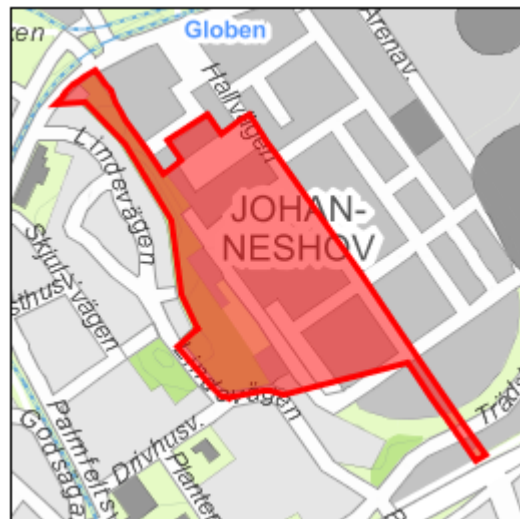


Handläggare  
Katarina Sahlin  
Magnus StåhlStockholms stadsbyggnadskontor  
Registraturen

## Remissvar på förslag till detaljplan för kylfacket 1 m.fl. Etapp 1 Slakthusområdet. S-Dp 2017-02397-54

### 1 Detaljplaneförslaget

Detaljplaneförslaget omfattar 900 bostäder, en idrottshall, en grundskola (f-9) och tre förskolor samt lokaler för kontor, service och handel och centrumändamål. Inom etapp 1 föreslås också två parker samt några fickparker. Gatustrukturen utgår, enligt planbeskrivningen, från befintligt gatunät med några avgörande kompletteringar.



### 2 Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret ser positivt på att bostäder byggs i kollektivtrafiknära lägen som uppmuntrar till hållbart resande samtidigt som den upplevda tryggheten hos människorna som rör sig i området förhoppningsvis höjs av den planerade funktionsblandningen. Slakthusområdet i sin nya skepnad är ett välkommet nytillskott i Stockholm och trafikkontoret ställer sig

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 293  
Växel 08-508 27 200  
magnus.stahl@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

bakom större delen av planförslaget. Nedan följer dock kontorets reservationer och medskick.

## 2.1 Trafikkontorets reservationer gällande delar av planförslaget

- Trafikkontoret anser att det är viktigt att plankartan inte är mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till planens syfte. Trafikregleringsfrågan faller under trafikkontorets ansvarsområde i egenskap av väghållare och är inte en planfråga. Trafikkontoret begär att enbart planbestämmelsen GATA används i plankartan för de ytor på allmän plats som ska angöras eller trafikeras av allmän fordonstrafik. Detta för att öka flexibiliteten för framtiden. Utformningen kan, där så är lämpligt, ändå följa de gestaltungs-principer som föreslås i detaljplan.
- Oavsett vad planförslaget, enligt föregående punkt, reglerar i detaljplanen avseende det offentliga rummets funktioner så har trafikkontoret synpunkter på både trafikfunktion, utformning och de gestaltungsprinciper som föreslås. Om kontorets föregående synpunkt beaktas dvs att planen inte reglerar dessa i planbestämmelsen, krävs ändå ett omtag av systemhandlingsgranskning och efterföljande revideringsarbete för projektet. Se synpunkterna mer i detalj nedan under avsnitt 2.3.
- Trafikkontoret anser att en flexibel markanvändning såsom centrumändamål i kombination med kontor- och skoländamål skapar utmaningar. Det avser fastigheter som betecknas Q1 i plankartan. Vilken typ av verksamhet som planen medger har påverkan på lämplig gatusektion ur både trafiksäkerhetssynpunkt och sett till leveransfunktion, dimensionerande fordons svängradier, trafikflödeskapacitet och underbyggnad/teknisk livslängd samt möjlig trafikreglering av gatan. Kontorets förslag är att gatumarken kring aktuella kvarter utökas/breddas för att medge en flexibilitet även för gatornas utformning oavsett verksamhet.
- Parkmarkens utbredning i norr mot Palmfeltsvägen behöver minskas något till förmån för mer gatumark. I dagsläget vet kontoret för lite om hur stor yta som krävs för gång- och cykelanslutningar och korsningsåtgärder. När området är reglerat som gata kan det fortfarande innehålla grönyta men skötselansvaret och rådigheten över ytan faller naturligt på trafikkontoret. Samma sak gäller för Diagonalen – de

föreslagna remsorna med parkmark i gatusektionen begränsar kontorets reinvesterings-, drift- och underhållsansvar och belastar istället stadsdelen. Kontoret begär därför en ändrad reglering i plankartan.

## 2.2 Detaljplanens beredning

Det är en unik och speciell gatuutformning föreslagen i hela Slakthusområdet. Systemhandlingen för planområdets gator, torg och parker har, enligt stadens rutiner i Ledstången, varit på remiss hos trafikkontoret. Det är en balansgång att detaljplanera allmänna anläggningar tillräckligt mycket innan alla gränser för olika markanvändningar är klart definierade och kan fastställas. Av dessa skäl ser trafikkontoret att ytterligare granskningar och justeringar kommer att behöva göras i det fortsatta arbetet. Det medför att projektet inte bör gå vidare med befintliga systemhandlingar utan revideringar. Trafikkontoret har flera tankar och idéer kring de lösningar som föreslås i detaljplanen och vill vara med och bidra till en hållbar ny stadsdel.

## 2.3 Trafikkontorets detaljerade synpunkter och medskick till fortsatt arbete

### **Tillgänglighet**

Kontoret ställer sig bakom visionen och den höga ambition som finns i projektet. Kontoret vill vara med och bidra till att området blir tillräckligt funktionellt och tillgängligt. Området kommer omfatta många gator och platser som ska vara tillgängliga för allmän trafik och för allmänheten. Många viktiga funktioner ska inrymmas och god gestaltning ska genomsyra den nya stadsdelen. För att uppnå detta anser kontoret att vissa revideringar behöver göras. Det finns exempel där trafikkontoret har fått göra omfattande ombyggnationer av ytskikt där gestaltungsprinciper inte har tagit tillräcklig hänsyn till allmänhetens nytta och behov av god tillgänglighet.

Kontoret har lyft fram ett antal synpunkter underhand i projektet kring utformningen av ledstråk och deras placering för god och trafiksäker orienterbarhet, deras bredd, val av mer halkfri material, synbarhetstest av kontrastmarkeringar samt nivå- och materialskillnader.

Nedan följer några konkreta exempel på sådana synpunkter som inte har omarbetats till detaljplaneförslaget:

- Frisen av smågatsten på kvartersmark och allmän plats bör upphöra helt i en passage mot alla entréer för en slätare och mer tillgänglig beläggning.
- Stålkanten som är placerad mitt i frisen av smågatsten, som avser skilja gatumark från kvartersmark utgör en snubbelrisk då den är låg och ligger mitt i ett sammanhängande material. Ett avvikande material för kvartersmarken jämfört mot den allmänna platsen är att föredra.
- För synbarheten är det viktigt att ha olikfärgade material på ytor avsedda för olika funktioner. På samma sätt är det direkt olämpligt med olikfärgade material i en yta som inte har en viktig funktion, t.ex. att frisen sticker ut i synlighet i jämförelse med gångbana och körbana.
- Den föreslagna öppna dagvattenrännan i stål är olämplig då den dels blir hal och dels både utgör en snubbelrisk och en risk att fastna med t.ex. rullstolshjul.
- En täckt dagvattenränna kan dock också vara otillgänglig om löv, skräp och grus täpper igen den vilket kan orsaka små lokala översvämningar med utökad risk för halka vid kallt väder och isbildning.

Kontoret rekommenderar att dagvattenavrinning sker till trädgröpar och planteringsbäddar med skelettjord för lokalt omhändertagande av dagvatten.

### **Stadsmiljö och gestaltning**

Även utifrån ett drift-, underhålls- och reinvesteringsperspektiv är de föreslagna materialen och utformningarna komplicerade.

Kontorets beräkningar för Slakthusområdet visar att den bedömda driftskostnaden per kvm är nära fem gånger dyrare än i stadsdelen Östermalm.

Kontoret har begränsad erfarenhet av betonghällar i den storleken som föreslås, de har troligen god robusthet och är bra ur ett livslängdsperspektiv. Deras storlek kräver dock att särskild omsorg ges vid anläggandet särskilt vid olika materialmöten. En annan förutsättning är att det inte ligger ledningspaket eller annan teknik under som med viss frekvens behöver nås. Då ökar risken för sättningar och trasiga plattor.

Nedan följer en del andra synpunkter:

- Betonghällarnas bredder föreslås anpassas till gatans bredd. Det är en god tanke ur gestaltningsperspektiv men medföljande kostnader och administration för lagerhållning av olika storlekar är orimligt sett ur ett längre tidsperspektiv.

Här har kontoret flertalet exempel på miljöer där kontoret inte klarar av att uppfylla gestaltningsvisioner över tid.

- En täckt dagvattenränna kräver hög frekvens av drift då löv, skräp och grus lätt täpper igen gallret och snabbt fyller den grunda rännan. Det kan i sin tur orsaka små lokala översvämningar med utökad risk för halka vid kallt väder och isbildning.
- I gestaltningen av torget vid Kylhusgatan visas ett annat markmaterial för ytan med uteservering. Det avvikande markmaterialet markerar då uteserveringens utbredning vilket kan medföra att ytan tolkas privat istället för allmän plats.
- I planbeskrivningen står att det finns fysiska spår kvar efter den tidigare järnvägen som ledningsstolpar av järn och rester av perrong. Beskriv gärna om och hur detta ska bevaras och användas i gestaltningen.

### **Gator och trafik**

Trafikkontoret tycker att det är positivt att projektet vill ha låga hastigheter för god trafiksäkerhet. Kontoret har dock svårt att bedöma trafiksäkerheten och lämpliga gatusektioner då planförslaget saknar en redovisning av uppskattade och beräknade fordonsflöden för olika gator. Planförslagets koncept med lokalgator av karaktären lågfartsgator är något som kontoret kan tänka sig att pröva men på färre platser än i planförslaget. De föreslagna gatutypernas trafikfunktion och utformning behöver också studeras vidare sett till trafiksäkerhet, tillgänglighet, drift- och underhållsaspekter.

I dag är Slakthusområdet till stora delar avstängt under kvällstid, vilket förenklar polisens möjligheter att stänga av området för biltrafik i samband med större evenemang. Slakthusområdet med sitt nya innehåll öppnar upp för alternativa färdvägar som kan behöva klara större trafikmängder. Avstängningarna kan även komma att begränsa boendes/verksamhetens tillgänglighet till området. Det innebär att kontoret anser att planförslaget behöver medge att fler gator kan fungera som möjliga uppsamlingsgator mellan huvudgatorna i det primära vägnätet.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 293  
Växel 08-508 27 200  
magnus.stahl@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

Hallvägen föreslås kunna trafikeras med buss i sin egenskap som lokal huvudgata. Motsvarigheten till Hallvägens gatubredd i Gata Stockholm är huvudgata med enbart enkelriktad trafik.

Trafikkontoret anser därmed att den föreslagna sektionen är för smal för att inrymma samtliga funktioner som en lokal huvudgata behöver innehålla, bland annat sett till framkomligheten genom

området. Sett till Gata Stockholm så rekommenderar trafikkontoret för huvudgator en generell gatusektion med en bredd om minst 20-23 m. Denna bredd kan frångås i kortare sekvenser då k-märkta fastigheter utgör en reell begränsning av tillgängligt utrymme. Det innebär att gränsen mellan gatumark och kvartersmark i detaljplanen behöver justeras för att uppnå en högre standard genom bredare gatusektion.

Utifrån de trafiksiffror som kontoret tagit del av underhand, från Swecos trafikutredning (november 2015) anser kontoret att signalreglering bör utredas för Hallvägens korsningar mot Palmfeltsvägen och Arenavägen, möjligen även för korsningen Charkmästargatan/Hallvägen.

### **Gång - cykeltrafik**

Ambitionen om att fordon ska röra sig på gåendes villkor är positiv. Det är dock inte alltid den mest trafiksäkra, trygga och tydliga utformningen. De platser i det offentliga rummet där ingen biltrafik ska förekomma bör tydligt urskiljas från de ytor där bilar kan/får förekomma. Spontan lek och vistelse kan höra hemma i det offentliga rummet men det står i viss motsats till en tydligt läsbar, trygg och säker gatumiljö. Det är därför önskvärt att en större urskiljning görs mellan olika typer av ytor, deras innehåll och lämpliga funktioner.

Förutsättningarna för cykling i området beskrivs som goda, men i handlingarna tillhörande planförslaget saknar kontoret tydligare redovisning av systemet i kartor och typsektioner med angivna mått. Kontoret saknar också en redovisning av hur Slakthusområdets cykelinfrastruktur kopplar till omkringliggande nät.

Kontoret önskar att parkvägen mellan Palmfeltsvägen och Slakthusgränds förlängning utformas för att innehålla både gång- och cykeltrafik. Det blir då ett helt bilfritt alternativ, både för rekreation och för transport till skola, idrott och service.

### **Park och naturmark**

I planprogrammet framgår att slakthusområdet idag har ett lågt naturvärde och dessutom utgör en barriär för många arter. Nu när det kommer att anläggas mycket grönska är det ett bra tillfälle att inte bara höja naturvärdena utan även binda ihop de biologiska sambanden i en större skala. Projektet bör, i samarbete med Miljöförvaltningen, se över vilka ekologiska spridningssamband som finns runt omkring Slakthusområdet och hur dessa kan stärkas i

och med val av växter. Gärna i samarbete med Miljöförvaltningen som arbetar med att ta fram Strategi för biologisk mångfald.

Kontoret bedömer att fickparken i kvarter Q är en plats som inbjuder till längre vistelser och önskar att projektet utrustar och utformar den typen av platser utifrån det perspektivet. Utformning och utrustning skulle kunna samspela bättre.

Planförslaget innehåller planteringar på kvartersmark längs flera fasader. Eftersom det i många fall är smala ytor som planteringarna kommer anläggas på, kommer det krävas avancerade växtbäddsuppbyggnader samt att vattentillförsel säkerhetsställs. Risken med den typen av planläggning är att det som visuellt uppfattas ingå i gatumiljön kan se skräpigt och tråkigt ut om inte fastighetsägarna anlägger och sköter om växtbäddar och växter på rätt sätt. Färre, samlade och större grönytor i eller i anslutning till gaturummet på allmän plats är därför att föredra.

Enligt planbeskrivningen så har Slakthusområdet en särskild potential för kulturverksamheter. Detta stämmer överens med den framtagna gestaltningen, men borde kunna utvecklas ytterligare, t.ex. genom att den stora gräsytan i Fällan kan användas för parkteatern, skoluppträdanden och liknande med mindre justeringar.

Lekytorna i naturparken kan gärna vara lite mer sammanhängande, så att en ansvarig vuxen kan ha uppsikt över flera barn som leker med olika lekredskap.

### **Avfallshantering ur trafiksynpunkt**

I planbeskrivningen står det att planerad bebyggelse i Slakthusområdet ansluts till sopsugssystem, vars sopsugscentral ingår i detaljplan för Konstgjutaren (Årstastråket). Kontoret anser att det innebär ett alltför stort beroende mellan olika deletapper i stadens utbyggnad. Slakthusområdet bör under utbyggnadstiden (uppemot 10 år) klara sin egen avfallshantering genom tillfällig mobil sopsug, kopplat till det fasta sopsugssystemet. Samnyttjandet av större system mellan olika detaljplaneområden ställer höga krav på att erforderliga avtal tecknas i god tid mellan staden och byggaktören för att säkerställa den aktuella lösningen.

I planbeskrivningen står att endast tre fraktioner sorteras i sopsugen och att andra fraktioner ska hämtas i miljörum på kvartersmark. Staden önskar att sådan insamling sker på ett fåtal samordnade platser där trafikföringen fungerar väl. Planförslaget behöver redovisa var det planeras ske.

**Parkering och mobilitet**

Detaljplanens mobilitets- och parkeringsstrategi är välformulerad och tydlig men skulle kunna vässas ytterligare avseende ambitionsnivå, sett till det mycket attraktiva planläget.

Trafikkontoret ställer sig bakom de bedömningar och uppskattningar som gjorts för olika parkeringstal men ser framför sig att ett lägre parkeringstal, om nödvändiga mobilitetstjänster görs, kan bli aktuellt särskilt för kvarter närmast kollektivtrafikens hållplatser. Det är viktigt att även beakta parkeringsmöjligheterna för cyklar och barnvagnar vid förskolor.

Kontoret anser att parkering för rörelsehindrade kan klaras inom 10 m från entréer med en översyn av gatutyper och deras utformning. Det är av stor vikt att projektet tar ansvar för en god tillgänglighet i området.

Leveranser är en viktig fråga i en stadsdel med blandade funktioner och verksamheter. Kontoret önskar att detaljplanen tydligare redovisar var olika fastigheters leveranser planeras ske. Ett önskemål är också att projektet säkerställer att mobilitetshubben erbjuder samordnade leveranser och omlastning för distribution av varor inom Slakthusområdet med mindre och färre fordon.

Ulrika Persson  
Enhetschef