



Hanna Borg
Trafikplanering
08-508 263 36
hanna.borg@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2008-12-16

Stockholmsarenan i Globenområdet. Programsamråd

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och återopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen.
2. Trafik- och renhållningsnämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Staffan Forsell
Tf Avdelningschef

Mats Fager
Enhetschef

Sammanfattning

Stockholm har ambitionen att bli en stad i världsklass enligt stadens "Vision 2030". Ett av områdena som ska utvecklas är evenemang och i enlighet med detta föreslås en ny multifunktionsarena, Stockholmsarenan, söder om Globen. Stockholmsarenan är tänkt att rymma 30 000 – 45 000 åskådare, beroende på evenemang, och inom satsningen ingår även fler butiker, kontor och hotellrum. Arenavägen föreslås bli den samlade stadsgatan i det utvecklade evenemangsområdet. Kontoret lyfter i detta utlåtande fram vad som bör studeras närmare ur trafiksynpunkt.



Trafikkontoret bedömer att planerad utbyggnad av den stora arenan med tillhörande butiker, hotell och kontor kommer att ha en tydlig påverkan på gatutrafik- och parkeringssystemet. Det uppkommer redan idag olägenheter vid större evenemang i Globenområdet, Södra Länken stänger uppfarten mot Sofielundsmotet då köer bildas i tunneln vilket gör att trafiken får omvägar, orienteringsproblem och belastar det lokala vägnätet. Kontoret bedömer att kapacitetsanalyser är nödvändiga för att se var i vägnätet eventuella förstärkningar kan göras.

Vidare bör bussuppställningar, gångstråk till kollektiva färdmedel, parkeringsbehov, grönkompensation för Sandstuparken samt det regionala cykelstråket som idag går igenom planområdet studeras vidare i planarbetet.

Kontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och återopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen och att nämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Bakgrund

I Stockholms stads gemensamma vision för Stockholms utveckling, "Vision 2030", föreligger behov av utveckling inom en rad områden, bland annat vad gäller evenemang. Mot bakgrund av detta vill det av staden helägda Stockholm Globe Arena Fastigheter AB uppföra en ny multifunktionsarena, Stockholmsarenan, söder om Globen. Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 12 juni 2008 att påbörja planarbete för en ny multifunktionsarena i Globenområdet. Den 8 september 2008 tog Stockholms stads kommunfullmäktige ett inriktningsbeslut och ett genomförandebeslut bedöms kunna fattas under år 2009. Programområdet avslutas 19 december och till följd av detta önskas ärendet omedelbart justerat.

Programförslaget

Stockholmsarenan är tänkt att rymma drygt 30 000- 45 000 åskådare, beroende på evenemang, och är tänkt att byggas i flera plan med spelplanen över Arenavägens nivå, medan utrymmen för kommersiella verksamheter, foajéer samt eventuell parkering placeras under. Arenan föreslås få en symmetrisk form och ett skjutbart tak för att kunna inrymma evenemang året runt. Kring arenan föreslås nya offentliga platser för vistelse och aktiviteter samt kommunikations- och uppställningsytor.

Det finns ett antal motiv som ligger till grund för beslutet att bygga Stockholmsarenan i Globenområdet så som områdets centrala läge med goda

vägförbindelser och väl fungerande kollektivtrafik. Globenområdet är vidare ett redan etablerat evenemangscentrum med fler arenor, hotell, affärslokaler, restauranger och kontorsbyggnader. För att arenan ska inrymmas med minsta möjliga påverkan på omgivande verksamheter har staden bedömt platsen söder om Globen, mellan Nynäsvägen och Slakthusområdet, som lämplig.



Situationsplan (illustration: White)

Förslaget innebär en utökning av Globen Shopping med ca 30 000 m² inom Stockholmsarenan. De idag befintliga handelsytorna byggs även dem ut med 9 000 m² nya kommersiella ytor genom att Arenatorget glasas in och byggs ihop



med de ovannämnda 30 000 m². Befintliga kontorsbyggnader föreslås byggas på och Quality Hotel Globe föreslås byggas ut med cirka 200 rum.

Parkering

I programförslaget föreslås att ingen särskild arenaparkering behövs och det mot bakgrund av det goda kollektivtrafikläget samt en förutsättning att samnyttjande är möjlig med parkering för nya handelsytor. För handelsytorna föreslås 1 200 parkeringsplatser förlagda under arenan. För arenan behöver dock cirka 150 parkeringsplatser anordnas för bland annat media i enlighet med de krav UEFA och FIFA ställer på denna typ av arena.

Vidare föreslås så kallade "remoteparkeringar" vid särskilda evenemang. På lämpliga avstånd från Globenområdet öppnas parkeringsplatser och besökarna tar sig till och från arenan med skyttelbuss. Cykelparkering bör placeras i bättre lägen än motsvarande bilparkeringar för att stimulera cykel framför bil som färdmedel.

Uppställning av buss kommer att utredas under planarbetet.

Kollektivtrafik

Globenområdet är idag lättåtkomligt med kollektivtrafik i form av tunnelbana, tvärbana och bussar. Besökare förväntas i huvudsak välja kollektiva färdmedel till arenaområdet. Med nya gångförbindelse över Nynäsvägen kommer även tunnelbanestationerna Blåsut och Skärmarbrink få en ökad betydelse vid evenemang. Även Sandsborgs station nämns som en möjlig försörjningspunkt.

Ytterligare möjlig förstärkning av kollektiv tillgänglighet skulle erhållas med skyttelbussar från Årstaberg och Älvsjös pendeltågstationer.

Trafiknät

Stockholmsarenan och de nya kommersiella ytorna föreslås få sin tillfart via Arenavägen, företrädesvis söderifrån via Sofielundsmotet. Arenavägen förutsätts att kunna vara öppen för allmän trafik även under evenemang på arenan. Arenavägen ska i framtiden utvecklas till en kvalitativ och funktionell stadsgata för alla trafikslag som en samlande stråk i området.

Till följd av att arenans placering ännu inte är fastslagen varierar kraven på befintliga vägars utformning, på spåren längs Arenavägen och behovet av överdäckning av Nynäsvägen. De olika alternativen skapar dessutom olika förutsättningar för rörelser genom området. Gemensamt för de tre olika alternativen är att lokalnätet förväntas få en viss ökad trafikbelastning vid

evenemang och främst till följd av de nya handelsytorna. Kapacitetsbrist i övergripande regionala vägnätet under rusningstid medger ingen betydande trafikökning.

Tillgänglighet

Arenaområdet planeras för full tillgänglighet för funktionshindrade besökare.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret bedömer att planerad utbyggnad av den stora arenan med tillhörande butiker, hotell och kontor kommer att ha en tydlig påverkan på gatutrafik- och parkeringssystemet.

Kontoret tar därför upp några nyckelfrågor som bedöms angelägna att studera i det kommande planarbetet.

Färdmedelsfördelning

Syftet med att skapa en ny arena i Stockholm är att stärka stadens roll som evenemangs- och mötesplats och på så sätt göra staden attraktivare för såväl långväga som kortväga besökare. Det är därför viktigt att arenan får ett väl planerat trafik- och parkeringssystem som komplement till resmöjligheter med andra färdmedel.

Vid en undersökning av färdvanor vid fem evenemang i globen åren 2002-2003 (konsert, ishockey och Stockholm Horse Show) framkom följande färdmedelsfördelning bland besökarna:

Bilåkare (egen eller annans bil)	40-50%
Lokal kollektivtrafik	40-50%
Charterbuss, taxi	10%
Gående, cyklister	1-5%

Kontoret bedömer att det inte finns skäl att anta att besökare vid den nya arenan skulle ha väsentligt annan färdmedelsfördelning än de vid den befintliga Globenarenan. Kontoret bedömer det därför nödvändigt att planeringen för arenan och shoppinganläggningens trafik- och parkeringssystem beaktas i det fortsatta planarbetet.

Trafiknät

Trots viss fasförskjutning av evenemangstider från normal rusningstrafik ger dagens evenemang i Globenområdet upphov till mycket stora trafikintensiteter.



Detta leder till köbildning i Södra Länkens tunnlar och upp mot Sofielundsmotet. Trafik Stockholm får därför stänga av uppfarten mot Globenområdet och trafiken får till följd av detta omvägar, orienteringsproblem och belastar det lokala vägnätet.

Kontoret bedömer att det är nödvändigt att, i samarbete med Vägverket, studera tänkbara åtgärder som rimligen kan göras inom trafikplatsen vid Sofielundsmotet för att klara den ökade trafik som arenan ger upphov till. Bland annat bör en flytt av cirkulationsplatsen vid Enskedevägen/Arenavägen studeras. Idag ligger denna väldigt nära Sofielundsmotet vilket skapar stillastående köer vid rusnings- och evenemangstrafik. En placering längre väster ut på Enskedevägen, vid Kolonivägen, skulle kunna lätta på trycket i den idag belastade trafikplatsen. Ett alternativt förslag är att studera ett eget svängande körfält från Södra Länken upp till arenaområdet. En direktaccess till ett tilltänkt parkeringsgarage under arenan från Nynäsvägen bör undersökas, även detta för att minska belastningen i Sofielundsmotet.

Arenavägen beskrivs i programmet som en tilltänkt funktionell och kvalitativ stadsgata. Det är viktigt att gatan får tillräckligt utrymme för såväl fordonstrafik som de stora gångflödena som genereras då verksamheter och den nya arenan vänds utåt med entréer direkt mot gatan på den östra sidan. Vidare bör åtkomsten till parkering och angöring till verksamheter studeras för att få Arenavägen så funktionell och trivsamt som möjligt.

En kapacitetsanalys bör genomföras för huvudvägnätet och lokalvägnätet. I sammanhanget bör även beaktas den utveckling som diskuteras av området vid Gullmarsplan.

Parkering

Enligt tidigare omnämnd färdmedelsundersökning är cirka hälften av evenemangspublikens bilburen. Samåkning är vanlig men trots detta kommer mycket stora parkeringsmängder att alstras vid större evenemang. Vid t ex 40 000 besökare (med 2,5 personer/bil) bedöms parkeringsefterfrågan uppgå till 6 000-8 000 bilplatser. Att, som programmet anger, inte planera för någon arenaparkering utan att förlita sig på kringliggande parkeringar bedömer kontoret kommer att skapa stora störningar för boende och verksamma inom ett stort avstånd från arenan. Det finns idag en parkeringsföreskrift upprättad i Skärmarbrink och Johanneshov som innebär att cirka 700 av de 1 000 gatuparkeringsplatserna som finns är dedikerade till mantalsskrivna boende inom stadsdelarna.

Kollektivtrafik

Den höga ambitionen att huvuddelen av besökarna till arenaområdet ska färdas kollektivt kräver eventuellt åtgärder av kapaciteten i kollektivtrafiknätet. Vidare bör de fysiska förutsättningarna för exempelvis Blåsuts station utredas i samråd med SL då stationen idag har begränsade perronger och endast en uppgång. Det är viktigt att SL får en betydande del i det fortsatta arbetet gällande planering av kollektivtrafiken.

Bussuppställning

Evenemangsanläggningar ställer krav på stora utrymmen för bussuppställning där framförallt bussar för tv- och radioutsändningar och skyttelbussar bör placeras inom rimligt gångavstånd. Lägen för skyttelbussar så som på Enskedevägen och Arenavägen studeras. Turistbussar kan tänkas rymmas en bit ifrån men ändå ha ett tydligt, bekvämt och säkert gångstråk till arenaområdet. Det är viktigt att dimensionera och planera bussuppställningarna rätt på grund av att dagens bussuppställningar inom Arenaslingan försvinner vid utbyggnaden av den nya Stockholmsarenan. Det bör finnas uppställningar för minst 100 turistbussar. Lägen för dessa studeras i det fortsatta planarbetet.

Gång- och cykeltrafik

I programhandlingen uppmärksammas de stora gångtrafikmängderna som alstras i samband med evenemang. Två nya gångbroar föreslås över Nynäsvägen för att nyttja Blåsut och Skärmarbrinks tunnelbanestationer som möjliga kollektivtrafikpunkter. Detta är bra då Nynäsvägen idag utgör en barriär mellan Skärmarbrink och Globenområdet. Kontoret anser dock att dessa tvärförbindelser även bör planeras för cykeltrafik och även om möjligt kopplas ihop med de regionala cykelstråken på ömse sidor av Nynäsvägen.

Det är viktigt att de planerade broarna över Nynäsvägen landar på ett bra sätt på den östra sidan med befintlig bebyggelse och att gångstråken till stationerna Blåsut och Skärmarbrink studeras för att det ska kännas enkelt och gent att välja kollektiva färdmedel till evenemang.

En omfattande utredning bör göras gällande konstruktion av broarna då det kan vara svårt att hitta lägen för stöd i Nynäsvägen, särskilt för den södra bron.

De båda cykelstråken på ömse sidor om Nynäsvägen är söderorts mest trafikerade cykelstråk. Vid den fasta räknestationen i höjd med Skanstullsbron uppmäts 6 000-7 000 cyklist/dygn. Kontoret anser att detta är det viktigaste cykelstråket



att arbeta med i fortsatta planarbetet för att kunna hantera de stora flödena på ett gent, framkomligt och säkert sätt. Vid de planerade broarna över Nynäsvägen måste planskildhet finnas för att minimera konflikterna och upprätthålla funktionaliteten på det primära regionala cykelstråket längs Nynäsvägen. Samtidigt är det viktigt att studera luftkvalitetsfrågorna för de oskyddade trafikanterna, framför allt utmed Nynäsvägen, då gränsvärdena redan idag ligger över miljökvalitetsnormen.

De föreslagna cykelbanorna på Arenavägen finns idag upptagna i Stockholms stads cykelplan för ytterstaden (2005) och kontoret anser att dessa är en förutsättning för att med cykel nå kontor, handel och evenemangsarenor. Dessa cykelbanor får studeras vidare i planarbetet. Det bör även studeras om nya tvärgående allmänna gång- och cykelförbindelser kan tillskapas mellan Arenavägen och Nynäsvägens cykelstråk som ersättning för de tvärkopplingar som försvinner.

I programmet föreslås att cykelparkeringar bör placeras i goda och bättre lägen än motsvarande bilparkeringar för att stimulera cykeln framför bilen som färdmedel. Det är viktigt att dessa parkeringar utformas på ett säkert och tryggt sätt och att de måste finnas i tillräcklig omfattning. Cykelparkeringsnormer och utformningar finns framtagna i kontorets handbok "Cykelparkering i staden".

Stadsmiljö

I det fortsatta planarbetet är det viktigt att hitta grönkompensation till den ianspråktaga Sandstuparken.

Ekonomi

Kontoret förutsätter att kostnaderna för de nödvändiga utredningarna och de kommande erforderliga åtgärderna i gatunätet inryms i projektet. I det fortsatta arbetet med utformning och materialval ska driftkostnaderna beaktas.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår vidare att trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen och att nämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Slut