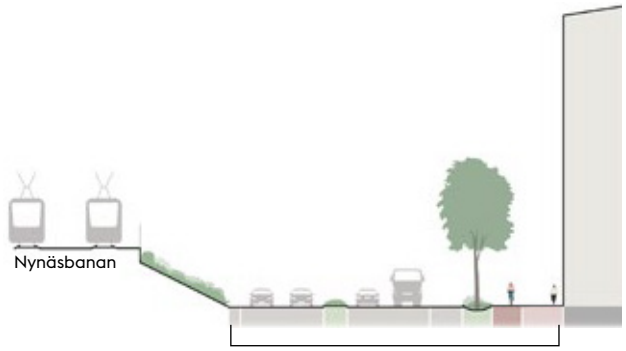
Lokalgatorna bidrar till finmaskigheten i stadsväven och är utformade som lågfartsgator med förskjutna korsningar. Förskjutningen bidrar till ett varierat gaturum, lägre hastighet och mindre spridning av buller från omgivningen. Där lokalgatorna möts skapas lägen för kvartersparker och små fickplatser. Det skapar utrymme för grönska och rekreation nära hemmet i bullerskyddade miljöer. Förgårdsmark, gatuträd och annan grönska skapar levande och omväxlande stadsrum. Det är möjligt att röra sig genom Älvsjödalen via de lugnare lokalgatorna för att ta sig till exempel till skola och förskola eller de större parkerna.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Visionsbild av lokalgata med lugnare tempo och lägre skala. Förgårdsmark längs gatan. Fickplats i förgrunden där två lokalgator möts.

Godkänt dokument - Pia Olvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Magelungsvägen



Stationsgatan

Hållbar mobilitet prioriteras

Gatorna dimensioneras för en hållbar och attraktiv stad med gång-, cykel- och kollektivtrafik i fokus. Åtgärder ska vidtas för minskat bilberoendet och underlättande av hållbart resande.

Hållbart resande ska vara enkelt och smidigt. Programområdets huvudsakliga stadsstråk fångar upp och kopplar samman gång- och cykelstråk i omgivande stadsdelar. De mest intensiva stadsmiljöerna med arbetsplatser och målpunkter koncentreras kring bytespunkten för kollektivtrafik.

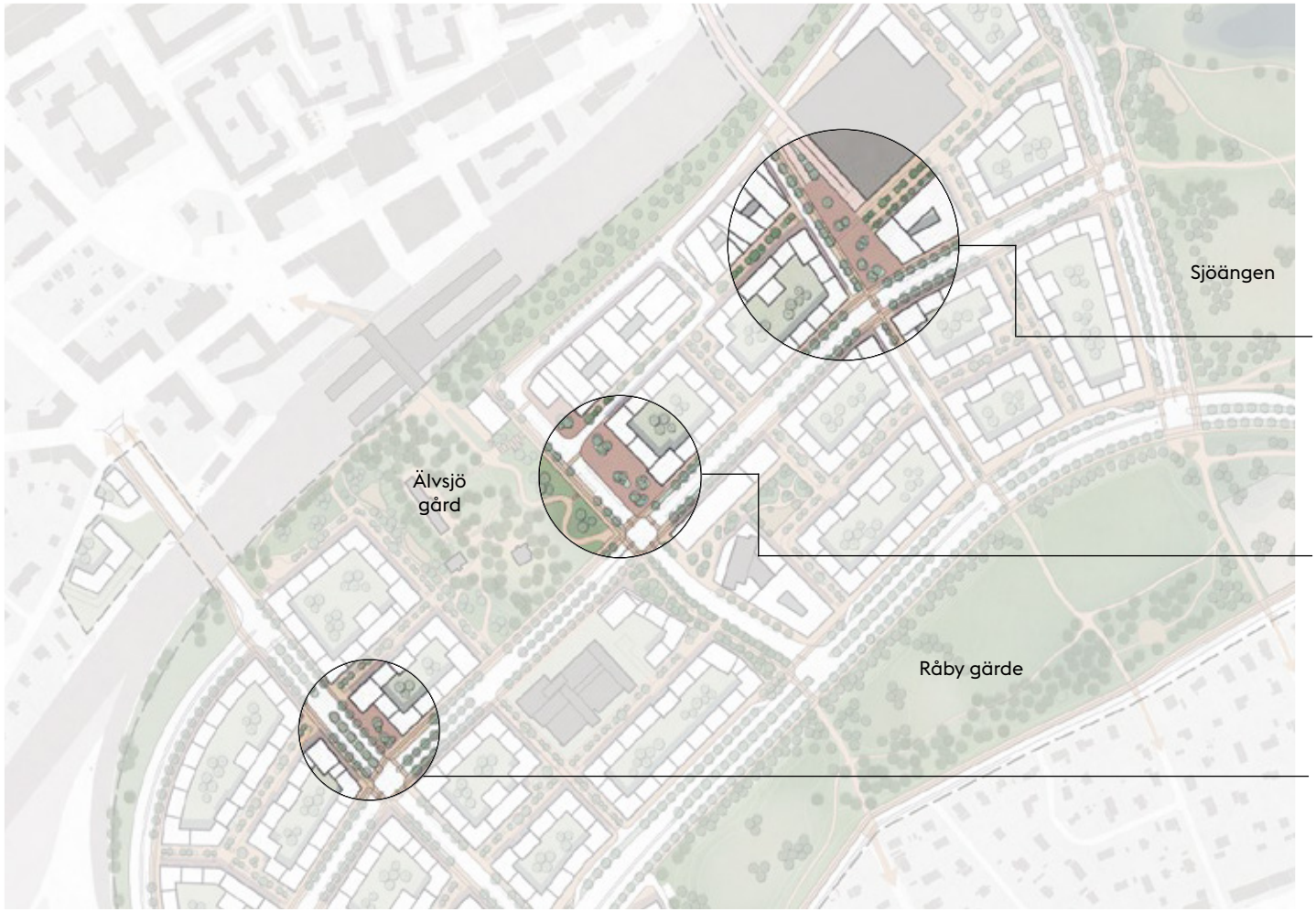
Parkering

De mest ambitiösa nivåerna i gällande parkeringsriktlinjer för Stockholm uppnås bland annat genom en samordning av mobilitets- och parkeringslösningar samt mobilitetsåtgärder som exempelvis bilpooler.

På allmän gatumark kommer endast korttidsangöring och vid behov parkering för rörelsehindrade att möjliggöras. Områdets parkeringsefterfrågan föreslås lösas i strategiskt placerade mobilitetshus, vilket möjliggör ett samnyttjande av parkeringsutbudet samt vissa mobilitetsåtgärder.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Lägen som skapar stadsliv



Där viktiga stadsstråk korsar Mässvägen anläggs tre torg för vistelse och möten. Torgen ska ha väl avvägd storlek och ramas in av bebyggelse med aktiva och öppna bottenvåningar. De ska utformas för goda vistelsevärden med innehåll som attraherar olika grupper och åldrar.

Idrottstorget
Torget fungerar som entréplats till den föreslagna multiarenan och som en plats för vistelse och evenemang. Här finns grönska, sittplatser och lekmöjlighet.

Älvsjö gårdstorg
Torget vid bytespunkten ligger centralt i stadsdelen och fungerar som en grönskande urban mötesplats. Det bildar en samlingspunkt för boende och arbetande i området.

Magelungstorget
Vid korsningspunkten mellan det viktigaste huvudstråket, Mässvägen, och den korsande Älvsjövägen skapas ett torg.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Grönblå ryggrad



En sekvens av gröna rum som har plats för skyfall och samlande rum för rekreation.

En sekvens av gröna rum med plats för skyfall och samlande mötesplatser för rekreation.

Älvsjödalen utvecklas till en stadsdel där det alltid är nära till grönska. Med god tillgång till parker och gröna stadsrum skapas trivsamma och hälsosamma livsmiljöer för boende och besökare. De låglänta, och idag till stora delar blöta, partierna utformas som en grönblå ryggrad som bidrar till områdets karaktär och vistelsevärden. De stora kvarteren med gårdar som inte är underbyggda minskar behovet av pålning och möjliggör fler stora träd, vilket minskar stadsutvecklingens klimatpåverkan.

Genom plantering av träd längs gator och i parker och stadsrum ökas krontäckningsgraden. Mikroklimatet förbättras och risken för värmeöar minskar. Det finns också potential att stärka ekologiska spridningssamband genom att skapa gynsamma miljöer för pollinatörer och andra arter, som eklevande insekter.

Marken omformas så att vatten leds till delar av parkstråket som tål att översvämmas. De befintliga grönområdena binds samman till ett nätverk av små och större platser och parkrum att röra sig genom och samlas i. Nya tillgängliga passager över Huddingevägen, Åbyvägen och Magelungsvägen skapas. På så vis blir parkstråket en samlande plats för flera stadsdelar.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Stadsbyggnadsprinciper för en grönblå ryggrad



Sammanhängande parkstråk

- Ett sammanhängande parkstråk bildar en grön ryggrad som binder samman Örby och Hagsätra genom Älvsjö.
- I det gröna stråket skapas förutsättningar att utveckla den ekologiska infrastrukturen med fokus på vegetation som gynnar pollinatörer och eklevande insekter.
- Rum av olika storlekar och karaktärer skapar förutsättningar för ett varierat innehåll och en mångfald av aktiviteter.



Skyfallsvatten leds till parker

- Gatorna och parkstråket har en robust höjdsättning som gör att vatten leds bort från kvarter och infrastruktur till platser i parken som tål att översvämmas.
- Användandet av schaktmassor från tunnelbaneutbyggnaden möjliggörs lokalt vilket minskar transporter och kostnader.
- Massorna används för modellering av terrängen och skapar bullerskyddade gröna rum.



Stadsstruktur där grönskan tar plats

- Längs alla nya gator planteras träd som sänker temperaturen, bidrar till vistelsekvaliteter och hållbar hantering av dagvatten och skyfall.
- Bostadsgårdarna är stora, solbelysta och utan underjordiska garage vilket möjliggör grönskande boendemiljöer med stora träd och förskolegårdar.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Sammanhängande parkstråk

Den grönblå ryggraden består av tre befintliga grönområden; Sjöängen, Råby gärde och Turingeparken, som sammanfogas till ett parkstråk. Dessa binder samman Älvsjödalen med omgivande gröna områden. Därmed skapas en rekreativ länk som stärker det strategiska sambandet mellan Hagsätra, Älvsjö och Telefonplan. Den grönblå ryggraden innehåller rum med olika karaktär och funktioner.

För att aktivera parker och grönstråk tillförs nya ytor för lek, spontanidrott och rekreation. Parkerna får både lugna och aktiva zoner för att tillgodose olika behov. Mindre lekplatser placeras nära bostäder, medan större parker utvecklas med funktioner som skapar sociala mötesplatser och möjligheter till motion.

Sjöängen
Här föreslås en ängslik park med lågpunkter och vallar för att leda och samla dagvatten och skyfall.
Den forna sjön återskapas delvis och bildar en vattenspegel nedanför Brännkyrka kyrka. På så vis får kyrkan ett sammanhang i omlandet som minner om historien. Upphöjda gångstråk möjliggör promenader och passage genom parken även efter kraftiga regn. Befintliga äldre ekar vid kyrkan sparas. Övriga träd sparas där det är möjligt och/eller kompletteras med nya trädplanteringar för att rama in och skapa rum. Fotbollsplanen vid skolan sparas. Gång- och cykelbron över Huddingevägen föreslås ersättas med en generös och grön planskild passage som på ett tydligare sätt kopplar ihop Sjöängen och Råby gärde, en så kallad sociodukt.

Råby gärde
Parken utformas likt Sjöängen med vallar och skålningar för att leda och samla dagvatten och skyfall. Vissa delar föreslås vara blöta ofta och andra mer sällan. Där marken inte omformas, framförallt mot Råbyvägen kan befintliga träd sparas som dungar och ridåer. Avsikten är att spara så mycket vegetation som möjligt samtidigt som stora mängder vatten kan hanteras.

En grundskola föreslås placeras i den norra delen av Råby gärde, integrerad i parken. I anslutning till skolan föreslås fotbollsplanerna från Älvsjö idrottsplats placeras. Om det visar sig vara omöjligt att placera planer på kolkällan, utan att bidra till utsläpp av växthusgaser, kan park- och idrottsytor behöva utökas söderut mot Turingeparken för att rymma tillräckliga ytor. Även spontanidrott och lek möjliggörs. Idrottsytorna blir med sin placering i det sammankopplande park- och idrottsstråket naturliga mötesplatser mellan stadsdelarna. De är placerade i anslutning till föreslagna grundskolor vilket skapar förutsättningar för barn att tryggt och enkelt röra sig mellan skola och fritid.

Passagen mellan Råby gärde och Turingeparken vidgas då de tillfälliga bostäderna föreslås ersätts med parkmark, så att grönstråket upplevs mer sammanhängande.

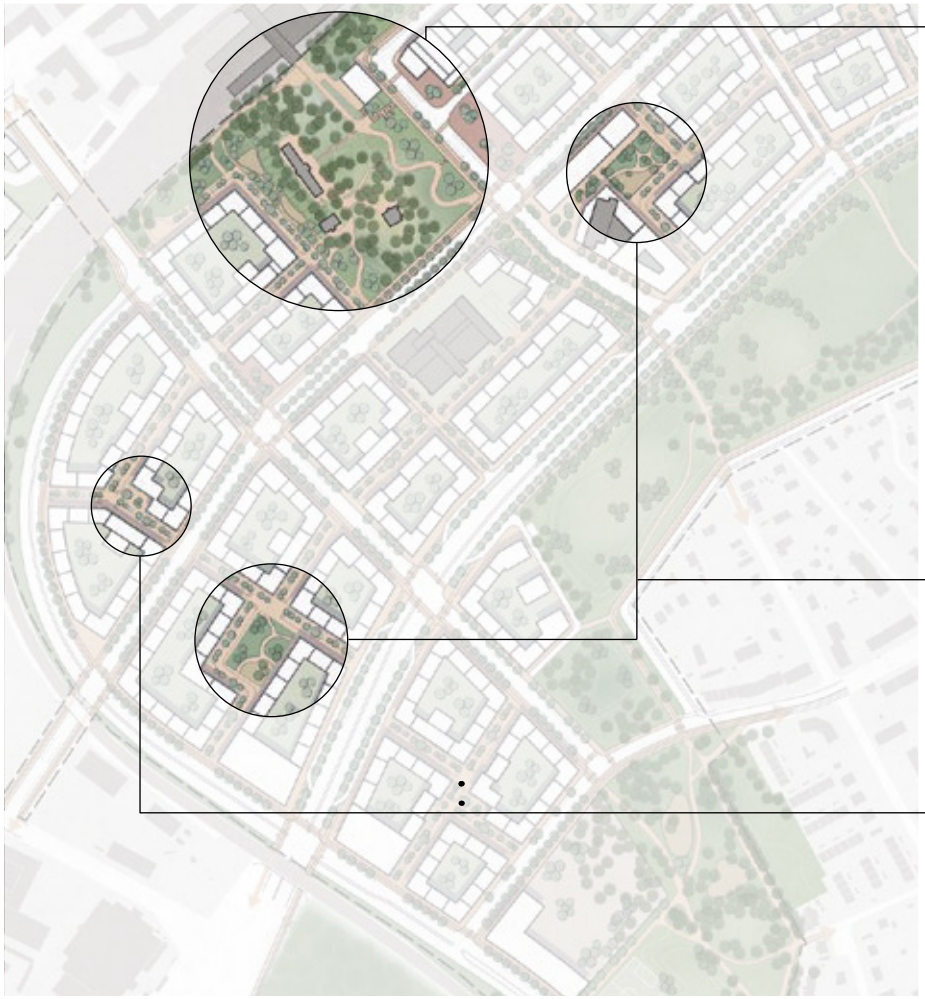
Turingeparken
Parkens befintliga kvaliteter med uppvuxna träd och lekytor föreslås sparas och förfinas samtidigt som omgivande impedimentsytor avses förädlas och införlivas i parken. Mot Hagsätra och grönområdena kring Älvsjöbadet föreslås en skola placeras och/eller ytterligare fotbollsplaner beroende på förutsättningar kopplade till etappindelning, grundläggning, behov och demografi.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Översiktsvy över programförslaget. Ett sammanhängande park- och idrottsstråk i förgrunden. En sociodukt kopplar samman över Huddingevägen. Vattenspegel på Sjöängen framför Brännkyrka kyrka.

Godkänt dokument - Pia Örvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor - 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Älvsjö gårdspark
Älvsjö gård lyfts fram som ett entrémotiv i den nya stadsdelen. Gården med park föreslås öppnas upp för allmänheten och utvecklas till en central park där den historiska miljön lyfts fram och äldre träd sparas. Parken föreslås utökas mot väster och får därmed en plan del i nivå med gatan som kan rymma bland annat en lekplats. Gångbron och den upphöjda delen genom parken tas bort för att skapa en sammanhängande park. Parken övergår i öster via ett grönskande torg till ett grönt stråk som binder samman parken med Råby gärde.

Kvartersparker
I de inre delarna av stadsstrukturen som präglas av lokalgator föreslås två mindre kvartersparker avsedda som mötesplatser. Här finns plats för större träd, lekytor och sittplatser.

Fickplatser
Längs lokalgatorna breddas trottoaren i hörnor där lokalgator möts. På så vis skapas utrymmen för till exempel ett större träd och en bänk.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Visionsbild av Sjöängen norrut mot Brännkyrka kyrka. Vattenspegel framför kyrkan. Programförslagets bebyggelse samt Åbyvägen till vänster i bild.

Godkänt dokument - Pia Örvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Stadsstruktur där grönskan tar plats



Att bibehålla och utveckla grönskan i Älvsjödalen blir ett verktyg för att skapa ett behagligt lokalklimat och stadsrum som inbjuder till vistelse. Samtidigt kan fler träd bidra till att minska klimatpåverkan genom sin funktion som kolsänkor.

Längs alla gator planteras träd. I stadsväven skapas mindre platser i hörn, och vid breddning av gångbanan, med utrymme för större träd.

Biologisk mångfald

Områden med uppvuxna träd värnas där det är möjligt. Särskilt värdefulla är ekmiljöerna intill Brännkyrka kyrka, på båda sidor om Åbyvägen samt vid Älvsjö gård. Vid utveckling av de parkytor som omdanas och vid plantering av nya träd kan ett fokus på arter som gynnar pollinerande insekter samt eklevande insekter, stärka Älvsjödalen som en pusselbit i de ekologiska spridningssambanden.

Stora gröna bostadsgårdar

Eftersom gårdarna inte avses underbyggas med garage ges goda möjligheter till gröna gårdsrum med stora träd. Gårdarna är orienterade för bra dagsljusinfall. Strukturplanen möjliggör gårdar stora nog att rymma flera funktioner som gemensamma uteplatser, lek och cykelparkering. Ett antal kvarter bedöms också stora nog för att rymma förskolor. I strukturplanen prövas en lösning med förskolor i bottenplan som sticker in på gårdarna så att de kan ha liknande kvaliteter som fristående förskolor enligt stadens lekvärdesriktlinjer. Beroende på exploateringstryck och demografi kan fristående förskolor i anslutning till parkstråket också komma att prövas.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Visionsbild av idrottsplatsen på Råby gärde västerut, mot Huddingevägen och ny bebyggelse. Scandic Hotel till höger i bild.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Vatten leds till parker



Visualisering av dammen på Sjöängen.

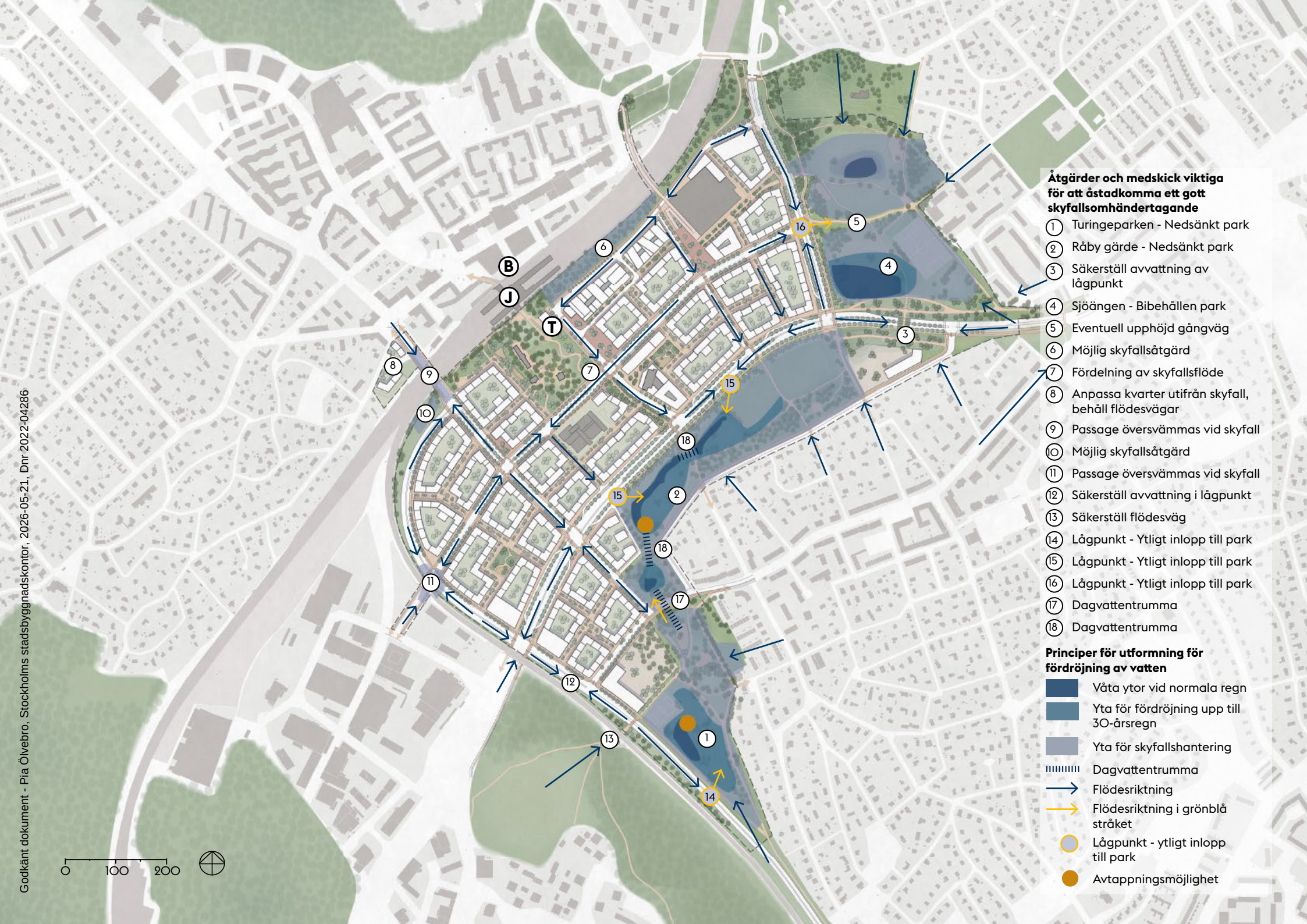
Strukturplanen är utformad så att den grönblå ryggraden kan omhänderta stora vattenmängder. Områdets låglänta delar lämnas obebyggda och utvecklas till ett sammanhängande park- och idrottsstråk, en central kvalitet för både Älvsjödalen och för omgivande områden.

Vatten leds till parker
Ny bebyggelse placeras över den högsta vattennivå som beräknats vid ett klimatanpassat 100-årsregn. Inom bebyggelsestrukturen höjdsätts gator och kvarter så att flödesvägar mot den grönblå ryggraden möjliggörs och att lokala, instängda lågpunkter i gatunätet undviks. Under Nynäsbanan skapas lågpunkter. Höjdsättningen har utförts så att avrinningen mot dessa minimeras. I övrigt leds allt vatten ut till kringliggande parker vid skyfall. Dagvatten renas och fördröjs lokalt inom strukturen och det vatten som inte kan hanteras leds till parkstråket för fördröjning.

Parkstråket anpassas och utformas med lågpunkter och vallar så att vissa delar kan vara blöta ofta, andra mer sällan vid extrema väder och årstidsväxlingar. Efter skyfall kan vattnet ledas bort gradvis genom ledningsnätet. Parkerna dimensioneras för att kunna hantera ett klimatanpassat 100-årsregn. Parkerna ska utformas så att vattnet blir en tillgång som bidrar till vistelsevärden och karaktär.

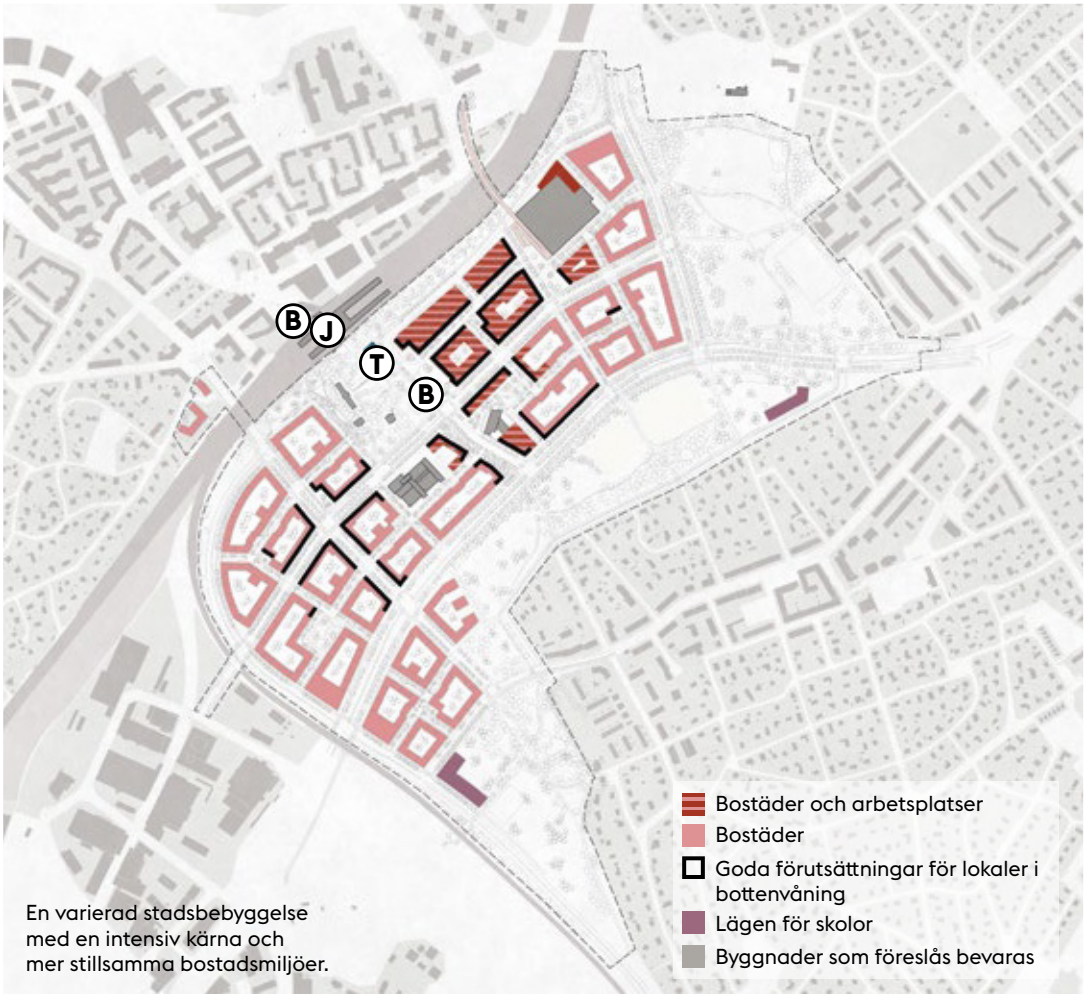
Fotbollsplanerna är höjdsatta för att inte bli obrukbara vid ofta återkommande regn, men används för bräddning av skyfallsvatten vid extremväder.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Tät och kontrastrik blandstad



En varierad stadsbebyggelse med en intensiv kärna och mer stillsamma bostadsmiljöer.

En varierad stadsbebyggelse med en intensiv kärna och mer stillsamma bostadsmiljöer.

I Älvsjödalen finns förutsättningar för en hög täthet och stadsliv med bra lägen för arbetsplatser genom kapacitetsstark kollektivtrafik. Här skapas blandstad med ett rikt innehåll i hjärtat närmast bytespunkten och längs stadsdelens pulsåder, Mässvägen.

I hela programområdet skapas goda lägen för bostäder och vardagsliv med lägre skala och lugnare miljöer mellan de större stråken.

De stora kvarteren gör strukturplanen flexibel över tid. Den tål både tät, urban bebyggelse med en blandning av bostäder och verksamheter. Denna flexibilitet ger möjligheter för utveckling av en mångsidig stad över tid.

Kvarteren har getts tillräckliga mått för att säkra byggbarhet, goda boendekvaliteter och ljusförhållanden. En robust rutnätsplan, med stora kvarter, ger flexibilitet och möjliggör varierande karaktär och skala i stadsrum och stadsbild.

Företagens vilja att etablera kontor styrs av flera faktorer: Möjligheten att nå en stor andel av regionens arbetskraft med kollektivtrafik stärks med den nya tunnelbanan och gör Älvsjö konkurrenskraftigt i regionen. En koncentration av kontor nära kollektivtrafiken ger en klustereffekt med närhet till många andra företag och verksamheter. Ett myllrande stadsliv med lokalt utbud av handel, vardagsservice och restauranger stärks av den dagbefolkning som arbetsplatserna ger upphov till och är samtidigt en viktig förutsättning för att attrahera företag.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Stadsbyggnadsprinciper för en tät och kontrastrik blandstad



Blandstad i kärnan

- Med samma tillgänglighet som innerstan tas potentialen till blandstad till vara i de mest centrala delarna, närmast bytespunkten och längs stadsstråken. Här är tätheten högre, andelen verksamheter hög och alla bottenvåningar har utrymme för lokaler.
- Arbetsplatser lokaliseras inom nära gångavstånd från bytespunkten där de är som mest tillgängliga för regionens arbetsmarknad.
- Ett varierat utbud av lokaler ska erbjudas för att möjliggöra ett mångsidigt stadsliv.
- Potential till kulturliv fångas upp i strategiska lägen och skapas plats för tidigt.



Lokalt liv i lugna kvarter

- Här skapas trygga och välkomnande stadsrum genom en lägre skala och medveten utformning av bottenvåningar och gaturum.
- Vardagsservice ryms i lokala noder.
- Förskolor ryms i de stora kvarteren där tillräckligt utrymme ges för både bostadsgårdar och förskolegårdar.
- Här skapas lugna stadsrum med bra ljudmiljö genom bullerskyddande utformning av gatustruktur och bebyggelse.



Kontrastrik stadsbild

- Variation i stadsbilden skapas genom högre bebyggelse centralt, i anslutning till bytespunkten, och där stadsstråken möts. Lägre bebyggelse med varierande höjder i kvarter som präglas av bostäder.
- Området närmast järnvägsspåren bedöms lämpligt för bebyggelse med högre skala. Det är eftersträvansvärt att rymma många arbetsplatser centralt. Dessa kvarter skuggar främst spårområdet och inte centrala stadsrum.
- Det höga bebyggelsen centralt ska, tillsammans med det befintliga höga hotellet, bilda en genomtänkt stadssiluett sett på avstånd.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Blandstad i kärnan



Sektion genom Mässvägen och bostadskvarter. Den generella höjden längs stadsstråken är sex våningar, med inslag av sju. De stora kvarteren, som inte är underbyggda med garage, får goda förutsättningar för gröna och ljusa gårdar.

Potentialen för arbetsplatser, målpunkter och stadsliv i de mest centrala delarna tas tillvara. Stadslivet koncentreras längs de centrala stråken och vid torgen med lokaler i bottenvåningar och uteserveringar i goda lägen.

Närheten till kollektivtrafik
Närheten till kollektivtrafik och ett sammankopplat gatunät skapar goda lägen för kontor, handel, restauranger och kultur längs större stadsstråk och vid torg. För att främja mångfald bör lokaler ha varierande storlekar. Arbetsplatser blandas med bostäder även centralt för att undvika obefolkade stadsrum under kvällar och helger. Andelen bostäder ökar längre från centrum.

Stadsgatorna
Mot stadsgatorna, runt noder och korsningspunkter är bebyggelsen mer sammanhållen i skala och gestaltning. Fasaderna ska stödja stadslivet, till exempel med många entréer och glaspartier i bottenvåningarna. Mässvägens långsträckta gaturum bryts genom att den byter riktning vid två av de centrala torgen. Torgen kan markeras med viss högre bebyggelse med upp till tio våningar.

Målpunkter
Målpunkter för kultur och andra verksamheter utvecklas inom området. En av mässhallarna har eventuellt förutsättningar att kunna utvecklas för idrott och andra evenemang, beroende på framtida behov och förutsättningar. Den ligger gynnsamt placerad i strukturen för att kunna utvecklas till en målpunkt.

Kulturlivspotential
När Älvsjödalen omvandlas till blandstad ska det beredas plats för kulturlivet för att tillvarata potentialen att förstärka den kulturella infrastrukturen i denna del av söderort.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Visionsbild från det centrala stråket, Mässvägen, österut. Högre skala och täthet centralt. Till vänster skymtar del av det centrala torget vid Älvsjö gårds park och bytespunkten.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Lokalt liv i lugna kvarter



Sektion genom lokalgata och bostadskvarter. Höjden mot lokalgatorna är mer varierad med fem våningar som generell höjd, med inslag av fyra eller sex. De stora kvarteren, som inte är underbyggda med garage, får goda förutsättningar för gröna och ljusa gårdar.

Mot lokalgatorna är bebyggelsen lägre och i mer varierad skala. Den lugnare trafiken ger förutsättningar för ett annat gatuliv med utrymme för grönska.

Närhet till vardagsservice
Längs lokalgatorna placeras bostäder med möjlighet till lokaler i bottenvåningarna. Boende får nära till vardagsservice och friytor.

Lokalgatorna
Varierade höjder och fasadliv åstadkommer ett upplevelserikt gaturum. Byggnadernas översta våningar kan med fördel varieras med indragna delar, terrasser och takkupor. Grön förgårdsmark och en mångfald av entréer; till trapphus, enskilda bostäder och lokaler, ger variation och liv till gaturummet.

Skola
För att möta de behov som uppstår i och med föreslagen utveckling av området föreslås två möjliga lägen för nya grundskolor. Den ena vid Råbyvägen och den andra vid Turingeparken. Bägge skolorna är placerade intill park- och idrottsstråket. Placeringen medger genomföranden om och när framtida behov föreligger.

Förskolor
Förslaget innehåller tio nya förskolor med sex avdelningar placerade i bostadskvarterens bottenvåningar. Bostadsgårdarna och kvarteren har dimensionerats för att möjliggöra tillräcklig yta för bostadsgård samt friyta till förskolor. Placeringen i slutna kvarter ger förskolegårdarna en god ljudmiljö. Förskolegårdarna bedöms kunna utformas med de kvaliteter som eftersträvas i stadens lekvärdesriktlinjer.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

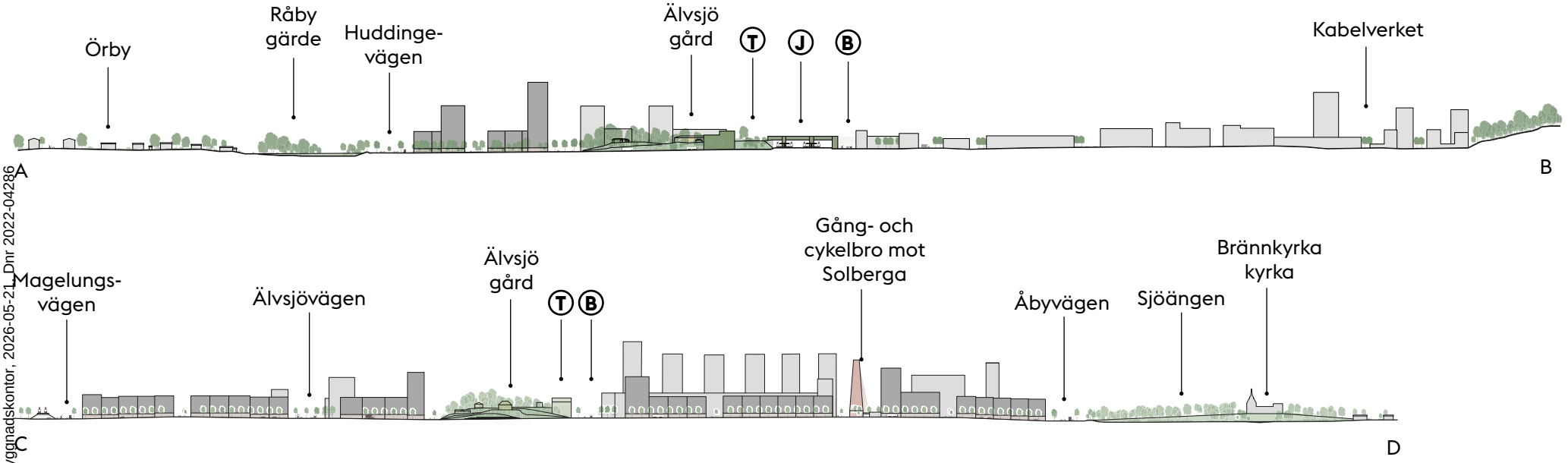


Visionsbild av lokalgata med lugnare tempo och lägre skala. Förgårdsmark längs gatan. Fickplats i förgrunden där två lokalgator möts.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Kontrastrik stadsbild





De centrala delarna
Den täta stadskärnan kring bytespunkten, där en större andel kontor och verksamheter planeras, föreslås ha en högre skala och siluett som gör platsen synlig på håll. För enstaka byggnader kan en höjd med upp till 22 - 24 våningar prövas. Det befintliga, höga hotellet, idag ensamt landmärke, blir en av flera högre byggnader som tillsammans ska bilda en genomtänkt helhet. Höga byggnader ska placeras och utformas så att de inte skuggar, eller orsakar kraftiga vindar på torg och viktiga platser.

Stadsfronter
Mot trafikleder och järnvägsspår formas tydliga stadsfronter. Stadsfronterna mot Västra stambanan och Nynäsbanan kan i delar utformas med något högre bebyggelsehöjder än mot de centrala stråken. Mot Turingeparken, i mötet med park- och idrottsstråket, kan annan typ av bebyggelse och skala undersökas.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Visionsbild åt sydöst från Älvsjö gårds park och den nya tunnelbanan. Vy mot det centrala torget till vänster, och det centrala stråket Mässvägen i fonden. Högre skala och mer intensivt stadsliv. Till höger i bild är allén ned mot Råby gärde och idrottsplatsen.

Godkänt dokument - Pia Olvestig, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Godkänt dokument - Pia Olvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

KONSEKVENSER

Stadsliv och stadsstruktur



Bilden visar ett exempel av en flygvy över programförslaget.

Stads- och landskapsbild

Programförslaget medför en kraftig förändring av områdets karaktär. Idag karaktäriseras området av ett öppet och splittrat landskap med storskaliga trafikleder och verksamhetspräglad bebyggelse. Genom programförslaget omvandlas området till en tät blandstad med en välintegrerad struktur som bidrar till att överbrygga barriärer och koppla samman söderort. Huddingevägen och Åbyvägen behåller sina sträckningar och integreras i ett stadsmässigt sammanhang.

I områdets centrala delar introduceras en högre skala som blir synlig på håll. De högre byggnaderna bidrar till att det befintliga hotellet, som idag är ett ensamt landmärke, blir del av en sammanhållen komposition. Skalan minskar i takt med avståndet från den centrala stadskärnan. En skalmässig variation inom strukturen skapar upplevelserika miljöer.

Bebyggelsen koncentreras i huvudsak till den högre belägna marken som redan är exploaterad. Genom att de lägre partierna lämnas obebyggda blir dalgångarna, landskapets topografi och den historiska markanvändningen fortsatt avläsbar. De sammanhållna bebyggelsefronterna skapar en tydlig kontrast mot det öppna landskapet och bidrar till att förstärka dalstråkens karaktär.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Kulturmiljö

Programförslaget innebär både bevarande och förändring av kulturmiljön. Det medför konsekvenser för områdets historiska karaktär. Byggnader som föreslås rivas har huvudsakligen låga kulturhistoriska värden. Platsens historia lyfts fram för att stärka områdets identitet.

Älvsjö gård och dess kulturhistoriska parkmiljö påverkas av nya kopplingar och ökad tillgänglighet. Samtidigt föreslås Älvsjö broväg rivas vilket återförenar parkens övre och nedre delar, och stärker sambandet mellan gården och landskapet.

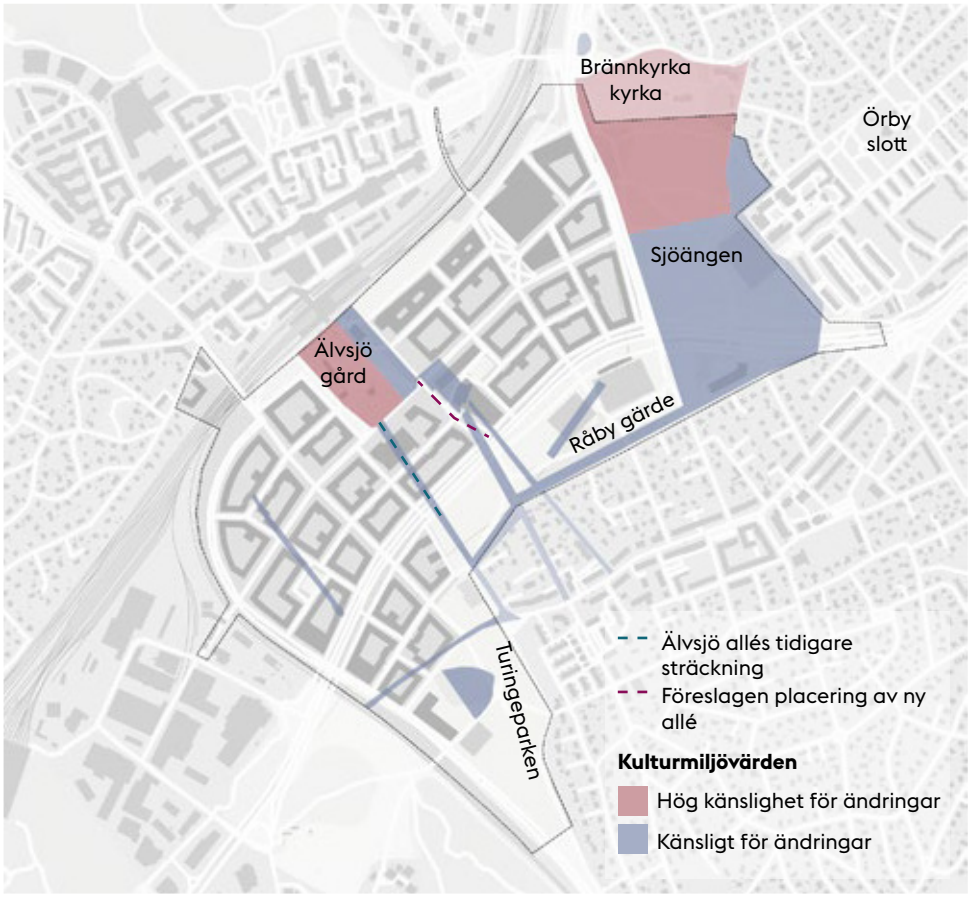
Älvsjö allés ursprungliga sträckning kan inte återskapas i samma läge eftersom att studentbostäderna föreslås bevaras. En ny koppling föreslås därför längre norrut. På så vis binds Älvsjö gård samman med kollektivtrafiknoden och parkstråket.

Sjöängen bevaras som park och utvecklas med nya inslag. Siktlinjer mot kyrkan och Örby slott bevaras, vilket bidrar till att viktiga visuella samband i landskapet består.

Ny bebyggelse placeras med hänsyn till omgivande villaområden, men innebär ändå en förändring av områdets skala och struktur. Råby gärde förblir till största delen obebyggt, vilket gör att landskapets öppna karaktär i huvudsak behålls, även om marknivåer anpassas för buller och skyfall.

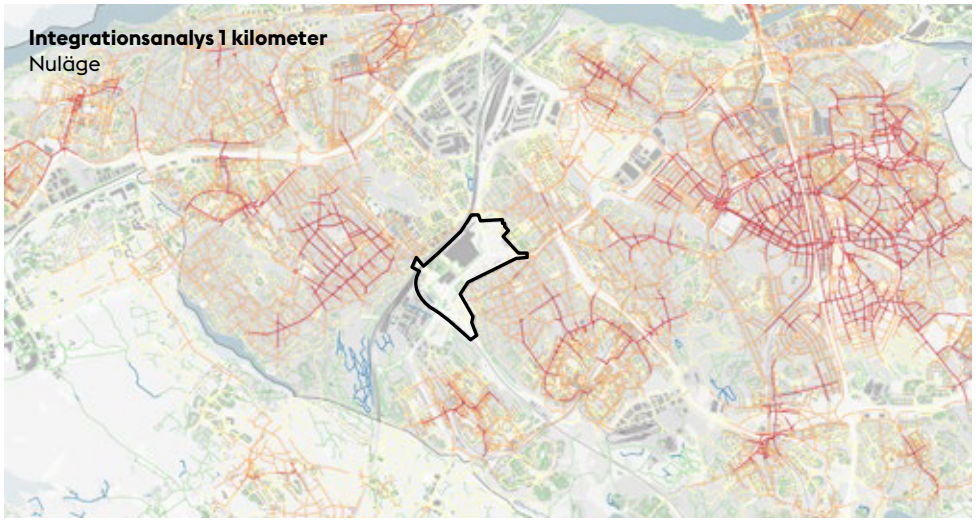
Råbyvägen fortsätter att markera gränsen mellan Örby och den tidigare sjöbottnen, vilket bevarar en historisk landskapsindelning. Råby gärde omvandlas från öppen landskapsyta till park och idrottsplats. Det innebär att platsens ursprungliga karaktär påverkas.

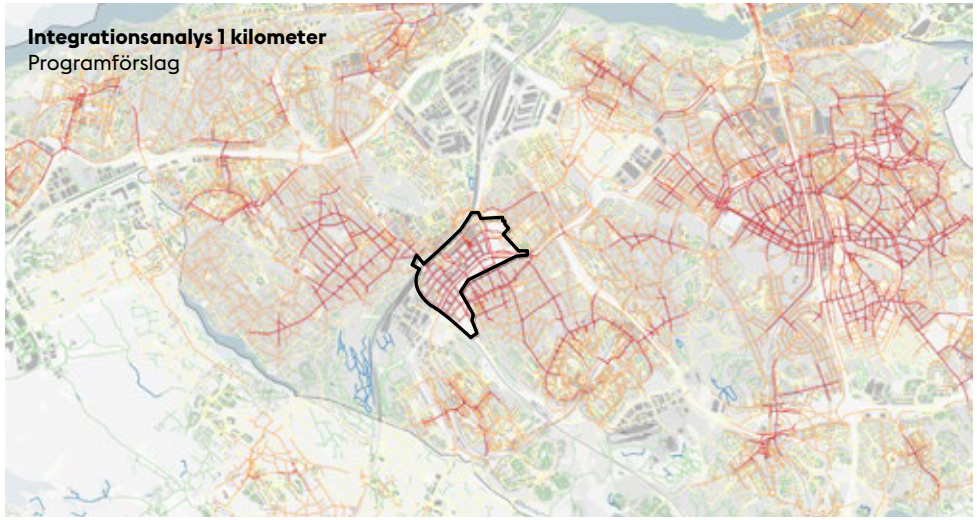
→ Läs mer i utredningen: Kulturmiljöanalys Älvsjö Örby, Stockholm (Nyréns, 2016–0831)



Kartan visar en översiktlig sammanställning av kulturhistoriskt känsliga och tåliga miljöer. Röda miljöer bedöms ha hög känslighet för ändringar och återhållsamhet bör iakttas. Blåa miljöer bedöms vara känsligt för ändringar och kulturhistoriska kvaliteter bör beaktas vid förändringar.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286





Kartan visar hur väl olika stråk är integrerade i gång- och cykelnätet inom 1 kilometer. I programförslaget syns en tydlig ökning av integrationen, särskilt genom planområdet och mot söder och norr. Det innebär bättre kopplingar mellan stadsdelar och förbättrade förutsättningar att röra sig genom området.

Integrations- och genhetsanalys

Programförslagets gång- och cykelvägar förbättrar integrationen och genheten, vilket förändrar rörelsemönstret både i och utanför området.

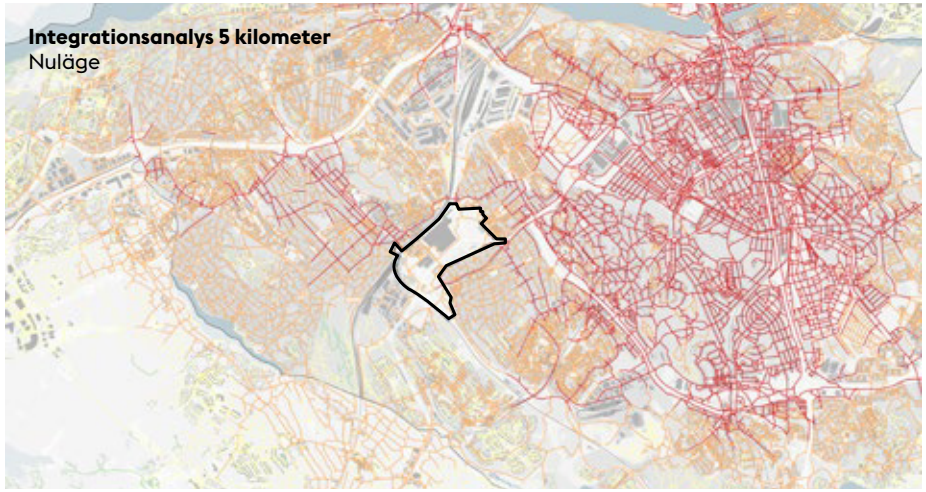
Inom 1 kilometer höjs integrationsvärdena påtagligt. Gång- och cykelnätet blir tätare och mer sammanhängande, vilket innebär att fler platser i området blir lättillgängliga från varandra. Kopplingarna till närliggande stadsdelar stärks och de barriärer som tidigare styrde rörelsen runt området minskar. Området övergår från att vara svagt kopplat till att få en mer central roll i det lokala gatunätet.

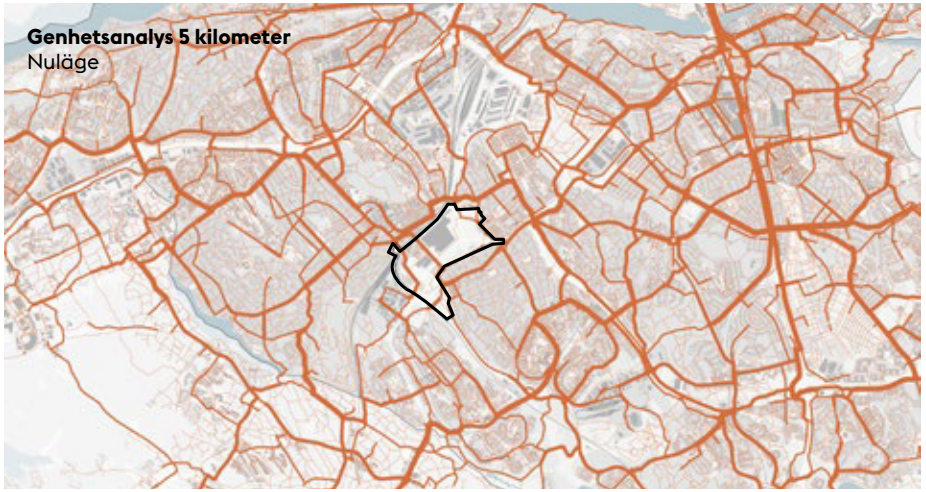
Inom 5 kilometer får Älvsjödalen en viktig integrativ funktion i stadens gång- och cykelvägnät. Nya stråk binder ihop stadsdelar som tidigare varit sämre sammankopplade, vilket ökar antalet nåbara målpunkter och ger fler människor förutsättningar att röra sig genom, snarare än runt, området.

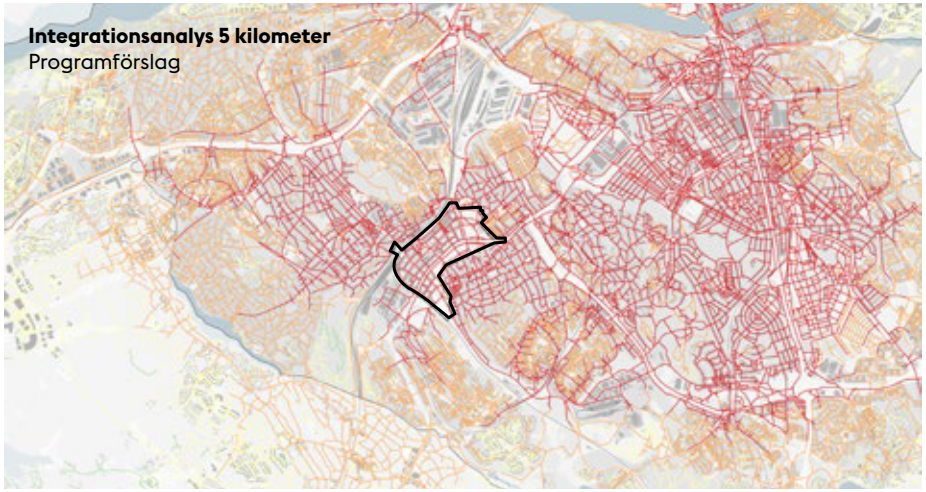
Genhetsanalysen visar att programförslaget skapar genare rörelsestråk genom området. Den faktiska sträckan för gående och cyklister minskar i förhållande till fågelvägsavståndet, vilket gör rörelse genom Älvsjödalen mer effektiv. Nya stråk tar över flöden från omgivande gång- och cykelvägar och väver samman Älvsjödalen med omgivande stadsmiljöer.

Sammantaget visar analyserna att programförslaget förbättrar tillgänglighet, orienterbarhet och rörelse. Ökad integration och förbättrad genhet ger bättre förutsättningar för hållbart resande och social hållbarhet, och skapar ett mer levande, tryggt och sammanbundet stadsrum.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286









Kartan visar hur väl olika stråk är integrerade i gång- och cykelnätet inom 5 kilometer. Programförslaget gör området mer centralt genom bättre kopplingar mellan stadsdelar samt mellan östra och västra söderort. Sammankopplingen stärker också omkringliggande områden.

Kartan visar viktiga stråk för direkta rörelser inom 5 kilometer. I programförslaget får fler stråk genom området högre betydelse för att binda samman stadsdelar. Fler passerar genom området, vilket kan bidra till ökad rörelse, trygghet och stadsliv.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Bostäder
Den föreslagna exploateringen ger ett tillskott av cirka 7 OOO nya bostäder i ett service- och kollektivtrafiknära läge. De stora kvarteren med generösa bostadsgårdar skapar förutsättningar för en hög boendekvalitet.

Arbetsplatser
Programförslaget medför ett tillskott på cirka 15 OOO arbetsplatser i ett centralt läge nära konkurrenskraftig kollektivtrafik. Det stora tillskottet av arbetsplatser bidrar till en jämnare fördelning av arbetsplatser i staden.

Skola och förskola
Den föreslagna exploateringen bedöms medföra behov av en till två grundskolor och tio förskolor med sex avdelningar.

Grundskolorna placeras i anslutning till park- och idrottstråket. På så sätt skapas förutsättningar för samnyttjande av park-, idrotts- och skolområdena. Förskolorna placeras i bostadskvarterens bottenvåningar och placeras jämnt fördelat över programområdet. De stora kvarteren skapar en god ljudmiljö och säkerställer tillräckligt utrymme för både bostadsgårdar och förskolegårdar enligt stadens lekvärdesriktlinjer. Programförslaget innebär att de befintliga förskolorna vid Råbyvägen och Älvsjö gårdsväg tas bort.

Barnperspektiv
Programförslaget skapar förutsättningar för trygga stråk och en god tillgänglighet i gång- och cykelnätet. Säkra färdvägar för gång och cykel gynnar rörelsefriheten hos barn. Samtidigt ersätts gångtunneln under Magelungsvägen av ett övergångsställe vilket försämrar rörelsefriheten hos barn.

De nya skolorna placeras med direkt anslutning till park och idrottsfunktioner. Placeringen gör det tryggt och enkelt för barn att röra sig mellan skola och fritid. Parkmiljöerna och idrottsytorna kan även komplettera med andra kvaliteter än de som ryms på skolgårdarna.

De stora kvarteren säkerställer kvalitativa utemiljöer med god ljudmiljö samt goda sol- och skuggförhållanden.

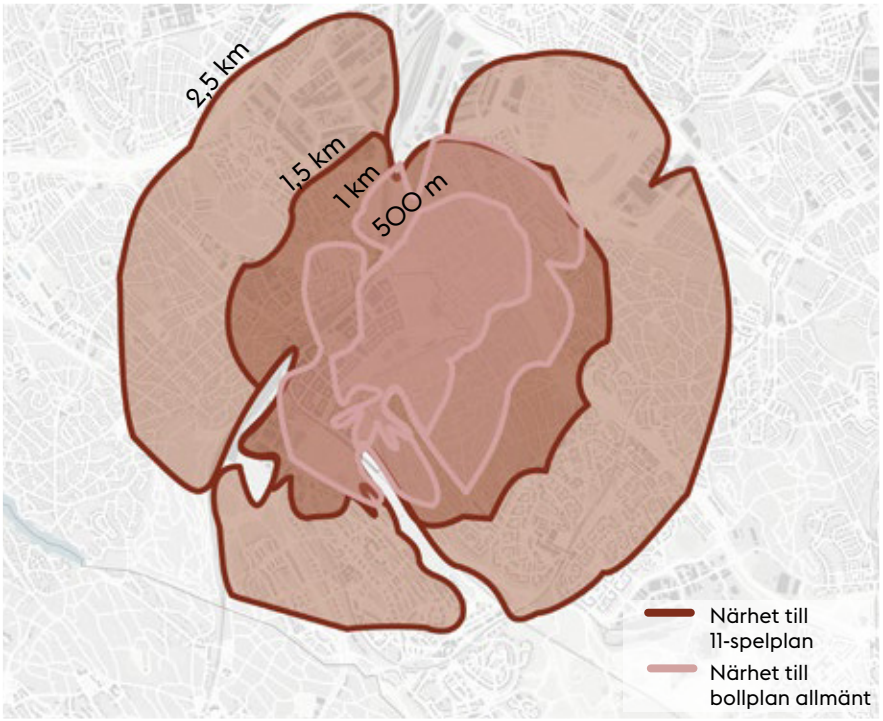
Idrott
Möjlighet finns att bevara en mässhall och på sikt utveckla den till en så kallad multiarena med flexibilitet för idrott, kongresser, möten och andra evenemang. Hallens läge ger den potential att bli en målpunkt lokalt och i söderort. Hallens förutsättningar behöver studeras vidare i kommande planering.

Befintliga fotbollsplaner vid Älvsjö IP föreslås i huvudsak omlokaliseras till Råby gärde och platsen för befintlig fotbollsplan på Sjöängen, i det grönblå stråket. Placeringen gör idrotten mer tillgänglig och främjar möten mellan barn och unga från olika stadsdelar. Vid behov av större idrottsytor finns möjlighet att utöka dem i programområdets södra del, i anslutning till Turingeparken. Park- och idrottsstråket blir väl sammankopplat via en sociodukt och nya övergångar över Huddingevägen. Den nya placeringen bedöms även vara mindre utsatt för trafikbuller än befintligt läge.

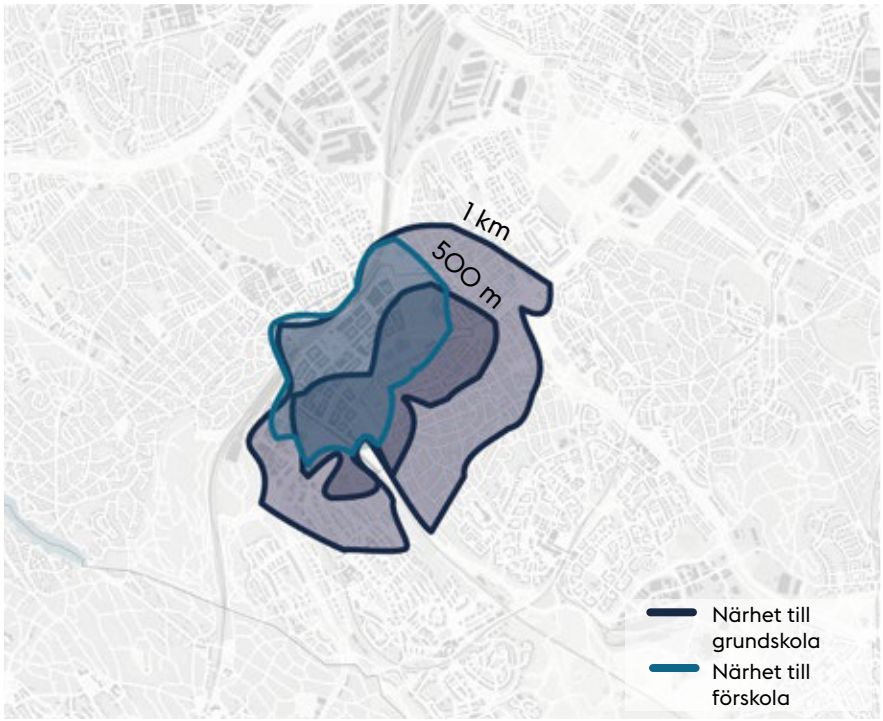
Kulturliv
Programmet skapar utrymme för ett rikt kulturliv. Det kan ske genom att tillföra nya lokaler och allmänna platser så som parker och torg. Ett möjligt bevarande och utveckling av mässhall innebär också en möjlighet.

Trygghet
Den täta och välintegrerade blandstaden har goda förutsättningar för trygghet. Blandningen av funktioner skapar rörelse under olika tider på dygnet. Att koppla samman stadsdelarna bedöms främja den upplevda tryggheten och bidra till att stärka den sociala sammanhållningen. Tydliga och omhändertagna stadsrum, parker och torg skapar förutsättningar för väl använda och trivsamma offentliga rum.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Kartan visar avstånd i gång- och cykelnätet till föreslagen placering av bollplaner.



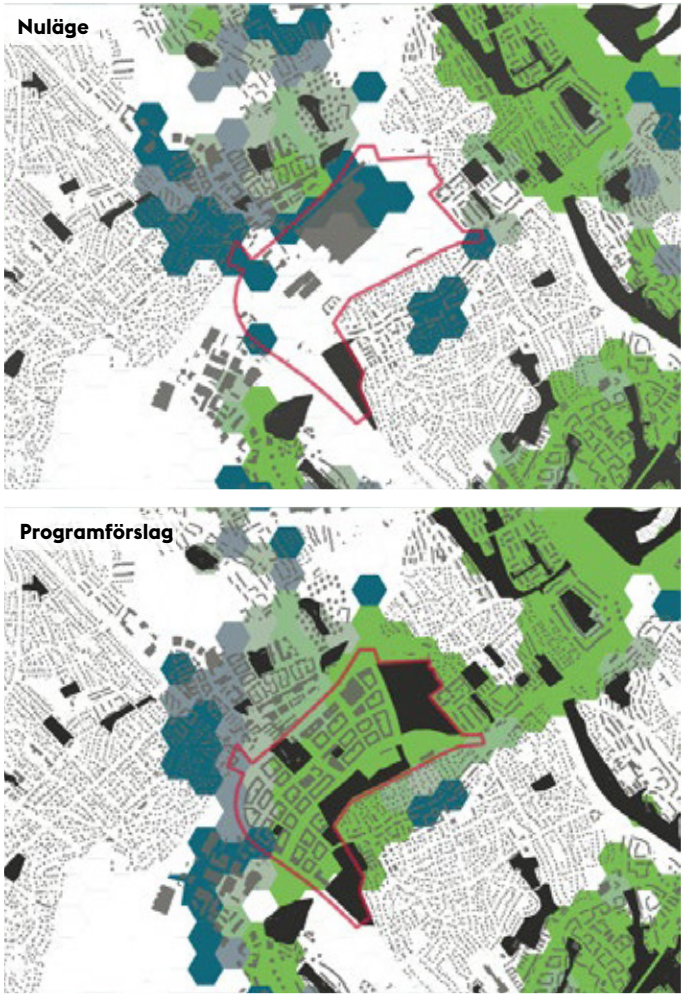
Kartan visar avstånd i gång- och cykelnätet till föreslagen placering av förskolor och grundskolor.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Andel markyta som är park inom 500 meter

- 0 – 3%
- 3 – 5%
- 5 – 7,5% (indikator)
- 7,5 – 10%
- 10% –

Kartorna visar tillgänglig andel park i närområdet. De svarta områdena är parker och definieras här som kvarterspark på minst 0,2 hektar eller en stadsdelspark på minst 3 hektar. Miljöer med låg täthet ingår inte i indikatorn och visas därför inte i analysresultatet. Analysen tar hänsyn till barriärer. Avgränsningen är den yta du når gående inom 500 meter.



Grönstruktur

Programförslaget stärker sambanden mellan Sjöängen, Råby gärde, Älvsjö gård och Turingeparken. Dessa kopplas samman till ett parkstråk som underlättar för rekreation, rörelse och ekologisk spridning. Grönstrukturen är utformad så att boende och arbetande i området har nära till park- och naturområden. Det förbättrar tillgången till grönska och skapar goda förutsättningar för hälsa, återhämtning och sociala möten.

Den ökade tillgången till parker och gröna ytor leder till befolkade och inkluderande offentliga rum. Närheten till grönområden stimulerar fysisk aktivitet i vardagen och tillgången till rekreation nära hemmet bidrar till jämlik livskvalitet.

Tillskottet av olika funktioner och zoner i parkerna skapar miljöer som tillgodoser flera behov. Små lekplatser nära bostäder möjliggör lek i vardagen. Större parker blir målpunkter för motion, idrott, och lek. Kombinationen av aktiva och lugna delar gör parkerna till platser som passar olika åldrar och livssituationer, vilket bidrar till ökad trygghet genom fler människor i rörelse.

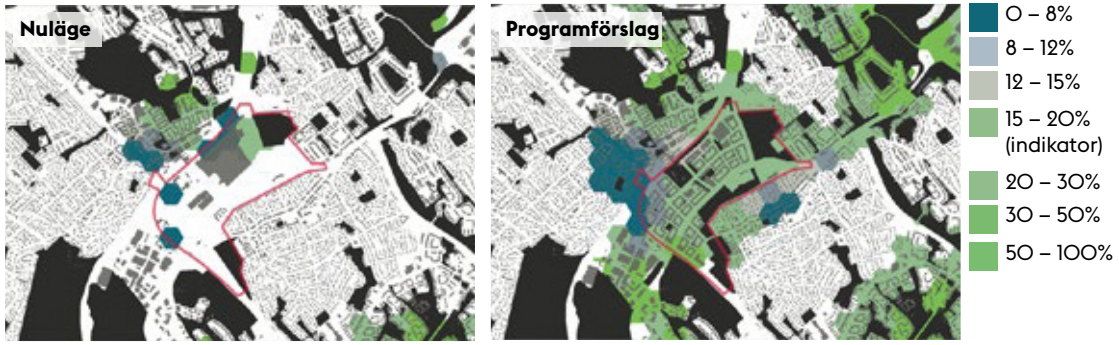
De större parkerna kompletteras med flera mindre fickplatser. Det ger fler vistelseytor för rekreation nära hemmet.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

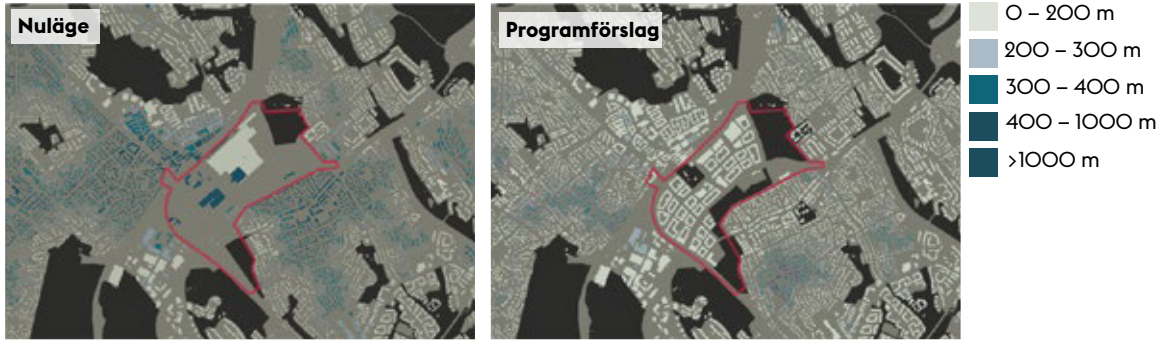
Friyta

I programförslaget tillskapas mer friyta och bättre rekreationsmöjligheter på de friytor som finns idag. Fler inbjudande och trygga rum så som torg, parker och natur skapas och kopplar samman stadsdelen med omgivningen. Programförslaget utgör 10 – 20 procent offentliga platser vilket förenklar för ett hållbart stadsliv och för ekosystemtjänster.

Närheten till grönska är bärande för Stockholms attraktivitet och stärker folkhälsa. En grön oas definieras som en friyta för vistelse som till större delen utgörs av grönska. Den kan vara liten eller stor, men är i huvudsak grön. Med programförslaget kommer majoriteten av boende nå en grön oas inom 200 meter från sin bostad, i enlighet med stadens mål. Programförslaget innebär också att majoriteten av boende kommer ha mindre än 200 meter till ett grönområde större än 2 hektar.



Kartorna visar tillgänglig andel offentlig plats för nuläget. Miljöer med låg täthet ingår inte i indikatorn och visas därför inte i analysresultatet. Med programförslaget ökar tätheten och tillgänglig andel offentlig plats ökar.



Kartorna visar närhet till grön oas. Indikator för målet om en tät och grön stad är att boende har 200 meter till grön oas. I programförslaget uppnås målet.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Mobilitet

Gång- och cykel

Programförslaget skapar ett mer sammanhängande och trafiksäkert nät för gång- och cykeltrafik. Nya kopplingar över Huddingevägen, Magelungsvägen och järnväg, i form av underfarter, broar, korsningar och signalreglerade övergångar, förbättrar tillgängligheten. Den nya gatustrukturen innebär att fler får kortare väg till tunnelbanan och pendeltåg, även för boende utanför programområdet. Gena förbindelser föreslås till Solberga, Telefonplan och Hagsätra vilket förstärker de strategiska sambanden. Huvud- och primärstråk för cykel kompletteras med ett tätare nät av lokala cykelvägar för ökad valfrihet och orienterbarhet.

Gång- och cykelstråket genom Älvsjö station är idag trångt. Det föreslås omvandlas till ett renodlat gångstråk för att möta den ökade mängden fotgängare till pendeltåget.

Kollektivtrafik

Älvsjö är en viktig knutpunkt för kollektivtrafik, inklusive framtida tunnelbana och framtida spårväg. Boende och besökare har goda möjligheter till hållbart resande. Programförslaget säkerställer utrymme för nya busslinjer och hållplatser längs de större stadsgatorna. Det möjliggör även plats för framtida spårväg, som kan dras vidare mot Gullmarsplan via Huddingevägens sydöstra sida och parkstråket. Se illustration sidan 88.

Biltrafik

Med utveckling av Tvärförbindelse Södertörn och Örbyleden väntas trafiken minska genom programområdet. Trafikleder kan således omvandlas till en mer stadsmässig miljö med lägre hastigheter och fler korsningspunkter utan att kapaciteten försämras.

Parkering

Med samordning av mobilitets- och parkeringslösningar samt mobilitetsåtgärder och låga parkeringstal bedöms programförslaget kunna främja ett hållbart resande. Med få gatuparkeringar ges större utrymme för stadsliv, grönytor och gång- och cykelbanor.

Riksintressen

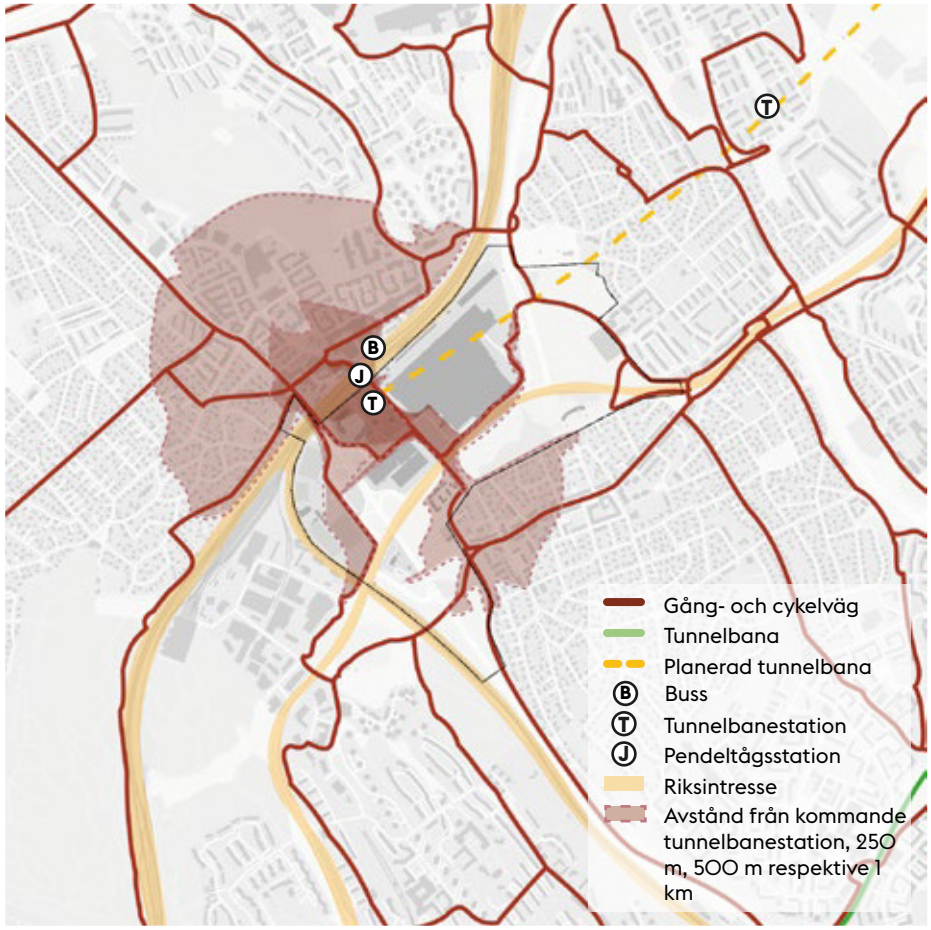
Programförslaget bedöms vara förenligt med riksintressena. När Förbifart Stockholm och E4-Tvärförbindelsen är klara väntas Huddingevägen få god framkomlighet. Programförslaget tar höjd för en möjlig framtida utbyggnad av stambanan för regionaltågsstopp med en bredare zon än riksintresset kräver.

→ Läs mer i utredningen: Trafik-PM Program för Älvsjödalen (Tyréns, 2025-03-26)

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

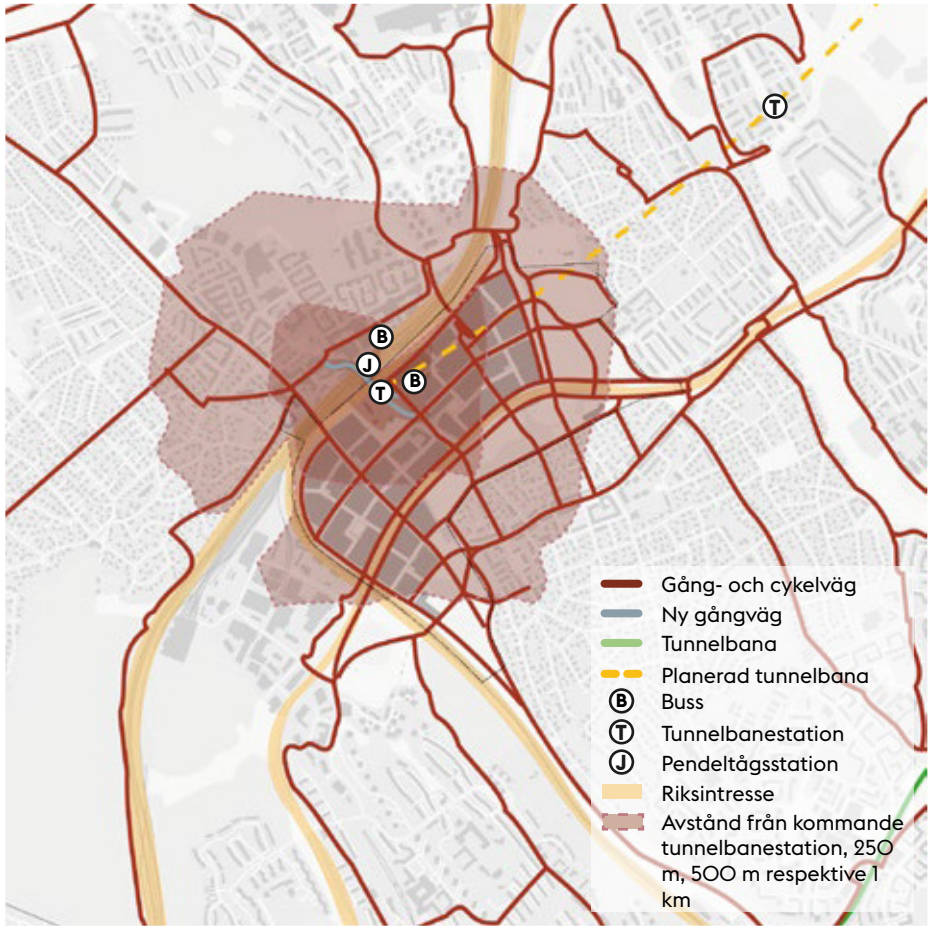
Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Nuläge



Kartan visar nuläget för gång- och cykelvägar inom programområdet, avstånd till planerad tunnelbanestation för gående och cyklister samt riksintressen för kommunikationer.

Programförslag



Kartan visar föreslagna gång- och cykelvägar inom programområdet, avstånd till planerad tunnelbanestation för gående och cyklister samt riksintressen för kommunikationer.

Miljö och hälsa

Grundläggning och masshantering

För att hantera de utmanande grundläggningsförhållandena har principer som möjliggör ett minskat behov av markförstärkningsåtgärder tagits fram. Principerna kan beskrivas enligt nedan:

- Befintliga markförstärkningsåtgärder ska inventeras och återanvändas där det är möjligt. Större markförstärkta gator så som Huddingevägen, Åbyvägen och befintliga delar av Mässvägen behåller sina befintliga lägen.

- Kvarterens storlek minskar behovet av lokalgator med tillhörande markförstärkningsåtgärder.

- Parkeringsbehovet för bostäder föreslås lösas i mobilitetshus, vilket medför att bostadskvarteren kan byggas utan behov av nedgrävda garage som skulle kräva markförstärkningsåtgärder i form av pålning.

Överlaster kan användas för att över tid stabilisera marken utan behov av kostsamma och klimatpåverkande metoder för markförstärkning. Det möjliggör återanvändning av massor från tunnelbaneutbyggnaden, vilket minskar transporterna till och från området.

Kolkälla

Programförslaget innebär inga omfattande schaktarbeten eller anläggningar inom kolkällan. Ytan föreslås nyttjas för dagvatten- och skyfallshantering. Det minskar nedbrytningen av organiskt material och därmed utsläpp av växthusgaser som koldioxid och metan.

Skyfall

Inom programområdet omhändertas skyfallsvolymerna i tre parkområden. Det finns även potential att omhänderta skyfall i fler ytor inom programområdet. Programförslagets principer för skyfallshantering som bygger på en höjdsättning av strukturen mot det grönblå stråket som utformas för att ta hand om skyfall bedöms fungera.

Identifierade problemområden, som exempelvis passagen under stambanan, behöver studeras vidare för att säkerställa en robust lösning mot översvämningsrisk. Detta bedöms kunna lösas i kommande plan- och projekteringsskeden.

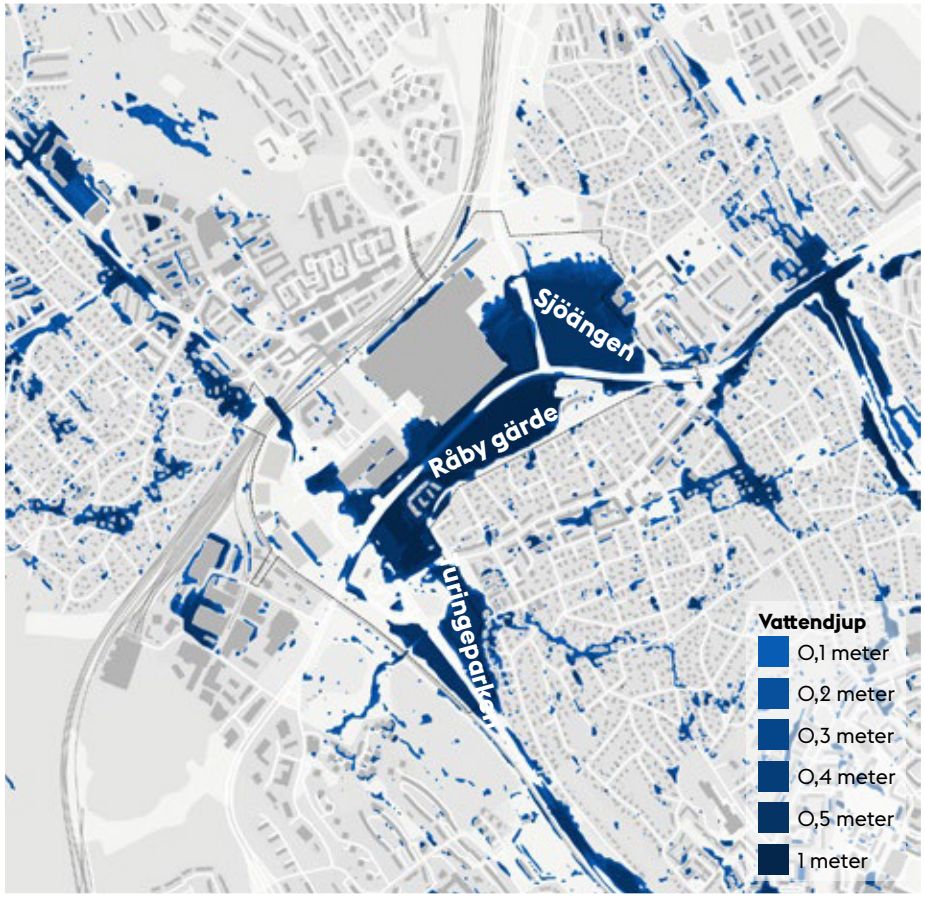
Dagvatten

Dagvattenhantering ska följa stadens dagvattenstrategi, åtgärdsnivån och riktlinjer. För att vattenhuvudmannen Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) ska kunna uppfylla krav enligt branschstandard kan det troligen bli aktuellt med fördröjningsåtgärder utöver åtgärdsnivån. Parkstråket föreslås utformas för att hantera både normalt dagvatten och fungera som fördröjningsytor för både SVOAs behov och för fördröjning av skyfall.

→ Läs mer i utredningen: PM Dagvatten- och skyfallshantering (Sweco, 2025-03-25)

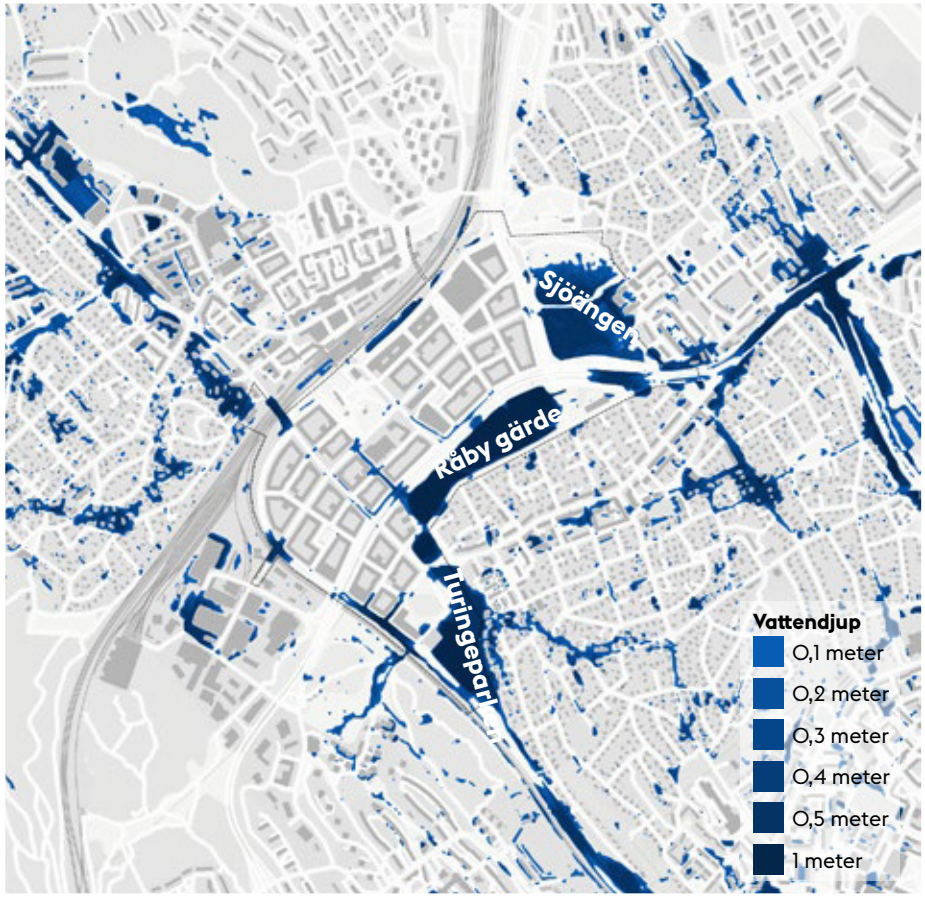
Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Nuläge



Bilden visar nuläge med maximala vattendjup och översvämningsutbredning vid klimatanpassat 100-årsregn.

Programförslag



Bilden visar programförslaget med maximala vattendjup och översvämningsutbredning vid klimatanpassat 100-årsregn.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Ekologi

En stor del av naturvärdesobjekten påverkas inte av förslaget. Den planerade bebyggelsen påverkar 2,1 procent av naturvärdesobjekt med visst värde, 0,7 procent med påtagligt värde och har ingen påverkan på naturvärdesobjekt med högt värde. Utöver detta tas ytterligare mark i anspråk för planerade dammar (cirka 3,0 hektar) samt parker och idrottsanläggningar (cirka 1,4 hektar).

Skyddade arter

Fladdermössens spridning bedöms försvåras. I och kring Turingeparken finns troligen en koloni av nordfladdermus (NT). Fröspridning via fåglar, insekter och fladdermöss riskerar också att minska. Livsmiljöer och spridning för pollinatörer minskar.

Befintliga barriärer för groddjur förstärks, även om nya lekvatten eventuellt skapas. Värdekärnor för insekter kopplade till gamla ädellövträd påverkas i liten omfattning. Öppen mark och buskvegetation tas i anspråk för bebyggelse, parker, dammar och infrastruktur. Inventeringar visar att ytterligare artskyddsbedömning kan behövas, särskilt för fåglar och fladdermöss.

Ekologiska spridningssamband

Ny grönstruktur kommer delvis att skapas från Älvsjö gård och österut mot Sjöängen och Örby. Livsmiljöer och spridningsvägar för insekter knutna till ädellövträd samt småfåglar bedöms minska något, främst på grund av barriäreffekter från ny bebyggelse.

→ Läs mer i utredningarna: Ekologiutredning Program för Älvsjödalen (Calluna, 2025-03-14) och Konsekvensbedömning av strukturplan Älvsjödalen (Calluna, 2025-03-17)



Kartan visar hur programförslaget tagit hänsyn till påträffade naturvärden.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Bilden visar dygnsekvivalent ljudnivå från väg- och järnvägstrafik för prognosår 2045. Rosa färg visar dBA > 70.

Markföroreningar

Markföroreningssituationen inom programområdet bedöms inte påverka möjligheten att exploatera området.

→ Läs mer i utredningen: Miljöinventering, potentiella markföroreningar samt markavvattningsföretag (WSP, 2021-12-13)

Risk för olyckor

Programförslagets utformning har anpassats efter rekommenderade skyddsavstånd. Utbyggnadsplaner för både Nynäsbanan och Stambanan har beaktats, inklusive möjlighet till regionaltågsstopp.

→ Läs mer i utredningen: Riskbedömning Älvsjödalen (WSP, 2025-03-09)

Buller

Bullerberäkningar utgår från framtida lägre trafikmängder efter att Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm genomförts. De största bullerkällorna är järnvägsspåren. Fasader mot spåren beräknas få de högsta ljudnivåerna.

Programförslaget bedöms möjliggöra goda ljudmiljöer i bostäder, parker och idrottsanläggningar. Slutna kvarter ger skyddade gårdar med bra ljudmiljö för bostäder och förskolegårdar. Massor från tunnelbanebygget föreslås användas för att skapa bullerdämpande vallar längs Huddingevägen och Åbyvägen.

I några fall överskrids riktvärden för buller vid fasader för högre bostadshus. Bullerfrågan behöver utredas vidare i kommande planering.

→ Läs mer i utredningen: Älvsjö Örby Trafikbullerutredning (WSP, 2025-04-22)

Värmeböljor

Programförslaget innebär att mer grönska och vattenspeglar introduceras till området. Längs med gator föreslås fler träd och annan vegetation som ger skugga och svalka. Mer grönska, vatten och vegetation innebär att programområdet skapar bättre förutsättningar för att hantera effekter av värmeböljor.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Godkänt dokument - Pia Olvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Godkänt dokument - Pia Örvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

GENOMFÖRANDE

Genomförande

Programmets genomförande bedöms komma att ske under lång tid. Programmet är utformat för att ge flexibilitet för olika framtida innehåll, kunskap och riktlinjer inom det fasta ramverk som utgörs av dess grundstruktur.

Etapper, utbyggnad

Utvecklingen av området bedöms lämpligast ske från områdets centrala delar, vid bytespunkten. Det möjliggör exploatering av det mest kollektivtrafiknära läget. Idag tas det till stora delar upp av Stockholmsmässan. I samband med avvecklingen av mässanläggningen frigörs omfattande lokal- och parkeringsytor, under områdets utbyggnad kan de användas för bygglogistik och samordning av byggtrafik.

Läget för de befintliga idrottsytorna på dagens Älvsjö IP föreslås tas i anspråk för stadsutveckling. De har relativt goda grundläggningsförhållanden och ett gynnsamt läge för bostäder. Utbyggnaden förutsätter att projektet först ersätter de befintliga idrottsytorna. Det föreslås ske inom det grönblå parkstråket.

Varje etapp bör ha en storlek som möjliggör att området utgör en fungerande och attraktiv helhet och stadsmiljö även under utbyggnadstiden. Etapperna behöver vara stora nog att kunna genomföras med hänsyn till en helhetslösning för de övergripande knäckfrågorna.

Ekonomi

Programmet bygger på ett effektivt användande av redan ianspråktagen mark med bäst förutsättningar för stadsutveckling. Planprogrammets ekonomiska genomförbarhet har bedömts utifrån förutsättningen att cirka 7 000 bostäder och 15 000 arbetsplatser kan tillskapas. Utbyggnadstakten behöver beakta marknadsdjupet samt stadens investeringsmöjligheter. Eventuell utökning av idrotts- eller parkytor, som innebär bortfall av exploatering, behöver ske med beaktande av den övergripande projektekonomin.

Stockholmsmässans avveckling i Älvsjö

En förutsättning för planprogrammets genomförande är att Stockholmsmässan avvecklas från platsen. Att lokalisera en ersättningsplats för mässan har inte ingått i programarbetet.

Programmets grundstruktur

Programmets grundstruktur behöver genomföras i sin helhet för att lösa de övergripande knäckfrågorna. Grundstrukturen möjliggör stadsutveckling på platsen i enlighet med programmets mål om en levande och sammankopplad blandstad.

Investeringar i allmän plats

Grundstrukturens och programmets genomförande medför bland annat följande större investeringar i allmän plats:

- Höjdsättning av hela området inklusive det grönblå stråket, eventuellt med hjälp av massor från tunnelbanebygget.
- Ny gatustruktur med utrymme för kollektivtrafik.
- Korsningar, utfarter och övergångar över Huddingevägen, Magelungsvägen och Åbyvägen.
- Det grönblå stråket med park- och idrottsytor. Även Älvsjö gårds park.
- Rivning av Magelungsvägens vägbro och ramper Magelungsvägen placeras i nytt läge längs Nynäsbanan.
- Ny underfart under Nynäsbanan, mot Hagsätra genom Älvsjö verksamhetsområde.
- En gång- och cykelbro över Västra stambanan.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

- En sociodukt, en generös gångbro, över Huddingevägen mellan Råby gärde och Sjöängen.
- Omvandling av Huddingevägen och Åbyvägen till stadsmässiga gator.

Mässvägen behåller sitt läge, men förlängs både öster- och västerut. Den befintliga utfarten mot Åbyvägen behålls, liksom gångtunneln under Åbyvägen.

Grundstrukturens gatunät och föreslagna höjdsättning redovisas på sidan 88.

Kollektivtrafik

De föreslagna huvudgatorna i programmets grundstruktur är utformade med tillräckliga mått för samtliga trafikslag, men med prioritet för kollektivtrafik, gång och cykel. Det är viktigt att de gatumått och spårreservat som tagits fram bevakas efter programmets godkännande och innan dess genomförande samt i kommande planering så att framtida trafiklösningar inte försvåras eller hindras. Löpande dialog sker i ett forum för bytespunkt Älvsjö, där staden, trafikförvaltningen och Trafikverket medverkar.

Markägoförhållanden

Stockholms stad är huvudsaklig markägare. Delar av marken är upplåten med tomträtt till stadens bolag eller privata aktörer. S:t Erik Markutveckling AB, som är ett av stadens ägda bolag, är den största tomträttshavaren i området. De äger tomträtterna som nyttjas av Stockholmsmässan samt Älvsjö gård.

VA-anläggningar

En ny avloppstunnel, Mässtunneln, från Älvsjö till Liljeholmen förväntas bli färdig år 2030. Tunneln byggs för att avlasta det befintliga avloppssystemet och därigenom minska risken för översvämningar vid kraftiga regn. En befintlig, större dagvattentunnel bedöms komma att kunna avvattna delar av området. En befintlig huvudledning bedöms kunna försörja området med dricksvatten.

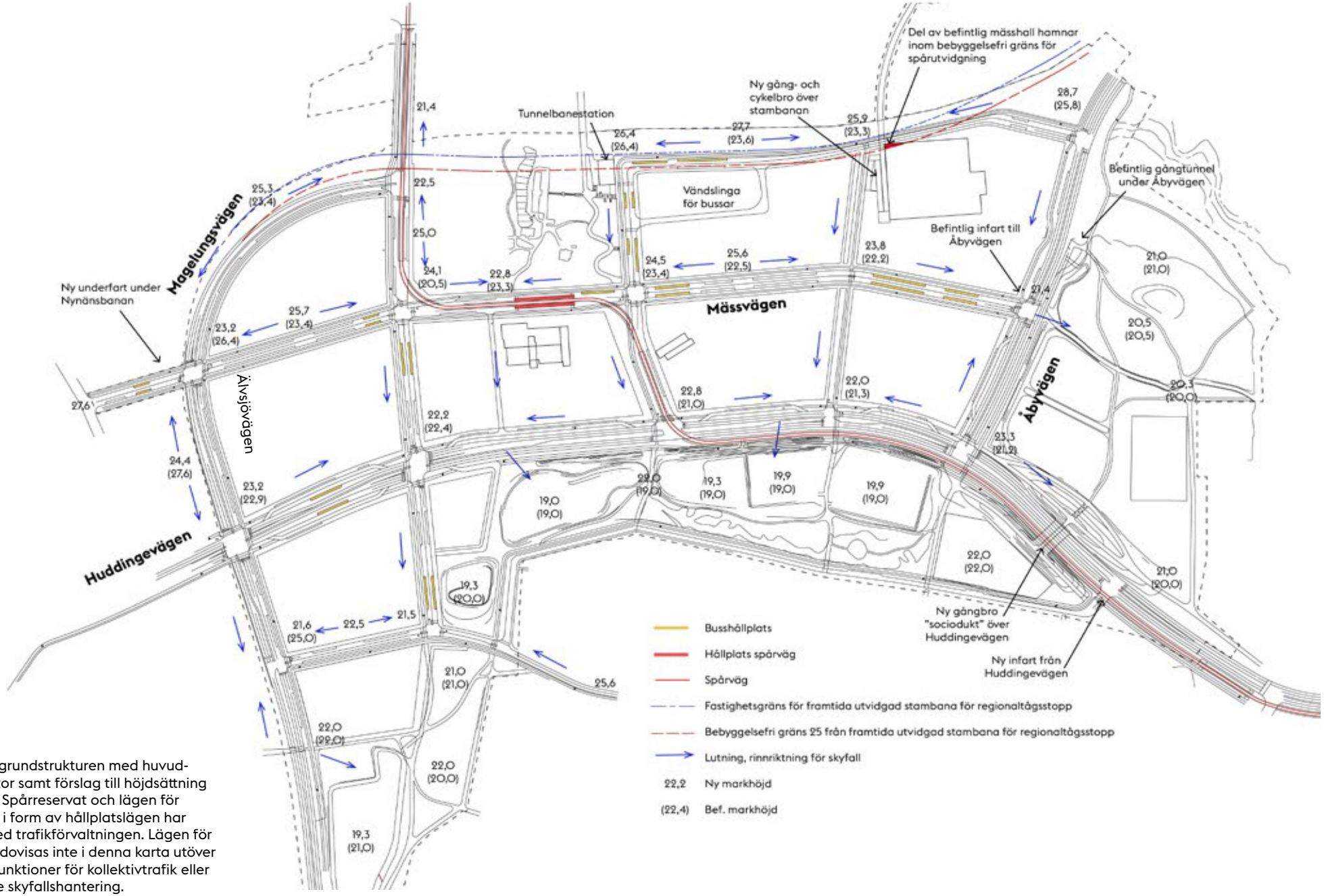
Risk

Eventuella förändringar av skyddsavstånd i strukturplanen behöver följas upp i kommande detaljplanering. Del av befintlig mässhall, som föreslås bevaras och eventuellt utvecklas för idrott och andra evenemang, är belägen inom den bebyggelsefria zonen för framtida utvidgad stambana för regionaltågsstopp. Se illustration på sidan 88.

Fjärrvärme

Inom området finns fjärrvärmeledningar som försörjer befintlig bebyggelse. Det bedöms finnas tillräcklig kapacitet i dem för kommande exploatering.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286



Kartan visar grundstrukturen med huvud- och stadsgator samt förslag till höjdsättning för området. Spårreservat och lägen för bussterminal i form av hållplatslägen har stämts av med trafikförvaltningen. Lägen för lokalgator redovisas inte i denna karta utöver de som har funktioner för kollektivtrafik eller övergripande skyfallshantering.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Vidare utredningar inför markanvisningar och detaljplaner

Behov av att utreda följande övergripande frågor vidare innan kommande markanvisningar och detaljplaner har identifierats. Det bedöms lämpligast att ta fram eller fördjupa dessa inför programmets genomförande, då aktuella lagar, riktlinjer och behov föreligger. Även andra utredningar kan behövas, analyser och underlag kan behöva uppdateras efter ett framtida, ändrat omvärldsläge.

Visionsarbete

Ett fördjupat visionsarbete behöver bedrivas inför markanvisningar och start av detaljplaner i syfte att formulera områdets identitet och skapa viktiga målpunkter utöver bostäder och arbetsplatser.

Arbetsplatser

Älvsjö bedöms vara ett läge med stor potential för kontor i söderort som kan bidra till att utjämna den regionala obalansen och utveckla stadslivet på platsen med mer människor dagtid och ett större utbud av handel, service och restauranger. En analys föreslås tas fram som utreder den bebyggelsevolym som bedöms nödvändiga för att åstadkomma en "kritisk massa" av kontor i Älvsjö. 2026 befinner sig svensk ekonomi i en lågkonjunktur med en vikande efterfrågan på kontor och höga vakanser i vissa stadsdelar, samtidigt som förändrade levnadsmönster med distansarbete som en ny del av vardagen inte ännu hittat sina färdiga former. Hur vi vill arbeta i framtiden kan förändra efterfrågan på kontorsyta, benägenheten att pendla och förväntningarna på stadsmiljön runt arbetsplatserna. Programmet visar att 15 000 arbetsplatser (cirka 200 000 kvm BTA) i enlighet med uppdraget är möjligt att tillgodose på platsen, men lämplig omfattning för att ett kontorskluster ska vara långsiktigt hållbart behöver utredas i samband inför de förtsa markanvisningarna och start av detaljplanering.

Etapper

En etapp- och skedesindelning behöver tas fram inför markanvisningar och kommande detaljplanering.

Strategi för markanvisningar

En övergripande strategi för kravställning i markanvisningar bör tas fram innan första markanvisning.

Kulturlivsanalys

I det fortsatta planeringsarbetet bör hänsyn tas till behovet av lokaler för kulturlivet som exempelvis mötesplatser, utställningar och gallerier för att främja ett levande kulturliv i området. En kulturlivsanalys föreslås tas fram som underlag för kommande detaljplaner. Den ska kartlägga förutsättningar för ett lokalt kulturliv och ge förslag på hur och var lokaler för kulturverksamheter kan tillskapas i området.

Mobilitets- och parkeringsstrategi

En samordnad strategi för samtlig exploatering inom programområdet avseende mobilitet och parkering bör tas fram i strävan efter ett hållbart resande och minskad klimatpåverkan. Strategin bör ha

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

en hög ambitionsnivå och utgå från samordnade parkerings- och mobilitetslösningar.

Dagvatten och skyfall

Den föreslagna höjdsättningen av området bör studeras vidare baserat på ett större omhändertagande av skyfallsvatten inom bebyggelsestrukturen, exempelvis inom planerade parker och torg. Det är också viktigt att höjdsättningen studeras vidare med avseende på SVOAs befintliga VA-anläggningar.

Fördröjningsbehov för dagvatten utöver åtgärdsnivån behöver utredas vidare för att säkerställa hanteringen i det grönblå stråket tillsammans med idrotts- och parkfunktioner. Förutsättningarna att anlägga en ny sjö inom Sjöängen behöver utredas vidare för att se hur den kan utgöra en del av dagvattenhanteringen inom programområdet.

Massahantering

Massorna från tunnelbaneutbyggnaden föreslås användas för att bygga upp marken inom programområdet för att kunna hantera skyfall och dagvatten som en del av grundstrukturen. Planprogrammet ger möjlighet att i ett tidigt skede samordna hanteringen av schaktmassor.

Park- och idrottsytor

Att ta fram ett övergripande parkprogram inför kommande detaljplanering bedöms som ett bra sätt att samordna utformningen av parker och placeringen av funktioner i det grönblå stråket. Placering, omfattning och utformning av idrottsytorna inom det grönblå stråket behöver studeras. Andelen parkmark per boende inom bebyggelsestrukturen bör utredas vidare i relation till den kommande bebyggelsens täthet, utformning av förskolor samt andelen kvalitativ parkmark inom det grönblå stråket. Det gäller särskilt i bebyggelsestrukturens västra del, där boende kommer att ha längst avstånd till det grönblå stråket.

Skolor

Inför start av detaljplaner behöver lägen för skolor inom programområdet studeras övergripande för att säkerställa placering, antal och storlek utifrån behov och genomförbarhet.

Stadsbild- och siluett

Placeringar och volymer för höga byggnader centralt i programområdet behöver studeras övergripande så att de samverkar till en väl sammanhållen helhet med hänsyn till stadsbild, stadssiluett och befintliga höga byggnader.

Klimatpåverkan

En övergripande plan för grundläggning, hantering av massor och minskad klimatpåverkan och som kan användas i detaljplaneprocesserna behöver utredas. Övergripande principer bör tas fram för ett större grepp med gemensamma markförstärkningsåtgärder för allmän plats och kvartersmark.

Utformningen av det grönblå stråket som helhet måste utredas för

att möjliggöra vattenhantering, park- och idrottsytor och samtidigt minska utsläpp av växthusgaser från kolkällan.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Bedömning har gjorts att programförslaget kan antas medföra en betydande miljöpåverkan med avseende på ett flertal miljöaspekter. En miljökonsekvensanalys har gjorts där programförslagets påverkan på dessa miljöaspekter har bedömts. Inför påbörjandet av detaljplaner behöver en analys genomföras gällande frågan om strategisk miljöbedömning för att fånga upp och tydliggöra konsekvenserna av programmets genomförande på en övergripande nivå.

Ledningar

Projektet har kartlagt de många ledningsstråk som förekommer inom programområdet och upprättat kontakt med berörda ledningsägare. De har upplyst staden angående vilka ledningsslag som finns i området idag, samt vilka planer ledningsägarna har både kortsiktigt och långsiktigt. En fortsatt dialog behöver hållas med berörda ledningsägare för att bedöma behov av kapacitetshöjande investeringar inför start av detaljplanering.

SVOA ser behov av att utreda en översiktlig VA-lösning för hela programområdet för att säkerställa en hållbar, kostnads- och samhällseffektiv anläggning.

El

I samband med utbyggnaden av programområdet behöver elnätstationer byggas ut. Principiellt ska alla elnätstationer placeras inhysta i bebyggelse. Placeringen behöver utredas övergripande.

Avfallshantering

Inom programområdet planeras möjligheten att etablera en stationär sopsug som kan försörja hela programområdet. En tidig dialog har hållits med SVOA som bedömer att förutsättningarna är goda för att etablera en stationär sopsug inom programområdet. Sopsugen kan eventuellt placeras i ett av områdets mobilitetshus.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Medverkande

Programmet har tagits fram i samarbete mellan stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och trafikkontoret.

Projektgrupp

Henrik Nilzén, stadsplanerare stadsbyggnadskontoret
Elin Henriksson, stadsplanerare stadsbyggnadskontoret
Sebastian Wahlström Klampfl, stadsplanerare stadsbyggnadskontoret
Klara Eklind, stadsplanerare stadsbyggnadskontoret
Frida Svensson, stadsplanerare stadsbyggnadskontoret
Joacim Nylander, projektledare exploateringskontoret
Michaela Johansson Jögi, projektledare exploateringskontoret
Amanda Viklund, områdesstrateg exploateringskontoret
Walid Osman Gulai, byggprojektledare exploateringskontoret
Emelie Maniette, landskapsarkitekt exploateringskontoret
Sofia Thurin, miljöspecialist exploateringskontoret
Anders Borgmark, miljöspecialist exploateringskontoret
Martin Viitanen, trafikplanerare exploateringskontoret
Jenny Brolin, kommunikationsstrateg exploateringskontoret
Pierre Savard, trafikplanerare trafikkontoret
Malin Berger, trafikplanerare trafikkontoret

Arbetsgrupp strukturarkitekter och trafikplanerare

Programförslaget har utarbetats av stadsbyggnadskontoret i samarbete med följande konsulter:
Murman Arkitekter: Erik Hovlin och Martin Miljand
SWMS arkitektur: Sofia Westerlund och Mårten Setterblad
Tyréns: Hrund Skarphedinsdottir

Förstudier inför programarbete

Nyréns arkitektkontor
White arkitekter

Utredningar som har tagits fram:

Kulturmiljöanalys Älvsjö Örby, Stockholm (Nyréns, 2016–0831)
Trafik-PM Program för Älvsjödalen (Tyréns, 2025-03-26)
PM Dagvatten- och skyfallshantering (Sweco, 2025-03-25)
Ekologiutredning Program för Älvsjödalen (Calluna, 2025-03-14)
Konsekvensbedömning av strukturplan Älvsjödalen (Calluna, 2025-03-17)
Miljöinventering, potentiella markföroreningar samt markavvattningsföretag (WSP, 2021-12-13)
Riskbedömning Älvsjödalen (WSP, 2025-03-09)
Älvsjö Örby Trafikbullerutredning (WSP, 2025-04-22)
Miljökonsekvensanalys Planprogram Älvsjödalen (Structor, 2025-04-22)

Bildförteckning

Alla illustrationer och konceptbilder är framtagna av Murman Arkitekter, SWMS arkitektur och stadsbyggnadskontoret om inte annat anges.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-05-21, Dnr 2022-04286

Stockholms stad