

# HALLUNDAVÄGEN PROGRAM TILL DETALJPLAN



GODKÄNNANDEHANDLING

BOTKYRKA  
KOMMUN







*I bilden vänds blicken österut längsmed Hallundavägen och visar entrén till Riksteatern till vänster och Hallundavägen i sitt nya läge med bebyggelse på båda sidor.*



# INNEHÅLL

<b>Inledning</b>	5		
Syfte	5		
Program till detaljplan	5		
Programområde	6		
Social hållbarhet	6		
<b>Förslag</b>	7		
<b>Illustrationsplan</b>	8		
<b>Förslagets huvuddrag</b>	10		
Nytt läge och ny sektion för Hallundavägen	10		
Komplettering med bostäder	10		
Effektivare parkeringslösningar och lägre parkeringstal	10		
Nya offentliga rum	10		
Utvecklad grönstruktur	11		
Förändrad markanvändning ger ökad jämlikhet	11		
<b>Markanvändning</b>	12		
<b>Mobilitet</b>	13		
Övergripande struktur	14		
Hallundavägens nya sektioner	16		
Angöringsgator	18		
Gång/cykel	18		
Kollektivtrafik	18		
<b>Bebyggelse</b>	19		
Placering och skala	19		
Utformning	21		
<b>Offentliga rum</b>	22		
Centrala Hallunda	22		
Centrala Norsborg	25		
		Fickparker	27
		<b>Grönstruktur och ekosystemtjänster</b>	28
		Torg och parker	28
		Planteringar i gatumiljö	29
		Hallundastråket	29
		Bostadsgårdar	29
		<b>Parkering</b>	30
		<b>Förutsättningar och utredningar</b>	33
		<b>Gällande planer och program</b>	34
		Hallunda-Norsborg i regionen	34
		Hallunda-Norsborg i kommunen	34
		Utvecklingsprogram för Hallunda-Norsborg	35
		Södra porten	35
		Grönstrukturprogrammet	35
		<b>Utredningar</b>	36
		Dialog och konsultation	36
		Utredningsbehov	36
		Dagvatten	37
		Risk	37
		Ekosystemtjänster	38
		Trafik och parkering	39
		Näringsliv och marknad	39
		<b>Övriga förutsättningar</b>	40
		Markägförhållanden	40
		Geoteknik och markstabilitet	40
		Buller	40

<b>Fortsatt arbete</b>	41
<b>Genomförande</b>	42
Samverkan	42
Detaljplaneetapper	42
Ekonomi	44
Nya bostäder	44
<b>Utredningar</b>	45
Trafik och parkering	45
Buller, vibrationer och stömljud	45
Risk	45
Geoteknik och markstabilitet	45
Förutsättningar vid spårområdet	46
Strålning	46
Dagvatten	46
Kulturvärden	46
<b>Utveckla befintliga miljöer</b>	47
Öka kontakten mellan byggnader och offentliga rum	47
Hallundastråket	47

### Diarienummer

SBF/2019:00272

### Kontaktuppgifter

Plan@botkyrka.se

08-530 610 00

### Medverkande tjänstepersoner

- Susanna Findahl, projektledare
- Örjan Lindbeck, ansvarig planarkitekt
- Simon Aspenberg, mark- och exploateringsingenjör
- Susanne Pettersson, trafikplanerare
- Sofia Didrik, landskapsarkitekt
- Anders Forsberg, miljöutredare
- Hannes Flemming, utvecklingsledare
- Charlotte Ryberg, områdesstrateg
- Mohammed Al Kamil, samhällsplanerare
- Ingmari Holmsten, VA-projektledare, konsult Afry

### Illustrationer och fotografier

Om inget annat anges Botkyrka kommun.

Omslag och illustrationer: Amanda Wahlén och Sofia Kourbetis, Sweco

### Bilagor

- Områdesanalys Hallunda-Norsborg, oktober 2019 (Botkyrka kommun)
- Checklista, 200325 (Botkyrka kommun)
- Ekosystemtjänster, 200630 (Botkyrka kommun)
- Dialog och konsultation, 201103 (Botkyrka kommun)
- Riskutredning, 210217 (Brandskyddslaget)
- PM Kostnadsuppskattning, 210319 (WSP)
- Kartläggning av näringslivsscenarioer, 210212 (Ramboll)
- Marknadsanalys, 210317 (Ramboll)
- Trafikutredning, 210318 (Ramboll)
- Dagvattenutredning, 210618 (WSP)
- Trafikanalys, 220309, (Ramboll)

# INLEDNING

**D**en 10 december 2019 uppdrogs samhällsbyggnadsförvaltningen av samhällsbyggnadsnämnden att ta fram ett planprogram för Hallundavägen. Genom att upprätta ett planprogram kan kommunen i ett tidigt skede beskriva en viljeinriktning samt utreda övergripande och strukturerande förutsättningar för utvecklingen av centrala Hallunda-Norsborg. Program till detaljplan för Hallundavägen beskriver hur delar av Hallundavägen med omgivning på omkring femton års sikt kan utvecklas till en tät, levande och trygg stadsmiljö.

## Syfte

Planprogram för Hallundavägen syftar till att utveckla den fysiska miljön med offentliga platser och förtätningar längs Hallundavägen och i intilliggande kvarter. Målbilden är en levande stadsmiljö som präglas av trygghet, liv och rörelse; med bostäder och verksamheter; inkluderande offentliga rum; och fokus på fotgängare och cyklister snarare än fordonstrafik. Planprogrammet syftar till att förnya den fysiska miljön på ett socialt hållbart sätt. Markanvändningen som föreslås i programmet ska bidra till ökad jämlikhet på platsen.

## Program till detaljplan

Ett program till detaljplan är en länk i planeringskedjan från översiktlig till detaljerad nivå. Det är ett strategiskt dokument som visar hur kommunen önskar utveckla och förvalta ett avgränsat område för att i förlängningen bidra till en sammanhållen och god stadsmiljö för kommunens invånare. Planprogrammet fungerar som ett stöd åt efterföljande detaljplanering.

Program till detaljplan för Hallundavägen redovisar den tänkta markanvändningen, det vill säga om marken ska användas till exempelvis bostäder, verksamheter, gata, torg eller park. Den nya gatusektionen visar hur Hallundavägen kan förändras från transportled till stadsgata. Programmet redovisar vidare hur tillkommande bebyggelse är tänkt att samspela med de offentliga rummen samt vad de

offentliga rummen är tänkta att innehålla.

Förslaget förhåller sig till ett antal utredningar som sammanfattas i dokumentet. Slutligen beskrivs kortfattat en plan för genomförande samt fortsatt arbete som krävs för att förslaget ska kunna bli verklighet.

## Programområde

Planprogram för Hallundavägen omfattar de tre mittersta kvarteren i södra Hallunda-Norsborg, mellan Hallundavägen och Hallundastråket, samt själva vägen och något av slänten mot tunnelbanan i söder.

## Social hållbarhet

Arbetet med planprogram för Hallundavägen har präglats av ett särskilt fokus på social hållbarhet. Detta motiveras av att åtgärder på platsen har ett stort allmänintresse och att programmet är förstadiet till en omfattande förändring av stadsdelen. Det finns ett behov av att stärka stadsdelen som plats och att förbättra invånarnas livsmiljö. Förändring av den fysiska miljön är en nyckelfråga och ett verktyg som kan möjliggöra positiva förändringar även ur ett socialt perspektiv.

## Metod och process

Social hållbarhet har genomsyrat arbetet med programmet från uppdrag till samrådshandling. Grunden lades i uppdraget med en målformulering om social hållbarhet. För att säkerställa att projektet från start tog ut rätt riktning gjordes en inventering av platsens sociala värden och behov. Utgångspunkten var



*Flygbild med programområdesgräns*

att de som bor och verkar i centrala Hallunda-Norsborg också är de som bäst vet vad platsen behöver. Därför inleddes arbetet av en inventering av de senaste fem årens medborgardialoger, vilken kompletterades av riktade konsultationer i syfte att få en god representation bland de deltagande. Därtill kartlade kommunens projektgrupp sociala värden och behov i den fysiska miljön med stöd av en matris för social hållbarhet.

Behoven och värdena har följt med in i arbetet med att ta fram ett programförslag, och förslaget har löpande utvärderats i förhållande till vilka förutsättningar det ger för människors vardagsliv.

# FÖRSLAG

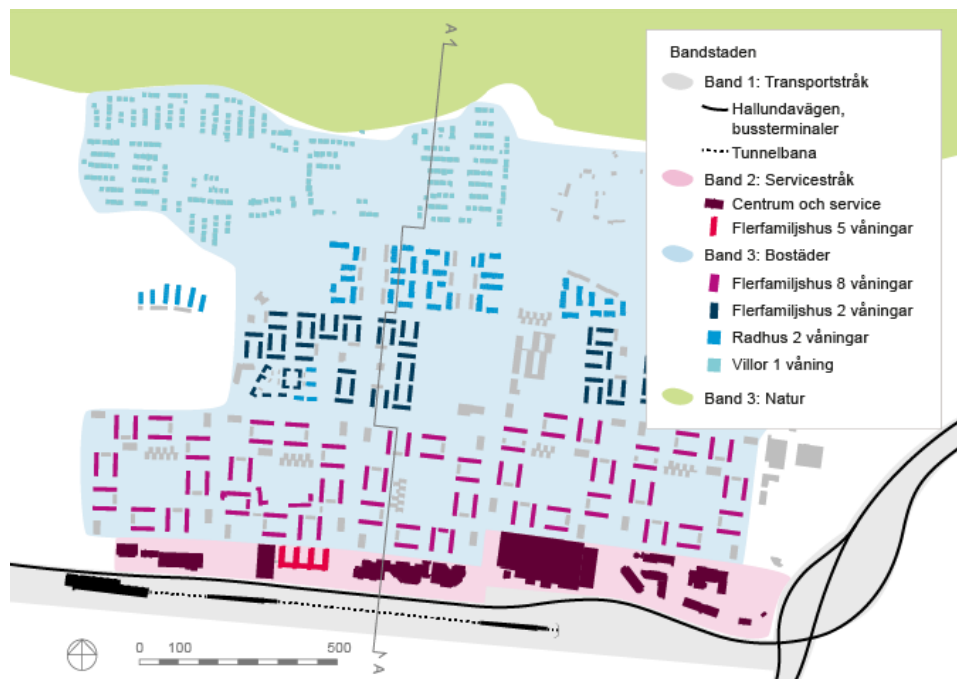


Diagram från Områdesanalys Hallunda-Norsborg som visar hur stadsdelen byggts i tydligt avgränsade zoner enligt bandstadens ideal.

Hallunda-Norsborg är byggt på ett sätt som delar upp funktioner som bostäder, transporter, natur, service och handel i olika zoner. Zonerna sträcker sig från väst till öst i stråk som löper parallellt med Hallundavägen och spårområdet i söder. Just norr om transportstråket finns ett servicestråk med centrum, bibliotek, skolor, kyrkor med mera. Efter servicestråket kommer bostadsbebyggelsen, i sin tur indelad i stråk som utgörs av olika slags bebyggelse med gradvis avtagande skala. Närmast centrumstråket finns flerbostadshus i åtta plan och längst norrut i stadsdelen finns villabebyggelse. Bortsett från Botkyrkabyggens fyra bostadshus saknas bostäder helt i det område som ligger närmast service och kollektivtrafik. Det är delar av det området som föreslås förändras genom förslaget till planprogram.

I programmet till detaljplan för Hallundavägen föreslås de centrala delarna av Hallunda-Norsborg omvandlas till en tät bebyggd miljö med en blandning av bostäder och verksamheter, fotgängare och cyklister vid sidan av fordonstrafik, offentliga rum och privata bostadsgårdar. Genom förslaget läggs funktioner till som idag saknas i stadsdelen, och den funktionella indelningen i öst-västliga band ersätts av en blandad och integrerande miljö. Huvuddragen i förslaget sammanfattas nedan.



# Illustrationsplan



Tomtbergavägen

Hallundastråket

Hundhamravägen

Friggs väg

Hallundastråket

Hallundavägen

Riksteatern

vy 2

Hallundavägen

IV-VI

IV-VII

IV-V

IV-VIII

Torg

Entré T-Norsborg

II

vy 1

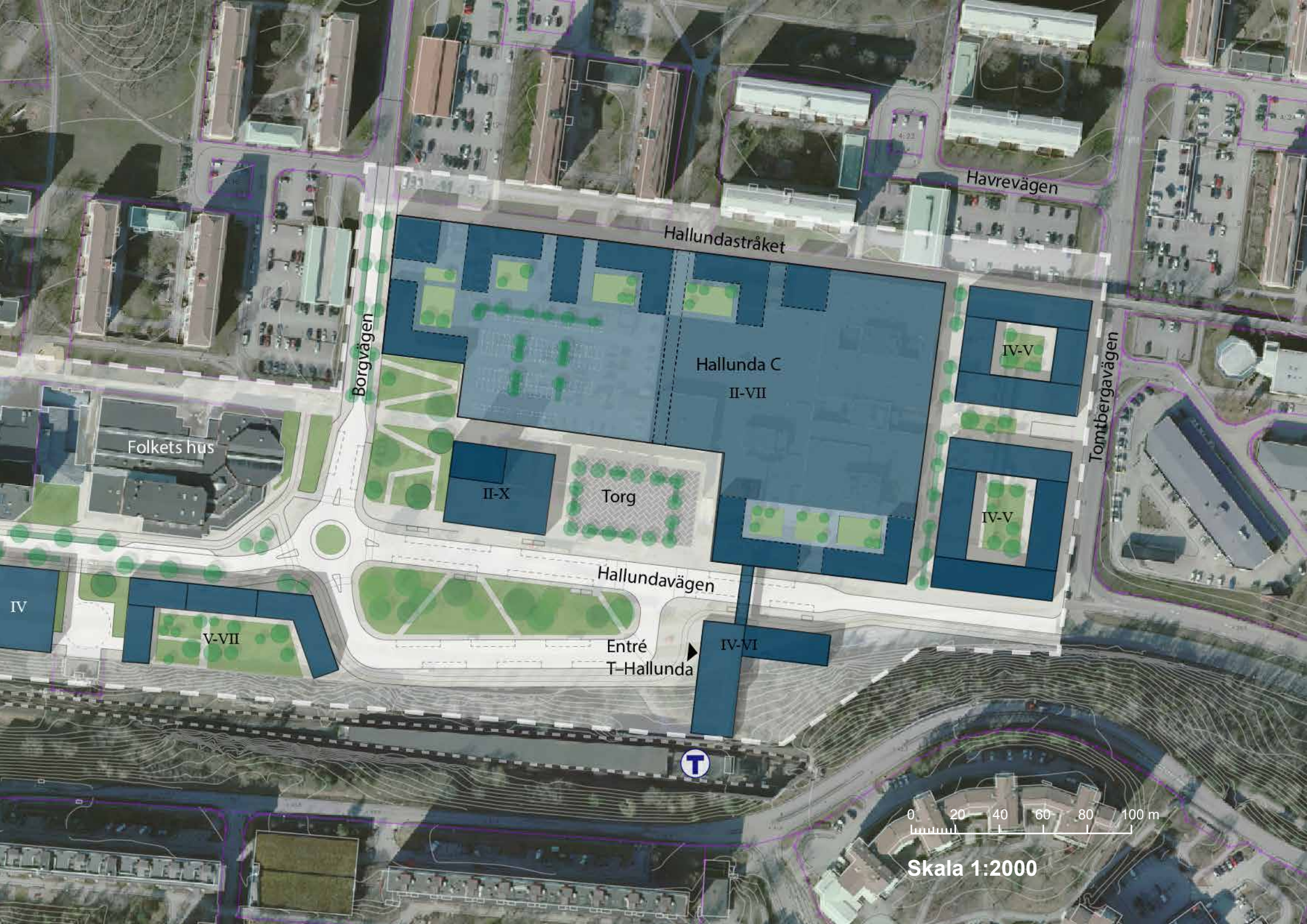
V-VII

V-VII

V-VII







Havrevägen

Hallundastråket

Borgvägen

Hallunda C  
II-VII

IV-V

Tomtbergavägen

Folkets hus

II-X

Torg

IV-V

Hallundavägen

IV-VI

V-VII

Entré  
T-Hallunda

T

0 20 40 60 80 100 m

Skala 1:2000



## Förslagets huvuddrag

### Nytt läge och ny sektion för Hallundavägen

Hallundavägen är idag utformad för att användas enbart av fordonstrafikanter. Det ensidiga fokuset på biltrafik ger en gatumiljö med omfattande brister vad gäller säkerhet och trygghet för fotgängare och cyklister, och innebär i förlängningen att stora delar av de boende i stadsdelen exkluderas från att använda området. I programmet föreslås åtgärder för att möta de bristerna och göra Hallundavägen tillgänglig för alla invånare och besökare.

I förslaget får Hallundavägen ett nytt läge, direkt söder om den befintliga bebyggelsen. Vägen får en ny utformning genom att körbanans bredd halveras och istället ger plats för gång- och cykelbanor, träd- och buskplanteringar samt fler korsningspunkter för fotgängare.

### Komplettering med bostäder

Genom att flytta Hallundavägen norrut skapas ytor för nya bostadskvarter mellan Hallundavägen och tunnelbanans spårområde. Den nya bebyggelsen ramar tillsammans med befintliga hus in gaturummet och skapar förutsättningar för ett tydligt stadsrum med många nya målpunkter. Ett tillskott av bostäder i ett område där få bor i dagsläget kommer att bidra till mer liv och rörelse under en större del av dygnet, och därtill en ökad social kontroll. Den upplevda tryggheten förväntas öka.

### Effektivare parkeringslösningar och lägre parkeringstal

Inom programområdet finns markparkeringsplatser som upptar cirka 14 000 kvadratmeter. Detta är en ytkrävande parkeringslösning och innebär en prioritering av markens användning som går emot kommunens strategiska inriktning för centralt belägna och viktiga platser. Förslaget om Hallundavägens nya läge och nya bostadskvarter innebär att dagens markparkeringsplatser behöver ersättas med parkeringslösningar i flera plan, såsom parkeringshus och garage.

Därtill måste behovet av parkering för de planerade bostäderna mötas. Hallunda-Norsborg har ursprungligen planerats för ett högre bilinnehav än vad dagens parkeringspolicy föreskriver i såhär pass kollektivtrafikhöga lägen. När ny bostadsbebyggelse tillkommer behöver hänsyn tas till det sammantagna bilinnehavet i området. Tillkommande bostäder bör kunna byggas med ett betydligt lägre parkeringstal än befintliga bostäder har idag.

### Nya offentliga rum

Utöver Hallundavägens gaturum, som genom sin nya gestaltning och läge blir ett viktigt offentligt stadsrum, innehåller förslaget nya allmänna platser i form av större och mindre torg och parker. I anslutning till Hallunda centrum, som är stadsdelens främsta nod, föreslås ett nytt torg. Förslaget innebär ett torg med goda ljusförhållanden, som omgärdas av bebyggelse på tre sidor med kommersiella och servicefunktioner, och som ligger i direkt anslutning till bussar och tunnelbana. Torget bedöms ha goda chanser att bli ett befolkat och använt offentligt rum.

I anslutning till Norsborgs tunnelbana föreslås ett mindre parktorg med plats för grönska, sittplatser, cykelparkering och möjlighet till lokaler med uteserveringar.

Offentliga torg är en form av allmän plats som saknas helt i Hallunda-Norsborg. Genom ett mindre torg i Norsborg och ett större torg i Hallunda tillskapas överbryggande mötesplatser för stadsdelens medborgare som kan möjliggöra för möten, evenemang och folkliv tvärs gruppstillhörigheter.



## Utvecklad grönstruktur

Programområdet utgör i dagsläget en barriär för kommunens grönstruktur, med bristande biologisk mångfald och behov av utvecklade ekosystemtjänster. Förslaget innebär förbättrad grönstruktur genom att Hallundavägen föreslås få växtbäddar med träd- och buskplanteringar, samt att nya parkrum föreslås i strategiska lägen med hänsyn till befintlig vegetation, gröna samband och översvämningsområden. Vägsektionernas växtbäddar och planteringar stärker kopplingen mellan norra Botkyrkas naturområden och bidrar med ekosystemtjänster som dagvattenhantering, förbättrat lokalklimat och ökad trivsel.

## Förändrad markanvändning ger ökad jämlikhet

Förändring av Hallundavägens gatusektion samt befintliga markparkeringar är de främsta nycklarna till att frigöra ytor för andra ändamål och andra användare. Genom att förändra markanvändningen i lägen som tidigare varit reserverade för fordonstrafik tillgängliggörs stora delar av stadsdelen för de som tar sig fram på andra sätt än med bil. Vid sidan av nya bostäder görs plats för en rad offentliga rum och det blir därmed möjligt att använda området på nya vis. Förändringen har en direkt koppling till ett mer jämlikt markutnyttjande.

## Markanvändning

Den nuvarande markanvändningen i programområdet illustreras av kartan till höger. Programområdet är uppdelat i öst-västlig riktning. Längst i norr finns Hallundastråket som är stadsdelens främsta allmänna gång- och cykelstråk. Bebyggelsen i området innehåller framför allt verksamheter som centrum och kultur. Till dessa hör parkeringsytor och zoner för angöring och godshantering. Det finns ett bostadskvarter i Norsborg. Söder om kvartersmarken finns vägytor inklusive två bussterminaler som ansluter till den bevuxna slätten mot spårområdet.

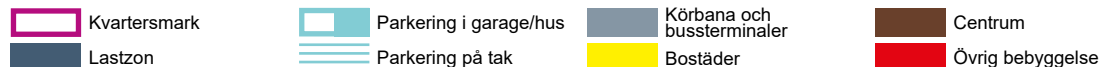
Programförslaget innebär att kvartersmarken omfördelas inom området samtidigt som exploateringsgraden höjs i vissa delar. Befintlig lokalyta bibehålls, men i anslutning till Norsborg föreslås att verksamheter placeras i lokaler i bottenvåningen på den nya bostadsbebyggelsen. Parkering för verksamheter och bostäder sker i parkeringshus och garage. De allmänna platserna som tillskapas utgörs av ytor med förbättrad tillgänglighet, i och med nya offentliga rum och gaturum som utformas för att skapa plats för och prioritera fotgängare och cyklister.



Dagens markanvändning



Föreslagen markanvändning





## Mobilitet

**H**allundavägen är överdimensionerad och utformningen bidrar till problem med höga hastigheter. Gång- och cykelbanor samt övergångsställen saknas, och därtill är antalet målpunkter längs vägen få. Stadsdelen har planerats med trafikseparering som ideal, vilket generellt innebär att cyklister och fotgängare kan röra sig genom stora bilfria områden. Inom själva programområdet är däremot mycket av ytorna reserverade enbart för biltrafik i form av gator och parkeringsytor. Trafiksepareringen fungerar inte alltid i praktiken, eftersom fotgängare och cyklister har en tendens att välja den närmaste vägen. Det gör att olika trafikantslag blandas även på ytor som är avsedda enbart för fordonstrafik, vilket skapar trafikfarliga och osäkra situationer.

Kollektivtrafiken är väl utbyggd med hållplatslägen för bussar och tunnelbanestationer i anslutning till Hallunda och Norsborg centrum. Kollektivtrafiken är redan idag högt nyttjad av de boende, och den behöver ha god kapacitet i stadsdelen i framtiden.

Markanvändningen behöver omprövas i förhållande till behoven på platsen och fokus skifta till bostadsändamål och offentliga rum. Hallundavägen behöver tillgängliggöras för oskyddade trafikanter på ett trafiksäkert sätt. En viktig utgångspunkt för utformningen av programförslaget är det nya läget för Hallundavägen - i direkt anslutning till programområdets befintliga bebyggelse. Genom att flytta vägen norrut skapas plats för ny bostadsbebyggelse mellan Hallundavägen och spårområdet. Därmed formas ett väl avgränsat gaturum med bebyggelse och målpunkter på bägge sidor.

Hallundavägens föreslagna placering och utformning innebär en övergång från renodlat transportrum med en stor andel hårdgjorda kör- och parkeringsytor till en gata med gångbanor, korsningspunkter för fotgängare och entréer till bostäder och verksamheter. Förslaget förutsätter att dagens markparkeringsplatser ersätts med parkering i flera plan, i form av parkeringshus alternativt parkeringsgarage.

Den ursprungliga planeringen av stadsdelen lade stort fokus på trafiksäkerhet och på parallella nät av stråk för olika trafikanter. Idag är förebilden en annan och de överdimensionerade och separerande transportrummen har spelat ut sin roll. Bilägandet i stadsdelen är statistiskt lågt, vilket rimmar illa med att stadsrummens utformning gör stora delar av centrala Hallunda-Norsborg otillgängliga för fotgängare och cyklister. När utrymmet för fordonstrafik minskar innebär det samtidigt att utrymmet för mer hållbara sätt att ta sig fram ökar. Mer mark frigörs för fler. På så vis möjliggör förslaget ett mer jämlikt och jämställt nyttjande av stadsdelens gatuinfrastruktur.

## Övergripande struktur

Hallundavägens nuvarande läge, med ett avstånd på mellan 20 och 25 meter från spårområdet innebär att det är omöjligt att på ett tillfredställande vis få till en gata som kantas av bebyggelse på ömse sidor. Vägen föreslås därför flyttas norrut för att möta de befintliga byggnadernas fasader. På så vis frigörs ytor på vägens södra sida, vilket möjliggör ny bebyggelse och därmed att Hallundavägen blir en gata med ett tydligt avgränsat gaturum och fler potentiella målpunkter. Vägens höjdläge förändras för att möta befintliga entréer. Det påverkar även korsningarna med de nord-sydliga lokalgatorna, vilka även de behöver justeras något i höjddled. Korsningarna föreslås utformas som cirkulationsplatser.






Ett generellt grepp i programförslaget är att Hallundavägen blir en del av stadsväven istället för att ligga separerad vid sidan av den. Det nya läget vid

Hallunda centrum innebär att Hallundavägen passerar direkt intill stadsdelens främsta nod – centrumbyggnaden och det föreslagna torget. Detta skapar bättre tillgänglighet och ett helt nytt möte med stadsdelens centrala delar.

Stora förändringar föreslås för gatumiljön i anslutning till centrala Norsborg. Vägen förbi Norsborgs station går idag cirka tre meter ovan kvartersmarkens nivå, och entré till tunnelbanan sker genom en tunnel under vägen, alternativt via en entré i anslutning till vägen och bussterminalen. I samband med att vägen flyttas norrut samt anpassas efter befintliga höjder föreslås att gångtunneln öppnas upp och breddas till ett torg. Det gör att Hallundavägen och det nord-sydliga gångstråket mot tunnelbanan möts i en plankorsning. Den nya entrén till tunnelbanan ligger på torget.



### Mobilitet

-  Befintlig cykelbana
-  Ny dubbelriktad cykelbana
-  Ny enkelriktad cykelbana
-  Bilfria ytor
-  Busshållplats



Programområdet omfattar två bussterminaler vid Norsborgs och Hallundas tunnelbanestationer. Bussterminalerna föreslås i möjligaste mån införlivas i gatumiljön, med lösningar som utgår från resenärernas vanligaste rörelsemönster.

### Tre stråk blir två

I dagsläget finns inom programområdet i praktiken tre parallella öst-västliga stråk: Hallundastråket, Hallundavägen, och mellan dessa ett informellt och inte helt kontinuerligt gångstråk, som i huvudsak syftar till att koppla samman områdets parkeringsplatser och den befintliga bebyggelsens entréer. En av vinsterna med flytten av vägen är att två av de tre stråken samordnas, vilket innebär att flöden av människor och trafik och därmed aktiviteter i det offentliga rummet koncentreras. Detta antas stärka den upplevda tryggheten.



*Dagens tre öst-västliga stråk*

— Hallundastråket      — Informellt stråk      — Hallundavägen



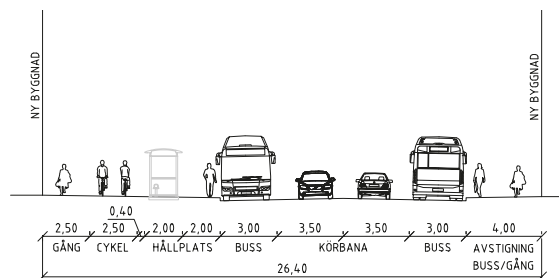
*Förslagets två öst-västliga stråk*

— Hallundastråket      — Hallundavägen (nytt läge)

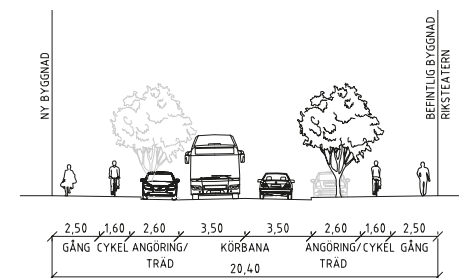
## Hallundavägens nya sektioner

Mötena mellan trafikantslag tätar genom Hallundavägens nya sektion, som halverar körfälten och istället ger plats för fotgängare och cyklister, avskilda från körbanan genom träd- och buskplanteringar. Hallundavägen går från transportrum till integrerat gaturum. Gaturummet avgränsas och smalnas av genom bebyggelse med målpunkter på bägge sidor. Övergångsställen anläggs i anslutning till korsningar samt stationslägen. Förändringarna i utformningen speglas i en lägre skyltad hastighet, och detta förväntas stimulera en ökad riskmedvetenhet och försiktighet hos bilförare. Parallellt blir det möjligt för fotgängare och cyklister att röra sig trafiksäkert i ett område som tidigare varit otillgängligt för dem.

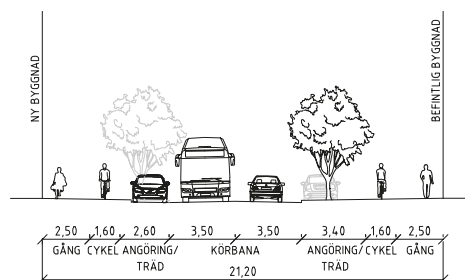
Sektionens totala bredd varierar mellan cirka 20 och 30 meter beroende på behovet av exempelvis busshållplatser, angöringsytor och cykelbanor.



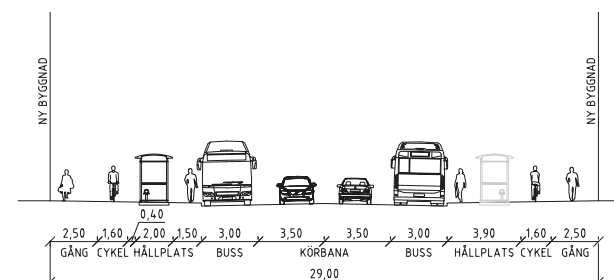
Sektion A, skala 1:400



Sektion B, skala 1:400



Sektion C, skala 1:400



Sektion D, skala 1:400





*Bilden (vy 2) visar hur Hallundavägen skulle kunna förändras för att ge plats åt fotgängare och cyklister, träd och grönska. I förgrunden till vänster syns Riksteaterns byggnad med huvudentrén och den svart-vit-rutiga entréplatsen. I gatans fond skymtar den nya stationsbyggnaden i Hallunda.*



## Angöringsgator

Mellan de nya kvarteren längs Hallundavägens föreslås ett antal släpp i bebyggelsen, som syftar till att möjliggöra angöring till bostäder och garage samt till att skapa luft i strukturen och mindre, gröna vistelseytor i området. På dessa ytor kan även parkering för rörelsehindrade besökare, gods- och sophantering finnas. Avståndet mellan nord-sydliga fasader varierar; i anslutning till Norsborgs tunnelbana föreslås lokalgator med bredd på omkring 16 meter och i kvarteret mellan Hundhamravägen och Borgvägen föreslås platsbildningar med bredd på cirka 25 – 30 meter. I Hundhamravägens förlängning söderut föreslås ett bredare släpp på cirka 40 meter. Förutom angöring till bostäder och garage syftar de generösare släppen till att möjliggöra ytor med funktioner för dagvattenhantering och rekreation, se även kapitlet Offentliga rum/Fickparker samt Utredningar/Dagvatten.

## Gång/cykel

Programområdet är idag grovt indelat i en nordlig del som är tillgänglig för fotgängare och cyklister och en sydlig del som är tillgänglig för fordonstrafik. Programförslaget innebär att Hallundavägen tillgängliggörs för fotgängare och cyklister genom dubbelsidiga gång- och cykelstråk. Cykelbanan längs Hallundavägens södra sida kopplas samman med regionala cykelstråk i öst, antingen genom en fortsättning på Hallundavägens södra sida eller till Hallundastråket via Borgvägen. All infrastruktur för fotgängare i förslaget kan uppfylla kraven på tillgängliga lutningar.

Den befintliga bebyggelsen inom programområdet utgör dock en fysisk barriär för nord-sydliga stråk, vilket gör att finmaskigheten i gång- och cykelnätet fortsatt är en utmaning.

## Kollektivtrafik

Busstrafiken i stadsdelen behöver fortsatt vara konkurrenskraftig, vilket i Hallunda-Norsborg snarare än att bussarna kan köra i höga hastigheter handlar om att säkerställa fungerande tidtabeller och stabil framkomlighet. Det innebär att sådant som kan skapa onödiga hinder längs bussgatan, såsom kantstensparkering, ska undvikas.

Busshållplatser anordnas utmed Hallundavägen invid Hallunda station och Norsborg station, i möjligaste mån integrerade i gatumiljön. Det motiveras av att omstigning mellan två kollektiva färdmedel är en relativt ovanlig rörelse bland resenärerna i stadsdelen. Istället har en stadsmässig miljö med korta avstånd mellan stadsmiljöns målpunkter och kollektivtrafiken prioriterats. Vid båda stationslägena finns vändmöjligheter för bussarna. I Norsborg vänder bussarna runt ett kvarter invid tunnelbanestationen.



## Bebyggelse

**D**en befintliga bebyggelsen norr om Hallundavägen utgörs i huvudsak av låga byggnader med långa fasader mot vägen. Byggnaderna utgör barriärer i nordsydlig riktning. Detta gäller i synnerhet centrumbyggnaden i Hallunda som är cirka 250 meter lång och blockerar ett potentiellt grönt samband och en passage genom bebyggelsen från Blåklintsparken, via tunnelbanan och vidare söderut över Eriksbergsåsen. Barriäreffekten av kvarteret innehållande Riksteatern och Folkets hus, som är cirka 280 meter långt, bedöms förstärkas i och med att programförslaget tillskapar fler målpunkter i form av bostäder och lokaler söder om Hallundavägen. Även här skulle en passage genom kvarteret i nord-sydlig riktning vara välgörande för stadsdelen. Eventuella förtätningsprojekt som innefattar den befintliga bebyggelsen bör ha som syfte att se över om det går att få till passage genom bebyggelsen eller på andra vis minska husens barriärverkan.

I stadsdelen finns hyresrätter, bostadsrätter och äganderätter. Upplåtelseformerna följer till stor del en grov indelning i Norsborg med hög andel andel hyresrätter, Hallunda med hög andel bostadsrätter, samt småhusbebyggelsen i norr där äganderätter dominerar. I samband med eventuella markanvisningar bör kravställningen inkludera den upplåtelseform som det lokalt finns minst av. På så vis kan renodlade områden med bostads- eller hyresrätter undvikas och i förlängningen kan detta motverka exempelvis inkomstsegregation inom stadsdelen.

Arkitekturen i stadsdelen är monoton vad gäller skala och utformning. När tillkommande bebyggelse planeras bör ett av syftena vara att tillföra variation.

## Placering och skala

### Nya bostäder

Den tillkommande bebyggelsen har i programförslaget placerats in för att tillsammans med de befintliga husen rama in Hallundavägen och skapa ett gaturum med fler funktioner än vad dagens vägutformning erbjuder. Fler fönster och entréer till lokaler och bostäder mot gatan bidrar till att tryggheten ökar.

Spårområdet och höjdskillnaderna i söder innebär att möjligheterna till kopplingar mot Eriksbergsåsen är begränsade, och programområdets enda passager finns i anslutning till tunnelbanans stationer. Det är samtidigt viktigt att tillkommande kvartersstruktur är finmaskig och att det finns ett antal större och mindre släpp i bebyggelsen. Dessa släpp möjliggör infarter till garage och parkeringshus, men skapar också visuell kontakt med tunnelbanan och bebyggelsen på Eriksbergsåsen, vilka fungerar som landmärken. Det motverkar att den nya bebyggelsen upplevs som en barriär åt söder och stödjer orienterbarheten i stadsdelen.

Skalan i den tillkommande bebyggelsen ska komplettera den befintliga skalan i stadsdelen, vilken huvudsakligen består av två respektive åtta våningar. Bebyggelsens skala beskrivs i förslaget i form av ett spann gällande våningsantal.

Programförslaget innebär ingen förändring av innehållet eller funktionen hos Botkyrkabyggnads bostadshus eller kulturverksamheterna Riksteatern och Folkets hus. Bebyggelsen får däremot en förändrad funktion för gaturummet, där husens södra fasader möter ett mer befolkat gaturum. De befintliga husens fasadutformning och placeringen av entréer blir därmed viktigare än de är idag.

Programförslagets utgångspunkt för bebyggelsen är bostadshus, där verksamhetslokaler ska finnas i bottenplan i anslutning till Norsborg och Hallunda. I övriga lägen bör bottenvåningarna fyllas med bostadsfunktioner, såsom cykelparkeringsrum, tvättstugor eller samlingslokaler, som kan öppna upp bebyggelsen och skapa kontakt med gatumiljön. Ett annat alternativ är lokaler för hyresgäster.

### Hallunda centrum

Hallunda centrumets befintliga byggnadsarea är drygt 27 000 kvadratmeter och byggnadshöjden varierar mellan cirka 5 och 10 meter. Invändigt har centrumbyggnaden planerats med en nord-sydlig och en öst-västlig gata samt ett centralt torg. De invändiga gatorna hänger genom mer eller mindre tydliga entréer samman med gång- och cykelstråken i stadsdelen, vilket gör att det är vanligt att (under centrumets öppettider) gå genom centrum för att ta sig till målpunkter som ligger i omgivningarna, såsom tunnelbanan, S:t Botvids gymnasium och Blåklintsparken. I



*Centrumbyggnadens invändiga struktur*

den östra delen av centrum mynnar gatan i ett parkeringshus, vilket gör att fotgängare blandas med bilar på ett olämpligt vis.

Planprogrammet föreslår att byggrätten för centrumfastigheten disponeras om för att möjliggöra en högre bebyggelse som också kan inrymma bostäder i form av flerbostadshus och/eller radhus ovanpå centrumet. Bebyggelsen kan bidra positivt till en ökad variation i stadsväven, samtidigt som fler boende innebär ett ökat flöde av människor i centrum under större delar av dygnet. Bebyggelse föreslås även i centrumets östra del som idag domineras av parkering och godshantering.

Samtidigt behöver ytor för allmän plats och dagvattenhantering tillskapas på delar av den nuvarande centrumfastigheten. För området som helhet är det viktigt att en utökning av den totala byggrätten åtföljs av åtgärder för att minska byggnadens barriärverkan, exempelvis genom att öppna upp ett nord-sydligt gång- och cykelstråk med plats för grönska som kopplar ihop tunnelbana och övriga målpunkter söder om centrum med bostadsbebyggelsen norrut. En del av detta är

att programmet föreslår att delar av centrumbyggnaden rivs för att ge plats åt ett offentligt torg, och en befintlig parkeringsyta utvecklas till centrumpark.

### **Centrala Norsborg**

Den befintliga markanvändningen vid Norsborg centrum bedöms vara ineffektiv och i behov av en genomgripande förändring. Bebyggelsen föreslås i programmet rivas och ersättas av nya bebyggelsekvarter. På den norra sidan av Hallundavägen föreslås två bostadskvarter som i vissa lägen kan ha verksamheter och lokaler i bottenplan. Mot Hallundastråket föreslås lägre flerbostadshus alternativt radhus. Det gör att solljuset når ner till stråket. Samma kvarter kan vara högre mot Hallundavägen. Motiven till förslaget antal våningar är ljusförhållanden på Hallundavägen och Hallundastråket samt bostädernas friytor.

### **Bostadskvarter söder om Hallundavägen**

Bostadskvarteren söder om Hallundavägen måste hålla ett minsta avstånd till spårområdet i söder om 15 meter och begränsas i norr av Hallundavägens dragning. Kvarteren blir därför ganska smala. För att få solljus på bostadsgårdarna behöver hushöjderna åt söder begränsas medan husen som möter Hallundavägen i norr kan vara högre. Hushöjderna bör varieras både inom varje kvarter och längs med Hallundavägen för att bidra till en mer dynamisk stadsmiljö, dock utan att tappa greppet om en sammanhållen helhet i området.

Utöver estetiska överväganden kommer trafikbuller från Hallundavägen och från tunnelbanan att vara styrande för bebyggelsens utformning. Slutna kvarter alternativt bullerskärmar kommer sannolikt bli ett krav för att åstadkomma friytor som uppfyller bullerkraven, vilket är anledningen till att kvarteren gestaltas som slutna i förslaget. I kommande detaljplaneprocesser behöver alternativen för dessa kvarter studeras vidare, däribland möjligheten att göra släpp i bebyggelsen, då smala slutna kvarter samtidigt innebär utmaningar när det gäller bostädernas och bostadsgårdarnas ljusförhållanden.



## Utformning

I Områdesanalys för Hallunda-Norsborg konstateras att bebyggelsen i stadsdelen kännetecknas av en neutral och repetitiv estetik vad gäller skala, volymer och fasader, samt låg detaljeringsgrad. Den förutsättningen kan leda till olika slutsatser och strategier för hur tillägg bör utformas. I analysen föreslås att arkitekturen i Hallunda-Norsborg tål tillägg och att tilläggen kan tillföra den variation som den befintliga bebyggelsen saknar. I stället för ett musealt förhållningssätt, där målet är att bevara det ursprungliga, förespråkas tillägg som innebär att variation läggs till.

Planprogrammet går inte närmare in på arkitektonisk gestaltning. Istället föreslås att utformning utreds i form av ett eller flera gestaltungsprogram i detaljplanskedet.

## Offentliga rum

**H**allunda-Norsborg som helhet är planerat med relativt stor friyta per person, cirka 40 kvadratmeter eller 20 % av den totala ytan. Den siffran har sjunkit något till följd av ett antal förtätningsprojekt som uppförts under åren, men andelen allmän plats i förhållande till kvartersmark är fortfarande stor. I de centrala delarna utgörs de offentliga rummen i huvudsak av gröna stråk, naturmark och områdets fem större grannskapsparker. Grannskapsparkerna används främst av de som bor i anslutning till dem. Samtliga större sammanhängande allmänna platser ligger i renodlade bostadsområden.

Nya offentliga miljöer i stadsdelen kan med fördel syfta till att komplettera de befintliga sett till funktion och utformning. Stadsdelen saknar torg som kan fungera som gemensamma samlingsplatser för boende i hela området. En naturlig plats för ett samlande torg är invid Hallunda centrum, vilket redan idag är stadsdelens främsta knutpunkt tack vare sitt serviceutbud och goda kollektivtrafikförsörjning.

### Centrala Hallunda

Vid planeringen av de offentliga rummen i anslutning till Hallunda centrum behöver hänsyn tas till ett antal funktioner som finns eller behöver tillskapas på platsen. På platsen finns idag en bussterminal och de befintliga fastigheterna rymmer verksamheter med centrumfunktioner, samhällsservice, kyrka, kultur, parkering med mera. Det finns också värdefull vegetation i form av en dunge med ädellövträd, söder om dagens busstorg.

Utöver behovet av ett offentligt rum behöver också förutsättningarna för dagvattenhantering förbättras, det finns behov av trygghetsskapande åtgärder, åtgärder för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt en förbättrad bussterminal med ett större antal hållplatslägen.

För området i anslutning till Hallunda centrum innebär förslaget till planprogram ett antal förändringar som beskrivs nedan.

### Torg (1)

På den södra delen av centrumfastigheten föreslås ett torg, som en flexibel mötesplats och samlingsplats för hela stadsdelen. Torget avgränsas i norr och öst av centrumbyggnaden och i söder av Hallundavägen. Torget är därmed helt fredat från trafik. Väster om torget föreslås en byggrätt för centrumändamål och bostäder samt nya lokaler för Equmeniakyrkan.

Torget föreslås utformas på ett sätt som möjliggör en flexibel användning, men samtidigt kan locka breda målgrupper. Det kan med fördel förses med rums-skapande träd som tillåts växa sig stora och skänka skugga, sittplatser och annan möblering, god belysning, lekmöjligheter för barn med mera.

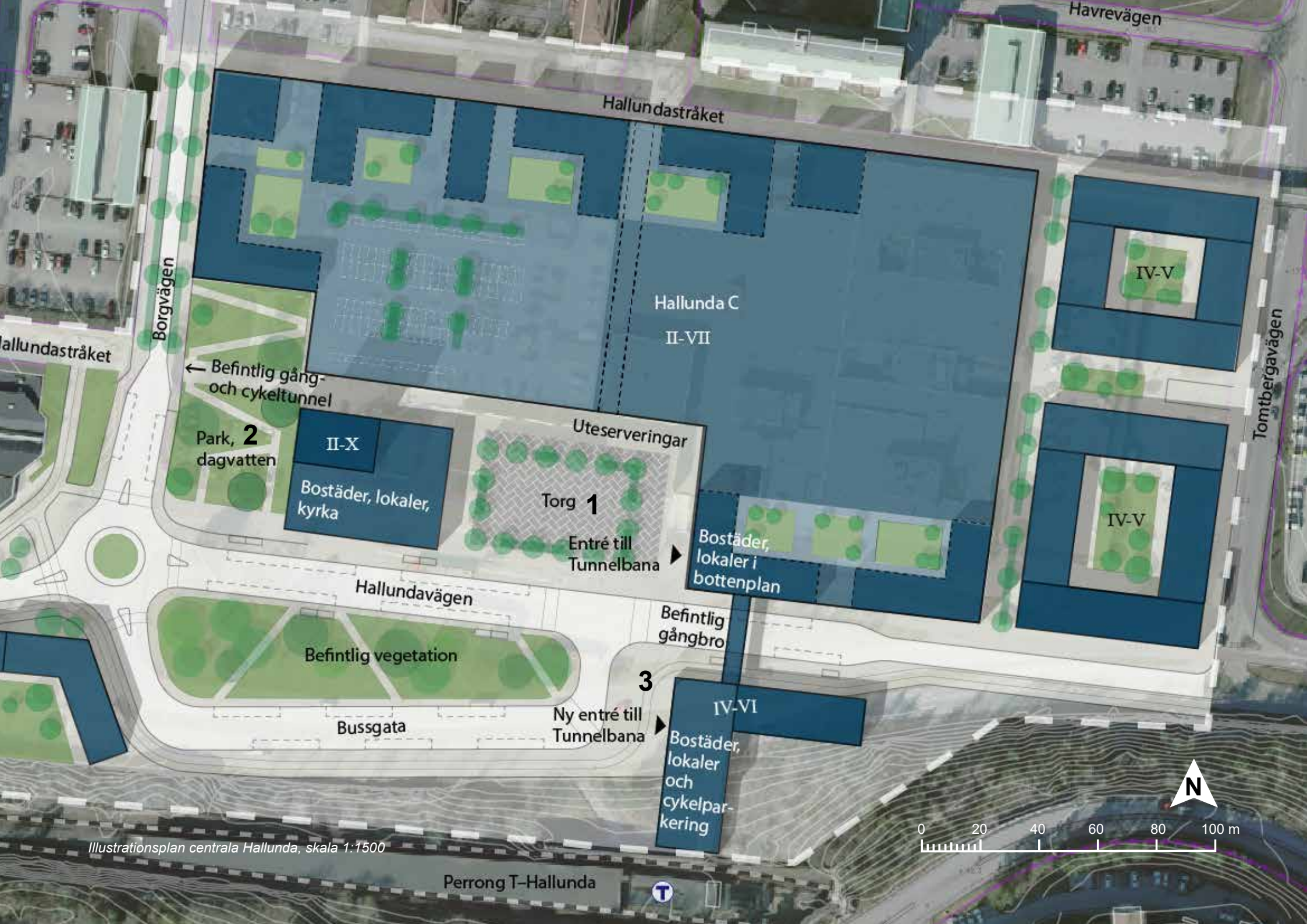
Placeringen av torget gör det till en naturlig knutpunkt i stadsdelens nät av gång- och cykelstråk. Torget ger även god tillgänglighet till centrumets lokaler och möjligheter till uteserveringar. Centrumets fasader mot torget är syd- och västvända vilket innebär goda ljusförhållanden. Platsen bedöms bli befolkad genom att torgets södra sida möter Hallundavägen och hållplatslägen för bussar, och i torgets sydöstra hörn nås gångbron som leder till tunnelbanan. Genom en bred passage över Hallundavägen nås bussarnas södra hållplatslägen, och här föreslås också en ny entré till tunnelbanan i markplan.

### Park (2)

Området väster om centrumbyggnaden riskerar att översvämmas vid stora regnmängder, och i takt med ytterligare exploatering i området ökar behovet av ytor för fördröjning, rening och magasinering av dagvatten. I mötet mellan Hallundastråket och centrum föreslås därför en park som höjdsätts för att kunna härbärgera dagvatten vid kraftig nederbörd. Ett grönnare stadsrum i det här läget kan också bidra till att stärka den gröna infrastrukturen och den biologiska mångfalden, se även kapitlet Grönstruktur och ekosystemtjänster.

Hallundastråkets sträckning i höjd med Borgvägen är i nuläget otidlig. Fotgängare som kommer västerifrån kan fortsätta rakt österut, genom centrumbyggnaden, förutsatt att centrumet är öppet. För cyklist svänger





Hallundastråket

Havrevägen

Borgvägen

Hallundastråket

Tomtbergavägen

Hallunda C  
II-VII

IV-V

← Befintlig gång-  
och cykeltunnel

Park, **2**  
dagvatten

II-X

Bostäder, lokaler,  
kyrka

Uteserveringar

Torg **1**

Entré till  
Tunnelbana

Bostäder,  
lokaler i  
bottenplan

IV-V

Hallundavägen

Befintlig vegetation

Bussgata

Befintlig  
gångbro

**3**

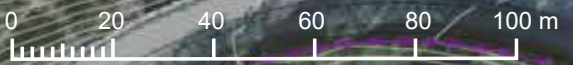
Ny entré till  
Tunnelbana

IV-VI

Bostäder,  
lokaler  
och  
cykelpar-  
kering

Illustrationsplan centrala Hallunda, skala 1:1500

Perrong T-Hallunda



Hallundastråket norrut, via en parkeringsyta och lastzon på kvartersmark, för att slutligen fortsätta utmed centrums norra sida. Här råder konflikt mellan olika trafikslag och den bilfria infrastrukturen för fotgängare och cyklister bryts. För att stärka tillgängligheten och kopplingarna mellan bilfria offentliga rum föreslås ett gång- och cykelstråk genom parken som förtydligar Hallundastråkets koppling till det nya torget samt leder vidare mot gångstråket norr om centrum.

### **Entré till tunnelbanan (3)**

Förslaget innehåller en ny entré i markplan till tunnelbanan, som komplement till den befintliga entrén som går via gångbro över Hallundavägen. Trots att gångbron nyligen renoverats finns indikationer på att passagen fortfarande upplevs som otrygg.

Förslaget till planprogram innebär nya lägen för busshållplatser längs med Hallundavägen och att Hallundavägen tillgängliggörs med gång- och cykelbanor på bägge sidor. I och med detta uppstår behov av en entré till tunnelbanan också på Hallundavägens södra sida. En entré i detta läge erbjuder ett alternativ till dagens gångbro och bidrar även till att befolka gaturummet. I anslutning till entrén föreslås en entrébyggnad med plats för kiosk och cykelparkering inomhus, se även avsnittet om Hallundavägen och mobilitet.

### **Bilfria offentliga rum**

Trafiksituationen är i nuläget problematisk omkring Hallunda centrum, och ytorna som oskyddade trafikanter använder för att ta sig mellan målpunkter i området har stora brister avseende trafiksäkerhet, trygghet och gestaltning.

Förslaget innebär att det blir möjligt för fotgängare att röra sig trafiksäkert och tillgängligt utmed centrumbyggnadens alla sidor, över torg och på trottoarer. Konflikterna med fordonstrafiken minimeras genom att infarterna till centrum begränsas till två, en i vardera kortända. Då många barn och ungdomar rör sig i detta område på väg till skolan är de föreslagna förändringarna av hög prioritet.

Förbättringar krävs även vad gäller fotgängares och cyklisters möjligheter att korsa Hallundavägen, Borgvägen och Tomtbergavägen. Åtgärder för detta beskrivs i avsnittet om Hallundavägen och mobilitet.



## Centrala Norsborg

Genom att Hallundavägen flyttas för att möta de befintliga byggnadernas entréer hamnar vägen i ett nytt, lägre höjdläge i anslutning till centrala Norsborg. Förändringen innebär att dagens gångtunnel öppnas upp, omkringliggande marknivåer sänks, och detta möjliggör ett nytt parktorg mellan Hallundavägen och entrén till tunnelbanan. Parktorget föreslås ge plats åt planteringsytor, parksoffor och uteserveringar. Bilden på nästa sida visar hur platsen skulle kunna fungera och upplevas.

Den nya entrén till tunnelbanan hamnar i samma höjdläge som den befintliga tunnelentrén. För att minska effekten av höjdskillnaden mellan tunnelbanans plattform och den nya entrén föreslås en entrébyggnad med plats för exempelvis cykelparkering och kiosk.

Gångtunneln till tunnelbanan samt intilliggande platser kringgärdas idag av en trygghetsproblematik. Upplevelsen leder till att vissa resande som anländer med tunnelbanan kvällstid föredrar att röra sig längs transportleden Hallundavägen framför att använda tunneln och gångstråket. Förslaget innebär att dessa platser helt görs om för att få ökad genomströmning, förbättrad överblick, möjliggöra för att röra sig trafiksäkert i fler riktningar samt att de befolkas under större delar av dygnet. Den nya platsen bedöms ge en stor förbättring i jämförelse med den nuvarande lösningen med en förväntad ökad upplevd trygghet och även ökad trafiksäkerhet, förutsatt att korsningspunkterna mellan fordonstrafik och fotgängare utformas tydligt.





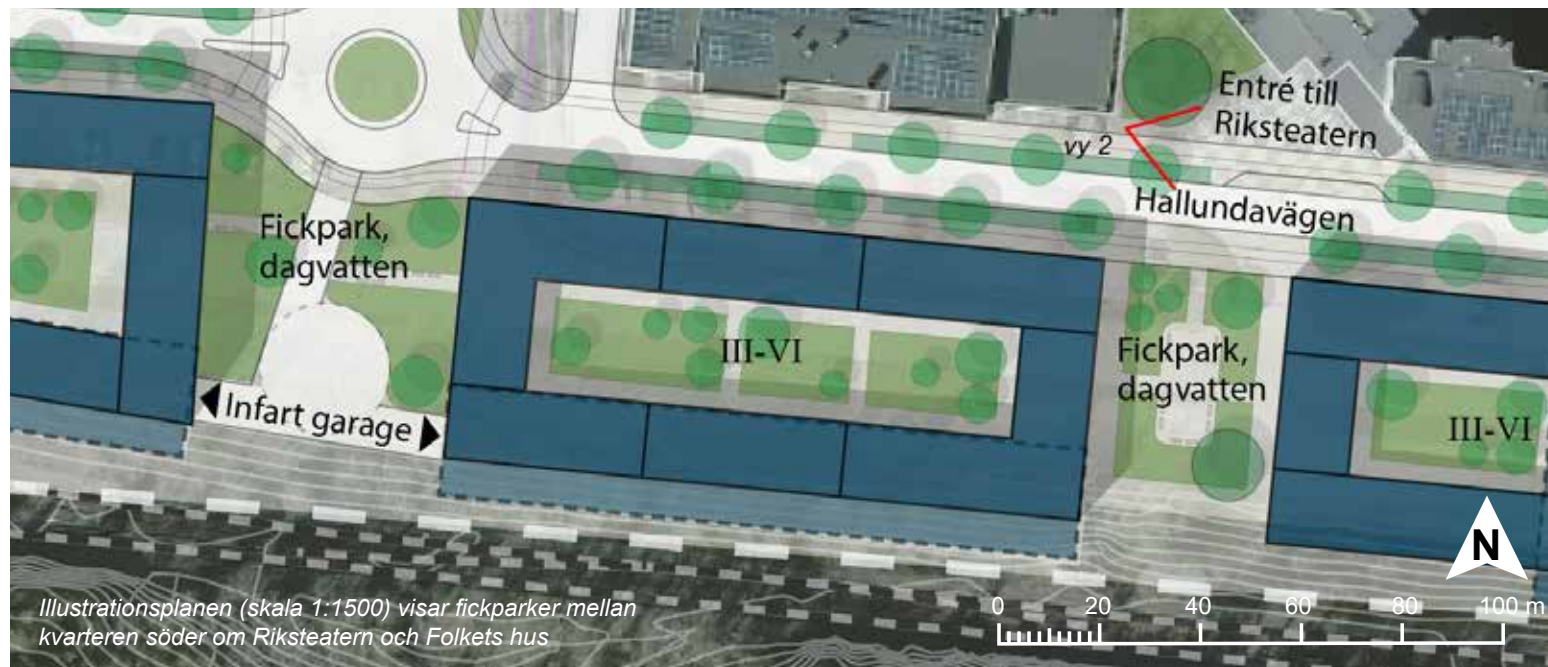


*Bilden (vy 1) visar föreslaget parktorg som knyter samman Hallundavägen och den nya entrén till tunnelbanan. Till höger i bild skymtar Botkyrkabyggens bostäder och i fonden syns gågatan som leder norrut mot Hallundastråket.*



## Fickparker

Det begränsade avståndet mellan Hallundavägen och spårområdet leder till bostadsgårdar med ljusförhållanden som inte är optimala. Utöver strukturens nord-sydliga tvärgator föreslås därför två större släpp i bebyggelsen; i korsningen Hallundavägen-Hundhamravägen och söder om Folkets hus. För de boende söder om Hallundavägen innebär detta ett komplement till bostadsgårdarna i form av en trafikfri yta med goda ljusförhållanden i nära anslutning till bostädernas entréer. Fickparkerna förses med fördel med vackra planteringar och sittplatser, och kan fylla viktiga funktioner för dagvattenhantering samt snöupplag.



## Grönstruktur och ekosystemtjänster

**T**rots en hög andel friyta har stora delar av Hallunda-Norsborg låga värden vad gäller biologisk mångfald. Mycket av programområdet utgör också potentiella värmeöar. Tillkommande vegetation ska väljas, placeras och utformas för att bidra till artrikedom och lokal klimatreglering genom skugga och ökad luftfuktighet.

Planområdets funktion som del av ekologiska spridnings-samband samt koppling mellan befintliga naturområden kan stärkas, exempelvis genom att med nya grönytor koppla samman områden med höga värden för biologisk mångfald. Sådana miljöer finns söder och sydväst om Alby, i Eriksberg/Södraportenområdet och vidare upp mot Hallunda gård, samt herrgårdsmiljöer i anslutning till Sturehov väster om programområdet

Den befintliga vegetationen i området har inte inventerats, men utgörs till stor del av gräsytor i trafikmiljö. Förslaget till planprogram innebär att vissa befintliga grönytor försvinner, samtidigt som andelen grönytor totalt sett ökar i området. Genom växtval och utformning ökar också grönyternas eko-effektivitet. Även stora tak kan utformas med växtbäddar för att bidra med ekosystemtjänster. Kartorna till höger visar ytor som utgår respektive tillskapas.

### Torg och parker

Utgångspunkten för förslagens platsbildningar med träd och andra planteringsytor är dels den funktion de kan få för boende och besökande i stadsdelen, men den tillkommande grönskan i förslaget förhåller sig också till områdets befintliga grönstruktur och de ekosystemtjänster som identifierades



Befintlig vegetation som försvinner (röd markering)



Ytor med grönska i programförslaget

||||| Planteringar i gatumiljö

□ Offentliga rum

□ Bostadsgårdar

■ Möjligt grönt tak



tidigt i arbetet med planprogrammet.

Den föreslagna parkytan öster om Borgvägen binder samman Hallundastråket med traddungen söder om den befintliga bussterminalen och kan potentiellt bli en länk i ett större sammanhang genom utvecklingen av Södra porten, söder om Eriksbergsåsen. Parken är även avsedd att fylla viktiga funktioner för rening och fördröjning av dagvatten.

Placeringen av de två mindre platsbildningar eller fickparker som föreslås i kvartersstrukturen söder om Hallundavägen har gjorts med hänsyn till den befintliga vegetationens värden, exempelvis växtlighetens kvalitet, storlek och art samt till släpp i den befintliga bebyggelsen norr om Hallundavägen. Vegetationen kan i dessa lägen exempelvis utgöras av förgårdsmark med träd- och perennplanteringar.

I anslutning till Norsborgs tunnelbana och busshållplatser föreslås ett parktorg med plats för grönska. Nya planteringsytor är viktigt i detta läge eftersom förslaget att flytta Hallundavägen norrut innebär att en befintlig mindre park öster om Norsborg centrumbyggnad utgår.

## Planteringar i gatumiljö

De nya gatusektioner som beskrivs i avsnittet Hallundavägen och mobilitet innehåller möbleringszoner med trädplanteringar i grönytor eller trädgaller. Grönska i gatumiljön har flera funktioner. Det gröna gaturummet bidrar till både befintliga och möjliga framtida gröna samband genom området. Arter kan också väljas med hänsyn till biologisk mångfald, och träden och planteringsytorna utgör en viktig del av dagvattenhanteringen inom programområdet genom både trädkronornas och växtbäddarnas förmåga att fördröja eller rena dagvatten. Grönskande gatumiljöer bidrar därtill med estetiska värden, gott mikroklimat och trivsamma miljöer, vilket bidrar positivt till både upplevd trygghet och förbättrad hälsa. Utvecklingen av Hallundavägen och de nord-sydliga lokalgatorna innebär på så sätt att en rad ekosystemtjänster tillskapas och befintliga förstärks, samt till att utveckla de gröna sambanden genom området.

## Dunge med befintlig vegetation

Hallundavägens nya läge innebär att vissa befintliga träd mellan Hallundavägen och dagens bussterminal behöver tas ner alternativt flyttas. Trädens naturvärden har inte utretts inom ramen för planprogrammet, men på platsen finns ett tiotal ädellövträd samt tall. Huvuddelen av dungen, inklusive tre större ekar, kan bevaras och blir en del av bussterminalens utformning.

## Hallundastråket

Hallundastråket utgör i dagsläget en viktig länk i grönstrukturen som förbinder Bornsjöns naturreservat med Alby, Fittja och Eriksberg/Södra portens utvecklingsområde. Den funktionen behöver värnas och förstärkas, och programmet innebär att Hallundastråket kopplas samman med de föreslagna offentliga rummen söder om Hallunda centrum. Med utökade ekologiska värden vid Hallunda centrum stärks kopplingen från Hallundastråket och söderut över Eriksbergsåsen (som beskrivs vidare i förstudien för Södra porten). Hallundastråket kopplas även tydligare samman längs den västra sidan av Hallunda centrum. Programförslaget innebär att Hallundastråket förblir en viktig del av den gröna infrastrukturen, men utformningen beskrivs inte närmare.

## Bostadsgårdar

Vegetationen på kvartersmark har också betydelse för områdets grönstruktur samt dagvattenhantering. När detaljplaner för området ska tas fram är det viktigt att valet av parkeringslösning görs med hänsyn till möjligheten att skapa kvalitativa gröna friytor. Bostadsgårdar på garagebjälklag innebär begränsningar både vad gäller estetiska och ekologiska värden. Samtidigt kan underbyggda gårdar ge bättre ljusförhållanden. I de lägen underbyggda gårdar uppförs behöver tillräckliga jorddjup säkerställas. Parkeringshus bör övervägas med hänsyn till detta. Utformningen av bostädernas friytor hanteras i detalj längre fram i planprocessen.

## Parkering

**E**ffektivare parkeringslösningar där dagens markparkeringsplatser ersätts med parkering i flera plan är en förutsättning för den utveckling som föreslås i programmet. Från ett trygghetsperspektiv är markparkeringslösningar i vissa avseenden positivt i förhållande till parkering i garage eller parkeringshus, vilka ofta kringgärdas av en trygghets- och säkerhetsproblematik. Samtidigt kan stora markparkeringar upplevas som ödsliga, och de ytor som tas i anspråk medför negativa konsekvenser för den bebyggda miljön som helhet, vilket även det påverkar den upplevda tryggheten. Förslaget att ersätta markparkeringsplatser med garage och parkeringshus grundas på bedömningen att den bebyggda miljön som programmet redovisar har större potential att uppskattas, användas och upplevas som välfungerande och omhändertagen, och att bebyggelsens kvaliteter påverkar upplevelsen av trygghet.

Förslaget redovisar ett antal potentiella platser för garage och parkeringshus eller parkeringsdäck för att tillgodose behovet för bostadsändamål och för de befintliga verksamheterna. Utformningsfrågor som samordnade in- och utfarter, genomsiktliga fasader och god belysning för byggnader för parkeringsändamål behöver hanteras i kommande planprocesser.


### Bil – bostadsändamål


Antalet parkeringsplatser som behöver tillskapas för planerade bostäder avgörs bland annat av antalet bostäder, lägenheternas storlek och det befintliga parkeringsutbudet. På grund av modernismens ideal vad gäller bilnehav är det befintliga parkeringstalet i stadsdelen generellt högre än vad kommun-



Parkering

 Parkering bostäder

 Parkering Riksteatern och Folkets hus

 Parkering befintliga bostäder

ens nuvarande policy föreskriver. Det är det sammantagna antalet platser, nya och befintliga, som ska bedömas. Detta innebär att det i vissa lägen inte kommer vara nödvändigt att både tillskapa nya platser enligt kommunens parkeringsnorm och dessutom ersätta samtliga befintliga platser. I förslaget till planprogram redovisas principiella parkeringslösningar med utgångspunkten att samtlig parkering ska inrymmas på kvartersmark. Parkering ska omfatta platser för rörelsehindrade samt besökare.

För bostadsbebyggelsen söder om Hallundavägen föreslås att bostadsparkering sker i suterräng under mark med möjlighet att öppna upp fasaden mot bostadsgården, små kvartersvisa parkeringshus eller som underbyggda bostadsgårdar. Möjligheten att anordna garage i suterräng i de södra kvarteren styrs av de geotekniska förhållandena, eftersom sprängning bör undvikas i tunnelbanans närhet. Bostadsgårdar på bjälklag innebär sämre förutsättningar för dagvattenhantering, vegetation och gestaltning, men kan ha fördelen att ljusinflödet förbättras. Parkering ska inte finnas i bottenplan mot gata och bör ligga inskjuten i de lägen i bebyggelsen som har förutsättningar att bli aktiva fasader.

För bebyggelsen norr om Hallundavägen föreslås parkeringsgarage i huvudsak under bostadsbebyggelsen, alternativt parkeringshus i mindre delar av kvarteren.

I den mån de befintliga bostädernas parkeringsplatser behöver ersättas kan detta ske i form parkeringshus eller parkeringsdäck i och med att gällande detaljplaner möjliggör byggrätter för parkering i två plan på befintliga markparkeringsplatser norr om Hallundastråket.

### **Bil - verksamheter**

Befintliga markparkeringar som tillhör Riksteatern och Folkets hus ersätts i förslaget till planprogram med ett parkeringshus på Hallundavägens södra sida. Parkeringsplatser för rörelsehindrade föreslås placeras i närheten av entréerna till dessa två verksamheter i form av parkeringsfickor längs Hallundavägen. Parkeringar i centrumlägena löses inom fastigheterna i fortsatt planläggning.

### **Cykel – kvartersmark**

Kommunens riktlinjer för parkering innebär i genomsnitt två cykelplatser per lägenhet, inklusive besöksparkering, som löses inom fastigheten. Detta preciseras i senare planeringsskede och anpassas efter lägenhetsstorlek. För studentbostäder gäller en och en halv cykelplats per lägenhet. Hälften av platserna anordnas utomhus i anslutning till entrén och hälften inomhus i markplan.

För cykelparkering i anslutning till centrumverksamheter anger Botkyrkas cykelplan ett parkeringstal på 15-20 cykelplatser per 1 000 kvadratmeter lokalyta.

### **Cykel – allmän plats**

I anslutning till stationer för tunnelbana föreslås cykelgarage i stationernas entrébyggnader. Trafikförvaltningens riktlinjer anger 5-15 cykelplatser per 100 påstigande i kollektivtrafiken. Med utgångspunkt i antalet påstigande resenärer som förväntas börja sin resa i bytespunkten (buss och tunnelbana) år 2030 skulle det innebära 205-620 cykelplatser i Hallunda och lika många i Norsborg.





# FÖRUTSÄTTNINGAR OCH UTREDNINGAR

**P**rogramarbetet ramas in av allt från strategisk planering och målsättningar på kommunal och regional nivå till lokala förutsättningar som hur trygg en plats upplevs och hur regnvattnet tar sig fram. För att sätta ihop ett programförslag behöver dessa förutsättningar kartläggas och vägas samman till en helhet. Planprogrammet ger ett förslag på hur dessa olika förutsättningar kan hanteras och vävas ihop till en stadsmiljö. Detta kapitel redogör för de viktiga förutsättningar som stått som utgångspunkt i programarbetet.





## Utvecklingsprogram för Hallunda-Norsborg

Utvecklingsprogrammet för Hallunda-Norsborg från 2018 beskriver vilka områden som behöver fokuseras särskilt av kommunens verksamheter för att stadsdelen ska utvecklas i en hållbar riktning. Utvecklingsprogrammet lägger ett tydligt fokus på behovet att utveckla stadsdelens fysiska miljö. Två delar som särskilt lyfts är att ta fram nya planhandlingar, liksom att samordna utvecklingen mellan Hallunda-Norsborg och Södra Porten så att de två områdena kan komplettera och dra nytta av varandra.

### Södra porten

I Eriksbergsområdet söder om Eriksbergsåsen och Hallunda-Norsborg pågår sedan en tid ett större planeringsprojekt som går ut på att utveckla området till Storstockholms södra entré. Södra Porten-området föreslås utvecklas med ett stort tillskott av verksamheter och sammanbindande offentliga rum och väntas i framtiden hysa omkring 4 000 arbetsplatser. Området ska knyta an till omgivande stadsdelar – mot Alby genom att Hågelbyleden däckas över i ett avsnitt, och mot Hallunda-Norsborg genom stärkta kopplingar över motorvägen samt ett förstärkt stråk med bostäder och verksamheter norrut mot Hallundas tunnelbaneuppgång på Eriksbergsåsen.

## Grönstrukturprogrammet

Grönstrukturprogrammet beskriver förutsättningarna för Botkyrkas gröna värden och miljöer med fokus på grönstrukturen inom och i anslutning till tätorterna samt pekar ut behov av utveckling. Programområdet genomkorsas av två stråk som lyfts fram som särskilt betydelsefulla i Grönstrukturprogrammet. Mellan Albysjön och Mälarkusten norr om Hallunda-Norsborg löper ett grönstråk som går via Alby, Södra porten, Hallunda centrum och Hallunda gård. Det öst-västliga Hallundastråket är strategiskt viktigt, eftersom det är ett av de stråk som förbinder stadsdelarna med varandra. Hallundavägen saknar till stor del gröna miljöer och ekosystemtjänster, både vad gäller sociala värden, översvämningsrisker vid skyfall och ädellövssamband. De stora hårdgjorda ytorna gör programområdet till en potentiell värmeö. Grönstrukturprogrammet konstaterar ett behov av att förbättra området kring Hallundavägen.

## Utredningar

**F**ör att kartlägga programområdets förutsättningar har en rad utredningar tagits fram. Dessa redovisar hur regnvatten leds genom stadsdelen, hur nära tunnelbanespåren ny bebyggelse kan placeras, hur marknadsförutsättningarna ser ut för att utveckla programområdet med mera. Inte minst har stort fokus lagts på att inventera hur medborgarna själva upplever programområdet, genom att studera tidigare utförda dialoger och i vissa fall komplettera med riktade konsultationer. Eftersom programområdet föreslår en strukturell förändring i och med flytt av Hallundavägen har en trafikutredning tagits fram som visar hur den nya vägdragningen kan fungera. Samtliga utredningar har successivt påverkat och format det programförslag som nu presenteras.

## Dialog och konsultation

I programarbetets inledande skede har kommunen inventerat de medborgardialoger som genomförts i stadsdelen under de senaste fem åren. Vid sidan av innehållet i dialogerna har representationen bland de deltagande analyserats i syfte att kartlägga eventuella luckor i underlaget. Till följd därav har kommunen genomfört konsultationer med verksamheter, tjänstepersoner och unga i stadsdelen med fokus på personer med funktionsnedsättningar och tjejer. En grupp som hade varit önskvärd att höra, men som inte kommit med denna gång, är lokala näringsidkare.

### Medborgardialoger

Tidigare års medborgardialoger visar att boende och verksamma i Hallunda-Norsborg pekar ut vissa områden som i behov av utveckling. Nedan följer exempel på synpunkter:

- Stadsutveckling och fysisk miljö - fler bostäder i varierade former, rusta upp Norsborg centrum, förbättra stadsdelens skötsel, förbättra förbindelsen till Eriksberg, sätt upp skyltar som visar gång- och cykelvägar, utöka kollektivtrafiken
- Aktiviteter och mötesplatser - större kommersiellt utbud och bibehållen

socialservice, fler aktiviteter för unga tjejer, utomhusaktiviteter som drar folk och ökar trygghetskänslan, fler fritidsgårdar samt mötesplatser för äldre ungdomar, aktiviteter för äldre, aktiviteter i parkerna, plats för studier, simhall.

- Trygghet - insatser kring båda centrumen samt tunnelbanan för att öka tryggheten hela dygnet, kvällsöppna verksamheter, nattvandrare och poliser
- Utbildning, skola, arbete - prioritera en välfungerande skola och goda möjligheter till arbete, stabilitet i skolan genom fasta lärare och rektorer, stötta ungdomar att få en ingång till arbetslivet, locka företag för fler arbetstillfällen.
- Identitet, status och hemkänsla - trygghet, bra utbildning, omhändertagen fysisk miljö, mer infrastruktur och attraktiva bostäder som lockar människor, stärka identiteten i den bebyggda miljön, billigt och nära naturen i Norsborg.

### Konsultationer

Dialogmaterialet har kompletterats med konsultationer med fokus på värden och behov inom programområdet, riktade särskilt till unga samt personer med funktionsnedsättningar. Bland de som hörts finns enhetschef vid daglig verksamhet, kommunens utvecklingsledare för tillgänglighet, trygghets- och säkerhetsamordnare samt barnombudsman. En konsultation veckade åt elever på särskolan, och en annan åt verksamheter med fokus på förutsättningarna för barn och unga. Konsultationer har även skett med fastighetsägare och tomträttshavare inom programområdet. Därtill har ett antal intervjuer genomförts med unga tjejer i stadsdelen. Resultatet är detaljerat kring specifika platser i programområdet och låter sig inte enkelt sammanfattas. Istället hänvisas till bilagan Dialog och konsultation, 201103 (Botkyrka kommun).

## Utredningsbehov

För att kartlägga utredningsbehoven inför förslag om förändrad markanvändning har en inledande undersökning tagits fram i tidigt skede. I undersökningen konstateras:

- Aktsamhetsområden för skred behöver undersökas om förändrad markanvändning föreslås,
- Bullernivåerna längs Hallundavägen behöver utredas om bostäder planeras
- Dagvattenhanteringen i området behöver utredas översiktligt så att föroreningsbelastningen på recipienterna Albysjön och Mälaren inte ökar utan snarare minskar. Eventuella ytbehov för dagvattenhantering behöver utredas i tidigt skede. Befintliga översvämningssområden i samband med skyfall behöver utredas, och programförslaget måste undvika att skapa nya skadliga översvämningssområden.
- Fornlämningar (övriga kulturhistoriska lämningar) finns i anslutning till tunnelbanestationen i Hallunda.

Flera av utredningarna lämpar sig bäst att ta fram när det finns ett konkret bebyggelseförslag och behöver därför dröja till detaljplaneskedet. I detta skede har en dagvattenutredning tagits fram.

## Dagvatten

Planområdet ligger inom sekundär skyddszon för Östra Mälarens vattenskyddsområde. För att ta reda på förutsättningarna för dagvatten och skyfall i programområdet har en strategiskt inriktad dagvattenutredning tagits fram. Dagvatten rinner från både norr och söder mot programområdet och leds i stort sett utan rening eller fördröjning till ledningar och tunnel och vidare österut mot recipienten Albysjön. Programområdet har stora arealer hårdgjord yta. Vägarna är högre belägna än kvartersmarken, vilket gör att vatten i samband med kraftig nederbörd ansamlas på kvartersmark invid byggnader, längs Hallundastråket, i gångtunnlar och på offentliga platser. Det finns flera översvämningssområden, varav flera invid bebyggelse med risk för skador på fastigheterna. Detta beror på områdets topografiska läge och inbyggda struktur.

Ombyggnation och nybyggnation generellt behöver eftersträva att minimera

andelen hårdgjorda ytor samt att öka andelen öppna system. Genom att vägen sänks och får en ny utformning förändras förutsättningarna för att rena och avleda dagvatten strukturellt. Den nya vägen gör det möjligt att bättre kontrollera vattnets rinnvägar och begränsa hur mycket vatten som når översvämningssområdena på kvartersmark. Fickparker på vägens södra sida samt gatuplanteringar med skelettjordar fördröjer och renar dagvattnet söderifrån och minskar föroreningsbelastningen nedströms. Infiltrationsbäddarna kopplas till dagvattenledning för att vatten som inte tas upp ska kunna avledas. Därutöver föreslås en park samt bebyggelsefria områden inom kvartersmark som kan översvämmas vid skyfall. De delar som är värst drabbade av översvämningar undantas från byggnation. Där marken är genomsläpplig bör vattnet efter infiltration tillåtas perkolera ner till grundvattnet.

Även torgen kan förses med dagvattenanläggningar som kan bli ett positivt inslag i miljöerna. Hallundastråket är redan idag en rinnväg för dagvatten och kan utvecklas för att i ökad utsträckning fördröja och rena vattnets på dess väg mot Albysjön.

Dagvatten på kvartersmark ska hanteras på den egna fastigheten. Grundförutsättningen enligt kommunens policy är att dagvattenanläggningar ska klara att fördröja de första 20 millimetrarna regn. När markparkeringsplatser flyttar till parkeringshus och garage minskar föroreningsbelastningen på Albysjön.

## Risk

För att inventera riskerna i förhållande till tunnelbanan har en riskutredning tagits fram. Utredningen visar att risken för brand eller urspärning är mycket liten, men att ny bebyggelse behöver hålla ett minsta avstånd till närmaste spårmitt om tio meter. Med minst femton meters distans kan bostäder uppföras utan krav på särskilda riskåtgärder. Med anledning av detta håller samtlig bostadsbebyggelse i förslaget ett avstånd till närmaste spårmitt om femton meter. Vid tunnelbanestationerna finns två byggnader på mindre avstånd till spåren. Dessa är tänkta att innehålla funktioner för stationerna, såsom entré, kiosk och cykelparkering.



## Ekosystemtjänster

Kommunen har sammanställt en rapport om ekosystemtjänster i programområdet. Programområdet innehåller i dagsläget ett spektrum av ekosystemtjänster från höga till låga värden. Förekomsten skiftar stort genom området, där det på vissa platser finns flera tjänster och på andra inga alls.

### Skapa

Antalet ekosystemtjänster behöver öka totalt inom programområdet och särskilt i de delar som i dagsläget har mycket låga värden, exempelvis markparkeringar, Hallundavägen samt ytor invid Norsborg och Hallunda centrum. Nya ekosystemtjänster skapas bland annat genom Hallundavägens förändring, nya torg i Hallunda och Norsborg, en centrupark och ett flertal fickparker samt bostadsgårdar. Exempel på tjänster som förändringarna medför är dagvattenhantering, tempera-

turreglering, biologisk mångfald, spridningsvägar, kulturella och rekreativa värden.

### Skydda

Befintliga ekar i olika åldrar samt andra ädellövträd bör skyddas och ges goda förutsättningar att fortsätta bidra med ekosystemtjänster. Programmet undviker därför i möjligaste mån intrång i de områden där dessa träd finns. I vissa fall har de utgjort motiv för hur förslaget utformats.

### Stärka

För att stärka de befintliga övergripande stråk av ädellövträd som programområdet ligger i föreslås nyplantering. Hallundavägen föreslås få en variation av trädarter i sina planteringar. Parktorget vid Hallunda centrum stärker en möjlig spridningväg nord-sydligt genom stadsdelen.



*Inventering av ekosystemtjänster i centrala Hallunda-Norsborg*

## Skippa

Vissa ekosystemtjänster finns i lägen där andra funktioner har prioriterats högre. Exempel på det är den trädplanterade ön som i dagsläget avgränsar Hallundavägen från Hallundas bussterminal. En del av denna ö tas bort för att ge plats åt Hallundavägens nya dragning. I de fall träden har höga värden bör det undersökas om de kan flyttas till andra platser inom programområdet. En yngre ek söder om Folkets hus skulle kunna stå illa till, och bör beroende på hur platsen föreslås utvecklas flyttas. Utmed Tomtbergavägen vid Hallunda centrum föreslås ny bebyggelse möta gatan, vilket innebär att en allé kan behöva tas bort. En sådan förändring sker sannolikt i kombination med ombyggnation av vägen, vilket kan innebära att den befintliga allén ersätts med trädplantering längs gatan. Andra exempel på ekosystemtjänster (dock med låg kvalitet) som försvinner är de gräsbevuxna impedimentytorna längs Hallundavägen.

## Trafik och parkering

En trafikutredning har tagits fram i syfte att studera förutsättningarna för att flytta och bygga om vägen, ny vägsektion, samt utformning av bussterminaler vid Norsborg respektive Hallunda. Studien av vägen visar att det nya läget för Hallundavägen fungerar med avseende på markhöjder, lutningar och korsningspunkter, angöringspunkter och entréer till byggnader längs vägen. Nya sektioner föreslås för den framtida Hallundavägen, där fyra körfält smalnas av till två och gatan kompletteras med träd- och buskplanteringar samt dubbelsidiga gång- och cykelstråk. Bussterminalerna föreslås, i linje med en utredning av de vanligaste resmönstren i stadsdelen, införlivas i gatumiljön så långt det är möjligt.

Det har även tagits fram en trafikanalys, där befintliga och framtida trafikflöden beräknats och en simulering gjorts för att kunna dra slutsatser om vägens kapacitet. Utöver trafikflödena utgår utredningen från att vägens hastighet sänks till 40 km/h samt att korsningen Tomtbergavägen/Hallundavägen öster om Hallunda centrum ljusregleras. Utredningen visar att kapaciteten på den nya vägen är myck-

et god, köbildningen låg och framkomligheten god för samtliga trafikslag. Även när trafikflödet räknas upp med ytterligare 15% och antalet fotgängare som korsar Hallundavägen räkas upp med ytterligare 50% bedöms framkomligheten som god.

## Näringsliv och marknad

### Strategisk näringslivsanalys

Kommunen har tillsammans med ett flertal branschaktörer inom kultur och kreativitet respektive sport och fritid kartlagt förutsättningarna för att utveckla Hallunda-Norsborg i dessa två riktningar. Inom programområdet finns redan flera aktörer inom området kultur och scenkonst och det finns förutsättningar för att detta kan vara ett bärande inslag i kommande utveckling av stadsdelen i form nya verksamheter, utveckling av offentliga rum och bebyggelse. Arbetet behöver ske på flera nivåer och kommunen har en viktig samordnande roll.

### Marknadsanalys

En analys har genomförts för att kartlägga marknadsintresset för byggrätter i centrala Hallunda-Norsborg, ungefärligt pris per ljus bruttoarea (BTA, det vill säga summan av alla våningsplans area), vilka kategorier näringsidkare som på sikt har potential att verka i stadsdelen samt en uppskattning av lämplig yta för dessa näringsidkare. Marknadsanalysen konstaterar att det finns ett intresse på byggheresidan, med aktörer som skulle kunna bidra till en ökad variation av upplåtelseformer för bostäder. Framtida lämpliga näringar ligger i linje med befintliga näringar i området, och visar vidare att lämpliga lägen och ytor för dem bör lokaliseras till de två knutpunkterna Norsborg respektive Hallunda.

## Övriga förutsättningar

### Markägoförhållanden







Markägoförhållandena i programområdet är en grundläggande förutsättning för områdets utveckling. Kommunen är den enskilt största markägaren i programområdet även om den största delen av denna mark upptas av Hallundavägen samt grönytor i anslutning till vägen. Även den markyta som nyttjas som bussterminal i anslutning till Hallunda centrum ägs av kommunen. Kommunen är också som ägare av fastigheterna där Folkets hus (4), Equmeniakyrkan (6) och Norsborg centrum (1) finns, men dessa är upplåtna med tomträtt och kommunen saknar således rådighet över marken. Tomträtten till Norsborg centrum innehas av Fastigheter I Norsborg AB. Botkyrkabyggen (2) och Riksteatern (3) äger själva sina respektive fastigheter och Hallunda centrum fastighet ägs av Sterner Stenhus AB (5).

### Geoteknik och markstabilitet

Enligt översiktliga jordartskartor består marken framför allt av blockfattig till normalblockig morän i anslutning till slänten och under den befintliga vägen. I övriga delar finns lera-silt med låg blockighet. I vissa delar av programområdet finns risk för bristande markstabilitet.



Kartan visar de rådande markägoförhållandena inom planområdet. De ytor som inte är färgmarkerade ägs av kommunen.

	Botkyrka kommun / Fastigheter i Norsborg AB		Botkyrkabyggen		Riksteatern
	Botkyrka kommun / Folkets hus		Sterner Stenhus		Botkyrka kommun / Equmeniakyrkan

### Buller

Programområdet utsätts idag för buller från flera källor, däribland Hallundavägen, tunnelbanan samt motorvägen. Därtill finns visst verksamhetsbuller från Riksteatern och Hallunda Folkets hus. Bullernivåerna enligt kommunens bullerkarta ligger idag i ett spann från 50 dBA i områdets norra del till över 70 dBA i Hallundavägens mitt (ekvivalent ljudnivå per dygn). I samband med förändringen av vägen samt tillkommande bebyggelse kommer bullersituationen att förändras på ett genomgripande vis - minska på vissa håll men kanske också öka på andra. Frågan behöver studeras vidare ihop med mer detaljerade bebyggelseförslag. För att säkerställa att det går att klara befintliga riktvärden för buller invid bostäder har bostadskvarteren utformats slutna i förslaget.



## FORTSATT ARBETE

**P**lanprocessen innebär att steg för steg röra sig från den översiktliga och strategiska nivån till den konkreta och nära, hela vägen fram till att en plats utvecklas och bebyggs under genomförandeskedet. Ju närmare genomförandet desto mer detaljerade och precisa blir utredningarna och bebyggelseförslaget. Det här kapitlet beskriver hur arbetet som kommer efter planprogrammet kan läggas upp samt vilka utredningar som behöver tas fram innan programförslaget för centrala Hallunda-Norsborg kan förverkligas.

Även om programförslaget till stora delar förutsätter en fortsatt planerings- och utredningsprocess för att kunna genomföras finns det också delar där genomförandet ligger närmre i tiden. Lika viktigt som de stora strukturerande dragen, där det avgörs om marken ska användas för exempelvis gata, park eller bostadsbebyggelse, är den nära skalan som handlar om hur en miljö som redan finns utformas och tas omhand. Det handlar om både bebyggelse och offentlig plats, och där kan förändringar i enlighet med programförslaget göras direkt.

## Genomförande

**F**örslaget till planprogram fattar ett grepp om centrala Hallunda-Norsborg och visar hur det skulle kunna utvecklas på en relativt övergripande nivå. Nästa steg mot ett genomförande sker genom detaljplanering, där utformningen av gaturum, bebyggelse och allmänna platser studeras närmare i förhållande till platsens förutsättningar.

## Samverkan

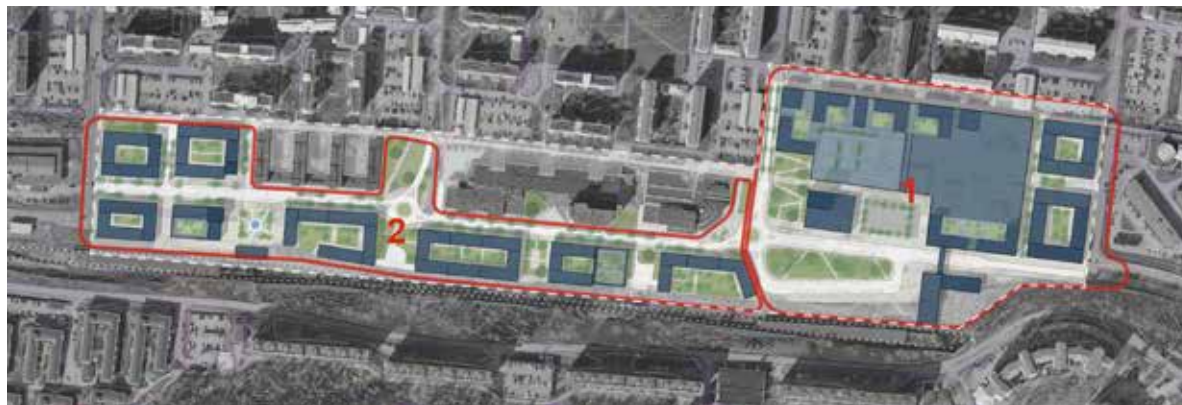
För att förverkliga den föreslagna utvecklingen av Hallundavägen krävs ett stort engagemang av framförallt områdets olika fastighetsägare. Kommunen äger en ansenlig mängd mark i området men även ägarna av Hallunda centrum samt Norsborg centrum spelar viktiga roller, liksom Botkyrkabyggen, Riksteatern, Folkets hus samt Equmeniakyrkan. Även Trafikförvaltningen som ansvarar för bussterminalen vid Hallunda centrum samt för tunnelbanan spelar en viktig roll för att möjliggöra utvecklingen. Endast genom samarbete mellan dessa, samt även ytterligare parter, kan den föreslagna utvecklingen komma till stånd. Positivt är att samtliga ovanstående uttryckt en vilja att utveckla området och stärka platsen. Positivt är även att de båda centrumägarna är intresserade av att utveckla och förbättra sina respektive fastigheter. Eftersom Botkyrka kommun äger mycket mark i området ligger ett stort ansvar, men också möjlighet, på kommunen att ta initiativ och vara pådrivande i utvecklingen. Kommunen är som nämnt samtidigt beroende av ett nära samarbete med övriga parter.

## Detaljplaneetapper

För att planprogrammet ska kunna realiseras behöver områdets förutsättningar studeras närmare och förslaget förfinas genom att flera detaljplaner tas fram. Programområdet föreslås delas upp i två olika detaljplaner för att utvecklingen av själva Hallundavägen ska kunna ske på ett sammanhållet sätt samt för att processerna ska bli så tidseffektiva som möjligt.

### Detaljplan 1

Området vid Hallunda centrum har förutsättningar som är lämpliga för en första detaljplan och detta arbete kan påbörjas omgående. Att detta område föreslås inleda utvecklingen av programområdet förklaras av att området endast har två fastighetsägare - ägarna av Hallunda centrum samt Botkyrka kommun - samt en tomträttsinnehavare i Equmeniakyrkan. Förhållandena på platsen är därtill något mindre komplicerade, delvis då vägen inte ska flyttas i samma utsträckning samt att etappen kan göras i en separat entreprenad och därefter ansluta till Hallundavägens befintliga läge. Då en utveckling av dessa fastigheter kommer att påverka Tomtbergavägen och dess korsningspunkter behöver del av Tomtbergavägen ingå i detaljplanen.



*Etappvis utbyggnad*

## Detaljplan 2

Parallellt med att detaljplanen för Hallunda centrum tas fram bör även den andra detaljplanen startas. Det är genom denna detaljplan som arbetet med att planera för Hallundavägens flytt sker och detta kommer kräva gott samarbete mellan kommunen och de befintliga verksamhetsutövarna längs gatan. Att dela upp detta område i flera detaljplaner hade kunnat göra samarbetet och detaljplanearbetet snabbare, men det hade inneburit att Hallundavägen hade behövt flyttas i flera etapper fördelat på en lång tidsperiod. Förslaget är därför istället att genomföra detaljplanen som en större plan.

I denna detaljplan är utredningsarbetet något mer omfattande då både Hallundavägens och framtida byggnaders placering till viss del är beroende av kommande utredningar av geoteknik, buller, dagvatten och skyfall, samt nära dialog med Trafikförvaltningen gällande tunnelbanan och dess skyddsavstånd.

Arbetet med denna detaljplan innehåller också fler parter, däribland Botkyrka-byggen, Riksteatern, Folkets hus och Norsborgs centrum. Ett större antal fastighetsägare innebär större krav på samordning och samarbete. En central del i arbetet med denna detaljplan kommer att vara samarbetet med de olika fastighetsägarna, tomträttshavarna och verksamhetsutövarna längs vägen. Samtliga dessa är av yttersta vikt för kommunen, inte minst de som berikar kommunen och dess invånare med kulturell verksamhet. För att få en god framdrift i arbetet bör en samverkansgrupp formuleras.

En central fråga i detaljplanearbetet kommer att vara att finna en effektiv lösning för ersättning av de markparkeringsplatser som den nya placeringen av Hallundavägen tar i anspråk. Dessa kommer sannolikt att placeras på den nya vägens södra sida, exempelvis genom ett väl gestaltat parkeringshus i flera plan.

En viktig del av detta planprograms förslag är att skapa nya bostäder mellan Hallundavägen och tunnelbanans spår och det är framförallt i denna detaljplan dessa byggrätter ska skapas. Att planera för bebyggelse i nära anslutning till spårtrafik är utmanande och en viktig del i arbetet kommer att vara att planera så att bostadsbebyggelsen här blir så attraktiv och trivsamt som möjligt.

I denna detaljplan skapas en betydande mängd byggrätter som kommunen kan anvisa till olika byggherrar. Kommunen markanvisar normalt mark till byggherrar inför ett detaljplanearbete för att sedan arbeta fram detaljplanen i nära samarbete med dessa aktörer. Ett alternativt förfarande är att kommunen själv tar fram en ny detaljplan för att istället i ett senare skede sälja byggrätterna - antingen under detaljplanearbetets gång men mest sannolikt i samband med att planen vinner laga kraft. Med detta förfarande får kommunen större kontroll över utvecklingen, och samordning med det redan tämligen stora antalet parter inom detaljplaneområdet förenklas genom att inte addera ytterligare parter. En viktig aspekt i detta arbetssätt är att skapa en förhållandevis flexibel detaljplan, detta för att vara säker på att de skapade byggrätterna i slutänden är så tilltalande som möjligt bland byggherrar och framtida boende.

Ett annat arbetssätt är att inför detaljplanearbete markanvisa en del av de förväntade byggrätterna, förslagsvis knappt 50%, till en byggherre och tillsammans med denna arbeta fram detaljplanen och i ett senare skede markanvisa resterande byggrätter. Fördelen med detta arbetssätt jämfört med att kommunen sköter hela arbetet på egen hand är att byggherrens kunskap och marknadsexpertis kommer till nytta under arbetet. Detta kan vara extra viktigt då byggnader nära tunnelbanespåret kräver komplexa lösningar, vilket också är kostnadsdrivande ur ett byggherreperspektiv. Sammantaget anses detta alternativ till arbetssätt vara en god kombination mellan att kunna bedriva ett effektivt detaljplanearbete samtidigt som kompetens och olika perspektiv tas till vara på i syfte att skapa ett så framgångsrikt projekt som möjligt.



## Ekonomi

Planprogrammets huvudsakliga syfte är att utveckla Hallundavägen och dess närområde till en bättre, tryggare och mer socialt hållbar plats. För att kunna skapa denna stora utveckling krävs stora investeringar från kommunen. Samtidigt får kommunen intäkter genom de byggrätter som kan säljas till privata byggherrar. Sammantaget beräknas kommunens kostnader kunna bäras av nämnda intäkter så att ett nollresultat uppnås. De stora kostnadsdrivande posterna är framförallt flytten av Hallundavägen samt uppförande av parkeringshus för att ersätta befintliga parkeringsplatser som tas i anspråk genom den nya vägdragningen.

### Finansiering av den nya Hallundavägen

Flytten av Hallundavägen enligt planprogrammets förslag är en stor infrastrukturinvestering. Dessa kostnader kommer att finansieras genom att de fördelas på de byggrätter som kommunen kommer att sälja. Storleken på dessa gatukostnadsersättningar är idag svåruppskattade och beror dels på antalet kvadratmeter byggrätter som skapas inom området, dels på den slutgiltiga kostnaden för vägen. Utbyggnaden av bebyggelse längs Hallundavägen i de beskrivna detaljplanerna kommer sannolikt ske etappvis, men även de hus som byggs efter att vägen är färdig kommer att vara med och bekosta vägflytten. När detaljplanerna väl vunnit laga kraft ansvarar kommunen för utförandet av flytten av Hallundavägen medan privata byggherrar uppför bostäder, lokaler och övrig bebyggelse.

## Nya bostäder

Totalt bedöms programområdet utvecklas med cirka 1000 nyproducerade lägenheter. I linje med kommunens översiktsplan ska de nya bostäderna komplettera befintlig bebyggelse när det gäller upplåtelseform, storlek och utförande. Genom nyproduktion ska den minst förekommande upplåtelseformen i en stadsdel prioriteras och den tillkommande bebyggelsen i framförallt Norsborg kommer därför i första hand ske i form av bostadsrätter.

## Utredningar

**U**treddningsarbetet för programområdet behöver fortsätta i kommande detaljplaneetapper. Nedan beskrivs utredningsområden där programarbetet visat behov av fortsatt fördjupning.

### Trafik och parkering

Utförd trafikanalys visar att nya Hallundavägen får mycket god kapacitet. Kollektivtrafikens framkomlighet behöver dock studeras vidare i det fortsatta arbetet. Även utformning av områdets båda bussterminaler behöver undersökas vidare för att hitta den optimala formen utifrån platsens förutsättningar och behov.

I korsningen mellan Hallundavägen och Tomtbergavägen öster om Hallunda centrum har det skett flera olyckor, varav en dödsolycka. Då programrådets omfattning begränsats under processen har denna vägsträckning utgått. Det finns dock ett stort behov av utreda och bygga om korsningen för ökad trafiksäkerhet. Längs Tomtbergavägen norrut bör befintliga korsningspunkter för fotgängare ses över och behovet av gångbron över Tomtbergavägen undersökas. Eventuellt bör cykelstråk läggas längs vägen för att koppla Hallundavägen till Hallundastråket.

Antalet angöringsvägar till Hallunda centrum begränsas i förslaget till två, en i väst och en i öst. Dessa angöringsvägar tar hand om samtlig logistik till centrum, såväl godshantering som parkering. Situationen är översiktligt studerad och behöver undersökas vidare kopplat till hur byggrätter bör lokaliseras.

### Buller, vibrationer och stomljud

En utveckling enligt programförslaget kommer medföra stora förändringar av bullersituationen i stadsdelen. Samtidigt kommer de nya bostäderna att påverkas av buller från flera håll. Bullernivåerna vid bostäderna behöver därför utredas vidare för att kartlägga behov av åtgärder eller avstegslösningar.

För de bostäder som föreslås i slänten till tunnelbanan behöver risken för vibrationer och stomljud utredas och åtgärder för att förhindra störningar föreslås.

För utredning av övrigt buller från tunnelbanan behöver hänsyn tas till framtida utveckling av tunnelbanesystemet och -trafiken, fordonstyp och hastigheter, spårunderhåll nattetid samt högtalarutrop från stationerna. Eventuellt verksamhetsbuller från Riksteatern och Folkets Hus behöver utredas för de kvarter som kan påverkas av detta.

### Risk

För bebyggelse som föreslås i tunnelbanespårens närhet bör fördjupade riskanalyser göras i samband med kommande detaljplanering. Utredningarna behöver visa:

- Risk för urspårning samt konsekvensområdets utbredning
- Risk med avseende på likrikstarstationen i slänten till tunnelbanan söder om Folkets Hus
- Tillkommande bebyggelses påverkan på samt åtgärder för trafikdriften för tunnelbanan, exempelvis vid brand i bostadshus
- Räddningstjänstens insatsmöjligheter vid stationerna inklusive om tiden för insatsen förlängs genom bebyggelse vid spåren
- Påverkan av riskdämpande åtgärder i bebyggelsen på tunnelbanans trafikdrift behöver bevakas i det fall byggherrar önskar bygga närmare spåren än programförslaget avser.
- Åtgärd: Brandgasventilation från garage bör vändas bort från spåren

### Geoteknik och markstabilitet

Kommunen har beslutat att inte ta fram någon geoteknisk utredning för programområdet. Programområdet är idag till största del redan exploaterat och det finns därför ett flertal tidigare utredningar från 1970-tal fram till 2010-tal. Sammantaget bedöms det inte orimligt att tänka sig bebyggelse i programområdet generellt. Geoteknik utreds bäst i förhållande till ett specifikt bebyggelseförslag, varför frågan föreslås utredas vidare i kommande detaljplaner. I de flesta aktsam-

hetsområden inom planprogrammet föreslås inga förändringar, men om utveckling föreslås i dessa delar ska markstabiliteten utredas. Utredningarna bör ta hänsyn till att de geotekniska egenskaperna kan komma att förändras i ett framtida blötare och varmare klimat.

## Förutsättningar vid spårområdet

Kommunen har fått rådgivning om byggnation i anslutning till tunnelbanan, där frågor som påverkan på tunnelbanans trafikföring, vagabonderande ström, geoteknik och grundläggning för både tunnelbanan och den nya bebyggelsen, samt övriga frågor med koppling till tunnelbanans framdrift har dryftats. Ur genomförandeperspektiv är det fördelaktigt ju mindre intrånget i slänten blir och förslaget har därför översiktligt utformats för att hålla ett visst respektavstånd till tunnelbanan samt undvika byggnation i områden som förutsätter sprängning. Förutsättningarna kring byggnation i tunnelbanans närhet behöver bevakas i kommande detaljplaner.

## Strålning

På södra sidan av Hallundavägen i höjd med Folkets Hus finns en likriktarstation. I byggnadens närhet är strålningsnivåerna förhöjda. I samband med framtida planering måste strålningsnivåerna utredas så att godtagbara nivåer kan säkerställas i framtida bostadsbebyggelse.

## Dagvatten

Dagvattenhantering behöver utredas vidare i varje detaljplan i förhållande till konkreta bebyggelseförslag. Framtida utredningar av markanvändningen inom programområdet bör ta programmet och utförd strategisk dagvattenutredning som

utgångspunkt. Lokala förslag får inte hindra den strukturella dagvattenhantering. I de fall naturområden, alléer eller värdefulla träd berörs av ett utvecklingsförslag bör en naturvärdesinventering eller trädinventering utföras, och förslaget vid behov anpassas för att respektera funna värden. Ett sådant område är dungen vid bussterminalen i Hallunda. Vid fällning av allé kommer dispens behöva sökas hos Länsstyrelsen och krav på återplantering kan ställas.

## Kulturvärden

I samband med översyn av markanvändningen i centrala Hallunda ska en kulturhistorisk utredning av kyrkan göras för att besvara hur kyrkobyggnaden och verksamheten i sitt läge ska betraktas. Även i samband med planering av nya Hallundavägen i stort kan en kulturhistorisk värdering tas fram med fokus på hur utvecklingen kan stärka befintliga värden.



## Utveckla befintliga miljöer

**P**rogramförslaget för centrala Hallunda-Norsborg ympas in i en miljö som redan finns och ger på så vis den befintliga bebyggelsen och de offentliga rummen nya förutsättningar och möjligheter. För att stärka stadsdelen som helhet behöver det tillkommande och det befintliga hålla jämna steg.

### Öka kontakten mellan byggnader och offentliga rum

Programförslaget möjliggör en typ av gatumiljö i Hallunda-Norsborg som hittills inte funnits i stadsdelen. Det handlar om en miljö som är tillgänglig och säker för samtliga trafikanter, med förhöjda vistelsevärden och ekosystemtjänster samt målpunkter som motiverar att röra sig längs gatan. För att miljön ska kunna uppnå sin fulla potential krävs i vissa fall insatser från befintliga fastighetsägare och tomträttshavare på platsen. En spännande gatumiljö är en stor potential även för fastighetsägare och tomträttshavare, eftersom den höjer attraktiviteten för fastigheterna och verksamheterna. Förändringar kan handla om att göra fasader mer levande, genom nya fönster, entréer och uteserveringar, samt publika funktioner innanför väggarna som kan locka de som rör sig längs gatan. Kommunen ser mycket positivt på sådana initiativ och uppmuntrar samverkan kring detta.

### Hallundastråket

Som stadsdelens viktigaste gång- och cykelväg bär Hallundastråket stor betydelse för de boende i området och har stor potential för fortsatt ökade vistelsevärden samt ekosystemtjänster.

Under kartläggningen av områdets befintliga och potentiella ekosystemtjänster identifierades några delar av Hallundastråket i anslutning till Norsborg centrum, Riksteatern, Hallunda centrum samt österut mot Brunna, där det finns behov av att utveckla de gröna kvaliteterna. Dessa svaga länkar bör ses över i samband med förtätningsprojekt.

Dagvattenutredningen pekar ut Hallundastråket som ett område med möjlighet att utvecklas till att i högre grad rena och omhändertaga dagvatten. Genom bearbetad höjdsättning, planteringsbäddar och multifunktionella ytor som klarar att översvämmas kan Hallundastråket bidra starkare till att motverka stadsdelens översvämningsproblematik samt minska påverkan på Albysjöns vattenkvalitet.

