

**Handläggare**  
Anton Anander  
08-508 262 37**Till**  
Trafiknämnden  
2016-04-14

## **Gång- och cykelåtgärder på Arenavägen vid Globen. Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av gång- och cykelåtgärder på Arenavägen till en uppskattad utgift om 15 mkr

Jonas Eliasson  
FörvaltningschefHenrik Axelsson  
Tf AvdelningschefErika Björnsson  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Med anledning av uppförandet av Stockholmsarenan ska kontoret, enligt uppdrag från kommunfullmäktige, svara för utrednings- och programarbete för erforderliga infrastrukturåtgärder utanför planområdet. Nödvändiga åtgärder i omringliggande gatunät redovisades i ett inriktningsbeslut i trafik- och renhållningsnämnden (2011-04-14).

Genomförandebeslutet omfattar gång- och cykelbana längs Arenavägen. Åtgärden undantogs då genomförandebeslut togs för de andra åtgärderna (2011-12-15) och utgör den kvarvarande åtgärden från inriktningsbeslutet som ännu inte genomförts.

Anledningen till att genomförandet av gång- och cykelbanan skjutits i tid är att staden behöver markutrymmet som huserar

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 262 00  
Växel 08-508 272 00  
anton.anander@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

spåren som löper mellan tunnelbanan och slakthusdepån för att bygga gång- och cykelbanan. Trafikförvaltningen, SLL, som idag är huvudman för spårområdet ska avveckla Slakthusdepån och istället flytta verksamheten till sin nya depå i Blåsut och när denna flytt är genomförd får trafikkontoret tillgång till marken. SL har sedan en tid tillbaka påbörjat flytten och ska lämna över spårområdet till trafikkontoret i september 2016.

### Bakgrund

Trafik- och renhållningsnämnden godkände 2010-06-14 ett avtal tecknat mellan Stockholms stad och Trafikverket. Avtalet beskriver de kapacitetsåtgärder och förändringar av Södra Länkens omledningsvägnät som staden åtagit sig att genomföra kopplat till uppförandet av Stockholmsarenan.

Utifrån avtalet togs nödvändiga åtgärder omkring arenan fram och trafik- och renhållningsnämnden fattade 2011-04-14 inriktningsbeslut om förslag till åtgärder i enlighet med figur 1. Ärendet beskrev även förslag till tidplan för genomförande inklusive en etappindelning. Genomförandebeslut för åtgärderna i etapp 1, som omfattar åtgärderna B, C och D i figur 1, godkändes av trafik- och renhållningsnämnden 2011-12-15. Åtgärderna genomfördes under perioden 2012-2015 och slutredovisades i trafikinämnden 2015-06-11.



Figur 1: Åtgärdsöversikt vid inriktningsbeslut.

Det nu aktuella genomförandebeslutet omfattar en ny gång- och cykelbana längs Arenavägen, som utgör den kvarvarande åtgärden i inriktningsbeslutet, se åtgärd A i figur 1. Genomförandet av gång- och cykelbanan har i tid knutits till SLs avveckling av verksamheten i Slakthusdepån, eftersom depåspåren då kan rivas.

Arenavägen ingår i stadens program för Slakthusområdet där Arenaområdet och Slakthusområdet är tänkta att tillsammans forma en ny stadsdel med förstärkta samband med omgivande stadsdelar. Som ett led i detta projekt finns planer på en omfattande omdaning av Arenavägen inom projektet. I nuläget ligger Arenavägen högre än gatunätet inom slakthusområdet och för att åstadkomma en genare och mer sammankopplad gatustruktur med mer tillgängliga kopplingar till Slakthusområdet krävs betydande ingrepp, vilkas omfattning och förutsättningar ännu inte finns framtagna. Detta gör att den nu förestående ombyggnaden av Arenavägen föreslås utföras med enklare åtgärder. Hela programområdet för Slakthusområdet beräknas stå färdigbyggt 2030.

Vid inriktningsbeslutet i april 2011 uppskattades utgiften för gång- och cykelvägen till cirka 6 mnkr. Kostnadsbedömningen gjordes i ett tidigt utredningsskede och innan projektets förutsättningar utretts närmare.

### **Befintlig situation**

Arenavägen finns utpekad som huvudecykelstråk i Stockholms stads Cykelplan i enlighet med figur 2. I dagsläget sker cykling i blandtrafik.



Figur 2 – Arenavägens läge markerat i stadens cykelplan

Gångstråket längs sträckan är av låg kvalitet. På gatans västra sida finns en gångbana med en bredd om cirka 2,0 meter intill spårområdet mellan Palmfeltsvägen och parkeringshuset Parkören. Vid parkeringshuset korsar gångstråket spårområdet och fortsätter vidare in på kvartersmark till Arenabron varefter förbindelsen sedan upphör helt.

På Arenavägens östra sida mellan Arenatrappan och nedfarten till Globengaraget finns en gångyta med fri bredd om cirka 3,0 meter varav omkring 1,0 meter är belägen på kvartersmark. Norrut upphör detta gångstråk då ytan mynnar ut i Globengaragets anslutning mot Arenavägen.



Figur 3 - Översikt över Arenavägen med omkringliggande gator.

Under vardagar är många fotgängare i rörelse längs Arenavägen. Särskilt i närheten av korsningen Arenavägen-Palmfeltsvägen innebär närheten till tunnelbanan att gångtrafiken tidvis är intensiv. Arenavägens västra, smala gångbana trafikeras av många ungdomar på väg mellan Globens tunnelbanestation och Hotell- och restaurangskolan, men även den östra gångbanan med många arbetsplatser används av fotgängare till och från tunnelbanan.

Arenavägen är hastighetsbegränsad till 50 km/h, med undantag av sträckan mellan Trädskolevägen och Arenabron som är hastighetsbegränsad till 30 km/h.

På sträckan mellan Palmfeltsvägen och Arenaslingan är Arenavägens körriktningar separerade med en refug. Bredden på körfälten varierar mellan 4,0 och 6,0 meter, vilket bedöms vara en överbredd sett till befintliga fordonsflöden, se figur 4.



Figur 4 – Arenavägens nuvarande sektion i södergående riktning

Trafikflödet längs Arenavägen varierar mellan 5300 och 7100 fordon per dygn. Medelhastigheten är cirka 40 km/h och 85-percentilen<sup>1</sup> knappt 50 km/h.

Palmfeltsvägen och Arenavägen norr om korsningen med Palmfeltsvägen trafikeras under nätter mot vardagar av nattbusslinje 195.

Palmfeltsvägen och Arenavägen norr om korsningen med Palmfeltsvägen utgör omledningsvägar för Södra länken. Omledningen gäller vid planerade drift- och underhållsarbeten samt vid akuta störningar och hinder och omfattar personbils- och BK1 trafik men inte farligt gods.

### Mål och syfte

Mål och syfte med projektet är att förbättra möjligheterna att gå och cykla längs Arenavägen och att göra sträckan mer attraktiv för oskyddade trafikanter. Arenavägens betydelsefulla läge mellan Globens tunnelbanestation och Stockholmsarenan gör att det finns ett tydligt behov både av att synliggöra och kraftigt höja standarden för de oskyddade trafikanter som rör sig längs vägen.

Gång- och cykelbanans funktioner ska uppnås med en anläggning som ekonomiskt sett är rimlig med hänsyn till att en stor del av den kan komma att göras om i samband med Slakthusområdets omdaning. Det ekonomiska perspektivet ska dock inte innebära att avkall görs på gång- och cykelbanans funktionskrav.

---

<sup>1</sup> 85-percentilen innebär att 85 % av bilisterna håller denna hastighet eller lägre.

### Förslag till åtgärder

Kontoret har tagit fram ett förslag till utformning med anslutning till den befintliga gång- och cykelvägen längs Arenavägen norr om korsningen med Palmfeltsvägen. Åtgärdsförslagen har beretts internt på trafikkontoret samt i samråd med exploateringskontoret, fastighetskontoret och Stockholm Globe Arenas.

Förslaget omfattar nyanläggning av en 600 meter lång, dubbelriktad gång- och cykelbana längs Arenavägens västra sida mellan Palmfeltsvägen och Hallvägen, se bilaga 1. Gångbanedelen varierar i bredd mellan 2,5 m och 3,5 m medan cykelbanedelen håller 2,5 m, enligt cykelplanens riktlinje.

Gång- och cykelbanan föreslås till största delen anläggas i den yta som idag rymmer depåspåret mellan tunnelbanans linje 19 och Slakthusdepån. Förslaget är att så långt det är möjligt utgå ifrån den befintliga gångbanans kantsten och bredda gång- och cykelbanan in på det nuvarande spårområdet. Gång- och cykelbanan kan på så vis åstadkommas utan att körbanans bredd behöver justeras annat än på kortare sträckor och framförallt att en kostnadsdrivande åtgärd som flytt av kantsten kan undvikas.

Passagera över Palmfeltsvägen och Hallvägen är idag signalreglerade och signalanläggningarna behöver byggas om och anpassas till den nya gång- och cykelbanan.

Vid trappan som leder mellan Arenavägen och Arenatorget uppstår ett passagebehov till och från den nya gång- och cykelbanan som tillgodoses genom att ett nytt övergångsställe anläggs.

Vid korsningen Palmfeltsvägen/Arenavägen är vägsektionen fysiskt begränsad av trappan som leder ned från Globens tunnelbanestation. Körytorna föreslås minskas så långt det är möjligt till förmån för gång- och cykelbanan, men måttet räcker ändå inte till för att uppnå en bra standard med fullbredd på cykelbana, gångbana och väntutrymme förbi trappan. Det bedöms som särskilt viktigt att ytorna för gående inte görs med understandard med hänsyn till den intensiva gångtrafiken mellan tunnelbanestationen och Arenavägen. Förslaget är att ytan mellan trappan och körbanan plattsätts för att visualisera för cyklister att ytan är gemensam för fotgängare och cyklister.

Ombyggnadsförslaget vid korsningen med Palmfeltsvägen tar tillvara möjligheten att utnyttja delar av det idag instängslade utrymmet intill depåspårets förgrening norr om korsningen.

Utrymmena används enligt förslaget till en breddning av cirka 70 meter av den befintliga gång- och cykelbanan norr om korsningen med Palmfeltsvägen, mot Gullmarsplans bussdepå.

## Konsekvenser

### Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten ökar genom att en sammanhängande gång- och cykelbana anläggs. Tidigare smala gemensamma gång- och cykelbanor breddas och cyklister som idag är hänvisade till färd i blandtrafik i arkaden under Stockholmsarenan får en tydligt förbättrad trafiksäkerhet. Konflikterna mellan såväl motorfordon och oskyddade trafikanter som mellan fotgängare och cyklister minskar.

### Framkomlighet

Framkomligheten för motorfordonen bedöms inte påverkas nämnvärt då körbanebredden generellt behålls. Delvis sänks framkomligheten lokalt för den motoriserade trafiken till förmån för fotgängare till följd av det nya övergångsstället vid Arenaslingan. Vid korsningen Arenavägen/Palmfeltsvägen minskas antalet frånfarer från två till en för respektive gata men detta bedöms inte påverka framkomligheten enligt genomförd kapacitetsstudie. Framkomligheten för fotgängare och cyklister ökar eftersom de oskyddade trafikanterna ges separerade ytor.

### Gröna värden

Gång- och cykelvägen tar inga befintliga grönytor i anspråk. Ett träd vardera planteras i anslutning till Arenavägens korsningar med Palmfeltsvägen respektive Hallvägen. Vass planteras i skiljeremsan mellan gångbana och cykelbana närmast Palmfeltsvägen för att förhöja gatans landskapsmässiga gestaltning.

### Parkering, angöring

Cykelparkeringen vid Arenaslingan utökas vilket förbättrar parkeringsutbudet för cyklister. För den motoriserade trafiken påverkas inte parkeringsmöjligheterna annat än att den tillfälliga motorcykelparkeringen vid Arenaslingan tas bort. Denna parkering var tänkt som en temporär lösning under byggnationen av Arenan och tas bort eftersom behovet inte längre finns.

### Tillgänglighet

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning ökar genom att övergångsställen på sträckan tillgänglighetsanpassas. Det nya sammanhängande stråket innebär också ökad orienterbarhet då passager över Arenavägen kan undvikas.



### Drift och underhåll

Projektet bedöms inte medföra några negativa konsekvenser för driftmöjligheterna längs sträckan. Såväl gång- och cykelbana som körbana har god breddstandard. Möjligheten till snöupplag ökar genom att befintlig motorcykelparkering intill vägen tas bort. Projektet beräknas medföra ökade driftkostnader om cirka 0,1 mnkr per år.

### Tidplan

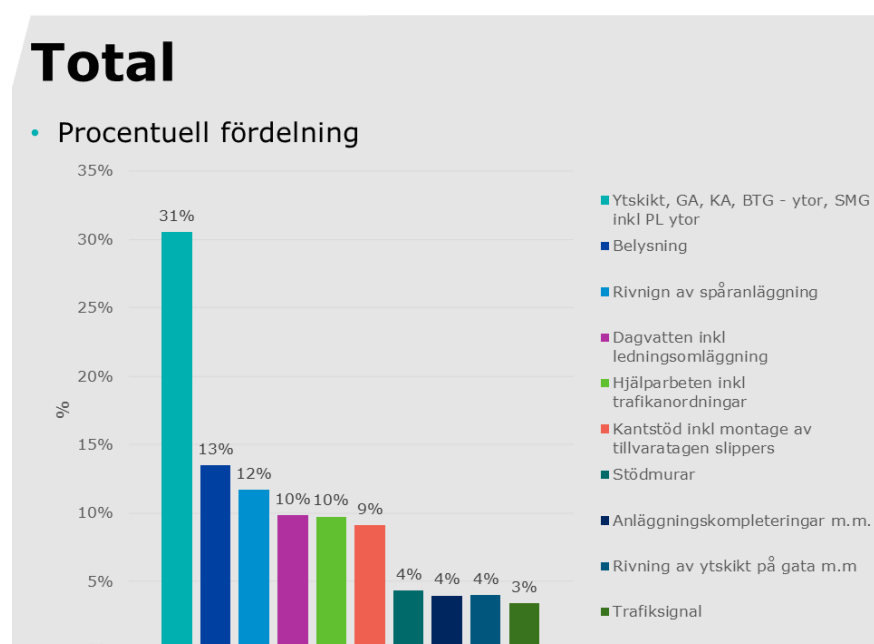
Ett förfrågningsunderlag planeras färdigställas under våren 2016. Om genomförandebeslut fattas kan entreprenaden påbörjas i september 2016 och färdigställas under 2017.

### Ekonomi

I samband med inriktningsbeslutet i april 2011 gjordes en tidig, schablonmässig kostnadsbedömning som inte tog hänsyn till platsspecifika förutsättningar. Utgiften för gång- och cykelvägen uppskattades då till cirka 6 mnkr.

Utifrån framtagna systemhandling har en kostnadskalkyl tagits fram inför genomförandebeslut. Utgiften för projektet bedöms uppgå till cirka 15 mnkr, inklusive risk och oförutsett på sammanlagt ca 30 procent. Projektet beräknas trots fördyringen kunna inrymmas inom nämndens investeringsplan åren 2016 och 2017.

I figur 5 nedan presenteras den procentuella fördelningen av entreprenadens uppskattade kostnader.



Figur 5 - Procentuell fördelning av uppskattad entreprenadkostnad

Kapitalkostnaderna beräknas öka med sammanlagt cirka 0,8 mnkr från och med 2018. Kapitalkostnaderna som avser avskrivningar med en avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 1,75 procent, minskar därefter successivt med gjorda avskrivningar. Av den beräknade kapitalkostnaden från och med 2018 avser cirka 0,5 mnkr avskrivningar och 0,3 mnkr intern ränta.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafikkontoret föreslår att trafiknämnden beslutar om genomförande enligt förslaget till en utgift om ca 15 mnkr.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. T2011-410-00525 Gång- och cykelåtgärder på Arenavägen vid Globen. Bilaga 1. Illustrationsplan