

Slakthusområdet

Utredning gatustruktur
November 2015



Stockholms
stad

SWECO

Sammanfattning

En stor del i Söderstadens utveckling är Slakthusområdets omvandling från ett industriellt livsmedelsområde till en förtätad och blandad stadsmiljö där handel, bostäder, evenemang och verksamheter sammanvävs. Området har en stor potential för tillväxt med närhet till ett starkt kollektivtrafiksystem samt bra gång- och cykelkopplingar och ett högkapacitetsvägnät.

Slakthusområdets gatustruktur idag präglas av logistikangöring och saknar en övergripande karaktär eller genomgående gatunät. Området upplevs relativt isolerat på grund av det angränsande vägnätets omfattning som utgörs av Enskedevägen, Palmfeltsvägen, och Arenavägen. Syfte med strukturarbetet har varit att skapa ett gatunät med hög igenkännbarhet samt luckra upp den slutna strukturen. Gatunätet ska tillgodose områdets kapacitetsbehov för de olika trafikslagen.

Nya anslutningsmöjligheter öppnas till området genom nya entréer till området från Enskedevägen, Arenavägen och Lindevägen. Även nya gång- och cykelkopplingar över Nynäsvägen tillskapas. En förstärkt tvärförbindelse från Enskede Gård till Blåsut skapas genom Slakthusområdet med nya Diagonalen, vilket också stödjer utveckling av regionens sammanhängande grönstruktur.

En tydligare struktur som ökar orienterbarheten inom området samt en gatuklassificering som vägleder trafikanter genom gaturumsmöblering och gestaltning kommer stödja områdets exploatering och tillväxt samt Slakthusområdets omvandling till en attraktiv och tillgänglig stadsmiljö.

Slakthusområdets planerade gatustruktur, redovisad i kapitel 4, grundas i ett balanserat och robust trafiksystem som prioriterar kapacitetsstarka färdmedel (dvs. gång-, cykel-, och kollektivtrafik).

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	1
1.1	Syfte	1
1.2	Geografisk avgränsning	2
2	Förutsättningar till gatustrukturen	3
2.1	Framkomlighetsstrategin, 2012	3
2.2	Stadsbyggnadsstrategi för Söderstaden	4
2.3	Slakthusområdet i Stockholm - Kulturhistorisk inventering och analys, 2011-07-07	4
3	Nulägesbeskrivning	5
3.1	Anslutningspunkter	7
3.2	Slakthusområdets gatunät och kvartersstruktur	8
3.3	Topografi	11
4	Planerad Gatustruktur	13
4.1	Gatustruktur och gatuklassificering i Slakthusområdet	16
4.2	Topografi 2030	30
5	Vidare arbete	31
5.1	Utformning och tekniska utredningar	31
5.2	Projektering	31
6	Referenslista	32
7	Bilagor	32

1 Bakgrund

I Stockholms stad pågår planering av Söderstaden och utvecklingen av Slakthusområdet är en viktig del i det arbetet. Slakthusområdet är tänkt att omvandlas från arbetsplatsområde med gles bebyggelse till en blandad stadsmiljö där handel, bostäder, evenemang och verksamheter integreras. Ambitionen är att skapa en ny sammanhållen stadsdel som länkar samman Globenområdet, Slakthusområdet, Södra Skanstull och Gullmarsplan-Nynäsvägen.

För att åstadkomma en levande stadsdel som länkar samman omgivande bostadsområden och överbryggar befintliga barriärer krävs en förståelse för hur området kan komma att användas av dess framtida invånare och besökare och hur transporter till området kan fungera på ett effektivt och hållbart sätt. Slakthusområdet har ett relativt centralt läge i Stockholm med kollektivtrafik i form av tunnelbana, tvärbana och busstrafik. Områdets närhet till Stockholms stadskärna och andra målpunkter i Stockholms södra delar gör att det finns goda förutsättningar för en stor andel cykeltrafik. Samtidigt så uppkommer det köer på de regionala vägarna som trafikförsörjer området i samband med såväl morgonens som eftermiddagens högtrafikperioder.

1.1 Syfte

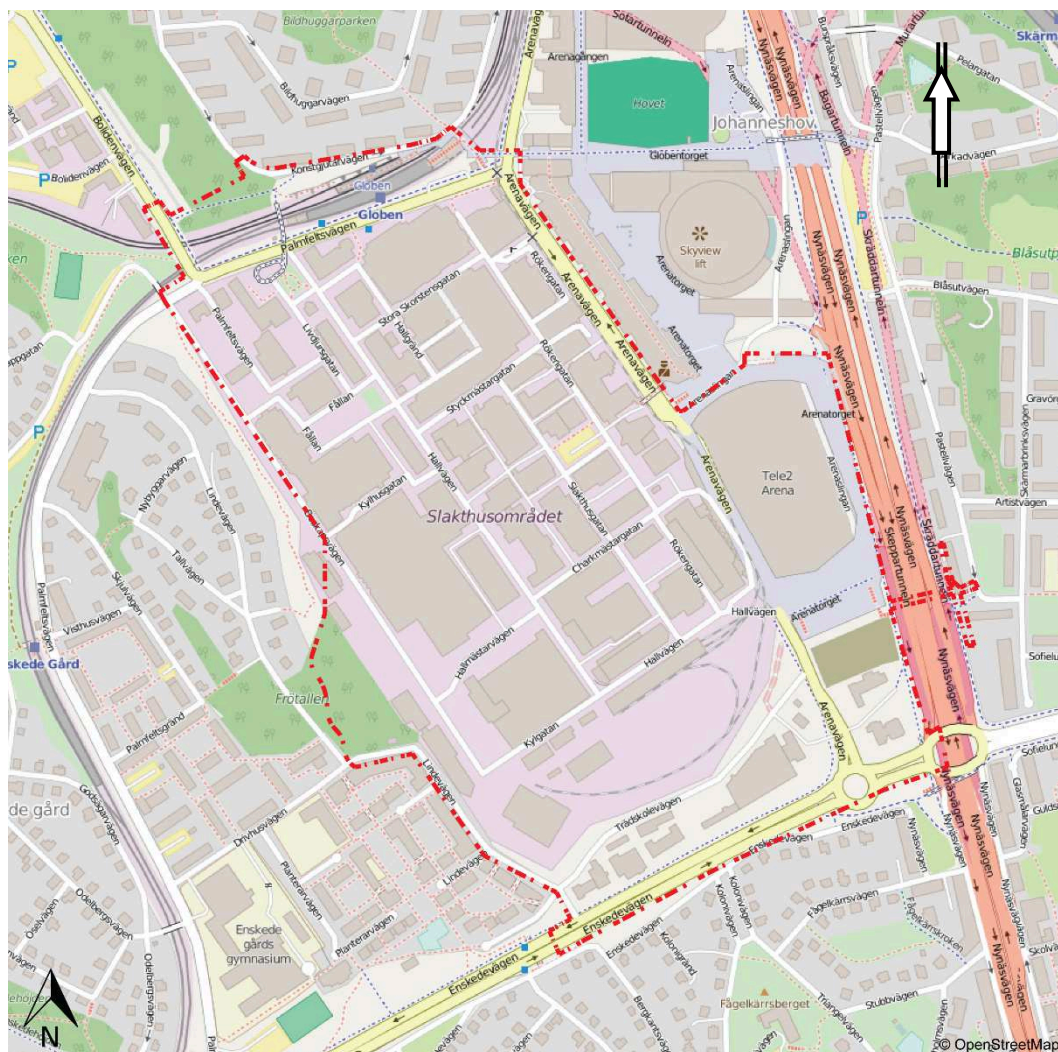
Syftet med denna utredning är att ta fram en gatustruktur för programområdet. Gatustrukturen ska delvis bevara men också modernisera det befintliga gatunätet i samspel med Slakthusområdets unika stadsbyggnadskaraktär.

Gatuutformningen ska bevara de befintliga kvaliteter som kännetecknar Slakthusområdet samtidigt som gatustrukturen och kvartersstrukturen ska stödja en blandad utveckling av verksamheter, kontor, handel, kultur och bostäder.

Gatunätet ska tillgodose trafikens behov utifrån Framkomlighetsstrategins målsättningar och trafikanalysens påvisade kapacitetsbehov. Gatunätet ska också stödja en levande gatumiljö.

1.2 Geografisk avgränsning

Utredningen avgränsas geografiskt av Nynäsvägen i väster, tunnelbanans spårområde i norr och Enskedevägen i söder, se inringat område i figuren nedan.



Figur 1. Lokaliseringskarta över Slakthusområdet och omgivande vägnät och stadsdelar. Röda linjen visar utredningsområdets ungefärliga avgränsning.

2 Föresättningar till gatustrukturen

Slakthusområdets nuvarande struktur formades i början av nittonhundralet med en vision att skapa en enhetlig och processdriven livsmedelsverksamhet i södra Stockholm. Effektivitet var den grundläggande principen i det planerade rutnätet, med stöd från ett välfungerande transportsystem och möjlighet till strukturerad tillväxt.

Områdets hundraåriga historia visas i den befintliga arkitekturen, från 1910-talet till nutid. Området har fyllts med byggnader under åren, men har fortsatt fungera i stort sett som ett industriellt livsmedelsområde. Gatustrukturen har utformats och utvecklats efter verksamhetens behov och byggnader har lokaliserats för att tillgodose effektiv logistik, vilket har lett till att många korridorer mellan byggnader är körbara och fordonstrafik prioriteras framför gång- och cykelinfrastruktur.

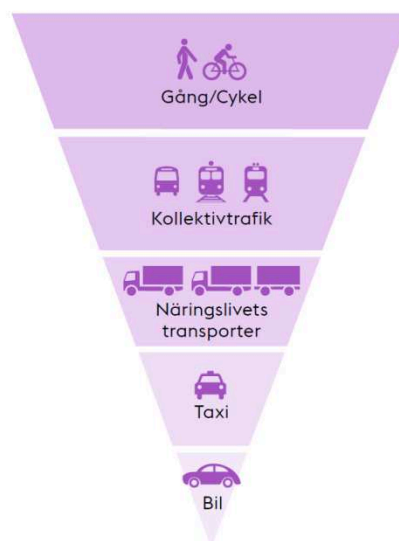
Slakthusområdets lagrade historia är bl.a. det som gör området till en attraktiv stadsdel. Tidigare utförda nulägesanalyser av offentliga miljöer och arkitekturen i Slakthusområdet har identifierat de utemiljöer och byggnader som har hög kulturhistoriskt värde och som skall bevaras. Detta ger grundläggande föresättningar för områdets nya struktur.

Gatustrukturen ska också utgå från gällande strategier i Stockholms stad och ta hänsyn till de utredningar som utförts parallellt kring trafik och offentliga platser.

2.1 Framkomlighetsstrategin, 2012

I Stockholms Framkomlighetsstrategi beskrivs hur gator och vägar ska planeras i Stockholm. Figuren till höger visar prioritetsordningen för de olika trafikslagen. Nedan beskrivs styrande principer för planeringen av Stockholms vägar och gator för att kunna förverkliga Stockholms översiktsplan, Promenadstaden.

- Fler människor och mer gods ska kunna förflyttas genom att fler använder kapacitetsstarka färdmedel, dvs kollektivtrafik, cykel och gång, samt godsfordon med hög beläggning.
- Framkomligheten i väg- och gatunätet ska förbättras genom att öka reshastigheten för de kapacitetsstarka färdmedlen och höja restidspålitligheten för alla trafikanter.
- Vägarnas och gatornas roll som attraktiva platser ska förstärkas genom att förbättra gångvänligheten i promenadstaden.
- De negativa effekterna av väg- och gatutrafiken ska minimeras genom att styra bilanvändningen till de resor där bilen gör mest samhällsnytta.



2.2 Stadsbyggnadsstrategi för Söderstaden

Syftet med Stadsbyggnadsstrategin är att konkretisera Stockholm stads Översiktsplan, Promenadstaden, för söderstaden. Följande strategier är de som har direkt påverkan på Slakthusområdet gatustruktur och anknnytning till omgivningen:

- Förbättra och komplettera gång- och cykelvägnätet
- Omvandla trafikleder till levande gatumiljöer
- Prioritera kollektivtrafik, gång och cykel framför bilars framkomlighet
- Koppla samman Blåsut/Skärmarbrink med Årstafältet via Slakthusområdet och Enskede Gård
- Skapa nya stadsdels- och kvartersparker och koppla samman dessa med befintliga grönområden
- Skapa en tydlig, lättorienterad struktur av gatunät, grönytor och offentliga platser
- Skapa nya kopplingar över spår och trafikleder
- Utgå från områdets topografi samt den kulturhistoriska värdefulla och karaktärskapande bebyggelse/bebyggelsestruktur
- Skapa nya högkvalitativa offentliga rum samt gena och naturliga gång- och cykelstråk som är överordnade bil- och kollektivtrafiken
- Skapa nya högkvalitativa parker och torg samt naturliga kopplingar till omgivande stadsdelar

Dessa strategier har utgjort en grund för gatustrukturen under hela planeringsprocessen.

2.3 Slakthusområdet i Stockholm - Kulturhistorisk inventering och analys, 2011-07-07

Den kulturhistoriska inventeringen och analysen har legat till grund för vilka miljöer och byggnader som ska ingå i Slakthusområdets nya struktur. Gatustrukturen har anpassats till och definierats av platser och byggnader med höga kulturhistoriska värden.

3 Nulägesbeskrivning

Palmfeltsvägen

I områdets norra del finns Palmfeltsvägen, en fyrfältig gata mellan Globenområdet och Enskede (Figur 2). Från tunnelbanans stängsel till fastighetsgränsen på Slakthusområdets sida är gaturummet 20 m brett.



Figur 2. Palmfeltsvägen österut mot Globenområdet. Slakthusområdet börjar bakom träden på högra sidan i bilden.

Arenavägen

Arenavägen är en fyrfältig gata som leder söderut från Gullmarsplans bussdepå och utgör Slakthusområdets östra kant (Figur 3). Arenavägen ansluter till Enskedevägen via en tvåfältig cirkulationsplats. Arenavägens gaturum är 25 meter brett inklusive spårområdet och körbanorna separeras med en refug.



Figur 3. Arenavägen söderut med Globen Shopping på vänstra (östra) sidan i bilden och Slakthusområdet på högra (västra) sidan i bilden.

Enskedevägen

Enskedevägen är en fyrfältig väg mellan Nynäsvägen (Sofielundsmotet) och Enskede. Enskedevägen utgör Slakthusområdets södra gräns (Figur 4). Gaturummet är ca 28-29 m brett och körbanorna separeras med en refug.



Figur 4. Enskedevägen västerut från korsning med Arenavägen.

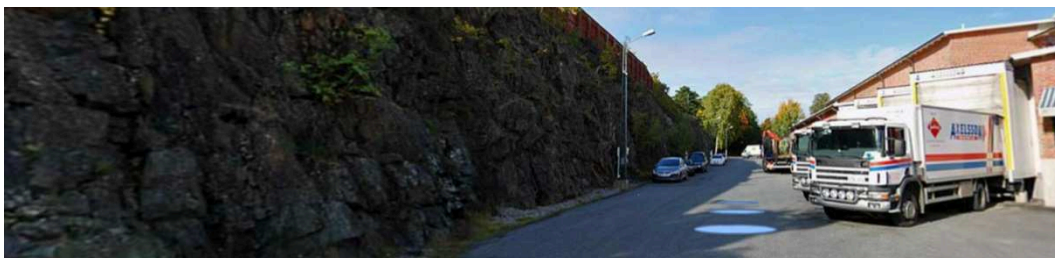
Nynäsvägen

Nynäsvägen, väg 73, är ca 50 meter bred med flera körfält. Vägen har en motorvägskaraktär och fungerar som huvudinfart till centrala Stockholm. Nynäsvägen gränsar till arenaområdets östra kant. Nynäsvägen fungerar idag som en barriär med ett fåtal korsningspunkter, exempelvis Sofielundsmotet (Figur 5).



Figur 5. Nynäsvägen (väg 73) norrut från Sofielundsmotet (cirkulationsplats överbrygging). Arenavägens anslutning till Enskedevägen syns i bildens vänstra sida.

Slakthusområdets västra kant utgörs av en bergskärning mot Enskede Gård och ett svårtillgänglig grönområde samt, på en kortare sträcka, Lindevägen (Figur 6).



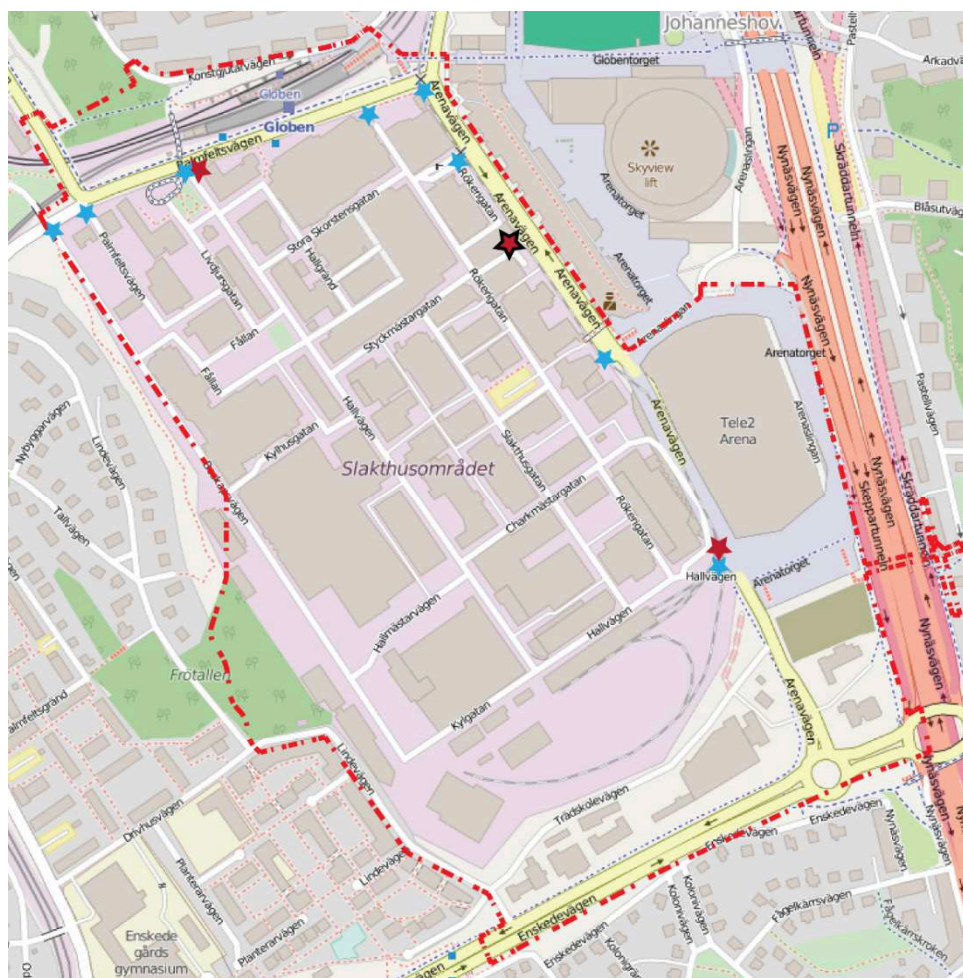
Figur 6. Boskapsvägen norrut. Bergskärningen som skapar Slakthusområdets västra kant syns tydligt på vänstra sidan av gatan.

3.1 Anslutningspunkter

Det anslutande vägnätet kring Slakthusområdet präglas av industriella verksamheter och robusta trafikstråk. Området angränsar till både spår- och väginfrastruktur, exempelvis tunnelbanan, tvärbanan samt Nynäsvägen.

Slakthusområdet angörs för fordonstrafik norrifrån via Palmfeltsvägen eller ifrån sydost via Arenavägen (Figur 7). Områdets parkeringsgarage angörs via Arenavägen. Det finns inga gatuanslutningar till Slakthusområdet från Enskede Gård i väst.

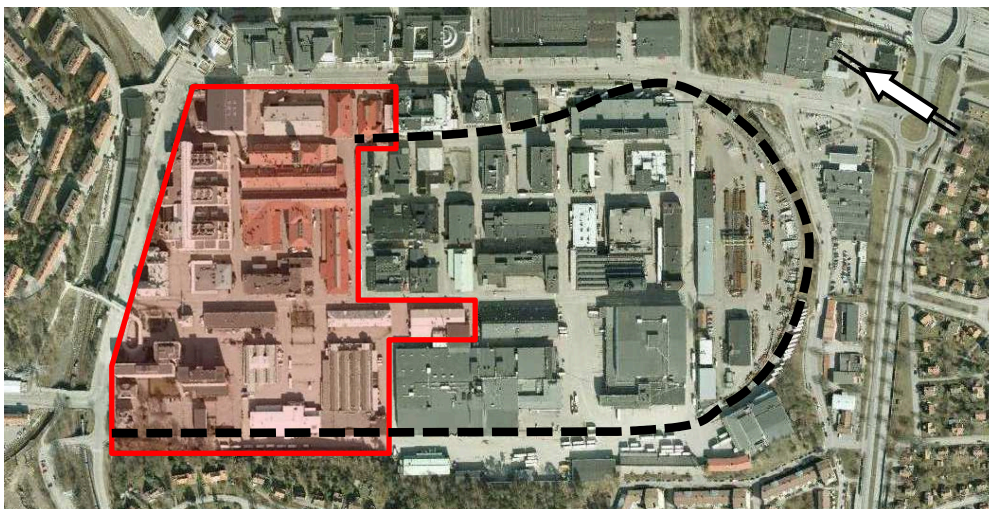
Slakthusområdet angörs framförallt från Palmfeltsvägen i norr och Arenavägen i öst för fotgängare och cyklister. Längs med Palmfeltsvägen finns flera anslutningar till Slakthusområdet. Tillgängligheten för gående och cyklister är begränsad väster- och söderifrån på grund av bergskärningar, slänter samt spårområden som ramar in långa sträckor av Slakthusområdets västra och södra kanter (Figur 7).



Figur 7. Röda linjen indikerar utredningens ungefärliga avgränsning. Röda stjärnor visar biltrafikens anslutningspunkter till Slakthusområdet och röd stjärna med svart kant indikerar angöring till parkeringsgarage. Blåa stjärnor visar anslutningar för gång- och/eller cykeltrafik.

3.2 Slakthusområdets gatunät och kvartersstruktur

Slakthusområdets gatu- och kvartersstruktur idag är en lagrad berättelse av Stockholms livsmedelshistoria från början av 1900-talet till modern tid. Anläggningen inramas av områdets livslänk till omvärlden och marknaden, järnvägen.



Figur 8. Flygbild över Slakthusområdet. Röd skraffering visar det ursprungliga exploateringsområdet för livsmedelsverksamheten från ca 1912. Järnvägens sträckning (svart streckad linje) definierar områdets form än idag med hästskon i den södra delen. Området fortsatte att byggas succesivt söderut fram till modern tid.

Järnvägssträckningen fortsatte att definiera områdets struktur under en succesiv tillväxt (Figur 8). Den oregelbundna och förskjutna rutnätstrukturen baseras på en logisk och effektiv grund, med öst-västliga länkar som leder från anläggningarnas lastkajer till de få nord-sydliga korridorer som kopplas vidare ut ur området.

Slakthusområdet gatunät idag definieras i stort sett av befintliga byggnader och angoringsbehov för verksamheterna. I praktiken utgörs kvarteren mestadels av en eller två byggnader med varierande storlek och funktion där det finns möjlighet till genomfart mellan byggnaderna. Gatorna är asfaltsbelagda utan tydlig separering av trafikslag. Detta för att maximera tillgängliga ytor för verksamheternas logistik och fordonstrafik.

Hallvägen bildar Slakthusområdets ryggrad. Det är en 18 m bred industrigata som sträcker sig från Kylgatan i söder till Palmfeltsvägen i norr. Hallvägen är ca 600 meter lång och är det enda nord-sydliga stråk som är genomgående i Slakthusområdet. Hallvägen är också den enda gatan inom området som har en separerad gångbana, och i det fallet bara på gatans västra sida (Figur 9).

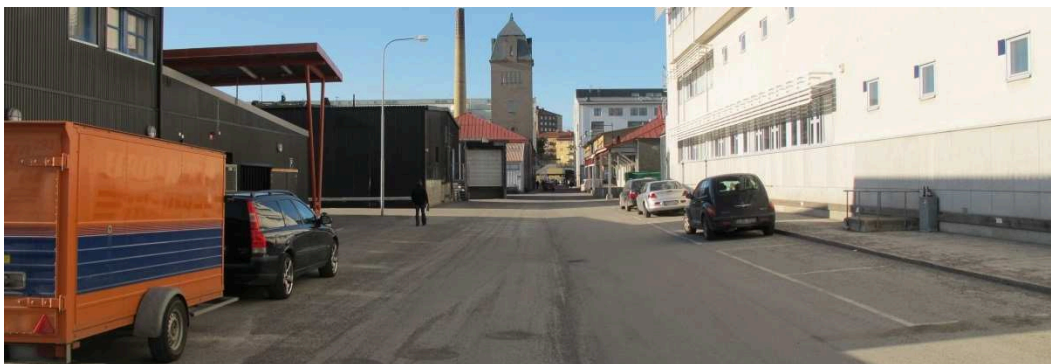


Figur 9. Vy längs Hallvägen söderut in i Slakthusområdet, med gångbana i väst (högra sidan i bild).

8 (32)

RAPPORT
STOCKHOLM
NOVEMBER 2015
GATUSTRUKTURUTREDNINGEN

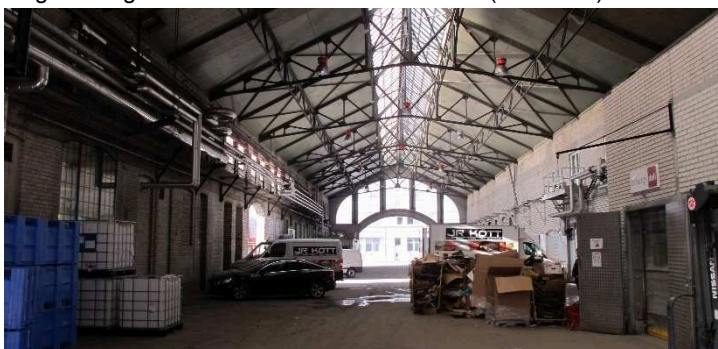
Övriga nord-sydliga gator fungerar som matargator till/från verksamheter via tvärgående kopplingar. Rökerigatan och Slakthusgatan går parallellt med Hallvägen och är de mest definierade stråken i området (Figur 10, Figur 11). Gaturummen är ca 12 m breda där husfasaderna bildar gaturummets väggar.



Figur 10. Vy norrut längs Rökerigatan, med 12 m brett gaturum mellan fasaderna



Figur 11. Vy norrut längs Slakthusgatan. Gatan slutar i norr mot en tillsluten industribyggnad, vilken tidigare fungerat som en täckt förbindelsehall (se nedan).



Gatorna är generellt belagda med asfalt från fasad till fasad, med några undantag med anlagda gångbanor (Figur 12). Angöring längs gatorna är ofta reglerade som privata förhyrda platser som redovisas med skyltning och målade rutor.



Figur 12. Vy söderut längs Rökerigatan.

De tvärgående kopplingarna i öst-västlig riktning saknar tydlig form och kontinuitet på grund av det varierande och förskjutna rutnätssystemet. Kylvägen är det enda tvärgående stråk som via Arenavägen har en koppling till omgivande gatunät utanför Slakthusområdet. Gatan bildar också det interna nätets södra kant som angränsar mot Trafikförvaltningens spårdepåområde (Figur 13).

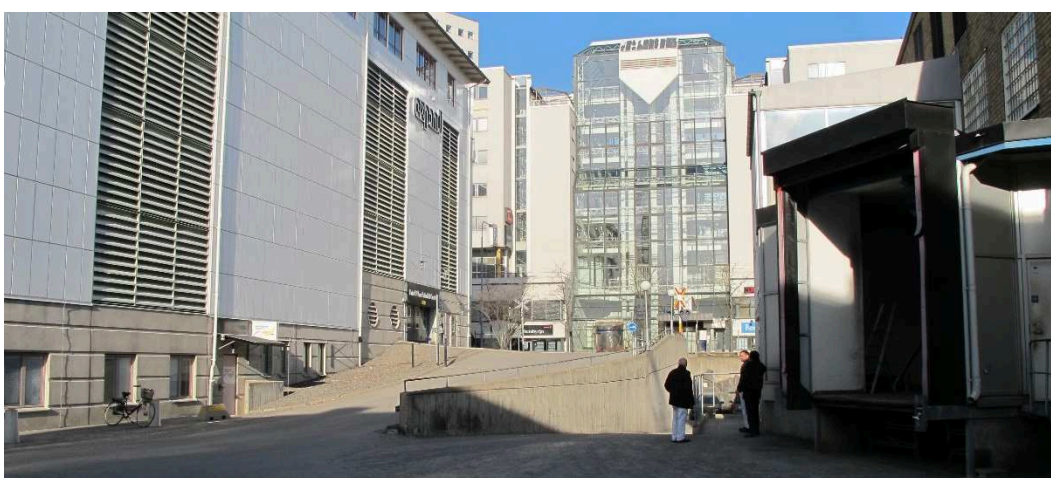


Figur 13. Flygfoto österut över södra delen av Slakthusområdet.

3.3 Topografi

Slakthusområdet är relativt plant. Gatorna i området lutar generellt inte mer än 2% i längslutning. Ett par lokala angöringsgator lutar dock mer. Exempelvis har en bakgata vid korsningen Hallvägen-Hallmästarvägen en längslutning på 6,5% och en garageinfart från Slakthusgatan lutar ca 8,5%.

Den nordligaste delen av Arenavägen har en höjdskillnad på 2-2,5 meter jämfört med övriga gator inom Slakthusområdet. Vid parkeringsgaragets infart på Arenavägen tas höjdskillnaden upp med ramper som lutar ca 5% (se figur 14). Längre söderut på Arenavägen, i höjd med Tele2 Arena, är höjdskillnaden noll.



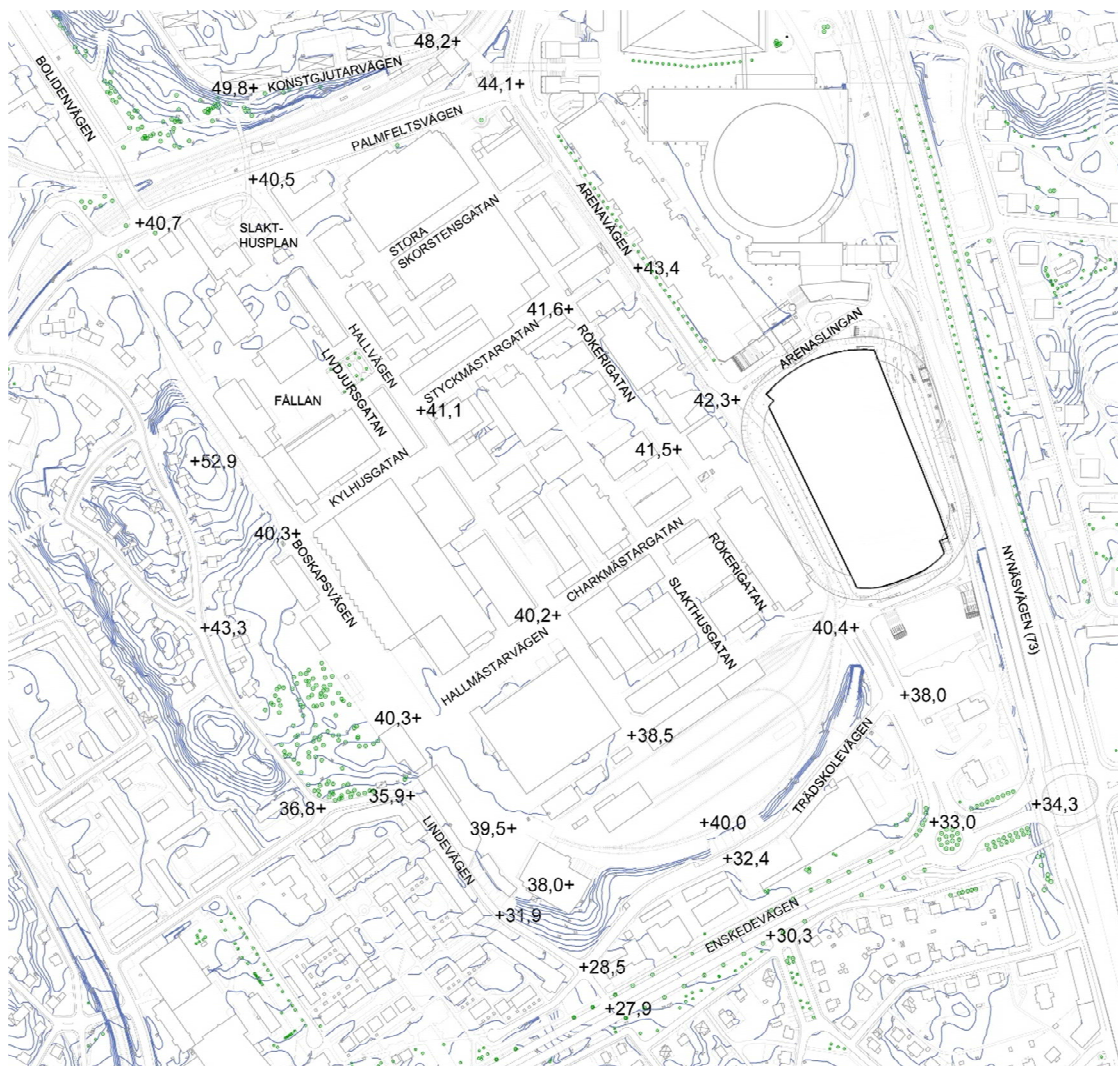
Figur 14. Vy österut från Rökerigatan mot Arenavägen. Ca 2,5 m höjdskillnad syns tydligt.

Vid Slakthusområdets västra gräns mot Enschede Gård domineras topografin av en bergskärning som är ca 12,5 meter hög.

Slänten vid områdets södra kant ner mot Träskolevägen är också ett betydelsefullt topografiskt element i området. Slänten stiger som högst vid korsningen Träskolevägen – Lindevägen på ca 10,5 m (Figur 15).



Figur 15. Vy norrut mot slänten upp mot Slakthusområdet. Träskolevägen klättrar österut i bilden (höger) och Lindevägen klättrar norr-västerut i bilden (vänster).

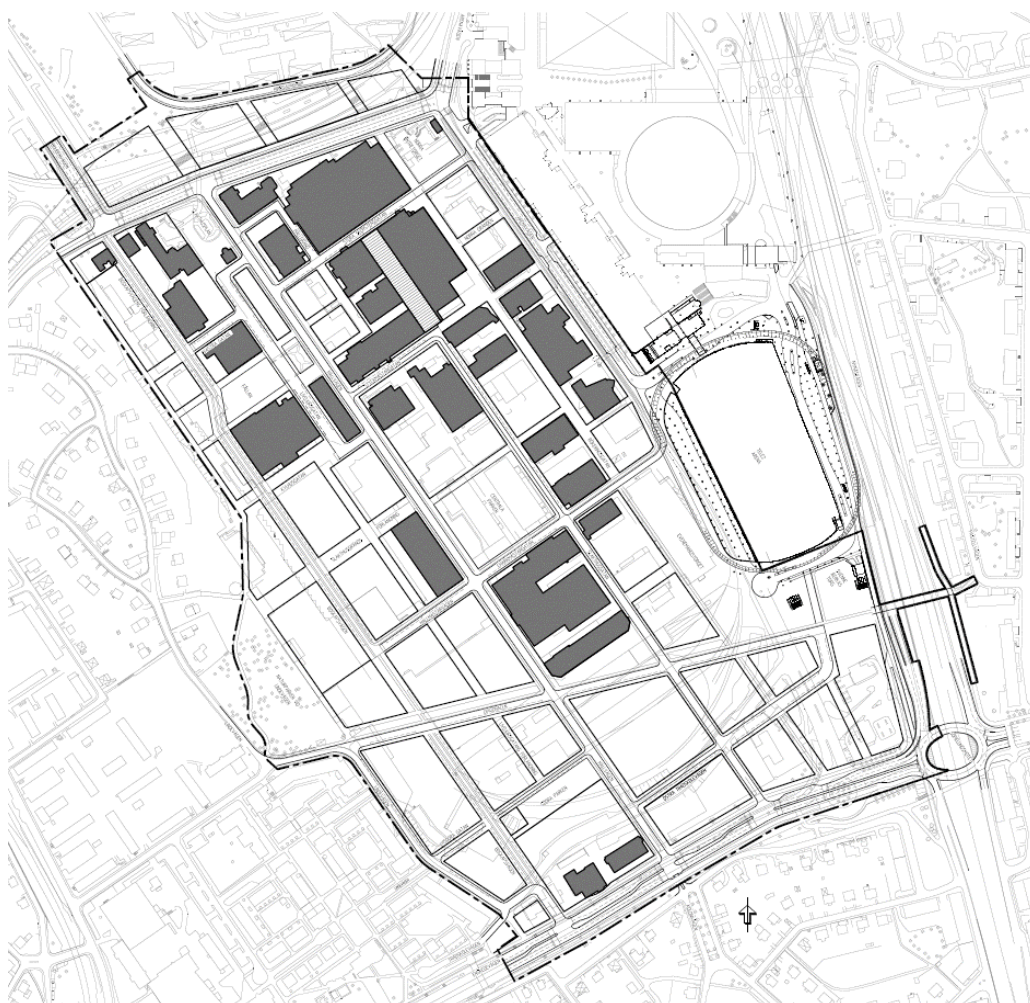


Figur 16. Befintlig höjdplan över programområdet. Höjder är angivna i koordinatsystem RH2000.

4 Planerad Gatustruktur

Den föreslagna gatustrukturen bygger på principer och har ett flexibelt innehåll. De sektioner som redovisas i detta kapitel ska ses som förslag på hur gatuutformningen kan komma att se ut. Utformningen kan dock ändras vartefter arbetet med Slakthusområdet utveckling går vidare till mer detaljstudier. I detta skede är placering av belysning, signalstolpar, skyltar m.m. ännu inte studerat.

Slakthusområdets gatustruktur redovisas nedan, (Figur 17). Gatustrukturen har anpassats till befintliga byggnader och stråk med höga kulturhistoriska värden. Den trafikanalys som gjorts inom planprogrammet har legat som underlag för vilka mått gaturummen behöver ha samt legat till grund för de trafiktekniska lösningarna.



Figur 17. Situationsplan över Slakthusområdets övergripande gatustruktur.

Alla gator har studerats i plan. Vissa stråk studerats vertikalt genom profiler med grova höjdsättningar för att säkra tillgänglighet och god utformningsstandard på kritiska länkar för bil-, cykel-, och gångtrafik. Principiella gatusektioner har tagits fram för några av de väsentligaste gatutyperna för att visa på hur funktionsfördelning kan se ut inom de olika gaturummen.

En målsättning inom utredningen har varit att utveckla en gatuklassificering som fungerar för befintliga och framtida trafikförutsättningar. Gatustrukturen har tagit hänsyn till planprogrammets visioner för Slakthusområdets olika områden och funktioner. Bland annat har gatustrukturen anpassats till viktiga målpunkter och verksamheter såsom skolor, parker, bostadsområden, handel- och kontorsområden samt aktiva stadsstråk.

Under gatustrukturens utveckling väcktes idén att behålla den enhetliga golvkaraktären (gatubeläggningen) som Slakthusområdet idag präglas av. Bara ett fåtal gator kommer att få den traditionella Stockholmskaraktären med tydligt separerade funktioner såsom gångbanor och körbanor. Stora delar av området kommer att få en enhetlig karaktär genom att belägga hela gatubredden i "golvets material" – ett koncept som utvecklas i planprogrammet.

I kommande kapitel kommer var och en av de nedanstående gatorna redovisas i detalj. Även en planredovisning av gatuklassificeringen kommer att redovisas. Följande gator och stråk har studerats:

- Hallvägen kommer att bli områdets huvudgata genom förlängning söderut med ny anslutning till Enskedevägen.
- Diagonalen blir en naturlig tvärkoppling för gång- och cykeltrafik genom området från Enskede Gård till Blåsut, med en ny gång- och cykelbro över Nynäsvägen.
- Slakthusgatan blir ett kompletterande stråk till Hallvägen och får en ny anslutning till Enskedevägen.
- Rökerigatan planeras att bli en gågata, med fokus på högre personflöden vid de kulturella och kommersiella verksamheterna samt vid kontoren.
- Bolidenvägens förlängning och Boskapsvägen får en tydligare sträckning genom Slakthusområdet, med en förskjutning vid parken "Fällan". Gatan klassificeras som en lokal gata med en speciell utformning som prioriterar gång- och cykeltrafik. Gatan ansluter till korsningen med Palmfeltsvägen. På en kortare sträcka mellan Hallmästarvägen och Diagonalen är fordonstrafik förbjuden och gatan övergår till en gågata med cykeltrafik. I söder ansluter gatan till Enskedevägen.
- Övriga gator inom Slakthusområdet kommer generellt att fungera som lugna gator med kvartersangöring eller vara helt fredade från fordonstrafik.
- Med Hallvägen som ny koppling mellan Enskedevägen och Palmfeltsvägen nedprioriteras Arenavägen från att vara områdets genomfartsgata till att fungera som infartsgata till Globenområdet och Tele2 Arena via Arenaslingan. Arenavägen kommer även att fungera som ett gång- och cykelstråk genom evenemangstorget.
- Utformning av korsningen mellan Arenavägen och Palmfeltsvägen justeras för att prioritera flöden till och från Palmfeltsvägen. Sträckan mellan Arenavägen och Bolidenvägen breddas till 26 m för att uppnå en bättre balans mellan olika trafikslag och ge en viss flexibilitet i ytfördelningen. Utformningen av korsningarna med Hallvägen och Bolidenvägen kommer att anpassas efter trafikens framtida behov.

Det angränsande vägnätet till Slakthusområdet har anpassats till den förändrade trafiksituationen efter att området exploateras i högre grad.

- Trafikanalysens resultat har legat till grund för Enskedevägens utformning. Ambitionen i utformningen är att skapa en mer urban gata med raka sträckor som bryter vid korsningspunkterna och en mer balanserad prioritering av gatufunktioner genom ett brett cykelpendlingsstråk på södra sidan.
- Nynäsvägens anslutning till Sofielundsmotet har anpassas till förändrade trafikflöden. Sofielundsmotets reglering har justerats, vilket beskrivs i trafikanalysrapporten, för att hantera trafiken på ett effektivt sätt. Nynäsvägens norra tillfart till Sofielundsmotet har fått en annan utformning för att effektivisera trafikflödet och svängrörelserna i korsningen.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2015-11-30, Dnr 2010-20437

- Huvudgata
- Lokalgata
- Gångfartsområde/Gågata



Den föreslagna gatustrukturen skapar ett mer robust gatunät. Antalet anslutningar för gång- och cykeltrafik och dess kopplingar till omgivningen ökar i föreslagen gatustruktur genom två nya GC-broar över Nynäsvägen, prioriterade och tillgängliga anslutningar till Arenavägen, parkvägar som kopplar till Enskede Gård genom naturparken vid Lindevägen, och en gång- och cykelväg som följer det gamla spårstråket och ansluter till Palmfeltsvägen.

4.1.1 Huvudgator

4.1.1.1 Hallvägen

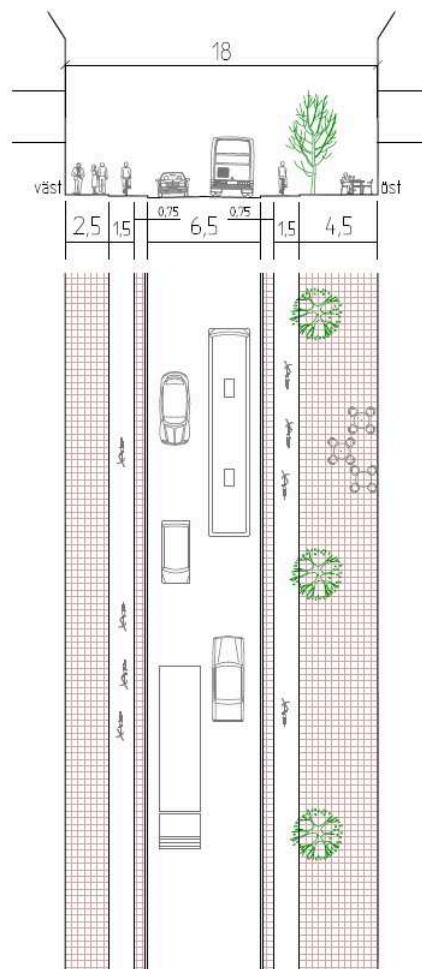
Hallvägen är idag en 18 meter bred gata som fungerar som områdets norra entré och primära genomfartsstråk. I den föreslagna gatustrukturen förlängs Hallvägen söderut med en ny anslutning till Enskedevägen, vilket fungerar som Slakthusområdets södra entré.

Gatan ska fungera som Slakthusområdets huvudgata med särskilt fokus på buss- och biltrafik. Sektionen visar den föreslagna principiella fördelningen av funktioner i gaturummet (Figur 19) enligt nedanstående principer:

- Dubbelriktad fordonstrafik – 6,5 m körbana
- Enkelriktade cykeltrafik – 1,5 m cykelbanor, med en skyddsremsa på 0,75 m mellan cykelbana och körfält
- Smalare gångbana på skuggsidan – 2,5 m
- Bredare gångbana på solsidan med utrymme för uteservering och trädplantering – 4,5 m
- Ingen angöring eller parkering.
- Vid framtida behov av busshållplats bör en stopphållplats studeras.

Hallvägens norra anslutning vid korsningen med Palmfeltsvägen föreslås bli en traditionell signalreglerad trevägskorsning. Cykelbanornas övergång till cykelöverfarter i korsningen bör utformas i detalj i nästa skede för att uppnå säkra och framkomliga lösningar. Den befintliga gång- och cykelbron över Palmfeltsvägen är borttagen i detta förslag, men vid kommande planering av ytor som frigörs efter att tunnelbanan dras om bör angöring till tvärbanan studeras i detalj.

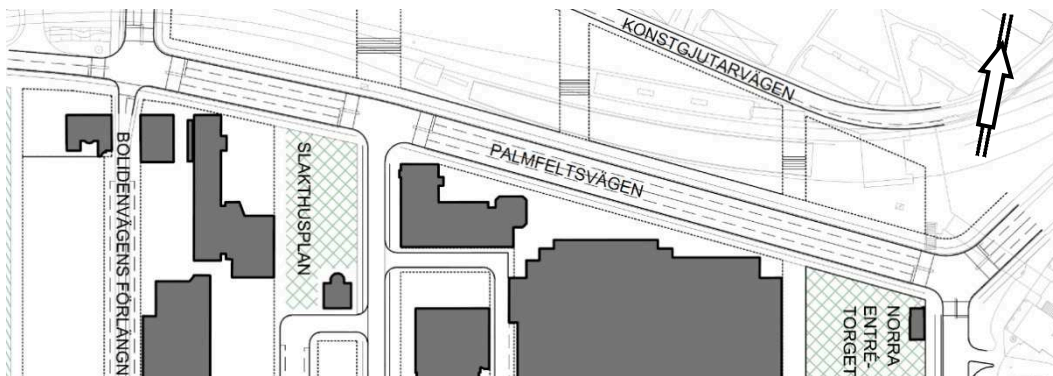
På grund av stora höjdskillnader mellan Diagonalen och Enskedevägen kommer Hallvägens södra förlängning luta 5 %, men både god tillgänglighet och utformning kan uppnås (Bilaga 1; T-10-04-105). Korsningen mellan Hallvägen och Enskedevägen har studerats som både signalreglerad korsning och cirkulationsplats. En signalreglerad korsning är att föredra för att urbanisera Enskedevägens vägkaraktär, vilket är möjligt enligt trafikanalysen.



Figur 19. Principsektion och plansnitt av Slakthusområdets huvudgata - Hallvägen.

4.1.1.2 Palmfeltsvägen

Palmfeltsvägen får förhöjd status som infartsgata till Slakthusområdets norra entré samt som en viktig länk till och från Bolidenvägen (Figur 20). Med den justerade geometrin vid korsningen med Arenavägen kan gatan rätas upp och skapa bra förutsättningar för samtliga trafikslag. Gaturummet föreslås breddas ut mot spårområdet gräns men när förutsättningar kring nya tunnelbanasträckningen är beslutade bör Palmfeltsvägens sektion och lokalisering studeras på nytt för att hitta den mest effektiva fördelningen mellan de olika gaturumsfunktionerna.

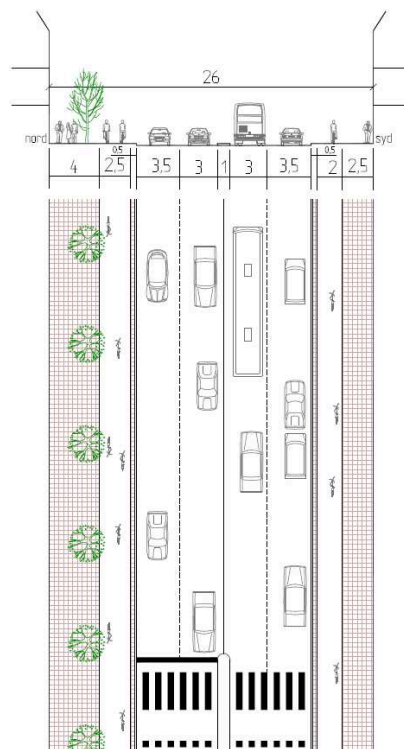


Figur 20. Situationsplan över Palmfeltsvägen.

Palmfeltsvägens gaturum är 26 meter bred och gatans funktioner föreslås delas upp enligt nedanstående principer (Figur 21):

- Fyrfältig körbana för dubbelriktad fordonstrafik vilket ger möjlighet till annan användning av de yttre körfälten, såsom angröning, busshållplats, svängfält, mm. – 14 m körbana
- Enkelriktad cykeltrafik på gatans södra sida som angränsar mot planområdet – 2 m cykelbana
- Dubbelriktad cykeltrafik på Palmfeltsvägens norra sida som länk mellan Arenavägen och Bolidenvägen – 2,5 m cykelbana
- Smalare gångbana på skuggsidan – 2,5 m
- Bredare gångbana på solsidan med utrymme för eventuell möblering eller trädplantering – 4,0 m

Gatans utformning kommer att studeras vidare om förutsättningarna förändras när tunnelbanasträckningen är beslutad. Detsamma gäller en eventuell planskild koppling från Entrétorget till befintlig bro från tunnelbanan till Globenområdet.



Figur 21. Principsektion och plansnitt för Palmfeltsvägen.

4.1.1.3 Arenavägen

Arenavägen omvandlas till en urban infartsgata till Globenområdet och Tele2 Arenas parkeringsanläggning (via Arenaslingan). Korsningen med Palmfeltsvägen justeras för att prioritera den öst-västliga rörelsen från Arenavägen till Palmfeltsvägen.

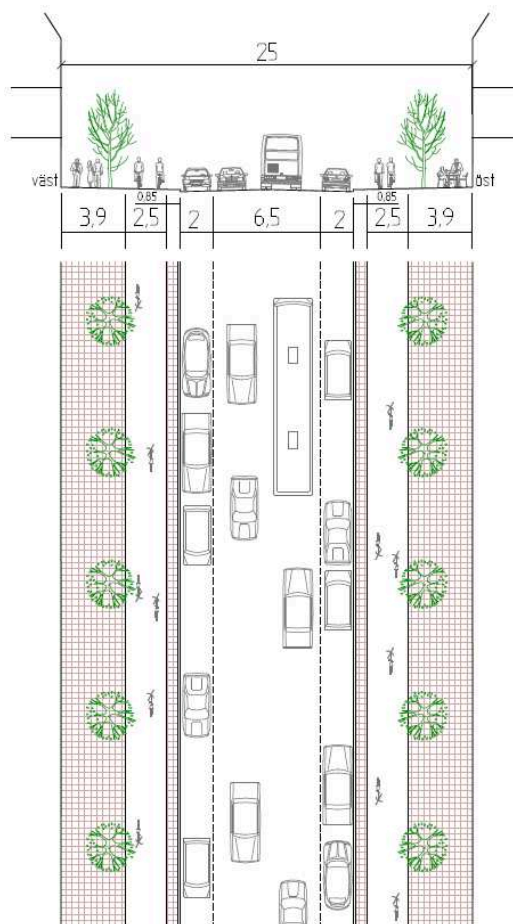
Arenavägen blir en lokal koppling till Tele2 Arena från Palmfeltsvägen och tvärbanan samt en genomgående länk i cykelvägnätet. Angöringsfälten kan regleras för taxi och/eller tillfällig bussuppställning. Gatans bredd vid anslutning till evenemangtorget tillgodoser vändning för mindre lastbilar.

Gatans funktioner föreslås delas upp enligt nedanstående principer:

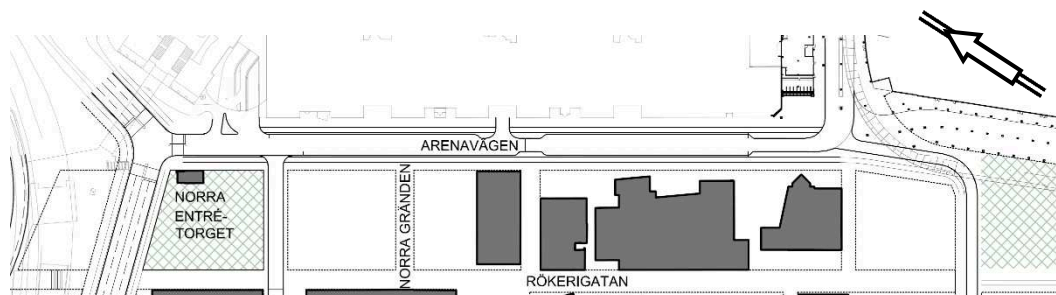
- Dubbelriktad trafik – 6,5 m körbana
- Dubbelsidigt parkering- och angöringsfält – 2 m
- Enkelriktad cykeltrafik – 2,5 m
- Generösa gångbanor som möjliggör uteservering och att den befintliga trädraden eventuellt kan behållas – 3,9 m.

Sektionen utformas för att spegla den nedtonade trafikfunktionen, men med ökat utrymme för gång- och cykeltrafik (Figur 22, Figur 23).

Genomfartstrafik reduceras förbi arenan och gatan och övergår till en torggata med reducerade trafikflöden längs en öppen koppling till Charkmästargatan.



Figur 22. Principsektion och plansnitt för Arenavägen i angränsning till Slakthusområdet.



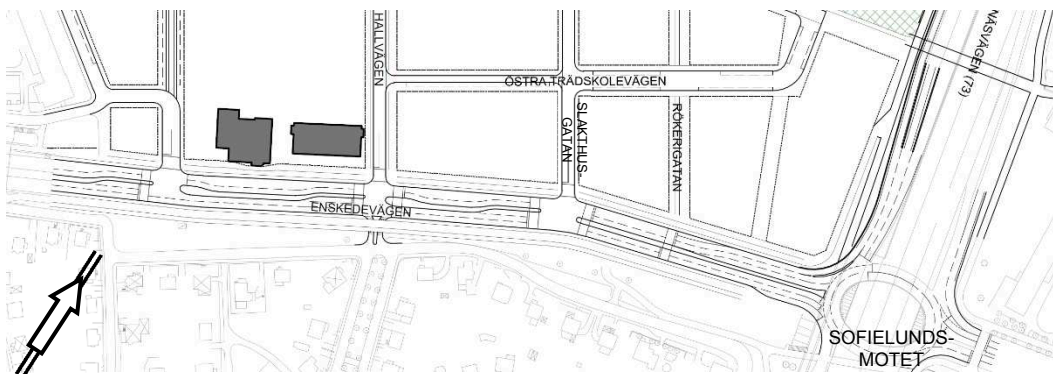
Figur 23. Situationsplan över Arenavägen.

4.1.1.4 Arenaslingan och Angöring till Parkeringsgarage

Arenaslingan är en befintlig gata som leder trafik från Arenavägen runt Tele2 Arenas östra sida längs Nynäsvägen och angör ett hotell och Globenområdet i norr och Tele2 Arenas parkeringsgarageramp i syd. Arenaslingan avslutas i syd i en vändplats som bör dimensioneras för att kunna hantera busstrafik. Genomfartstrafik förs vidare via en koppling söderut genom Evenemangstorget och ansluter till Diagonalen och Östra Träskolevägen. Denna koppling fungerar som en huvudlänk från Enskedevägen till Tele2 Arenas parkeringsanläggning.

4.1.1.5 Enskedevägen

Föreslagen utformning för Enskedevägen bygger på resultat från trafikanalysen (Figur 24, Bilaga 1; T-10-01-103). Två principsektioner har tagits fram för Enskedevägen – en på sträcka och en vid korsningar.



Figur 24. Situationsplan över Enskedevägen.

Enskedevägens gaturum är 36 meter bred och gatans funktioner föreslås delas upp enligt nedanstående principer (Figur 25):



Figur 25. Principsektioner och plansnitt längs Enskedevägen. Vid korsning respektive på sträcka.

- Två körfält i vardera riktningen separerade med mittrefug. På sträcka finns möjlighet till angöring längs gatans norra kant i ett brett körfält på 5,5 m. Vid korsningar övergår angöringsytan och en del av refugen till ett vänsterssvängsfält från Enskedevägen och norrut på Boskapsvägen, Hallvägen och Slakthusgatan.
- 2 m trädplanterings på vardera sidan.
- På norra sidan mot Slakthusområdet finns en bred dubbelriktad cykelbana på 3,25 meter och en generös gångbana på 3,75.
- På södra sidan mot Gamla Enskede finns ett 4,5 m brett huvudstråk för cykel och en 2,5 m bred gångbana.

Följande åtgärder föreslås för Enskedevägen:

- Korsningen med Arenavägen stängs av, medan nya korsningar med Boskapsvägen, Hallvägen och Slakthusgatan införs samt en gång- och cykelöverfart vid Rökerigatan.
- Signalen i Sofielundsmotet konfigureras för att hantera framtida trafikflöden.
- Gång- och cykelstråket längs Enskedevägens södra sida förstärks med ett pendlingsstråk. Passage över Enskedevägen möjliggörs vid de nya korsningarna med Slakthusområdets gatunät.

4.1.2 Lokalgator

4.1.2.1 Lokalgata med prioritering av cykeltrafik

Utformningen och gestaltningen av denna gata ska kommunicera till alla trafikanter att gång- och cykeltrafik prioriteras. Fordonstrafiken begränsas där det är möjligt till bostadsangöring och angöring till skolverksamheten.

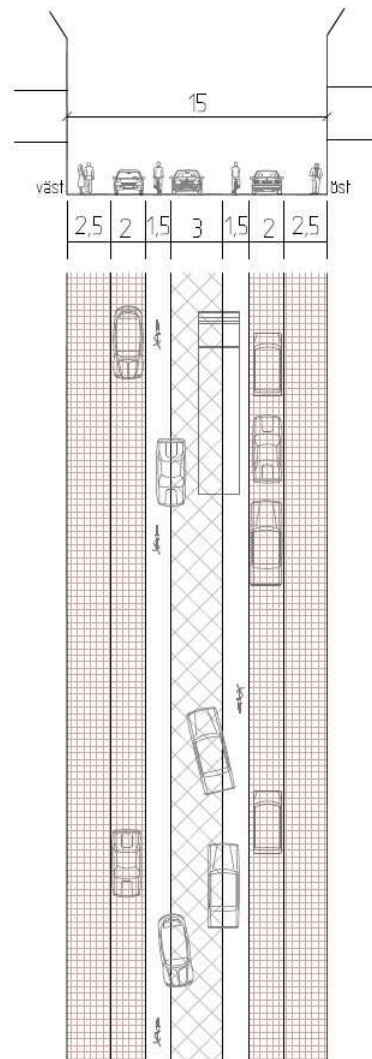
Boskapsvägen blir en viktig länk i cykelvägnätet från Bolidenvägen till Enskedevägen och framkomlighet för cykeltrafik skall prioriteras i utformningen. Korsningen med Palmfältsvägen föreslås utformas som en signalreglerad fyrvägs korsning. Vid parken "Fållan" leds stråket från Bolidenvägen till Boskapsvägen och förbi skolan, som enligt planprogrammet är lokaliserad på Boskapsvägen vid korsningen med Hallmästarvägen/Charkmästargatan.

Stråket kopplas ända ner till Enskedevägen i syd till en ny signalreglerad korsning.

Sektionen föreslås bli en fördelning mellan gång-, cykel och biltrafik inklusive möjlighet till angöring och möblering (Figur 26) enligt nedanstående principer.

- Dubbelriktad gemensam yta för cykel- och fordonstrafik med varierande beläggning. Vid omkörning av cykel lägger bilen sig i mitten av ytan. – 6 m körbana
- Flexibla angöringsfält i olika former som kan anpassas till behov – 2 m
- Gångbanor på båda sidorna – 2,5 m

Lutningar längs Boskapsvägen motsvarar förhållandena längs Hallvägen. Söder om Diagonalen lutar gatan upp till 5 % (Bilaga 1; T-10- 04-103).



Figur 26. Principsektion och plansnitt för lokalgata med prioritet för cykeltrafik.

4.1.2.2 Lokalgata i golvets material

Slakthusområdets lokalgator har anpassats till befintliga byggnader och kommer i de flesta fall vara 12 meter breda, exempelvis Slakthusgatan och Styckmästargatan. På grund av områdets oregelbundna struktur och varierande kontinuitet i fasadliv samt de planerade funktionerna så varierar gaturumsbredden mellan 11 till 13 meter. Exakt utformning kommer att detaljstuderas i ett senare skede med hänsyn till exempelvis körgeometri, angöring, avvattnings m.m.

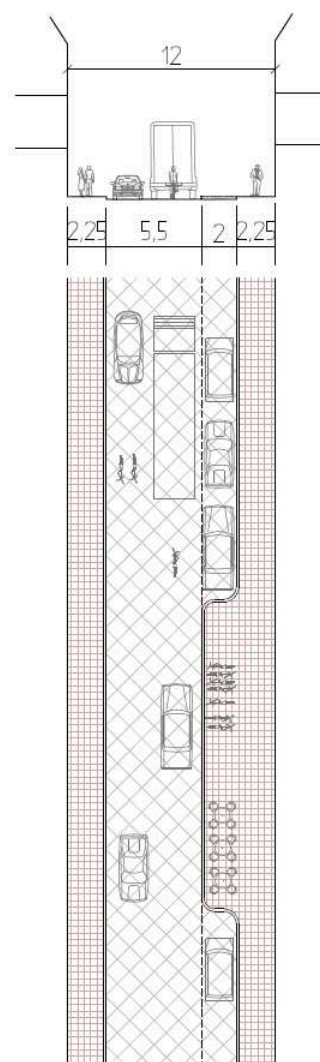
Lokalgatornas funktionsuppdelning föreslås utformats enligt nedanstående principer (Figur 27).

- Dubbelriktad trafik – 5,5 m körbana
- Ett flexibelt angöringsfält i olika former som kan anpassas till behov – 2 m
- Cykel i blandtrafik förutom längs Charkmästargatan som har en planerad bredd på 13 m så att en 2,5 m dubbelriktad cykelbana kan prioriteras.
- Gångbanor på båda sidorna – 2,25 till 3 m
- Cykelparkering och/eller plantering med lokalt omhändertagandet av dagvatten i angöringsraden.

Gatutypen kommuniceras bland annat genom materialval och möblering av gaturummet. Slakthusgatan, Charkmästargatan/Hallmästargatan och Stora Skorstensgatan planeras som traditionella gator med separerade funktioner och körbana belagda med asfalt.

På övriga gator varierar fördelningen mellan de olika trafikslagen och ytorna anpassas till de lokala behoven, t.ex. bredare körbana på Slakthusgatan och cykelbana och angöring längs Hallmästarvägen/Charkmästargatan. Andra lokalgator är belagda i golvets material med kantsten, som till exempel Livdjursgatan norr om Kylhusgatan och Slakthusgatan norr om Charkmästargatan. På vissa gator, ex Rökerigatan och Livdjursgatan söder om Kylhusgatan prioriteras en lugnare rörelse och gatan beläggs i golvets material utan kantsten.

Längs vissa gator är gatubredden mellan befintliga byggnader 7-8 meter. I dessa fall kan gatan fungera som en enkelriktad lokalgata med ensidig gångbana beroende på situationen, exempelvis tillgänglighets- och angöringsbehov.

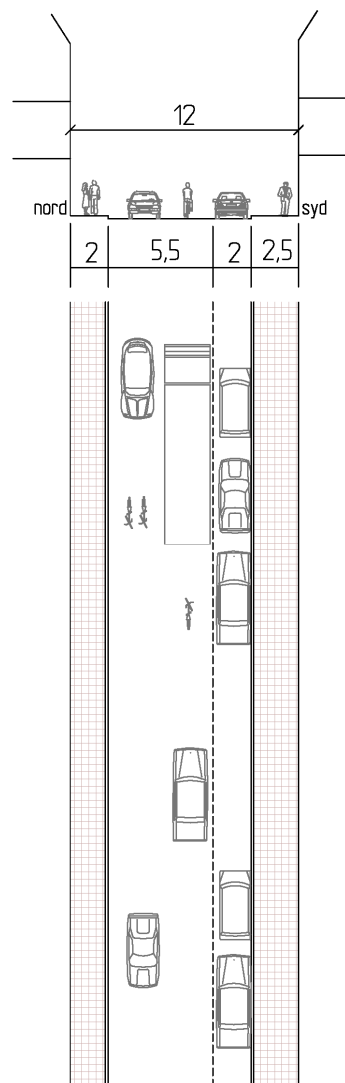


Figur 27. Principsektion och plansnitt av Slakthusområdets lokalgator.

4.1.2.3 Konstgjutarvägen

Konstgjutarvägen utgör programområdets norra kant och är anpassad till en nyplanerad exploatering inom spårområdet för både tunnelbanan och tvärbanan. Gatan föreslås breddas för att övergå från enkel- till dubbelriktad trafik för att bland annat möjliggöra sträckan som en länk för cykeltrafik mellan Globenområdet och Bolidenvägen. Gaturummet blir 12 meter brett med indelning enligt föreslagen sektionen bredvid (Figur 28).

- Dubbelriktad biltrafik med cykel i blandtrafik – 5,5 m
- Enkelsidigt angöringsfält mot nya exploateringen – 2,0 m
- Befintlig gångbana på norra sidan – 2,0 m
- Ny gångbana på södra sidan – 2,5 m



Figur 28. Principsektion och plansnitt av Konstgjutarvägen.

4.1.2.4 Livdjursgatan

Livdjursgatan föreslås fungera som en möjlig parkeringsgata med korttidsparkering och angöring för att möjliggöra handelstrafik till områdets verksamheter. Gatan ansluter till Hallvägen vid Slakthusplan i norr och vid Kylgatan i syd (se Bilaga 1; T-10-01-101).

Gatans funktionsuppdelning föreslås utformats enligt nedanstående som ett 18 meter brett parkeringsstråk:

- Dubbelriktad körbana – 7,0 m
- Dubbelsidiga angöringsfält – 2,0 m
- Bred gångbana på nordöstra sidan som ger möjlighet till trädplantering, cykelparkering eller uteservering – 4,5 m
- Gångbana på sydvästra sidan – 2,5 m

4.1.2.5 Diagonalen

Diagonalen skapar en gen koppling genom området mellan Enskede Gård, Tele2 Arena och vidare över Nynäsvägen, samtidigt som den också bildar en naturlig södra kant till evenemangstorget. Diagonalen fungerar också som en förstärkning till områdets grönstruktur.

Diagonalens sammanhängande karaktär föreslås innehålla grönska, rekreation, vistelse, och gång- och cykeltrafik (Figur 29). För att få plats med samtliga trafikfunktioner tillsammans med grönska och aktivitetsstråk föreslås Diagonalens gaturum bli 25 meter brett. Fordonstrafikens framkomlighet föreslås begränsas genom upphöjda korsningar, gestaltning, möblering samt få angöringsmöjligheter för bil.



Figur 29. Situationsplan över Diagonalen.

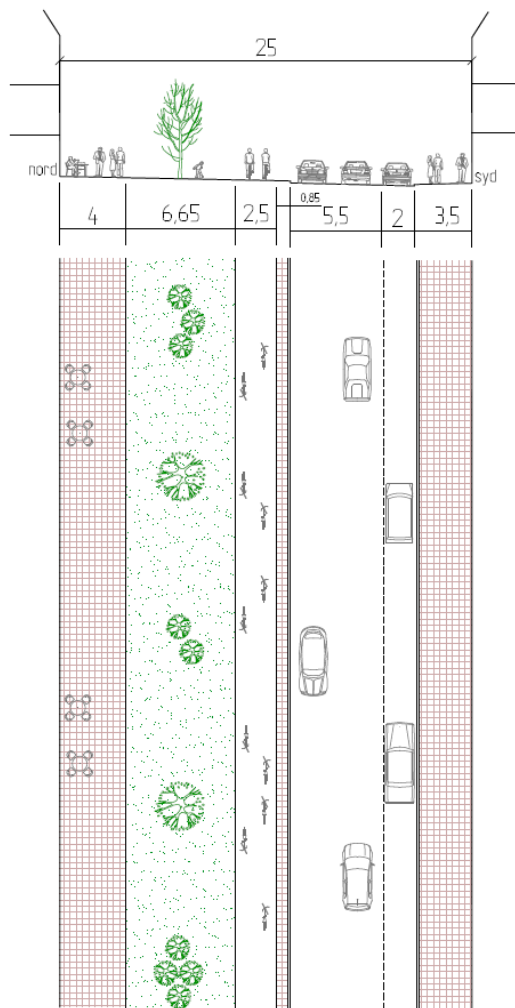
Diagonalen föreslås fungera som en bostadsangöringsgata, en cykellänk och ett grönt aktivitetsstråk (Figur 30 på nästa sida). Gatans funktioner föreslås delas upp enligt nedanstående principer:

- Dubbelriktad lokaltrafik – 5,5 m körbana
- Angöringsfält på södra sidan, eventuellt för cykelparkering – 2 m
- Generösa gångbanor som ger utrymme för uteservering på norra sidan – 4 m, respektive 3,5 m på södra sidan
- Dubbelriktad cykeltrafik – 2,5 m cykelbana
- Aktivitets- och parkstråk – 6,65 m.

Diagonalens anslutning till Enske Gård sker vid Lindevägen. Den sydvästra delen av planområdet är idag förhöjd jämfört med Lindevägen och kommer att kräva omfattande schaktningsarbeten för att koppla ihop Enske Gård och Slakthusområdet.

Utredningen visar att tillgängliga lutningar kan åstadkommas genom en nedtrappning av Slakthusområdets blivande kvartersstruktur i den sydvästra delen. Lutningar längs Diagonalen håller god tillgänglighetsstandard och överstiger aldrig 2,0 % och ger samtidigt möjlighet till bra vattenavrinning (Bilaga 1; T-10-04-101).

Diagonalen avslutas i öster mot evenemangstorget och passerar Tele 2 Arenas södra trappor. Trafiken minskar öster om Östra Träskolevägens anslutning till Diagonalen där gång- och cykelstråket fortsätter österut och kopplas vidare till Blåsut via en ny gång- och cykelbro över Nynäsvägen. Gång- och cykelbron lutar cirka 5,5% och bör studeras i detalj för att säkra byggbarhet och möjlighet till anslutning till ett regionalt cykelstråk längs Nynäsvägens östra sida



Figur 30. Principsektion och plansnitt för Diagonalen.

4.1.3 Gångfartsområden

Generellt i området är gaturumsmåttet för gångfartsområden och gågator 12 meter. Syftet med gångfartsområden är att de ska fungera som ett gemensamt rum för alla trafikslag där fordon trafikerar gatan på gåendes villkor. För att uppnå syftet med gångfartsområden är den fysiska utformningen väldigt viktig. Gatan måste ha en jämn fördelning av trafikanter med betoning på att gaturummet måste befolkas med gående för att tydligt signalera att fordon ska trafikera på gåendes villkor.

Fördelningen mellan olika funktioner på gatan kan utformas på flera sätt, där separeringen mellan trafikslagen kan vara mer eller mindre tydlig. Ingen principsektion har tagits fram för dessa gatutyper. Varje sträcka bör planeras utifrån platsspecifika förutsättningar. Följande bilder visar ett par exempel på hur ett genomgående golv kan beläggas, möbleras och fungera (Figur 31 på nästa sida).



Figur 31. Exempel bilder på shared-streets i Storbritannien. Exhibition Road i London till vänster. New Road i Brighton till höger.

I vissa delar av Slakthusområdet har gångfartsområden utpekats som möjliga lösningar där bostadsangöring ska ske på lokalgator som löper mellan befintliga och planerade byggnader. Gestaltningen av dessa gator ska anpassas till platsspecifika förutsättningar. Nedanstående bild visar hur en kvartersgata gestaltas för att lugna trafiken (Figur 32).



Figur 32. Ett gångfartsområde i ett bostadsområde i Japan. Möjlighet ges till invånarna att "äga" sin gata.

Traditionella gågator planeras också i Slakthusområdet. Rökerigatan blir den primära gågatan i området. Gatan börjar i syd som ett gångfartsområde med ett tydligt cykelstråk från Enskedevägen och går upp längs evenemangstorget. Stråket övergår till en gågata vid Charkmästargatan. Eventuellt kan angöring och leveranser ske längs dessa gator vid särskilda klockslag (t.ex. 07:00-11:00), men under perioder med höga gångflöden ska fordonsförbud gälla längs sträckan.

4.1.4 Nynäsvägen (Väg 73)

Nynäsvägens trafiksituation förbi Sofielundsmotet utgör en väldigt komplex trafikmiljö med ett flertal in- och utfartstunnlar till Södra Länken samt på- och avfartsramp till motet och flera körfält, inklusive busskörfält. Trafikanalysen visar på en förändrad trafiksituation i framtiden som medför behov av att öka kapaciteten i Sofielundsmotet.

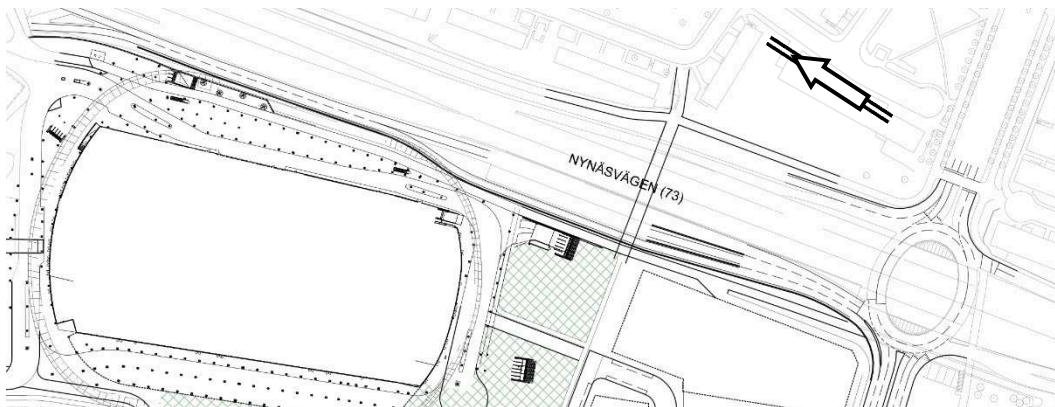
Trafikanalysen visar att det enbart finns en kapacitetsförstärkande åtgärd som är möjlig på Nynäsvägen vilken berör den södergående avfartsrampen till Sofielundsmotet. Idag möts två körfält från Nynäsvägen ett fält som kommer upp från Södra länken (Figur 33).



Figur 33. Bild norrut på Nynäsvägens avfartsramp till Sofielundsmotet.

Problematiken ligger i de korta växlingssträckorna när alla tre körfälten ska röra sig in i cirkulationsplatsen. Trafiken som kommer från Nynäsvägen och ska västerut längs Enskedevägen måste växla över två fält för att kunna utnyttja en fri högersväng.

Som ett alternativ visar trafikanalysen att kapaciteten kan förbättras om ett av körfälten som kommer från Nynäsvägen delas från den andra och passerar väster om Södra länkens tunnelmyrning så att högersvängande trafik kan utnyttja den fria högern utan problematisk växling. Denna lösning kallas för "slitsen" (Figur 34).



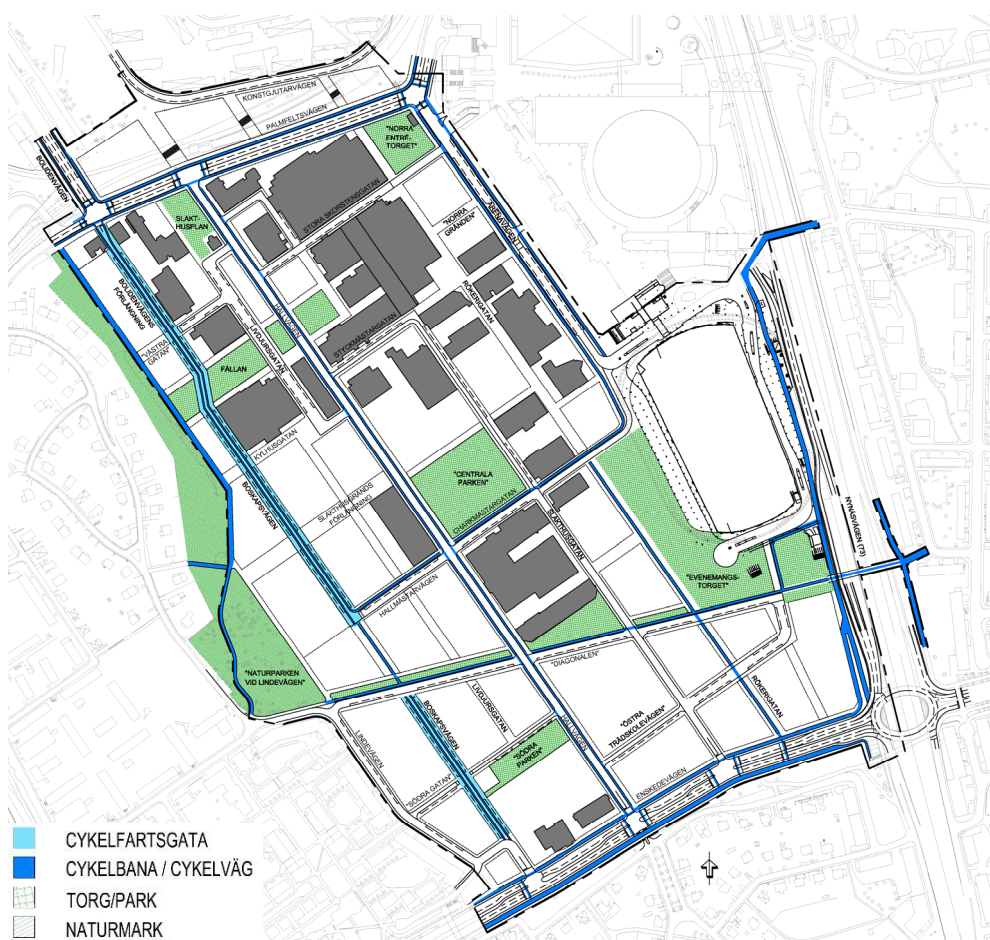
Figur 34. Situationsplan över Nynäsvägen och "slitsen"

4.1.5 Gång- och cykelvägar samt förbindelser till omkringliggande områden

En viktig målsättning för utvecklingen av Slakthusområdet är att förstärka gång- och cykelvägnätet, både inom området men också med förbindelser till och från Slakthusområdet. Generellt ska alla gator i planområdet kunna trafikerats av cykeltrafik, antingen längs cykelbanor eller i blandtrafik.

Cykelutredningen visar hur stråken genom området kompletterar det befintliga nätet när det gäller regionala och pendlingsstråk.

Utöver det interna gatunätet kommer systemet kompletteras med ett par stycken gång- och cykelvägar (Figur 35). Längs områdets västra kant vid bergskärningen som separerar Slakthusområdet från Enskede Gård planeras ett gång- och cykelstråk. Vid Kylhusgatan går stråket västerut. Stråket från Slakthusgränd till Diagonalen lutar cirka 2,5 % ner mot Lindevägen, men innebär en höjdskillnad från skolgårdens nivå till Diagonalen på cirka 4 meter. Avvägning måste göras mellan gång- och cykelvägens trygghet när den går nedsänkt och gång- och cykelvägens genhet.



Figur 35. Situationsplan över cykelbanor och cykelvägar inom Slakthusområdet, samt Boskapsvägen som lokalgata med cykel i fokus.

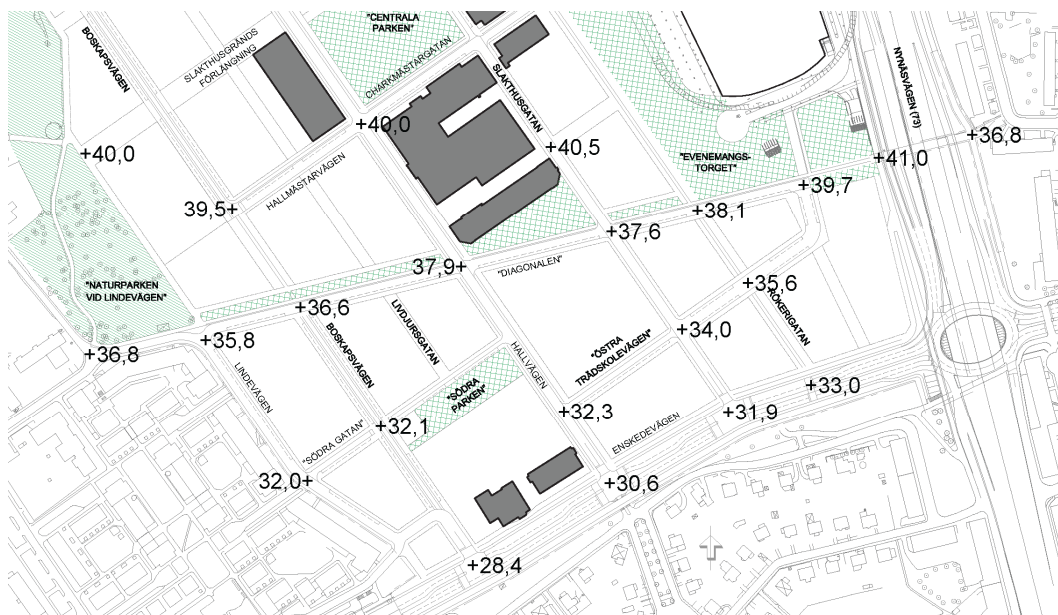
Diagonalen, med ny GC-bro över Nynäsvägen, bildar en viktig länk genom Slakthusområdet från Enskede Gård till Blåsut. Vid Diagonalens avslutning mot Nynäsvägen korsar sträcken planskilt över det regionala cykelstråket som löper söderut förbi Tele2 Arena. Vid brons östra sida landar GC-stråket i en plankorsning med det regionala cykelstråket som leds längs Nynäsvägens östra kant. Denna korsning, vilket innebär en höjning av det regionala stråket, bör studeras i mer detalj i nästa skede.

Ytterligare en gång- och cykelbro korsar Nynäsvägen från Arenaslingan och Quality Hotel Globe till Pastellvägen/ Blåsutvägen. Dessa planer bör studeras i mer detalj och samordnas med de parallella planerna för Götgatans förlängning och Nynäsvägens överdäckning.

4.2 Topografi 2030

Topografin har diskuterats bitvis i särskilda kapitel, men härmed följer en summering av förhållandena och utmaningarna samt hänvisning till gatuutformningsritningarna (se bilaga 1; T-10-01-301 samt profiler) vilka visar Slakthusområdets södra område i mer detalj.

Som nämndes i kapitel 3.3 är Slakthusområdet relativt plant. Bortsett från lokala lutningar vid husangöringar är de topografiska utmaningarna begränsade till Slakthusområdets södra del mellan Diagonalen och Enskedevägen (Figur 36).



Figur 36. Grov höjdsättning av Slakthusområdets södra del. Höjder är angivna i koordinatsystem RH2000.

Den södra delen av Slakthusområdet med nya anslutningar till Enskedevägen lutar mellan 2,5 % och 5 %. God tillgänglighet med en maxlutning på 5% kan uppnås i stort sett i alla korridorer.

5 Vidare arbete

5.1 Utformning och tekniska utredningar

I följande lista har några punkter identifierats som bör utredas vidare.

- Detaljerad utredning av områdets markförhållanden genom geotekniska utredningar, inmätningar, samlingskartor, och eventuella konstruktionsanalyser, särskilt i områden som skall exploateras eller schaktas.
- Fastställa kvartersgränser och eventuell hörnavskärning efter att trafikföringen och gatustrukturen fastställs.
- Gestaltungsplanering av lokalgator, gångfartsgator, Diagonalen och andra känsliga miljöer.
- Utredda reglering av angöring och korttidsparkering, samt gågator och gångfartsgator
- Detaljerade utformningar som baseras på körspårsgeometrier och gestaltungsplanen samt dagvattenhanteringsprogram. Korsningar skall utformas i detalj för att säkra framkomlighet och ytbehov, inklusive eventuella hörnavskärningar.
- Höjdsättning med mer noggrannhet, eventuellt på inmätt underlag och efter att placering av entréer till bostäder och verksamheter, eventuella portiker, och garagedfarter har beslutats.

5.2 Projektering

Efter att kvartersgränser är lagda och planen är godtagen kan arbetet kring projektering påbörjas. Komplexiteten i vissa delar av Slakthusområdet och omfattningen av trafiksystemets utbyggnad kommer kräva ett nära samarbete mellan olika teknikområden, som exempelvis gata, landskap, dagvatten, ledningssamordning, och konstruktion.

6 Referenslista

Stockholm stad (inget datum) Stadsbyggnadsstrategier för Söderstaden.

Stockholm stad (2012) Framkomlighetsstrategi.

Stockholm stad och Nyréns Arkitektkontor (2011-1) Slakthusområdet i Stockholm, Kulturhistorisk inventering och analys.

Stockholm stad och Nyrén Arkitektkontor (2011-2) Lanskapsanalys, Slakthusområdet.

7 Bilagor

Bilaga 1 – Ritningar

T-10-01-101 – Situationsplan; Måttsett gatustruktur

T-10-01-201 – Gatuklassificering

T-10-01-301 – Utformningsplan; Södra Slakthusområdet

T-10-04-101 – Profil; Diagonalen

T-10-04-102 – Profil; Slakthusgatan och Östra Träderskolevägen

T-10-04-103 – Profil; Boskapsvägen och Södra Gatan

T-10-04-104 – Profil; GC Enskedevägen och Svenne Berkas Torg

T-10-04-105 – Profil; Hallvägen och Rökerigatan

T-10-04-106 – Profil; GC Lindevägen och GC Nynäsvägen Öst / Väst

T-10-04-107 – Profil; Enskedevägen

T-10-05-101 – Sektioner; Hallvägen, Diagonalen och Enskedevägen

T-10-05-102 – Sektioner; Palmfeltsvägen, Konstgutarvägen, Boskapsvägen, 12 m Lokalgata och Arenavägen