

**Handläggare**  
Daniel Andersson  
Telefon 08-508 27 337**Till**  
Stadsbyggnadsnämnden

## **Redovisning av programsamråd och ställningstagande inför godkännande av program för Slakthusområdet i stadsdelen Johanneshov (3 900–4 200 lägenheter, ca 70 förskoleavdelningar, skola, kontor, handel m m)**

### **Förslag till beslut**

Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av programsamrådet och uppdrar åt stadsbyggnadskontoret att revidera förslag till program inför godkännande i enlighet med kontorets utlåtande.

Anette Scheibe Lorentzi

Thomas Stoll

Martin Edfelt

### **Sammanfattning**

Förslaget till program för Slakthusområdet innebär ett viktigt steg i genomförandet av Vision Söderstaden 2030 genom en omvandling av befintligt industriområde till en tät, funktionsblandad stadsdel med ca 4 000 bostäder, en stor mängd nya kontorsarbetsplatser, en ny skola, förskolor, idrottsfunktioner och andra urbana verksamheter som handel, restauranger och nöjen. Förslaget tar sin utgångspunkt i den ursprungliga stadsplanen från tidigt 1900-tal. Genom att bevara delar av den bebyggelse som vuxit fram under ett drygt sekel tas stadsdelens karaktär och identitet tillvara. Programmets genomförande bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan.

#### **Stadsbyggnadskontoret**

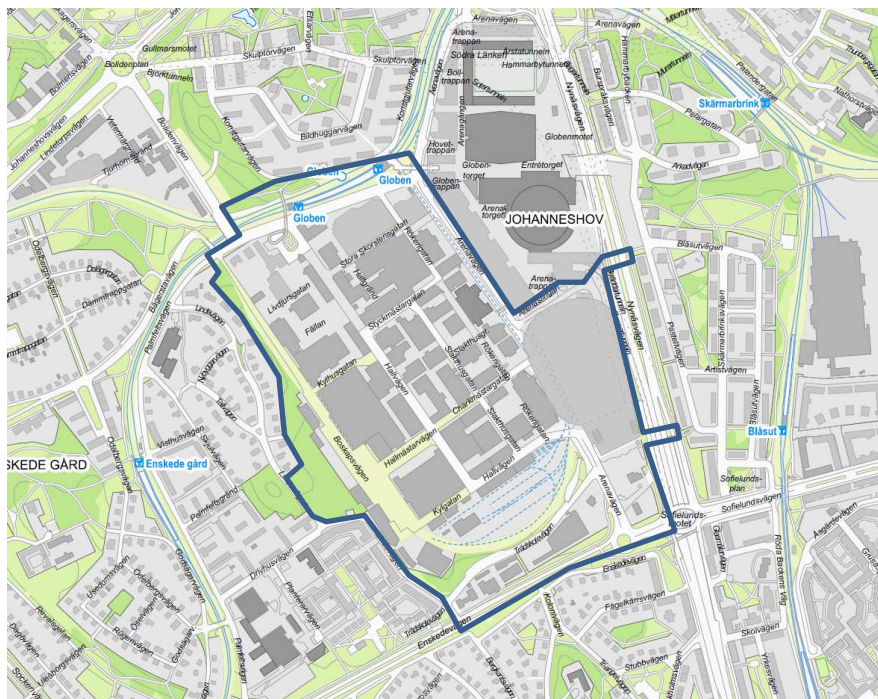
Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se  
stockholm.se

---

#### **Bilagor:**

Samrådsredogörelse  
PM: Förskolor i Slakthusområdet  
PM: Slakthusområdets gulklassade byggnader  
PM: Slakthusområdets exploateringsgrad

Staden är ägare till större delen av marken inom programområdet. Hjälpslaktaren 4 och Kylfacket 3 är privatägda. 25 fastigheter är upplåtna med tomträtt.



*Programområdets läge och avgränsning*

Programsamråd genomfördes 2015-12-08 – 2016-02-01. Under samrådsperioden inkom drygt 100 skrivelser. Både remissinstanser och allmänhet var överlag mycket positiva till förslaget. I korthet framfördes följande synpunkter: Miljö- och hälsofrågor som luftkvalitet och riskpåverkan av farligt godstransporter behöver utredas djupare. Kulturmiljön i området har på ett positivt sätt tagits som utgångspunkt för programmet och lyfts fram i strukturplanen, men en för stor andel befintliga byggnader rivs. Ägarna/tomträtts-havarna till hus 27, 30, 31, 32 och 43 önskar eller rekommenderar däremot en rivning av dessa. Fler arbetsplatser behövs. Exploateringsgraden behöver öka. Å andra sidan har det framförts att bebyggelsen behöver sänkas och att parkytorna behöver ökas, liksom att de små förskolegårdarna behöver studeras vidare och barnperspektivet utvecklas. Enskedevägen är viktig för att inte påverka framkomligheten i det övergripande nätet, men det har också föreslagits att den byggs om till stadsgata. Nynäsvägen och Södra länken är vägar av riksintresse och ska bibehålla god framkomlighet. Trafikanalysen behöver utvecklas utifrån den samlade bilden av exploateringsplanerna för Söderort.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att en stor andel av synpunkterna har berört vägningen av olika intressen inom den typ av tät stadsstruktur som programmet innebär: stadens stora behov

av *bostäder*, ambitionerna att minska *persontransporterna* genom ett effektivt utnyttjande av den centralt belägna marken och investeringen i ny tunnelbana, värdet av att motverka regionens polariserade arbetspendling genom att skapa nya *arbetsplatser* i ett område där marknaden vill bygga kontor, möjligheten att skapa en stadsdel med en unik attraktionskraft baserad på *kulturvärdena*, behovet av tillräckliga *grönytor* i goda sollägen samt försörjningen av *förskoleplatser* med tillräckligt stora gårdar. Kontoret ser att samrådet som helhet ger ett stöd för den föreslagna prioriteringen mellan intressena, men anser att programmet inför godkännande behöver preciseras och justeras på några punkter: Programmet beskrivs utifrån målsättningen att möjliggöra ca 350 000 kvm BTA i bostadskvarter, eller ca 4 000 bostäder. Centrala parken utökas något och en mindre utvidgning av Södra parken provas. Hus 17, den södra delen av hus 32 och den gulklassade delen av hus 30 föreslås rivas. Beskrivningen av flera miljöfrågor behöver förtydligas. I det fortsatta planeringsarbetet behöver särskilt luftkvalitet, riskfrågor, påverkan på riksintressena Gamla Enskede och Skogskyrkogården, påverkan på det statliga vägnätet samt parkerings- och handelsstrategier utredas fördjupat.

## Utlåtande

### Syfte

Programarbetet ska möjliggöra en utveckling av Slakthusområdet i enlighet med Vision Söderstaden 2030. Syftet är att skapa en blandad stadsdel med 3000-4000 nya bostäder, nya arbetsplatser, förskolor, skola, idrottsfunktioner och andra urbana verksamheter som handel, restauranger och nöjen. Tillsammans formar det en tät stadsdel med förstärkta samband med omgivande stadsdelar. Vidare är syftet att Slakthusområdets karaktär och identitet tas tillvara och ny bebyggelse planeras så att stadsdelens historia är avläsbar även i framtiden. Programmet syftar vidare till att genomföra stadens övergripande mål för hållbar mobilitet i enlighet med framkomlighetsstrategin. Programmet lägger en grund på stadsdelsnivå för en vägning av allmänna och enskilda intressen såsom bostadsförsörjning, kulturvärden, transportsystem och näringslivets utveckling. Det beskriver även översiktligt konsekvenserna av förslaget. Programarbetet syftar också till att samråda om stadsbyggnadskontorets bedömning avseende betydande miljöpåverkan.

### Målsättning för stadsdelens utveckling

Det hundraåriga Slakthusområdet har en unik karaktär och en egen identitet. Den industriella miljön, ursprungligen byggd för storskalig köttproduktion, har visat sig passa en brokig skara småskaliga verksamheter. Det är på denna grund det framtida

Slakthusområdet ska vila. Gammalt och nytt ska existera sida vid sida för att bygga vidare på stadsdelens historia. Stadsdelen ska vara varierad och kunna förändras och påverkas på boendes initiativ och av stadens behov. Det offentliga rummet ska bjuda in alla till aktivitet och deltagande. En mångfald av boendeformer ska finnas.

Stadsdelen ska vara tät och tydligt urban med stora variationer i skala, volym och material. Grönskande tak, gårdar och fasader ska tillsammans med större parker, fickparker, gröna stråk och solitära träd utgöra områdets gröna infrastruktur. Offentliga platser ska utformas för att erbjuda ett bra mikroklimat och uppskattade sollägen på parker och torg. Bostäder, kontor, verksamheter, restauranger och handel ska samsas sida vid sida och förstärka den kontrastrika atmosfären. Där arenorna erbjuder upplevelser i stort format, bjuder Slakthusområdets inre på småskaliga mat-, kultur- och stadsmiljöupplevelser. Slakthusområdet ska utgöra en del av en kontinuerlig stadsväv som knyter omkringliggande stadsdelar närmare, vilket skapar förutsättningar för alla att kunna röra sig fritt och tryggt samt lägger en grund för starka handelsstråk. Det ska vara lätt att välja bort bilen. Kollektivtrafiken ska vara smart, snabb och tillgänglig och det ska vara gent och bekvämt att cykla.

## **Bakgrund**

### **Planområdets läge och omfattning**

Programområdet är ca 46 ha och omfattas av Slakthusområdet, spårområdet runt Globens tunnelbanestation, Tele2 Arena och delar av Enskedevägen, i stadsdelen Johanneshov.

### **Markägoförhållanden**

Programområdet omfattar ett större antal fastigheter inom kvarteren Grishuvudet, Hjälpslaktaren, 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. Hjälpslaktaren 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, Hjälpslaktaren 1, 2 och 8 samt Skinkan 2 är upplåtna med tomträtt. Det finns flera arrendatorer och andra nyttjanderättshavare inom området.



*Slakthusområdet från söder. Programområdet är markerat med vit kontur.*

## **Tidigare ställningstaganden**

### **Översiktsplan**

I Stockholms översiktsplan pekas Söderstaden ut som ett av stadens nya stadsutvecklingsområden och som en del av den centrala stadens utvidgning som ska utvecklas till en attraktiv, tät och livaktig stadsmiljö. Nyckelfrågor för att uppnå detta är en väl fungerande gatustruktur, sammanhängande parkstråk och publika miljöer. Översiktsplanen anger vidare att en framtida integration mellan Gullmarsplan, Hammarby Sjöstad, Årsta, Slakthusområdet, Globen och stadsdelarna på östra sidan Nynäsvägen är önskvärd, genom en sammanbindning av gatunäten eller genom att underlätta rörelsen mellan stadsdelarna på annat sätt. På sikt bör stadsdelarna byggas samman med bostäder, verksamheter, parker och offentliga miljöer. En överdäckning av Nynäsvägen i en framtid skulle ge mycket stora förbättringar i området.

### **Riksintressen**

De riksintressen som bedöms beröras av programförslaget är Gamla Enskede och Skogskyrkogården (båda riksintresse för kulturmiljövården) samt Södra länken och Nynäsvägen.

### **Vision Söderstaden 2030**

Kommunfullmäktige fattade 2010-06-21 beslut om att godkänna *Vision Söderstaden 2030*. Beslutet innebar att exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Stockholms Stadshus AB genom S:t Erik Markutveckling AB gavs i uppdrag att inleda utrednings- och programarbete för Söderstaden samt att detta ska ske i samråd med kulturnämnden, idrottsnämnden och berörda stadsdelsnämnder.

Vision Söderstaden 2030 omfattar ett stort geografiskt område från Skanstull i norr till och med Slakthusområdet i söder. Ambitionen är att skapa en tätare, mer mångfunktionell stadsmiljö som länkas samman med omkringliggande stadsdelar. Söderstaden ska fungera som Stockholms evenemangs- och nöjesknutpunkt, där ett brett utbud av arrangemang inom idrott, kultur och nöjen bidrar till att stärka hela Stockholmsregionens attraktivitet som en plats för upplevelser i världsklass. Idrotts-, kultur- och nöjesevenemangen ska samsas med etableringar inom handel, kontor och service. Samtidigt ska detta också bli en attraktiv promenadstad, där äldre bebyggelse finns sida vid sida med nya bostäder.

Mot bakgrund av den långa planeringshorisonten liksom olika planeringsförutsättningar har arbetet med Söderstaden delats upp i fyra etapper; Globenområdet, Slakthusområdet, Södra Skanstull samt Gullmarsplan–Nynäsvägen. Globenområdet är den del som förändrats först, bland annat genom Tele2 Arena som invigdes 2013. Programarbete pågår också för södra Skanstull. Programarbete för Gullmarsplan–Nynäsvägen föreslås dröja ytterligare några år.

## **Planförslaget**

### **Strukturplan**

Slakthusområdets strukturplan tar avstamp i områdets historiska bebyggelse och Gustav Wickmans plan från tidigt 1900-tal. Stora delar av Slakthusområdets bebyggelse kommer att rivas för att ge plats för nya bostäder. En noggrann genomgång av områdets befintliga byggnader har gjorts för att säkerställa att värdefull bebyggelse sparas och blir en del av en blandad stadsdel. Samtliga byggnader som är blå- eller grönklassade enligt Stadsmuseums klassificering av kulthistorisk värdefulla hus sparas. Ett fåtal byggnader med lägre klassificering, gulklassade, har också bedömts värda att spara utifrån sin placering i den framtida stadsdelen, läsbarhet av flera historiska lager – inte bara det äldsta – och vardaglig arkitektonisk kvalitet. De sparade byggnaderna förklarar Slakthusområdets struktur, en tät rutnätsstad med stark egen identitet, där sparade byggnader och historiska spår utgör kärnvärden och ger historiskt djup.

### **Gatustruktur**

Gatunätet som finns i Slakthusområdet idag, med långa nord-sydgående stråk och kortare mer grändlika kopplingar i östvästlig riktning, utvecklas. Tre befintliga stråk förlängs genom hela området från Palmfeltsvägen ner till Enskedevägen. Den centrala Hallvägen blir områdets huvudgata flankerad av Rökerigatan och Boskapsvägen. ”Diagonalen”, en bred parkgata, skär i öst-västlig riktning genom området. I väster ansluter den till Enskede gård och

i öster förlängs den med en gång- och cykelbro över Nynäsvägen till Blåsut i riktning mot Nytorps gårde. Gatustrukturen kopplar samman Slakthusområdet med omkringliggande stadsdelar och bidrar till en kontinuerlig stadsväv.



*Slakthusområdets strukturplan. Byggnader som sparas markerade med grå färg.*

När tunnelbanan läggs om frigörs mark och det blir möjligt att däckä över tvärbanans spår med ny bebyggelse. Detta innebär att Palmfeltsvägen omvandlas till en stadsgata. Enskedevägen i söder byggs i mötet med Slakthusområdet om till en stadsgata med flera nya korsningar och breda cykelbanor.

Golv

Karaktäristiskt för området idag är den enhetliga, plana marken mellan husen som fungerar som ett samlande ”industrigolv”. Idén om ett gemensamt samlande golv förädlas i den framtida stadsdelen. Golvet skapar en egen identitet för Slakthusområdet och ger en prägel av omsorg om de offentliga rum som gator och torg utgör.

## Bebyggelse

Den bevarade bebyggelsen speglar olika historiska epoker och arkitektoniska uttryck. Tillkommande bebyggelse präglas av en variation i skala och utformning som speglar mångfalden av funktioner: bostäder, skola, handel, nöjen, kontor och andra verksamheter. En mångfald av boendeformer ska finnas. En tomt i den västra delen har särskilt reserverats för en ny grundskola och skolgård. Samrådsförslaget rymde också ett 60-tal förskoleavdelningar, företrädesvis integrerade med bebyggelsen i de nya kvarteren.



*Diagonalen.*

### Urban grönska och offentliga rum

Flera parker och torg skapar gemensamma offentliga rum med olika karaktär i stadsdelen. ”Centrala parken” blir områdets gröna mittpunkt med en storlek motsvarande Mariatorget. Tele2 Arena möter Slakthusområdet i ett ”evenemangstorg”, som i södra delen föreslås få en parkkaraktär genom att planteras med träd. I Fållan, där djur en gång hölls, föreslås en ny park som återställer det historiska sambandet mellan bergväggen i väster och den centrala slakterianläggningen i öster. I de flesta nya kvarter skapas fickparker för att det alltid ska vara nära till en grön oas. Grönskande tak, gårdar och fasader ska tillsammans med parker, gröna stråk och solitära träd utgöra områdets gröna infrastruktur.

### Planförslagets konsekvenser

Programmet innebär en förändring av området i enlighet med översiktsplanen och Vision Söderstaden 2030, genom att utveckla en tätare stadsmiljö med ett stort antal nya bostäder, arbetsplatser och skolverksamheter. Genom strukturplanens nya gatusträckningar och allmänna platser bli denna del av Stockholm bättre sammankopplad och får nya offentliga mötesplatser.

### Kulturmiljö

Platsens kulturvärden har i hög grad tjänat som utgångspunkt för strukturplanen. Områdets verksamhetshistoria kommer att kunna läsas i struktur, yttre miljö och bebyggelse. Den etablerade kvarters- och gatustrukturen utvidgas och nya kvarter inordnas i den. Befintliga offentliga platser tas tillvara och återställs i vissa fall, vilket för med sig att delar av den historiska bebyggelsen tydligare exponeras i stadsbilden. Samtliga blåklassade byggnader bevaras.

Även den grönklassade bebyggelsen bevaras, men föreslås i flera fall kunna byggas på. Av den gulklassade bebyggelsen föreslås 25–30 hus att rivas, liksom sex hus med annan eller ingen klassning. Detta inverkar negativt på det kulturhistoriska värdet, men som helhet bedöms programförslaget balanserat med avseende på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Den nya, högre bebyggelsen kommer att förändra mötet med Gamla Enskede och kan komma att synas från delar av Skogskyrkogården och därigenom påverka dessa båda riksintressen för kulturmiljövården. Denna påverkan behöver studeras vidare i detaljplaneskedet.



*Skissad fickpark i Slakthusområdet.*

### Sammankopplad, tät stad

Analyser visar att strukturplanen skapar nya långa genomgående stråk, vilket bättre kopplar Slakthusområdet till omgivande stadsdelar. Ett utvecklat nät av stadsövergripande stråk skapar möjlighet för god och gen framkomlighet till fots och med cykel. De tillgängliga stråken ligger i lägen med framtida hög täthet, vilket stöder stadslivspotentialen i området. Idag är befolkningstätheten låg i området, ungefär 1/5 av innerstadens.

### Grönytetillgång

Alla i området kommer att bo eller arbeta inom 200 m från en park eller grönyta. Den nya strukturens förbättrade kopplingar till omgivande stadsdelar ökar också tillgängligheten till de större parker som finns i närområdet. Samtidigt tillkommer ett stort antal nya bostäder, vilket gör att andelen grönyta per boende blir låg, 5–10 kvm i stora delar av området och under 5 kvm i den östra delen.

### Trafik

När dagens industriverksamheter ersätts med andra typer av arbetsplatser samt bostäder förändras trafikalstringen och den tunga trafiken kommer att minska. Trafikanalyser indikerar att det lokala vägnätet kommer att kunna ha en god framkomlighet 2030. Hallvägen bedöms få det största flödet med en volym om 9000–10 000 fordon/dygn. Enskedevägens anslutning till Sofielundsmotet är den del av systemet som bedöms få den högsta belastningen, men analyser tyder på att kapaciteten där och i det övriga trafiksystemet generellt är tillräcklig för att ge en god framkomlighet. För att förstå hur en eventuell högre trafikutveckling skulle påverka, har en känslighetsanalys genomförts. Denna har visat på en risk för att Södra länken skulle överbelastas, vilket gör att trafik flyttas från tunneln till gatunätet på marknivå.

Med den nya tunnelbanestationen i Slakthusområdet, kombinerat med befintligt system, kommer stadsdelen att få en hög tillgänglighet till det kapacitetsstarka stomnätet. Inom hela området kommer gångavståndet till tunnelbanan att vara under 500 m.

Programmet utvecklar cykelplanens nät genom att komplettera med ett nytt huvudstråk i Bolidenvägens förlängning till Enskedevägen. Genom ombyggnad av de större vägarna och gatorna runt området, blir det möjligt att bredda cykelbanorna enligt cykelplanens standard. Sammantaget bedöms uppdraget att utveckla Söderstaden till en modern och hållbar stadsdel där det är naturligt att välja andra färdmedel än bil att kunna uppfyllas utifrån cykelperspektivet.

### Miljö och hälsa

Delar av området är befattat med svåra miljö- och hälsofrågor, särskilt i sydöst, nära Nynäsvägen. På Nynäsvägen sker transporter av farligt gods och luftkvaliteten överskrider till viss del miljökvalitetsnormerna. Av detta skäl föreslås inga bostäder närmast Nynäsvägen, utan användningen begränsas till kontor och eventuellt handel, men bebyggelsens läge och utformning behöver utredas noggrant i detaljplaneskedet för att klara miljö- och hälsofrågorna. I övriga delar av området ställer trafikbullret krav på utformningen av bostäderna, men bullernormerna bedöms klaras inom övriga delar av området genom kvarterens utformning.

### Planprocess

Startpromemoria för program avseende blandad stadsbebyggelse i Slakthusområdet m m 2011-12-08 § 15

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2011-12-08 § 15 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att påbörja programarbete för Slakthusområdet m m i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande och godkände den föreslagna planeringsinriktningen.

**Stadsbyggnadsstrategi Söderstaden 2011-12-08 § 27**

Samma datum beslutade stadsbyggnadsnämnden § 27 också att anta en stadsbyggnadsstrategi för Söderstaden. I strategin beskrivs de viktigaste planeringsfrågorna för Söderstaden, vilka konkretiserats i form av ett antal strategier, dels områdesövergripande, dels för respektive programområde för att ligga till grund för program- och planarbeten inom Söderstaden. En målsättning i strategin är att en sammanhängande, trygg och mångsidig urban miljö skapas med hjälp av ny bebyggelse med levande bottenvåningar och medvetet gestaltade offentliga rum som stöder ett rikt stadsliv. Dokumentet lyfter fram områdets goda kollektivtrafikförsörjning, men också behovet av att stärka gång- och cykelinfrastrukturen för att uppnå en minskad biltrafikalstring. Stadsbyggnadsstrategin beskriver vidare potentialen i att minska den regionala obalansen (med ett underskott av arbetsplatser i förhållande till bostäder i Söderort) genom omfattande tillskott av arbetsplatser, handel och evenemangsområden, men slår också fast att tillkommande handel bör inriktas mot ”shopping” snarare än volymhandel då vägsystem och parkeringstillgång är begränsande faktorer.

**Kompletterande startpromemoria för program för Slakthusområdet m m 2013-05-23 § 8**

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2013-05-23 § 8 att (1) i huvudsak godkänna den kompletterande startpromemorian för Slakthusområdet, att (2) arbetet med utvecklandet av Slakthusområdet fortsätter med en inriktning för det framtida området som medger ett hållbart trafiksystem som bygger på kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik, att (3) ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att redovisa en samlad bild av antalet parkeringsplatser i Slakthusområdet, samt att (4) därutöver anföra att den större etablering som då diskuterades bör anta karaktären av ett ”showroom”, att parkeringsplatser och samnyttjande behöver redovisas samt att det framtida trafiksystemet i Slakthusområdet ska utformas utifrån stadens framkomlighetsstrategi.

Då påverkan på vägtrafikssystemet visat sig alltför stor liksom att den stora byggnadsvolymen var problematisk för stadsmiljön och möjligheterna att koppla samman staden återgick programarbetet i juni 2015 till att drivas i enlighet med den ursprungliga inriktningen. Den större etableringen var inte längre aktuell.

**Programsamrådet**

Programsamråd för Slakthusområdet pågick under perioden 2015-12-08 – 2016-02-01. Samrådsmöte hölls 2016-01-12 i form av öppet hus, där 330 personer deltog. 2016-01-16 ordnades två promenader i Slakthusområdet. 2016-01-19 och 2016-01-21 ordnades s k dialogworkshoppar. Under samrådsperioden inkom drygt 100 skrivelser.

Nedan följer ett sammandrag av inkomna synpunkter. En fullständig redovisning av alla inkomna synpunkter finns i samrådsredogörelsen, bilagd detta tjänsteutlåtande.

#### Strategiska miljöfrågor

*Länsstyrelsen* delar stadsbyggnadskontorets uppfattning att programmets genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan att en miljöbedömning behöver göras. *Länsstyrelsen* och flera andra remissinstanser lyfter dock fram flera avgörande strategiska miljöfrågor: Luftkvalitetsstudier för både kvävedioxid och partiklar (PM10) behöver göras och åtgärdsförslag tas fram där det finns risk att miljö kvalitetsnormerna för luft inte kan klaras. Riskbilden behöver tydliggöras för bebyggelsen avseende farliga transporter och behovet av skyddsavstånd och eventuella riskreducerande åtgärder utredas. Det behöver framgå på vilket sätt miljö kvalitetsnormerna för vatten följs.

#### Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

*Länsstyrelsen* anser det positivt att bevara och integrera alla de byggnader som klassificerats enligt de två högsta nivåerna och även hus från den lägsta klassningsnivån. Befintliga byggnader får genom förtätningen och den förändrade bebyggelseskalan en svagare roll i stadsbilden. Områdets flacka karaktär kommer förändras markant. *Skönhetsrådet* ställer sig positivt till att så pass många befintliga byggnader sparas, och då inte bara de med högst kulturhistorisk värde, medan *kulturnämndens kulturmiljöutskott* med stöd av *stadsmuseet* anser att en alltför stor andel av den befintliga bebyggelsen rivs liksom *Samfundet S:t Erik* som menar att med de föreslagna förändringarna kommer områdets kulturhistoriska värden helt klart att minska.

Programmets förslag att bevara hela eller delar av byggnader har ifrågasatts i följande fall:

- Hus 27 (Hjälpslaktaren 4): Fastighetsägaren vill riva all bebyggelse inom fastigheten och istället uppföra ett bostadskvarter med lokaler mot Slakthusgatan.
- Hus 30 (Charkuteristen 6 och 8): Tomträttshavaren vill riva all bebyggelse inom fastigheten, både grönklassad och gulklassad och istället uppföra ett högre kontorshus.
- Hus 31 och 32: Fastighetsägaren rekommenderar att husen rivs för att ge plats för fler bostäder.
- Hus 43 (Kylfacket 3): Fastighetsägarna vill riva byggnaden och istället uppföra ett bostadskvarter med lokaler mot Hallvägen.

### Den täta staden

*Stockholm Business Region AB* menar att möjligheterna för fler kontorsfastigheter i området bör utredas. Flera fastighetsägare inom området och intresserade fastighetsaktörer har framfört att ett ökat antal arbetsplatser behövs i området för att stärka Söderort, minska arbetsresorna och skapa ett bättre underlag för handel.

*Länsstyrelsen* ser ett behov av synliggöra de konflikter som kan uppstå i en tät stadsmiljö mellan önskan om en hög exploatering och barns behov. De ser också att den nya bebyggelsens påverkan på riksintresseområdena Gamla Enskede och Skogskyrkogården behöver studeras och bedömas utifrån illustrationsvyer från relevanta siktpunkter. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att Slakthusområdet bör pröva en högre exploatering medan *Skönhetsrådet* anser att höjderna bör hållas tillbaka. Ett stort antal närboende menar att husen mot Enskede gård i väster kommer att framstå som en mur mot omgivningen.

*Länsstyrelsen* lyfter också fram att exploateringen innebär att mängden grönyta per boende blir låg. *Skönhetsrådet* framför att programmet inte tillför tillräckliga ytor för rekreation.

*Länsstyrelsen* framhåller därtill vikten av att belysa olika typer av störningar som evenemang vid arenorna kan innebära.

*Storstockholms Brandförsvär* lyfter frågan om höga personflöden vid evenemang, framkomlighet för utryckningsfordon och risken för olyckor.

### Trafik

*Trafiknämnden* framför att utformningen av Enskedevägen är viktig för att inte påverka det övergripande regionala trafiksystemet.

En enskild har föreslagit att göra om Enskedevägen till en stadsgata. *SLL/Trafikförvaltningen* föreslår att busslinjer läggs om via Palmfeltsvägen–Drivhusvägen–Diagonalen–Hallvägen. Diagonalen och Drivhusvägen behöver då öppnas upp för busstrafik.

*Fastighetskontoret* menar att det är viktigt med god tillgänglighet och parkering. Det bör finnas kantstensparkering.

*Rådet för funktionshindersfrågor* anser att parkeringsplatser borde införas för att minska avstånden till entréerna. Angöring och parkering ska kunna ske inom tio meter från entréer. En näringsidkare menar att antalet parkeringsplatser för kunder runt deras verksamhet måste behållas till läge och antal.

*Trafikverket* påpekar att Nynäsvägen och Södra länken, riksintresse för kommunikationer, ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra utnyttjandet av dessa. Undvik markanvändning som alstrar mycket fordonstrafik såsom viss handel. Trafikanalysen behöver utvecklas och utgå från en tydligare redovisning av de stora exploateringsplanerna i Söderort. Palmfeltsvägens funktion som omledningsväg får inte begränsas i form av begränsad framkomlighet.

## Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

### Strategiska miljöfrågor

Programhandlingen redogör översiktligt för förutsättningar och konsekvenser när det gäller luftkvalitet och dagvatten, men stadsbyggnadskontoret konstaterar att beskrivningarna inte är tillräckliga. Beskrivningarna kompletteras inför godkännande av programmet. Det är allvarligt om miljökvalitetsnormerna för luft överskrids, såväl på Slakthusgatan inom området, som inom pendlingscykelstråket längs Nynäsvägen. Kontoret delar också bedömningen att riskfrågorna är av avgörande betydelse för genomförandet av områdets sydöstra del.

### Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Stadsdelens kulturmiljö är en av de främsta värdeskapande resurserna som platsen erbjuder. Slakthusområdet har vuxit fram successivt under ett drygt sekel och har bebyggelse från snart sagt varje decennium. En mycket stor del av bebyggelsen är gulklassad, vilket gör att en betydande del av de samlade kulturvärdena utgörs av den kategorin byggnader. Mycket av stadsdelens historia kan avläsas i den vardagliga arkitektur som representeras av det gulklassade beståndet. Baserat på platsbesök och bedömning av alternativ möjlig markanvändning jämfört med utvecklingspotentialen i ett bevarande, har ytterligare två gulklassade byggnader samt en del av en gulklassad byggnad efter samrådet bedömts kunna rivas. Konsekvenserna för rivning av samtliga bedöms dock som alltför stora då programförslaget redan innebär omfattande rivning (ca 40 byggnader), ytterligare rivning ger förhållandevis få bostäder och kulturmiljön är det som gör Slakthusområdet unikt och attraktivt.



*Illustration över hus 31, som kan utvecklas med nya verksamheter i bottenvåningen mot den triangulära parken vid Diagonalen. Hus 31 utgör det enda historiska spåret vid Diagonalen och berättar bl a om områdets historiska avslut mot söder.*

De gulklassade byggnader som föreslås bevaras utgör särpräglade representanter för den vardagliga arkitektur som är en stor del av upplevelsen och identiteten i Slakthusområdet och som bär på väsentliga delar av berättelsen om områdets framväxt.

En kritisk massa av denna bebyggelse behöver bevaras för att inte förlora dessa värden. Stadsbyggnadskontorets slutsats är att hus 16, delar av hus 27, de blå- och grönklassade delarna av hus 30, hus 31, delar av hus 32 samt hus 43 behöver bevaras då de bidrar med särskilda kvaliteter i stadsrummet på sina respektive platser. Även övriga grön- och blåklassade byggnader hör till denna kategori, men bevarandefrågan har inte berörts i samrådssynpunkter.



*Illustration över hur hus 27 (Hjälpslaktaren 4) genom ett delvis bevarande kan ta tillvara kulturvärden och på samma gång möjliggöra ny bebyggelse.*

### Den täta staden

Strukturplanen redovisar ca 150 000 kvm kontor i befintlig bebyggelse och i nya kontorskvarter, motsvarande 10 000–12 000 arbetsplatser. Då stadsdelen bedöms få ca 9 000–10 000 boende, blir dag- och nattbefolkningen ungefär lika stora, vilket är positivt för handel och möjliggör ett dubbelutnyttjande av viss infrastruktur, exempelvis parkeringar. Kontoret menar att andelen kontor inte behöver ökas på bekostnad av antalet bostäder. Den omfattande kritiken mot byggnadshöjder är baserad på den fysiska modell som tagits fram till utställningen under samrådet. Då modellen bara visar ett möjligt sätt att genomföra strukturplanen och inte utgör ett exakt bebyggelseförslag, menar kontoret att programmet inte behöver ändras. Inkomna synpunkter tas med till detaljplanefasen.

När det gäller påverkan på riksintressena för kulturmiljövården Gamla Enskede och Skogskyrkogården, konstaterar stadsbyggnadskontoret att länsstyrelsen inte flaggat för att programmets inriktning innebär en risk för påtaglig skada, men delar uppfattningen att påverkan bör studeras i detaljplaneskedet genom omsorgsfulla siktanalyser.

Fördjupade studier visar att ca 70 avdelningar förskola med 10 kvm förskolegård per barn kan rymmas inom strukturplanen. Detta innebär att upp till hälften av alla bostadskvarter innehåller förskola. Inom kvarter med förskola behöver huvuddelen av gårdsytan ianspråkta för att uppnå 10 kvm gård per barn. Detta pekar mot ett stort behov av att använda takterrasser på bostadshusen som gemensamma bostadsgårdar.

Förskolegårdarnas antagna storlek innebär att de blir större än s k utsläppsgårdar och möjliggör utevistelse och lek i direkt anslutning till förskolebyggnaden. Men en mindre yta blir det ännu viktigare att gestalta förskolegårdarna med omsorg och hög kvalitet med hänsyn till slitage och grönytefaktor.

Samrådsförslaget redovisade ett stort spann för antalet bostäder, 3000–4000. Baserat på studier av kvarter, förskolegårdar och ljusförhållanden bedöms ca 350 000 kvm BTA i kvarter omfattande bostäder, handel och förskolor kunna rymmas inom området. Baserat på ett antagande om 5 % studentbostäder och stadens schablon om 100 kvm BTA per lägenhet, motsvaras det av 3900 lägenheter. Erfarenheten är att den genomsnittliga lägenhetsstorleken ger en lägre snittyta per lägenhet. Därför bedöms antalet lägenheter i praktiken kunna bli högre.

En konsekvens av exploateringsgraden är att grönytetillgången per person blir låg, 5–10 kvm/boende i den västra delen och under 5 kvm/boende i den andra halvan. Räknat per person (alltså inkl arbetande) sjunker siffran under 3 kvm för större delen av stadsdelen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att andelen grönyta per person är acceptabel även om analysen för Slakthusområdet visar resultat långt under 10 kvm per person. Delar av innerstaden har en lika låg andel grönyta per person, men upplevs ändå ha god tillgång. Där spelar utformningen och tillgängligheten en stor roll.

Andelen grönyta per person är låg, men alla som kommer att bo eller arbeta i det framtida Slakthusområdet kommer inom 200 meter kunna nå en grön oas, lekplats eller grön promenad. Det finns också större parker i närområdet. En konsekvens av en låg andel grönyta är att material av hög kvalitet och med högre tålighet krävs. Det innebär också mer intensiv skötsel för att klara slitaget. I det

fortsatta arbetet blir en god planering av ytorna viktig för att undvika konflikter mellan olika användning. Där blir fickparkerna ett viktigt element för att erbjuda lugnare platser som komplement till de mer intensiva centrala offentliga rummen.

Stadsbyggnadskontorets samlade bedömning är att programmets avvägning mellan att möjliggöra en stor volym nya bostäder och arbetsplatser och tillgången på grönyta är rimlig i det centrala läget med mycket god kollektivtrafik. Kontoret menar dock att några justeringar behöver ske: Centrala parken utökas något norrut för att säkerställa kvaliteten i detta viktiga gröna stadsrum och kompensera för den yta som en alternativt två föreslagna entréer till tunnelbanan ianspråktar av parken. Det bör också prövas om Södra parken kan utökas något söderut, för att öka parkkvaliteten i områdets södra del som föreslås bebyggas tätt. Kontoret tar också till sig idén från en närboende att bredda Naturparkens norra del lite för att återge hus 52 något av sitt ursprungliga parksammanhang.

#### Evenemangsområdets funktion och påverkan

Verksamheten på Globenområdets stora arenor har tidvis en stor omgivningspåverkan. Stadsbyggnadskontoret menar att den stora förändring av stadsmiljön runt Tele2 Arena som föreslås i programmet är mycket positiv. Riskerna med stora flöden av människor i samband med evenemang har utretts inom ramen för detaljplanen för Tele2 Arena och bedömdes i det skedet möjliga att hantera. Kontoret anser att denna fråga inte behöver utredas särskilt inom ramen för programmet, eftersom strukturplaneförslaget innebär avsevärt större allmänna ytor runt arenan samt en ny tunnelbanestation och möjliggör betydligt fler sätt att röra sig i rutnätsstrukturen än idag.

De trafikanalyser som tagits fram som underlag till programmet omfattar inte evenemang. Anledningen till detta är att de stora evenemangen varierar mycket, både avseende tid på dygnet, fördelningen mellan trafikslag samt förarnas kunskap om Globenområdet. Det är därför svårt att göra en analys som förutspår och beskriver påverkan vid alla förekommande situationer. Polisen och arrangörerna arbetar kontinuerligt med att testa och utvärdera olika typer av trafikdirigering. Staden deltar också i projektet *Trafikhantering vid evenemang* som är ett samarbete mellan Trafikverket, staden och Trafik Stockholm. Kontoret menar att det är på detta sätt som trafikfrågorna kring arenorna bör hanteras.

#### Trafik

Stadsbyggnadskontoret anser att förslaget att utveckla Enskedevägen till en stadsgata med bebyggelse på båda sidor på ett bra sätt skulle bidra till att koppla samman staden. Enligt en tidig

bedömning skulle det kunna möjliggöra 300–400 bostäder. Enskedevägen är idag en huvudgata med en viktig funktion att trafikförsörja flera stadsdelar. Med en utformning med flera körfält och bullerplank utgör den en barriär mellan stadsdelarna norr och söder om vägen och har därtill negativ påverkan på den upplevda tryggheten för gående och cyklister. En förutsättning för en omvandling till stadsgata är att Enskedevägens körbanor minskas. Effekten på trafiksystemet lokalt, men också på det statliga vägnätet behöver därför utredas, liksom eventuell påverkan på riksintresset för kulturmiljövården Gamla Enskede. Vid sidan av bedömningen av genomförbarheten behöver eventuella justeringar av strukturen eller höjdsättningen inom Slakthusområdet studeras.

Kontoret avfärdar helt trafikförvaltningens nya förslag att trafikera Drivhusvägen med reguljär buss, då denna är smal och varierar mellan 12 m och 15 m. Huvudinriktningen för det fortsatta samarbetet mellan landstinget och staden gällande bussnätet bör vara att det inom programområdet är Palmfeltsvägen, Hallvägen och Enskedevägen som trafikeras med reguljära bussar.

Planeringen för bilparkering i Slakthusområdet är en viktig faktor i arbetet med att genomföra det särskilda uppdrag om hållbar mobilitet, som är formulerat i stadens budget. Programmet berör frågeställningen ganska översiktligt och mycket utrednings- och planeringsarbete återstår.

Parkering för funktionshindrade behöver anordnas i gatumiljön, även inom de gatutyper där fordonstrafik inte är prioriterad. Kontoret konstaterar att det finns en målkonflikt mellan stadens ambition att möjliggöra angöring med bil inom 10 m från varje entréport och ambitionen att minska ytorna för bilar inom området. Ett exempel är Slakthusgränds förlängning, som avses utföras utan möjlighet att köra bil. Då kvarteret är smalt, kommer entréportar mot denna gata alltid att kunna nås inom 25 m från tvärgatorna, men kontoret kommer i detaljplaneskedet att verka för att stadens ambition 10 m kan genomföras i så stor utsträckning som möjligt.

Parkeringarna vid många befintliga verksamheter ligger delvis på allmänna gator och delvis på kvartersmark. En grundprincip är att parkering ska lösa inom den egna fastigheten. Parkeringarna på allmän plats på Hallvägen, kommer att försvinna. Kontoret menar att det är rätt prioritering i enlighet med stadens Framkomlighetsstrategi och med uppdraget om hållbar mobilitet från stadens budget. Ett fåtal gator inom programområdet föreslås medge kantstensparkering (Livdjursgatan, Arenavägen och ”Östra Trädskolegatan”) och skyltas med korttidsparkering som ett stöd för handeln och för att underlätta kortare ärenden. I kontorets samlade

vägning av olika intressen, framstår det som orimligt att prioritera omfattande ytparkering för bilar inom allmän plats, när grönyteandelen är relativt låg och ytorna för förskolor begränsas.

Ett centralt ledmotiv för bostadsförsörjningen och för att utveckla Stockholm i riktning mot en mindre klimatpåverkan uttrycks i översiktsplanens strategi *Fortsätt att stärka centrala Stockholm* vilken innebär att en stor del av framtida stadsutveckling och stadstillväxt kommer att ske centralt i regionkärnan.

Stadsbyggnadskontoret ser att det är ofrånkomligt att stadens planerade bostadstillväxt om 140 000 nya bostäder kommer att ha en negativ påverkan på framkomligheten. Detsamma gäller strategin *Koppla samman stadens delar*, där konsekvensen av att smalna av lokala huvudgator och omvandla dem till urbana stråk kan bli att biltrafik omfördelas till de delar av huvudvägnätet som har högst kapacitet och som utgör riksintresse. Staden kommer att fortsätta att utreda på vilket sätt handel är möjlig att etablera inom ramen för programmet för Slakthusområdet. I första hand bör sådan användning utformas och placeras så att kollektivtrafik blir kundernas naturliga val istället för bilen. På samma gång har Slakthusområdet en god tillgänglighet också till det regionala vägnätet genom sin placering intill Nynäsvägen, varför statens del av vägnätet kan komma att påverkas.

Palmfeltsvägen är en del av Södra länkens omledningsvägnät. Omvandlingen av Palmfeltsvägen och Arenavägen till stadsgator är central i ambitionen i Vision Söderstaden 2030 att skapa en tät, sammankopplad och livaktig stadsmiljö. Med bredare gångbanor och cykelbanor, liksom fler möjligheter att korsa gatan som fotgängare, är det sannolikt att framkomligheten i omledningsvägnätet kommer att påverkas.

En viktig del i ett kontinuerligt arbete med att förstå systemeffekterna av Stockholms tillväxt är den pågående dialogen mellan staden och Trafikverket. Stadsbyggnadskontoret instämmer i att det är viktigt att utreda och ta hänsyn till de samlade systemeffekter som uppkommer, men ser att Slakthusområdet inte bör utredas isolerat utan behöver ses i ljuset av andra stora planerade exploateringar. I Stockholmsöverenskommelsen ingår ca 40 000 bostäder i Söderort som en förutsättning för en utveckling av kapaciteten i tunnelbanesystemet. Staden håller på med att analysera hur detta och andra förutsättningar påverkar trafiksystemet som helhet.

Föreslagna förändringar inför godkännande av programmet  
Kontoret föreslår att programförslaget inför godkännande ändras på följande punkter:

- Beskrivningen av flera miljöfrågor som luftkvalitet och miljökvalitetsnormer för vatten förtydligas.
- Programmet beskrivs utifrån målsättningen att möjliggöra ca 350 000 kvm BTA i bostadskvarter, eller 3 900–4 200 bostäder.
- Hus 17 föreslås rivas.
- Den gulklassade delen av hus 30 (Charkuteristen 8) föreslås rivas.
- Den södra delen av hus 32 föreslås rivas.
- Centrala parken utökas.
- En mindre utvidgning av Södra parken prövas.
- Naturparken breddas något i den norra delen vid hus 52.

Frågor som behöver utredas vidare i det fortsatta planeringsarbetet  
Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Antikvariska konsekvensanalyser för förändringar av kulturmiljön inom området och för att belysa ny bebyggelses påverkan på riksintressena Gamla Enskede och Skogskyrkogården tas fram i samband med detaljplane-läggning av den södra delen av området.
- Luftkvalitetsstudier för både kvävedioxid och partiklar.
- Utredning av risker i samband med farligt godstransporter, skyddsavstånd och riskreducerande åtgärder.
- Belysning av på vilket sätt handel, restauranger och andra verksamheter kan etableras inom ramen för programmet
- Parkeringsstrategier och placering av parkeringsgarage
- En omvandling av Enskedevägen mellan Palmfeltsvägen och Nynäsvägen till stadsgata med bostadsbebyggelse på båda sidor utreds i senare skede i samverkan med exploateringskontoret och trafikkontoret. Påverkan på trafiksystemet, lokalt och regionalt, liksom påverkan på riksintresset Gamla Enskede behöver belysas.
- Påverkan på det statliga vägnätet mot bakgrund av den samlade stadstillväxten belyses i dialog med bland andra Trafikverket.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av programsamrådet och uppdrar åt stadsbyggnadskontoret att revidera förslag till program inför godkännande i enlighet med kontorets utlåtande.

SLUT