

FICKPARKER

ETT NÄTVERK AV SMÅ PARKER. Det framtida Slakthusområdet kommer att få en hög exploatering vilket medför en stor belastning på områdets grönområden och parker. Ett komplement till de större gröna platserna är ett nätverk av mindre så kallade fickparker och ficktorg.



Fickpark med eget konstverk, New York



Fickpark som lugn oas av vatten och grönska, Buenos Aires

En fickpark är ett offentligt rum som genom sin ringa storlek kan integreras i stadsstrukturen som en kvalitativ och karaktärsfull plats. De gröna inslagen i fickparkerna bidrar till upplevelsen av grönska i gaturummet och de fyller en viktig social funktion genom att erbjuda plats för möten, rekreation, lek och upplevelser för alla.

Fickparker kommer att vara en viktig del i den urbana grönskan i Slakthusområdet. Konceptet med mindre parker, med tydlig offentlig karaktär, insprängda i bebyggelsekvarteren gör dem lättillgängliga för både boende och verksamma. Fickparkerna bidrar till flikigheten i stadsrummet och till områdets upplevelserika karaktär. De bör utformas så att de är attraktiva under så stor del av året som möjligt, liksom under så stor del av dygnet som möjligt. Genom att använda växter som är vackra vid olika årstider kan parken vara attraktiv hela året. Belysning är viktigt för att platserna ska upplevas trygga och välkomnande för kvinnor och män i alla åldrar.

Karaktären på omkringliggande bebyggelse och verksamheter påverkar fickparkens funktion och utformning. I intensivare miljöer kan de utformas mer slutna för att fungera som en lugn oas. På andra platser kan de utformas för mer aktivt och intensivt användande med lekskulpturer, uteserveringar, utegym eller stadsodling.

FÖRHÅLLNINGSSÄTT FÖR FICKPARKER

Fickparker ska finnas i många av de nya kvarteren i Slakthusområdet. För att undvika att parkerna upplevs som privata är placering av fönster, entréer och balkonger på intilliggande bebyggelse särskilt viktigt att beakta. Privata bostadsentréer undviks mot parken för att inte platsen ska upplevas tillhöra bostäderna, likaså undviks större balkonger eller terrasser. Lokaliseras i stället verksamheter och publika funktioner mot en fickpark placeras med fördel även entréerna mot parken. Platserna kan då samutnyttjas av verksamma, besökare och boende i området.

Fickpark insprängd i kvarteret

I de fall fickparken är insprängd i kvarteret kan karaktären på platsen bli mer sluten och intim. Placeringen mellan huskroppar med bara en sida mot gatan kan vara fördelaktig i bullerutsatta miljöer eller som ett komplement i stadsdelens intensivare delar.

Fickpark i kvartershörn

Fickparker kan placeras i kvartershörn eller där flera gator möts. Karaktären på platsen blir mer öppen med två sidor mot gata. Att placera fickparker i hörn kan vara lämpligt i lugnare delar av stadsdelen eller där den tydligt är en del av ett större stadsrum med plats för exempelvis uteservering eller marknader.

HÅLLBAR MOBILITET

STOCKHOLMS FRAMKOMLIGHETSSTRATEGI BESKRIVER övergripande hur vi ska klara en fungerande trafik i en växande storstad. Mer plats till bussar och cyklister vid sidan om bättre förutsättningar för gångtrafikanter hör till huvudinriktningen. I stadens budget har extra vikt lagts vid att Söderstaden ska utvecklas till en stadsdel med mycket god kollektivtrafiktillgång där det är naturligt att välja andra färdmedel än bil.

OMFÖRDELAT GATUUTRYMME

En traditionell Stockholmsgata, med gångbanor på sidorna och körbana i mitten av gatan, fördelar en relativt stor del av utrymmet till fordonstrafiken och uppställning av bilar. Med hänsyn till Slakthusområdets smala gatumått är det varken möjligt eller önskvärt att tillämpa den normen rakt av inom området. Istället har funktioner och behov i områdets alla delar analyserats och ett system bestående av en serie gatutyper med olika utformning och karaktär tillämpas. Den så kallade livsrumsmodellen kan användas för att beskriva de olika typerna. I livsrumsmodellen delas staden in i tre olika "rum" och i två "mellanrum"; frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum (se figur s 56). Inom Slakthusområdet har de olika rummen fått en gestaltning som tydliggör deras roll.

Frirum: rum för cyklister, fotgängare och lekande barn. I frirummet ska de oskyddade trafikanterna inte behöva oroa sig för motorfordonstrafik, som i princip inte bör förekomma. Ytorna utformas med golvet material från fasad till fasad. Bilfria områden är till exempel torg, parker, lek- och fritidsområden, avstängda gator, samt separata gång- och cykelvägar.

Integrerat frirum: rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning, men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna. Låg fart är en förutsättning och prioritet för fotgängare/cyklister gäller. Ytorna har delad funktion och utformas med golvet material från fasad till fasad. Rummen finns i de finaste delarna av stadsdelens nät, i Rökerigatan, som antas domineras av stora fotgångarflöden, i kanten på torg och parker där angöring är nödvändig, i Livdjursgatans förlängning, där den småskaliga bostadsinramningen ger en lokal intimitet.

Mjuktrafikrum: rum där fotgängare och cyklister är lika prioriterade som motorfordon. Gatan tillmötesgår människors anspråk att lätt röra sig i rummets längs- och tvärriktning. I rummet ska bilister och oskyddade trafikanter samspela. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatans funktion. I Slakthusområdet avgränsas körbanorna med kantsten, vilket ger en tydligare avgränsning för fordonstrafiken än i det integrerade frirummet. De beläggs med asfalt på huvudgatorna, men utformas i golvet material på gator med mindre trafikmängder.



Överst Exempel på frirum, helt befriat från fordonstrafik, i Montevideo
Mitten Integrerat frirum, med trafik på fotgängarnas villkor, i Buenos Aires
Underst Exempel på mjuktrafikrum i Hornstull, Stockholm



TYP AV GATURUM	Frirum	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum	Transportrum
Exempel på stadsrum inom Slakthusområdet	Torgen Norra gränden Styckmästargatans östra del Slakthusgränd Slakthusgränds förlängning Boskapsvägen vid skolan	Rökerigatan Livdjursgatans södra del Centrala parkens norra kant Evenmangstorgets västra kant	Slakthusgatan Livdjursgatans norra del Diagonalen Hallvägen Boskapsvägen	Palmfeltsvägen Enskedevägen	Nynäsvägen
Trafikanternas status i gaturummet					

Integrerat transportrum: rum där oskyddade trafikanter kan färdas, men korsning sker ordnat vid övergångsställen. Det finns mindre anspråk på vistelse i körbanan eller att spontant kunna korsa den. Gaturummet motsvaras inom programområdet av de genomfartsgator i det övergripande nätet som omger Slakthusområdet: Palmfeltsvägen och Enskedevägen. Körbanan utformas i asfalt och på sidorna finns separerade cykelbanor och generösa gångbanor.

Transportrum: rum för enbart motorfordonstrafik, där gång- och cykelpassager på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade. Transportrummet omgärdas av barriärer och har en renodlad trafikuppgift. Hit räknas Nynäsvägen.

För att frigöra gatumark för fotgängare och cyklister är ambitionen en så stor andel frirum som möjligt, vilket resulterar i flera sammanhängande gångstråk genom hela stadsdelen från norr till söder och från väst till öst. I det begränsade utrymmet på gator med fordonstrafik prioriteras i de flesta fall separerade cykelbanor, den rörliga trafikens framkomlighet samt mer generösa gångbanor medan utrymme för parkerade fordon prioriterats lägre.

VI ÄR ALLA FOTGÄNGARE

Oavsett vilket transportmedel man väljer, påbörjas och avslutas varje resa till fots. Genom att skapa förutsättningar för att så många gator som möjligt utformas som frirum eller integrerade frirum har ytorna där fotgängare prioriteras

maximeras. Med rimliga trafikmängder skapas goda förutsättningar för ett fungerande samspel inom mjuktrafikrummen. Därför har de sällan utformats som den genaste vägen som ett sätt att styra över trafiken till den integrerade transportrummen. Längs stadsdelens huvudstråk är gatorna utformade med bredare gångbanor för att klara stora fotgängarflöden, som på Arenavägen, eller för att möjliggöra möblering i goda sollägen, som på Diagonalen, Hallvägen och Palmfeltsvägen.

LÄTT ATT BÖRJA CYKLA – OCH ATT SLUTA

Tre huvudprinciper är styrande i ambitionen att göra det attraktivt att cykla. För det första ska pendlings- och huvudcykelstråk utformas med hög kvalitet och kopplas samman i ett fungerande nätverk för att göra det snabbt och smidigt att röra sig mellan Slakthusområdet och andra delar av staden.

För det andra ska det upplevas tryggt att ta sig fram till de många lokala målpunkterna inom stadsdelen genom ett mer finmaskigt nät av lokala, separerade cykelbanor. Ambitionen är att nya grupper, som annars inte känner sig säkra i Stockholmstrafiken ska våga börja cykla. På lokalgator utan separerad cykelbana samsas cyklister och bilister i låg fart om utrymmet. Inom frirum och integrerade frirum sker cykling på fotgängares villkor.

Den tredje principen är att när cykelresan är slut, ska det vara bekvämt, tryggt och stöldsäkert att parkera cykeln vid bostäder, tunnelbanestationer, handel, skola och arbetsplatser. I många fall måste inomhusparkering vara förstahandsvalet för att erbjuda skydd mot stölder och väder, men det behövs också cykelställ på allmän plats som komplement. Både inne och ute ska cykelparkering utformas för olika typer av cyklar, till exempel lastcyklar.

För cykelstråket Bolidenvägen–Boskapsvägen, som föreslås utgöra huvudstråk i det framtida nätet, vill staden utreda en utformning som lokalgata med cykelprioritering. Cyklister och motorfordon delar på körbanan. Ca 1,5 m på varje sida asfalteras för att möjliggöra bekväm cykling, medan gatans mitt beläggs med ett hastighetsdämpande material, till exempel gatsten, vilket signalerar ett lägre tempo för de bredare motorfordonen.

TILLGÄNGLIG OCH TRYGG KOLLEKTIVTRAFIK

Stockholms läns landsting är huvudman för kollektivtrafiken och har också ansvaret för att planera den nya tunnelbanesträckning som ansluter till Slakthusområdet, men Stockholms stad kan bidra till kollektivtrafikens attraktivitet genom utformningen av stadsmiljöerna omkring kollektivtrafiken. I samarbetet kring tunnelbanan har det varit viktigt att stationsentréerna placeras nära de delar av

stadsdelen som har tätast med bostäder och arbetsplatser och i anslutning till viktiga gångstråk som leder vidare till angränsande stadsdelar. En kombination av bostäder, arbetsplatser och handel intill stationsentréerna bidrar till en upplevd trygghet med människor som rör sig på gatorna under olika delar av dygnet.

Bussar ska kunna köra på Palmfeltsvägen, Hallvägen och Enskedevägen, vilket ger möjlighet till hållplatser i alla delar av området och att komplettera tunnelbanan med kollektivtrafik i andra riktningar.

SMARTARE PARKERING

På få platser inom Slakthusområdet planeras reguljär parkering på gatumark, så kallad kantstensparkering. Det relativt smala utrymmet i områdets gator prioriteras för trygga separerade cykelbanor, den rörliga trafikens framkomlighet och för mer generösa gångbanor. Däremot ska det vara möjligt att angöra all bebyggelse och det ska finnas tillgänglig handikapparkering i närheten av bostäder, arbetsplatser och andra viktiga målpunkter. I första hand bör den placeras inom kvartersmark, men i de fall då det inte är möjligt att lösa kan gatumark skyltas för handikapparkering. Bilparkering ska huvudsakligen ske i någon av de befintliga parkeringsanläggningarna vid arenorna och i Slakthusområdet eller i nya garage som planeras under den nya bebyggelsen. Många av de nya garagen är tänkta att förvaltas av en särskild aktör istället för enskilda fastighetsägare. Detta öppnar för möjligheten att minska antalet parkeringar, eftersom platserna kan samnyttjas av olika funktioner som har olika behov under dygnet, men också för att minska bilinnehavet genom bilpooler. Blandningen av arbetsplatser och bostäder i stadsdelen gör det mer attraktivt att driva bilpooler, då en och samma bil kan ha fler olika användare under veckan.

Bilpool är ett exempel på en tjänst som kan tillhandahållas som en del av Stockholms stads system med gröna parkeringstal. Andra exempel på åtgärder som kan användas för att minska antalet parkeringsplatser är mobilitetstjänster som gratis kollektivtrafikkort vid inflyttning i nya bostäder eller cykelpooler med el- eller lastcyklar.



Exempel på lokalgata med cykelprioritering från Eindhoven, Nederländerna.

Gångstråk och platser för vistelse.

Gångtrafiknätet omfattar alla gator, men inom ett antal gator inom kategorierna frirum och integrerade frirum har fotgängare prioriterats tydligt. Dessa är helt eller delvis befriade från fordonstrafik, vilket också gäller stadsdelens parker och torg. Några av gatorna med fordonstrafik kompletterar nätverket genom sina breda gångbanor för att göra det tryggt och attraktivt att gå, men också möjliggöra möblering i form av gatuträd, uteserveringar och cykelparkering.

- Gator med bredare gångbanor
- Gångstråk utanför området
- Prioriterade gångstråk och platser för vistelse

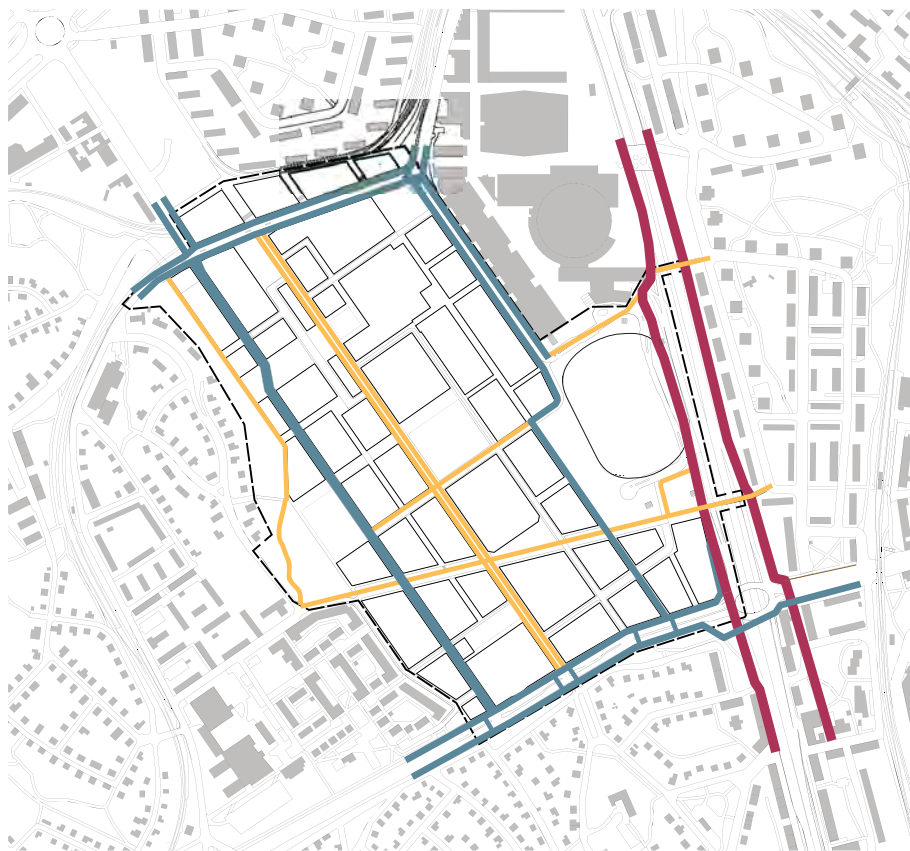


Kollektivtrafik.

Landstinget utreder för närvarande en ny tunnelbanesträckning med station i Slakthusområdet och har föreslagit entréer vid Norra entrétorget och Rökerigatans norra del samt i Centrala parken. Tvärbanans station Globen föreslås ligga kvar i samma läge som idag. Utpenade stråk för buss är Palmfeltsvägen, Hallvägen och Enskedevägen.

- Buss
- Tunnelbana
- Tvärbana

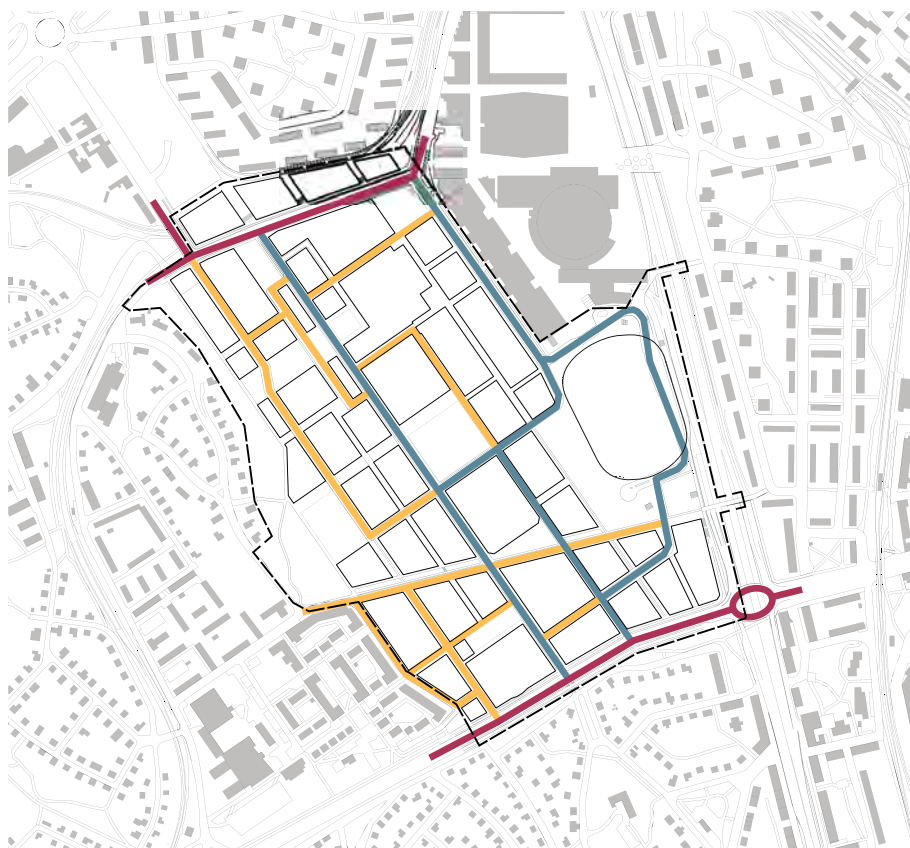




Cykeltrafik.

Nätverket för cykeltrafiken är utformat med separerade cykelbanor för att möjliggöra både smidig pendling till vardags och säker cykling till lokala målpunkter, som kollektivtrafik, skolor och parker. Pendlings- och huvudstråken i områdets utkant – Nynäsvägen, Enskedevägen och Palmfeltsvägen – utformas med störst kapacitet. Inom området föreslås två huvudstråk i Arenavägen–Rökerigatan och Bolidenvägen–Boskapsvägen och flera lokala stråk. Cykling är också tillåten på fotgängares villkor inom gångfartsområden och på lokalgatornas körbanor.

- Pendlingsstråk
- Huvudstråk
- Lokalstråk



Motorfordonstrafik.

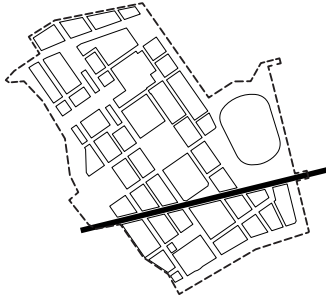
Slakthusområdet utformas inte för genomfartstrafik, utan motorfordonstrafik mellan stadsdelar ska i första hand välja Nynäsvägen, Enskedevägen och Palmfeltsvägen. De lokala huvudgatorna för trafik till Slakthusområdet är Hallvägen och Arenavägen. Den senare delar sig vid Tele2 Arena i två, Arenaslingan, med högre framkomlighet till vardags, och den smalare Slakthusgatan som förlängs till en ny korsningspunkt vid Enskedevägen. De lokala huvudgatorna kopplas ihop på tvären av Charkmästargatan, som ligger centralt i stadsdelen.

- Huvudgata
- Lokal huvudgata
- Lokalgata

Diagonalen.

Mjuktrafikrum

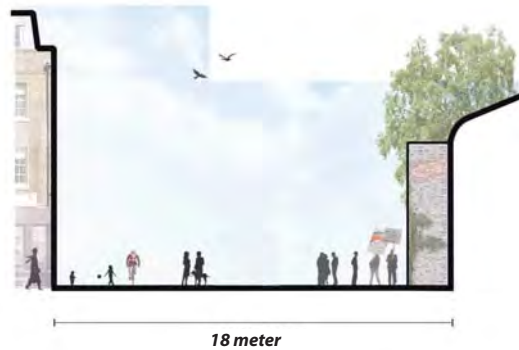
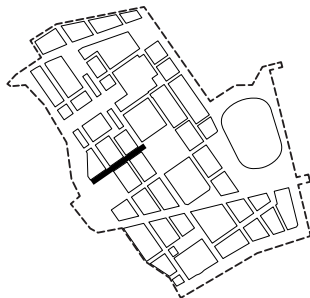
Gång- och cykelstråk, som också är en grön korridor med plats för utevistelse. Den norra sidan har bredare gångbana med plats för uteserveringar och trädplantering. Körbanan är i golvets material för en lugnare trafikrytm.



Slakthusgränds förlängning.

Frirum

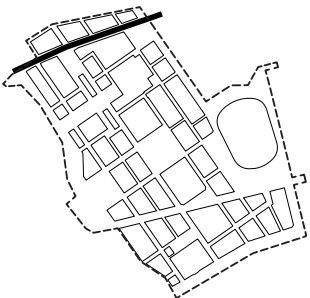
Denna gågata tvärs genom stadsdelen utformas i golvets material från fasad till fasad. Väster om Hallvägen är den helt befriad från motorfordonstrafik för att lämna utrymme för lek och utevistelse.



Palmfeltsvägen.

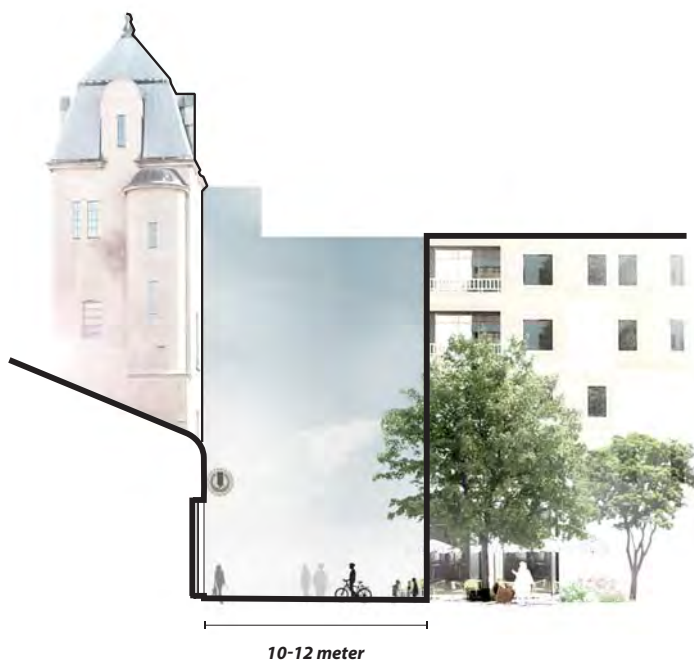
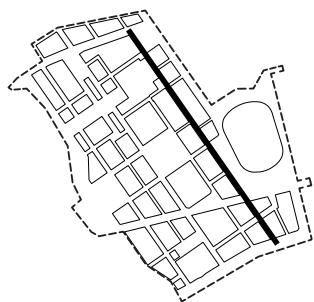
Integrerat transportrum

Omvandlas till stadsgata med en bredare gångbana med plats för uteserveringar och trädplantering vid bebyggelsen på norra sidan. Cykelbanor på båda sidor av gatan. Körbana med två fält i varje riktning möjliggör kollektivtrafikfält vid behov.



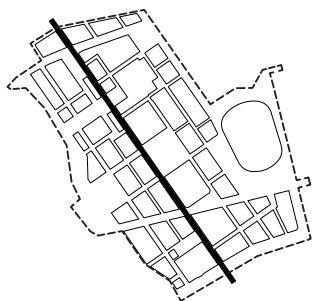
Rökerigatan.

Integrerat frirum
Stadsdelens viktigaste gågata
utformas helt i golvets material från
Norra entrétorget till Evenemangs-
torget. Fordonstrafik använder gatan
på fotgängarnas villkor.



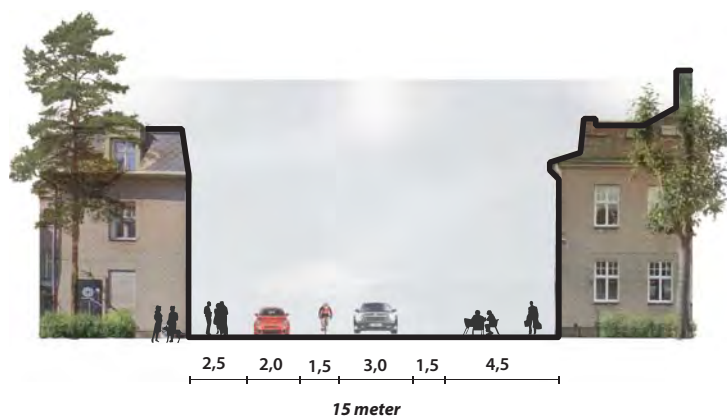
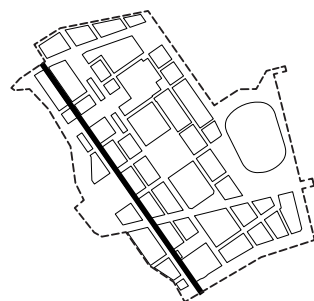
Hallvägen.

Mjuktrafikrum
Områdets huvudaxel, som trafikeras
med buss. Enkelriktade cykelfält på
båda sidor av gatan. Östra sidan får
bredare gångbana med plats för
uteserveringar och trädplantering.
Gatans mått medger inte särskilt
utrymme för angöring.



Bolidenvägens förlängning och Boskapsvägen.

Mjuktrafikrum
För denna lokalgata med
cykelprioritering föreslås en ny typ
av utformning. Bilar får maximalt
köra i cykelfart. Ca 1,5 m i körbanans
kant beläggs med asfalt för bekväm
cykling, medan körbanans mitt får en
hastighetsdämpande beläggning.



GOLVET

ETT FLEXIBELT OCH SAMMANHÅLLET GOLV. Slakthusområdets golv ger förutsättningar för ett aktivt stadsliv. Golvets tillåter olika typer av användningar och funktioner och prioriterar gående som den viktigaste trafikanten.

Det offentliga rummet ska inbjuda till vistelse, möten, lek, lärande och fysisk aktivitet för alla åldrar och utan kostnad. Det sammanhängande golvets är en tydlig del av Slakthusområdets karaktär. I gaturummet samsas funktioner, verksamheter och trafikslag och bidrar till en stadsmiljö präglad av variation och mångfald. Den sammanhållande ytan ger utrymme för tillfälliga aktiviteter och användningar som evenemang, marknader, torghandel och uteserveringar.

GATANS UTFORMNING OCH ANVÄNDNING

Golvets utformas som en öppen och generell yta som breder ut sig hela vägen mellan fasaderna och bildar ett tydligt offentligt rum. Detaljerad utformning och val av material har ännu inte gjorts, men målsättningen är en yta som tål förändringar och en etappindelad utbyggnad.

Golvets gestaltas så att det tydligt påvisas att trafiken sker på fotgängarnas villkor. Material med industriell karaktär kan användas, till exempel betong, stål och asfalt, för att stärka platsens historia och identitet, vid sidan om klassiska material som gatsten. Särskild omsorg måste läggas på fogar, kanter, övergångar, mönster, ledstråk och nivåskillnader för att säkerställa god användbarhet för alla.

Golvets ska framträda tydligt inom i de flesta gaturum, där trafiken samlas på en gemensam yta. Inom frirum och integrerade frirum möjliggörs en flexibel användning där gatans möblering och utformning tillåts variera i stadsdelen baserat på behov, funktion och karaktär på omgivande bebyggelse. En enhetlighet i material och uttryck eftersträvas på samtliga trafikytor för att ge upplevelsen av det sammanhållna golvets. Där så krävs på grund av framkomlighet, krav på leveranser eller trafiksäkerhet utformas gatorna som så kallade mjuktrafikrum med körbanor i golvets material, men med kantsten. Vissa av gatorna i Slakthusområdet, däribland Hallvägen, ges en mer konventionell indelning med tydligare körbanor i asfalt för motortrafiken. Där körbanan måste utföras i avvikande material hålls upplevelsen av golvets samman genom utformningen och material på övriga ytor såsom trottoarer.



Överst På golvets prioriteras fotgängare med plats för sport och aktivitet
Mitten Stora golvplattor kan kombineras med mindre för ökad flexibilitet
Nederst Enhetligt material på trafikytor och gångbanor.





Vy längs Rökerigatan – gemensamt golv.

DEN SOCIALA DIMENSIONEN

EN STADSDEL FÖR ALLA. Stadens mål är ett sammanhållet Stockholm, där välbefinnandet för alla invånare växer i takt med staden. Slakthusområdet ska vara en levande stadsdel där alla kan finna sin plats oavsett kön, ålder, socioekonomisk bakgrund, etnicitet eller funktionshinder och där alla ges jämlika livschanser.

STADSPLANERINGENS SOCIALA DIMENSION

Social hållbarhet i planeringen innebär att de miljöer som skapas ska fungera för alla flickor, pojkar, kvinnor och män som ska använda dem. Slakthusområdets genomgripande omvandling innebär att området kommer att befolkas och användas på ett helt annat sätt än idag. Olika människor har olika upplevelser och förutsättningar. Vid övergripande stadsomvandlingar är det viktigt att redan från början identifiera de aspekter av social hållbarhet som den fysiska planeringen kan bidra med.

Behovet av ett socialt perspektiv i den fysiska planeringen har drivit fram metoder för att belysa tillgångar, behov och brister. Som utgångspunkt för identifiering av viktiga sociala aspekter för Slakthusområdet har verktygen för social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys framtagna av Göteborgs stad använts. Metoderna lyfter fram fyra huvudbegrepp av betydelse för det sociala perspektivet i den fysiska miljön: *en sammanhållen stad*, *samspel*, *vardagsliv*, och *identitet*. För barnperspektivet används även begreppen: *lek och lärande* samt *hälsa och säkerhet*.

FYRA SOCIALA ASPEKTER

Sammanhållen stad

En viktig grund för social hållbarhet är de offentliga rummen och dess utformning. En fysiskt sammanhållen stad lägger grunden för en socialt sammanhållen stad. En tätare stad med sammanbundna stadsdelar skapar förutsättningar för ökad integration mellan olika grupper. Att förstärka och skapa sammanhängande gångstråk mellan områden och målpunkter ger trygghet och stärker promenadvänligheten. Att se varandra i det offentliga rummet, att korsa andras stråk, och att dela ett vardagsliv oavsett klass, resursskillnader, kön eller etnicitet är särskilt viktigt ur barnperspektivet. Det ger möjlighet att grundlägga tillit till människor och samhälle. Programförslaget för Slakthusområdet bidrar till flera nya kopplingar med omgivande områden genom bebyggelse och omdaning av gatustrukturen. Palmfeltsvägen och Enskedevägen utformas som stadsgator. Flera av de nordsydliga stråk som finns idag inom Slakthusområdet kopplas hela vägen från Palmfeltsvägen ner till Enskedevägen.

Bolidenvägen i norr förlängs in i Slakthusområdet för att skapa en stark koppling till Årsta och Årstastråket. Det nya parkstråket Diagonalen bidrar till att överbrygga den barriär som Nynäsvägen utgör och kommer österut att koppla ihop Slakthusområdet med Blåsut och i förlängningen Nytorps gårde och Nackareservatet. Diagonalen kommer vidare att koppla ihop Slakthusområdet med Enskede gårds villabyggnad västerut. Slakthusområdet kommer år 2025 att kopplas till tunnelbanenätet med en ny station utmed linje 19 som byggs om till att gå från Hagsätra till Kungsträdgården via Sofia på östra Södermalm.

Slakthusområdets fysiska planering tillåter funktionsblandning vilket ger förutsättningar för en stad där olika delar i livet vävs samman. I de bevarade byggnaderna finns möjligheter att inrymma samhälleliga funktioner. Detta gör dem väl synliga i det offentliga rummet och bidrar till ökad tillit. Området kommer att ha många målpunkter såsom parker, handel, rekreation, kultur. Dessa målpunkter kommer att bli en resurs i området på lokal nivå men också bidra till att omgivande områden får nya målpunkter inom Slakthusområdet.

Samspel

En befolkad stadsmiljö upplevs tryggare. Därför måste den fysiska planeringen skapa goda förutsättningar för samspel och möten. Olika typer av platser med olika skala och innehåll är viktiga. Stora offentliga rum skapar förutsättningar för att locka till möten med människor som bor på långt avstånd, Tele2 Arena och Evenemangstorget har attraktionskraft som går utanför Stockholms gränser, medan en platsbildning som Fållan, handeln och kultur i områdets historiska kärna främst lockar människor inom Stockholmsområdet. På lokal nivå finns den lilla fickparken som är knuten till sitt kvarter och skapar förutsättningar för möten människor emellan inom Slakthusområdet. Områdets två större parker, Fållan och Centrala parken, omgärdas av offentliga byggnader och verksamheter. Detta gör parkerna tryggare då fönster och närvaro ger platsen ”ögon”. Platser som utformas utifrån flickors och pojkars behov lika mycket som kvinnors och mäns skapar möjligheter att mötas över generationsgränser. Lek och spel, samtal och samarbete eller att bara vistas på samma plats, är aktiviteter utan åldersgränser.



Vy över ett framtida kvarter med fickpark och gata i golvets material

Vardagsliv

Den fysiska planeringen ska skapa förutsättningar för ett fungerande vardagsliv där återkommande sysslor, så som att ta sig till och från jobb, skola, handla mat och motionera, är lätta att hantera. Det kan dels innebära en variation av verksamheter och utbud i närområdet men också att möjligheterna att ta sig till andra delar av staden med kollektivtrafik och cykel är goda. Slakthusområdet kommer att erbjuda arbetsplatser, service och stadsliv såväl som goda kollektivtrafiksättningar. Tillgänglighet och framkomlighet för gående och cyklister prioriteras. Barn är och vill vara en del av samhället och gynnas av att kvaliteten och säkerheten i stadsmiljön förbättras istället för att hänvisas till att vara på tillrättalagda lekplatser. En sådan planering ger flickor och pojkar möjlighet att i högre grad röra sig fritt på egen hand.

Identitet

Identitet handlar om igenkännande och den tillhörighet som hänger samman med ett områdes speciella karaktär. En stark, positiv identitet bidrar till individens tillhörighet och har betydelse för hur man agerar där. Som många liknande områden runt om i västvärlden appellerar Slakthusområdet till kreativa människor och näringar, mycket tack vare att fler i allt högre grad vill förknippas med den identitet och de kvaliteter som historiska industrimiljöer har. Genom att bevara ett stort antal av de befintliga byggnaderna, liksom att utveckla den befintliga gatustrukturen och ta fasta på de historiska värdena kan stadsdelen behålla och utveckla sin identitet. Idén att hålla samman stadsdelen med ett gemensamt golv stärker stadsdelens egenart. De skilda karaktärerna på olika gator inom området, liksom inriktningen att variera byggnadernas uttryck kan utgöra en grund för en mer lokal identifikation och stolthet över den egna gatan eller huset man bor i. Detta är också ett skäl att utforma ny bebyggelse med hög arkitektonisk kvalitet. En annan dimension av tryggheten i staden ligger lagrat i miljöernas historia och tidsepoker. Genom att det finns platser, byggnader, gator och trädalléer från olika tider närvarande, skapas en trygghet i att man känner igen sig i sin stad och kan identifiera sig med stadens tidigare liv.



Lekande barn på en bilfri gata i Barcelona

EN BARNVÄNLIGARE STADSDEL

Begreppen ovan berör barn i lika hög grad som vuxna. De teman som följer tar upp de frågor som är specifikt viktiga för barnen. Barn är användare av de flesta miljöer men har ingen eller endast en liten möjlighet att påverka utformningen varför de särskilt måste lyftas för att få en, om möjligt, heltäckande syn på staden. Det är viktigt att vid planering av staden inte låta enbart vuxenperspektivet dominera. Att ge barnen möjlighet att påverka de ytor de själva nyttjar bidrar till att de upplever påtagliga förbättringar i sin miljö.

Lärande och lek

Barn utvecklas genom sin lek och de leker överallt, inte bara på lekplatser. Ju mindre de är desto närmare sitt eget hem leker de. Slakthusområdets många små gröna ytor, fickparkerna som ligger i kvarteren, ger möjlighet att en skapa variation i det offentliga rummet så att alla åldrars behov kan tillgodoses. Miljöer för flickor och pojkar måste ha en variation som möter och utmanar en 2-åring eller en 10-åring likväl som en 18-åring.

Hälsa och säkerhet

Förskolor är integrerade i kvarteren nära barnens boende, områdets skola ligger centralt och med trafikbegränsningar omkring för att man tryggt ska kunna ta sig dit. I anslutning till skolan planeras också områdets idrottshall. Gång och cykel är prioriterade trafikslag i Slakthusområdet och ger flickor och pojkar bättre förutsättningar att röra sig tryggt i sitt område.

DE JÄMSTÄLLDHETSPOLITISKA MÅLEN**Nationella mål**

På nationell nivå finns fyra jämställdhetspolitiska mål:

1. En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och forma villkoren för beslutsfattandet.
2. Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
3. Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbete. Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.
4. Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Länsstyrelsen i Stockholms län har bearbetat de nationella målen och formulerat ett övergripande regionalt jämställdhetsmål:

”I Stockholms län har kvinnor och män samma makt att forma samhället och sina egna liv. Länet är en globalt ledande och attraktiv tillväxtregion med jämställda livsvillkor för kvinnor och män, flickor och pojkar, som värnar om en hållbar utveckling för kommande generationer.

Stockholms stads mål

Stockholms stadsbyggnadsnämnd har tydliga uppdrag i budget om att arbeta med jämställd stadsplanering. I budgettexten står att:

”Stadsplaneringen ska genomsyras av ett jämställdhetsperspektiv. I planeringen av nya stadsdelar såväl som kompletteringsbebyggelse ska ett jämställdhetsperspektiv inkluderas och redovisas. Detta innebär till exempel att i planeringen synliggöra och ta hänsyn till kvinnors resmönster samt att kartlägga och åtgärda otrygga områden i staden.”

Till texten ovan har kommunfullmäktige knutit två aktiviteter:

- Statsbyggnadsnämnden ska mäta och analysera den statistik som relaterar till individer uppdelad efter kön
- Stadsbyggnadsnämndens verksamhet ska jämställdhetsintegreras i syfte att synliggöra effekten av nämndens beslut och resursfördelning utifrån kön

Jämställdhetsperspektivet beskrivs vidare under "Sociala frågor" i programmets del *Förutsättningar och konsekvenser*.

GENOMFÖRANDE

OMVANDLINGEN AV SLAKTHUSOMRÅDET KOMMER ATT SKE ETAPPVIS under en längre tid. Genomförandet drivs av Stockholms stad i samverkan med en rad aktörer. Hur olika genomförandefrågor bidrar till att förverkliga visionen om den framtida stadsdelen beskrivs översiktligt i detta kapitel.

ÄGOFÖRHÅLLANDEN

Programområdet omfattar ett större antal fastigheter inom kvarteren Grishuvudet, Hjälpstaktaren, Isterbandet, Kylfacket, Kylhuset, Kylrummet, Charkuteristen, Sandstugan, Sandstuhagen, Sandhagen, Skinkan, Styckmästaren, Frötallen samt del av fastigheterna Johanneshov 1:1 och Enskede Gård 1:1.

Stockholms stad är lagfaren ägare till större delen av fastigheterna inom programområdet. Hjälpstaktaren 4 och Kylfacket 3 är privatägda. Fastigheterna Kylhuset 4, 10 och 15, Kylfacket 1 och 4, Kylrummet 1, Sandstuhagen 3, Charkuteristen 1, 5, 6, 7 och 8, Styckmästaren 1 och 3, Isterbandet 3 och 6, Sandhagen 6, 7, 8, 9 och 11, Hjälpstaktaren 1, 2 och 8 samt Skinkan 2 är upplåtna med tomträtt. Det finns flera arrendatorer och andra nyttjanderättshavare inom området.

EN SAMORDNAD ETAPPVIS UTBYGGNAD

Mot bakgrund av områdets storlek, det omfattande antalet bostäder och mångfalden av andra funktioner och aktörer, planeras ett successivt genomförande över tid. Efter att programmet godkänts ska det ligga till grund för en etappvis detaljplanläggning av området. Till viss del ger dock gällande detaljplaner och bygglov stöd för en användning eller utformning av bebyggelse i enlighet med programmet och behöver inte planläggas på nytt. Detta gäller exempelvis några av de byggnader som idag används för kontor eller andra verksamheter.

En detaljerad planering för etappernas indelning i tid och geografisk avgränsning pågår men alla förutsättningar är ännu inte klarlagda. Ett antal faktorer som påverkar det successiva genomförandet kan dock lyftas fram. Slakthusområdet är idag ett fungerande område med många funktioner som kommer att finnas kvar efter en omvandling och det är av vikt att dessa kan fungera under hela processen. Detta gäller bland annat Tele2 Arena, Hotell- och restaurangskolan, flera kontor och andra verksamheter. Det är också angeläget att de boende och verksamheter som flyttar in i den framtida stadsdelen upplever de färdigställda delområdena som en trygg stadsmiljö, även då byggnadsarbeten pågår i angränsande delar av Slakthusområdet. Detta gäller särskilt den nya skolan och möjligheten till trygga skolvägar till angränsande stadsdelar. Bygget av den nya

tunnelbanan och utbyggnaden av teknisk infrastruktur kommer också vara styrande för etappindelningen.

Utbyggnaden av tunnelbanan inom programområdet omfattas formellt inte av detta program, utan hanteras genom separata detaljplaner och järnvägsplaner. Huvudman för projektet är Stockholms läns landsting genom dess Förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Samordning och samarbete mellan befintliga och framtida aktörer är en förutsättning för att genomföra utbyggnaden av området.

TIDPLAN

Arbetet med de första detaljplanerna bedöms kunna påbörjas under 2017 vilket skulle kunna innebära att de tidigast kan vinna laga kraft under 2019. Genomförandet kan då få sin egentliga start och beräknas ta ungefär ett decennium. Inflyttning i de första bostäderna bedöms kunna ske 2022 eller 2023. Omvandlingen bedöms kunna vara helt genomförd till år 2030.

MARKANVISNINGAR

Stora delar av den nya bebyggelsen ligger på stadens mark och exploateringskontoret kommer att anvisa mark till olika byggherrar som uppför den nya bebyggelsen. Markanvisning kommer att ske i enlighet med stadens markanvisningspolicy med programmet som grund och baserat på övriga riktlinjer och stadsbyggnadsprinciper som staden arbetar fram. Markanvisningarna är ett viktigt verktyg för att lyckas med ambitionen att inom området och i varje kvarter skapa en variation av typologier, boendeformer och bebyggelseskalar. Variation kan uppnås t ex genom att inriktning för markanvisning är mindre enheter, att fler än en arkitekt används inom ett markanvisat kvarter, eller att flera byggherrar delar på ett kvarter. I vissa fall kan enheter om hela kvarter vara mer lämpligt, till exempel för att möjliggöra större arbetsplatser, som i kvarteret närmast Nynäsvägen, i situationer där särskilt svåra genomförandefrågor gör en samordning mellan många aktörer alltför komplicerad, eller i de allra minsta kvarteren som i praktiken utgörs av en byggnad.

För att säkerställa att förskolor kan byggas ut i takt med det växande behovet, är det viktigt att planera in dessa samordnat med bostäderna. Detta kommer att regleras i markanvisningarna.

EKONOMI

Stadens utgifter för investeringar i allmänna platser finansieras huvudsakligen via exploateringsnämndens budget. Flera andra nämnders investerings- och/eller driftbudget påverkas av projektet. I enlighet med stadens mål avses en procent av stadens investerade medel avsättas till konst på allmän plats i samarbete med Stockholm konst. Byggnation på kvartersmark finansieras av respektive byggherre.

TEKNISKA FRÅGOR

Ledningar

Den tekniska infrastrukturen i form av ledningar är väl utbyggd inom området och avsikten är att möjligaste mån behålla ledningarna i befintliga lägen. Dock kommer det med anledning av ny kvartersstruktur och underbyggnad av allmän plats komma att krävas såväl omläggning som nyförläggning av ledningar. Området kan också komma att behöva förstärkas med delvis nya typer av ledningar. Till exempel kan det vara aktuellt att möjliggöra försörjning med fjärrkyla till kontorsbyggnader och sopsugsledningar för hushållsavfall.

Avfall

Avfallshantering av hushållsavfall för de planerade bostadskvarteren är tänkt att hanteras med så kallad sopsug. För närvarande utreds möjligheterna att anlägga en sopsugsanläggning vid Bolidenvägen som skulle vara gemensam för Slakthusområdet och Årstastråkets etapp 3. Genom en central hantering av hushållssopor kan tunga transporter minskas i området. Det kommer dock att kvarstå ett behov av transporter för avfallshantering för verksamheterna i området och för de avfallsfraktioner som inte hanteras av sopsugen.

Gator

Den befintliga gatubredden i området kommer till stor del att behållas men gatorna kommer att kompletteras med bland annat nya gång- och cykelbanor. Det innebär att samtliga befintliga gator kommer att behöva byggas om. Den

befintliga gatustrukturen kompletteras med nya gator i framförallt områdets södra delar. Även de större gatorna Palmfeltsvägen och Enskedevägen kommer att byggas om. För Enskedevägen blir förändringen mer omfattande då nya gator kommer att anslutas och gatan planeras med en annorlunda sektion än idag.

Bilparkering i garage

Bilparkering kommer huvudsakligen att anläggas i garage under ny bebyggelse. Huvudinriktningen är att en stor andel av garagen anläggs och drivs av en separat aktör, exempelvis Stockholm Parkering. Detta är bland annat positivt för möjligheten att etablera bilpooler och innebär också en möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser mellan exempelvis bostäder, besökare, kontor och handel.

STÖRNINGAR OCH TRANSPORTER UNDER BYGGTIDEN

En så omfattande förändring som programmet föreslår, innebär alltid en omgivningspåverkan. Under byggtiden kommer avvägningar göras så att störningar i form av omledning av trafik och begränsad framkomlighet minimeras så långt det är möjligt med hänsyn till att ett rationellt och effektivt genomförande är nödvändigt.

För att minimera byggtransporter inom området utreds möjligheten till gemensam mottagning av byggvaruleveranser och att samordna omhändertagande av schaktmassor. Byggtrafiken kommer i första hand att hänvisas till Enskedevägen för vidare transport på Nynäsvägen.

Allteftersom inflyttning sker i området kommer staden att arbeta för säkra gångvägar till och från skola, kommunikationer och annan samhällsservice.

UTVECKLING ÖVER TID

TILLFÄLLIG ANVÄNDNING AV PLATSER OCH BYGGNADER. Slakthusområdet attraherar besökare, kreativa näringar och främjar ekonomisk tillväxt. Tillfällig arkitektur och konst kan vara en del i att utveckla en mer attraktiv och dynamisk stad. Genom temporära installationer tillåts en egen urban identitet att utvecklas utifrån områdets unika förutsättningar.

Slakthusområdet kommer att utvecklas under lång tid. Här finns stora möjligheter till tillfällig användning av såväl befintliga byggnader som stadsrum.

Tillfällig arkitektur kan inspirera kvinnor och män till att använda staden på nya sätt och visa på möjligheter att påverka och förändra förutsättningarna för stadslivet. En idéburen stadsförbättring innebär en möjlighet för brukarna att själva vara med och påverka stadsrummets utformning och sin egen närmiljö. Initiativtagare och brukare tillåts att gemensamt pröva nya lösningar baserade på faktiska behov.

I väntan på omvandling, ombyggnad eller rivning kan byggnader tillfälligt omvandlas och tillåtas hysa olika funktioner och verksamheter. Tillfällig arkitektur kan även innebära experiment med tillfälliga stadsrum, parker eller aktiviteter som kan bidra till social samhörighet och gemensam kunskap. Livet mellan husen är nyckeln till en socialt hållbar stad och tillfällig arkitektur och konst kan ge möjlighet att arbeta med oprövade lösningar i det offentliga rummet.

För att ge bästa möjliga förutsättningar för både befintliga industriverksamheter, tillkommande verksamheter och nya bostäder är det nödvändigt att skapa tillfälliga parker och torg som kan flyttas och förändras under genomförande-processen. Till exempel kan tillfälliga torg skapas genom att befintliga asfaltsytor tillåts ianspråktagas och möbleras. Enklare parkanläggningar kan skapas genom att tillåta tillfälliga stadsodlingar. Detta bidrar med både gröna kvaliteter under genomförandeprocessen, ett socialt engagemang för platsen samt att etablera platser som sedan ska utvecklas till anlagda parker.



Överst Pop up-park, Farsta

Mitten Trafikytan tas tillfälligt i anspråk för annan användning

Nederst Tillfällig odling



FÖRHÅLLNINGSSÄTT FÖR TILLFÄLLIG ANVÄNDNING AV PLATSER

Omvandling och utbyggnad kommer att ske etappvis vilket innebär en möjlighet att använda marken för olika ändamål fram till exploatering och successivt utvärdera och finjustera efter hand. De flickor, pojkar, kvinnor och män som flyttar in i den nya stadsdelen kan involveras i utformningen av senare etapper. Exempelvis kan fickparker, eller miniparker, vara tillfälliga och anläggas på outnyttjade eller underutnyttjade platser. Växtbäddar eller odlingslådor kan innebära temporära odlingsmöjligheter för boende och verksamma samtidigt som aktiviteten i sig berikar det offentliga rummet. Uteserveringar och andra publika aktiviteter tillåts ta gatumarken i anspråk fram tills att andra behov uppstår.

Genom tillfällig användning tillåts olika funktioner prövas på olika platser i stadsdelen för att så småningom hitta sin fasta form, ersättas eller utgå. Livet i staden är därmed inte beroende av att området är färdigutbyggt, utan kan formas och fortgå parallellt med omvandlingen. Slakthusområdet ges på så sätt möjlighet att utveckla sin egen urbana identitet.

FÖRHÅLLNINGSSÄTT FÖR TILLFÄLLIG ANVÄNDNING AV BYGGNADER

I Slakthusområdet finns befintliga byggnader som kommer att bevaras men också bebyggelse som helt eller delvis kommer att ersättas med ny. I väntan på omvandling kan befintlig bebyggelse användas för andra funktioner och verksamheter. Stora hallar kan fungera som gemensamhetslokaler för stadsdelen, som replokaler, idrottshallar eller för kulturella verksamheter. Förskolor kan tillfälligt inrymmas i lokaler fram tills att nya, mer permanenta lokaler har färdigställs.

Förutom att använda den befintliga bebyggelsen kan tillfälliga byggnader utgöra positiva och karaktärsskapande inslag i stadsbilden. Tillfälliga bygglov för exempelvis studentbostäder gör stadsdelen befolkad och bidrar till mångfald. Tillfälliga paviljonger kan hysa olika verksamheter för kortare och längre perioder eller över säsonger. Tillfällig arkitektur ger utrymme för en experimentlusta och innovation att pröva nya lösningar vilket bidrar till områdets karaktär och identitet.



Ovan Spontan spel i parken, New York
Nedan Tillfällig användning Byggnad 14, Forsåker





Visionsbild över Slakthusgatan vid Centrala parken.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER



STADSSTRUKTUR

STADSBILD OCH KULTURHISTORISK ANALYS

Enligt den kulturhistoriska inventeringen av Slakthusområdet är den historiska kvartersplanen och bebyggelsen från den tid då området anlades i förra sekelskiftet fortfarande tydligt avläsbar i stadsrummet. Strukturen är ett karaktärsfullt, labyrinthiskt system med variation i utblickar och skala. Andra element från den ursprungliga anläggningen är spårområdets sträckning och tillhörande slänt i söder, samt den framsprängda bergväggen i väster.

Då Slakthusområdet uppfördes avgränsades det från omgivningen med få kopplingar utåt och endast ett par givna entrépunkter. Sedan dess har storskaliga trafikleder och spårväg tillkommit som ytterligare förstärker den avskärande effekten. Djur transporterades främst via järnväg och hanteringen från slakt till styckning skedde från väster till öster. Besökare och trafik angjorde tvärs denna i nordsydlig riktning. Huvudgator delade in området, kompletterade av mindre gator och gränder. Varje byggnad utgjorde sitt eget kvarter. Skalan var låg med undantag för enstaka tornbyggnader och skorstenar.

Slakthusområdet har en sammansatt karaktär med äldre, enhetlig bebyggelse och en sentida, över tid framvuxen heterogen miljö. Att miljön är präglad av sin funktion och fortfarande rymmer en rik variation på verksamheter, inte minst livsmedelsindustri, gör att området upplevs livligt, konstrastrikt och rikt på upplevelser. Blandningen av uttryck och funktioner gör att upplevelsen kan vara både tvetydig och inspirerande.

KONSEKVENSER FÖR KULTURMILJÖN

En antikvarisk konsekvensbedömning av samrådsversionen av programförslaget har tagits fram.

Övergripande

Slakthusområdet går från att vara ett slutet område med ett öppet omland till att bli en tillgänglig del av den täta staden. Strukturplanen erbjuder fler kopplingar till den omgivande staden och söker överbrygga de barriärer som de olika trafikanläggningarna lett till. Ur kulturmiljösynpunkt är det fördelaktigt att de nya kopplingarna, till exempel de gator i Slakthusområdet som förlängs, knyter an till den omgivande stadens struktur.

Det föreliggande förslaget till strukturplan präglas av Slakthusområdets ursprungliga strukturella anslag liksom dess rationella och uttrycksfulla arkitektur. Området kommer samtidigt att förvandlas från ett renodlat

verksamhetsområde till en differentierad stadsdel. I framtiden kommer förutom verksamheter även till exempel handel och bostäder att rymmas i området.

Slakthusområdets kulturvärden har i hög grad tjänat som utgångspunkt för det förslag till utveckling som skisseras i strukturplanen. Härigenom kommer områdets verksamhetshistoria lättare att kunna läsas både i struktur, yttre miljö och bebyggelse vilket ur kulturmiljösynpunkt är mycket gynnsamt. I vissa avseenden kommer samtidigt områdets kulturhistoriska värde att påverkas negativt av omvandlingen. De prioriteringar som gjorts vilar dock på en kulturhistoriskt grundad avvägning mellan funktionskrav och kulturhistoriskt värde.

Den etablerade kvarters- och gatustrukturen utvecklas vidare och tillkommande kvarter inordnas i den. Befintliga offentliga platser och parker tas tillvara och i vissa fall återskapas de, vilket för med sig att delar av den historiska bebyggelsen återigen mer tydligt exponeras i stadsbilden. I vissa fall rivs byggnader från senare utbyggnadsetapper för att återskapa rumsligheter som funnits och samtidigt skapa framtidens offentliga rum och parker. I ett kärnområde med tyngdpunkt norrut bevaras befintliga verksamhetsbyggnader både från pionjärtiden och från den period då verksamheten expanderade kraftigt. Andra sentida byggnader omformas genom tillägg medan mer perifert belägna byggnader med lägre kulturhistoriskt värde rivs.

Av de byggnader som av Stockholms stadsmuseum klassificerats som blå och gröna, dvs de högsta värdenivåerna, föreslås alla byggnader bevaras. I kommande detaljplane-processer är det viktigt att bevaka att tillämpliga delar av områdets vildvuxna och oregelbundna karaktär bibehålls som en spegling av områdets verksamhetshistoria. Ur kulturmiljösynpunkt är det positivt att en mycket stor del av områdets historia kommer att bevaras, som fysiskt dokument.

Genom förslaget riktas Slakthusområdet mot riksintresset Gamla Enskede. Även om Enskedevägen har en barriärverkan, möter ändå Slakthusområdets nya gatu- och kvartersmönster Gamla Enskedes struktur i Enskedevägens korsning med Hallvägens södra förlängning och Kolonivägen. Positivt ur kulturmiljösynpunkt är att den föreslagna bebyggelsefronten mot Enskedevägen är genombruten av flera gaturum vilket ger förutsättningar för att mötet mellan stadsdelarna ska fungera väl.

Från antikvarisk konsekvensanalys av strukturplan (Nyréns 2013). Slakthusområdets kulturvärden är en utgångspunkt för förslaget. De prioriteringar som gjorts baseras på en kulturhistoriskt grundad avvägning mellan funktionskrav och kulturhistoriskt värde.

- Hög känslighet på yttre miljö
- Känslig yttre miljö
- Försvunnet stråk
- Hög känslighet på byggnadens exteriör
- Känslig byggnadsexteriör



Stockholms stads klassificering av byggnader

- Fastigheter med bebyggelse vars kulturhistoriska värde motsvarar födringarna för byggnadsminne i kulturminneslagen.
- Fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt.
- Fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.
- Fastighet med bebyggelse som inte går att hänföra till övriga klassificeringskategorier.
- Fastighet med bebyggelse som ännu ej klassificerats eller obebyggd fastighet.
- Kulturhistoriskt särskilt värdefulla områden redovisade i Stockholms översiktsplan.



Bebyggelsen

- Av den bebyggelse som blåmarkerats (byggnadsminnesklass) av stadsmuseet föreslås alla byggnader bevaras.
- Av den bebyggelse som grönmärkats (särskilt värdefull) av stadsmuseet föreslås alla byggnader bevaras.
- Av den bebyggelse som gulmarkerats (positiv betydelse) av stadsmuseet föreslås sju byggnader bevaras helt och ytterligare två bevaras delvis. Runt 30 byggnader föreslås att rivas.
- Av den bebyggelse som har annan klassning eller inte klassificerats föreslås samtliga sex byggnader rivas.

Slakthusområdets ursprungliga strukturella anslag präglar området liksom dess rationella och uttrycksfulla arkitektur. I förslaget bevaras de byggnader som finns kvar sedan pionjärtiden och syftet är att de hanteras särskilt varsamt. Ur kulturhistorisk synvinkel är denna varsamhet mycket positivt, liksom det faktum att pionjärtiden prioriteras.

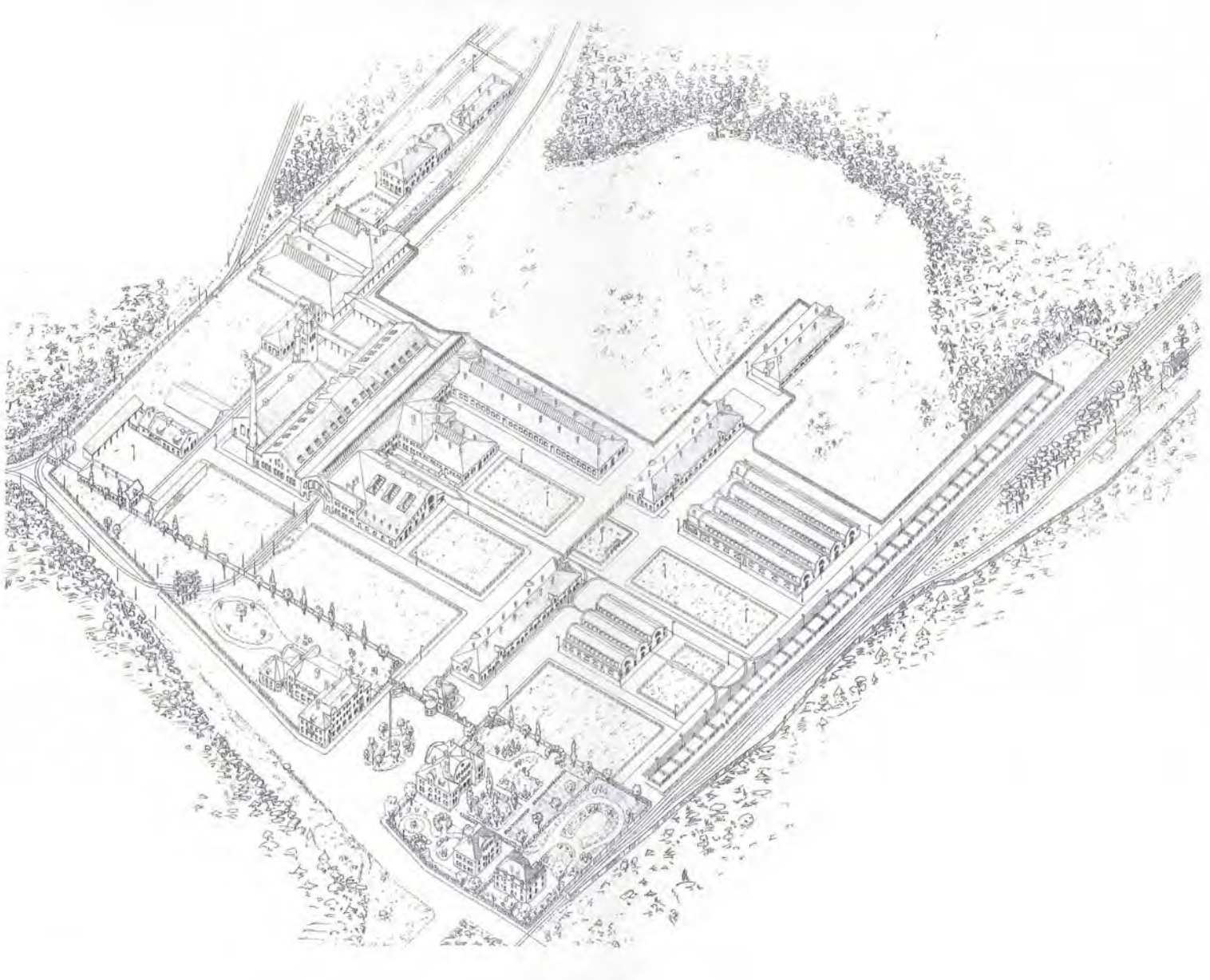
De grönklassade tegelbyggnaderna 20 och 21 (Sandhagen 6 och 7) kan enligt förslaget byggas på. Under förutsättning att lösningen studeras arkitektoniskt bedöms byggnadernas kvaliteter kunna tåla ett tillägg utan att ursprunglig karaktär går förlorad. Tegelbyggnaden 22 bedöms kunna bearbetas men byggs inte på enligt liggande förslag, vilket ur kulturmiljösynpunkt är positivt då byggnadshöjden längs Charkmästargatans sydsida hålls enhetlig.

Att flera gulklassade byggnader tas tillvara sker därför att de uttrycker den enkelhet och saklighet som präglar Slakthusområdet. Värde av att en relativt stor mängd enkla byggnader tas tillvara kan inte underskattas. De befintliga byggnaderna och den pågående verksamheten ger stadsdelen kontinuitet och därmed liv. Flertalet fastigheter med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde – gul – rivs som en följd av förslaget. Det inverkar negativt på det kulturhistoriska värdet. Å andra sidan är gulmarkeringen omfattande i området varför förslaget som helhet, med alla blå- och grönmärkta hus bevarade, ändå kan betraktas som balanserat med avseende på bevarandet av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Riksintressen för kulturmiljövården

Gamla Enskede och Skogskyrkogården är båda av riksintresse för kulturmiljövården. Skogskyrkogården är dessutom som enda kulturmiljö i Stockholms stad med på Unescos världsarvslista. När det gäller riksintressena ska planarbetet säkerställa att påtaglig skada på riksintresset inte uppstår då detaljplanen genomförs. Riksintressena regleras genom Miljöbalken medan ett världsarv inte regleras genom svensk lagstiftning, utan genom en överenskommelse mellan Unesco och Stockholms stad. Såväl Globen som Tele 2 Arena är synliga från Skogskyrkogårdens centrala landskapsrum, vilket innebär att Slakthusområdets sydöstra hörn är en kritisk punkt för stora volymer. Den större kontorsbyggrätt som föreslås, behöver i detaljplaneskedet prövas mot den visuella påverkan på Skogskyrkogården i detaljplaneskedet.

En stor del av Gamla Enskede är utpekad som riksintresse för kulturmiljövården. Uttrycket för riksintresset är till stor del dess lokala egenskaper och mindre dess koppling till stadslandskapet runtomkring. Stadsbyggnadskontoret bedömer att förslaget inte innebär påtaglig skada på riksintresset. Skala och utformning för bebyggelsen mot Nynäsvägen och Enskedevägen behöver studeras vidare i detaljplaneskedet för en slutgiltig bedömning.



Perspektivbild över norra delen av Slakthusområdet från 1912.

Slakthusområdet var ursprungligen klart avgränsat utan tydliga förbindelser till sin omgivning. Området hade få kopplingar utåt och endast ett par givna entrépunkter. Även idag är området en enklav i mitten av Söderstaden och en barriär mellan omgivande stadsdelar. De tungt trafikerade trafiklederna och spårområdena som omgärdar Slakthusområdet utgör i sig kraftiga barriärer med endast ett fåtal kopplingar mot stadsdelen. Globenområdets sockel i öster, den uppfyllda slänten i söder och bergspartiet i väster utgör topografiska barriärer längs Slakthusområdets gränser. Stadsstrukturen påverkas av områdets stora och ytkrävande program så som Globen och Tele2 Arena, och i kombination med områdets uppbrutna gatunät skapas en isolerad och svårorienterad stadsdel med dåliga förutsättningar för naturlig genomströmning av såväl gående som cyklister.

Konsekvenser

Rumsliga integrationsanalyser visar i vilken utsträckning det framtida gatunätet kommer att koppla samman Slakthusområdet med stadsdelarna omkring och hur hög befolkningstätheten beräknas bli i området. För att sätta programområdet i sitt framtida sammanhang, har analysen även omfattat pågående planering för Årstastråket och Årstafältet samt en skisserad förändring i området kring Gullmarsplan och Skanstull, där det vid tidpunkten för utredningen ännu inte fanns några planförslag. Analysen visar att den föreslagna strukturplanen skapar nya långa genomgående stråk genom Slakthusområdet som bättre än idag kopplar den nya stadsdelen till omgivande stadsdelar. Det utvecklade nätet av stadsdelsövergripande stråk skapar möjlighet för god och gen framkomlighet för cyklister.

De tillgängliga stråken ligger i lägen med framtida hög täthet vilket understöder stråkens stadslivspotential. Samtidigt är tillgängligheten fortsatt låg längs gatorna i de mer glesbebyggda villaområdena. Denna situation tros



Tillgänglighet i gångnätet



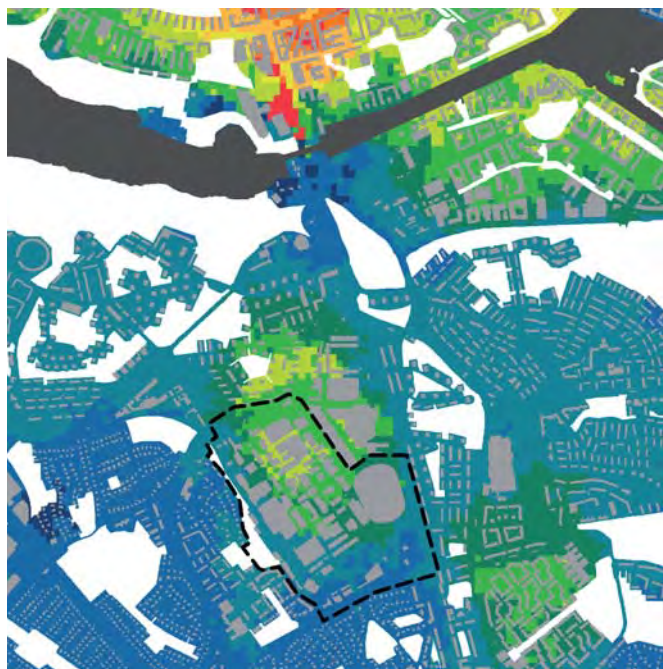
stödja stadsdelarnas olika karaktär och funktion i staden. Strukturplanens uppbrutna gatunät bidrar till att skapa en viss separering mellan Evenemangstorget med dess destinationsbesökare och de västra delarna av Slakthusområdet. Det kan vara en fördel för att inte skapa en för hög belastning på områdets lokala parker och platser.

Flera offentliga platser ligger i anslutning till välintegrerade gator vilket innebär att de har stor potential att bli välanvända. Evenemangstorget är strategiskt placerat i korsningspunkten mellan Arenavägen, Diagonalen och Rökerigatan samt i anslutning till Tele2 Arena som är en viktig destination i området. Även Norra entrétorget har en mycket central placering i Söderstaden. Naturparken och Södra parken har mer avskilda lägen.

De olika planerna för Skanstull, Gullmarsplan, Årstastråket och Årstafältet skapar tillsammans med Slakthusområdet en tätare stadsmiljö i Söderstaden. Det kan också bidra till att stärka kundunderlaget för verksamheter i Hammarby Sjöstad, Årsta och Dalen. Den föreslagna strukturplanen

innebär att befolkningstätheten ökar till nära innerstadens täthet i områdets norra delar. I de södra delarna går tätheten att jämföra med innerstadens periferi. Om man lägger till de stötvisa evenemangsbesökarna bedöms de östra delarna att tidvis bli lika befolkade som innerstadens huvudgator. Tätheten och besöksstrycket klingar av västerut. Sammanfattningsvis skapar ökad täthet och ett utvecklat nät av stadsdelsövergripande stråk potential för en attraktiv, urban och promenadvänlig stadsutveckling i Slakthusområdet och i Söderstaden. Det innebär förutsättningar för ett fungerande vardagsliv för kvinnor och män som lever i området, men också att det med sin höga tillgänglighet är lätt att nå funktioner i stadsdelen för dem som lever i andra delar av staden.

Not: Områdets framtida täthet och tillgången på grönytor utreddes inför programsamrådet 2015. I det fortsatta planeringsarbetet har antalet bostäder inom programområdet ökat med omkring 10 %. På samma gång har några av parkerna inom programområdet ökat något i storlek. Utredningarna har inte uppdaterats, men bedöms ändå ge en tillräckligt god bild.



Nuläge



Strukturplan inklusive skisser och planer i omgivningarna

■ < 20 (pers) ■ 20-70 ■ 70-120 ■ 120-170 ■ 170-220 ■ 220-270 ■ 270-320 ■ 320-370 ■ 370-420 ■ > 420

Befolkningstäthet

Boende och arbetande per hektar landyta inom 500 meter gångavstånd.

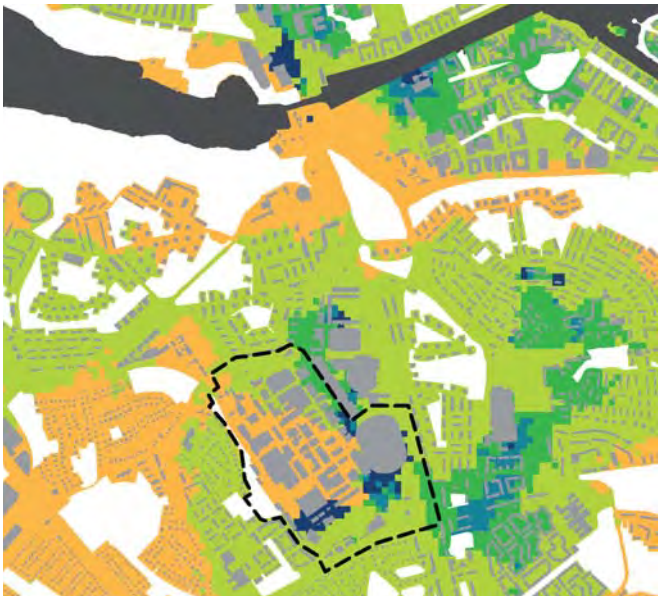
GRÖNSAMBAND OCH PARKTILLGÅNG

Söderorts övergripande grönstruktur av natur- och friluftsområden består av större sammanhängande stråk som utgår från Nackareservatet, en av Stockholms gröna kilar. I norr följer ett stråk längs Mälarens stränder genom Årstaskogen och längs Södermalms södra kant. I söder löper ett stråk via Skogskyrkogården och Sandsborgs kyrkogård vidare genom Hemskogen och ansluter till Årstafältet. Slakthusområdet ligger mellan dessa övergripande grönstråk, men saknar idag helt grönstruktur av betydelse, då området huvudsakligen är hårdgjort. Detta innebär också att programområdet helt saknar ekologiska spridningssamband.

Parktillgången i området är idag låg. Lindeparken, Enskedeparken, Årstafältet och Nytorps gårde är stora, viktiga parkmiljöer i närområdet. Parkerna är dock i vissa fall dåligt kopplade till omgivande stadsdelar vilket medför en minskad upplevelse av tillgång till park.

Konsekvenser

Analysen av närhet till park och tillgången på park fördelat på de framtida invånarna visar att gröntillgången i Slakthusområdet idag är dålig, men utvecklas med nya parker som gör att alla i området kommer att bo eller arbeta inom 200 meter från ett grönområde. Detta följer stadens riktlinjer. I Slakthusområdet skapas flera nya parker samt en skolgård som ligger i anslutning till ett grönområde. Parkerna ligger mitt i stadsdelen och ansluter till huvudstråken, vilket bidrar till att öka närheten till grönområden även för omgivande stadsdelar. Den nya gatustrukturen med bättre kopplingar till omgivande stadsdelar, ökar också tillgängligheten till de större parker som finns i närområdet. Samtidigt tillkommer nya bostäder, vilket gör att mängden grönyta per boende blir låg, mellan 5 och 10 kvm/person i stora delar av området. Detta kan jämföras med situationen i delar av innerstaden med låg gröntillgång, som centrala Södermalm och delar av Vasastaden. I den östra delen visar analysen under 5 kvm/person, vilket är lågt när dessutom evenemangsbesökare tillkommer.



Nuläge

■ < 3 (kvm) ■ 3-5 ■ 5-10 ■ 10-50 ■ > 50 □ Grönyta

Grönyta per boende

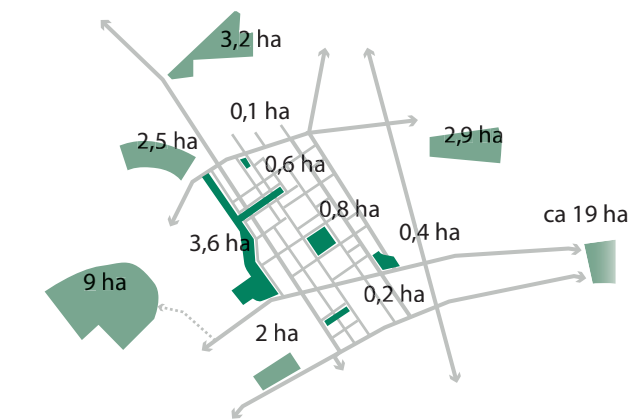
Kvadratmeter grönyta per boende inom 500 meter gångavstånd



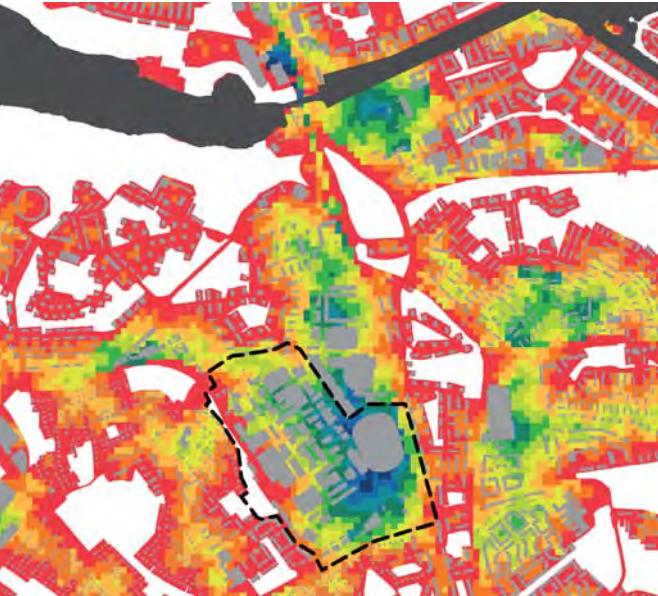
Strukturplan inklusive skisser och planer i omgivningarna

En låg andel grönyta per person innebär en högre risk för slitage på grönytorna vilket kan bidra till minskad attraktivitet. Särskild risk för detta finns i de allra mest centralt belägna grönytorna, framförallt den gröna delen av Evenemangstorget men också Centrala parken. Slakthusområdet beräknas dessutom ha en stor andel arbetande befolkning, vilket ytterligare bidrar till bristen på rymlighet något, även om arbetande antas använda grönytor i mindre utsträckning än lokalt boende.

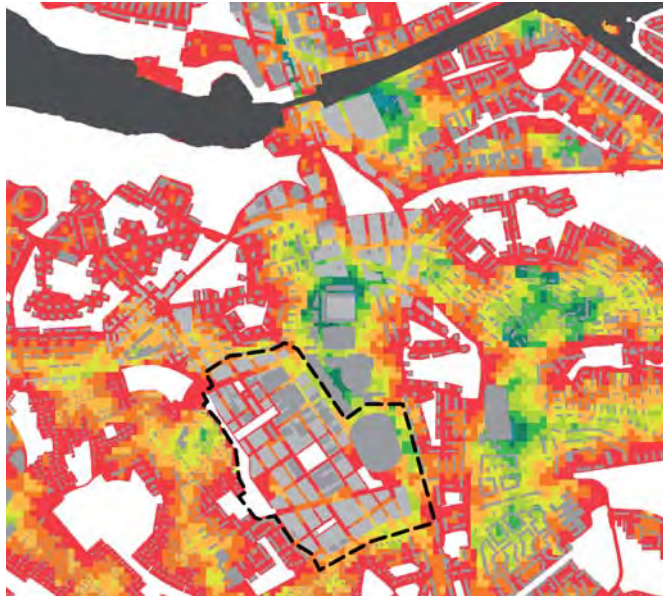
För att förstärka grönytetillgången finns mindre fickparker i strukturplanen. Fickparkerna kan fungera som en avlastning av parkerna och besöksstrycket på dessa. Dessa mindre grönytor kan aldrig ersätta en riktig park, då deras begränsade storlek omöjliggör många av de aktiviteter och kvaliteter som större parker kan erbjuda. Rumssyntaxanalyserna har inte tagit hänsyn till fickparkerna. En översiktlig beräkning visar att fickparkerna bidrar med mellan 6000 och 8000 kvm park, vilket motsvarar ett tillskott på 0,6-1,0 kvm park/boende.



Parker i och nära Slakthusområdet.



Nuläge



Strukturplan inklusive skisser och planer i omgivningarna

0-100 (m) 100-150 150-200 200-250 250-300 300-350 350-400 400-450 450-500 500-5000 □ Grönyta

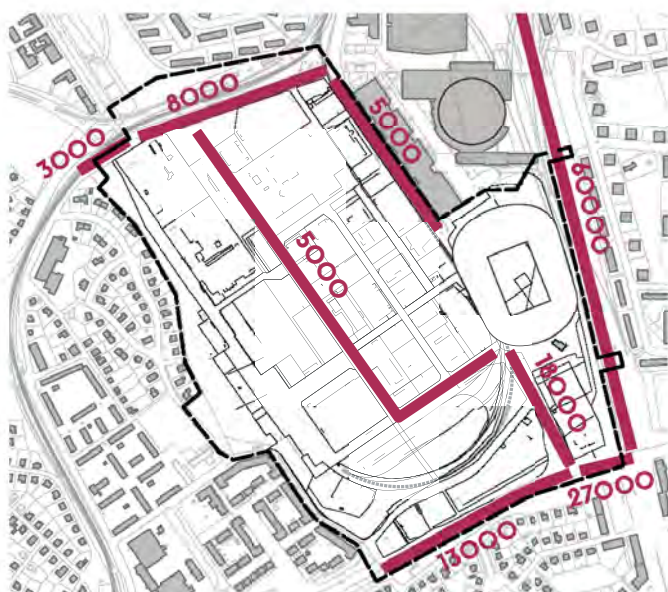
Närhet till grönyta
Gångavstånd till närmsta grönyta

TRAFIK

TRAFIKANALYS

Stockholm växer och förändras de närmsta decennierna både när det gäller bebyggelsestruktur och investeringar i ny infrastruktur. Samtidigt sker förändringar i beteenden och resmönster, vilket sammantaget gör det svårt att på ett precist sätt beskriva framtida trafikvolym och fördelning, men prognosmodeller med antaganden om scenarion kan ge en ungefärlig bild. Projektet har analyserat den framtida trafiksituationen i och runt Slakthusområdet. Syftet med trafikanalyserna är att prognosticera den framtida trafikefterfrågan, studera den framtida trafikefterfrågans påverkan på Slakthusområdet och det omkringliggande trafiksystemet, samt söka infrastrukturlösningar som bäst motsvarar de mål staden har för de olika trafikslagens framkomlighet.

Ett framtida scenario för trafikefterfrågan i och kring Slakthusområdet har tagits fram, vilket baseras på trafikutvecklingen i Stockholmsområdet fram till år 2030. Scenariot innefattar bland annat utbyggnaden av tunnelbanan mot Nacka och Söderort samt olika policybeslut som främjar hållbart resande. Den studerade tidpunkten är eftermiddagens maxtimme, som generellt anses vara den mest belastade perioden på dygnet. Hänsyn har även tagits till en lokal trafikallsträng i Slakthusområdet på bortåt 2 000 fordon under den studerade perioden. Även den lokala trafikallsträngen i Slakthusområdet har beräknats, baserat på planerade bostäder och verksamheter i området i enlighet med programförslaget.

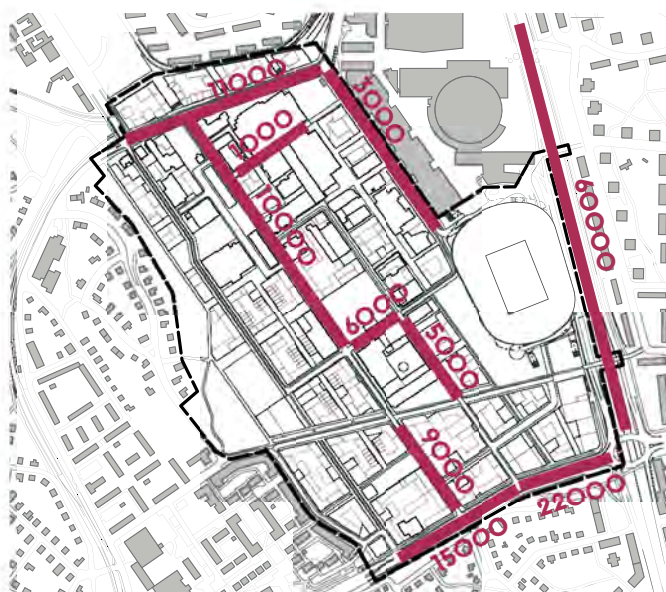


Det befintliga trafiksystemet med redovisade fordonsflöden på dygnsnivå för utvalda vägnivåer

Uppskattning av flöden och framkomlighet 2030

Trafikanalysen indikerar att det lokala vägnätet i Slakthusområdet kan tillhandahålla en god framkomlighet år 2030. Hallvägen bedöms få det största trafikflödet med en volym om 9 000–10 000 fordon per dygn. Detta kan förklaras med att Hallvägen utgör en ny koppling mellan Enskedevägen och Palmfeltsvägen, vilket medför att lokal trafik till och från Slakthusområdet samt genomfartstrafik mellan Enskedevägen och Palmfeltsvägen färdas via Hallvägen. Analysen pekar mot att Hallvägen har tillräcklig kapacitet för att ge en god framkomlighet, men viss köbildning kan uppstå under kortare perioder. Enskedevägens anslutning till Sofielundsmotet är den del av vägsystemet som bedöms få den högsta belastningen. Analysen tyder på att kapaciteten utefter Enskedevägen och i det övriga trafiksystemet generellt är tillräcklig för att ge en god framkomlighet.

För att studera hur en eventuellt högre trafikutveckling (jämfört med det ovan beskrivna framtidsscenario) kan komma att påverka Slakthusområdet, har en känslighetsanalys genomförts. Känslighetsanalysen redovisar en eventuellt högre trafikutveckling vilket innebär att Södra länken skulle överbelastas. Det kan resultera i att trafik förflyttas till gatunätet på marknivå. Känslighetsanalysen indikerar att kapaciteten på Enskedevägen riskerar att inte räcka till i riktning mot Sofielundsmotet, vilket skulle påverka framkomligheten på de anslutande gatorna negativt.



Det framtida trafiksystemet med redovisade fordonsflöden på dygnsnivå för utvalda vägnivåer

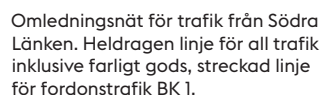
Parkeringens utformning får stor påverkan på såväl trafiksituationen lokalt som på människors färdmedelsval. Bilparkering bidrar tillsammans med förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafik även till områdets tillgänglighet.

I direkt anslutning till Slakthusområdet finns ett evenemangsområde med ett stort antal parkeringsplatser i garage under arenorna, till exempel norra och södra Globengaragen (ca 1500 platser) och garaget under Tele2 Arena (ca 650 platser).

Gång-, cykel och kollektivtrafik samt bilar i rörelse ges prioritet före bilparkering i enlighet med Framkomlighetsstrategin. Förslagets utformning av gatorna innebär att parkering på gatumark endast kan ske under kortare stunder, exempelvis för korta ärenden. Vid längre besök till arbetsplatser, handel, bostäder och evenemang används parkeringsanläggningar i området. Förslaget innebär goda förutsättningar för att arbeta med gröna parkeringstal.

Förslaget innebär goda förutsättningar för samnyttjande av parkering eftersom bostäder, kontor och handel är lokaliserade nära varandra. Att det kommer att finnas olika grupper i samma del av området som gör anspråk på parkering vid olika tidpunkter bidrar till detta. I nära anslutning till området finns det även parkeringsplatser för evenemang och handel. Dessa platser bör kunna användas för besökare till området då det inte är evenemang.

Omladning farligt gods



Kombinationen av kontor och boende i Slakthusområdet ger förutsättningar för samnyttjande av fordon eftersom privatpersoner ofta efterfrågar bil under kvällar och helger medan företag ofta har behov av bil under arbetstid. Det ger möjligheter till att reducera bilinnehav och efterfrågan på parkeringsplatser i området. Bilpoolsfordon kan också med fördel kombineras med cykelpool med el- eller lastcyklar.

Beroende på de projektspecifika förhållandena och ambitionsnivån gällande gröna parkeringstal kan efterfrågan på parkering komma att ändras under planprocessen. Parkering för kvarterershandel är inte inräknad eftersom denna inte antas ske i parkeringsgarage under fastigheterna. Överslagsberäkningar för området har visat att det finns tillräckliga ytor för att anlägga runt 3 500 platser per plan i parkeringsgarage och det finns ca 175 befintliga parkeringsplatser i området som kommer att bevaras efter ombyggnation. Det finns därmed mer ytkapacitet än vad som behövs, vilket gör det möjligt att förlägga annan verksamhet under marknivå i vissa kvarter.

Bilparkering för ny bebyggelse planeras primärt i parkeringsgarage under de nya kvarteren. Med det lägesbaserade parkeringstalet som utgångspunkt uppskattas det att runt 2 300–2 600 bilparkeringsplatser bör anläggas för ny och befintlig bebyggelse i området.

Målsättningen med inriktningen för parkering i Slakthusområdet är att balansera parkeringsutbud och efterfrågan för att bidra till målsättningen att det inom Söderstaden ska vara naturligt att välja andra färdmedel än bil. Balansen påverkas i hög grad av reglering och kostnader samt hur övriga resealternativ utformas. För Slakthusområdet kan utbud och reglering av parkering bidra till att uppnå en önskad färdmedelsfördelning som skapar en attraktiv och tillgänglig stadsmiljö.

Parkeringsanspråken i Slakthusområdet kan lösas genom samnyttjande på kvartersnivå. Samtidigt förutsätter ett effektivt markutnyttjande i området att parkeringen anordnas så att den tar en så liten markyta som möjligt i anspråk. Att anlägga parkeringsgarage i flera plan kan vara ett sätt att åstadkomma detta. Det kan vara särskilt lämpligt i den södra delen av Slakthusområdet där nivåskillnaderna är stora. Den här typen av större garage som möjliggör ett effektivt samnyttjande föreslås ägas och förvaltas av en separat aktör, exempelvis Stockholm Parkering.

KOLLEKTIVTRAFIK

Slakthusområdet är idag framförallt ett verksamhetsområde som är väl försörjt med både spårburen trafik och viss kompletterande busstrafik. De trafikslag som försörjer området är tunnelbana och tvärbanan med hållplats vid Globen samt bussar. Det finns sex omkringliggande tunnelbanestationer, samtliga kopplade till gröna linjesystemet. Det är främst den norra delen av området som försörjs av kapacitetsstark spårtrafik. Den södra delen har idag begränsad kollektivtrafik i form av buss på Enskedevägen. Ingen kollektivtrafik trafikerar området idag. De busslinjer som trafikerar i närheten av Slakthusområdet är linje 163, som trafikerar söder om området på Enskedevägen och linje 168 som trafikerar norr om området på Palmfeltsvägen. 2013 års Stockholmsförhandling innebär att tunnelbanan byggs ut till Nacka, Arenastaden och Barkarby samt att blå linje byggs ut från Kungsträdgården till Gullmarsplan och kopplas samman med gröna linjens Hagsätragren, vilket ökar kapaciteten genom centrala Stockholm. I samband med kopplingen av Hagsätragrenen till blå linje vid Gullmarsplan och uträtningen av Hagsätragrenen planeras en ny tunnelbanestation med placering i Slakthusområdet. Den ersätter dagens stationer Enskede Gård och Globen.

Stockholms läns landstings Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) utreder stationsentréernas placering parallellt med programarbetet för Slakthusområdet. Den slutgiltiga placeringen är inte beslutad, men under samrådet hösten 2016 presenterade FUT ett biljetthallsläge centralt i stadsdelen med utgångar i Centrala parken och ett biljetthallsläge i nordost med utgång mot Rökerigatan och Norra Entrétorget.

Med en planerad gång- och cykelbro över Nynäsvägen kommer station Blåsut att bli mer tillgänglig. Området kommer också att försörjas av kompletterande busslinjer. Inom Slakthusområdet planeras Palmfeltsvägen, Hallvägen och Enskedevägen för att kunna trafikeras av buss.

Konsekvenser

Med den nya tunnelbanestationen i Slakthusområdet, kombinerat med befintligt system, kommer stadsdelen att få hög tillgänglighet till det kapacitetsstarka stomnätet. Inom hela programområdet kommer gångavståndet till tunnelbanan att vara under 500 m, men i de flesta fall betydligt kortare. Kompletterande busslinjer innebär att avståndet till närmaste kollektivtrafikhållplats kan kortas ytterligare. Riktlinjer anger att busshållplatser bör kunna nås till fots inom 400 m. För gångavstånd till andra trafikslag finns inte

lika tydliga riktlinjer formulerade, men generellt brukar antas att ett gångavstånd om 700 meter till närmaste tunnelbanestation är acceptabelt.

Den nya tunnelbanan bedöms få en stark effekt på resmönstren och resandefördelningen mellan tunnelbanestationerna och tunnelbanelinjerna i området. Den nya blå linjen kommer att avlasta det ansträngda snittet mellan Gullmarsplan och T-Centralen på de gröna linjerna. De innebär också att besökare vid större evenemang vid Globen och Tele2 Arena kommer att fördela sig längs med flera olika stråk genom stadsdelen för att nå de olika stationslägena för tvärbana, grön och blå linje.

Det planerade gång- och cykelstråket över Nynäsvägen kommer att öka belastningen på station Blåsut vid evenemang på Tele2 Arena. Det behöver utredas om kapaciteten i stationen kan utökas eller vilka möjligheter det finns att på ett effektivt sätt styra och sprida arenabesökare till andra tunnelbanestationer.

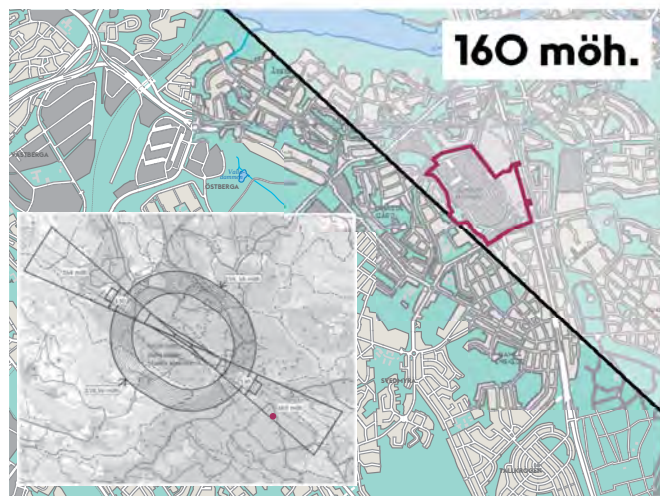
Tvärbanan bedöms kunna möta ökad resandeefterfrågan genom en planerad ökning av turtätheten i samband med förlängning till Solna station. Dessutom pågår en förlängning av Tvärbanan österut från Sickla udde till Sickla station där omstigningsmöjlighet till Saltsjöbanan skapas.

Enskedevägen och Palmfeltsvägen utformas med flera körfält i varje riktning, vilket innebär att det är möjligt att i framtiden prioritera busstrafiken med egna körfält för att öka dess framkomlighet. När det gäller Hallvägen som huvudgata i området är intentionen att låta den trafikeras av såväl bil som buss. På grund av den smala sektionen är det inte möjligt att reservera körfält för kollektivtrafiken. Genomförd trafikanalys visar trots blandtrafik på god framkomlighet för buss.

Sammantaget bedöms uppdraget i enlighet med stadens budget för 2016 att utveckla "Söderstaden till en modern och hållbar stadsdel med mycket god kollektivtrafiktillgång där det är naturligt att välja andra färdmedel än bil" att kunna uppfyllas, då en attraktiv kollektivtrafik med korta gångavstånd, hög turtäthet och bra tillförlitlighet kan locka resenärer att välja kollektivtrafiken framför bilen.

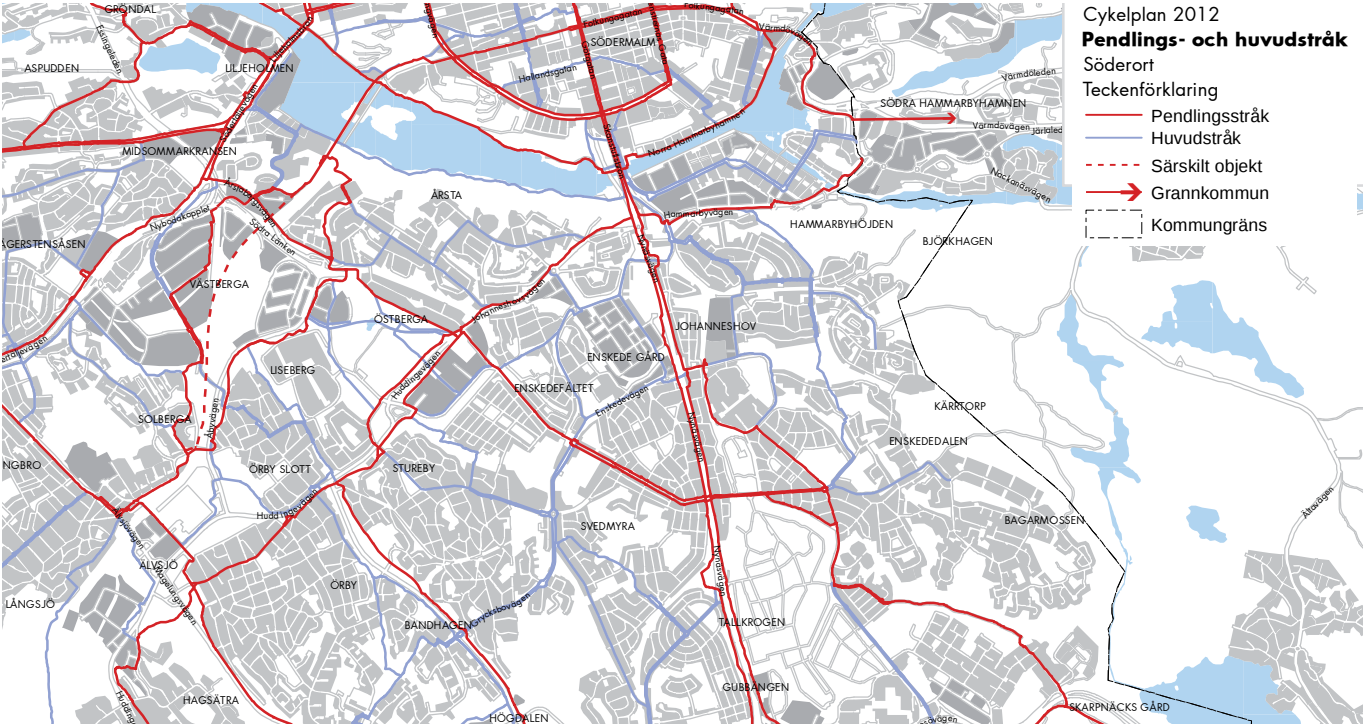
TRAFIK KRING TELE2 ARENA

Arenavägens södra del (söder om Charkmästargatan) föreslås i programmet att helt tas bort för att Tolv Stockholm i Tele2 Arenas bottenvåning ska kunna byggas ut och möta det nya Evenemangstorget. Den trafik som har Tele2 Arena och dess garage som målpunkt kan precis som idag använda Arenaslingen, medan lokal trafik i övrigt fördelar sig på flera lokalgator, huvudsakligen stråken Charkmästargatan–Slakthusgatan och Arenaslingen–"Östra Träskolevägen". Om avstängningar behöver ske kring större evenemang, bör lämpligen ett av dessa stråk lämnas öppet. I gällande detaljplan för Tele2 Arena, är Arenaslingen utlagd som kvartersgata, men både idag och i framtiden fungerar den i praktiken som en del av lokalgatunätet. Detta är positivt då Arenaslingen i framtiden kan avlasta den smala Slakthusgatan, där miljö kvalitetsnormerna riskerar att överskridas. Att viss biltrafik använder Arenaslingen är positivt för den upplevda tryggheten på Tele2 Arenas östra sida mot Nynäsvägen. Att Arenaslingen är kvartersgata innebär att fastighetsägaren är fri att stänga av den. Huruvida Arenaslingen bör överföras till allmän gata bör utredas inom ramen för ett framtida detaljplanearbete.



RIKSINTRESSET BROMMA FLYGPLATS

Slakthusområdet ligger i utkanten av intresseområdet för Bromma flygplats, det begränsar byggnadshöjden i området till 160 möh. Slakthusområdet ligger mellan 28 möh i söder vid Enskedevägen och 50 möh i norr vid Konstgjutarvägen vilket alltså begränsar byggnadshöjderna till mellan 110 och 132 meters höjd. Eftersom programmet anger att bebyggelsen inom området bör begränsas till maximalt tolv våningar, påverkas riksintresset Bromma flygplats inte alls.



CYKELPLANERING

Stadens framkomlighetsstrategi slår fast att en större andel resor ska ske med cykel. Det ska ske genom att ge mer plats till cykeltrafik. En av de viktigaste faktorerna för att öka cykelanvändningen är reserverade utrymmen i gatan för cykelfält eller cykelbana.

Cykelplanen konkretiserar hur staden kan göra det enklare och säkrare att cykla i Stockholm. Planens huvudfokus är att underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister och för att få fler att cykla. Cykelplanen avser utöver att öka andelen cyklister även att göra det enklare och säkrare att cykla, för såväl befintliga som tillkommande cyklister. Cykelnätet ska vara sammanhängande, gent och inte innehålla avbrott. Cykelplanen berör i första hand det övergripande cykelvägnätet. Det motsvarar ett slags grundläggande infrastruktur för cykel. Det övergripande nätet kallas pendlingsnät och möjliggör regional cykling. Utöver pendlingsnätet finns ett omfattande huvudnät.

Huvudstråken ska också erbjuda separerade cykelbanor och bidrar till finmaskigheten i nätet, vilket är av stor betydelse för att skapa ett gent cykelvägnät. Föreslagna stråk i cykelplanen kan också komma att behöva revideras och kompletteras då staden byggs ut och nya stadsdelar planeras.

I Slakthusområdets närhet finns ett utpekat pendlingsstråk längs Nynäsvägen. Arenavägen, Palmfeltsvägen och Enskedevägen är utpekade som huvudstråk. Detaljutformning för lokala stråk behandlas inte av cykelplanen. Istället används *Cykeln i staden* (2009) för utformning av lokala stråk. Nynäsvägens cykelvägar är också utpekade som regionalt cykelstråk i regionala cykelplanen för Stockholms län.

Cykelplanen och *Cykeln i staden* anger följande breddmått för de olika typerna av stråk. De bredare måtten i interval-len avser höga flöden. Inom Slakthusområdet bedöms de flesta stråken ha lägre flöden. Samtliga cykelbanor inom programområdet utförs separerade från fotgängare.

STADENS RIKTLINJER	Kombinerad gång- och cykelbana, dubbelriktad	Separerad cykelbana, dubbelriktad	Separerad cykelbana, enkelriktad
Pendlingsstråk	5,0-7,0 m	3,25-4,5 m	2,25-3,25 m
Huvudstråk	4,0-4,5 m	2,5-3,25 m	1,5-2,25 m
Lokalstråk	4,0-4,5 m	2,5 m	1,5 m