



2017-02-02

Tid 2017-02-14, kl 18:30

Plats Kommunhuset, Tumba, Plan 2, Rum 3

Ärenden

Justering

- 1 Bergfotsvägen - slutrapport
- 2 Planuppdrag för detaljplan för Hantverket 1
- 3 Samråd av detaljplan för Segersby 2
- 4 Begäran om planbesked avseende Ringblomman 1 - 3 i Tullinge villastad
Senare utskick
- 5 Begäran om planbesked avseende Älgpasset 2 i Skäcklinge
- 6 Begäran om planbesked avseende Tullinge 17-129 i Tullinge villastad
- 7 Begäran om planbesked avseende Fittja 17-30 i Fittja
- 8 Begäran om planbesked avseende Hallunda Torp 77 i Hallunda
- 9 Beslut om omfördelning av investeringsmedel 2017 för att genomföra reinveste-
ringsprojekt Albybron **Senare utskick**

2017-02-02

10 Delegationsbeslut

11 Förvaltningschefen informerar

12- Bygglov

18

19 Aktualisering av detaljplaneprogram för centrala Tullinge

Gabriel Melki
Ordförande

Olov Lindquist
Nämndsekreterare

**19****Aktualisering av detaljplaneprogram för centrala Tullinge (sbf/2017:20)****Förslag till beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden ger förvaltningen i uppdrag att aktualisera gällande detaljplaneprogram för centrala Tullinge från år 2005. Aktualiseringen ska ske i nära dialog med boende och verksamma i Tullinge och inledas med en processinriktad dialog

Sammanfattning

År 2005 godkände kommunstyrelsen detaljplaneprogram för centrala Tullinge. Utvecklingen både i och runt omkring Tullinge står inför en omvandling. Centrumägaren i Tullinge, fastighetsbolaget Balder, samt andra fastighetsägare 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. Även i kommunens översiktsplan planeras för en ökad bebyggelsetäthet i förhållande till programmet. Därför ska nämnden nu se över och aktualisera detaljplaneprogrammet för centrala Tullinge. Aktualiseringen ska ske i nära dialog med boende och verksamma i Tullinge och inledas med en processinriktad dialog.

Ärendet

Mellan 2006 och 2008 uppförde HSB Bostad AB 145 bostädersrätter i kvarteret Östliden. Syftet var även ge plats för ytterligare handel och verksamheter men intressenten drogs sig ur under arbetet med detaljplanen.

Under 2012 – 2014 prövades frågan kring att genomföra ett så kallat idéhus i Tullinge centrum i syfte att bland annat ge plats åt ett bibliotek i stadsdelen.

2017-02-14

Dnr sbf/2017:20

I november 2015 ställde sig nämnden positiv HSB Bostad AB ansökan om planbesked för nybyggnad av 350 bostäder på fastigheterna Banslätt 1, 2, 4 samt Tullinge 21:484.

Nämnden beslutade vid sitt sammanträde i april 2016 att ge ett positivt planbesked till AB Botkyrkabyggen om planbesked för att uppföra 150 till 200 bostäder invid Banslättskolan på fastigheten Tullinge 21:443.

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2017-01-24, utgör underlag för beslutet.

Ekonomi

Efter jämförelse med likvärdiga översiktliga planeringsprojekt bedöms att externa kostnader beräknas till 2 200 000 kr, fördelat på åren 2017 och 2018.



2017-01-24

Dnr sbf/2017:20

Referens

Per-Anders Framgård

Mottagare

Samhällsbyggnadsnämnden

Aktualisering av detaljplaneprogram för centrala Tullinge

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden ger förvaltningen i uppdrag att aktualisera gällande detaljplaneprogram för centrala Tullinge från år 2005. Aktualiseringen ska ske i nära dialog med boende och verksamma i Tullinge och inledas med en processinriktad dialog

Sammanfattning

År 2005 godkände kommunstyrelsen detaljplaneprogram för centrala Tullinge. Det har gått mer än tio år och utvecklingen både i och runt omkring Tullinge trycker på. Ett exempel är utvecklingen i Flemingsberg som nu står inför en total omvandling. Centrumägaren i Tullinge, fastighetsbolaget Balder, samt andra fastighetsägare har på olika sätt aviserat att de vill se en utveckling av centrala Tullinge. 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 bebyggelse i förhållande till programmet. Därför behöver nu förvaltningen se över och aktualisera detaljplaneprogrammet för centrala Tullinge. Aktualiseringen ska ske i nära dialog med boende och verksamma i Tullinge och inledas med en processinriktad dialog.

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 infrastruktursatsningar 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 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 stads-

2017-01-24

Dnr sbf/2017:20

delens identitet och kvaliteter. För de centrala delarna av Tullinge har kommunen avsikten att skapa en tätare stadsbyggd:

- Kommunen vill förlägga länsvägen (väg 226) längre söderut – Förbifart Tullinge. Därmed kommer trafiken genom centrala Tullinge att minska kraftigt. 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. Vi behöver både förbättrad lokal kollektivtrafik, bättre förutsättningar för cykeltrafik och vi behöver hitta effektivare parkeringslösningar som till exempel parkeringshus
- För centrala Tullinge finns ett detaljplaneprogram från 2005. I denna översiktsplan planeras för en ökad bebyggelse i förhållande till programmet.

Detta har hänt efter att programmet godkändes

Mellan 2006 och 2008 uppförde HSB Bostad AB 145 bostädersrätter i kvarteret Östliden. Syfte var även ge plats för ytterligare handel och verksamheter men intressenten drogs sig ur under arbetet med detaljplanen.

Under 2012 – 2014 prövades frågan kring att genomföra ett så kallat Idéhus i Tullinge centrum i syfte att bland annat ge plats åt ett bibliotek i stadsdelen.

I november 2015 ställde sig nämnden positiv HSB Bostad AB ansökan om planbesked för nybyggnad av 350 bostäder på fastigheterna Banslätt 1, 2, 4 samt Tullinge 21:484.

Nämnden beslutade vid sitt sammanträde i april 2016 att ge ett positivt planbesked till AB Botkyrkabyggen om planbesked för att uppföra 150 till 200 bostäder invid Banslättskolan på fastigheten Tullinge 21:443.

Den 8 december 2015 gav samhällsbyggnadsnämnden förvaltningen i uppdrag att initialt göra en förstudie avseende kommande projekt i centrala Tullinge. Förvaltningen föreslår att detta uppdrag ingår i aktualiseringen av detaljplaneprogrammet och att förstudien avslutas.

2017-01-24

Dnr sbf/2017:20

Behov av aktualisering av gällande detaljplaneprogram

Intresset av en stadsutveckling

I översiktsplanen anges en inriktning som går längre än vad som anges i programmet. Centrala Tullinge ska utformas som en attraktiv stadsbyggd med en blandning av bostäder, handel och service. Samtidigt med detta har fastighetsägare i området annonserat att de vill få igång en utveckling av området. Som ovan beskrivets har ett antal planbesked lämnats in för beslut i samhällsbyggnadsnämnden andra konkreta projektförfrågningar kommit till förvaltningen. Detta visar det finns ett tydligt intresse att få igång en utveckling av denna del av kommunen.

Väg 226 genom Tullinge

Under året har Trafikverket genomfört en åtgärdsvalsstudie för väg 226 som passerar genom Tullinge. Studien handlar om vilken standar som vägen ska ha i framtid. Kommunen har deltagit i denna studie. Hur staten väljer att lösa väg 226 genom Tullinge har stor betydelse för stadsdels utveckling. Vilket också har framförts i många sammanhang.

Medborgarnas Tullinge – dialogens betydelse

Tullinge är en stadsdel med ett starkt föreningsliv och i stadsdelen bor det en hel del medborgare som är mycket läs och skrivkunniga medborgare. Över tiden har det pågått en hel del debatter och synpunkter om vad Tullinge ska vara, några i raden är viljan att bilda egen kommun samt opinionen mot ett Idéhus i Tullinge centrum. Det finns en hel del medborgare som har ganska bestämda uppfattningar om vad Tullinge är och ska vara.

Det är av betydelse att uppdraget inleds med ett dialogarbete där olika grupper i stadsdelen får möjlighet att komma till tals. Att ta in medborgarnas kunskaper tidigt i arbetet kan bidra till att skapa tillit och acceptans för de förslag som kommer att utarbetas i planprogrammet. Det drygt 4 700 personer i centrala Tullinge. För att skapa förankring som har en förankrad acceptans behöver cirka 500-1000 Tullingebor ges möjlighet att till ett deltagande i någon form. Det är viktigt att representationen blir så bland som möjligt, både vad gäller ålder och kön.

Tidplan

I detta projekt bedömer vi att projekt kommer att pågå under två års tid med start våren 2017 och att vi siktar på ett godkänt detaljplaneprogram under våren 2018.

Organisation

Avsikten är att arbetet i huvudsak ska genomföras med kommunens egna resurser, från samhällsbyggnadsförvaltningen. Det kommer också att behövas

2017-01-24

Dnr sbf/2017:20

externa resurser i form av expertis till exempel vid trafikstudier stöd vid eventuell 3D-modellering eller medborgardialog.

Kommunikation

En viktig del av programarbetet är de kommunikationsinsatser som, görs både före, under och efter programarbetet. Förvaltningen bedömer det som viktigt att vi får transparent process där medborgarna via webb eller andra kanaler ges möjlighet att följa projektet. Det bör till exempel finnas en särskild hemsida med aktuellt material under hela processen.

Projektbudget

Efter jämförelse med likvärdiga översiktliga planeringsprojekt bedömer vi att externa kostnader ligger på 2 200 tkr, fördelat på åren 2017 och 2018 (2 år). Kostnader för att ta fram ett förslag till detaljplaneprogram för centrala Tullinge kan fördelas mellan åren på följande sätt:

2017:	1 450 tkr
2018:	750 tkr

Summa: 2 200 tkr

Förvaltningens bedömning

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår att samhällsbyggnadsnämnden ger förvaltningen i uppdrag att ta fram ett detaljplaneprogram för centrala Tullinge med den organisation och budget som beskrivs i denna tjänsteskrivelse.

Samhällsbyggnadsförvaltningens arbete med att ta fram ett detaljplaneprogram kommer att utgå från nämndens direktiv samt utgångspunkter som kommunen angivet i gällande översiktsplan.

Inga-Lill Segnestam
Samhällsbyggnadschef

Charlotte Rickardsson
Planchef

Bilagor

Gällande detaljplaneprogram från år 2005 samt kommunstyrelsen beslut att godkänna programmet.

2017-01-24

Dnr sbf/2017:20

Expedieras till
Text

**§ 189****Centrala Tullinge – detaljplaneprogram och planuppdrag**

Kommunledningsförvaltningen har med en tjänsteskrivelse 2005-09-12 överlämnat ett förslag till detaljplaneprogram för centrala Tullinge. Förslaget har utarbetats av tekniska förvaltningen.

Programförslaget innebär en förtätning av stadsmiljön. Det visar på vilka utvecklings- och utbyggnadsmöjligheter som finns i centrala Tullinge, såväl före som efter utbyggnaden av Förbifart Tullinge. Dessutom redovisas tre alternativ till framtida vägsträckningar genom centrum.

Kommunledningsförvaltningen föreslår att detaljplanearbete inleds för området Östliden i syfte att tillskapa bostäder, handel samt parkering. Som nästa steg föreslås att detaljplaner för bostäder tas fram för Trädgårdsmästeritomten och Nibblevägen.

Programförslaget har varit ute på samråd under tiden 15 februari till 19 april 2005. Tekniska förvaltningen har i en samrådsredogörelse 2005-09-08 redogjort för de synpunkter som kommit in.

Planerings- och näringslivsberedningen har behandlat ärendet 2005-09-21.

Ordförandeförslag

Kommunstyrelsen beslutar

att fastställa förslaget till detaljplaneprogram för Centrala Tullinge.

att uppdra åt byggnadsnämnden att upprätta ett förslag till detaljplan för Östliden i centrala Tullinge

att uppdra åt kommunledningsförvaltningen att upprätta ett förslag till exploateringsavtal med exploatören för Östliden.

Yrkanden

Birgit Hellgren och Lars Johansson, båda (fp), framställer ett skriftligt avslagsyrkande, bilaga 141.

Esabelle Reshdouni (mp) framställer ett skriftligt yrkande om planeringens inriktning, bilaga 142.

Sign

Beslutsexpediering

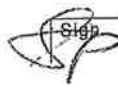
Peter Nyberg (s) yrkar bifall till ordförandeförslaget.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar enligt ordförandeförslaget.

De som framställt skriftliga yrkanden reserverar sig mot beslutet till förmån för sina respektive yrkanden.

Rose-Marie Holmgren och Folke Olson, båda (v), avger ett särskilt yttrande, bilaga 143.

 Peter Nyberg



DETALJPLANPROGRAM CENTRALA TULLINGE
SAMRÅDSHANDLING





DETALJPLANEPROGRAM CENTRALA TULLINGE

Syfte

Syftet med ett detaljplaneprogram är att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede ska breddas med de berördas erfarenheter och synpunkter. De berörda ska ges möjlighet till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är låsta.

Bakgrund

Den 1 mars 2004 gav Kommunstyrelsen i Botkyrka kommunledningsförvaltningen i uppdrag att genomföra ett detaljplaneprogram för centrala Tullinge. Syftet med detaljplaneprogrammet är att undersöka möjligheterna för en tillkommande bebyggelse i centrala Tullinge samt att utreda möjligheterna för etablering av externhandel i området.

Programmet belyser följande punkter

- Möjlig markanvändning
- Konsekvenser av Förbifart Tullinge och Riksten
- Utformning av allmänna ytor
- Utvecklingsmöjligheter för handel
- Kommunikationer
- Miljöbedömning
- Mål och intressekonflikter

Upplysningar

Programsamrådet pågår mellan 2005-02-15 t o m 2005-04-19. Formellt samrådsmöte samt övrig information kommer i en separat kallelse.

Detaljplaneprogrammet visas under samrådstiden på Kommunhuset i Tumba, Munkhättevägen 45. Detaljplaneprogrammet visas även på Medborgarkontoret i Tullinge centrum, Nyängsvägen 3.

Skriftliga synpunkter på programmet kan framföras senast den 2005-04-11 till:

Botkyrka kommun
Tekniska förvaltningen
147 85 Tumba

eller via epost till:
tekniska@botkyrka.se

Upplysningar och information om programförslaget lämnas av:

- Stadsarkitekt Per-Anders Framgård, tel 08-530 615 40
e-postadress: per-anders.framgard@botkyrka.se
- Exploateringschef Hans-Olov Möller, tel 08-530 613 44
e-postadress: hans-olov.moller@botkyrka.se



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning	4
Gällande planer och tidigare ställningstaganden	6
Beskrivning av förslaget	
Stadsbyggnadsvision	9
Förslag till program för centrala Tullinge	11
Förändringsmöjligheter	12
Trafik	14
Exempel på omgestaltade trafikmiljöer	16
Förslag från fastighetsägare	18
Idéskisser	20
Marknadsanalys	21
Miljökonsekvenser	22
Nulägesbeskrivning	
Problem och möjligheter	25
Rörelseanalys	26
Baksidor och outnyttjad mark	27
Landskapsanalys	28
Trafik	30
Tullinges historia	34
Det fortsatta arbetet	
Genomförande och etappindelning	37
Markägoförhållanden	38
Mål och intressekonflikter	39
Förslag till fortsatt arbete	40
Projektorganisation	41
Litteratur och referenser	41



Flygfoto över centrala Tullinge.



INLEDNING



Tullinge pendeltågsstation.

Sammanfattning av programmet

Programförslaget innebär en förtätning av stadsmiljön. Bebyggelsen får en högre exploateringsnivå än vad som är vanligt i dessa områden. Bebyggelsens täthet motiveras av en allt större efterfrågan på bostäder, möjlighet till en högre servicenivå samt goda kollektivtrafikförbindelser till centrala Stockholm.

Förslaget belyser vilka utvecklings- och utbyggnadsmöjligheter som finns i centrala Tullinge både före och efter ett genomförande av *Förbifart Tullinge*. Programmet visar att det går att tillskapa byggrätter för fler bostäder, vilket i sin tur kan ge underlag till att en omsorgsfull utformning av gator och torg kan genomföras. Programmet visar även på alternativa trafiklösningar för centrala Tullinge. Vid ett genomförande av förbifarten kommer genomfarts- trafikerna att minska i centrala Tullinge, vilket eventuellt också kan innebära att underlaget för handel förändras. Kommunens ambition är att Tullinge centrum även i framtiden ska vara ett uppskattat närcentrum.

Detta program är framtaget med avsikt att få till stånd en diskussion om hur centrala Tullinge ska utformas och gestaltas i framtiden.

Sammanfattning av förstudien

En förstudie till program genomfördes av Tekniska Förvaltningen under januari- februari 2004. Syftet med förstudien var att formulera frågeställningarna inför kommande programarbete. Förstudien pekar på vikten av att utreda utbyggnadsmöjligheter och förbättringsalternativ både innan och efter ett genomförande av Förbifart Tullinge.

Utbyggnaden av centrala Tullinge har skett genom att bit fogats till bit utan någon samlad utformningsidé. För att ge ett underlag för bedömning av hur de olika kortsiktiga utbyggnadsprojekten påverkar framtida utvecklingsmöjligheter bör ett program för utveckling av Tullinge centrum utarbetas. Programmet ska ha som utgångspunkt att beskriva möjlig markanvändning när förbifarten är byggd. Med detta som grund kan olika tillkommande behov tillgodoses utan att den långsiktiga utvecklingen försvåras.

Programmet kommer också att behandla de möjligheter som finns innan förbifarten byggts och kan också utgöra program för kommande detaljplanearbete. Planområdet berörs indirekt av utbyggnaden av Friluftsstaden Riksten samt ny dragning av Huddingevägen. Dessa samband belyses i programmet.



Programområdet

Programområdet omfattar de centrala delarna av Tullinge mellan Flottiljvägen och Flaggplan.



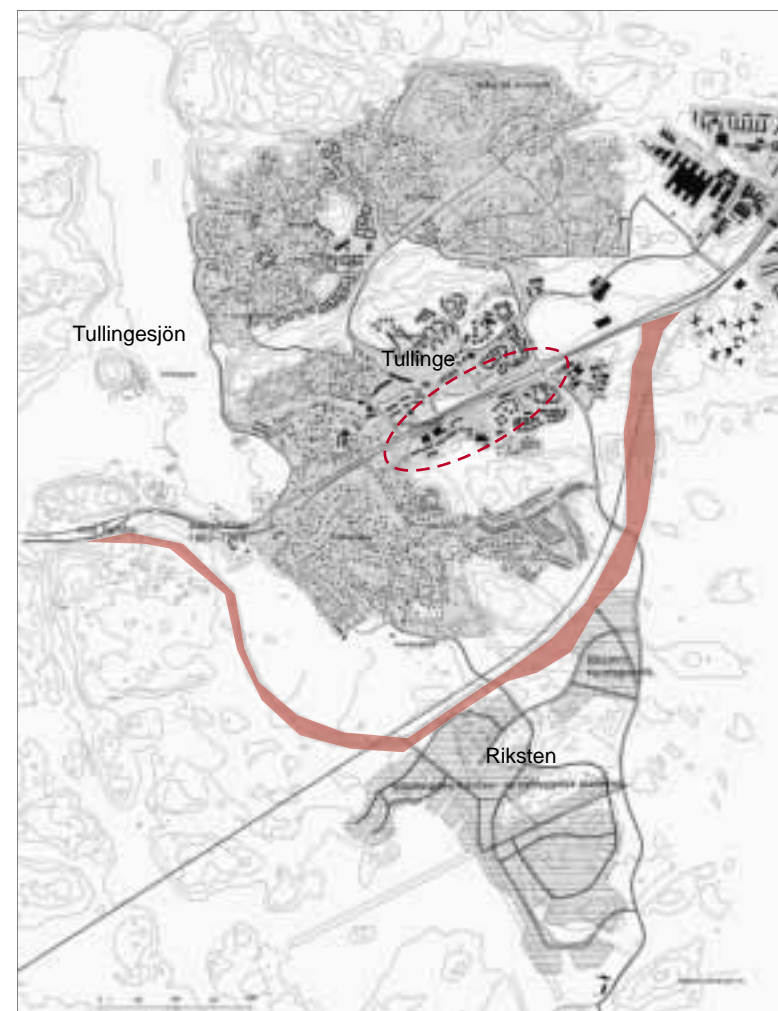
Ortofoto över Tullinge med programområdet.



Centrum med butiker idag.



Bussterminalen i Tullinge.



Programområdet och planerad sträckning för förbifarten.



GÄLLANDE PLANER OCH TIDIGARE STÄLLNINGTAGANDEN

Översiktsplan Botkyrka Kommun

Botkyrkas senaste översiktsplan antogs 2002 och pekar ut Riksten som det stora förändringsområdet i Botkyrka. Centrala Tullinge är utpekad som "utvecklingsområde" med beskrivningen:

"Kommunens avsikt är att påbörja planläggning av området när bindande beslut finns om en flyttning av Huddingevägen till en ny sträckning söder om Tullinge. Inriktningen bör vara att skapa en attraktiv stadsmiljö med väl utformade offentliga platser och bebyggelse. Plats för infartsparkering ska reserveras i området."

Gällande detaljplan

För centrala Tullinge finns 15 stycken gällande detaljplaner. I de flesta av detaljplanerna är den huvudsakliga användningen bostäder. Detaljplanerna har en åldersvariation på nästan ett sekel. Den tidigaste detaljplanen är från 1912 och är en gammal stadsplan för Tullinge Lanthem. Den senaste detaljplanen är från 2002 och behandlar bostadsanvändning i del av Kv. Norrhagen.

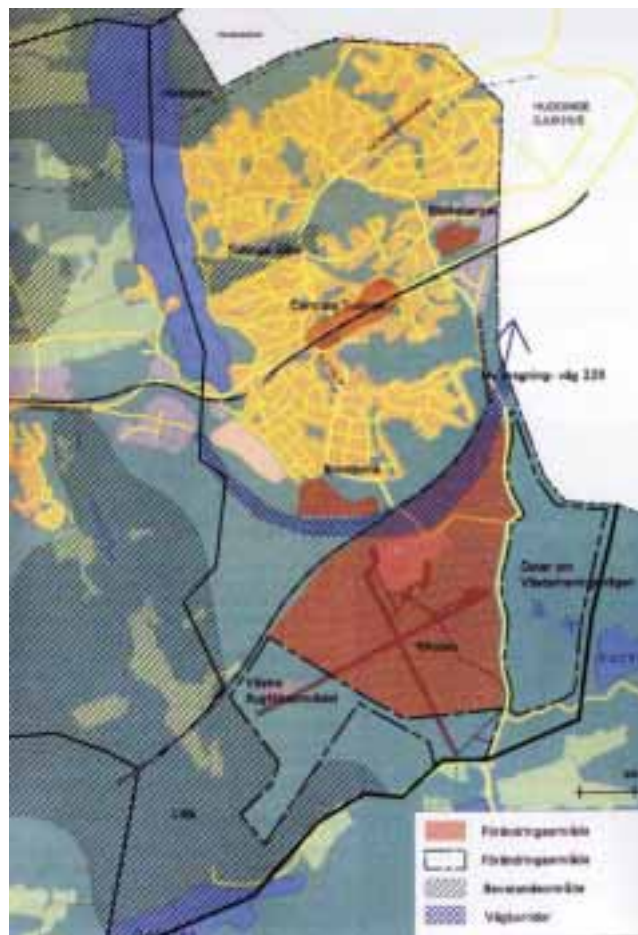
Om projektet Friluftsstaden Riksten

Friluftsstaden Riksten planeras att byggas ut över en längre period på ca 15 år. I maj 2003 antog fullmäktige i Botkyrka ett program för Friluftsstaden Riksten. En förutsättning för utbyggnad av hela Friluftsstaden Riksten är att *Förbifart Tullinge* byggs, vilket innebär att Huddingevägen dras i en ny sträckning söder om orten istället för genom orten. Utbyggnaden av Friluftsstaden Riksten och nya sträckningen av Huddingevägen kommer att påverka centrala Tullinge på olika sätt. Byggbolaget PEAB har köpt marken som tidigare ägdes av det statliga bolaget Vasallen.

Före förbifartens genomförande

Cirka 500 bostäder beräknas kunna byggas ut i Riksten innan *Förbifart Tullinge* byggs. Planering och finansiering av infrastrukturprojekt är komplexa processer som är beroende av att både privata och

offentliga parter och initiativ deltar i processen. *Förbifart Tullinge* finns med i länsplanen för infrastruktursatsningar i Stockholms län fram till 2015. Botkyrka kommun arbetar med målsättningen att en byggstart kan ske 2007.



Översiktsplan Botkyrka, Tullinge.

Trafikmässiga förändringar i samband med genomförandet av Förbifart Tullinge

Biltrafiken kommer att fram till att förbifarten tas i drift att belasta det lokala vägnätet och styras till i första hand Västerhaningevägen för att inte öka belastningen på Flottiljvägen. Detta kommer istället att medföra ökad belastning på Flaggplan, vilket innebär att förbättringar på Västerhaningevägen krävs. Under perioden beräknas också genomfartstrafiken att i måttlig takt att öka genom centrala Tullinge. Vägverket bedömer att kapacitetstaket är nått inom ett fåtal år på Huddingevägen mellan Flaggplan och korsningen Bernströmsvägen.

Buss trafikerar redan idag Riksten och kommer att ges ökad turthet när området byggs ut. När förbifarten byggs planeras en busslinje med sträckningen Tumba-Riksten-Flemingsberg och en kompletterande lokalbuss som passerar Tullinge centrum. Innan förbifarten byggs blir lokalbussen den enda busslinjen. Till en början förlängs befintlig busslinje in på flottiljområdet. Riksten kommer att vara beroende av service och kommunikationer i centrala Tullinge. Detta, tillsammans med trängselavgifter, leder till att behoven av infartsparkering kommer att öka.

Gång- och cykeltrafik

I arbetet med planerna för Riksten har kommunen och PEAB aktivt arbetat med gång- och cykelvägar mellan viktiga målpunkter i området. Eftersom avstånden bitvis är stora är det av största vikt att gång- och cykelvägar blir gena och upplevs som trygga. Detta är av stor vikt hela utbyggnadstiden.

Infartsparkering

Bilpendlarnas val är svårt att förutsäga. Förbifarten är utformad så att restiden med bil kommer att vara lite kortare till Flemingsberg än till Tullinge centrum. Dessutom har Flemingsberg idag bättre tillgång till parkeringsplatser än Tullinge. Infartsparkering ska dock finnas i Tullinge i enlighet med översiktsplanens intentioner.

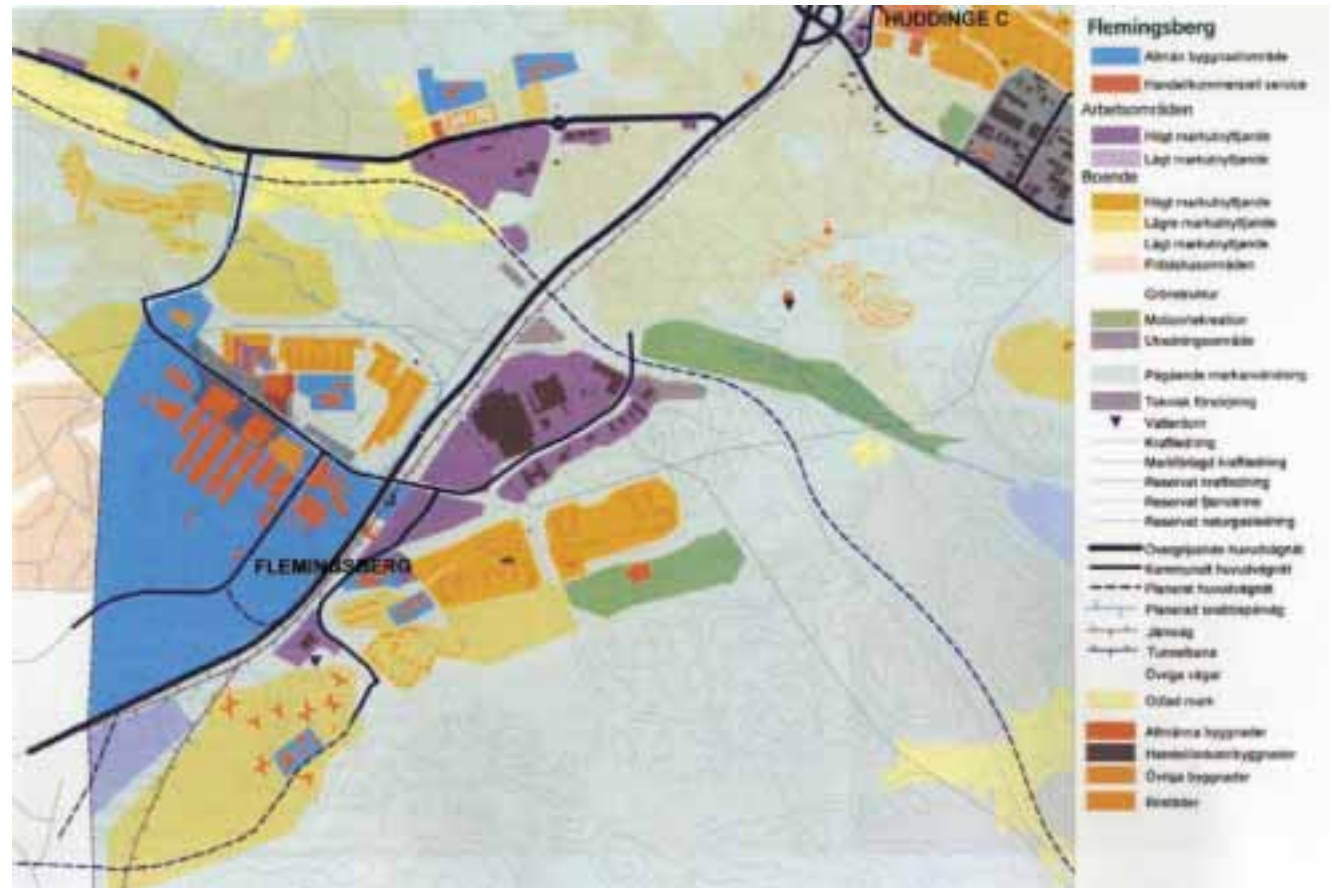


Detaljhandel och offentlig service

Rapporten *Tullinge centrum år 2014, handelsutredning* (Nordplan AB) för visar att det saknas underlag för en större livsmedelsbutik i Riksten. Om underlag finns kommer handel att etableras i en senare utbyggnadsetapp. Rikstensborna blir därmed beroende av det handelsutbud som finns i närområdet. Programmet för Riksten anger att det är möjligt att etablera stormarknad i anslutning till verksamhetsområdet i Riksten. Om nya butiker etableras vid Riksten eller i anslutning till förbifarten (t ex vid nuvarande Hantverksbyn) finns en risk att handeln i Tullinge centrum kommer att påverkas negativt. Riksten kommer att vara beroende av Tullinge och Tumba centra för offentlig service eftersom befolkningen kommer att tillhöra Botkyrka kommun.

Översiktsplan för Huddinge kommun och utvecklingen i Flemingsberg

Huddinge kommuns aktuella detaljplan antogs av Kommunfullmäktige 17 dec 2001. Översiktsplanen anger att Flemingsberg är ett "särskilt utbyggnadsområde" tillsammans med Kungens Kurva/Vårby Gård och Länna. Stora aktörer i området är landstinget, Södertörns Högskola samt Novum Forskningspark. I Flemingsberg bor cirka 12 000 personer. Området har större andel ung befolkning än Huddinge kommun i genomsnitt. Stora trafikförändringar planeras i området, varav genomförandet av Södertörnsleden samt dragning av ny spårväg mellan Flemingsberg och Kungens Kurva är de mest aktuella. Spårväg kan i framtiden trafikera Botkyrka genom Tullinge och Riksten (se vidare under *Spårbunden trafik år 2010-2015* sid 32). Huddinge kommun pekar även på behovet av förbättring av den yttre miljön i Flemingsberg. Hälsovägen utgör en onödigt stor barriär i området och bebyggelsen har svag koppling till omgivande grönområden. Huddinge kommun genomförde under våren 2004 en samråd kring framtida handelsetableringar i Flemingsberg. Studien pekade ut tre olika alternativa lägen för han-



Översiktsplan för Huddinge, Flemingsberg.

deln: i befintligt centrum, i korsningen Hälsovägen/Alfred Nobels Allé samt i Flemingsbergsdalen. Huddinge kommun har ännu inte utvärderat alternativen och därmed inte gjort något ställningstagande kring den framtida handelsetableringen. Närmast förestående

större nybyggnation i Flemingsberg är nya lokaler för tingsrätten som kommer att lokaliseras invid befintligt häkte.



Ett genomförande av förbifart Tullinge innebär att trafiksituationen blir lugnare i centrala Tullinge och Huddingevägen kan omgestaltas.



Mer bostäder i centrala Tullinge!



BESKRIVNING AV FÖRSLAGET



Fler parkeringsplatser!

Om ett år införs test med trängselavgifter i Stockholm. Detta innebär att fler blir beroende av infartsparkering vid kollektivtrafiknoder.



Gestaltade gemensamma rum!

Tullinge centrum är en trevligt centrum att besöka och handla i. Däremot är busshållplatserna, parkeringsytorna och gångtunnlarna slitna. I framtiden ska centrala Tullinge bjuda en angenäm vistelse i hela området.



STADSBYGGNADSVISION

Inledning

Botkyrka kommun omfattas av en rad olika typer av samhällsbildningar. Vid Mälaren i norr finns den utpräglade tunnelbanestaden som kom till under en mycket kort tid i början av 1970-talet. Centralt i kommunen finns brukssamhället Tumba samt villastaden Tullinge. I de södra delarna finns en utpräglad landsbygd som gränsar mot Östersjöns vatten.

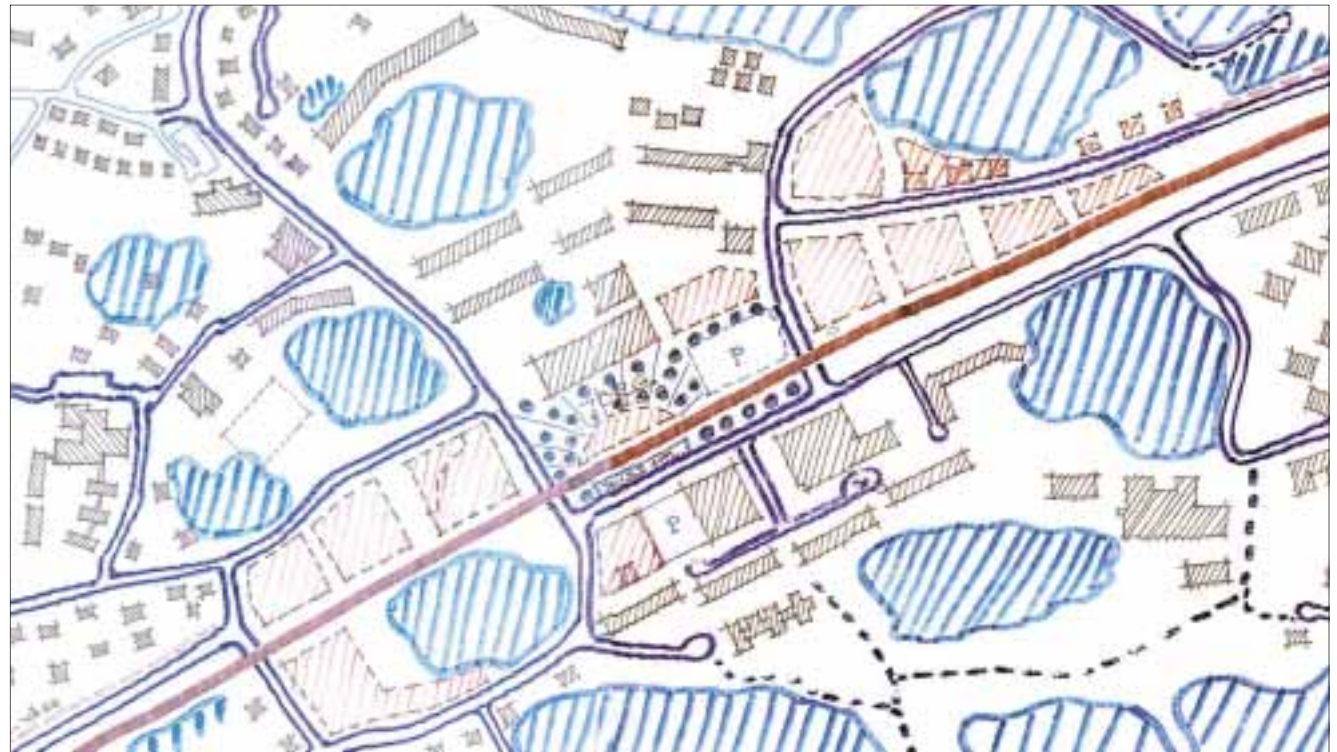
Tullinge, som till stora delar har karaktär av villastad, har genomgått en successiv omvandling från sommarstugeområde till ett väl etablerat villaområde med en centrumbebyggelse. Under en mycket kort tid på 90-talet har andelen villor ökat kraftigt i hela Tullinge. Samtidigt som det har blivit fler invånare i Tullinge har också behovet av en omvandling av centrum ökat.

Framtiden

Tullinge centrum präglas av stora avstånd mellan bebyggelsen. Väg 226 samt järnvägen utgör en kraftig barriär som delar centrum i två halvor. Trafiken har ingen anledning att stanna upp i centrum eftersom vägen är utformad som en raksträcka. Upplevelsen av att åka till ett centrum uteblir då Tullinge saknar en god och genomtänkt stadsbild.

Hur kan Tullinge utvecklas i framtiden? När det gamla flottiljorådet omvandlas till bostadsområdet Riksten och en förbifart som leder trafiken runt Tullinge genomförs är det angeläget att skapa en idé av hur de centrala delarna av Tullinge med sina centrumfunktioner kan gestaltas.

I området finns tomma markytor som kan utvecklas. I ett tidigt skede av programprocessen upprättades en visionsskiss som visar vilka möjligheter som finns att utnyttja dessa markområden. Skissen visar på möjligheter att knyta ihop centrumbebyggelsen som på grund av väg och järnväg är delat. Området kan dessutom förtätas.



Tidig idéskiss till omgestaltning av centrala Tullinge.

Det är angeläget att centrum får en gestaltning som framhåller dess karaktär av lokalt centrum för Tullinge och dess invånare. För att uppnå detta förslås följande åtgärder:

Hinder och barriärer

Väg 226 och järnvägen utgör en kraftig barriär som delar centrum i två delar. För att minska barriären kan en generöst tilltagen genomgång/torgyta under järnvägen byggas. Passagen binder då samman centrum med södra sidans offentliga bebyggelse. Passagen

kan också utgöra nytt läge för uppgång till Tullinge pendeltågsstation.

Gatunät

Gatunätet omformas så att det blir trögt att ta sig genom centrat. Syftet är att trafiken ska röra sig genom centrum i en hastighet som är anpassad efter fotgängarna som rör sig i centrum. Karaktären ska vara en stadsgata med möjlighet till kantstensparkering.



Bebyggelse

Bebyggelsen i och vid centrum ska utformas så att den tydligt får karaktär av kvartersbebyggelse i fyra till fem våningar. Syftet med en högre exploatering är skapa en tydligt centrum av en mer stadsmässig karaktär än vad som idag finns i området. Visionen är att Tullinge ska omvandlas från att vara ett utpräglat förortscentrum som man passerar igenom till att vara en stadsdel som har en stadsmässig prägel som man åker till och rör sig i. Förebilden är den urbana småstaden med en tätare bebyggelse i de centrala delarna.

Visionen del för del

För att visionen ska bli hanterlig och inte för allmänt hållen har en indelning gjorts. För varje del beskrivs nedan möjliga förändringar. Hur och i vilken omfattning centrum ska kunna förändras är beroende av när förbifarten av Tullinge färdigställs. Områdena kring centrums norra och södra sida är helt beroende av att förbifarten är färdigställd. Trädgårdsmästeritomten och områdena kring och ovanför Östliden kan förändras innan förbifarten är färdigställd.

1. Parkeringen väster om centrum, Solliden

Denna del kan bebyggas med tre stycken tydliga kvarter och byggnaderna får en höjd på fyra till fem våningar. Kvarteren kan få ett u-format utseende med en tyst/ bullerfri sida som vänder sig mot norr. Mot gatan i söder utformas kvarteren för att få möjlighet till solljus. Alternativt kan kvarteren utformas med lamellhus, dvs av fristående parallella huskroppar. En viktig aspekt som styr bebyggelsens utformning är hur bullret från järnvägen ska reduceras.

2. "Trädgårdsmästeritomten"

Tomten är idag obebyggd pga markens dåliga grundläggningsförhållanden samt att den är bullerstörd från järnvägen. På tomten föreslås en kvartersbebyggelse i tre till fyra våningar. Avsikten är att byggnaderna ska bilda ett slutet kvarter mot järnvägen och att områ-



Orienteringskarta till visionsdelarna.

det närmast järnvägen ska användas till parkering. Bebyggelsen ska ha en karaktär och skala som skapar en fungerande övergång från intilliggande villakvarter till en mer sammanhållen bebyggelse.

3. Området kring centrum

Ett av Tullinge centrums kvaliteter är gågatan som går utmed centrums norra sida. Många besökare rör sig längs denna torggata, där ett antal olika butiker vänder sig ut mot. Syftet är att stärka detta gatustråk med ett avslutande torg. Kring detta torg kan bostäder uppföras i tre till fem våningar. För att knyta ihop centrums båda delar föreslås torget fortsätta under järnvägen som en bred passage och järnvägen utformas därmed som en bro över torget. Genom denna passage får även pendeltågsstationen en ny entré. Mellan

centrumbebyggelsen och järnvägen utformas vägen på ett sådant sätt att trafiken i lågt tempo passerar centrum

I centrumets norra delar mot Nibblevägen kan det ske mindre förtätningar i befintlig bebyggelse som även syftar till att stärka gaturummet.

4. Östliden (Tullinge 19:442)

Tomtens markägare HSB vill undersöka möjligheterna att placera en handelsverksamhet av ett slag som kan vara ett komplement till verksamheterna i centrum. Här kan även bostäder prövas på tomten. Området bör utformas som ett avslut på den tätare centrumbebyggelsen samtidigt som den på ett bra sätt ska möta den för Tullinge karaktäristiska villabebyggelsen.



FÖRSLAG TILL PROGRAM CENTRALA TULLINGE

5. Området ovanför Östliden

Mellan Nyängsvägen och Fagerlidsvägen samt på båda sidor om Fagerlidsvägen kan flerbostadshus av mer friliggande karaktär prövas. Syftet med bebyggelse är att tillskapa flerbostadshus som anknyter till områdets karaktär av friliggande villor. Skalan på bebyggelsen bör kunna variera mellan tre till fem våningar och en anpassning bör ske till omgivande topografi.

6. Kvarteret Banslätt

Kvarteret Banslätt ligger väster om fd Samhallhuset och består av ett större parkeringsdäck i två plan samt ytor för parkering, cykeluppställning samt mindre grönytor som inte är sammanhängande. Sammantaget är området mycket storskaligt samtidigt som det är uppdelat i olika funktioner. Detta gör att området känns splittat och ostrukturerat. Syftet är att förtäta bebyggelsen i området och ge det en mer stadsmässig karaktär. Det befintliga parkeringsdäcket föreslås byggas på med ett flerbostadshus i en skala som är anpassad till omgivande bebyggelse. Tillsammans med fd Samhallhuset skapas en inramning av det parkrum som har sin början i den passage som leder till det föreslagna torget i centrumdelen. På den yta som idag används för uppställning av cyklar, sopcontainers mm kan ytterligare ett flerbostadshus prövas som anknyter gestaltningsmässigt till området. Som en effekt av den nytillkommande bebyggelsen kan gaturummet stärkas så dess skala och karaktär får en mera urban prägel.

Sammanfattning

Syftet med programmet är att ange en inriktning för hur Tullinge kan utvecklas och förändras utan att för den skull ange färdiga lösningar för de lokala delarna inom området. Omvandlingen av centrum ska kunna göras stegvis och i en takt som kan anses rimlig. Precis som i småstadens centrum ska förändringen ske genom att kvarter läggs till kvarter och byggnader till byggnader som årsringarna i ett träd.

Programförslaget innebär en förtätning av stadsmiljö. Bebyggelsen får en högre exploateringsnivå än vad som är vanligt i dessa områden och med inslag av små gröna ytor. Bebyggelsens täthet motiveras av stor efterfrågan på bostäder, möjlighet till en högre service-nivå samt goda kollektivtrafikförbindelser till centrala Stockholm.

Programmet innebär att cirka 700 nya bostäder med lokaler kan byggas i området inom en tioårsperiod. Detta innebär att antalet boende i de centrala delarna ökar från 3000 invånare till cirka 4500 invånare.

Ny bebyggelse koncentreras till de ytor i centrum som idag är obebyggda. Avsikten är att åstadkomma en blandad bebyggelse med något större täthet än vad som är fallet idag.

För att få en levande stads- och gatumiljö ska stor omsorg läggas på utformningen av gatumiljön i området. Med en större andel av bostäder i och kring centrum kan en tryggare miljö erhållas. Detta kan uppnås bl a genom en påbyggnad av centrumhuset med mindre lägenheter och att nya flerbostadshus uppförs kring ett nytt torg intill. En blandning av bostäder och arbetsplatser gör att det blir en säkrare och tryggare miljö eftersom området befolkas dygnet runt. I bostadsbebyggelsen kan möjligheten till en viss andel lokaler för verksamheter prövas. Detta bör i första hand ske i bottenvåningarna runt ett föreslaget centrumtorg. Bebyggelsen föreslås vara en blandning av bostadsrätter och hyresrätter.

Väg 226 som idag är en genomfartsgata byggs om till en stadsgata med trafiklösningar anpassade efter gångtrafikanterna. Stadsgatan byggs som en esplanad där befintliga träd tas tillvara så att de kan utgöra ett grönt inslag i området. En förutsättning att bygga om vägen till stadsgata är att förbifarten kring Tullinge är genomförd.

Övriga gator i området upprustas så att gångbanor och kantstensparkering är möjligt i lämpliga lägen.

En ny koppling mellan centrumets båda delar föreslås genom att järnvägen som idag tillsammans med väg 226 utgör en kraftig barriär som delar centrum byggs om och förses med en ny passage. I denna passage föreslås att en ny uppgång till pendeltågsstationen uppförs.

Centrumområdet ges genom förslaget möjlighet att omvandlas från att vara en stadsdel som många i hög hastighet passerar igenom till att utgöra ett attraktivt centrum för både Tullinge och Riksten.

Alternativa lösningar

Programförslaget redovisar möjligheter flera alternativa lösningar till den nya bebyggelseutformningen. Avsikten är att under samrådtiden få till stånd en diskussion om hur centrala Tullinge ska utformas och förtätas.

På följande sidor redovisas förslaget i sin helhet samt vad som är möjligt att göra före respektive efter förbifartens utbyggnad.



FÖRÄNDRINGSMÖJLIGHETER

Före förbifartens genomförande



Centrumområdet före förbifartens genomförande, bostäder, handel och parkeringsytor.



Efter förbifartens genomförande



Centrumområdet efter förbifartens genomförande, bostäder, handel och parkeringsytor.



TRAFIK

Förslag till struktur på trafiknätet genom centrala Tullinge

För den framtida trafiken i och omkring Tullinge centrum har tre olika alternativ studerats där man gjort förändringar på Huddingevägen och Römossevägen. Det är också utifrån något av dessa väglösningar som förslag på framtida bebyggelses placering planeras.

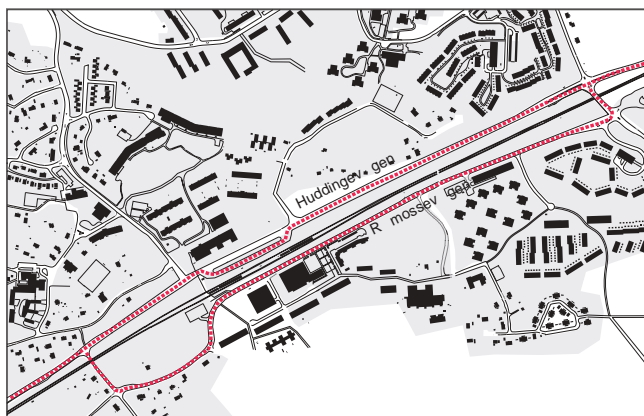
Nollalternativ

Nollalternativet innebär att trafiknätet ser i stort ut som idag och inga förändringar utförs för att lugna trafiken. Förbifarten är byggd och både Huddingevägen och Römossevägen förblir öppna. För trafiken gäller en hastighet på 30 km/h i centrum.

Alternativet ska inte sammanblandas med nollalternativet i vägutredningen för väg 226.

Alternativ 1

Både Huddingevägen och Römossevägen är öppna. Högsta tillåtna hastighet i centrum är 30 km/h.



Alternativ 1

Alternativ 2

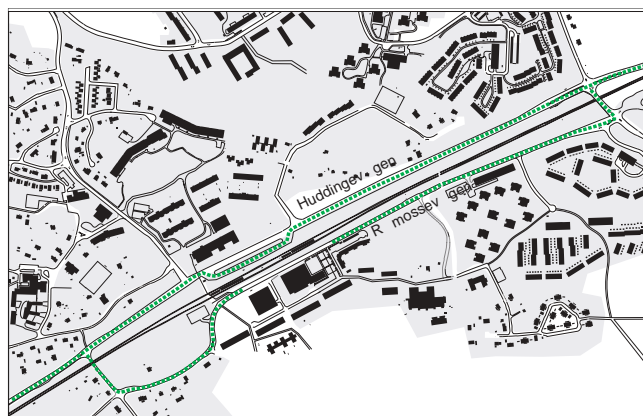
Huddingevägen är öppen men Römossevägen blir ej öppen för genomfartstrafik. Högsta tillåtna hastighet i centrum är 30 km/h.

Alternativ 3

Huddingevägen blir ej genomgående. Römossevägen förblir öppen, högsta tillåtna hastighet 30 km/h.

För de olika alternativen har prognosberäkningar gjorts för 2015 med förutsättningen att *Förbifart Tullinge* är utbyggd samt att *Åvägen* är öppen för trafik. Samtliga alternativ förutsätts vara utformade efter *Lugna Gatans* princip (policydokument från Vägverket) och innehåller åtgärder som verkar lugnande på trafiken.

Syftet med alternativen är att visa på principskisser över hur trafiknätet genom centrum kan se ut samt att få en bild över hur mycket och på vilket sätt trafiken kan begränsas i framtiden. Alternativen utgör inga fastlagda prognoser, däremot får man ett underlag för det fortsatta planeringsarbetet. Det är viktigt att viss trafik når Tullinge



Alternativ 2

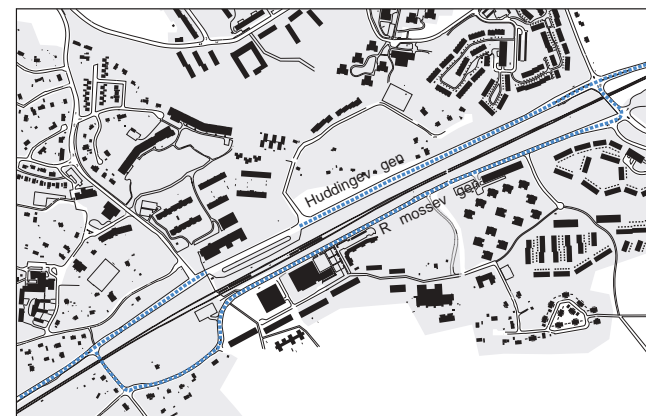
centrum, men att den trafiken besöker centrumområdet och inte utgör genomfartstrafik. Mindre trafik ger rimliga bullernivåer, vilket är en förutsättning för att Tullinge centrum skall kunna förtäts och utvecklas.

Trafikflöden för de olika alternativen år 2015

De olika alternativen ger samtliga en minskning av trafiken i centrala Tullinge. Alternativ 3 ger störst effekt på trafikflödet genom centrum.

Värdering av de olika trafiknätslösningarna

När förbifarten har byggts blir Huddingevägen genom centrala Tullinge en kommunal väg. Genom att det kommunala vägnätet inom centrala Tullinge utformas enligt *Lugna gatans* princip kan trafiken genom centrum begränsas. Enligt trafikprognoser för 2015 visar att de flesta bilar som trafikerar centrala Tullinge har start eller målpunkt i centrum. Endast 5-12 % bedöms vara genomfartstrafik. Slutsatsen av detta innebär att trafikflödet i Tullinge centrum kommer att vara minst 8000 fordon per vardagsdygn oavsett vilket alternativ som väljs.



Alternativ 3



Framtida alternativ – vad förbifart Tullinge innebär för centrum?

Vägverket har under 2004 utarbetat en vägutredning för *Förbifart Tullinge* som innebär en ny sträckning av Huddingevägen. Se förelaggen vägsträckning på sidan 5.

Nollalternativ

Inget görs för att förbättra trafiksituationen i Tullinge. Inga åtgärder av Huddingevägen eller på omkringliggande vägar görs.

Förbättringsalternativ

Huddingevägen förbättras genom Tullinge och blir en fyrfilig väg. Flottiljvägens anslutning med Huddingevägen löses med en plan-skild korsning mot Nibblevägen. Även korsningen vid Flaggplan förutsätts bli planskild.

Förbifart Tullinge

En ny förbifart utanför Tullinge byggs med start vid Flemingsberg via området Riksten, söder om Brantbrink för att åter knyta an till den befintliga Huddingevägen vid Skyttbrink. I samband med detta förses den nya vägsträckan med trafikplatser, en i anslutning till Tullinge Skogshem, en norr om Riksten och en för att ansluta trafik till Tullinge vid Hantverksbyn vid Västerhaningevägen. I samband med detta görs gamla Huddingevägen genom Tullinge om till lokal-gata med hastighetsbegränsning till 30 km/h.

Konsekvenser

Ett nollalternativ innebära att trafikflödet genom Tullinge blir mätat, dvs trafiken kommer att stå still stora delar av vardagsdygnet. Möjligheterna att utveckla bebyggelsen i Tullinge centrum blir mycket begränsade och miljön i och omkring centrumets närhet kommer att vara kraftigt bullerstört.

Enligt trafikprognoser innebär Förbättringsalternativet att trafikflö-

det genom centrum kommer att uppgå till 22 000 fordon per vardagsdygn år 2015. Dessa stora flöden uppstår i och med att vägen breddas och körfälten ökas till fyra. Denna genomfartsled kommer att innebära att miljön i kombination med järnvägen blir kraftigt bullerstörd och hindrar framtida bebyggelseutveckling.

Vid en eventuell förbifart kommer ca 12 000 fordon/vardagsdygn (2015) att färdas på förbifarten och det kommer att innebära en minskning av dagens flöde genom Tullinge centrum. Huddingevägen blir en lokal-gata med karaktär av stadsgata med mer utrymme för gång- och cykeltrafikanter. Minskat buller från biltrafiken i centrum innebär också större möjligheter för utökning av antalet bostäder och annan handelsetablering.

Prognoser för vägtrafikflöden

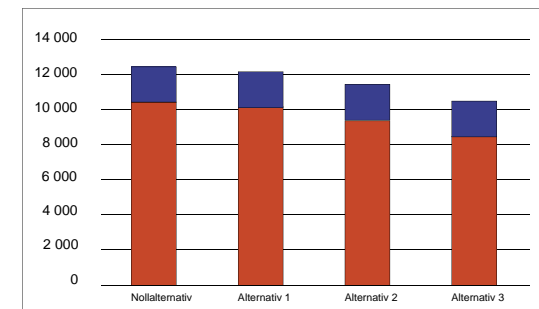
Flödessiffrorna som redovisas i tabellen är prognoser och utgör endast riktvärden. Flödessiffrorna anger antalet fordon per vardagsdygn. Siffrorna är hämtade ur *Vägutredning för väg 226, förbifart Tullinge* (Vägverket 2004).

Kommunens åsikter Förbifart Tullinge

Vägutredningen skall lösa de framkomlighetsproblem, säkerhetsproblem samt miljöproblem som den regionala trafiken genom Tullinge ger upphov till. Den ska även möjliggöra en bostadsutbyggnad vid Riksten enligt *Program för Friluftsstaden Riksten, mars 2003*. Varken nollalternativet eller förbättringsalternativet löser dessa frågor varför endast alternativet förbifart kommenteras. Detta alternativ uppfyller kommunens övergripande mål vad gäller *Förbifart Tullinge*. I Botkyrkas översiktsplan har kommunen dessutom tagit ställning för en förbifart som lösning på Tullinges trafikproblem. Kommunens yttrande till samrådsförslaget sammanfattas nedan. Följande punkter berör områdena miljö, tillgänglighet och markanvändning.

- En ny väg förbi Tullinge är det enda alternativ som tillgodoser kommunens övergripande mål.
- Trafiklösningen skall möjliggöra en bostadsutbyggnad på Riksten enligt *Program för Friluftsstaden Riksten, mars 2003*.
- Goda förbindelser skall skapas till Flemingbergskogen och till Lida.
- En låg vägprofil skall eftersträvas för att minimera buller och påverkan på landskapsbilden.
- Stor hänsyn skall tas till vattenskydd och dagvattenhantering.
- Effekten av olika lokaliseringar av trafikplatser skall prövas med hänsyn taget till påverkan av markanvändningen i Riksten och Skyttbrink.
- Effekten av en anslutning till Björnkullaområdet skall redovisas.
- Effekten på den lokala trafikförsörjningen mellan Tullinge och Tumba skall redovisas vid alternativa lokaliseringar av trafikplatser vid Skyttbrink.

I *Program för Friluftsstaden Riksten, mars 2003* förordas en sträckning av förbifarten där vägen ligger söder om och passerar under Grödingebanan. I vägutredningen visas en alternativ sträckning som passerar över järnvägen. Kommunen avvisar dock inte att ett alternativ där vägen passerar över järnvägen prövas.



Totalflöde, Huddingevägen och Römossevägen, öster om Tullinge.



EXEMPEL PÅ OMGESTALTADE TRAFIKMILJÖER

Skvallertorget – samspel och hänsyn mellan trafikanter

I centrala Norrköping, mitt på Kungsgatan finns Skvallertorget. Här bildar Kungsgatan tillsammans med de tre Promenaderna en inre ringväg runt centrum. Skvallertorget var innan åtgärd en signalreglerad fyrvägskorsning. Det inträffade här i snitt 3-4 polisrapporterade olyckor årligen.

I samband med etablering av universitetsbyggnader på ömse sidor om Kungsgatan drogs slutsatsen att det skulle bli ett stort ökat flöde av oskyddade trafikanter förbi den barriär som Kungsgatan då var. I och med det gjordes en utredning som pekade på att biltrafikmängderna behövde minskas och att gång- och cykelpassagera behövde tydliggöras, samt att Skvallertorget som plats behövde få en tydligare markering.

Vid utformningen av det nya Skvallertorget föll tankarna till att skapa det "kaos" som råder vid många liknande platser på kontinenten. Där blandas många människor och oskyddade trafikanter med biltrafiken.

Åtgärderna

Torget på cirka 2000 m² byggdes om till ett upphöjt torg i smågatsten. Övergångställena målades inte, utan istället markerades passager i avvikande material och med sinusplattor för synskadade. Trafiksignalerna togs bort. Resultatet av ombyggnaden är ett torg där bilister, cyklister och fotgängare ska samsas och ta hänsyn till varandra. Låga fordonshastigheter eftersträvades och med en rekommenderad hastighet på max 30 km/h och ett upphöjt torg skulle detta uppnås.

Före åtgärden flöt en trafik på cirka 15 300 fordon per vardagsdygn genom korsningen. Efter åtgärden är trafiken som korsar platsen 13 800 fordon per vardagsdygn.

Utvärderingar pekar på att hastigheterna har minskat med cirka 30 %. Efter åtgärden är medelhastigheterna för bilar cirka 14 km/h.

I de intervjuundersökningar, som gjordes i utvärderingen efter åtgärderna, uppger 65 % av de tillfrågade att Skvallertorget är dåligt och det råder en förvirring om vilka regler som gäller. Dock har upprustningen medfört att utemiljön har blivit trevligare och Skvallertorget upplevs som en snygg och trevlig plats.

Efter åtgärderna har inga olyckor med personskador rapporterats, vilket är anmärkningsvärt. Att Skvallertorget upplevs som rörigt och svårt att förstå ur trafiksynpunkt har medfört att man måste visa mer hänsyn till andra trafikanter.

Vackra vägars pris instiftades av Vägverket år 1991 och Skvallertorget fick priset år 2004 med följande motivering:

"Skvallertorget har omvandlats från en trafikplats till en plats för stadsliv. Genom skicklig organisation och utformning av stadsrummet hanteras mötet mellan gående och bilister utan trafikljus, skyltar och övertydliga anvisningar. Den djärva förnyelsen inspirerar till fortsatt utveckling av attraktiva urbana miljöer; platser som speglar det offentliga livets krav på hänsyn till och respekt för medmänniskor."

Hägerstensvägen – en miljö- och säkerhetsprioriterad gata

Hägerstensvägen genom Aspudden var tidigare en bred gata som utgjorde en problematisk barriär för oskyddade trafikanter. Gatan hade ett stort trafikflöde med höga hastigheter som ledde till olyckor. Gatan ansågs undermålig ur estetisk synpunkt och den var sliten och gav ett ovårdat intryck. 1996 renoverades och trafikreglerades gatan genom avsmalningar, sidoförskjutningar och separering av gång- och cykeltrafiken. Gatan handikappanpassades och tillsammans med nya planteringar och möbler samt andra materialval förbättrades estetikerna.

Skyltad hastighet före och efter åtgärderna har varit 50 km/h. Med trafiklugnande åtgärder och en minskad vägbredd från 16 m till 10 m är fordonens medelhastigheter nu 40 km/h. Trafikflödet på Hägerstensvägen var innan åtgärderna 7300-12 800 fordon per vardagsdygn. Efter åtgärderna visar motsvarande räkningar ett flöde på 6500- 11 400 fordon per vardagsdygn. Trafikmätningar och intervjuundersökningar visar att tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna har förbättrats och den upplevda barriäreffekten har minskat.



Referensbilder från Skvallertorget och Hägerstensvägen



Skvallertorget i Norrköping.



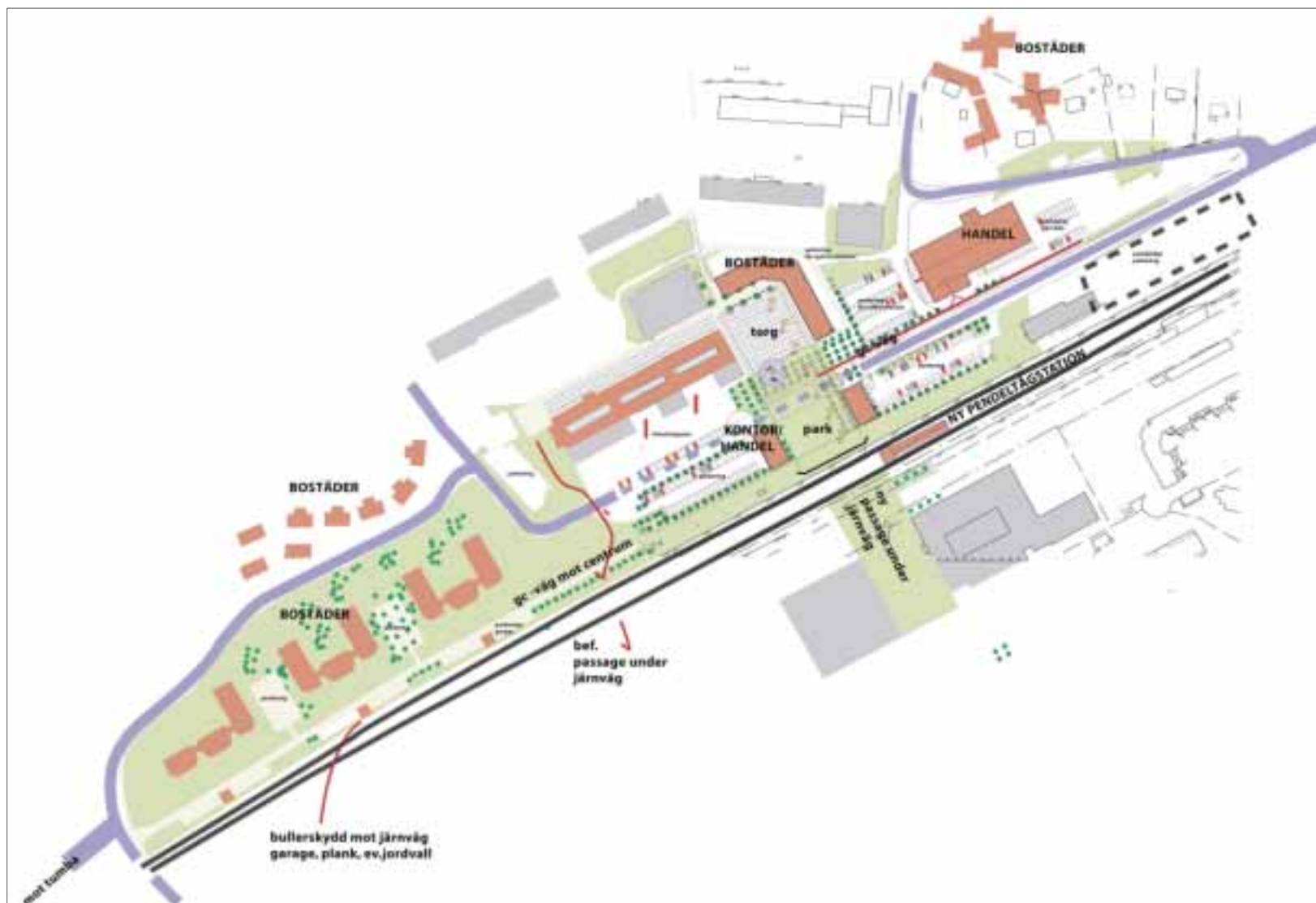
Överst skvallertorget i Norrköping, nederst Hägerstensvägen.



Hägerstensvägen.



FÖRSLAG FRÅN FASTIGHETSÄGARE



HSB äger största delen av marken i centrala Tullinge. HSB har många ideer och visioner om hur centrala Tullinge ska utvecklas. I programarbetet har HSB deltagit och bidragit med skisser på hur området kan gestaltas i framtiden. Skissen visar hur ett centralt torg kan skapas med hjälp av att öppna en ny undergång och stationsentré i höjd med fd Samhallhuset.

Referensbilder bebyggelse, gata och park



Parklek, bild från Pontonjärsparkern.



Grusad parkering, bild från SAS huvudkontors parkering i Frösunda.



Bostäder, bild från Nybodahöjden.



Trafik och parkmiljö tillsammans, bild från Tessinparken.



Mötesplats, bild från Gullmarsplan.



IDÉSKISSER



Skissförslag för trädgårdsmästeritomten invid Flottiljvägen.

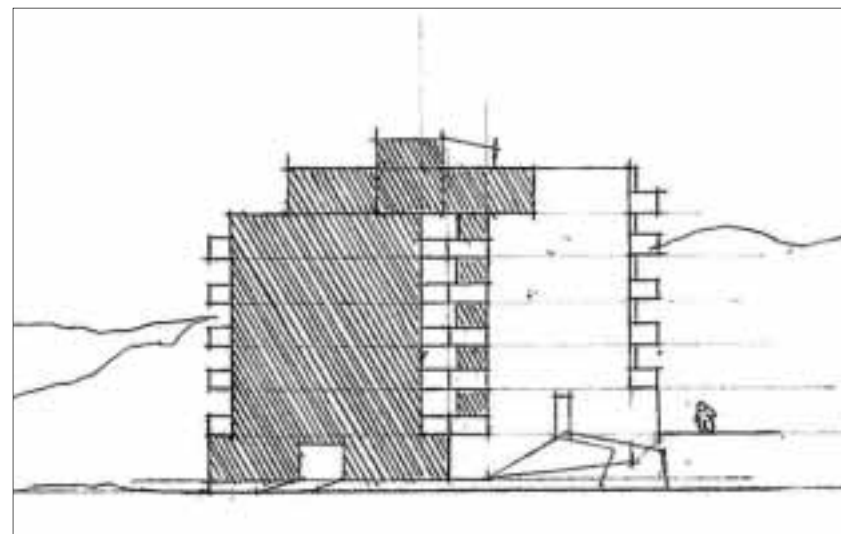


Planförslag för tomten mitt emot idrottshallen invid Nibblevägen



Planförslag för trädgårdsmästeritomten invid Flottiljvägen.

Origo Arkitekter har bidragit till detaljplaneprogrammet med skissförslag för två tomter. En tomt mitt emot idrottshallen på Nibblevägen samt trädgårdsmästeritomten vid Flottiljvägen.



Skissförslag för tomten mitt emot idrottshallen invid Nibblevägen



MARKNADSANALYS

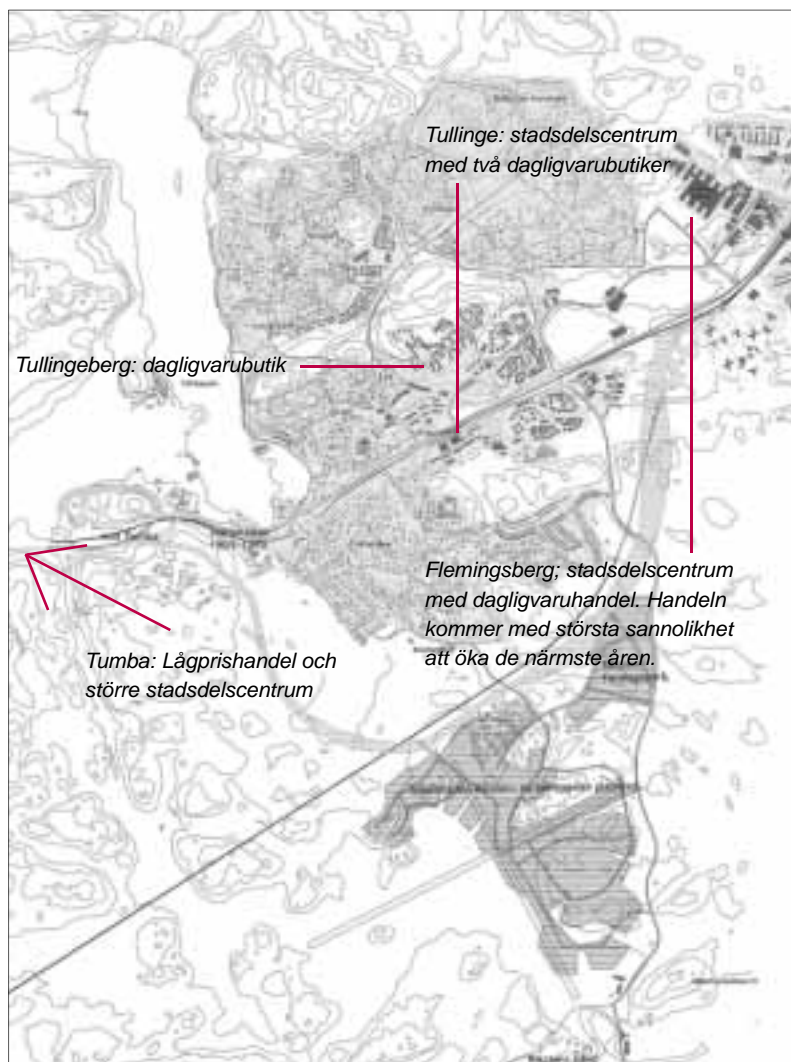
Prognoser för handel

En viktig förutsättning för centrala Tullinges framtid är handelns framtid. Konsultföretaget Nordplan AB har på uppdrag av Kommunledningsförvaltningen i samband med detta detaljplanearbetet gjort en enklare utvärdering av handelssituationen i centrala Tullinge sett på 10 års sikt. Nordplan har studerat tre olika scenarier:

- Nuvarande centrum utan större ombyggnader och utan lågprisbutik
- Nuvarande centrum utan större ombyggnader med lågprisbutik
- Förnyat centrum utan lågprisbutik

Nordplan bedömer att Tullinge centrum inte kommer att växa med fler butiker och dagligvaruhandel. I samtliga alternativ görs bedömningen att en av dagligvarubutikerna i centrala Tullinge kommer att slå igen på längre sikt, oavsett om förnyelse och/ eller etablering av lågprisbutik. Detta beror på att konkurrensen från omgivande centra som Huddinge, Tumba och Kungens Kurva är stark. I bedömningen ingår också att fler konkurrenskraftiga butiker kommer att etableras i Flemingsberg. Ytterligare lokal konkurrens kan förekomma då det förmodligen kommer att uppstå tryck och önskemål på att etablera butiker invid förbifarten, t ex vid Riksten.

Nordplan bedömer att på 10 till 15 års sikt kommer handeln i Tullinge centrum att tappa marknadsandelar till andra handels-etableringar i regionen om inte Tullinge centrum får möjlighet att utvecklas. Detta kan dock stävjas om t ex förutsättningar skapas för en fullsorterad stadsdelsbutik i centrum tillsammans med en medveten satsning från offentliga verksamheter.



Lokalisering av handel i Tullinges omgivning.



MILJÖKONSEKVENSER

Bedömning

Planen bedöms inte ge upphov till ”betydande påverkan” och därför krävs inte en miljökonsekvensbeskrivning enligt 8 kap. 18 § PBL. Platsens egenskaper kommer inte att förändras i någon större omfattning. Verksamheterna föreslås bli de samma som idag fast med fler bostäder och eventuellt något utökad och koncentrerad handelsverksamhet. Planen syftar till att göra genomfart mindre attraktivt. Det i kombination med en omdragning av väg 226 till ett läge söder om nuvarande Tullinge bidrar till att trafiken kommer att minska och således även störningarna från vägtrafiken

Områdesbeskrivning

Stora delar av området är idag ianspråktaget och hårdgjort, och endast på omkringliggande höjder finns det skog kvar. Jordarterna i de centrala lägre partierna utgörs av postglaciala finlera omgivna av glaciala lera samt varviga mo och mjåla med lerskikt. Höjdryggarnas bergart består av gnejser. I väster finns partier med grönsten och leptitgnejser. Områden med morän, huvudsakligen sandig-moig, med svallat ytskikt finns i slutningarna. Området tillhör Tullingesjöns avrinningsområde och vattnet rinner via en ravin, norr om Huddingevägen, till Tullingesjön. Nuvarande markanvändning är som tidigare nämnts bostads- och centrumområde med genomkorsande trafik i form av väg- och spårbunden trafik som dominerar dalen och skapar en påtaglig barriär mellan södra och norra sidan. Angränsande markanvändning är bostäder i form av en- och flerfamiljshus. Markanvändningen förutsätts inte förändras i framtiden, mer än att de centrala delarna förtätas med framför allt bostäder och genomfartstrafiken minskar.

Kulturmiljö

En liten del av området är av lokalt kulturmiljöintresse. Detta är det västligaste området norr om Huddingevägen och väster om Nibblevägen.

Natur

Inga särskilda naturvärden är kända från området som endast hyser små rester av natur, knutna till höjderna. Då stora delar av området är exploaterat är det dock önskvärt att man i planeringsprocessen värnar om dessa små områden som är kvar och som sannolikt fungerar som bas och återhämtningspunkt för faunan.

Vatten

Skogsängsån och Tullingesjön är de naturliga recipienterna för det dagvatten som bildas i området. Tullingesjön är idag starkt påverkad av bl a tidigare utsläpp av spillavloppsvatten och utsläpp från industrin. Sjöarna i sjösystemet är att betrakta som näringsrika till mycket näringsrika. Dagvatten från de hårdgjorda ytorna står idag för en betydande del av den externa belastningen. På detta har bl a vätmarksanläggningar skapats vid Skogsängsåns (dit bl a dagvatten från aktuellt område förs) och Tumbaåns mynningar i Tullingesjön. Eftersom stora delar av de centrala delarna består av lera är det önskvärt att inte leda bort regnvatten då det sänker grundvattnet. En sänkning av grundvattnet medför risker för sättningar i marken, vilket kan skada byggnader och andra konstruktioner.

Kommentar: För att minska belastningen av föroreningar på nedströms liggande recipienter och minska risken för sättningsskador på byggnader bör dagvattenfrågan utredas närmare i det fortsatta planarbetet. I planeringen är det viktigt att avsätta områden för omhändertagande av dagvatten.

Buller och vibrationer

Stora delar av området har höga bullernivåer. Bullerkällorna utgörs framför allt av tågtrafik på västra Stambanan och vägtrafik på väg 226, Huddingevägen som löper parallellt genom hela området. Tågtrafiken utgörs nästan till uteslutande del av pendeltågstrafik, men de godståg som trafikerar sträckan ger upphov till de högsta maxnivåerna av buller. Flera av bostäderna längs bägge sidorna av

järnvägen har bullernivåer som överskrider riktvärdena. Banverket har utrett bullersituation längs järnvägarna i Botkyrka kommun (Banverket 2001). I utredningen framgår bl a var gränslinjerna går för riktvärdena avseende maximal och ekvivalent ljudtrycksnivå.

På Huddingevägen passerar idag cirka 15 000 fordon/dygn räknat som årsmedeldygnstrafik. Även vägtrafiken ger upphov till buller över riktvärdena. Det gäller framför allt den ekvivalenta ljudtrycksnivån norr om järnvägen, eftersom järnvägsvallen delvis fungerar som bullerskydd för bebyggelsen söder om järnvägen. Trafiken från Nibblevägen ger upphov till överskridande av buller för bostäderna öster om Nibblevägen vid Tullinge centrum.

Vägtrafik

Prognoser för trafikmängder och buller från vägtrafiken har utförts för år 2015. Fyra alternativa trafiklösningar har bedömts enligt nedan:

Nollalternativ: Huddingevägen, störd 50-väg mellan Södra parkhemsvägen och Flottiljvägen och Römossevägen, 30-väg genom centrum.

Alternativ 1: Huddingevägen, 30-väg genom centrum och Römossevägen, 30-väg genom centrum.

Alternativ 2: Huddingevägen, 30-väg genom centrum och Römossevägen klipps för genomfartstrafik.

Alternativ 3: Huddingevägen klipps för genomfartstrafik och Römossevägen, 30-väg genom centrum.

Bullernivåerna som presenteras gäller 10 m från väggkant. Andelen tung trafik har satts till 5 %. Beräkningarna tar inte hänsyn till eventuella fasadreflektioner eller mark- och skärmdämpningar.

För bullernivåer längs Huddingevägen är skillnaden marginell mellan de olika alternativen, förutom för alternativ 3 då trafiken istället går på Römossevägen. Hörbar skillnad i bullernivåer för det mänskliga örat är 2-3 dB(A). En fördubbling eller halvering av



trafikflödet innebär en skillnad på 3 dB(A). I nuläget, då trafiken är den dubbla jämfört med 2015, bör ljudtrycksnivån på motsvarande plats vid Huddingevägen vara 67 dB(A). Nivån kommer därmed att minska med 3-4 dB(A) till år 2015 längs Huddingevägen pga att trafiken minskar.

Beträffande trafiken på Römossevägen söder om järnvägen, varierar bullernivåerna mera beroende på vilket alternativ som väljs. Förslag finns på en ny sträckning mellan ”Samhallshuset” och bostäderna på Kvällsvägen. Det kan bli svårt att klara en god boendemiljö för boende på Kvällsvägen om man väljer alternativ 1 och 3. Sämst är alternativ 3, som också kommer att generera högre bullernivåer för befintliga bostäder längs Banslättsvägen. Bäst är alternativ 2 som innebär ungefär samma bullernivåer som idag. Skillnaden är dock marginell jämfört med Nollalternativet och precis hörbart jämfört med Alternativ 1. Av ovanstående kan konstateras att riktvärdet på 55 dB(A)_{eqv}, som gäller vid fasad för bostäder, överskrids 10 m från väggkant. Generellt gäller som tidigare nämnts att avstegsfall från gällande riktvärde sannolikt måste användas för att bygga bostäder inom de centrala delarna av området.

Tågtrafik

Angående buller från den spårbundna trafiken har endast de yttre delarna av planområdet bullernivåer under 55 dB(A)_{eqv}. Den maximala ljudtrycksnivån på 70 dB(A)_{max} överskrids inom större delen av området (Banverket, 2001-08-28). Enligt Banverket kommer trafiken endast öka marginellt fram till år 2010, varför bullernivåerna från tåg sannolikt kommer att vara i samma storleksordning som år 2001.

Vibrationer

De centrala delarna av området utgörs av lera och gör därför marken vibrationskänslig. Uppgifter om vibrationer finns i Banverkets rapport och i förekommande fall som planeringsunderlag för tidigare byggnationer.

Kommentar: I den fortsatta planeringen av t ex bostäder är buller- och vibrationsförhållandena viktiga att utreda mer noggrant. Eftersom stora delar av området är utsatt för bullernivåer från infrastruktur över riktvärdena kan det bli aktuellt och motiverat att använda avstegsfall från dessa. Detta motiveras av att läget är nära centrum med mycket goda kollektivtrafikförbindelser i form av pendeltåg, buss och på längre sikt eventuellt en spår bana. Viktigt i planeringen av vägar och bostäder är att se till att en ”tyst sida” finns för bostadslägenheterna, så att kraven i avstegsfallen kan uppfyllas. Det innebär t ex att det kan vara bra att lokalisera bullerkällorna (främst järnväg och väg) nära varandra och inte bygga bostäder mellan dem. Ur bullersynpunkt är det olämpligt att förlägga genomfart på södra sidan järnvägen mellan Samhallshuset och bostäder på Kvällsvägen samt att leda all trafik söder om järnvägen. Detta skulle ge upphov till höga bullernivåer för befintliga bostäder på Banslättsvägen.

Luft

Området utgörs inte av någon kallluftsjö eller utsätts för besvärande ventilationsförhållanden. Mätningar av luftföroreningar vid Tullinge centrum under perioden april 1997 till april 1998 visar att då gällande gränsvärden för kvävedioxid och svaveldioxid klarades med bred marginal. Även dagens miljö kvalitetsnormer för dessa ämnen skulle ha klarats för mätperioden. Det finns även spridnings-simuleringar gjorda som visar att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid, partiklar (PM10) och bensen klaras i området. Vägtrafiken är den klart dominerande källan till luftföroreningar i området. När *Förbifart Tullinge* byggs förväntas trafiken på Huddingevägen och Römossevägen i Centrala Tullinge minska från dagens 17 000 till 10 000, +/-2 000 fordon/dygn år 2015. Detta innebär naturligtvis att utsläppen från vägtrafiken kommer att minska i motsvarande grad.

Kommentar: Om bebyggelsen omformas med höga fasader längs starkt trafikerade vägar, t ex Huddingevägen eller Römossevägen,

och beroende på vilket vägalternativ som väljs, kan risk finnas för att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Om en sådan planering kommer till stånd, måste den föregås av en undersökning beträffande konsekvenserna för luftkvaliteten för att försäkra sig om att miljö kvalitetsnormerna klaras.

Mark

Vid den norra sidan av järnvägen, nordost om pendeltågsstationen, ligger två verksamheter som kan ha givit upphov till markföroreningar. Det ena verksamheten utgörs av en bensinstation. Om verksamheten ska flyttas eller avvecklas måste man på platsen där bensinstationer har legat undersöka marken med avseende på föroreningar. Den andra verksamheten utgörs av en bilhandel, för vilket det normalt sett inte finns skäl att misstänka att marken är förorenad. Om det förekommer, eller har förekommit någon form av verkstadsverksamhet bör även det området undersökas med avseende på markföroreningar. Längst västerut, söder om järnvägen, finns idag ett obebyggt område som tidigare hyste en handelsträdgårdsvksamhet. Det bör undersökas om bekämpningsmedel använts i tidigare verksamhet och då bör marken kontrolleras. De centrala delarna av området är bedömda som lågriskmark för radon med normalriskområden runt om (Åkerblom & Westerberg, 1985).

Skyddsavstånd

I översiktsplanen för Botkyrka kommun är Huddingevägen genom Tullinge markerad som sekundär transportväg för farligt gods. *Förbifart Tullinge* kommer att ersätta denna transportväg, varför hänsyn till detta inte behöver tas i planeringen av centrala Tullinge. Riktvärdet för skyddsavstånd från bostäder till bensinstationer är 100 m.



Tullinge centrum baksida utgörs idag av en lastkaj, som ligger mellan centrat och pendelstationen. Kopplingen mellan stationsentrén och butikerna blir därför otidlig och dålig, vilket påverkar människors rörelsemönster.



I Tullinge centrum är biltrafiken separerad från gång- och cykelvägarna. För att komma från den södra sidan till den norra måste man ta sig igenom fyra undergångar. Många upplever denna gång- och cykelväg som otrygg.

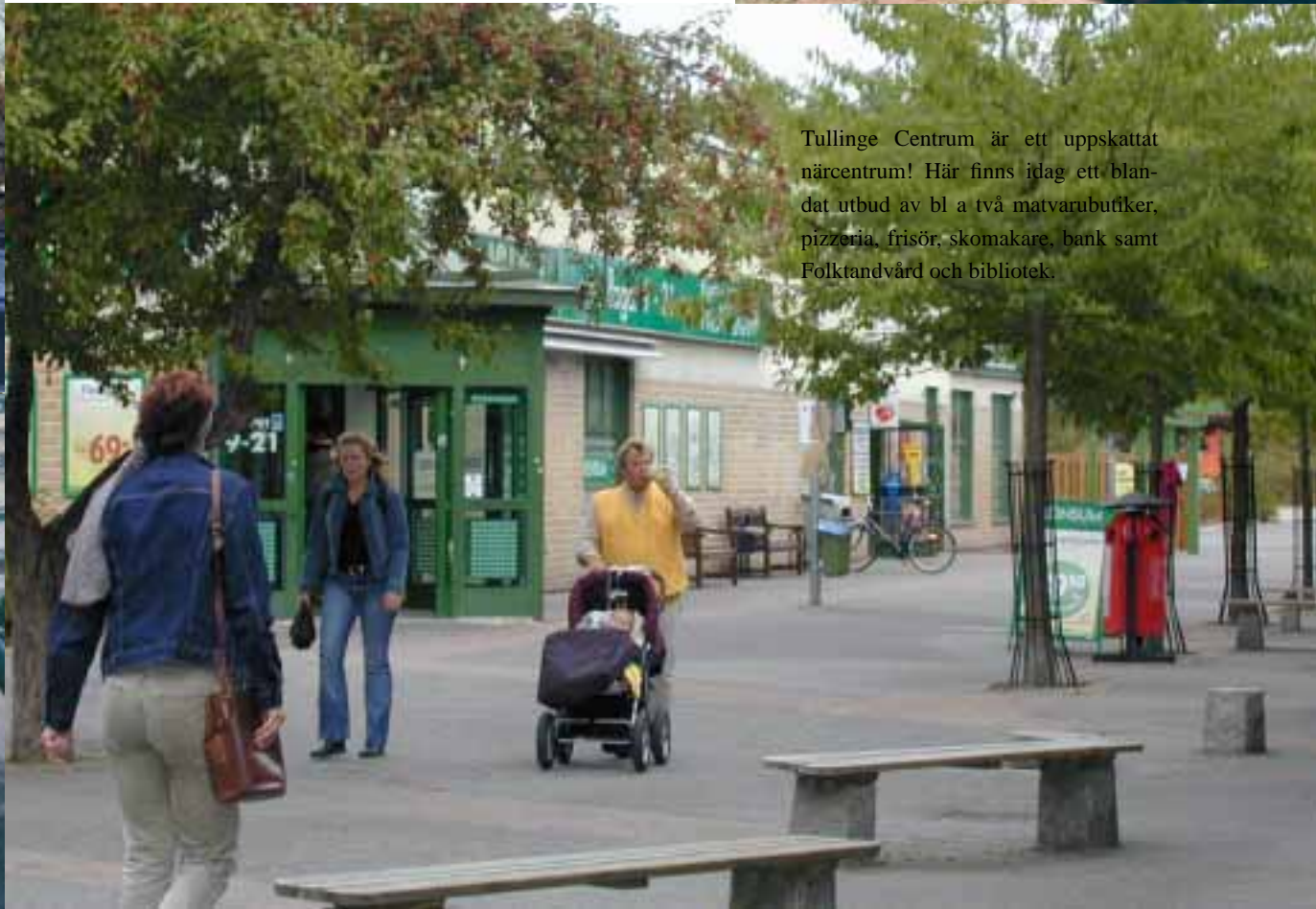


När Tullinge centrum exploaterades på tidigt 70-tal lämnades vissa områden orörda. Bilden visar Fagerlidsvägen och här finns idag ett par villor och en bilhandel.

NULÄGESBESKRIVNING



Precis norr om järnvägen finns en markremsa med infartsparkering, bussterminal och bensinmack. Infartsparkeringen är oftast full under vardagarna men står tom övrig tid.



Tullinge Centrum är ett uppskattat närcentrum! Här finns idag ett blandat utbud av bl a två matvarubutiker, pizzeria, frisör, skomakare, bank samt Folk tandvård och bibliotek.



I centrala Tullinge finns många öppna ytor som används dåligt och som skulle kunna användas mer effektivt. Bilden visar återvinningsstationen med vändplan vid Kvällsvägen.



PROBLEM OCH MÖJLIGHETER

Hur kan området vid Nyängsvägen/ Fagerlidsvägen utvecklas på bästa sätt?

Hur ska Tullinge centrum utvecklas som närcentrum sett både till kommersiell och social/offentlig service? Idag finns flera problem, bl a är utbyggnadsmöjligheterna för handel i befintlig byggnad begränsad, centrum annonserar sig dåligt mot vägen och har en trist baksida mot tågstationen. Centrala Tullinges koppling till Riksten och hur handeln kan komma att utvecklas i området Tullinge-Flemingsberg bör diskuteras.

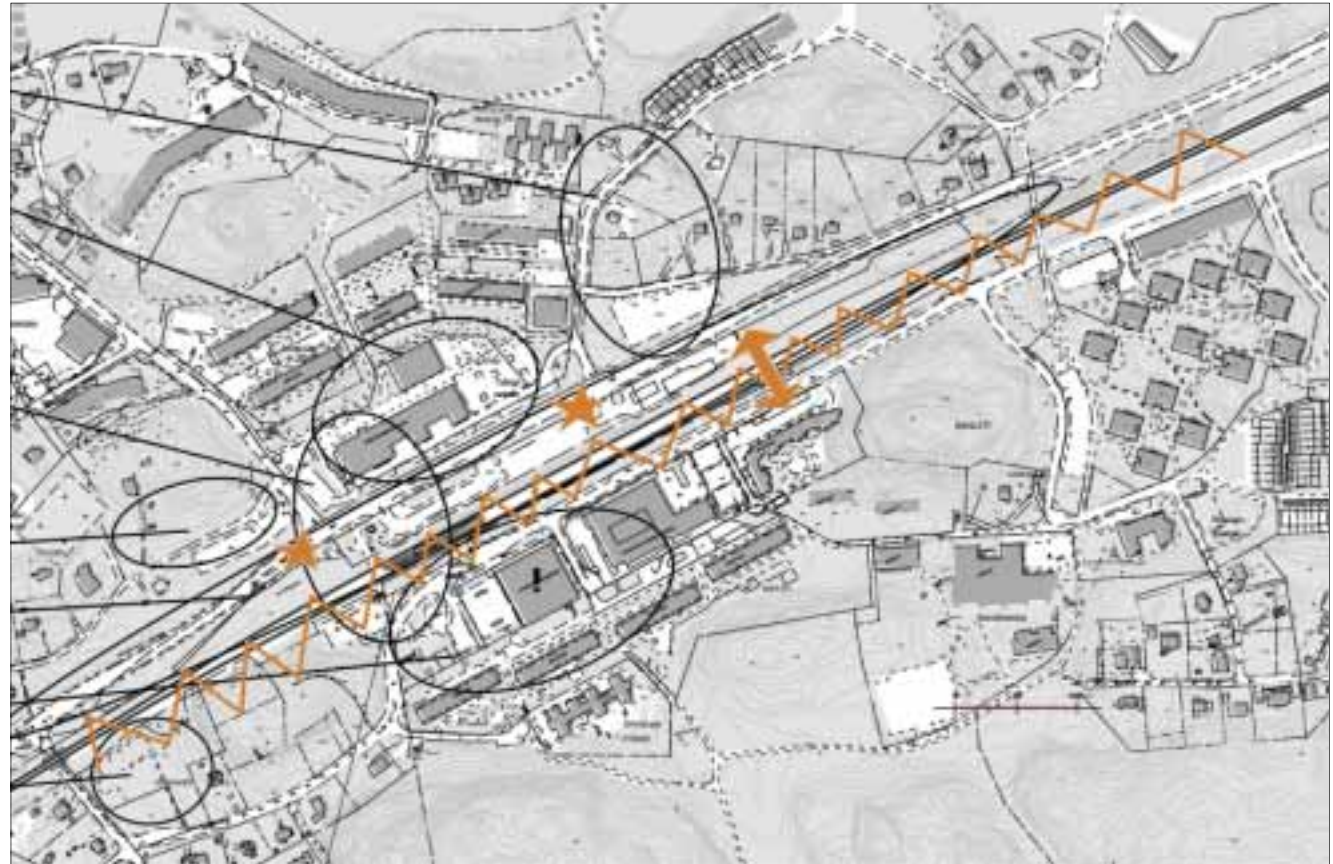
Idag råder en dålig omstigningssituation och samordning av bussterminal, infartsparkering och station som innebär att man inte fångar upp det kundunderlag som utnyttjar Tullinge centrum som trafikknutpunkt. Hur kan man effektivisera denna situation?

Är Solliden möjlig att bebygga med bostäder, sett till störningar och bullervärden?

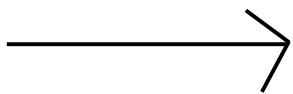
Vilken standard ska 226:an ha fram till dess att förbifarten är byggd? Hur kan den formas efter att förbifarten är byggd? Vilket gaturnum är önskvärt?

Går det att rusta och eventuellt skapa byggrätter söder om järnvägen? Hur ska den stora skalan hanteras?

Vilken användning är lämplig för Trädgårdsmästeritomten?



Rumsliga problem



barriär/rörelse

Gångtunneln är den enda förbindelse som finns mellan södra och norra sidan av Tullinge centrum. Många boende uppger att miljön är obehaglig.

baksidor

Området består till stor del av baksidor och oanvända ytor. Befintlig bebyggelse, användning och rörelser borde kunna effektiviseras.

gångtrafik

Ett generellt problem i hela området är att gångtrafikanterna rör sig på oönskade platser, sett ur trafiksäkerhetssynpunkt. Gångtrafikanter korsar Huddingevägen på flera ställen och längs Huddingevägen och Nibblevägen finns gångstigar i vägkanten.

parkering

Finns det möjlighet att samordna och därmed effektivisera infartsparkeringen, boendeparkeringen och handelns parkering?

- ! Parkeringsdäck i två våningar med ytermått exakt 50x50 m.
- ↔ Ny stationsuppgång och gångförbindelser i höjd med Bankvaktaren är ett starkt önskemål från boende
- ★ Punkter där många gångtrafikanter korsar Huddingevägen.
- ⚡ Stark barriär i form av järnvägen.



RÖRELSEANALYS

En rörelseanalys över biltrafiken och gång- och cykeltrafiken har gjorts för Tullinge centrum. Analysen visar att biltrafiken till stor del är separerad från gångtrafiken. Detta är bra ur trafiksäkerhetssynpunkt men det ger upphov till tomma samt obefolkade gångstråk och grönområden. Dessa sträckor och områden upplevs oftast som osäkra och otrygga. Gångtrafiken korsar även Huddingevägen på vissa punkter som inte är tillfredställande ur trafiksäkerhetssynpunkt.



Naturlig smitväg

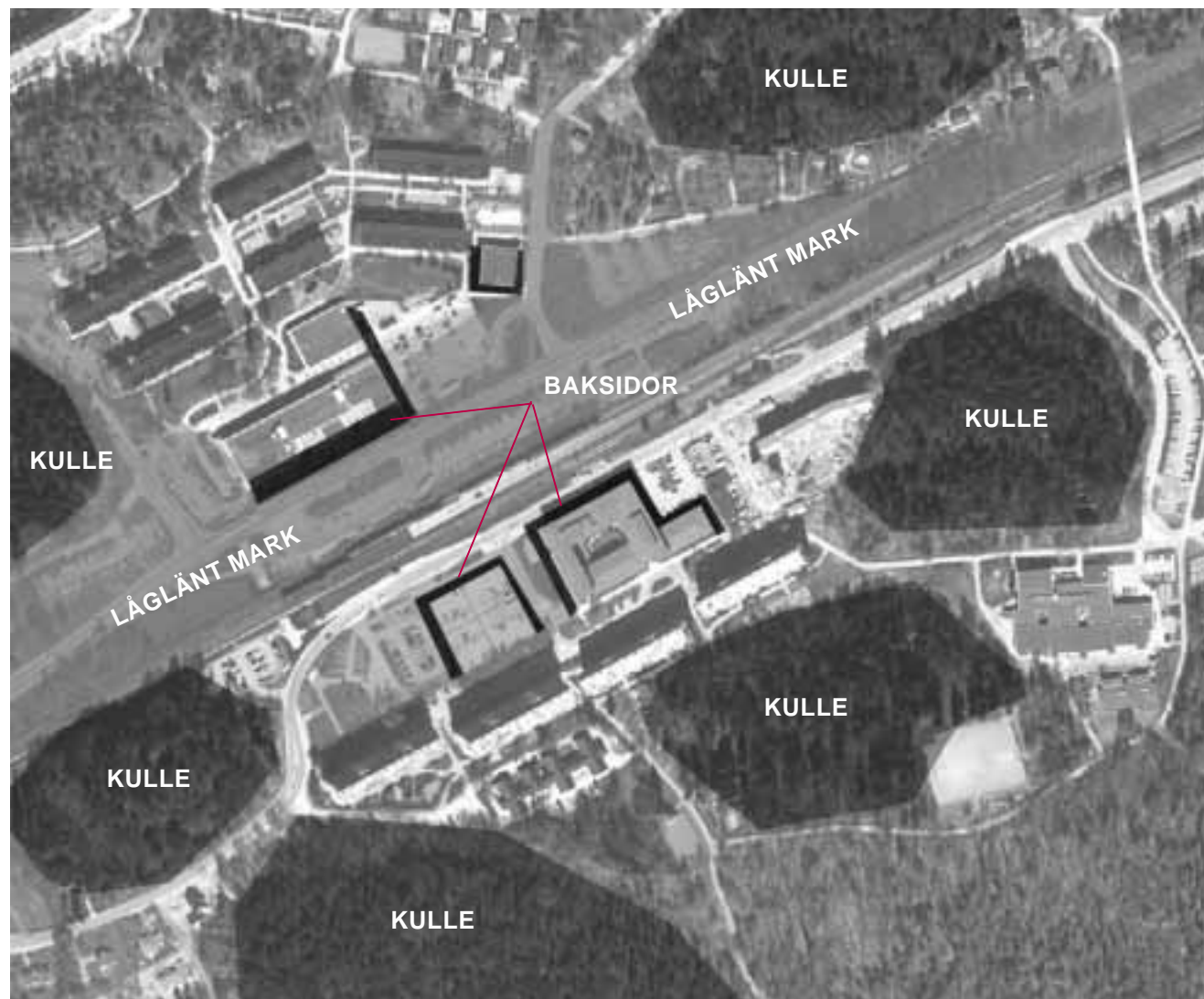


Rörelser i området.



BAKSIDOR OCH OUTNYTTJAD MARK

I centrala Tullinge finns många områden som är lågt utnyttjade och har karaktären av baksida. Detta skapar otrygga miljöer att vistas i samtidigt som de utgör en outnyttjad resurs.



Analyskarta: Baksidor och outnyttjad mark.



LANDSKAPSANALYS

Landskapsbild

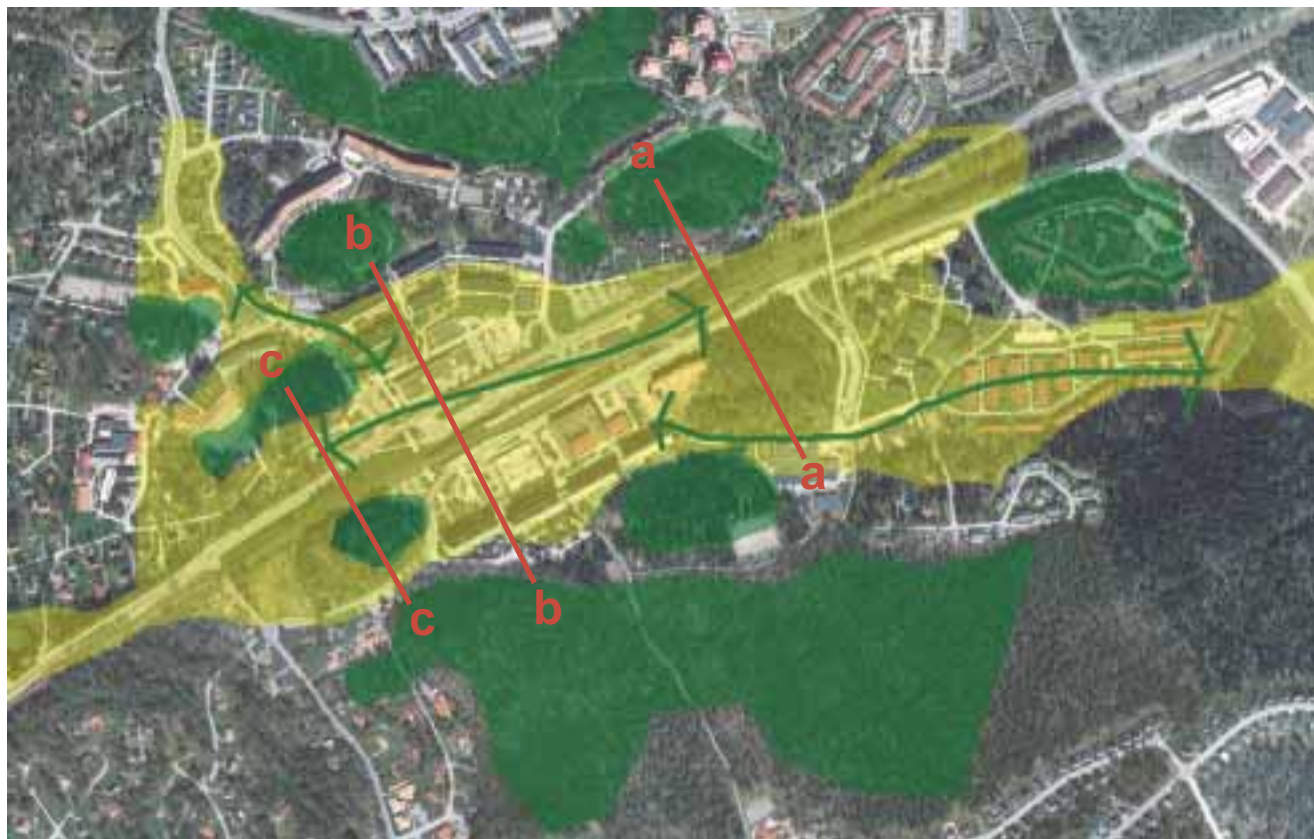
Centrala Tullinge ligger i en dalgång omgiven av skogsbeväxta kullar, ett typiskt Södertörnslandskap. Dalgången ligger i en sydväst-nordvästlig riktning och utgjorde tidigare jordbruksmark innan det blev exploaterat för infrastruktur och bebyggelse. De låglänta delarna av landskapet består till stor del av bebyggelse, infrastruktur eller hårdgjorda ytor. I de delar av centrala Tullinge som bebyggts under efterkrigstiden utgör kullarna obebyggda skogspartier som i vissa fall utgör ”rygg” till bostadsområdena medan andra utgör ”gröna barriärer” mellan exploaterade områden. Stambanan och de grönbeväxta kullarna utgör de tydligaste landskapselementen. Man kan med andra ord påstå att bebyggelsen i gamla Tullinge är väl anpassad till landskapet eftersom de gamla villorna ofta ligger långt upp på kullar medan efterkrigsbebyggelsen mer har karaktären av enskilda områden.

Markanvändning

Den historiska markanvändningen i form av jordbruk är idag otydlig. I vissa skogsdungar kan man finna gamla husgrunder som vittnar om tidigare bebyggelsestruktur. På skogstopparna finns forn-lämningar som är dokumenterade. Den aktuella markanvändningen är framförallt infrastruktur, bebyggelse och impedimentsytor. Programmets vision är att markanvändningen kan effektiviseras i syfte att minska ytorna med impedimentsmark.

Grönstruktur

De skogsbeväxta kullarna består till största del av blandskog. De lågfrekventerade ytorna är idag igenvuxna med sly medan vissa ytor hålls öppna och underhålls av kommunen.



Sektioner tagna i landskapet. Landskapet är typiskt Södertörnslandskap med starkt kuperad terräng.

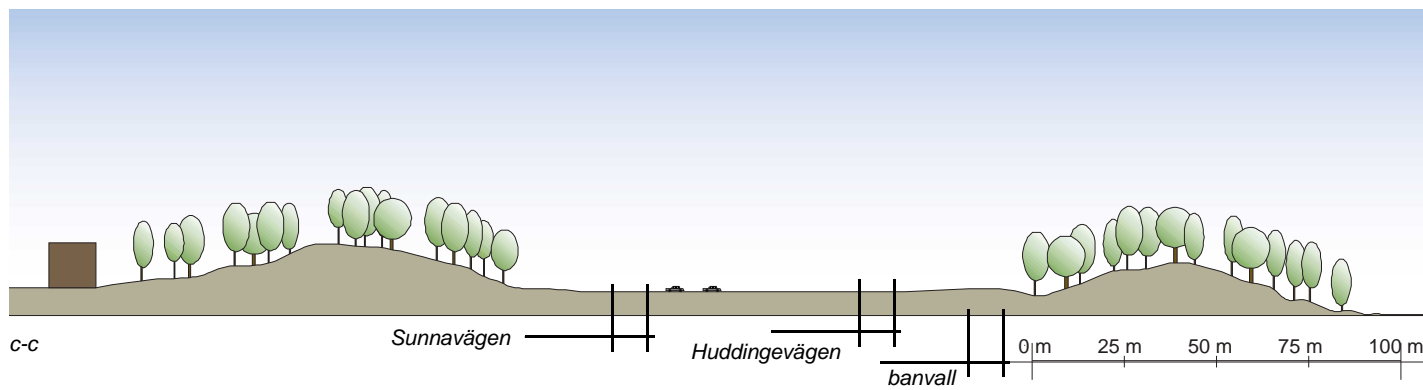
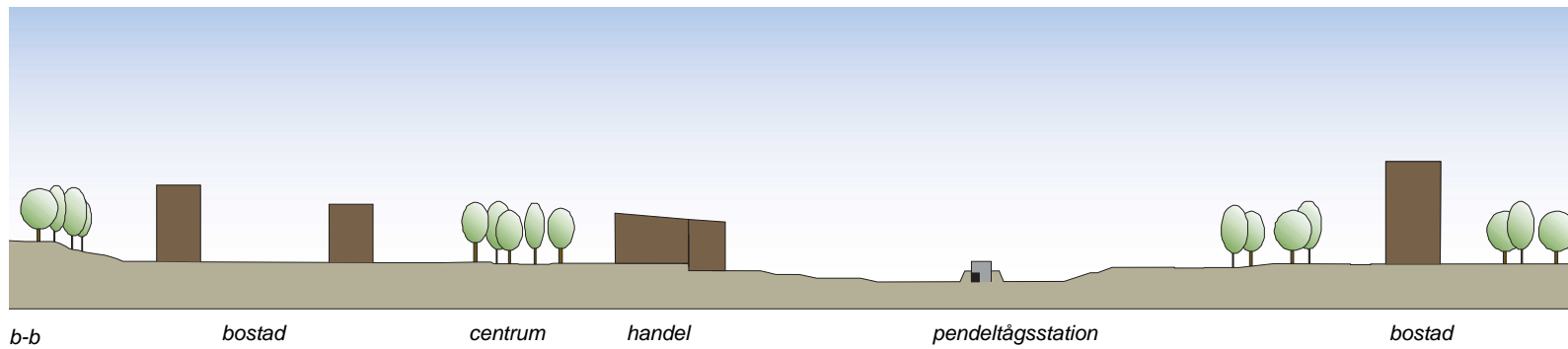
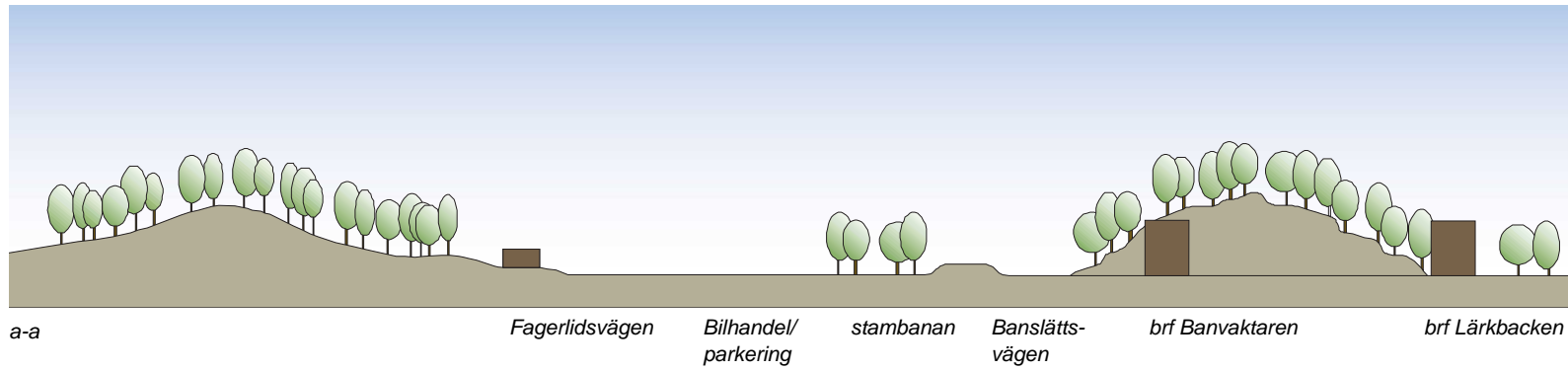
Friytor och rörelsemönster

Området är visuellt fattigt eftersom det i huvudsak består av hårdgjorda trafikytor. De grönytor som finns utgörs av schaktslänter eller överblivna markområden mellan infrastruktur och bebyggelse. Rörelsemönstret i centrala Tullinge har till största delen målpunkter i centrum med butiker samt tågstationen. Platserna intill butikerna är populära mötesplatser. Dessa är väl gestaltade och underhållna

med fin balans mellan hårdgjorda ytor och grönska. Här råder eftermiddags- och kvällssol, vilket är den tid på dygnet som de flesta besöker Tullinge centrum. Skogskullarna och de få friytor som finns i centrala Tullinge används delvis för lek och hundpromenader. De upplevs av många som otrygga och är platser man sällan passerar efter mörkrets inbrott.



Snitt genom landskapet





TRAFIK

Dagens trafiksituation

Huddingevägen och järnvägen är idag stora barriärer mellan norra och södra Tullinge. Vid Tullinge centrum finns en undergång under vägen och järnvägen där också en bussterminal samt pendeltågsstation finns. Trafikflödet genom Tullinge centrum är under maxtimmar (förmiddag och eftermiddag) i princip mättat, dvs trafiken står stilla. Två signalreglerade korsningar finns, en vid Västerhaningevägen och en vid Nibblevägen.

Spårbunden trafik

Tullinge centrum genomkorsas av järnväg där framförallt pendeltåg framförs. Även ett antal godståg per dygn förekommer. Järnvägen bidrar till buller och vibrationer i Tullinge centrum, varför dess påverkan av centrummiljön är viktig för centrumets framtida utveckling.

Antalet SL-tåg som trafikerar järnvägen förbi Tullinge centrum omfattar cirka 160 tågset per dygn i båda riktningarna. Godstrafikflödet på järnvägen är cirka 5 tågset per dygn

Gång- och cykeltrafik

I dagsläget finns inga utförda beräkningar av cykelflöden i och omkring Tullinge centrum. Bedömningen är att de största cykelflödena är från områdena i södra Tullinge, dvs Tullinge Lanthem och Tullinge Skogshem. Vissa svårigheter finns att ta sig med cykel från södra Tullinge, området Brantbrink, till Tullinge centrum, eftersom t ex Flottiljvägen och delar av Banslättsvägen saknar cykelbana.

I centrum finns idag 170 parkeringsplatser för cyklar på Banslättsidan och 80 platser vid bussterminalen. Under vardagar är dessa fullbelagda och behov finns av fler parkeringsplatser i centrum. Detta visar på behovet av bra cykelförbindelser till och från centrum.



Dagens trafikflöde årsmedeldygnstrafik. Kalibrerade fordonsflöden för år 2000.



Framtida trafikflöden

Fordonstrafik

Vägutredningen för ny sträckning av väg 226 visar beräknade trafikflöden år 2015 för de olika utredningsalternativen:

- Nollalternativ
- Förbättringsalternativ
- ”Tunnan”
- ”Draken”

Nedan följer flödesberäkningar över trafiken i och omkring Tullinge, hämtade från vägutredning 226, förbifart Tullinge. Fyra alternativ har utreds och flödena är endast prognoser och speglar bedömda flöden år 2015.

Nollalternativet innebär att inga åtgärder utförs på Huddingevägen, vilket medför att vägen når sitt kapacitetstak genom centrum. Omkring 17 000 fordon per vardagsdygn bedöms trafikera Huddingevägen genom centrum.

Förbättringsalternativet innebär att Huddingevägen breddas med fyra körfält och att korsningarna görs planskilda. Vägen får stor kapacitet men barriären som vägen utgör för centrum uppfyller ej målen för utveckling av centrala Tullinge. Bedömningen är att omkring 22 000 fordon per vardagsdygn beräknas passera genom centrala Tullinge.

Förbifartsalternativen (”Tunnan” och ”Draken”) innebär att en stor del av trafiken i Tullinge leds via en ny väg söder om Tullinge, vilket kommer att minska trafiken i centrum. I förbifartsalternativen blir nuvarande Huddingeväg kommunal, vägens barriäreffekt minskas och utrymme för utbyggnad av centrum blir möjlig. Vid ett genomförande av förbifarten bedöms trafikflödet genom centrala Tullinge vara cirka 10 000 fordon per vardagsdygn.



Årsmedeldygnstrafik, Nollalternativ prognos 2015.



Årsmedeldygnstrafik, Förbättringsalternativ prognos 2015.



Årsmedeldygnstrafik, Alternativ ”Draken” prognos 2015.



Årsmedeldygnstrafik, Alternativ ”Tunnan” prognos 2015.



För Tullinges befintliga vägnät bedöms förbifartsalternativen ge störst effekt beträffande minskad trafikbelastning. Det är detta alternativ som legat som grund för Botkyrka kommuns arbete med detaljplaneprogrammet.

Spårbunden trafik år 2010-2015

Banverkets prognoser för 2015 beräknar att 260 persontåg/dygn kommer att passera centrala Tullinge. Prognoser för godstrafiken pekar mot en minskning till två godståg/dygn genom centrum.

Konsekvenser spårbunden trafik

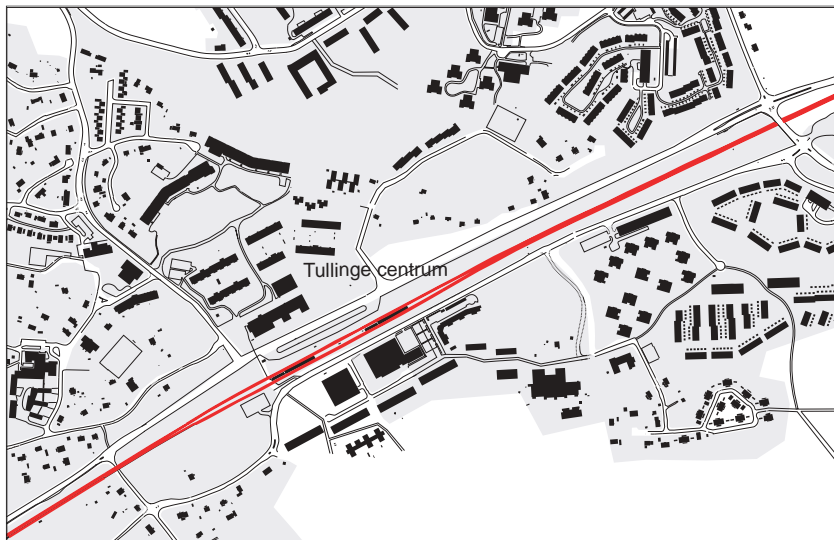
Det ökade antalet förbipasserande tåg kommer att medföra att centrumområdet fortsätter att utsättas för störande buller och vibrationer. Orsaken till det ökade antalet transporter beror på en ökad kapacitet inne i Stockholm city. Godstrafiken minskar genom Tullinge då fler godståg i framtiden kommer att använda Grödingebanan.

Snabbspårväg

Botkyrka Kommun genomförde under 2002 en studie för framtida spårvagnssträckning mellan Flemingsberg och Riksten. Alternativa spårvagnssträckningar visas i skissen bredvid. Genomförandet ligger dock långt fram i tiden, eftersom sträckan Kungens Kurva-Flemingsberg måste genomföras innan sträckningen blir aktuell i Botkyrka kommun.

Gång- och cykeltrafik – framtid

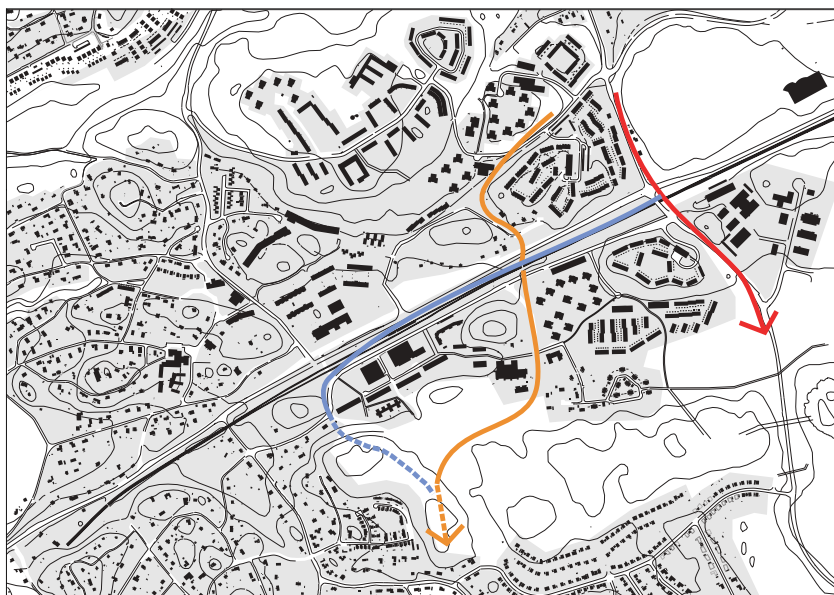
Ett ökat arbete med mer utvecklat gång- och cykelnät samt fler och bättre cykelparkeringar kan påverka tidigare redovisade flödesberäkningar. Detta förutsatt att fler går eller cyklar för lokala resor. Enligt den resvaneundersökning Vägverket gjorde 2002 bör det finnas potential att öka andelen cykelresor i Tullinge.



Dagens flöde, spårbunden trafik:
161 persontåg/dygn, 5 godståg/dygn

Framtida flöde, spårbunden trafik:
År 2015 - 260 persontåg/dygn
År 2010 - 2 godståg/dygn

Spårbunden trafik på stambanan genom Tullinge.



Förslag på spårvagnssträckningar genom Tullinge.



Tullinge som bytespunkt för olika färdmedel

Tullinge centrum ska även i framtiden utgöra en väl fungerande bytespunkt mellan olika färdmedel. Detta är viktigt inte minst för att skapa ett levande centrum. Centrumområdets huvudsakliga målpunkter (butiker och stationen) ska på ett enkelt och säkert sätt vara tillgängligt med alla typer av trafikslag.

Tåg

I Tullinge stiger det på cirka 3700 resande med pendeltåg varje dag enligt SL statistik från 2003. Störst bidrag till flödet ger arbetspendlare som utnyttjar Tullinge centrum för resor till och från Stockholm.

Buss

Tre busslinjer utgår från Tullinge och tre passerar Tullinge centrum. Dessa linjer är:

721 mot Riksten-Lida

722 mot Huddinge sjukhus

723 mot Tullingegård.

712 mot Visättra och Tumba centrum

726 mot Fridhemsplan och Tumba centrum

791 mot Södertälje centrum (nattbuss) och Sergels torg

Byte mellan färdmedel

I Tullinge finns en mindre bussterminal där bussar har en kortare uppställningstid. Terminalen används för tidsanpassning till pendeltåg samt rast för busschaufförer.

I närheten av Tullinge centrum och bytespunkten finns omkring 240 låsbara parkeringsplatser för cyklar samt omkring 350 infartsparkeringsplatser för bilar. Gångavståndet mellan stationen och bussterminalen är 60 m och avståndet mellan cykelparkeringen och pendeltågsstationen är cirka 70 m. Centrum med butiker ligger cirka 150 m från stationen men annonseras dåligt mot stationen och Huddingevägen.

Tullinge centrum i framtiden

Kärnpunkten som regional bytespunkt kommer i framtiden att vara Flemingsberg, Stockholm Syd. Med en ny förbifart ges möjlighet att Flemingsberg är primär knutpunkt och Tumba centrum är nästa knutpunkt av större karaktär söderut. I detta fall fungerar Tullinge centrum som av- och påstigningsplats med passerande bussar utan något terminalområde.

Det är viktigt att förutsättningar för byte mellan olika färdmedel fortfarande finns kvar i centrala Tullinge. Detta tillgodoses främst genom att platser finns för parkering av cykel och för bilar. Att tillgodose behovet av stationsnära cykelparkering är särskilt viktigt. Tullinge centrum kommer även i överskådlig framtid att ha uppställningsplats för bussar, även om dagens bussterminal troligtvis kommer att flyttas vid en renovering och omgestaltning av centrala Tullinge och Huddingevägen. Tullinge centrum bör förbättras som omstigningspunkt för att gynna kollektivtrafiken men också för att skapa bättre förutsättningar för handel.



Bytespunkten - viktig social, kulturell och kommersiell mötesplats! Bilder från nyrenoverade Gullmarsplan.



TULLINGES HISTORIA

Namnet Tullinge nämns för första gången på 1300-talet och man tror att ordet betyder "högt liggande boplatz". På orten finns fornlämningar i form av fornborgar, gravfält och boplatser från järnåldern. Historiskt sett bestod Tullinge av två stora ägor; Tullinge Gård samt Rikstens säteri. Flera torp tillhörde dessa gårdar; Banslätt, Elgentorp, Nyängen, Kästadal, Liljelund, Månstorp, Gröndal, Mellanberg, Skogstorp, Vrån och Trädgårdstorp m fl. Tullinge Gård är känd från 1630, då den köptes av Johan Adler Salvius, friherre och medlem av riksrådet under stormaktstiden. Tullinge Gårds huvudbyggnad, daterad från 1600-talet, brann 1943 och har inte återuppförts. Flygelbyggnaderna från sent 1700-tal finns dock kvar. Rikstens säteri, beläget i södra Tullinge, finns omnämnd redan 1430 men gården är sannolikt äldre än så. Gården fick säterifrihet 1615 och ägaren var då riksrådet Erik Fleming. På gården finns bebyggelse kvar från 1600-tal samt 1800-tal. Huvudbyggnaden är dock byggd 1913, ritad av Knut Nordenskiöld. Gården bedriver fortfarande skogs- och jordbruk men är också avstyckad för t ex flygplats samt golfbana.

1903 öppnade Tullinge station på stambanan. Tidigare (från 1860 då stambanan byggdes) hade endast Huddinge och Tumba stationer längs stambanan. Stationen i Tullinge skulle främst försörja Separators produktion vid Tullingesjön, som hade etablerats 1894. Stationen innebar att man nu kunde arbetspendla till Stockholm. Samma år som stationen öppnades köpte Jacob Tegnér's bolag Tullinge AB upp stora delar av jordbruksmarken för att sälja av till bostadsbebyggelse. Marken styckades upp i stora villatomter och för att säkerställa välbärgade köpare fastslogs att tomtarna 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. Friluftsgården drivs fr o m 1989 i Botkyrka kommuns regi.

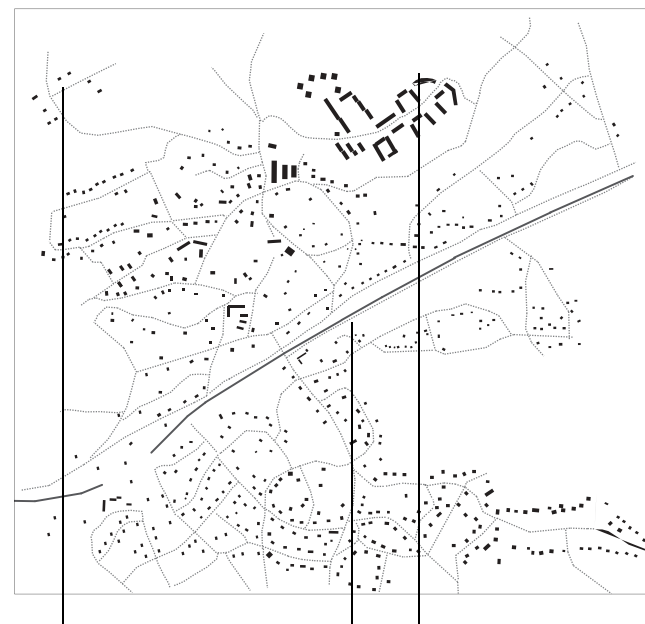
På 40-talet köpte AB Hem på landet området kring Katrinebergsvägen, ett område som styckades av från Tullinge Gård i syfte att exploateras för fritidshusbebyggelse och småhus. Folkhemsbygandet berörde även Tullinge då den första kommunala skolan Eklidsskolan byggdes 1946 och Tullinges första (och under en lång tid enda) hyresrätter, kvarteret Bulten, uppfördes vid dåvarande Tullinge station.

1947-48 utarbetade Uno Åhrén en översiktsplan för Botkyrka. Han underströk Botkyrkas kvalitéer som rekreationsområde för stockholmarna och planeringen av sportstugebebyggelsen, vandringsleder och skidspår var högt prioriterade. För Tullinges del föreslog Åhrén 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 kalkbacke och midsommarfirande. Under 50-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.

Under 60-talet planerades stora förändringar i de flesta tätorter och städer i Sverige. I Tullinge rev man 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. Centrum byggdes helt och hållet i HSB's regi

och idag finns totalt cirka 2500 bostadsrätter i Tullinge, varav alla är HSB-lägenheter. På 70-talet byggdes även ett flertal radhusområden, vilket avtog under 80-talet.

Tullinge centrum byggdes under åren 1972-74. 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.



Tullinge Gård Stationen Tullingeberg

Historisk karta över centrala Tullinge. Kartan visar Tullinge som det såg ut i början på 70-talet. Falkbergsskolan och Tullingeberg var byggta men centrum var fortfarande inte exploaterat.



Tullingsjön



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.



DET FORTSATTA ARBETET





GENOMFÖRANDE OCH ETAPPINDELNING

Programmet innehåller förslag på en etappindelning som visar vad som är möjligt att genomföra före respektive efter förbifartens färdigställande. För att ge ett underlag för ett genomförande av programförslaget har även en översiktlig kalkyl för områdets utbyggnad tagits fram.

Översiktlig kalkyl för utbyggnad av området kring centrala Tullinge

Kalkylen bygger dels på de tre 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 Tekniska förvaltningen.

Intäkterna för marken är beräknade med två alternativ. Den lägre bygger på centralt belägen mark men med dålig undergrund och de högre värdena är med bra mark. Gatukostnaderna har utgått ifrån vad en normalvilla klarar av att belastas med i form av gatukostnader. Därefter har kostnaden viktats om med hänsyn till att det i detta fall är lägenheter. Vikt 0,75 har satts.

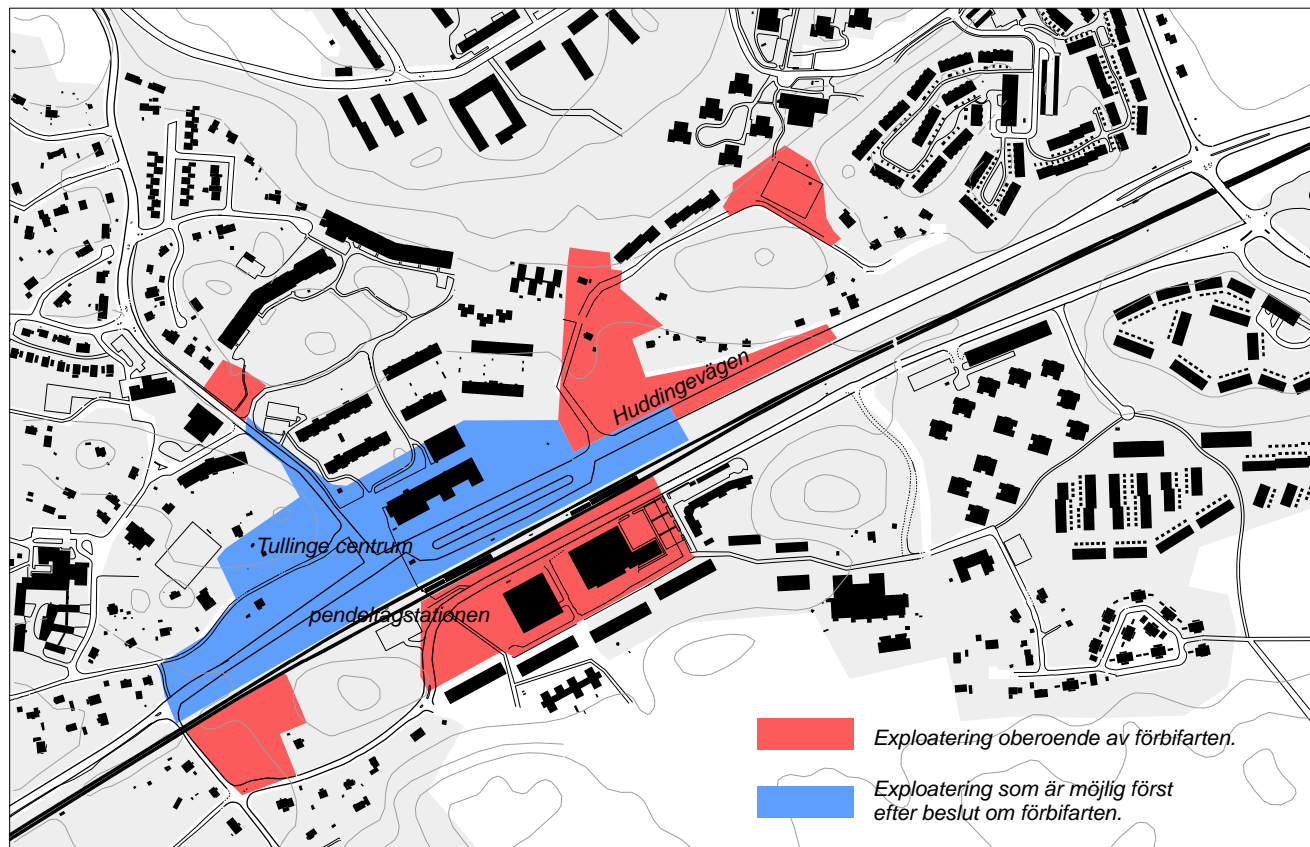
Gator 70 – 75 Mkr
 Parker 20 – 25 Mkr
 Övrigt 3 – 5 Mkr

Summa utgifter 93 – 105 Mkr

Markförsäljning 35 – 55 Mkr
 Gatukostnader 30 Mkr
 Övrigt 1 Mkr

Summa inkomster 66 – 86 Mkr

NETTO in – ut - 27 – - 19 Mkr



Karta över Tullinge som visar markområden som kan exploateras före och efter förbifartens genomförande.



MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN









Inom programområdet har en inventering genomförts som visar vilka som är fastighetsägare inom området. Av denna inventering framgår att HSB och Botkyrka kommun är de största fastighetsägarna. Marken som kommunen äger består till största delen av gator och grönområden.

Centrumbebyggelsen ägs av HSB Södertörn som är en ekonomisk förening. I princip är samtliga flerbostadshus i området bostadsrätter och ägs av ett antal HSB föreningar. Järnvägen som delar området ägs av fastighetsbolaget Jernhusen samt Banverket.

Övriga större fastighetsägare inom området är Tullinge kontorshus, som bl a äger fd Samhallhuset, samt Telia som har en nätstation invid Brf Slätten. Inom området finns även ett antal fastigheter som är privatägda.



Karta över olika fastighetsägare i Tullinge.

-  Botkyrka kommun
-  Tullinge AB (Botkyrka)
-  Telia Net Fastigheter AB
-  HSB ekonomiska förening
-  HSB Bostadsrättsförening
-  Privata fastighetsägare
-  Banverket/ Jernshusen (SJ)
-  Tullinge kontorshus



MÅL OCH INTRESSEKONFLIKTER

All planering och samhällsbyggande innebär att mål och intressen av olika slag står mot varandra. I Tullinge innebär utbyggnaden av Riksten en stor strukturomvandling som kommer att medföra en stor omvandling för orten på längre sikt.

Minskad genomfartstrafik i Tullinge - negativt för handeln

Vid ett genomförande av *Förbifart Tullinge* kommer genomfartstrafiken i centrala Tullinge i princip att försvinna. Om detta inte sker är den nya förbifarten inte samhällsekonomiskt lönsam. Detta hamnar dock i konflikt med handeln, som drar fördel av att ligga vid en huvudväg. De prognoser som tagits fram i detta detaljplaneprogram pekar på att den lokala trafiken kommer att år 2015 generera cirka 10 000 fordon/ dygn i centrala Tullinge. Det är drygt hälften av dagens trafikflöden.

Handel i Riksten- i konkurrens med Tullinge?

I detaljplanprogrammet för Riksten pekar alla prognoser på att etablering av handel i området inte kommer att bli aktuell i någon större omfattning. Det är däremot sannolikt att det kommer att uppstå intresse för handelsetableringar längs förbifarten. Om handel etableras vid förbifarten kommer den att konkurrera med handeln i centrala Tullinge. I detta sammanhang skall också påpekas att handeln konkurrerar i en större region än den enskilda orten. Flemingsberg kommer sannolikt att ha fler handelsetableringar i framtiden än i idag.



Snedbild över Tullinge centrum.

Utbyggnaden av Riksten och dess inverkan på Tullinge centrum

Riksten tillhör Tullinge historiskt och kommer även organisatoriskt att tillhöra Tullinge. Den rumsliga kopplingen kommer dock att vara tydligare till Flemingsberg och Tumba än till Tullinge då den nya sträckningen av Huddingevägen naturligt löper mellan dessa bebyggelseområden. Det kommer med andra ord att vara enklare att med buss och bil åka till Flemingsberg än till Tullinge för vidare resa till t ex Stockholms central. Flemingsberg har dessutom bättre tillgång till infartsparkering än vad Tullinge har. Det är dock oklart i vilken omfattning Rikstensborna kommer att använda centrala Tullinge som kollektivtrafiknod samt för handel och offentlig service.



FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE

Programmets syfte är att pröva de planmässiga förutsättningarna som finns i området. Syftet är att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede ska breddas med de berördas erfarenheter och synpunkter. De berörda ska ges möjlighet till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är låsta. Avsikten är att under samrådstiden få till stånd en diskussion om hur centrala Tullinge ska utformas och förtäta.

Efter att samrådet genomförts fattar kommunen beslut om hur området ska detaljplaneläggas.

Upplysningar

Programsamrådet pågår mellan 2005-02-15 t o m 2005-04-19. Formellt samrådsmöte samt övrig information kommer i en separat kallelse.

Detaljplaneprogrammet visas under samrådstiden på Kommunhuset i Tumba, Munkhättevägen 45. Detaljplaneprogrammet visas även på Medborgarkontoret i Tullinge centrum, Nyängsvägen 3.

Skriftliga synpunkter på programmet kan framföras senast den 2005-04-11 till:

Botkyrka kommun
Tekniska förvaltningen
147 85 Tumba

eller via epost till:
tekniska@botkyrka.se

Upplysningar och information om programförslaget lämnas av:

- Stadsarkitekt Per-Anders Framgård, tel 08-530 615 40
e-postadress: per-anders.framgard@botkyrka.se
- Exploateringschef Hans-Olov Möller, tel 08-530 613 44
e-postadress: hans-olov.moller@botkyrka.se



PROJEKTORGANISATION

Projektet har bedrivits med en styrgrupp samt en projektgrupp. Styrgruppen har svarat för styrningen av projektet samt dialogen med kommunens politiska ledning och berörda fastighetsägare.

Medverkande tjänstemän i styrgruppen:

- Hans-Olov Möller, ordf, Kommunledningsförvaltningen
- Lars Olsson, Kommunledningsförvaltningen
- Kerstin Boberg, Tekniska förvaltningen
- Ulf Ekberg, Tekniska förvaltningen
- Per-Anders Framgård, Tekniska förvaltningen

Medverkande tjänstemän i projektgruppen:

- Per-Anders Framgård, projektledare, Tekniska förvaltningen
- Ulla Ryk, Tekniska förvaltningen
- Lars-Gösta Håkansson, Tekniska förvaltningen
- Agneta Engver, Tekniska förvaltningen
- Johan Ericsson, Tekniska förvaltningen
- Dan Arvidsson, Miljöförvaltningen
- Sofia Göland, Tekniska förvaltningen
- Maria Persson, Tekniska förvaltningen
- Ebba Ohlén, plankonsult 

LITTERATUR OCH REFERENSER

Herland & Pettersson, 2004-11-15: Möjlighet att påverka trafikflöden i Tullinge C – flödessimulering. WSP Samhällsbyggnad.

Nordplan 2004-11-11: Tullinge centrum år 2014, handelsutredning, Nordplan AB.

Vägverket 2004-09-08: väg 226 Vårsta- Flemingsberg via Riksten, delen Tumba- Flemingsberg (granskningshandling).

Banverket, 2001-09-05: Buller- och vibrationsutredning, Järnvägar inom Botkyrka (Västra stambanan och Grödingebanan), Banverket, Östra banregionen

Botkyrka kommun, 2002-10-31: Botkyrka kommun, Översiktsplan 2002. Botkyrka kommun.

Huddinge kommun, 2001-12-17 Översiktsplan Huddinge kommun 2001.

Region- och trafikplanekontoret, 2002-05-14 Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen, Region och trafikplanekontoret.

Scandiakonsult 2002-04-04: Sträckningsstudie spårväg Flemingsberg station- Tullinge- Riksten.

Boverket, 1995: Bättre plats för arbete. Planering av arbetsområden med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet. Boverket.

Kjessler & Mannerstråle, 2000-01-11: Studie avseende bullerfrågor, väg 226, Tullinge C. Vägverket.

Loman, 1988-05-20: Botkyrka kommun, Stadsbyggnadskontoret, Lokalklimatet i norra Botkyrka med hänsyn till energihushållning och ventilation, Bergabs Klimatundersökningar.

Miljöförvaltningen, 1999-02-17: Luftmätningar i Tullinge 1997-1998. Botkyrka kommun.

Miljöförvaltningen och Tekniska förvaltningen, 1998-02-06: PM Kartläggning av trafikbullersituationen för bostäder vid kommunala vägar i Botkyrka kommun. Botkyrka kommun.

Signeul & Rastborg, 1994-10-12: Botkyrka kommun, Dagvattenhantering, Tumbaåns och Tullingesjöns avrinningsområden, Förstudie, VBB VIAK.

www.slb.nu/lvf

www.exempelbanken.se

Slb-analys, mars 2002: Spridningsberäkningar av kvävedioxid och partiklar för Riksten i Botkyrka kommun. Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund.

Åkerblom & Westerberg, november 1985: Markradonutredning, Botkyrka Kommun, översiktlig radonriskkarta. Sveriges Geologiska AB.

Botkyrka kommun, februari 1988: Botkyrka Kulturinventering Del I och II av kulturminnesvårdsprogram, Botkyrka Kommun.

Botkyrka kommun, Program för Friluftsstaden Riksten 2003.

Botkyrka kommun, Miljökonsekvensbeskrivning för Friluftsstaden Riksten 2003.

Rudberg Eva, Uno Åhrén- Arkitekt och planerare, Arkitekturmuseet 1981

Johansson Ingemar, Stor- Stockholms bebyggelsehistoria: Markpolitik, planering och byggande under sju sekel, Byggforskningsrådet 1987.

Fotografier

SWECO FFNS Arkitekter AB:
Framsida- tre parkbilder
sid. 8- parkbänk Bo01, park med busshållplats och Nybodahöjden
sid. 19- Nybodahöjden

Trafikbanken:
sid. 17- bilder från Skvallertorget och Hägerstenvägen

Övriga bilder tillhör Botkyrka kommun.

