

**17****Samråd detaljplaneprogram för centrala Tullinge  
(sbf/2017:20)****Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden ger förvaltningen i uppdrag att gå ut på samråd med förslag till detaljplaneprogram för centrala Tullinge.

**Sammanfattning**

Aktualiseringen av detaljplaneprogram för centrala Tullinge har upprättats enligt Plan- och Bygglagens (PBL:s) regler. Under 2017 fick förvaltningen i uppdrag att aktualisera gällande detaljplaneprogram från 2005. Programområdet omfattar de centrala delarna av Tullinge mellan Flottiljvägen och Flaggplan.

Syftet med detaljplaneprogrammet är att undersöka möjligheterna för en tillkommande bebyggelse i de centrala delarna samt utreda möjligheterna för att handelns fortsatta utveckling i stadsdelen.

Programmet belyser bl.a. följande punkter:

- Möjlig markanvändning
- Utvecklingsmöjligheter för handel
- Utformning av Tullinge station
- Utformning av allmänna ytor
- Framtida parkering

**Ärendet**

Samhällsbyggnadsförvaltningen har de senaste åren fått ett antal förfrågningar om att se över gällande detaljplaner i syfte att skapa fler byggrätter. Även i kommunens översiktsplan planeras för en ökad bebyggelsetäthet i förhållande till programmet. Arbetet med att aktualisera planprogrammet från 2005 inleddes med en processinriktad dialog.

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2019-01-25, utgör underlag för beslutet.



2019-01-25

Referens  
Per-Anders Framgård

Mottagare  
Samhällsbyggnadsnämnden

## Uppdrag att gå ut på samråd med detaljplaneprogram för centrala Tullinge

### Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden ger förvaltningen i uppdrag att gå ut på samråd med förslag till detaljplaneprogram för centrala Tullinge.

### Sammanfattning

Aktualiseringen av detaljplaneprogram för centrala Tullinge har upprättats enligt Plan- och Bygglagens (PBL:s) regler. 2017 fick förvaltningen i uppdrag att aktualisera gällande detaljplaneprogram från 2005. Programområdet omfattar de centrala delarna av Tullinge mellan Flottiljvägen och Flaggplan.

Syftet med detaljplaneprogrammet är att undersöka möjligheterna för en tillkommande bebyggelse i de centrala delarna samt utreda möjligheterna för att handelns fortsatta utveckling i stadsdelen.

Programmet belyser bl.a. följande punkter:

- Möjlig markanvändning
- Utvecklingsmöjligheter för handel
- Utformning av Tullinge station
- Utformning av allmänna ytor
- Framtida parkering

Förvaltningen har de senaste åren fått ett antal förfrågningar om att se över gällande detaljplaner i syfte att skapa fler byggrätter. Även i kommunens översiktsplan planeras för en ökad bebyggelsetäthet i förhållande till programmet. Arbetet med att aktualisera planprogrammet från 2005 inleddes med en processinriktad dialog.

### Tidigare beslut

- År 2005 godkände kommunstyrelsen detaljplaneprogram för centrala Tullinge.
- 2017 fick förvaltningen i uppdrag av samhällsbyggnadsnämnden att aktualisera gällande detaljplaneprogram från 2005.
- 2017 godkände samhällsbyggnadsnämnden återskottet av den processinriktade dialogen med medborgarna.

2019-01-25

## Gällande översiktsplan från 2014

### **Kommunens inriktning – Tullinge är en attraktiv plats i Stockholmsregionen att bo och bygga på.**

Enligt kommunens översiktsplan från år 2104 är Tullinge den del av Botkyrka som under de senaste årtiondena haft den starkaste utvecklingen med mer bebyggelse och befolkningsökning. Att det byggts mycket har samtidigt fått många medborgare att känna tveksamhet till omvandling och utvecklingstakt. Regionens snabba befolkningsökning i kombination med nya infra-struktursatsningar som Södertörnsleden, bättre pendeltåg, Förbifart Tullinge och Förbifart Stockholm – kommer tillsammans med utvecklingen av Flemingsberg med forskning, universitet och kvalificerat näringsliv – att göra Tullinge ännu mer eftertraktat. Vi behöver utveckla och säkra Tullinges för-utsättningar genom att i vissa delar säga ja till fler bostäder och arbetsplatser och i andra delar hålla tillbaka förändringstrycket för att slå vakt om stadsdelens identitet och kvaliteter.

### **Resultat av dialogen med boende och verksamma**

Dialogarbetet i Tullinge som genomfördes i två steg. I slutet av maj 2017 inleddes dialogarbetet med en idévecka, dialogvecka 1. Då genomfördes en första dialog med fördjupade, kreativa workshops. Vi genomförde tre workshops; en workshop med elever från årskurs fem från Banslättskolan och två workshops på kvällar öppna för alla intresserade. Resultatet redovisades som bildprotokoll, ett per arbetsgrupp. Totalt har under denna del har cirka 200 personer besökt dialoglokalen och cirka 125 personer har deltagit i workshops

Utifrån resultatet från den första idéveckan har tre idéskisser arbetats fram och dessa var utgångspunkt för dialogen under idévecka 2 i början av september. Tullingeborna fick möjlighet att diskutera och utveckla skisserna vidare utifrån frågor som ”Hur ska framtida Tullinge se ut? Hur tätt ska det vara? Hur högt ska det vara? Hur grönt ska det vara?” Workshopen avslutades med att grupperna redovisade vad de kommit fram till. Under denna dialogvecka besökte ca 70 tullingebor lokalen och utöver det deltog ca 85 personer i kvällsworkshopar och ca 35 elever i skolworkshopar.

#### *Dialogresultatet – Tullingebornas återkommande synpunkter*

Dialogen gav ett omfattande resultat av idéer och uppslag på hur Tullinge ska och inte ska utvecklas. Förvaltningen har nu ett rikt material av medborgarnas synpunkter inför det fortsatta arbetet. I korta drag fans det ett antal återkommande synpunkter och idéer som framförts kring olika teman under dialogen. Dessa är följande:

“Skapa starkare kopplingar mellan norra och södra sidan av Tullinge, gör en ny passage under spåret med access till plattformen. Gör Huddingevägen till en stadsgata, bygg bort stora asfaltytor och samla bilarna i effektiva parkeringshus.”

2019-01-25

“Bygg ett samlande torg i soligt läge, utveckla fler sittplatser, mer aktiviteter och inslag av grönska och vatten.  
Skapa ett levande centrum med handel och mötesplatser såväl inomhus som utomhus.”

“Behåll Tullinges gröna prägel med centrumnära natur. Gör skogen mer tillgänglig och trygg. Utveckla ett nordsydligt park- och aktivitetsstråk från centrum och längs skogsvägen söderut.”

“Koncentrera bebyggelsen till centrum och bygg i skogspartier som inte används. Bygg en blandad bebyggelse, behåll Tullingekaraktären och lägg till inslag av höga hus.”

För att tydliggöra vad kommentarerna innebär har därför dessa sammanfattats i en skiss. Denna är ett av flera underlag i det fortsatta planarbetet.

### **Några viktiga utredningar**

Inför programförslaget har förvaltningen tagit fram ett antal viktiga utredningar som belyser förutsättningarna för en stadsutveckling i Tullinge. Dessa utredningar är följande:

- Riskutredning
- Stationsutredning
- Handels utredning
- Parkeringsutredning

### **Förslag till planprogram**

#### **Planprogrammets huvuddrag:**

Centrala Tullinge präglas idag förutom av bebyggelse för bostäder och handel av ytor för trafik och parkering. Marken runt de centrala delarna består av villa och radhusområden och skogsklädda kullar och skogspartier.

Mark för tillkommande bebyggelse föreslår vi i första hand på redan i anspråktagna ytor. Naturmarken ser vi som en kvalitet i stadsbilden och lämnar därför denna orörd. Offentlig och kommersiell service och hållplatslägen för buss koncentreras i anslutning till befintlig entré till pendeltåg, norr om spårområdet. Här skapas också plats för rekreation i form av torg och park.

Huddingevägen utformas som stadsgata med entréer till bostäder och lokaler utmed gatans norra sida. I höjd med stationen flyttas Huddingevägen söder ut för att bevara befintliga träd och vegetationsytor och skapa en mer sammanhängande stationsmiljö. Pendeltågstationen i Tullinge är bland de smalaste perrongerna i hela pendeltågssystemet. För att få en bättre tillgång till pendeltågen så föreslår vi att på- och avstigning av tågen kommer att ske via sidpattformar istället för via dagens mittplattform. På så sätt kommer trängsel vid på och avstigning att kunna undvikas. De centrala delar på båda

2019-01-25

sidor om spåret föreslås som gångfartsområden alternativt gågator och i huvudsak bilfria.

Kvartersstrukturen är finmaskig med allmän plats mellan de tänkta byggrätterna. På så vis skapas valmöjligheter för de som rör sig i området och allmänhetens tillgång till grönområden säkras i de fall bebyggelse föreslås på befintlig naturmark. Kvarteren är placerade för att inte blockera den visuella kopplingen mellan norra och södra sidans naturområden. Ny passage under spåret föreslås vid perrongens östra sida.

Ytan för markparkering reduceras. Infartsparkering sker i P-hus, centralt placerade med lokaler i bottenplan samt på befintlig parkering söder om dagens entré till pendeltåg. Parkering för bostadsändamål sker på kvartersmark i garage alternativt i gemensamma parkeringshus.

### **Samråd med två scenarier**

Dagens utformning av Huddingevägen, och dess karaktär prioriterar idag framkomligheten för biltrafiken, till priset av oskyddade trafikanter. Vid en omvandling skiftar fokuset, då hastighetsbegränsningen bättre anpassas för en centrummiljö och en betydligt större yta tilldelas gång- och cykeltrafikanter.

I samrådet förslår vi två olika dragningar, scenario 1 och 2, av Huddingevägen. Syftet att pröva två lägen av Huddingevägen som också ger olika möjligheter för den byggda miljön längs vägen. I båda scenarierna ska vägen gestaltas till en stadsgata, flankerad av träd och gröna zoner. Avsikten att stråket ska bli mera livligt och välkomnande, samt får en minskad barriäreffekt där både trafik-säkerheten och den upplevda tryggheten ökar. Alla dessa effekter, resulterar dessutom i en ökad tillgänglighet till kollektivtrafik.

### ***Scenario 1***

I detta scenario prövar vi att låta vägen ligga kvar på befintlig väg bädd utom i de delar där vägen passerar centrum. Här får vägen en ny sträckning och kommer att gå över det område som är bussterminalområde idag. Förslaget innebär att befintliga träd sparas och vi använder befintlig vägmark i så stor utsträckning som möjligt. I detta förslag finns det plats för dagvattenanläggningar samt grönska mellan väg och spår. Norr om centrum finns det plats för en ny undergång under spåren. Vägens placering gör att ytorna för kvartersmarken norr om vägen blir något mindre i detta förslag.

### ***Scenario 2***

I detta scenario är vägen placerad så nära järnvägen som det är möjligt ur säkerhetsskäl med mera. Genom att vi föreslår sidopattforma har risken för urspårningar minimerats. Dock behöver vägen ligga på sådant avstånd att det är bekvämt att röra sig vid sidoplattformarna. I detta förslag har kvartersmarken fått en större utbredning på den norra sidan om vägen. Befintliga träd har sparats och ligger nu på kvartersmark. Hela vägen förbi centrum är i princip placerad på den mark som tidigare var

2019-01-25

bussterminalområde och övriga delar av vägen har flyttats så att vägen ligger parallellt med järnvägen. Även i detta scenario är avsikten att få plats med en undergång i stationens norra del.

### **Samråd**

Samråd av förslag till detaljplaneprogram för centrala Tullinge kommer att genomföras under tiden 4 mars 2019 till 8 april 2019. Samrådshandlingen kommer att skickas enligt upprättad samrådsförteckning till berörda myndigheter, fastighetsägare inom programområdet, intresseorganisationer samt till de kommunala nämnder som har verksamheter inom programområdet.

För att medborgare ska få möjlighet att del av samrådsförslaget kommer samrådsmöte att genomföras. Förslag till kommer att finnas tillgängligt i kommunalhuset i Tumba, och på medborgarkontoret i Tullinge.

Hela samrådsförslaget kommer även att finnas tillgängligt på kommunens hemsida under samrådsperioden.

### **Förvaltningens bedömning**

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår att samhällsbyggnadsnämnden ger förvaltningen i uppdrag att gå på samråd med förslag till detaljplaneprogram för centrala Tullinge som beskrivs i denna tjänsteskrivelse.

Carina Molin  
Samhällsbyggnadschef

Charlotte Rickardsson  
Planchef

### **Bilagor**

Förslag till detaljplaneprogram för centrala Tullinge.

**SAMRÅDSHANDLING**  
**14 FEBRUARI 2019**

**CENTRALA TULLINGE**  
**PROGRAM TILL DETALJPLAN**

**BOTKYRKA**  
**KOMMUN**





VY ÖVER FÖRESLAGET TORG, Illustration: SWECO arkitekter



## Program till detaljplan för centrala Tullinge i Botkyrka kommun

Upprättat av samhällsbyggnadsförvaltningen, Botkyrka kommun 2019

Detta program till detaljplan innehåller inspirationsbilder och gestaltningsexempel. Hur byggnader och platser ska utformas utreds i senare skeden. Namn som används för att beskriva gator, torg och övriga platser som är kursiverade är endast arbetsnamn.

### Deltagare

Programarbetet bedrivs av planenheten, och leds av en styrgrupp vars ordförande är planchef Charlotte Rickardsson. Företrädare för ett flertal enheter och förvaltningar har varit delaktiga i arbetet med planprogrammet. Projektledare för planprogrammet är utvecklingschef Per-Anders Framgård.

Medverkande tjänstepersoner i styrgruppen:

- Charlotte Rickardsson, planchef, samhällsbyggnadsförvaltningen
- Anders Öttenius, gata-parkchef, samhällsbyggnadsförvaltningen
- Ingrid Molander, miljöchef, samhällsbyggnadsförvaltningen
- Linda Evjen, VA-chef tekniska förvaltningen
- Sara Hagelin, bitr. exploateringschef, samhällsbyggnadsförvaltningen

Medverkande tjänstepersoner i projektgruppen:

- Örjan Lindbeck, planarkitekt, samhällsbyggnadsförvaltningen
- Kerstin Lagnefeldt, landskapsarkitekt, samhällsbyggnadsförvaltningen
- Tomaj Keyvani, områdesutvecklare i Tullinge, kommunledningsförvaltningen
- Matilda Hermansson, miljö och hälsoskyddsinspektör, samhällsbyggnadsförvaltningen
- Abraham Rondon, trafikplanerare, samhällsbyggnadsförvaltningen
- Sebastian Roverano, trafikplanerare, samhällsbyggnadsförvaltningen
- Mathew Newton, arkitekt, samhällsbyggnadsförvaltningen
- Susanna Findahl, planarkitekt, samhällsbyggnadsförvaltningen
- Sara Hagelin, bitr. exploateringschef, samhällsbyggnadsförvaltningen
- Christer Silver Holmberg, projektledare tekniska förvaltningen
- Sofia Pettersson, kommunikatör, samhällsbyggnadsförvaltningen

Medverkande fastighetsägare i referensgruppen för projektet:

- Sören Runsteen, Balder / Bovieran
- Niclas Gustafsson, Balder

- Åsa Nordell Holmstrand, Hemsö
- Mats Tryselius, Botkyrkabyggen

Medverkande i medborgardialogen, arkitektteam:

- Nyréns Arkitektkontor genom Sonia Andersson och Åsa Samuelsson

Illustrationer och fotografier: Om inget annat anges Botkyrka kommun. Omslag: Sweco Arkitekter AB.

### Bilagor

Analys och utredningar:

- Undersökning för program för centrala Tullinge (Behovsbedömning), 2019-01-14
- Utrednings PM Geoteknik – Markförhållanden och grundläggning, Structor Geoteknik Stockholm AB, 2018-09-12
- Handels utredning, WSP Sverige AB, 2018-04-12
- Parkeringsutredning Tullinge centrum, Ramböll Sverige AB, 2018-11-05
- Riskbedömning Planprogram Centrala Tullinge, WSP Environmental Sverige, 2017-10-26
- Stationsutredning Tullinge, WSP Bro & Vattenbyggnad, 2018-03-23
- Åtgärdsvalsstudie Väg 226 Vårsta-Södra länken, Trafikverket, Slutrapport 2017-06-15

### Kontaktuppgifter

Upplysningar och information om programförslaget lämnas av:

Per-Anders Framgård  
tel: 08-530 615 40  
e-post: per-anders.framgard@botkyrka.se

**Samråd av förslag till detaljplaneprogram för centrala Tullinge kommer att genomföras under tiden 4 mars till 8 april 2019.**

Samrådshandlingen kommer att skickas enligt upprättad samrådsförteckning till berörda myndigheter, fastighetsägare inom programområdet, intresseorganisationer samt till de kommunala nämnder som har verksamheter inom programområdet.

**För att medborgare ska få möjlighet att ta del av samrådsförslaget kommer samrådsmöte hållas. Förslaget kommer att finnas tillgängligt i Kommunalhuset i Tumba, Munkhättevägen 45 samt på medborgarkontoret i Tullinge centrum, Nyängsvägen 3.**

Samrådsförslaget kommer även att finnas tillgängligt på [www.botkyrka.se](http://www.botkyrka.se) under samrådsperioden.

Samrådsförslaget har diarienummer 2017:20.

# UPPLYSNINGAR

# FÖRORD

**M**ed detta planprogram tar vi nästa steg mot ett mer attraktivt och levande centrum. Det skapar förutsättningar för en omfattande utveckling av dagens lågt utnyttjade mark mitt i Tullinge.

Med nya stadskvarter, gator, torg och parker blir centrum en stadskärna. Det gör samtidigt att nya bostäder kan byggas i bästa centrumläge, direkt vid stationen. Förbättrad tillgänglighet till stationen underlättar vardagen för alla som bor, pendlar och verkar i Tullinge.

För oss betyder det nya programmet att vi tillsammans med Tullingeborna skapar förutsättningar för att göra Tullinge till en plats där människor känner sig hemma och trivs. Tullinge ska vara ett vackert och tryggt område med goda möjligheter till friluftsliv och naturupplevelser. När vi planerar nya bostäder och arbetsplatser ska vi ta tillvara Tullinges särart. Klimatsmart byggande och bostadsnära natur är självklart. Det är viktigt att det finns bra kommunal välfärd på nära håll och det ska vara enkelt och bekvämt att ta sig till och från Tullinge, såväl med kollektivtrafik som på cykel och till fots.

Den nya verklighet som planprogrammet bäddar för är vad vi nu blickar fram emot. Vi kan glädjas åt en tydlig strävan efter ett hållbart stadsbyggande, vilket också kännetecknar målsättningen för kommunen som helhet. Att utveckla och förtäta centrala delar skapar närhet och mötesplatser och är ett viktigt led i arbetet mot målet att skapa möjligheter att göra klimatsmarta val och att kunna njuta av ett aktivt liv, med natur och kultur inpå knuten.

**Gabriel Melki**

Samhällsbyggnadsnämndens ordförande

# INNEHÅLL

<b>Upplysningar</b> .....	3	<b>3.3 Mark och miljö</b> .....	37
<b>Förord</b> .....	4	Geotekniska förutsättningar .....	37
<b>Innehåll</b> .....	5	Buller och vibrationer .....	38
<b>Sammanfattning</b> .....	6	Luftkvalitet .....	38
Syfte .....	8	Tekniska förutsättningar .....	38
Process .....	8	Dagvatten .....	38
Programområde .....	8	Risk .....	39
<b>1. Inledning</b> .....	8	<b>3.4 Mobilitet och tillgänglighet</b> .....	40
<b>2. Planprogrammets huvuddrag</b> .....	9	Gatunät .....	40
<b>2.1 Bebyggelse, torg och gröna rum</b> .....	10	Kollektivtrafik .....	41
1. Huddingevägen väster om Nibblevägen .....	11	Parkering .....	41
2. Centrum .....	12	<b>3.5 Dialog med medborgare</b> .....	42
3. Huddingevägen öster om Nyängsvägen .....	15	Process .....	42
4. Kullen väster om korsningen Sunnanvägen/Nibblevägen .....	16	Dialogresultatet .....	42
5. Komplettering på kvartersmark, väster om Nyängsvägen .....	17	<b>3.6 Gällande planer och program</b> .....	44
6. Stationsområdet .....	18	Botkyrkas översiktsplan .....	44
7. Parkeringsplatser söder om pendelplattform .....	19	Utvecklingsprogram Framtid för Tullinge .....	44
8. Kullen vid Aftonvägen .....	20	Gällande planprogram .....	44
9. Solskensparken .....	21	Gällande detaljplaner .....	44
10. Korsningen Banslättsvägen/John Blunds väg .....	21	Riksintressen .....	44
11. Aftonvägen, väster om Banslättskolan .....	21	<b>3.7 Kommunala verksamheter</b> .....	45
12. Stadsparken, Banslätt .....	22	<b>3.8 Handel</b> .....	46
<b>2.2 Mobilitet och tillgänglighet</b> .....	24	Analys av framtida fysisk struktur .....	46
Gatunät .....	25	Marknadsförutsättningar i Tullinge centrum .....	46
Kollektivtrafik .....	27	Kommersiell strategi för Tullinge centrum .....	47
Parkering .....	27	<b>4. Genomförande</b> .....	48
<b>2.3 Kommunala verksamheter och näringsliv</b> .....	28	<b>4.1 Konsekvenser</b> .....	49
Kommunala verksamheter .....	28	Sociala konsekvenser .....	49
Näringsliv .....	28	Ekonomiska konsekvenser .....	50
<b>2.4 Ekosystemtjänster</b> .....	29	Miljökonsekvenser .....	50
Ekosystemtjänster i programförslaget .....	29	<b>4.2 Exploateringsprocessen</b> .....	52
<b>3. Planeringsförutsättningar, utredningar och strategier</b> .....	31	Ansvarsfördelning .....	52
<b>3.1 Tullinges historia</b> .....	32	Principer för marktilldelning .....	52
<b>3.2 Platsanalys</b> .....	33	Gestaltning- och kvalitetsprogram .....	52
Stads- och landskapsbild .....	33	<b>4.3 Etappvis förtätning</b> .....	53
Grönstruktur .....	33	<b>4.4 Mål och intressekonflikter</b> .....	54
Ekosystemtjänster .....	34	<b>4.5 Fortsatt arbete</b> .....	54
Sociotoper .....	34		
Målpunkter .....	34		
Markägare .....	36		

# SAMMANFATTNING

**P**rogramförslaget visar en struktur av kvartersmark, gator och offentliga platser. Denna struktur är ett resultat av ett omfattande dialogarbete, utredningar med fokus på frågor om risker, handel och dagvatten samt ett analys- och skissarbete. Viktiga frågor som varit styrande i arbetet med planprogrammet är de önskemål som Tullingeborna framfört under dialogarbetet. Andra frågor som har varit styrande är riskfrågor kopplade till transporter av farligt gods och risk för urspårning. I vissa frågor har arbetet inneburit avvägningar, då det av olika skäl har varit omöjligt att tillgodose krav och önskemål som står i konflikt med varandra. Strukturen i förslaget bygger i första hand på följande principer:

## ■ BEVARA OCH UTVECKLA TULLINGES GRÖNA KARAKTÄR

Befintliga grönområden bevaras i möjligaste mån, och i synnerhet de delar som under dialogarbetet beskrevs som särskild värdefulla. Detta innebär ett förslag där tätare bebyggelse är koncentrerad till områdets mest centrala delar. Mycket av programområdet utgörs idag av hårdgjorda parkeringsytor som i och med programförslaget utvecklas med stort fokus på gröna värden. En begränsad del natur- eller parkmark tas i anspråk för bebyggelse, vid foten av kullarna på två platser. I dessa fall är det viktigt att kommande planering säkerställer allmän platsmark genom släpp i bebyggelsen och kvartersmarken så att dessa grönområden kan vara en fortsatt tillgång för alla Tullingebor.

## ■ NY BEBYGGELSE I KOLLEKTIVTRAFIKNÄRA LÄGEN

Området i anslutning till pendeltågstationen domineras av parkering. I planprogrammet föreslås att centralt belägna ytor får en användning som är mer anpassad till dagens behov och stadsbyggnadsideal, där bostäder och centrumfunktioner står i fokus. På grund av risk för urspårning av tåg samt olyckor med farligt gods rekommenderas ett skyddsavstånd på 30 meter från spårkant. Inom denna zon är möjligheterna till utveckling och bebyggelse begränsade, och platser får inte utformas på ett sätt som uppmuntar till stadigvarande vistelse.

## ■ EFFEKTIVARE PARKERINGSLÖSNINGAR

För att uppnå kommunens och regionens bostadsförsörjningsmål behöver vi hushålla med markresurserna. I förslaget ersätts därför dagens markparkering med parkeringshus och underjordiska garage. På så vis möjliggörs nya bostäder, service och en vackrare centrummiljö.

## ■ KONCENTRERA HANDEL OCH SERVICE

För att åstadkomma ett levande centrum föreslås att lokaler med offentlig och kommersiell service koncentreras till en plats som är en naturlig knutpunkt i området, i anslutning till stationsläge för bussar och pendeltåg.

## ■ STÄRK KOPPLINGARNA MELLAN TULLINGES NORRA OCH SÖDRA DELAR

Spårområdet och Huddingevägen utgör tydliga barriärer genom Tullinge. Förslaget beskriver en utveckling där Huddingevägen får karaktären av en stadsgata med lägre hastigheter och entréer till bostäder och lokaler utmed gatans norra sida. Dagens passage under spårområdet kompletteras med ytterligare en passage i höjd med perrongens östra del.

## ■ UTVECKLA OFFENTLIGA RUM

Centrala Tullinge saknar tydliga mötesplatser och offentliga rum och gränserna mellan kvartersmark och allmän plats är otydlig. Programförslaget beskriver hur områdets parker kan utvecklas och visualiserar strategier för hur mötesplatser med möjlighet till rekreation i anslutning till service kan tillskapas.



VY ÖVER CENTRALA TULLINGE. Illustration: SWECO arkitekter

**D**en 1 mars 2004 gav Kommunstyrelsen i Botkyrka kommunledningsförvaltningen i uppdrag att genomföra ett planprogram för centrala Tullinge. Syftet med programmet var att undersöka möjligheterna för en tillkommande bebyggelse i centrala Tullinge samt att utreda möjligheterna för etablering av externhandel i området. Planprogrammet godkändes i kommunfullmäktige den 10 oktober 2005. Det har nu gått mer än tio år sedan dess, och den utveckling som sker i både Tullinge och närområdet medför ett behov av att se över de mål som beskrivs i planprogrammet från 2005, exempelvis vad gäller bebyggelsetätheten och antalet bostäder. I februari 2017 beslutade Samhällsbyggnadsnämnden att det befintliga planprogrammet ska aktualiseras och att programarbetet ska föregås av en dialog med boende och verksamma i Tullinge.

## Stark utveckling i och nära Tullinge

Områden inom och i nära anslutning till Tullinge står sedan ett par år tillbaka under stark utveckling. Flemingsberg står inför en total omvandling. Nya infrastruktursatsningar som Södertörnsleden, bättre pendeltåg och Förbifart Tullinge planeras. Verksamhetsutövare och fastighetsägare i området har på olika sätt aviserat att de vill se en utveckling av centrala Tullinge. Samhällsbyggnadsförvaltningen har de senaste åren fått ett antal förfrågningar om att se över gällande detaljplaner i syfte att skapa fler byggrätter.

## Avstamp i Framtid för Tullinge och Översiktsplan för Botkyrka

Planprogrammet för centrala Tullinge är ett led i genomförandet av utvecklingsprogrammet Framtid för Tullinge som kommunfullmäktige antog i maj 2010. I programmet finns tre huvuduppgifter för hållbar utveckling i Tullinge:

- Säkra och utveckla Tullinges kvaliteter
- Utveckla dialogen med Tullingeborna
- Gör det möjligt att leva klimatsmart

Önskemålen om utveckling av centrala Tullinge ligger i också i linje med Botkyrkas översiktsplan från 2014, vilken pekar ut en riktning för stadsdelen mot ökad bebyggelse täthet och stadsmässighet.

## Utgångspunkt i medborgardialog

Enligt kommunens översiktsplan från år 2014 är Tullinge den del av Botkyrka som under de senaste årtiondena haft den starkaste utvecklingen vad gäller ny bebyggelse och befolkningsökning. Tullinge är på god väg att bli än mer eftertraktat.

Att det byggts mycket har samtidigt fått många Tullingebor att känna tveksamhet till omvandling och utveck-

lingstakt. Vi behöver utveckla och säkra Tullinges förutsättningar genom att i vissa delar säga ja till fler bostäder och arbetsplatser, och i andra delar hålla tillbaka förändringstrycket för att slå vakt om stadsdelens identitet och kvaliteter. För att hitta rätt balans sker aktualiseringen av planprogrammet i nära dialog med boende och verksamma i Tullinge.

## Syfte

Syftet med detta planprogram är att visa hur kommunen vill att centrala Tullinge stegvis ska förtätsas och utvecklas i samband med att Förbifart Tullinge byggs. Programmet sträcker sig över en period om 10 år, fram till år 2030.

I programmet formuleras huvuddragen för kommunens mål med området. Planprogrammet ska fungera som ett underlag och stöd för kommande arbete med detaljplaner i centrala Tullinge. Vidare syftar programmet till att i ett tidigt skede bredda kommunens beslutsunderlag med stöd av Tullingebornas och lokala verksamhetsutövers kunskap, erfarenheter och synpunkter.

## Process

Ett planprogram är ett strategiskt dokument som visar hur kommunen på lång sikt önskar förvalta och utveckla ett avgränsat område. Innan arbetet med detaljplaner påbörjas kan ett planprogram tas fram för att översiktligt utreda förutsättningar och visioner för ett område. Ett planprogram görs ofta för ett större område och ger en struktur för bebyggelse, vägar och grönytor samt innehåller mål och riktning på hur utvecklingen ska ske.

Planprogram för centrala Tullinge har satts samman som ett första steg i planprocessen i enlighet med plan- och bygglagen (PBL). Programarbetet inleddes under våren och hösten 2017 med en medborgardialog, där boende i Tullinge, fastighetsägare och representanter från kommunen har deltagit i syfte att fånga upp erfarenheter och kunskap om platsen. Dialogresultatet har varit ett viktigt underlag när kommunen arbetat fram detta samrådsförslag till planprogram. Mer om dialogen går att läsa i avsnitt 3.5.

I april 2018 genomfördes en remisskonferens med syftet att fånga upp synpunkter och kunskap från nyckelpersoner inom kommunen, utanför samhällsbyggnadsförvaltningen. Remisskonferensen inleddes med en presentation av projektgruppens arbetsmaterial och sedan genomfördes gruppdiskussioner som mynnade ut i förslag till förbättringar.

I programarbetets samrådsskede presenteras programförslaget i en offentlig utställning där berörda ges möjlig-

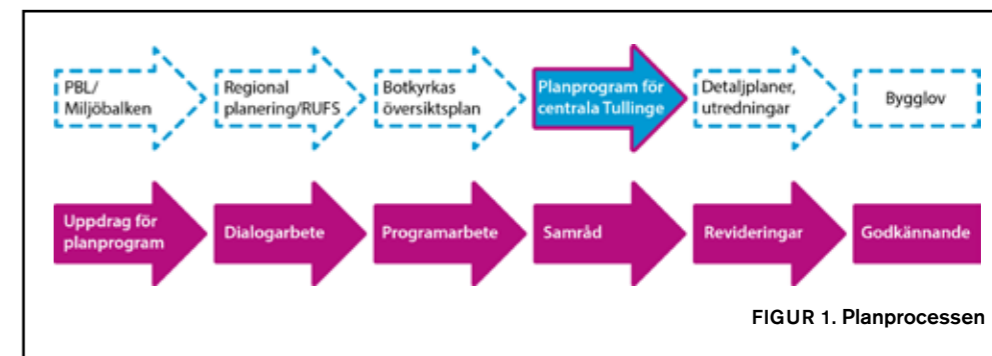
het att lämna synpunkter och på så vis påverka det slutgiltiga planprogrammet. Inkomna synpunkter behandlas och redovisas i en samrådsredogörelse. Därefter sker eventuella revideringar och efter ett nytt politiskt ställningstagande kan Planprogram för centrala Tullinge godkännas. Planprocessen fortsätter genom att detaljplaner tas fram för delar av Tullinge i olika etapper. Samtidigt utformas ett gestaltningsprogram.

Planprogrammet utgör även underlag för att kunna ta ställning till om en miljöbedömning krävs.

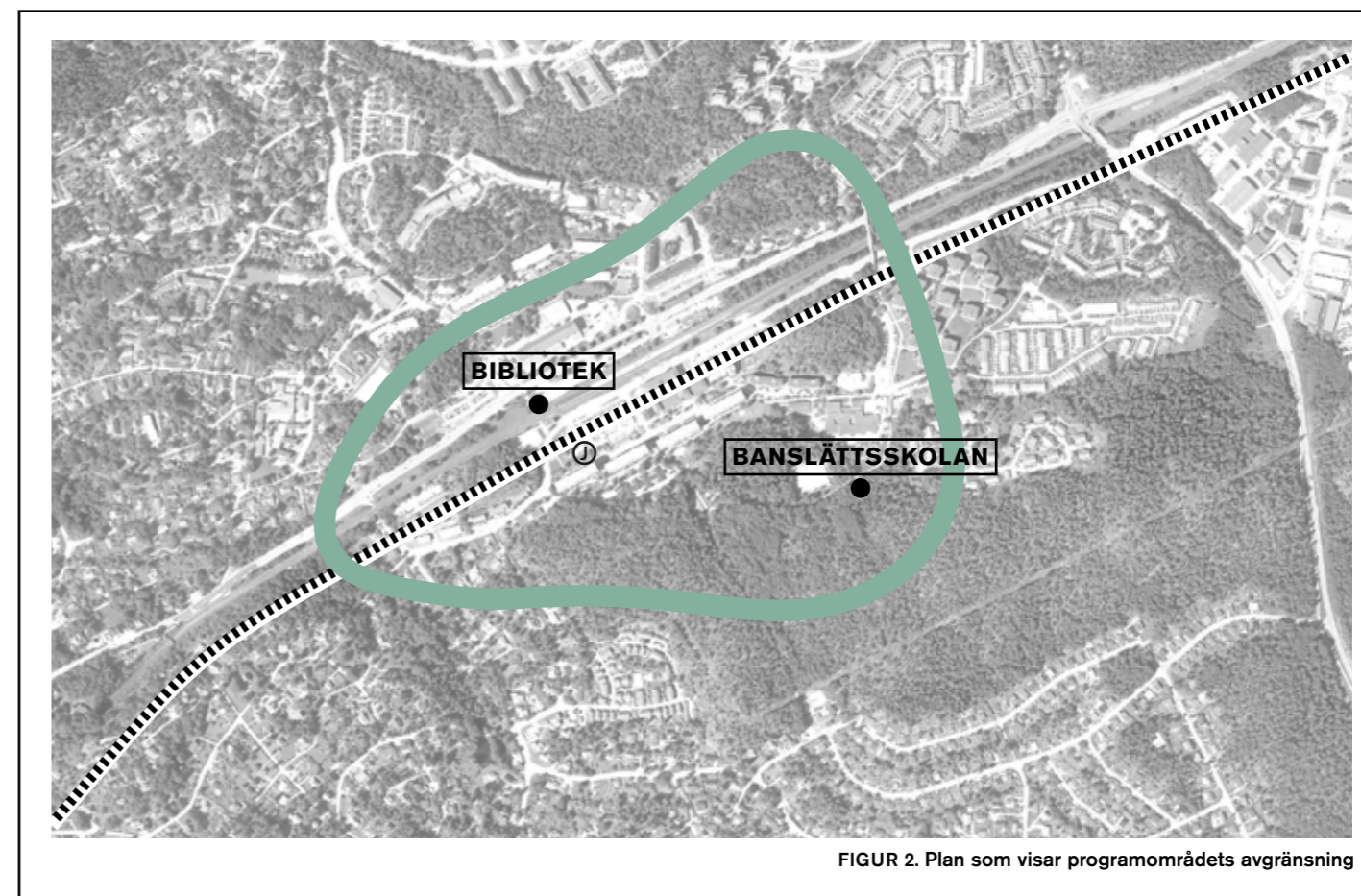
Pilarna beskriver hur arbetet med ett planprogram går till som en del av den av PBL-styrda planprocessen (FIG. 1).

## Programområde

Förslaget till planprogram gäller för det område som redovisas i kartan nedan (FIG. 2).



FIGUR 1. Planprocessen



FIGUR 2. Plan som visar programområdets avgränsning

# PLANPROGRAMMETS HUVUDDRAG

**M**ark för tillkommande bebyggelse föreslås i första hand på redan ianspråktaga ytor.

■ **NATURMARKEN** är en kvalitet i stadsbilden och därför lämnas denna i möjligaste mån orörd. De gröna stråken och sambanden värnas. Områdets ekosystemtjänster utvecklas.

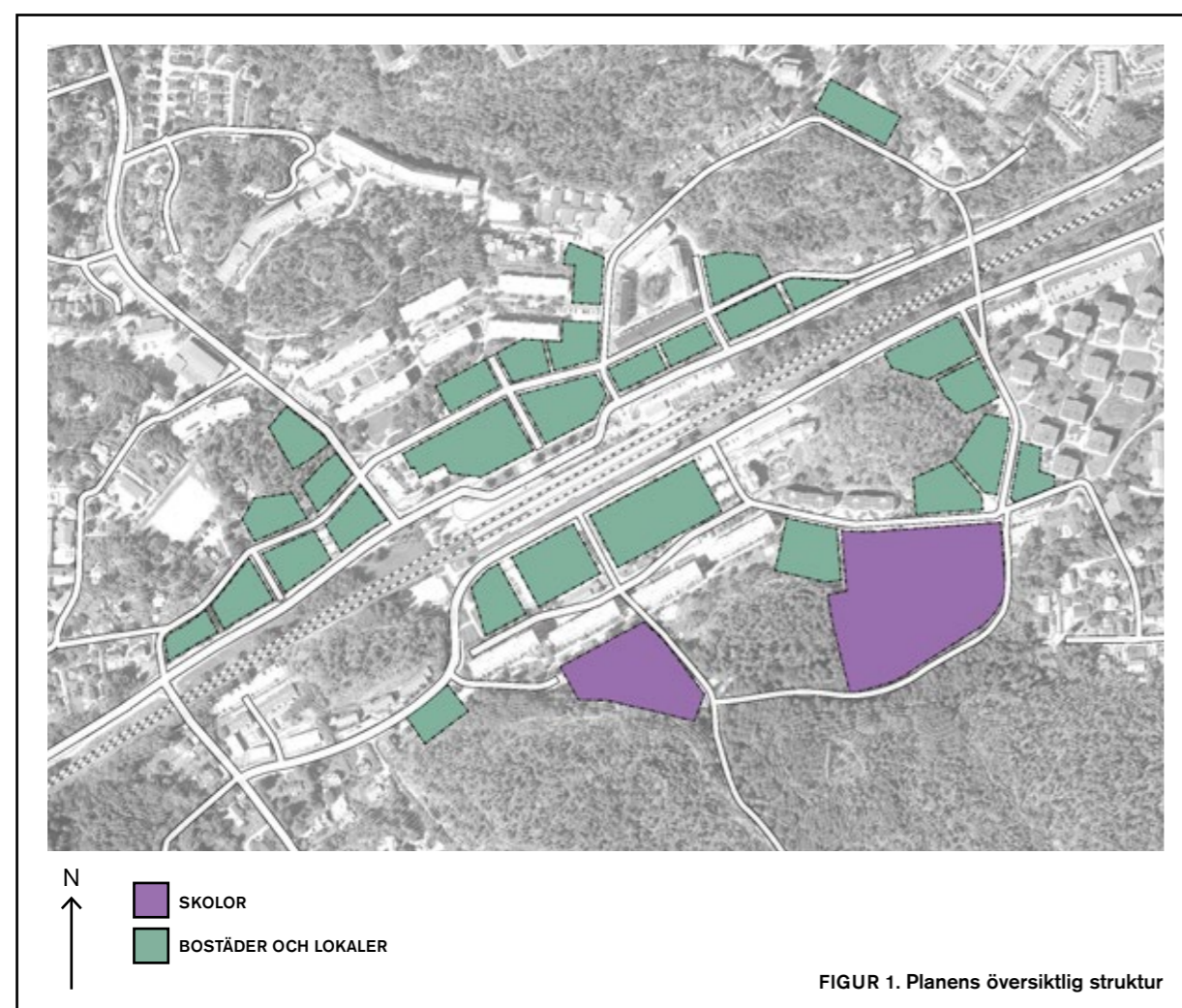
■ **PENDELTÅGSTATIONEN** i Tullinge är bland de smalaste perrongerna i hela pendeltågssystemet. För att få en bättre tillgång till pendeltågen föreslås på- och avstigning ske via sidopattformar istället för via dagens mittplattform. På så sätt kan trängsel vid på- och avstigning undvikas.

■ **HUDDINGEVÄGEN** utformas som stadsgata med entréer till bostäder och lokaler utmed gatans norra sida. I höjd med stationen flyttas Huddingevägen söderut för att bevara befintliga träd och vegetationsytor samt skapa en mer sammanhängande stationsmiljö. De centrala delarna på båda sidor om spåret föreslås som gångfartsområden alternativt gågator och i huvudsak bilfria. Ny passage under spåret föreslås vid perrongens östra sida.

■ **OFFENTLIG OCH KOMMERSIELL SERVICE** samt hållplatslägen för buss koncentreras i anslutning till befintlig entré till pendeltåget, norr om spårområdet. Här skapas också plats för rekreation i form av torg och park. Den befintliga centrumstrukturen utvecklas.

■ **KVARTERSSTRUKTUREN** är finmaskig med allmän plats mellan de tänkta byggrätterna. På så vis skapas valmöjligheter för de som rör sig i området, och allmänhetens tillgång till grönområden säkras i de fall bebyggelse föreslås på befintlig naturmark. Kvarteren är placerade för att inte blockera den visuella kopplingen mellan norra och södra sidans naturområden. Stadsdelen kompletteras med hustypologier och boendeformer som inte finns i stadsdelen i dagsläget.

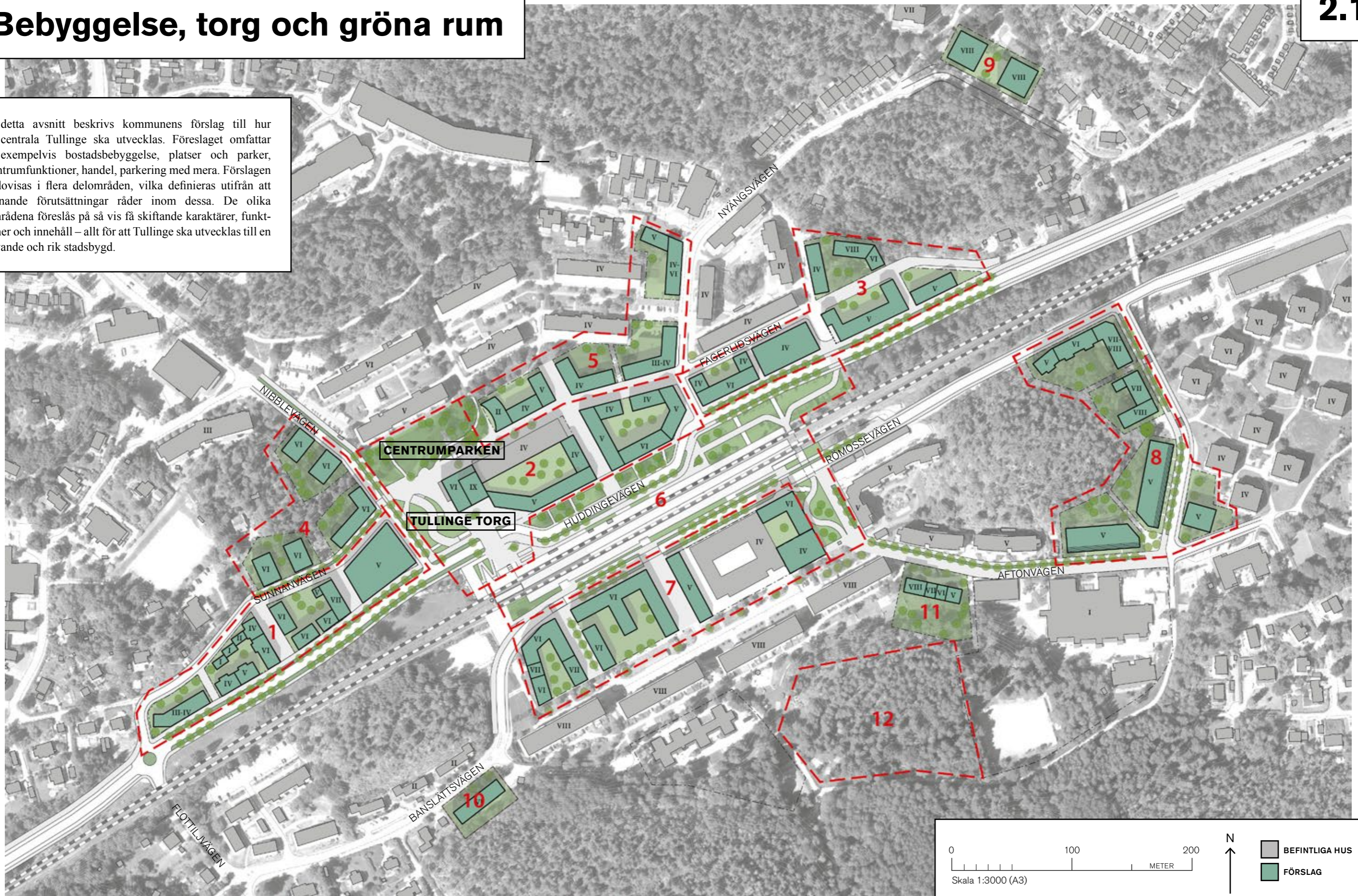
■ **YTAN FÖR MARKPARKERING** reduceras. Infartsparkering sker i ett centralt placerat parkeringshus med lokaler i bottenplan, samt på befintlig parkeringsplats söder om dagens entré till pendeltåg. Parkering för bostadsändamål sker på kvartersmark i garage alternativt i gemensamma parkeringshus.



FIGUR 1. Planens översiktlig struktur

# Bebyggelse, torg och gröna rum

detta avsnitt beskrivs kommunens förslag till hur centrala Tullinge ska utvecklas. Förslaget omfattar exempelvis bostadsbebyggelse, platser och parker, centrumfunktioner, handel, parkering med mera. Förslagen redovisas i flera delområden, vilka definieras utifrån att liknande förutsättningar råder inom dessa. De olika områdena föreslås på så vis få skiftande karaktärer, funktioner och innehåll – allt för att Tullinge ska utvecklas till en levande och rik stadsbygd.





## 1

## Huddingevägen väster om Nibblevägen

### Bostadsbebyggelse och parkeringshus

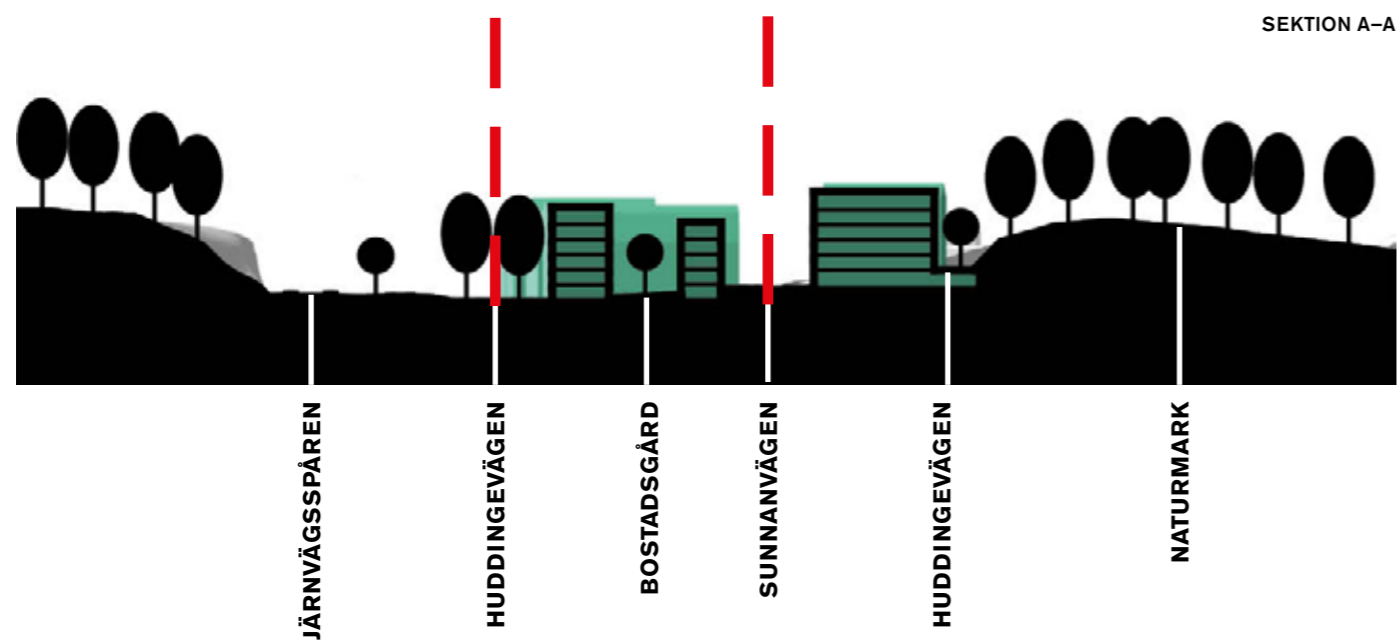
Bostadsbebyggelse föreslås i form av kvarter som sluter sig mot Huddingevägen men öppnar sig mot den kuperade naturmarken och villabebyggelsen norr om Sunnanvägen. Kopplingen till grönområdet och villabebyggelsen förstärks genom gårdarnas utformning och växtmaterial, vilket med fördel väljs med hänsyn till de arter som förekommer naturligt.

Längs med Sunnanvägen anpassar sig kvarteren efter vägens befintliga sträckning, vilken är mindre rät och följer platsens topografi. Bebyggelsen avgränsas i väster av befintlig villabebyggelse. Flottiljvägen förlängs norrut för att koppla samman Huddingevägen och Sunnanvägen.

I delområdet östra del föreslås ett parkeringshus för

infartsparkering. Placeringen av parkeringshuset, i anslutning till planförslagets knutpunkt, är viktig eftersom det fungerar som bilburna besökarens entré till området. Infart till parkeringshuset sker från Sunnanvägen.

- Slutna kvarter mot Huddingevägen, utan förgårdsmark
- Eventuella släpp med skärmar för att få in solljus på gårdarna
- Mellan tre och sju våningar med inslag av stadsradhus. Lägre skala i västra delen och högre mot öster
- Cirka 150 bostäder



## 2

### Centrum

#### En sekvens av offentliga rum

Områdets naturliga mötesplats och kommersiella nod föreslås där Nibblevägen möter Huddingevägen. Det är idag en trafikerad plats och en viktig knutpunkt i och med passagen under spåret och entrén till pendeltåget. Förslaget innebär en sekvens av offentliga rum med olika funktioner för att tillgodose Tullingebornas behov av rekreation, service, kultur och mötesplatser.

#### Centrumparken

På den norra platsen föreslås Tullinges centrumpark. Avsikten är att Tullingeborna ska få en välordnad centralt belägen park i sin stadsdel. Den befintliga parken gallras och rustas upp, och kompletteras med fler funktioner som lek, sittmöjligheter och odling. Parken förses med belysning och blommande planteringar. En referensbild finns på nästa sidan (FIG. 1). Scenens funktion ska vara kvar, men placering och gestaltning ses över. Den befintliga vegetationen sparas, men gallras ur. Den magnifika eken vid gradängerna bevaras och bergknallen lyfts fram.

För att parken ska få en utformning som kan fungera ihop med ett ombyggt centrum och det nya torget behöver parkens gränser flyttas något. Gränserna mot intilliggande fastigheter behöver vara tydliga så att inte osäkerhet uppstår kring vilken yta man befinner sig på – en bostadsgård eller en park? En park som är väl definierad och tydligt avgränsad är en trygg miljö som inbjuder till vistelse för både tillfälliga besökare till centrala Tullinge och de som bor i stadsdelen. Kommunen ska i kommande skede föra dialog kring parkens utformning med boende och fastighetsägare i området.

#### Det nya torget

Det nya torget, den mellersta platsen, sträcker sig från Centrumparken i norr till Huddingevägen i söder, och slutar i en del i passagen under väg och järnväg. Intill Huddingevägen bli torget något bullerstört men har god koppling till stationsområdet.

Alla byggnaders bottenvåningar har öppna och välkomnande fasader mot torget och verksamheterna vänder sina entréer mot torgstråket. Platsen har goda sollägen under hela dagen, och längs bebyggelsen på torgets östra del finns möjlighet till uteserveringar i sydvästläge. Platsen kommer att ha planteringar, blommande träd och sittplatser och det finns goda förutsättningar för att torget ska bli en välanvänd mötesplats. Se referensbilden på nästa sidan (FIG. 2).

Mot Centrumparken får torget mer inslag av grönska, då den ligger i direkt närhet till den centrala parken. I blickfånget från alla håll föreslås plats för en fontän. Vattnet tillför ytterligare en dimension till platsen och lockar också till lek. På platsen finns blommande träd och upphöjda

planteringar. Generösa sitttytor skapas på upphöjda kanter och blir en naturlig del av utformningen. I förlängningen av gågatan mot Nibblevägen finns utrymme för food-trucks och marknadsstånd.

Torgets olika nivåer, den lägsta som utgörs av passagen under spåret och den högsta som har samma nivå som omgivande hus och gator, hanteras genom trappor, terrasser och grönska med inslag av sittbänkar. Höga murar och instängda prång undviks. Kanten mot det övre torgstråket utnyttjas som långa sittbänkar. En referensbild finns på nästa sidan (FIG. 3).

Hela torget hålls samman av ett och samma markmaterial. Markmaterialet kan också flyta in och bli golvet i byggnaden som rymmer centrumverksamheter så att gränsen mellan inne och ute suddas ut.

#### Koncentration av bebyggelse och verksamheter

Funktionen som Tullinges knutpunkt behöver förstärkas genom en koncentration av kommersiella lokaler och service. Detta kan möjliggöras genom att centrumhuset byggs ut med nya bostäder och ytterligare lokaler med entréer mot Huddingevägen och det planerade torget. För att torget ska bli en naturlig mötesplats är bebyggelsens utformning och placering i mötet med det offentliga rummet viktig.

Centrumhusets bostadsbebyggelse föreslås som ett slutet kvarter med en gemensam bostadsgård på bjälklag ovan lokaler med butiker och service. Här föreslås också områdets högsta bebyggelse för att markera centrumet. I övrigt reflekterar bebyggelsens skala de befintliga husens höjder. Möjlighet till kommersiella lokaler med entréer mot Huddingevägen föreslås också i det planerade kvarteret öster om centrumhuset, nära pendeltågets plattformar, busshållplatser och cykelparkering.

- Utvecklade offentliga platser med plats för lek, evenemang, rekreation, planteringar och vattenspel med mera
- Passage under spåret tillgängliggörs genom väl tilltagen gång- och cykelramp
- Slutna kvarter mot Huddingevägen, utan förgårdsmark
- Möjlighet till publika lokaler i bottenplan
- Bostadsgård på bjälklag ovan garage/kommersiella lokaler
- Fem till sex våningar och högre del, ca 9 våningar som markerar platsen för torget
- Cirka 180 bostäder

# 2.1





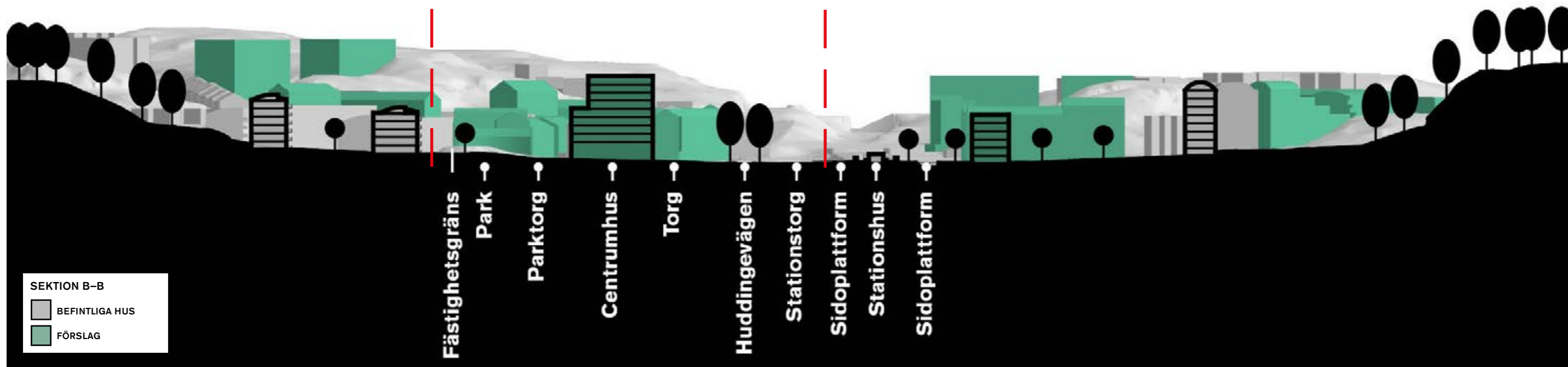
FIGUR 1. Arkitekt: Andersson Jönsson landskapsarkitekter, Foto: Add Light



FIGUR 2. Arkitekt: Tema Projektengagemang, Foto: Studio Alm



FIGUR 3. Arkitekt: Andersson Jönsson landskapsarkitekter





VY ÖVER HUDDINGEVÄGEN. Illustration: SWECO arkitekter

## 3

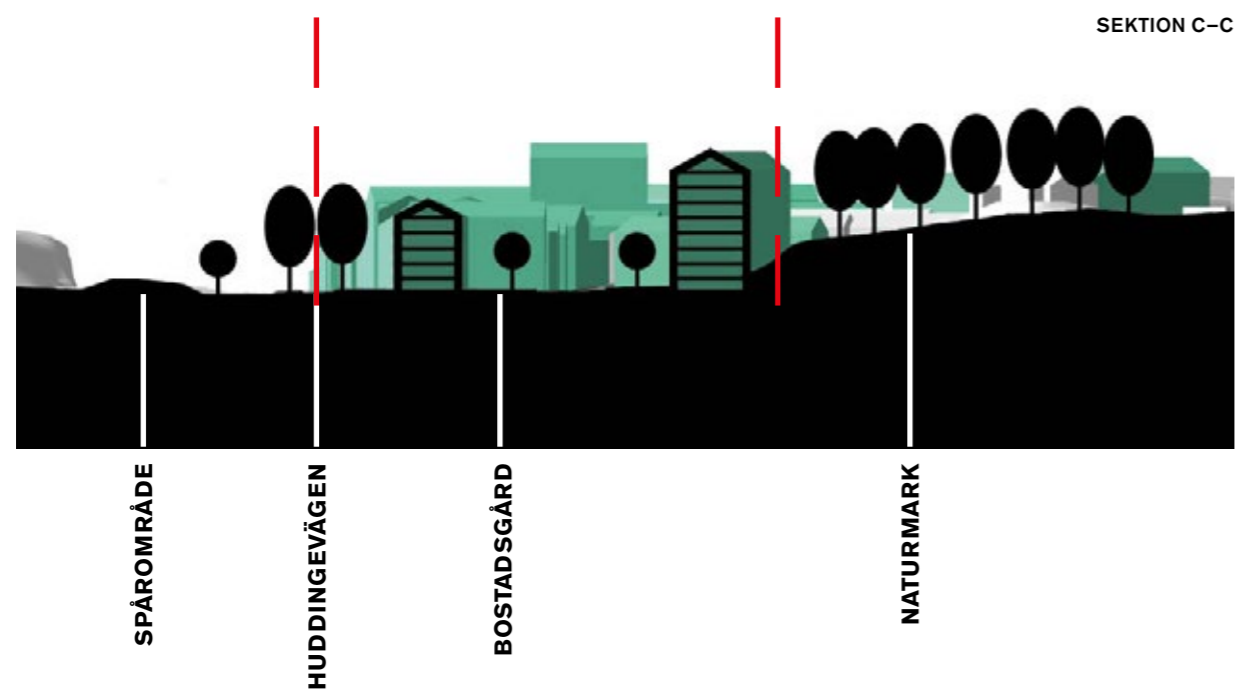
## Huddingevägen öster om Nyängsvägen

### Bostadsbebyggelse och parkeringshus

Söder om bostadshusen i kvarteret Östliden föreslås ett nytt kvarter med bostäder och ett parkeringshus, där behovet av parkering för både befintliga och tillkommande bostäder tillgodoses. Bebyggelsens södra sida har en sluten fasad mot Huddingevägen som skärm mot buller. På Fagerlidsvägen norr om kvarteret bildar befintlig och tillkommande bebyggelse ett nytt gaturum med kvartersmark och bostadsbebyggelse på bägge sidor. Det nya kvarterets norra sida, mot Fagerlidsvägen och det befintliga bostadshuset, föreslås få lägre bebyggelse och öppningar för att inte försämra de befintliga bostädernas ljusförhållanden.

Öster om kvarteret Östliden föreslås möjligheten att utveckla de befintliga villatomterna för bebyggelse med flerbostadshus, i suterräng mot naturområdet.

- Sluten bebyggelse mot Huddingevägen
- Eventuella släpp i bebyggelsen med skärmar för att få i solljus på gårdarna
- Cirka fem till sex våningar
- Cirka 210 bostäder



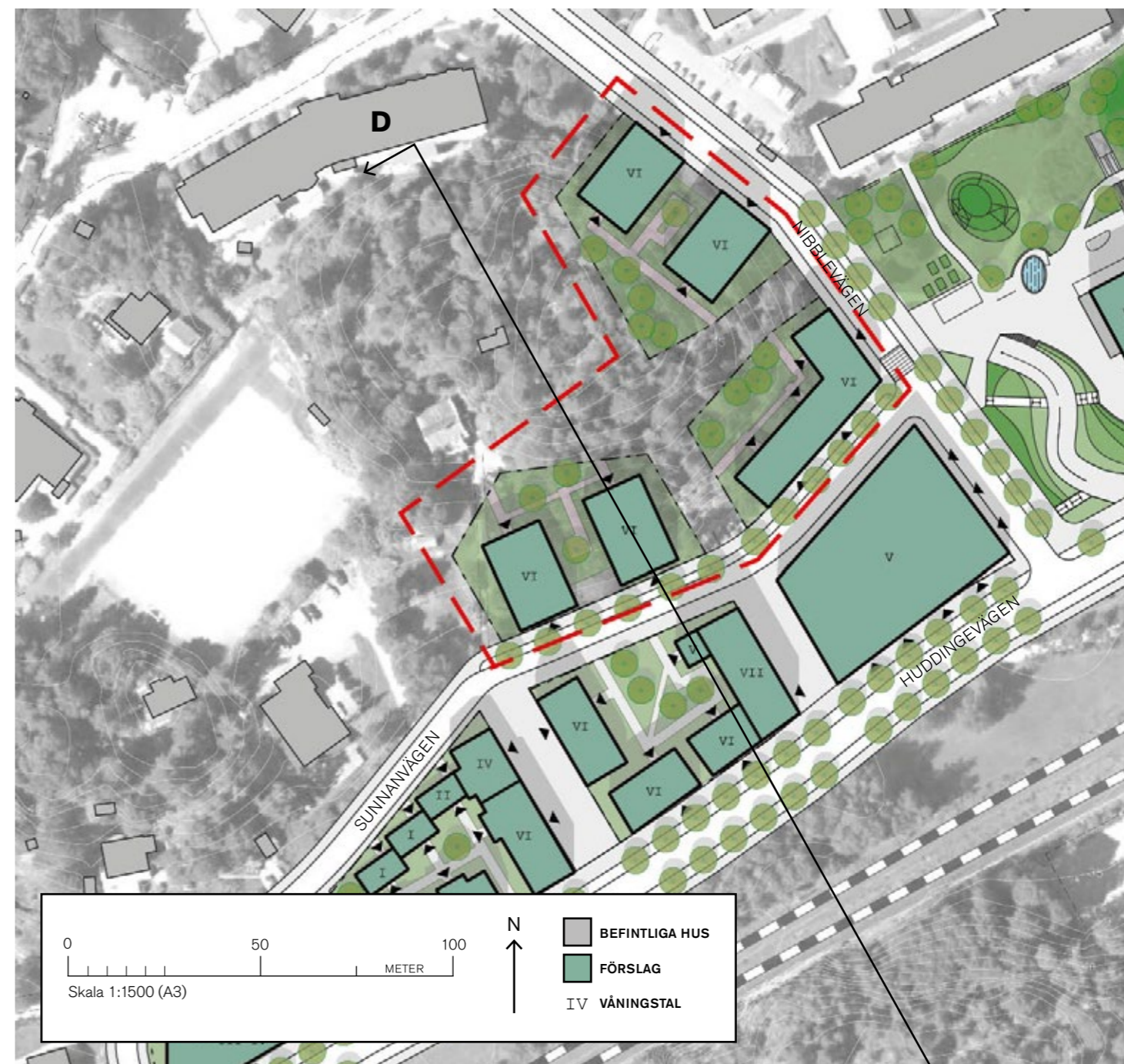
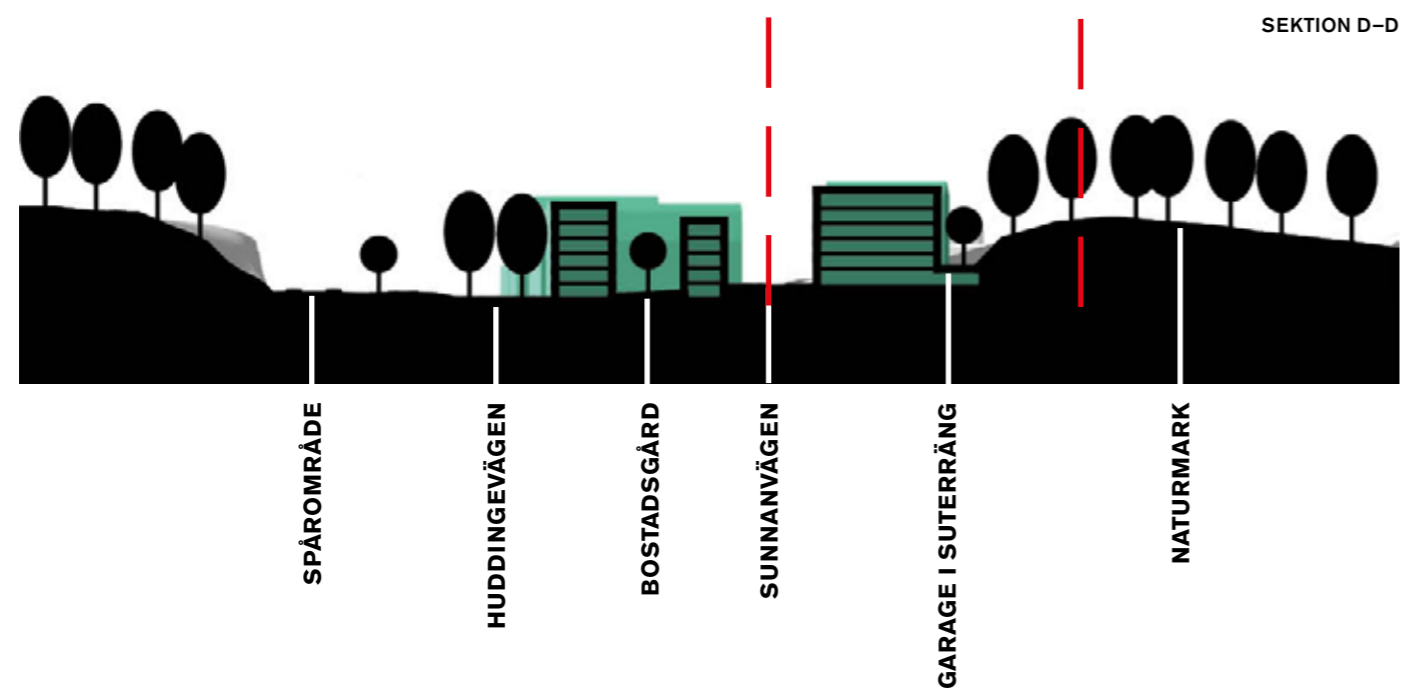
## 4

## Kullen väster om korsningen Sunnavägen/Nibblevägen

### Bostäder i suterräng

Utmed foten på den skogbevuxna kullen väster om korsningen Nibblevägen/Sunnavägen föreslås möjligheten att uppföra bostäder. Bebyggelsen är uppdelad i tre kvarter med släpp för att genom kilar med allmän platsmark säkra spridningsvägar och allmänhetens tillgången till områdets naturmark. Bebyggelsens höjder anpassas till områdets topografi och befintliga bebyggelse.

- Höjdskillnaden tas upp inom kvarteret genom garage i suterräng
- Friyta mellan byggnaderna på garagebjälklag i nivå med första våningsplan ovan gata
- Cirka sex våningar
- Cirka 140 bostäder



## 5

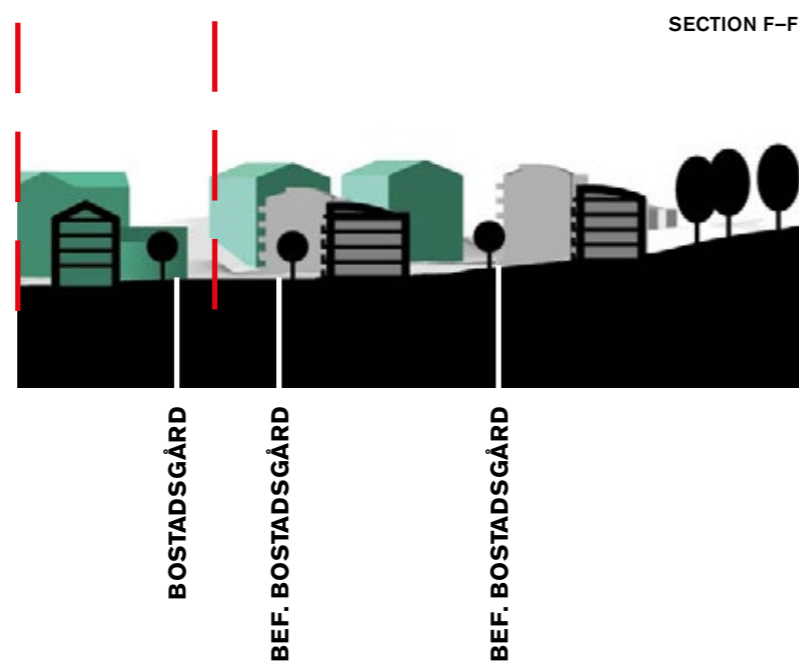
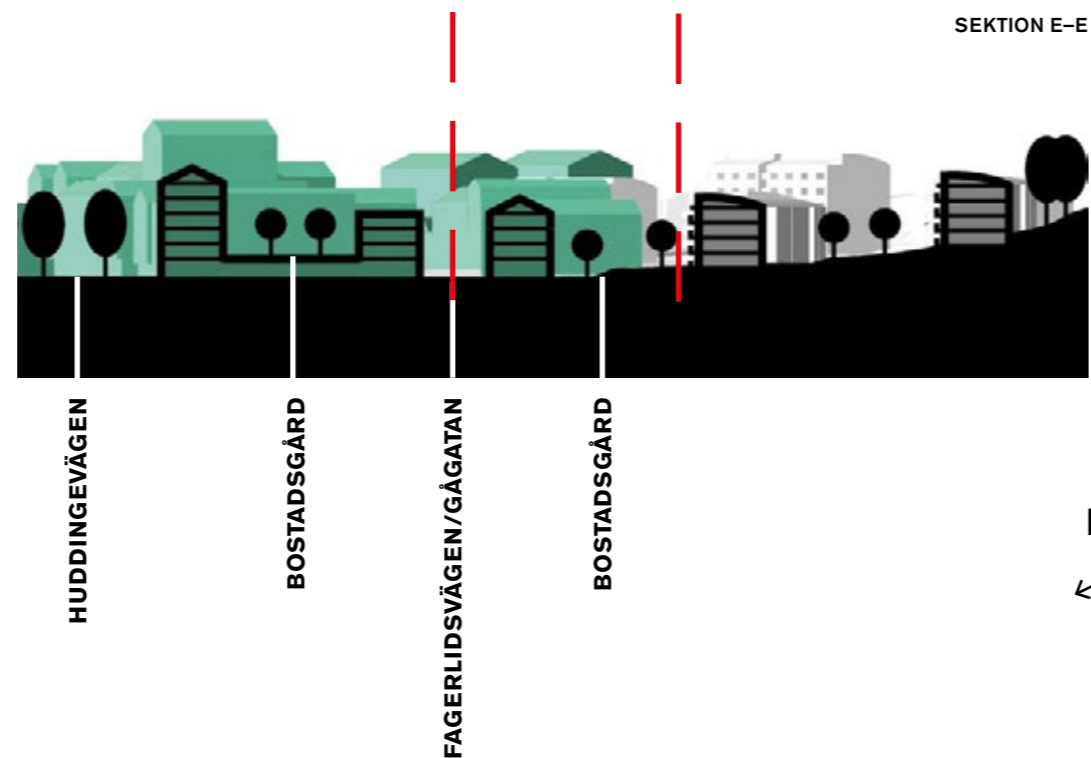
## Komplettering på kvartersmark, väster om Nyängsvägen

### Nya bostadshus förtydligar gränsen mellan privat och offentligt

Bostadsområdet präglas idag av en otydlig uppdelning mellan kvartersmark och allmän platsmark. Avsaknaden av offentliga rum kombinerat med osynliga gränser mellan privat och offentligt gör att kvartersmark i området används som parker för allmänheten. Detta leder till både irritation och otrygghet bland de boende.

Väster om Nyängsvägen föreslås möjligheten att uppföra nya bostadshus som kompletterar den befintliga bebyggelsen i kvarteren Nyängen 6 och 7. De nya huskropparna placeras för att skapa en tydligare kvartersstruktur med privata bostadsgårdar. I och med att den befintliga bebyggelsen utgörs av mer eller mindre identiska hus med låg detaljeringsgrad föreslås att den tillkommande bebyggelsen delas upp i mindre byggrätter för att åstadkomma större arkitektonisk variation. De nya husen hjälper också till att definiera gaturummet mot Nyängsvägen och förlängningen av Fagerlidsvägen/gågatan. Dagens butikslokal (Coop) inryms i kvarteret där det befintliga centrumhuset ingår.

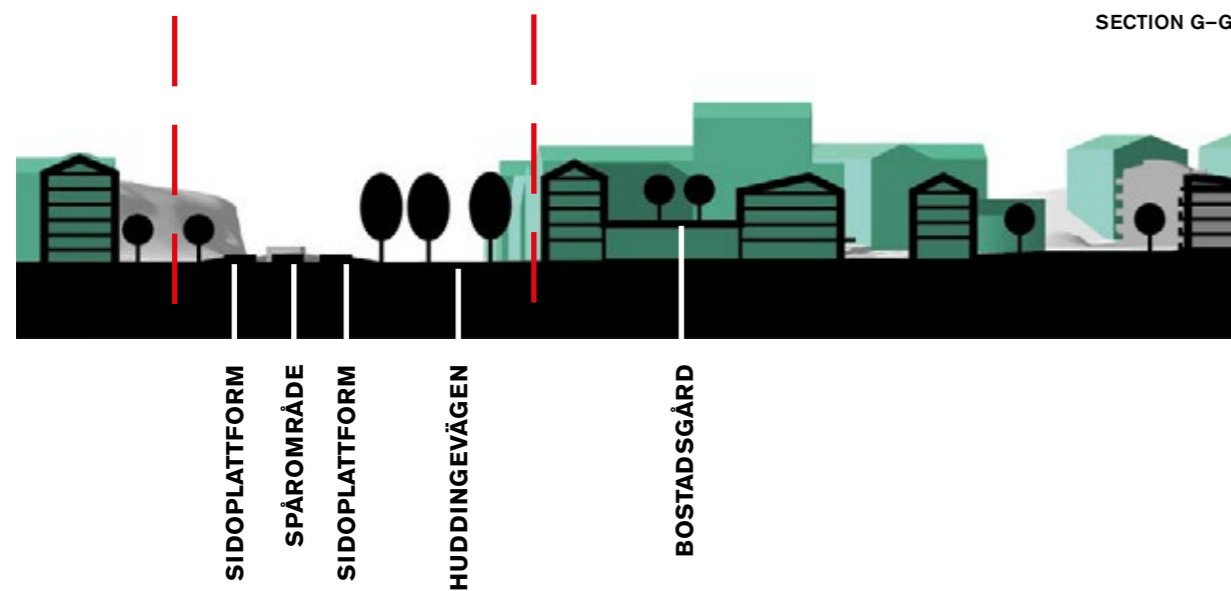
- Kvartersstrukturen och gränsen mellan kvartersmark och allmän platsmark förtydligas
- Effektivare markanvändning med parkering i garage.
- Förtydliga förlängningen av Fagerlidsvägen västerut
- Skalan anpassas till befintlig bebyggelse och möjligheten till gemensam friyta med solljus
- Cirka två till sex våningar
- Cirka 140 bostäder



## 6

## Stationsområdet

Dagens lösning med mittplattform mellan norr- och södergående spår ersätts med sidoplattformar som nås från Huddingevägen respektive Römossevägen via trappor och ramper. Den underjordiska entrén till perrongen utgår och den befintliga tunneln föreslås få funktionen endast som passage under spårområdet, Huddingevägen och Römossevägen. Passagen kompletteras med en ytterligare gång- och cykeltunnel under spårområdet och Römossevägen i östra delen av stationsområdet. För att gång- och cykelramperna ska bli tillgängliga och upplevas som trygga, öppna passager mellan områdets norra och södra delar behöver tillräcklig yta reserveras för slanter. Om dessa ytor utförs med planteringar hjälper de också till att hantera översvämningsrisken i tunnelarna vid kraftiga skyfall. Stationsområdet beskrivs vidare i kapitlet 2.2 Mobilitet och tillgänglighet.





## 7

## Parkeringsplatser söder om pendelplattform

### Ny bostadsbebyggelse och effektivare markanvändning

Föreslagen bebyggelse innebär bostäder i mycket kollektivtrafknära läge och följaktligen möjlighet till ett lågt bilinnehav. Bebyggelse på den här platsen behöver förhålla sig till Tullinges mest storskaliga bostadshus. Skalan får inte överskrida de befintliga skivhusens höjd, och tillkommande bebyggelse behöver gestaltas för att avteckna sig mot den befintliga på ett medvetet sätt.

Kvarteren ska placeras med hänsyn till släppen mellan skivhusen för att inte skapa ytterligare visuella barriärer mellan centrum och naturområdet söder om Banslätt. Bebyggelsen sluter sig mot Römossevägen och öppnar sig i mötet med de befintliga skivhusen. Angöring sker i huvudsak från Römossevägen och infart till underjordiska parkeringsgarage sker från tvärgator. Med undantag för Römossevägen föreslås delområdet bli antingen gångfartsområde eller gånggata.

- Slutna kvarter mot Römossevägen
- Befintlig vegetation ska till stor del behållas
- Cirka fyra till sju våningar
- Bostadsgårdar på bjälklag ovan parkeringsgarage
- Cirka 320 bostäder



## 8

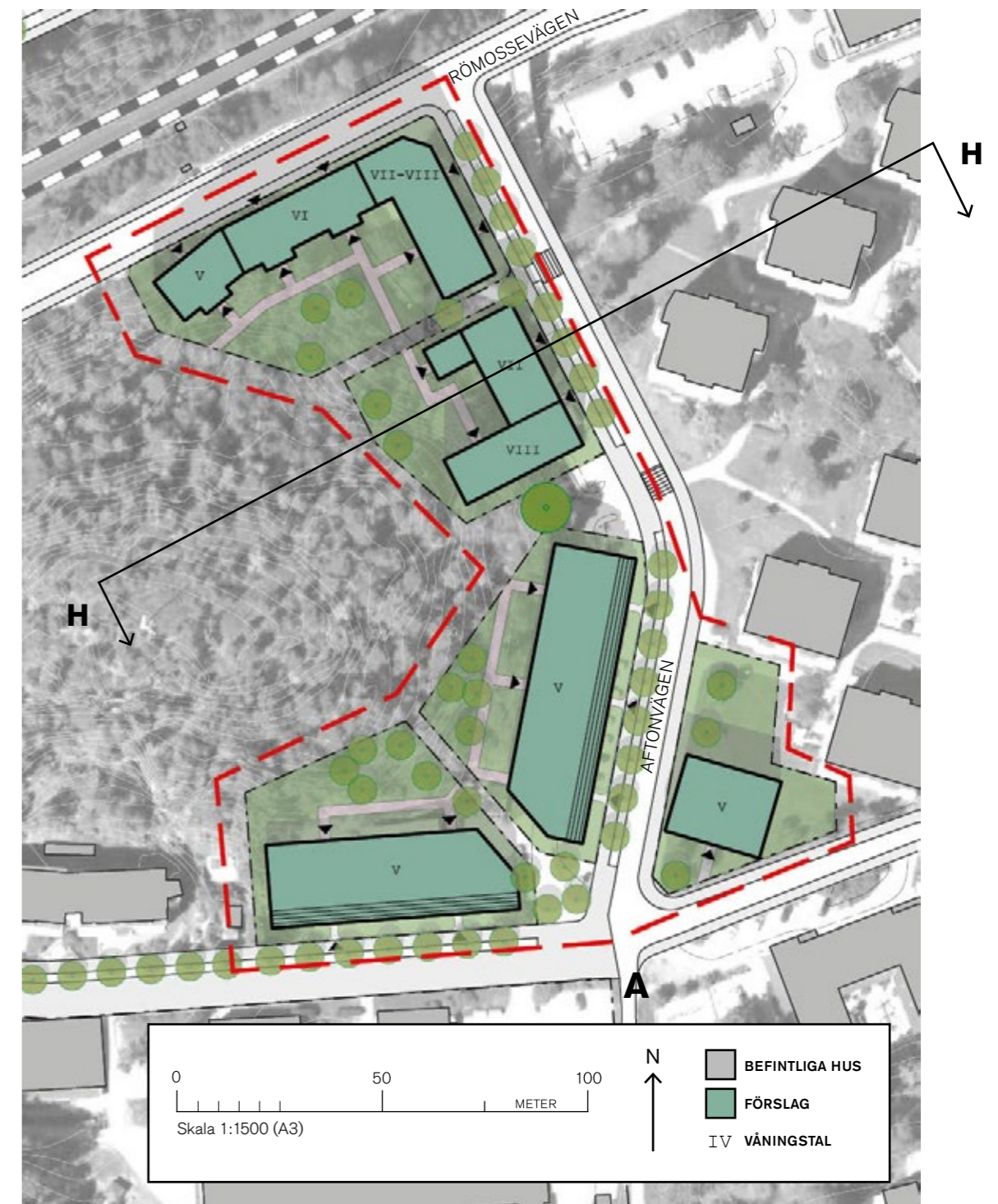
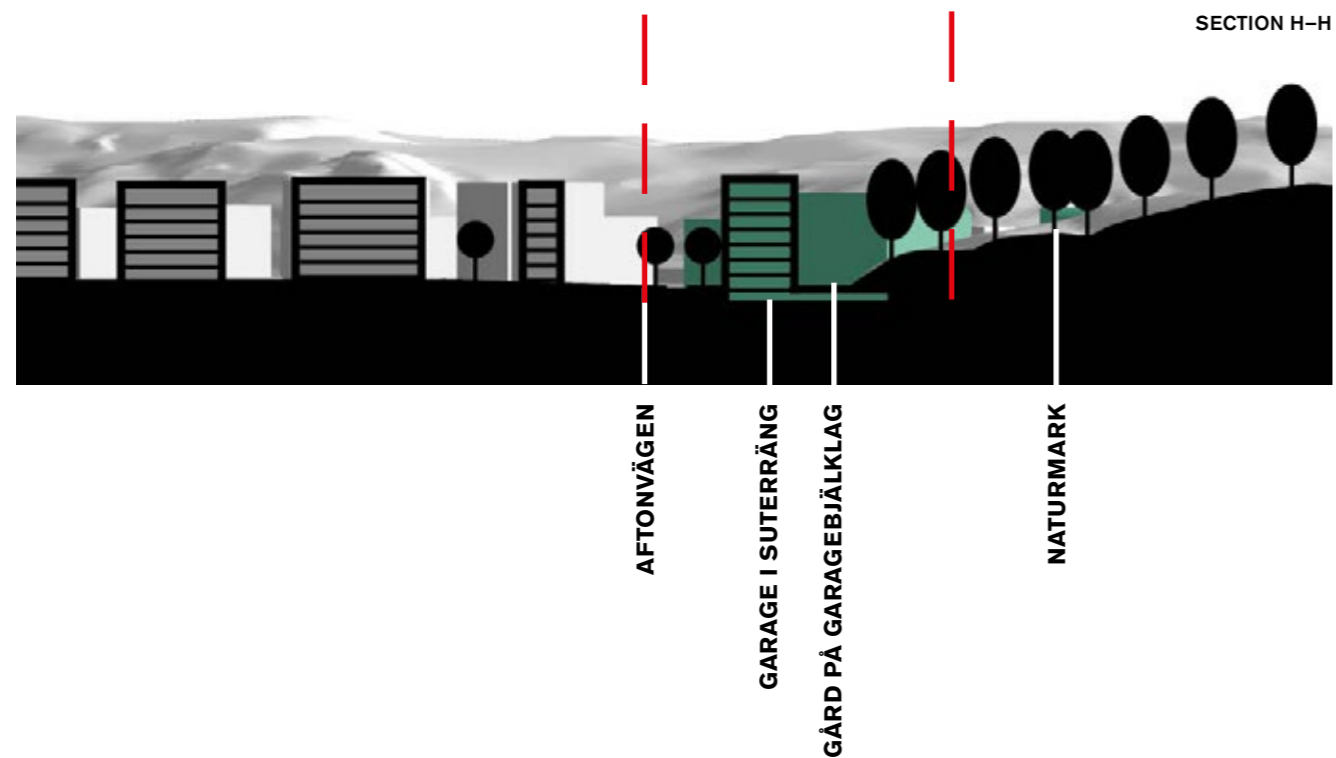
## Kullen vid Aftonvägen

## Fler bostäder och bevarad natur

Intill kullen vid Aftonvägen föreslås ny bostadsbebyggelse. Placeringen av de föreslagna husen förutsätter att Aftonvägen flyttas österut. Detta innebär en effektivare markanvändning, där de befintliga parkeringsplatserna som tillhör BRF Römossen samordnas med tillkommande bostäders parkeringsplatser i gemensamma garage. På så vis kan naturområdet till stor del bevaras och ytan som bebyggs är planare. Bebyggelsens höjd knyter an till punkthusen öster om Aftonvägen och föreslås bli lägre än kullens högsta punkt.

Området är fördelat på fyra kvarter med öppningar i form av allmän platsmark. Ett större släpp föreslås med hänsyn till en befintlig tall med höga naturvärden samt en öppning i den intilliggande bebyggelsen. Bebyggelse är sluten mot Römossenvägen som skydd mot buller från järnvägen och Huddingevägen.

- Höjdskillnaden tas upp inom kvarteret genom garage i suterräng
- Friyta anordnas på garagebjälklag i nivå med första våningsplan ovan gata
- Cirka fem till åtta våningar
- Cirka 290 bostäder



## 9

## Solskensparken

Två bostadshus föreslås i samma skala som intilliggande bebyggelse. Husen placeras på befintliga grusplaner och angöring sker från Nyängsvägen.

- Hus i park
- Ca 8 våningar
- Ca 100 bostäder



## 10

Korsningen Banslättsvägen/  
John Blunds väg

Här föreslås flerbostadshus i en skala som anpassas till intilliggande bostadsbebyggelse i BRF Banslätt och närliggande villor och flerbostadshus. Ingen parkmark tas i anspråk.

- Friyta mot naturområde
- Bostadsgårdar på bjälklag ovan parkeringsgarage
- Cirka sex våningar
- Cirka 30 bostäder

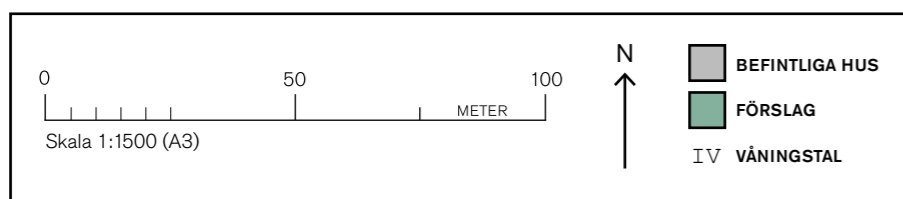


## 11

Aftonvägen, väster om  
Banslättskolan

Här föreslås flerbostadshus i en skala som anpassas till intilliggande bostadsbebyggelse och Banslättskolan. Förutsättningar för bebyggelse i det här läget påverkas av en förestående ombyggnad/utbyggnad av Banslättskolan.

- Friyta mot naturområde
- Del av friytan anläggs på bjälklag ovan parkeringsgarage
- Cirka fem till åtta våningar
- Cirka 40 bostäder



## 12

## Stadsparken, Banslätt

Banslättsparken föreslås utvecklas till en stadsdelspark i enlighet med kommunens parkprogram. Här ska skapas en mötesplats för alla åldrar med grillplatser, lek, odling och till viss del sport. Parken ligger i en skogsmiljö, och utrustning och aktiviteter anpassas till topografi och vegetation. Här kombineras naturupplevelser med lek och rekreation. Parken ligger i direkt anslutning till ett våtare område med grodor och salamandrar, och dessa miljöer tillgängliggörs med spänger, upphöjda platser och naturvägledning. Ingen fordonstrafik tillåts i området. Skogspromenaden söder om utvecklingsområdet, mellan Banslätt- och Tullingskogområdet ses över med trygghetsskapande åtgärder som belysning, gym, hundrastgård med mera.



FIGUR 1. BLOCKRIKET, ÅRSTA. Arkitekt & Foto: Tema Projektengagemang





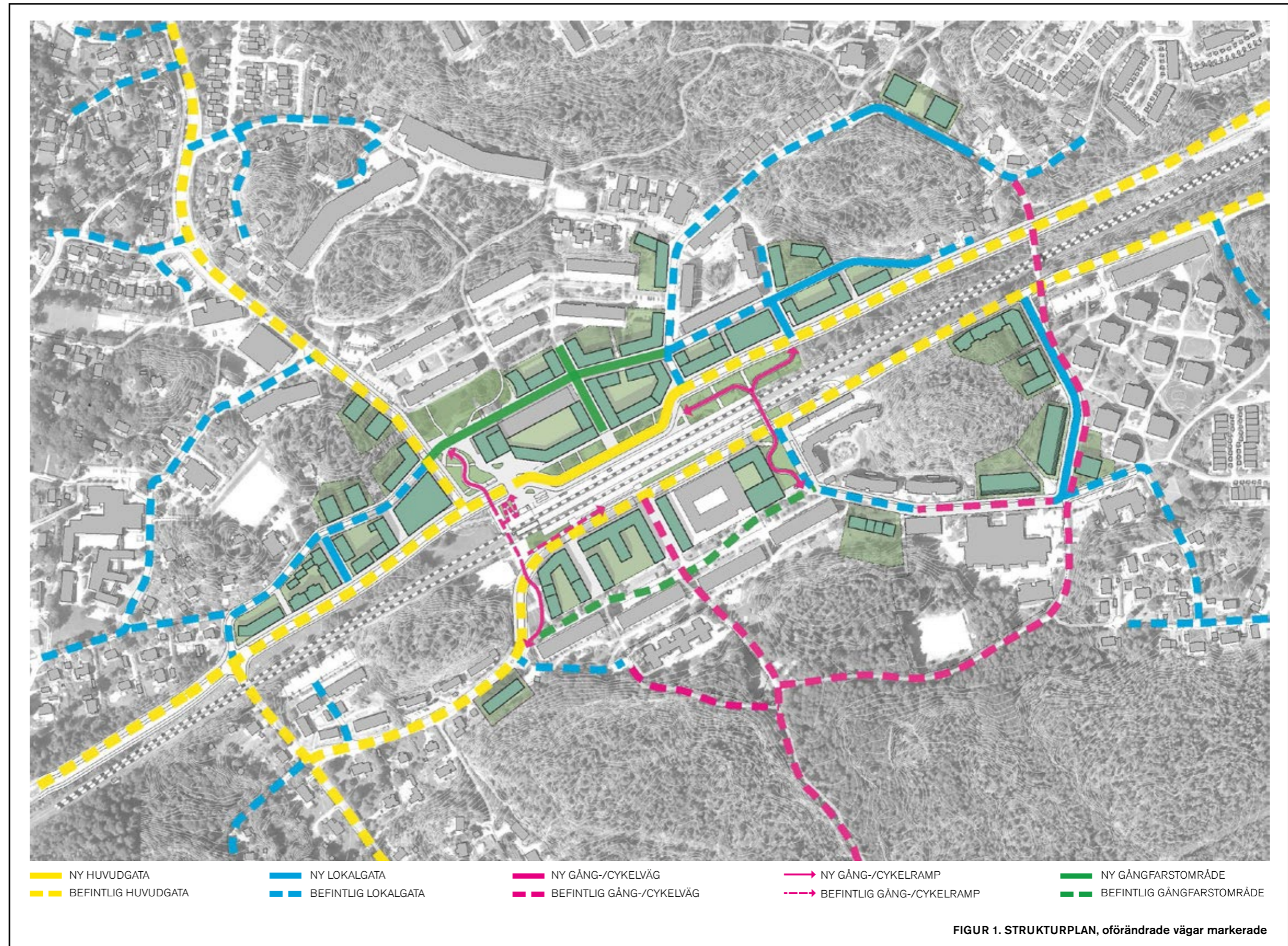
VY ÖVER RÖMOSSEVÄGEN. Illustration: SWECO arkitekter

# Mobilitet och tillgänglighet

När stadens invånare och arbetsplatser blir fler ökar även antalet resor och transporter. Stadens gator måste tillgodose behovet av transporter för flera människor på samma yta och helst utan försämrade resekvalitet i form av bland annat begränsad framkomlighet. Tullinges gator ska kunna erbjuda rum för alla aktiviteter och trafikarter. Alla funktioner och trafikarter är viktiga och har sin plats i stadsdelen. Gaturummet är dock begränsat vilket medför att alla funktioner inte kan rymmas på alla platser. Utrymmesbristen leder till ett behov av att effektivisera gaturummet. De färdmedel som är mest yt- och transporteffektiva, och har potentialen att transportera flest människor på en liten yta, måste därför utvecklas och bli mer attraktiva. Dessa trafikslag är också de som är mest hållbara.

Kommunen har som vision att öka de hållbara transporternas andel av resandet. Då centrala Tullinge utvecklas är det viktigt att säkerställa att den fysiska miljön möjliggör och underlättar hållbara resor. Det innebär att fotgängare och cyklister ska prioriteras högst, medan kollektivtrafik kommer i andra hand och fordonstrafik i tredje hand. För att öka det miljövänliga resandet är det nödvändigt att de hållbara färdmedlen och färdvägarna upplevs som effektiva, bekväma och trygga av Tullinges invånare och besökare.

Gatan är ett viktigt offentligt rum där variationen av innehåll och utformning ska stödja gatans funktion men också bidra till en attraktiv stadsmiljö. Gatuhierarkin i Tullinge ska vara tydlig och gator ska genom innehåll och skala få olika karaktär och syfte (FIG. 1).



## Gatunät

### Förbifart Tullinge

En ny förbifart utanför Tullinge är planerad att byggas med start vid Flemingsberg via området Riksten för att åter knyta an till den befintliga Huddingevägen vid Skyttbrink.

Den nya vägsträckningen leder om genomfartstrafik och trafik med farligt gods i samband med att Förbifart Tullinge färdigställs övergår Huddingevägen

från att vara en statlig väg till att bli en kommunal väg, vilket resulterar i större förändringsmöjligheter för kommunen. Förbifart Tullinge är en del av ett större infrastrukturprojekt som byggs i flera etapper.

Den första etappen, även kallad infart Riksten, har en planerad byggstart 2019. Den andra etappen, vilken innebär att en ny väg anläggs runt Tullinge och därmed avlastar Huddingevägen, har än så länge inte fått något startdatum. Beslut om detta tar Trafikverket i sin kommande investeringsplan.

### Huddingevägen – Tullinges nya stadsgata

För att få en levande stads- och gatumiljö ska stor omsorg läggas på utformningen av gatumiljön i centrala Tullinge. Genom att det kommunala vägnätet utformas för att prioritera gång- och cykeltrafik kan trafiken genom centrum begränsas.

Huddingevägen är idag utformad som en genomfartsled där fordonstrafiken är prioriterad. Vägen föreslås omgestaltas från en statlig väg till en levande stadsgata, flankerad av träd och gröna zoner, samt busshållplatser med enkel omstigning till pendeltåget. Viss korttidsparkering kan finnas längs gatan. Hastigheten sänks från dagens 50 km/h till 30 km/h och sektionsbredden ökar från 8 till 20 meter, där det extra utrymmet tilldelas gång- och cykeltrafikanterna. De generösa gång- och cykelstråken kan även rymma uteserveringar utmed den nya bebyggelsen i centrum.

Omvandlingen av Huddingevägen flyttar därmed fokus till fotgängare och cyklister, vilket leder till en mer levande gatumiljö och minskade barriäreffekter. Den upplevda tryggheten ökar när flera trafikslag kan samsas och hastigheten sänks. Gaturummet kommer vara mer tillgängligt för flera grupper vilket även ökar tillgängligheten till kollektivtrafiken (FIG. 2).

### Två scenarier

I detta programsamråd föreslås två olika dragningar, scenarier, för Huddingevägen. Syftet är att pröva två lägen av Huddingevägen som också ger olika möjligheter för den byggda miljön längs vägen.

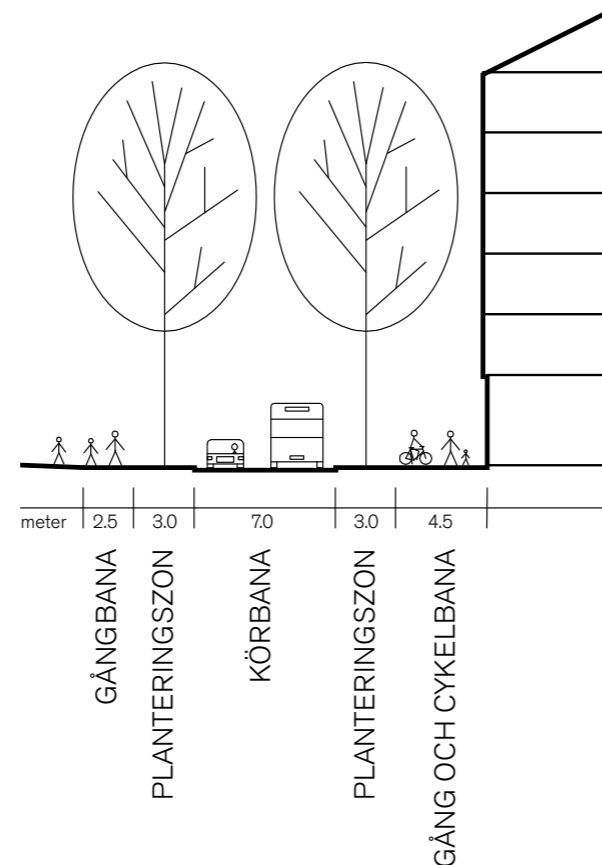
#### Scenario 1

I scenario 1 ligger Huddingevägen kvar på befintlig väg- bädd utom i de delar där den passerar centrum och pendeltågstationen. Här får vägen en ny sträckning och går över det område som idag är bussterminal. Detta innebär att befintliga träd intill dagens bussterminal kan sparas.

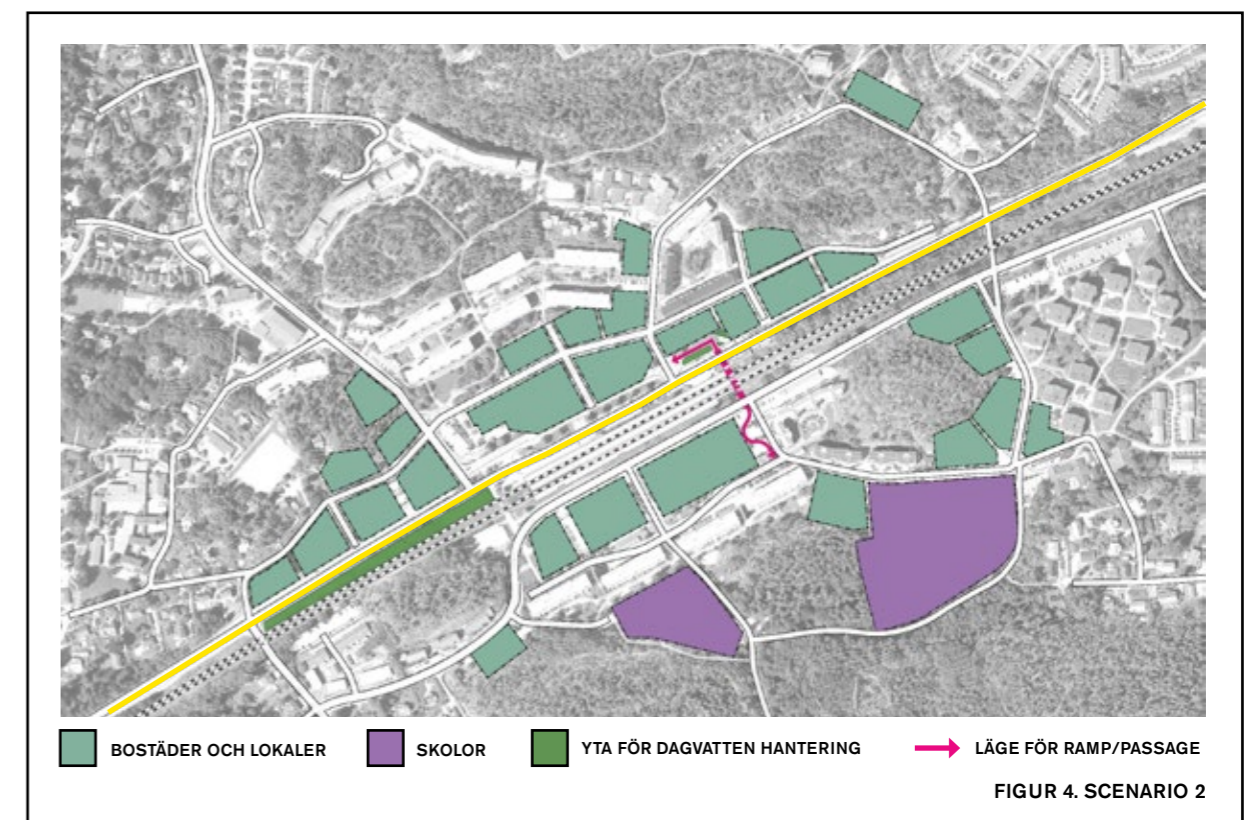
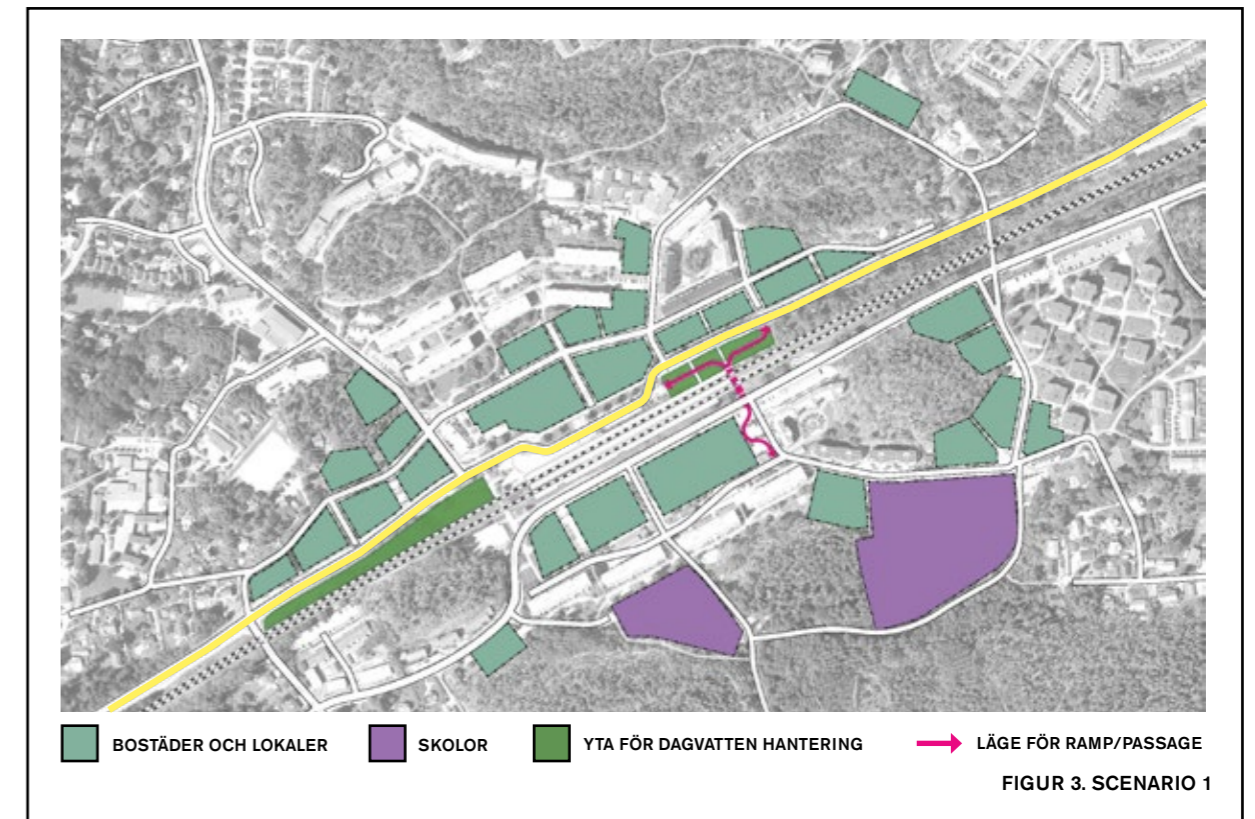
I detta förslag finns det plats för dagvattenanläggningar samt grönska mellan väg och spår. Norr om centrum finns det plats för en ny passage under spåren (FIG. 3).

#### Scenario 2

I scenario 2 har Huddingevägen flyttats söderut, mot spårområdet. Det medför att kvarteren norr om Huddingevägen kan bli större och att Huddingevägen får en rakare sträckning. Samtidigt sker detta på bekostnad av dagens vegetationsytor mellan spårområdet och Huddingevägen, och innebär sämre möjligheter att fördröja och infiltrera dagvatten (FIG. 4).



FIGUR 2. HUDDINGEVÄGEN



### Övriga huvudgator

Utöver Huddingevägens omvandling kommer även resterande huvudgator inom planområdet - Nibblevägen, Römossevägen och Flottiljvägen - att utvecklas. Som (FIG. 1, s.24) illustrerar sker de främsta förändringarna kring centrum och vid övriga huvudgators anslutningar till Huddingevägen. Gatorna upprustas för att, i lämpliga lägen, möjliggöra separerade gång- och cykelbanor samt kantstensparkering för korttidsparkering och besökare. Huvudgatorna, vilka alla trafikeras av bussar, har god framkomlighet men utformas mer trafiksäkert för att bättre motsvara de nya, lägre, hastighetsbegränsningarna. Samtliga passager på huvudgatorna inom planområdet ska hastighetssäkras till 30 km/h (FIG. 5).

### Lokala gator

På de lokala gatorna ska genomfartstrafik undvikas i den mån det är möjligt. Detta ska åstadkommas genom en mängd åtgärder som även bidrar till att skapa en behagligare trafikmiljö. Lokalnätet ska utformas med hög kvalitet och omsorg för att bättre tillgodose gång- och cykeltrafikanternas behov. Samtliga lokalgator hastighetsbegränsas till 30 km/h och får en mer varierad gatumiljö som kantas av gatumöblering, belysning och växtlighet. Där utrymmet

tillåter, och där det anses lämpligt, ska gångbanor, korttidsparkering och parkering för rörelsehindrade tillåtas för att skapa ett mer tillgängligt centrumområde (FIG. 6).

### Gångfartsområde

Ett gångfartsområde tillkommer söder om spåret parallellt med Römossevägen, vilket är en miljö anpassad utifrån de gåendes villkor, men där det under vissa förutsättningar fortfarande är tillåtet att framföra fordon. Ingen separering mellan fordonsslagen sker, men fordonshastigheten får inte överstiga fotgängares hastighet, och fordonsförarna har väjningsplikt mot gående. Genom att skapa en miljö där både fordonsförare och gångtrafikanter är alerta och tar hänsyn till varandra ska utformningen hindra högre hastighet. Det kan åstadkommas genom omsorgsfull placering av planteringar, utsmyckning och möblering. Även anslutningarna till gångfartsområdet ska ha en genomtänkt utformning som är både säkra och tillgängliga. Gångfartsområdet resulterar i en trafiksäkerhetshöjande effekt, samt ökar områdets attraktivitet.

### Gågata

Den befintliga gågatan längs med centrumets norra sida mellan Nyängsvägen och Nibblevägen förbättras för att öka attraktiviteten för centrumet. Biltrafiken minskas och tillgängligheten för gående och cyklister förbättras. Gågatan får endast trafikeras av varuleveranser, transport av boende eller sjuka samt personer med funktionsnedsättning. Motorfordon har väjningsplikt mot gående, får inte färdas fortare än gångfart och endast parkera på anvisade platser. Förändringen innebär en tystare miljö med mindre avgaser, och stora ytor tillgängliga för olika typer av aktiviteter.

Gågatan utformas ändamålsenligt med hjälp av gatumöblering, belysning och planteringar för att skapa ett trafiksäkert och tryggt stråk som lockar till sig besökare. Ändringen skapar mer liv och rörelse i området och antas påverka på omsättningen hos kringliggande detaljhandel positivt. Som avslut på gågatan anläggs även ett torg kantat av bostäder (FIG. 7).

### Gång- och cykelvägar

Huddingevägen samt lokalgator omgestaltas för att ge gång- och cykeltrafikanter betydligt bättre tillgänglighet genom ett mer gent och attraktivt gång- och cykelnät. Hela nätet ska vara belyst och ha god sikt. Cykelvägarna ska präglas av tydlig skyltning till viktiga målpunkter så att såväl nya som gamla gång- och cykeltrafikanter enkelt kan orientera sig. Ny gågata och gångfartsområde genomskär centrumet både norr och söder om spåret för att skapa ett attraktivt centrumområde med liv och rörelse.

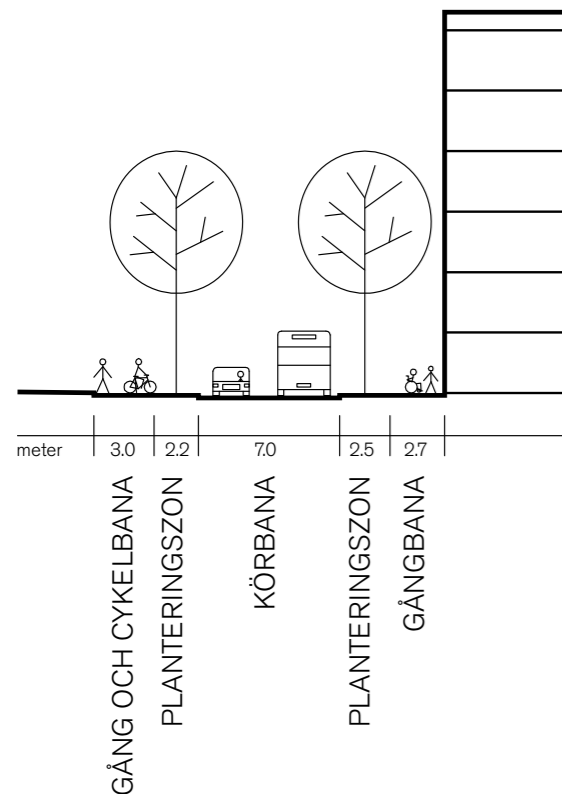
För att öka trafiksäkerheten ska hastighetssäkring ses över vid samtliga övergångsställen och passager, framförallt på sträckor där hastighetsbegränsningen är över 30 km/timme. Fotgängarna ska ha hög prioritet inom centrumområdet och fler ytor för gående och vistelse ska skapas. På lokalgator för bil accepteras cykling i blandtrafik då biltrafikens hastighet är 30 km/timme eller lägre. I anslutning till skolor övervägs separering även på lokalgator.

Huvudcykelstråken ska binda samman stadsdelar och större målpunkter med varandra, och vara separerade från biltrafik såväl som gångtrafik för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

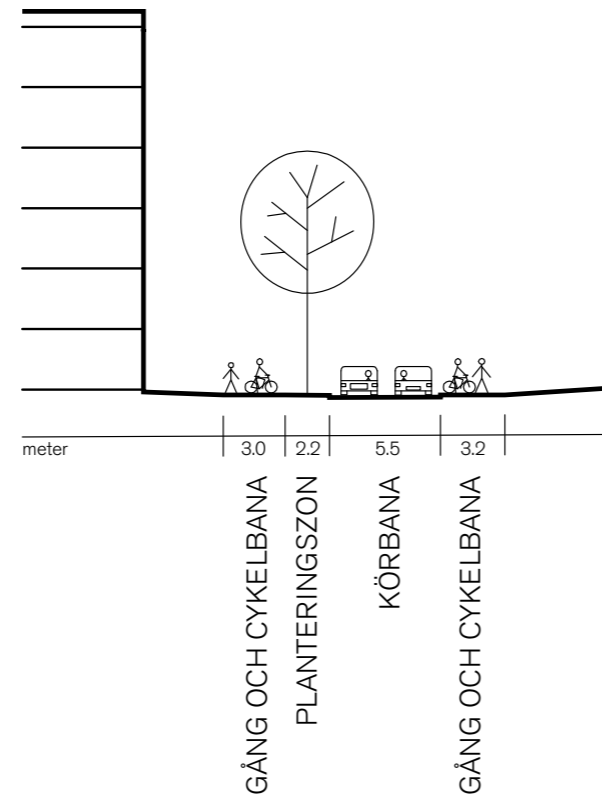
### Passagera under väg och järnväg

Idag passerar ett nord-sydligt huvudcykelstråk vid den relativt smala västliga passagen under tågspåret. Denna passage har dessutom områdets högsta cykelflöde. För att stärka huvudcykelstråket och bättre hantera det stora flödet ska passagen breddas och få en ny utformning. Passagen omgestaltas till en tillgänglig, säker och tydlig länk mellan södra och norra Tullinge för gång- och cykeltrafikanter. Nivåskillnader tas liksom idag upp med hjälp av planterade terrasser. På passagens södra sida, mot Banslättsvägen, finns utrymme för regnträdgårdar som magasinerar vatten vid skyfall. Mot det nya torget ska nivåskillnaderna tas upp genom trappor och terrasser och integreras som en helhet med torget. Det skapar en starkare koppling mellan Tullinges norra och södra delar, samt en trevligare och tillgängligare entré till pendeltågsstationen.

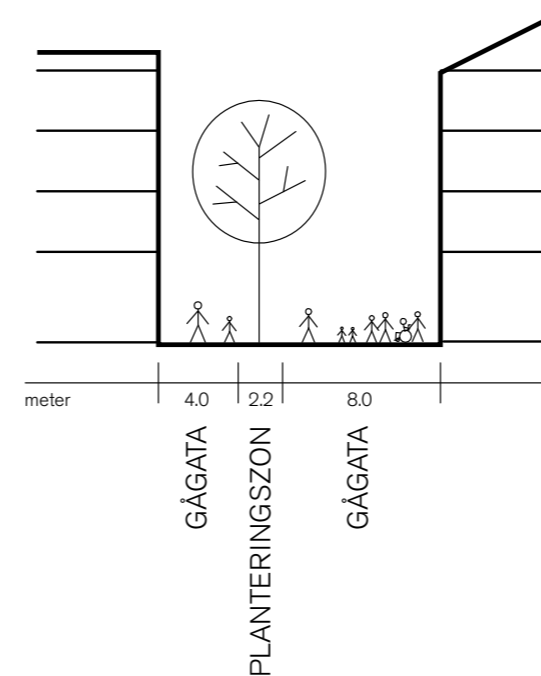
En ny gång- och cykelpassage skapas under väg och järnväg i öster. Tryggheten är i fokus när passagen utformas, och belysning tillsammans med tunnelns interiör ska verka för att passagen ska upplevas ljus och överblickbar. Trappor och ramper ska vara tillgängliga.



FIGUR 5. RÖMOSSEVÄGEN



FIGUR 6. AFTONVÄGEN



FIGUR 7. GÅGATAN



### Barnsäkra stråk

Tullinge ska ha karaktären av småstad. De som bor och vistas här ska känna sig trygga, och barn ska ha möjlighet att röra sig säkert och uppleva frihet från relativt tidig ålder. Därför bevaras och utvecklas flera barnsäkra stråk som förbinder Tullinges södra och norra delar. Stråken är antingen trafikseparerade eller utformas som gångata eller gångfartsområden. Korsningspunkter ska vara tydligt gestaltade för att uppmana bilister att se upp för barn.

## Kollektivtrafik

Tullinge centrum bibehåller i förslaget i princip samma kollektivtrafikföring som idag. Vissa busslinjer omstruktureras för att bättre lämpa sig för de nya förutsättningar som uppstår när Huddingevägens karaktär övergår från trafikled till stadsgata. Det innebär bland annat att vissa busslinjer dras om för att Römossevägen, söder om stationen, ska få en mer aktiv roll och absorbera en större del av busstrafiken. Den befintliga bussterminalen längs Huddingevägen ersätts av bussfickor. Busshållplatserna ska vara tillgänglighetsanpassade, trafikmässigt utformade, ha cykelställ och väderskydd samt vara lätta att nå från gång- och cykelnätet. De ska också förses med god belysning för att säkerställa den upplevda tryggheten.

Vidare förbättras även kopplingen mellan buss och pendeltåg genom att två nya sidoplattformar för pendeltåget anläggs på ömse sidor om befintlig mittplattform. Dessa nya plattformar ska ligga i direkt anslutning till både Huddingevägen och Römossevägen.

Med förbifarten i drift kommer Flemingsberg i framtiden vara regionens kärnknotpunkt, med Tumba centrum som nästkommande trafiknod söderut. Tullinge fungerar då som av- och påstigningsplats med passerande bussar utan något utpräglat terminalområde. Att bussterminalen tas bort minskar dock inte kollektivtrafikens anspråk i Tullinge centrum. Den förändrade strukturen ska tvärtom tillgodose kollektivtrafikens utveckling och målsättning om ökad konkurrenskraft genom att skapa förutsättningar för ett tätare kollektivtrafiknät med högre turtäthet och kortare restider. Utvecklingen ska bidra till att nya såväl som gamla Tullingebor väljer kollektiva färdmedel framför bilen.

### Stationsområdet

Tullinge stationsområde ska vara en väl utformad plats som erbjuder smidiga byten mellan olika trafikslag - gång och cykel, tåg, buss och bil. Stationsområdet är i programmet ett vidare begrepp än enbart plattformar och spår, och innefattar här alla funktioner kopplade till den spårbundna trafiken. Även de nya busshållplatserna utmed Hudding-

evägen och Römossevägen ses som en utökad del av stationsområdet och ska vara med i helhetsgreppet, då omstigning och byten ska vara smidiga.

Inom stationsområdet har gång- och cykeltrafik företräde framför bilar. Säkra och trygga cykelparkeringar ska anläggas närmast uppgång till plattform och vid busshållplatser. Det ska också finnas bekväma parkeringar i parkeringshus för byte mellan bil och tåg. Väntan sker i trygga väderskydd och under tak.

Stationsområdet ska vara en överblickbar plats med tydliga stråk och kopplingar till olika målpunkter. Tillgängligheten ska vara god. Tryggheten på platsen ska säkerställas genom genomtänkt belysning, fina sittplatser, mötesplatser och vistelsezoner - allt för att göra platsen bekväm så att människor väljer att vistas här.

### Sidoplattformar

Två nya sidoplattformar föreslås på ömse sidor om befintlig mittplattform. De nya plattformarna ligger i direkt anslutning till Huddingevägen och Römossevägen och möjliggör direkt omstigning över plattform till buss.

Sidoplattformar minskar risken från urspårning, underlättar att ordna direkta gångvägar till omgivande bebyggelse, och medför att resenärerna sprids för effektivare rörelsemönster samt på- och avstigning.

Sidoplattformar i kombination med god och dynamisk trafikinformation och skyltning kommer att binda samman transportslagen och göra resandet enklare och tryggare.

## Parkering

### Bostäder och infart

Centrala Tullinge utgörs idag till stor del av parkeringsytor och dessa är omöjliga att bortse ifrån i visionsarbetet. Att effektivisera den nuvarande parkeringen i Tullinge är alltså en av nycklarna för att frigöra mark till en ombyggnad av Tullinge centrum. Eftersom en stor del av parkeringsytorna används för boendeparkering för de intilliggande bostadsrättsföreningarnas medlemmar måste parkeringsfrågan hanteras i samförstånd med de olika fastighetsägarna.

Ett lägre parkeringstal och effektivare samordnade parkeringslösningar bedöms vara en förutsättning för att ge plats åt ny bebyggelse. För att hantera en framtida minskning av boende- och infartsparkering krävs så kallade mobility managementåtgärder som främjar ett mer hållbart resande. Utförd parkeringsutredning visar att en del av infartsparkeringarna nyttjas för andra syften än det egentliga. Det är ett argument för att koncentrera infartsparkeringen till parkeringshus samt avgiftsbelägga den för att frigöra plats. I korsningen Nibblevägen/Huddingevägen

i det föreslagna parkeringshusets bottenplan görs plats för verksamhetslokaler för att ytterligare bidra till liv och rörelse kring centrumet. Boendeparkering ska ske i parkeringshus och garage.

Samutnyttjande av parkeringen i Tullinge centrum kan också vara en pusselbit för att minska antalet parkeringsplatser. Olika parkeringar används olika tider på dygnet, vilket leder till många parkeringsplatser som står tomma viss tid på dygnet. Genom att samutnyttja parkeringen kan färre platser bidra till mer parkering för fler.

Ett lågt parkeringstal för bostäder och verksamheter i kollektivtrafiknära lägen ska eftersträvas, för att på så sätt minska efterfrågan på parkering. Parkeringstalen blir någorlunda flexibla och ska öppna upp för mobilitetsåtgärder såsom bildelningstjänst, marknadsanpassade parkeringsavgifter, bil- och cykelpool, subventionerade SL-kort med mera så att invånarna i Tullinge centrum får en funktionell och hållbar vardag.

### Cykelparkering

Cykeln används alltmer för olika transporter, inte minst tack vare elcyklarnas utveckling. Cykeln blir därmed ett praktiskt, miljövänligt och ekonomiskt alternativ till bilen i vardagen. Tillgång till trygg och tillgänglig cykelparkering av god kvalitet ska finnas över hela centrala Tullinge, framförallt nära centrum och pendeltågstationen där parkeringar ska hålla särskilt hög standard. Cykelparkering som anläggs ska möjliggöra ramlåsning av cyklar och utformas med väderskydd samt plats för cyklar med släpkärror. Inom området ska även laddningsstationer för elcyklar upprättas. Där är det extra viktigt att uppnå en hög standard på cykelparkeringens väderskydd och stöldskydd. Även själva placeringen av laddningsstationerna i stadsrummet är viktig

# Kommunala verksamheter och näringsliv

## Kommunala verksamheter

Förtätning av centrala Tullinge enligt förslaget innebär en tillökning av medborgare och därmed ett utökat behov av offentlig service. De kommunala anläggningarna behöver förstärkas i nivå med befolkningsökningen och vissa viktiga funktioner som idag saknas behöver tillkomma. Existerande verksamheter beskrivs i kapitel 3.8.

### Skolor

På grund av det fria skolvalet är det inte självklart att alla barn som flyttar in i området kommer att gå i den närmaste kommunala skolan. Sannolikt kommer det att behövas en kapacitetsökning för att tillgodose behovet. I ombyggnationen av Falkbergsskolan planeras en utökning om minst 50 platser och det finns planer på en utbyggnad också av Banslättskolan.

Tullingebergsskolan har i dagsläget platser lediga och i detaljplan etapp 6 i Riksten planeras en helt ny skola, vilket till viss del bör avlasta trycket från Riksten. Även i Eklidsskolan finns potential för att utöka elevplatserna. Förtätning och medföljande inflyttning kommer att ske gradvis under en lång tid. Kommunen behöver därför göra en kontinuerlig bedömning och justera kapaciteten därefter.

### Bibliotek och kultur

Tullinge bibliotek är ett populärt besöksmål som redan idag har vuxit ur sina lokaler. Med en förtätning blir behovet av en ny lokal större. Kommunen har avsatt medel för ett nytt bibliotek men lämpliga lokaler saknas. Vid en ombyggnation av Tullinge centrum bör en samlokalisering alternativt klusterbildning av bibliotek och medborgarkontor utredas och om möjligt bör dessa ligga på markplan.

Under flera år har det från medborgare, civilsamhälle och näringsliv påtalats ett stort behov av en kulturell samlingsplats som går att boka för möten och kulturella aktiviteter. Många hänvisar till planerna på ”Idéhuset” som lades ner. Där var det tänkt att bibliotek, medborgarkontor, kulturaktiviteter med mera skulle få rum. Behovet tycks störst bland det organiserade och spontana föreningslivet samt hos äldre. Både i dialogen och i handelsutredningen lyfts kulturen som en viktig motor för utvecklingen av centrala Tullinge. En sådan mötesplats bör ligga i anslutning till eller som en del av klustret där bibliotek och medborgarkontor placeras.

## Näringsliv

Näringslivet ska bidra till att centrala Tullinge blir en inspirerande och hållbar mötesplats, där med både yngre och äldre kunder. De etablerade företagen ska uppfylla medborgarens vardagliga behov av service, men även vara en attraktiv destination för de som söker ett småskaligt men kvalitativt utbud av kultur- och matupplevelser.

Av Botkyrkas cirka 6 000 företag befinner sig 1 621 i Tullinge. Hälften av dessa är enmansföretag där företagaren vanligtvis är en Tullingebo som driver ett eget företag med sig själv som enda anställd. Det finns ett företagsområde, Botkyrka Hantverksby, samt ett litet kluster av lokala företagare inom hälsa i anslutning till Tullinge gymnasium. Bland de senare finns en stark lokal förankring. Vid Alfred Nobels Allé finns även ett medicintekniskt företag med produktion och ytterligare ett företagsområde i Riksten är aktuellt för vidare etableringar.

I dagsläget finns en efterfrågan på lokaler för mikro-företag (1-9 anställda), men köpkraften är begränsad.

Med Tullinges och Flemingsbergs utveckling finns potential för ett rikare näringsliv i och runt Tullinge centrum. Trenden går mot så kallade ”co-working spaces” där det traditionella kontorshotell ersätts av ett helhetskoncept för mindre företag som samlas i ett kluster där nätverkandet mellan de inhyrda företagen står i fokus. Denna trend är något fastighetsutvecklare tagit fasta på och är intresserade av att utveckla där det finns potential. Det ökade antalet boende i Tullinge centrum kommer att innebära ett större kundunderlag för såväl co-working kontor som anslutande verksamheter i form av bland annat nya restauranger och caféer. Ett önskat alternativ är att rymma in en större aktör som kan vara ett bra varumärke för Tullinge och som lockar mindre företag till fastigheten, vilket skulle tillgodose företagets och Tullingebornas behov.

Uöver de verksamheter som nämns i handelsutredningen (WSP 2018-04-12) är det bland konsultföretag inom exempelvis juridik, ekonomi och teknik som efterfrågan på lokaler är som störst.

Vi ser även en potential i att samla befintliga Tullinge-företag inom hälsa, som har en stark lokal förankring, i de centrala delarna av Tullinge istället för att dessa sprids ut. Ett exempel på en verksamhet med etableringspotential är veterinärklinik som kan ha ett betydligt större upptagningsområde än endast Tullinge.

En väl fungerande infrastruktur är avgörande för ett hållbart företagande och för ett naturligt flöde av människor och varor. Kommunens näringslivsstrategi syftar till att främja innovativa företag inom bland annat hållbar utveckling och teknik. En viktig del i det är miljövänliga resealternativ, vilket talar för Tullinge. Cykelstråk som förenar

Tullinge med Flemingsberg och Riksten främjar ett snabbt och hållbart flöde av människor som gynnar både företag och medborgare. De goda pendeltågsförbindelserna är en annan viktig pusselbit.

# Ekosystemtjänster

De gröna ytorna i och omkring Tullinge centrum, såsom träd, buskar, gräs och blommor, kan bidra till allt från rekreation och renare luft till att dämpa buller, ta upp regnvatten och ge svalka under varma sommark dagar. Alla tjänster som växtligheten bidrar till är samlade under begreppet ekosystemtjänster. Dessa tjänster är de nyttor som vi människor får från naturen. Det finns fyra olika kategorier av ekosystemtjänster: stödjande, försörjande, reglerande och kulturella tjänster.

De stödjande tjänsterna är nödvändiga för produktion av andra ekosystemtjänster, såsom skapande av spridningsvägar för arter och biologisk mångfald (TABELL. 1). De försörjande tjänsterna är produkter som fås från ekosystem, såsom mat och energi. Reglerande tjänster gör miljön motståndskraftig mot oönskade effekter av olika typer av förändringar eller tillstånd i vår omgivning, såsom översvämningar, luftföroreningar, buller och lokalklimat. Slutligen finns de kulturella tjänsterna som bidrar till människors ökade hälsa och välbefinnande. Inom kulturella tjänster finns också en pedagogisk aspekt, det vill säga att vistelse i naturen ger en förståelse för ekosystemens betydelse, vilket är viktigt för att framtida generationer ska värdera och vårda vår miljö.

## Ekosystemtjänster i programförslaget

I planförslaget har flera befintliga ekosystemtjänster tagits tillvara. Dessutom föreslås ytor för nya ekosystemtjänster som inte finns där idag, se (Fig. 1), på nästa sidan.

I Tullinge centrum behöver fler ekosystemtjänster tillkomma, framförallt reglerande tjänster, såsom förbättrad dagvattenhantering exempelvis med hjälp av genomsläppliga ytor och bullerdämpning genom mer vegetation. I planförslaget föreslås ett nytt torg, upprustad centrumpark, en ny stadspark och trädplanterade gator som samtliga bidrar till alla fyra kategorier av tjänster. Genom att på de allmänna platserna integrera funktioner som blandad vegetation, regnträdgårdar, dagvattenlösningar och odling kan många ekosystemtjänster tillkomma. I den nya stadsparken kommer möjlighet till flera naturupplevelser att finnas. Genom att tillgängliggöra stadsparkens närliggande områden kan dessutom än mer natur upptäckas, vilket ger flera kulturella ekosystemtjänster.

Det finns också många grönområden kring centrum som kan uppmärksammas och tillgängliggöras ytterligare och därmed fungera bättre som mötesplatser och passager. Akvarellens lekplats i den norra delen av planområdet är en av dessa platser.

Även bostadsgårdar, förskole- och skolgårdar är ytor där ekosystemtjänster behövs. En blandad artsammansättning

på gårdarna, till exempel olika slags träd och buskar samt örtängar istället för gräsmattor, bidrar till ökad biologisk mångfald. På gårdarna finns också möjlighet att erbjuda odling samt att aktivt arbeta för en god dagvattenhantering.

Det är en fördel att i möjligaste mån bevara befintlig vegetation och att plantera växtlighet på naturliga underlag på gårdarna. Med naturliga underlag kan flera olika arter växa eftersom jordmånen är tjockare. Dessutom kan naturliga underlag bidra till en inbjudande gård med exempelvis bergknallar och äldre träd. I planförslaget kommer en stor andel av bostadsgårdarna att ligga på bjällklag eftersom underjordiska garage planeras. Vid plantering på bjällklag är det extra viktigt med ett tillräckligt jorddjup så att funktioner för olika arter, odling och rekreativ grönska kan tillkomma.

På förskole- och skolgårdarna är de naturliga inslagen betydelsefulla för barnens hälsa och motorik samt i lärande syfte. Gårdarnas storlek påverkar också till vilken grad ekosystemtjänster kan finnas. Därför är det viktigt att i kommande planering beakta alla gårdars innehåll såväl som storlek.

Hur kvartersstrukturen planeras i en kommande förtätning har också betydelse för ekosystemtjänster. De stödjande ekosystemtjänsterna, såsom spridningsvägar och artrikedom, måste beaktas i kvartersstrukturen så att gröna spridningsvägar inte byggs igen. I planförslaget har detta gjorts genom att mellanrum planerats in mellan kvarteren, särskilt där spridningssambanden är som viktigast, till exempel i planområdets västra del. I planförslaget finns en blandning mellan öppna och slutna kvarter. Planerad ny bebyggelse intill de skogbeklädda kullarna utgörs mestadels av kvarter som öppnar upp sig mot vegetationen, vilket är positivt för artspridning, dagvattenhantering och naturupplevelse. I de centrala delarna är kvarteren slutna vilket gör att dessa gårdar inte kommer kunna ingå i ett ekologiskt samband med resten av området. På dessa gårdar kan därför lösningar såsom gröna tak och väggar, effektiva dagvattenlösningar och en blandad vegetation med fördel planeras.

Idag skapar järnvägen och Huddingevägen en barriär mellan de norra och södra grönområdena. I planförslagens Scenario 2 ligger Huddingevägen längre bort från järnvägen, vilket ger bredare banvallar och ytor för rekreativ växtlighet än i Scenario 1. Detta är gynnsamt för spridningssambanden och även för dagvattenhantering och rekreation, och därför är planförslagens Scenario 2 det mest lämpliga ur ett ekosystemtjänstperspektiv. För att stärka spridningssambanden ytterligare kan en smal ekologisk anläggning på gångbron i planområdets östra del.

Försörjande tjänster	Kulturella tjänster	Reglerande tjänster
matproduktion energi	sociala interaktioner naturpedagogik hälsa rekreation	luftkvalitetsförbättring bullerreglering dagvattenhantering skydd mot extremt väder pollinering
<b>Stödjande tjänster</b>		
biologisk mångfald värdefulla naturtyper ekologiskt samspel		

TABELL 1. Översikt över tjänster som kartlagts i Tullinge centrum. I tabellen redovisas de fyra kategorierna försörjande, reglerande, kulturella tjänster samt de stödjande tjänsterna som utgör en förutsättning för att resterande tjänster ska uppstå.

# Ekosystemtjänster som kan tillkomma

- Stödjande tjänster**
  - Biologisk mångfald
  - Värdefulla naturtyper
  - Ekologiskt samspel
- Reglerande tjänster**
  - Luftkvalitetsförbättring
  - Bullerreglering
  - Dagvattenhantering
  - Skydd mot extremt väder
  - Pollinering
- Kulturella tjänster**
  - Naturpedagogik
  - Hälsa
  - Sociala interaktioner
  - Rekreation
- Försörjande tjänster**
  - Matproduktion
  - Energi

## Växtlighet och samband

- Spridningsvägar
- Skogsområde
- Villaträdgård/ bostadsgård
- Banvallar



Öppna kvarter bidrar till artspridning, dagvattenhantering och naturupplevelse.

Vid Akvarellparken kan mötesplatser skapas.

På bostadsgårdarna kan örtängar, blandad vegetation, gröna tak och väggar samt dagvattenlösningar finnas.

Vid gångbron kan en spridningsväg skapas för växter och djur genom en smal ekodukt.

Rum mellan kvarteren skapar spridningsvägar.

Skolgårdar bidrar till biologisk mångfald, naturpedagogik och dagvattenhantering.

Ny stadspark skapar möjlighet till naturupplevelser.

Ny centropark blir en mötesplats med rekreation, biologisk mångfald och klimatreglering.

Mer växtlighet och genomsläppliga ytor i centrum förbättrar dagvattenhantering, dämpar buller och minskar partikelhalten i luften.

Bättre vägar med spånger kan skapas för att tillgängliggöra skogen på djupet.

FIGUR 1. Översikt över ekosystemtjänster som kan tillkomma

# PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR, UTREDNINGAR OCH STRATEGIER

I följande kapitel beskrivs de förutsättningar som har identifierats som betydelsefulla för centrala Tullinges utveckling – så som den beskrivs i kommunens strategiska styrdokument och i uppdraget för det här planprogrammet. Det handlar exempelvis om Tullinges historia, platsens naturliga fysiska beskaffenheter såsom topografi, geologi och ekologi men också om rådande administrativa förutsättningar, exempelvis fastighetsgränser och markägförhållanden. Även de mänskliga aspekterna beskrivs: områdets trafiksituation, hur Tullingeborna använder platsen och vilken utveckling de önskar se. I kapitlet beskrivs också strategier för hur platsens förutsättningar ska hanteras, exempelvis vad gäller möjligheten till handel och det kommersiella utbudet eller områdets parkeringssituation – som är en knäckfråga för platsens framtida utveckling.

För att kartlägga platsens förutsättningar har ett antal utredningar och analyser genomförts, både av medarbetare på kommunens samhällsbyggnadsförvaltning och med hjälp av specialister på konsultföretag. Resultatet av dessa redovisas i detta kapitel.

# Tullinges historia

Namnet Tullinge nämns för första gången på 1300-talet och man tror att ordet betyder ”högt liggande boplatser”. På orten finns fornlämningar i form av fornborgar, gravfält och boplatser från järnåldern. Tullinge bestod inledningsvis av två stora ägor; Tullinge Gård samt Rikstens säteri. Tullinge Gård är känd från 1630, då den köptes av Johan Adler Salvius, friherre och medlem av riksrådet under stormaktstiden. Rikstens säteri, beläget i södra Tullinge, fick säterifrihet 1615 och ägare var då riksrådet Erik Fleming.

## Tullinge station, villastaden och F18

1860 byggdes stambanan, med trafik till Huddinge och Tumba. 1903 fick Tullinge en egen station längs banan, vilket förändrade områdets förutsättningar. Stationen i Tullinge skulle främst försörja Separators produktion vid Tullingesjön, som hade etablerats 1894. Stationen gjorde det möjligt att arbetspendla till Stockholm. Samma år som stationen öppnades köpte Jacob Tegnér's bolag Tullinge AB upp stora delar av områdets jordbruksmark för att sedan sälja av till bostadsbebyggelse. Marken styckades upp i stora villatomter, och för att säkerställa välbärgade köpare fastslogs att tomterna inte fick understiga ett tunnland. Detta fick Tegnér senare ge avkall på eftersom försäljningen inte gick som beräknat. Tegnér bodde själv med sin fru Alice en kortare tid i Tullinge. Detta var starten på utbyggnaden av det moderna Tullinge. Efter sekelskiftet har Tullinge vuxit successivt, årtionde för årtionde. 1947 invigdes flygflottiljen F18 som bas för jaktflyg invid Rikstens säteri. Samtidigt som F18 byggdes anlade Stockholm Stad Lida friluftsgård, också detta i närheten av Riksten. De sportstugor som uppfördes på området var ett av arkitekt Ralph Erskines första uppdrag som arkitekt i Sverige.

## Folkhemmet

På 1940-talet köpte AB Hem på landet området kring Katrinebergsvägen, ett område som styckades av från Tullinge Gård i syfte att exploateras för fritidshusbebyggelse och småhus. Folkhemsbyggnandet berörde även Tullinge då den första kommunala skolan, Eklidsskolan, byggdes 1946. Samma tid uppfördes Tullinges första (och under en lång tid enda) hyreshus, kvarteret Bulten, vid dåvarande Tullinge station.

1947-1948 utarbetade Uno Åhrén en översiktsplan för Botkyrka. För Tullinges del föreslogs en station i höjd med Flaggplan, där också ett centrum skulle etableras. 1958 invigdes Tullinges första högstadieskola Falkbergsskolan. Bygget föregicks av stort bråk eftersom marken användes till källbacke och midsommarfirande. Under 1950-talet byggdes även Tullingeberg, helt och hållet av HSB. Marken, som tidigare varit betesmark, köptes och

bebyggdes med trevåningshus med grannskapsgårdar. I området finns även ett grannskapscentrum med mataffär.

## Rivningsvåg och centrumförnyelse

Under 1960-talet planerades stora förändringar i de flesta tätorter och städer i Sverige. I Tullinge revs delar av bebyggelsen längs landsvägen för att ge plats åt en ny station och ny centrumbebyggelse. Dessa lokaliserades på Slätten, ett läge mellan Flaggplan och den gamla stationen. Centrumet byggdes helt och hållet i HSB:s regi och idag finns totalt cirka 2 500 bostadsrätter i Tullinge, varav alla är HSB-lägenheter. På 1970-talet byggdes även ett flertal radhusområden, vilket avtog under 1980-talet. Tullinge centrum byggdes under åren 1972-1974. Bygget föregicks av vissa protester men kom ändå till stånd. Flera olika skissförslag arbetades fram för att hitta den mest optimala lösningen för centrum, framförallt huruvida handeln skulle lokaliseras till den norra eller södra sidan av järnvägen.



FIGUR 1. Gammal plan över Tullinge. På sextioalet gjordes ett flertal olika planer för centrala Tullinge. Denna plan antogs av Kommunfullmäktige 1964, dock uteslöts den västra delen av planen och övriga delar blev ersatta av andra planer. Centrumdelen kom att utformas annorlunda och de höga skivhusen på södra sidan (Kvällsvägen) ligger längre österut.

# Platsanalys

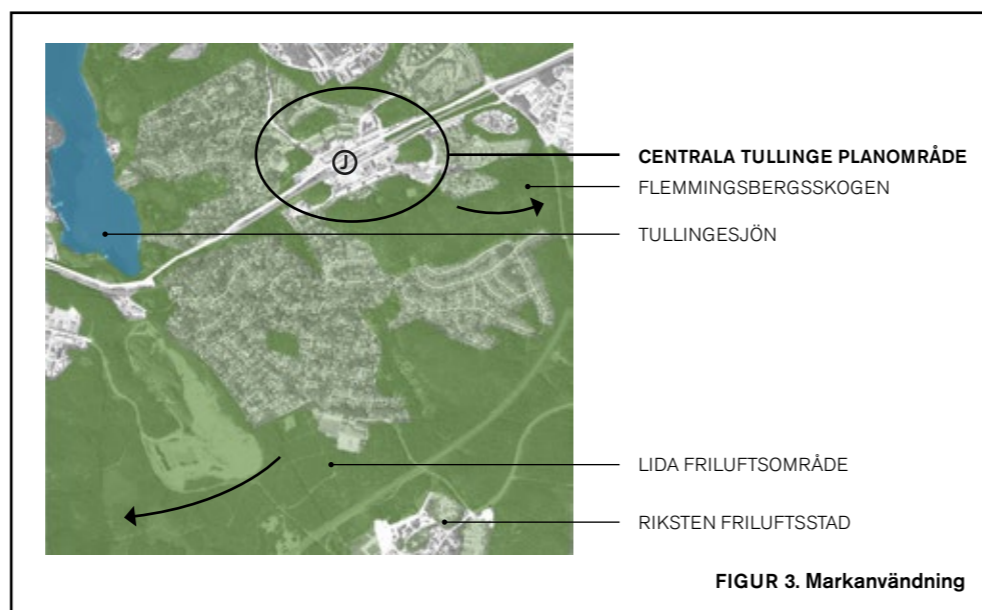
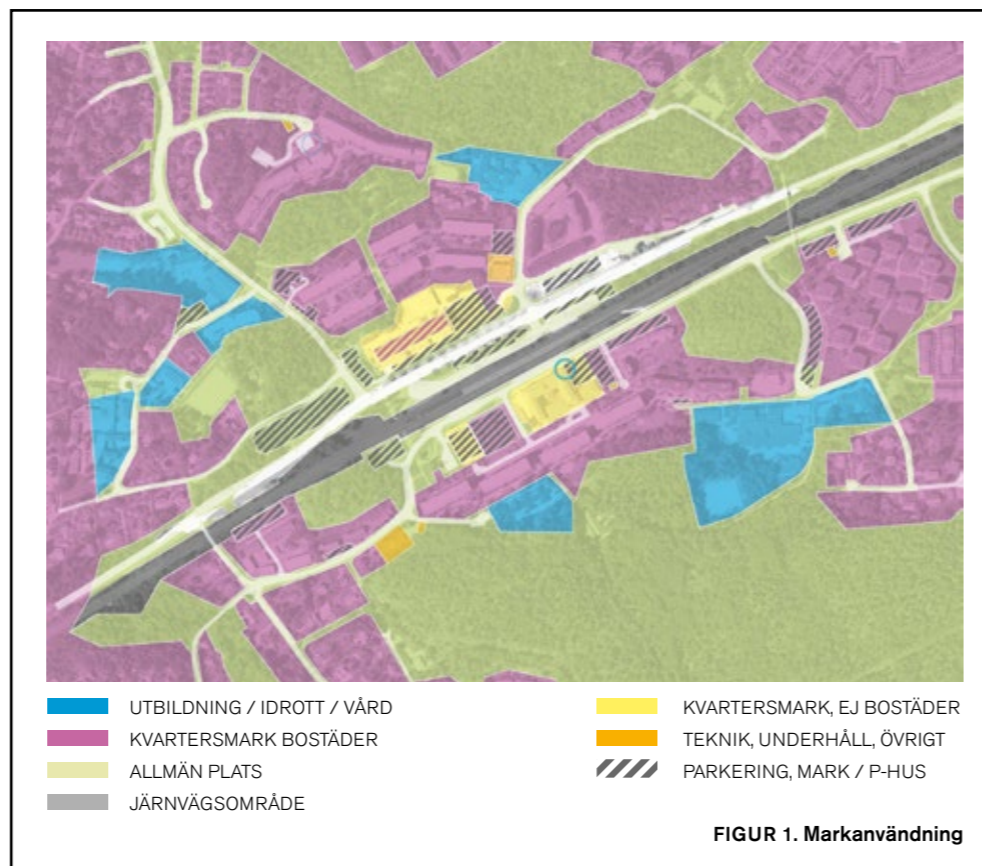
## Stads- och landskapsbild

Centrala Tullinge ligger i en dalgång omgiven av branta skogbevuxna kullar, ett typiskt Södertörnslandskap. Dalgången ligger i en sydväst-nordöstlig riktning och utgjordes av jordbruksmark innan området exploaterades för infrastruktur och bebyggelse. Kullarna tillsammans med spårområdet utgör de tydligaste landskapselementen.

Den historiska markanvändningen i form av jordbruk är idag otydlig, eftersom den mark som tidigare tagits i anspråk för ändamålet idag är bebyggd. De låglänta delarna av landskapet består till stor del av bebyggelse med flerbostadshus och centrumfunktioner, infrastruktur eller hårdgjorda ytor som parkering samt impedimentytor. En stor del av de centrala delarna utgörs av markparkering (FIG. 1).

Huddingevägen (väg 226) och järnvägen följer dalgången, och bildar skarpa barriärer som delar upp samhället i två sidor. De branta sluttningarna har historiskt begränsat bebyggelsens utbredning i Tullinge, med undantag för småhusbebyggelse i brynen. I vissa skogsdungar kan man finna gamla husgrunder som vittnar om tidigare bebyggelsestruktur. På skogstopparna finns fornlämningar som är dokumenterade.

Tullinges befintliga flerbostadshus söder om spårområdet skapar visuella barriärer. Dagens siktlinjer mellan områdets norra delar och naturområdet söder om de fyra skivhusen i 8 våningar blir viktiga att värna om när kommande bebyggelse ska planeras. Bostadsbebyggelsen i dalgången utgörs av skivhus i mellan fyra och åtta våningar, till övervägande del från miljonprogrammet, samt i dess ytterkanter villabebyggelse (FIG. 2).

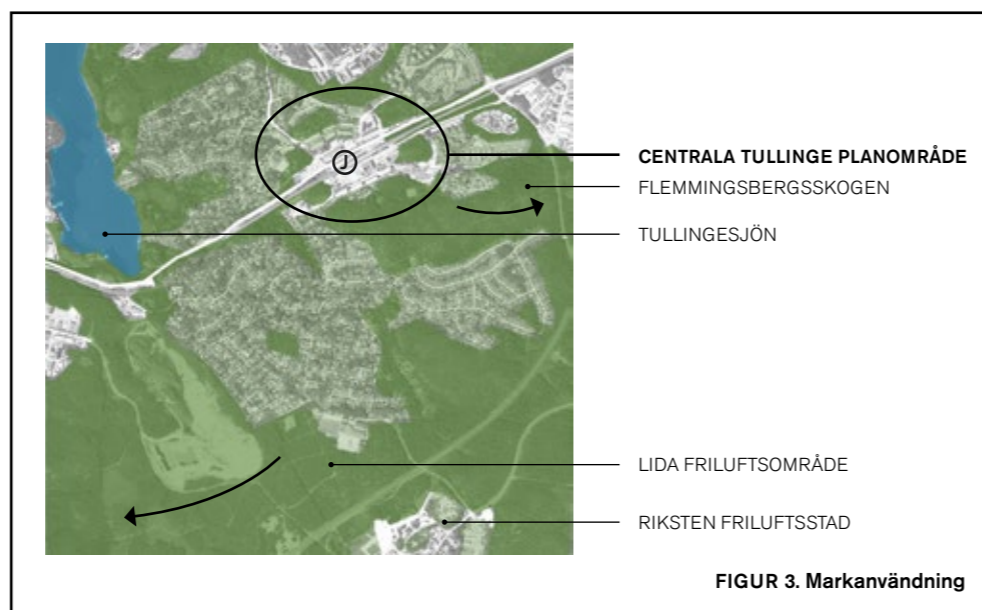


## Grönstruktur

Tullinges gröna kullar bildar en rygg för bebyggelsen med gröna kilar mellan olika bostadsområden, vilket bidrar till stadsdelens gröna karaktär. Höjderna är viktiga rekreativmiljöer med stora naturvärden. Vegetationen består till största del av blandskog.

I stora delar av de låglänta, centrala delarna av Tullinge är dock de gröna inslagen mycket fragmenterade och består mest av schaktslänter eller överblivna markområden mellan infrastruktur och bebyggelse. En rad med äldre lindar utgör ett av få gröna inslag utmed Huddingevägen. Bostadsgårdarna liksom villaträdgårdarna i utkanten av centrum är i regel välskötta och gröna, och utgör en viktig del av grönstrukturen (FIG. 2).

Söder om Tullinge finns naturområdet Lida, vilket är utpekat som en grön värdekärna och ingår i en av regionens gröna kilar. Tullingesjön stränder utgör också en viktig del i ortens grönstruktur (FIG. 3).



**TOPOGRAFI** Stora delar av programområdet är kuperat med branta sluttningar. Områdets topografi är viktig att ta hänsyn till exempelvis när det gäller möjligheten att åstadkomma bostäder med god tillgänglighet. Områdets gröna kullar sammanfaller också till stor del med park- och naturmark och är viktiga rekreativmiljöer med stora naturvärden. På motsvarande sätt är de flackare delarna av programområdet också de som idag är exploaterade. Exploateringen består till stor del av centrumbbyggelse och flerbostadshus. En stor del av de centrala delarna utgörs av markparkering (se även diagram med områdets markanvändning kap 3.2)

**BARRIÄRER** Områdets tydligaste barriärer är Huddingevägen och spårområdet.  
**SIKTLINJER** Tullinges befintliga flerbostadshus söder om spårområdet skapar visuella barriärer. Dagens siktlinjer mellan områdets norra delar och naturområdet söder om de fyra skivhusen i 8 våningar blir viktiga att värna om när kommande bebyggelse ska planeras.  
**KNUTPUNKT** Områdets viktigaste knutpunkt är Tullinge station i och med pendeltåg, bussar, infartsparkering och passagen under spårområdet och Huddingevägen.

## Ekosystemtjänster

I samband med förtätning i Tullinge finns en överhängande risk att befintliga grönytor exploateras och att ekosystemtjänster försvinner. Det är därför viktigt att integrera ekosystemtjänsterna som en utgångspunkt i planeringen för att i framtiden nå en hållbar stadsutveckling.

Inom planområdet finns redan idag flera ekosystemtjänster som är värda att bevara. Dessa har kartlagts på nästa sidan (Fig. 4).

Tullinge centrum omgärdas av grönområden som dels består av skogsbevuxna kullar med blandad naturlig vegetation och dels av trädgårdar till villatomterna med mestadels planterad vegetation. Dessutom finns skogsområdet i den södra delen av planområdet som har ett extra stort bevarandevärde eftersom det sträcker sig österut till Flemingsbergsskogens naturreservat.

De omkringliggande skogbeväxade kullarna bidrar till tjänster från samtliga fyra kategorier. Den naturliga vegetationen bidrar till biologisk mångfald och sambandet mellan kullarna skapar spridningsvägar för arter och växtliv. Skogsområdet ger också flera kulturella tjänster i form av rekreation och naturpedagogik samt försörjande tjänster med svamp och bär att plocka.

Inne i Tullinge centrum är vegetationen begränsad eftersom stora ytor är hårdgjorda. Ändå finns där flera kvaliteter som behöver beaktas och bevaras. Utmed Huddingevägen står en rad med stora lindar som bidrar till både stödjande och kulturella ekosystemtjänster på en annars stor asfalterad yta av vägar och parkering. Lindarna bidrar med grönska, ett skuggande lövverk och upptagning av dagvatten. Längs med järnvägsspåret finns banvallar med naturlig vegetation som bidrar till biologisk mångfald såväl som infiltration av dagvatten. I centrum finns också ett flertal ytor med ruderatmark som tillför naturlig vegetation och bidrar till pollinering.

Utmed gången under väg och järnväg finns också gröna ytor och mindre planteringar som tillför ekosystemtjänster genom ökad biologisk mångfald och viss reglering av dagvatten. Dessa ytor skapar även en vackrare miljö för de som vistas i området. Den centrala parken i Tullinge bidrar till stödjande såväl som reglerande och kulturella ekosystemtjänster i form av infiltration av dagvatten, biologisk mångfald, habitat för djur, skugga samt natur- och skönhetssupplevelser för de som vistas i och passerar parken.

## Sociotoper

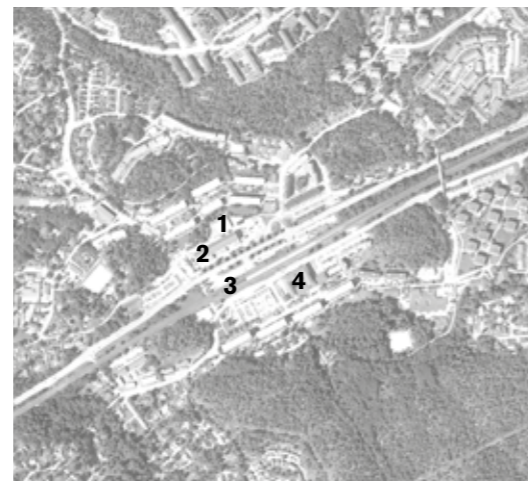
De gröna höjderna ger Tullingeborna nära tillgång till skogsområden, vilket är mycket uppskattat för möjligheten till lek och hundpromenader. Samtidigt upplevs

skogspartierna i vissa delar som otrygga. Inom promenad- och cykelavstånd finns Tullingesjön och det stora friluft- och naturområdet Lida.

Tullinge centrum saknar sociala funktioner i det offentliga rummet. Mötesplatsen i den centrala parken i centrum har inte ett optimalt mikroklimat, och används därför bara riktigt soliga och varma dagar. Den ses mer som en grön passage än en vacker mötesplats. I de yttre centrala delarna mot skogspartierna finns flera lekplatser, vilka ofta är fint belägna intill naturen, till exempel i Banslätt- och Solskensparken (Fig. 5 & 6).

## Målpunkter

Områdets viktigaste knutpunkt är Tullinge station i och med pendeltåg, bussar och infartsparkering, samt passagen under spårområdet och Huddingevägen. Samtidigt saknas självklara målpunkter i stadsdelen, eftersom de är utspridda istället för att ligga samlade. Dessutom är målpunkterna helt fränkopplade stadsdelens viktigaste knutpunkt, bortsett från kollektivtrafik och infartsparkering. Det gör att besökare och kunder till Tullinges målpunkter och funktioner sprids ut över stora ytor, och att kundunderlaget för områdets verksamheter påverkas negativt (Fig. 7)



1. MATAFFÄR
2. BIBLIOTEK
3. PENDELTÅG
4. APOTEK / VÅRD CENTRAL

FIGUR 7. Målpunkter



FIGUR 5. Banslättsparken

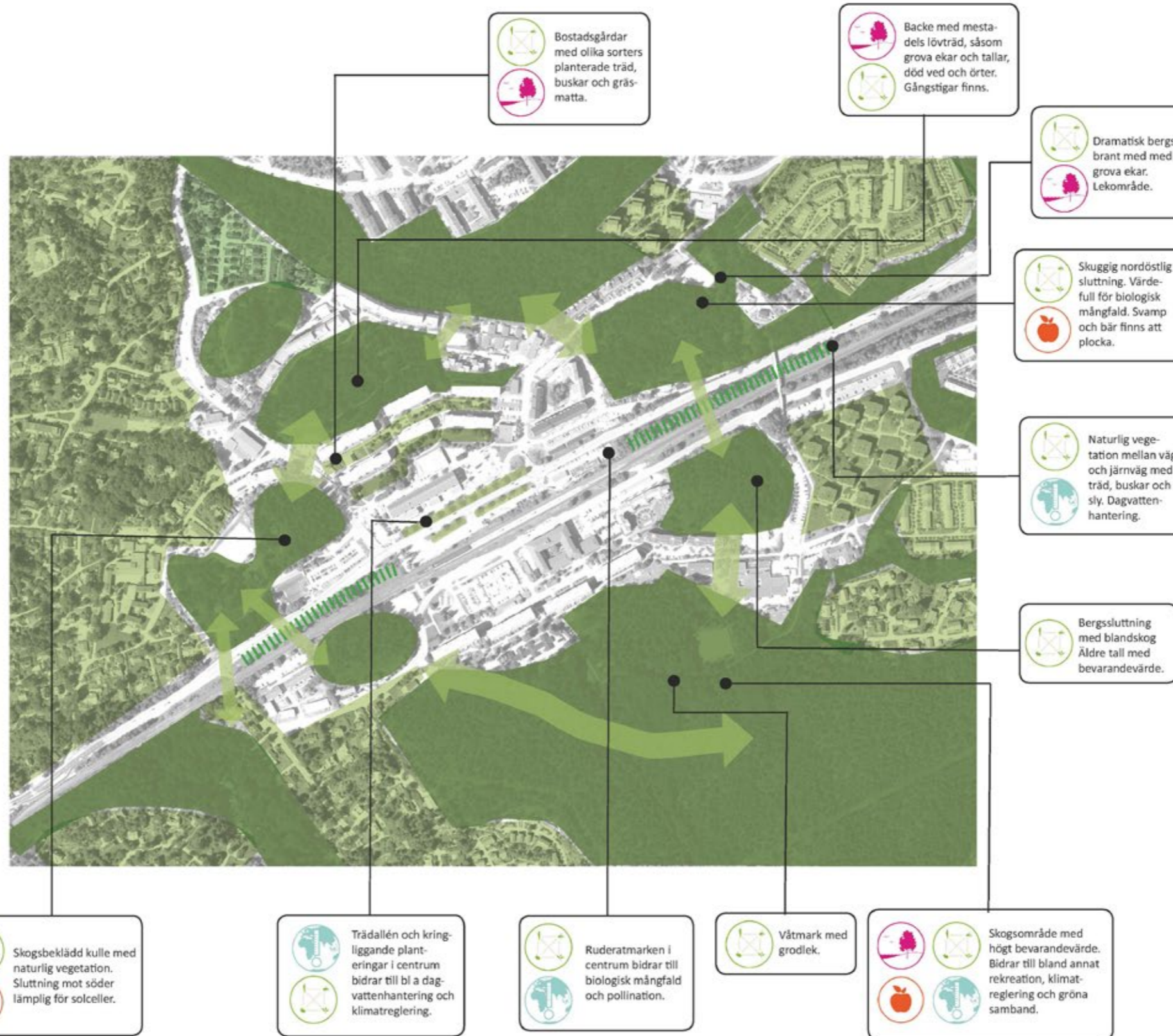


FIGUR 6. Solskensparken



# Befintliga ekosystemtjänster

- Stödjande tjänster**
  - Biologisk mångfald
  - Värdefulla naturtyper
  - Ekologiskt samspel
- Reglerande tjänster**
  - Luftkvalitetsförbättring
  - Bullerreglering
  - Dagvattenhantering
  - Skydd mot extremt väder
  - Pollinering
- Kulturella tjänster**
  - Naturpedagogik
  - Hälsa
  - Sociala interaktioner
  - Rekreation
- Försörjande tjänster**
  - Matproduktion
  - Energi
- Växtlighet och samband**
  - ↔ Spridningsvägar
  - Skogsområde
  - Villaträdgård/ bostadsgård
  - /// Banvallar



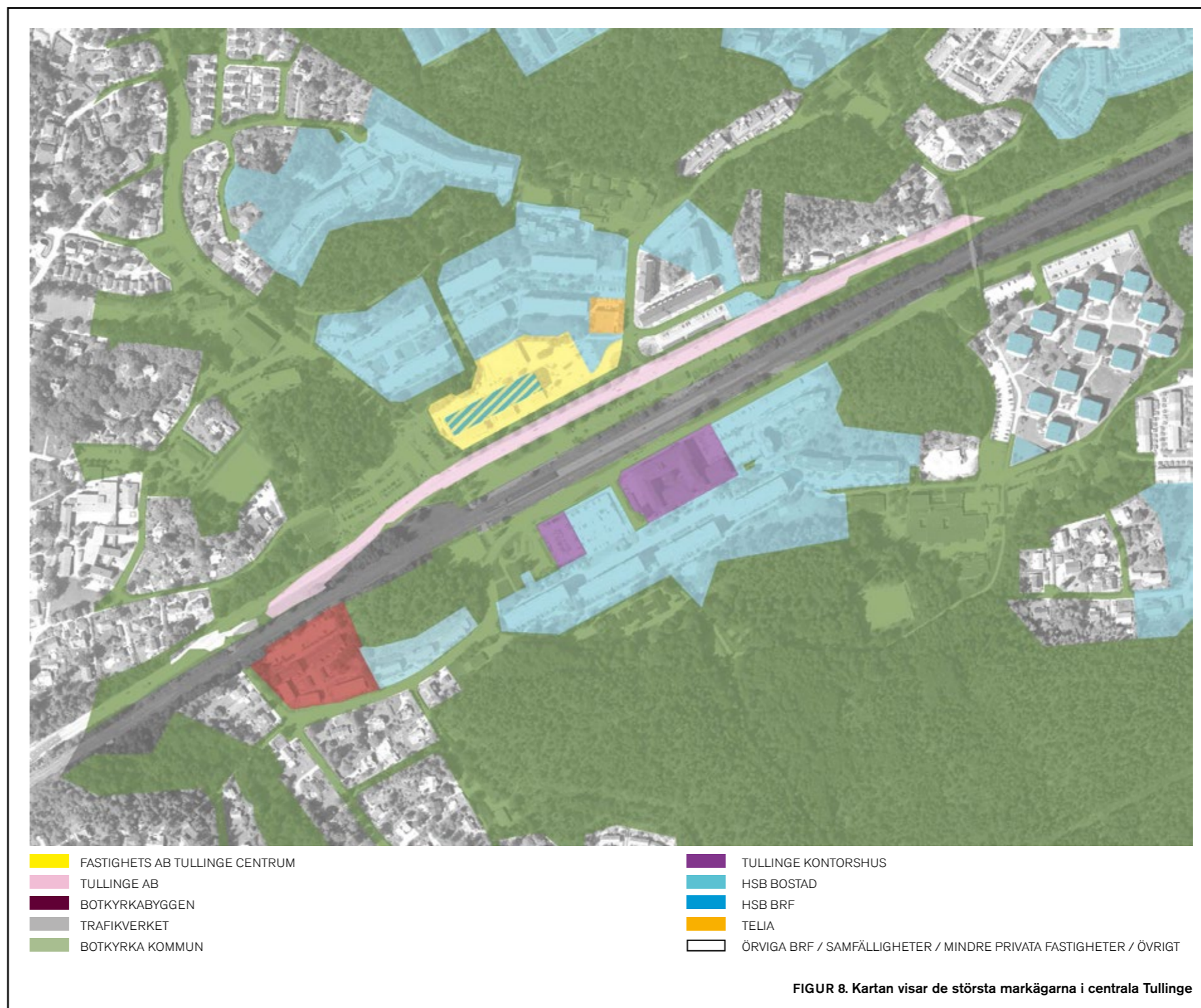
FIGUR 4. Översikt över befintliga ekosystemtjänster

## Markägare

Markägoförhållandena i centrala Tullinge är en grundläggande förutsättning för genomförandet av den föreslagna utvecklingen. Kartan nedan visar de största markägarna. Kommunen är den största enskilda markägaren i programområdet, och äger mark som används för parker, allmän plats såsom vägar, samt skolfastigheter. Huddingevägen drivs och förvaltas av Trafikverket. Spårområdet ägs av Trafikverket (FIG. 8).

De största ytorna i programområdets mitt ägs av privata fastighetsägare, och i huvudsak av olika bostadsrättsföreningar i HSB. Detta gäller för stora fastigheter både norr och söder om centrum. Centrumfastigheten ägs av Fastighets AB Tullinge Centrum. Dessa fastigheter är omistliga vad gäller möjligheten att förnya Tullinge.

I programområdets nordöstra del finns ett par villafastigheter som ägs av privatpersoner.



FIGUR 8. Kartan visar de största markägarna i centrala Tullinge

# Mark och miljö

## Geotekniska förutsättningar

### Jord och berg

Enligt Jordartskartan utförd av Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) utgörs de lägre liggande delarna i programområdet och i den centrala delen av postglaciala lera. Mot högre liggande terräng övergår den postglaciala lera till glacial lera och därefter morän och berg i dagen. Moränen syns speciellt tydligt runt de kvarvarande skogs-partier och på de höjdparter som finns i området. Söder om de fyra flerfamiljshusen på fastigheten Banslätt 2 och i läge för John Blunds väg och Grindstugans förskola utgörs jorden av postglacial sand. Den geotekniska utredningen visar att merparten av alla områden som är bebyggda även har fyllningsmassor av okänd karaktär och ursprung (FIG. 1).

### Markradon

En övergripande klassning av marken enligt kommunens webbkarta anger att marken utgörs av lågradonmark (låg-riskområde) i låglänta delar med lera, och normalradonmark (normalriskområde) i högre liggande terräng och runt uppstickande bergkullar. Denna klassning är dock generell och relativt grov, och tar inte hänsyn till de fyllningsmassor av okänt ursprung som förekommer i området. Sådana fyllningsmassor kan lokalt innehålla högre halter av radongas. Lera i fuktigt tillstånd tätar bra mot luftförelser i marken, vilket minskar radonbidraget från marken. Om leran torkar kan dock sprickor bildas och radongasen kan sprida sig. Markradonundersökningar bör utföras för att avgöra om byggnader behöver radonskyddas eller radonsäkras.

### Yt- och grundvattenförhållanden

Inga ytvattendrag förekommer inom programområdet.

Grundvattnets nu aktuella trycknivåer i moränen och portrycksnivåer i lera i området är inte känt. De mätningar i grundvattenrör som finns är huvudsakligen från äldre undersökningar från 1970-talet. Nära infarten till centrum-parkeringen vid Nibblevägen finns ett påkört och skadat grundvattenrör. Äldre lodningar i grundvattenrör med spetsen nedförd i morän/friktionsjord under lera har visat varierande trycknivåer. I undersökningar från tidigt 1970-tal i området Banslätt har trycknivåerna varierat mellan cirka 0,5 meter ovan till 1,3 meter under dåvarande markyta. Merparten av grundvattenbildningen sker sannolikt genom att nederbörd rör sig från höjdparter och nedåt inströmmande i morän, samt i övergången mellan fastmarks- och lösjonsområden,

### Ras- och skredrisk

Generellt kan konstateras att okulärt är förutsättningarna för skred i finkornig jord eller ras i moränslänter låga i de centrala delarna av Tullinge Centrum samt i de angränsande närområden som berörs av programförslaget. Statens Geotekniska Institut (SGI) har tillsammans med ett flertal andra statliga myndigheter upprättat en samlad övergripande databas som beskriver risker för ras, skred och erosion i Sverige. Delar av programområdet beskrivs enligt databasen som ett aktsamhetsområde avseende risk för skred baserat på att det finns lutningar för naturliga marktytor som överstiger 1:10 i kombination med förekomst av finjordar av lera eller silt. Några dokumenterade skred, ras, skredärr eller raviner finns dock inte.

(FIG. 2) visar områden i Tullinge som enligt SIG:s kartering utgör aktsamhetsområde för skred. Vissa av dessa områden är i praktiken missvisande, då finkorniga jordarter sannolikt inte förekommer där. Exempel på sådana är områdena norr om Sunnavägen (moränslänt), sydväst om Banslättsskolan (sannolikt moränslänt), väster om Aftonvägen (moränslänt, berg i dagen), befintliga villor i slänt norr om Fagerlidsvägen (moränslänt eller genomgående torrskorpelera).

Risk för ras i området föreligger om slänter i morän eller friktionsjord anläggs med lutning nära eller brantare än materialets friktionsvinkel. Idag förekommer inte några naturligt eller anlagda branta slänter av sådan jord inom området. Samtliga slänter kan därför förutsättas vara stabila i nuvarande utformning. I den fortsatta planeringen av området ska förutsättas att oförstärkta slänter inte ska anläggas brantare än med 30 graders lutning i permanent skede om inte fördjupad utredning visar att så är möjligt. I utredningen rekommenderas att ytterligare geotekniska undersökningar utförs för att bland annat få en mer detaljerad avgränsning av fastmark- och lösjonsområden.

### Markföroreningar

Inom programområdet finns områden som misstänks vara förorenade. Om denna mark tas i anspråk måste förekomst av föroreningar analyseras och avgränsas samt saneras så att gränsvärdet för känslig markanvändning klaras.

### Grundläggning

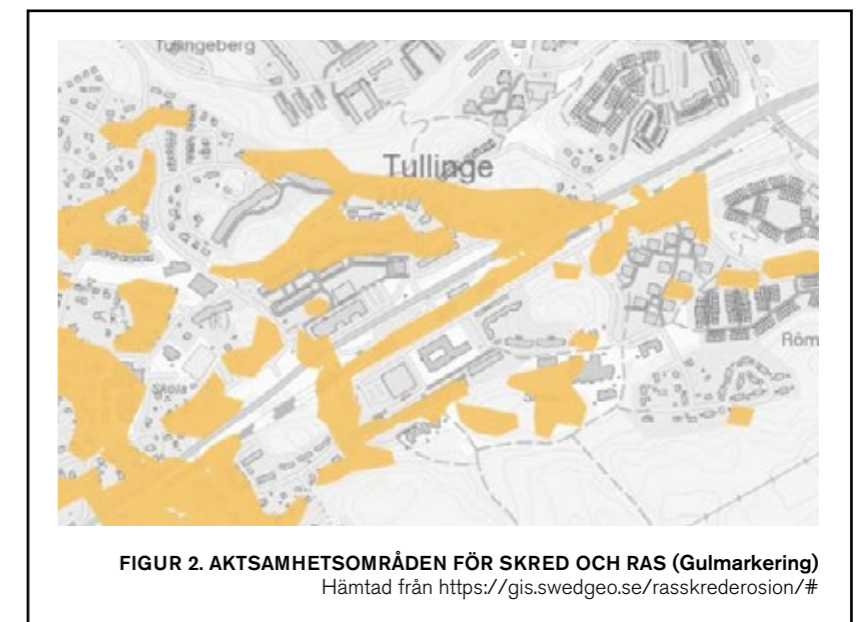
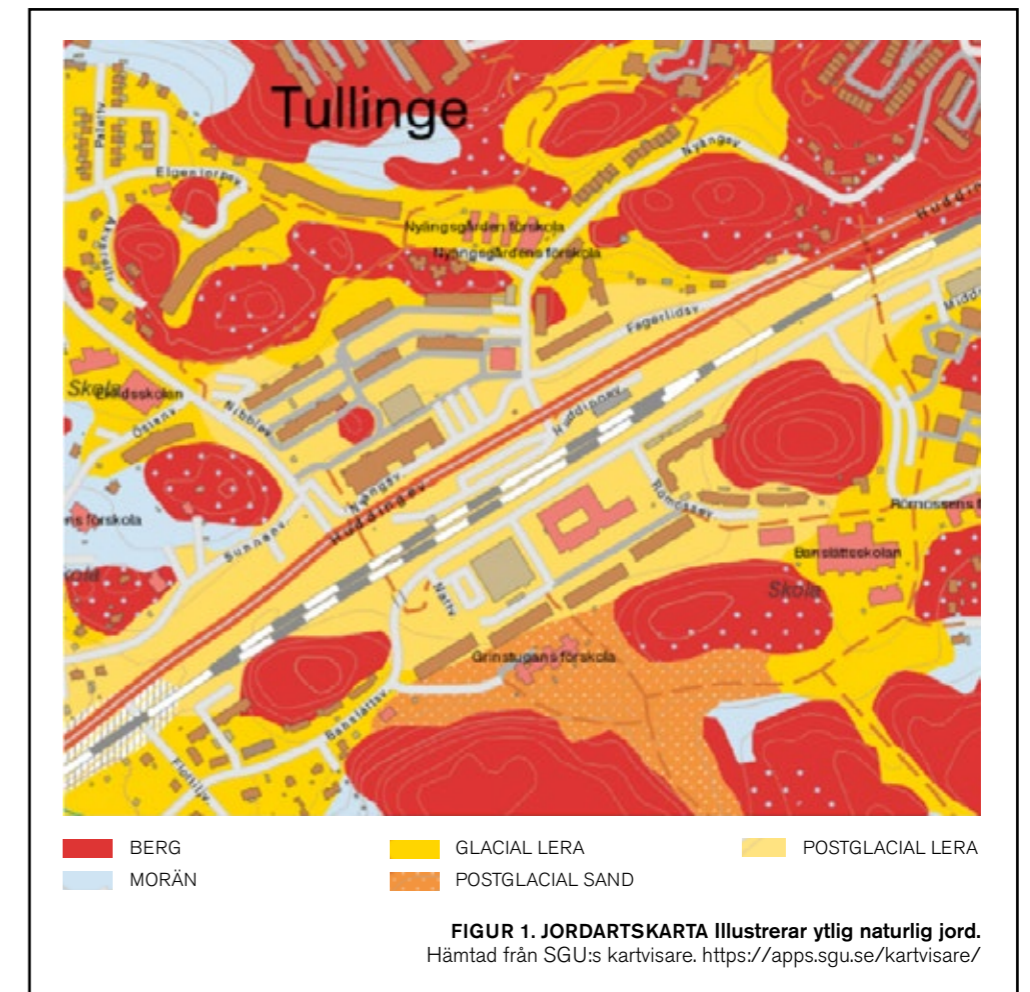
Ett par olika alternativ gäller för hur grundläggningen bör utformas för nya byggnader inom programområdet:

För nya byggnader behöver grundläggning ske genom pålning till fast botten eller grundläggning med plattor på plintar som är nedförda till fast botten. Verklig omfattning av bergschakt eller sprängning styrs av slutlig höjdsättning av tomtmark och lägsta golvnivåer. Det kan dock förutsättas att bergschakt kan bli aktuellt för hela eller delar av de byggnader som inte har en rekommenderad grundlägg-

ning med spetsbärande pålar. Byggnader som är placerade i lägre liggande terräng samt i övergång mellan fastmark och lösjonsområde kan behöva utföras med vattentät konstruktion om de ska uppföras med källarvåningar eller garage.

### Schakt- och fyllningsarbeten

Eftersom framtida mark- och golvnivåer ännu inte är fastställda kommer flera frågor kring schakt- och fyllningsarbeten behöva utredas vidare under kommande detaljplanläggning. Detta rör bland annat behov av spont för schakter för grundläggnings- och ledningsarbete, markförstärkning för ytor och uppfyllnader med hänsyn till sättnings- eller stabilitetsproblem, viss utförandeordning, samt behov av lättfyllning. Utredningar av schakt- och fyllningsarbeten bör lämpligen utföras i ett senare skede och successivt i samband med att geotekniska undersökningar har utförts, både de översiktliga och de mer detaljerade utredningarna för respektive tomt/byggnad.



## Buller och vibrationer

Programområdet är utsatt för buller huvudsakligen från Huddingevägen och järnvägen. Utgångspunkten vid planeringen av nya bostäder är att riktvärden i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska uppfyllas.

Enligt kommunens översiktliga bullerkartläggning överskrids riktvärdet på 60 dBA ekvivalent ljudnivå från vägtrafik inom 20 meter från väggkant vid Huddingevägen och inom 10 meter från väggkant vid Nibblevägen. För spårtrafik överskrids riktvärdet så långt som cirka 60 meter från spårmittpunkt.

En fördubbling av trafiken genererar ytterligare 3 dBA medan en halvering ger en sänkning med 3 dBA. Trafikflödena är därför inte det som kommer göra störst påverkan på bullernivåerna i centrala Tullinge. Om Förbifart Tullinge kommer till blir det möjligt att sänka hastighetsbegränsningen på Huddingevägen. Om vägen däremot placeras närmare spåret blir istället spårtrafiken det trafikslag som har störst påverkan på ljudnivån.

Sannolikt kommer avstegsfall behöva göras för alla bostäder som planeras längs Huddingevägen, södra Nibblevägen och Römossvägen oavsett om Förbifart Tullinge byggs. Med tanke på det centrala och kollektivtrafikhärläget bedöms det vara motiverat med avstegsfall.

Jordarterna i centrala Tullinge är lera/silt, vilka är vibrationskänsliga jordarter. Spårtrafiken samt den tunga vägtrafiken är de främsta källorna till vibrationer. Avståndet till källan påverkar vibrationshastigheten inomhus, men kanske ännu viktigare är byggnadens konstruktion. Att åtgärda vibrationer från järnväg vid källan är ofta kostsamt, och därför är det mycket viktigt att konstruera byggnaderna på ett sätt som minimerar vibrationer. Om Förbifart Tullinge byggs kommer en stor del av den tunga vägtrafiken ledas om, vilket minskar vibrationsrisken från vägtrafik.

De höga ljudnivåerna i kombination med de vibrationskänsliga jordarterna i centrala Tullinge innebär att buller och vibrationer behöver utredas närmare så att byggnadernas läge, utformning och lämplig konstruktion kan bedömas.

## Luftkvalitet

Spridningssimuleringar utförda 2015 visar att miljö-kvalitetsnormerna för kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar (PM<sub>10</sub>) klaras i programområdet. Gränsvärdet ligger på 40 µg/m<sup>3</sup> som årsmedelvärde för både NO<sub>2</sub> och PM<sub>10</sub>. Enligt spridningsberäkningarna ligger nivåerna längs de mest trafikerade vägarna i programområdet, Huddingevägen

och sydligaste delen av Nibblevägen, uppemot 35 µg/m<sup>3</sup>.

Vägtrafiken är den klart dominerande källan till luftföroreningar i området. Om åtgärder vidtas som minskar trafiken i centrala Tullinge kommer också utsläppen från vägtrafiken minska i motsvarande grad. Bebyggelsen utformning har också stor påverkan på luftkvaliteten. Höga fasader längs starkt trafikerade vägar innebär en risk för höga värden av luftföroreningar.

Exploatering i området kommer ge ett ökat trafikskott. Tidigare trafikberäkningar har visat att en stor del av transporterna på Huddingevägen också har centrala Tullinge som start eller slutdestination. Det kan därför vara svårt att vidta åtgärder som minskar trafiken. Det är därmed extra viktigt att ett för trångt gaturum med höga fasader inte skapas längs Huddingevägen samt södra delen av Nibblevägen. Vid en sådan utformning kan det finnas risk för att miljö-kvalitetsnormerna överskrids. En sådan planering måste föregås av en undersökning beträffande konsekvenserna för luftkvaliteten för att försäkra sig om att miljö-kvalitetsnormerna klaras.

## Tekniska förutsättningar

Programområdet i sig är som en knutpunkt för huvudledningsnätet för vatten och avlopp. Dricksvattenledningar möts runt de centrala delarna av Tullinge för att sedan fördelas ut åt olika håll (FIG. 3).

Spillvattensystemet strålar samman i centrala Tullinge för vidare transport längs med Huddingevägen mot Hamringevägen och vidare längs Ävägen.

Ledningar för dagvatten knyts även de ihop inom de centrala delarna av programområdet för vidare transport till Falks backe, via ravinen och leds slutligen till i Tullingesjön via dagvattenparken Maden.

Dricksvattennätets kapacitet är enligt genomförda vattenmodelleringar god. Enligt genomförda handberäkningar gäller det även kapaciteten för spillvattennätet.

Botkyrka kommuns dagvattenstrategi anger att flödet av dagvatten ut på nätet från ett planområde inte får öka jämfört med dagens flöde från området. Det innebär att den nu befintliga ledningsnätetskapaciteten i dagvattennätet ska kunna behållas.

Andra ledningsdragande verk som Vattenfall, Skanova, Stokab och Södertörns fjärrvärme finns också relativt tätt representerade i de centrala delarna av programområdet.

Full utbyggnad av delområde 1 förutsätter flytt av huvudledningar för vatten och avlopp samt Vattenfalls ledningspaket som går genom befintlig parkering (FIG. 3).

Genom delområde 2 skär ett ledningspaket för vatten och avlopp, el och fjärrvärme, precis norr om befintligt centrumhus samt upp genom befintligt parkrum.

## Dagvatten

Den dalgång centrala Tullinge ligger i utgör i sig en naturlig rinnväg för dagvatten. Detta förstärks genom de många hårdgjorda ytor som finns här. Dagvatten inom området rinner mot södra Tullingesjön.

### Tullingesjön

Tullingesjön är idag starkt påverkad av bland annat tidigare utsläpp av spillavloppsvatten och utsläpp från industri. Dagvatten från hårdgjorda ytor står idag för en betydande del av den externa belastningen. Tullingesjön är klassad som en ytvattenförekomst av Vattenmyndigheten och den ekologiska statusen är idag god men den kemiska statusen är inte god. Anledningen till den kemiska statusen är förekomsten av tributyltennföreningar (TBT) och PFOS (förutom de överallt överskridande ämnena polybromerade difenylterar (PBDE) och kvicksilver (Hg)). Miljö-kvalitetsnormen är att god kemisk status ska klaras år 2027. Vattenmyndigheten har bedömt att det finns risk att god ekologisk status inte klaras 2021 och att god kemisk status inte uppnås 2027. Tullingesjön är känslig och vattenskyddsföreskrifterna för Tullinge vattentäkt gäller.

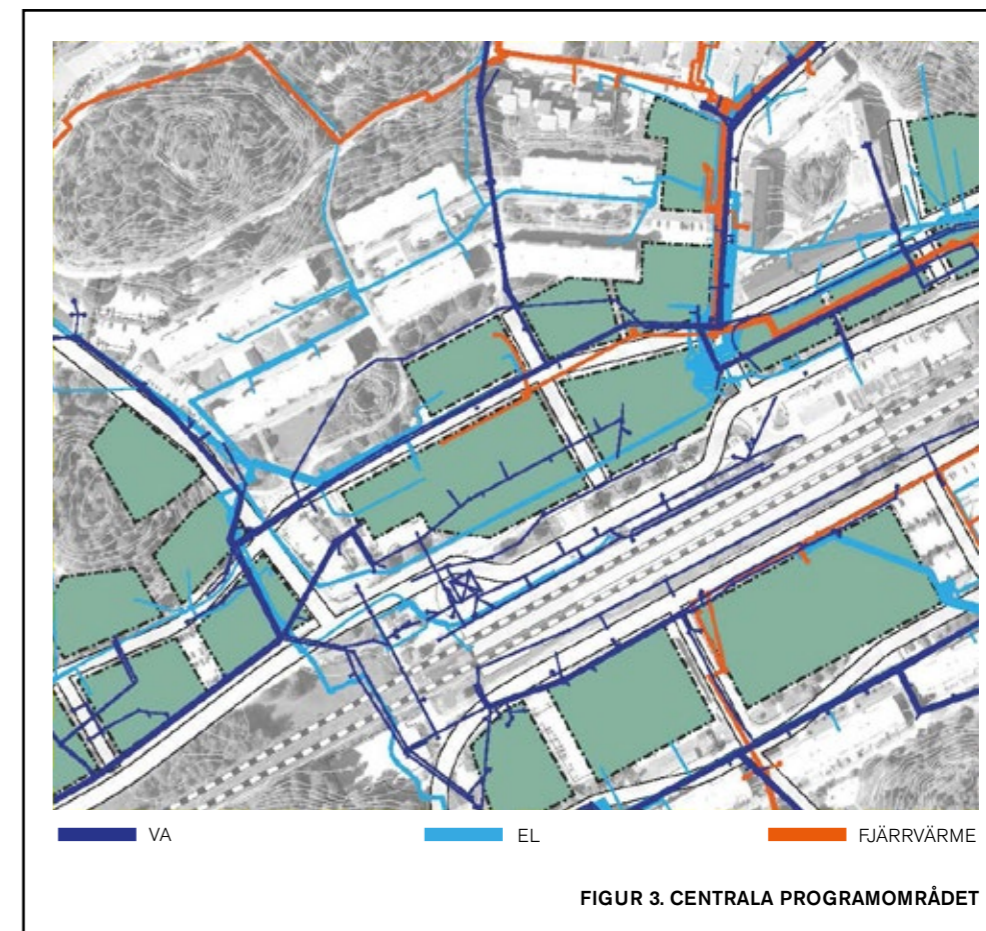
### Grundvattenförekomsten Tullingeåsen-Ekebyhov, Riksten

Tullingesjön ligger inom grundvattenförekomsten Tullingeåsen-Ekebyhov, Riksten. Vattenmyndigheten har bedömt att grundvattenförekomsten har god kvantitativ status men en otillfredsställande kemisk status, då PFAS11 överskridits vid Tullinge vattenverk. Vattenmyndigheten har bedömt att grundvattenförekomstens miljö-kvalitetsnorm (MKN) god kemisk status riskerar att inte klaras 2027. Det kan inte uteslutas att grundvattenförekomsten tar emot dagvatten från planområdet.

För att bidra i positiv riktning till den kemiska statusen hos Tullingesjön och vattenförekomsten bör dessa skyddas mot föroreningar som kan uppkomma inom programområdet. På grund av rådande förhållanden är det viktigt att i fortsatt planering ta hänsyn till att det kan behöva avsättas områden för omhändertagande av dagvatten. Om de högre belägna partierna i programområdet ska bebyggas kan det vara ett alternativ att se över lösningar som innebär avrinning i öppna system till infiltrationsområden nedströms.

### Översvämningssområden

Vid större regn, så kallade skyfall, finns risk att delar av programområdet översvämmas. Passagen under järnvägen och Huddingevägen samt entrén till pendeltågstationen utgör en lågpunkt som riskerar att fyllas med vatten vid skyfall enligt kommunens skyfallskartering. Detta resulterar i att det inte går att ta sig genom passagen, och därmed



FIGUR 3. CENTRALA PROGRAMOMRÅDET

inte heller att åka tåg till eller från Tullinge vid en sådan väderhändelse. Det finns vissa andra befintliga områden som också riskerar översvämning vid större regn, exempelvis Banslättskolan. Tätare bebyggelse i de centrala delarna riskerar att förvärra översvämningssituationen inom programområdet (FIG. 4).

Kombinerade gröna, planterade ytor som även kan fungera som skyfallsfördröjande ytor kan bidra till att minska föroreningar från hårdgjorda ytor, samt att minimera framtida översvämningar som kan orsaka skada, exempelvis gångtunneln/entrén till pendeltågsstationen. Genom att gångstråk, cykelstråk och övrig mark höjdsätts på ett väl planerat sätt kan regnvatten ledas till de platser som är utformade för att kunna svämmas över vid regn med större återkomsttid än 20 år. En sådan höjdsättning kan även nyttjas för mindre regnvolymer för att skapa naturlig bevattning av gröna ytor och planteringar, och på så vis gynna ekosystemtjänster. Detta ska genomsyra all omdaning eller nybyggnation i Botkyrka kommun både inom kvartersmark och på allmän platsmark.

### Framtida utredningsbehov

Inför varje ny detaljplan inom programområdet kommer det att krävas en noggrant utformad dagvattenutredning. Dagvattenutredningen ska visa och förklara dagvattenavrinningen såväl inom detaljplaneområdet som nedströms det aktuella området. Utredningen ska innehålla en åtgärdsplan för att reducera påverkan på dagvattennätet och Tullingesjön samt visa lösningar för lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) enligt kommunens dagvattenstrategi. En exploatering får inte bidra till att skapa någon översvämningssituation nedströms exploateringen eller bidra med ytterligare föroreningar till recipienten Tullingesjön.

### Risk

I samband med programarbetet har kommunen genom ett konsultuppdrag kartlagt riskkällorna inom programområdet. Riskkällorna utgörs av Huddingevägen (väg 226), vilken är sekundär transportled för farligt gods; dubbelspårig järnväg; bensinstation St1 och kraftledningsstråk.

### Huddingevägen, väg 226

I utredningen bedöms riskbilden och möjligheten att exploatera längs Huddingevägen med avseende på nuvarande trafik och transportsituation, samt en framtida omledning av farligt gods till alternativa vägar. Givet att transporter sker enligt nuvarande sträckning genom centrala Tullinge ska ett skyddsavstånd om 25 meter mellan Huddingevägen och bebyggelse upprätthållas. Som alternativ till skyddsavstånd kan riskreducerande åtgärder

i form av brandklassade fasader tillämpas. Ytterväggar ska då utformas i obrännbara material med brandklass EI 30 och fönster i klass EW 30.

I händelse av nedläggning av bensinstation inom Tullinge 19:276 samt omläggning av farligt godstransporter enligt Trafikverkets åtgärdsvalsstudie försvinner farligt godstransporter genom de centrala delarna. Det skulle resultera i en försumbar risknivå genererad av vägen.

Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv bör ett bebyggelsefritt avstånd på 15 meter från Huddingevägen upprätthållas. Vid omformning av vägen, samt omledning av farligt gods via nya Huddingevägen kan den bebyggelsefria zonen minskas ytterligare.

Utveckling av området närmast Huddingevägen är beroende av att vägen får en ny klassning och att transporter med farligt gods kör andra vägar. Kommunen har ansökt om att farligt gods ska gå längs väg 225 hela vägen fram till E4/E20 istället för som idag svänga av till Huddingevägen. Om kommunen får igenom ansökan kommer de farliga transporterna genom Tullinge Centrum upphöra.

### Dubbelspårig järnväg

Järnvägen har ett riskbidrag i form av mekanisk påverkan vid urspärning, samt olyckor med farligt gods. Mängden farligt gods som transporteras på järnväg genom planområdet är liten, varför risken förknippad med urspärning är styrande för skyddsavstånd utmed spåret. Baserat på genomförda beräkningar rekommenderas ett skyddsavstånd om 30 meter från spårkant.

### Nya sidoplattformar

De nya sidoplattformarna som föreslås i programförslaget är direkt åtkomliga från Huddingevägen och Rörmossevägen via trappor/ramper. Ingen ändring av befintliga spåråren eller vägar sker. Ur riskperspektiv bedöms detta vara mer fördelaktigt då risken från urspärning minskas av sidoplattformar som håller kvar tåget på spårområdet. Dock förändras inte risken från urspärning på sträckan bortom plattformarna. Ett skyddsavstånd om 15 meter från närmaste spårkant bör upprätthållas.

### Bensinstation inom Tullinge 19:276

För bensinstation St1 görs bedömningen att skyddsavstånd motsvarande de som gäller för hantering av brandfarlig vätska enligt A-byggnad i MSB:s handbok för hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer ska upprätthållas.

### Luftledning

Skyddsavstånd mellan luftledning och bebyggelse ska vara minst 5 meter. Mellan luftledning och plats där många människor samlas ska ett skyddsavstånd på minst

20 meter gälla.

### Slutsats

Genom att tillämpa utformningen enligt ovan beskrivet för respektive riskkälla görs bedömningen att risken med hänsyn till planerad exploatering är acceptabel.



FIGUR 4. ÖVERSVÄMNINGSSITUATIONEN INOM PROGRAMOMRÅDET

# Mobilitet och tillgänglighet

Centrala Tullinge är delat i två delar genom de barriärer som järnvägen och Huddingevägen utgör. Inom planområdet finns det tre passager för gång och cykel, två under och en över dessa barriärer. Det mest använda stråket är det som också har uppgång och spärrar till pendeltåget. Där bildas det ofta köer vid rusningstrafik, vilket gör att vissa missar tåget och det blir svårt att passera förbi.

Inom Tullinge finns flera stråk för gång och cykel som förbinder Tullinges olika bostadsområden. Detta gör att barn relativt tryggt kan ta sig runt utan att vistas i trafik. Genom centrum finns en kortare gågata med butiker i bottenvåningarna. Huddingevägen och Römossevägen är viktiga stråk för fordonstrafik, men är samtidigt otrevliga gator för oskyddade trafikanter. De bidrar inte till en positiv stadsbild.

## Gatunät

Huddingevägen är en stark trafikerad väg, där genomfartstrafik står för en stor andel av trafiken. Flertalet korsningar har idag låg kapacitet, vilket resulterar i att trafik från anslutande vägar kan ha svårigheter ta sig ut på huvudvägen. Detta, i kombination med järnvägens närvaro, skapar en påtaglig barriär med tydliga framkomlighetsproblem mellan norr och söder för oskyddade trafikanter såväl som för motortrafiken. Vid pendeltågstationen finns i dagsläget en passage under vägen och järnvägen samt en bussterminal.

Inom planområdet, längs Huddingevägen, finns totalt tre 3-vägs-korsningar Huddingevägen/Flottiljvägen som regleras med väjningsplikt samt Huddingevägen/Nibblevägen och Huddingevägen/Nyängsvägen som är signalreglerade.

Römossevägen som löper parallellt med Huddingevägen söder om spåret är idag betydligt mindre trafikerad än Huddingevägen, framförallt då bara någon genomfartstrafik sker.

Den tillåtna hastigheten är 50 km/tim för samtliga huvudvägar kring centrumområdet (Huddingevägen, Nibblevägen, Flottiljvägen, Banslättsvägen och Römossevägen). Resterande gator inom planområdet klassas som lokalgator och har en hastighetsbegränsning på 30 km/tim.

## Förstudie för Huddingevägen

Trafikverket utförde 2012 en förstudie för att undersöka framkomligheten och säkerheten för genomfartstrafik och för oskyddade trafikanter längs med Huddingevägen (väg 226). Vägen är en starkt trafikerad motorled mellan Tullinge och Tumba, och präglas av ett flertal brister.

- Många korsningar har relativt låg kapacitet, vilket innebär att trafiken från anslutande vägar har svårt att komma ut på huvudvägen.
- Vägen är olycksdrabbad, där oskyddade trafikanter är särskilt utsatta då de bitvis tvingas färdas i blandtrafik.
- Den tunga trafiken och vägens utformning skapar en tydlig barriär mellan norr och söder, där det ofta är utmanade att passera vägen, både för oskyddade trafikanter och motortrafik (FIG. 1).

Studien resulterade i förslag till ett flertal åtgärder, vilka tillsammans syftar till att förbättra trafiksituationen längs med sträckan. Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser, nya övergångsställen och anslutningar, samt utveckling av särskilda korsningar och utfarter var några av åtgärdsförslagen. Vidare föreslogs en ny gång- och cykelväg för att skapa ett sammanhängande stråk för oskyddade trafikanter mellan Tullinge och Tumba.

## Trafikflöden

Trafikflöden har mätts vid ett flertal punkter kring Tullinge centrum för att få bättre förståelse för hur trafiksituationen ser ut och skapa användbart underlag för framtida stads- och trafikplanering. Mätningarna är tagna under en kortare tidsperiod och omräknats för att motsvara ett genomsnittligt vardagsdygnsflöde.

Mätningarna visar, inte helt oväntat, att Huddingevägen utgör den absolut högst trafikerade vägen inom planområdet, med cirka 17 000 passerande fordon per dygn. Näst högst flöde har uppmätts på Nibblevägen vid västra delen av centrum, där trafikflödet uppnår cirka 6 000 fordon per dygn, vilket gör korsningen Huddingevägen/Nibblevägen till den mest trafikerade korsningen. Nyängsvägen till öster har inte lika stort trafikflöde, men trafikeras ändå av cirka 2 000 fordon vid anslutningen till Huddingevägen. Dessa två korsningar ramar in Huddingevägen vid centrumet, och därmed den framtida stadsgatan, vilket innebär att dessa två trafiklösningar kräver omsorgsfull utformning för att fortsatt säkerställa effektiva trafikflöden. Söder om spåret är trafikflödet betydligt lägre, där Römossevägen har cirka 3 500 passerande fordon per dygn (FIG. 2).

Riktningarna på flödena uppvisar ett tydligt mönster, där största delen av trafiken under förmiddagens maxtimme färdas i riktning mot Huddingevägen och därefter vidare österut mot centrala Stockholm. Motsvarande riktning fördelning sker under eftermiddagens maxtimme men i motsatt riktning. Dessa tendenser kan resultera i att köer uppstår vid vissa flaskhalsar längs Huddingevägen.

## Gång- och cykelvägar

I regel är gång- och cykeltrafiken separerad från biltrafiken i området, vilket är bra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Dock ger det upphov till obefolkade gångstråk och grönområden som ofta upplevs som osäkra och otrygga. Vidare resulterar Huddingevägens utformning och stora trafikmängd i en tydlig barriär mellan norra och södra Tullinge, en barriär som är extra påtaglig för oskyddade trafikanter. Denna barriär korsas dessutom ofta av gångtrafikanter vid punkter som inte är tillfredställande ur en trafiksäkerhetssynpunkt. Gångtrafiknätet i området har en del brister som exempelvis yttrar sig i för smala ytor, bland annat där ytor delas av både gång- och cykeltrafikanter. Längs de gemensamma gång- och cykelbanorna saknas ofta separering mellan fotgängare och cyklister, vilket minskar trafiksäkerheten och framkomligheten för fotgängarna.

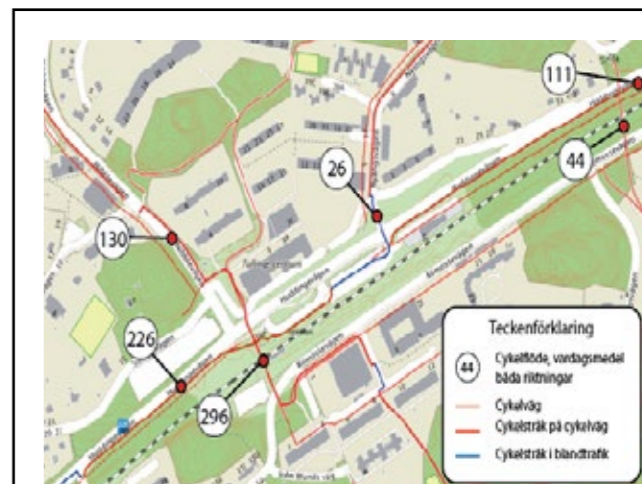
Cyklennätet utgörs huvudsakligen av gemensamma gång- och cykelbanor och har också brister gällande vägbredd. I dagsläget sker den huvudsakliga cykeltrafiken kring Tullinge station. Några av de högsta uppmätta flödena är vid Huddingevägen (väster om stationen) och Nibblevägen. Dessa sträckningar är kategoriserade som huvudcykelstråk och binder samman Tullinges olika delar. Den mest trafikerade länken är dock passagen under pendeltågspåret vid stationsentrén (296 cyklar/dag), se figur 1. Det kan förklaras av att passagen utgör en del av det nord-sydliga huvudcykelstråket, samt att det är den mest tillgängliga passagen för korsning av tågspåret. Alternativet är den mer perifert belägna cykelbron i öster (FIG. 3).



FIGUR 1. VÄG 226, Översiktlig karta. Röd markering avser aktuell sträcka



FIGUR 2. TRAFIKFLÖDEN



FIGUR 3. TRAFIKMÄTNING, cykelvägar från maj 2018

## Kollektivtrafik

Tullinge trafikförsörjs idag av både pendeltåg och buss, där Tullinge Centrum är områdets huvudsakliga knutpunkt. Pendeltåget utgör Tullinges främsta regionala koppling, med cirka 4 600 påstigande/dygn och en halvtimmes restid till både Stockholm City och Södertälje centrum. Vid maxtimme går samtliga tåglinjer i 15-minuterstrafik. Dock sker en viss överlappning av tåglinjerna, varpå turtätheten i praktiken är betydligt bättre för resenärer som reser till Stockholm City, Södertälje centrum eller någon station däremellan. Då gäller 7-minuterstrafik vid maxtimme (**TABELL 1**).

Idag trafikerar sju busslinjer området kring Tullinge centrum på dagtid, och två på nattetid. Dessa linjer trafikeras idag av cirka 1 700 påstigande/dygn. Samtliga linjer under dagtid trafikerar med 30-minuterstrafik, förutom Linje 713/713X mellan Tumba Station och Visättra Station som trafikerar med ~15-minuterstrafik (**TABELL 2**).

Sex av linjerna på dagtid stannar vid bussterminalen vid Tullinge station, belägen norr om järnvägen cirka 50-100 meter från pendeltågsentrén. Av dessa linjer är ankomsterna tidsanpassade till pendeltåget samt busschaufförernas raster. Fem av busslinjerna har Tullinge Station som slutstation, vilket resulterar i betydande trafik längs Huddingevägen. Pendeltågsstationen kan nås från båda sidor av spåret, men enbart vid perrongens västra ände, i direkt koppling till bussterminalen, vilket koncentrerar gångflödet till centrumets västra delar.

### Stationsområdet

Tåg- och busstationen har nyligen rustats upp. I samband med detta anlades planteringar som mjukar upp de stora närliggande trafikytorna. Passagen under väg och järnväg samt uppgången till spåren har försetts med ljusa väggar med konstinslag och en genomtänkt belysning, vilket ger ett välkomnande intryck samt ökar trygghetskänslan. Slänterna har planterats och är gröna och blommande. Tunnelns höjder varierar kraftigt och är inte tillgänglighetsanpassad. Den är också relativt smal och upplevs trång i rusningstider.

### Stationsutredning

En viktig trafikfråga i programarbetet är att överbrygga den barriär som tågspåren utgör och samtidigt möjliggöra för en ny plattformanslutning längs med den befintliga plattformen vid Tullinge station. En ny anslutning skulle göra det möjligt att nå plattformarna från flera håll, och därmed förbättra kopplingar och flöden kring stationsområdet. Kommunen har med hjälp av en konsult utrett på en övergripande nivå vilka möjligheter det finns för en ny plattformanslutning. Utredningen presenterar fyra

alternativ, samt en bedömning av de olika lösningarnas genomförbarhet och rimlighet med hänsyn till kostnader och andra svårigheter:

1. gång- och cykeltunnel under mitten av befintlig plattform,
2. gång- och cykeltunnel norr om befintlig plattform,
3. bro över spåren norr om befintlig plattform,
4. nya sidoplattformar på ömse sidor om befintlig mittplattform.

Programförslaget utgår från alternativ fyra, nya sidoplattformar. Lösningen innebär att befintliga spår kan vara kvar i sitt läge till skillnad från övriga alternativ som innebär en breddning av befintlig plattform, vilket skulle få konsekvenser för befintliga broar och tunnlar. Kostnadsmässigt ligger detta alternativ lägst av de studerade förslagen. Sidoplattformarna medför vissa svårigheter:

- **Effekten av tillgänglighet.** Sidoplattformarna innebär en potentiellt ökad kapacitet för Tullinge station genom att det blir enklare att ta sig till och från tåget. För att det ska fungera är det viktigt att plattformarna och anslutningen till dessa utformas på ett tillgängligt sätt som skapar naturliga rörelsemönster och gör det lätt att hitta rätt plattform. Informationen kring plattformarna måste vara tydlig
- **Korsningspunkter vid intilliggande vägar.** Tillgång till sidoplattformarna kräver att pendeltågsresenärer korsar Huddingevägen respektive Römossevägen beroende på färdriktning. Trafiksäkra lösningar för korsningspunkter behöver studeras i detalj för att få en så god lösning som möjligt.

Under byggtiden förutsätts enkelspårsdrift och att de nya sidoplattformarna uppförs i etapper.

## Parkering

### Bostäder och infart

I planområdet finns 1 505 parkeringsplatser uppdelade över 16 olika parkeringar med olika typer av syfte och reglering. Cirka 60 procent av parkeringarna (891 platser) är bostadsparkeringar tillhörande bostadsrättsföreningar i området, drygt 25 procent (346 platser) infartsparkeringar, och cirka 15 procent (268 platser) är handelsparkeringar för besökare såväl som anställda. Belägningsgraden

varierar mellan de olika parkeringarna, men i regel är det framför allt infartsparkeringen som är överbelagd, vilket delvis kan förklaras av att de även nyttjas av personer som bor och arbetar i närområdet. Även bostadsparkeringarna har hög beläggning, trots det genomsnittliga parkeringstalet på 0,9.

### Parkeringsutredning

En förutsättning för genomförandet av planprogrammet är att olika typer av parkering effektiviseras och att ett sammantaget parkeringstal som återspeglar dagens behov införs i området. I utförd parkeringsutredning ges en första bedömning av vilka möjligheter som finns för att lösa parkeringsefterfrågan i centrala Tullinge. Syftet med utredningen är att kartlägga dagens utbud av parkering, i vilken grad den nuvarande parkeringen påverkas av den planerade bebyggelsen, samt vilket behov som kan tänkas tillkomma av utvecklingen. Parkeringsutredningen presenterar tre olika förslag – min, medel och max – vilka tar höjd för eventuella osäkerheter:

1. **Min-alternativet** utgår från kommunens parkeringstal (p-tal) i nyplaneringsfall, vilket leder till en minskning av befintlig parkering för de som bor i området idag med cirka 50 procent. Den kommande bebyggelsen byggs efter dessa p-tal, vilket ger sammanlagt på 1142 boendeparkeringsplatser och en total på 1616 parkeringsplatser.
2. **Medel-alternativet** innebär en minskning av nuvarande boendeparkering med cirka 25 procent, vilket är ett högre p-tal än kommunens norm. Detta skulle ge sammanlagt 1353 parkeringsplatser för boende och en total på 1827 parkeringsplatser.
3. **I max-alternativet** behålls det nuvarande p-talet intakt, medan den nya bebyggelsen utgår från kommunens nuvarande p-tal. Det ger 1 563 boendeparkeringsplatser och en total på 2037 parkeringsplatser.

Kommunen har ännu inte landat i vilket alternativ som ska gälla i stadsdelen, men det generella målet är ett så lågt parkeringstal som möjligt. Parkeringen ska utnyttja platsen på ett effektivare sätt i och med att den förläggs delvis i parkeringshus och garage. En del av den befintliga parkeringen måste flyttas för att frigöra ytor för kommande bostäder. Istället koncentreras parkeringen på båda sidor av järnvägen och infartsparkeringen flyttar in i parkeringshus. Ett lågt parkeringstal för bostäder och verksamheter i kollektivtrafiknära lägen är ett verktyg för att minska efterfrågan på parkering. Parkeringstalen blir någorlunda

flexibla och ska öppna upp för mobilitetsåtgärder (bil-delningstjänst, marknadsanpassade parkeringsavgifter, bil- och cykelpool, subventionerade SL-kort, etc.) så att invånarna i Tullinge centrum får en funktionell och hållbar vardag.

### Cykelparkering

I närheten av Tullinge station finns fyra infartsparkeringar för cykel, med totalt cirka 230 platser. Parkeringsytorna är lokaliserade på ömse sidor om spårområdet och har generellt kortare avstånd till pendeltågsstationen än bilparkeringarna. Samtliga cykelparkeringar har väderskydd, belysning och möjlighet att låsa fast cykel i ram. Till skillnad från infartsparkeringen för bilar är det betydligt lägre belägningsgrad på cykelparkeringarna, med ett snitt på cirka 50 procent beläggning.

Linje	Sträckning	Frekvens vid maxtimmar
40	Uppsala C – Stockholm City – Södertälje C	~15 minuterstrafik
41	Märsta – Stockholm City – Södertälje C	~15 minuterstrafik
41X	Märsta – Stockholm City – Tumba	~15 minuterstrafik

TABELL 1. Pendeltågslinjer som trafikerar Tullinge Station

Linje	Sträckning	Frekvens vid maxtimmar
713/713X	Tumba station – Visättra station	~15 minuterstrafik
721	Tullinge station – Riksten	~30 minuterstrafik
721X	Tullinge station – Riksten	~30 minuterstrafik
722	Tullinge station – Huddinge Sjukhus	~30 minuterstrafik
723	Tullinge station – Tullinge Kyrka	~30 minuterstrafik
726	Tullinge station Södra - Fridhemsplan	~30 minuterstrafik

TABELL 2. Busslinjer inom planområdet

## Dialog med medborgare

Det bor drygt 4 700 personer i centrala Tullinge, varav många är aktiva i stadsdelens rika föreningsliv. Under årens gång har det pågått en hel del debatter kring vad Tullinge ska vara, däribland frågan om att bilda egen kommun samt opinionen mot ett idéhus i Tullinge centrum. Uppdraget med planprogrammet inleddes därför med ett dialogarbete, där olika grupper i stadsdelen fick komma till tals. Att ta in medborgarnas kunskaper tidigt i arbetet kan bidra till att lokal kunskap och erfarenheter kan tas tillvara och arbetas in i förslaget.

### Process

Dialogarbetet i Tullinge genomfördes i två steg. I slutet av maj 2017 inleddes dialogarbetet med en idévecka, dialogvecka 1. Då genomfördes en första dialog med tre fördjupade, kreativa workshoppar. En av dessa hade deltagare från årskurs fem från Banslättsskolan, och två hölls kvällstid och var öppna för alla intresserade. Resultatet redovisades som bildprotokoll, ett per arbetsgrupp. Totalt har under denna del har cirka 200 personer besökt dialoglokalen och cirka 125 personer har deltagit i workshoppar.

Utifrån resultatet från den första idéveckan har tre idéskisser arbetats fram. Dessa var utgångspunkt för dialogen under idévecka 2 i början av september 2017. Tullingeborna fick möjlighet att diskutera och utveckla skisserna vidare utifrån frågor som "Hur ska framtida Tullinge se ut? Hur tätt ska det vara? Hur högt ska det vara? Hur grönt ska det vara?" Workshopen avslutades med att grupperna redovisade vad de kommit fram till. Under denna dialogvecka besökte omkring 70 Tullingebor lokalen. Utöver det deltog cirka 85 personer i kvällsworkshoppar och cirka 35 elever i skolworkshoppar.

Synpunkter samlades även in via kommunens hemsida och öppna hus. Många besökare lämnade synpunkter, idéer och förslag. Baserat på detta material har en vision vuxit fram för hur för det framtida centrala Tullinge ska formars.

Hela dialogarbetet avslutades med att resultatet redovisades vid dialogform den 19 oktober 2017.

### Dialogresultatet

#### Tullingebornas återkommande synpunkter

Dialogen gav ett omfattande resultat av idéer och uppslag på hur Tullinge ska och inte ska utvecklas. I korta drag fanns ett antal återkommande synpunkter och idéer kring särskilda teman:

"Skapa starkare kopplingar mellan norra och södra sidan av Tullinge. Gör en ny passage under spåret med access till plattformen."

"Gör Huddingevägen till en stadsgata, bygg bort stora asfaltytor och samlar bilarna i effektiva parkeringshus."

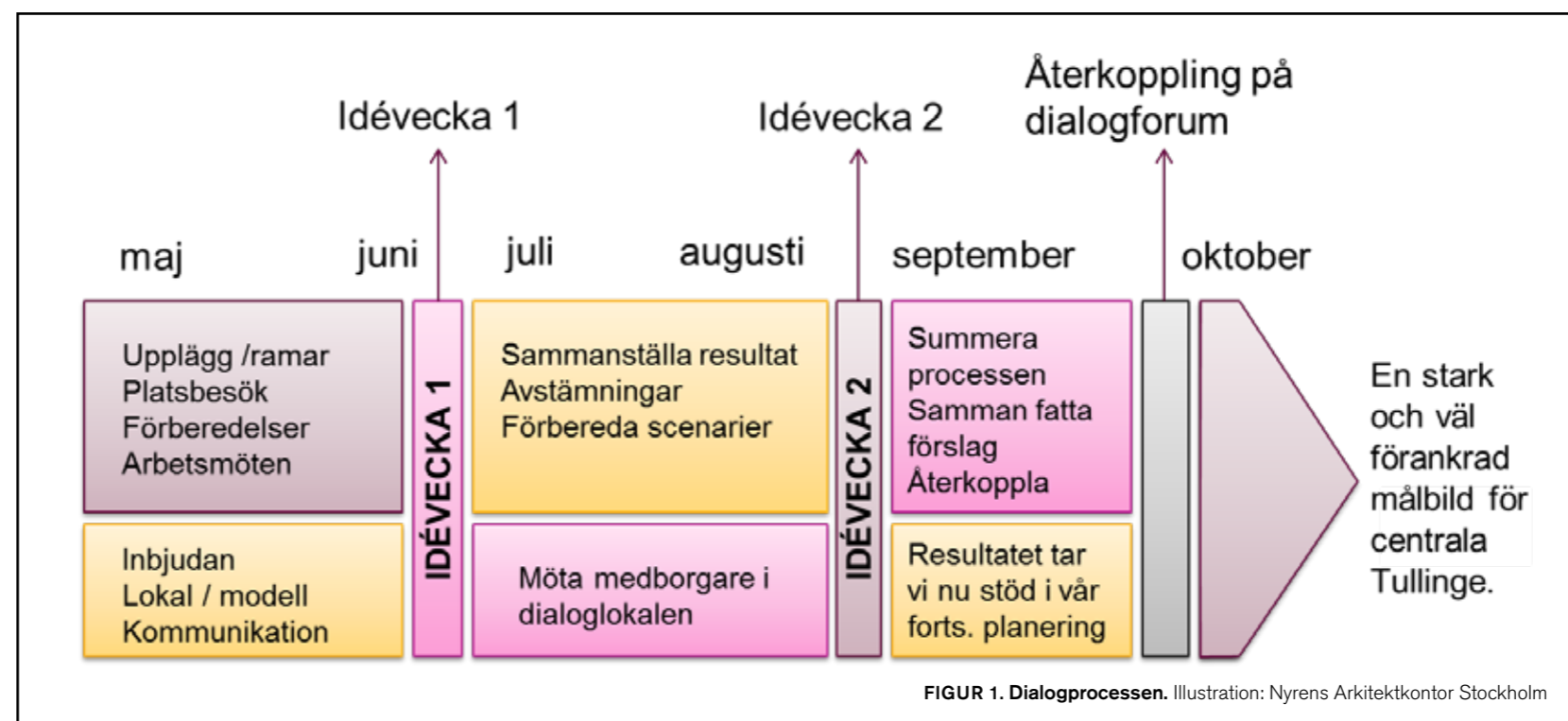
"Bygg ett samlande torg i soligt läge, utveckla fler sittplatser, mer aktiviteter och inslag av grönska och vatten."

"Skapa ett levande centrum med handel och mötesplatser såväl inomhus som utomhus."

"Behåll Tullinges gröna prägel med centrumnära natur. Gör skogen mer tillgänglig och trygg."

"Utveckla ett nordsydligt park- och aktivitetsstråk från centrum och längs skogsvägen söderut."

"Koncentrera bebyggelsen till centrum och bygg i skogspartier som inte används. Bygg en blandad bebyggelse, behåll Tullingekaraktären och lägg till inslag av höga hus."





Sammanfattande skiss - flygvy  
Skissen visar en möjlig utveckling av Tullinge på lång sikt



FIGUR 2. Flygvy från dialogen. För att tydliggöra vad kommentarerna innebär sammanfattades dessa i en skiss. Denna skiss blev ett av flera utredningsunderlag i det fortsatta planarbetet. Illustration: Nyrens Arkitektkontor Stockholm



FIGUR 3. Plan från Dialogen. Illustration: Nyrens Arkitektkontor Stockholm

# Gällande planer och program

Förslaget till planprogram är inte det första övergripande planeringsdokumentet som tagits fram för centrala Tullinge. Stadsdelens utveckling har behandlats i flera omgångar och på skiftande nivåer i olika strategiska planer och program. Här sammanfattas de viktigaste.

## Botkyrkas översiktsplan

Den 22 maj 2014 antog Botkyrkas kommunfullmäktige en ny översiktsplan för Botkyrka kommun (FIG. 1). Kommunen gör i planen ställningstagandet att de centrala delarna av Tullinge ska utvecklas till en tätare stadsbygd:

- Kommunen vill förlägga länsvägen (väg 226) längre söderut – Förbifart Tullinge. Det möjliggör att Huddingevägen kan ges en karaktär av stadsgata med intilliggande byggnader i nära anslutning till pendeltåg och centrum.
- Kommunen vill skapa en attraktiv tät stadsbygd med väl utformade offentliga platser och bebyggelse. Det centrala läget nära pendeltågsstationen bör användas för en tätare bebyggelse med en blandning av bostäder, handel och service.
- På kort sikt bör det finnas plats för infartsparkeringar i området. På längre sikt väger bostadsbebyggelse i kollektivtrafiknära lägen tungt. Den lokala kollektivtrafiken behöver förbättras, liksom förutsättningarna för cykeltrafik, och effektivare parkeringslösningar som till exempel parkeringshus.

## Utvecklingsprogram Framtid för Tullinge

### Ett långsiktigt program för hållbar utveckling

Utvecklingsprogrammet Framtid för Tullinge är ett visionsdokument som syftar till att samordna de kommunala insatserna i stadsdelen. Programmet fastställer tre huvuduppgifter, vilka samtliga syftar till att uppnå en hållbar utveckling i Tullinge:

1. Säkra och utveckla Tullinges kvaliteter.
2. Utveckla dialogen med Tullingeborna
3. Gör det möjligt att leva klimatsmart

För att förverkliga dessa mål uttrycker programmet en rad ambitioner, vilka har många gemensamma drag med planprogrammet för centrala Tullinge:

- Öka andelen hyresrätter i Tullinge.
- Skapa fler platser och stråk för spontana, vardagliga möten runt strategiska platser och vägskal.
- Verka för ett levande stadsdelscentrum.
- På sikt samla kommunens mer publika befintliga utbud, som medborgarkontor, bibliotek, fritidsgård och kulturskola tillsammans med övrigt utbud i centrum.
- Vi ska satsa på kompletteringsbebyggelse med närhet till kollektivtrafik, arbetsplatser, skola och förskola.
- Bättre tillgänglighet till pendeltågsstationen.
- Vi ska på sikt öka antalet arbetsplatser i centrala Tullinge

## Gällande planprogram

Det gällande planprogrammet för centrala Tullinge (FIG. 2), som aktualiseras i och med detta dokument, godkändes i kommunfullmäktige 10 oktober 2005 och innehåller bland annat följande:

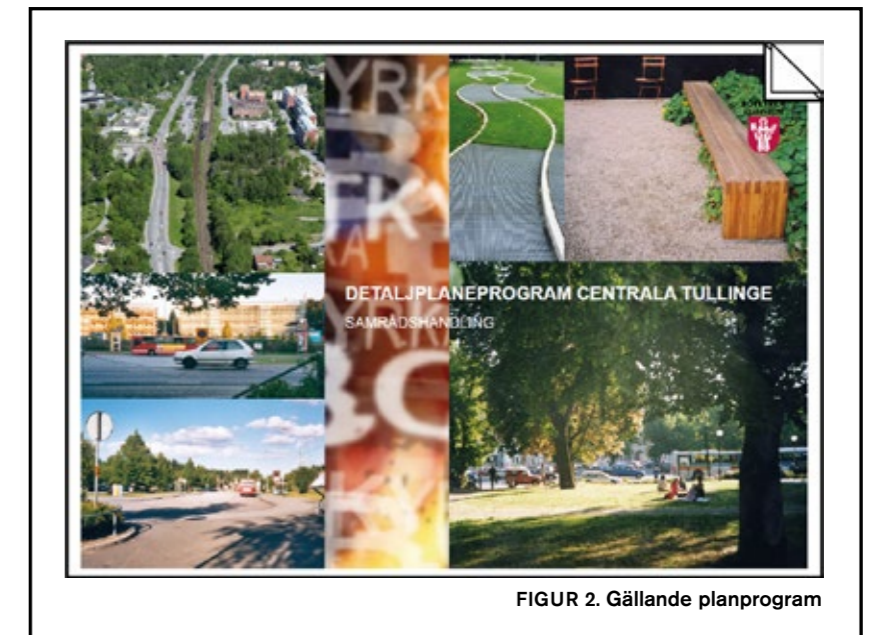
- Huddingevägen utformas som stadsgata med lägre hastigheter
- Tillskott av bostäder och service,
- Bebyggelse i 4-5 våningar
- Ny passage under spårområdet och entré till plattformen

## Gällande detaljplaner

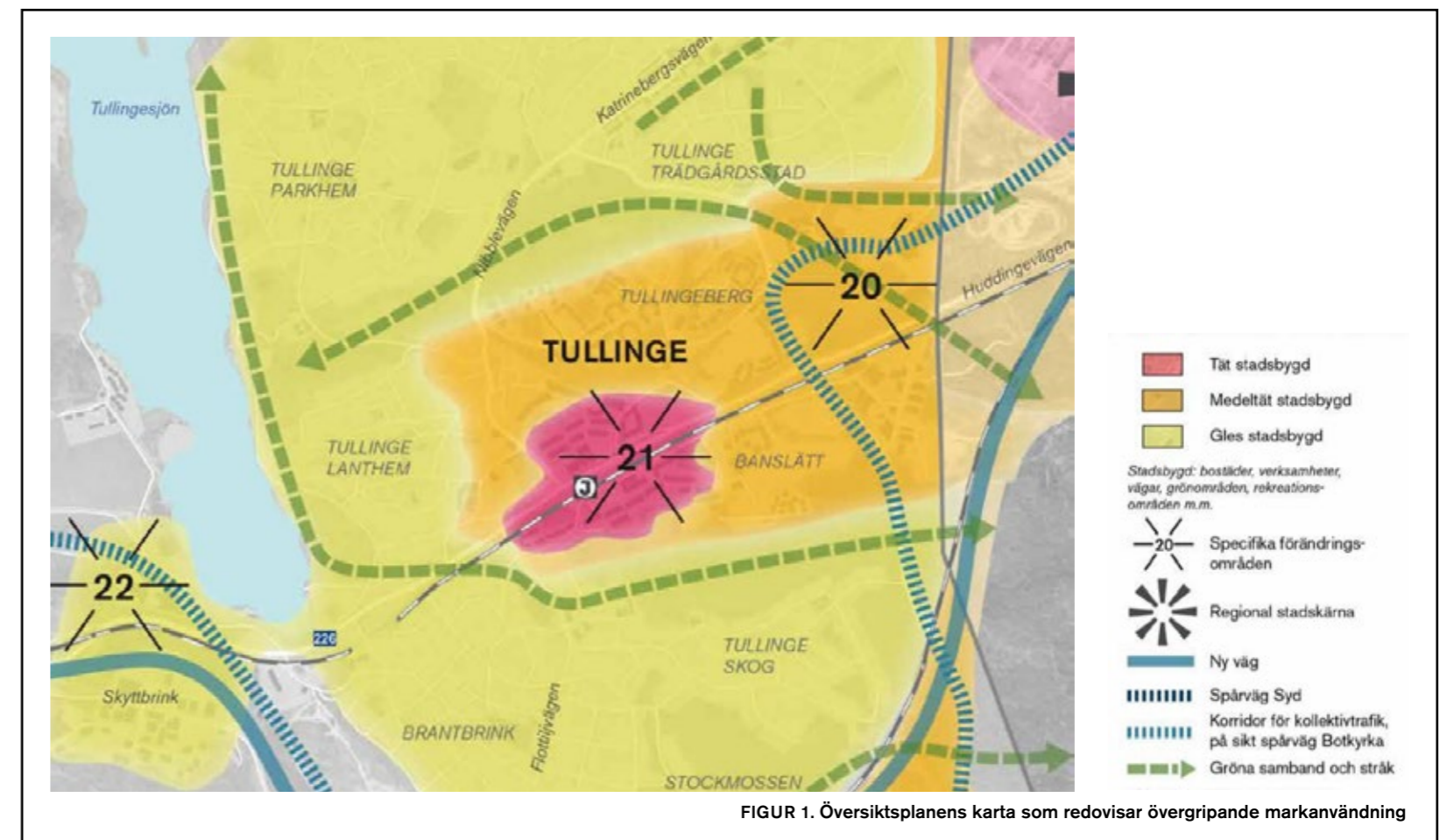
Med undantag för en del av järnvägsområdet väster om Tullinge station är hela programområdet detaljplanlagt genom ett 20-tal gällande detaljplaner. Planerna beskriver huvudsakligen användningen bostäder och olika former av handel med tillhörande parkering. Detaljplanerna har en åldersvariation på ungefär ett sekel. Den tidigaste planen är från 1912 och är en stadsplan för Tullinge Lanthem i programområdets västra del. Bland de senare tilläggen kan nämnas detaljplanen för Östliden som vann laga kraft 2007 och behandlar den relativt nyligen uppförda bostadsbebyggelsen sydöst om Nyängsvägen.

## Riksintressen

Genom centrala Tullinge passerar järnvägen som är av riksintresse. Innan Grödingebanan byggdes ut var järnvägen genom Tullinge en del av södra stambanan.



FIGUR 2. Gällande planprogram



FIGUR 1. Översiktsplanens karta som redovisar övergripande markanvändning

# Kommunala verksamheter

Inom programområdet finns ett antal kommunala anläggningar i form av förskolor, skolor, idrottsplatser, bibliotek samt lekplatser. Nedan följer en kort beskrivning anläggningarna.

## Förskolor

Inom och i direkt anslutning till programområdet finns följande förskolor:

- **Grindstugan** i Tullinge har tre storavdelningar för barn i åldrarna ett till sex år.
- **Nyängsgården** med åtta avdelningar renoverades 2013–2014 och har plats för cirka 140 barn.
- **Rö mossen** i Tullinge har fyra avdelningar där barnen går tillsammans med jämnåriga kamrater. Förskolan har cirka 75 barn i åldrarna ett till sex år.
- **Solliden** i Tullinge består av tre avdelningar. Barnen på alla avdelningar är mellan ett och fem år.

## Grundskolor

Tullinges skolor är populära och håller hög kvalitet. Falkbergsskolan genomgår under 2019 en totalrenovering i vilken det även ingår en kapacitetsökning om 50 platser. Delar av Banslättskolan kommer att renoveras samma år, och ytterligare åtgärder för att öka kapaciteten planeras.

I direkt anslutning till programområdet finns följande grundskolor:

- **Banslättskolan**  
Förskoleklass – skolår 5  
Fritidshem  
Antal elever: cirka 400
- **Falkbergsskolan**  
Årskurs 6 – 9  
Antal elever: cirka 400
- **Eklidsskolan**  
Förskoleklass – skolår 5  
Fritidshem  
Antal elever: cirka 200

## Fritidsgårdar

Inom programområdet finns Tullinge Fritidsgård som bedriver fritidsklubbsverksamhet för 10–12 åringar samt fritidsgård som är till för barn mellan 13–16 år. Fritidsgården drivs på uppdrag av kommunen inom ABF:s regi.

## Bibliotek

Tullinge bibliotek ligger i Tullinge centrum och är ett populärt besöksmål. På biblioteket finns lärum och mötesrum att boka där ett flertal föreningar och medborgargrupper anordnar verksamheter av olika slag.

## Idrottsanläggningar

Inom och i direkt anslutning till programområdet finns följande idrottsanläggningar:

- Falkbergsskolan bollplan
- Eklidshallen sporthall
- Banslätts squashhall

## Spontanidrottsplatser

Inom och i direkt anslutning till programområdet finns följande spontanidrottsplatser:

- **Nyängen**, spontanidrottsplatsen har en mindre grusplan med mål.
- **Östra Tullingeberg**, spontanidrottsplatsen har en större grusplan med mål.
- **Aftonvägen**, spontanidrottsplatsen har en mindre asfaltsyta samt en boulebana
- **Elgentorp**, Spontanidrottsplatsen har en liten gräsplan med ett mål.
- **Eklidsskolans** tomt, spontanidrottsplats med fotbollsplan, löpbana och hoppgröp

## Lekplatser

Inom och i direkt anslutning till programområdet finns följande lekplatser:

- **Östra Tullingeberg**, lekplatsen innehåller mer variation och något mer utmanande lekmöjligheter.
- **Akvarellen**, lekplatsen innehåller enklare lekmöjligheter och är mer anpassad för små barn. Det är en mötesplats för närområdet och ett bra ställe för mini-utflykten.
- **Banslättsparken**, lekplatsen innehåller mer variation och något mer utmanande lekmöjligheter.

**T**ullinge centrum riktar sitt utbud av daglig service till Tullingeborna, centrumets primära målgrupp. Kundernas fysiska avstånd till centrum är kort, och genom sin lokalisering nära pendeltåg och Huddingevägen är centrumet lättillgängligt.

De två dagligvarubutikerna, Hemköp och Coop, utgör centrumets ankarbutiker och är lokaliserade i vardera änden av centrumets gågata. Båda butikerna har haft en stark utveckling sedan 2010. Det finns även ett visst utbud av kompletterande verksamheter, exempelvis gym, frisör och blomsterbutik. Idag är centrumet tudelat då ett antal verksamheter, inom bland annat vård och omsorg, återfinns på den andra sidan av järnvägen. Uppdelningen gör att de boende idag måste använda den enda gångtunneln under Huddingevägen och spåren för att på ett effektivt sätt ta sig mellan verksamheterna. Detta gör att Tullinge centrum är utspritt och inte samlat i en stark centrumpunkt. Kompletterande utbud inom sällanköpsvaruhandeln finns i Tumba centrum samt i viss utsträckning i Flemingsberg.

## Analys av framtida fysisk struktur

### Entréer till området

Det finns flera entréer till det framtida Tullinge centrum, både från närliggande bebyggelse och via olika trafikslag. Hur bilburna besökare angör centrumet är en fråga som har diskuterats i projektet, där placeringen av framtida parkeringshus är viktig. De fungerar i många fall som centrumets entré och påverkar därför starkt besökarens första och sista intryck av centrumet.

### Noder

Den starkaste noden i den framtida strukturen av Tullinge förväntas vara pendeltågsstationen. Även busshållplatser intill centrumet är viktiga noder.

### Mötesplatser

Den starkaste mötesplatsen i den framtida strukturen bedöms bli torgytan samt det intilliggande stråket i områdets centrum. Torgytan har även en potential för café och restaurang, då det kring torget finns bra sollägen. Vissa grönområden har potential att bli framtida mötesplatser beroende på hur de utformas (FIG. 1).

### Minska barriäreffekterna

Bra kopplingar mellan områden, exempelvis under väg- och spårnätet intill centrumet, är viktiga för att skapa starka flöden. Dessa behöver kombineras med tydliga och väl utformade entréer till centrum för att leda besökaren till

målpunkter i stadsdelen. Detta gör sammantaget att barriäreffekterna kan minska, vilket i sin tur underlättar för handel, service och andra kommersiella verksamheter.

### Trafik och flöden

Pendeltågsstationen innebär starka flöden till och från Tullinge centrum och ökar attraktiviteten för området då det går snabbt att resa både till Stockholm och till Södertälje. Pendeltågsstationen antas finnas kvar även i framtiden. Kopplingen mellan denna och centrum är viktig för att locka kunder och besökare till centrumverksamheterna. Därför är det också viktigt att det finns cykelparkering på centrumsidan, där cyklister enkelt kan ställa sin cykel under tiden de besöker centrumet. Detta saknas till viss del idag och kan utvecklas.

## Marknadsförutsättningar i Tullinge centrum

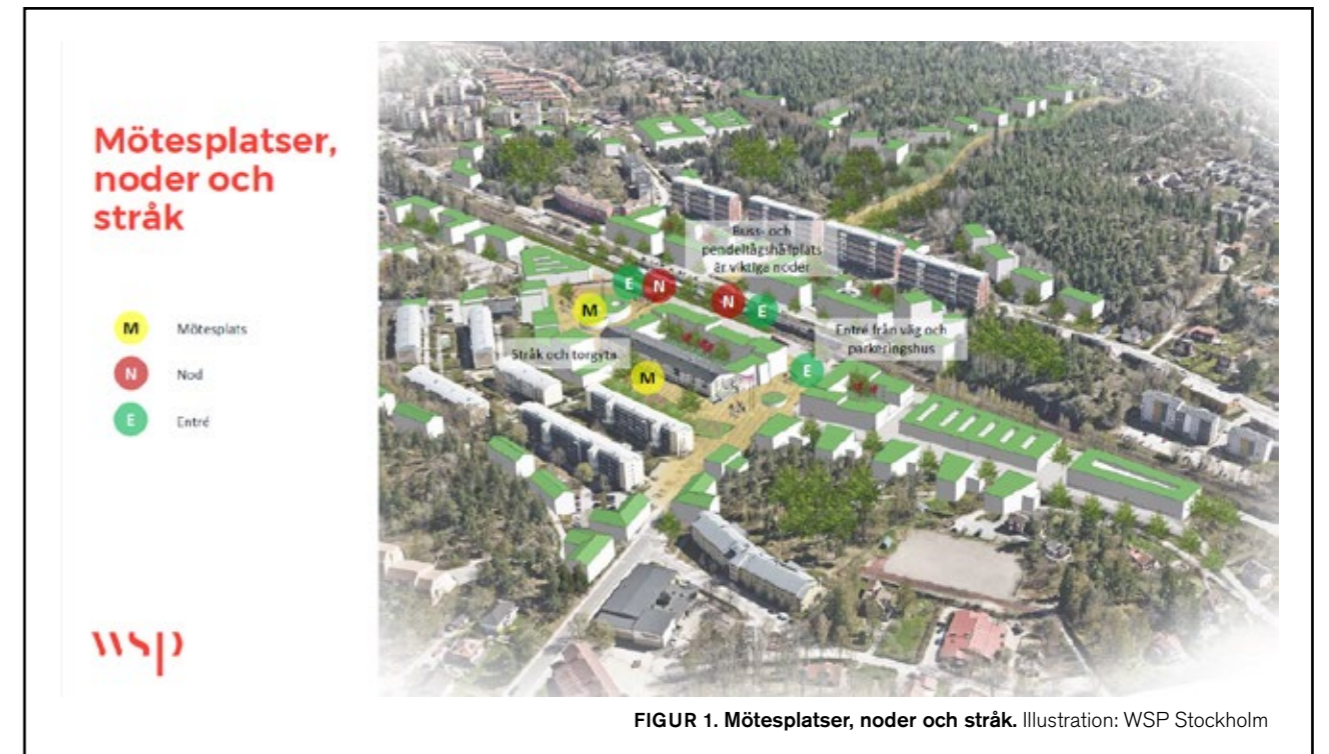
Den befolkningsökning som skulle bli en konsekvens av att programförslaget realiserar ökar Tullinge centrumets potential att utvecklas. Marknadsförutsättningarna består av två delar: en efterfrågesida (kunder och köpkraft) och en utbudssida (konkurrerande handelsplatser och butiker). Vid bedömningen av marknadsförutsättningarna tas även hänsyn till hur dessa påverkas av omvärldsfaktorer som e-handel, tillgänglighet, konsumtionstrender med mera. Slutsatsen är att centrumets överlevnad är beroende av att centrala Tullinge utvecklas. Fler bostäder med ett större befolkningsunderlag och ökad köpkraft är nödvändigt för att centrumets verksamheter ska klara sig i framtiden.

### Befolkningsprognos

Inom 1 000 meter från Tullinge centrum bor idag knappt 5 000 personer. Det finns dessutom knappt 1 700 arbetsplatser i området. I hela Tullinge är befolkningen 19 000 personer. År 2026 förväntas befolkningen inom 1 000 meter från Tullinge centrum uppgå till 7 000 – 7 500 personer, en ökning med 2 - 2 500 personer jämfört med idag. I hela Tullinge förväntas befolkningen uppgå till drygt 23 000 personer samma år. Den goda befolkningsutvecklingen innebär ett ökat köpkraftsunderlag för handel och kommersiell service i Tullinge centrum (FIG. 2).

### E-handel

Den växande e-handeln innebär att centrum förlorar marknadsandelar. En positiv befolkningsutveckling med ett ökat köpkraftsunderlag kan stävja den utvecklingen, och se till att centrum fortsatt har bärighet.



FIGUR 1. Mötesplatser, noder och stråk. Illustration: WSP Stockholm



FIGURE 2. Upptagnsområden för Tullinge centrum. Illustration: WSP Stockholm

## Kommersiell strategi för Tullinge centrum

Den kommersiella logiken i stadsdelar och bostadsområden bygger ofta på att optimera de kommersiella förutsättningarna så långt det är möjligt, då marknadsvillkoren ofta är relativt begränsade. För att uppnå detta bör tre etableringsstrategier premieras i Tullinge (FIG. 3).

1. Maximera flödesförutsättningarna
2. Koncentrera etableringarna till få noder och stråk och undvik intern konkurrens
3. Utnyttja områdets fysiska företräden

### Handel

Handeln i Tullinge bör fokusera på att tillfredsställa de boendes vardagsbehov, exempelvis genom inköp av dagligvaror. Det finns ett mycket litet underlag för sällanköpsvaruhandel i Tullinge, särskilt då konkurrensen från närliggande handelsplatser såsom Tumba är hård, varför aktörer inom dessa branscher bör etableras med försiktighet. Exempel på verksamheter kan vara:

- Dagligvaror
- Servicebutik/större kiosk
- Blommor

Det bedöms finnas potential för en ökad omsättning i livsmedelshandeln med 20-30 miljoner kronor från och med år 2026. Det innebär en omsättningsökning med cirka 20-30 procent jämfört med dagens nivå.

I övrig dagligvaruhandel är det framtida/prognosticerade ytbehovet cirka 150-250 kvadratmeter. Det innebär potential för två till tre nya butiker och/eller utbyggnad av någon av de befintliga butikerna. Branscher som tillhör övrig dagligvaruhandel är blommor, tobak/spel/tidningar, apotek, kosmetik och hälsokost.

I dag finns endast en butik inom sällanköpsvaruhandel – en inrednings-/presentbutik. Detta skulle kunna öka med en till två nya butiker, med ytbehovet 100-300 kvadratmeter. Utökningen bygger dock på att centrummiljön förbättras, och att fler kunder rör sig till den lokala dagligvaruhandeln och bidrar till intensivare flöden i centrum.

### Service

Koncept fokuserade på vardagsservice passar väl in i Tullinge. Exempel på verksamheter inom detta område kan vara:

- Frisör, sko/skrädderi/kem, mäklare
- E-handelsrelaterade verksamheter i form av utlämning etc.

- Friskvård som naprapat och sjukgymnast

### Offentlig service

För att skapa starkare flöden kan verksamheter inom offentlig service förläggas till områdets centrala nod och kommersiella tyngdpunkt, exempelvis:

- Fritidsgård
- Vårdcentral/BVC
- Bibliotek

### Café och restaurang

För att tillgodose invånarnas behov av café och restaurang i området kan en eller flera mindre enheter etableras. Dessa enheter bör ha en passande profil för området och tillgodose de boendes vardagsbehov, exempelvis:

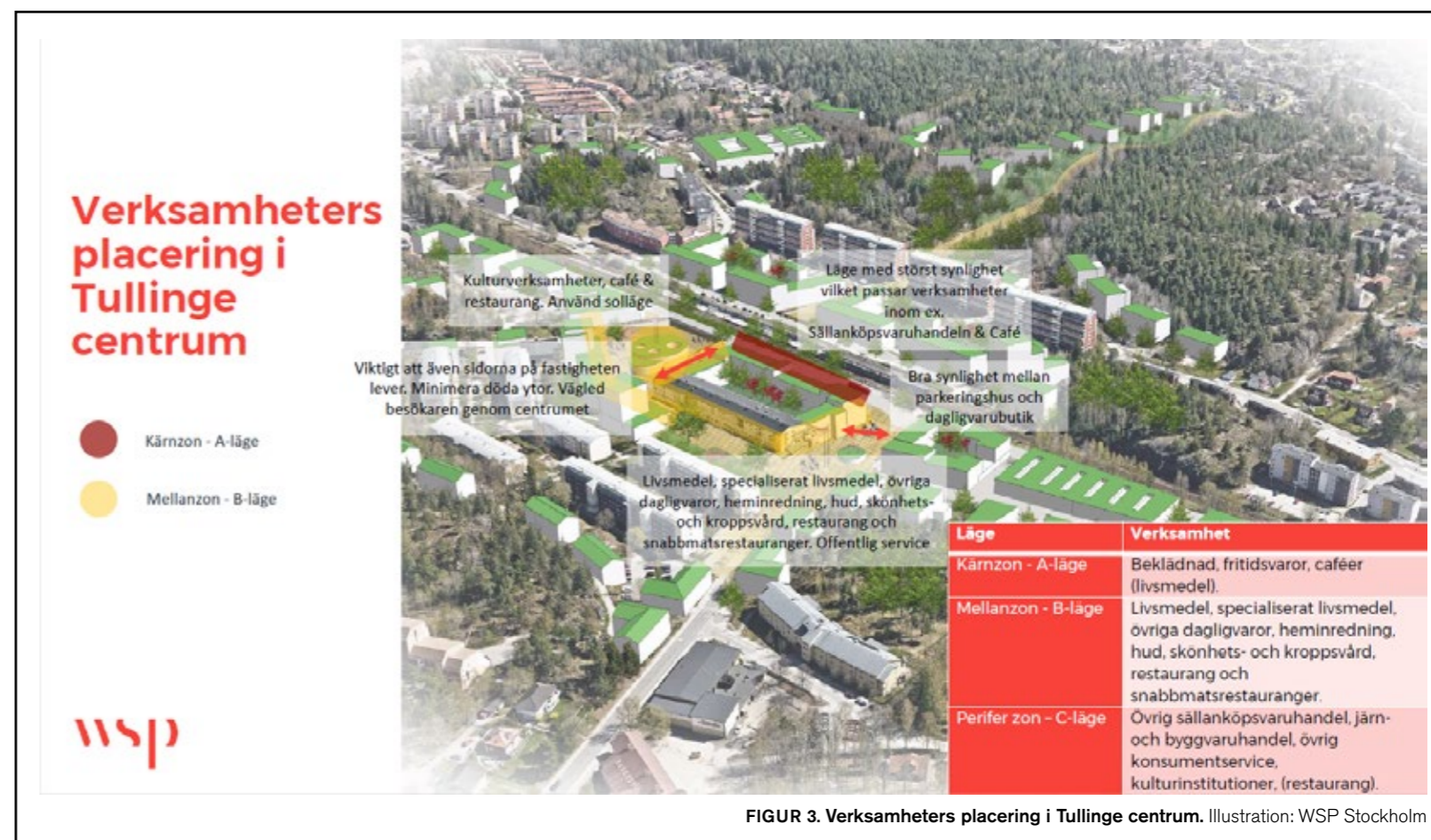
- Take-away-pizza, sushi eller annan asiatisk mat
- Café

Restaurang och café har potential att utökas med omkring 150-250 kvadratmeter, genom nya enheter alternativt att någon befintlig verksamhet byggs ut eller ersätts av en större. Cafèutbudet kan stärkas med ett café som riktar sig mot ungdomar. Ett bra bageri kan locka nya besökare till centrum och även bidra till att bygga centrumets varumärke.

### Kulturens betydelse

Med ett större utbud och fler skapande individer i befolkningen ökar en stads möjlighet att växa och locka till sig kreativa och kunskapsintensiva människor, investeringar och nya företag. Kultur har därför blivit hårdvaluta i städernas kamp om kompetent och välutbildad arbetskraft. Ett kulturhus i Tullinge centrum kan öka områdets attraktivitet som plats att bo på. Ett kulturhus skapar också flöden av besökare som handel, restaurang och service kan dra nytta av. Exempel på verksamheter som kan passa för Tullinges nya kulturhus:

- Bibliotek
- Café och restaurang, särskilt om solläge används för uteservering
- Kvalitativa mötesplatser för de närboende, både utomhus och inomhus



FIGUR 3. Verksamheters placering i Tullinge centrum. Illustration: WSP Stockholm

# GENOMFÖRANDE

**G**enomförandet av planprogrammet kommer att ske över lång tid. Detaljplanering, exploatering och utveckling kommer att ske i olika delar av området parallellt och vid olika tidpunkter. Förbifart Tullinges framtida utbyggnad avgör utbyggnadsordningen av centrala Tullinge. I kapitel 4.3 redovisas en etappvis förtätning med delområden som kan bebyggas före respektive efter förbifartens genomförande.

En stor del av den mark som föreslås bebyggas ägs av privata markägare (bostadsrättsföreningar, villaägare och företag). För att en utveckling av centrala Tullinge ska åstadkommas krävs att befintliga markägare är villiga att utveckla sin mark. Kommunen kommer därför inleda en dialog med de lokala fastighetsägarna efter att programmet är antaget. Centrumägaren samt ägaren till Tullinge kontorshus har redan tidigare kontaktat kommunen med intresse att utveckla de respektive fastigheterna. I 4.3 Etappvis förtätning beskrivs hur kommunen avser stödja de lokala fastighetsägarna genom att upprätta en genomförandeplan.

Utbyggnaden av centrala Tullinge omfattar, vid sidan av bebyggelse som till största delen ligger på kvartersmark, även torg, parker, väg- och annan infrastruktur. I kapitel 4.2 redogörs för ansvarsfördelningen mellan kommunen och privata aktörer vad gäller Tullinges utbyggnad, principer för hur byggbar mark ska fördelas, samt gestaltungs- och kvalitetsprogram.

# Konsekvenser

Förslaget innebär att mark som till största delen redan är ianspråktagen bebyggs och ett mer effektivt markutnyttjande sker då befintlig infrastruktur kan nyttjas i större utsträckning. Genom att bygga i stations- och centrumnära läge kan attraktionskraften komma att stärkas.

Föreslagen vision för centrala Tullinge skapar förutsättning för fler bostäder, en utveckling av centrum, ger underlag för ett ökat resande som ytterligare motiverar att befintlig angöring till pendeltåg behöver byggas om.

## Sociala konsekvenser

Centrala Tullinge ska fortsatt vara en trygg och livsbejakande plats där människor oavsett kön och ålder ska kunna leva och verka över dygnets alla timmar utan att känna oro över sin person eller sina ägodelar. I detta avsnitt analyseras programförslagets sociala konsekvenser, såsom upplevelsen av och tillgängligheten till stadsdelens offentliga rum, tillgången till bostäder, samt hur sociala aspekter hanterats under planprocessen.

### Trygghet och säkerhet

Vid planering av nybyggnationer och vid större förändringar av bostadsområden och centrumbildningar ska kommunens trygghets- och säkerhetsfunktioner samt polis beredas möjlighet att delta. Arbetet ska även utgå från den lokala lägesbilden som sker inom arbetet med Effektivare Samordning för Trygghet. Under remisskonferensen som genomfördes våren 2018 har polis samt kommunens trygghet och säkerhetsenhet bjudits in att delta men kunde tyvärr inte närvara

I omvandlingen av centrala Tullinge behöver särskild hänsyn tas till de ytor som löper risk för att utvecklas till otrygga zoner. Döda ytor, det vill säga platser som ingen aktivt använder eller har överblick över, måste undvikas. Gångvägar, torg, parkeringar, lastkajer och kvarter behöver utformas så att det finns insyn och social kontroll på platsen fördelat över dygnets alla timmar. Några platser i förslaget kan, beroende på utformning och placering, bli positivt bidragande faktorer för en trygg och livsbejakande stadsmiljö, eller en belastning och katalysator för otrygghet. Dessa beskrivs nedan.

### Det nya torget

Tullinges nya torg föreslås i direkt anslutning till både verksamheterna vid centrum och den befintliga passagen under Huddingevägen och järnvägen, vilket är ett av stadsdelens absolut viktigaste gång- och cykelstråk. Det är en följd av intentionen att skapa ett välbesökt och välfungerande samlande torg i stadsdelens mitt. Förutsatt att torget

får en god och inbjudande utformning som vänder sig till olika grupper av besökare, samt kombineras med en lämplig centrumutveckling som vänder sig ut mot torget, har platsen mycket goda förutsättningar att bli populärt bland boende och verksamma i Tullinge. Torget har potential för solvända uteserveringar, vilket kan bidra till den passiva övervakningen av torget på både ett positivt och ett negativt sätt beroende på vilka gäster verksamheten lockar.

### Passagera

Den befintliga passagen under väg och järnväg får genom förslaget ett lyft, vilket syftar till att skapa en trevligare, tryggare och mer tillgänglig miljö jämfört med dagsläget. Den specifika utformningen kommer vara avgörande för hur passagen fungerar och upplevs. Genom breddningen kan sikten genom och uppsikten i passagen förbättras, vilket påverkar både upplevelsen av trygghet och orienterbarheten positivt. Även lokaliseringen av torget och passagen invid varandra kan ha positiva effekter för orienterbarheten, eftersom torget kan bilda ett fondmotiv inifrån passagen. En mer trafiksäker lösning för uppdelningen av fotgängare och cyklister kommer de facto att göra platsen säkrare för samtliga besökare, och framförallt för barn. Skymda hörn bör undvikas där passagen möter torget.

Förslagets tillkommande passage öster om pendeltågsplattformarna innebär att de personer som rör sig i centrala Tullinge kommer att spridas ut över större ytor och fler gator än i dagsläget. Detta kan ha negativa effekter för hur levande och aktiva de offentliga rummen upplevs. Samtidigt innebär den föreslagna bebyggelsen ett tillskott i lokalbefolkningen, vilket åtminstone delvis kommer att väga upp för detta.

### Ansvar och ägande

Skiljelinjen mellan privat, halvprivat och offentligt är en viktig aspekt för att skapa trygghet på en plats. På platser där detta i dagsläget är otydligt, i synnerhet kvarteren Nyängen 6 och 7 där kvartersmark lätt uppfattas som parkmark, föreslås kompletterande bebyggelse som placeras för att rama in bostadsgårdarna. Dessa åtgärder behöver kombineras med tillskapandet av uppenbart offentliga rum och förslagets *Centrumparken* syftar till detta. Platsen, som sträcker sig idag över flera fastigheter – bostadsrättsföreningen Slättens Björkliden 2, Balders centrumfastighet respektive kommunal mark, är en gråzon där ägar- och driftförhållanden behöver tydliggöras när platsen omgestaltas. Detta blir en viktig fråga att hantera under detaljplanläggningen och åtgärder behöver planeras i samråd med medlemmarna i de bostadsrättsföreningar som äger marken.

### Upplåtelseformer

Bostadsbeståndet i centrala Tullinge domineras idag av bostadsrätter. Tullinge i övrigt har en stor andel småhus, vilket gör äganderätten till en vanlig boendeform i stadsdelen som helhet. Hyresrättsbeståndet uppgår till 11,4 procent av det totala bostadsbeståndet. Både äganderätter och bostadsrätter ställer krav på privatkapital och betalningsförmåga som många människor har svårt att svara upp mot, vilket gör att det befintliga bostadsbeståndet i stadsdelen bidrar till en ekonomisk segregering av befolkningen.

Målsättningen för de bostäder som föreslås i programmet är att de framförallt ska upplåtas som hyresrätter – 75 procent mot 25 procent bostadsrätter. Det kan bidra till att minska segregationen både lokalt i centrala Tullinge och inom stadsdelen i sin helhet, eftersom det möjliggör för andra grupper att efterfråga bostäder i Tullinge. Det är dock avgörande att hyresnivåerna i de framtida bostäderna hamnar på en tillgänglig nivå för att få den positiva effekten.

En ökad variation i Tullinges bostadsbestånd är positivt ur social aspekt även för de som redan bor i stadsdelen. En variation i beståndet är en viktig förutsättning för att kunna bo kvar även om ens familjeförhållanden förändras, och ökar också möjligheten för de som vill flytta till stadsdelen av sociala anledningar. En ökad variation i beståndet kan på så vis bidra positivt till den sociala sammanhållningen och identiteten i stadsdelen.

### Barnkonsekvenser

I januari 2020 väntas FN:s barnkonvention bli svensk lag. Enligt barnkonventionen ska barns bästa styra i alla beslut som rör dem. För att säkerställa att barnkonventionen efterlevs i den fysiska planeringen behöver barn ges inflytande i planeringen. Barn och unga är experter på sin närmiljö. Genom att ta tillvara ungas erfarenheter får vi ett bättre underlag i planeringen. Detta avsnitt beskriver hur barns behov har mötts i förslaget samt hur deras inflytande har säkerställts under planprocessen.

Uppdraget för centrala Tullinge inleddes med ett dialogarbete där medborgare bjöds in att delta. I dialogprocessen deltog två grupper av skolelever, en från Banslättskolan och en från Falkbergsskolan, för att hämta in barns synpunkter och tankar om ett framtida Tullinge. Workshopar anordnades vid två tillfällen för respektive skola. Önskemål som framkom rörde bland annat fler lekplatser och parker, ett roligare centrum med fler affärer, plats för bad och vattenlek samt upplysta gångstigar och passager under järnvägen. Barnen uppgav att de uppskattar närheten till naturen och att det är så grönt i Tullinge. Åsikterna om Tullinges småskalighet gick isär - vissa tyckte att Tullinge behöver bli större, medan andra gillade att Tullinge är litet och att alla känner varandra.

De allra flesta av barnens önskemål har utgjort viktiga utgångspunkter för arbetet med planprogrammet, och också integrerats i samrådsförslaget. För att följa upp dialogen och redovisa för de deltagande barnen hur deras tankar har tagits omhand kommer programförslaget att presenteras på de två skolorna.

### Trygga kommunikationer

Barn är känsliga för hinder. Hur förbindelserna är ordnade mellan hemmet, skolan, fritidsaktiviteter och närsamhället i övrigt är avgörande för barn och ungas rörelsefrihet. Barns rörelseutrymme krymper om deras färdvägar blockeras av trafikerade barriärer. Små barn är beroende av att kunna röra sig tryggt inom den allra närmsta sfären. Ju äldre barnen blir desto mindre roll spelar avståndet i staden och de börjar korsa barriärer för att hitta sina egna platser. Därför är det också viktigt att det finns god tillgång till säkra kollektivtrafikförbindelser för att inte inskränka ungas rörelseutrymme.

Centrala Tullinge väntas bli ett tätbebyggt område runt centrum med upp mot 1 600 nya bostäder. Med ett större befolkningsunderlag väntas också ökad trafik.

Att säkerställa säkra förbindelser genom stadsdelen för fotgängare och cyklister har varit en grundläggande princip för arbetet med programmet. Ett av de uttalade syftena med förslaget är att skifta det dominerande transportmedlet från bilen till kollektiva färdmedel. För att det ska fungera är det nödvändigt att arbeta med gena, väl utformade, trygga och säkra gång- och cykelvägar. Detta gynnar i högsta grad de barn som bor och rör sig i centrala Tullinge. Passagen under järnvägen lyftes som ett förbättringsområde av barnen.

Programförslaget innebär att stora delar av det centrala programområdet utformas som antingen gågata eller gångfartsområde. I och med den föreslagna nya passagen under spårområdet och Römosssevägen tillkommer en koppling mellan den norra delen av programområdet och Banslättskolan, vars sträckning söder om spårområdet är utformad som antingen gång-/ cykelväg eller gångfartsområde. I anslutning till Banslättskolan behöver emellertid trafiksituationen för hämtning och lämning utredas och detta arbete kvarstår.

Programförslagets nya utformning av Huddingevägen i kombination med omedledning av farligt godstrafik genom Förbifart Tullinge bidrar positivt till barns rörelseutrymme. Genom omgestaltningen till stadsgata ges plats för gång- och cykelstråk utmed Huddingevägens båda sidor, och busshållplatser placeras strategiskt för bra anknytning till tåg. Genom att ge företräde till gång- och cykeltrafik samt till kollektivtrafiken säkras barns rörelseutrymme.

Barnen uppgav i dialogen att det känns mörkt och ensamt på stigen längs med Banslättsparken.

# 4.1

Trygghetsskapande åtgärder för gångvägar och skogs promenader är viktigt i samband till arbetet med den föreslagna stadsdelsparken Banslättsparken.

## Hälsa

Barns kroppar är extra känsliga för exponering av höga bullernivåer och dålig luftkvalitet. För att säkra barns hälsa måste miljökvalitetsnormerna för luft och buller klaras när nya bostäder, skolor och förskolor byggs. Platser där barn vistas ska vara giftfria. Under rubriken ”Miljökonsekvenser” i detta kapitel går det att läsa mer om hur förslaget förhåller sig till miljökvalitetsnormer för buller och luftföroreningar.

Att planera för barns hälsa handlar också om att se till att det finns goda ytor för rekreation och lek. Mer om hur förslaget tillser dessa behov finns i avsnittet nedan.

## Närmiljön

Barn är bundna till närmiljön och beroende av att bra ytor är lättillgängliga. Parker, naturområden, bostadsgårdar och andra trafikbefriade områden är viktiga platser där barn och unga kan träffa jämnåriga på sin fritid. I samband med att samhället växer och förtätas finns det risk för att dessa områden utsätts för konkurrens om markutrymme. Platser som kan verka betydelselösa i den en vuxnes ögon, såsom mellanrum i stadsrummet, kan i själva verket vara av stort värde för barn och unga. Dialogarbetet behöver kompletteras med en kartläggning av hur barn och unga använder sig av sin närmiljö i samband med vidare exploatering.

I en inventering från 2010 beskrivs i vilken utsträckning skolor och förskolor använder närliggande grönområden i centrala Tullinge. De flesta områden som pekats ut som värdefulla ligger utanför aktuellt planområde. Eftersom exploateringen i förslaget förläggs till de centrala delarna runt centrum och i huvudsak tar hårdytor såsom parkeringsplatser i anspråk kan huvuddelen av dessa områden bevaras. I ett litet grönområde mellan Solskensvägen och Nyängsvägen som används för fri lek av skolor och förskolor föreslås dock bostäder. Området har en låg klassningsgrad i inventeringen vilket indikerar att det antingen är få skolor/förskolor som anser det vara värdefullt alternativt att det sällan besöks. Samtliga utpekade grönområden inom planområdet har samma lägre klassningsgrad idag. Detta till trots har dessa områden ett högt bevarandevärde när exploatering sker, eftersom en ökande befolkning innebär ett ökat behov av befintliga grönytor. I framtiden kan dessa omgivningar utgöra viktiga utflyktsmål eller pedagogiska miljöer för barn.

I programförslaget finns idag flera områden som rustas uppoch utvecklas genom att nya, trygga mötesplatser för alla åldrar skapas. Bland annat ska Banslättsparken, *Centrum-parken* och torget rustas upp för mötesplatser och rekrea-

tion. I centrum planeras för kulturverksamheter med bland annat bibliotek, café och särskild plats för unga. Kartläggningen av hur unga upplever sin närmiljö bör ligga till grund för den framtida utvecklingen av dessa områden så att stimulerande mötesplatser för Tullinges unga skapas.

I planprogrammet beskrivs i första hand hur centrala Tullinge kan utvecklas med fokus på den övergripande fysiska strukturen. Frågor som gäller gestaltningen av bebyggelsen och de offentliga rummen hanteras i kommande arbete med detaljplaner och gestaltningsprogram. En mindre fokusgrupp med unga från området kan med fördel bjudas in till att delta i utformningen av någon av dessa platser.

## Ekonomiska konsekvenser

Genomförande av programförslaget innebär en uppskattade investeringskostnader på drygt 750 miljoner kronor för genomförande av samtliga investeringar inom programområdet. De mest kostnadsdrivande investeringarna inom planområdet är nya plattformar, ett parkeringshus för att ersätta befintliga infartsparkeringar, ombyggnation av Huddingevägen, breddning av befintlig bro under järnvägen vid Flottiljvägen, samt breddning av befintlig och ny passage under järnvägen.

Kommande exploatering kommer att få ta investeringar i ombyggnation och nybyggnation av allmän plats som har kommunen eller landstinget som huvudman. Vissa investeringar kommer även att få tas via skatteintäkter samt stat eller landsting.

### Översiktlig kalkyl

Kalkylen bygger dels på de båda alternativa vägutformningarna och dels på de förslag på olika utbyggnadsvolymer som bedöms kunna tillkomma. Kostnaderna för gator och park är en bedömning som gjorts av förvaltningen (TABELL. 1).

## Miljökonsekvenser

### Bedömning

Undersökningen, tidigare kallad behovsbedömning av programmet för centrala Tullinge är framtagen som ett underlag inför samråd av programmet. Sammanfattningsvis görs bedömningen att programmet medför risk för betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning, bör därför tas fram. Detta bör göras redan i programskedet för att få ett helhetsbegrepp då programmets geografiska storlek är så pass stort.

Vid upprättande av planer och program ska bestämmelserna om miljöbedömningar i 6 kap. 3–19 §§ miljöbalken (MB) tillämpas för att avgöra om planen eller programmet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Detta är det första skedet i planeringen av ett större bostads-, centrum- och infrastrukturområde. Det är i dagsläget inte helt klarlagt hur tillkommande bebyggelse kommer att utformas eller var den kommer placeras. Den stora frågan rör istället hur Huddingevägen genom centrala Tullinge ska placeras och utformas för att minimera genomfartstrafiken samt skapa en attraktiv boende- och centrummiljö. De stora osäkerheterna komplicerar beskrivningen av eventuella miljökonsekvenser. Denna bedömning syftar därför främst till att beskriva vilka förutsättningar området har ur miljösynpunkt, samt att belysa de miljöfrågor som bör undersökas närmare.

Undersökningen har kommit fram till att följande behov eller bör utredas mer grundligt:

- Luftkvalitet
- Risker med farligt gods trafik och bränslehantering
- Geoteknik & markstabilitet
- Buller & vibrationer
- Naturvärden & ekosystemtjänster
- Dagvatten & översvämningsrisk
- Landskapsbild

Om förorenade områden ska tas i anspråk för förändrad markanvändning behöver dessa undersökas. Om området med fornlämningar ska exploateras måste en arkeologisk utredning utföras.

### Planens effekter

Byggnation i de centrala delarna av Tullinge kommer oundvikligen generera vissa störningar i form av buller, damning och så vidare. En förtätning av redan bebyggt område innebär också att högre krav ställs på funktionen hos naturliga och byggda system, till exempel fördröjning och rening av dagvatten.

### Markföroreningar

Om mark tas i anspråk som misstänkts vara förorenad måste förekomst av föroreningar analyseras och avgränsas, och eventuella markföroreningar saneras så att gränsvärdet för känslig markanvändning klaras.

### Mark

Enligt Botkyrka kommuns skyfallsartering skulle delar av planområdet få problem vid ett hundraårsregn. Ökad nederbörd och häftiga regn riskerar att försämra släntstabiliteten jämfört med i dag. Förändringen innebär öka-

de risker för skador på bland annat vägar, järnvägar och bebyggelse. Det är följaktligen inte oproblematiskt att bygga i dessa områden. En detaljerad geoteknisk utredning behöver genomföras för att få en tydlig avgränsning av fastmarks- och lösjordområden samt aktsamhetsområden.

### Radon

En stor del av centrala Tullinge ligger på lermark. Lera i fuktigt tillstånd tätar bra mot luft rörelser i marken, vilket minskar radonbidraget från marken. Om leran torkar kan dock sprickor bildas och radongasen kan sprida sig. Kommunens radonkarta visar en generell klassning och tar inte hänsyn till de fyllnadsmassor som förekommer i området. Fyllnadsmassor kan lokalt innehålla högre halter av radongas. Vid framtagande av detaljplaner behöver därför markradonundersökningar utföras för att avgöra om byggnader behöver radon skyddas eller radonsäkras.

### Risker

Risikutredningen anger ett rekommenderat bebyggelsefritt skyddsavstånd om 30 meter från järnvägens spårkant. Skyddsavstånd från Huddingevägens väggkant till samtlig bebyggelse, inklusive parkeringshus, ska vara minst 25 meter. Detta avstånd kan förkortas till 15 meter beroende på vilka skyddsåtgärder som vidtas. Utredningen rekommenderar att skyddsavstånd från bensinstationen följer MBS:s handbok för hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer. Vid omdragning av Huddingevägen enligt Trafikverkets åtgärdsvalsstudie samt vid flytt av bensinstationen försvinner farligt godstransporterna från centrala Tullinge. I ett sådant scenario bedöms risknivån i området sjunka till försumbar. Så länge Huddingevägen går i nuvarande sträckning förväntas dock viss transport av farligt gods fortsatt gå genom centrala Tullinge, oavsett om bensinstationen försvinner.

Allmän plats (gator, torg och parker)	410 Mkr
Ledningsflytt	20 Mkr
Ersätta infartsparkeringar	85 Mkr
Sidoplattformar	210 Mkr
<b>Summa utgifter</b>	<b>725 Mkr</b>
Intäkter vid exploatering	325 Mkr
Skatteintäkter	105 Mkr
Finansiering via stat eller landsting	205 Mkr
Parkeringsavgifter	85 Mkr
<b>Summa inkomster</b>	<b>720 Mkr</b>

TABELL 1. Översiktlig kalkyl



### Buller och vibrationer

En övergripande buller- och vibrationsutredning kan med fördel tas fram i tidigt skede för att få en bild av planeringsförutsättningarna. På så vis kan programförslaget undvika placering och utformning av bostadsbebyggelse som inte är möjlig ur bullersynpunkt.

I samband med den pågående och framtida planläggningen av centrala Tullinge bör en bullerutredning göras för att visa att trafikbullerförordningens krav kan uppfyllas samt att en god ljudmiljö uppnås för de boende i planområdet. Bullerutredningen behöver ta särskild hänsyn till risken för vibrationer. Eftersom stora delar av området är utsatt för buller från infrastruktur som överskrider de av riksdagen antagna riktvärden kan det bli aktuellt och motiverat att använda avstegsfall från dessa. Detta gäller även om Förbifart Tullinge byggs. Avstegsfall kan motiveras av att läget är centrurnära med mycket goda kollektivtrafikförbindelser i form av pendeltåg och buss. För att begränsa trafikbullrets påverkan på bostadsbebyggelsen bör bullerkällorna (järnväg, busstorg och väg) i möjligaste mån samlokaliseras.

Byggskedet medför tyngre transporter i området, vilket kan ge upphov till bullerstörningar i omkringliggande fastigheter samt möjligen även överskridande av riktvärden för maximalljudnivåer. Eftersom marken till stor del består av lera och området delvis är utpekad som aktsamhetsområde kan omfattande grund- och pålningsarbeten vara nödvändiga. Detta kan leda till bullerstörningar. Damning och ljudnivå från bygget kan också bli störande för boende i området runt omkring, och är något hänsyn behöver tas till under byggskedet.

### Luft

Om höga fasader föreslås längs starkt trafikerade vägar, såsom Huddingevägen eller Rödmossevägen kan det finnas risk för överskridande av miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. Ett sådant förslag måste föregås av en undersökning beträffande konsekvenserna för luftkvaliteten för att försäkra sig om att gränsvärdena klaras.

### Vatten

Hanteringen av dagvatten är en stor fråga i omdaning av centrala Tullinge. En dagvattenutredning bör i första hand se över om det går att lösa lokal rening och infiltration av dagvatten för att se till att föroreningar från hårdgjorda ytor tas omhand lokalt och inte belastar Tullingesjön.

Tätare bebyggelse i de centrala delarna kan förvärra situationen i de områden som riskerar att översvämmas vid kraftig nederbörd. Dagvattenutredningen bör därför även utreda översvämningsriskerna i området och hur situationen kan förebyggas.

Eftersom marken i stora delar av centrala Tullinge består

av lera är det önskvärt att bibehålla befintlig grundvattennivå, och därför i möjligaste mån låta regnvatten infiltrera lokalt. Detta är viktigt för att minska risken för sättningar i marken, vilket annars kan skada byggnader och andra konstruktioner. Infiltrationsmöjligheterna i lera är dock begränsade.

Av utredningen måste det även framgå hur en exploatering av området kan förverkligas utan att det leder till olägenheter eller att miljökvalitetsnormerna för Tullingesjön äventyras.

Denna sorts dagvattenutredning bör utföras i ett tidigt skede av planeringen.

På grund av de förhållanden som råder är det viktigt att i planeringen ta hänsyn till att det kan behöva avsättas områden för omhändertagande av dagvatten. Om högre belägna partier ska bebyggas kan det vara ett alternativ att se över lösningar som innebär avrinning i öppna system till infiltrationsområden nedströms.

### Natur

Programområdet hyser endast små rester av natur, knutna till höjderna. Inga särskilda naturvärden är kända från området. På grund av att så stor del av centrala Tullinge är exploaterat är det dock önskvärt att dessa små områden värnas i planeringsprocessen, eftersom de sannolikt fungerar som replipunkt för faunan. Där kan också finnas skyddsvärda träd. Programmet föreslår att den mesta tillkommande bebyggelsen kommer att ske på redan ianspråktagen hårdgjord mark, men även på viss naturmark väster om Nibblevägen samt söder om Rödmossevägen/väster om Aftonvägen. Detta gör att det skapas fler hårdgjorda ytor inom området.

I dagsläget saknas parker och rekreationsytor i de centrala delarna, men för att få den typen av ekosystemtjänster är det viktigt att det finns ett fungerande stödande system. I ett programskede finns möjlighet att ta ett helhetsgrepp över området för att skapa en fungerande grönstruktur. Lämpligen görs en utredning om vilka naturvärden som finns idag, vilka som behöver förstärkas samt vilka ytor som är lämpliga för detta. Utredningen bör också analysera områdenas betydelse som spridningsvägar inom programområdet och mellan programområdet och naturområden utanför området.

Vidare är det lämpligt att utreda möjligheterna till kombinerade lösningar för naturvärden och dagvatten. Grön- och blåytorna i tät bebyggelse måste vara mångfunktionella med flera ekosystemtjänster på samma yta. En park kan samtidigt vara en rekreationsmiljö, rena dagvatten och utgöra livsmiljö för pollinatörer och skadedjursbekämpare. Ett vattendrag omhändertar såväl föroreningar som översvämningsrisker. Att utnyttja grönska för rening av dagvatten har visat sig vara kostnadseffektivt jämfört med

konventionella dagvattensystem. Att utnyttja grönska för rening av dagvatten har visat sig i flera studier vara kostnadseffektivt jämfört med konventionella dagvattensystem. Dessa system tillför även värden för såväl biologisk mångfald som rekreation.

### Kulturmiljö och fornlämningar

Ny bebyggelse föreslås främst på ytor som idag är hårdgjorda. Bebyggelsen kommer framför allt att utgöras av flerbostadshus längs med båda sidor av Huddingevägen och spårvägen. Byggnadernas höjd är vid den här undersökningen inte helt klarlagd, men kan komma att bli kring åtta våningar, och därmed något högre än befintliga bostadshus. En del bebyggelse planeras inom delar av de högre och gröna partierna längs med Nibblevägen och Aftonvägen vilket i sin tur kan komma att försvaga områdets naturnära karaktär. Om de nya byggnaderna blir högre än befintliga samt att grönområden tas i anspråk kan landskapsbilden förändras. Då de högre partierna i programområdet överstiger 50 meter över havet finns förutsättningar att stöta på formminnen ända från stenåldern. En bedömning av fackman bör därför göras. En arkeologisk utredning behöver utföras om den registrerade fornlämningen (RAÄ 232:1) riskerar att påverkas.

# Exploateringsprocessen

Centrumfunktionerna i Tullinge kombinerat med närheten till den regionala kärnan Flemingsberg gör att centrala Tullinge har förutsättningar att få ett naturligt stadsliv. Botkyrka kommun har därför höga ambitioner vad gäller publika rum och kvaliteter på gator och torg. Utbyggnaden av Förbifart Tullinge är en förutsättning för stadsutvecklingen i centrala Tullinge, vilken i sin tur är viktig för kommunens framtida utveckling och tillväxt. Totalt kommer centrala Tullinge att innehålla cirka 1 600 nyproducerade lägenheter. Bostäderna kommer att upplåtas både som hyresrätter och bostadsrätter, varav cirka 70-75 procent hyresrätter och 25-30 procent bostadsrätter.

## Ansvarsfördelning

Efter att planprogrammet har antagits av kommunfullmäktige har kommunen det övergripande ansvaret för att detaljplanera marken, samt ansvara för utbyggnaden av gator och övriga allmänna ytor. I samband med detaljplanering kontaktas intresserade exploatörer och byggherrar. Kommunen ansvarar för iordningsställande av publika platser såsom torg, parker samt utbyggnad av infrastruktur (vatten och avlopp, fjärrvärme, el och så vidare). Byggnad inom kvartersmark avses ske i enskild regi.

## Principer för marktilldelning

### Kommunal mark

Kommunen kommer tillämpa olika förfaranden för exploateringen av den kommunalt ägda marken. Vid tilldelning av kommunal mark har kommunen tre förfaranden att använda sig av: markanvisningstävling, anbuds förfarande eller direktanvisning. Förfarandet för exploateringen av ett delområde kommer vara en sammanvägning av den aktuella marknaden, val av anvisningsförfarande samt val av upplåtelseform eller former för det för det aktuella delområdet.

### Kvartersmark med byggrätter

Kvartersmark med byggrätter kommer att fördelas via framtida markanvisningsprocesser i enlighet med de tre tidigare nämnda förfarandena. Fördelningen kommer att ske etappvis. En separat genomförandeplan kommer att upprättas för detta.

Kommunen kommer att utgå från de av kommunfullmäktige antagna riktlinjerna för tilldelning av mark. Även privata markägare i området kan i samråd med kommunen utgå från dessa riktlinjer. Innan ett detaljplanearbete

startar bestäms storlek på marktilldelning per byggherre. Kommunens ambition är att tilldela mark till såväl stora som mindre, gärna lokala, aktörer.

## Gestaltning- och kvalitetsprogram

Kommunen och de privata markägarna inom programområdet kan i samband med genomförande-fasen utarbeta ett gestaltning- och kvalitetsprogram där ett antal kriterier formuleras för vad en byggherre måste uppfylla för att få bygga. Detta regleras i avtal och kravspecifikationer som följs upp efter genomförd byggnation.

# Etappvis förtätning

**F**örutsättningarna för att genomföra visionen som beskrivs i planprogrammet skiljer sig åt mellan programmets delområden. Förbifart Tullinge är en utgångspunkt för att kunna utveckla de mest centrala delarna av programområdet. Detta beror på att trafiksäkerheten och risker kopplade till förekomsten av transporter av farligt gods på Huddingevägen. Riskbedömningen påverkas dock av vilka verksamheter som planeras. Bostäder medför exempelvis strängare krav på riskreducerande åtgärder än parker och parkeringsplatser.

Områdets markägoförhållanden är också avgörande eftersom initiativet till att bygga nya bostäder måste komma från markägaren, och kommunens markinnehav i programområdet är begränsat.

I det här avsnittet beskrivs förutsättningarna för att genomföra planprogrammet områdesvis, i form av en tänkbar etappindelning. En möjlig etappindelning redovisas i bilden nedan. Vad gäller ekonomisk genomförbarhet, se avsnitten 5.1 Konsekvenser och 5.2 Exploateringsprocessen.



FIGUR 1. Ovanstående plan visar delområden med olika exploateringsförutsättningar

## Före Förbifart Tullinge:

**ETAPP 1** Platserna är kommunens mark där bostadsbebyggelse kan prövas. Avståndet till Huddingevägen bedöms som tillräckligt stort trots dagens transporter av farligt gods. Ny riskutredning med förslag på eventuella skyddsåtgärder kommer behövas i samband med detaljplanering.

**ETAPP 2** På de här platserna föreslås allmänna parker som kan anläggas oberoende av Förbifart Tullinge. Parken som föreslås intill Nibblevägen förutsätter att kommunen ges möjlighet att förvärva mark som i dagsläget tillhör bostadsrättsföreningen Slätten.

**ETAPP 3** Här föreslås ett parkeringshus för infartsparkering. Platsen ligger i direkt anslutning till Huddingevägen och möjligheten att hantera riskproblematiken med hjälp av byggnadstekniska skyddsåtgärder behöver utredas.

**ETAPP 4** På platsen finns i dagsläget en parkeringsyta och här kan en temporär omgestaltning göras som ett första steg mot att etablera nya funktioner och torgetverksamheter på platsen.

**ETAPP 5** Dessa områden är helt eller delvis privatägd mark där bostadsbebyggelse kan prövas. En riskutredning kommer troligtvis behövas i samband med detaljplaneringen där avståndet till Huddingevägen är minst, för att bedöma eventuellt behov av skyddsåtgärder med hänsyn till transporter av farligt gods. Exploatering i dessa lägen är beroende av initiativ från markägarna.

## Efter Förbifart Tullinge:

**ETAPP 6** Området är kommunens mark där bostadsbebyggelse kan prövas. Bebyggelse i det här läget förutsätter att transporter av farligt gods leds om via Förbifart Tullinge.

**ETAPP 7** All offentlig miljö i anslutning till stationsområdet, inklusive det föreslagna torget och den nya passagen under spårområdet förutsätter att Förbifart Tullinge har färdigställts. Utöver detta krävs dialog och samordning med SLL.

**ETAPP 8** Platserna är helt eller delvis privatägd mark där bostadsbebyggelse kan prövas efter att Förbifart Tullinge har färdigställts. Exploatering i dessa lägen är beroende av initiativ från markägarna.

## Mål och intressekonflikter

Detta avsnitt beskriver vilka mål och intressekonflikter som finns, som har uppstått under projektarbetet, samt kommer att finnas kvar även efter ett genomförande av programförslaget.

### Rimlig förtätning

Målet med programarbetet är att visa vilka värden som ska värnas i ett levande lokalsamhälle som planeras att växa med minst 800 nya bostäder i en blandad stadsbygd. Programförslaget visar hur centrala Tullinge kan förtätas med cirka 1 600 bostäder med tillhörande handel och bostäder utan att stadsdelens identitet och kvalitet förvanskas.

En förtätning av centrala Tullinge med Huddingevägen som stadsgata, nya gator och torg, parkeringshus samt nya sidoplattformar har en total investeringskostnad om cirka 725 mkr. För att täcka denna kostnad krävs dels en framgångsrik exploatering med nya bostäder, och dels att utbyggnad av allmänna anläggningar finansieras via kommunala investeringar. En förtätning av centrala Tullinge där alla kostnader tas via exploateringen skulle innebära att stadsdelen behöver förtätas med mer än 3 600 bostäder, vilket skulle förvanska stadsdelens karaktär.

### Förbifart Tullinge

Hur snabbt centrala Tullinge kan utvecklas är helt beroende av när i tiden Förbifart Tullinge kommer att byggas. Första etappen av förbifarten ner till Riksten är finansierad och klar. Mycket beror på när de kommande etapperna kommer med i Trafikverkets investeringsplanering. I dagsläget finns inte Förbifart Tullinge med investeringsplanen, men kommunen arbetar för att den ska komma med. Denna planering sätter ramen för i vilken takt centrala Tullinge kan utvecklas.

### Många fastighetsägare

I centrala Tullinge finns förutom kommunen ett antal olika fastighetsägare. Detta program visar på en möjlig utveckling och förtätning som bland annat kan skapa bättre förutsättningar för handeln i området. Kommunens och medborgarnas intresse av ett utvecklat Tullinge behöver inte innebära att fastighetsägarna i området gör samma bedömning. Här krävs ett kommunikationsarbete som tydliggör värdet av en förtätning i centrala Tullinge för de lokala fastighetsägarna. Kommunen skapar förutsättningar för denna förtätning, men fastighetsägarna bär ansvaret för genomförandet av den nya bebyggelsen. Kommunen har i egenskap av planmyndighet en samordnande roll i detta sammanhang.

## Fortsatt arbete

Innan planprogrammet antas bör följande utredningar tas fram:

- Trafiksimulering, simuleringen ska visa framtida trafikrörelser och trafikmängder i den föreslagna planeringen.
- Bullerutredning, utredningen ska visa framtida bullervärden som blir en konsekvens av den föreslagna planeringen.
- Dagvattenutredning, utredningen ska visa hur dagvattnet som en blå struktur ska synliggöras i stadsdelen och bidra till att översvämningar undviks vid skyfall.
- Strategisk miljöbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska tas fram eftersom planprogrammet bedömts medföra risk för betydande miljöpåverkan.

**BOTKYRKA  
KOMMUN**

