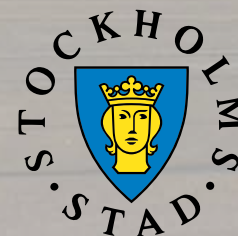


SLAKTHUSOMRÅDET

TRAFIKINVENTERING FÖR SLAKTHUSOMRÅDET

UTREDNINGSMATERIAL 2011.11.11



2011-11-11

MEDVERKANDE

Lars Kiesel
Elisabet Renlund
Magnus de Vries
Malin Marntell

WSP Sverige AB
121 88 Stockholm
besök: Arenavägen 7
växel: 08 - 688 60 00
www.wspgroup.se



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BAKGRUND.....	4
• Uppdrag och Syfte	
• Läsanvisning	
FÖRUTSÄTTNINGAR	6
• Programområdet	
• Målpunkter	
• Målpunkter utanför området	
PÅGÅENDE PLANERING.....	10
DAGENS FÖRHÅLLANDE - Övergripande.....	14
• Biltrafik	
Trafiksäkerhet olyckstatistik	
• Kollektivtrafik	
• Gång- och cykeltrafik	
Trafiksäkerhet	
DAGENS FÖRHÅLLANDE - Delområden.....	40
• Slakthuset	
• Söderstadion	
• Trädkolevägen	
• Linde Torp	
FÖRHÅLLANDEN - Platser att särskilt notera.....	60
• Biltrafik	
• Kollektivtrafik	
• Gång- och cykeltrafik	
FORTSATT ARBETE - Aspekter att särskilt beakta - Rekommendationer.....	68
TIDIGAREUTREDNINGAR.....	78

BAKGRUND

Stockholms kommunfullmäktige beslutade i juni 2010 godkänna Vision Söderstaden 2030 som omfattar ett stort geografiskt område från Skanstull i norr till och med Slakthusområdet i söder. Stadens ambition med Söderstaden är att skap en tätare, mer mångfunktionell stadsmiljö som ska länkas samman med omkringliggande stadsdelar. Den ska också fungera som Stockholms evenemangs- och nöjesknutpunkt som stärker Stockholmsregionens attraktivitet som plats för upplevelser i världsklass. Samtidigt ska en attraktiv promenadstad växa fram där äldre bebyggelse finns sida vid sida med ny bebyggelse. För att detta ska vara möjligt krävs satsningar i bland annat infrastrukturen.

UPPDRAG OCH SYFTE

Stockholms stads har åt WSP uppdragit att inventera trafikförhållandena inom det kommande programområdet Slakthusområdet, vilket utgör en av fyra områden inom Vision Söderstaden 2030. Syftet med uppdraget är därför att den tillsammans med andra sektorsinventeringar ska kunna utgöra grund för kommande programarbete.

Den efterfrågade studien har begränsats till att utgöra en inventering av dagens trafikförhållanden avseende samtliga trafikslag. Mot bakgrund av att området är belastat av omfattande byggverksamhet, vilket påverkar trafiken, har en avvägning gjorts mellan den faktiska situationen idag, situationen innan byggverksamheten av Stockholmsarenan påbörjades samt i viss mån trafiksituation med Stockholmsarenan utbyggd.

LÄSANVISNING

Det område som inventerats i denna studie avgränsas med rött i vidstående illustration.

Redovisningen i aktuell rapport behandlar området dels som en helhet och dels i form av delområden. I den mer övergripande inventeringen behandlas även trafikförhållande utanför området när det kan ha påverkan på trafiken till och från området.

De bedömningar, konsekvensbeskrivningar samt rekommendationer som redovisas i denna rapport är konsultens egna.

KÄLLOR

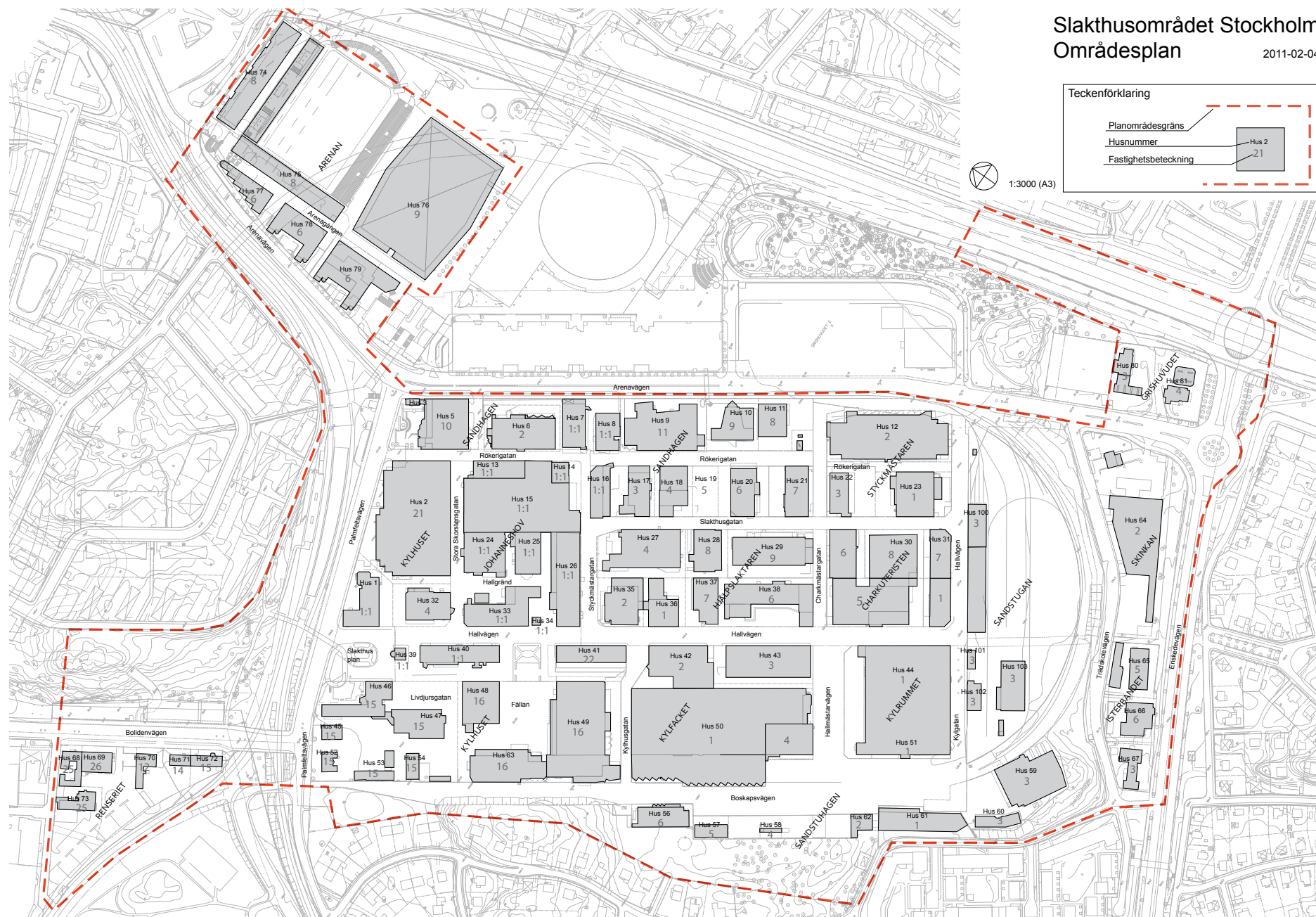
Där inget annat anges är illustrationer gjorda av WSP, kartmaterial och orthofoto kommer från Stockholms Stad. Där inget annat anges är fotografierna tagna av WSP.

Uppgifter om dagens förhållanden är inhämtade genom ett flertal platsbesök och intervjuer av kommunala tjänstemän.

Sifferangivelser och faktauppgifter kommer i första hand från Stockholm Stads hemsida, kompletterat med utredningar med anledning av Stockholmsarenan.

Slakthusområdet Stockholm Områdesplan

2011-02-04



Områdesavgränsning för inventering. Källa: Stockholms Stad

FÖRUTSÄTTNINGAR

PROMENADSTADEN – ÖVERSIKTSPLAN FÖR STOCKHOLM

Gullmarsplan med omnejd är i översiktsplanen utpekad som stadsutvecklings-område. Området ingår även i det man kallar ”centrala stadens utvidgning”. Nynäsvägens sträckning förbi området föreslås få en ny sträckning alternativt bli aktuell för ombyggnad.

Som stadsutvecklingsområde är ambitionen att Gullmarsplan ska:

- utvecklas till en attraktiv, tät stadsmiljö.
- integreras med Hammarby Sjöstad och stadsdelarna på andra sidan av Nynäsvägen.
- länkas samman med Årsta och Slakthusområdet.

Översiktsplanen lyfter fram nödvändigheten av att finna lösningar som kan ta hand om de stora och komplexa flödena, samt hantera de miljöstörningar som Nynäsvägen åstadkommer. Nynäsvägen i sin nuvarande form med dess kraftiga trafik utgör ett hinder för att utveckla området. Enligt översiktsplanen för Stockholm, *Promenadstaden*, skulle en överdäckning av vägen ge mycket stora förbättringar i området.

VISION SÖDERSTADEN 2030

Vision Söderstaden 2030 omfattar ett stort geografiskt område från Skanstull i norr till och med Slakthusområdet i söder. Stockholm stads ambition med Söderstaden är att skapa en tätare, mer mångfunktionell stadsmiljö som länkas samman med omkringliggande stadsdelar.

Söderstaden ska fungera som Stockholms evenemangs- och nöjesplats. Idrotts-, kultur- och nöjesevenemang ska samsas med etableringar inom handel, kontor och service.

Vision söderstaden planeras bli en blandad stadsbebyggelse. Det är därmed inte uteslutet att det blir bostäder i området, vilket skulle ställa andra krav på trafiksystemet med behov på högre grad av trafikseparering och funktionsindelning av ytor. Till exempel kan inte barn vistas i miljöer där tunga fordon regelmässigt backar.



Vision Söderstaden 2030. Källa: DN

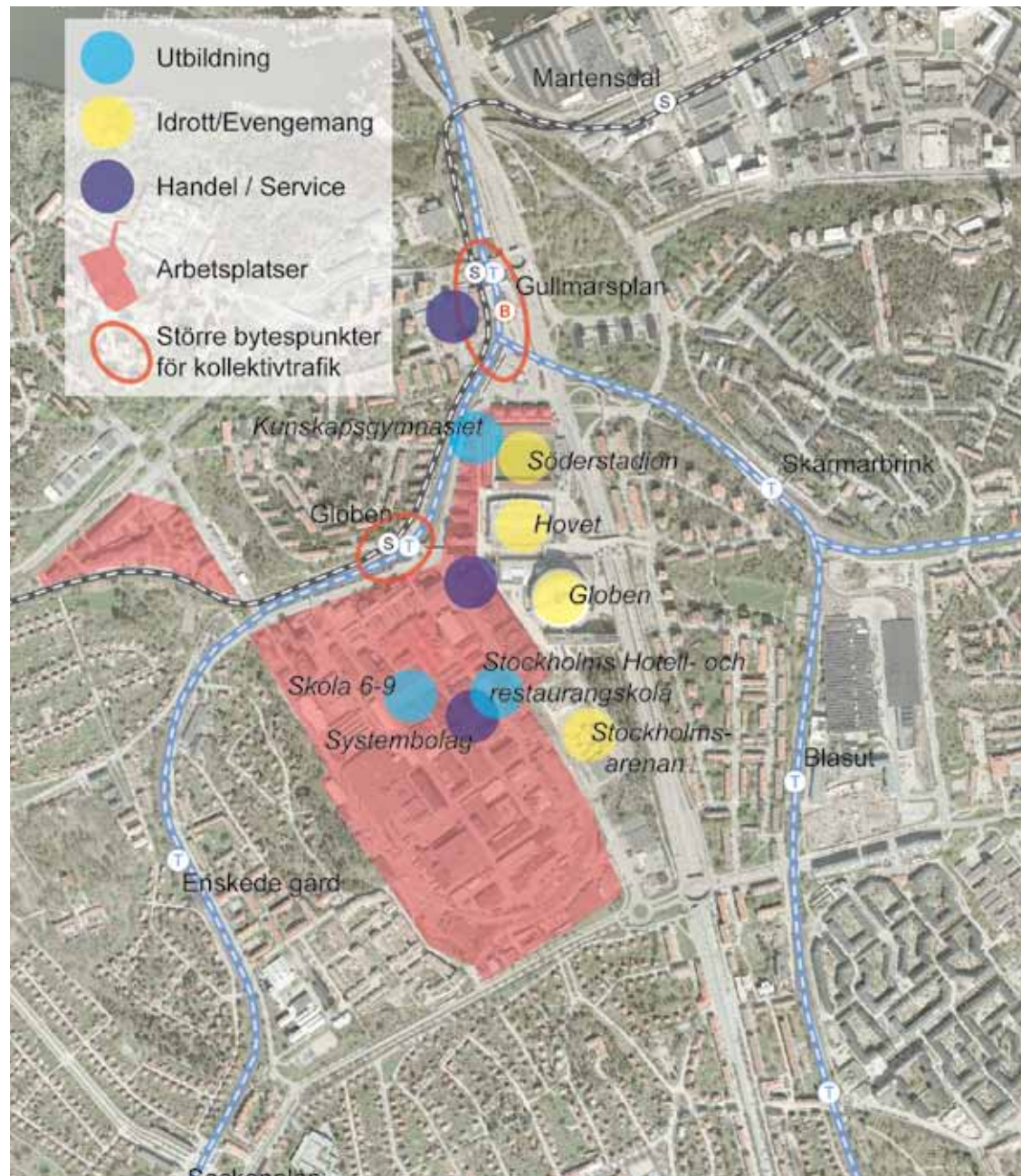
MÅLPUNKTER

Inom området

Förutom att Gullmarsplan är en av Stockholms största bytespunkter för kollektivtrafik, där ett stort antal resenärer dagligen byter färdmedel, har många resenärer sina målpunkter i området. Ungefär 10 000 arbetsplatser finns i och omkring Gullmarsplan/ Globen/ Slakthusområdet.

Stora målpunkter inom området är idrottsarenorna. Snart tillkommer ytterligare en stor målpunkt i form av Stockholmsarenan. Globen shopping är en annan stor målpunkt. Globen är dessutom ett av Sveriges mest besökta turistmål. Inom området finns två gymnasieskolor samt en filial i Slakthusområdet för årskurs 6 – 9. Fler skolor finns i områdets närområden.

Området inhyser även mängder av mer eller mindre besökta målpunkter såsom läkar- och vårdinrättningar, systembolag i Slakthusområdet, hotell och restauranger.



Målpunkter inom programområdet. Källa: WSP

I inventerat område finns det många skolor. En koncentration av skolor finns också sydväst om Slakthusområdet. Ett flertal skolor finns även norr och nordöst om Slakthusområdet.



BYGGPÅVERKAN

Inventeringen är gjord vintern 2011, när byggnation av Stockholmsarenan pågår. Arenavägen mellan Hallvägen och norra Arenaslingan är avstängd och trafiken hänvisad via Hallvägen. Kvarteret Styckmästaren 2, Hus 12, är starkt påverkad av byggnationen. Det pågår även arbete vid nordöstra delen av Träskolevägen. Hagsätralinjen stängdes av för upprustning i samband med inventeringen.

VÄGHÅLLARANSVAR

Bolidenvägen, Palmfeltsvägen, Träskolevägen och Arenavägen är kommunala gator och är därmed allmän platsmark. Staden ansvarar för att framkomligheten är god samt att exempelvis trafiksäkerheten är acceptabel och att trafikföreskrifter följs. Inom Slakthusområdet är inte kommunen en egentlig väghållare utan markägare som upplåtit mark för viss verksamhet. Vissa ytor används för trafikändamål på kvartersmark. Det innebär att trafikregler och trafikregleringar inom Slakthusområdet inte i första hand är framtagna och utformade för att säkerställa en övergripande allmän trafikfunktion. I inventeringsarbetet har särskild hänsyn tagits till detta.

OMLEDNINGSVÄGNÄT

Vid avstängning av Södra Länken leds trafik från Sofielundsmotet norrut till Norra Arenakopplet för att sedan via Arenavägen, Palmflestvägen och Bolidenvägen nå fram till Johanneshovsvägen för vidare färd västerut. Denna sträckning är inte avtalad ännu med Trafikverket eftersom det pågår en större översyn av omledningsvägnätet för Nord-Sydaxeln/E4:an/Södra Länken/Essingeleden. Den nya sträckningen ska dock gälla istället för som idag gäller att färdas via Arenavägen från Sofielundsmotet.

FARLIGT GODS

Arenavägen har utgjort sekundär transportled för farligt gods. I samband med att Stockholmsarenan tillkommer utgår detta vägavsnitt och ersätts med att följande gatuavsnitt blir rekommenderade sekundära farligtgodsvägar:

- Arenavägen delen Palmfeltsvägen–Hammarbybacken
- Enskedevägen delen tpl Sofielund–Arenavägen (till bensinstationerna)

Ovanstående rekommendationer är till för transporter som ska nå målpunkter. Vid omledning hänvisas farligt gods till Örbyleden, eftersom farligt gods bör undvikas inne i stadsdelarna Johanneshov/Årsta

ÖVRIGT

Globen- och Slakthusområdet belastas stundtals av mycket stora besökandeströmmar. Några av dessa sker vid större idrottsevenemang. I samband med bland annat fotbollsmatcher uppstår behov av att separera skilda supportergrupper. Hur dessa speciella arrangemang omhändertar trafiken har inte särskilt studerats i denna inventering.

Slakthusområdet har varit ett inhägnat område, öppet endast under dagtid. I och med utbyggnaden av Stockholmsarenan samt lokalisering av bland annat systembolag inom området har andra ”öppettider” kommit att aktualiseras. Inventeringen har i så stor utsträckning som möjligt försökt bedöma trafikförhållandena innan det senaste årets förändringar.

Undantaget för detta är AB Storstockholms Lokaltrafiks depåspår som löper utmed Arenavägens västra sida. Detta spår planeras att utgå när depån flyttar till Blåsut. Spårtrafiken har därför inte explicit inventerats men dess barriärskapande effekt behandlas i föreliggande rapport.

PÅGÅENDE PLANERING

För att belysa vilka faktorer som kan komma att påverka området i framtiden har vi inventerat vilka planer och program som är aktuella i närområdet. På Stockholm stads hemsida har WSP samlat information om större projekt som utreds eller byggs i närheten. Dessa projekt påverkar sin omgivning på olika sätt. Ett ökat antal bostäder innebär flera invånare men också mera trafik. Stockholmsarenan tillför Globenområdet ytterligare en stor målpunkt som alstrar stora trafikflöden vid vissa tidpunkter. Det innebär att det kan ställas krav på eventuella åtgärder i dess närhet, dels med tanke på trafik, men också ur bullersynpunkt med mera.

Nedan ges en kortfattad beskrivning över de pågående och planerade större projekt.

ÅRSTASTRÅKET

Planer på bebyggelse i Årstastråket har funnits sedan början av 2000-talet. Projektet möjliggörs genom att kraftledningarna i området förläggs i tunnel samt att trafiken på Johanneshovsvägen och Bolidenvägen minskat till följd av Södra Länken.

Målet är koppla samman närliggande områden genom att bygga om Johanneshovsvägen och Bolindervägen till en stadsgata kantad av ny bebyggelse som bildar tydliga gaturum och på så vis uppnå en integrerad stadsmiljö. Projektet omfattar även ny gatustruktur och bebyggelse längs tvärbanan mellan hållplats Linde och Valla Torg.

Projektet är uppdelat i tre etapper. Den första etappen, Årstafältet 1:1 med flera, rymmer cirka 400 lägenheter och har varit ute på samråd under våren 2010. Totalt rymmer de tre etapperna cirka 1.600 lägenheter i flerbostadshus samt skola och möjlighet till lokaler för centrumändamål i bottenvåningen för delar av bebyggelsen.

ÅRSTAFÄLTET

Programförslaget för Årstafältet som behandlades under våren 2010 är uppbyggt kring ett sammanhängande gatunät som knyter ihop Årsta och Östberga. Bebyggelsen omfattar en yta av cirka 30 hektar med närmare 4.000 lägenheter och 2.600 arbetsplatser. En viktig utgångspunkt för planeringen är att koppla samman Årstafältet med intilliggande områden och med övriga staden.

LINDE TORP

Ett förslag på bebyggelse för verksamheter som medger cirka 30.000 kvadratmeter kontor, hotell och handel finns för området invid Bolidenplan. Förslaget var ute på samråd hösten 2007. Sedan har ärendet vilat vilket kan tyda på att förslaget kommer att omarbetas och arbetas in i planerna för Årstastråket.

KV ÅSTORP, BOSTÄDER

Området som delvis är färdigbyggt och ska vid full utbyggnad omfatta cirka 750 lägenheter i flerbostadshus. Sofielundsvägen som delar området har omvandlats till stadsgata. Kv Åstorp, vagndepå

I samband med flytten av delar av verksamheten på Slakthusområdet till Hammar-bydepån byggs en ny fordonshall på Hammarbydepån. Bussverksamheten, som idag finns på platsen, föreslås flyttas till bussdepåer på andra platser. Utöver detta föreslås även ett garage vid depåns nordöstra del som inrymmer bl.a. ca 200 bilplatser, verkstad och tvätthall.

KV FREDRIKSDAL

Planens syfte är att möjliggöra en omvandling från industrianvändning till bostäder, kontor och bussdepå i den västra delen av Hammarby Sjöstad. Planförslaget omfattar cirka 370 bostadsrättslägenheter, bussuppställning för runt 120 bussar med därtill hörande funktioner samt kontors- och verksamhetslokaler. Området är beläget vid Skansbron och kommer att utgöra entrén till Hammarby Sjöstad i väster. Planen var utställd under våren 2010.

KV MÅRTENSDAL

Norr om Kvarteret Fredriksdal finns ett äldre förslag på detaljplan som innefattar cirka 25.000 kvadratmeter kontorsyta i ett nytt 26 våningar hög byggnad. Planen var utställd under sommaren 2006.

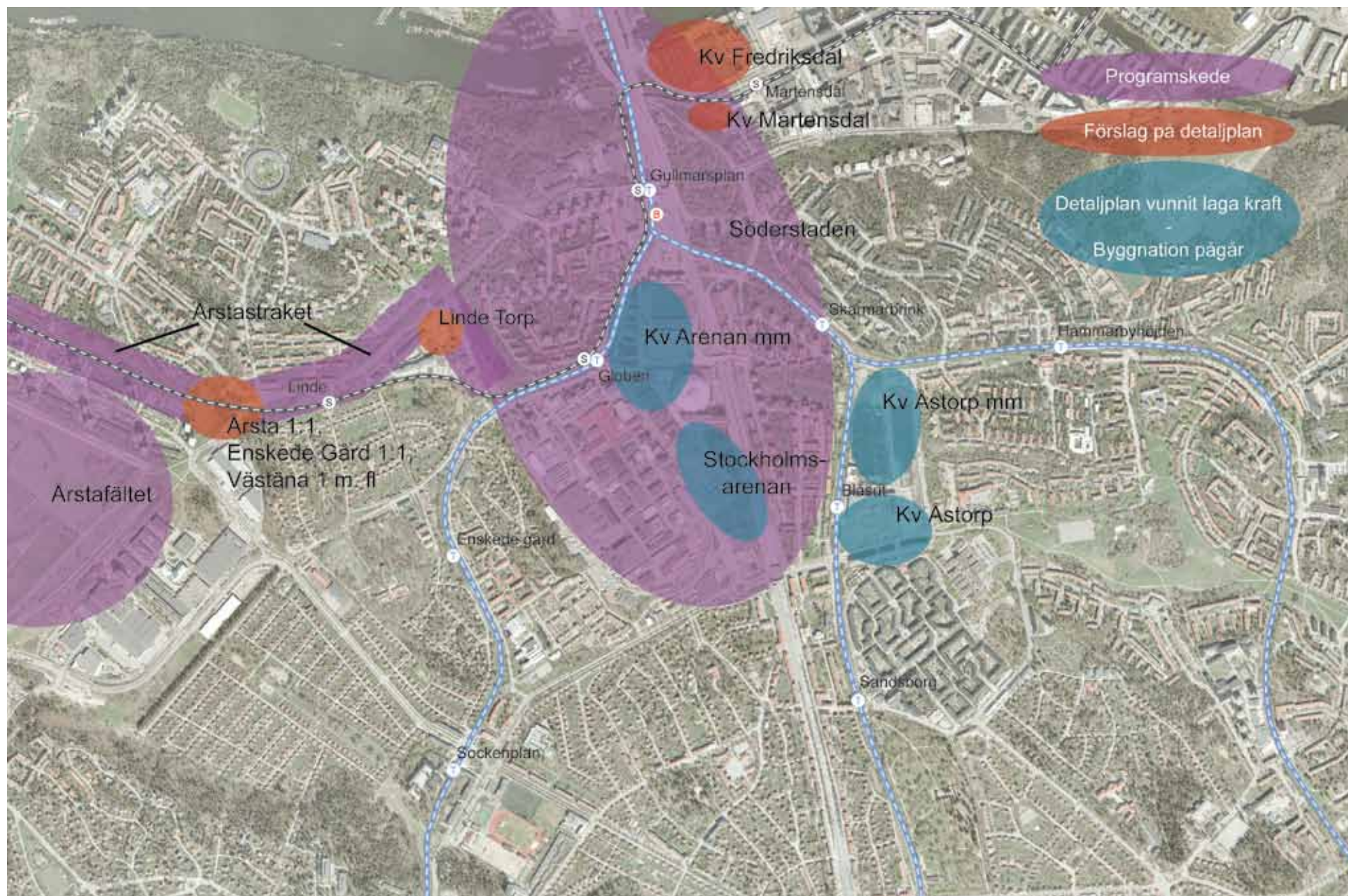


Illustration av aktuella utvecklingsprojekt. Källa: WSP

STOCKHOLMSARENAN

Stockholmsarenan föreslås bli en modern idrotts- och evenemangsarena för svenska och internationella evenemang inom musik, idrott och kultur. Arenan föreslås få drygt 30 000 sittplatser och uppfyller UEFAs och FIFAs krav för internationella fotbollsmatcher. Vid konserter rymmer arenan ca 40 000 åskådare. Arenan föreslås byggas i flera plan med spelplanen över Arenavägens nivå medan utrymmen för kommersiella verksamheter och parkering mm placeras under spelplanen. Att utforma arenan på detta sätt skapar goda förutsättningar för anslutning till det befintliga arenatorget och övriga Globenområdet.

På det norra torget möjliggör planen en tillbyggnad av Quality Hotel Globe med en ny byggnadskropp. I Stockholmsarenans plan finns också en byggrätt för kontor på 30 000 kvadratmeter söder om arenan.

Staden har som målsättning att Arenavägen i framtiden ska utvecklas till en kvalitativ och funktionell stadsgata för alla trafikslag och fungera som ett samlande stråk i området. Viktiga delar i denna utveckling är en breddning av gångbanorna och att bebyggelsen längs gatan utvecklas med fler utåtriktade verksamheter i bottenvåningarna.



Bildmontage av Stockholmsarenan. Källa: www.stockholmsarenan.se

KV ARENAN MM (BYGGNADERNA UTMED ARENAVÄGEN)

Planen, som vann laga kraft 2010-05-21, syftar till att möjliggöra tillbyggnader till befintliga kontors- och handelskvarter samt en inbyggnad av Arenatorget för att inrymma handel och evenemangsbaserade verksamheter. Planen medger ett tillskott på 12 000 - 15 000 kvadratmeter kontor.

Globen Shopping föreslås byggas till för att på ett bättre sätt än idag komplettera evenemangsområdet med handel, restauranger och upplevelser. Planen möjliggör en utbyggnad av de befintliga handelsytorna med cirka 7000 kvadratmeter nya kommersiella ytor genom att Arenatorget byggs in. Nya restauranger, nattklubbar och evenemang förväntas skapa ett folkliv under en mycket större del av dygnet än vad som är fallet idag. En förutsättning för att kunna bygga in Arenatorget är att en 12 meter bred gång kan hållas tillgänglig för gångflöden mellan Globen, Globen Shopping, den planerade Stockholmsarenan och tunnelbanestationerna i norr. Stråket ska upplevas som allmänt tillgängligt, vilket ställer särskilda krav på entréernas utformning.

SÖDERSTADEN

Vision Söderstaden 2030 omfattar ett stort geografiskt område från Skanstull i norr till och med Slakthusområdet i söder. Stockholm stads ambition med Söderstaden är att skapa en tätare, mer mångfunktionell stadsmiljö som länkas samma med omkringliggande stadsdelar. Söderstaden ska fungera som Stockholms evenemangs- och nöjespunkt. Idrotts-, kultur- och nöjesevenemang ska samsas med etableringar inom handel, kontor och service. Samtidigt ska detta också bli en attraktiv promenadstad, där äldre bebyggelse finns sida med sida med nya bostäder.

DAGENS FÖRHÅLLANDE - Övergripande

Området präglas av en stor spännvidd i trafiksystem, trafikseparering, trafikfunktion och verksamheter. Allt från regionala huvudgator till lastgator med truckar, helt trafikseparerat till helt trafikintegrerat. Olika typer av spårburen trafik blandas med varierad motorfordonstrafik blandad med gång- och cykeltrafik. Storskalig bebyggelse i Globenområdet står invid gammal småskalig bebyggelse. Mycket publik verksamhet blandas med verksamhet som avskärmas kontakter utåt.

Biltrafik

STRUKTUR

Nynäsvägen, Arenavägen, Palmfeltsvägen och Bolidenvägen är starkt orienterande vägar i området. Inom Slakthusområdet utgör Hallvägen en motsvarande orienterande axel.

Det är ibland korta korsningsavstånd på huvudgatanätet. Korsningen Arenavägen-Enskedevägen ligger nära Sofielundsplans trafikplats. Mittrefugen i Enskedevägen mellan korsningarna är bara 55 meter. Det är också korta korsningsavstånd på Palmfeltsvägen mellan Bolidenvägen och Bägerstavägen (ca 40 meter). Korta avstånd mellan korsningar påverkar hastighet och kapacitet.

I korsningen Palmfeltsvägen-Bägerstavägen ansluter även Boskapsvägen. Det är cirka 100 meter på Palmfeltsvägen mellan korsningen med Bolidenvägen och korsningen med Hallvägen. Där korsningsavstånden på huvudnätet inte är korta, är de istället ofta långa

Det finns tre entréer in till det aktuella område som berörs av denna inventering, från nordväst via Bolidenvägen eller Palmfeltsvägen, från nordöst via Arenavägen eller från söder via Arenavägens korsning med Enskedevägen.

Arenavägen, Palmfeltsvägen och Bolidenvägen är överdimensionerade till bredd och antal körfält i förhållande till nuvarande trafikmängd, under normala trafiksituationer. De hade tidigare den trafikfunktion, som nu övertagits av Södra Länken. Vägarna är inte längre en del i det regionala huvudvägnätet. Även korsningen Palmfeltsvägen/Arenavägen är överdimensionerad och inte anpassad till de lägre trafikvolymerna som normalt belastar vägarna efter Södra Länkens tillkomst. Dock ingår dessa delar i södra länkens omledningsnät.

Sofielundsplan

Vid Sofielunds trafikplats har en tillfart till den tvåfältiga cirkulationsplatsen tre inkommande körfält. Det mittersta av dessa är cirka 60 meter långt. Där sker en omfattande växling mellan trafik norrifrån, på Nynäsvägens ramp söderut, och avfarten Skeppartunneln från Södra Länken.

Den signalreglerade gång- och cykelöverfarten söder om Sofielundsplans cirkulationsplats korsar både av- och påfartsramperna söderut. Vid stora gång- och cykelströmmar och vid tillfällen av stor andel trafik söderut låses cirkulationsplatsen av denna signal.



*Illustration av hur Sofielundsplans cirkulationsplats kan låsas när gång- och cykelsignalen är igång.
Källa: WSP*

Södra Länken

Södra Länken är överbelastad med köer i tunneln både förmiddag och eftermiddag. Sotartunneln från Hammarbytunneln mot Globen och Skeppartunneln ut från Södra Länken på Nynäsvägen har stora framkomlighetsproblem, men även Årstatunneln med påfart från Nynäsvägen är påverkad. Även avfartsrampen från Södra länken mot Gullmarsplan har regelmässigt köer in i huvudtunneln.



Gatunamn Källa :WSP

Nynäsvägen

Nynäsvägen har framkomlighetsproblem med köer under för- och eftermiddag till Södra Länken och Johanneshovsbron. Framkomlighetsproblem vid Gullmarsplan kan påverka vägval i området. Påfartssträckan från Gullmarsplansterminalen till Nynäsvägen är kort.

Arenavägen

Arenavägen är tvåfältig norr om Palmfeltsvägen och trefältig söder om Palmfeltsvägen. Korsningen Arenavägen/Palmfeltsvägen är signalreglerad. Arenavägen har en kort lokalgata på östra sidan som passerar korsningen Arenavägen/Palmfeltsvägen utan direkt kontakt med korsningen. Arenavägens lokalgata är enkelriktad söderut och gör att södra Globengaraget kan nås även norrifrån på Arenavägen. Södra Globengaraget nås annars bara söderifrån via Arenavägen.

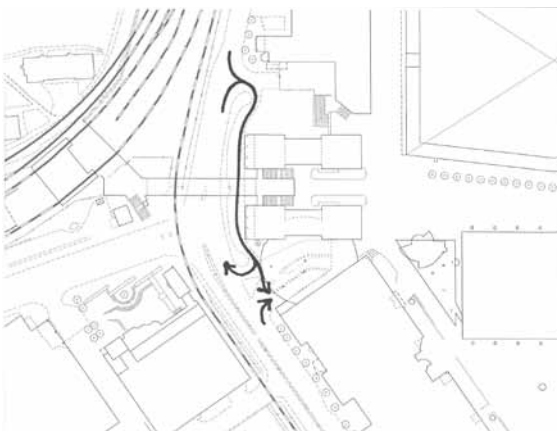
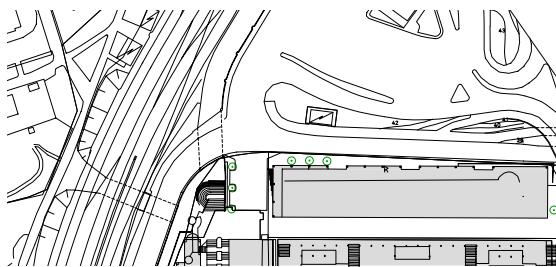


Illustration av hur ramper till södra Globengaraget kan nås. Källa: WSP

Korsningen Arenavägen/Gullmarsplans bussterminal och ramper söderut till Nynäsvägen ligger i en skarp kurva med dålig sikt och korta vänstersvängskörfält. Buskage och konstruktioner försämrar ytterligare sikten i korsningen Arenavägen-Gullmarsplansterminalen.



Arenavägen vid Gullmarsplansterminalen.

Palmfeltsvägen, Bolidenvägen
Palmfeltsvägen mellan Arenavägen och Bolidenvägen matar till Slakthusområdet främst via Hallvägen. Palmfeltsvägen har även en korsning med Rökerigatan, där dock Rökerigatan är stängd strax söder om korsningen med Palmfeltsvägen. Palmfeltsvägen har fyra körfält mellan Bolidenvägen och Arenavägen och är huvudled större delen av sträckan.

Arenaslingan

Byggnationen av Stockholmsarenan förändrar Arenaslingan. Nya Arenaslingans anslutning till Arenavägen/Hallvägen sker inte i Hallvägens raka förlängning, utan strax söder om den. Hallvägen vinklas därför något söderut till den nya anslutningen.



Illustration från planbeskrivning för detaljplan Stockholmsarenan mm. Källa: Stockholms stadsbyggnadskontor



Funktionsindelning av vägnät. Källa :WSP

KLASSIFICERING

Nynäsvägen, Bolidenvägen, delar av Palmfeltsvägen och Arenavägen ingår i stadens primära vägnät och är därmed huvudgator. Bolidenvägen och delar av Palmfeltsvägen, öster om Bolidenvägen, är skyltad huvudled. Nynäsvägen är en riksväg, väg 73, och ingår i det övergripande regionala huvudvägnätet.

Resterande gator i området är lokalgator. Gatorna inom slakthusområdet är ofta snarare körbara trafikytor inne på ett avgränsat industriområde än lokalgator i vanlig bemärkelse. Hallvägen och Palmfeltsvägen väster om Bolidenvägen ingår i lokalgatunätet, men har en uppsamlande funktion.

TRAFIKFLÖDE

Huvudgatorna Bolidenvägen, Palmfeltsvägen mellan Bolidenvägen och Arenavägen samt Arenavägen hade före 2004 en avsevärt större trafikbelastning än de har nu. År 2008 mättes trafikmängderna på Arenavägen och Palmfeltsvägen. Arenavägen norr om Palmfeltsvägen hade 5 300 vadt (vardagsdygnstrafik) och söder om Palmfeltsvägen ca 12 000 vadt. Arenavägen söder om Träskolevägen hade 2008 trafikvolymen 21 500 vadt. I mätsnittet på Arenavägen söder om Träskolevägen fanns 2008 drygt 2 600 tunga fordon per vardagsdygn, eller drygt 12 % av trafiken. Dessa tunga fordon kan antas till största del åka till Hallvägen, för 2008 uppmättes bara 960 tunga fordon i mätsnittet på Arenavägen norr om Hallvägen. I detta snitt var det lite drygt 12 000 vadt, dvs andelen tung trafik var knappt 8 %.

Palmfeltsvägens trafik mättes också 2008. Den har 8 000 vadt strax väster om korsningen med Arenavägen. Det uppmättes ca 870 tunga fordon i detta snitt, så andelen tunga fordon var knappt 11 %. Bolidenvägen har mätts tidigare till ca 9 000 vadt söder om Bolidenplan, med en tungtrafikandel på lite drygt 2 %. Enskedevägen väster om Arenavägen mättes 2008. Den hade ca 12 600 vadt med en tungtrafikandel på ca 6 %.

En uppskattning av trafikmängden till Slakthusområdet har gjorts, med ett antagande om att det är ca 8 500 vadt till/eller från området, med förutsättningen att omgivande huvudgator är opåverkade av

byggnationer. Trafiken till Slakthusområdet antas framför allt komma via Sofielundsplan.

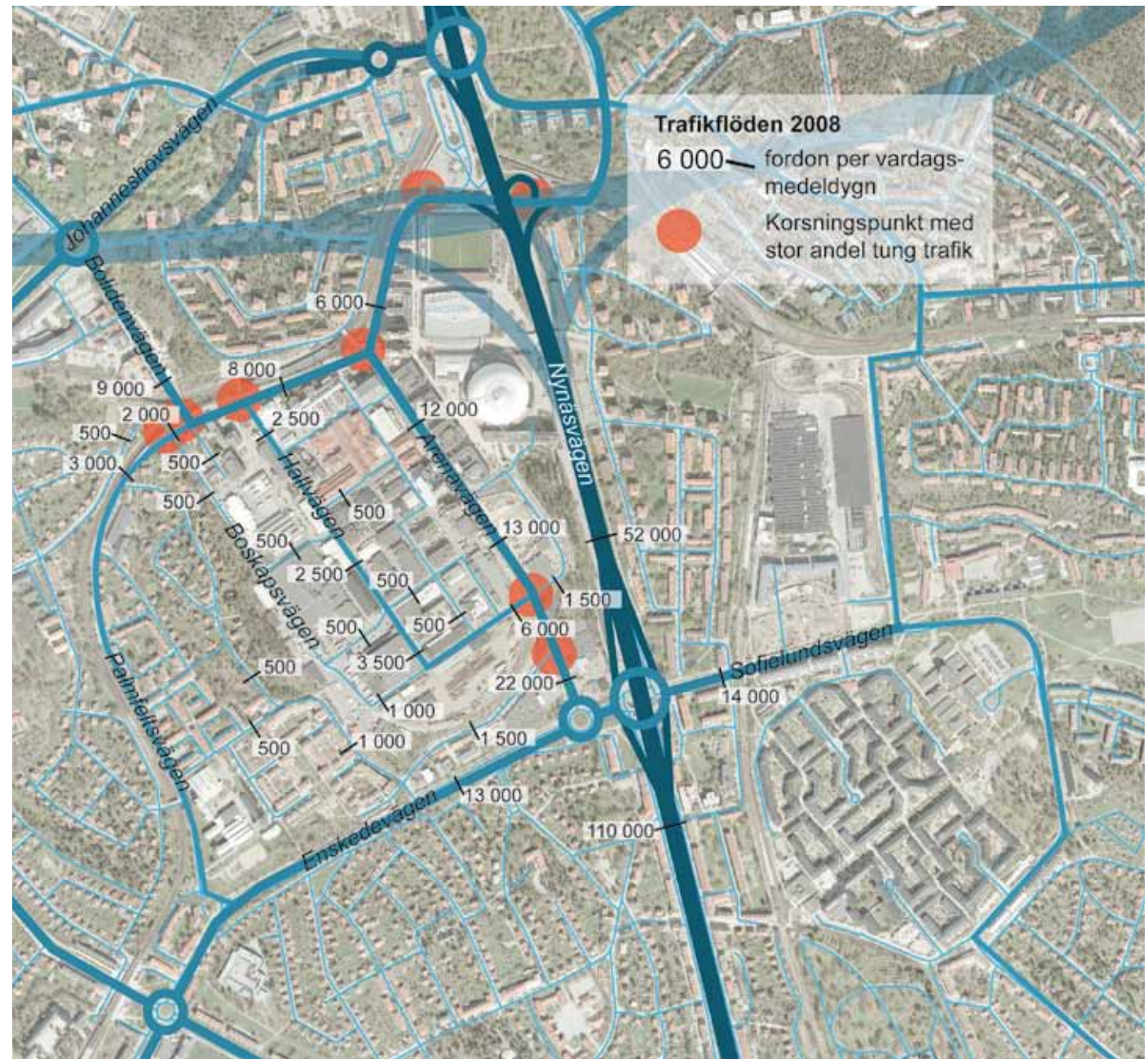
Nynäsvägen söder om Sofielundsplans trafikplats har tidigare uppskattats ha en trafikvolym år 2008 på ca 100 000 veckomedeldygnstrafik. Norr om Sofielundsplans trafikplats, norr om där Södra Länkens ramper gått in i tunnlar har Nynäsvägen uppskattats ha en trafikvolym på ca 52 000 veckomedeldygnstrafik.

I Skanstullssnittet uppskattades trafikvolymen år 2008 sammanlagt på de tre broarna vara ca 90 000 veckomedeldygnstrafik.

I vidstående bild redovisas dels uppmätta och dels modellberäknad trafikflöden. Räkningarna är utförda av Stockholm Stad medan modellberäkningen är utförd av WSP

PARKERING

Parkering i området sker framför allt på kvartersmark. Det finns mycket markparkering i Slakthusområdet och vid Linde torp. I Globenområdet finns större parkeringsgarage i flera plan. Angöringsparkering till butiker och annan service finns längs delar av Arenavägen och i invändiga lastangöringar i Globen kvarteret. I Slakthusområdet finns ett parkeringshus samt några garage. Längs träskolevägen finns både gatuparkering och parkering på kvartersmark.



Trafikflöden 2008. Källa :WSP

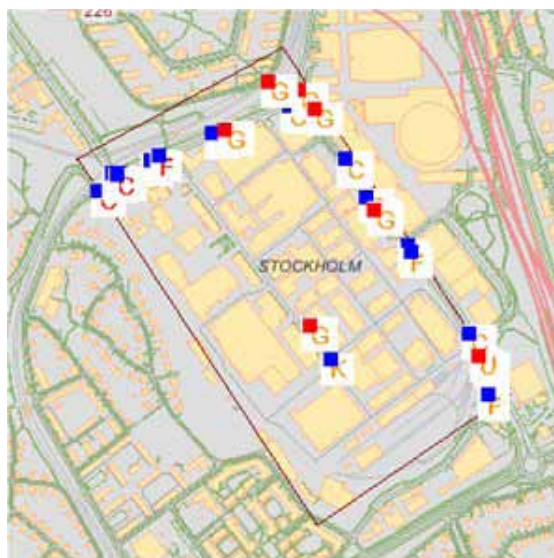
Alla trafikolyckor mellan 2005 och 2010 som skett vid Globenområdet, Slakthuset och Gullmarsplan, exklusive Södra Länken, visas i en illustration. Olyckorna finns i STRADA databas som visar polis- och sjukhusrapporterade olyckor. Gullmarsplan, Sofielundsplan och Nynäsvägen har störst koncentration av trafikolyckor. Även på Arenavägen och Palmfeltsvägen sker en del trafikolyckor, medan det bara hänt ett fåtal på Träskolevägen och Bolidenvägen. Inne i Slakthusområdet finns bara två trafikolyckor rapporterade dessa år. Ingen dödsolycka har skett under i området mellan 2005-2010. Antalet olyckor i det studerade utsnittet från STRADA visar att antalet trafikolyckor ökat de senaste åren. Dock har allt fler olyckor gatuangivelsen visad som ”okänd” dessa år, så det kan vara olyckor på Södra Länken som finns med i de senaste årens olycksstatistik eller så kan sjukhusrapporteringen ha förändrats, t ex har Danderyd sjukhus har först på senare tid börjat leverera underlag till STRADA, så det behöver inte betyda att trafiksituationen försämrats utan att rapporteringen förbättrats. Ser man på antalet svåra olyckor finns inte samma ökning.

År	Alla olyckor	Svåra olyckor
2005	32	3
2006	43	1
2007	38	4
2008	63	2
2009	73	2
2010	86	3

Antal trafikolyckor uppdelade per år exklusive Södra Länken. Antalet gäller utsnittet i ett större omland än bara det område som annars studerats i denna inventering.

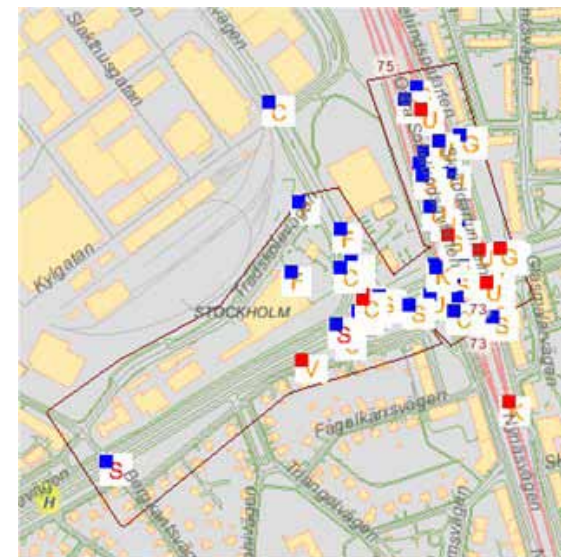
Vidare visas utsnitt ur STRADA för respektive delområde där röd fyrkant visar en sjukhusrapporterad olycka och blå fyrkant en polisrapporterad olycka. Bokstäverna betyder olika typer av olyckor t ex F och G står för olycka med gående inblandade och bokstävernas färger betyder svårighetsgrad på olyckan, se förklaringsstabell.

Få olyckor har rapporterats inom Slakthusområdet, men olyckor sker på de omgivande gatorna. I korsningspunkterna Palmfeltsvägen-Arenavägen, Palmfeltsvägen-Bolidenvägen, Arenavägen-Arenaslingan och Arenavägen-Hallvägen sker det olyckor, men det sker även olyckor längs sträckorna mellan korsningarna. Bolidenvägen har bara en trafikolycka förutom de som sker i korsningen med Palmfeltsvägen och den har skett i korsningen med Tjurhornsgränd.



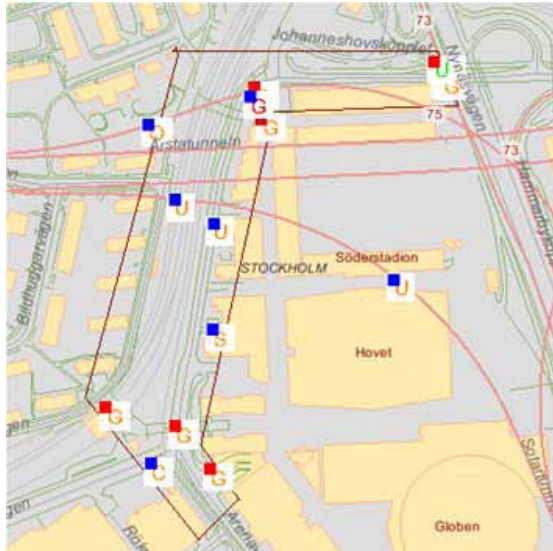
Utdrag ur STRADA för Slakthusområdet

Många olyckor sker vid Sofielundsplan och de är av varierande typer och svårighetsgrader. Sofielundsplans trafikplats med den näraliggande korsningen mellan Arenavägen och Enskedevägen är en komplex trafiksituation med en hög trafikbelastning, en blandning av lokal och regional trafik, bara tidsseparering av gång- och cykeltrafik och många interaktioner på korta sträckor resulterar i många trafikolyckor.



Utdrag ur STRADA för Sofielundsplan och Träderskolevägen mm.

I norra delen av Arenavägen sker mest olyckor med oskyddade trafikanter och de sker vid korsningspunkter. Obs! i bilden syns även olyckor på Södra länken längs de röda linjer som markerar Södra Länken.



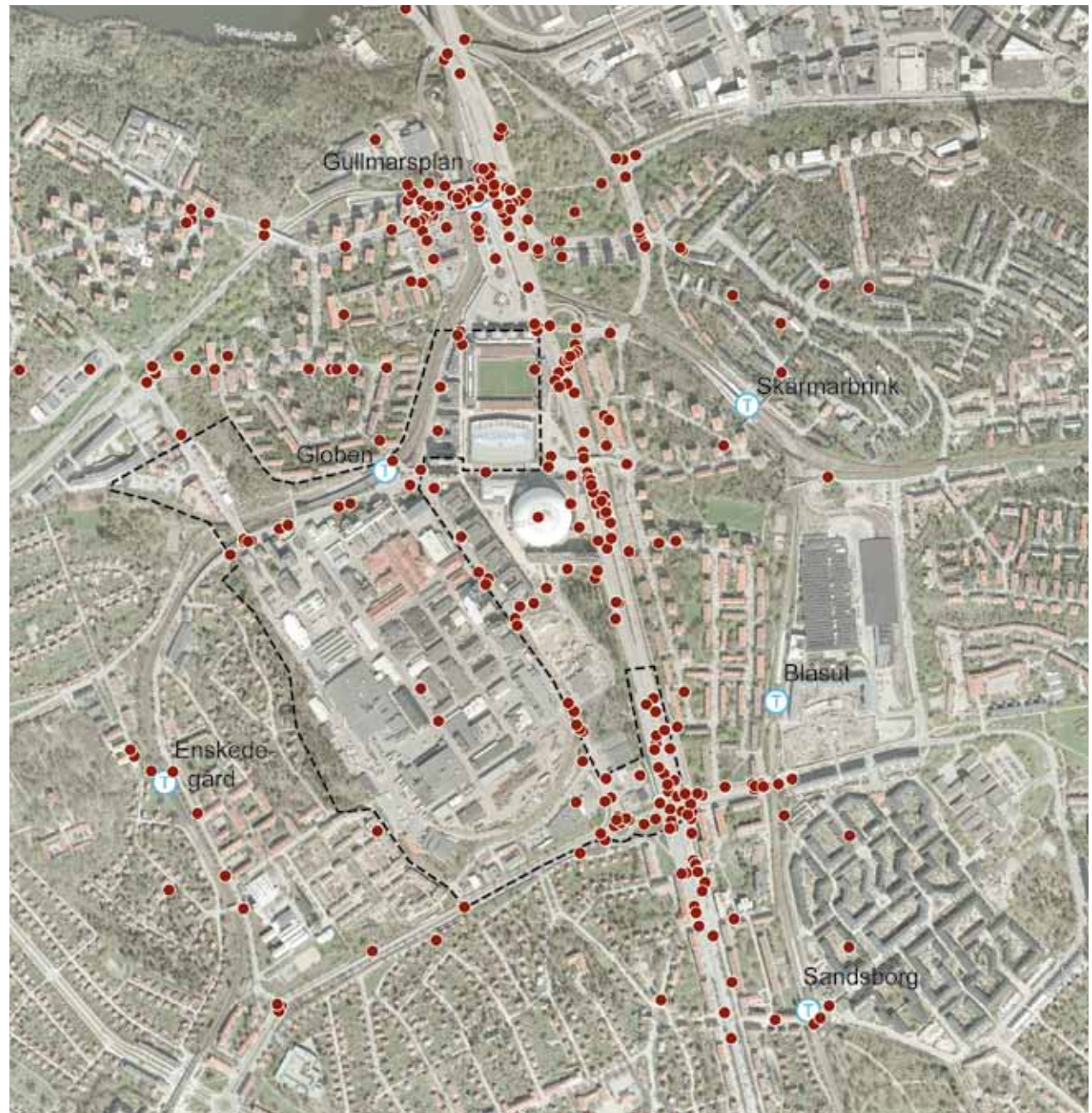
Utdrag ur STRADA för del av Arenavägen.

FÖRKLARING AV OLYCKSTYPER

S	Singel (motorfordon)
M	Möte (motorfordon)
O	Omkörning (motorfordon)
U	Upphinnande (motorfordon)
A	Avsväng (motorfordon)
K	Korsande (motorfordon)
C	Cykel/Moped (motorfordon)
F	Fotgängare (motorfordon)
G	Fotgängare /Cykel/Moped
J	Spårbundna fordon
W	Vilt
V	Övriga(Varia)

FÖRKLARING AV TEXTFÄRGENS BETYDELSE

Grön	: Olycka utan personskada eller okänd svårhetsgrad
Gul	: Lindrig olycka
Röd	: Svår olycka



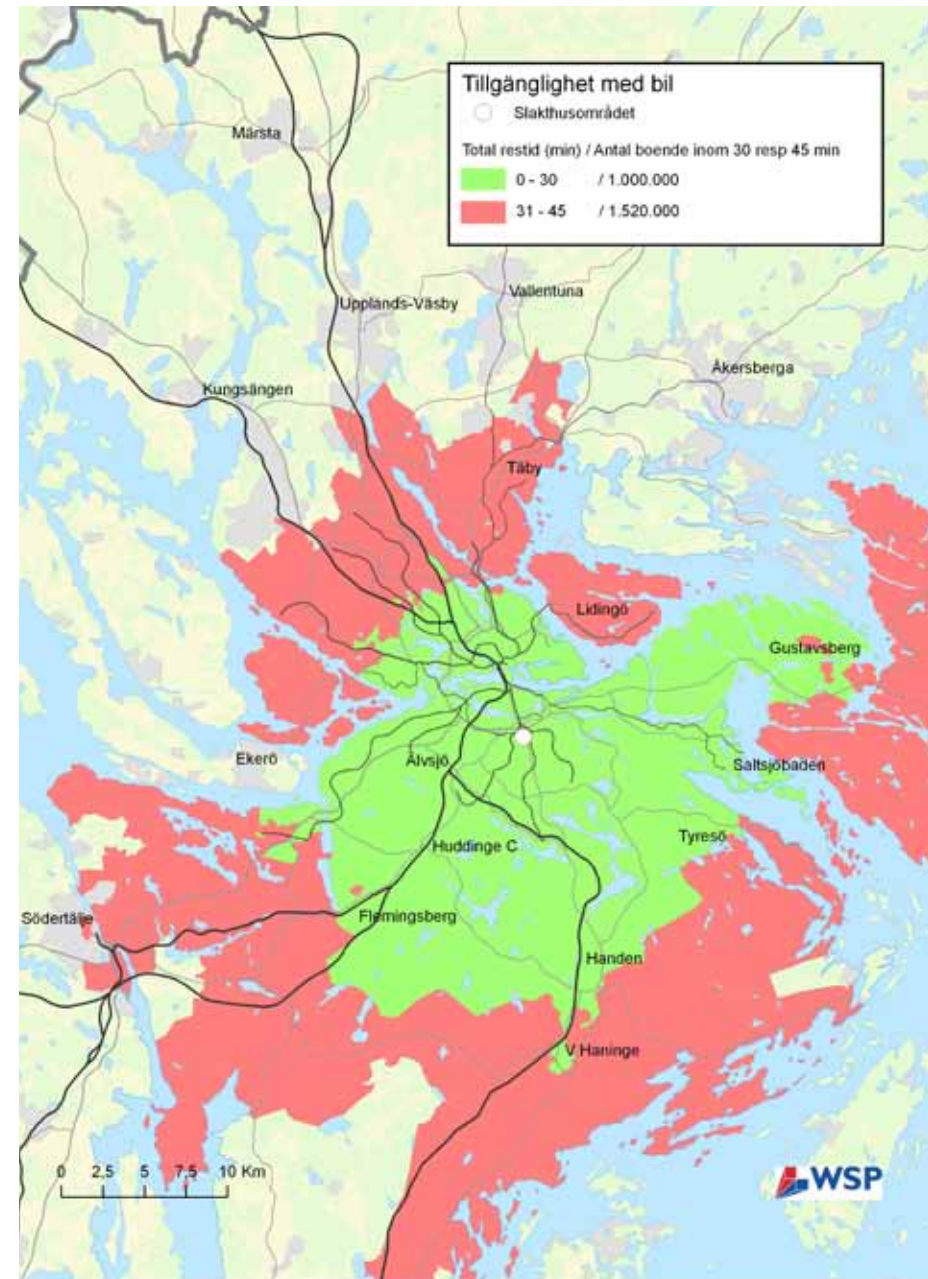
Olyckor ur STRADA. Totalt antal olyckor under perioden 2005-2010, exklusive Södra Länken. Källa :WSP

TILLGÄNGLIGHET

Regional

Området har mycket god regional tillgänglighet både med bil och kollektivtrafik. Det ligger i ett mycket strategiskt läge i anslutning till Nynäsvägen och Södra Länken.

Beräkningar visar att uppskattningsvis 1 miljon invånare i regionen når slakthusområdet med bil inom 30 minuter (under morgonens rusningstrafik). Motsvarande beräknas 1.5 miljoner invånare nå slakthusområdet inom 45 minuters bilresa. Scenariot för beräkningen är år 2020. I den totala restiden ingår även gångtid till och från parkering.



Regional tillgänglighet med bil till Slakthusområdet. Källa WSP

EVENEMANG

Vid evenemang i Globenområdet står det ibland långa köer med personbilar på Arenavägen för att komma in till parkeringsanläggningarna i Globenområdet. Det är framför allt till det södra Globengaraget man köar. Det norra garaget är inte lika använt vid arenaevenemang, undantaget evenemang i Hovet. Inte heller Palmfelts center parkeringshus och Parkören parkeringsgarage inom Slakthusområdet används i någon större omfattning.

Trots detta upplevs ibland att det är brist på bilparkering i området vid evenemang. Det har provats upplåta ca 350 parkeringsplatser inne på Slakthusområdet vid ett större evenemang och då försvann de annars så långa köerna in till parkeringshusen på Arenavägen. Ett parkeringsledningssystem skulle förbättra situationen och informera om var lediga parkeringsplatser finns.

När det är evenemang på Söderstadion stängs Arenavägen vid Gullmarsplansterminalen delvis av periodvis. Även Nynäsvägen påverkas av evenemang vid Söderstadion med delar av körfält avstängda pga. nordöstra entrén. Ibland släpper taxi av besökare till Söderstadion på Nynäsvägen strax norr om Söderstadion.

Infart till Globen och Hovet sker norr om Globens tunnelbanestation via en bevakad grind, Globen Gate. Infart sker också via Arenaslingan och Globen hotell till trafikfar som sammanbinder rangeryta mot Nynäsvägen med Arenavägen.

Fordonen, ofta semitrailers, korttidsparkerar på Arenavägens väster sida innan det att infart sker. Ibland står 4-5 semitrailer uppställda på det närliggande gatunätet.

Under evenemang är dessa fordon en del av produktionen och står uppställda invid Globen och övriga arenor. Några fordon och fordonskombinationer nyttjar även Slakthusområdets gator för uppställning efter särskild överenskommelse med stadens Fastighetskontor.

I och med att Stockholmsarenan invigs kommer kvartersgatan under arenan att bli uppställningsplats för evenemangstransporter.

Innan vissa evenemangsslut, till exempel vissa konserter, kör trailers längs Arenavägen norr om infarten till Globen Gate till lastfaret under Globenkvarteret som leder till Hovet och Globen. De måste kunna få tillträde till scenen kort efter konsertslutet, ca 20 minuter, för att hinna montera ner sceneriet och köra till nästa konsert.

Globenområdet uppvisar stora variationer vad avser trafikflöde och trafikintensitet som följd av de stora arenorna i området. Distributionstrafik och evenemangstransporter förekommer regelmässigt på framförallt Arenavägen.

Innan Stockholmsarenan fanns det uppställningsplatser för abonnerade bussar på Arenaslingan. Dessa behöver nu en alternativ uppställningsplats.



*Situationsbild på hur gående passerar över Arenavägen vid Gullmarsplansterminalen vid evenemang.
Källa: WSP*

Kollektivtrafik

STRUKTUR

Kollektivtrafiken har i huvudsak en radiell struktur med T – Centralen som nav. Tunnelbanans tre gröna linjer som samlar resenärer från stora delar av Söderort sammanstrålar vid Gullmarsplan innan överfarten till Skanstull. Även majoriteten av busstrafiken som angör Gullmarsplan rör sig i nord-sydlig riktning längs Nynäsvägen.

Tvärbanan som knyter ihop Hammarby Sjöstad- Gullmarsplan- Årsta – Liljeholmen och Gröndal är en av få tvärförbindelser i området. Buss 163 mellan Bredäng och Kärrtorp är en annan. De bussar som förser Årsta med kollektivtrafik är också tvärförbindelser men saknar vidare koppling mot områdena öster om Nynäsvägen.

TUNNELBANAN

Tunnelbanan grenar sig söderut efter Gullmarsplan. Linje 19 viker av västerut förbi Globen station, i en båge till Sockenplan, och vidare mot Hagsätra. Linje 17-18 viker av österut mot Skärmarbrink där ytterligare en grening sker. Linje 17 fortsätter mot Skarpnäck och linje 18 fortsätter mot Farsta strand.

Åldrande system

Tunnelbanenätet i området är en av de äldsta i Stockholm och har inte förbättrats i takt med resenärsökningen.

Delen Slussen - Hökarängen, linje 18, är tunnelbanesystemets äldsta sträcka och in-vigdes i oktober 1950. Linje 17 och 19 invigdes 1958 respektive 1951.

Gullmarsplan station öppnade redan 1946 då Skanstullsbron invigdes och trafikerades av spårvagnar fram till 1950 då den blev en del av Stockholms tunnelbana. Stationen kompletterades 1990 med en bussterminal som angörs av bussar från bland annat Tyresö, Nynäshamn, Haninge. Bussterminalen vänder sig inte till Globenområdet/Slakthusområdet i sin utformning utan ligger som en barriär som skiljer Gullmarsplan från närliggande områden.

Under våren 2011 startar ett omfattande renoveringsarbete på linje 19, sträckan Gullmarsplan – Hagsätra efter närmare 60 års drift. Linje 17 och 18 har redan genomgått omfattande renoveringsarbeten.



Under inventeringen stängdes tunnelbanans Hagsätragren, linje 19, för upprustning.

TRAFIKANTFLÖDE

Området passeras av närmare 150 000 resande dagligen. Tunnelbanan står för merparten av resenärerna. Vid Skanstullsnittet passerar cirka 170 000 resenärer dagligen med kollektivtrafik. Knappt 14 000 av dessa utgörs av bussresenärer. Tunnelbanan är hårt belastad under rusningstid med trängsel i vagnarna.

Gullmarsplan är Söderorts största knutpunkt för kollektivtrafik med cirka 125 000 på- och avstigande per vardagsdygn. Siffran inkluderar förutom tunnelbana och tvärbana även busstrafik. Gullmarsplan har problem att ta hand om de stora resandeflöden som tidvis belastar stationen. Det är smala plattformar i norra delen av stationen, för trafik norrut. På senare tid har tillfälliga åtgärder gjorts för att minska trängseln vid spärrarna.

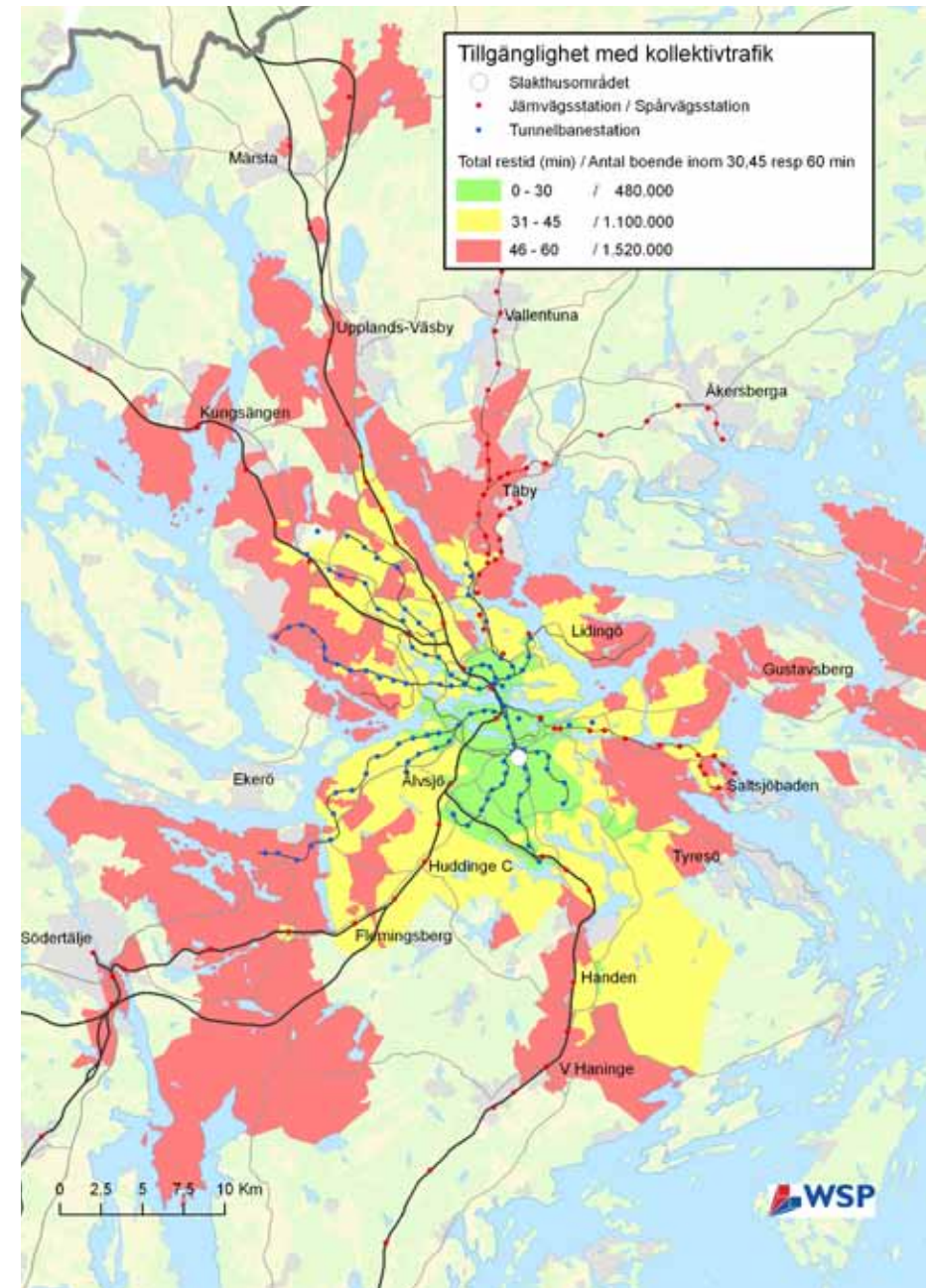


Tunnelbane- och tvärbananeresenärer 2010. Källa: SL GIS

TILLGÄNGLIGHET

Regional

Regionalt sett ligger området mycket bra till vad gäller kollektivtrafik. 500 000 invånare når området inom 30 minuter med kollektivtrafik. Drygt 1 000 000 når området inom 45 minuter. Att så stort antal invånare finns inom dessa tidsintervaller beror främst på att så många av tunnelbanans linjer passerar området. Dessutom finns inom området drygt tjugo busslinjer, varav de flesta stannar vid Gullmarsplan. Därtill kan läggas Tvärbanan som kopplar vid Årstaberget, där den har direkt koppling till pendeltåget. Scenariot för beräkningen är år 2020 med bland annat citybanan inräknat. I den totala restiden ingår även gångtid till och från hållplats.



Regional tillgänglighet med kollektivtrafik till slakthusområdet

Lokal

Området har som helhet god tillgänglighet till kollektivtrafik. Beroende på var i området man befinner sig finns det minst en tunnelbanestation inom rimligt gångavstånd.

Ringarna på bilden till höger symboliserar ett verkligt gångavstånd på 600 meter.

Närmaste busshållplatser finns utmed Enskedevägen i söder, linje 163 Bredäng - Kärrtorp, och utmed Palmfeltsvägen i norr, linje 168 Gullmarsplan - Östbergahöjden. Vid Gullmarsplans bussterminal angör drygt tjugo busslinjer från bland annat Tyresö och Haninge. Bussterminalen nås av bussar från Nynäsvägen och Arenavägen. Dessa bussar matar till Gullmarsplans tunnelbanestation.



Gångavstånd till och från stationer. Källa: WSP

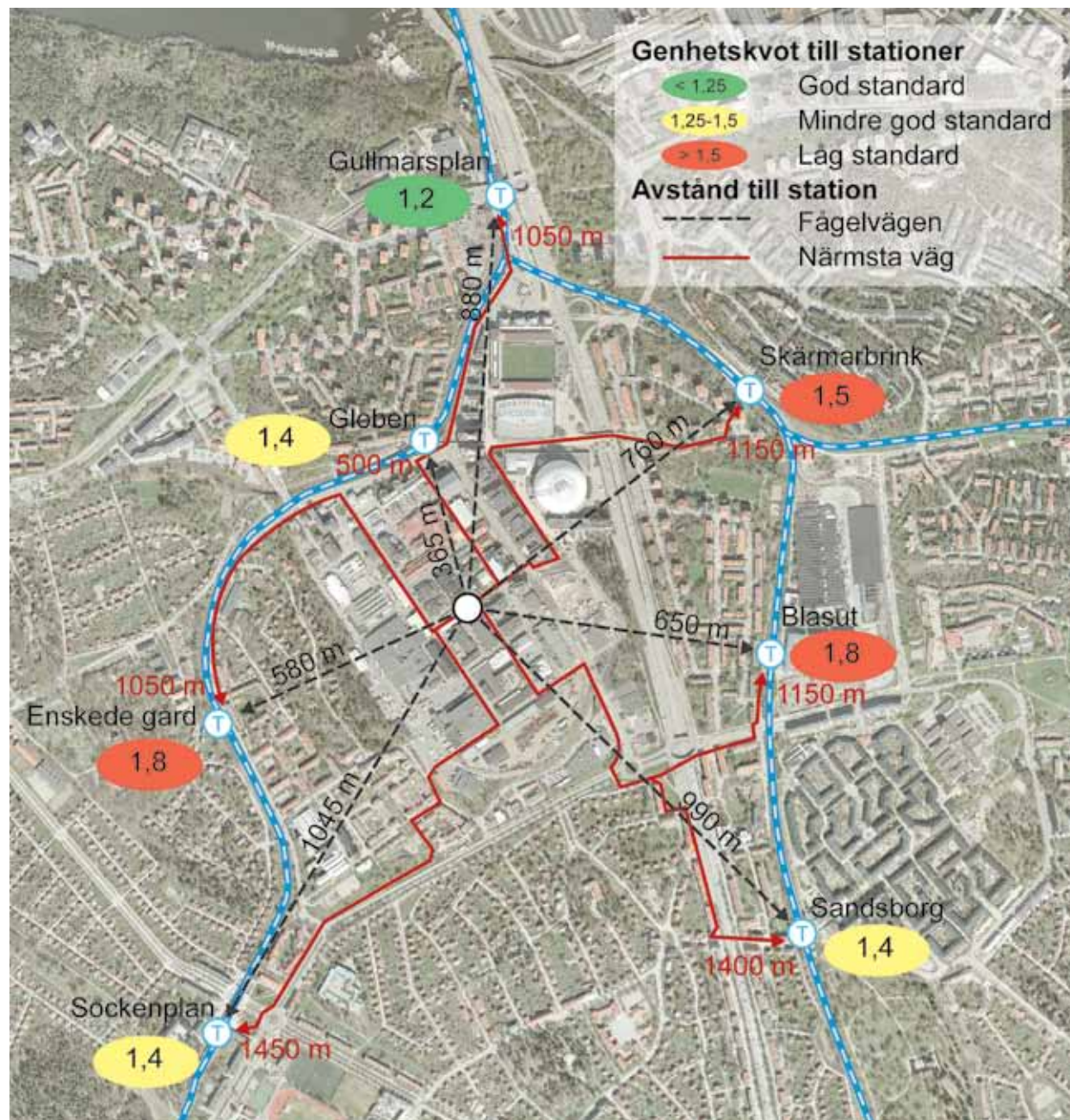
Nyanserad bild av tillgängligheten
Bilden till höger ger en mer nyanserad bild av tillgängligheten till tunnelbanan för Slakthusområdet. Bilden visar att endast Globen ligger inom rimligt gångavstånd från Slakthusområdets centrala del. Tar man hänsyn till hur man i dagsläget tvingas gå ligger endast Globens station inom en kilometers gångavstånd.

Skärmarbrink, Blåsut och Sandsborgs tunnelbanestationer har mycket dåliga och otydliga gångstråk till Globen- och Slakthusområdet.

Bilden till höger visar skillnaden mellan verkligt gångavstånd från en punkt centralt i Slakthusområdet till omkringliggande tunnelbanestationer. Där visas genhetsknot, dvs verkligt gångavstånd/fågelvägen. Det ska helst vara 1,25 eller mindre, för att vara god standard. Upp till genhetsknot 1,5 anser TRAST Trafik för en attraktiv stad att det är mindre god standard. Över 1,5 är det låg standard.

Genhetsknoterna visar att med nya genare gångstråk till tunnelbanestationer kan genheten ökas och verkliggångavstånd till tunnelbanan minskas.

Gångavståndet mellan centrala delar av slakthusområdet och Enskede Gårds tunnelbanestation är 1050 meter men fågelvägen endast 580 meter. Det ger låg standard för genhetsknot 1,8.



Genhetsknoterna (verklig gångväg/fågelvägen till tunnelbanestationer)

BUSSUPPSTÄLLNING EVENEMANG

Idag sker bussuppställning ibland i Slakthusområdet vid speciella evenemang. I och med att Stockholmsarenan i anspråk tar tidigare bussparkering utmed Arenaslingan ökar behovet av närliggande yta för bussuppställning.

Vid vissa typer av evenemang kan även behov av tillfälliga busshållplatser för skyttelbussar uppstå. Skyttelbussar ska kunna transportera besökare mellan biluppställning eller bussuppställningsplats som är lokaliserade längre bort än acceptabelt gångavstånd. Skyttelbussarna behöver angöringsplatser, till exempel längs Enskedevägen väster om Arenavägen.

I programarbetet för Stockholmsarenan föreslogs abonnerad bussuppställning ske längs Enskedevägen och Garagevägen, men ett annat alternativ vore att låta abonnerade bussar stå i Slakthusområdet.

Gång och cykeltrafik

STRUKTUR

Gång

Globen- och Slakthusområdets markanvändning utgörs till största delen av verksamheter och större idrottsanläggningar. Kvarteren i Globenområdet är stora och möjligheten att ta sig runt och igenom kvarteren är begränsade. Detta gör att gångvägnätet i Globenområdet är grovmaskigt. Arenagången och Arenatorget är breda trafikseparerade ytor och stråk avsatta för fotgängare och dimensionerade för stora folkmassor.

Slakthusområdet har omvänd situation där i princip varje byggnad bildar ett kvarter. Men årtionden av verksamheter knutet till charkuteri och slakt har gjort området introvert och isolerat från övriga områden. Endast ett fåtal entrépunkter finns till området.

Området saknar tydliga genomgående gångstråk. De stråk som finns slutar inom området eller tappar i tydlighet när nivåskillnader ska överbryggas eller då stråken når ut i blandtrafik.

Arenavägen och Palmfeltsvägen som bildar områdets centrala axlar har idag funktionen och utformningen som genomfartsvägar. Trots att vägarna utgör kontaktytan mellan Globen- Slakthusområdet och Gullmarsplan gör spårområde och nivåskillnader utmed vägarna att kopplingar och entréer till omkringliggande områden är få. De kopplingar som finns utmed vägarna sker oftast planskilt eller via trappor.



Arenagången



Gång- och cykelvägar och banor Källa: Astado (LVDB) kompletterat av WSP

Cykel

Ett flertal cykelstråk finns i områdets omedelbara närhet. Det regionala nord-sydliga utmed Nynäsvägen utgör själva ryggraden i cykelnätet. Från Nynäsvägen finns ett flertal kopplingar in till området.

Till cykelstråket utmed Nynäsvägen ansluter två öst- västliga cykelstråk. Det norra av dessa kommer längs Johanneshovsvägens västra sidan och fortsätter längs Hammarby fabriksvägens öster om Nynäsvägen. Det södra stråket går utmed Enskedevägen och fortsätter på den östra sidan om Nynäsvägen längsmed Sofielundsvägen.

Till dessa tydligare cykelstråk kan adderas mindre tydliga stråk. Ett kommer öster i från, längs tunnelbanan linje 17, och tar sig in till Arenatorget. Ett annat stråk utgår från Johanneshovsvägen och fortsätter längs Bolidenvägen, Palmfeltsvägen och Arenavägen vidare norrut mot Hammarby Sjöstad/Skansbron. Dessa stråk är inte lika tydliga i sin utformning och sträckning.

TRAFIKANTFLÖDE

Gång

Inga mätningar finns på gångtrafik i området. Men med tanke på verksamheterna i Globenområdet och antalet arbetsplatser är det stora flöden som tar sig mellan Gullmarsplan station och övriga delar av området. Dessa flöden varierar stort över tiden. Största flödena får man då något evenemang sker i området. Andra toppar har man under morgonen och på kvällen och är relaterade till det stora antal arbetsplatser som finns inom området. Dessa flöden är dock betydligt mindre och mera utspridda under morgon- respektive kvällstimmarna.

Cykel

Den enda cykelräkningen som finns i området är på Skansbron och Skanstullsbron. Uppskattningsvis passerar knappt 11 000 cyklister Skanstullsnittet per vardagsmedeldygn.



Cykelnätet. Källa: Astrado (LVDB) med komplettering av WSP

STANDARD GÅNG- OCH CYKEL

Många av de gång- och cykelvägar som finns i området har låg standard. Värderingsfaktorer som trafikmiljö, trygghet och orienterbarhet. Med tanke på antalet målpunkter i och omkring området är cykelvägnätet dåligt utvecklat. Det är även otydligt vilket nät som cykelvägarna tillhör, det regionala eller det lokala. Känslan är att man i första hand ska ta sig till området med kollektivtrafik eller bil, vilket också de fåtaliga cykelparkeringarna vittnar om.

Trafikmiljö

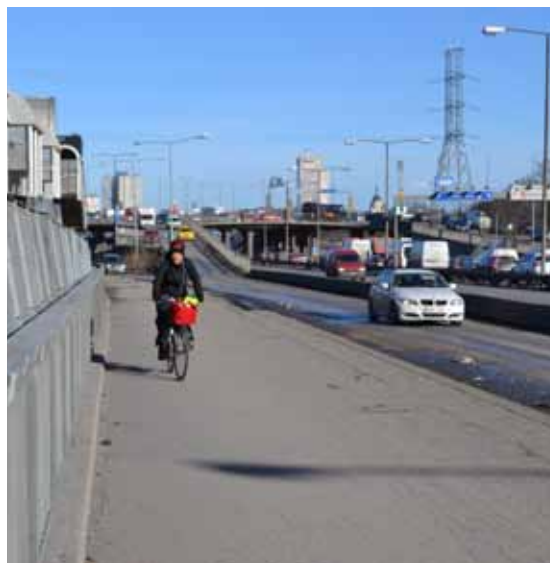
Trafikmiljön är ofta torftig för gång- och cykelvägarna i området. Längs Nynäsvägen är det mycket hög ljudnivå och delar av sträckan överskrider luftkvalitetsnormen. Samtidigt finns delar av Enskedevägen där gatumiljön är genomarbetad och gång- och cykelvägen är trevlig.

Trygghet

Avsaknad av bostäder gör området ”dött” på kvällarna. Gångtunnlar upplevs av många som otrygga miljöer. Övergångsställen saknas på strategiska ställen. Klotter på skyltar och väggar förekommer rikligt. I området finns otrygga gångvägar.

Orienterbarhet.

Stora barriärer gör att kopplingen mellan olika områden koncentreras till ett fåtal punkter som inte alltid är lätta att hitta. Sambanden mellan stadsdelarna är ofta svaga.



Cykelstråk längs Nynäsvägens västra sida söder om Gullmarsplan. Källa: WSP



Cykelstråk passerar under Gullmarsplans-terminalen. Källa: WSP

Arenavägen

Det är svaga och otydliga kopplingar för gång- och cykeltrafikanter mellan Slakthusområdet- Globenområdet och Arenavägen. Slakthusområdets östra sida är delvis stängslad och järnvägsspåret ligger som en kraftig barriär samtidigt som byggnaderna vänder sina baksidor mot Arenavägen. Arenavägen har även höjdskillnader som försvårar kontakter med Slakthusområdet.

Arenavägens sträckning norrut innehåller gång- och cykelbana på västra sidan, utmed spårområdet. Denna är dock smal och otydlig i sin karaktär som regional cykelled. Längs bebyggelsen i Globenområdet finns gångytor. Dessa korsas dock av många in- och utfarter från garage och angöringsparkeringar.

Arenavägen har en central plats i området som samlar och fördelar gående till och från Gullmarsplans station. Från Gullmarsplans station är gående hänvisade att gå längs en nedsänkt gång, Arenagången, inklämd mellan spårområdet och bussterminalen. Arenagången korsar Arenavägen i tunnel och fortsätter upp mot Globenområdet eller upp mot Arenavägen.



Arenavägen norr om Palmfeltsvägen. Källa: WSP



Arenavägens östra sida, norr om Palmfeldtsvägen. Källa: WSP



Gångbana längs Gullmarsplans bussterminal och Arenagången. Källa: WSP

De som av olika anledningar vill undvika denna gång är hänvisade till en smalare trottoar utmed den västra kanten av bussterminalen. Från trottoaren tvingas man sedan korsa Arenavägen i en kurva utan övergångsställe på vägen in mot Globenområdet. Alternativet är att vandra på den kombinerade gång- och cykelbanan som löper längs spårområdet till korsningen med Palmfeltsvägen. Detta är en central och betydelsefull sträcka för gång- och cykeltrafik som i dagsläget karaktäriseras av buller, vägdamm och avsaknad av övergångsställen.

Arenavägen söder om Träderskolevägen har en gång- och cykelväg på västra sidan, men på Arenavägens östra sida saknas gångbana. Det är en konsekvens av att Sofielundsplans trafikplats saknar gångbana på sin norra sida. Det är därför viktigt att inte leda fotgängare öster om Arenavägen sista delen ner mot Enskedevägens, mellan Arenavägen och Nynäsvägen, för de kan inte omhand där. Trafikmiljön är mer trafikplats än en gatukorsning.

Palmfeltsvägen

Den gång- och cykelbana som löper längs Arenavägen, norr om Palmfeltsvägen, fortsätter på Palmfeltsvägens norra del. Gång- och cykelbanan följer sedan Bolidenvägen norrut och ansluter till cykelvägarna vid Johanneshovsvägen. Palmfeltsvägen saknar tydliga kopplingar med bebyggelsen norr om spårområdet. På södra sidan utmed Slakthusområdet finns en gångbana.



Palmfeltsvägen vid Arenavägen och uppgång till Globens tunnelbanestation. Källa: WSP

Slakthusområdet

Slakthusområdet saknar helt anvisade cykelvägar. Och att cykla i blandtrafik i Slakthusområdet med nuvarande markanvändning är inte trafiksäkert. Ett fåtal gångbanor finns inom området och är främst koncentrerade till Hallvägens västra sida.

Nynäsvägen

Gång- och cykelbanan på Nynäsvägens västra sida vid Gullmarsplans terminals ramper leds i plan över en av- och påfart från terminalen till Nynäsvägen.

Längs Nynäsvägens västra sida går Nynäsleden, som går mellan Stockholms stadshus och Nynäshamn. Leden är utmärkt med gröna cykelskyltar. Nynäsleden går längs Nynäsvägen under Enskedevägen vid Sofielundsplan. Därefter går den längs Nynäsvägens västra sida. Leden passerar över ramperna från Gullmarsplansterminalen till Nynäsvägen i plan och går därefter planskilt under Gullmarsplansterminalen, Arenavägen och tunnelbanan till gång- och cykelvägen väster om tunnelbanan till Gullmarsplan.

I samband med att Stockholmsarenan byggs kommer delar av Nynäsleden att byggas om och breddas.

Enskedevägen

Längs Enskedevägens norra sida från Arenavägen och västerut finns en gång- och cykelväg som skiljs från körbanan med en gräs- och trädrad. Det ger ett stadsmässigt och välvårdat intryck.

Bolidenvägen

Bolidenvägen har en gång- och cykelbana på sin östra sida från johanneshovsvägen till Palmfeltsvägen. Ett gång- och cykelstråk från Bägerstavägen över Bolidenvägen leder upp till Konstgutarvägen. Där når man senare gång- och cykelbron över till Globenområdet och Globentorget för möjlig vidare färd mot Skärmarbrink. På Bolidenvägens västra sida finns en gångbana, som parkerade bilar längs fasader passerar över.



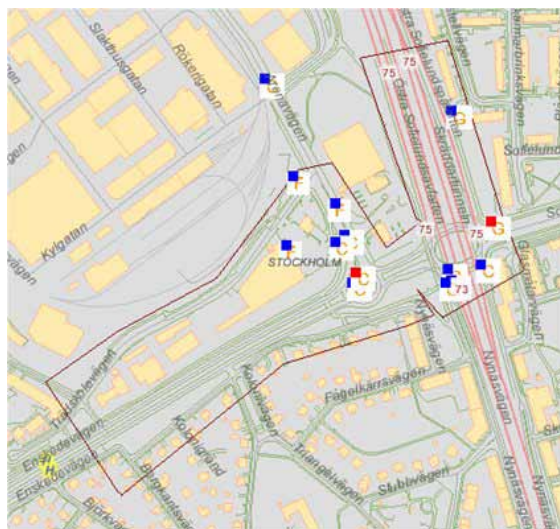
Bolidenvägens gångbana som parkerade bilar passerar. Källa: WSP

TRAFIKSEPARERING

Inom området som inventerats finns stora skillnader i graden av trafikseparering kontra trafikintegrering. Globenkvarteret visar en hög grad av trafikseparering med det breda trafikseparerade gångstråket Arenagången och med angöring i garaget under byggnaden, medan Slakthusområdet är totalt trafikintegrerat med alla färdmedel, gång, cykel, bil – allt från personbilar till de allra längsta fordonskombinationer – truckar och järnvägstrafik. Industrispårets spårområde har gått över en lastgård med distributionstrafik i kv Styckmästaren 2 i sydöstra delen av Slakthusområdet.

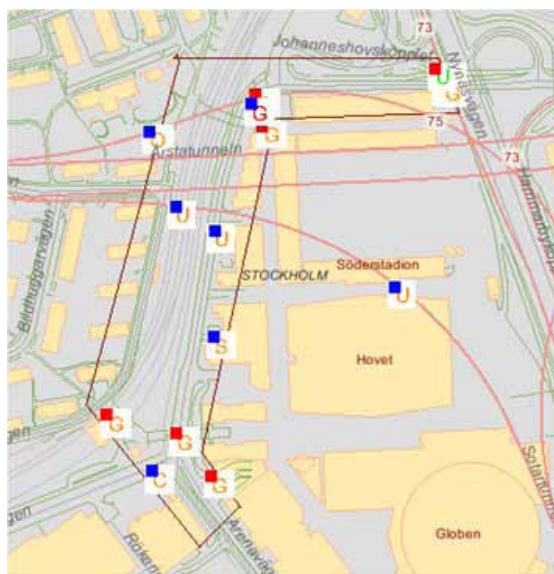
TRAFIKSÄKERHET

Utdrag ur STRADA databas för trafikolyckor med gång- och cykeltrafikanter inblandade visas nedan för åren 2005-2010 för respektive delområde, där röd fyrkant visar en sjukhusrapporterad olycka och blå fyrkant en polisrapporterad olycka. Bokstäverna betyder olika typer av olyckor där t ex F och G står för olycka med gående inblandade, C betyder att en cyklist är inblandad och bokstävernas färger betyder svårighetsgrad på olyckan, där röd är svår olycka och gul är lindrig.



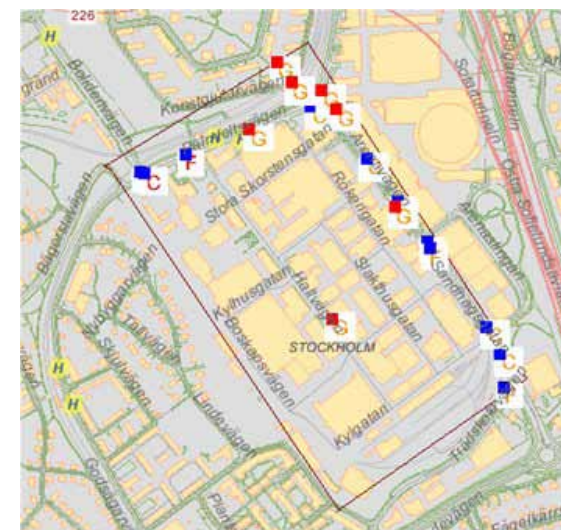
Gång- och cykelolyckor ur STRADA vid Sofielundsplan och Trädskolevägen mm.

Längs Arenavägen mellan Trädskolevägen och Enskedevägen sker det olyckor med oskyddade trafikanter. Vid övergångsstället på Enskedevägen och övergångsstället över ramperna vid Sofielundsplans cirkulationsplats sker det olyckor. Båda dessa övergångsställen är signalreglerade.



Gång- och cykelolyckor ur STRADA på del av Arenavägen

I bilden ovan syns olyckorna med oskyddade trafikanter i korsningen Arenavägen-Palmfeltsvägen. Det har skett flera olyckor med oskyddade trafikanter i korsningen Arenavägen-Gullmarsplansterminalen, där många passerar trots att det inte finns ett markerat övergångsställe och där det är dåligt sikt. Även där gång- och cykelvägen längs Nynäsvägens västra sida passerar ramper till Gullmarsplansterminalen har det skett olyckor.



Gång- och cykelolyckor ur STRADA vid Slakthusområdet

Inne i Slakthusområdet har en olycka med en gående skett. I korsningen Palmfeltsvägen-Arenavägen har en svår olycka med en cyklist skett, vid Palmfeltsvägen-Slakthusplan har en fotgängare blivit påkörd, i korsningen Arenavägen-Palmfeltsvägen har en del olyckor hänt. Detsamma gäller längs Arenavägen söder om Palmfeltsvägen. Längs Bolidenvägen har en trafikolycka skett i korsningen med Tjurhornsgränd, förutom de som sker i korsningen med Palmfeltsvägen.

TILLGÄNGLIGHET

Området präglas av att stora delar utgörs av spår- och vägområden. Den hårt trafikerade Nynäsvägen med tillhörande rampsystem delar upp området söder om Skanstullsbron i två delar. Spårområdet skiljer i sin tur Gullmarsplans bebyggelse från Globen- och Slakthusområdet. Kontakter mellan områden som delas av dessa barriärer är endast möjlig på ett fåtal punkter. Se kartillustration på sidan 67. Dessa sker planskilt via broar eller genom tunnlar. Flertalet av kontaktytor har dock stora svagheter vad gäller orienterbarhet, utformning och upplevd trygghet.

Området präglas även av nivåskillnader. Dels naturliga men även konstruerade. Globenområdets gångtor ligger på en nivå några meter högre än närliggande gator och områden. Nivåskillnaden tas upp med trappor och ramper mot Arenavägen. Hissar finns även vid Globen tunnelbanestation. Arenavägen i sin tur har på vissa sträckor en högre nivå än Slakthusområdet vilket försvårar kopplingen mellan dessa delar. Barriärerna gör att tillgängligheten till vissa funktioner inom området är bristfällig.

Sammantaget gör den hårt trafikerade miljön, nivåskillnader, kvarterens storlekar samt kvarterens användning att området som helhet upplevs storskaligt och svårorienterbart. Stora delar av området upplevs mer anpassat för fordonstrafik än för en människa.



Branta trappor mellan Palmfeltdvägen och Blobens tunnelbane entré. Källa: WSP



Arenagången under Gullmarsplans bussterminal. Källa: WSP

DAGENS FÖRHÅLLANDE

- Delområden

Slakthusområdet

ALLMÄNT

Slakthusområdet har idag ingen naturlig kontakt med sin omgivning. Behov av sådan har inte heller funnits, snarare tvärtom med tanke på verksamheterna som funnits och alltjämt finns kvar. Med ”Vision Söderstaden 2030” inleds arbetet med att omvandla Slakthusområdet från ett introvert renodlat verksamhetsområde till en stadsdel som kopplas samman med kringliggande områden.

Slakthuset fungerar nästan som ett kvarter, men består av många mycket små kvarter – ofta med bara en enda byggnad omgiven av gator.

Slakthusområdet är idag ett industriområde som är inhägnat och stängt nattetid.

Området har många tunga transporter och är inte utformat för gång- och cykeltrafik.

Inne i området blandas allt från tunga fordon till truckar och gående.

Det finns en skola på Hallvägen 14-16 med åk 6-9. Ingen skolgård finns för barnen utan de hänvisas till Hallvägen och parkeringar.

Barnen studerar deltid vid skolan och har även undervisning på andra platser i staden och kan de därför riskera att behöva röra sig till och från skolan flera gånger under dagen.

Stockholms Hotell- och Restaurangskola ligger vid Rökerigatan med adress Arenavägen 60. Skolan har 650 elever. Eleverna har idrott vid Enskedehallen vid Gullmarsplan.

Eleverna går ofta längs Arenavägen och passerar spåren vid garagedfarten till Parkören för att komma till skolan.

STRUKTUR

Hallvägen är den uppsamlande lokalgatan inom Slakthusområdet och ansluter till Arenavägen och Palmfeltsvägen. Få entréer finns till Slakthusområdet. Huvudentréerna utgörs av Hallvägen. Därutöver finns kopplingar vid Boskapsvägen och vid Palmfelts centers parkeringshus, där Arenavägen förbinds med Rökerigatan.

Lokalgatunätet inne på Slakthusområdet är väl förgrenat och oftast namngivet. Utöver de namngivna lokalgatorna finns ramper och körbara gårdar/gränder mellan i stort sett varje byggnad. Större delen av Slakthusområdet är instängslat för att minska risken för stöld och det ger även en garanti för att inga obehöriga fordon ska ställas upp inom området. Delar av Slakthusområdet ligger utanför detta instängslade område. Det gäller delarna vid hus 15.

Trafikytorna inom Slakthusområdet används på en mångfald olika sätt. Slakthusområdet är ett i det närmaste helt trafikintegrerat område med en hög grad av komplexitet och ständiga konfliktande trafikbehov. Det är en synnerligen olämplig trafikmiljö för oskyddade trafikanter, särskilt för svaga trafikantgrupper som barn och äldre eller funktionshindrade.

DISTRIBUTIONSANGÖRING

Slakthusområdet genererar mycket tung trafik. Transporter med farligt gods behövs till Slakthusområdet. Den sydöstra delen av Slakthusområdet svarar för uppskattningsvis 70 % av alla transporter i området.

Distributionsangöring sker till lastplatser, lastkajer och lastportar i Slakthusområdet.



Lastplats

En lastplats är en något upphöjd yta, ca 2-3 dm, som angörs av en bil med bakgavelhiss som hissas ned till lastplatsen.



Lastport

En lastport ligger i marknivå och fordon kan köra in och ut genom porten.



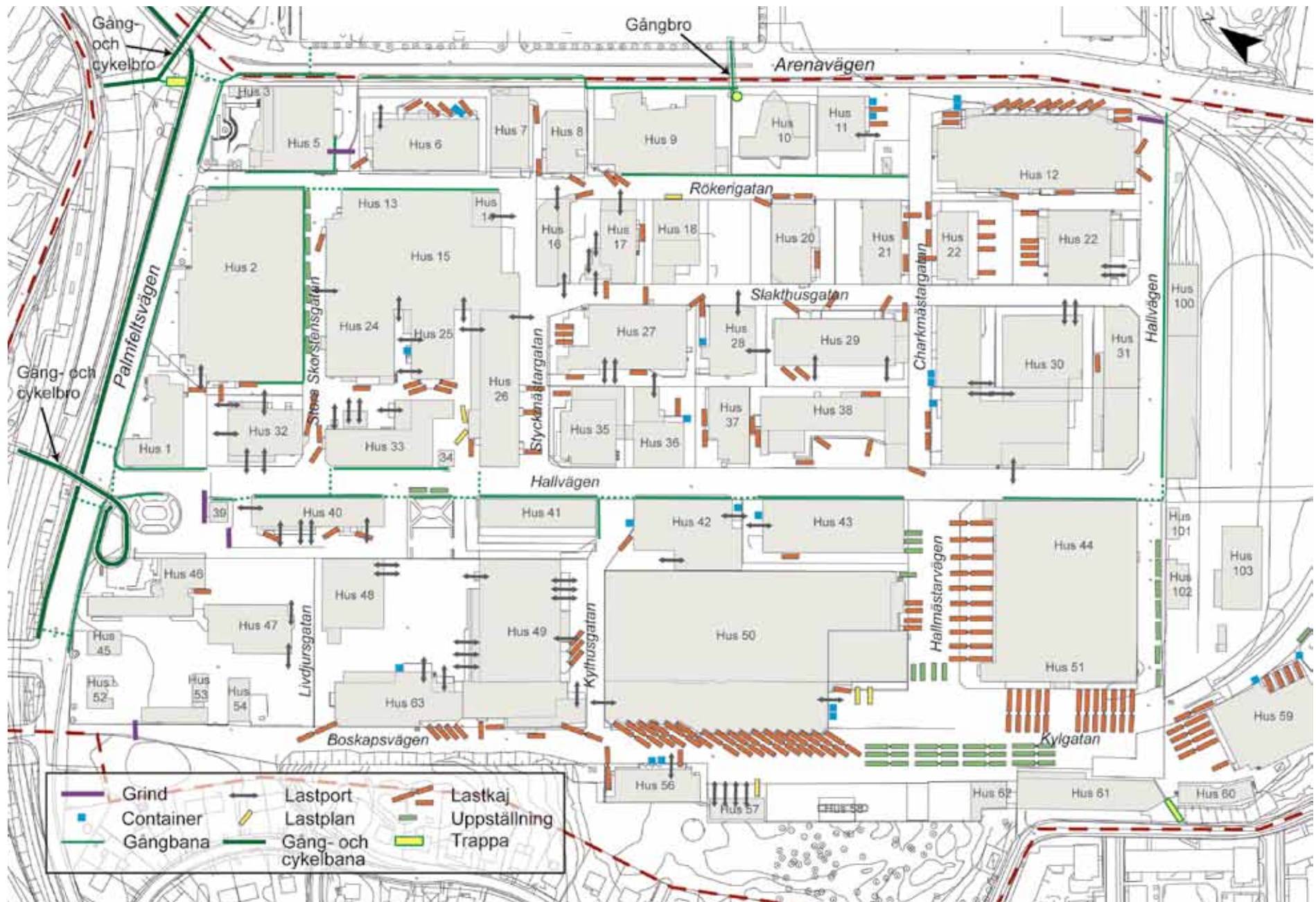
Lastkaj

En lastkaj är en högre upphöjd yta, ca 1,2 meter, som nås genom att angöra med bakgavelhiss eller att ett fordon backar rakt mot kajen.

Ett fungerande kaos

Ove Gustafsson, som länge arbetat med Slakthusområdet, har beskrivit hur distributionen inom området fungerar. *Ofta kommer tunga transporter till Slakthusområdet på morgnarna och parkerar på den öppna ytan vid Boskapsvägens södra del, vid bus 50, 51 och 61. Chaufförerna, som kört under natten, går till bus 60, där de kan sova under dagen. Därefter kommer lotsar som kör fordonen dit de ska inne på Slakthusområdet eller till näraliggande adresser. Fordonen töms på sin last av kött. Därefter spolas de rent invändigt vid tvätten i hus 58. Sedan lastas bilarna med charkvaror. När chaufförerna sovit kan de sedan ta över fordonet och köra det från Slakthusområdet med förädlade varor i lasten. Lotsarna, som kör inne på Slakthusområdet, känner till hur trafiksituationen är där. Det är trångt och det krävs skicklighet och lokalkännedom för att lotsa sig fram med trailer och 25 meters fordonskombinationer.*

Genom att Slakthusområdet är ett kluster med företag med liknande produktion, distributörer och kunder har en effektiv organisation byggts upp som ger energieffektiva transporter inne i området och ger möjlighet att samordna transporter till och från området. Detta är en miljökvälité, som finns, inte på grund av mål eller policy utan på grund av att det är affärsmässigt fördelaktigt. Det innebär också färre transporter till och från området eftersom det sker en samlastning.



Inventering lastportar, lastplan, lastkajer, grindar, containrar m.m. Källa: WSP

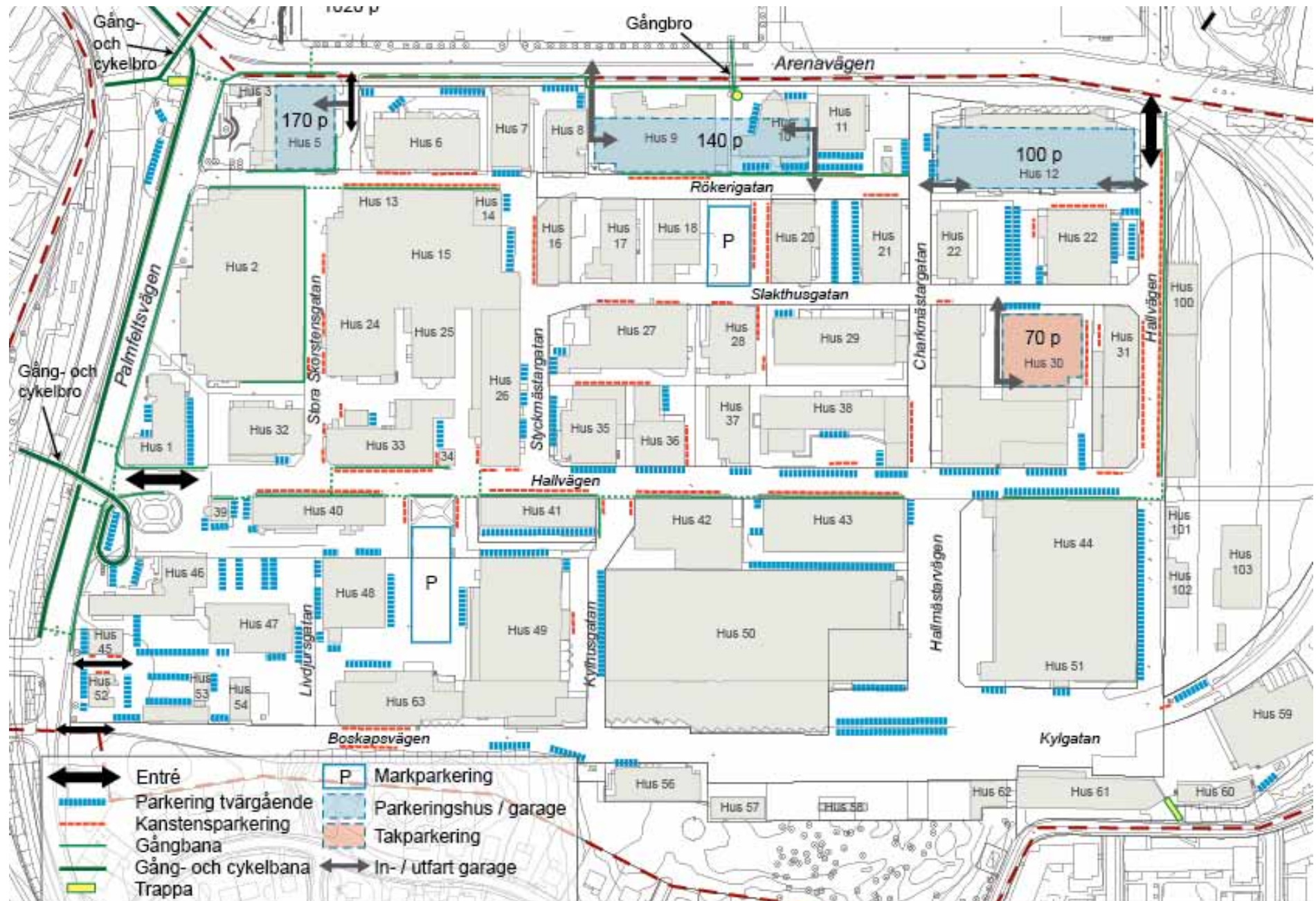
PARKERING

I området finns flera större parkeringsanläggningar. Palmfelts center med ca 170 parkeringsplatser, Parkören vid Hotell- och Restaurangskolan med ca 140 parkeringsplatser, en takparkering i hus 30 med ca 70 parkeringsplatser och parkeringsgarage i hus 12 med uppskattningsvis 100 platser. Stockholm Parkering ansvarar för ca 800 målade parkeringsplatser. Det finns ytterligare ett flertal markparkeringsplatser på privat fastighetsmark. Totalt bedöms ca 1500 parkeringsplatser finnas inom Slakthusområdet till ca 3-4 000 verksamma.

I illustrationen på västra sidan visas var parkering finns i Slakthusområdet. Det visas inte antal platser utan var de finns och hur parkeringen är organiserad, dvs. om den är längsgående, tvärställd eller vinklad.



*Parkerade bilar på fastighet i Slakthusområdet.
Källa: WSP*



Parkering inom Slakthusområdet. Den blå och röda markeringen är inte antal platser utan hur parkeringen är organiserad. Källa: WSP

GÅNG- OCH CYKEL

Inom Slakthusområdet, till skillnad mot Globenområdet, råder total trafikintegrering. Tunga transporter blandas med biltrafik, trucktrafik samt gång- och cykeltrafik. Trots att det finns en skola med årskurs 6-9 är Slakthusområdet fortfarande ett område utan sammanhängande gång- och cykelnät. Restaurangskolan har svag koppling in mot Rökerigatan nås framför allt via en gångbana på Arenavägens västra sida från Palmfeltsvägen. Denna gångbana passerar över industrispåren längs Arenavägen.

Gångbanor finns endast utmed ett fåtal sträckor. Hallvägen har gångbanor utmed västra och södra sidan, förutom på ett ställe strax söder om korsningen med Hallmästarvägen. Delar av Rökerigatan och Stora Skorstensgatans norra del har också gångbanor. Utmed Hallvägen finns även övergångsställen på de flesta korsningspunkterna utmed gångbanan. Endast korsningen med Hallmästarvägen saknar övergångsställe.

Cykelvägar saknas helt inom området. Från Hallvägen vid Slakthusplan kan man via en ramp nå Globen station samt området norr om spåret.

Entréer till Slakthusområdet är i dagsläget begränsat till Palmfeltsvägen och Arenavägen. Slakthusområdet kopplas även till närliggande områden via två broar. Den ena bron kopplar Globenområdet med Slakthusområdet vid Restaurangskolan. Den andra bron kopplar till bebyggelsen norr om Slakthusområdet via Globen station vid slakthusplan. Det finns även en trappa till Lindevägen och bebyggelsen väster om Slakthusområdet. Denna är dock försedd med dörr som är låst under delar av dygnet.



Smal gångbana vid Stora Skorstensgatan. Källa: WSP

ÖVRIGT

Slakthusområdets alla skilda transporter sker idag på kvartersgator. Det innebär att uppställning, lassning och lossning tillåts blandad med gångstråk, personsbilsuppställning etc. Truckar kör frekvent på enskilda gatulänkar och mellan olika kvarter. Trafikintensiteten är hög och kan upplevas som rörig för besökande.

Inom Slakthusområdet har mer publika verksamheter vuxit fram med åren. Det är auktionsföretag, restauranger, skolor, systembolag, skilda affärer för hantverkare och företagare med flera. Detta skapar konflikter mellan framkomligheten för de stora fordonskombinationerna och dess behov av tillgänglighet med service – och affärsverksamheternas behov av tillgänglighet och nära angöringar.

GATA FÖR GATA BESKRIVNING

Det är smala gaturum inne på Slakthusområdet och korta korsningsavstånd. Gatorna ligger i ett rutnätssystem som går nästan i nordsydlig och östvästlig riktning. Nedan skrivs nordsydlig och östvästlig trots att det är en förenkling, gatorna är mer i nord-nordväst-sydsydöst och östnordöst-västsydväst.

Nordsydliga gator i Slakthusområdet
Boskapsvägen går i nordsydlig riktning i västra delen av området. Gatan är diffus och otydlig vid sin korsning med Palmfeltsvägen i norra änden. Där är Boskapsvägen bara knappt 6 meter bred, men ändå dubbelriktad med tung trafik. Boskapsvägen har ett gaturum som är mycket varierande i bredd och har andra funktioner än bara gata med uppställning och angöring till lastplatser, tvätt av bilar osv. Södra delen av Boskapsvägen är mer som en öppen yta än en gata, där uppställning av stora fordon sker regelmässigt.

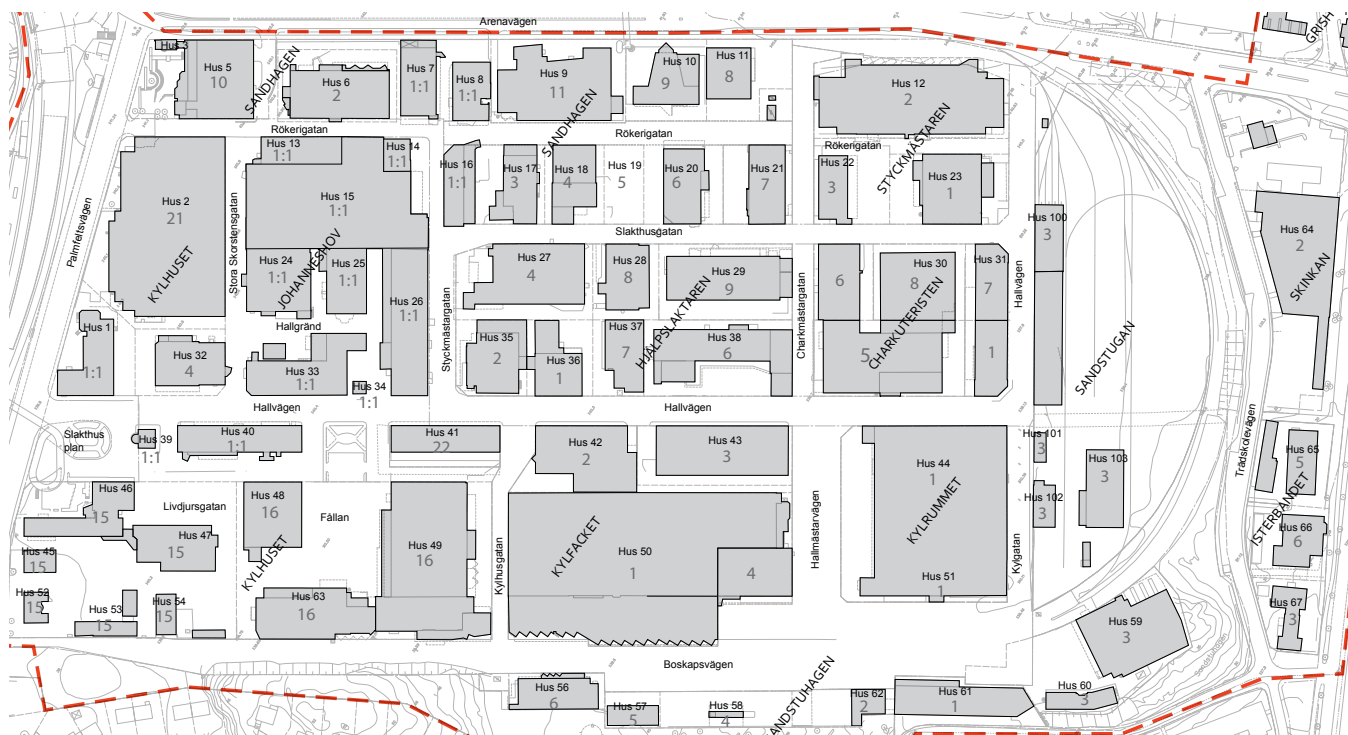
Hallvägen har det bredaste konsekventa gaturummet och är den mest strukturerade gatan i Slakthusområdet. Hallvägen går dels i nord-sydlig riktning mellan Palmfeltsvägen och Kylgatan, dels i öst-västlig riktning mellan Kylgatan och Arenavägen. Gaturummet varierar mellan 26,5 meter på en kort sträcka och 16 meter. Till största delen är gaturummet 18 meter brett. Större delen av Hallvägens nord-sydliga del har gångbana på dess västra sida längs alla fasader, utom en kort del av hus 44. Tungt fordon behö-ver ibland backa från Hallvägen för att kunna angöra lastplatser, som vid kv Hjälpslak-taren.

Hallvägen har en automatisk bom vid entrén från Palmfeltsvägen. Den är stängd vardagar mellan kl 04.30-22, men kan öppnas med ett kort i en kortläsare. Det fanns före byggnationen av Stockholmsarenan en manuell bom vid Hallvägens entré från Arenavägen som var stängd mellan kl 18-06.

Hallgränd är en kort gata/gränd som går från Stora Skorstensgatan mellan hus 33, 24 och 25. Gaturummet är otydligt och har mer karaktären av plats/lastområde än av gata.

Slakthusgatans gatuområde är 12 meter bred med ett gaturum mellan fasader som är mellan 12 och 17 meter brett.

Rökerigatans gaturum varierar i bredd och komplikation. I norra delen av Rökerigatan, mellan hus 2 och 5, är gaturummet 11 meter brett och har funktionen av en gågata med möjlighet att ta bort pollare, så att mindre fordon kan passera. Söder om gågatan, mellan hus 6, 7, 13 och 15, är Rökerigatans gaturum också 11 meter, men här finns ett varumottag och en anslutning till Palmfelts centers parkeringshus. Rökerigatan kopplas till Arenavägen vid parkeringshusets in- och utfart. Där finns en bom som är öppen vardagar 05.30-18.



Utsnitt ur områdesplan. Källa: Stockholm Stad

Söderut mellan Styckmästargatan och Charkmästargatan har Rökerigatan ett gaturum på knappt 15 meter. Hus 10 och 11 är dock något indragna från gatan. Rökerigatan mellan hus 12 och 22 är mycket trång trots att fasaderna ligger på ca 13 meter från varandra. Ramper i kombination med en utbyggnad för en lastkaj gör att gatan bara är drygt 2,5 meter på en sträcka. Södra delen av Rökerigatan har ett 13 meter brett gaturum, med lastkajer längs gatan.

Östvästliga gator i Slakthusområdet
Livdjursgatan är en kort östvästlig tvärgata mellan Boskapsvägen och Hallvägen med ett otydligt och diffust gaturum. Livdjursgatan gick tidigare även i nordsydlig riktning men nu är där parkeringar m.m. och den fungerar endast bitvis som gata.

Stora Skorstensgatan går mellan Hallvägen och Rökerigatan. Stora Skorstensgatan ligger i linje med Livdjursgatan, men hus 40 skiljer dem åt. En gångbana finns längs gatans norra del utmed hus 2.

Styckmästargatan är också en tvärgata och går mellan Hallvägen och Rökerigatan. Styckmästargatans gatubredd varierar mellan 8,2 - 15,5 och har ett gaturum mellan fasader som varierar mellan 9 - 23,5 meter.

Kylhusgatan förbinder Boskapsvägen med Hallvägen. Gaturummet är något böjt en sträcka, men från Boskapsvägen ser man Globen i fonden av gatan som ett tydligt landmärke. Kylhusgatans gaturum varierar mellan drygt 10- 25 mellan fasader. Gatan används för att nå lastplatser i hus 49.

Slakthusgränd är en kort gränd mellan Slakthusgatan och Rökerigatan. Den upplevs mer som markparkering än en gata. Charkmästargatan är en tvärgata som sträcker sig mellan Hallvägen och Arenavägen, dock utan att ha direktkontakt med Arenavägen. När spåren är borta finns möjlighet till kontakt.

Charkmästargatan fortsätter i Hallmästarvägen till Boskapsvägen. Charkmästargatan är ca 13 meter bred, men det är ca 16 meter eller mer mellan fasaderna. Dock finns lastkajer, gångramper, containrar mm som tar plats.

Hallmästarvägen går mellan Hallvägen och Boskapsvägen i Charkmästargatans förlängning. Det är en mycket bred gata, ca 29,5 meter, med ca 44-51 meter mellan fasader. Gaturummet är diffust. Hallmästarvägen används för att nå ett flertal lastkajer längs hus 44 norra sida och hus 43 och 50 södra sida. Den används också för uppställning av stora fordon.

Hallmästargatan är mer än lastgård än en gata.

Kylgatan är en tvärgata mellan Hallvägen och Boskapsvägen, i Hallvägens östvästliga förlängning. Östra delen av Kylgatan ligger i en backe. Det är ovanligt i Slakthusområdet att gatorna ligger i backe. Annars är området plant. Kylgatans gatubredd och gaturum är 16,5 meter brett.

Det är många lastkajer, lastportar och ramper som behöver kunna nås med fordon, ofta tunga fordon. Det är inte ovanligt med trailer och 24-metersbilar som backar för att angöra för lastning.

Omgivande huvudgator

Arenavägen mellan Palmfeltsvägen och Träskolevägen passerar längs Slakthusområdets östra gräns och är på sträckan tre- och fyrfältig med gångbanor längs hela östra sidan av Arenavägen och på västra sidan mellan Palmfeltsvägen och Hotell- och Restaurangskolan. Man cyklar i blandtrafik på Arenavägen mellan Palmfeltsvägen och Hallvägen. Det är höjdskillnader i Arenavägens mittrefug på vissa sträckor. Arenavägen är ofta ca 1,5 meter högre än den omgivande bebyggelsens bottenplan. Men inte alltid, till exempel Hotell- och Restaurangskolans entré ligger i Arenavägens nivå. Arenavägen är inte utformad som en stadsgata med verksamheter som vänder sig direkt ut mot gatan. Inne i butiker på östra sidan av Arenavägen är det trappor som tar upp höjdskillnaden.

Söder om Hallvägen fanns tidigare en gång- och cykelväg på östra sidan om Arenavägen för att strax söder därom passera Arenavägen och därefter dras på västra sidan av Arenavägen. Nu pågår byggnationen av Stockholmsarenan och därmed finns bara provisorier vid Arenavägen och dess korsning med Hallvägen.

Palmfeltsvägen har en smal dubbelriktad gång- och cykelbana på norra sidan och en gångbana på södra sidan mellan Arenavägen och Bolidenvägen.

Söderstadion

ALLMÄNT

Området Söderstadion i denna inventering avgränsas av Arenavägen i norr, tunnelbanans spårområde i väster och byggnaderna i kv Arenan nr 6 och 9 i söder och öster. I området finns båda arenorna Hovet och Söderstadion. För att få med trafikfunktionen runt Hovet och Söderstadion diskuteras även trafikytan öster om Hovet och Söderstadion.

STRUKTUR

Området har trafiksystem i två nivåer, dels marknivån längs Arenavägen ca +46, dels en övre nivå på ca +50. I marknivån finns den traditionella gatustrukturen med Arenavägen, i den övre nivån finns det breda trafikseparerade gångstråket Arenagången som leder de stora evenemanggångströmmarna planskilt norrut till Gullmarsplan. Det går att köra med fordon runt både Hovet och Söderstadion, men denna möjlighet är ofta stängd och bara öppen ibland när arenorna inte har evenemang.

Arenagången är tänkt som en helt trafikseparerad trafikyta, men viss fordonstrafik finns där ibland.

Arenavägen mellan Palmfeltsvägen och Gullmarsplansterminalen är en tvåfältig gata med en smal gång- och cykelbana på västra sidan och en gångbana med varierande bredd på östra sidan. Arenavägen svänger i en skarp sväng vid infarten till Gullmars-plans bussterminal och ramper till Nynäsvägen. Arenavägen är en huvudgata som kopplar området till Nynäsvägen (via ramper via Gullmarsplans bussterminal) och till stadsdelar öster om Nynäsvägen. Arenavägen har stor betydelse för att sammanbinda stadsdelar öster och väster om Nynäsvägen. Arenavägens viktiga funktion som sammanlänkande gata stöds inte av någon gen och lättorienterad sträckning.

Gångbanan på Arenavägens östra sidan leds nära fasaderna förbi korsningen med Palmfeltsvägen, där en lokalgata, öster om Arenavägen, finns på en kort sträcka förbi korsningen med Palmfeltsvägen. Det innebär att det inte går att gå längs Arenavägens östra sida vid lokalgatan och det går inte att korsa Arenavägen på något övergångsställe längs aktuell sträcka. Via denna lokalgatan kan man nå södra globengaraget från Arenavägen norrifrån. Arenavägen mellan Palmfeltsvägen har angöringar längs östra sidan inne på kvartersmark när det norra Globengaraget, en invändig lastangöring Globen Gate som infarten för tunga fordon till Globen och Hovet kallas, en brandramp mellan Arenavägen och Arenagången samt lokalgatan öster om Arenavägen förbi korsningen med Palmfeltsvägen.

Vid Arenavägen 31 strax norr om korsningen med Palmfeltsvägen finns en ramp upp till Arenagången. Denna ramp tillsammans med lastgatan vid hotellet och brandvägen via gång- och cykelvägen längs Nynäsvägens västra sida är de enda vägar som är avsedda att användas av fordon som ska till Arenagången och Arenatorget.

Angöringen till fastigheterna längs Arenagången sker via garaget. Angöringstorget som finns framför kontorshuset kv Arenan 8 används både för denna fastighet, men också som alternativ för angöring till Arenagången.

Ytorna runt Hovet och Söderstadion samutnyttjas på olika sätt. Vid evenemang på Globen körs taxi och bussar ut från Entrétorget under Söderstadions östra läktare till trafikytan mellan Söderstadion och kontorsbyggnaden kv Arenan 8 för att sedan nå Arenavägen vid angöringstorget väster om kontorsbyggnaden kv Arenan 8.

Arenorna Hovet och Söderstadion trafikförsörjs via Arenavägen. Bägge arenorna saknar direktkontakt med kommunal gator men de är å andra sidan lokaliserade i direkt anslutning till gångstråket Arenagången .

DISTRIBUTIONSANGÖRING

Distributionsangöring sker via Arenavägen genom olika portar som leder in under byggnaderna, dels till en lastgård, dels till lastfaret till Hovet och Söderstadion med in/utfart via Globen gate.

Angöring till verksamheter vid Arenagången skyltas att ske via garaget, men det händer att distributionsfordon åker upp till Arenagången via lastgatan från Arenaslingan eller så sker den via angöringstorget vid kv Arenan 8. Lastangöring sker till Hovet inte bara under byggnaden utan även på den övre nivån runt byggnaden. Detsamma gäller Söderstadion.

Distributionstrafik till Hovet kör in via grind vid Arenavägen för att komma till spelplanens nivå. För övrig distribution nyttjas även Arenaslingan och lastgård öster om Globen som körväg till Hovet.

PARKERING

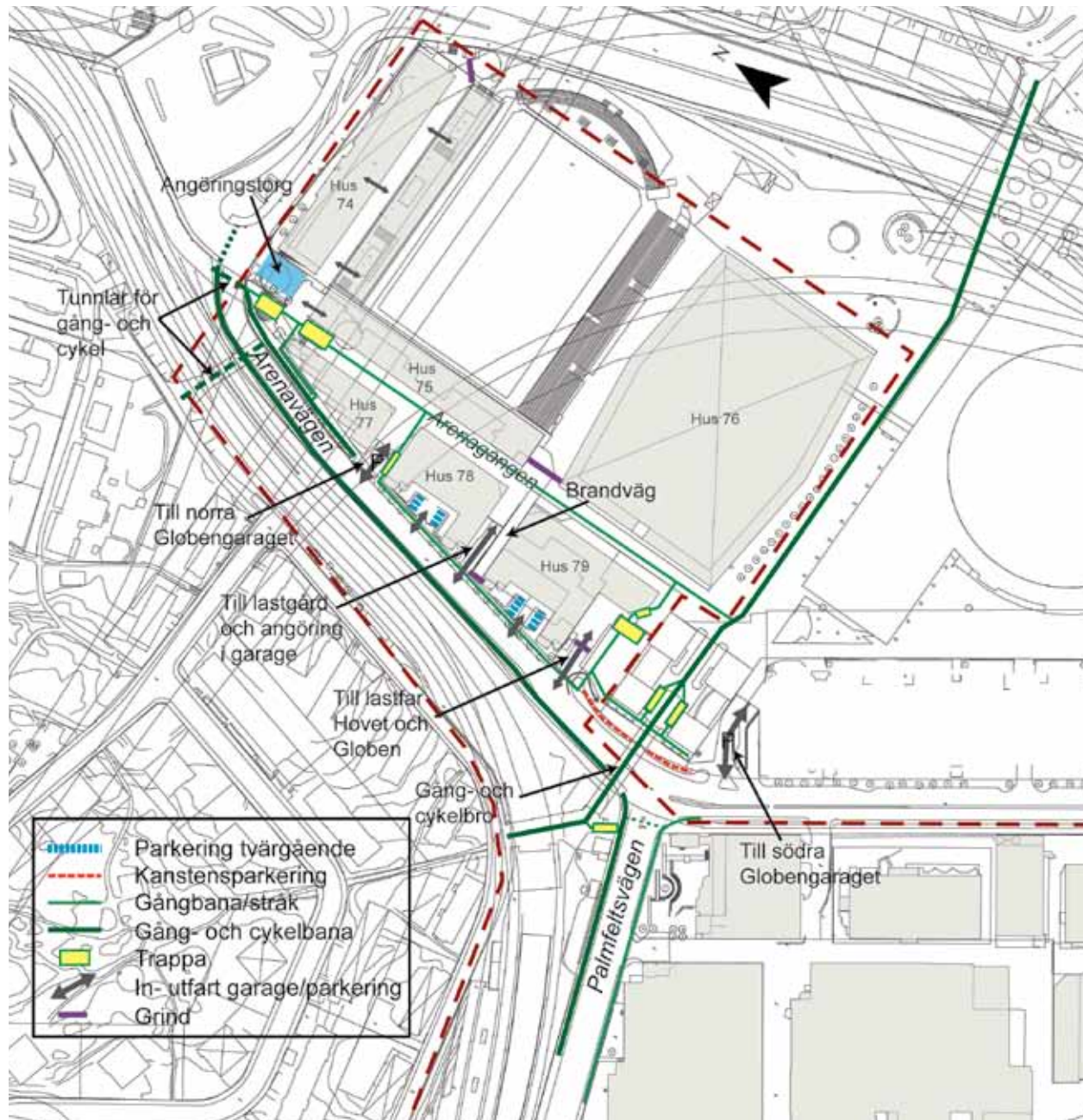
I Globen kvarteret, öster om Arenavägen, finns två parkeringsgarage. Det södra har ca 1050 parkeringsplatser och det norra har ca 450 parkeringsplatser. Det norra garaget ligger inom områdesplanen. Det norra och södra Globengaragen har ingen förbindelse med varandra. Norra Globengaraget saknar ventilation och är därför inte helt lämplig att ta stora samtidiga trafikströmmar om köer riskerar att uppträda.

GÅNG- OCH CYKEL

Arenagången är ett trafikseparerat gångstråk förbi Hovet och Söderstadion som leder till Gullmarsplans tunnelbanestation.

Arenagången ligger i en övre nivå och går i nordsydlig riktning gent genom kvarteret fram till en lång trappa i norra delen, som leder ner till marknivån strax söder om Arenavägen vid Gullmarsplansterminalen. Där leds gångstråket ner ytterligare en lång trappa och går sedan i en gång- och cykeltunnel under Arenavägen och därefter i en passage mellan tunnelbanespåren och bussterminalen till Gullmarsplansterminalens bytespunkt.

Gång- och cykeltunneln under Arenavägen använd inte bara av gående till Gullmarsplans bytespunkt, utan även av cyklister. Det finns en gång- och cykeltunnel under Gullmarsplans bussterminal som förbinder gång- och cykelbanan längs västra sidan av Nynäsvägen med gång- och cykelvägen under Arenavägen. Gång- och cykelvägen leds längs Arenavägens östra sida från gång- och cykeltunneln under Arenavägen och förgrenar sig sedan till dels en gång- och cykeltunnel under Arenavägen och tunnelbanans spårområde, dels dras gång- och cykelvägen upp till marknivån till Arenavägen östra sida, där den uppgår i gångbana och lokalgata på ett diffust sätt. Gång- och cykelnätet på marknivån sammanbinds på ett otydligt sätt med det planskilda gång- och cykelnätet. Kontakten mellan gång- och cykelvägen på östra och västra sidan om Arenavägen har inget samband.



Inventering av gångstråk, parkering m.m. vid Södertstadion. Källa: WSP

Träskolevägen

ALLMÄNT

Träskolevägen mellan Arenavägen och Lindevägen är en lokalgata i ett litet verksamhetsområde med både nya och äldre byggnader. På Arenavägens östra sida finns några drivmedelsstationer.

STRUKTUR

Träskolevägen är en lokalgata som i öster knyts till Arenavägen. Arenavägen är en huvudgata som dels har trafik mellan stadsdelar, dels matar in trafik till Globen och Slakthusområdet. Arenavägen kopplas till Enskedevägen i en cirkulationsplats som ligger nära Sofielundsmotet. Nynäsvägen, den regionala infarten, ansluter till Sofielundsmotet tillsammans med Södra Länkens ramper och Sofielundsvägen öster om Nynäsvägen.

DISTRIBUTIONSANGÖRING

En lastplats på gatan finns längs en 39 meter lång sträcka på Träskolevägens södra sida längs byggnaden i kv Isterbandet 5. I övrigt sker lastning och lossning på fastighetsmark. I kv Skinkan 2 finns lastportar till "Gör det själv" vid Mekonomen, som nås via Träskolevägen.

Fastigheterna kv Skinkan 2, Isterbandet 3, 5 och 6 är instängslade med grindar till Träskolevägen. I kv Isterbandet 5 finns ett antal lastportar som kan vara garageportar.

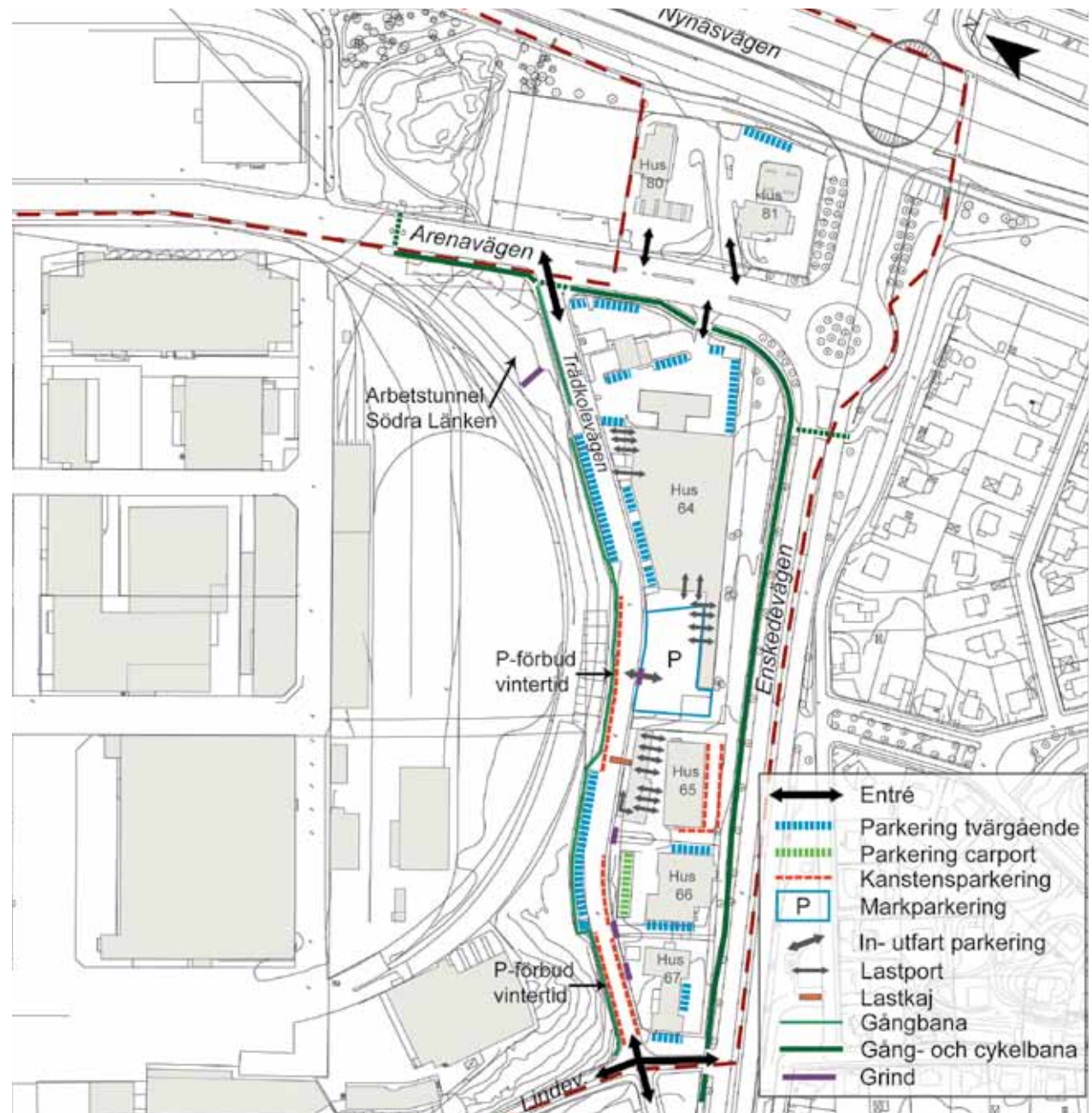
PARKERING

Parkering sker längs Träskolevägen mellan Arenavägen och Lindevägen, både i rät vinkel med gatan och med längsgående gatuparkering, totalt drygt 70 parkeringsplatser. Ännu fler parkerar inom fastighetsmark, där finns det drygt 140 parkeringsplatser inom fastighetsmark längs Träskolevägen.

GÅNG- OCH CYKEL

Längs Träskolevägen finns i vanliga fall gångbanor på båda sidor. Vid inventeringen var en del avstängd på grund av markarbete.

Enskedevägen har en gång- och cykelväg längs sin norra sida från Lindevägen till Arenavägen. Vid Arenavägen leds den över Enskedevägen och ansluter till den gång- och cykelväg som finns längs Enskedevägens södra sida förbi cirkulationsplatserna Enskedevägen-Arenavägen och Sofielundsplan för att därefter ansluta till gång- och cykelvägen längs Sofielundsvägen. På Arenavägen finns en gång- och cykelväg på dess västra sida som också leds över i signalkorsningen för gång- och cykelvägen över Enskedevägen strax väster om dess korsning med Arenavägen. Det finns ingen gångbana på Arenavägens östra sida mellan Träskolevägen och Enskedevägen. Det bör inte heller finnas eftersom denna sida av Arenavägen och Enskedevägen leder till Södra Länkens ramp upp mot Sofielundsplan och ingen gångbana finns i Sofielundsplans norra del.



Inventering av gång- och cykelstråk, parkering, lastangöring m.m. vid Träskolevägen. Källa: WSP

GATA FÖR GATA BESKRIVNING

Träderskolevägen är en tvåfältig lokalgata, mellan 7-11 meter bred, som förbinder Arenavägen med Lindevägen och som därefter avslutas i en återvändsgränd i södra delen av kv Träderskolan. Träderskolevägen mellan Arenavägen och Lindevägen har oftast gångbanor/gångvägar på båda sidor, men nu pågår en byggnation som påverkar Träderskolevägens nordöstra del så att gångvägen utgått på en del av sträckan. Träderskolevägen har parkeringsförbud längs delar av sin norra sida mellan datumerna 1/11 och 15/5. Troligen för att snöupplag vintertid ska säkerställas. Mellan parkeringsförbudssträckorna finns parkering i rät vinkel mot gatan ordnad. På dessa sträckor med rätvinklad parkering längs gatan är gångbanan ersatt av en gångväg norr om parkeringsplatserna så att de gående inte behöver påverkas av bilar som ska parkera. Cykel sker i blandtrafik i Träderskolevägen.

Arenavägen mellan Träderskolevägen och Enskedevägen är en huvudgata som har (eller snarare hade innan byggnationen av Stockholmsarenan) en gatubredd på 18 meter mellan körbanekanterna, med 3+2 körfält. Arenavägen denna sträcka angör två drivmedelsstationer i kv Grishuvudet 3 och 4. Via dessa kvarter nås den gång- och cykelväg som går på västra sidan om Nynäsvägen. Räddningstjänsten kan använda denna möjlighet att nå den kommande Stockholmsarenan vid nödutryckning.

Enskedevägen mellan Lindevägen och Sofielundsplan är en fyrfältig huvudgata med mittremsa som är genomgående längs sträckan mellan Lindevägen och Arenavägen. Det innebär att Enskedevägens korsningar med Lindevägen och Kolonivägen bara sker i den riktning som Enskedevägens körbanor har som gatan ansluter till. Enskedevägen har två korsningar med andra huvudgator i området, med Arenavägen och Nynäsvägen. Korsningen med Nynäsvägen är en trafikplats, Sofielundsmotet eller Sofielundsplans trafikplats, där ramper till Södra Länken och Nynäsvägen ansluts till Enskedevägen och Sofielundsvägen.

Enskedevägen är ca 20 meter mellan körbanekanterna. Den är trädplanterad på båda sidor och har gång- och cykelvägar alternativt lokalgator på sidorna.

Enskedevägen-Arenavägen är en tvåfältig cirkulationsplats med en gång- och cykelsignal över Enskedevägen strax väster om korsningen med Arenavägen. Även Sofielundsplans trafikplats är en tvåfältig cirkulationsplats, men med en större trafikvolym och har tre körfält som ansluter till den tvåfältiga cirkulationsplatsen både i Enskedevägens tillfart och Nynäsvägens nordvästra tillfart inklusive ramp från Södra Länken. Nynäsvägens ramp och rampen från Södra Länken vävs ihop på en kort sträcka norr om Sofielundsplan i ett tredje körfält mellan rampen som kommer från Södra Länken och rampen från Nynäsvägen. Strax söder om Sofielundsplans trafikplats finns en signalreglerad gång- och cykelpassage i plan över ramper till och från Nynäsvägen söderut. Vid stor trafik låser denna signal trafikflödet i cirkulationen, då köande fordon står ute i cirkulationsplatsen.

Nynäsvägen norr om Sofielundsplans cirkulationsplats är 62 meter mellan körbanekanterna. Nynäsvägen är en regional huvudgata, en av de viktigare infarterna till Stockholm och har en viktig anslutning till Södra Länken vid Sofielundsplan.

Sofielundsplans cirkulationsplats är en strategisk plats där kontakter sker i nordsydlig och östvästlig riktning. Den är en av få kopplingar över Nynäsvägen mellan stadsdelarna på båda sidor av vägen. Nynäsvägen är en kraftig barriär och Sofielundsplan integrerar kontakterna med Nynäsvägen med den lokala trafiken mellan stadsdelarna för alla färdssätt. Det ger en komplex trafiksituation. Sofielundsplans cirkulationsplats föreslås i Stockholmsarenaprojektet kompletteras med ett körfält till mellan Södra Länkens avfartsramp med ett körfält för frisläppt högersvängande trafik genom cirkulationen via ett nytt körfält västerut på Enskedevägen. Därefter föreslås ett nytt frisläppt körfält för högersvängande från Enskedevägen till Arenavägen. Detta avvecklar trafik bättre och minskar risken för köer i Södra Länkens tunnel upp mot Sofielundsplan.

Linde Torp

ALLMÄNT

Området Linde torp i denna utredning avgränsas av tvärbanan i väster, Konstgjutarvägen i öster, tunnelbanespåren i söder och Tjurhornsgränd i norr. Området är ett utpräglat verksamhetsområde.

STRUKTUR

Bolidenvägen går genom området. Tjurhornsgränd ansluter till Bolidenvägen från väster i norra delen av området. Öster om Bolidenvägen finns en tunnel in i berget, som nås från Bolidenvägen, och leder till Södra Länken. Den ska fortsätta finnas. Öster om Bolidenvägen finns ett upplag av material till Hagsåtragens del av tunnelbanans upprustning, som pågår. Tidigare var där en parkering. Väster om Bolidenvägen finns bebyggelse med verksamheter. Fastigheternas gårdar med parkering och lastangöring nås via Bolidenvägen.

DISTRIBUTIONSANGÖRING

Distributionstrafik angör fastigheterna inne på gårdarna i området. Kv Renseriet 25 har lastportar av enklare slag i de äldre byggnaderna och en lastkaj i den nyare byggnaden. Renseriet 26 har två lastplatser på gården. Renseriet 12 har en lastkaj på gården, som kan nås på olika sätt.

PARKERING

Parkering sker framför allt inne på gårdarna, men det finns även rätvinklig tvärställd parkering på Bolidenvägens västra sida. Denna parkering ligger så att bilar svänger över gångbanan på Bolidenvägens västra sida för att nå parkeringen. På samma sätt är de i en konflikt med gående på gångbanan när de ska lämna parkeringen, då de backar ut mot gångbanan för att komma ut på Bolidenvägen. Gående längs Bolidenvägen är i konflikt med parkerande bilar längs fasaderna på västra sidan av Bolidenvägen.

Det finns ca 140 parkeringsplatser inne på gårdarna och ca 12 parkeringsplatser framför byggnaderna längs Bolidenvägen för fastigheterna Renseriet 25 och 26. Fastigheten Renseriet 14 är instängslat med en grind ut mot Bolidenvägen. Det finns ca 15 parkeringsplatser på gården och ca 4 parkeringsplatser framför huset ut mot Bolidenvägen. Även fastigheten Renseriet 15 är instängslat med en grind mot Bolidenvägen. Renseriet 15 har ca 10 parkeringsplatser på gården och ca 14 parkeringsplatser framför huset mot Bolidenvägen.

Det står bilar uppställda på båda sidor om den smala Tjurhornsgränd.

Tidigare fanns en parkering även öster om Bolidenvägen. Denna är nu ianspråktagen som upplag till upprustningen av tunnelbanan.

GÅNG- OCH CYKEL

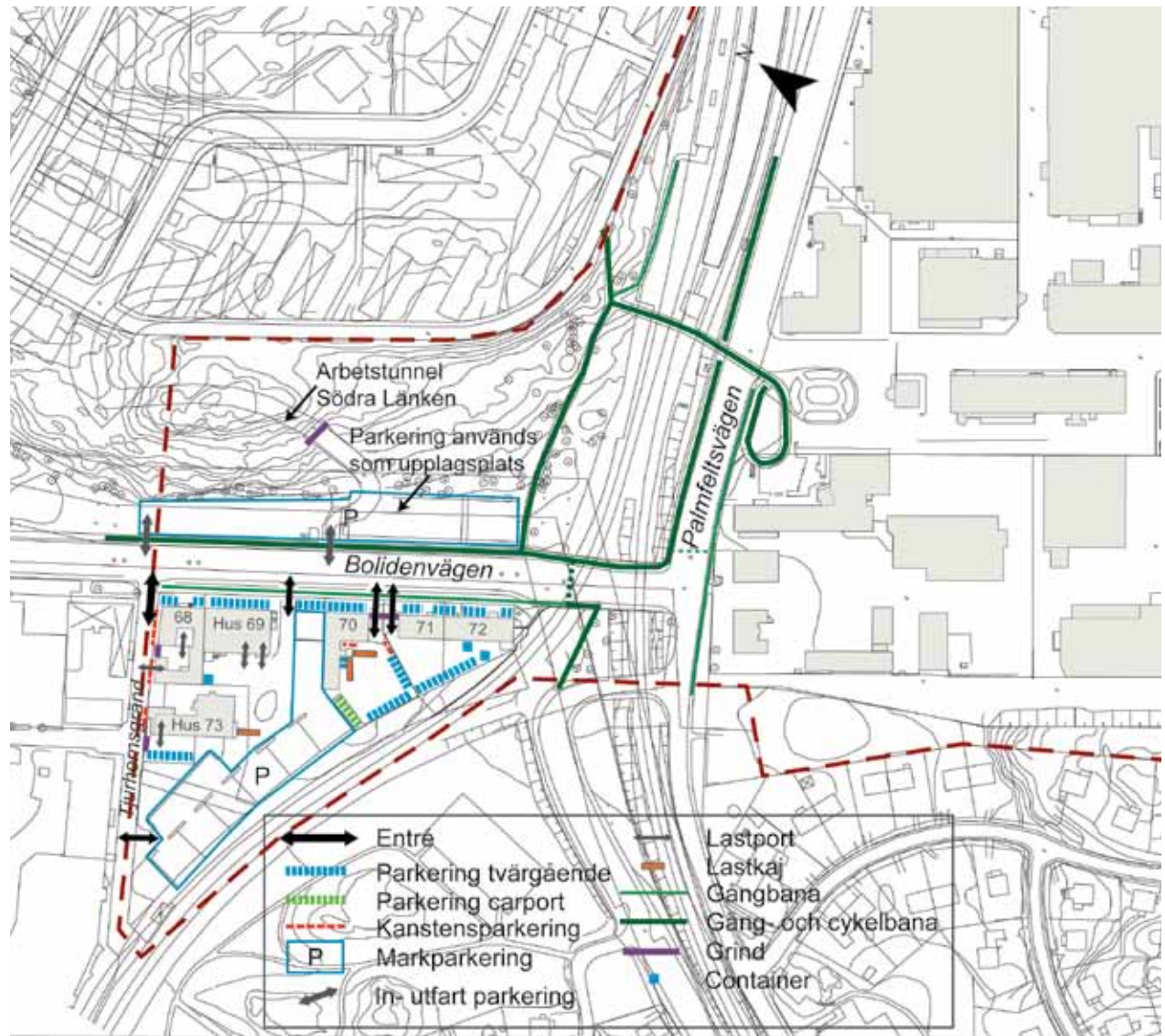
Bolidenvägen har en separerad gång- och cykelbana på östra sidan. Längs Bolidenvägens västra sida finns en gångbana. Denna gångbana går mellan den tvärställda parkeringen vid fasaderna och Bolidenvägen. Gångbanan påverkas negativt av parkeringen. Tjurhornsgränd saknar gångbanor.

En kort gång- och cykelväg förbinder Bägerstavägen med Bolidenvägen och gör det möjligt att cykla från Bägerstavägen mellan tunnelbanespåret och tvärbanans spår och nå Bolidenvägen. I denna gång- och cykelvägs förlängning finns en gång- och cykelöverfart på Bolidenvägen så man når gång- och cykelvägen upp mot Konstgjutarvägen. Ett övergångsställe finns även på Bolidenvägen strax norr om bron över tvärbanan.

GATA FÖR GATA BESKRIVNING

Bolidenvägen är en fyrfältig huvudgata och går mellan Johanneshovsvägen och Palmfeltsvägen. Den är reglerad som en svängande huvudled i korsningen med Palmfeltsvägen. Huvudleden går Bolidenvägen-Palmfeltsvägen ungefär fram till Rökerigatan. Bolidenvägen har rätvinklad parkering längs fasaderna på västra sidan med backande rörelser ut mot gata och gångbanor.

Tjurhornsgränd är en smal gata med parkering utan gångbanor. Gaturummet är som minst 10,5 meter mellan fasader, där den äldsta bebyggelsen finns. Gatumarken är 8 meter bred. Veterinärgränd ansluter till Tjurhornsgränd vid kv Rensriet 25.



Inventering av parkering, lastangöring, gång- och cykelstråk m.m. vid LindeTorp. Källa: WSP

FÖRHÅLLANDEN

-Platser att särskilt notera

ALLMÄNT

Området är utbyggt med stora etapper under lång tidsperiod. Slakthusområdet på början av 1900-talet, bostadsutbyggnaden med tunnelbana och Skanstullsbroar under 40 och 50-talet, Globen med shopping och kontorshus samt bussterminalen under 1980-talet.

Sedan har Södra Länken invigts 2004 och nu pågår utbyggnaden av Stockholmsarenan. De senare utbyggnadsprojekten har byggt på och förstärkt tidigare struktur i området. Något nytt ”omtag” har inte gjorts vilket bland annat kan vara orsaken till att orienterbarheten i området är eftersatt för alla trafikantgrupper. Det gäller området som helhet och Slakthusområdet i synnerhet.

De många och utsträckta barriärerna i form av spår och Nynäsvägen underlättar inte orienterbarheten. Inte heller det faktum att Globenområdet grundar sig på en i plannivå uppdelning av gångtrafik och biltrafik.

Skyltningen och vägvisningen varierar men ger sammantaget mycket att önska. Detta särskilt som trafikintensiteten varierar kraftigt mellan ”normala” dagar med många vanetrafikanter och dagar med stort inslag av evenemangstrafik med besökare som aldrig eller sällan har besökt området dominerar. Området, har trots sina publikdragande evenemang samt sin stora arbetsplatskoncentration en ödslighet sena kvällar och nattetid. Många gångstråk upplevs därför otrygga och de undviks om möjligt.

Dagtid så märks det stora inslaget av distributionstrafik som områdets gatunät belastas av. Huvudsakligen nyttjas Södra Länken som färdvägen till /från området men även Johanneshovsvägen belastas av tung trafik bland annat nyttjas den vid färd mellan Slakthusområdet och Årsta partihallar. Nedan anges i punktform exempel på brister eller problempunkter som särskilt bör uppmärksammas i det fortsatta arbetet. Littera återfinns på illustrationskartor.

Biltrafik

1. Avståndet mellan Sofielundsplan och Arenavägens anslutning mot Enskedevägen är för kort. Problem med växling/vävning förekommer. Störningar i framkomligheten med köbildning i en korsning växer in i den andra korsningen.
2. Växling i tunneln mellan Södra Länkens ramptunnlar är för kort- har så stor trafikbelastning att störningar regelmässigt uppstår såväl under morgonens som eftermiddagens rusningstimmar.
3. Av- och påfart till Arenavägen har mycket låg geometrisk standard. Påfarten sker dessutom i vävning med en övergripande trafikström samtidigt som ett dubbelriktad gc-stråk passerar.
4. Arenavägens angöring är enkelsidig. Gatans köriktningar skiljs av med en inte överkörningsbar mittrefug.
5. Träskolevägen kännetecknas av ett ”parkerings- och angöringskaos”
6. Lindevägens anslutning till Enskedevägen är endast för medriktad trafikrörelse.
7. Endast medriktad trafikrörelse för infart till Slakthusområdet och parkeringshus från Arenavägen Endast tillfart till Parkören enkelriktat från Arenavägen norrifrån.
8. Hallvägens anslutning mot Palmfeltsvägen har begränsad sikt. Stor ström av svängande långa fordonskombinationer förekommer.
9. Slakthusområdet utgör en enda stor lastgård där truckar, lastbilar, gående, parkering och uppställning av fordon blandas på ett ibland ordnat ibland oordnat sätt. Det finns idag inga ”rena” gator i området.
10. Boskapsvägens anslutning till Palmfeltsvägen är otydlig samtidigt som den har ett stort inslag av långa och tunga fordon.
11. Träskolevägens anslutning till Arenavägen är stor och otydlig. Rörig trafiksituation delvis som följd av Arenavägens breda vägsektion men också som följd av omkringliggande verksamheters parkerings- och distributionsangöringar.
12. Boskapsvägen är en lång och intensivt nyttjad lastgård. Stor frekvens av långa fordonskombinationer förekommer.
13. Bolidenvägen är en 4 körfält bred gata med otydliga in- och utfarter till verksamheter.
14. Bolidenvägen- Palmfeltsvägen utgör en svängande huvudled där det uppstår många incidenter och där många trafikanter tvekar om hur de ska bete sig.
15. Invid Palmfeltsvägens korsning finns en lokal motriktad lokal slinga utmed Arenavägen. Denna utgör i första hand en parkering- och angöringsmöjlighet. Parkeringsproblem uppträder regelmässigt. Arenavägens högersvängande körfält mot Palmfeltsvägen nyttjas ofta för parkering.
16. På Arenavägens norra del ställs regelmässigt evenemangsfordon i form av exempelvis semitrailer upp inför inkörning till Globen.
17. Arenavägen har en mycket lite horisontalradie med begränsad sikt och mycket korta vänstersvängande körfält i båda riktningarna där bussterminalens ansluts. Stor utfartstrafik av taxibilar i korsningen vid publika evenemang på Globen (utfart sker norr om Söderstadion) Korsningen har en stor andel svängande tung trafik.

Plankorsning för gående och cyklister utan markerade lokaliseringar för detta sker i en stor omfattning.
18. Infarten till stora garaget skapar långa köer vid evenemang Det förekommer att parkeringskön växer söderut till Hallvägen.
19. Påfartsrampens geometri från terminalen medför att bussarna i princip kör ut från stillastående på grund av låg geometrisk standard samtidigt som väjning till stort övergripande trafikflöde ska ske.

20. In- och utfarter till drivmedelsstationer är inte trafiksäker.
21. In- och utfart till Stadsdelsnämnden vid Palmfeldsvägen är otydlig och sker i ett otydligt gatuavsnitt.
22. Bussterminalens södra del nyttjas för stationsangöring till Gullmarsplans t-banestation av privatbilister vilket medför störningar för busstrafiken men också konflikter med övrig trafik.
23. Distributionstrafik uppträder ofta på Arenagången trots att detta utgörs av ett gångstråk.
24. Trafiksignalreglerad korsningspunkt på södergående ramp vid Sofielundsmotet medför att cirkulationen ofta ”låser” sig.
25. Två små korttidsparkeringar till verksamheter räcker inte till varför uppställning på Arenavägen sker trots påbjudet stoppförbud. Distributionsfordon nyttjar även Arenavägen för lossning. Detta sker oavsett om fordonen klarar den fria höjden i det garage som är avsett för varuförsörjning.
26. Bilangöring till publika verksamheter såsom ögonklinik och vårdinrättning för ortopedisk behandling sker via garage, vilket kan vara svårt att förstå för besökare.
27. Taxistation som även vid större evenemang kan nyttjas för besökare finns inte i området. Idag ordnas tillfällig taxiangöring på gångtorg norr om Globen varvid utfart till det kommunala gatunätet sker norr om Söderstadion.



Platser att särskilt beakta i biltrafiken. Källa: WSP

Kollektivtrafik

Stockholmsarenan kommer att ligga nära Blåsut tunnelbanestation, dit är fågelvägen ca 250 meter. Det verkliga gångavståndet är dock ungefär tre gånger så långt med plankorsningar över trafikerade vägar som Enskedevägen och ramper vid Sofielundsplans trafikplats. I programarbetet för Stockholmsarenan visas möjligheter att göra en gångförbindelse över Nynäsvägen direkt från Stockholmsarenan till Blåsut tunnelbanestation via en ca 70 meter lång bro. Vilket skulle kunna ge ett kort gångavstånd till Blåsut tunnelbanestation från Stockholmsarenan. Blåsut tunnelbanestation kan ta emot ett begränsat antal resenärer och förstärkningstrafik kan inte sättas in vid Blåsut tunnelbanestation vid evenemang på Stockholmsarenan. Tunnelbanestationens perrongbredd och trappan ned till markplanet är inte dimensionerad för stora trafikströmmar.

Gångförbindelsen mellan den breda gång- och cykelbron över Nynäsvägen från Globentorget till Pastellvägen har en mycket svag koppling till Skärmarbrink tunnelbanestation. Skärmarbrink tunnelbanestation trafikeras av tåg från två linjer och är mer lämpad att ta emot stora trafikantflöde.

Vid stora evenemang kommer mycket människor att röra sig längs Arenavägen. Kontakten mellan Globen station och Arenavägen behöver förstärkas t ex med en ramp upp till Globenområdet från gatuplanet.

1. Gångförbindelsen mellan den breda gång- och cykelbron över Nynäsvägen från Globentorget har en mycket svag koppling till Skärmarbrinks tunnelbanestation. Det är svårt att hitta.
2. Otrygga och otrevliga gångstråk förbinder Gullmarsplan med Globenområdet
3. Trångt vid tunnelbanestation Globens entré på grund av de stora gångströmmarna som ofta förekommer till arenområdet.
4. Smala plattformar i nordlig riktning vid tunnelbanestation Gullmarsplan begränsar kapacitet och säkerhet.
5. Ingen buss i linjetrafik trafikerar Arenavägens södra del. Buss 163 har ingen hållplats på Enskedevägen vid Arenavägen.
6. Busshållplats på Enskedevägen vid Trädskolan nås endast via gångtunnel.
7. Låg standard på busshållplatser utmed Palmfeltsvägen.
8. Bussarna störs vid in- och utfart till terminal av privatbilister som angör tunnelbanestationen, av trafik som ska söderut på Nynäsvägen samt egen bussuppställning i södra delen av terminalen.
9. Utfart mot Nynäsvägen sker i konflikt med korsande gc- stråk och in i ett frekvent trafikerat körfält.
10. Mycket dåliga förbindelser mellan tunnelbanestation Blåsut respektive Enskede Gård och Globen - Slakthusområdet.
11. Lokalbussar som trafikerar Årsta har mycket svag koppling till Globenområdet.
12. Stombusslinje 4, som vänder vid Gullmarsplan, har ingen kontakt med Globen- och Slakthusområdet.



Platser att särskilt beakta i kollektivtrafiken. Källa: WSP



Gång och cykel

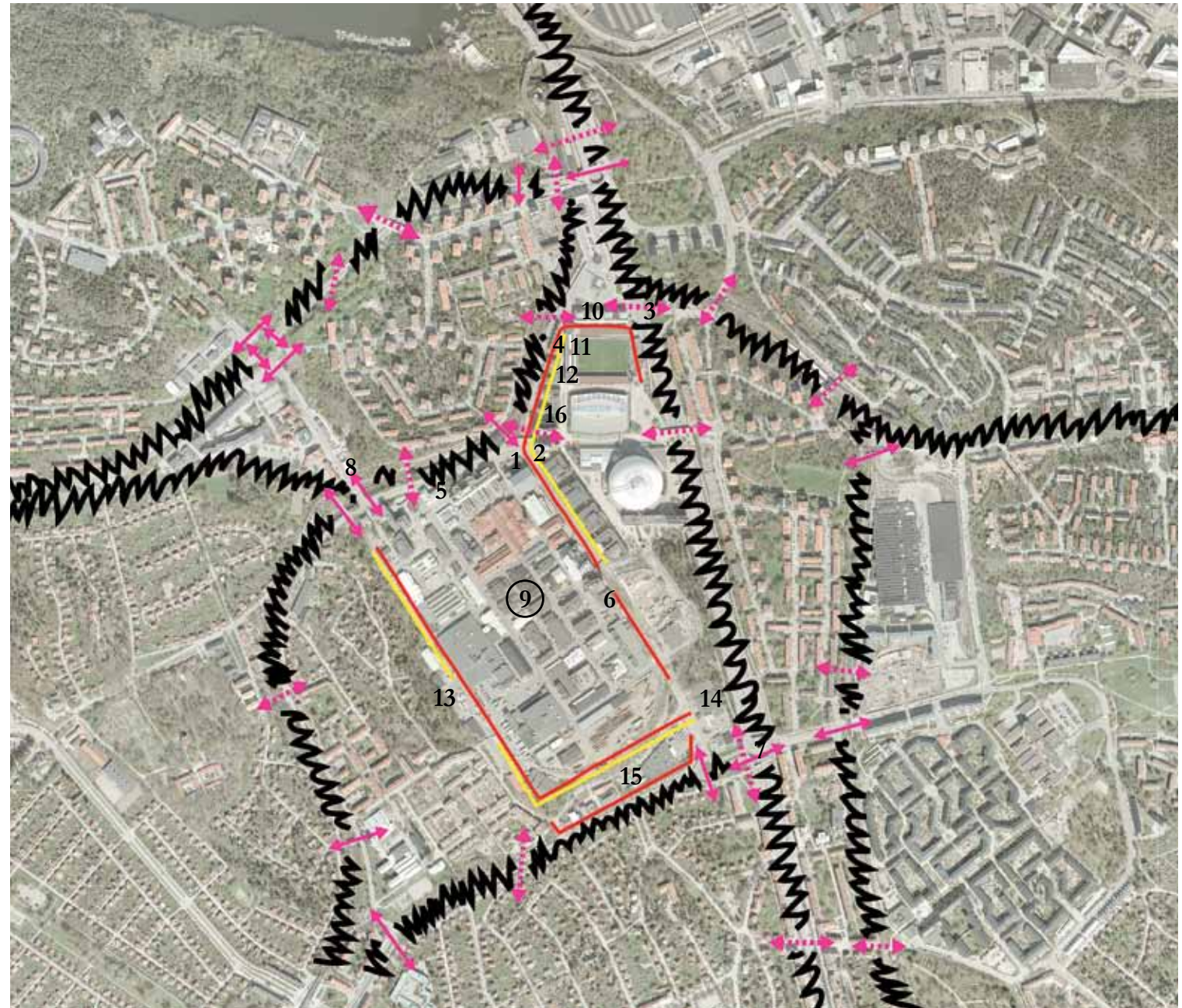
1. Mycket låg standard på trappförbindelse från tunnelbanestation Globen mot Palmfeltsvägen.
2. Mycket låg standard på anvisat gc- stråk utmed Arenavägen norr om Palmfeltsvägen. Cyklister blandas med gående på en mycket smal ”gångbana”.
3. Korsningar i plan över Arenavägen väster och öster om Nynäsvägen sker i två mycket otydliga punkter trots att den östra passagen är markerad.
4. Mycket smal och mörk gc- tunnel under spårområdet väster om Arenavägen.
5. Mycket låg standard på otydligt anvisat gc- stråk utmed Palmfeltsvägen.
6. Arenavägen söder Palmfeltsvägen saknar gc-väg. Intermittenta gångbanor finns
7. Mycket trög gc- passage över Nynäsvägen via två trafiksignalreglerade korsningar med trafikintensiva bilramper.
8. Frekvent gc- stråk korsar Bolidenvägen som är fyrfältig.
9. Ingen sammanhållen gångbana finna utmed Hallvägen eller Rökerivägen.
10. Trafikfarlig korsning vid påfartsramp från terminalen.
11. Trappförbindelse leder stort gångstråk från tunnelbana och gatuplan upp till Arenagången.
12. Gång- och cykelstråket korsar två infarter till norra Globengaraget.
13. Ingen gångförbindelse mellan omkringliggande bebyggelse och Slakthusområdets västra och södra avgränsning samt mycket begränsade förbindelser utmed dess östra del.
14. Markerat övergångsställe tvärs Arenavägen sker över en fyrfältig väg med intensiv trafik söder om Hallvägen.
15. Smal gångbana utmed Träskolevägen med stort inslag av tvärställda parkerade fordon längs densamma.
16. Gång- och cykelstråk från Gullmarsplan upphör utan anvisning för passage över Arenavägen i en bred garageinfart till stora Globengaraget.

Fysiska barriärer

-  Större vägar och spår
-  Stora kvarter eller stängsel
-  Höjdskillnader

Befintliga passagemöjligheter för gång- och cykeltrafik

-  Planskild korsning
-  Plankorsning



Platser att särskilt beakta i gång- och cykeltrafiken. Källa: WSP

FORTSATT ARBETE

- Aspekter att särskilt beakta

Rekommendationer

ALLMÄNT

En utveckling av området, enligt Vision Söderstaden, till att bli mer blandad stadsbebyggelse kan komma att ta lång tid.

En lång genomförandetid medför att det som i en tidig inventeringsfas rörande trafiksituationen i området och dess omgivning lyfts fram, tappar i aktualitet i takt med att åren går och förändringar i området eller i dess närhet kommer till stånd. Eftersom trafiken lokalt påverkas av de stora övergripande trafikbesluten kan åtgärder relativt långt från Globen- och Slakthusområdet såväl skapa förutsättningar för nya möjligheter som medföra belastningar och behov av åtgärder som inte direkt har med blivande programområdes markanvändning att göra.

När den egentliga planeringen av kommande markanvändning i området börjar finna framtida strukturer och innehåll kan genomförandefrågorna, vilka ofta berör trafikens ordnande, komma att fokusera på några punkter som särskilt bör behandlas. Nedan redovisas ett antal frågeställningar som dagens trafiknät väcker mot bakgrund av planerad utveckling som företeelse dvs innan mer konkreta utvecklingsscenarier finns dokumenterade.

Biltrafik

Området ligger omedelbart söder om innerstadssnittet med sina trafikavgifter. Köer uppträder regelmässigt på infarterna Nynäsvägen⁷ och Södra Länken. Det har inburit att viss omfattning av genomfartstrafik belastar gatunätet i omgivningarna. Detta faktum gör det svårt att skapa goda lokala samband utan att risken för ökad genomfartstrafik uppkommer. Avvägning mellan förbättrade lokal samband och minskad risk för genomfartstrafik bör särskilt studeras i det fortsatta arbetet.

Södra Länken öppnades för trafik år 2004. Det innebar att en omfattande genomfartstrafik ”försvann” från gatunätet kring Slakthusområdet. Förändringar i gatornas utformning genomfördes inte varför Bolidenvägen och Palmfeltsvägen fortfarande är fyrfältiga gator med mindre god standard för gång- och cykeltrafikanter att röra sig längs eller tvärs.

Arenavägen har i stort sett behållit utformningen som gatan erhöll till Globens invigning. Smärre förändringar i vägens sydligaste del genomfördes dock när Södra Länken byggdes. På samma sätt utgörs trafikstråken inom Slakthusområdet av en gammal struktur som i princip inte förändrats men däremot långsamt byggt ut i takt med att verksamheterna inom området expanderat.

Slakthusområdet har varit en stor sluten ”barriär” omsluten av gator belastade med omfattande genomfartstrafik. De entrézoner som tillkom utmed Arenavägen i samband

med kontorshusens utbyggnad präglas av detta förhållande. Angöringarna är små och lokaliserade på kvartermark. Den huvudsakliga angöringen sker i garagenivå. Allt för att främja framkomligheten på gatan. Träskolevägen är dess motsats. Här finns ingen övergripande trafikfunktion även om bilister från Lindevägen nyttjar densamma för utfart mot Sofielundsmotet. Istället har gatan blivit en enda stor parkerings- och angöringsyta.

Även den sydligaste delen av Arenavägen präglas av angöringar till verksamheter på ömse sidor om gatan som är bred till följd av vänstersvängande körfält i bägge riktningarna. Den mest gestaltade och tydliga gatan i området är Enskedevägen. Den har fyra körfält och omges av trädader samt friliggande gång- och cykelväg. Den har dock få gatukorsningar och medverkar endast i mindre omfattning till att underlätta resor inom programområdet.

I samband med utbyggnad av Årstatstråket och Årstatfältet kommer Johanneshovsvägens gatusektion att minska från dagens två körfält i vardera riktningen till ett körfält i vardera riktningen. Den tillkommande bebyggelsen kring Johanneshovsvägen kan förväntas komma att nyttja såväl Bolidenvägen som Arenavägen som tillfartsvägar. Framtida utbyggnader kring Slakthusområdet kan alltså komma att ställa krav på gatunätets kapacitet och orienterbarhet kring området.

Sofielundsmotet utgör den viktigaste kopplingen av det lokala gatunätet till

det övergripande regionala vägnätet. Trafikplatsen har kapacitetsproblem under rusningstimmarna och vid större evenemang i arenorna. Möjligheten till att avlasta trafikplatsen trafik eller förbättra dess kapacitet bör särskilt studeras. Exempelvis utgör gång- och cykeltrafikens två plankorsningar i trafikplatsen orsak till störningar och olyckstillbud.

Även Arenavägens anslutning till väg 73 har låg standard. Trafikstrukturen förutsätter att all trafik norrut sker via Hammarbybacken eller Olaus Magnus väg. Söderut kan ramperna vid nyttjas terminalen användas. Om bättre lokala samband långsiktigt ska komma till i området utgör Arenavägens nordliga koppling till övrigt gatunäten huvudfråga.

Stadens täta struktur ska växa söderut och in Slakthusområdet. Detta ställer krav på förbättrade förbindelser mellan innerstaden och slakthusområdet. Arenavägens norra del bör därför också få en gestaltning som inbjuder människor till att röra sig längs densamma.

Vid en fortsatt planering av området bör en tydlig grundstruktur utarbetas för området. Denna grundstruktur bör på ett lättorienterat sätt knyta samman Slakthusområdet med omkringliggande stadsdelar och till det övergripande vägnätet. Enskedevägen utgör en kapacitetsstark och strukturerande gata till vilken Slakthusområdet bör ges tydlig entré söderifrån. Dagens anslutning av Arenavägen sker för nära Sofielundsmotet. Korsningspunkten bör förskjutas västerut

alternativt kompletteras med ytterligare en korsningspunkt till Slakthusområdet. Om det är lämpligt med en eller två anslutningar mot Enskedevägen får fortsatt planering och gestaltning av området finna ut.

En förlängning av Hallvägen söderut till Enskedevägen och Kolonivägen/Triangelvägen skulle öka sambanden lokalt och kunna minska lokaltrafikens störningar i Sofielundsmotets södergående påfartsramp. Även med en anslutning till Enskedevägen i denna västra korsningspunkt skulle Arenavägen kunna utgöra den anslutande gatan.

En förlängning av Boskapsvägen till Enskedevägen utgör ytterligare ett alternativ.

Frågan om hur Bolidenvägen, som uppsamlade gata, ska kopplas till Sofielundsmotet och Enskedevägen bör särskilt studeras. Hallvägen har vissa karaktärsdrag av en gata medan Boskapsvägen i princip utgörs av en långsträckt lastgård. Det tydliga strukturerande gatunätet som området bör få måste kunna byggas etappvis. Arenavägen, med undantag för delen under Stockholmsarenan ger området en tydligt struktur till befintlig Globen shopping och kontorshus och arenor. Med några tydliga korsningspunkter för gatuanslutningar till Slakthusområdet kan Arenavägen trafikförsörja delar av Slakthusområdet under en utvecklingsfas.

Inom Slakthusområdet kan ett bakomliggande ortogonalt kvartersmönster skönjas. Husens placering och kvartersavgränsningarna understödjer detta mönster. Det är dock lite otydligt vilket

främst beror på att de tvärgående gatorna till Hallvägen och Boskapsvägen är korta och ibland endast omfattar ett eller två kvarter. I det fortsatta arbetet bör några väl markerade tvärgående gator förena de nordsydliga stråk som bestäms utgöra de genomgående gatorna i området. Några av de tvärgående gatorna bör kopplas ut mot Arenavägen för att underlätta det interna flödet i området. Även orienteringar underlättas om möjligheten till att köra runt kvarter eller kvartersbildningar kan göras.

Dagens korsningspunkt mellan Palmfeltsvägen och Bolidenvägen utgörs av en svängande huvudled. När lokaliseringen av den eller de nordsydliga stråken som ska trafikförsörja Slakthusområdet är bestämda återstår frågan om hur kopplingen med Bolidenvägen ska göras.

Korsningen skulle kunna utvecklas till en nod, en plats kring vilken det växer fram en identitet i form av en positiv entré till området. Spårtrafiken öppna spårområdes begränsar möjligheterna till lösning. Här bör dock en genomlysning av såväl Bägerstavägen, Palmfeltsvägens och Bolidenvägens ske med beaktande av Boskapsvägen och Hallvägen med nya funktioner och klassificeringar.

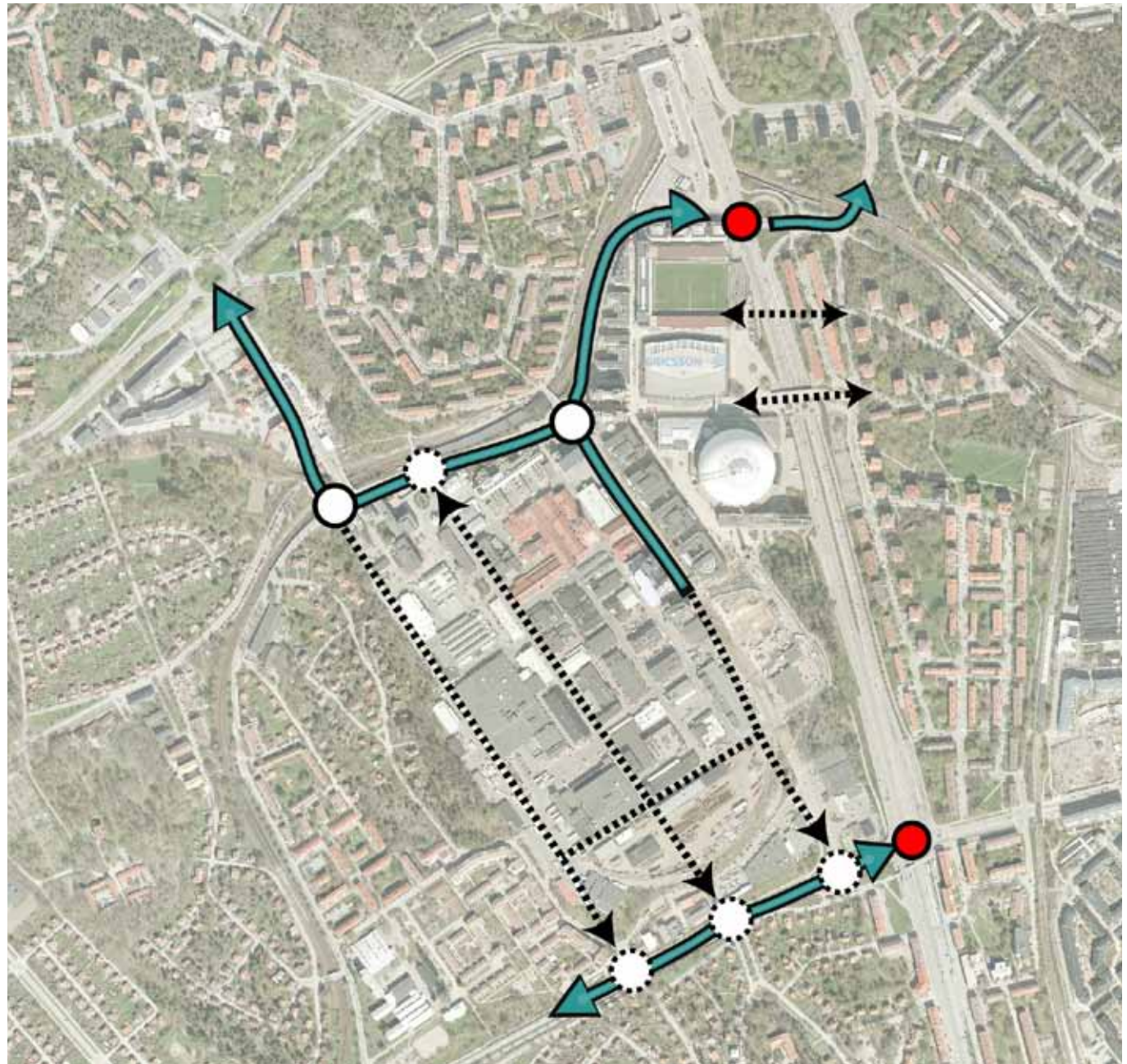
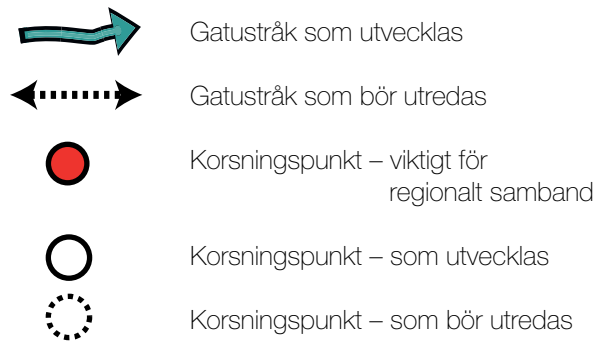
Ett mer genomgående gatustråk som binder samman bebyggelse utmed Bolidenvägen och Boskapsvägen skulle exempelvis med en omdanad Arenaväg, som trafikförsörjer verksamheter och arenor, kunna utgöra en möjlig struktur.

En utbyggnad av Söderstadion ställer

stora krav på att ordna en tydlig och enkel angöringsgata. Eftersom Nynäsvägen redan idag är belastad med täta av- och påfarter bedöms inte en infart eller utfart från infartsleden som lämpligt. Arenavägens dåliga geometriska standard vid terminalanslutningen talar inte heller för att den korsningen skulle vara lämplig att omhänderta ytterligare en gatuanslutning.

Eftersom Nynäsvägen utgör en barriär, inte bara för gång- och cykeltrafikanter, utan också i viss mån för lokal biltrafik som inte önskar färdas på de övergripande huvudgatorna, skulle en mycket lokal lösning för att trafikförsörja Söderstadions framtida bebyggelse kunna prövas. Exempelvis skulle en lokalgata kunna förläggas på bro över Nynäsvägen och binda samman den nya bebyggelsens med Burspråksvägen och Pelargatan. Om **bostäder** blir aktuellt inom kvarteret skulle dessa få koppling till existerande bostadskvarter samtidigt som förbindelsen till Skärmarbrinks tunnelbanestation förbättras och förstärks. Ett annat alternativ är att nyttja del av den breda bron som finns omedelbart norr om Globen till att även utgöra angöringsväg för bebyggelse på Söderstadion. Om redan befintlig bebyggelse invid Söderstadion inbegrips för att lösa trafikförsörjningen skulle en lokalgata eventuellt kunna, med begränsad fri höjd, dras genom existerande garageplan.

Någon ny gata till bebyggelsen inom Enskede Gård bedöms inte som särskilt angelägen om goda anslutningar ges till Enskedevägen och Palmfeltsvägen. Det är dock möjligt, med hänsyn tagen till topografin och höjdförhållanden att koppla samman Slakthusområdet med Lindevägen.



Viktiga gatustråk med alternativa lägen och korsningspunkter. Källa: WSP

Kollektivtrafik

Tunnelbanenätet i området är utbyggt under 40-talet. Det har under senare år gjorts större upprustningsinsatser i det befintliga spårområdet, stationer etc. Någon förändring av spårsträckningarna eller förändrade lägre placerade tunnelbanespor för eliminera barriäreffekterna och kunna bygga samman stadsdelarna har inte varit föremål för allmän diskussion.

Stationsavstånden är korta utmed dessa gamla spårsträckningar samtidig som trafikantunderlaget inte är stort. Det skulle kunna vara aktuellt att i samband med planeringen av Slakthusområdet lyfta frågan om förändringar av tunnelbanans placering i horisontalled eller vertikalled kring blivande programområde. Konsekvenserna av förlängda gångavstånd för befintlig bebyggelse torde inte bli så negativa. Detta på grund av att antalet stationer i området är stort samtidigt som spårens barriäreffekt bidrar till längre gångavstånd idag.

Det finns planer på att förtäta spårvägstrafiken i samband med förlängningen norrut mot Solna och Kista. En vändmöjlighet diskuteras därför på Årstafältet vilket kan ge Östberga en spårvägsanknytning. Diskussioner har förts inom SL att utveckla stombusslinje 4 till en innerstadsspårväg. Idag vänder stombusslinje 4 vid Gullmarsplan.

Om det är möjligt eller lämpligt att vända en framtida innerstadsspårväg vid Gullmarsplan

eller ej har inte utretts. En förlängning av den diskuterade spårvägen skulle kunna dras vidare söderut från Gullmarsplan och vända inom Slakthusområdet. Eventuellt skulle linjen kunna förlängas vidare söderut för att koppla samman till Östberga och Årstafältet och därmed förstärka den senare platsens kollektivtrafikstandard.

Innan busslinje 4 konverteras till spårväg skulle den kunna förlängas söderut och trafikförsörja Globen – och Slakthusområdet. Det skulle vara ett påtagligt sätt att förlänga ”staden” över broarna.

Det diskuterade programområdet har en mycket hög tillgänglighet till kollektivtrafiken. Långa gångavstånd utgör i första hand effekterna av de utbredda barriärerna i området. Lokala samband och kopplingar är dock angelägna att skapa. Det innebär exempelvis att det framtida gatunätet i området bör dimensioneras för genomgående busslinjer. Det bör vara möjligt att på såväl Arenavägen som Hallvägen eller annan nordsydlig gata som framtida struktur anger, trafikera med buss i linjetrafik.

I vidstående figur redovisas exempel på hur busslinjer skulle kunna trafikförsörja området och ge det en mer lokal koppling till omgivande stadsdelar.

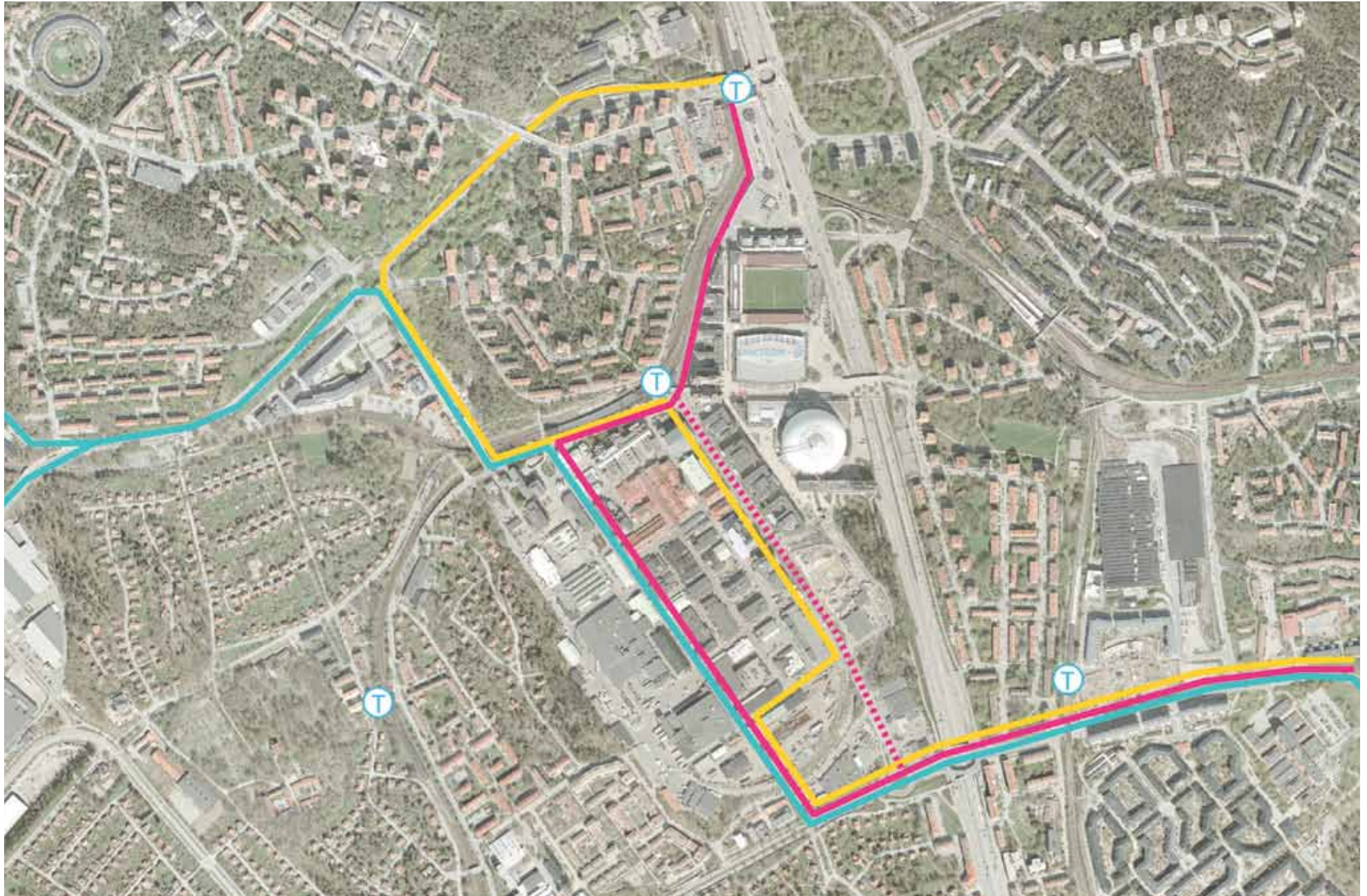
Via Sofielundsvägen – Enskedevägen kan bussar från Tyresö köra Arenavägen fram till bussterminalen vid Gullmarsplan. Alternativt trafikerar busslinjen en ny nordsydlig genomgående gata, exempelvis

Hallvägen innan den når terminalen.

Om linjen ytterligare ska knyta samman framtida bebyggelse kan den ges en sträckning via Bolidenvägen för att därefter färdas mot bussterminalen.

Även busslinjer som förbinder Årsta med Globen – Slakthusområdet kan övervägas. I och med att Slakthusområdet öppnas upp för allmän trafik ges möjligheter till olika busslinjedragningar. Beroende av vilka verksamheter som kommer att finnas i det framtida Slakthusområdet och i vilken omfattning de förekommer kan nya målpunkter för omkringliggande stadsdelar uppstå. Detta kan ställa krav på bussförbindelser.

Även innan nya busslinjer inrättas eller ges dragningar genom området kan befintliga busslinjer öka tillgängligheten. Exempelvis skulle busslinje 163 Kärrtorp- Bredäng kunna ges en hållplats i anslutning till Arenavägen.



Möjliga nya busslinjedragningar genom området. Källa: WSP

Gång- och cykeltrafik

Området omhändertar stora gångflöden såväl med målpunkt inom området som passerande strömmar. Även genomgående cykeltrafik förekommer och då främst utmed Nynäsvägen men även längs Arenavägen.

Generellt uppvisar området begränsade eller svaga kopplingar till omgivande stadsdelar och gång- och cykelstråk. Att lösa gång- och cykeltrafikens problem med att ordna gångbanor och cykelvägar på ett bättre sätt inom området löser inte de strukturella bristerna.

För att ett gång- och gångvägnät ska vara attraktivt räcker det inte med god separering från bilar utan också att ”maskvidden” i nätet är småskaligt och anpassat till människan.

Alternativa gång- och cykelvägar som binds samman i en väv där Globen – och Slakthusområdet ingår utgör därför en eftersträvarsvärd målsättning för fortsatt planering. En mycket viktig del i uppbyggnaden av ett finmaskigare gång- och cykelnät är att ordna fler passager tvärs de stora och i längdleds utbredda barriärerna.

Samtidigt som förbättringar sker inom området bör dessa underbygga och stärka de omkringliggande strukturerna för att ett långsiktigt hållbart trafiknät ska växa fram under åren. För gång- och cykeltrafiken föreslås därför följande:

Globen – och Slakthusområdet bör understödja och ta del av och ingå i ett sammanhållande öst-västligt stråk från Enskede via Bägerstavägen, Globentorget, Björkhagen till Nackareservatet. Detta stråk knyter samman bostäder med verksamheter, tunnelbanestationer, natur- och rekreationsområden. Stråket bör bli ett tydligt inslag i stadsbilden trots att det inte löper parallellt med någon större och strukturerande gata.

Embryon till stråket finns redan men det behöver tydliggöras, förbättras samt ges en fysisk sträckning norr om Slakthusområdet. Det föreslagna stråket kompletterar de befintliga längs Enskedevägen-Sofielundsvägen och Johanneshovsvägen för rörelser tvärs de radiella stråken.

Ett lokalt nordsydligt stråk som kompletterar det regionala längs Nynäsvägen bedöms som nödvändigt redan idag. I takt med att området utvecklas och planerna kring Gullmarsplan tydliggörs bör ett sammanhängande gång- och cykelstråk längs med Arenavägen knyta samman Globen – Slakthusområdet mot Gullmarsplan och Hammarby Sjöstad i norr och Enskede i söder. Särskilt förbindelsen norrut mot Gullmarsplan bedöms som angelägen att ordna.

Stråket löper utmed Arenavägen som är en starkt trafikerad gata med många angöringar, parkeringsutfarter etc. Arenavägen löper utmed ett arenaområde med ett upplyft gångplan vilket gör att gång- och cykelstråket utmed Arenavägen hamnar en våning under gångplanet. Även

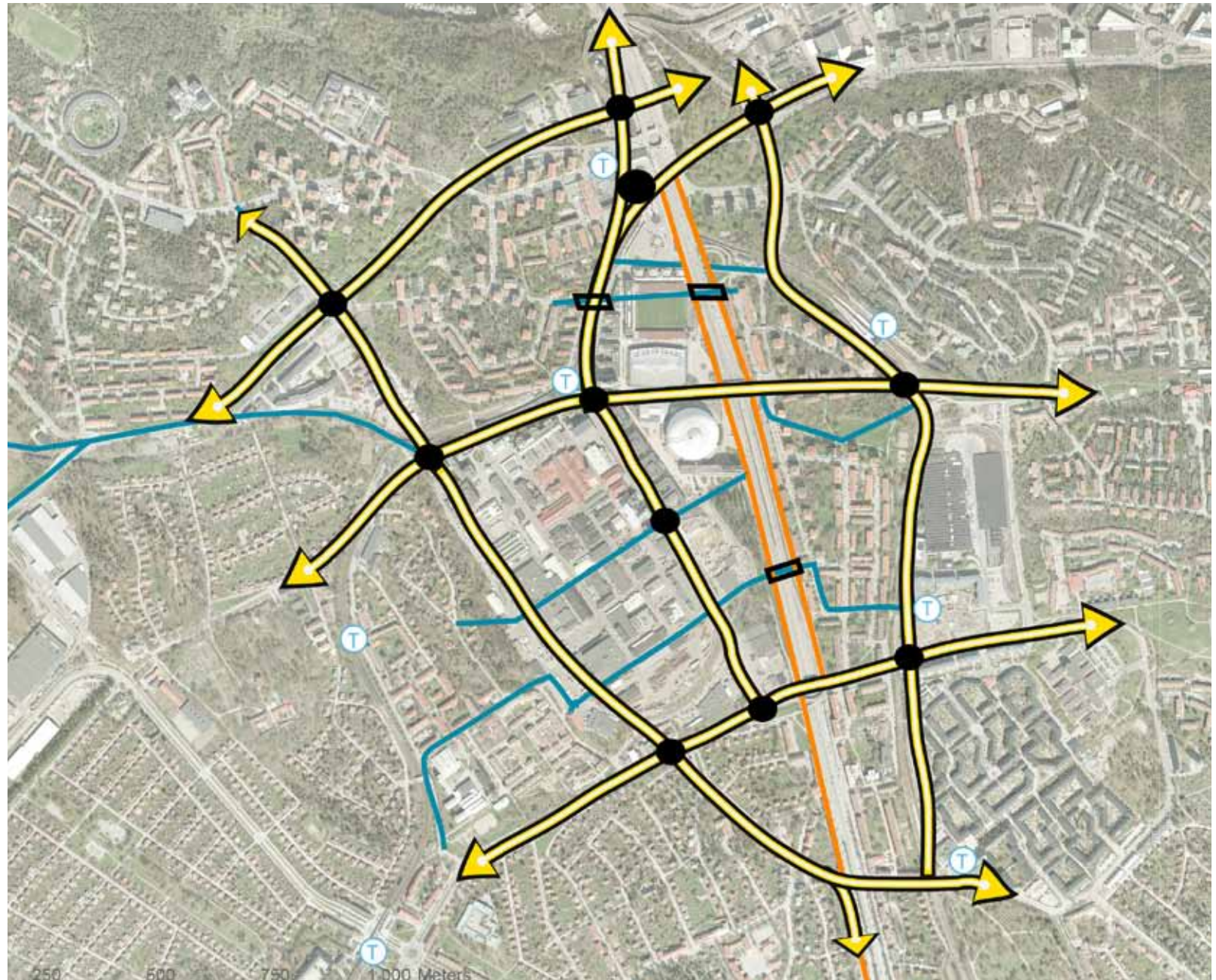
mot Slakthusområdet finns en höjdskillnad som medför att gång- och cykelstråket endast utmed vissa gatuavsnitt naturligt kan kopplas in i området. Möjligheterna till att knyta samman de två skilda gång- och cykelnivåerna bör studeras. Det gäller särskilt i anslutning till Globens tunnelbanestation.

Ytterligare ett lokalt gång- och cykelstråk bör knyta samman Årsta via Bolidenvägen, genom Slakthusområdet söderut mot Enskede Gård och Enskededalen. På vilket sätt stråket finner en lokalisering genom Slakthusområdet får framtida planering tydliggöra. Nivåskillnaden mellan Slakthusområdet och Enskedevägen är över tio meter. Även här bör särskilda studier göras för att finna möjliga/lämpliga lösningar för ett sammanbindande stråk tvärs Enskedevägen.

Utöver gång- och cykelstråken bör kompletterande passager och förbindelser prövas för att ett finmaskigare nät av framförallt gångstråk ska ge valmöjligheter för framtida besökare, boende eller verksamma i området. Inte minst behövs kompletterande vägar till tunnelbanestationer.

Nynäsvägens barriäreffekt är påtaglig. De bägge planskilda korsningarna norr och söder om Globen har låg standard. Globentorget passage över infartsleden är väl tilltagen i bredd. Den saknar dock naturlig koppling till attraktiva gång- och cykelstråk öster om Pastellvägen. Kompletterande broar bör komma till. I samband med programarbetet för Stockholmsarenan prövades nya broar över

-  Regionalt gång- och cykelstråk
-  Gång- och cykelstråk som bör utvecklas
-  Gång- och cykelväg som bör utredas
-  Gång- och cykelbro som bör utredas
-  Viktiga noder som bör utvecklas



Gång- och cykelstråk att utveckla eller utreda. Källa: WSP

Nynäsvägen. En bättre koppling mot Blåsut skulle kunna avlasta dagens passage över ramperna söder Sofielundsmotet.

En sträckning via nya Arenaslingan söder om arenan över Nynäsvägen skulle kunna förlängas västerut via Lindevägen mot Palmfeltsvägen. Även ett tvärgående stråk norr om arenan skulle via ett lokalt gatunät inom Slakthusområdet kunna knyta an mot tunnelbanestationen Enskede Gård.

I samband med planering av Söderstadion bör en koppling över Nynäsvägen också prövas. Den skulle kunna anknyta till det högre belägna Arenatorget och även förlängas över spårområdet mot Årsta. Det skulle skapa lokalt samband och ge bättre anknytning till Skärmarbrinks tunnelbanestation samtidigt som alternativa gångmöjligheter till Gullmarsplan skapas.

Det är stora brister i trygghet i området idag. Såväl inom Slakthusområdet som Globenområdet finns stora ytor utan bebyggelse där människor passerar kvälls- och nattetid.

Det blir gång- och cykelvägar längs både norra och södra anslutningarna av nya Arenaslingan till Arenavägen. Dessa gång- och cykelvägar i östvästlig riktning skulle med fördel kunna förlängas in i Slakthusområdet vid en omvandling. Det vore även bra om de kunde få en förlängning över Nynäsvägen och ner mot Enskede Gård.

När området planeras är det viktigt att ha med sig tankar om framtida rörelsemönster i planeringen. Både för inventerat område, men även för att förbättra gång- och cykelmöjligheten mellan omkringliggande stadsdelar. Särskilt viktigt är det att studera barn och ungdomars förmodade rörelsemönster för att skapa trygga och trafiksäkra stråk för dessa.

Gång och cykel

Idag finns det fyra förbindelser mellan Södermalm och Söderort. Mellan Skanstull och den nya gång- och cykelbron vid Årstaberg är det tre kilometer. Samtliga förbindelser sker längs hårt trafikerade vägar eller spår. Skulle ett bestående avtryck av "Promenadstaden" kunna bli en ny bro för gång- och cykeltrafikanter? Befriad från trafikbuller och avgaser. Ett möjligt läge för en sådan bro skulle kunna vara en förlängning av det föreslagna gång- och cykelstråket som genomkorsar Slakthusområdet.



Förslag till möjlig ny gång- och cykelbro till Södermalm. Källa: WSP

TIDIGARE UTREDNINGAR

1. Niras Marknadsanalys
daterad 2010-12-17
2. WSP Trafikanalys 2030 Årsta
Johanneshov daterat 2010-12-22
3. WSP Stockholmsarenan Trafikanalys
daterad november 2009
4. WSP Stockholmsarenan Parkering
daterad oktober 2009
5. WSP Stockholmsarenan Personflöden
mm daterad juli 2009
6. Data om tunnelbanestationerna Globen
och Skärmarbrink från Lars Mattias
Rådvall
7. SL Mötesplats Gullmarsplan daterad maj
2008
8. WSP Gullmarsplan utkast
daterad 2008-06-27
9. Trafiksiffror ”dagens flöden” vid
Gullmarsplan
10. WSP Bussterminal Gullmarsplan daterad
2009-02-02
11. Söderstaden karta med strukturer med
kontakt över Nynäsvägen
12. Tyréns m fl Gullmarsplan
daterad juni 2009
13. WSP Gullmarsplan tidig
kostnadsuppskattning
daterad 2008-11-14
14. Inregia Biltrafik Nynäsvägen RUFs
2000, 2015, 2030 daterad 2005-10-04
15. WSP Trafikmängder på Hallvägen
daterad 2010-11-09

daterad 2008-04-04

Välkommen åter !

